

Bilförarattityder till ISA

Resultat från djupintervjuer med testförare

Delrapport 5 LundaISA

Ralf Risser
Emeli Falk
Jesper Anderberg

2002



Lunds Tekniska Högskola
Institutionen för Teknik och samhälle
Avdelning Trafikteknik

Ralf Risser
Emeli Falk
Jesper Anderberg

Bilförarattityder till ISA

Resultat från djupintervjuer med testförare

Delrapport 5 LundalSA

Med stöd från:



Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Avdelning Trafikteknik
Box 118, 221 00 LUND, Sverige

Department of Technology and Society
Lund Institute of Technology
Traffic Engineering
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Utgivna publikationer i projektet: "Utvärdering av effekterna av storskalig användning av aktiv gaspedal i Lund"

1. Draskóczy, M., Hjalmdahl, M. (2002) Lundabornas inställning till trafiksäkerhet, hastighet och hastighetsanpassning. Resultat från enkätundersökningar före- och efter ISA försöket i Lund. Delrapport 1 LundaISA. Institutionen för Teknik och samhälle, LTH, Lund.
2. Risser R., Taniguchi S., Ashouri H. (2002) Utvärdering av Dagbokskommentarer vid långvarig körning med aktiv gaspedal, Delrapport 2 LundaISA. Institutionen för teknik och samhälle, LTH, Lund.
3. 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.
4. Hjalmdahl, M. (2002) Effekten av aktiv gaspedal på förarbeteende. Resultat från medåkandeobservationer. Delrapport 4 LundaISA. Institutionen för Teknik och samhälle, LTH, Lund.
5. Risser, R., Falk, E., Anderberg, J. (2002) Bilförarattityder till ISA. Resultat från djupintervjuer med testförare. Delrapport 14 LundaISA. Institutionen för Teknik och samhälle, LTH, Lund.
6. Draskóczy, M., Várhelyi, A. (2002) Hur upplever passagerare åkkomforten i fordon utrustade med aktiv gaspedal? Resultat från en intervjuundersökning. Delrapport 6 LundaISA. Institutionen för Teknik och samhälle, LTH, Lund.
7. Risser, R., Kaufmann, C. (2002) Intervju med fotgängare om möjliga effekter av aktiv gaspedal för oskyddade trafikanter. Delrapport 7 LundaISA. Institutionen för Teknik och samhälle, LTH, Lund.
8. Draskóczy, M., Ashouri, H. (2002) Samspel mellan trafikanter efter införandet av storskalig användning av aktiv gaspedal. Resultat från interaktionsstudier. Delrapport 8 LundaISA. Institutionen för Teknik och samhälle, LTH, Lund.
9. Várhelyi, A., Ashouri, H., Hydén, C. (2002) Effekten av aktiv gaspedal på hastigheter och tidluckor i tätort. Resultat från mätningar i fält. Delrapport 9 LundaISA. Institutionen för Teknik och samhälle, LTH, Lund.
10. Várhelyi, A. (2002) Effekten av aktiv gaspedal på rödkörande i tätort. Resultat från observationer i fält. Delrapport 10 LundaISA. Institutionen för Teknik och samhälle, LTH, Lund.
11. Várhelyi, A. (2002) Effekten av aktiv gaspedal på olyckor i tätort. Delrapport 11 LundaISA. Institutionen för Teknik och samhälle, LTH, Lund.
12. Várhelyi, A. (2002) Effekten av aktiv gaspedal på trafikvolym i tätort. Delrapport 12 LundaISA. Institutionen för Teknik och samhälle, LTH, Lund.
13. Hjalmdahl, M., Várhelyi, A., Almqvist, S. (2002) Effekten av aktiv gaspedal på körmonster. Resultat från analys av loggdata i testfordon beträffande hastigheter, restider och emissioner. Delrapport 13 LundaISA. Institutionen för Teknik och samhälle, LTH, Lund.
14. 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.

INNEHÅLL

	SAMMANFATTNING	3
	SUMMARY	4
1	BAKGRUND	5
2	SYFTE	7
3	KONCEPTET "ACCEPTANS"	8
4	HYPOTESER	10
5	METOD OCH GENOMFÖRANDE	12
5.1	Instrumentet	12
5.1.1	Innehållet i intervjublanketten	13
5.2	Genomförande	14
5.3	Urval	15
6	RESULTAT	16
6.1	Inställningar till ISA	17
6.2	Funktionaliteten	33
6.3	För- och Nackdelar	41
6.4	Motiv	46
6.5	Har du din hastighet under kontroll?	50
6.6	Obligatoriskt eller något annat?	55
6.7	Funktionalitet med avseende på trafiksäkerhet	62
6.8	Vem skall vara ansvarig?	64
6.9	Vilken förartyp är du?	74
6.10	Medveten beteendeförändring	84
6.11	Beteendekompensation	91
7	DISKUSSION	99
7.1	Kommentar m.a.p. hypoteserna	99
7.1.1	Attityd, Acceptans	99
7.1.2	Beteendeanpassning	100
7.1.3	Trygghet	100
7.1.4	Framkomlighet	101
7.1.5	Trafiksäkerhet	101
7.1.6	Miljö	101
7.1.7	Teknik	101
7.2	Jämförelse av djupintervju i Lund och Eslöv	102
8	SLUTSATSER	103
	REFERENSER	104

BILAGA 1 – Svarsfrekvens på frågorna

SAMMANFATTNING

Inom ramen för Vägverkets storskaliga försök med olika typer av Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet (ISA) utrustades 290 fordon i Lund med ett ISA-system, "aktiv gaspedal", som inkluderar en display som visar den gällande hastighetsgränsen, digital karta med alla hastighetsgränser inom tätorten inlagda, samt ett GPS system med navigator. Installation av ISA i testfordon pågick fr.o.m. november 2000 t.o.m. maj 2001. Utrustningen installerades i totalt 290 fordon, men avinstallerades i 78 fordon av olika anledningar (bilbyte, flyttning, missnöje med tekniken). Efter datainsamlingen för utvärderingen påbörjades den planerade avinstallationen i november 2001 och pågick fram till januari 2002. Testområdet bestod av hela Lunds tätort (förutom motorvägen genom staden) och inkluderade hastighets-gränserna 30, 50 och 70 km/h. ISA systemet aktiverades automatiskt när fordonet befann sig inom testområdet och gick då ej att stänga av. Utanför testområdet kunde föraren själv aktivera systemet och ställa in önskad hastighetsgräns.

I samband med analyser av effekterna av ISA är en central fråga hur attityd- och beteendenaspekter påverkas av ISA. Å ena sidan är det då viktigt att upptäcka hur attityder till och beteende i trafiken, som trafikant, påverkas av ISA. Å andra sidan är frågor beträffande attityderna till själva ISA av stor trafikpolitisk betydelse: Om det visar sig att acceptansen gentemot ISA som speglas av attitydanalyserna är relativt positiv hos trafikanterna eller påverkas positivt av ISA-användning, som vi fått indikationer för vid flera tidigare tillfällen, så underlättar detta definitivt det för beslutfattare, att generellt ta initiativet när det gäller åtgärder för att få hastigheter under bättre kontroll, och att speciellt satsa på ISA-artade åtgärder. M.h.a. djupintervjuerna som är huvudämnet i denna rapporten och som genomförts några veckor efter långtids ISA-användning fick vi följande resultat: Majoriteten av de intervjuade testförare (n=26) tror att hastighetskontrollerande åtgärder behövs och att samhället måste satsa på sådana åtgärder; "ISA-artade" åtgärder anses av de intervjuade vara en bra möjlighet i det avseendet; vidare ISA-forskning förespråkas; det egna beteendet rapporteras påverkas positivt av ISA av en del av de intervjuade, en del påstår att ingenting i beteendet har förändrats av ISA, men ingen säger att beteendet har förändrats negativt. Det blev dock tydligt att tekniska problem stör utformningen av acceptansen påtagligt. En slutsats för vidare forskning är därför att man måste skapa förutsättningar så att den testade ISA-utrustningen fungerar perfekt. Problemet är att man då måste satsa på en utrustning som bara passar få biltyper, eller att man utvecklar en utrustning utan kick-down som tekniskt sett går mycket lättare att konstruera. Allt detta har delvis svåra forskningslogiska, logistiska eller strategiska problem som konsekvens.

SUMMARY

Within the framework of the Swedish Road Administrations' large scale trial with different systems for Intelligent Speed Adaptation (ISA) 290 vehicles were equipped with "active accelerator pedal" in Lund. The system included a display indicating the current speed limit, a digital map with all the speed limits within the city and a GPS system with navigator. The installation of ISA was going on from November 2000 till May 2001. The system was installed in 290 vehicles, but it was dismantled from 78 vehicles for different reasons (change of car, moving, dissatisfaction with the technology). After data collection for the evaluation the scheduled dismantling started in November 2001 and was going on until January 2002. The test area consisted of the entire city of Lund (except the motorway through the city) and included 30, 50 and 70 speed limits. The ISA system was activated automatically when the vehicle was within the test area and could not be turned off. Outside the test area the driver could activate the system and set it on a desired speed limit.

In connection with analyses of ISA-effects it is a most important question how attitudes and behaviour of road users are influenced by the use of ISA. But more generally it is of basic importance to see how ISA is accepted at all by different groups of persons: If it shows that acceptance of ISA, measured in the frame of attitude-analyses, is generally positive or is shaped more positively by the use of ISA, which is indicated by several earlier studies, then it will be definitively more easy for decision takers, to support ISA implementation. More generally, all initiatives to control speeds better, will be enhanced by such results. In in-depth interviews that were the main method in this study, and which were carried out some weeks after the end of ISA-use by the interviewed test-persons, we received the following results: The majority of the interviewed (n=26) believe that measures to control vehicle speeds are necessary and that society should sponsor such activities; measures of ISA-type are considered adequate in this respect; further research of ISA is considered important; improvements of one's own behaviour due to ISA are reported by part of the interviewed persons, some of them could not identify any changes, but nobody states that his/her behaviour has deteriorated. As in other ISA studies carried out in Lund it became clear that technical problems have the potential to disturb practical acceptance, so that the principle of ISA is considered positive but it is added that in practice the equipment will have to function better technically speaking in order to deploy its positive effects. Before further research work is carried out, therefore, the equipment will have to be further improved, so that it works perfectly when test persons use it in the field. The problem at the moment is that perfect functioning will probably only be possible if the number of car makes or car types is reduced to just two or three where one can feel sure that everything works in a way that people are used to when they drive a modern car. Another solution would be to have an ISA-equipment without kick-down: By the developers of the present equipment, having to introduce the kick-down function was technically considered as the main problem that kept ISA from functioning smoothly. All this causes considerable scientific, logical and strategical problems.

1 BAKGRUND

Inom ramen för Vägverkets storskaliga försök med olika typer av Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet (ISA) utrustades 290 fordon i Lund med ett ISA-system, ”aktiv gaspedal”, som inkluderar en display som visar den gällande hastighetsgränsen, digital karta med alla hastighetsgränser inom tätorten inlagda, samt ett GPS system med navigator. När föraren försöker överskrida hastighetsgränsen aktiveras ett mottryck i pedalen. Om nödvändigt kan föraren överskrida hastighetsgränsen genom att öka trycket på gaspedalen (kick-down funktion). En GPS-mottagare som gav fordonets position monterades i varje testfordon. Det bör observeras att systemet inte sände några signaler och fordonet kunde därför inte lokaliseras. Fordonen var också utrustade med digital karta som innehöll alla hastighetsgränser inom testområdet.

Installation av ISA i testfordon pågick fr.o.m. november 2000 t.o.m. maj 2001. Utrustningen installerades i totalt 290 fordon, men avinstallerades i 78 fordon av olika anledningar (bilbyte, flyttning, missnöje med tekniken). Efter datainsamlingen för utvärderingen påbörjades den planerade avinstallationen i november 2001 och pågick fram till januari 2002.

Testområdet inkluderade hela Lunds tätort och hade alla i Sverige förekommande hastighetsgränser, ISA-systemet var dock endast aktivt på sträckor med hastighetsgränsen 30, 50 och 70 km/h. ISA-systemet aktiverades automatiskt när fordonet befann sig inom testområdet och gick då ej att stänga av, utanför testområdet kunde föraren själv aktivera systemet och ställa in önskad hastighetsgräns.

Urvalet av testförare gjordes slumpmässigt med beaktande av tre variabler: 1) Ålder: 18-24; 25-44; 45-64; 65+; 2) Kön: man/kvinna; 3) Attityd till ISA (positiva och negativa). Fordonen som deltog i försöket hade en dekal för att kunna identifiera dem i fält: dels på baksidan med texten: ”Denna bil har automatisk hastighetsbegränsning - LundaISA” och dels på vindrutan (ISA) för att kunna identifiera bilen från inspelning med videokamera.

Utvärderingen av ISA-systemets effekter i Lund, som Institutionen för Teknik och Samhälle vid LTH har huvudansvaret för, utgick från de forskningsprojekt som institutionen har bedrivit kring HastighetsBegränsarproblematiken sedan 1986 (Hydén & Almquist 1987; Almquist et al. 1991; Persson et al. 1993; Várhelyi 1995; Almquist & Nygård 1997; Risser et al. 1999; Várhelyi & Mäkinen 1998).

Hela ISA-projektets syfte är att fortsätta att utveckla och testa de hypoteser som tagits fram i de tidigare projekt som genomförts vid LTH. Hypoteserna refererar till den typ av Hastighetsbegränsare som de tidigare projekten har varit inriktade på. ISA-systemet som testats i Lund fungerar på samma sätt som Hastighetsbegränsaren förutom att det har en kick-downfunktion med vilken man kan accelerera över hastighetsgränsen vid situationer som man uppfattar som nödsituationer. Hypoteserna handlar dels om ett fullständigt utbyggt system och dels om ett delvis utbyggt system, d.v.s. ett ISA-system i blandtrafik. Testningen av de olika hypoteserna sker med hjälp av många typer av studier. En av dessa studier omfattar de intervjuer med fotgängare som beskrivs i denna rapporten. Tre mer specificerade syften har formulerats i dokumentationen kring ISA:

1. Att studera systemeffekterna av de ISA-fordon som kör i Lund.
2. Att undersöka acceptansen av och betalningsviljan för det system som testas i Lund.
3. Att kunna jämföra resultaten från Lund med resultaten från övriga försöksplatser.

Den föreliggande studien kan ge ett bidrag till att nå punkt 2 ovan, och dessutom kan den hjälpa till att utveckla idéer om på vilka sätt mer än de vi använt man kunde analysera systemeffekter (punkt 1).

Forskningen kring Hastighetsbegränsaren, som kan betraktas som förberedning för de nuvarande ISA-försöken, har tidigare omfattat litteraturstudie, teoriutveckling och hypotesformulering, självobservationer och fältundersökningar (Almquist & Nygård 1997). Kunskap har kompletterats med fördjupade intervjuer för att kunna behandla avgörande frågor och möjliga **problem** i samband

med de, som t.ex. tvångsaspekter (t.ex. människors reaktioner på frivillig eller obligatorisk ISA), generaliserbarhet av forskningsresultat till olika situationer, osv.

Acceptans spelar en central roll i detta samband. Anledningen är att den påverkar beslut om man vill använda en utrustning som ISA, och hur man använder den. Å andra sidan påverkar själva användning av ISA acceptansen. En central **hypotes** som t.ex. har genomsyrat alla arbeten kring Hastighetsanpassaren (HA) hittills och som skall prövas nu är att acceptansen för ISA i bil blir bättre efter att försökspersoner har använt en sådan utrustning. Detta skall bland annat förtydligas och specificeras genom det arbete som kommer att göras inom detta projekt.

En sådan acceptansförbättring har t.ex. visats när det gjordes intervjuer med 25 försökspersoner i Eslöv (Risser et al. 1999) som hade kört under en längre tid med ISA-utrustning i sina bilar. Det handlade om en äldre ISA-version utan kick-down. Inom ramen för det storskaliga försöket i Lund ville vi undersöka liknande frågor som i Eslöv.

Studien som presenteras i denna rapport är en uppföljare till Eslövstudien (Almqvist & Nygård 1997). Den behandlar acceptansförändringar och avsikten är att den skall sammanfoga resultaten från alla studier som baserats på verbala data. Eftersom det alltid är fördelaktigt att kunna jämföra reaktioner på frågor från enkäter, intervjuer mm. vid olika skeden och från olika stickprov därför att det ger perspektiv på svaren. Eftersom målet var att undersöka acceptans och att knyta ihop verbala data från andra studier (enkäter, dagbok) som var speciellt relevanta inom ramen för ISA-experimentet, skulle intervjun som genomfördes i Eslöv upprepas.

2 SYFTE

Syftet var att analysera och diskutera de åsikter, attityder och beteendeeffekter på användarsidan som kan bli relevanta i samband med implementering av en utrustning av typ ISA.

1. **Acceptansaspekter** är bland de viktigaste anledningarna till att samtala med försökspersoner. Man vill förstå vissa saker och samband:

hur är allmänhetens inställning när det gäller införande av åtgärder av ISA-typ

vad säger personer som själva har prövat ISA

hur kan man beskriva skillnader mellan allmänheten och de som prövat ISA, d.v.s. hur påverkar användning av ISA dess acceptans.

2. En annan erfarenhet man gjort är att ny utrustning alltid har tendensen att förorsaka **beteendeförändringar**. Detta sker delvis enligt det bekanta schemat (kompensation, generalisering av reaktioner, delegering av ansvar, förändringar i kommunikation, mm.), men det brukar också hända regelbundet att oväntade eller oförutsedda förändringar sker.

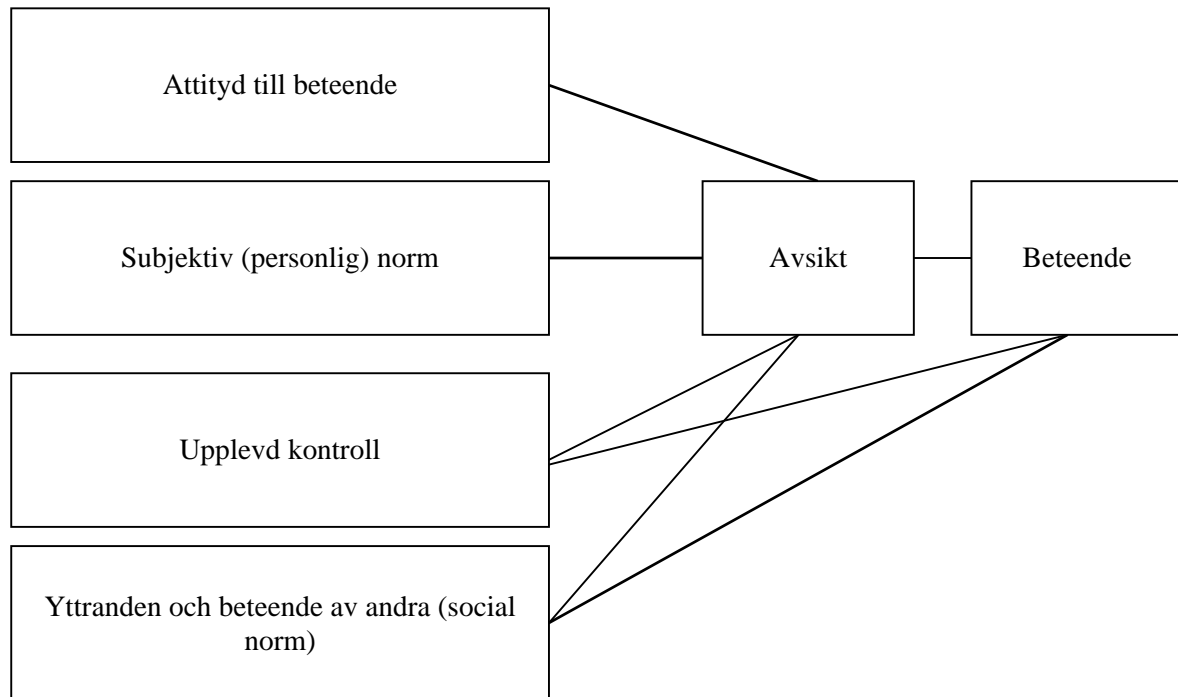
3. Dessutom måste man alltid testa funktionaliteten hos ny utrustning som införs i socio-tekniska system. Allt borde ju fungera väl tekniskt sett från början, men det är ju ändå så att det sedan uppträder problem i samband med utrustningens **funktionalitet** i praktiken, både tekniskt och socialt.

Varför vill man veta allt detta? Först och främst vill man kunna förutse allmänhetens reaktioner, ifall man bestämmer att ISA ska införas, därför att då kan man mentalt förbereda sig på hur man ska leda diskussionen före, under och efter införandet av ISA. Man lär sig vad man måste ta hänsyn till, både när det gäller argument i diskussionen, och produkt- och funktionsaspekter, t.ex. att gaspedalen inte ska reagera på ett visst sätt ("trög", "slår till").

På det hela taget ska man se till att, om det kan bevisas att ISA förbättrar trafiksäkerheten, acceptansen av ISA optimeras. Detta ska vara möjligt om man har attityderna och deras utveckling med tiden under kontroll, t ex före och efter användandet av ISA. Acceptansen av ISA ska inte störas av att viktiga aspekter ur användarnas synpunkt inte har beaktats.

3 KONCEPTET "ACCEPTANS"

Acceptans handlar om hur man ställer sig till en idé, till ett koncept, till vissa planer, eller mera allmänt, hur man ställer sig till en ideell eller fysisk produkt. Denna definition liknar attityddefinitionen. En vanlig attityddefinition är den följande:



Figur 1: Teori om planerat beteende (Ajzen 1988 modifierat av Åberg & Rimmö 1998).

Frågorna som ställs i studier där denna attitydmodell används behandlar de olika områdena i attitydmodellen: Egentliga attitydfrågor ("jag tycker att ISA är ett bra koncept"), normfrågor ("det är en moralisk skyldighet att hålla sig till hastighetsregler"), frågor om beteendeavsikter ("jag kommer säkert inte att köpa en ISA-utrustning") och frågor om ens eget beteende ("jag hade ISA på även utanför områden där den fungerar").

Vad är skillnaden i koncepten "attityd" och "acceptans"? Jag uppfattar "attityd" som ett mera allmänt koncept, medan "acceptans" refererar till någon slags "beredskap till att acceptera någonting som vi i framtiden mer eller mindre direkt måste befatta oss med".

Acceptansanalyser sysslar traditionellt både med saker och ting som kommer att hända, diskuteras eller implementeras inom längre eller kortare tid, och med acceptans av någonting som redan har implementerats, från vilket man därmed redan kunnat samla erfarenheter. Dessa två sätt att använda acceptanskonceptet i samband med intervju- och enkätstudier är grundläggande olika. I första fallet blir det ett teoretiskt betraktande av någonting, fantasi och föreställningsförmåga spelar då en viktig roll, och många bedömningar är i verkligheten "fördomar" i ordets mening: Man bedömer ju i princip en sak utan att känna till den.

Acceptans av ett koncept eller en sak som redan finns är mera likt den definitionen som getts ovan: Hur man ställer sig till någonting som redan finns och som är relevant för en själv. Acceptans är i sådana fall starkt knuten till beteende. Praschl et al. (1994) har därför radat upp olika acceptansgrader som har beteendenaspekten i centrum (se tabell 1).

Tabell 1. Olika acceptanssteg

-
- a) reaktans: negativ inställning¹ med beredskap att t.ex. aktivt ta ställning mot en utrustning
 - b) negativ inställning utan beredskap att diskutera
 - c) negativ inställning med beredskap att diskutera
 - d) neutral eller positiv attityd utan relevans för ens eget beteende ("sådant är säkert bra")
 - e) positiv attityd med relevans för en själv ("inte oviktigt för mig själv")
 - f) önskemål att realisera (kan tänka mig att behålla den, att köpa den, mm.)
 - g) beredskap och vilja till användning med konkret planering
 - h) beteende (rapporterat, observerat)
 - i) att göra reklam för ett beteende
-

Alla aspekter som nämndes ovan i samband med attitydmodellen kommer därför att tas upp när man undersöker acceptans, men med en betoning av beteendenaspekterna när det gäller acceptans av någonting som man redan upplevt. I tillägg behandlas också orsaker och anledningar till vissa beteenden, enligt de förklaringsmodeller som finns i litteraturen. Detta omfattar "logisk" beteendeförändring (om man inte kan accelerera så mycket håller man sig mer till höger körfält) kompensations effekter (att situationen med den nya utrustningen blir säkrare och man själv därför blir mera nonchalant), generalisering (gasen i botten längs sträckan fungerar bra, då använder man gasen i botten också genom korsningar), delegering av ansvar (systemet ser till att jag håller hastighetsgränserna, så jag behöver inte kolla längre).

Alla är överens om att acceptans är viktigt i samband med policyfrågor. Att implementera någonting nytt utan att veta hur befolkningen kommer att ställa sig till det är riskabelt. Acceptansundersökningar har en viktig funktion i sådana sammanhang. Dessutom vet man att olika grupper ofta visar olika acceptans. EU-projektet MASTER har t.ex. visat att fotgängare var mera positivt inställda till restriktiva, hastighetskontrollerande, åtgärder, och att bilister hade olika uppfattningar om attraktivitet och effektivitet hos en hastighetsdämpande utrustning. Restriktiva åtgärder betraktades som mycket mera effektiva, men själv föredrog man förstås "mjuka åtgärder" som skulle lämna beslutet om man skulle hålla sig till hastighetsgränsen eller inte till en själv (Risser & Lehner 1997).

För att kunna ge en säker prognos av effekterna på acceptanssidan av införandet av en utrustning av typ ISA behövs alltså en mera detaljerad kunskap om hur en sådan utrustning betraktas av olika grupper i befolkningen: Mycket tyder på att ISA kunde vara ett stort steg mot de mål som är knutna till nollvisionen i Sverige. För politiker återstår dock den viktiga frågan om ISA i bilen accepteras av befolkningen, t.ex. när det gäller att lagstifta om användning av en sådan utrustning. Kan man visa att acceptansen är bättre än vad många politiker tror, så blir det lättare för dem att agera.

Några exempel på viktiga frågor som måste diskuteras, eller besvaras före implementering av ISA, men även innan man går vidare med forskning kring ISAs effekter, är:

Hur skulle en totalstrategi för implementering av ISA-systemet (t.ex. att alla nya bilar måste ha en inbyggd ISA, gamla måste utrustas med en ISA inom en viss övergångsperiod) påverka attityderna, skulle det uppstå problem med acceptansen?

Hur kommer beteendet att påverkas på de ställen där ISA inte fungerar: t.ex. om man tänker på ett obligatoriskt system bara i tätort; eller i situationer där en hastighet under den skyltade är lämplig.

Vilka attityder har - i olika avseenden - kritiska grupper till ISA (t.ex. ungdomar, yrkesförare, äldre) Hur påverkas attityderna till ISA av att köra med den? Blir negativa attityder positiva eller försämras de? Förbättras till och med positiva attityder? Etc.

Vilka för- och nackdelar finns det med ISA?

Annat

De flesta av dessa aspekter kommer att tas upp, analyseras och diskuteras i denna rapport.

¹ "Inställning" är ett synonym till "attityd".

4 HYPOTESER

Hypoteser är antaganden om vilka svar till vissa forskningsfrågor som är sannolika. Frågorna som diskuterats ovan och sannolika svar har utvecklats både på basis av litteraturstudier om tidigare relaterade funderingar och forskningsresultat, och inom ramen för kommunikation med experter (beslutsfattare, planerare, praktiker, forskare) och med trafikanter. En komplett uppdaterad hypoteslista finns i Várhelyi et al. (2002).

Vilka fenomen och vilka effekter kan man upptäcka m.h.a. djupintervjuer? Både trafikanter och experter i våra tidigare undersökningar formulerade förväntningar om hur en "ISA-artad" utrustning skulle fungera i verkligheten (se Almqvist et al. 1991). På basis av detta material och med hänsyn till vad man vet om beteendeanpassning och alla slag av beteendekompensation, om acceptans och reaktans, mm., utvecklades då den första hypoteslistan som med få undantag har hållit sig fram till nu. Nedan formuleras de relevanta hypoteserna på ett sådant sätt att relationen till djupintervjuerna förtydligas:

Attityd, Acceptans

- A1: En minskning av acceptansen av ISA kan ske p.g.a. att man upplever psykologiska och sociala nackdelar.
- A2: I ett system där de flesta, eller alla bilar, är utrustade med ISA kommer bilister att känna sig mindre pressade, genom att man har blivit van vid att det helt enkelt inte går att köra fortare än den tillåtna hastighetsgränsen i tätort.
- A3: Låg eller måttlig acceptans av ISA förbättras när man kör en ISA-utrustad bil.
- A4: Eventuella tekniska brister i ISA-s funktion kan leda till en försämring av acceptansen.
- A5: Om man ofta blir omkörd eller pressad bakifrån leder det till en lägre acceptans av en ISA-utrustning och minskad stresstolerans. Konsekvensen av sådana upplevelser kan vara att stresstoleransen sjunker och att man med ISA därför blir mindre tolerant och hänsynsfull. I stadstrafik vore det en synnerligen problematisk följd om det t ex påverkar samspelet med oskyddade trafikanter negativt.

Beteendeanpassning

- B1: Efter längre tids användning av ISA anpassar försökspersonerna sitt körsätt till ISA. (Försöker inte köra över gällande hastighetsgräns.)
- B2: Kompensatoriskt beteende i tätort kan förväntas i form av att ISA-förare inte sänker hastigheten i låghastighetssituationer. Det faktum att ISA "tar hand om" hastighetsanpassningen skulle kunna ha den effekten att man blir mera nonchalant beträffande egen kontroll av hastighetsval och -anpassning
Känslan av att ha nackdelar med ISA, framförallt att man är inskränkt i sitt hastighetsval, kunde ha som konsekvens att man försöker kompensera sådana nackdelar i låghastighetssituationer, genom att man t.ex. kör genom korsningsområden med högre hastighet än man gjorde när man inte hade någon ISA.
- B3: Delegering av ansvar och generaliseringseffekter kan uppträda. Delegering av ansvar kunde t.ex. uppträda i den formen att man inte längre kollar hastighetsskyltar och istället fullständigt litar på ISA. Möjliga generaliseringseffekter kan vara både positiva och negativa: Positivt vore t.ex. att man börjar använda ISA även utanför testområdet. En negativ form av generalisering vore att man trycker gasen i botten överallt, vilket ju fungerar bra på öppna, mer eller mindre raka sträckor, men mindre bra i korsningar och i andra situationer där man måste välja en hastighet under hastighetsgränsen.
- B4: Kompensatoriskt beteende inom tätorten kan förväntas i form av sämre regelförfärd (färre stopp vid stopplikt, större andel rödkörande)
- B5: Kompensatoriskt beteende på vägar utanför området med automatisk hastighetsbegränsning kan förväntas i form av högre hastigheter

B6: Vid långtidsanvändning och mera erfarenhet av ISA inser man att det är inte möjligt att vinna tid i trafiken och börjar planera sin tidsanvändning bättre. Vilket kommer att medverka till att tendensen till kompensatoriskt beteende minskar

Trygghet

Tr1: Den upplevda säkerheten (tryggheten) kommer att förbättras genom ISA. Konsekvensen kunde vara att man blir lugnare och mindre stressad, med positiva följder för ens egen livskvalité.

Framkomlighet

F1: Framkomligheten försämras, eller åtminstone uppfattar bilförare det så. Det kunde leda till att man känner behov att försöka "ta igen" tid vid tillfällen där ISA tillåter det, med logiska negativa konsekvenser för låghastighetssituationer, vilket redan nämnts i samband med andra hypoteser ovan.

Trafiksäkerhet

TS1: I ett system där de flesta eller alla bilar är utrustade med ISA kommer trafiken att generellt bli långsammare

Miljö

TM1: I ett system där de flesta eller alla bilar är utrustade med ISA kommer trafiken att "lugna ner sig", vilket leder till att drivmedelsförbrukning, avgasutsläpp och buller minskar

Teknik

T1: Bilen fungerar som vanligt när ISA inte ingriper

T2: Utrustningen krånglar inte

T3: Växling av föreskriven hastighetsgräns - och därmed inställning av ISA-systemet - vid passage av hastighetsskylt sker på acceptabelt ställe

5 METOD OCH GENOMFÖRANDE

5.1 Instrumentet

Många aspekter som nämnts ovan går inte att fråga om på ett fullständigt standardiserat sätt: Då förlorar man mycket relevant information, bl.a. allt det som instrumentutvecklaren inte har tänkt på eller kunnat förutse. Framförallt i samband med motiv måste man oftast ställa öppna frågor där den svarande skall använda egna ord.

Ett exempel för att förtydliga detta: Vill man veta, varför en del personer inte gillar hastighetsanpassningssystem, och vill man fråga om detta på ett standardiserat sätt, så måste man formulera en kort fråga om "Varför", och sen ge standardiserade svarsmöjligheter, t.ex. en lista med möjliga förklaringar där den intervjuade ska bocka av de för honom relevanta. Men vad händer om den förklaringen som den intervjuade betraktar som viktigast inte finns med? Man kan tänka sig att en sådan lista med förklaringar blir mer och mer fullständig, ju oftare man gjort en sådan undersökning, men även då måste man ju ge möjligheten till öppna svar någonstans – alltså ha en förklaringsmöjlighet "annat", där de tillfrågade ska nämna egna exempel. Det betyder: Den innovativa aspekten, där man lär sig förstå motiv och deras utveckling går bäst att analysera m.h.a. icke-standardiserade frågor resp. instrument. I samband med undersökningar i "praktiken" (verklig trafik i vårt fall) kommer alla tillfrågade naturligtvis att få samma frågor. Men svarsmöjligheterna är öppna, de intervjuade har möjlighet att lägga till förklaringar.

Samtidigt har vi ju redan samlat många erfarenheter om hastighetsanpassande system i bilen: Vi känner till många svarsalternativ som man kan förvänta sig, så att man kan presentera färdiga svar med alternativ som de intervjuade kan välja från, eller som de kan reagera på på något annat sätt som tillåter kvantitativa svar, t.ex. genom att placera uttalandet på en skala mellan "Jag håller inte alls med" och "Jag håller med fullständigt". På så sätt har man möjlighet att kombinera kvalitativa svar med kvantitativa resultat. Detta är framförallt viktigt i samband med nyckelfrågor, därför att standardiserade svar går lättare att jämföra i en före/efter undersökning, resp. vid upprepade tillfällen.

En intervjublankett togs fram som till stor del speglade de här tankarna. Arbetet för utveckling av intervjuinstrumentet bestod av två steg: Det **första** ("state of the art") var en genomgång av den know-how som hittills hade utvecklats vid Institutionen för Teknik och samhälle i egna projekt och inom ramen för samarbete med andra institutioner. Särskilt det som vi dittills visste om teknik-, beteende- och acceptansaspekter skulle utvecklas.

Det **andra** steget bestod av utveckling och implementering av intervjuinstrumenten. Det verbala materialet för de här instrumenten skulle förberedas med hjälp av litteraturgenomgången som nämndes ovan och av expertdiskussioner. Expertdiskussioner genomfördes i början på 90-talet. Formen för diskussionerna vi genomförde var snarlik den för fokusgruppintervjuerna. Skillnaden var att ämnena presenterades mer generellt och öppet än de normalt presenteras i fokusgruppsintervjuer, och att deltagarna diskuterade ämnet ganska fritt. I dessa expertintervjuer kom vi fram till vilka aspekter/områden som skulle behandlas i den forskning, som först benämndes "HB-undersökningar" (där HB står för HastighetsBegränsare) och som senare ändrade namn till ISA (Intelligent Speed Adaptation eller Intelligent Stöd för hastighetsAnpassning). Alla mätningar, beteendeobservationer och frågeinstrument som utvecklades och användes senare tog sin utgångspunkt där, inklusive instrumenten för undersökning av acceptansaspekter, beteendeförändringar och bedömning av funktionaliteten.

Det **tredje** steget var att utveckla noggrannare hypoteser än innan när det gäller effekterna av att implementera en hastighetsanpassningsutrustning, och vilken inställning trafikanterna skulle ha i det här avseendet. Detta anses vara en viktig grund för att bestämma **hur** en sådan utrustning ska implementeras: vilka steg som ska tas, vilken tilläggsinformation som ska ges, om implementeringen ska

kombineras med andra åtgärder eller inte, vilka mål som ska nås och vilka utföranden som ska utvärderas.

För LundaISA-försöket fanns ett fullt utvecklat instrument, som passade våra syften, och som med fördel skulle kunna användas i samband med det storskaliga försöket (se diskussionen ovan om fördel med upprepad användning av frågeinstrument).

5.1.1 Innehållet i intervjublanketten

Som ett resultat av expertdiskussionerna och litteraturgenomgången fastställdes det att intervjublanketterna skulle ta upp följande ämnen:

Attityder till utrustningen

En central punkt verkade vara att attityderna alltid blev bättre efter att man hade använt utrustningen, både när den användes utan tidigare erfarenhet (se första undersökningar i fält i Lund, Persson et al. 1993) och med två månaders erfarenhet (Almqvist och & Nygård 1997). Den intressanta frågan var ifall den här attitydförändringen skulle hålla i sig – d.v.s. om den fanns kvar efter ett års användning av utrustningen².

Uppfattningen att en automatisk hastighetsbegränsning i bilen skulle anses mer attraktiv än andra typer av hastighetsbegränsande åtgärder, som vi fick redan efter den första omgången observationer, fick stöd i samband med fältstudien i Eslöv (Almqvist och Nygård 1997). Det intressanta, även här, var att ta reda på om den här attitydförändringen fanns kvar efter någon tid (efter ett år i Eslöv).

Funktionalitet

I alla studier som gjorts hittills har det kommit vissa klagomål på att utrustningen inte fungerade bra tekniskt. Det är viktigt att analysera i vilken utsträckning sådana problem påverkar attityderna till utrustningen, d.v.s. att antagandet att dessa attityder skulle kunna bli bättre om det inte hade funnits några tekniska problem är legitimt.

Fördelar och nackdelar i samband med trafikprocesser

Många kritiska kommentarer – t.ex. att omkörningar kommer att bli omöjliga med utrustningen – förlorade i betydelse i olika studier, även om frågan fortfarande är relevant i praktiken. Detta måste analyseras i större utsträckning, både beträffande attityderna, men självklart också beträffande verkliga omkörningar.

Beteendeobservationerna som gjorts hittills indikerade ingen ökning i kritiska omkörningar, men det är en slutsats från ett ganska litet observationsurval, och det gäller bara i tätortsförhållanden. Å andra sidan fungerade det bra och bekvämt att hålla rätt hastighet med utrustningen. Det intressanta var vilken inställning man hade till den här fördelen efter ett år.

Motiv- och intresseläget efter användning

Rädslan att störa andra (genom att vara ett hinder) och rädslan för problem med tidsbudgetering nämndes i början av arbetet, t.ex. i expertdiskussioner (se Almqvist et al 1991 och 1993). I studien i Eslöv visade sig denna aspekt inte vara relevant enligt de tillfrågades svar.

Ska utrustningen vara obligatorisk eller inte?

De tillfrågade visade en ganska osammanhängande attityd när de blev tillfrågade om för och nackdelar med att införa obligatorisk hastighetsbegränsande fordonsutrustning (= alla bilar måste utrustas). Å ena sidan antar de tillfrågade att trafiken skulle bli mer homogen. Å andra sidan säger de att "många människor" (t.ex. unga bilförare, yrkesförare, otåliga bilförare) skulle ha problem om de tvingades köra med en sådan utrustning. Dock trodde ingen att säkerheten skulle försämrans. Snarare uttrycktes motsatsen. Vad skulle de tillfrågade säga ett år senare?

² I Eslöv var det ett år efter användningen, i samband med det storskaliga försöket var det mellan några dagar och tre månader

Inverkan på trafiksäkerheten

Som nämndes nyss, anses ett hastighetsanpassat trafiksystem generellt sett som ganska säkert. Dessutom sa förarna i Eslövs att utrustningen gjorde att man kände sig säkrare och tryggare. Detta leder självklart till en diskussion om riskkompensationsaspekter. Kan känslan av att vara säker leda till ett mer nonchalant beteende? Detta var en ytterligare fråga som skulle diskuteras en tid efter att personerna hade deltagit i undersökningen.

Vem ska vara ansvarig för implementeringen?

Den här frågan ställdes först i Eslöv. Det ansågs som intressant att ta reda på vad de tillfrågade tänkte i den här frågan. Så frågan togs upp och också frågan vem som, enligt de tillfrågade, var ansvarig för att hålla hastighetsgränserna – om det var bilförarna själva eller samhället och dess institutioner.

Aspekter på beteendeanpassning

Tidiga hypoteser var att det skulle finnas tre typer av beteendeanpassning i samband med en hastighetsanpassande fordonsutrustning: 1) Att köra med full gas hela tiden ("gasen i botten"), 2) i nära samband med det, problem i samspelet mellan utrustade bilförare och oskyddade trafikanter (huvudsakligen i korsningar), och 3) ökade överträdelse av hastighetsbegränsningar där ISA inte fungerar (t.ex. utanför tätort). Frågor om detta måste alltså ingå i instrumentet.

5.2 Genomförande

Omfattande djupintervjuer hade använts som någon slags slutpunkt i Eslöv (Almqvist & Nygård 1997), där man ville kolla olika acceptansdimensioner en gång till en viss tid efter försöket: Den övergripande frågan kunde låta "Vad har hänt med acceptansen under försöket och vilka förändringar är kvar efter att man har slutat köra med utrustningen".

Samma fråga intresserade oss naturligtvis i samband med det storskaliga ISA-försöket i Lund. På samma sätt som i Eslöv-försöket skulle den allmänna acceptansen av hastighetsgränser och hastighetsdämpande åtgärder undersökas, liksom den mera speciella acceptansen av den hastighetsdämpande fordonsutrustning, som från och med nu kallas för ISA³. Utöver acceptansfrågor skulle frågor om beteendeanpassning och beteendeförändring och om funktionaliteten tas upp, som enligt vad vi vet är en aspekt som kan störa acceptansen betydligt. Det bestämdes därför att upprepa intervjuerien som gjordes i Eslöv. Stickprovet i Eslöv skilde sig i flera aspekter från det i Lund: I Eslöv var alla försökspersoner kommunalanställda, i det storskaliga försöket (LUISA) var försökspersonerna "vanliga" bilister och några få yrkesförare, män och kvinnor från olika åldersgrupper

I Lund testades en utrustning med kick-down, vilket påverkade den tekniska funktionaliteten av ISA. I Lund samlade försökspersonerna erfarenheter med utrustningen över en längre period än i Eslöv.

Djupintervjuerna med ca 25 personer som hade deltagit i LundaISA-försöket genomfördes under december 2001 till februari 2002. Vi försökte därvid sprida sammansättningen av stickprovet över åldersgrupper och kön. Dessutom försökte vi så långt som möjligt att få sådana personer att svara på intervjun som hade slutat med testkörning med ISA-systemet för så länge sedan som möjligt: Vi var något begränsade där, eftersom projektet som helhet skulle avslutas i mars 2002 – att få in ett långtidsperspektiv efter ISA-användning var därför svårt.

³ Vi i Lund i den delen av den storskaliga undersökningen som vi kallar för LundaISA har undersökt en speciell ISA utrustning, nämligen gaspedalen som har beskrivits i inledningen av denna rapport.

5.3 Urval

De djupintervjuade personernas fördelning på åldersgrupp och kön visas i tabell 2.

Tabell 2. De intervjuade testförarnas fördelning på åldersgrupp och kön.

		Åldersgrupp			
		18-24	25-44	45-64	65+
Kön	Man	3	4	6	2
	Kvinna	1	4	4	2

Svaren som ligger till grund för diskussion kom från 15 män och 11 kvinnor mellan 18 och 70 år.

6 RESULTAT

Resultaten presenteras på följande sätt: Frågenummer & frågetext används som rubrik. Där det saknas ett nummer har frågan som tidigare ställts i Eslöv inte längre använts eftersom den inte passade. Svaren till varje fråga sammanfattas till kategorier. Vilka svarstyper, respektive vilka formuleringar som ingår i de olika kategorierna visas i översiktsrutor. Hur många svar som förekom i de olika kategorierna, visas sedan i en tabell. Längst till höger i denna tabell finns de på samma sätt kvantifierade resultaten från djupintervjuerna som gjorts i Eslöv efter experimentet där (skuggad rubrik): Försökspersonerna hade då kört med en transponderbaserad hastighetsbegränsare utan kick-down i 2 månader, och djupintervjuerna gjordes sedan ett år efter att de slutat köra. Tabellinnehållet presenteras därefter i grafisk form (stapeldiagram), så att reaktioner från försökspersonerna på utrustningen som testats i LundaISA-försöket (se inledning och bakgrund) därmed kan jämföras med uttalanden från försökspersonerna i Eslöv. Texten beskriver först resultaten av djupintervjuerna i LundaISA försöket, och därefter följer vid varje fråga som också ställts i Eslöv, en kort jämförelse av resultaten från Eslöv och Lund.

6.1 Inställningar till ISA

De grafiska presentationerna och tabellerna som följer nedan innehåller procentvärden. Dessa ska inte betraktas som mätvärden med någon slags representativ karaktär: Syftet med att föra in procentvärden är att åstadkomma en standardisering vid presentation av resultaten, så att det blir lättare för läsaren av denna rapport att direkt jämföra resultat från Eslöv och Lund. Först visas i tabellform vilka svarstyper som vi fick vid djupintervjuerna i Lund och vilka konkreta svar som ingick i de olika typerna. Därefter kommenteras svaren från djupintervjuerna i Lund. Antalet olika svarstyper presenteras tillsammans med svarsresultaten från Eslöv både i tabellform och i grafisk form. Till sist kommer en kommentar om likheter och skillnader mellan resultaten i Lund och Eslöv.

Fråga 1: Var du positiv eller negativ före ISA-användning?

Positiv

Ganska positiv

Positiv eftersom Lund är en jobbig stad att köra i

Positiv till systemet

Positiv, helt klart

Positiv, nyfiken, roligt med ny teknik

Negativ

inga kommentarer

Neutral

Ställde upp, ingen inställning

Varken eller

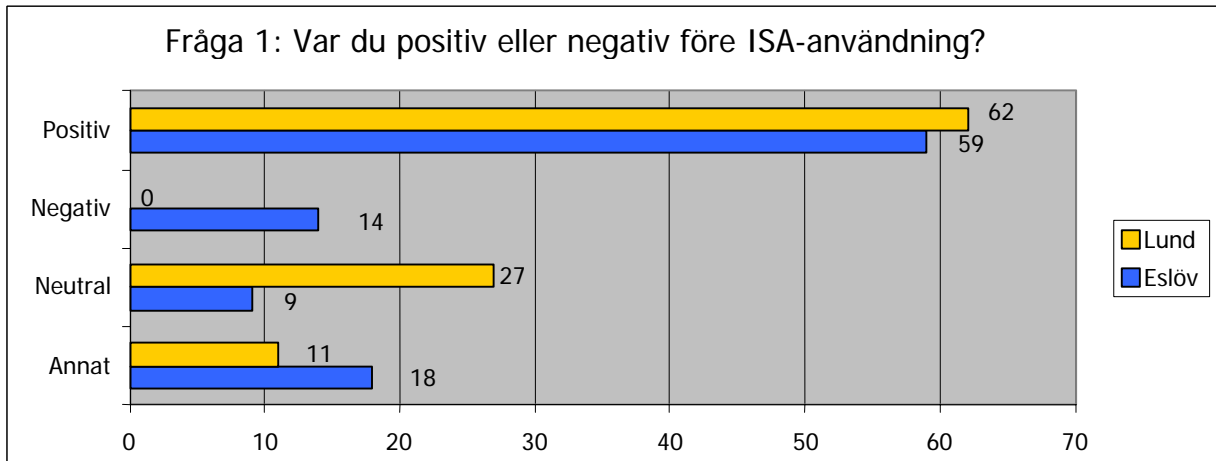
Annat

Nyfiken

kul att testa!

De flesta personer uttrycker en positiv hållning till ISA. Dock varierar uppfattningen från ganska positiv till mycket positiv. Någon uttrycker sin nyfikenhet till ny teknik som orsak till att han var positiv, någon annan är positiv till ISA ”eftersom Lund är en jobbig stad att köra i”. I ett par fall förekommer det att personer inte ger samma svar som de gav i de inledande enkätfrågorna, där de klassats som negativ/ingen uppfattning. Ingen person uttrycker att innan de provat ISA var negativ till det, däremot uppger en del personer att de inte hade någon uppfattning innan de provade. Någon uttrycker även sin samhällliga plikt som skäl till att man ”ställde upp”. Utan att svara på om man var positiv eller negativ före ISA användning uppger några personer att de var nyfikna på ISA och tyckte det var roligt att testa.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Positiv	16	62	13	59
Negativ	0	0	3	14
Neutral	7	27	2	9
Annat	3	11	4	18
	26	100	22	100



Figur 2: Var du positiv eller negativ före ISA-användning?

Ungefär lika många av de intervjuade personerna i Lund och i Eslöv var positivt inställda innan de prövade utrustningen. Andelen neutrala personer blev större. Ingen i Lund angav att han/hon var negativ, vilket står i motsats till rekryteringsenkäten, där 4 av våra intervjuade personer hade svarat att de var negativt inställda gentemot ISA. Detta var dock svar till standardiserade frågor. Det är inte ovanligt, att personer ger negativa standardiserade svar, men att de sedan beskriver sin egen attityd på ett mera differentierat sätt när de kommunicerar inom ramen för kvalitativa intervjuer. Så blev det även i detta fall, och i stället för negativa svar fick vi neutrala eller till och med positiva svar med vissa inskränkningar och tillägg.

Fråga 2: Hur står sig de synpunkter du hade i din tidigare intervju när du inte hade kört ISA? Har du ändrat din åsikt/attityd?

Samma attityd

Ungefär samma

Samma attityd

Samma attityd till själva idén, men systemet funkade inte som det skulle

mer positiv än tidigare

mer positiv

mer positiv, bra idé även om tekniken ej helt fungerar

Idag mer tveksam

ej mer positiv

mer tveksam

mer negativ p.g.a. tekniska problem

nu tycker jag det bara är skönt att slippa den - men saknar också hjälpen

Annat

Har ej deltagit i tidigare intervju

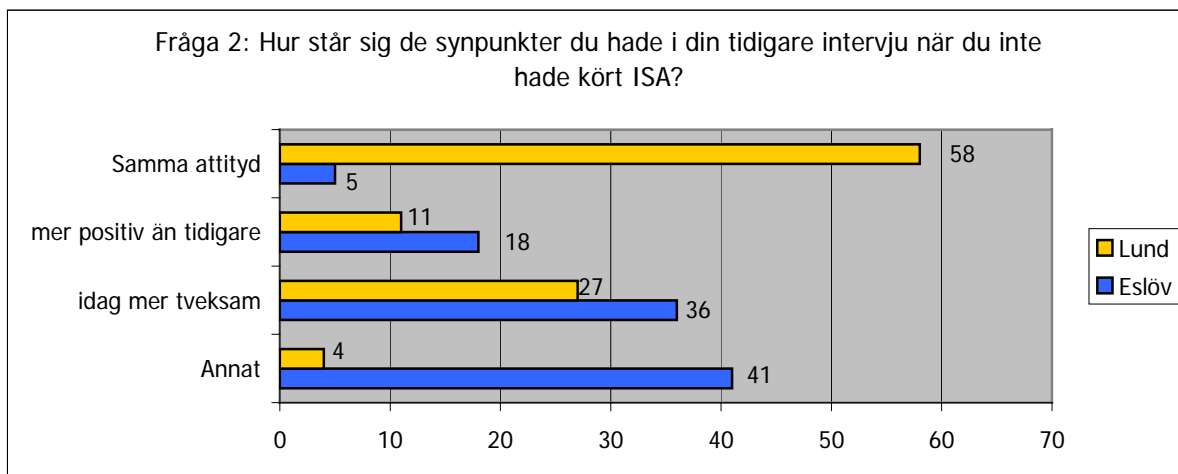
De flesta uttrycker att de har samma eller ungefär samma attityd som innan, många uttrycker att de fortfarande har samma attityd men att tekniken inte har fungerat.

Några är mer positiva idag än tidigare, men även här finns kommentaren att tekniken inte fungerat helt.

En del har blivit mer negativa än tidigare, någon uttrycker sig som "ej mer positiv". Den vanligaste orsaken som nämns är tekniska problem, men någon uttrycker allmän tillfredsställelse att få ISA urkopplad - men tillägger att han även saknar hjälpen.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Samma attityd	15	58	9	41
Mer positiv än tidigare	3	11	8	36
Idag mer tveksam	7	27	4	18
Annat	1	4	1	5
	26	100	22	100

Chi2test: 0,2321



Figur 3: Hur står sig de synpunkter du hade i din tidigare intervju när du inte hade kört ISA? Har du ändrat din åsikt/attityd?

Fler personer i Lund anger att de inte ändrat sin attityd resp. att de idag är mer tveksamma. I Eslöv var signifikant fler personer mera positivt inställda efter försöket.

Fråga 3: Har ISA-körningen ändrat din attityd till hastighetsreglerna?

Nej

Ungefär samma, dock lättare att följa hastigheter

Nej, Samma

Möjligen omedvetet

Nej

Inte ändrat attityd

Ja, förbättrat den

Lite mer uppmärksam

Mer uppmärksam

Förstärkt uppmärksamhet

Ja, tänker mer på hastighetsregler

Håller hastigheten bättre nu. Även utanför testområdet.

Ja, lite vid lägre hastigheter

Sänkt medelhastigheten lite

Håller hastigheterna lättare nu, behöver inte tänka lika mycket på hastighetsgränsen som förut

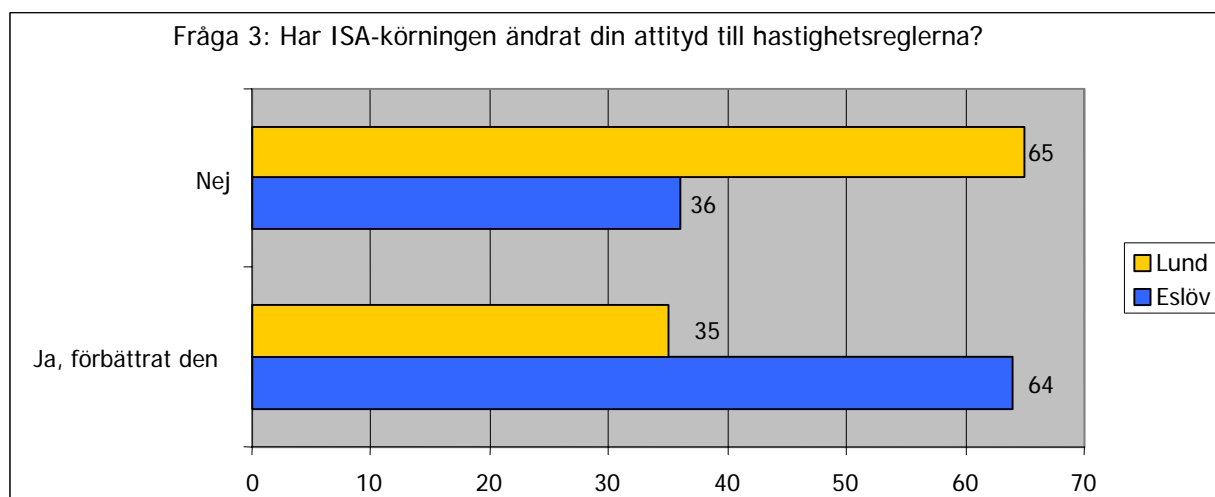
Kör inte för fort lika ofta

De flesta uppger att de inte ändrat attityd till hastighetsreglerna och en person uppger att han möjligtvis omedvetet ändrat attityd

Några säger sig vara mer uppmärksamma nu än förut på hastighetsreglerna. Andra säger att de nu håller hastighetsgränserna bättre. En person uppger att han nu kör saktare vid lägre hastighetsgränser.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Nej	17	65	8	36
Ja, förbättrat den	9	35	14	64
	26	100	22	100

Chi2test: 0,0449



Figur 4: Har ISA-körningen ändrat din attityd till hastighetsreglerna?

Medan ISA-körning i Lund har förbättrat attityden till hastighetsreglerna hos en tredjedel gjorde HB-körningen i Eslöv det hos över hälften.

Fråga 4: Har ISA-körning ändrat din attityd till ISA?

Nej

nej samma

samma

samma attityd men tekniken bör utvecklas

nej

nej, men just detta system är inte så bra - idén är bra

hade ingen uppfattning innan

Ja, förbättrat den

ja mer positiv

Delvis förbättrat (i vissa områden, under vissa omständigheter, etc.)

Stördes av tekniska brister

Stördes men ej negativ till idén

Ej ändrad attityd mot principen

Var jobbigt mot slutet, skönt att slippa den

Ej mot idén, men tekniska problem. Tror att ISA är framtiden.

Tekniska problem men bra idé

Visst krångel men fortfarande positiv till idén

Bra idé men dålig teknik

Tycker ej om befintlig teknik men idén är bra

Mycket problem med tekniken men idén är bra

Apparaten fungerade ej så bra

Komponenterna fungerade inte som de skulle, men idén är bra

Ja, mer skeptisk

Negativ p.g.a. tekniska brister

Ja, i negativ riktning. "Är det jag eller någon annan som kör"

Ja, blivit mer negativ

Trodde att det skulle fungera bättre, det finns mer kvar att göra

Många svarar nej på frågan eller säger att de har samma attityd som förut. Någon säger sig ha saknat uppfattning före.

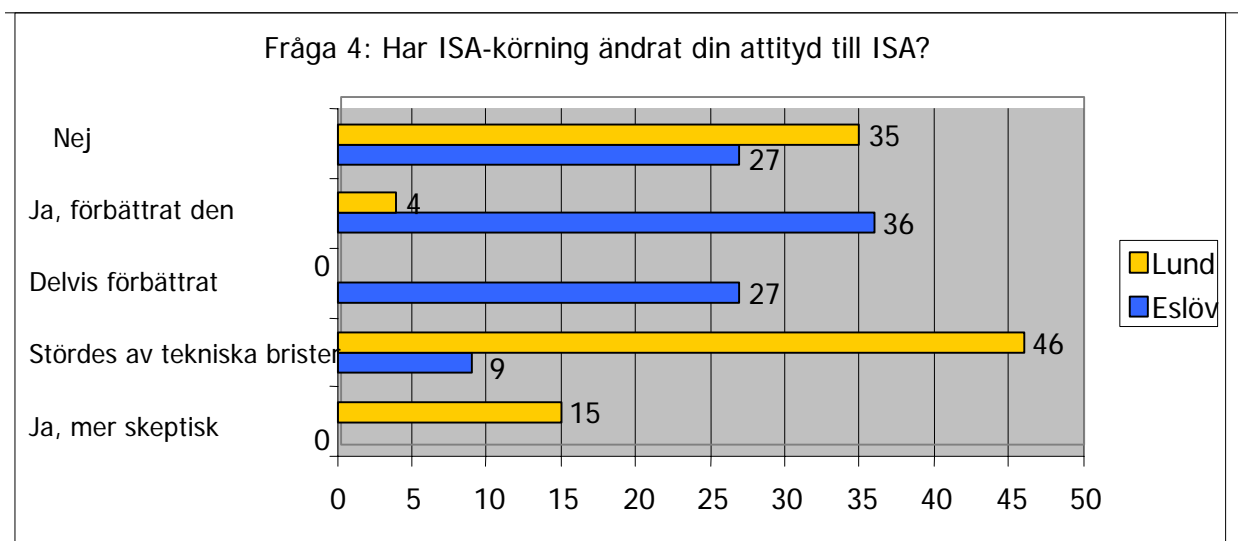
En person har blivit mer positiv till systemet

De flesta har störts av någon typ av tekniska brister. Trots detta så säger sig de flesta av dessa vara positiva till själva principen.

Ett par har blivit mer negativa till systemet på grund av tekniska brister. Någon ställer sig frågan vem det egentligen är som kör och en säger sig bara ha blivit mer negativ utan att ange orsak.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Nej	9	35	6	27
Ja, förbättrat den	1	4	8	36
Delvis förbättrat (i vissa områden, under vissa omständigheter, etc.)	0	0	6	27
Stördes av tekniska brister	12	46	2	9
Ja, mer skeptisk	4	15	0	0
	26	100	22	100

Chi2test: 0,0001



Figur 5: Har ISA-körning ändrat din attityd till ISA?

I Lund förbättrades attityden till utrustningen efter användning signifikant mindre ofta än i Eslöv. Samtidigt är störningar p.g.a. av tekniska brister mycket mera frekventa vid ISA-användningen i Lund.

Fråga 5: Skulle du kunna tänka dig köpa en ISA-utrustning? Hur mycket vore du beredd att betala i så fall?

3000 till max 5000 sek

Några tusen

Jag skulle vilja att den var inbyggd i farthållare, en farthållare kostar väl ca. 3000kr

Ja, mer än 2 000kr men inte 10 000kr.

Max 5000, men då skulle den fungera i alla städer i Sverige

1000 – 2500

Ca 2000

Ca 1000

Mindre än 1000 sek

Ja ca 500 kr

Till rimligt pris, inte så mycket

Upp till 1000 kr vid installation i gammal bil (student - dålig ekonomi), vid ny bil 200-300 kr.

Om tekniken förbättrades

Ej som den är idag

Om den gällt på fler ställen och fungerat bättre 8. tveksam men kanske med bättre teknik

Tveksam men kanske med bättre teknik

Kanske om den fungerat bättre

Inte i befintligt utförande. Om funktionen är bra och priset rätt, då ja

Nej

Nej

Behöver ej själv, har ej problem att hålla hastigheten

Har inget behov av den, håller hastigheten ändå och använder farthållaren på bilen

Många är beredda att köpa en ISA-utrustning och några är beredda att betala några tusen. En uppger då som villkor att den skall fungera i alla städer i Sverige.

Tre personer är beredda att betala 1000-2500kr

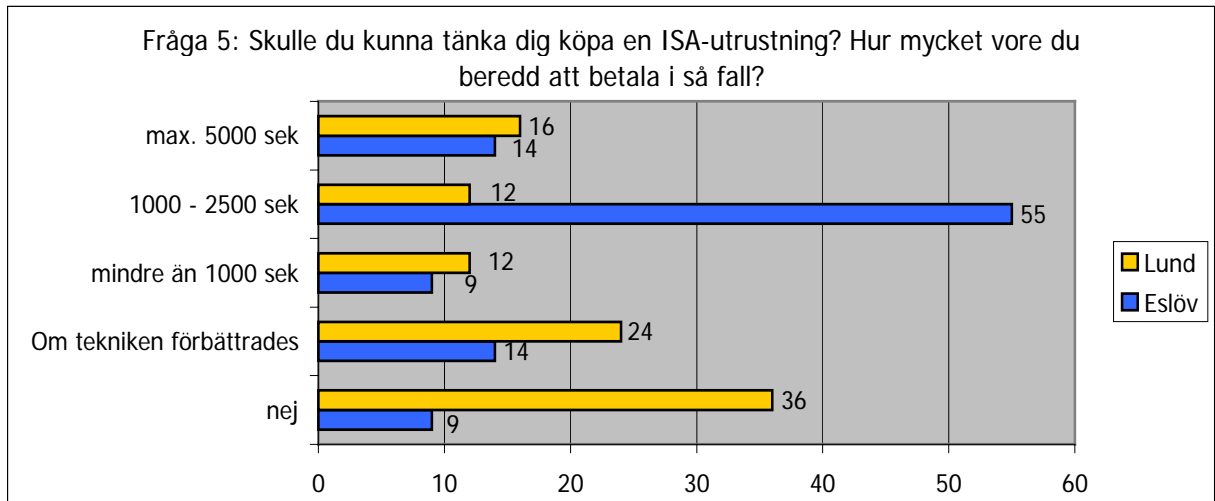
Två vill inte ge mer än 1000 kronor och en person uppger att han kan köpa en till "rimligt pris", men inte så mycket

Om tekniken förbättrades kan fler tänka sig att köpa en ISA-utrustning

Många svarar nej på frågan och två tillägger att de inte har några problem med att hålla hastigheten och därför inte behöver någon ISA

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
max. 5000 sek	4	16	3	14
1000 - 2500 sek	3	12	12	55
mindre än 1000 sek	3	12	2	9
Om tekniken förbättrades	6	24	3	14
nej	9	36	2	9
	25	100	22	100

Chi2test: 0,026



Figur 6: Skulle du kunna tänka dig köpa en ISA-utrustning? Hur mycket vore du beredd att betala i så fall?

Betalningsviljan i Lund och i Eslöv är jämförbar när det gäller det högsta beloppet (5000 SEK), men sammanlagt är det mycket fler personer i Lund än i Eslöv som inte vill betala någonting för en ISA, resp. som är beredda att betala bara om tekniken förbättras.

Fråga 6: Är du mera medveten om trafiksäkerhet nu än innan du använde ISA?

Nej

Nej

Nej samma

Nej, var medveten redan innan

Nej, jobbar inom trafiksäkerhetsbranschen

Nej, har alltid varit intresserad

Ja, en del

Ja

Mer observant

Ja, anpassar hastigheten mer

Ja, jag har mer respekt för hastigheter. Risker man tar är för stor jämfört med tiden man vinner.

Något

Funderat lite mer

Kanske omedvetet, inte så mycket

Annat

Lika medveten men ISA-projektet har lett till mer diskussioner om trafiksäkerhet bland vänner och bekanta.

De flesta svarar att de inte är mer medvetna nu än förut. Ett par tillägger att de var medvetna redan innan eller att de alltid varit intresserade och en säger att han jobbar inom trafiksäkerhetsbranschen.

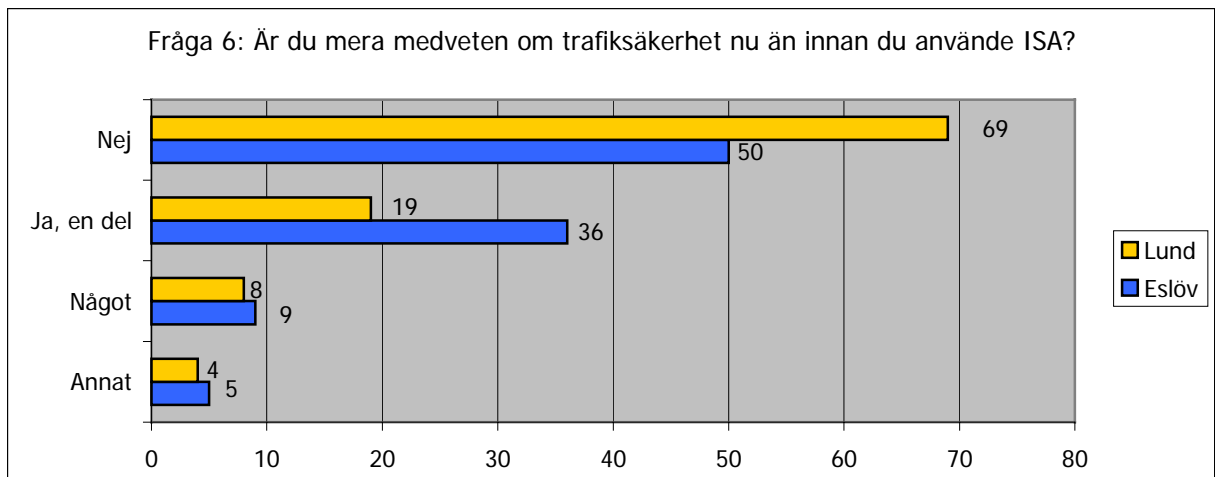
Några tycker att de blivit mer medvetna bl.a. genom att de anpassar hastigheten mer och är mer observanta. En säger sig ha fått större respekt för hastigheter

Ett par är tveksamma om ISA påverkat dem. En har funderat lite mer och en misstänker att det påverkat honom omedvetet

En säger att ISA projektet har lett till mer diskussion om trafiksäkerhet bland vänner och bekanta

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Nej	18	69	11	50
Ja, en del	5	19	8	36
Något	2	8	2	9
Annat	1	4	1	5
	26	100	22	100

Chi2test: 0,5594



Figur 7: Är du mera medveten om trafiksäkerhet nu än innan du använde ISA?

Mycket fler försökspersoner i Lund än i Eslöv anger att de inte är mera medvetna av trafiksäkerhet efter användning av utrustningen.

Fråga 7: Vad tycker du om att samhället satsar en hel del pengar på forskning kring ISA?

Bra

Bra

Positivt

Vårt besväret

Jättebra

Bra, tempot i trafiken är ibland alldeles för högt

Bra, det är viktigt med forskning ang. Hastighetsbegränsningar

Bra, men inga miljarder. Det är bra att det blir ordning i trafiken. Folk kör för fort

Forskning är bra

Bra, det kan vara ett bra sätt att sänka hastigheten

Man borde använda pengarna till annat

Inga kommentarer

Annat

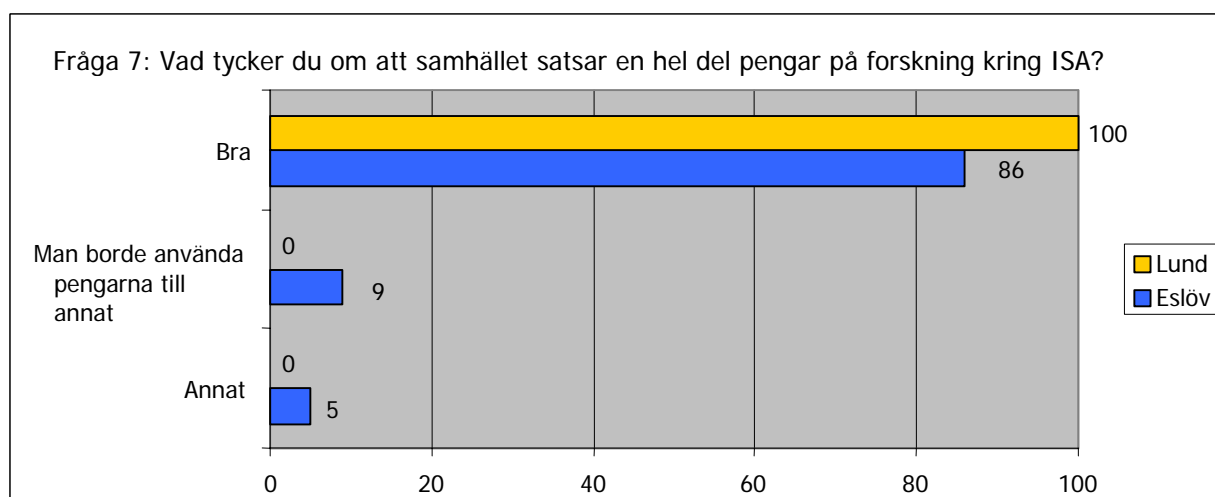
Inga kommentarer

Alla är ense om att det är bra att det satsas en hel del pengar på forskning kring ISA.

Några kommenterar att det är bra att försöka få ner hastigheten medan en annan understryker att det är viktigt med forskning kring hastighetsbegränsningar. En person tycker det är bra men att det samtidigt inte får bli miljardbelopp.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Bra	26	100	19	86
man borde använda pengar till annat	0	0	2	9
Annat	0	0	1	5
	26	100	22	100

Chi2test: 0,1509



Figur 8: Vad tycker du om att samhället satsar en hel del pengar på forskning kring ISA?

Alla intervjuade försökspersoner i Lund tycker att det är bra att satsa pengar på forskning kring ISA. Detta är en tydlig ökning jämfört med den redan mycket stora andelen av intervjuade personer i Eslöv som tycker detsamma

Fråga 8: Hur upplevde du ISA i Lunda ISA-försöket? Som informationssystem eller som tvingande?

Som informationssystem

Gick att trycka igenom pedalen, ej tvingande
 Som ett infosystem
 Infosystem
 Som infosystem (stödsystem)
 Informerande
 Informerande, det gick ju att trampa igenom
 Mest som informationssystem

Både och

Mest som info men tvingande ibland
 Både och. Gick med frivilligt men kändes tvingande ibland
 Lite både och men mest som info
 I början som info men mot slutet tvingande
 Mest som info
 Mest tvingande men ibland info
 Blandat, ibland var det lite motigt
 Både och

Tvång

Tvång
 Tvingande
 Som tvingande!
 Mest som tvång, det vore bättre med ett mer renodlat informationssystem. Det är obehagligt när någon är inne och fingrar i bilen.

Annat

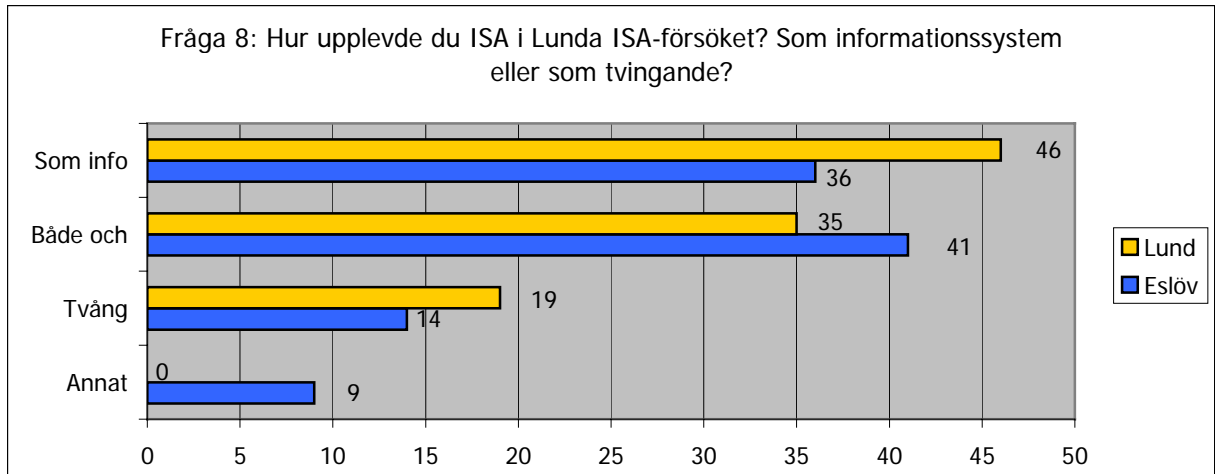
Många upplevde systemet som ett informationssystem och någon tillade att det faktiskt gick att trycka igenom.

Flera stycken upplevde det som både informerande och tvingande. Några säger att det mest upplevdes som informationssystem, men tvingande ibland och en tyckte det var mest tvingande. En tyckte att det upplevdes som infosystem i början men mer tvingande mot slutet.

Några stycken upplevde systemet som tvingande och en person efterfrågade ett mer renodlat informationssystem

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Som info	12	46	8	36
Både och	9	35	9	41
Tvång	5	19	3	14
Annat	0	0	2	9
	26	100	22	100

Chi2test: 0,3935



Figur 9: Hur upplevde du ISA i Lunda ISA-försöket? Som informationssystem eller som tvingande?

ISA-utrustningen i Lund uppfattades oftare som frivilligt, men också något oftare som tvång, däremot minde ofta som "både och".

Fråga 10: Vilken åsikt har du om användning av en obligatorisk ISA i tätort?

Bra

Skulle vara bra

Bra

Positivt

Har inget emot det

Hade varit bra

Skulle han ha accepterat

Bra om alla hade en

Bra om tekniken fungerar

Funktionsmässigt vore det bra p.g.a. bättre trafikrytm. Beror på kostnaden.

Vore bra så folk kör lugnare

Bra, men om det var omöjligt att överskrida hast.begr. vore det dåligt

Ja, om det fungerar

Obligatoriskt för nytillverkade bilar från år xxxx, ej tvinga på det på gamla bilar

Om det var ett mer renodlat info. system skulle det vara bra.

Det kunde kanske vara bra, speciellt på 30-sträckor

Tämligen negativt

Bra att prova men frivilligt

Borde vara frivillig

Nej, det ökar inte trafiksäkerheten eftersom det leder till mer ouppmärksamhet

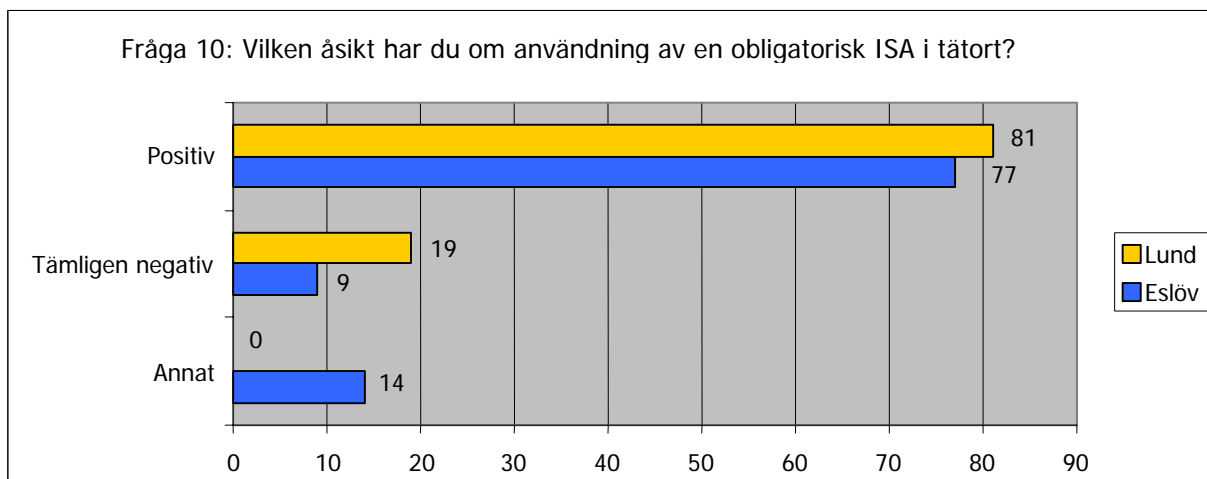
Annat

En klar majoritet ställer sig positiva till användning av en obligatorisk ISA i tätort. De flesta säger att det skulle vara bra eller att de är positiva. Några tillägger att om tekniken fungerar skulle det vara bra. Ett par uttrycker sig med att säga att de "inte har något emot det" eller att de "skulle ha accepterat det". Någon tycker det skulle vara obligatoriskt för nytillverkade bilar från och med ett visst år men att man inte skall tvinga på det på gamla bilar. En annan efterfrågar ett mer renodlat informationssystem.

Några tycker att det skulle vara frivilligt med ISA. En person tycker att ISA leder till mer ouppmärksamhet och inte ökar trafiksäkerheten och är därför negativ till obligatorisk ISA.

Kategori	Lund		Eslöv	
	N	%	n	%
Positiv	21	81	17	77
tämligen negativt	5	19	2	9
Annat	0	0	3	14
	26	100	22	100

Chi2test: 0,1106



Figur 10: Vilken åsikt har du om användning av en obligatorisk ISA i tätort?

Ungefär lika många av de intervjuade personerna i Lund och i Eslöv - ca 80 % - är positivt inställda till obligatorisk användning av ISA i tätort, medan en mer än dubbelt så stor andel i Lund som i Eslöv är tämligen negativt inställda till en obligatorisk användning av ISA.

6.2 Funktionaliteten

Fråga 11: Fungerar ISA bra överallt? Hur är det i kurvor, i tätort/på stan, utanför stan?

Bra i stort sett överallt

Kom ej igång direkt annars samma överallt

Samma överallt

Bra förutom vid vissa 30-sträckor där den slog till för sent.

Bra förutom vissa tekniska problem

Kunde spärra vid start, svårt vid start efter trafikljus

Ryckigt, lite svårt vid start vid trafikljus, annars ok

Vid krypkörning var jag tvungen att sätta foten på bromsen för att bilen skulle gå att accelerera.

Krånglade ibland. Det hände att ISA visade och körde 30 istället för 50km/h. Ibland släppte inte ISA på motorvägen.

Systemet bristfälligt

Mycket tekniska problem, fick avinstallera

Ett ställe på norra ringen problem

Ryckiga övergångar

Fungerade ej på ett ställe där två vägar gick parallellt

Problem på motorvägen vid Ericsson där den slog om till 50 på 110-väg

Problem på bl.a. motorvägen, ej tillfredsställande

Eftersläpningen i gaspedalen gjorde det trögt att accelerera

Mycket tekniska problem, stannar vid stoppljus, kartorna har inte stämt trots uppgradering (t.ex. Allhelgona Kyrkogata). Kör samma sträcka varje dag men ISA:n är inkonsekvent.

När man skulle svänga ut på en väg ströps bensinförbrukningen så att man nästan fick motorstopp.

Likadant vid trafikljus. Kunde inte köra om andra bilister, t.ex. vid Norra Ringen.

Det var en fördröjning vid hastighets skylt, ca 50-100 m.

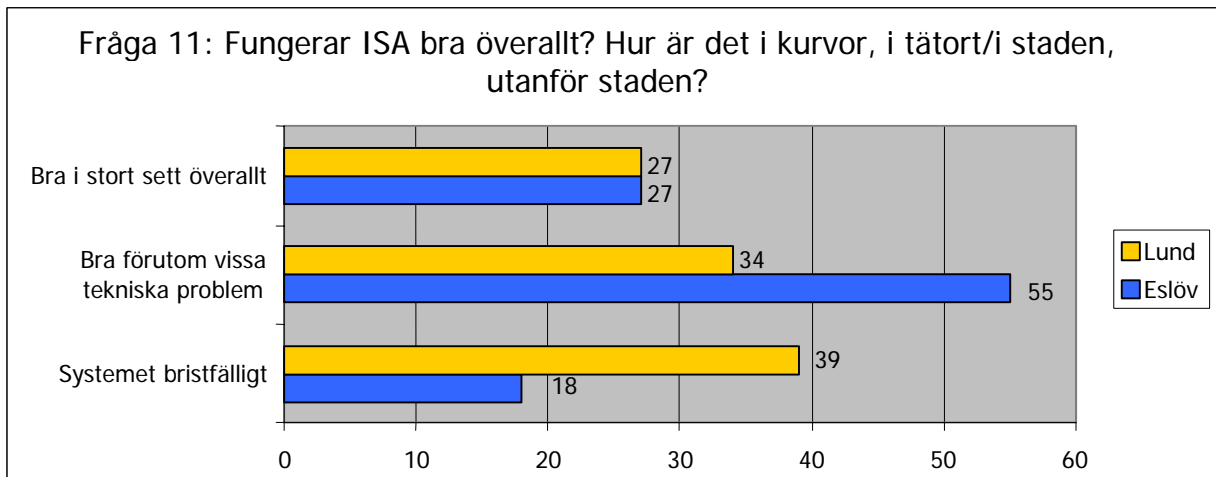
Några personer tycker i stort sett att ISA fungerar bra, men bland dessa förekommer även kommentarer som: vid vissa 30-sträckor slog den till för sent, kom ej igång direkt o.s.v.

Andra tyckte funktionen var bra, förutom de tekniska problemen de haft. Problem som nämns är bl.a. att man upplevde problem vid start och krypkörning, att körningen blev ryckig och att ISA inte använde sig av rätt hastighetsgräns.

Relativt många uttryckte uppfattningen att systemet var bristfälligt och alla hänvisar till tekniska problem. Förutom de problem som tidigare grupper nämnt, nämns även att utrustningen reagerar inkonsekvent, trög acceleration och att ISA reagerar med en fördröjning efter hastighetsskylten. I vilket kategori de olika testpersonerna hamnat beror främst på vilket sätt de uttryckt sig på, det är inte nödvändigt så att de personer som klassats i gruppen "systemet bristfälligt" är de som drabbats av de värsta problemen - utan det är de personer som upplevt problemen så jobbiga alt. förväntat sig ett system som fungerat mycket bättre att de tycker att systemet är bristfälligt.

Kategori	Lund		Eslöv	
	N	%	n	%
Bra i stort sett överallt	7	27	6	27
Bra förutom vissa tekniska problem	9	34	12	55
Systemet bristfälligt	10	39	4	18
	26	100	22	100

Chi2test: 0,2512



Figur 11: Fungerar ISA bra överallt? Hur är det i kurvor, i tätort/på stan, utanför stan?

Lika många intervjuade i Lund och i Eslöv säger att utrustningen fungerade bra i stort sett överallt, medan problem p.g.a. av tekniska bristfälligheter betonades starkare i Lund.

Fråga 12: Litar du på ISA, på utrustningen?

Ja

Ja

Ja blev förvånad, fungerade utmärkt

Ja hittills bra men bör ändå utvecklas

Ja stämde för det mesta

Ja rent mekaniskt men fler ”prylar” i bilen ökar alltid risken för fel.

Ja, speciellt efter en tids körning

Med vissa inskränkningar

För det mesta

Vissa tekniska brister

Nej

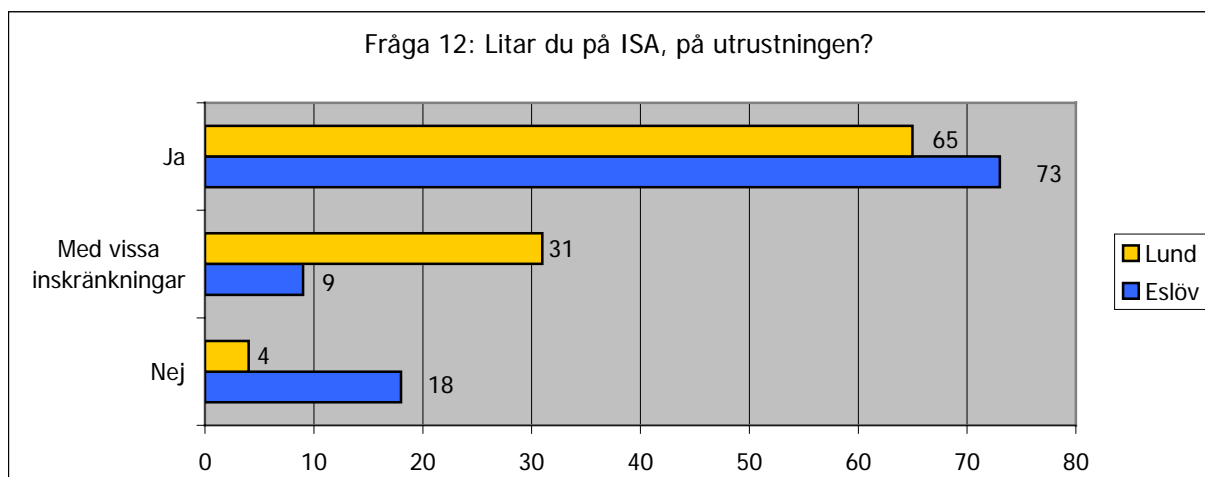
Nej

De flesta litade på sin ISA-utrustning, någon uttrycker förvåning över att det faktiskt fungerade. Andra kommentarer var att ISA stämde för det mesta, att man bör fortsätta att utveckla den och att man litade på ISA efter en tids körning. Någon uttrycker sin oro för att fler ”prylar” i bilen ska skapa mer problem. Intressant är att även personer som tyckt att systemet var bristfälligt säger sig lita på ISA. En del säger sig inte lita på ISA till fullo. De som anger skäl hänvisar till de tekniska problemen de upplevt.

En person säger att han inte litade på ISA, dock utan förklaring.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Ja	17	65	16	73
Med vissa inskränkningar	8	31	2	9
Nej	1	4	4	18
	26	100	22	100

Chi2test: 0,0768



Figur 12: Litar du på ISA, på utrustningen?

Tilliten till utrustningen är något mindre i Lund, fler personer där säger att de litar på utrustningen bara med vissa inskränkningar.

Fråga 13: Fungerar gaspedalen bra?

Ja

Ja

Ja, lite för mjuk inställning dock; vid övergång till lägre hastighet kunde man hålla kvar foten utan att pedalen trycktes upp (och därmed behålla sin hastighet)

Med vissa inskränkningar

Förutom vid start ibland (se fråga 11), trög att trycka igenom

Trög men blev lite bättre sen

Fick lätt motorstopp

Lite besvärlig att hantera

Lite ryckig körning

Ej bra från början. Fick det åtgärdat så den blev bättre.

Ja, men det är dumt att behöva trycka på bromsen för att det ska gå igång.

”Hugger” vid ny lägre hastighet

Mycket ”knäppande”

Ja, men vid krypkörning var jag tvungen att först bromsa för att sedan kunna accelerera.

Nej, några bekymmer

Ryckig körning

Svårt när den stått stilla, måste tvingas loss

Ryckig feed back

Nej, för mycket eftersläpning i gaspedalen

Nej, fungerade dåligt. Reagerade sämre än vanligt

Nej, fick motorstopp flera gånger då jag ville accelerera lite snabbare. Jag kunde inte lite på bilen.

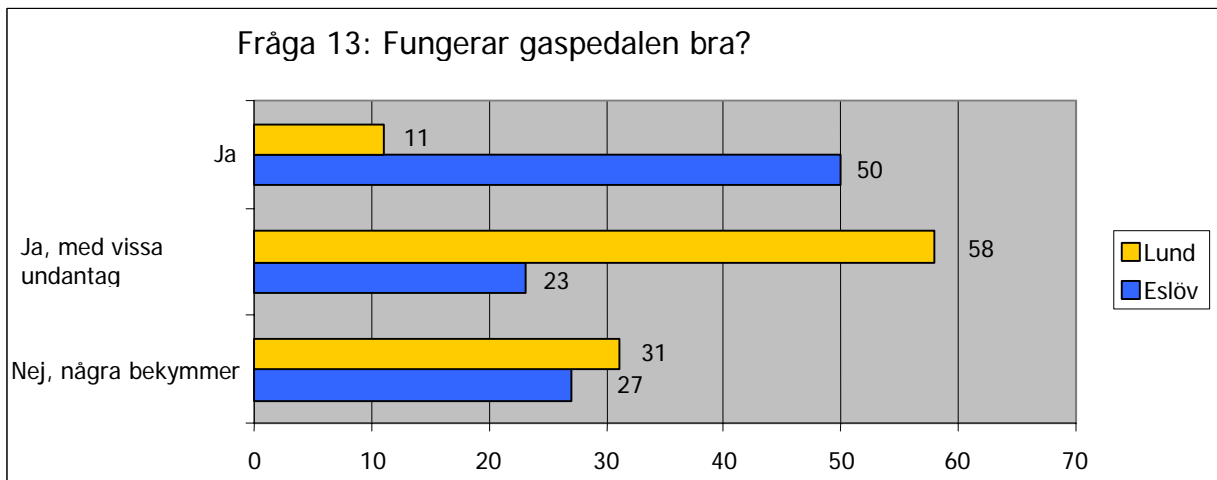
Nej, den gav ibland motstånd trots att den inte skulle.

Tre personer tyckte att gaspedalen fungerade bra. Någon tyckte att mottrycket i pedalen var för svagt. De flesta tyckte att gaspedalen med vissa inskränkningar fungerade bra. En del hade problem vid start och krypkörning, andra tyckte att de lättare fick motorstopp eller att körningen blev ryckigare. Någon tycker att det var en vanesak - att det var jobbigt i början, andra att det var irriterande att behöva trycka på bromsen för att systemet skulle gå igång.

En del tycker inte att gaspedalen fungerat bra. Detta beror bl.a. på att körningen blivit ryckig, att feedbacken var ryckig, att de upplevde eftersläpning i pedalen och att pedalen gav motstånd trots att den inte skulle.

Kategori	Lund		Eslöv	
	N	%	n	%
Ja	3	11	11	50
med vissa inskränkningar	15	58	5	23
nej, några bekymmer	8	31	6	27
	26	100	22	100

Chi2test: 0,0083



Figur 13: Fungerar gaspedalen bra?

Utrustningen i Lund fungerar definitivt sämre än utrustningen som användes i Eslöv, enligt försökspersonerna.

Fråga 14: Vilka synpunkter har du på funktionen/"feed-backen"? Borde den förändras? I så fall, hur?

Bra, förändras ej

Fungerade som den skulle men irriterande med motstånd, kändes kontrollerande

Fungerade som den skulle

Bra, men smidigare övergång från 70km/h till 50km/h vore önskvärd

Bra, det är skönt att slippa fler ljus- och ljudsignaler inne i bilen. Här kommer ju informationen om hastigheten där man reglerar den. Bra att man kan trampa igenom.

Inte så bra, borde styras på ett annat sätt

Fungera smidigare ej spärra vid start

Mindre ryckig

Borde vara mindre trög

Lättare att starta utan så mycket motstånd

Mjukare feed-back

Gaspedalen borde vara i fixt läge vid t.ex. 50km/h oavsett uppförsbacke el. dyl.

Gick ner lägre än till gällande hast. begränsning ex. vid 30km/h var man tvungen att sänka hastigheten till 25km/h för att motståndet skulle släppa. (Gällde även andra hast.begränsningar.)

Något som blinkar vore bättre än feedback via gaspedalen, det är jobbigt att känna att man inte har kontroll. trögheten skulle slå till vid 60km/h istället för 50km/h – då är "marginalen" slut.

Röd blinkande ljussignal i instrumentpanelen vore bättre. Detta tillsammans med display som visar gällande hastighetsgräns, hur mycket för fort man kör, aktuell bromssträcka och ev. bötesbelopp.

Vet ej, inga synpunkter

Inga synpunkter

Annat, förslag

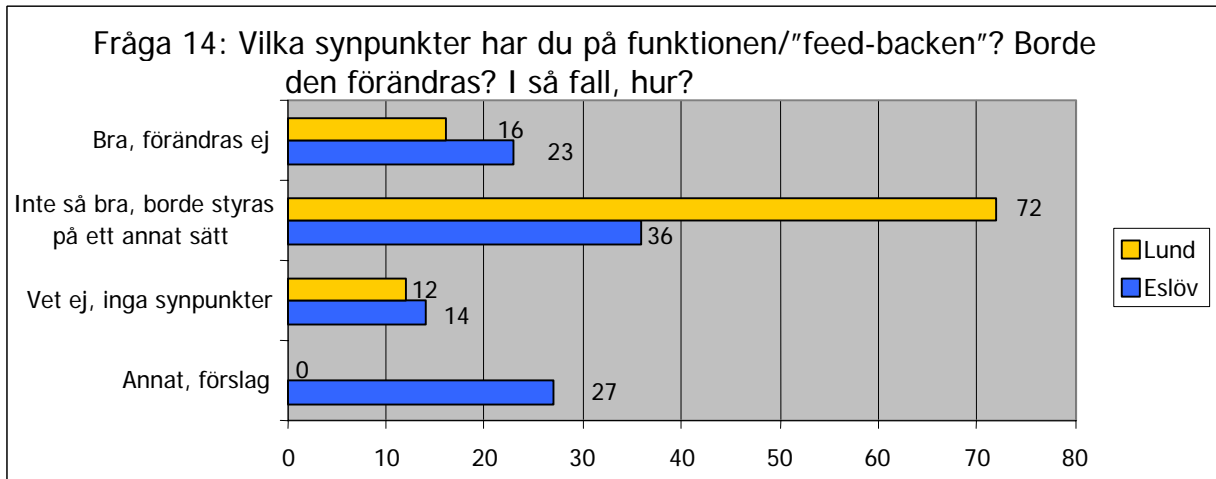
Några personer tyckte att feed-backen fungerade bra och inte behövde förändras. Någon tyckte det fungerade som det skulle trots att han tyckte det kändes irriterande och kontrollerande.

De flesta tyckte inte att feed-backen fungerade så bra. Det förekommer två typer av svar - klagomål på gällande system och önskemål om annat system. Den största gruppen uttryckte problem med gällande system, ex: att pedalen borde vara mindre ryckig, att det vid start inte fungerar bra, att pedalen blivit trög, att det borde vara mjukare feed-back och att motståndet inte släppte vid hastighetsgränsen.

Förslag om andra system kom i två fall - bägge tyckte att information på instrumentpanelen vore bättre. Någon tyckte att 60 km/h skulle vara tillåtet på 50-vägar och någon önskade ytterligare information t.ex. om bromssträcka.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
bra, förändras ej	4	16	5	23
inte så bra, borde styras på ett annat sätt	18	72	8	36
vet ej, inga synpunkter	3	12	3	14
annat, förslag	0	0	6	27
	25	100	22	100

Chi2test: 0,0199



Figur 14: Vilka synpunkter har du på funktionen/"feed-backen"? Borde den förändras? I så fall, hur?

Dubbelt så stor andel i Lund säger att utrustningen borde förbättras, och mycket färre säger att den fungerar bra och att den inte skulle förändras.

Fråga 15: Behöver man kolla om ISAn fungerar?

Nej, den fungerar

Nej

Nej, men hastighetsmätaren visar högre

Nej, jag tittar alltid på hastighetsmätaren

Nej, men uppgradering av mjukvara kunde ske vid besiktning

Ja, jag gjorde det

Ja viss fördröjning ibland innan den kom igång

Fungerade ej i början fick det fixat fungerade sen

Ja dröjde ett tag innan den kom igång, vid regn och dis fungerade den ej alltid

Ja hade koll på hastighetsmätaren

Ja i början fungerade ej GPS:n vid enstaka tillfällen.

Ja, fungerade inte som det skulle

Kontrollerade ibland att den ”fångade hastighetsgränsen”.

System i bilen behöver alltid kontrolleras

Ja, om systemet skulle införas behöver det regelbunden kontroll ”besiktning”

Nej, den behöver inte kollas mer än andra delar i bilen, det räcker vid besiktning

Regelbundna kontroller behövs, utrustningen har mekaniska komponenter och de behöver underhåll liksom bilens andra delar

Knappt hälften av de tillfrågade tyckte inte att de behövde kontrollera om ISA fungerade.

Kommentarer som förekom var t.ex. att hastighetsmätaren visar högre hastighet och att man ändå alltid tittar på hastighetsmätaren

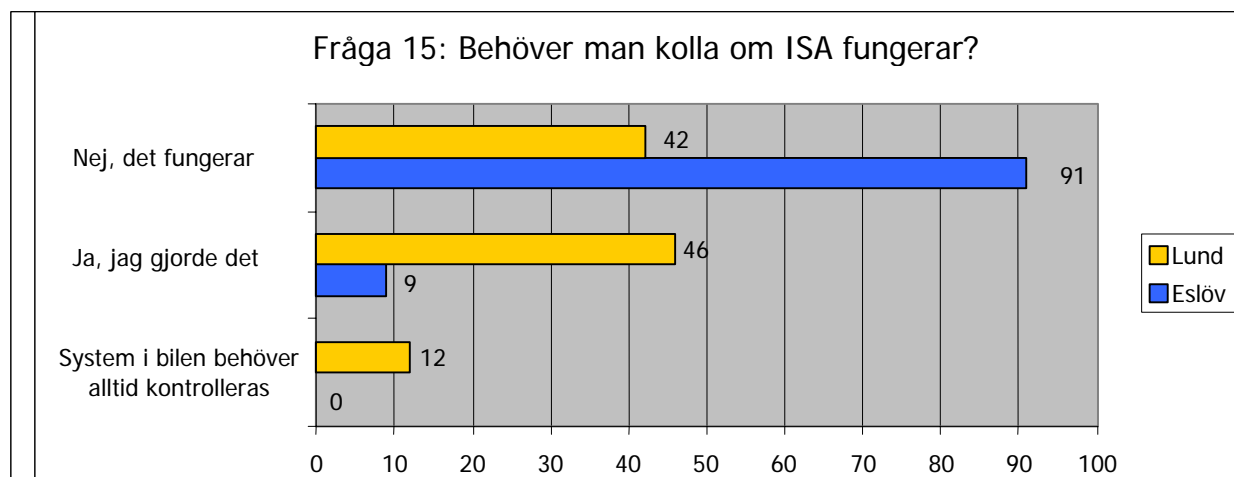
Ungefär lika många tyckte att man behövde kontrollera att ISA fungerade, detta mest p.g.a. upplevda problem men någon uttryckte även en önskan om allmän kontroll av att det fungerar.

Några uttryckte även att det alltid behövs kontroll av system i bilen, men att det i princip inte är mer nödvändigt än för andra delar i bilen.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Nej, fungerar	11	42	20	91
Ja, jag gjorde det	12	46	2	9
System i bilen behöver alltid kontrolleras	3	12	0	0
	26	100	22	100

Chi2test: 0,0019

Figur 15: Behöver man kolla om ISA fungerar?



6.3 För- och Nackdelar

Fråga 16(a): Tycker du att ISA har nackdelar för dig personligen? Vilka?

Nej (förutom (lite) tekniska problem)

Nej förutom lite tekniska problem

Nej förutom stället på norra ringen

Tekniska problem annars ej

Nej, lite ilska p.g.a. tekniska problem

Nej förutom i början då tomgången låg lite långt ner.

Nej förutom ryckigheten i gaspedalen

Nej

Nej, men man fick gasa lite mer för att det inte skulle bli ryckigt. Man lärde sig efter en tids körning hur man skulle anpassa bilen till utrustningen

Nej, inte utöver att det tog tid att lära känna bilen igen och hantera fördröjningen vid start.

Ja delvis (i början, vissa ställen)

Ej överens hemma, diskussioner, promenader till och från verkstaden

Om man är stressad, tidsbudgetering

Behöver gasa ibland

Måste förklara om man ska låna ut bilen

Behövde göra några extra besök på verkstaden

Tekniska problem, lite frustrerande vid stress

Tog bort mycket av körglädjen p.g.a. dålig teknisk lösning

Ja, i många avseenden

Frustration, kontrollerande känsla, jobbigt om man var stressad

Det blev stopp i trafiken

En del motorstopp

Ja tekniska problem

Ja, p.g.a. tekniska problem blev jag en trafikfara!

Jag blev mer passiv, apatisk mer ouppmärksam och kände mig osäker.

Jag kände mig begränsad i min körning. Flytet i körningen minskade och det var ibland svårt att köra som man tänkt sig - helt plötsligt blev man begränsad. Vid omkörning var det också lite jobbigare.

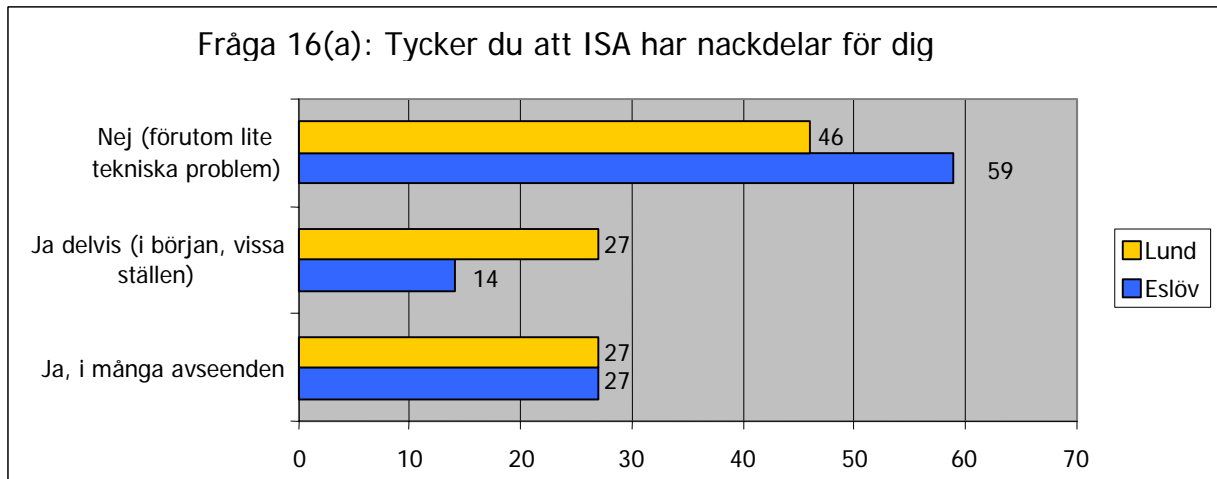
Cirka hälften av de tillfrågade tycker inte ISA haft nackdelar för dem personligen om man bortser från mindre problem som uppkommit p.g.a. tekniska brister.

Bland dem som tyckte att den haft lite nackdelar nämns något extra besök på verkstaden, promenader från och till verkstaden, att man måste förklara när man lånar ut bilen, problem med tidsbudgetering när man är stressad och att det tog bort körglädjen p.g.a. dålig teknisk lösning. Någon sade att de var oense hemma och en tyckte att han faktiskt behövde gasa ibland.

Några nämner tekniska problem som en stor nackdel då det i vissa fall ledde till trafikfara. Någon tyckte det var frustrerande och kontrollerande och jobbigt när han var stressad. En annan blev passiv, apatisk och mer ouppmärksam och kände sig osäker medan en tredje tyckte att flytet i körningen försvann och att det var lite jobbigare vid omkörning.

Kategori	Lund		Eslöv	
	N	%	n	%
Nej (förutom lite tekniska problem)	12	46	13	59
ja delvis (i början, vissa ställen)	7	27	3	14
ja, i många avseenden	7	27	6	27
	26	100	22	100

Chi2test: 0,4983



Figur 16: Tycker du att ISA har nackdelar för dig personligen? Vilka?

En något större andel av de intervjuade i Lund angav att de upplevde vissa eller tydliga nackdelar p.g.a. utrustningen. Skillnaden var dock inte signifikant.

Fråga 16 (b): Tycker du att ISA har fördelar för dig personligen? Vilka?

Nej

Nej

Egentligen inte. Har ej problem hålla hastigheten

Intressant projekt

Nej, inte annat än erfarenheten

Nej, inte mer än att det var intressant.

Ja

Vet hur fort man får köra

Lydde reglerna, ger uppmärksamhet, kör ej för fort

Motverkar slarv

Avkopplande med farthållare

30-områden lättare att hålla hastigheten

Mer medveten om låga hastigheter

Får ner hastigheten

Bättre kontroll på körningen hastighetsmässigt, bättre förarteknik

skönt att det står på bilen att man inte kan köra snabbare när man kör 30 km/h

Ja farthållaren

Ja, tryggt att veta hastigheten, farthållaren bra på motorvägen

tillrättavisandet

Ja, jättebra på 30-sträckor

Enklare att hålla hast.begr. och det var lättare att veta vilken hast. Begränsningar som gällde.

Lättare att hålla hastighetsgränsen

Bra att kunna använda det som farthållare utanför testområdet.

Jag fick in i ryggmärgen att hålla 30km/h.

Ja, har definitivt sänkt hastigheten!

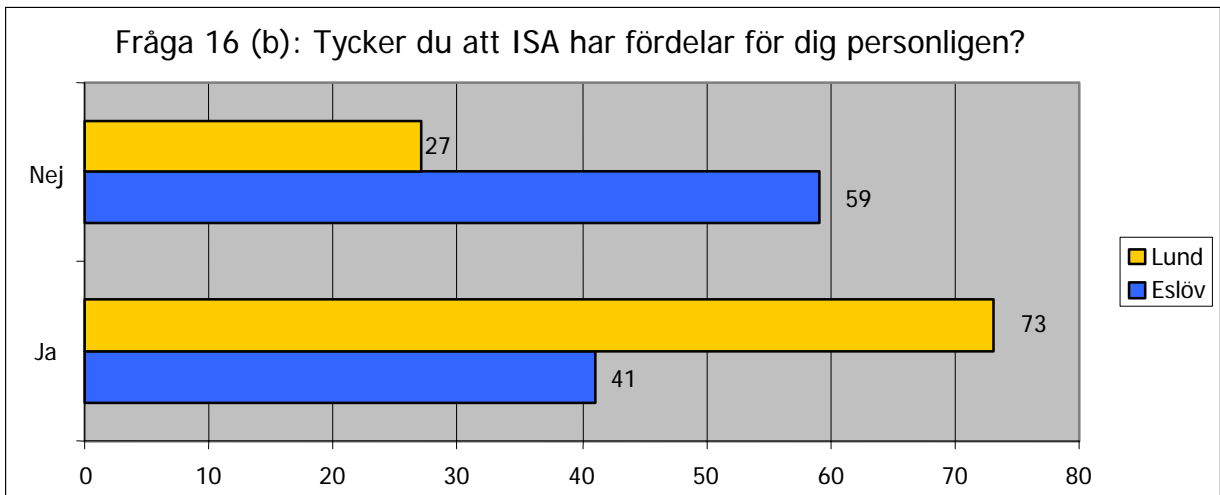
Jag har sänkt hastigheten, framförallt vid 30-skyftar.

Några stycken tycker inte att ISA haft några fördelar för dem. En tillägger att han inte har problem med att hålla hastigheten och ett par tyckte det var ett intressant projekt.

De allra flesta tyckte att ISA haft fördelar för dem. Främst nämns att man fick lättare att hålla hastighetsgränsen och att man hela tiden visste vilken hastighetsgräns som gällde. Det framkommer att många uppskattade stödet på 30-sträckor och att de nu är mer medvetna om sin hastighet vid lägre hastighetsgränser. Någon tyckte att ISA motverkade slarv och en tycker att den ger bättre förarteknik. En person nämner som en fördel att man kunde använda den som farthållare utanför testområdet.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Nej	7	27	13	59
Ja	19	73	9	41
	26	100	22	100

Chi2test: 0,0243



Figur 17: Tycker du att ISA har fördelar för dig personligen?

Signifikant fler personer i Lund anger att utrustningen har fördelar för dem (73% vs. 41%).

Fråga 17: Fanns/finns det problem med tidsbudgetering? Kommer man fram i tid?

Nej, inga problem

Nej inga problem

Inga problem

Inga problem, det är så korta sträckor det handlar om

Nej, går inte att planera ändå

Aldrig

Bara subjektivt problem

Störande att den styrde

Ja

något ibland

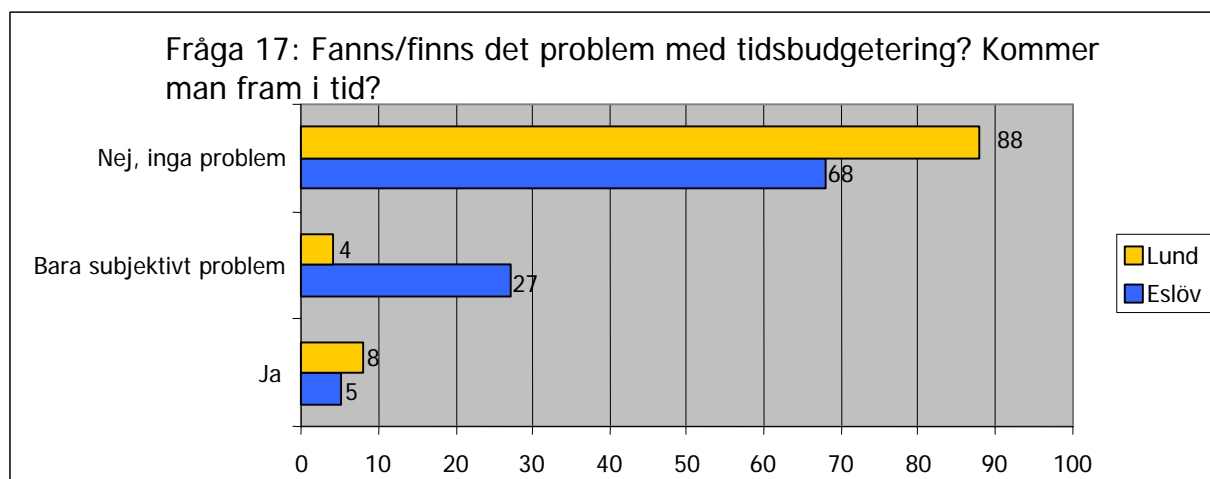
på morgonen då post ska hämtas/lämnas

Nästan alla tycker att det inte finns något problem med tidsbudgetering. En tillägger att det är så korta sträckor det handlar om.

En person tyckte det kunde vara något problem ibland och en yrkesförare hade problem på morgonen då post skulle hämtas och lämnas.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
nej, inga problem	23	88	15	68
bara subjektivt problem	1	4	6	27
Ja	2	8	1	5
	26	100	22	100

Chi2test: 0,0709



Figur 18: Fanns/finns det problem med tidsbudgetering? Kommer man fram i tid?

I Eslöv sade nästan 70 % av de intervjuade att de fanns inga problem med tidsbudgetering, i Lund var det nästan 90 %.

6.4 Motiv

Fråga 18: Upplever du någonsin fartglädje? När?

Nej

Inte mycket

Nej, tillåtet är behagligt

Nej

Nej inte speciellt. Kanske när jag var yngre.

Nej, bilen är enbart transport

Ja, på vissa sträckor, under vissa omständigheter

Ibland på motorvägen

Ja på vissa sträckor (där ISA ej gällde)

Ibland, ej i stan

Ja ensam på större vägar

Ja, på små slingriga vägar

Ja, speciellt efter ISA! Skönt att köra så fort man vill.

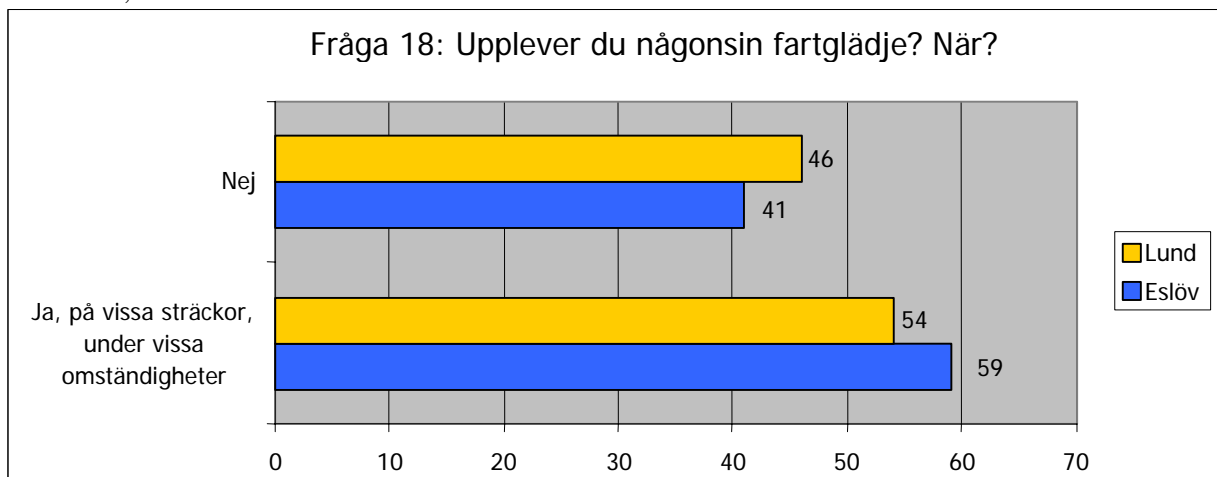
Motorvägar, under ISA-tiden även ibland i andra städer utan ISA.

Cirka hälften av de tillfrågade uppger att de aldrig eller mycket sällan upplever fartglädje. En del gör tillägget att de vuxit ifrån det, andra säger att de ser bilen enbart som ett transportverktyg.

Den andra hälften uppger att de ibland eller ofta upplever fartglädje. Många tycks uppleva fartglädje på motorvägar eller andra större vägar. Ett par personer uttrycker att de känt ökad fartglädje när de sluppit köra med ISA, antingen efter testperiodens slut eller på vägar som inte omfattades av testområdet.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Nej	11	46	9	41
Ja, på vissa sträckor, under vissa omständigheter	13	54	13	59
	24	100	22	100

Chi2test: 0,3686



Figur 19: Upplever du någonsin fartglädje? När?

Andel av försökspersonerna som anger att de ibland upplever fartglädje är väldigt lika i Lund och Eslöv.

Fråga 19: Vill du vanligtvis hålla hastighetsgränsen/inte köra för fort (d.v.s. anpassa hastighet till situationen)? Varför? (För att vara laglydig, inte riskera att råka ut för kontroll, flyta med strömmen, följa med rytmen, etc.)

De personer som vanligtvis vill hålla hastighetsgränserna anger följande argument:

Säkerhetsskäl

Laglydig

Ej riskera böter, mista körkortet

Säkerhet följa med rytmen

Mer ekonomiskt

Trygghet

Men vill inte vara bromskloss, flyter med strömmen. 5-10 km för fort ger mig inga samvetskväl

Vid lite trafik t.ex. på nätterna är det inte lika viktigt

Brukar ligga 10-15% över. Vill behålla körkortet vid kontroll

Litar jag mer på min egen bedömning - inom rimliga gränser förstås.

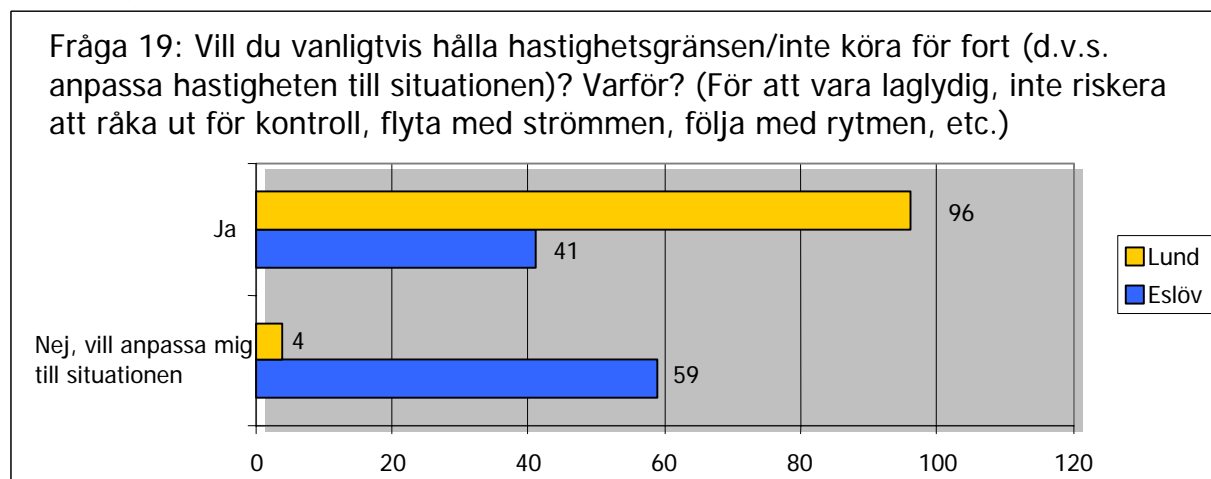
I stort sett alla uppger att de vanligtvis vill hålla hastighetsgränsen/inte åka för fort, som skäl anges oftast säkerhetsskäl men även laglydighet och att slippa böter är två vanliga orsaker; någon anger även att det känns tryggare och någon annan att det är mer ekonomiskt.

Någon uppger att de inte vill vara en "bromskloss" och flyter hellre med strömmen (inom rimliga gränser) än att köra vid hastighetsgränsen. Någon annan uppger att det inte är lika viktigt att följa hastighetsgränsen vid lite trafik. Det förekommer även att man gör skillnad på stad och landsbygd, i stan håller man hastighetsgränsen av säkerhetsskäl men utanför stan litar man mer på sin egen bedömning.

En person uppger att han inte vanligtvis vill hålla hastighetsgränsen utan brukar köra 10-15 % över hastighetsgränsen - inte mer eftersom han vill behålla körkortet om han åker dit.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Ja	24	96	9	41
Nej, vill anpassa till situationen	1	4	13	59
	25	100	22	100

Chi2test: 0,0000



Figur 20: Vill du vanligtvis hålla hastighetsgränsen/inte köra för fort (d.v.s. anpassa hastighet till situationen)? Varför? (För att vara laglydig, inte riskera att råka ut för kontroll, flyta med strömmen, följa med rytmen, etc.)

Nästan alla av de intervjuade i Lund sade att de vanligtvis ville hålla hastighetsgränsen, medan mindre än en hälften påstod detta i Eslöv.

Fråga 20 Hur upplevde du att köra med ISA?

	ja=1	ibland/delvis=2	nej=3	Lund		Eslöv	
				Medel	Standav.	Medel	Standav.
Var det roligt?	ja	ibland/delvis	nej	2,2	0,7	1.6	0.9
Var det stressande	ja	ibland/delvis	nej	2,6	0,7	2.5	0.6
Var det bekvämt	ja	ibland/delvis	nej	1,8	0,8	1.2	0.6
Var det tvingande	ja	ibland/delvis	nej	2,2	0,8	2.1	1.0
Var det befriande	ja	ibland/delvis	nej	2,4	0,7	1.9	0.9
Var det störande	ja	ibland/delvis	nej	1,9	0,7	2.5	0.7
Var det tryggt	ja	ibland/delvis	nej	1,9	0,7	1.5	0.7
Var det skönt	ja	ibland/delvis	nej	2,3	0,8	1.9	0.8

Intervjupersonerna tyckte inte att det var stressande, men inte heller befriande eller skönt att köra med ISA. Däremot upplevdes ISA-körning som relativt bekvämt och tryggt. Man upplevde att systemet ibland var störande och tvingande men att det ibland även var roligt att köra med det.

Fråga 21 Var det svårt (att köra med ISA)

	ja=1	ibland/delvis=2	nej=3	Lund		Eslöv	
				Medel	Standav.	Medel	Standav.
P.g.a. de som åker fortare	JA	ibland/delvis	nej	2,5	0,7	2.5	0.8
Man kan inte köra om	ja	ibland/delvis	nej	2,5	0,7	2.1	1.0

Respondenterna tyckte inte att det i någon större utsträckning var svårt att köra med ISA varken p.g.a. dem som åker fortare eller att det var svårare att köra om.

I Lund kändes det att köra med utrustningen något mindre roligt, mindre bekvämt och "befriande", mera störande, mindre tryggt och mindre skönt. I Lund störcdes försökspersonerna något mer av det faktum att man inte kan köra om (se frågor 20 och 21 ovan).

Fråga 22 Hur upplevde du att sluta köra med ISA?

	ja=1	ibland/delvis=2	nej=3	Lund		Eslöv	
				Medel	Standav.	Medel	Standav.
Var det roligt?	ja	ibland/delvis	nej	1,8	0,9	2.8	0.6
Var det stressande	ja	ibland/delvis	nej	3,0	0,0	2.9	0.3
Var det bekvämt	ja	ibland/delvis	nej	1,7	0,8	2.6	0.7
Vad det tvingande	ja	ibland/delvis	nej	2,9	0,2		
Var det befriande	ja	ibland/delvis	nej	1,7	0,8	2.4	0.7
Var det störande	ja	ibland/delvis	nej	2,9	0,2	2.9	0.3
Var det tryggt	ja	ibland/delvis	nej	2,6	0,7	3.0	0.0
Var det skönt	ja	ibland/delvis	nej	1,6	0,8	2.5	0.9

Intervjupersonerna tyckte att det var/delvis var roligt, bekvämt, befriande och skönt att sluta köra med ISA, däremot upplevdes det inte som tryggt. Man tyckte inte att det var stressande, tvingande eller störande att sluta köra med ISA. Anmärkningsvärt är den stora samstämmigheten i dessa svar - alla i intervjugruppen svarade nej på frågan om det var stressande att sluta köra med ISA.

Fråga 23 Saknar du den?

	ja=1	delvis=2	nej=3	Lund		Eslöv	
				Medel	Standav.	Medel	Standav.
Saknar du den?	ja	delvis	nej	2,4	0,8	2.0	0.8

På frågan om de saknade ISA svarade de flesta (57,1 %) att de inte saknade den, 23,8% svarade att de saknade den ibland och 19,0 % svarade att de saknade ISA.

Fråga 24 Skulle du gilla andra åtgärder bättre än ISA-pedalen, som t.ex.

	ja=1	ibland/delvis=2	nej=3	Lund		Eslöv	
				Medel	Standav.	Medel	Standav.
Polisövervakning	ja	ingen skillnad	nej	2,4	0,8	2.8	0.5
Fartkollare	ja	ibland/delvis	nej	2,4	0,9	2.1	0.9
Gupp	ja	ibland/delvis	nej	2,4	0,8	2.6	0.7
Övervakningskameror	ja	ibland/delvis	nej	2,6	0,7	2.9	0.2

När det gäller alternativ till hastighetsanpassaren är det inget av de givna alternativen som intervjupersonerna tycker skulle vara klart bättre än ISA. Man kan skönja en tendens till att man är lite mer skeptisk mot övervakningskameror än mot övriga åtgärder.

De intervjuade i Lund uppfattade det som roligare, bekvämare, samt mera befriande, tryggare och skönare att sluta köra med ISA än de intervjuade personerna i Eslöv. De saknar utrustningen något mindre och bedömer den lite mindre positivt jämfört med andra åtgärder (polisövervakning, övervakningskameror och gupp) än som var fallet i Eslöv. Trots allt får dock ISA bra betyg jämfört med andra åtgärder (se frågor 22 till 24).

6.5 Har du din hastighet under kontroll?

Fråga 25: Vet du om din hastighetsmätare visar rätt? Hur mycket avviker den från riktig mätning?

Den visar fel

Jämförde med ISA, visar lite fel

Ja avviker visar ca 5 km för mycket

Visar ca 5% fel

Ca 10% fel

Visar ej samma som ISA

Stämmer ej, jämförde med ISA

Jämförde med ISA, stämmer ej helt

Stämde ej med ISA

Visar inom tolerans, d.v.s. +3 km/h

Vet att den visar lite högre

Visar 5-7 km/h (beroende på hast.) för mycket

Visar några kilometer för mycket 3-5km/h

Ja, jämförde med ISA, då ISA visar 90 km/h visar hast.mätaren 85 km/h

Den visar högre, över 50km/h visar den mer och mer fel. <10% fel vid 110km/h

Jämföre med ISA, den visar ca 2-4km/h för mycket

Ja, visar rätt

jag jämförde med ISA och det är samma

Jämförde med ISA, visar ganska exakt vid 50-90, då ISA visar 30 visar min bil ca 35-40 km/h. Med den nya versionen visar den exakt vid 30 också.

Förmodar att den visar rätt

Vet ej men utgår från att den stämmer

Förutsätter det

Förutsätter det (trodde den visade rätt och ISA fel)

Vet ej, utgår ifrån att den visar rätt

Vet ej

vet ej

Många jämförde med ISA och konstaterade att mätaren visade lite fel. Andra visste att mätaren ofta visar några kilometer i timmen för mycket. En person jämförde med ISA och upptäckte att hans mätare visar 85km/h när ISA visar 90, alltså för lite.

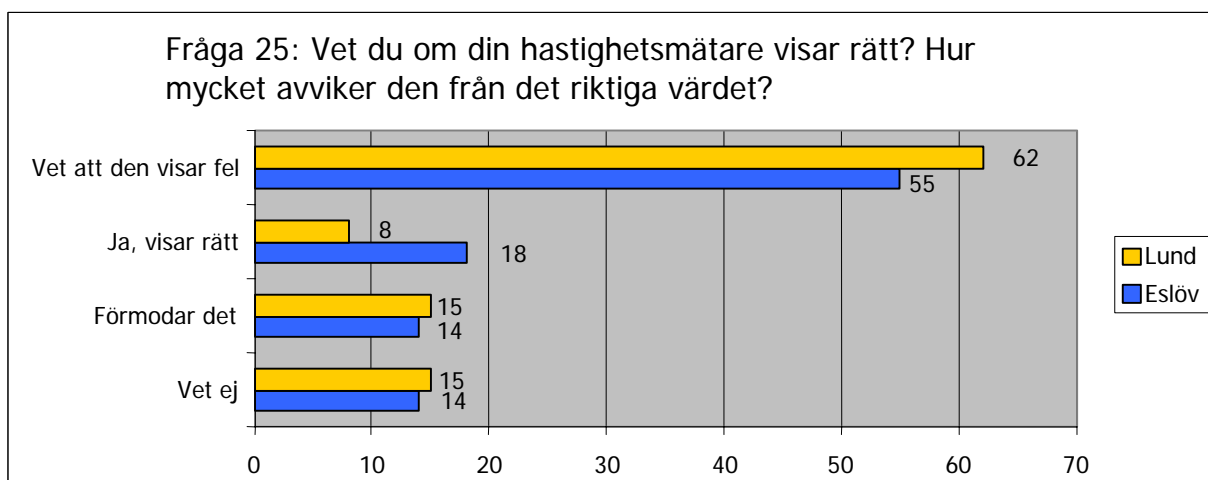
Ett par jämförde med ISA och konstaterade att hastighetsmätaren visade samma

Några stycken visste inte om hastighetsmätaren visade rätt men utgick från det. En person hade konstaterat att ISA visade fel hastighet och litade blint på sin hastighetsmätare.

Några stycken uppgav bara att de inte visste.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
vet att den visar fel	16	62	12	55
ja, visar rätt	2	8	4	18
Förmodar det	4	15	3	14
vet ej	4	15	3	14
	26	100	22	100

Chi2test: 0,7533



Figur 21: Vet du om din hastighetsmätare visar rätt? Hur mycket avviker den från det riktiga värdet?

Majoriteten av försökspersonerna både i Eslöv och i Lund anser sig veta att hastighetsmätaren visar fel.

Fråga 26: Har du någonsin testat din hastighetsmätare? Tycker du att det vore intressant att testa den?

Nej, inte heller intresserad

Nej, utgår från att den stämmer
Ej intressant att testa heller
Vet ej om hon vill testa
Har ej testat vet ej om hon vill
Har ej testat, ej heller intresserad
Nej, och tänker inte testa den heller
Nej, jag utgår ifrån att den visar rätt

Nej, men det vore intressant

Har ej testat men det vore intressant
Jämförde med ISA skulle vilja testa den
Nej, skulle vara kul att testa
Nej, inte mer än vad jag själv gjorde, men det vore intressant.

Ja

Ja för två år sedan på verkstaden
Ja, jag har testat

Jämförde med ISA

Jämförde med ISA
Ja jämförde med ISA
Har ej testat bara jämfört med ISA, ej intresserad
Jämförde med ISA och behöver därför inte testa den

Flera har inte testat och är inte intresserade av att testa den. Ett par vet inte om de vill testa den och ett par utgår från att den visar rätt och vill inte testa den.

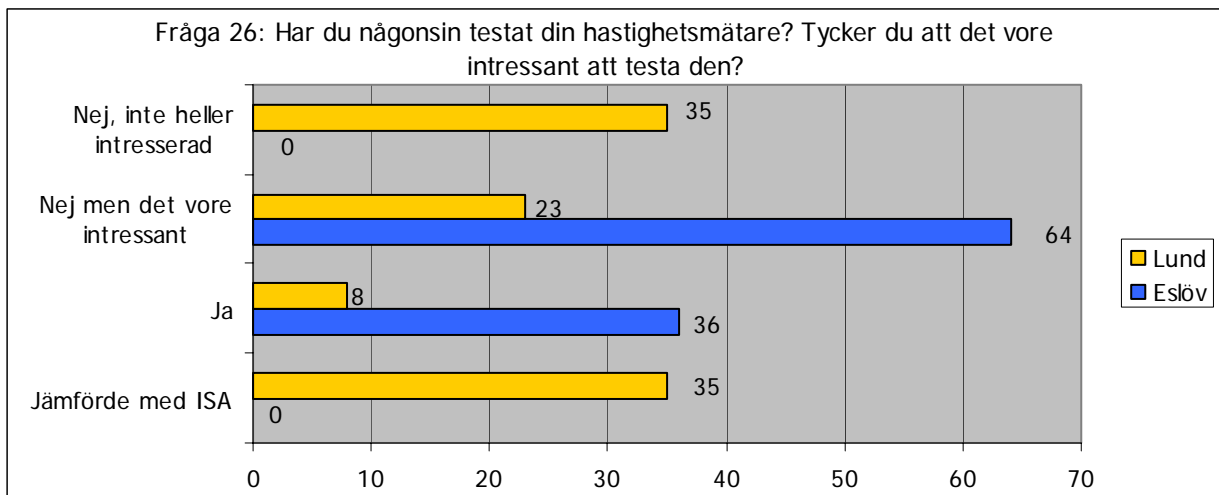
Några stycken tycker det skulle vara intressant att testa. Någon jämförde med ISA men skulle ändå vilja testa den.

Det var ett par som hade testat.

Det var många som jämförde sin hastighetsmätare med vad ISA angav och tyckte det var en bra kontroll.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Nej, inte heller intresserad	9	35	0	0
Nej men det vore intressant	6	23	14	64
Ja	2	8	8	36
Jämförde med ISA	9	35	0	0
	26	100	26	100

Chi2test: 0,0000



Figur 22: Har du någonsin testat din hastighetsmätare? Tycker du att det vore intressant att testa den?

En tredjedel av de intervjuade i Lund är inte intresserade av att testa hastighetsmätaren, medan ingen i Eslöv påstår sig inte vara intresserad. Mer än 20 % i Lund sade att de hade jämfört hastighetsmätaren med ISA, medan det i Eslöv inte heller fanns någon som påstod sig ha jämfört hastighetsmätaren med ISA. En större andel av de intervjuade i Lund än i Eslöv testade de facto hastighetsmätaren.

Fråga 27: Vet du hur fort din bil går?

Nej

Nej

Vet inte, men minst 200km/h

Nej, men minst 140km/h

Vet ej exakt, kanske X km/h

Kanske 160 km/h

Ca 185km/h

Kanske 180 km/h

Vet ej , kanske 150-160

Nej, kanske 150? Den är tungt lastad

Ja, X km/h

180-190 km/h

Ja 208 km/h

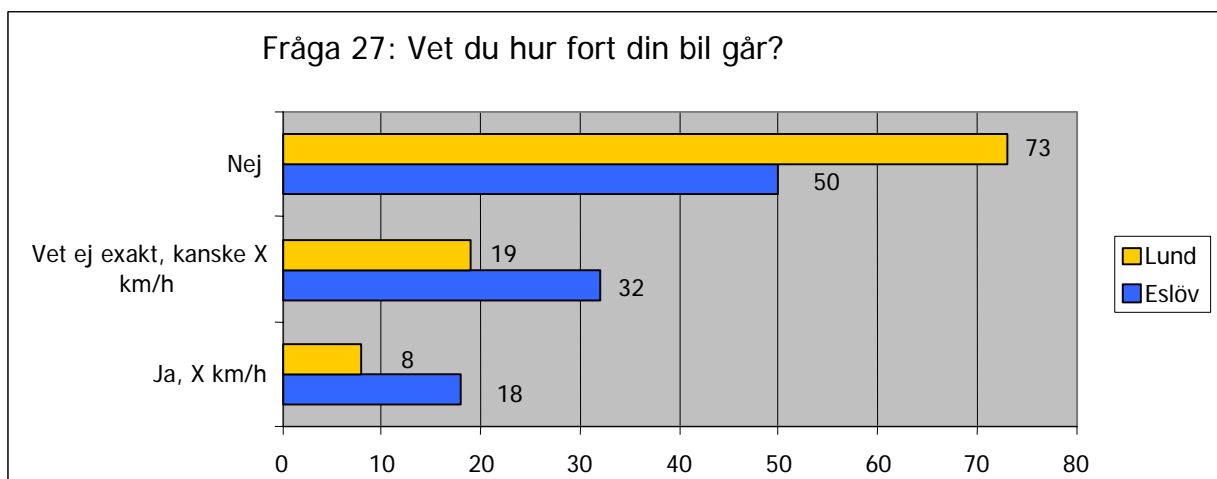
Flertalet vet inte hur fort deras bil går.

Några har ungefärlig koll på hur fort deras bil går.

Ett par vet hur fort deras bil går

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Nej	19	73	11	50
vet ej exakt, kanske X km/h	5	19	7	32
ja, X km/h	2	8	4	18
	26	100	22	100

Chi2test: 0,2442



Figur 23: Vet du hur fort din bil går?

En större andel av de intervjuade i Eslöv än i Lund visste någorlunda eller exakt hur fort deras bil gick.

6.6 Obligatoriskt eller något annat?

Fråga 29: Vad har du för synpunkter på obligatorisk kontra frivillig (olika varianter) ISA? (Tvång, frihet, mm)

Frivilligt med vissa undantag (vissa personer, vissa situationer), men används kanske inte

Alla borde prova men frivilligt att ha

Bra om det fungerar tekniskt, dock frivilligt

Positiv till om alla hade en men ska vara frivilligt

Jag tycker man skulle försöka locka så många som möjligt med sänkta försäkringspremier o dyl. men inte att det ska vara ett tvång. Jag kanske skulle kunna tänka mig ISA om jag fick sänkt försäkringspremie.

Obligatorisk för vissa, under vissa omständigheter

Ej frivilligt (frivillighet leder till att de som kör för fort inte vill ha den), så obligatorisk

Om bättre funktion obligatoriskt för alla, ej frivilligt

Hade varit ramaskri i början men bra om alla hade den

Skulle acceptera obligatorisk

Har man en bra teknisk lösning så kan det vara obligatoriskt, men inte i den meningen att det inte ska gå att köra snabbare än hast.begränsningen

Obligatoriskt, men frivilligt för äldre bilmodeller. Tycker ej om tvång, men detta är något som är nytta för hela samhället

Kommentar

jag tycker HB är dålig - den ökar inte trafiksäkerheten

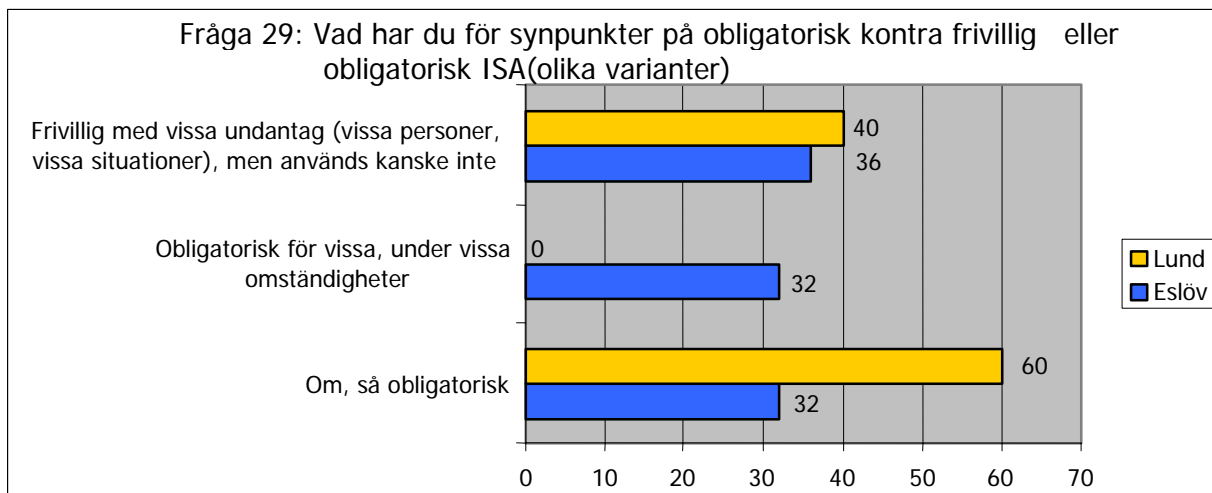
En del tycker att ISA-användning skall vara frivillig men många poängterar att det vore bra om alla hade en ISA. Det ges även olika förslag på hur man skulle kunna locka så många som möjliga att skaffa ISA.

De flesta tycker dock att det skulle vara obligatoriskt. Man uttrycker sig lite olika, en del sätter som krav att systemet skulle fungera bättre, någon annan säger att de själva skulle acceptera ett obligatoriskt system och någon tycker att det skulle vara obligatoriskt för nya bilar. Någon poängterar att han tycker att det ska vara obligatoriskt i meningen att alla skulle ha systemet men inte på det sättet att det skulle vara omöjligt att överskrida hastighetsgränsen.

En kvinna svarade inte på frågan eftersom hon tyckte att ISA var dålig och inte ökade trafiksäkerheten.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
frivilligt med vissa undantag (vissa personer, vissa situationer), men används kanske inte	10	40	8	36
obligatorisk för vissa, under vissa omständigheter	0	0	7	32
om, så obligatorisk	15	60	7	32
	25	100	22	100

Chi2test: 0,0061



Figur 24: Vad har du för synpunkter på obligatorisk kontra frivillig (olika varianter) ISA? (Tvång, frihet, mm)

Obligatorisk vs. frivillig fördelar sig ungefär lika i Eslöv och i Lund. I Eslöv var dock relativt många förespråkare för ett obligatorium men att det skulle vara obligatoriskt bara för vissa och under vissa undantag, medan alla som förespråkade obligatorium i Lund ville ha det för alla bilförare.

Fråga 31: I vilken införandeutveckling skulle den bli obligatorisk i så fall? (Tätort, eller även utanför)

Mest i tätort

Bara tätorten

Möjligtvis 30-områden

I tätorten

I tätort men även på 70-sträckor

Först och främst i tätort. Skulle även vara bra vid vägarbeten!

ISA skulle finnas överallt men vara obl. att använda i tätort

Börja med tätort

Börja med dem som kör mycket i jobbet (t.ex. taxi, budbilar). Bara i tätort, ALDRIG på landsväg

Överallt

överallt

Övrigt

Först för yrkestrafik och på nya bilar.

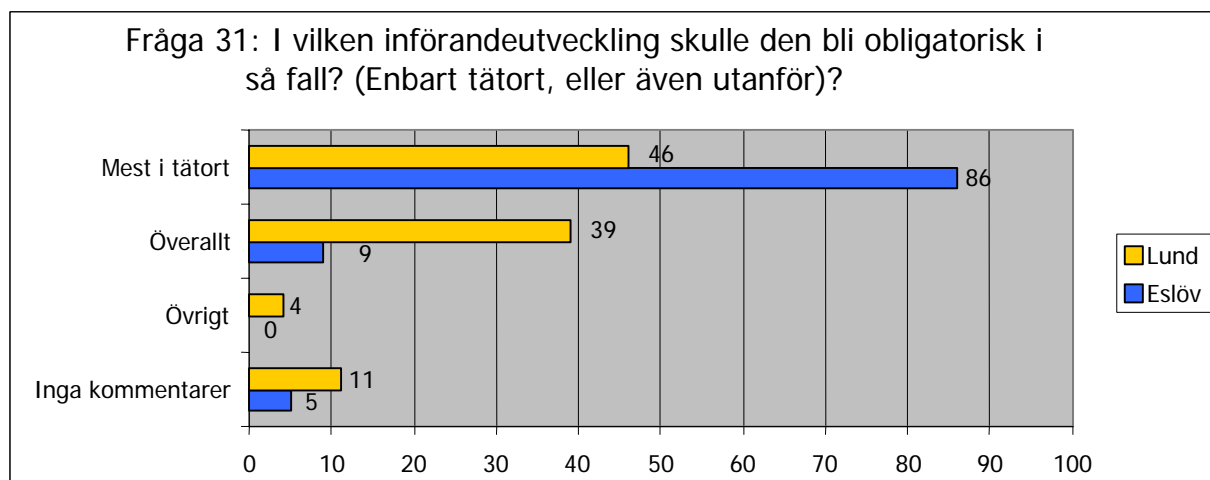
Drygt hälften anser att införande bara eller först och främst skall ske i tätort. En del kan tänka sig införande på 30-sträckor som max andra föreslår att ISA skulle finnas överallt, men vara obligatoriska i tätort. Någon tycker att det vore bra även vid vägarbeten och någon annan tycker att det ska installeras först till dem som kör mycket i arbetet.

Knappt hälften tycker att ISA ska finnas överallt.

En person anger inte lokalisering utan att det först borde införas för yrkestrafiken och på nya bilar.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
mest i tätort	12	46	19	86
Överallt	10	39	2	9
Övrigt	1	4	0	0
Inga kommentarer	3	11	1	5
	26	100	26	100

Chi2test: 0,0345



Figur 25: I vilken införandeutveckling skulle den bli obligatorisk i så fall? (Tätort, eller även utanför)

De intervjuade i Eslöv tyckte att man skulle införa ISA i tätort först, medan signifikant fler personer i Lund sade att man skulle införa den överallt.

Fråga 32: Vore en dynamisk ISA vid halka eller dimma bra?

Ja

Bra

Ja, om det går att lösa tekniskt

Ja, det vore bra om den föreslog lämplig hastighet och upplyste om rådande bromssträcka.

Ja, tillsammans med dynamiska hastighetsgränser

Vet ej, tveksam

Tveksam till om det skulle fungera

Nej

Nej det kan man själv

Nej, eget ansvar, däremot kunde den gärna höja hast.begr. vid lite trafik

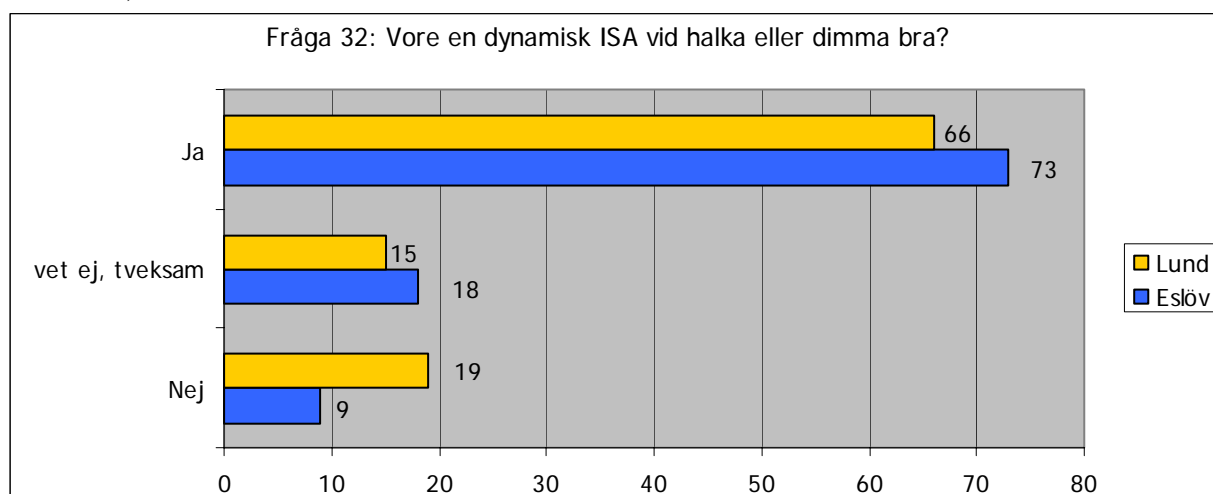
Nej, vid halka är det speciellt viktigt att ha kontroll över bilen.

De flesta intervjupersonerna tycker att en dynamisk ISA vid halka eller dimma vore fördelaktig. Andra önskemål för framtiden är uppgift på instrumentpanelen om rådande bromssträcka och dynamiska hastighetsgränser.

Några är tveksamma, mest för att de inte tror det är möjligt att få ett sådant system att fungera. En del är negativa och framhåller eget ansvar. Någon säger att vid halka är det extra viktigt att ha kontroll över bilen - vilket enligt denna person varit problem då ISA varit inkopplad.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Ja	17	66	16	73
vet ej, tveksam	4	15	4	18
Nej	5	19	2	9
	26	100	22	100

Chi2test: 0,6097



Figur 26: Vore en dynamisk ISA vid halka eller dimma bra?

De intervjuade i Lund är lite mera tveksamma än de i Eslöv när det gäller en dynamisk ISA-utrustning som tar hänsyn också till dimma eller halka.

Fråga 33: Var har ISA dom bästa effekterna? Vad tror du?

I tätort

Central tätort
I tätort
Vid 30 och 50

Vid vissa ställen (skolor, tätbebyggt område, etc.)

30-områden
Skolornåden
Utkant av tätort där trångseln ej minskar hastigheten

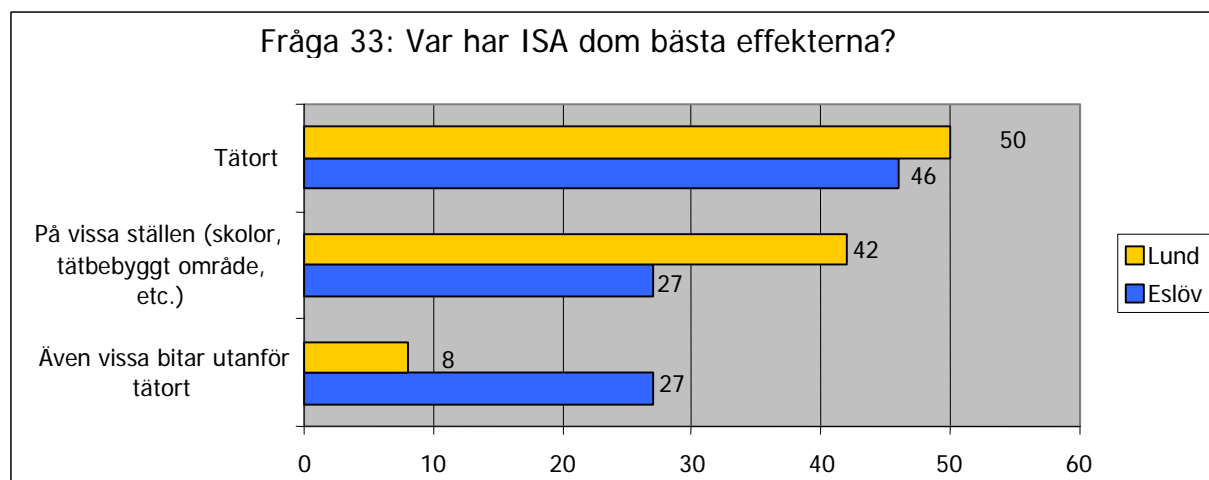
Även vissa bitar utanför tätort

finns fördelar överallt

I tätort tror många att ISA skulle ha de bästa effekterna, speciellt nämns 30- och 50-sträckor. Andra preciserar mer tydligt var de tror ISA har de bästa effekterna. Områden som nämns är t.ex. 30-områden, skolområden, stadskärnan och utkanterna av tätorter (där trångseln ej minskar hastigheten). Ett par personer tycker att det finns fördelar överallt, d.v.s. även utanför tätort.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
i tätort	13	50,0	10	46
vid vissa ställen (skolor, tätbebyggt område, etc.)	11	42	6	27
även vissa bitar utanför tätort	2	8	6	27
	26	100	22	100

Chi2test: 0,1692



Figur 27: Var har ISA dom bästa effekterna? Vad tror du?

Ungefär lika stora andelar i Lund och i Eslöv tycker att ISA har bäst effekt i tätort. När det gäller landsvägar så är man mera optimistisk i Eslöv, medan mycket fler personer i Lund tycker att man når de bästa effekterna med ISA på vissa ställen, som skolor, i tätbebyggt område, etc.

Fråga 34: Kan ISA vara olika bra för olika förare?

Samma

Passar alla förare

Olika, av olika anledningar

0

Olika för vissa förartyper

För olika förare

Bra för de förare som struntar i hastighetsbegränsningen

En del förare hade retat sig på den och därför blivit trafikfara

Stressande för vissa förartyper

Frustrerande för de som vill köra fort

Borde vara olika eftersom folk har olika attityd till det

Ja, stressande för förare som inte tycker om att bli kontrollerade. De som har en positiv inställning från början har nog lättare att acceptera den.

För de som redan håller hastighetsgränserna är det ju lite överflödigt, bra för notoriska fortkörare.

Möjligt... för "trafikpsykopaterna" kan det vara bra.

Ja, det är bra för den som glömmer sig, den som vill åka snabbt gör det ändå.

Olika p.g.a. funktionen

0

Ingen åsikt

Vet ej

Några få intervjupersoner tycker att ISA skulle vara lika bra för alla förare.

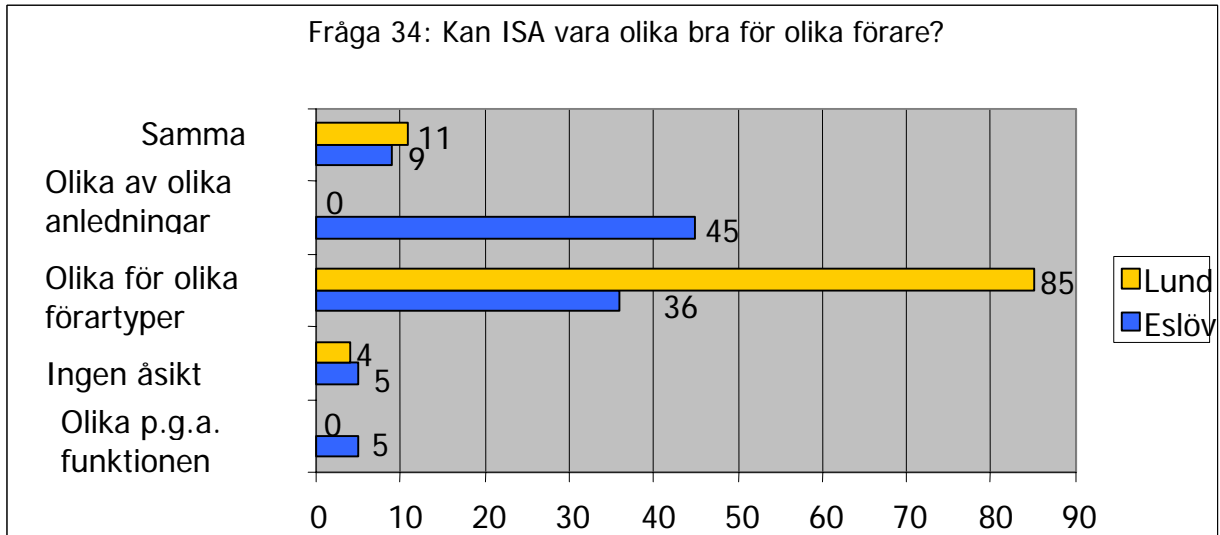
De flesta tycker dock att det är olika bra för olika förare. Många är oroliga att ISA ska stressa och irritera förare så att trafiksäkerheten minskar. Några tycker det är bra för förare som glömmer sig, men tror inte att det fungerar på dem som vill åka för fort. Andra menar att det är just för dessa

"trafikpsykopater" som ett sådant här system skulle lämpa sig, för att få dem att köra långsammare.

Någon menar att det beror på attityden personen har till ISA om det är lämpligt eller inte (mindre lämpligt för negativa förare).

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Samma	3	11	2	9
olika av olika anledningar	0	0	10	45
olika för vissa förartyper	22	85	8	36
ingen åsikt	1	4	1	5
olika p.g.a. funktionen	0	0	1	5
	26	100	22	100

Chi2test: 0,0015



Figur 28: Kan ISA vara olika bra för olika förare?

Både i Lund och i Eslöv tycker de flesta intervjuade personerna att ISA kan vara olika bra för olika förare och av olika anledningar.

6.7 Funktionalitet med avseende på trafiksäkerhet

Fråga 35: Hur bra är ISA jämfört med andra trafiksäkerhetsåtgärder? Vad skulle man göra i stället/innan ISA?

vet ej

ISA är bäst

ISA effektivast

ISA bäst. Kampanjer tar för lång tid

ISA det bästa alternativet

ISA det bästa

ISA det bästa. Kontroller också bra (typ kameror) men hjälper bara tillfälligt

ISA är bra, bättre än många andra åtgärder

ISA är bra, men det skulle helst vara dynamiskt och optimerat till trafiksituationen

ISA är bra om det fungerar

ISA är ett av de bättre sätten. Gupp kan vara bättre lokalt men inte i tätorten som helhet

Med andra åtgärder i tillägg

Komma åt riskgrupper t ex alkoholister

Farthållare också bra

Infoskyltar om t.ex. väglag m.m.

Samarbete med polis

ISA är bra men viktigast är att lära folk att ta hänsyn i trafiken. Det fokuseras alldeles för mycket på bilen idag. Hinder för bilister ska gynna fotgängare, cyklister och kollektivtrafik, gupp och dyl. är ju hinder för kollektivtrafik och cykel också alltså inte så bra. ISA kan vara bra som komplement till annat.

Ett system för automatisk inbromsning i kombination med ISA tycker jag skulle vara bra. Dessutom skulle systemet kunna hjälpa till med avståndsbedömning.

ISA är bäst eftersom folk bryter mot de regler som finns. Gupp jobbiga men effektiva, blomkrukor, slalomkörning också bra

Helst andra åtgärder

Ej tvingande, istället öka medvetenhet

Vägledande information är bättre än tvingande. Fartkollare, gupp, smårondeller och höja böterna tycker jag vore bättre än ISA. Omdöme och information är den bästa lösningen för att förbättra trafiksäkerheten. Det gör att människor förstår hur farligt det kan vara - ingen vill döda eller invalidisera någon annan.

bäst vore poliskontroller och övervakningskameror, då behöver man inte installera i alla bilar.

Några personer vet ej eller har ingen åsikt

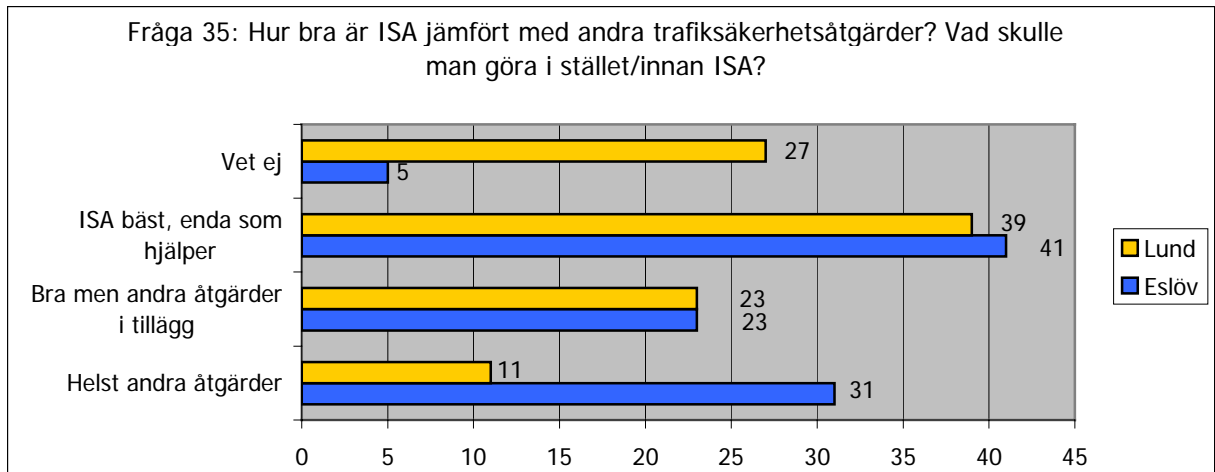
Många tycker att ISA är det bästa alternativet respektive ett bra alternativ. Någon nämner gupp, blomkrukor och "slalomkörning" som andra bra alternativ. En säger att trafikkontroller också är bra men att det bara hjälper tillfälligt.

Flera tycker ISA är bra men ger också förslag på andra åtgärder. Samarbete med polis, farthållare och informationsskyltar om t.ex. väglag är några förslag. En person uttrycker behovet av att lära folk att ta hänsyn i trafiken och en person skulle vilja komplettera ISA med en funktion för avståndsbedömning och automatisk inbromsning. Någon efterlyser ett sätt att komma åt riskgrupper t.ex. alkoholister.

Några stycken ser helst andra åtgärder framför ISA t.ex. att öka medvetenheten om trafiksäkerhet och ge vägledande information. Fartkollare, gupp, små rondeller samt att höja böterna för trafikförseelser är andra förslag. En person tycker poliskontroller och övervakningskameror skulle vara det bästa.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Vet ej	7	27	1	5
ISA bäst, enda som hjälper	10	39	9	41
Bra men andra åtgärder i tillägg	6	23	5	23
Helst andra åtgärder	3	11	7	31
	26	100	22	100

Chi2test: 0,114



Figur 29: Hur bra är ISA jämfört med andra trafiksäkerhetsåtgärder? Vad skulle man göra i stället/innan ISA?

Ungefär lika många säger att ISA är den bästa trafiksäkerhetsåtgärden jämfört med andra åtgärder och "det enda som hjälper". Fler personer i Eslöv vill också ha andra åtgärder, och fler personer i Lund svarar att de inte vet resp. inte kan bedöma det.

6.8 Vem skall vara ansvarig?

Fråga 37: Vem skall vara ansvarig för införande?

VV

VV

Regering

Regeringens ansvar

Regeringen

Regeringen ska lagstifta

Bilindustrin

Bilindustrins ansvar

Bilindustrin i första hand

Framförallt bilindustrin

Bilindustrin

Bilindustrin - med tryck från t.ex. Vägverket

VV & industrin

Vägverk+bilindustrin

VV och bilindustrin

Regering och VV

Regering via Vägverk

vid obligatoriskt införande, om det skulle vara frivilligt skulle industrin kunna ta det ansvaret
regeringen och vägverket

Andra kombinationer

Regeringen lagstiftar, bilindustrin utvecklar

Folkomröstning, föraren själv

Bilindustri och samhället (regeringen)

Bilindustrin kan stå för utvecklingen med stöd från EU

Alla parter

Regering ska lagstifta men sen en kombination av även andra

Nationellt ansvar men samspel mellan olika aktörer

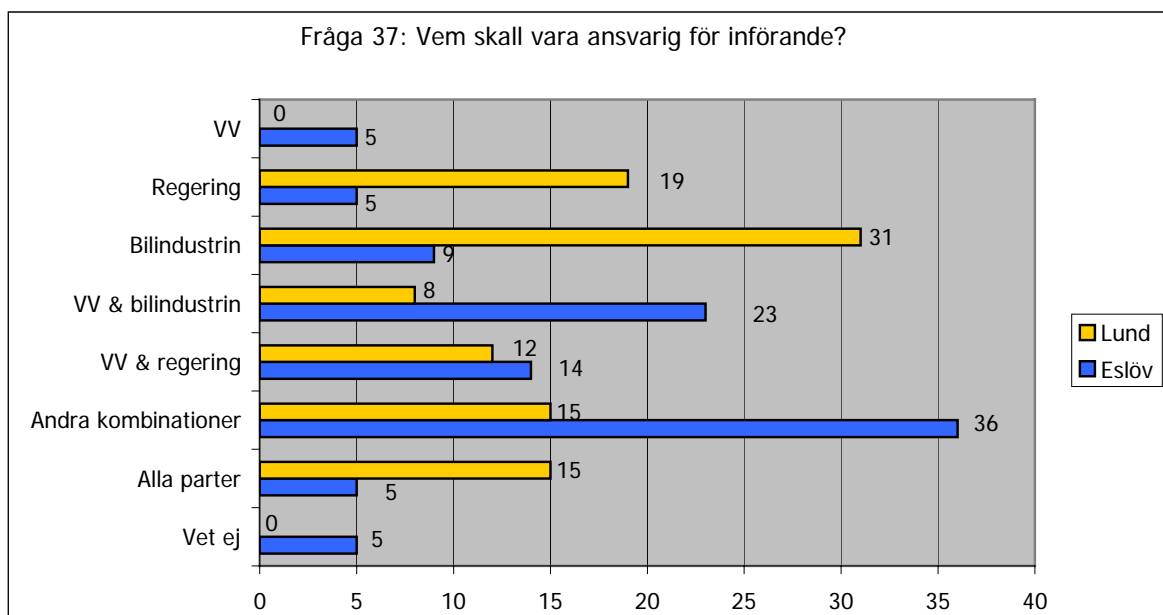
Kvittar vem som gör det. Samhället, ej bilindustrin

Samarbetsprojekt sanktionerat av regeringen. Bilindustrin måste vara delaktig

Många tycker att bilindustrin ska vara ansvarig för införandet av ISA. Som kommentar säger man ofta att det är framför allt bilindustrin eller med stöd från Vägverket som industrin skall göra detta. Bilindustrin ingår också som ansvarig i flera andra kombinationer t.ex. i kombination med regeringen och EU, men någon uttrycker också tydligt att bilindustrin inte skall göras ansvariga för detta. Det är även många som tycker att regeringen ensam eller tillsammans med vägverket skall ha ansvaret. Någon skiljer även på obligatoriskt och frivilligt system - det obligatoriska systemet ska regeringen vara ansvarig för och det frivilliga kan bilindustrin vara ansvarig för. Någon uttrycker även att det är förarna själva genom folkomröstning som ska bestämma om införande av ISA-system.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
VV	0	0	1	5
Regering	5	19	1	5
Bilindustrin	8	31	2	9
VV & bilindustrin	2	8	5	23
VV & regering	3	12	3	14
Andra kombinationer	4	15	8	36
Alla parter	4	15	1	5
Vet ej	0	0	1	5
	26	100	22	100

Chi2test: 0,087



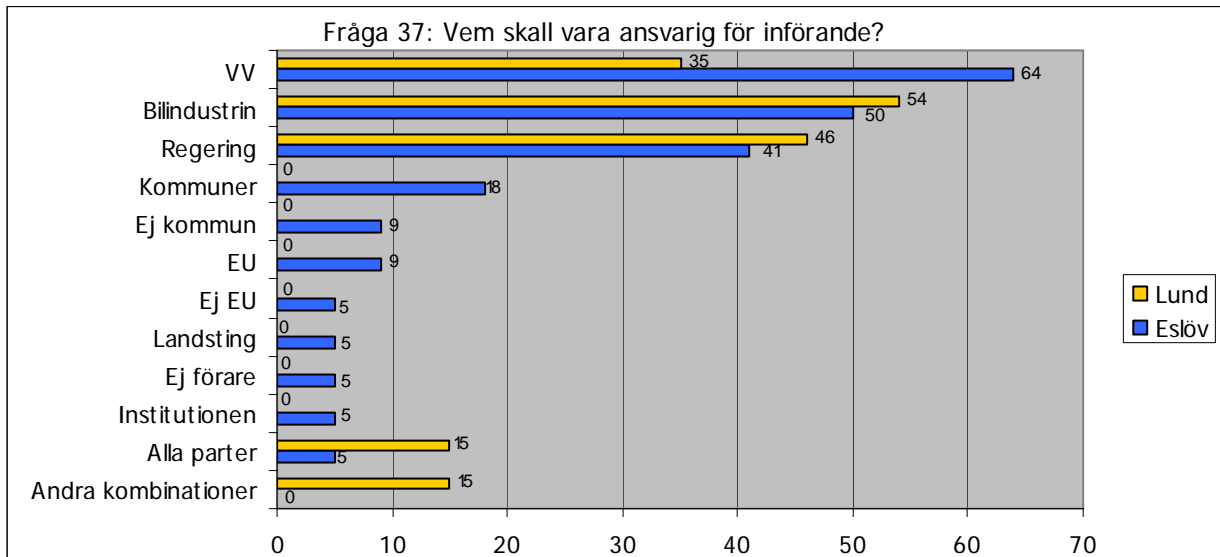
Figur 30: Vem skall vara ansvarig för införande?

Även om regeringen och bilindustrin nämns mycket oftare i Lund än i Eslöv så är skillnaden inte statistiskt signifikant.

Nästa tabell visar hur ofta enskilda ansvariga nämns, ensam eller i kombination med andra:

	Lund		Eslöv	
	N	%	n	%
VV	9	35	14	64
Bilindustrin	14	54	11	50
Regering	12	46	9	41
Kommuner	0	0	4	18
Ej kommun	0	0	2	9
EU	0	0	2	9
Ej EU	0	0	1	5
Landsting	0	0	1	5
Ej förare	0	0	1	5
Institutionen	0	0	1	5
Alla parter	4	15	1	5
Andra kombinationer	4	15	0	0

Chi2test: 0,0521



Figur 31: Vem skall vara ansvarig för införande?

Även ur detta perspektiv visar det sig att mycket fler personer i Lund än i Eslöv tycker att regeringen och framförallt bilindustrin skulle vara ansvariga för införandet av ISA. Som tredje ansvarig institution nämns VV, men bara i kombination med regering och bilindustrin. Andra institutioner och andra kombinationer har mindre betydelse för de intervjuade i Lund.

Fråga 38: Vem skall ha ansvaret för hastighetsanpassningen: föraren, eller de systemansvariga?

Föraren

Föraren

Föraren, systemet måste ses som ett hjälpmedel

Förarna (med yttersta ansvaret) och systemansvariga

Kluven. Förnuftsmässigt ska de systemansvariga ha det övergripande ansvaret. Föraren ytters ansvarig

Ansvar är gemensamt.

Systemansvariga

0

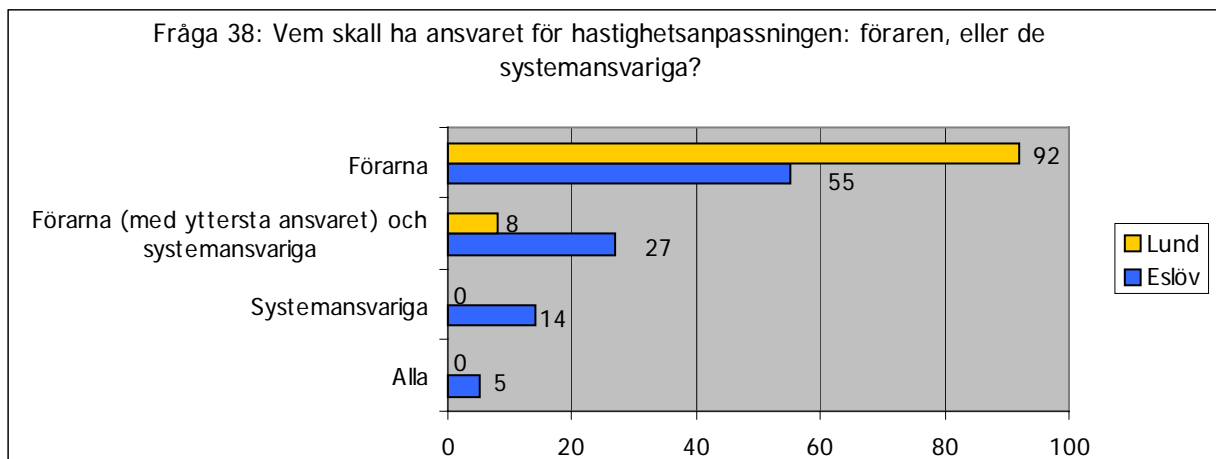
Alla

0

I stort alla tycker att föraren ska ha ansvar för hastighetsanpassningen. Enda kommentaren till detta är att ISA-systemet måste ses som ett hjälpmedel - och därför inte kan frånta föraren ansvar. Ett par intervjupersoner tycker att ansvaret är delat, men även dessa tycker att föraren är ytterst ansvarig.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Förarna	24	92	12	55
Förarna (med yttersta ansvaret) och systemansvariga	2	8	6	27
Systemansvariga	0	0	3	14
Alla	0	0	1	5
	26	100	22	100

Chi2test: 0,021



Figur 32: Vem skall ha ansvaret för hastighetsanpassningen: föraren, eller de systemansvariga?

Mycket tydligare än i Eslöv tycker de intervjuade i Lund att det är föraren som har det yttersta ansvaret för hastighetsanpassningen.

Fråga 39: Behövs ISA överhuvud taget?

Ja

Ja

Ja men med förbehåll. Vilket pris?

Ja, men bara som färdig produkt

Ja, men kanske inte exakt i denna formen

Ja, om det är billigare än andra sätt att få folk att hålla hastighetsgränsen. Annars kan det användas som komplement.

I vissa fall, i vissa situationer

Alla borde prova men behövs ej införas för alla

Bra med projekt för säkrare trafik, negativ pga tekniska problem

Ibland, kanske för folk som blir av med körkortet.

Ja, kan jämföras med alkolås. Vid för många böter blir man ålagd att installera ISA.

Skulle ej behövas/oklart

Vet ej egentligen

Något behövs, kanske ej ISA

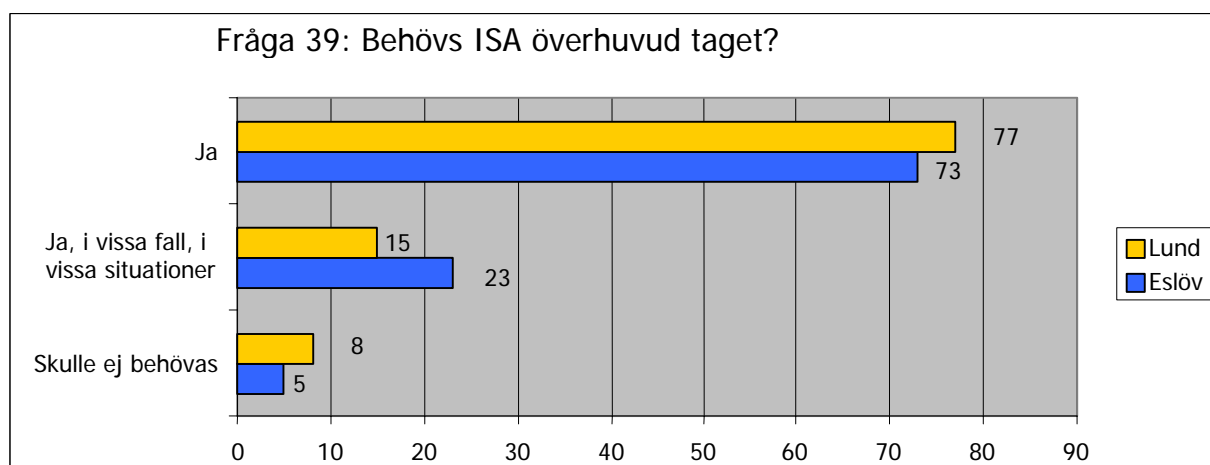
De flesta tycker att ISA behövs, men det finns olika motiveringar och förbehåll. Någon tycker att denna form kanske inte är den bästa, någon annan poängterar att det måste vara en färdig produkt. Andra tycker att det har med priset att göra, t.ex. uttrycks åsikten att det är bra om det är billigare än andra sätt att få människor att hålla hastighetsgränser.

Några tycker att ISA behövs i vissa fall alternativt för vissa personer. Det uttrycks önskemål att ISA skulle jämföras med alkolås - den som fått för många böter blir ålagd att installera ISA.

Ett par personer tror egentligen inte att ISA behövs - kanske är andra metoder bättre.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Ja	20	77	16	73
i vissa fall, i vissa situationer	4	15	5	23
skulle ej behövas	2	8	1	5
	26	100	22	100

Chi2test: 0,756



Figur 33: Behövs ISA överhuvud taget?

Ungefär lika många personer i Lund och i Eslöv, mer än 90%, tycker att ISA behövs, åtminstone i vissa fall.

Fråga 40: Är ISA bra för trafiksäkerheten?

Ja

Ja, en hjälp för att hålla hastigheten

Ja vid 30 och 50 km/h

Fungerande ISA är bra

Mest bra

Vet ej

Ja om det vidareutvecklas

Varken eller

för- och nackdelar tar ut varandra, +-0

Nej

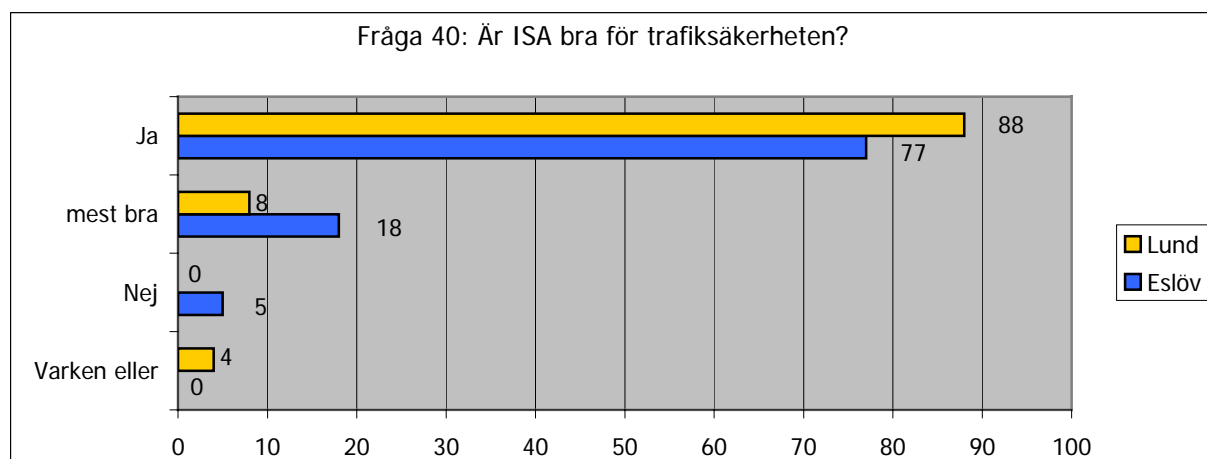
0

Många tycker att ISA är bra för trafiksäkerheten. Kommentarer som ges är bl.a. att ISA är bra eftersom den är en hjälp att hålla hastighetsgränserna, någon tycker att ISA är bra på 30- och 50-sträckor och någon poängterar att ISA-systemet måste fungera bra för att vara bra för trafiksäkerheten. Ett par personer tycker att det finns mest fördelar med ISA - de preciserar varken för- eller nackdelar vidare.

En person tycker att för- och nackdelar tar ut varandra - och effekten för trafiksäkerheten blir alltså +-0.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Ja	23	88	17	77
mest bra	2	8	4	18
Nej	0	0	1	5
Varken eller	1	4	0	0
	26	100	22	100

Chi2test: 0,3538



Figur 34: Är ISA bra för trafiksäkerheten?

Både i Lund och i Eslöv tycker 95% av de intervjuade eller fler att ISA är bra eller mest bra för trafiksäkerheten.

Fråga 41: Tycker du att ISA har nackdelar för trafiksäkerheten? Vilka:

Nej

Nej, inte vid nyinstallation. Ev. vid installation i gamla bilar om det ger tekniska problem.

Möjligtvis i bestämda fall

Om man litar för mycket på ISA, radiobilsbeteende

Att man lägger över ansvaret på bilen

En del ISA-förare upplever stress men inte hon själv.

Kanske i ett övergångsskede innan man vant sig vid att köra med ISA

Möjligt om det uppstår irritation för bakomliggande fordon skulle det kunna leda till dåliga omkörningar, men det gäller ju även "laglydiga"

Nej, man kan ju trycka igenom. Kan vara svårare att komma undan för utryckningsfordon för vissa förare (t.ex. på Norra ringen)

Ja, finns klara fall

Man blir en propp i trafiken

Folk retar upp sig när man kör sakta

Att den inte reagerar direkt och är oflexibel

För att ta igen förlorad tid

Ej bra för stressade personer

Kan leda till farliga omkörningar i tätort

Man blir som förare mindre uppmärksam

Det kan även hända att man tittar mindre på trafikskyltar o.dyl.

Om den fungerar dåligt

Om den skulle krascha

Slog om till 50 på motorvägen samt irriterande för folk bakom

Ej några nackdelar under förutsättning att systemet fungerar

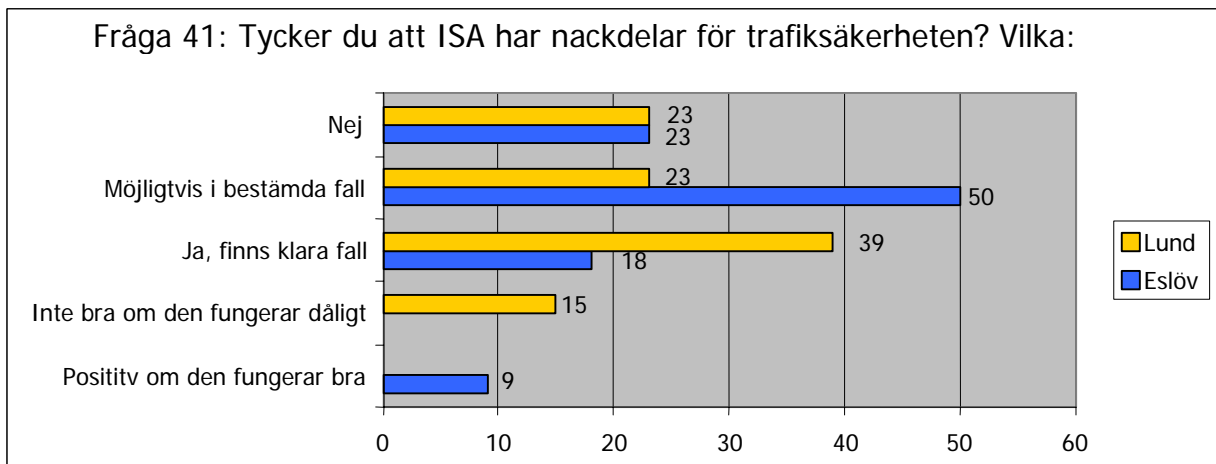
Gör om det tekniska, ej för avancerat när man ska köra

En del personer ser inga nackdelar alls för trafiksäkerheten. Någon uttrycker dock en oro för att man vid installation i gamla bilar skulle kunna få problem med att få tekniken att fungera.

Det ges även uttryck för att ISA skulle kunna ha nackdelar i bestämda fall t.ex. om man litar för mycket på ISA och på så sätt lägger över ansvar på bilen, att ISA skulle kunna stressa förare eller skapa irritation bland bakomliggande bilar. Någon uttrycker att det möjligtvis skulle kunna bli problem för utryckningsfordon och någon att det skulle kunna bli problem under inlärningsperioden. Relativt många anser att det finns klara fall när ISA har nackdelar för trafiksäkerheten. Förutom de problem som redan är nämnda ovan tycker man att ISAs oflexibilitet och inkonsekvens skapar problem, att ISA kan leda till farliga omkörningar och att man blir mindre uppmärksam som förare. En grupp uttrycker oro för negativa konsekvenser om inte tekniken fungerar.

Kategori	Lund		Eslöv	
	N	%	n	%
Nej	6	23	5	23
möjligtvis i bestämda fall	6	23	11	50
ja, finns klara fall	10	39	4	18
Inte bra om den fungerar dåligt	4	15		
Positiv om den fungerar bra			2	9
	26	100	22	100

Chi2test: 0,1385



Figur 35: Tycker du att ISA har nackdelar för trafiksäkerheten? Vilka:

Andelen personer som tycker att det finns klara fall där ISA har nackdelar för trafiksäkerheten är mycket större i Lund, medan fler intervjuade i Eslöv tycker att det finns nackdelar "möjligtvis, i bestämda fall".

Fråga 42: Behövs hastighetspåverkande åtgärder överhuvud taget?

Ja

Ja folk kör för fort

Ja, det är alldeles för roligt att köra fort.

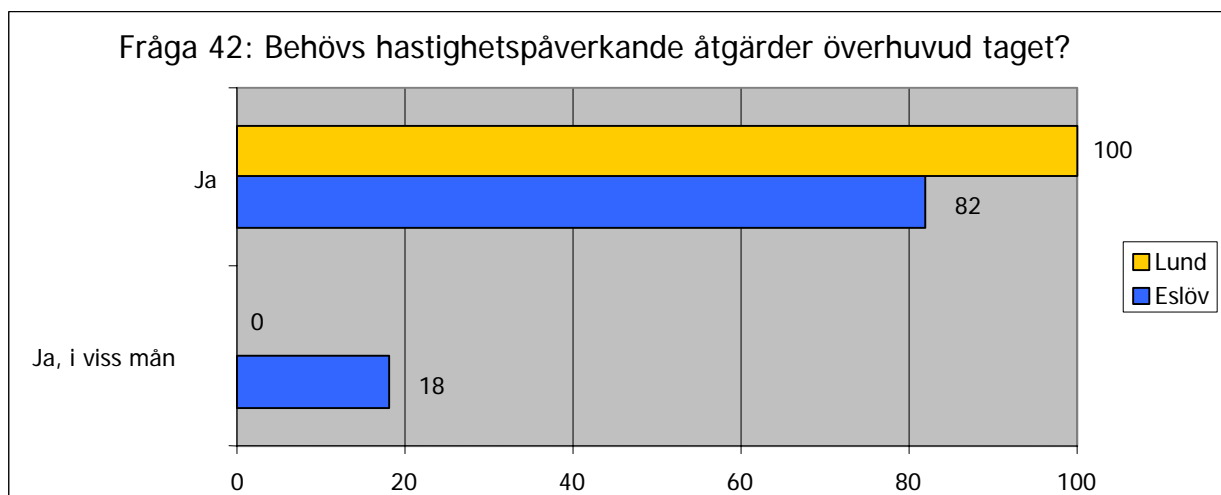
Ja, i viss mån

0

Det råder en total enighet om att hastighetspåverkande åtgärder behövs. En del uttrycker oro för att andra kör för fort, medan någon annan säger hastighetsbegränsande åtgärder behövs "eftersom det är alldeles för roligt att köra fort" och antyder därigenom att han tycker att han själv behöver stoppas ibland.

Kategori	Lund		Eslöv	
	N	%	n	%
Ja	26	100	18	82
ja, i en vissa mån	0		4	18
	26	100	22	100

Chi2test: 0,0232



Figur36: Behövs hastighetspåverkande åtgärder överhuvud taget?

Alla intervjuade i Lund tycker att hastighetspåverkande åtgärder behövs, i Eslöv är det 18 % som inskränker detta med "i viss mån".

Fråga 43: Har du några särskilda synpunkter på uppläggnen av ett stort försök, t.ex. i Lund?

Övrigt

- Fler intervjuer med deltagarna (medan de hade ISA)
- Har varit bra
- Var lagom med info, snålt med en bensincheck
- Bra kontakt med de som höll i projektet. Hjälpsamma på verkstaden
- Var lite för många frågor
- Dagboken jobbig att fylla i. Samma frågor flera gånger.
- Han var nyfiken och hade en del tekniska frågor som han inte fick svar på men han vände sig då till verkstaden. Annars i stort sett bra.
- Lite för mycket utav en ofärdig prototyp som behövde mer utveckling innan den skulle testas.
- Irriterande med att stanna med att bromsa, systemen måste fungera bättre.
- Inga synpunkter
- Enkäterna har varit trams! Vill ha enkla rejäla frågor med enkla svar. Samma frågor har återkommit om och om igen. Dumma frågor. Besöken på verkstaden har tagit mycket tid. Tog en timme att fylla i en enkät. Folk har lite tid.
- Personalen på Imita var de första personliga kontakten i projektet, det hade varit bra om de brytt sig mer om projektet. De är säkert duktiga på det de gör, men de kunde ha varit lite mer "service minded". Ex: Kul att du ska vara med, kom tillbaka om det är något problem, har systemet fungerat bra etc.
- OK, roligt med uppskattning i form av bensinpeng

Flera intervjupersoner ger kommentarer kring enkäterna, kommentarerna gäller allt ifrån att det borde varit fler intervjuer (medan de hade ISA) till att "enkäterna har varit trams". De flesta som kommenterat enkäterna tycker dock att det har varit lite för många frågor, att samma frågor förekommit flera gånger och att det tagit lite för mycket tid att svara på dem.

Kontakten på IMITA kommenteras av flera personer, en del har upplevt den väldigt positivt, medan andra inte fått svar på sina frågor eller tyckt att personalen inte verkat bry sig om försöket som helhet. Tekniken kommenteras också av ett par, de tycker att tekniken skulle fungerat bättre innan man startade försöket.

En del uppfattar bensinchecken som ett trevligt sätt att visa uppskattning, medan andra tycker att det var snålt.

Flera personer poängterar att försöket tagit mycket av deras tid - för mycket tycker många.

6.9 Vilken förartyp är du?

Fråga 44: Känner du dig som

	ja=1	så där=2	nej=3	Lund		Eslöv	
				Medel	Standav.	Medel	Standav.
säker bilist	ja	så där	nej	1,3	0,6	1.2	0.5
bra bilist	ja	så där	nej	1,3	0,5	1.2	0.4
trygg bilist	ja	så där	nej	1,2	0,4	1.2	0.5
rutinerad bilist?	ja	så där	nej	1,3	0,6	1.1	0.3

Både i Lund och i Eslöv betraktar försökspersonerna sig själva som tämligen säkra, bra, trygga och rutinerade förare.

Fråga 45: Vad tycker din fru/din man om din körstil?

Bra

Kör jämnt och bra

Bra

Bra (bättre efter ISA)

Att jag kör bättre och lugnare nu efter ISA

Tycker den är ok

Lugn förare

Tycker det är bra

Hon tycker jag kör bra, tror jag.

Bra, förut tyckte hon kanske att jag körde lite fort.

Klagar inte, inga kommentarer

Brukar ej klaga

Har ej kommenterat

Ingen anmärkning

Inga kommentarer

Klagar ibland (mest: för sakta)

Frun klagar på att han är mindre försiktig än hon

F.d. flickvän tyckte jag körde ryckigt, men inte så att hon kände sig osäker - mer obekvä

Tycker att hon kör lite för fort ibland

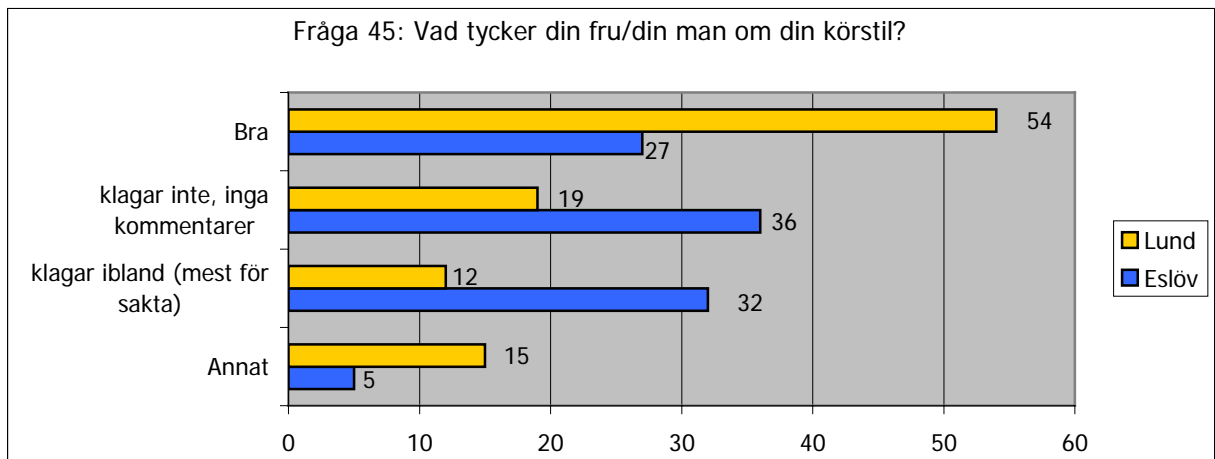
Annat

Singel

De flesta har uppfattningen att partnern tycker att de kör bra eller lugnt. Några konstaterar att partnern tycker att de kör bättre eller lugnare nu efter ISA. Några har inte fått några kommentarer eller klagomål från partnern. Några har fått klagomål som att de är mindre försiktiga, kör ryckigt eller lite för fort. Det finns några singlar i intervjustämman.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	N	%
Bra	14	54	6	27
klagar inte, inga kommentarer	5	19	8	36
klagar ibland (mest för sakta)	3	12	7	32
Annat	4	15	1	5
	26	100	22	100

Chi2test: 0,0717



Figur 37: Vad tycker din fru/din man om din körstil?

En mycket större andel av de intervjuade i Lund påstår att deras partner tycker att de kör bil bra, och mera sällan sägs det att partnern klagar.

Fråga 46: Vad tycker dina barn om din körstil?

Aldrig klagat, ej kommenterat

Inga åsikter

Inga kommentarer

Inga synpunkter

Inga kommentarer, 30 år sedan de åkte med

Vissa kommentarer, dels för långsamt, dels för fort

Kör för fort i kurvor

Dotter som nyss tagit körkort tycker att pappa kör för snabbt ibland.

Tidigare klagade de på att jag körde för fort.

Nöjda, bra

Bra

tycker den är ok

Inga barn, för små

inga barn

för små barn

Flera har inte någon uppfattning om vad deras barn tycker då de inte fått några kommentarer. En äldre herre konstaterar att det var 30 år sedan barnen åkte med honom.

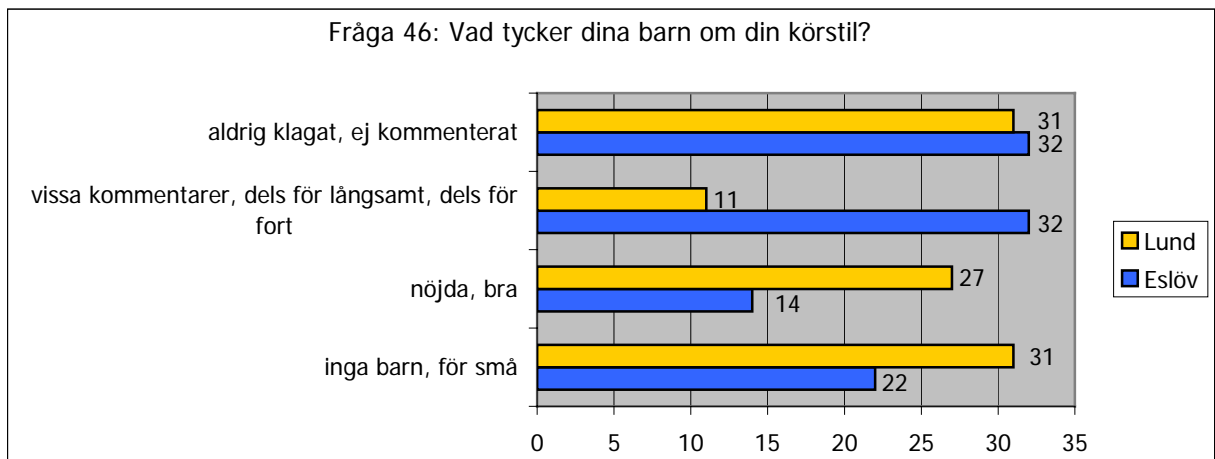
Några har fått kommentarer. En att han kör för fort i kurvor, och en pappa har fått kommentarer från sin dotter som håller på att ta körkort att han kör för fort ibland. En person uppger att han fick klagomål på att han körde för fort före försöket med ISA.

Flera av testförarna har uppfattningen att deras barn tycker att de kör bra.

Flera av testförarna har för små barn eller inga barn alls.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
aldrig klagat, ej kommenterat	8	31	7	32
vissa kommentarer, dels för långsamt, dels för fort	3	11	7	32
nöjda, bra	7	27	3	14
inga barn, för små	8	31	5	22
	26	100	22	100

Chi2test: 0,3017



Figur 38: Vad tycker dina barn om din körstil?

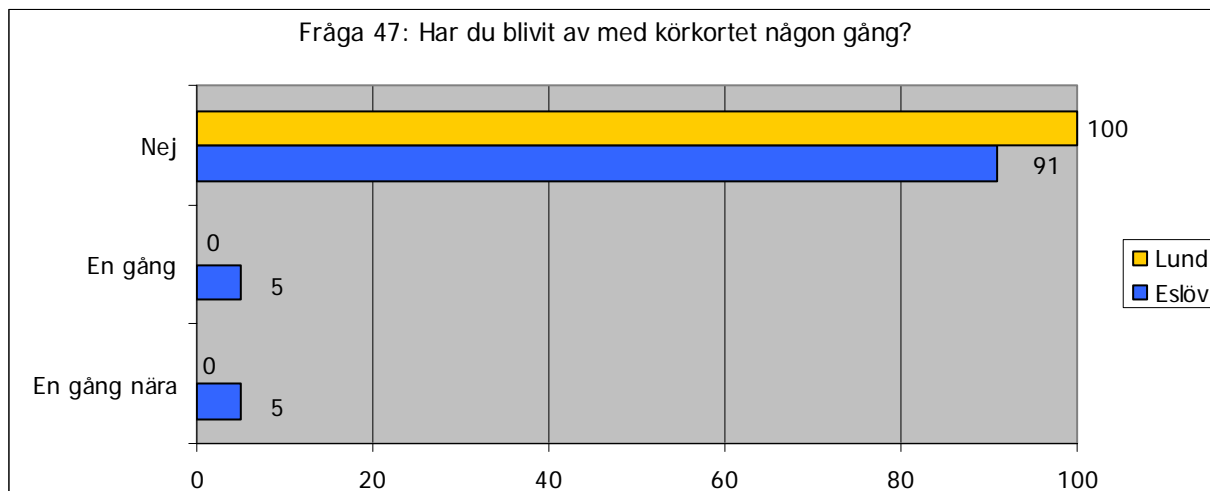
En större andel i Lund påstår att deras barn är nöjda med deras körstil, och kritik nämns något mindre ofta än i Eslöv.

Fråga 47: Har du blivit av med körkortet någon gång?

Ingen av testförarna har blivit av med sitt körkort

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Nej	26	100	20	91
En gång			1	5
En gång nära			1	5
	26	100	22	100

Chi2test: 0,5008



Figur 39: Har du blivit av med körkortet någon gång?

Ingen av de intervjuade personerna i Lund har någonsin blivit av med sitt körkort, och i Eslöv var det bara 1 person.

Fråga 48: Har du generellt problem med att respektera hastighetsbegränsningen?

Nej

Nej

Ibland, vissa ställen

Ja, vissa sträckor. Anpassar hastigheten efter situationen mer än efter hastighetsskyltarna
Jag ser hastighetsbegränsningen som vägledning, jag bedömer själv exakt hastighet utifrån situationen, men med respekt för faran.

Ja, ligger +10%

Ja, riksvägar, motorvägar

Ja, statiska hastighetsbegränsningar är orimligt, situationerna (dag/natt, sommar/vinter) är ju så olika!
Det är svårt att respektera hastighetsgränserna då de känns uppenbart fel.

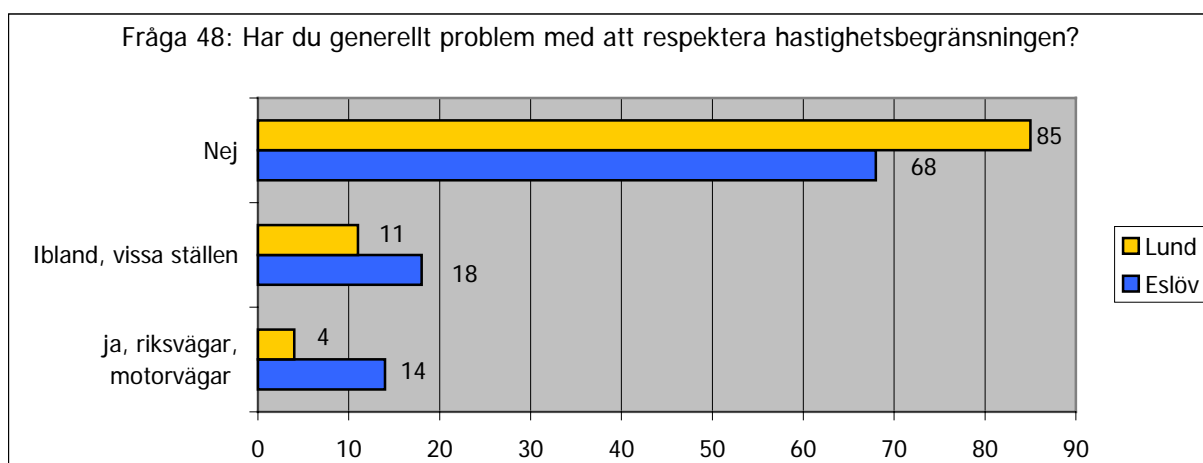
Nästan alla uppger att de generellt inte har några problem med att respektera hastighetsgränserna.

Ett par anpassar hastigheten mer efter situationen än efter hastighetsskyltarna. En testförare uppger att han brukar ligga 10% över hastighetsgränsen.

En person tycker hastighetsgränserna ofta känns fel och att det är orimligt med statiska gränser.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Nej	22	85	15	68
Ibland, vissa ställen	3	11	4	18
ja, riksvägar, motorvägar	1	4	3	14
	26	100	22	100

Chi2test: 0,3415



Figur 40: Har du generellt problem med att respektera hastighetsbegränsningen?

Fler personer i Eslöv påstod att de ibland har problem med hastighetsgränserna, på vissa ställen, och då speciellt på riksvägar och motorvägar.

Fråga 49: Har du lätt att följa rytmen?

Ja

Ja, lättare utan ISA

Ja

Ja, det är bra att hänga med, inget hinder i trafiken

Ja, om ej för fort

Ibland kör folk för fort

Går för fort ibland

Oftast men svårt om någon kör för fort och det blir kollektiv stress

Ja om folk ej kör för fort

Nej det går lite för fort. Skulle vara lättare med ISA om alla hade det

Ibland går det för fort

Ja, när det är rätt hastighet!

Ja, men låter mig ej luras att köra för fort.

Beror på, inte där jag upplever att de andra håller en för hög hastighet.

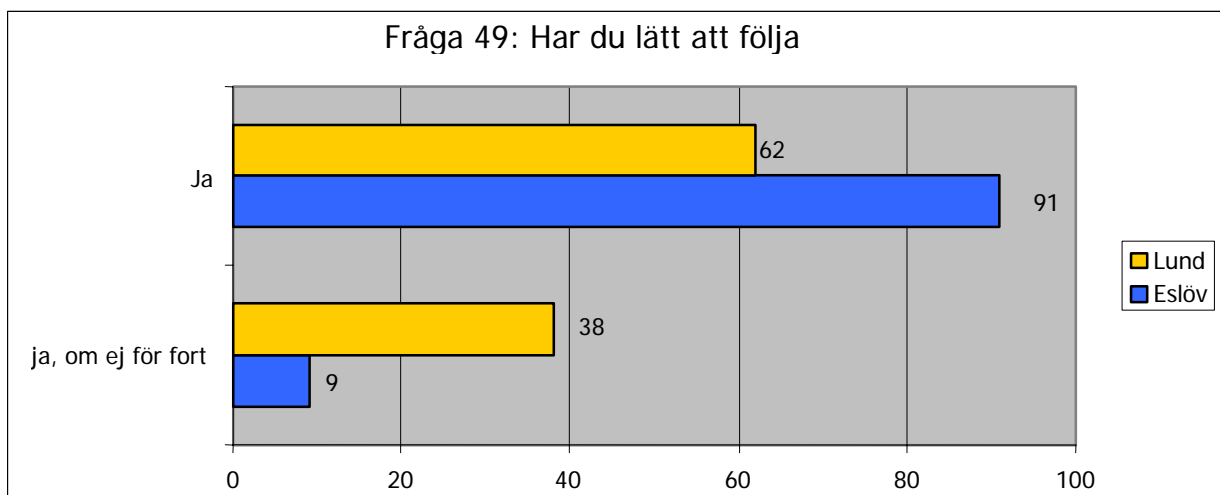
Ja, men kör sällan för fort - beror på trafiksituationen

Majoriteten anser att de har lätt att följa rytmen, en tillägger att det är lättare nu utan ISA.

Många säger sig ha lätt att följa trafikrytmen då det inte går för fort. Några säger att folk kör för fort ibland utan att specificera om de då följer med i rytmen. Någon hävdar att han inte har lätt att följa trafikrytmen eftersom det går lite för fort och påpekar att det skulle vara lättare om alla hade ISA.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Ja	16	62	20	91
ja, om ej för fort	10	38	2	9
	26	100	22	100

Chi2test: 0,0192



Figur 41: Har du lätt att följa rytmen?

De flesta intervjuade både i Lund och i Eslöv säger att de har lätt att följa rytmen. I Lund är det dock fler som inskränker detta genom att tillägga "om det inte är för fort".

Fråga 50: Har du fått böter någon gång?

Nej

Nej

Bara parkering

Ej fortkörning

Bara parkeringsböter

Bara p-böter

Bara parkering

Fortkörning & annat

Ja, fortkörning en gång

Stannade ej vid stopptecken

Stannade ej helt vid stoppskylt

Fortkörningsböter en gång för länge sedan

Ja fortkörningsböter

Ja fortkörningsböter en gång (hade sluppet om han haft ISA)

Ja, fortkörningsböter för länge sedan

Ja, fortkörningsböter i Finland en gång

Ja, fortkörning i Tyskland en gång 1966 i ett litet samhälle

Ja, en gång

Ja, både p- och fortkörningsböter. 3 för fortkörning.

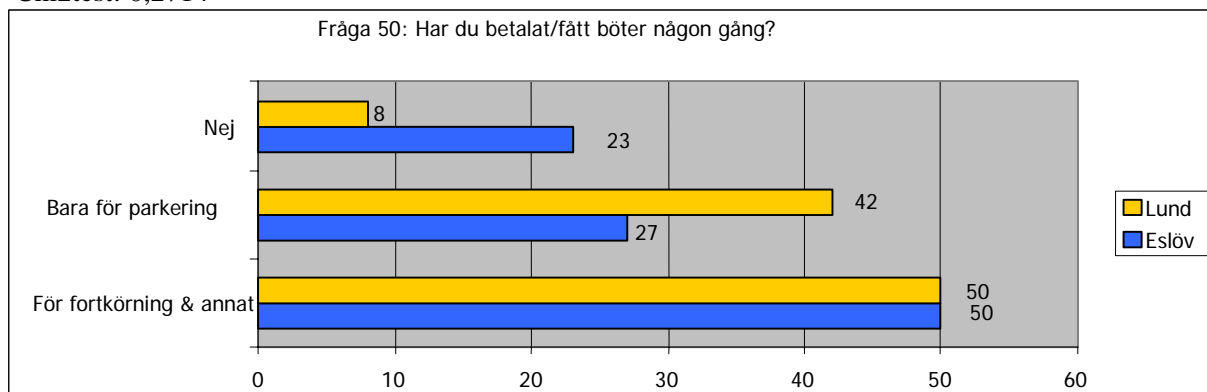
Två av försökspersonerna har inte betalat böter.

Många framhåller att de inte betalat fortkörningsböter men däremot fått en och annan p-bot.

Hälften av de tillfrågade har fått någon typ av korrelaterade böter. De flesta av dem har fått för fortkörning men två personer har fått för att de inte stannat vid stoppskylt. Då det inte är specificerat att frågan även gäller parkeringsböter har de flesta av intervjupersonerna med korrelaterade böter inte uppgivit om de fått parkeringsböter, troligen för att de anser det som en ringa förseelse i jämförelse.

Kategori	Lund		Eslöv	
	N	%	n	%
Nej	2	8	5	23
bara för parkering	11	42	6	27
för fortkörning & annat	13	50,0	11	50
	26	100	22	100

Chi2test: 0,2714



Figur 42: Har du fått böter någon gång?

I båda stickproven är det 50 % som har betalat böter för andra brott av trafikreglerna än olaglig parkering.

6.10 Medveten beteendeförändring

Fråga 51: Har ISA på något sätt ändrat ditt beteende (har du ändrat ditt beteende med ISA)?

Nej

Inte bestående men körde lite fortare precis efter ISA

Ja,

Ja, lite mer uppmärksam

Lite bättre

Ja, man ser hur fort andra kör

Kör lite långsammare, tittar mer på hastighetsmätaren

Mer medveten

Ja lugnare rytm

Ja något lugnare även utanför ISA-området

Antagligen omedvetet

Sänkt hastighet på framförallt 30-sträckor

Färre omkörningar

Jag kör lite saktare i tätort, håller mig allmänt lite närmre hastighetsgränsen (dock inte så att jag ökat hastigheten)

Jag har blivit mer ödmjuk mot dem som jag tycker betar sig dåligt i trafiken, men det behöver inte bro på ISA.

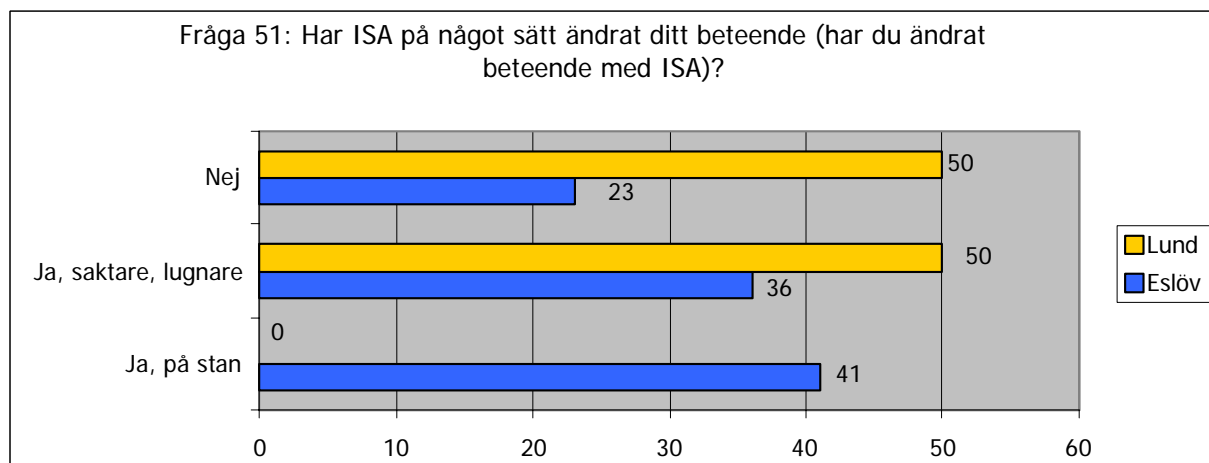
Hälften av intervjupersonerna tycker inte att ISA har ändrat deras beteende i trafiken. Någon uppger dock att han körde lite fortare precis efter att ISA avinstallerats.

Andra tycker att de ändrat sitt beteende. Många upplever att de kör lite långsammare nu - framför allt på 30-sträckor men någon kör lugnare även utanför testområdet. Andra kommentarer som ges är: jämnare rytm i trafiken, mer uppmärksam, tittar mer på hastighetsmätaren och färre omkörningar.

Ingen uppger att ISA ändrat deras beteende negativt - trots att flera uttryckt det i andra frågor.

Kategori	Lund		Eslöv	
	N	%	n	%
Nej	13	50,0	5	23
Ja, saktare, lugnare	13	50,0	8	36
Ja, på stan	0	0	9	41
	26	100	22	100

Chi2test: 0,0011



Figur 43: Har ISA på något sätt ändrat ditt beteende (har du ändrat ditt beteende med ISA)?

Jämfört med Eslöv är det en dubbelt så stor andel i Lund som påstår att ISA inte har ändrat deras beteende. De andra 50% i Lund säger att deras beteende har blivit lugnare och saktare. I Eslöv påstås detta bara av 36%, men där är det 41% i tillägg som säger att beteendet har ändrats på stan (mera medveten om hastighetsgränser mm.).

Fråga 53: Har du blivit bättre eller sämre bilförare genom ISA-användning?

Ingen ändring

0

Bättre

Lite bättre

Bättre mer medveten

Definitivt bättre

Bättre

Bättre, tänker mer på trafikregler, mer uppmärksam på trafiksituationen och på andra trafikanter.

Vet ej

kan ej bedöma

Drygt hälften av intervjupersonerna upplever inte att de blivit varken bättre eller sämre bilförare genom ISA-användningen.

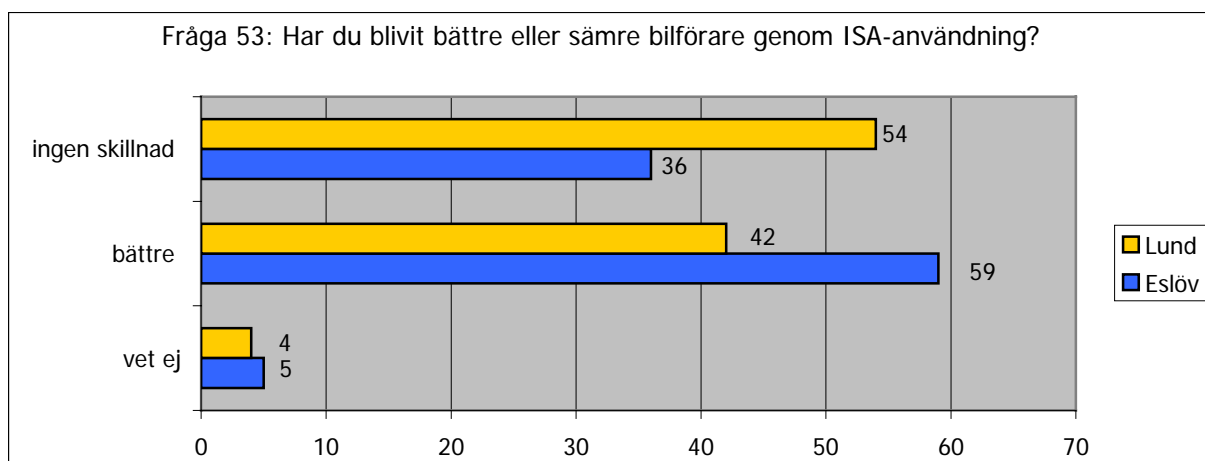
Knappt hälften tycker att de upplevt en positiv förändring. De som kommenterar på vilket sätt de blivit bättre uppger alla att det har med medvetenhet att göra - antingen ökad medvetenhet i allmänhet eller till hastighetsgränserna. Någon uppger även att han blivit mer uppmärksam.

En person säger sig inte kunna bedöma om han blivit en bättre eller sämre bilförare.

Anmärkningsvärt är att till och med en person som uppger att hon blivit apatisk, oengagerad och fått sämre samspel med övriga trafikanter anser att hon blivit en lite bättre bilförare. Detta eftersom hon sänkt hastigheten, framför allt på 30-sträckor.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
ingen skillnad	14	54	8	36
bättre	11	42	13	59
vet ej	1	4	1	5
	26	100	22	100

Chi2test: 0,4771



Figur 44: Har du blivit bättre eller sämre bilförare genom ISA-användning?

I Lund är det 42% som tycker att de har blivit bättre bilförare p.g.a. ISA, i Eslöv påstås det av 59%. I stort sett resten av båda stickproven säger att det inte har funnits någon förändring. Ingen påstår att de har blivit en sämre bilförare.

Fråga 54: Kör du säkrare nu efter ISA-användning?

Nej, samma

Nej, inte med version 1 - jag litar inte riktigt på att bilen som jag har tänkt att det ska göra. Med version 2 kör jag säkrare.

Lite lugnare, lite säkrare

Lite säkrare

Säkrare

Något säkrare

Något lugnare

Ja, lite saktare på fram för allt 30-sträckor.

Ja, eftersom jag kör lite saktare.

Ja, i tätort

Ja, håller hastigheten bättre i tätort

Vet ej

Svårt att säga, kanske

De flesta tycker inte att de kör säkrare efter ISA-användningen. En person uppger att det är för att han inte riktigt kan lita på bilen.

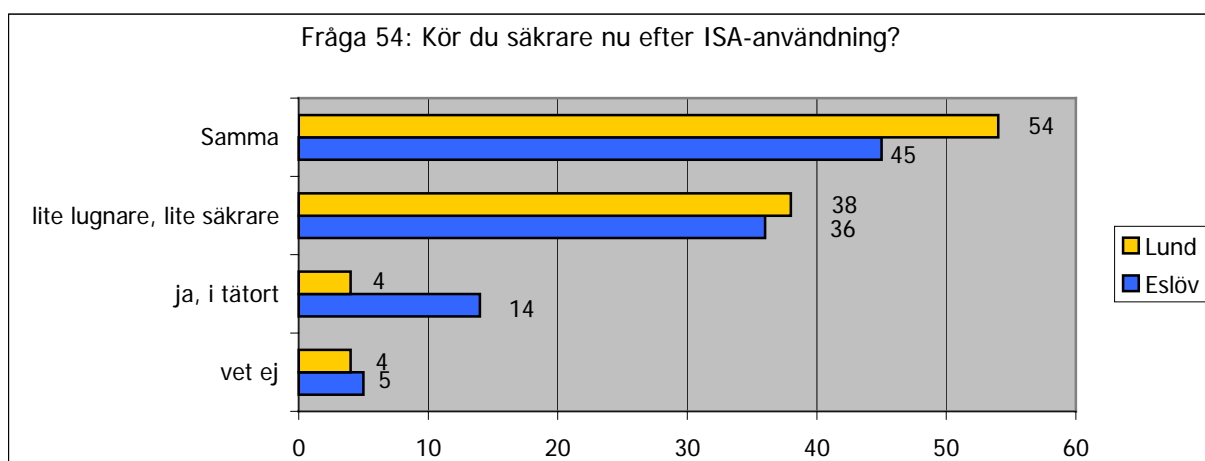
Många tycker att de kör lite lugnare och därför säkrare, särskilt på 30-sträckor hävdar några.

En person tycker att han blivit bättre på att hålla hastighetsgränsen i tätort och därför kör säkrare där.

En person vet inte om han kör säkrare nu än innan.

Kategori	Lund		Eslöv	
	N	%	n	%
Samma	14	54	10	45
lite lugnare, lite säkrare	10	38	8	36
ja, i tätort	1	4	3	14
vet ej	1	4	1	5
	26	100	22	100

Chi2test: 0,6670



Figur 45: Kör du säkrare nu efter ISA-användning?

I Lund är det 42% som tycker att de har blivit säkrare bilförare p.g.a. ISA, i Eslöv påstås det av 50%. I stort sett resten av båda stickproven säger att det inte har skett någon förändring. Ingen påstår sig ha blivit en mindre säker bilförare.

Fråga 55: Har samspelet med andra trafikanter ändrat sig? Hur har det ändrat sig?

Nej

Nej, inte påtagligt

Sämre

Eftersom de kör för fort och han nu kör långsammare, svårt att följa den snabba trafikrytmen
Andra bilar kör för nära ibland
När jag körde med ISA var samspelet mycket sämre.

Vet ej

0

Lite bättre

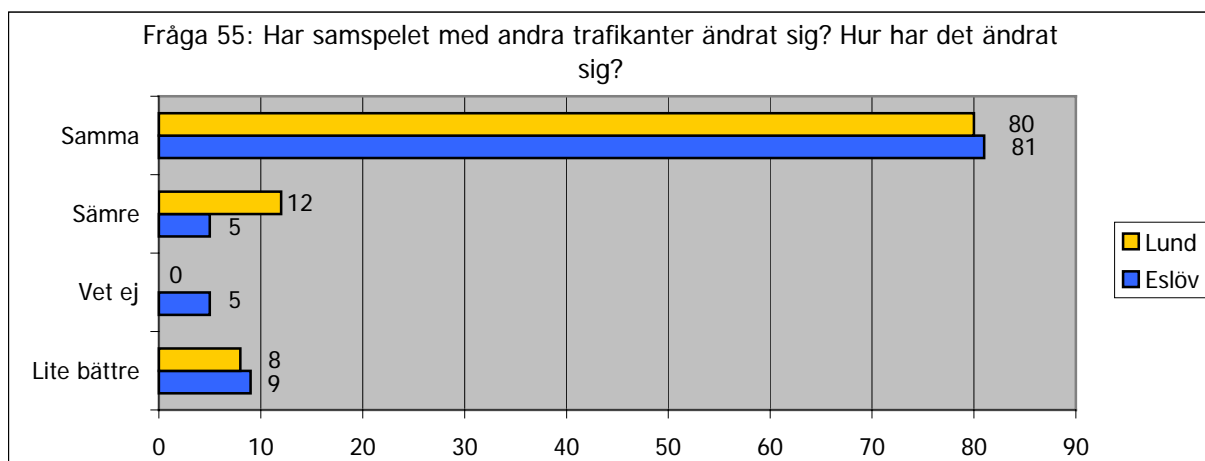
Mer medveten om andra

Jag är mer tolerant men jag har inte märkt någon skillnad från deras sida.

De allra flesta upplever inte att samspelet med andra trafikanter ändrats eller ändrats nämnvärt. Några personer tycker att samspelet har blivit sämre, de som motiverar varför uppger att de har svårt att följa trafikrytmen och att andra bilar kör för nära. Ett par personer uppger att samspelet blivit lite bättre, detta p.g.a. att de har blivit mer medvetna om resp. mer tolerant mot andra trafikanter.

Kategori	Lund		Eslöv	
	N	%	n	%
Samma	20	80	18	81
Sämre	3	12	1	5
Vet ej	0	0	1	5
Lite bättre	2	8	2	9
	25	100	22	100

Chi2test: 0,5758



Figur 46: Har samspelet med andra trafikanter ändrat sig? Hur har det ändrat sig?

För större delen av de intervjuade i Lund och i Eslöv (>80%) har samspelet med andra trafikanter inte ändrats p.g.a. ISA. Nästan 10 % i båda fallen säger att samspelet har blivit bättre.

Fråga 56: Om ditt körsätt har ändrats genom ISA-användning: Är förändringarna kvar?

Ja, sitter kvar

Medvetenheten kvar

Delvis

0

Tänker mer på hastighet

0

Nej

0

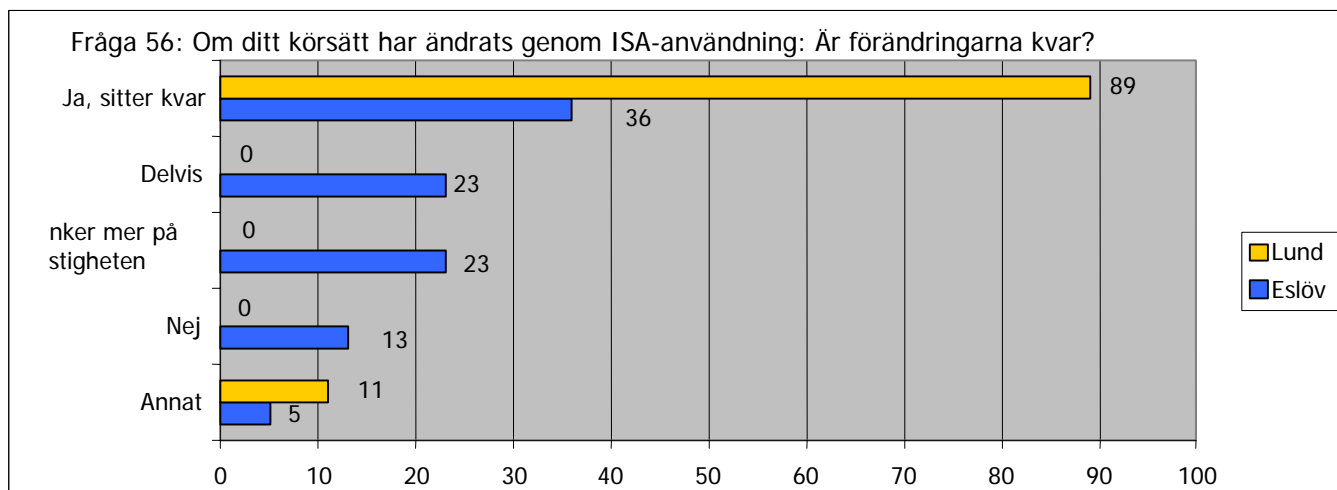
Annat

Kör fortfarande med ISA, version 2

Av de (få) som svarat på denna fråga uppger majoriteten att förändringarna eller medvetenheten är kvar.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
ja, sitter kvar	8	89	8	36
Delvis	0	0	5	23
tänker mer på h	0	0	5	23
Nej	0	0	3	13
Annat	1	11	1	5
	9	100	22	100

Chi2test: 0,0572



Figur 47: Om ditt körsätt har ändrats genom ISA-användning: Är förändringarna kvar?

Alla de som besvarat denna fråga i Lund och som har ISA kvar i bilen påstår att förändringarna i beteendet sitter kvar. I Eslöv sade en del av de intervjuade att förändringarna delvis satt kvar, eller att man tänker mer på hastighet än tidigare – då det är oklart om beteendet har ändrats.

6.11 Beteendekompensation

Fråga 58: Vilka mer eller mindre oväntade och oönskade beteendeförändringar fanns?

Nej

Inga

Inga oväntade förändringar

Lite anpassning/planering behövdes

Irriterande i början men man vände sig, ändrade sin tidsbudgetering.

Fick ha större marginaler vid utsvängning på ny väg p.g.a. risk för motorstopp. Drog sig för att köra om t.ex. på Norra Ringen

Beteendepåverkan

Jobbigt när man skjutsar andra och måste förklara varför man kör ryckigt

Jag blev mer apatisk och mer irriterad

Jag blev slarvigare med att titta på skyltar och hastighetsmätaren – litade på ISA.

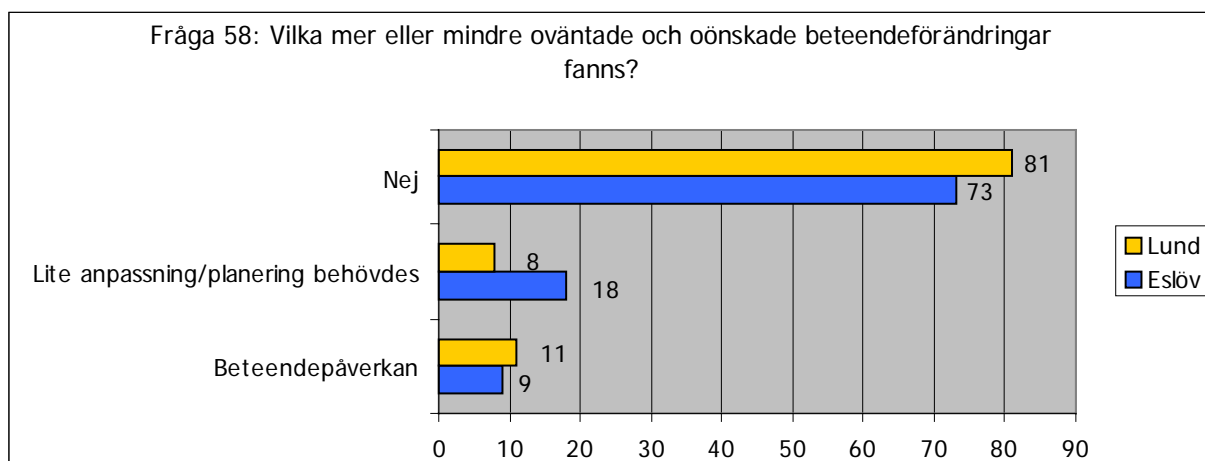
De allra flesta har inte upplevt några oönskade eller oväntade beteendeförändringar

En person tyckte det var irriterande i början innan han vände sig och fick ändra sin tidsbudgetering. En annan fick anpassa sig till de tekniska problem som fanns genom att ha större marginaler vid utsvängning på ny väg (p.g.a. motorstoppsrisk) samt att han drog sig för att köra om på Norra ringen.

Någon uppgav att han körde ryckigare och en blev mer apatisk och irriterad. En annan blev slarvigare med att titta på skyltar och hastighetsmätare eftersom han litade på ISA

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Nej	21	81	16	73
Lite anpassning/planering behövdes	2	8	4	18
Beteendepåverkan	3	11	2	9
	26	100	22	100

Chi2test: 0,0544



Figur 48: Vilka mer eller mindre oväntade och oönskade beteendeförändringar fanns?

En större andel av de intervjuade i Lund än i Eslöv anger att inga beteendekompensationseffekter förekommit. I Eslöv var det fler som påstod att anpassning behövdes.

Fråga 59: Vad tycker du om risken att ISA leder till radiobilsbeteende?

Nej, tror ej det

Tror ej det

Tror ej det finns risk

Upplevde inte det

Nej, inte för egen del

Nej, så mycket ansvar tar folk

Nej, man måste ju ändå vara observant och alert för att köra bil.

Nej, det tror jag är en liten risk.

Kan finnas en risk

Risken kan finnas för andra men upplevde det ej själv

Kan vara en risk (men upplevde det ej själv)

Risken kan finnas om man är stressad

Upplevde det i början lite för att testa systemet. Blev bättre sedan

Kan finnas en viss risk, men risken finns ju redan med farthållare.

Ja, risken finns

Viss risk i början innan man vant sig

Finns en risk i början innan man vant sig

Det finns en risk

Ja p.g.a. trafikrytm finns risken

Det finns en risk. Upplevde det själv ibland

Det finns en risk man måste vara medveten om

Ja, det finns en ganska stor risk, vid irritation kan det bli så att man "hänger" sig på gasen.

Det finns en klar risk men kanske inte är så stor nackdel. Har kört på det viset mycket (vildanden, norra ringen), dock ej i centrum där man sällan kan köra i anvisad hastighet.

Det var flera som inte upplevde det som en risk eller inte tror att det finns någon överhängande risk.

Någon pekar på att folk tar ansvar och att man måste vara alert för att köra bil. En person vet inte.

Några påpekar att det kan finnas en risk men att de inte upplevde som en risk själva. En påpekar att det finns en risk om man är stressad och en annan att risken för radiobilsbeteende även finns med farthållare. En försöksperson upplevde fenomenet i början av försöksperioden.

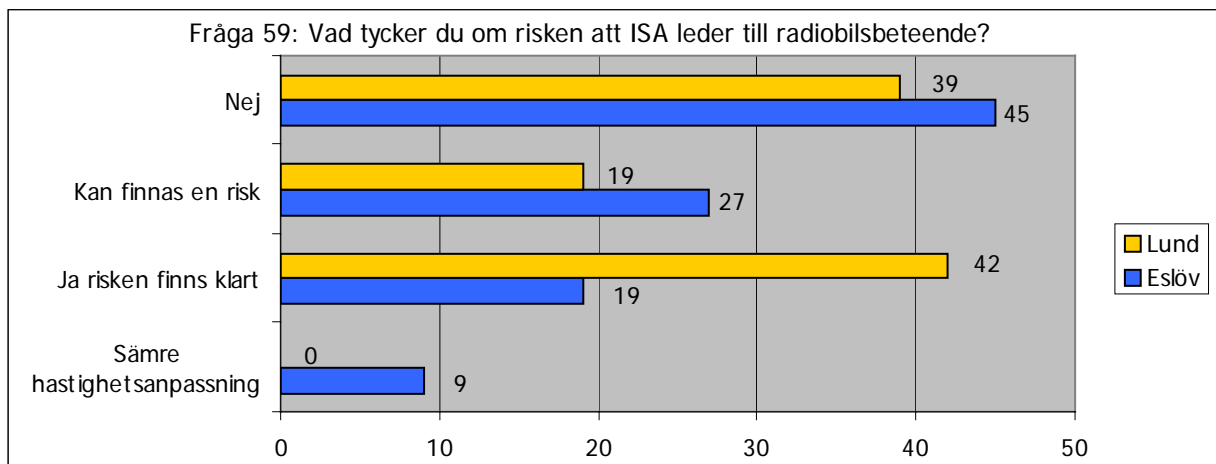
Många är eniga i att det finns en risk och upplevde det själva ibland. Speciellt innan man har vant sig vid ISA tillägger någon. Någon påpekar att det inte behöver vara en nackdel och att han kört en hel del med "gasen i botten" på sträckor som medger det såsom Vildanden och Norra Ringen.

Några har nog olika uppfattning angående definitionen av "radiobilsbeteende" och det speglar svaren.

Jag får uppfattningen att en del ser det som att man trampar gasen så långt det går och blir mindre uppmärksam medan andra menar att man trampar gasen i botten men behåller sin koncentration i trafiken och därmed finns det inga "risker". Frågan borde kanske varit klarare ställd.

Kategori	Lund		Eslöv	
	N	%	n	%
Nej	10	39	10	45
Kan finnas en risk	5	19	6	27
Ja risken finns klart	11	42	4	19
Sämre hastighetsanpassning			2	9
	26	100	22	100

Chi2test: 0,2641



Figur 49: Vad tycker du om risken att ISA leder till radiobilsbeteende?

Klart fler av de intervjuade i Lund än i Eslöv tycker att det kan finnas risk för radiobilsbeteende eller gasen-i-botten-beteende med ISA.

Fråga 60: Har det uppstått några nya faror genom användning av ISA?

Nej

Nej

Nej, tekniska fel kan alltid uppstå, men det kan ju de i bilens alla delar

Nej, om den fungerar

P.g.a. tekniken, motorstopp vid trafikljus. Inne på verkstaden 1-2 ggr men ingen förbättring

P.g.a. tekniska brister. Strypt bränsletillförsel

När systemet krånglar. Ex: Bilen stannade då jag körde ut i en T-korsning vilket blev en klar påkörnings risk.

Vissa situationer svårare

Omkörning svårare

Propp i trafiken, stoppar flödet

Kanske kan bli mer ouppmärksam

Man är ett hinder i trafiken

När man blir stressad av andra bilar och blir en propp i trafiken

Andra bilar kör för fort, blir irriterade när man kör långsamt

Vid utlåning av bil och i början innan man vant sig

Ja, radiobilsbeteende

Har lett till farliga omkörningar

Det är lite svårare att komma snabbt åt sidan då utryckningsfordon kommer (t.ex. på Norra ingen)

Ja, mindre uppmärksam på skyltar, vägren mm.

Slarvar med skyltar och vet sedan inte riktigt hastigheten - displayen visar kanske inte alltid rätt.

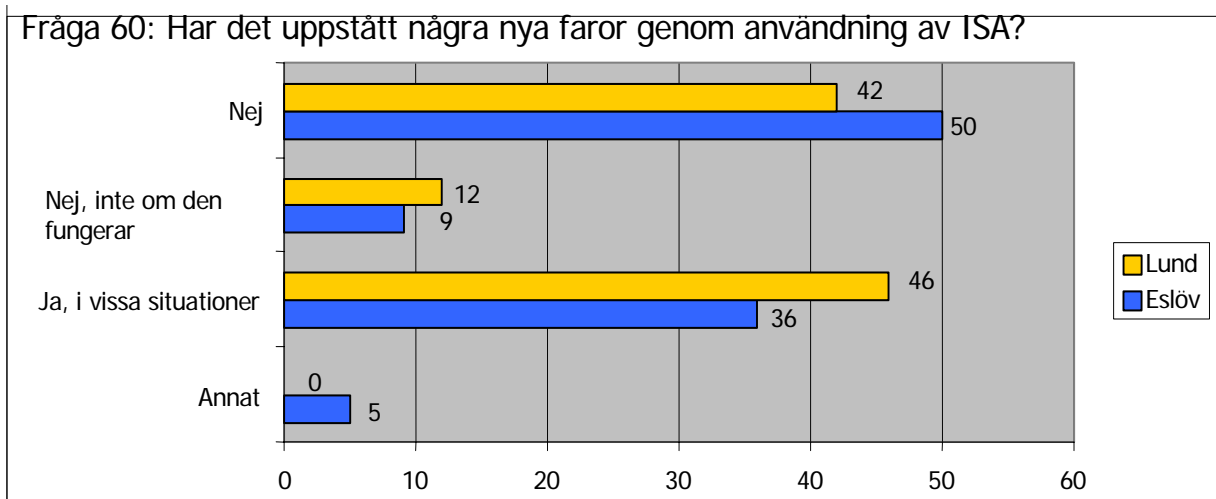
Många har inte sett att det uppstått nya faror genom användning av ISA.

Några påpekar faror som uppkommit p.g.a. tekniska problem, främst strypt bränsletillförsel som lett till motorstopp vid start från stillastående.

Den största faran som nämns är att man genom att bli en propp i trafiken blir stressad när andra bilister blir irriterade och att det i sin tur kan leda till farliga omkörningar. Andra saker som tas upp är att det kan leda till radiobilsbeteende, att det kan bidra till att man blir mer ouppmärksam på skyltar och vägrenar. Någon påpekar att det kan vara svårare att komma undan för utryckningsfordon, t.ex. på Norra ringen. En annan menar att det kan vara en fara innan man vant sig vid systemet och när man skall låna ut bilen.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Nej	11	42	11	50
nej, om den fungerar	3	12	2	9
vissa situationer ????	12	46	8	36
Annat	0	0	1	5
	26	100	22	100

Chi2test: 0,6418



Figur 50: Har det uppstått några nya faror genom användning av ISA?

Det finns ingen större skillnad i bedömningen av denna fråga mellan försökspersonerna i Lund och i Eslöv.

Fråga 61: Är det problem med att det inte finns någon möjlighet att ta igen tid?

Nej

Nej

Inget problem

Nej, det gäller inga stora tidsdifferenser inom stan

Nej, det gick ju för övrigt att trampa igenom och på så sätt ta igen tid

Nej, man kommer inte fram snabbare om man stressar heller

Det kan vara ett problem men upplevde inget problem

Nej, det är endast vid extremfall spara tid är skäl原因 till att köra för fort

Nej, förövrigt går det ju att trampa igenom

nej, meningslöst

0

Ibland

Fick ändra sin tidsbudgetering

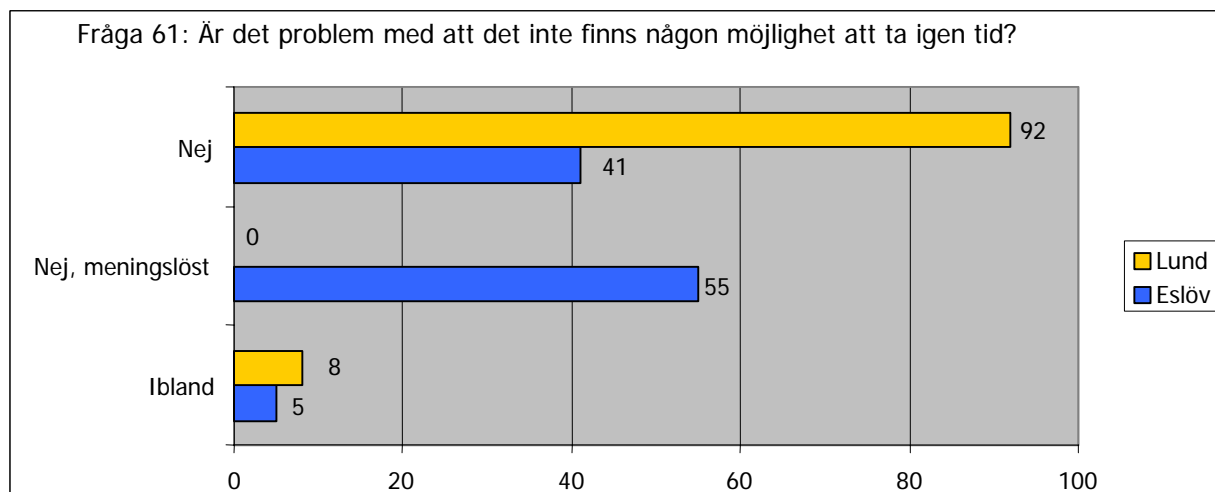
Ibland vid stress

En ganska enig intervjukskara tyckte inte det var några problem att det inte fanns möjlighet att ta igen tid. Man tillade i något fall att det trots allt gäller så små tidsdifferenser inom stan och att det inte går snabbare om man stressar. Någon tyckte att det bara i extremfall fanns skäl till att köra för fort för att ta igen tid. En annan påpekar att det kan vara ett problem men att han inte upplevde det som ett.

Någon tyckte att det kunde vara ett problem vid stress och en fick ändra sin tidsbudgetering.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Nej	24	92	9	41
Nej, meningslöst	0	0	12	55
Ibland	2	8	1	5
	26	100	22	100

Chi2test: 0,0001



Figur 51: Är det problem med att det inte finns någon möjlighet att ta igen tid?

I samband med denna frågan finns samma klara attityd, nämligen att det betraktas som helt oproblematiskt att det inte finns någon möjlighet att ta igen tid. I Eslöv tillägger hälften av dem som svarar så att det är ju meningslöst ändå att försöka sådant.

Fråga 62: Körde du fortare utanför tätort med ISA? Hur är det nu?

Nej, ingen skillnad

Nej

Nej kör gärna långsamt

Nej, men jag tror inte jag körde mycket långsammare i tätort heller.

Nej, inte mer än "vanligt"

Nej, tvärtom, fortfarande lite bättre

Nej kör långsammare än innan

Kopplade i även där

Använde farthållare utanför tätort, komfortabelt

Kör lugnare utanför ISA-området än han gjort innan. Använder farthållaren även där

Annat

Något

Precis vid stadsgränsen körde jag fortare (frihetskänsla). Nu är det som vanligt

Ja, det var nog tyvärr så att jag gärna gasade lite extra när jag kunde. Det gör jag dock inte nu längre (sedan ISA kopplades ur)

De flesta uppger att de inte körde fortare utanför tätorten med ISA. Någon tillade "inte mer än vanligt" då han uppenbart brukar köra för fort utanför tätort.

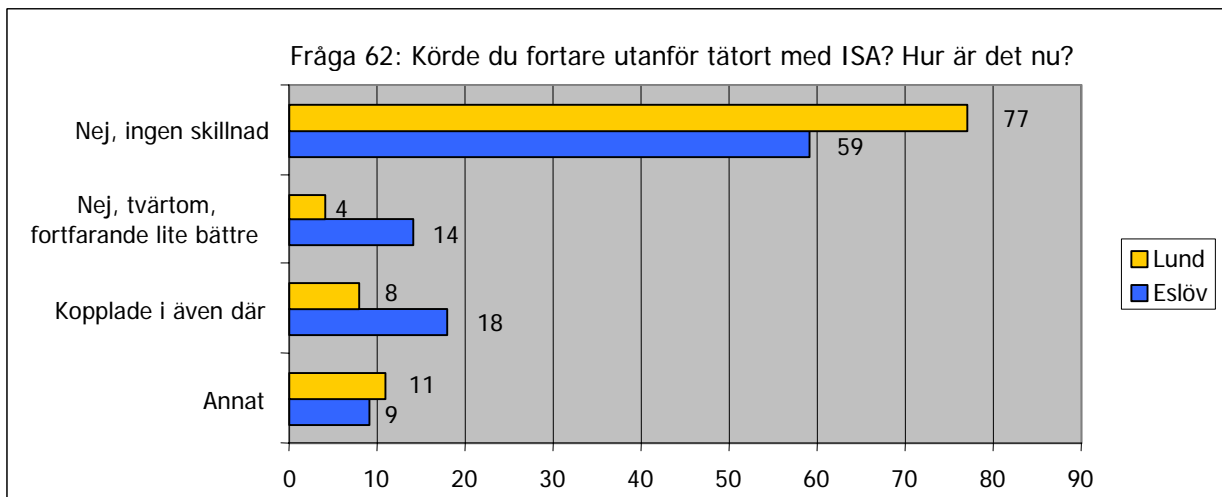
En person uppger att han kör långsammare utanför tätort än förut.

Ett par personer använde ISA (som farthållaren) även utanför tätort.

Några körde fortare än vanligt utanför tätort då de hade ISA. Någon sa att han gasade på precis vid stadsgränsen då det kändes som en befrielse när ISA kopplades ur och en annan uttrycker sig ursäktande att han gasade på när det gick. Efter att ISA kopplats ur så blev det som vanligt.

Kategori	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Nej, ingen skillnad	20	77	13	59
Nej, tvärtom, fortfarande lite bättre	1	4	3	14
Kopplade i även där	2	8	4	18
Annat	3	11	2	9
	26	100	22	100

Chi2test: 0,3856



Figur 52: Körde du fortare utanför tätort med ISA? Hur är det nu?

I Lund är det fler som påstår att de inte körde fortare utanför tätort, där utrustningen inte fungerar. Däremot är det mindre än hälften så många i Lund som säger att de kopplade in ISA även utanför tätort.

7 DISKUSSION

I det följande diskuteras resultaten i samband med hypoteserna. Svaren som ligger till grund för diskussionen kom från 15 män och 11 kvinnor mellan 18 och 70 år, av vilka 62% var positivt och 27% neutralt inställda till ISA från början. Ingen sade explicit att de hade varit negativt inställda. Majoriteten av de intervjuade betraktar sig själva som tämligen bra, säkra, trygga och rutinerade bilister. Samtidigt får de enligt egen uppgift måttlig kritik från sina partners resp. från sina barn. Hälften av de intervjuade personerna anger att de någon gång betalat böter för fortkörning och annat som inte bara hade med parkering att göra. Med viss försiktighet kan man betrakta vårt stickprov i djupintervjuerna som en tämligen genomsnittlig grupp bilister.

7.1 Kommentarer m.a.p. hypoteserna

7.1.1 Attityd, Acceptans

A1: En minskning av acceptansen av ISA kan ske p.g.a. att man upplever psykologiska och sociala nackdelar.

Flertalet personer upplevde ISA så att den hjälpte till att hålla sig till regler och motsätta sig det sociala trycket. I det avseendet upplevdes ISA snarare som acceptansökande. En viktig förutsättning är att en stor majoritet i princip vill hålla hastighetsgränserna.

A2: I ett system där de flesta eller alla bilar är utrustade med ISA kommer bilisterna att känna sig mindre pressade, genom att man har blivit van vid att det helt enkelt inte går att köra fortare än den tillåtna hastigheten i tätort.

Vid hypotesen ovan visade våra intervjupersoner inga tecken på att "pressen" var ett svårt problem. Trots det blir det en förbättring i de fallen, där man faktiskt stressas av att vara hastighetsbegränsad jämfört med andra trafikanter.

A3: Låg eller måttlig acceptans av ISA förbättras när man kör en ISA-utrustad bil

I tidigare undersökningar var resultaten som stödde denna hypotes tydligare. I LundaISA-försöket störde tydligen de tekniska problem denna processen

A4: Eventuella tekniska brister i ISA-s funktionen kan leda till en försämring av acceptansen
LundaISA-försöket visade att denna hypotesen är mycket relevant och att mycket borde satsas på att förhindra tekniska brister i framtiden.

A5: Om man ofta blir omkörd eller pressad bakifrån leder det till en lägre acceptans av en ISA-utrustning och minskad stresstolerans. Konsekvensen av sådana upplevelser kan vara att stresstoleransen sjunker och att man med ISA därför blir mindre tålmodig och hänsynsfull. I stadstrafik vore det då en synnerligen problematisk följd om sådant påverkar samspelet med oskyddade trafikanter negativt.

Denna hypotes kan besvaras som hypotes A1 ovan, nämligen att ISA snarare betraktas som hjälp för att hålla hastighetsreglerna. Det bör dock tilläggas att samspelet med oskyddade trafikanter inte har försämrats enligt de intervjuades upplevelse.

I samband med acceptansaspekterna ska det tilläggas en sak som inte speglas i hypoteserna: Man kan betrakta acceptansdata som en viktig förutsättning för trafikpolitiken. Utan tvivel visar våra resultat att den stora majoriteten av vårt stickprov är positivt inställda till ISA som princip, att de betonar att man först och främst ska jobba med att lösa de tekniska problemen, att forskningen ska fortsätta och att man bör sikta på en implementering av ISA. Kommunerna, men framförallt bilindustrin, betraktas som ansvariga för allt detta och för implementeringen. (För den aktuella hastighetsanpassningen är dock föraren den "ytterst ansvarige", enligt de intervjuades åsikt).

7.1.2 Beteendeanpassning

B1: Efter längre tids användning av ISA anpassar försökspersonerna sitt körsätt till ISA (t.ex. försöker de att inte köra över gällande hastighetsgräns)

Det angavs i flera fall att man ändrade körfältsval och svängningsstrategier p.g.a. ISA, samt att man i vissa fall undvek att köra på vissa sträckor, där man upplevde det som särskilt störande att vara hastighetsbegränsad. Man anger generellt att man genom ISA inte förändrats som bilförare eller till och med blivit en bättre bilförare. Ingen påstår sig själv blivit sämre som bilförare efter ISA-användningen.

B2: Kompensatoriskt beteende i tätort kan förväntas i form av att ISA-förare inte sänker hastigheten i låghastighetssituationer. Det faktum att ISA "tar hand om" hastighetsanpassningen kunde ha den effekten att man blir mera nonchalant beträffande den egna kontrollen av hastighetsvalet och – anpassningen, och att man t.ex. kör genom korsningsområden för fort.

Enligt de intervjuades egen rapportering förekom sådana fenomen inte särskilt ofta, resp. de var av mindre betydelse. 90 % påstår att samspelet med andra trafikanter inte ändrats. Det är dock iögonfallande att man även om "radiobilsbeteende" inte förekommit kan se risken att ett sådant beteende kan utvecklas. Det kan bara tolkas så att de intervjuade känner en tendens inom sig att de blir latare med ISA och förlitar sig på systemet (se nästa hypotes "delegering av ansvar").

B3: Delegering av ansvar och generaliseringseffekter kan uppträda. Delegering av ansvar kunde t.ex. uppträda i den formen att man inte längre kollar hastighetsskyltar och istället fullständigt litar på ISA. Generaliseringseffekter kan uppträda i både positiv och negativ form: Positivt vore t.ex. att man börjar använda ISA även utanför testområdet. En negativ form av generalisering vore att man trycker gasen i botten överallt, vilket kan fungera bra på öppna, mer eller mindre raka sträckor, men mindre bra i korsningar och i andra situationer där man måste välja en hastighet under hastighetsgränsen. Båda typerna av effekter nämndes av de intervjuade. En viss tendens att man litar på ISA och inte längre kollar hastighetsskyltarna fanns, och en tendens till "radiobilsbeteende" nämndes också (se ovan). Det fanns också generaliseringseffekter, dock med tydligt positivt inslag: Det påstås av en del att man kör med manuellt inställd ISA även utanför områden där ISA fungerar automatiskt.

B4: Kompensatoriskt beteende inom tätorten kan förväntas i form av sämre regelefterlevnad (färre stopp vid stopplikt, större andel rödkörande)

Enligt de intervjuade har regelefterlevnaden förbättrats, framförallt beträffande hastighetsreglerna. En standardiserad fråga besvarades dock i den andan att det var "skönt att slippa ISA". Men detta refererar tydligen till tekniska problem med ISA och inte till ISA som princip, eftersom den allmänna bedömningen av ISA som princip i samband med flera frågor är mycket positiv.

B5: Kompensatoriskt beteende på vägar utanför området med automatisk hastighetsbegränsning kan förväntas i form av högre hastigheter

De flesta påstår att hastighetsbeteendet utanför ISA-området i Lund inte har ändrat sig, en hastighetsökning har enligt de intervjuade inte förekommit, snarare tvärtom.

B6: Vid långtidsanvändning och mera erfarenhet av ISA inser man att det inte är möjligt att vinna tid i trafiken och börjar planera sin tidsanvändning bättre. Vilket kommer att medverka till att tendensen till kompensatoriskt beteende reduceras

Resultaten från djupintervjun verkar bekräfta detta; åtminstone finns hos våra intervjuade den insikten att det är meningslöst att försöka ta igen förlorad tid.

7.1.3 Trygghet

Tr1: Den upplevda säkerheten (tryggheten) kommer att förbättras genom ISA. Konsekvensen kunde vara att man blir lugnare och mindre stressad, med positiva följder för ens egen livskvalité.

Det är svårt att säga om de intervjuade **känner sig tryggare själva**. Många påstår att deras körstil har blivit lugnare, men när de skulle gradera om att köra med ISA kändes tryggt, kom ett genomsnittligt

värde mellan "trygg" och "otrygg" fram, och gentemot tidigare undersökningar upplevdes det att köra med ISA mindre tryggt, vilket enligt vår tolkning har att göra med de tekniska problem med ISA-systemet. Sammantaget är vår diagnos att ISA har potentialen att öka förarens trygghet.

7.1.4 Framkomlighet

F1: Framkomligheten försämras, eller åtminstone uppfattar bilförare det så. Det kunde leda till att man känner behov att försöka "ta igen" tid vid tillfällen där ISA tillåter det, med logiska negativa konsekvenser i låghastighetssituationer, vilket redan nämnts i samband med andra hypoteser ovan. Problem med framkomligheten nämns mest i samband med andra trafikanter och tekniska problem; om man "inte kommer iväg" p.g.a. ISA och trafikanter bakom en blir otåliga upplevs det som mindre angenämt. Att man oberoende av andras närvaro "förlorar tid" genom att ISA är på beklagas däremot knappast.

7.1.5 Trafiksäkerhet

TS1: I ett system där de flesta eller alla bilar är utrustade med ISA kommer trafiken att generellt bli långsammare

Flera av de intervjuade förväntar sig i stort sätt att situationen kommer att bli så som hypotesen ponerar. Enligt de flesta behövs hastighetskontrollerande åtgärder och också ISA betraktas som meningsfullt.

60% av de tillfrågade vill ha ISA som en obligatorisk åtgärd för alla, och i Lund vill fler personer än vid något tidigare tillfälle att ISA ska implementeras överallt (46% "mest i tätort" och 38% "överallt"). Många understryker att "vissa förartyper" behöver ISA (85%).

7.1.6 Miljö

TM1: I ett system där de flesta eller alla bilar är utrustade med ISA kommer trafiken att "lugna ner sig", vilket leder till att drivmedelsförbrukning, avgasutsläpp och buller minskar

De intervjuades svar kan tolkas så att de betraktar beteendeförändringar som leder till mindre drivmedelsförbrukning, avgasutsläpp och buller som sannolika. Antaganden om en "lugnare körstil" och liknande indikerar det.

7.1.7 Teknik

T1: Bilen fungerar som vanligt när HA-n inte ingriper

Det har tydligen inte lyckats helt att åstadkomma en sådan smidig funktion. De intervjuades svar indikerar att hypotesen inte stämmer med verkligheten.

T2: Utrustningen krånglar inte

Situationen är liknande som vid hypotes T1 – utrustningen fungerade inte perfekt i alla biltyper vilket gjorde att många deltagare i försöket inte var nöjda med funktionaliteten hos ISA-systemet.

T3: Växling av föreskriven hastighetsgräns vid passage av hastighetsskylt sker på acceptabelt ställe
Det förekom några klagomål att "kartan inte stämde". Experimentet visade dock att det går säkert bra att implementera ett GPS-baserat ISA-system rent tekniskt.

7.2 Jämförelse av djupintervjuerna i Lund och Eslöv

En signifikant mindre förbättring av attityden till hastighetsreglerna efter ISA-användning har signalerats i Lund, jämfört med Eslöv. Attityden till ISA-körning har inte förbättrats alls i Lund enligt intervjuaren. Processen stördes signifikant av tekniska brister. Samma sak gäller beredskapen att betala för en utrustning typ ISA. I LundaISA-försöket har denna beredskap enligt spontana kommentarer av de intervjuade inskränkts p.g.a. tekniska brister (se fråga 4).

Bedömningen av utrustningen är signifikant sämre i Lund än i Eslöv. Funktionaliteten måste definitivt förbättras. Man var i Lund också mindre säker på att utrustningen fungerar bra i samband med daglig användning. Den behövde kollas mycket mer än utrustningen i Eslöv.

Trots det tycker tre fjärdedelar av de intervjuade i Lund, och därmed signifikant fler än i Eslöv, att ISA har fördelar för dem personligen. Nästan alla som intervjuades i samband med LundaISA-försöket vill nämligen principiellt hålla sig till hastighetsgränsen (96%), jämfört med bara 41% i Eslöv.

De intervjuade försöksdeltagarna i Lund är mycket mindre intresserade av att testa sin egen hastighetmätare än försökspersonerna i Eslöv.

Mycket fler av de intervjuade i Lund förespråkar ett obligatoriskt ISA-system, eller ett frivilligt system med obligatoriska inslag för vissa personer/grupper. I Lund är det också fler som vill ha ISA-systemet överallt (38% jämfört med 9% i Eslöv) i tillägg till de som vill ha det framförallt i tätort (46% jämfört med 86% i Eslöv). Dessutom understryker de intervjuade i Lund mycket tydligare att ISA kan ha speciellt värde för vissa förartyper.

I Lund betonas det starkare att förarna ytterst är ansvariga för den aktuella hastighetsanpassningen i trafiken, samtidigt som 100% (!!) säger att hastighetspåverkande åtgärder behövs.

Signifikant färre personer i Lund än i Eslöv betonar att de har lätt att följa rytmen (63% jämfört med 91% i Eslöv), samtidigt som resten i Lund påstår att de har lätt om rytmen "ej är för hög".

Jämfört med Eslöv är det signifikant färre av de intervjuade personerna i Lund som säger att deras körbeteende har blivit saktare och lugnare; men det är trots allt 50% i Lund som påstår detta. I Eslöv var det 36% som sade detta, och det kom i tillägg 41% som sade att beteendet hade förändrats på stan. Bara 23% i Eslöv sade att beteendet inte hade ändrats (i Lund: 50%).

Båda stickproven i Lund och i Eslöv är överens om att det inte är något problem med tidsförluster i samband med utrustningen. I Eslöv ges dock signifikant oftare kommentaren att "det är meningslöst att försöka ta igen tid".

Sammanlagt kan man säga att alla resultat pekar på att acceptansen av utrustningen som princip är lika bra eller ännu bättre i Lund än den var i Eslöv, men att de intervjuade försökspersonerna hade svårt att abstrahera principen från de faktiska tekniska störningar och bristfälligheter som förekom i LundaISA-försöket.

8 SLUTSATSER

Uppläggningsen av slutsatserna följer den mallen som användes i rapporten om djupintervjuerna (se Risser et al. 1999).

1. Den aspekt som kritiserades mest var att ISA inte fungerade bra. Vill man jobba vidare med ISA, och vill man att acceptansen ska fortsätta att öka, måste man se till att ISA förbättras tekniskt sett.
2. Det finns enligt många av de intervjuade ingen bättre lösning för att tackla hastighetsproblematiken än att implementera ISA. I tillägg kunde man göra några andra saker. Slutsatsen är att man bör fortsätta att jobba med ISA: Forskning ska drivas vidare, och implementeringsfrågorna måste tacklas. Först och främst måste dock de tekniska problemen lösas.
3. Folk är positivt inställda till ISA redan nu trots alla svårigheter som fortfarande finns. Under förutsättning att de tekniska problemen kan lösas har en framtida implementering av ett obligatoriskt ISA-system potentialen att lösa upp en stor del av motståndet mot ISA. Den kommer att accepteras utan större problem: Fenomen som har att göra med "olika hastighetsbegränsningar" idag kommer att försvinna, samtidigt som funktionaliteten utan tvivel kommer att förbättras avsevärt.
4. ISA skapar inga nya säkerhetsproblem, förutom i samband med tekniska bristfälligheter som t.ex. plötsligt motorstopp, som förekom under försöket. Trots dessa bristfälligheter bedömdes ISA som den mest effektiva hastighetspåverkande åtgärden av den klara majoriteten av de intervjuade.
5. Två tredjedelar av de intervjuade personerna i Lund kan tänka sig att ha ett ISA-system implementerat i sin bil, mer än 60% av de tillfrågade skulle satsa på implementeringen av ett obligatoriskt ISA-system.
6. Det sägs av ca. 50% att hela körsättet blir saktare och lugnare. Ca. 20% lade till att de satte på ISA manuellt i områden där det automatiska ISA-systemet inte fungerade. Det tyder på att det finns en potential för en beteendegeneralisering i positiv mening.
7. Tidsbudgetering skapar inga problem enligt 92% av de tillfrågade. Det faktum att det anses finnas en risk till ett radiobilsbeteende kan antagligen kopplas till trycket som känns från andra trafikanter. Flera personer sade ju att de haft känslan att de hindrade andra trafikanter från att komma vidare ("det finns en risk för att bli påkörd bakifrån"). I LundaISA försöket var det dock en ny vinkling att man "plötsligt" blev till hinder p.g.a. tekniska bristfälligheter. Utgående från denna premiss kunde man dra slutsatsen att gasen-i-botten-beteende ("radiobilsbeteende") inte kommer att finnas i någon större utsträckning i ett system där alla har ISA, och där utrustningen fungerar på ett tillfredställande sätt.
8. Bilindustrin och kommunerna anses vara de huvudansvariga för införandet av ISA. Trots att en majoritet tycker att det är framförallt föraren som är ansvarig för hastighetsvalet, så tycker 100% av de intervjuade i Lund att hastighetspåverkande åtgärder behövs. Även om vårt stickprov inte är representativt kan dessa resultat användas för att formulera hypotesen att en större del av befolkningen förväntar sig en implementering av ett ISA-system, eller åtminstone accepterar åtgärder i stil med ISA.

REFERENSER

Almqvist, S., Hydén, C., Risser, R., (1991) Hastighetsbegränsare i bil. Effekter på förarens beteende och interaktion. Lunds Universitet, Lund.

Almqvist, S., Nygård, M. (1997) Dynamisk hastighetsanpassning – Demonstrationsförsök med automatisk hastighetsreglering i tätort. Bulletin 154. Lunds Universitet, Lund.

Hydén, C. Almqvist, S. (1987) Förarbestämt förhandsval av fordonets maximihastighet. Litteraturoversikt och problemanalys. Lunds Universitet, Lund.

Persson, H., Towliat, M., Almqvist, S., Risser, R., Magdeburg, M. (1993) Hastighetsbegränsare i bil. Fältstudie av hastigheter, beteenden, konflikter och förarkommentarer vid körning i tätort. Lunds Universitet, Lund.

Risser, R., Almqvist, S., Ericsson, M. (1999) Fördjupade analyser av acceptansfrågor kring dynamisk hastighetsanpassning. Bulletin 174. Lunds Universitet, Lund.

Praschl M., Scholl-Kuhn Ch. & Risser R. (1994) Gute Vorsätze und Realität. Die Diskrepanz zwischen Wissen und Handeln am Beispiel der Verkehrsmittelwahl, Studie im Auftrag des BM Umwelt, Jugend und Familie, FACTUM, Wien.

Risser, R. & Lehner, U. 1998, Acceptability of Speeds And Speed Limits to Drivers and Pedestrians/Cyclists. MASTER Deliverable 6 (report 2.2.2), DGVII Brussels

Åberg L. & Rimmö P.A. 1998, Dimensions of aberrant driver behaviour. *Ergonomics*, 41, 39-56. 662

Ajzen, I. (1988). Attitudes, personality, and behaviour. Open University Press, Milton Keynes.

Várhelyi, A. (1995) Bilförarens inställning till hastigheter, hastighetsgränser och hastighetsanpassningssystem - en enkät studie. Lunds Universitet, Lund.

Várhelyi, A., Mäkinen, T. (1998) Evaluation of in-car speed limiters – Field study. Working Paper R 3.2.2 in the EU-project – MASTER.

Várhelyi, A., Hydén, C., Hjalmdahl, M., Draskóczy, M., Risser, R., Almqvist, S. (2002) Effekterna av aktiv gaspedal i tätort. Sammanfattande rapport. Lunds Universitet, Lund.

BILAGA 1 – SVARSFREKVENNS PÅ FRÅGORNA

	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Fråga 1: Var du positiv eller negativ innan ISA-användning?				
Positiv	16	62	13	59
Negativ	0	0	3	14
Neutral	7	27	2	9
Annat	3	11	4	18
	26	100	22	100
Fråga 2: Hur står sig de synpunkter du hade i din tidigare intervju när du inte hade kört ISA? Har du ändrat din åsikt/attityd?	n	%	n	%
samma attityd	15	58	9	41
mer positiv än tidigare	3	11	8	36
idag mer tveksam	7	27	4	18
annat	1	4	1	5
	26	100	22	100
Fråga 3: Har ISA-körning ändrat din attityd till hastighetsreglerna?	n	%	n	%
Nej	17	65	8	36
Ja, förbättrad den	9	35	14	64
	26	100	22	100
Fråga 4: Har ISA-körning ändrat din attityd till ISA?	n	%	n	%
Nej	9	35	6	27
Ja, förbättrat den	1	4	8	36
Delvis förbättrat (i vissa områden, under vissa omständigheter, etc.)	0	0	6	27
Stördes av tekniska brister	12	46	2	9
Ja, mer skeptisk	4	15	0	0
	26	100	22	100
Fråga 5: Skulle du kunna tänka dig köpa en ISA-utrustning? Hur mycket vore du beredd att betala i så fall?	n	%	n	%
max. 5000 sek	4	17	3	14
1000 - 2500 sek	3	12	12	54
mindre än 1000 sek	3	12	2	9
Om tekniken förbättrades	6	24	3	14
Nej	9	35	2	9
	26	100	22	100
Fråga 6: Är du mera medveten om trafiksäkerhet nu än innan du använde ISA?	n	%	n	%
Nej	18	69	11	50
Ja, en del	5	19	8	36
Något	2	8	2	9
Annat	1	4	1	5
	26	100	22	100
Fråga 7: Vad tycker du om att samhället satsar en hel del pengar på forskning kring ISA?	n	%	n	%
Bra	26	100	19	86
man borde använda pengar till annat	0	0	2	9
Annat	0	0	1	5
	26	100	22	100

	Lund		Eslöv	
Fråga 8: Hur upplevde du ISA i Lunda ISA-försöket? Som informationssystem eller som tvingande?	n	%	n	%
Som info	12	46	8	36
Både och	9	35	9	41
Tvång	5	19	3	14
Annat	0	0	2	9
	26	100	22	100
Fråga 10: Vilken åsikt har du om användning av en obligatorisk ISA i tätort?	n	%	n	%
Positiv	21	81	17	77
tämligen negativt	5	19	2	9
Annat	0	0	3	14
	26	100	22	100
Fråga 11: Fungerar ISA:n bra överallt? Hur är det i kurvor, i tätort/på stan, utanför stan?	n	%	n	%
Bra i stort sett överallt	7	27	6	27
Bra förutom vissa tekniska problem	9	35	12	55
Systemet bristfälligt	10	38	4	18
	26	100	22	100
Fråga 12: Litar du på ISA:n, på utrustningen?	n	%	n	%
Ja	17	65	16	73
Med vissa inskränkningar	8	31	2	9
Nej	1	4	4	18
	26	100	22	100
Fråga 13: Fungerar gaspedalen bra?	n	%	n	%
Ja	3	11	11	50
med vissa inskränkningar	15	58	5	23
nej, några bekymmer	8	31	6	27
	26	100	22	100
Fråga 14: Vilka synpunkter har du på funktionen ”feed- backen”? Borde den förändras? I så fall, hur?	n	%	n	%
bra, förändras ej	4	16	5	23
inte så bra, borde styras på ett annat sätt	18	72	8	36
vet ej, inga synpunkter	3	12	3	14
annat, förslag	0	0	6	27
	25	100	22	100
Fråga 15: Behöver man kolla om ISA:n fungerar?	N	%	n	%
nej, funkar	11	42	20	91
ja, jag gjorde det	12	46	2	9
System i bilen behöver alltid kontrolleras	3	12	0	0
	26	100	22	100
Fråga 16 (a): Tycker du att ISA:n har nackdelar för dig personligen? Vilka?	n	%	n	%
Nej (förutom lite tekniska problem)	12	46	13	59
ja delvis (i början, vissa ställen)	7	27	3	14
ja, i många avseenden	7	27	6	27
	26	100	22	100
Fråga 16 (b): Tycker du att ISA:n har fördelar för dig personligen? Vilka?	n	%	n	%
Nej	7	27	13	59
Ja	19	73	9	41
	26	100	22	100

	Lund		Eslöv	
Fråga 17: Fanns/finns det problem med tidsbudgetering? Kommer man fram i tid?	n	%	n	%
nej, inga problem	23	88	15	68
bara subjektivt problem	1	4	6	27
Ja	2	8	1	5
	26	100	22	100
Fråga 18: Upplever du någonsin fartglädje? När?	n	%	n	%
Nej	11	46	9	41
Ja, på vissa sträckan, under vissa omständigheter	13	54	13	59
	24	100	22	100
Fråga 19: Vill du vanligtvis hålla hastighetsgränsen/inte åka för fort (dvs. anpassa hastighet till situationen)? Varför? (För att vara laglydig, inte riskera att raka ut för kontroll, flyta med strömmen, följa med rytmen, etc.)	n	%	n	%
Ja	24	96	9	41
Nej, vill anpassa till situationen	1	4	13	59
	25	100	22	100

Fråga 20 Hur upplevde du att köra med ISA:n?

	ja=1	ibland/delvis=2	nej=3
Var det roligt?	ja	ibland/delvis	nej
Var det stressande	ja	ibland/delvis	nej
Var det bekvämt	ja	ibland/delvis	nej
Var det tvingande	ja	ibland/delvis	nej
Var det befriande	ja	ibland/delvis	nej
Var det störande	ja	ibland/delvis	nej
Var det tryggt	ja	ibland/delvis	nej
Var det skönt	ja	ibland/delvis	nej

Lund		Eslöv	
Medel	Standav.	Medel	Standav.
2,2	0,7	1.6	0.9
2,6	0,7	2.5	0.6
1,8	0,8	1.2	0.6
2,2	0,8	2.1	1.0
2,4	0,7	1.9	0.9
1,9	0,7	2.5	0.7
1,9	0,7	1.5	0.7
2,3	0,8	1.9	0.8

Fråga 21 Var det svårt (att köra med ISA)

	ja=1	ibland/delvis=2	nej=3
P.g.a. de som åker fortare	ja	ibland/delvis	nej
Man kan inte köra om	ja	ibland/delvis	nej

Lund		Eslöv	
Medel	Standav.	Medel	Standav.
2,5	0,7	2.5	0.8
2,5	0,7	2.1	1.0

Fråga 22 Hur upplevde du att sluta köra med ISA?

				Lund		Eslöv	
				Medel	Standav.	Medel	Standav.
	ja=1	ibland/delvis=2	nej=3				
Var det roligt?	ja	ibland/delvis	nej	1,8	0,9	2.8	0.6
Var det stressande	ja	ibland/delvis	nej	3,0	0,0	2.9	0.3
Var det bekvämt	ja	ibland/delvis	nej	1,7	0,8	2.6	0.7
Vad det tvingande	ja	ibland/delvis	nej	2,9	0,2		
Var det befriande	ja	ibland/delvis	nej	1,7	0,8	2.4	0.7
Var det störande	ja	ibland/delvis	nej	2,9	0,2	2.9	0.3
Var det tryggt	ja	ibland/delvis	nej	2,6	0,7	3.0	0.0
Var det skönt	ja	ibland/delvis	nej	1,6	0,8	2.5	0.9

Fråga 23 Saknar du den?

				Lund		Eslöv	
				Medel	Standav.	Medel	Standav.
	ja=1	delvis=2	nej=3				
Saknar du den?	ja	delvis	nej	2,4	0,8	2.0	0.8

Fråga 24 Skulle du gilla andra åtgärder bättre än ISA-pedalen, som t ex.

				Lund		Eslöv	
				Medel	Standav.	Medel	Standav.
	ja=1	ibland/delvis=2	nej=3				
Polisövervakning	ja	ingen skillnad	nej	2,4	0,8	2.8	0.5
Fartkollare	ja	ibland/delvis	nej	2,4	0,9	2.1	0.9
Gupp	ja	ibland/delvis	nej	2,4	0,8	2.6	0.7
Övervakningskameror	ja	ibland/delvis	nej	2,6	0,7	2.9	0.2

	Lund		Eslöv	
Fråga 25: Vet du om din hastighetsmätare visar rätt? Hur mycket avviker den från riktig mätning?	n	%	n	%
vet att den visar fel	16	62	12	55
ja, visar rätt	2	8	4	18
Förmodar det	4	15	3	14
vet ej	4	15	3	14
	26	100	22	100
Fråga 26: Har du någonsin testat din hastighetsmätare? Tycker du att det vore intressant att testa den?	n	%	n	%
Nej, inte heller intresserad	9	35	0	0
Nej men det vore intressant	6	22	14	64
Ja	2	8	8	36
Jämförde med ISA	9	35	0	0
	26	100	26	100
Fråga 27: Vet du hur fort din bil går?	n	%	n	%
Nej	19	73	11	50
vet ej exakt, kanske X km/h	5	19	7	32
ja, X km/h	2	8	4	18
	26	100	22	100
Fråga 29: Vad har du för synpunkter på obligatorisk contra frivilligt (olika varianter) HB? (Tvång, frihet, mm)	n	%	n	%
Frivilligt med vissa undantag (vissa personer, vissa situationer), men används kanske inte	10	40	8	36
Obligatorisk för vissa, under vissa omständigheter	0	0	7	32
om, så obligatorisk	15	60	7	32
	25	100	22	100

	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Fråga 31: I vilken införandeutveckling skulle den bli obligatorisk i så fall? (Tätort, eller även utanför)				
Mest i tätort	12	46	19	86
Överallt	10	38	2	9
Övrigt	1	4	0	0
Inga kommentarer	3	12	1	5
	26	100	26	100
Fråga 32: Vore en dynamisk ISA vid halka eller dimma fördelaktig?	n	%	n	%
Ja	17	66	16	73
vet ej, tveksam	4	15	4	18
Nej	5	19	2	9
	26	100	22	100
Fråga 33: Var har ISA dom bästa effekterna? Vad tror du?	n	%	n	%
i tätort	13	50	10	46
vid vissa ställen (skolor, tätbebyggt område, etc.)	11	42	6	27
även vissa bitar utanför tätort	2	8	6	27
	26	100	22	100
Fråga 34: Kan ISA:n vara olika bra för olika förare?	n	%	n	%
Samma	3	11	2	9
olika av olika anledningar	0	0	10	45
olika för vissa förartyper	22	85	8	36
ingen åsikt	1	4	1	5
olika p.g.a. funktionen	0	0	1	5
	26	100	22	100
Fråga 35: Hur bra är ISA:n jämfört med andra trafiksäkerhetsåtgärder? Vad skulle man göra i stället/innan ISA?	n	%	n	%
Vet ej	7	27	1	5
ISA bäst, enda som hjälper	10	38	9	41
Bra men andra åtgärder i tillägg	6	23	5	23
Helst andra åtgärder	3	12	7	31
	26	100	22	100
Fråga 37: Vem skall vara ansvarig för införande?	n	%	n	%
VV	9	35	14	64
Bilindustrin	14	54	11	50
Regering	12	46	9	41
Kommuner	0	0	4	18
Ej kommun	0	0	2	9
EU	0	0	2	9
Ej EU	0	0	1	5
Landsting	0	0	1	5
Ej förare	0	0	1	5
Institutionen	0	0	1	5
Alla parter	4	15	1	5
Andra kombinationer	4	15	0	0

	Lund		Eslöv	
	n	%	n	%
Fråga 38: Vem skall ha ansvaret för hastighetsanpassningen: föraren, eller de systemansvariga?				
Förarna	24	92	12	55
Förarna (med yttersta ansvaret) och systemansvariga	2	8	63	27
Systemansvariga	0	0	3	14
Alla	0	0	1	5
	26	100	22	100
Fråga 39: Behövs ISA överhuvud taget?	n	%	n	%
Ja	20	77	16	73
i vissa fall, i vissa situationer	4	15	5	23
skulle ej behövas	2	8	1	5
	26	100	22	100
Fråga 40: Är ISA bra för trafiksäkerheten?	n	%	n	%
Ja	23	88	17	77
mest bra	2	8	4	18
Nej	0	0	1	5
Varken eller	1	4	0	0
	26	100	22	100
Fråga 41: Tycker du att ISA:n har nackdelar för trafiksäkerheten? Vilka:	n	%	n	%
Nej	6	23	5	23
möjligtvis i bestämda fall	6	23	11	50
ja, finns klara fall	10	39	4	18
Inte bra om den fungerar dåligt	4	15		
Positiv om den fungerar bra			2	9
	26	100	22	100
Fråga 42: Behövs hastighetspåverkande åtgärder överhuvud taget?	n	%	n	%
Ja	26	100	18	82
ja, i en vissa mån	0		4	18
	26	100	22	100

Fråga 44: Känner du dig som

	ja=1	så där=2	nej=3
säker bilist	ja	så där	nej
bra bilist	ja	så där	nej
trygg bilist	ja	så där	nej
rutinerad bilist?	ja	så där	nej

Lund		Eslöv	
Medel	Standav.	Medel	Standav.
1,3	0,6	1,2	0,5
1,3	0,5	1,2	0,4
1,2	0,4	1,2	0,5
1,3	0,6	1,1	0,3

	Lund		Eslöv	
Fråga 45: Vad tycker din fru/din man om din körstil?	N	%	n	
Bra	14	54	6	27
klagar inte, inga kommentarer	5	19	8	36
klagar ibland (mest för sakta)	3	12	7	32
Annat	4	15	1	5
	26	100	22	100
Fråga 46: Vad tycker dina barn om din körstil?	n	%	n	%
aldrig klagat, ej kommenterat	8	31	7	32
vissa kommentarer, dels för långsamt, dels för fort	3	11	7	32
nöjda, bra	7	27	3	14
inga barn, för små	8	31	5	22
	26	100	22	100
Fråga 47: Har du blivit av med körkort någon gång?	n	%	n	%
Nej	26	100	20	91
En gång			1	5
En gång nära			1	5
	26	100	22	100
Fråga 48: Har du generellt problem med att respektera hastighetsbegränsningen?	n	%	n	%
Nej	22	85	15	68
Ibland, vissa ställen	3	11	4	18
ja, riksvägar, motorvägar	1	4	3	14
	26	100	22	100
Fråga 49: Har du lätt att följa rytmen?	n	%	n	%
Ja	16	62	20	91
ja, om ej för fort	10	38	2	9
	26	100	22	100
Fråga 50: Har du betalat böter någon gång?	n	%	n	%
Nej	2	8	5	23
bara parkering	11	42	6	27
fortkörning & annat	13	50	11	50
	26	100	22	100
Fråga 51: Har ISA:n på något sätt ändrat ditt beteende (har du ändrat ditt beteende med ISA)?	n	%	n	%
Nej	13	50	5	23
Ja, saktare, lugnare	13	50	8	36
Ja, på stan	0	0	9	41
	26	100	22	100
Fråga 53: Har du blivit bättre eller sämre bilförare genom ISA-användning?	n	%	n	%
ingen skillnad	14	54	8	36
bättre	11	42	13	59
vet ej	1	4	1	5
	26	100	22	100

Fråga 54: Kör du säkrare nu efter ISA-användning?	n	%	n	%
Samma	14	54	10	45
lite lugnare, lite säkrare	10	38	8	36
ja, i tätort	1	4	3	14
vet ej	1	4	1	5
	26	100	22	100
Fråga 55: Har samspel med andra trafikanter ändrat sig? Hur har det ändrat sig?	n	%	n	%
Samma	20	80	18	81
Sämre	3	12	1	5
Vet ej	0	0	1	5
Lite bättre	2	8	2	9
	25	100	22	100
Fråga 56: Om ditt körsätt har ändrats genom ISA-användning: Är förändringarna kvar?	n	%	n	%
ja, sitter kvar	8	89	8	36
Delvis	0	0	5	23
tänker mer på h	0	0	5	23
Nej	0	0	3	13
Annat	1	11	1	5
	9	100	22	100
Fråga 58: Vilka mer eller mindre oväntade och oönskade beteendeförändringar fanns?	n	%	n	%
Nej	21	81	16	73
Lite anpassning/planering behövdes	2	8	4	18
Beteendepåverkan	3	11	2	9
	26	100	22	100
Fråga 59: Vad tycker du om risken att ISA leder till radiobilsbeteende?	n	%	n	%
Nej	10	39	10	45
Kan finnas en risk	5	19	6	27
Ja risken finns klart	11	42	4	19
Sämre hastighetsanpassning			2	9
	26	100	22	100
Fråga 60: Har det uppstått några nya faror genom användning av ISA?	n	%	n	%
Nej	11	42	11	50
nej, om den fungerar	3	12	2	9
vissa situationer svarare	12	46	8	36
Annat	0	0	1	5
	26	100	22	100
Fråga 61: Är det problem med att det inte finns någon möjlighet att ta igen tid?	n	%	n	%
Nej	24	92	9	41
Nej, meningslöst	0	0	12	55
Ibland	2	8	1	5
	26	100	22	100
Fråga 62: Körde du fortare utanför tätort med ISA? Hur är det nu?	n	%	n	%
Nej, ingen skillnad	20	77	13	59
Nej, tvärtom, fortfarande lite bättre	1	4	3	14
Kopplade i även där	2	8	4	18
Annat	3	11	2	9
	26	100	22	100

