

Lundabornas inställning till trafiksäkerhet, hastighet och hastighetsanpassning

Resultat från enkätundersökningar före och efter ISA-
försöket i Lund

Delrapport 1 LundaISA

Magda Draskóczy
Magnus Hjalmdahl

2002



Lunds Tekniska Högskola
Institutionen för Teknik och samhälle
Avdelning Trafikteknik

Magda Draskóczy
Magnus Hjalmdahl

Lundabornas inställning till trafiksäkerhet, hastighet och hastighetsanpassning

Resultat från enkätundersökningar före och efter ISA-försöket i Lund

Delrapport 1 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	5
SUMMARY	6
1 BAKGRUND	7
2 SYFTE	8
3 METOD OCH GENOMFÖRANDE	8
4 RESULTAT	11
4.1 Respondenternas bakgrundsdata	11
4.2 Vad är viktigt i trafiken i tätort och på landsväg?	13
4.3 Vad ska samhället satsa resurser på?	14
4.4 Inställning till hastighetsgränser	15
4.5 Tidigare trafikförseelser och uppfattning av hastighet	17
4.6 Attityder till hastigheter	18
4.7 Inställning till hastighet och hastighetsanpassning	20
4.8 Efterlevnad av regler som bilist	24
4.9 Efterlevnad av regler som gång och cykeltrafikanter	27
4.10 Vad orsakar olyckor?	27
4.11 Var är risken för olyckor störst?	30
4.12 Åtgärder för att öka trafiksäkerheten	30
4.13 Erfarenheter och åsikter om ISA-system	33
5 DISKUSSION, SLUTSATSER	41
REFERENSER	43
BILAGA 1 FRÅGEFORMULÄR FÖR NOLLMÄTNINGEN	44
BILAGA 2 FRÅGEFORMULÄR FÖR SLUTMÄTNINGEN	57

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”. Före installationen och efter avinstallationen av ISA genomfördes två enkätundersökningar (Nollmätning och Slutmätning) bland kommuninnevånarna i Lund. Syftet med enkätundersökningarna var att fastlägga olika trafikantgruppers normalattityd, att känna till olika trafikgruppers attityd till olika ISA-system, att se om det sker någon förändring hos allmänheten som kan hänföras till ISA-försöket, och att kunna kategorisera utvalda försökspersoner samt personer som avböjer att delta i försöket.

Både Nollmätningens och Slutmätningens resultat visar att det finns ett stort intresse för trafiksäkerhet bland invånarna i Lunds kommun. Lundaborna anser som regel att det finns ett samband mellan hastighet och olycksrisk. De flesta anser att de hastighetsgränser vi har idag är lagom med några mindre avvikelser. 30 km/h i tätort anses ofta vara något för lågt medan 70 km/h anses vara något för högt, och 70 km/h på landsväg anses ofta vara för lågt medan 110 km/h anses vara för högt. Det har visat sig att olika grupper har olika åsikter vad gäller trafik och trafiksäkerhet. De grupper som framförallt skiljer sig åt är kvinnor och män, olika åldersgrupper, samt personer som har olika årlig körsträcka.

Det finns ingen signifikant skillnad mellan Nollmätningen och Slutmätningen beträffande inställningen till hastighetsgränser, attityd till hastighet och olycksrisk, bedömningen av olika faktorernas bidrag till olyckor, osv. Resultaten visar att respondenterna anser att det är lättast att hålla hastighetsgränsen vid skolor och dagis, både vid 30 km/h och 50 km/h. I övrigt gäller att ju högre hastighetsgränsen är desto lättare är det att hålla den, både i tätort och på landsväg.

Respondenterna i Slutmätningen ansåg att alla kategorier av ISA-system är medeleffektivt. Fartkollare bedömdes vara något mer effektivt än aktiv gaspedal, och alla system bedömdes vara mer effektiva i tätortstrafik än i landsvägstrafik. Generellt sett bedömde kvinnor, de som har låg årlig körsträcka och icke-bilister ISA som mer effektivt. Respondenterna var i genomsnitt måttligt intresserade av att skaffa ett ISA-system. Där fanns ingen stor skillnad mellan de olika systemen i respondenternas betalningsvilja.

Respondenterna som inte hört/läst om ISA-system bedömde dem som effektivare än de som hört/läst om ISA. Bara aktiv gaspedal med motstånd, systemet som testats i Lund, bedömdes vara effektivare av dem som har hört/läst om det. Likadant, de som inte hört/läst om ISA-system tidigare visade större intresse av att skaffa ett ISA-system. Förklaringen för dessa resultat kan vara att de som läser eller lyssnar på trafikrelaterad information - bilister, män, de som har hög årlig körsträcka, osv. - är mindre benägna att skaffa ISA, eftersom de tror att de inte behöver det. Men trots detta måste man ställa sig frågan om riktning och kvalitet av informationen om ISA i tidningar och i radio.

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. Before the installation and after the dismantling of the ISA system two questionnaire surveys were carried out among the inhabitants of Lund. The aim of the survey was to get to know the normal attitude of different road user groups, their attitude towards different ISA systems, to see if the ISA experiment causes some change in those attitudes, and to build a reference frame in which persons who take part in the ISA experiment and those who refuse to take part can be placed.

Both the before and the after study indicated that inhabitants in Lund are much interested in traffic safety. People in general think that there is connection between vehicle speeds and traffic safety. Most of them think that the present speed limits are just right, with some small deviances. In urban areas 30 km/h seems to be often too low, and 70 km/h too high, while in rural areas 70 km/h is often felt to be too low and 110 km/h too high. The results of the survey have indicated that different groups have somewhat different opinion on traffic and traffic safety. The groups whose opinion differs most are men and women, different age groups, and those whose yearly driving distance is different.

No significant difference could be found between the before and after survey as far as attitudes to speed limits, the relationship between speed and accident risk, different factors' contribution to accidents, etc. are concerned. The results of the survey have shown that it is easiest to keep both 30 km/h and 50 km/h speed limit at schools. Generally, the higher the speed limit is the easier is to keep it, both in urban and rural areas.

The respondents stated that the efficiency of all categories of ISA systems are on a medium level. The warning systems has been thought to be more efficient than the active accelerator pedal, and all systems more efficient in urban than in rural traffic. The ISA systems have been thought to be more efficient by women, none-drivers and those who drive less than by men, car drivers and, those who drive much. People were generally moderately interested in buying an ISA system. There was no big difference between the different systems as far as willingness to pay for them is concerned.

All ISA systems both in urban and rural traffic have been thought to be more efficient by those who have not heard/read about ISA before. The only exception was the active accelerator pedal, the ISA system that has been tested in Lund. This system was thought to be more efficient by those who have heard/read about it. Similarly, those who have not heard/read about the ISA system before were more interested in buying an ISA system. These results can be explained by the fact that those who more often listen or read about traffic related topics - drivers, men, and those who drive much - are less ready to accept ISA because they do not think they need it. But still, the quality and direction of the information on ISA in mass media need to be questioned.

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 & Almqvist 1987; Almqvist et al. 1991; Persson et al. 1993; Várhelyi 1995; Almqvist & Nygård 1997; Risser et al. 1999; Várhelyi & Mäkinen 1998). Utvärderingen i Lund har haft följande syften:

- 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 (ett system med ”aktiv gaspedal” som inte går att trampa genom, d.v.s. utan kick-down funktion) som de tidigare projekten har varit inriktade på. Hypoteserna handlar dels om ett fullständigt utbyggt system och dels om ett delvis utbyggt system, d.v.s. ett ISA-system i blandtrafik.
- Att studera systemeffekterna av de ISA-fordon som kör i Lund.
- Att undersöka acceptansen av och betalningsviljan för det system som testas i Lund.
- Att kunna jämföra resultaten från Lund med resultaten från övriga försöksorter.

2 SYFTE

För att kunna bedöma effekterna av ett ISA-system är det viktigt att känna till olika trafikantgruppers inställning till hastighet och trafiksäkerhet.

Syftet med enkätundersökningarna före och efter ISA-försöket i Lund var: 1) att fastlägga olika trafikantgruppers (inte bara bilisters) ”normalattityd” 2) att känna till olika trafikantgruppers attityd till olika ISA-system 3) att se om det sker någon förändring hos publiken som kan hänföras till ISA-försöket, 4) att kunna kategorisera utvalda försökspersoner samt personer som avböjer att delta i försöket.

3 METOD OCH GENOMFÖRANDE

Under våren 1999 genomfördes en så kallad Nollmätning bland kommuninnevånarna i Lund. Detta för att undersöka allmänhetens attityd innan debatten om ISA startat i media. Under senhösten 2001 genomfördes en liknade undersökning, kallad Slutmätning, bland kommunivånarna i Lund. Resultatet från dessa undersökningar har använts för att kontrollera att eventuella attitydförändringar som fanns bland testförarna inte var generella attitydförändringar i samhället utan kunde härledas till deras deltagande i ISA-försöket.

Enkätformuläret i Nollmätningen bestod av sex delar där den första behandlade vad respondenten ansåg vara viktigt vid den egna resan och resor i allmänhet. Därefter följde ett avsnitt angående hastigheter och hastighetsgränser, följt av ett kapitel om efterlevnaden av trafikregler. Det fjärde kapitlet behandlade olyckor, dels respondenternas egna erfarenheter av olyckor och dels deras uppfattning om vad som orsakar olyckor och var det är störst risk att råka ut för en olycka. I kapitel fem presenterades ett antal alternativ för att höja trafiksäkerheten för de svarande som de skulle bedöma effektiviteten på. I det sista kapitlet ombads respondenterna lämna uppgifter om dem själva och deras hushåll (se formuläret i Bilaga 1).

Nollmätningen genomfördes som en postenkät. Den sändes ut till 750 personer i åldrarna 18-74 år, bosatta inom Lunds kommun. Urvalet gjordes slumpvis utifrån kommunregistret. Enkäten skickades ut andra veckan i mars 1999 och ett påminnelsebrev skickades ut tre veckor senare tillsammans med en ny enkät. Av de 750 utskickade enkäterna kom 15 tillbaka på grund av felaktig adress. I första omgången besvarade 367 personer enkäten (48,9 %) Efter påminnelse inkom ytterligare 102 svar (13,6 %) vilket ger en total svarsfrekvens på 469 (62,5 %).

I Nollmätningen är åldersgruppen 18-24 år något underrepresenterad med 56,7 % svarsfrekvens medan gruppen 66-74 år är något överrepresenterad med 68,2 % (se Figur 1). Vad gäller fördelningen mellan könen har 63,8 % av de tillfrågade kvinnorna svarat jämfört med 61,8 % för männen.

Könsfördelningen och åldersfördelningen bland respondenterna i Nollmätningen är representativ för populationen i Lunds kommun då 50 % av Lundaborna i åldern 18-74 år är män och av respondenterna är 49 % män. Medelåldern i svarsgruppen är 42 år och medelåldern för Lundaborna 18-74 år är 41 år (se Tabell 1). Totalt representerade urvalet 73,6 % av Lunds kommuns befolkning.

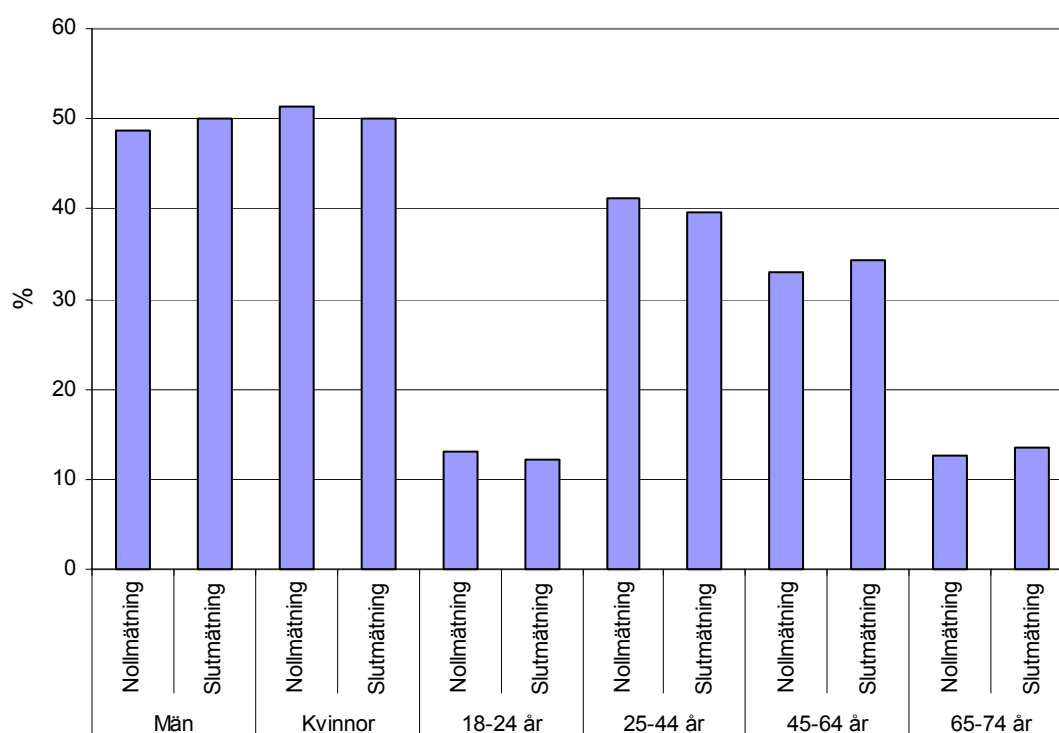
Tabell 1. Köns- och åldersfördelning bland respondenterna i Nollmätningen och Slutmätningen samt målpopulationen.

Grupp	Nollmätning		Slutmätning	
	Urvalsgrupp	Målpopulation	Urvalsgrupp	Målpopulation
Andel män	49 %	50 %	50	Uppgift saknas
Åldersgrupp				
18-24 år	12 %	17 %	12 %	12 %
25-44 år	42 %	43 %	42 %	40 %
45-64 år	33 %	31 %	33 %	34 %
65-74 år	14 %	8 %	14 %	14 %

Enkätformuläret i Slutmätningen var delvis detsamma som i förestudien, men behandlade också frågor om ISA-system, erfarenheter och bedömningar av ISA (se formuläret i Bilaga 2).

Slutmätningen genomfördes som en postenkät. Den sändes ut till 840 personer i åldrarna 18-74 år, bosatta inom Lunds kommun. Av de 840 tillfrågade var det 496 (59 %) som svarade och ligger som underlag för analysen. Anledningen till att antalet utskick var större i Slutmätningen än Nollmätningen berodde på att ett överuttag gjordes från adressregistret för att eventuella ISA-förare skulle plockas bort. Uttaget var på 850 personer och bland dessa fanns 10 testförare som togs bort och resten skickades iväg.

Köns- och åldersfördelningen bland respondenterna i Slutmätningen är representativ för populationen i Lunds kommun då 50 % både av Lundaborna och av respondenterna i åldern 18-74 år är män (se Tabell 1). Respondenternas kön- och åldersfördelning skiljer sig inte heller mellan de två undersökningarna (se Figur 1).



Figur 1. Fördelning av respondenterna i Nollmätningen och Slutmätningen med avseende på kön och ålder.

Skillnaderna mellan olika grupper har signifikanstestats på 95 % signifikansnivå med Chi² och ANOVA samt Fisher's Exakt test. Endast statistiskt signifikanta skillnader redovisas i rapporten. Svaren för ett antal olika grupper har testats och de grupper som genomgående har testats är:

- Kön: män och kvinnor
- Ålder: 18-24 år (ungdomar), 25-44 år (yngre medelålder), 46-64 år (medelålders/övrig medelålder) samt 65-74 år (pensionärer)
- Körsträcka: -499 mil/år, 500-999 mil/år, 1000-1499 mil/år, 1500-1999 mil/år, 2000-2499 mil/år, samt 2500 mil/år och över
- Trafikantgrupp: bilist (definierad som de som både har körkort och tillgång till bil) samt icke-bilist.

Ytterligare några grupper har testats för specifika frågor. Exempel på sådana grupper är: tidigare straffade / ej straffade för trafikförseelser och olycksdrabbade/ej olycksdrabbade.

Vissa respondenter har valt eller underlåtit att svara på en del frågor. Detta bortfall är dock av relativt liten storleksordning och påverkar inte resultaten nämnvärt.

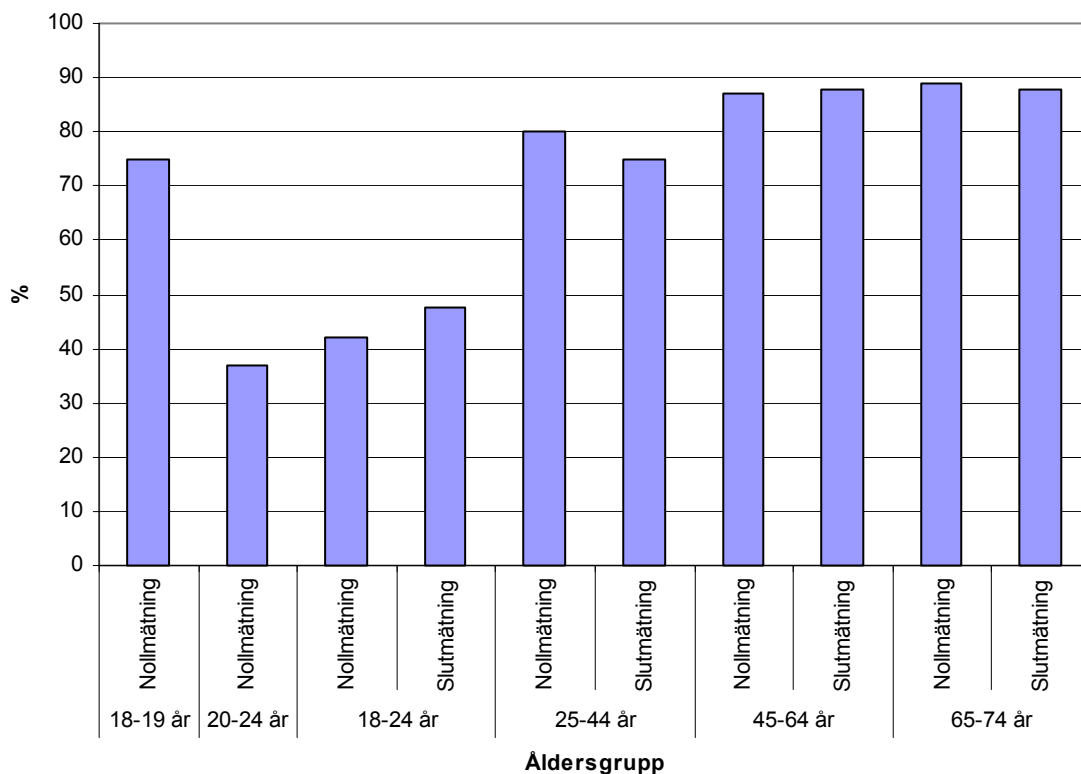
4 RESULTAT

4.1 Respondenternas bakgrundsdata

Majoriteten av respondenterna i Nollmätningen, 87 %, har körkort för bil. Körkortsinnehavet är högre för män än för kvinnor, 93 % av männen har körkort jämfört med 80 % av kvinnorna. Av de svarande har 78 % tillgång till bil i hushållet, och även här märks en skillnad mellan könen, 86 % för män och 71 % för kvinnor.

I åldersgruppen 45-64 respektive 65-74 år uppger närmare 90 % att de har tillgång till bil medan endast 37 % i gruppen 20-24 år har det (se Figur 2). Gruppen 18-19 år skiljer sig från gruppen 20-24 år (18-19 åringarna är totalt åtta personer så Fisher's Exact Test användes för att testa signifikansen). Förklaringen till det ligger troligtvis i att 18-19 åringarna fortfarande bor hemma hos föräldrarna medan 20-24 åringarna i stor utsträckning består av studenter (80 %) med egen bostad men utan bil. I fortsättningen kommer dessa grupper att slås samman till en grupp, 18-24 år, på grund av att signifikanta skillnader mellan 18-19 åringar och 20-24 åringar sällan kunnat fastställas.

Bilarna är i högre utsträckning registrerade på män, 78 % jämfört med 44 % för kvinnor. Det är också stor skillnad vad gäller den årliga medelkörsträckan mellan män och kvinnor. Män kör i genomsnitt 1700 mil /år (medelvärde), medan motsvarande siffra för kvinnor är 900 mil/år (medelvärde).



Figur 2. *Biltillgång hos respondenterna i Nollmätningen och Slutmätningen i olika åldersgrupper.*

Det finns inga signifikanta skillnader mellan könen varken vad gäller sysselsättning eller utbildning, däremot finns det indikationer på att kvinnor har högre utbildning än män. 61 % av kvinnorna har universitets eller högskoleutbildning jämfört med 53 % av männen. Skillnaden är statistiskt signifikant på 90 % nivån.

Kvinnor har rabattbiljett på buss i högre utsträckning än män, 31 % av kvinnorna har någon form av rabattbiljett jämfört med 16 % för männen. Däremot är cykeltillgången lika hög för män som för kvinnor, ca 90 %.

Bil är det vanligaste färdmedlet för respondenterna vid de olika ärendena och oftast är det som förare. Män kör i högre utsträckning medan kvinnor väljer buss oftare än männen. För dagliga inköp är gång det näst vanligaste transportsättet tätt följt av cykel, där kvinnor cyklar i högre utsträckning än män. Det är nästan dubbelt så vanligt att männen kör bil till jobbet eller skolan jämfört med kvinnorna, 41 % respektive 24 %. Det är ingen skillnad mellan könen vad gäller att åka som bilpassagerare. Till och från arbete eller skola är cykel det näst vanligaste transportsättet, både för män och kvinnor.

För fritidsresor är bilen det överlägset vanligaste transportmedlet där männen kör i högre utsträckning medan kvinnorna oftare åker som passagerare. Det är dessutom vanligare bland kvinnor att välja bussen vid fritidsresor.

Majoriteten av respondenterna i Slutmätningen, 85 %, har körkort för bil. Körkortsinnehavet är något högre för män än för kvinnor, 86 % jämfört med 84 % vid kvinnorna. Det är stor skillnad vad gäller den årliga medelkörsträckan mellan män och kvinnor. Män kör i genomsnitt 1536 mil/år, medan motsvarande siffra för kvinnor är 940 mil/år. Det finns inga signifikanta skillnader mellan könen varken vad gäller sysselsättning, utbildning, rabattbiljett på buss eller cykeltillgång.

Några statistiskt signifikanta skillnader mellan respondenterna i Nollmätningen respektive Slutmätningen kunde inte påvisas.

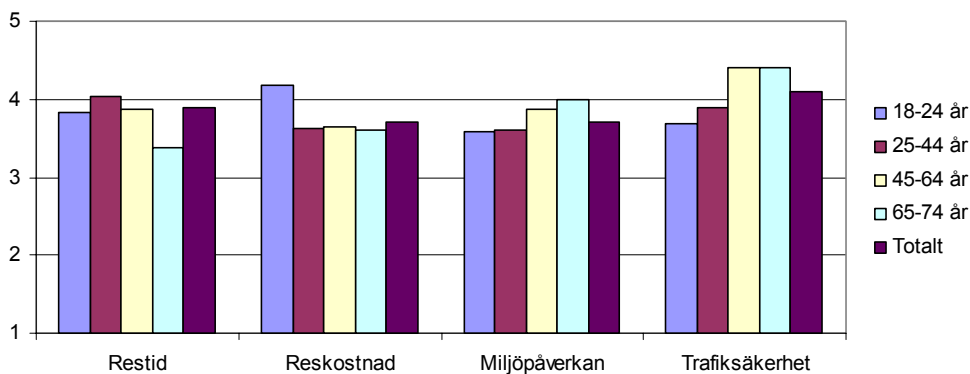
4.2 Vad är viktigt i trafiken i tätort och på landsväg?

Frågan om vad som är viktigt i trafiken i tätort och på landsvägar var bara ställd i Nollmätningen och inte i Slutmätningen. Respondenterna fick bedöma hur viktigt de ansåg att trafiksäkerhet, reskostnad, restid och miljövänlighet var. Svaren visar att trafiksäkerhet är det som anses vara viktigast i trafiken, både inom tätort och på landsbygd, och det är dessutom trafiksäkerheten som respondenterna anser vara viktigast att samhället satsar resurser på (se Tabell 2).

Tabell 2. Medelvärde på svaren på frågan: Vad är viktigt i trafiken? (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1 = inte alls viktigt och 5 = mycket viktigt)

Viktigt för dig vid resa	inom tätort	på landsbygd
Trafiksäkerhet	4.1 ^a	4.3
Restid	3.9	3.8
Reskostnad	3.7	3.8
Påverkan på miljön	3.7	3.8
Vad är viktigt att samhället satsar resurser på?	Inom tätort	På landsbygd
Trafiksäkerhet	4.5	4.6
Miljövänlighet	4.2	4.2
Reskostnad	3.9	3.9
Restid	3.7	3.7

Vad som bedöms som viktigt skiljer sig något mellan olika trafikantgrupper. Kvinnor värderar trafiksäkerhet, reskostnad och påverkan på miljön, både i tätort och på landsbygd, högre än vad män gör. Trafiksäkerhet värderas högre av grupperna 45-64 och 65-74 år än av övriga grupper medan reskostnad värderas högre av de yngre grupperna. Restiden värderas högst bland grupperna 25-44 och 45-64 år och då i synnerhet inom tätort (se Figur 2).



Figur 2. Vad är viktigt vid resa i tätort – genomsnittlig bedömning hos olika åldersgrupper. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= inte alls viktigt och 5 = mycket viktigt).

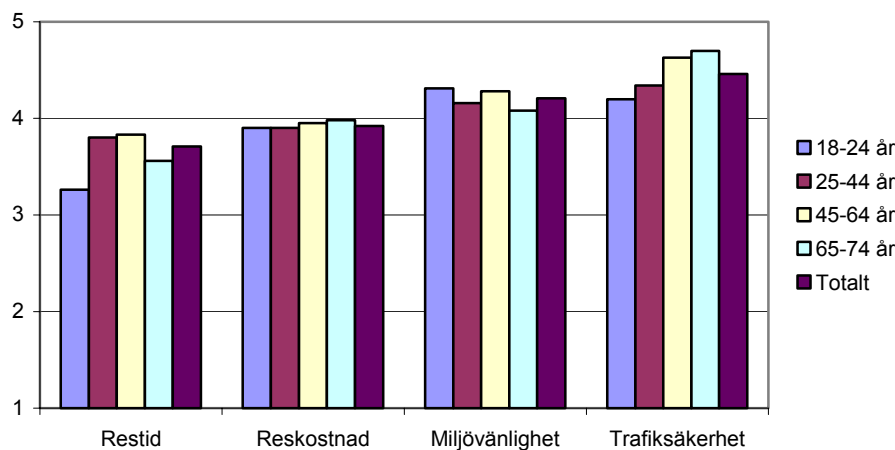
Värderingarna skiljer sig även åt mellan bilister och icke bilister. Bilister anser att restid och trafiksäkerhet är viktigare än vad icke-bilisterna gör, dessa i sin tur anser att miljövänlighet och reskostnad är viktigare. Hur många mil man kör per år är också en

faktor som ger skillnader i värderingarna. Miljöpåverkan och reskostnad är viktigare för dem som har en låg årlig körsträcka medan det inte finns några signifikanta skillnader vad gäller värderingen av restid och trafiksäkerhet.

Vad man har för sysselsättning visar sig vara en avgörande faktor, reskostnad är viktigare för studenter än för förvärvsarbetande, restid är viktigare för förvärvsarbetande än för pensionärer / sjukpensionärer och trafiksäkerhet är mindre viktigt för studenter / värnpliktiga än för övriga grupper.

4.3 Vad ska samhället satsa resurser på?

Frågan om vad samhället ska satsa resurser på fanns bara i Nollmätningen, inte i Slutmätningen. I Nollmätningen fick respondenterna även svara på vad de anser det är viktigt att samhället satsar resurser på när det gäller människors resande i tätort och på landsbygd. Trafiksäkerhet värderades högst tätt följt av miljövänlighet (se Figur 3). Kvinnorna värderar miljövänlighet, låga reskostnader och trafiksäkerhet högre än vad männen gör, både inom tätort och på landsbygd, medan det inte finns några signifikanta skillnader mellan könen vad gäller restiderna. Åldersgrupperna 25-44 och 45-64 år är de som värderar restid högst. Trafiksäkerhet värderas högre med stigande ålder. Trafiksäkerhet är den viktigaste faktorn både vad gäller fördelningen av resurser och vid den egna resan, oavsett kön, ålder, bilist/icke bilist och årlig körsträcka. Körsträcka har en viss betydelse för vad som är viktigt att satsa resurser på, miljövänlighet anses till exempel vara viktigare bland dem som har en låg årlig körsträcka och det finns tendenser på att detsamma gäller för trafiksäkerhet

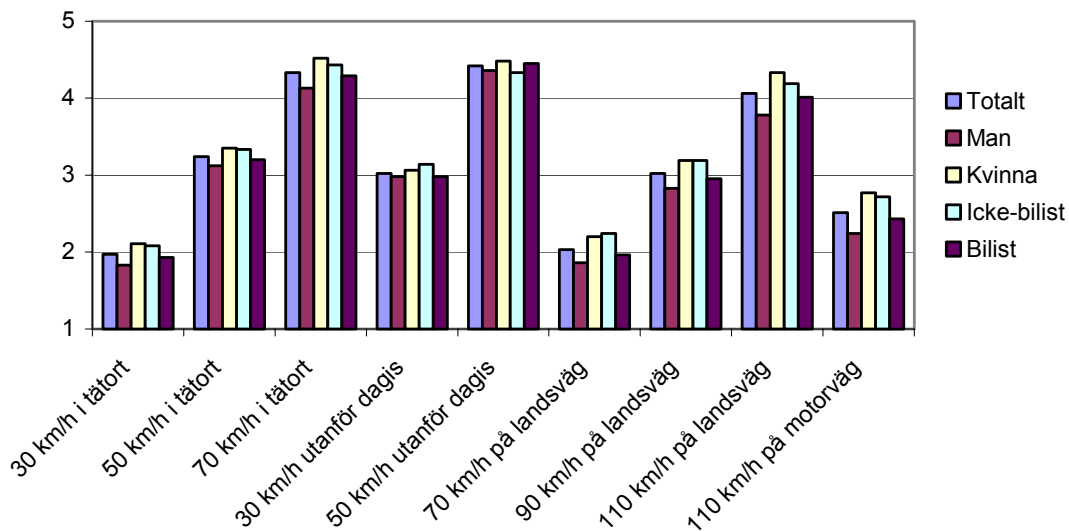


Figur 4. Vad som bedöms som viktigt att samhället satsar resurser på inom tätort med avseende på ålder (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= inte alls viktigt och 5 = mycket viktigt).

4.4 Inställning till hastighetsgränser

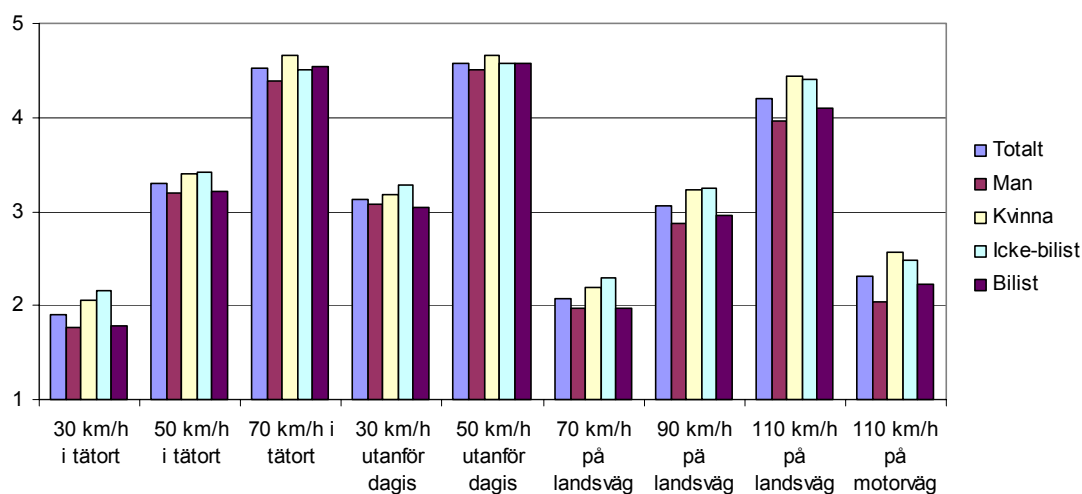
De svarande i Nollmätningen fick gradera hastighetsgränserna på olika typer av vägar på en skala från 1 (ofta för låg) till 5 (ofta för hög), det vill säga att ett värde på tre betecknar att hastighetsgränsen är lagom. I allmänhet anser respondenterna att hastighetsgränserna är lagom med några avvikelser. 30 km/h i tätort anses vara för lågt medan 70 km/h anses vara för högt, utanför dagis är 30 km/h en lagom hastighet medan 50 km/h bedöms vara för högt. På landsväg anses 70 km/h vara för lågt medan 110 km/h är för högt. Skillnader kan noteras mellan könen där kvinnorna generellt sett har en högre genomsnittlig bedömning än männen, förutom utanför dagis där det inte finns några signifikanta skillnader (se Figur 5). Det är även skillnad mellan bilister och icke-bilister. Icke-bilister ger i snitt en högre skattning av hastighetsgränserna på landsväg och det finns tendenser för detsamma vad gäller hastighetsgränserna i tätort och för 30 km/h utanför dagis.

Åldern har en viss inverkan på attityden till hastighetsgränserna och generellt anser gruppen 65-74 år att hastigheten är för hög i högre utsträckning än övriga grupper. Gruppen 45-64 år anser i högre grad att hastighetsgränsen 30 km/h i tätort och 70 km/h på landsväg är för låga hastighetsgränser.



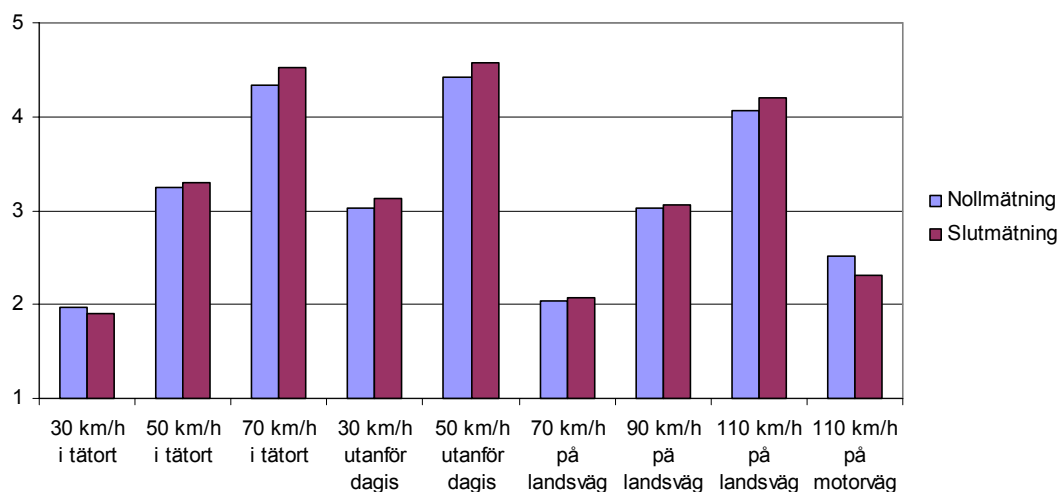
Figur 5. Attityd till de gällande hastighetsgränserna i Nollmätningen hos män/kvinnor och bilist/icke bilist (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= ofta för låg och 5= ofta för hög).

I Slutmätningen återkom samma frågor om hastighetsgränser som i Nollmätningen (se Figur 6).



Figur 6. Attityd till de gällande hastighetsgränserna i Slutmätningen hos män/kvinnor och bilist/icke bilist (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= ofta för låg och 5 = ofta för hög).

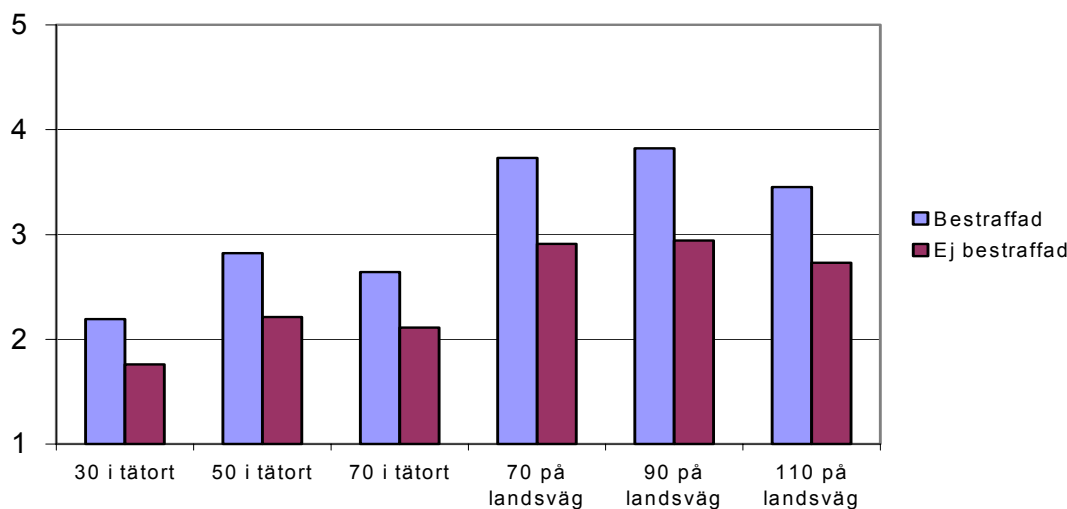
Jämförelsen av inställningen till hastighetsgränser mellan mätillfällena visar att den inte ändrats mellan Nollmätningen och Slutmätningen. Både den allmänna inställningen och skillnader mellan grupper är de samma i båda undersökningarna. Generellt sett bedömer de som har hög årlig körsträcka, män och bilister, att hastighetsgränserna är för låga, speciellt på landsvägar och i tätorternas 30 km/h zoner (se Figur 7).



Figur 7. Attityd till de gällande hastighetsgränserna i Nollmätningen och i Slutmätningen (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= ofta för låg och 5 = ofta för hög).

4.5 Tidigare trafikförseelser och uppfattning av hastighet

Resultaten i Nollmätningen indikerar att bilister som har blivit bestraffade för någon trafikförseelse i högre grad upplever hastigheterna som för låga jämfört med icke-bestraffade bilister. Det finns också en tydlig skillnad i hur ofta man anser att man överskrider hastighetsgränserna. De som har blivit bestraffade uppger överlag att man överskrider hastighetsgränserna i större utsträckning än vad de som ej har blivit straffade gör (se Figur 8).



Figur 8. Hur ofta man överskrider hastighetsgränserna relaterat till tidigare förseelser enligt Nollmätningen (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1=mycket sällan och 5=mycket ofta).

De bilister som uppger att de under de tre senaste åren blivit bestraffade eller bötfällda för någon trafikförseelse är mindre benägna att hålla med om att det finns ett starkt samband mellan hastighet och olyckor. De är likaså mindre benägna att hålla med om att risken för att de, eller andra, skulle råka ut för en olycka minskar om de håller hastighetsgränsen. Bilister som blivit straffade anser i lägre utsträckning att det är en moralisk skyldighet att hålla hastighetsgränsen. De är också mindre positiva till påståendet ”Jag har inga svårigheter att hålla hastigheten i tätortstrafik” än vad övriga bilister är.

Sammanfattningsvis visar resultaten att lundaborna anser dagens hastighetsgränser som lagom. Det finns vissa skillnader mellan olika trafikantgrupper. Män och bilister anser överlag att hastighetsgränserna är något för låga medan äldre uppfattar gränserna som för höga. Bilister som under de tre senaste åren blivit straffade eller bötfällda avviker också något i sin uppfattning, de upplever gränserna som för låga.

Frågan om tidigare trafikförseelser saknas i Slutmätningen. Frågan om olyckor finns däremot med, men det finns ingen signifikant skillnad i uppfattningen av hastighet mellan de som har haft olyckor jämfört med dem som inte har haft några olyckor.

4.6 Attityder till hastigheter

Respondenterna fick ta ställning till ett antal påståenden rörande deras attityd till hastighet och olycksrisk. Påståendena var graderade på en femgradig skala från ”instämmer inte alls” (1) till ”instämmer helt” (5), och finns redovisade i sin helhet tillsammans med den genomsnittliga bedömningen i Tabell 3.

Tabell 3. Attityd till hastighet och olycksrisk. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= instämmer inte alls och 5 = instämmer helt).

Nr	Påstående	Nollmätning		Slutmätning	
		Medel	Stdav	Medel	Stdav
1	Det är viktigare att följa trafikrytmen än att hålla hastighetsgränserna	3,24	1,36	3,01	1,30
2	Om det inte går att köra fortare än gällande hastighetsgräns ökar trafiksäkerheten	3,18	1,41	3,20	1,35
3	Antalet olyckor skulle minska om alla höll hastighetsgränserna i tätort	4,06	1,08	4,07	1,09
4	Det är allvarligare att överskida hastighetsgränsen vid 30-km sträckor än vid 50-km sträckor	3,83	1,33	3,85	1,32
5	Hastighetsgränser på 30 km på vissa sträckor innebär ojämn trafikrytm och därmed negativa effekter för miljön	2,92	1,33	2,60	1,32
6	Antalet olyckor skulle minska om alla höll hastighetsgränserna på landsväg	3,86	1,22	3,87	1,17
7	Dagens bilar är inte anpassade för att köras i 30 km/timme	2,53	1,43	2,28	1,46
8	Det finns ett starkt samband mellan hastighet och risk för trafikolyckor	4,26	0,97	4,33	0,95
9	Restiderna skulle öka avsevärt om alla höll hastighetsgränserna i tätortstrafiken	2,09	1,15	1,97	1,12
10	De som alltid håller hastighetsgränserna skapar köer och irritation i trafiken	2,45	1,30	2,49	1,27

Starkast instämmer man i att det finns ett samband mellan säkerhet och hastighet, (påstående 3, 6 och 8) därefter instämmer man i att trafikrytmen är viktigare än hastighetsgränsen, (påstående 5 och 10). Minst instämmande får påstående 9, ”Restiderna skulle öka avsevärt om alla höll hastighetsgränserna i tätortstrafiken”.

Antalet påståenden ovan reducerades genom faktoranalys till två faktorer. Den första faktorn behandlar negativa effekter av 30 km/h i tätort och hastighetsgränser¹, och den andra faktorn behandlar sambandet mellan hastighet och olyckor². Påstående 4, ”Det är allvarligare att överskida hastighetsgränsen vid 30-km sträckor än vid 50-km sträckor” hamnade mitt emellan de båda ovanstående faktorerna och behölls därför som en separat faktor.

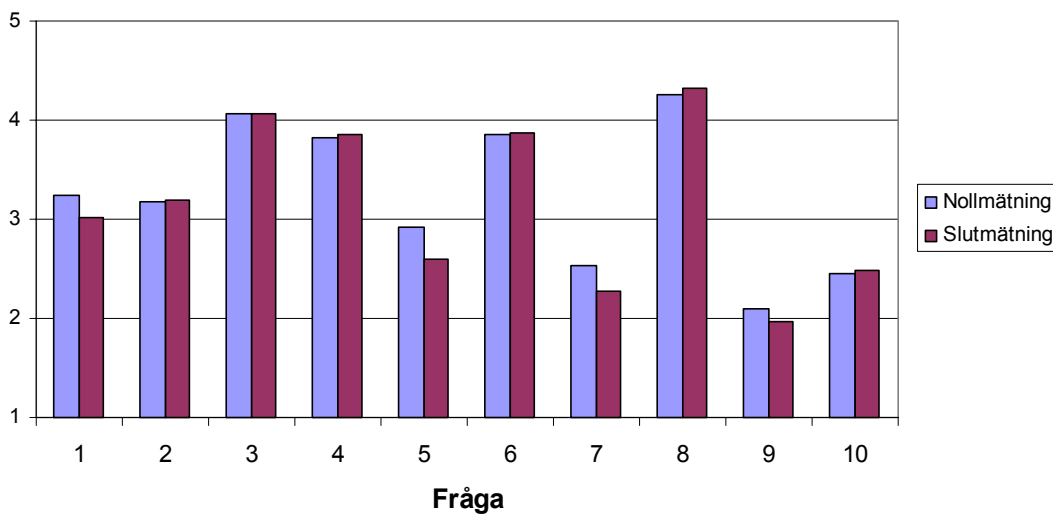
Mest instämmer man med påståendena som rör sambandet mellan hastighet och olyckor, tätt följt av påstående 4. Kvinnorna instämmer i högre grad med sambandet mellan hastighet och olyckor än vad männen gör, medan männen i sin tur ser större negativa effekter av hastighetsgränserna. För påstående 4 finns det ingen skillnad.

En jämförelse mellan åldrarna visar på skillnader för faktorn ”samband mellan hastighet och olycksrisk” och det är framförallt gruppen 65-74 år som skiljer sig från de övriga. Gruppen 65-74 år ser i högre grad ett samband mellan hastighet och olycksrisk än de övriga grupperna och ju yngre man är desto svagare blir sambandet.

Den årliga körsträckan har en relativt begränsad inverkan på dessa faktorer men det finns tendenser till att de som har en hög årlig körsträcka i högre grad ser de negativa effekterna av 30-sträckor och hastighetsgränserna än vad de som har låg årlig körsträcka gör, medan de i lägre grad ser sambandet mellan hastighet och olyckor.

Män instämmer i högre grad än kvinnor att ”det är viktigare att följa trafikrytmen än att hålla hastighetsgränsen” och att ”dagens bilar är inte anpassade för att köras i 30 km/timme”. Män, bilister och de som har en hög årlig körsträcka instämmer i högre grad att ”restiderna skulle öka avsevärt om alla höll hastighetsgränserna i tätortstrafik”. Äldre ansåg i högre utsträckning att ”om det inte går att köra fortare än gällande hastighetsgräns ökar trafiksäkerheten”. Kvinnor och de som har en låg årlig körsträcka är överens om att ”antalet olyckor skulle minska om alla höll hastighetsgränserna i tätort” och att ”det finns ett starkt samband mellan hastighet och risk för trafikolyckor”.

Svaren i Nollmätningen och Slutmätningen stämmer väl överens, ingen statistiskt signifikant förändring kunde påvisas (se Figur 9).



Figur 9. Attityd till hastighet och olycksrisk i Nollmätningen och i Slutmätningen. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= instämmer inte alls och 5 = instämmer helt).

¹ Faktorn Negativa effekter av 30 km/h i tätort och hastighetsgränser består av påståendena: Det är viktigare att följa trafikrytmen än att hålla hastighetsgränserna, Hastighetsgränser på 30 km på vissa sträckor innebär ojämn trafikrytm och därmed negativa effekter på miljön, Dagens bilar är inte anpassade för att köras i 30 km/timme, Restiderna skulle öka avsevärt om alla höll hastighetsgränserna i tätortstrafiken samt De som alltid håller hastighetsgränserna skapar köer och irritation i trafiken.

² Faktorn Sambandet mellan hastighet och olyckor består av påståendena: Om det inte går att köra fortare än gällande hastighetsgräns ökar trafiksäkerheten, Antalet olyckor skulle minska om alla höll hastighetsgränserna i tätort, Antalet olyckor skulle minska om alla höll hastighetsgränserna på landsväg samt Det finns ett starkt samband mellan hastighet och olyckor.

4.7 Inställning till hastighet och hastighetsanpassning

De respondenter som har körkort och tillgång till bil fick ta ställning till ytterligare ett antal påståenden som mer direkt rörde deras egen körning och beteende i trafiken. Påståendena och den genomsnittliga skattningen redovisas i Tabell 4. Slutmätningen innehåller samma påståenden som Nollmätningen och resultaten från de båda mätningarna kan jämföras i tabellen 4. Påstående 20- 25 i tabell 4 fanns inte i Nollmätningen, och Nollmätningens påstående 17 (Jag har inga svårigheter att hålla hastighetsgränserna i tätortstrafik) har delats upp i flera frågor i Slutmätningen. Resultaten presenteras i Tabell 5. En jämförelse mellan Nollmätningen och Slutmätningen visas även i Figur 10.

Högst grad av instämmande får frågor som rör moral, följa hastighetsgränserna samt sambandet hastighet olyckor, medan de frågor som handlar om att trafikrytmen kräver hastighetsöverträdelser får lägst grad av instämmande.

Antalet påståenden reducerades genom faktoranalys till två faktorer där den ena består av påståendena som rör moral och sambandet hastighet-olyckor³ och den andra består av frågor som rör trafikrytmen⁴.

En jämförelse mellan könen visar att kvinnorna i högre grad instämmer med påståendena om moral och sambandet hastighet-olyckor (skattning; kvinnor: 3,73; män: 3,35) medan männen instämmer mer med vikten av att följa trafikrytmen (skattning; män: 3,16, kvinnor: 3,01)

Skillnaderna mellan åldersgrupperna är tydligast för faktorn moral och sambandet hastighet-olyckor, ju äldre man är desto mer instämmer man i att det är en moralisk skyldighet att hålla hastighetsgränserna och att det finns ett samband mellan hastighet och olyckor. Samtliga åldersgrupper ansåg att den moraliska skyldigheten att hålla hastigheten är störst i tätort.

En jämförelse mellan de olika grupperna indelade efter körsträcka visar inte på några större skillnader vad gäller de två faktorerna, det kan dock nämnas att den moraliska skyldigheten att följa hastighetsgränsen på landsväg sjunker ju längre årlig körsträcka man har. På påståendet ”*Om jag fick en varningssignal när jag kör för fort i tätort skulle jag hålla hastighetsgränserna*” är gruppen 500-999 mil/år mer positiva än gruppen 2500+ mil/år och tendensen är att ju färre mil per år man kör desto mer positiv är man till ett sådant system.

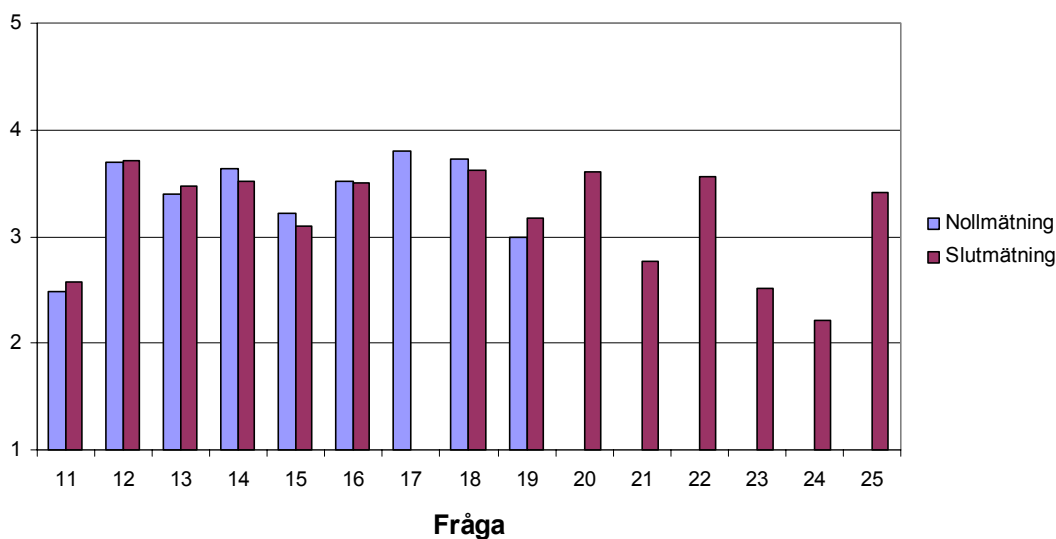
³ Faktorn Moral och sambandet hastighet-olyckor består av påståendena: För mig är det en moralisk skyldighet att hålla hastighetsgränserna i tätortstrafik, Om jag alltid håller hastighetsgränserna i tätortstrafik minskar risken för mig att råka ut för trafikolyckor, Människor som är viktiga för mig vill att jag håller hastighetsgränserna i tätortstrafiken, För mig är det en moralisk skyldighet att hålla hastighetsgränserna vid landsvägskörning, Om jag fick en varningssignal när jag kör för fort i tätort skulle jag hålla hastighetsgränsen samt Om jag alltid håller hastighetsgränserna i tätortstrafik minskar risken för andra att råka ut för trafikolyckor

⁴ Faktorn Trafikrytmen består av påståendena: Trafikrytmen i tätort kräver ofta att jag kör fortare än gällande hastighetsgräns, Jag har inga svårigheter att hålla hastighetsgränserna i tätortstrafik samt: Trafikrytmen på landsväg kräver ofta att jag kör fortare än gällande hastighetsgräns,

Sammanfattningsvis visar resultaten att respondenterna inte anser att de har några svårigheter att hålla hastighetsgränsen i tätort, vidare anser de att det finns ett samband mellan hastighet och olycksrisk. Resultaten visar också att man anser det viktigare att hålla hastighetsgränsen i tätort än på landsbygd, där trafikrytmen blir en viktigare faktor. Det bör även noteras att medelvärdet mellan påstående 3 ”Antalet olyckor skulle minska om alla höll hastighetsgränserna i tätort” och påstående 13 ”Om jag alltid håller hastighetsgränserna i tätortstrafik minskar risken för mig att råka ut för trafikolyckor” skiljer sig så pass mycket (4.06 resp. 3.39). Respondenterna inser således att det finns ett starkt samband mellan hastighet och olyckor men inser inte riktigt att det även gäller dem

Tabell 4. Attityd till hastighet och olycksrisk. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= instämmer inte alls och 5 = instämmer helt).

Nr	Påstående	Nollmätning		Slutmätning	
		Medel	Stdav	Medel	Stdav
11	Trafikrytmen i tätort kräver ofta att jag kör fortare än gällande hastighetsgräns	2,48	1,31	2,58	1,29
12	För mig är det en moralisk skyldighet att hålla hastighetsgränserna i tätortstrafik	3,69	1,32	3,71	1,32
13	Om jag alltid håller hastighetsgränserna i tätortstrafik minskar risken för mig att råka ut för trafikolyckor	3,39	1,30	3,47	1,24
14	Människor som är viktiga för mig vill att jag håller hastighetsgränserna i tätortstrafiken	3,63	1,31	3,51	1,31
15	För mig är det en moralisk skyldighet att hålla hastighetsgränserna vid landsvägskörning	3,21	1,41	3,10	1,42
16	Om jag fick en varningssignal när jag kör för fort i tätort skulle jag hålla hastighetsgränserna	3,52	1,43	3,50	1,37
17	Jag har inga svårigheter att hålla hastighetsgränserna i tätortstrafik	3,80	1,23	3,62	1,27
18	Om jag alltid håller hastighetsgränserna i tätortstrafik minskar risken för andra att råka ut för trafikolyckor	3,72	1,26	-	-
19	Trafikrytmen på landsväg kräver ofta att jag kör fortare än gällande hastighetsgräns	2,99	1,32	3,17	0,07
20	Om jag håller hastighetsgränsen bildas det ofta en kö av bilar bakom mig	-	-	3,61	1,23
21	Jag kör fortare än gällande hastighetsgräns om andra gör det	-	-	2,77	1,30
22	Om jag alltid håller hastighetsgränserna kan det få andra att göra farliga omkörningar	-	-	3,56	1,17
23	Det är stressande för mig att försöka hålla hastighetsgränserna	-	-	2,51	1,32
24	Jag kör ofta för fort för att inte vara en bromskloss i trafiken	-	-	2,21	1,19
25	Jag anser att det är en moralisk skyldighet för alla att hålla hastighetsgränserna	-	-	3,41	1,42



Figur 10. Attityd till hastighet och olycksrisk i Nollmätningen och i Slutmätningen. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= instämmer inte alls och 5 = instämmer helt)

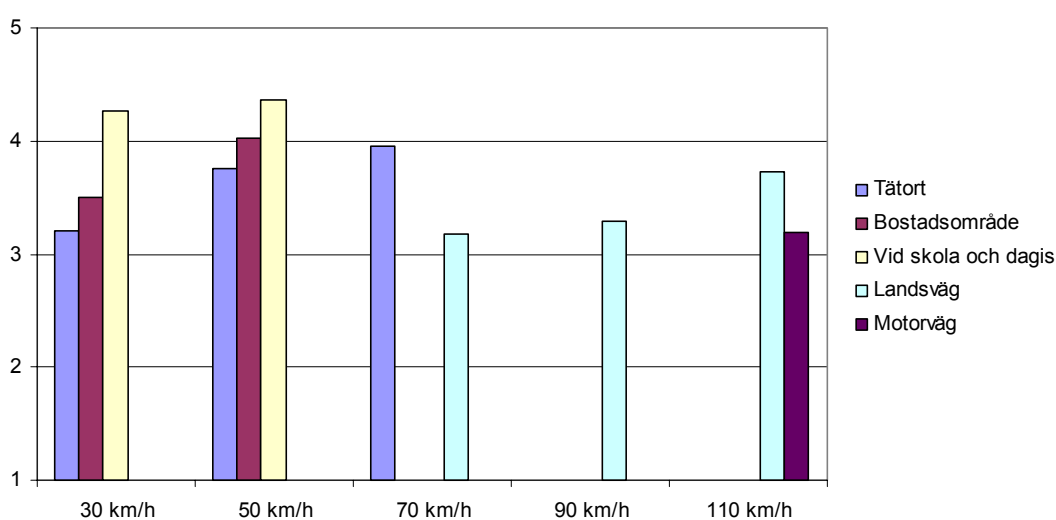
Det är ingen signifikant skillnad mellan Nollmätningens och Slutmätningens resultat vad gäller attityd till hastighet och olycksrisk. De frågor som tillkom i Slutmätningen visar att respondenterna instämde i hög grad i att om man håller hastighetsgränsen bildas ofta en kö och att det kan få andra att göra farliga omkörningar. Respondenterna är minst överens om att de ofta kör för fort för att inte vara en bromskloss i trafiken. Kvinnor och de som har en låg årlig körsträcka instämmer i högre grad med att det är en moralisk skyldighet att hålla hastighetsgränsen - både i tätort och på landsväg, att människor som är viktiga för dem vill att de håller hastighetsgränserna och att det är en moralisk skyldighet för alla att hålla hastighetsgränserna. Män och de som har en hög årlig körsträcka instämmer i högre grad med att om de håller hastighetsgränserna bildas ofta en kö av bilar bakom dem och att det kan få andra att göra farliga omkörningar. De påstår också att de kör fortare än gällande hastighetsgräns om andra gör det.

Respondenterna i Slutmätningen fick svara på fler frågor om svårigheten att hålla hastighetsgränsen. I Nollmätningen löd frågan ”Hur svårt är det för Dig att hålla hastighetsgränserna?” och medelvärdet för alla respondenter var 3,8 (1 = mycket svårt och 5 = mycket lätt), (Stdav. 1,23). I Slutmätningen var denna fråga uppdelad i flera frågor där plats och hastighetsgräns var specificerat. Resultaten visas i Tabell 5.

Tabell 5. Hur svårt är det för Dig att hålla olika hastighetsgränser? (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1=mycket svårt, 5=mycket lätt).

	Medel	Stdav
a) 30 km/h i tätort	3.2	1.37
b) 30 km/h i bostadsområde i tätort	3.5	1.27
c) 30 km/h vid skola och daghem i tätort	4.26	1.03
d) 50 km/h i tätort	3.75	1.04
e) 50 km/h i bostadsområde i tätort	4.03	0.95
f) 50 km/h vid skola och daghem i tätort	4.37	0.91
g) 70 km/h i tätort	3.96	1.05
h) 70 km/h på landsväg	3.17	1.26
i) 90 km/h på landsväg	3.29	1.26
j) 110 km/h på landsväg	3.73	1.25
k) 110 km/h på motorväg	3.19	1.5

Lättast att hålla hastighetsgränsen anses det vara vid skolor och dagis, både för 30 km/h och 50 km/h. Samtidigt är det svårare att hålla hastighetsgränsen ju lägre den är, och det gäller både för tätort och för landsväg (se Figur 11). Kvinnor och yngre anser det vara lättast att hålla hastighetsgränserna på landsväg.



Figur 11. Svårighet att hålla hastighetsgränsen (1=mycket svårt, 5=mycket lätt)

4.8 Efterlevnad av regler som bilist

Respondenter fick svara på hur ofta de och andra bilister överskrider de olika hastighetsgränserna med 10 km/h eller mer, de fick även svara på deras och andra bilisters beteende vid övergångsställe och rödljus. Genomsnittliga bedömningar redovisas i Tabell 6 och Tabell 7 samt en jämförelse i Figur 12.

Tabell 6. Respondenternas bedömning av eget överskridande av hastighetsgränserna. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= aldrig eller mycket sällan och 5 = mycket ofta).

	Nollmätning		Slutmätning	
	Medel	Stdav	Medel	Stdav
Hur ofta överskrider Du hastighetsbegränsningen 30 km i tätort med 10 kilometer eller mer?	1.82	1.05	1,64	1.03
Hur ofta överskrider Du hastighetsbegränsningen 50 km i tätort med 10 kilometer eller mer?	2.26	1.06	2,05	1,13
Hur ofta överskrider Du hastighetsbegränsningen 70 km i tätort med 10 kilometer eller mer?	2.17	1.04	2,07	1,12
Hur ofta överskrider Du hastighetsbegränsningen 70 km på landsväg med 10 kilometer eller mer?	3.01	1.15	2,91	1,22
Hur ofta överskrider Du hastighetsbegränsningen 90 km på landsväg med 10 kilometer eller mer?	3.02	1.20	2,86	1,27
Hur ofta överskrider Du hastighetsbegränsningen 110 km på landsväg med 10 kilometer eller mer?	2.76	1.40	2,67	1,4
Hur ofta stannar Du vid övergångsställen, där ljussignal saknas, och släpper fram gående?	3.90	0.80	4,47	0,7
Hur ofta kör Du mot rött?	1.08	0.33	1,10	0,32
Hur ofta händer det att Du retar Dig på andra bilister som håller gällande hastighetsgränsen?	-	-	1,66	0,96

Enligt egen utsago är hastighetsgränserna i tätort de som respondenterna bäst följer medan hastigheterna 70 km/h och 90 km/h på landsväg är de som efterlevs sämst.

Generellt uppger män att de överskrider hastigheten oftare än vad kvinnor gör medan det inte finns någon skillnad vad gäller att släppa fram fotgängare och rödljuskörning.

Vid en jämförelse mellan åldersgrupperna framgår att grupperna 18-24 år och 25-44 år uppger att de överskrider hastigheterna oftare än vad grupperna 45-64 år och 65-74 år gör. Gruppen 25-44 år är den grupp som i störst utsträckning uppger att man överskrider hastighetsgränsen medan gruppen 65-74 år är den som uppger hastighetsöverträdelser i minst utsträckning. Gruppen 45-64 uppger i störst utsträckning att man stannar för fotgängare och 25-44 åringarna i minst utsträckning. Det finns inga skillnader vad gäller rödljuskörandet.

En jämförelse utifrån den årliga körsträckan visar på skillnader framförallt mellan gruppen över 2500 mil/år och de övriga. De som kör långt uppger att de överskrider

hastighetsgränsen i större utsträckning än vad övriga grupper gör, förutom på 30 sträckor i tätort där ingen skillnad föreligger.

Generellt uppfattar respondenterna att andra bilister överträder hastighetsgränsen och kör mot rött i betydligt större omfattning än vad de själva gör medan de stannar vid övergångsställe mer sällan. En jämförelse mellan vad bilister och icke bilister anser om andra bilister visar inte på några signifikanta skillnader utom för 30 km i tätort och 110 km på landsväg där icke-bilisternas skattning är 0.32 respektive 0.29 enheter högre än bilisternas.

En studie av bilisters beteende vid övergångsställe - innan lagen ändrades 1 maj 2000 - visar att endast c:a fyra procentenheter av bilisterna stannar och släpper fram gående (Várhelyi, 1998), vilket tyder på att man överskattar sin egen benägenhet att släppa fram fotgängare.

Det föreligger inga skillnader beroende av körsträcka eller kön vad gäller uppfattningen av andra bilisters trafikbeteende. Däremot anser gruppen 65-74 år att andra bilister stannar vid övergångsställe oftare än vad grupperna 18-24 och 25-44 år gör.

Respondenterna i Slutmätningen uppger att de överskrider hastighetsgränsen oftare på landsväg än i tätort, allra oftast vid 70 km på landsväg och mest sällan vid 30 km i tätort. Om man jämför resultatet mellan mätningarna visar det sig att respondenterna i Slutmätningen anser att de överskrider hastighetsgränserna mindre än respondenterna i Nollmätningen. De säger också att de stannar oftare vid övergångsställen och kör mot rött ljus mindre ofta (se Figur 12). Störst skillnad mellan de båda studierna finns vid frågan om övergångsställe. Det är troligtvis ett resultat av ändringen i lagstiftningen.

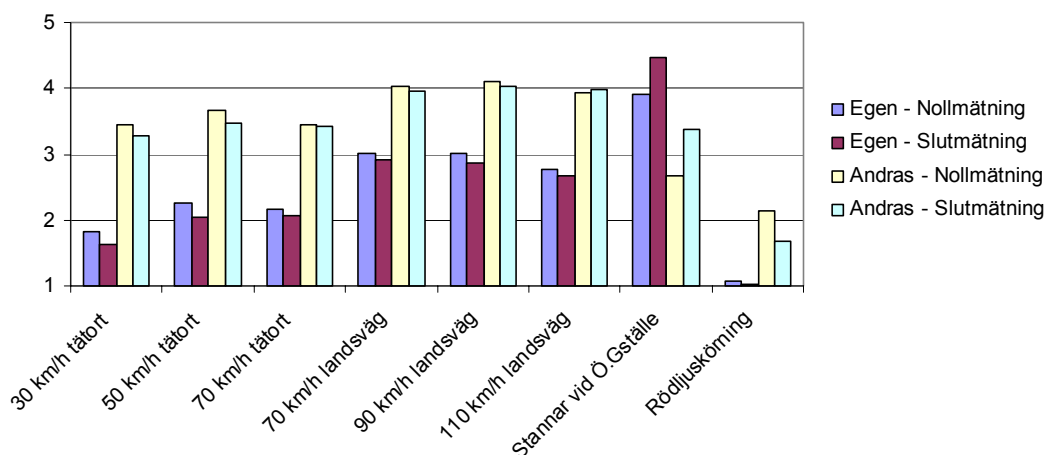
Bedömningen av andra bilisters beteende visar samma mönster som vid bedömningen av deras eget beteende vad gäller överskridande av hastighetsgränser, skillnaden ligger i bedömningsnivån då respondenterna anser att andra överskrider alla hastighetsgränser mycket oftare än vad de själva gör.

Tabell 7. Respondenternas bedömning av andra bilisters överskridande av hastighetsgränser. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= aldrig eller mycket sällan och 5 = mycket ofta).

	Nollmätning		Slutmätning	
	Medel	Stdav	Medel	Stdav
Hur ofta anser Du att andra bilister överskrider hastighetsbegränsningen 30 km i tätort med 10 km eller mer?	3.46	1.01	3,28	1,13
Hur ofta anser Du att andra bilister överskrider hastighetsbegränsningen 50 km i tätort med 10 km eller mer?	3.67	0.88	3,48	0,95
Hur ofta anser Du att andra bilister överskrider hastighetsbegränsningen 70 km i tätort med 10 km eller mer?	3.44	0.96	3,42	0,98
Hur ofta anser Du att andra bilister överskrider hastighetsbegränsningen 70 km på landsväg med 10 km eller mer?	4.03	0.79	3,96	0,84
Hur ofta anser Du att andra bilister överskrider hastighetsbegränsningen 90 km på landsväg med 10 km eller mer?	4.11	0.80	4,04	0,81
Hur ofta anser Du att andra bilister överskrider hastighetsbegränsningen 110 km på landsväg med 10 km eller mer?	3.93	1.00	3,97	0,84
Hur ofta anser Du att andra bilister stannar vid övergångsställen, där ljussignal saknas, och släpper fram gående?	2.67	0.92	3,38	0,93
Hur ofta anser Du att andra bilister kör mot rött?	2.13	1.00	1,68	0,94

Det finns stora skillnader i respondenternas bedömningar av vad de själva gör och vad andra bilister gör. De påstår att andra bilister håller hastighetsgränserna betydligt mer sällan än vad de själva gör det. Själv stannar de nästan alltid för gående medan andra gör det mindre ofta, och de kör nästan inte alls mot rött ljus medan andra gör det ganska ofta (se Figur 12).

Samma mönster kan ses i resultaten från Nollmätningen och Slutmätningen. Respondenterna tycker att andra bilister överskrider hastighetsgränserna i högre utsträckning än vad de själva gör, även om skillnaden är mindre i Slutmätningen. Störst skillnad mellan mätningarna finns i frågan om företrädesbeteende vid övergångsställe.



Figur 12. Respondenternas bedömning av egen och andra bilisters överskridande av hastighetsgränser vid de två mättillfällena. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= mycket sällan och 5 = mycket ofta).

4.9 Efterlevnad av regler som gång och cykeltrafikanter

Frågan om efterlevnad av regler av gång- och cykeltrafikanter ställdes bara i Nollmätningen. Respondenterna anger att de ibland går mot röd gubbe och sällan cyklar mot rött i gatukorsningar (se Tabell 8).

Tabell 8. Respondenternas bedömning av egen efterlevnad av trafikregler som fotgängare och cyklister. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1 = mycket sällan och 5 = mycket ofta).

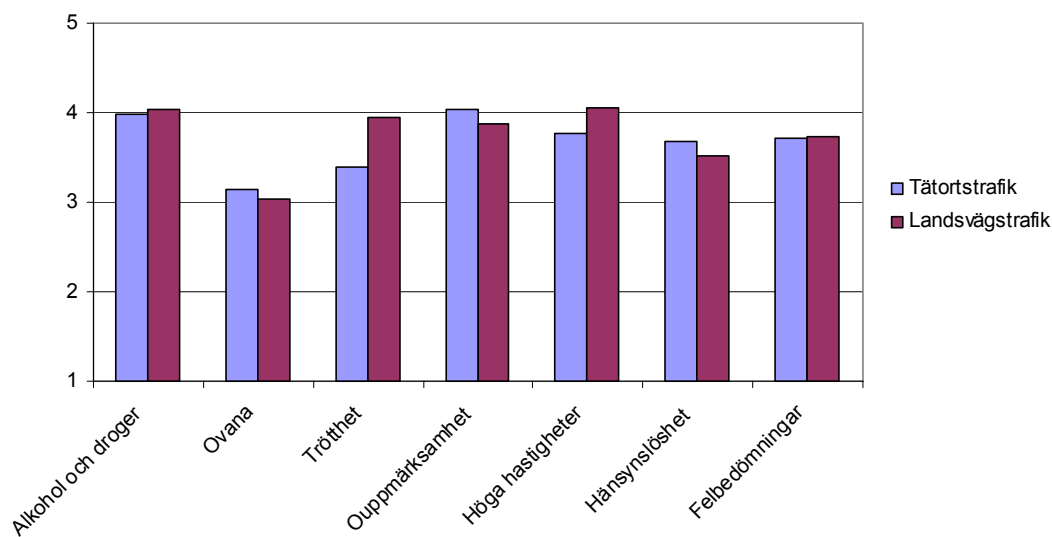
	Medel	Stdav
Hur ofta går Du mot ”röd gubbe”?	2.92	1.32
Hur ofta stannar bilister vid övergångsställen, där ljussignal saknas, och släpper fram Dig?	2.67	0.94
Hur ofta cyklar Du mot rött trafikljus i gatukorsning?	1.62	0.96
Hur ofta cyklar Du mot rött ljus vid övergångsställe / cykelöverfart?	1.95	1.20

Männen går enligt egen utsago oftare mot rött än kvinnorna och de cyklar oftare mot rött vid övergångsställen / cykelöverfarter. En jämförelse mellan åldrarna visar att de yngre i högre grad bryter mot trafikreglerna än vad de äldre gör, däremot upplever man att bilister stannar för dem i samma utsträckning oavsett ålder. Det kan även konstateras att icke-bilister bryter mot trafikreglerna som fotgängare och cyklister i högre utsträckning än vad bilisterna gör.

Det finns signifikanta korrelationer mellan hur ofta bilisterna anger att de överskrider hastighetsgränser och hur ofta de bryter trafikregler som fotgängare eller cyklist. Om en bilförare är benägen att bryta mot trafikreglerna som bilist är han också benägen att bryta mot dem som fotgängare eller cyklist.

4.10 Vad orsakar olyckor?

Respondenterna i Nollmätningen fick svara på i vilken utsträckning vissa faktorer bidrog till olyckor i trafiken. Alkohol och droger, trötthet i landsvägstrafik, ouppmärksamhet och höga hastigheter i landsvägstrafik är faktorer som i hög utsträckning bedöms bidra till olyckor (se Figur 13).



Figur 13. I vilken utsträckning olika faktorer bidrar till trafikolyckor i tätort och på landsväg. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= I mycket liten utsträckning och 5= I mycket stor utsträckning).

Kvinnorna bedömer att höga hastigheter bidrar till olyckor i betydligt högre utsträckning än vad männen gör (3,55 för männen jämfört med 3,95 för kvinnorna i tätort och 3,85 respektive 4,25 på landsväg). Kvinnorna bedömer också att trötthet bidrar till olyckor i tätort i högre utsträckning än vad män gör, i övrigt är det ingen skillnad mellan könen.

Det är inte så stora skillnader mellan de olika åldersgrupperna men det finns några. Ju äldre man är desto högre bedömer man alkohol och droger som en bidragande orsak, framförallt i tätort. De äldre bedömer också hänsynslöshet som en bidragande orsak till olyckor på landsväg. En jämförelse mellan icke-bilister och bilister visar att bilister bedömer ovana och hänsynslöshet som i högre grad bidragande orsaker, både i tätort och på landsväg. Den årliga körsträckan har relativt liten inverkan på vad man bedömer som bidragande faktorer till trafikolyckor, det finns tendenser till att höga hastigheter bedöms bidra i mindre utsträckning ju längre årlig körsträcka man har.

Av de 379 respondenterna bland lundabor som hade tillgång till både körkort och bil enligt "Nollmätningen" angav 48 (13 %) att de hade varit inblandade i 57 olyckor som bilförare under de senaste tre åren (se olyckstyp och skadegrad i Tabell 9):

- 41 personer hade varit inblandade i en olycka
- 6 personer hade varit inblandade i 2 olyckor
- 1 person hade varit inblandad i 3 olyckor

Eftersom inte alla respondenter besvarade följdfrågorna om olyckor, kan det totala antalet olyckor från de olika följdfrågorna variera något.

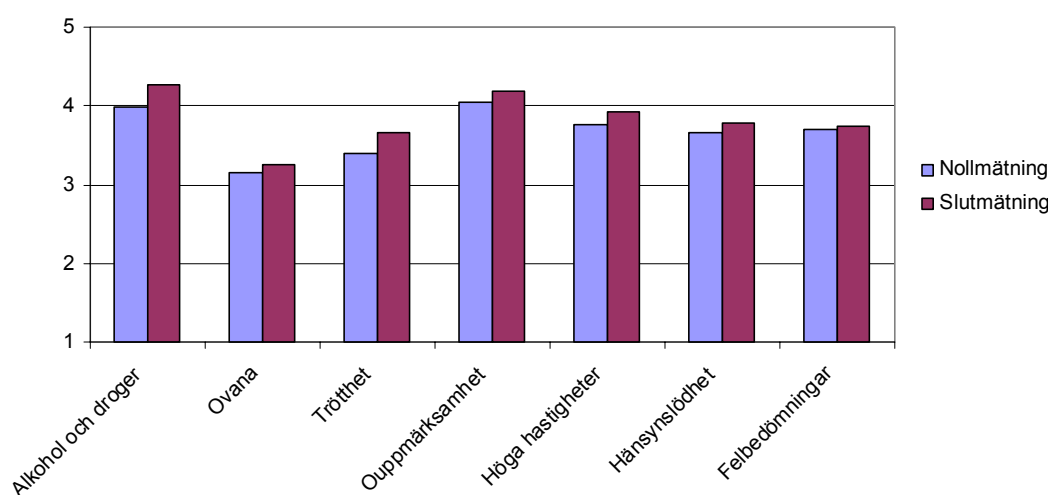
Tabell 9. Olyckstyp och skadegrad hos allmänheten under de senaste tre åren före ISA försöket enligt självrapportering.

Svåraste skadegrad för någon av de inblandade	Kört av vägen / på föremål		Kört på annan trafikant		Blivit påkörd		Totalt	
	n	%	n	%	N	%	n	%
Materialskada	17	30,0	14	24,5	18	31,5	49	86,0
Lätt personskada	2	3,5	2	3,5	3	5	7	12,0
Svår personskada	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Dödlig personskada	1	2,0	0	0,0	0	0,0	1	2,0
Totalt	20	35,5	16	28	21	36,5	57	100,0

Det finns en tendens att de olycksdrabbade bilisterna enligt eget utsago överskrider samtliga hastighetsgränser i större utsträckning än andra bilister.

Cirka 90 % av respondenterna uppgav att de cyklade i någon mån och av dessa cyklister var det 37 stycken (9 %) som uppgav att de hade råkat ut för någon olycka under de senaste tre åren. Tillsammans hade de råkat ut för 60 olyckor och samtliga hade ägt rum i tätort. Den vanligaste olyckstypen är ”Kört av vägen eller kört på föremål” som står för hälften av alla olyckor. Det vanligaste utfallet vid cykelolyckorna är lättare personskador som står för drygt 3 av 4 olyckor. Det var tre stycken som svarade att de hade råkat ut för en olycka / olyckor som fotgängare.

I Slutmätningen frågades det bara om vad som orsakade olyckor inom tätort. Figur 14 redovisar medelvärden till frågan om vilka faktorer som bidrar till trafikolyckor i tätort och jämför dem med Nollmätningens resultat. Respondenterna anser att det är alkohol, ouppmärksamhet och höga hastigheter som orsakar olyckor. Sambandet mellan hastighet och olyckor är här, liksom vid frågorna om inställning till hastighet och hastighetsgränser, tydligast för kvinnor. Relationen mellan olika faktorerers bidrag till trafikolyckor är samma i Nollmätningen som i Slutmätningen, även om respondenterna överlag gav något högre värde till frågorna i Slutmätningen. Kvinnor, äldre och de som har en liten årlig körsträcka bedömer höga hastigheters bidrag till olyckor som störst.



Figur 14. *I vilken utsträckning olika faktorer bidrar till trafikolyckor i tätort. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= i mycket liten utsträckning och 5= i mycket stor utsträckning).*

4.11 Var är risken för olyckor störst?

Denna fråga ställdes bara i Nollmätningen. De svarande fick bedöma hur stor de anser att risken för en olycka med personskada är på ett antal olika platser. De genomsnittliga bedömningarna framgår av Tabell 10.

Tabell 10. *Genomsnittlig bedömning av olycksrisk i olika trafiksituationer. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1=mycket liten risk och 5=mycket stor risk).*

	Medel	Stdav
Gatukorsningar i tätort	3,73	1,04
Övergångsställe vid gatukorsning i tätort	3,82	1,03
På motorväg	3,00	1,35
På landsbygdsvägar	3,29	1,04
I vägkorsning på landsbygden	3,41	1,07

Vid övergångsställen i korsningar i tätort anses risken för en olycka vara störst och minst risk anses det föreligga på landsbygdsvägar. Kvinnor anser att risken för olyckor är större för de tre sista alternativen i Tabell 10 än vad män gör, för de två första föreligger ingen skillnad. Det föreligger inte heller någon skillnad mellan bilister och icke bilister för något av alternativen. Det finns däremot vissa skillnader mellan de olika åldersgrupperna, för alternativ 3-5 anser de yngre risken för olycka mindre än vad de äldre gör.

4.12 Åtgärder för att öka trafiksäkerheten

Ett antal olika alternativ för att öka trafiksäkerheten presenterades för respondenterna, både i Nollmätningen och i Slutmätningen, där respondenterna fick i uppgift att bedöma deras effektivitet. Den genomsnittliga skattningen redovisas i Tabell 11.

Som framgår av tabellen är följande åtgärder de som bedöms vara mest effektiva: *Fler poliser synliga i trafiken, Fler gång- och cykelbanor, Planskilda korsningar på landsväg och Bredare vägar*. Åtgärder som bedöms vara minst effektiva är *Fler trafikregler och Lägre hastighetsgränser*.

I Nollmätningen är skillnaden mellan män och kvinnor väldigt tydlig vad gäller åtgärdernas effektivitet och det är endast för alternativ 1, 4, 8 och 17 som det ej förekommer några skillnader. Männerna anser att planskilda korsningar skulle vara effektivare, både i tätort och på landsbygd, än vad kvinnorna gör. Kvinnorna i sin tur anser att övriga åtgärder (förutom 1, 4, 8 och 17) är mer effektiva än vad männen gör.

Tabell 11. Bedömningen av effektiviteten av olika trafiksäkerhetshöjande åtgärder. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= inte alls effektivt och 5=mycket effektivt).

Nr	Åtgärd	Nollmätning		Slutmätning	
		Medel	Stdav	Medel	Stdav
1	Mer information om trafiksäkerhet	3.13	1.17	3.09	1.08
2	Fysiska hinder på vägbanan (t.ex. väggupp)	3.32	1.24	3.56	1.26
3	Fler poliser synliga i trafiken	4.18	0.92	4.17	0.94
4	Fler rondeller	3.23	1.11	3.39	1.06
5	Lägre hastighetsgränser i tätort	2.85	1.14	3.06	1.15
6	Fler trafikregler	1.73	0.84	1.79	0.88
7	Fler hastighetskontroller i tätortstrafik	3.38	1.21	3.64	1.07
8	Bredare vägar	3.65	1.11	3.49	1.21
9	Hårdare straff vid trafikförseelser	3.13	1.20	3.18	1.23
10	Lägre hastighetsgränser på landsväg	2.35	1.08	2.26	1.1
11	Trafikövervakning med registrerande kameror	3.00	1.33	3.21	1.22
12	Planskilda korsningar på landsväg	3.87	1.00	3.95	1.00
13	Fler hastighetskontroller i landsvägstrafik	3.40	1.20	3.59	1.07
14	Mer övervakning	3.29	1.20	3.47	1.03
15	Fler gång- och cykelbanor	4.24	0.90	4.23	0.86
16	Planskilda korsningar i tätort	3.47	1.15	3.56	1.12
17	Utbyggd kollektivtrafik	3.50	1.16	3.37	1.28

De olika åtgärderna reducerades genom faktoranalys till sex olika variabler och deras genomsnittliga skattning redovisas i Tabell 12.

Tabell 12. Bedömningen av effektiviteten för olika typer av trafiksäkerhetshöjande åtgärder. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= inte alls effektivt och 5=mycket effektivt).

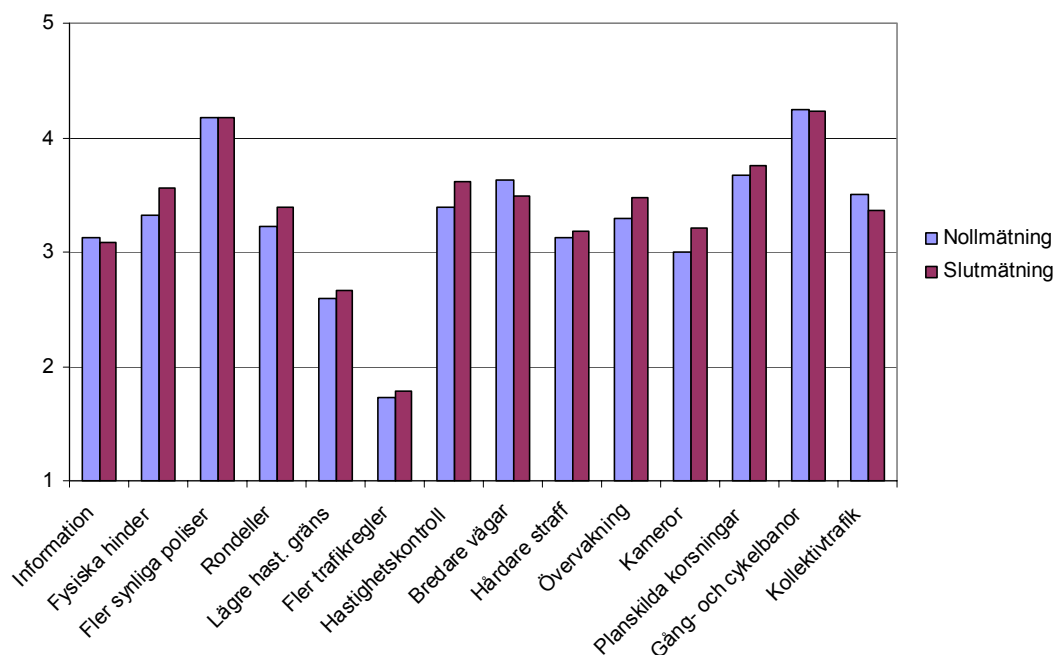
Nr	Åtgärd	Nollmätning		Slutmätning	
		Medel	Stdav	Medel	Stdav
1	Fler G.C. banor, utbyggd kollektivtrafik	3,88	0,82	3,79	0,85
2	Bredare vägar, planskilda korsningar	3,66	0,81	3,67	0,81
3	Mer övervakning, hårdare straff	3,41	0,90	3,54	0,78
4	Fysiska hinder, fler rondeller	3,28	0,92	3,48	0,91
5	Mer information	3,13	1,17	3,09	1,08
6	Lägre hastighetsgränser, fler trafikregler,	2,31	0,82	2,38	0,79

Mest effektivt bedömdes fler gång- och cykelbanor och utbyggd kollektivtrafik vara och minst effektivt bedömdes lägre hastighetsgränser och fler trafikregler vara.

En jämförelse mellan olika grupper i Nollmätningen visar att kvinnorna anser att åtgärderna i variablerna 3, 4 och 5 är mer effektiva än vad männen gör som i sin tur anser att bredare vägar och planskilda korsningar (variabel nr. 2) är mer effektiva än vad kvinnorna gör. En jämförelse mellan icke-bilister och bilister visar att icke-bilisterna anser åtgärderna i variablerna 3 och 6 vara effektivare än vad bilisterna gör medan bilisterna anser bredare vägar och planskilda korsningar vara mer effektiva. Bilister som ej har blivit straffade för någon trafikförseelse anser att åtgärderna i variablerna 2, 3 och 6 är mer effektiva än vad bilister som blivit straffade gör.

I Slutmätningen är skillnaderna mellan olika grupper i princip densamma som i Nollmätningen, kvinnor, icke bilister och de som har liten årlig körsträcka anser att lägre hastighetsgränser, hårdare straff och övervakning är effektivt, medan män signifikant oftare anser att planskilda korsningar på landsväg är mer effektivt.

För att se om bedömningen ändrades under ISA-försökets tidsperiod visas en jämförelse mellan Nollmätningen och Slutmätningen i figur 15.



Figur 15. Bedömningen av effektiviteten av olika trafiksäkerhetshöjande åtgärder i Nollmätningen och i Slutmätningen. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= inte alls effektivt och 5 = mycket effektivt).

Som framgår av figur 15 anses fysiska hinder, rondeller och olika slags hastighetskontroller vara lite mer effektivt i Slutmätningen, medan bredare vägar anses vara mindre effektivt. Skillnaderna är dock små.

4.13 Erfarenheter och åsikter om ISA-system

Frågor som rörde ISA-system ställdes bara i Slutmätningen. Respondenterna tillfrågades om de hade några erfarenheter av ISA-försöket i Lund, de tillfrågades också om deras åsikter om hur olika ISA-system kan öka trafiksäkerheten, om deras intresse att skaffa olika ISA-system och hur mycket de skulle kunna tänka sig att betala för ett ISA-system.

4.13.1 Respondenternas kontakt med projektet Lunda-ISA

Teoretiskt fanns det många olika möjligheter för Lundaborna att komma i kontakt med och informeras om ISA-försöket i Lund. Tabell 13 visar svarsfrekvenserna på frågan.

Tabell 13. Hur har respondenterna kommit i kontakt med projektet Lunda-ISA

Maka/make/sambo deltar i projektet	0 %
Har aktiv gaspedal i privatbil	1 %
Har besökt projektets hemsida på Internet	1 %
Har aktiv gaspedal i bil i jobbet	2 %
Maka/make/sambo har blivit tillfrågad att delta i projektet	3 %
Har kört en bil med aktiv gaspedal	3 %
Har åkt i en bil med aktiv gaspedal	4 %
Har själv blivit kontaktad för att delta i projektet	5 %
Känner någon som deltar i projektet	8 %
Känner till att lokalbussarna har aktiv gaspedal	8 %
Sett/hört inslag om Lunda-ISA i TV eller radio	19 %
Sett artiklar i tidningar om projektet	34 %

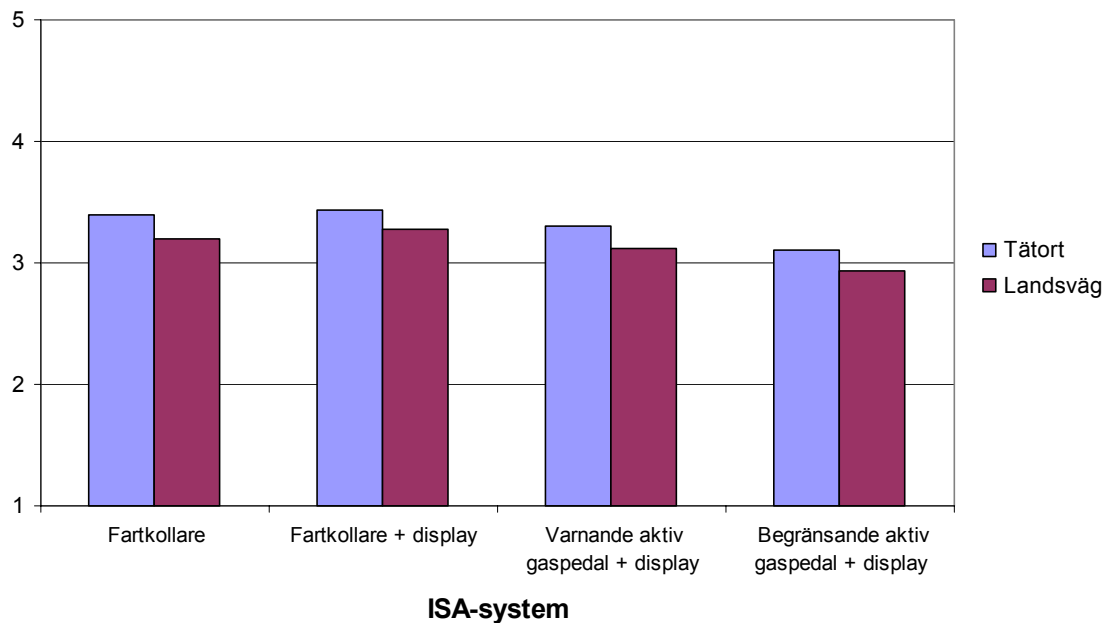
Resultatet visar att allmänheten har informerats om Lunda-ISA på flera olika sett, men det var endast en minoritet som haft personlig kontakt med försöket. Även om majoriteten av Lundaborna inte sagt sig vara informerade om projektet är de som hört eller läst om projektet ändå tillräckligt stor grupp för att deras åsikter skall kunna jämföras med åsikterna hos den gruppen som inte hört om det.

4.13.2 Olika ISA-systems effektivitet

Frågorna som rörde ISA specifikt var uppdelade på fyra olika system, nämligen:

1. Fartkollare (endast varning via ljud och ljussignal)
2. Fartkollare (varning via ljud och ljussignal samt information via display)
3. Aktiv gaspedal (varning via motstånd i gaspedal samt information via display)
4. Aktiv gaspedal (begränsning via motstånd i gaspedal samt information via display)

Respondenternas svar om de olika systemens effektivitet för att öka trafiksäkerheten i tätorts- och i landsvägstrafik visas i Figur 16.

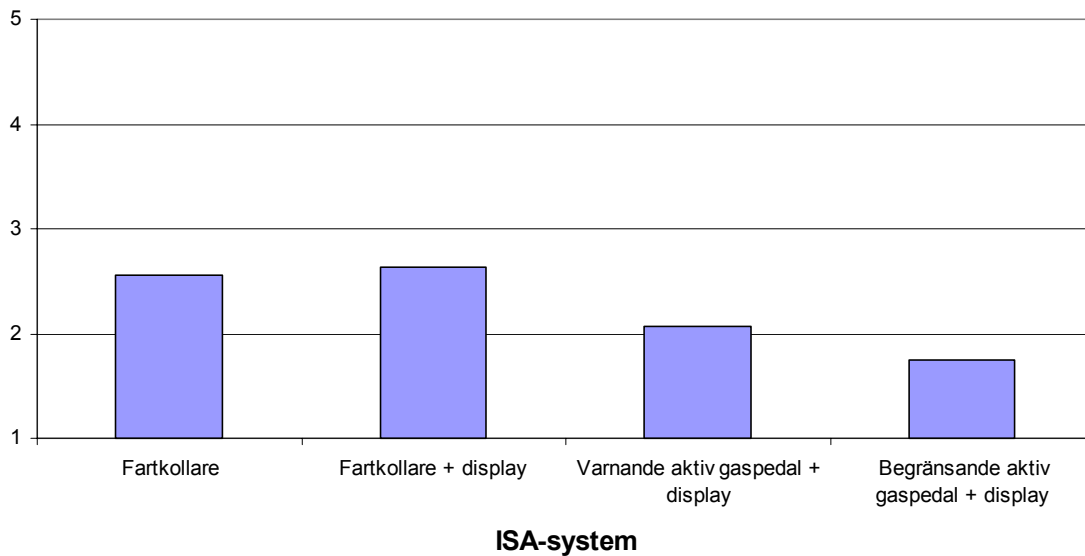


Figur 16 Olika ISA-systems effektivitet för att öka trafiksäkerheten. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= inte alls effektivt och 5 = mycket effektivt).

Det finns inte någon större skillnad mellan systemen enligt respondenterna, fartkollare bedöms vara något mer effektivt än aktiv gaspedal, och alla system bedöms vara mer effektiva i tätortstrafik än i landsvägstrafik. Generellt sett bedömer kvinnor, de som har liten årlig körsträcka och icke bilister ISA-system som mer effektivt. Skillnaden mellan grupperna är tydligast för fartkollare, både i tätorts och i landsvägstrafik. De som har liten årlig körsträcka bedömer att aktiv gaspedal med motstånd är speciellt effektivt i landsvägstrafik.

4.13.3 Intresse att skaffa ISA-system

Respondenterna svar på frågan hur intresserade de själva var av att skaffa ett av de fyra systemen visas i Figur 17.

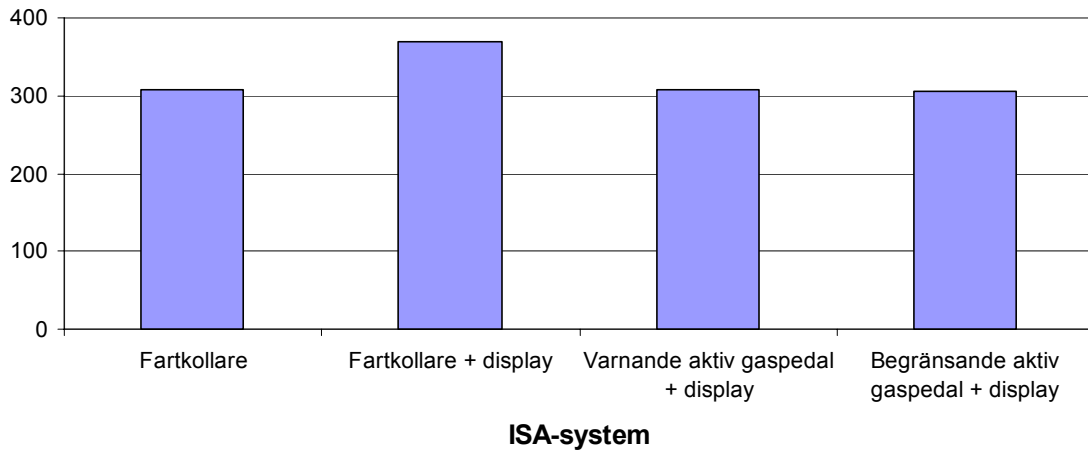


Figur 17. I vilken utsträckning skulle du vara intresserad av att skaffa följande. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= i mycket liten utsträckning och 5 = i mycket stor utsträckning).

Figuren visar att respondenterna är måttligt intresserade av att skaffa ett ISA-system. Allra minst intresserade är de av att skaffa en aktiv gaspedal. Kvinnor är mer intresserade än män av att skaffa ett ISA-system förutom aktiv gaspedal som inte går att trampa ned där det inte finns någon skillnad mellan könen. Icke-bilister visar mer intresse än bilister för samtliga typer av ISA-system.

4.13.4 Villighet att betala för olika ISA-system

Respondenterna fick även bedöma hur mycket de kunde tänka sig att betala för respektive ISA-system. Figur 18 redovisar medelvärden för betalningsviljan för de olika systemen.

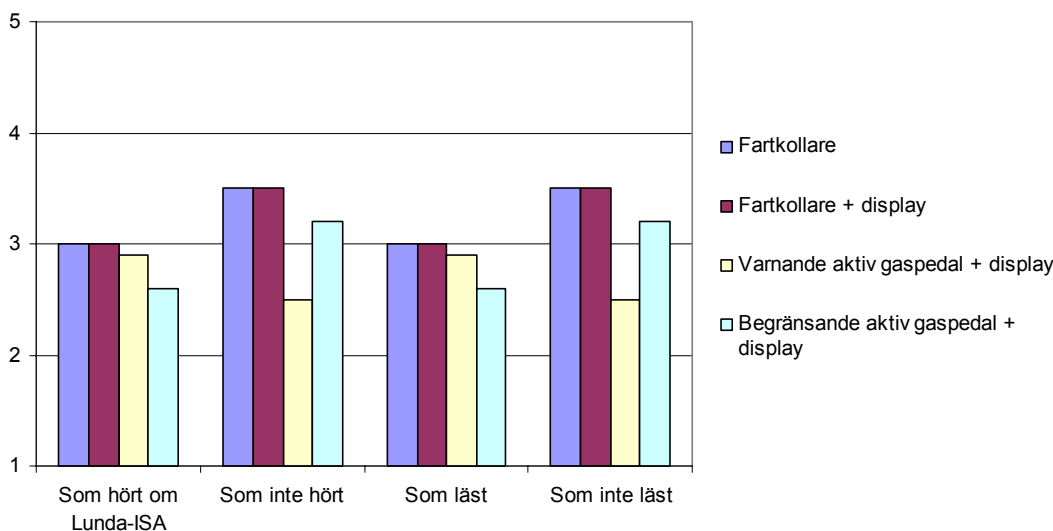


Figur 18. Hur mycket skulle du tänka dig att betala för ett ISA-system?

Det finns inte någon stor skillnad mellan de olika systemen vad gäller respondenternas genomsnittliga betalningsvilja. Det är endast fartkollare med ljud och ljussignal samt display som skiljer sig från de övriga. Det är en ganska stor andel som svarat 0 kronor (från 46 % för fartkollare utan display till 72 % för aktiv gaspedal med fartkontroll och display). En del av dessa är sådana som inte svarat alls på den frågan men det är relativt få. Betalningsviljan varierar från 0 kronor upp till 10 000 kronor, men det är endast 5 % som är beredda att betala mer än 1 000 kronor. Medelvärdena varierar mellan 300 och 380 kronor för de olika systemen.

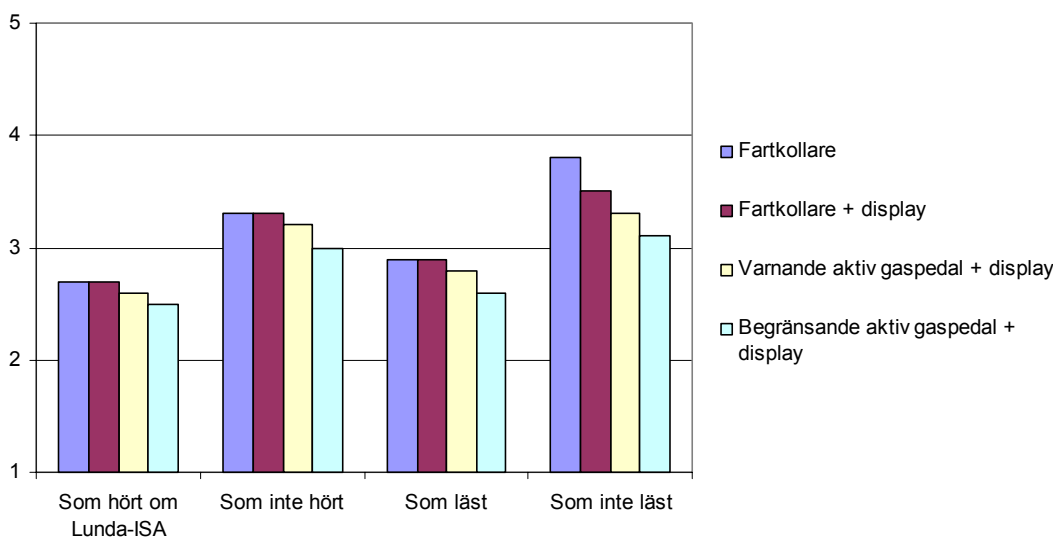
4.13.5 Informationens påverkan på bedömning av ISA-systemets effektivitet

Av de olika sätt som allmänheten blivit informerade om ISA på fanns det bara två som hade så stor effekt att en jämförelse kunde ske mellan de som blivit informerade och de som inte blivit det. Figur 19 och 20 visar hur de som hörde om ISA i radio och de som läst om ISA i tidningar bedömer ISA-systemets effektivitet i tätort och på landsbygd jämfört med dem som inte hade hört/läst om ISA.



Figur 19. Vad tror du om ISA-system för att öka trafiksäkerhet i tätort. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= inte alls effektivt och 5 = mycket effektivt).

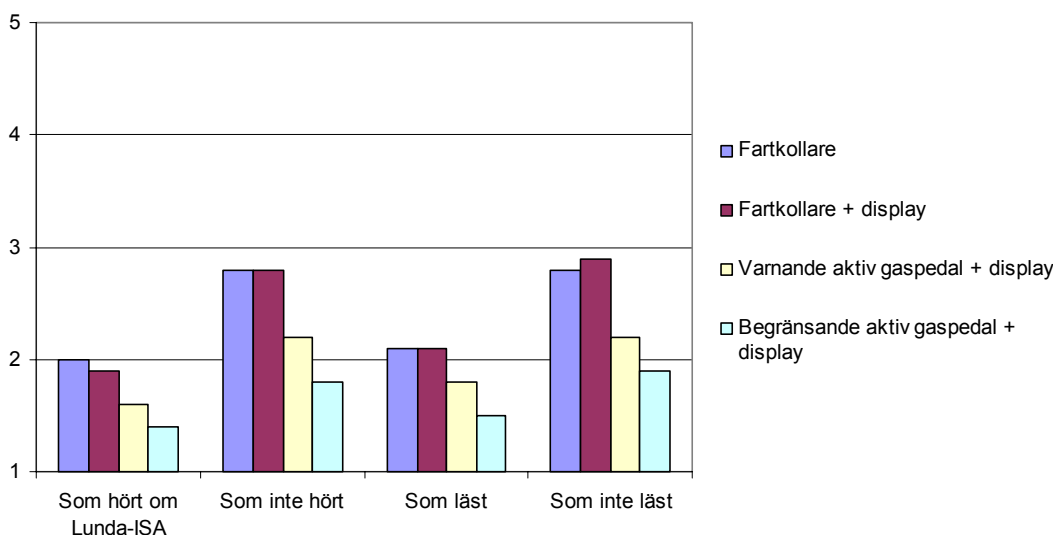
Figuren visar att respondenter som inte hört/läst om ISA bedömer fartkollare och aktiv gaspedal med fartkontroll effektivare i tätortstrafik än vad de som hört om ISA gör. För aktiv gaspedal med motstånd, systemet som används i Lunds ISA-försök, är situationen dock omvänd. Detta system bedöms effektivare av de som har hört/läst om det. Det verkar vara naturligt då Lundaborna bör ha hört mest om just detta system i lokala medier.



Figur 20. Vad tror du om ISA-system för att öka trafiksäkerheten på landsväg. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= inte alls effektivt och 5 = mycket effektivt).

På landsväg bedöms alla typer av ISA-system vara effektivare av de som inte hört eller läst om dem. Detta resultat speglar möjligtvis att det mest är män och bilister som läser artiklar eller lyssnar på program om trafik eller bilism. Tidigare resultat i denna studie visade att dessa grupper är mer emot ISA än kvinnor och icke-bilister.

Intresse att skaffa ISA-system bland de som har hört/läst om ISA respektive de som inte har hört/läst om ISA visas i Figur 21.



Figur 21. I vilken utsträckning skulle du vara intresserad av att skaffa följande. (Bedömningen gjordes på en femgradig skala där 1= i mycket liten utsträckning och 5 = i mycket stor utsträckning).

Resultaten visar detsamma som tidigare, dvs. att de som inte hört om ISA är mer intresserade av att skaffa systemet. Även om detta delvis kommer från det faktum att de som läser eller lyssnar om trafikfrågor är män, har stor årlig körsträcka o.s.v., och därmed är mindre benägna att skaffa ISA måste man ställa frågan om riktning och kvalitet på informationen om ISA i tidningar och radio.

5 DISKUSSION, SLUTSATSER

Både Nollmätningens och Slutmätningens resultat visar att det finns ett stort intresse för trafiksäkerhet bland invånarna i Lunds kommun, både vad gäller trafik inom tätorten och på landsbygden. Kvinnorna värderar trafiksäkerhet högre än vad männen gör, likaså värderas den högre bland de äldre än bland de yngre. Restid och reskostnad ansågs vara minst viktigt av de olika svarsalternativen.

De flesta anser att de hastighetsgränser vi har idag är lagom med några mindre avvikelser. 30 km/h i tätort anses ofta vara något för lågt medan 70 km/h i timmen anses vara något för högt. 70 km/h på landsväg anses ofta vara för lågt medan 110 km/h anses vara för högt. Generellt anser man att 50 km/h i tätort, 90 km/h på landsväg och 110 km/h på motorväg är lagom hastighetsgränser. Kvinnorna skattar i genomsnitt hastigheten som för hög i större utsträckning än vad männen gör. Detsamma gäller vid en jämförelse mellan icke-bilister och bilister, samt äldre jämfört med yngre. Bilister som blivit straffade för trafikförseelser under de senaste tre åren upplever generellt hastighetsgränserna som för låga. Lundaborna anser som regel att det finns ett samband mellan hastighet och olycksrisk även om det förekommer avvikelser för vissa grupper. Man anser också att sambandet är klarare för andra, att man själv skulle utsättas för större risk vid ökad hastighet är inte lika självklart. Respondenterna anser även att de själva följer hastighetsgränserna och stannar för fotgängare i betydligt större utsträckning än vad övriga bilister gör. Det är endast ett fåtal som anser att de själva överskrider hastighetsgränserna ofta och mycket ofta.

Det som respondenterna ansåg bidrog till olyckor i störst utsträckning var alkohol och droger, uppmärksamhet och höga hastigheter. Bland de äldre anses även hänsynslöshet bidra i stor utsträckning. Vid gatukorsningar i tätort och övergångsställe vid gatukorsning i tätort anses risken för en olycka vara störst.

Den typ av åtgärder som ansågs vara mest effektiv var den som inte begränsade den personliga friheten, det vill säga byggda åtgärder såsom bättre vägar och fler gång- och cykelbanor samt utbyggd kollektivtrafik. Näst effektivast ansågs, något överraskande, de åtgärder som rörde mer övervakning och hårdare straff vara. Det hänger förmodligen ihop med att man anser att andra bryter mot regler i betydligt större utsträckning än vad man själv gör. Minst effektivt ansågs åtgärder vara som innefattade lägre hastighetsgränser, fler regler och fysiska hinder.

Det har visat sig att olika grupper har olika åsikter vad gäller trafik och trafiksäkerhet. De grupper som framförallt skiljer sig åt är kvinnor och män, olika åldersgrupper, samt personer som har olika årlig körsträcka. Det förekommer även skillnader mellan andra grupper, t.ex. bilister och icke-bilister eller de som har blivit straffade för en trafikförseelse de senaste tre åren och de som inte har det. Det är dock svårt att i dessa fall se något generellt mönster. Kvinnor anser i högre grad att det finns ett samband mellan hastighet och risk för olyckor och de anser att de mer sällan överskrider hastighetsgränsen än vad män gör. Bedömningen av olika åtgärders effektivitet skiljer sig också mellan könen. Män tror mer på åtgärder som bygger bort problemen, som t.ex. bredare vägar, planskilda korsningar och fler gång- och cykelbanor medan kvinnor tror mer på information, lägre hastighetsgränser och fler regler. För åldersgruppen 18-24 är reskostnaden det viktigaste

vid egen resa medan restiden är det viktigaste för 25-44 åringarna. För de som är 45 år och äldre är trafiksäkerhet det klart viktigaste medan restid och reskostnad inte bedöms fullt så viktigt. Det är också de som är äldre än 45 år som uppger att de i lägst utsträckning överskrider hastighetsgränserna. Det finns enstaka skillnader mellan bilister och icke-bilister, t.ex. så anser icke-bilister att miljövänlighet är viktigare än vad bilisterna gör. I övrigt är det svårt att se något mönster i skillnaderna mellan dessa grupper. Vissa skillnader förekommer även mellan de som har blivit straffade för en trafikförseelse de senaste tre åren och de som inte har det. Även här är det dock svårt att se några generella mönster. Inga genomgående skillnader mellan respondenter med eller utan barn kunde noteras.

Det finns ingen signifikant skillnad mellan Nollmätningen och Slutmätningen som gäller inställningen till hastighetsgränser, attityd till hastighet och olycksrisk, bedömningen av olika faktorer bidrag till olyckor, osv.

Frågan om svårighet att hålla olika hastighetsgränser i tätort och på landsväg fanns bara med i Slutmätningen. Resultaten visar att det är lättast att hålla hastighetsgränsen vid skolor och dagis, både vid 30 km/h och 50 km/h. I övrigt gäller att ju högre hastighetsgränsen är desto lättare är det att hålla den, både i tätort och på landsväg. Kvinnor och de yngre har lättast att hålla hastighetsgränserna på landsväg.

Frågor om olika ISA-system, deras effektivitet, intresse att skaffa dem och betalningsvilja för dem ställdes bara i Slutmätningen. Respondenterna ansåg att alla kategorier av ISA-system är medeleffektivt. Fartkollare bedöms vara något mer effektivt än aktiv gaspedal, och alla system bedöms vara mer effektiva i tätortstrafik än i landsvägstrafik. Generellt sett bedömer kvinnor, de som har låg årlig körsträcka och icke-bilister ISA som mer effektivt, speciellt fartkollare (både i tätorts och i landsvägstrafik). Respondenterna var i genomsnitt måttligt intresserade av att skaffa ett ISA-system. De var mer intresserade av att skaffa fartkollare än aktiv gaspedal, kvinnor var mer intresserade av att skaffa fartkollare och aktiv gaspedal med motstånd än män och icke-bilister visade mer intresse än bilister för samtliga typer av ISA-system. Det fanns ingen stor skillnad mellan de olika systemen i respondenternas betalningsvilja. Medelvärde ligger mellan 300 och 380 kronor för de olika systemen. Endast fartkollare med ljud och ljussignal samt display skilde sig från de övriga.

Det fanns många sätt som Lundaborna kunde få information om ISA-försöket på, men det var bara två informationskällor som hade tillräckligt stor effekt för att tillåta en jämförelse, nämligen mellan gruppen som hade fått information med gruppen som inte hade fått information (tidningar – 34 % och TV eller radio – 19 %). Respondenterna som inte hört/läst om ISA-system bedömde både fartkollare och aktiv gaspedal med fartkontroll (hastighetsbegränsare) som effektivare i tätortstrafik än de som hört/läst om ISA. För aktiv gaspedal med motstånd, systemet som testats i Lund är situationen omvänd. Detta system bedöms vara effektivare av dem som har hört/läst om det. På landsväg bedöms alla kategorier av ISA-system vara effektivare av dem som inte hört eller läst om dem. Detsamma gäller för respondenternas intresse av att skaffa ett ISA-system. De som inte hört om ISA är mer intresserade av att skaffa ISA än de som inte har hört om ISA. Förklaringen till dessa resultat kan vara att de som läser eller lyssnar på trafikrelaterad information, bilister, män, de som har hög årlig körsträcka, osv. är mindre benägna att skaffa ISA, eftersom de tror att de inte behöver det. Ändå måste man också ställa sig frågan om riktning och kvalitet hos informationen om ISA i tidningar och i radio.

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. Litteraturöversikt 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.

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

Várhelyi, A. (1998) Drivers' speed behaviour at a Zebra Crossing: a case study. *Accident Analysis and Prevention*. 1998. Vol. 30, No. 6, pp 731-743.

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

BILAGA 1 FRÅGEFORMULÄR FÖR NOLLMÄTNINGEN



LUNDS TEKNISKA HÖGSKOLA

Lunds universitet

Institutionen för Teknik och samhälle

Avdelningen för Trafikteknik

Trafik och trafiksäkerhet

Vid avdelningen för Trafikteknik, Lunds tekniska högskola, pågår för närvarande ett forskningsprojekt finansierat av Vägverket. Projektet syftar till att öka kunskapen om hur människor ser på trafik och trafiksäkerhet i den kommun där de bor. Sådan kunskap är mycket betydelsefull för de som skall planera vår framtida trafikmiljö. På sikt kan projektet bidra till att skapa en trafikmiljö som bättre svarar mot olika trafikanters behov och önskemål.

Undersökningen vänder sig till personer i åldrarna 18 - 74 år. Du är en av 750 slumpmässigt utvalda deltagare i Lunds kommun. Vi hoppas att Du vill besvara frågorna i detta frågeformulär. Frågorna gäller Din inställning till trafik och trafiksäkerhet. Dina svar kommer endast att redovisas i statistiskt bearbetad form och varje deltagares anonymitet är garanterad. För att resultaten av undersökningarna skall bli tillförlitliga är det mycket viktigt att alla utvalda personer, både bilister och de som inte har bil, besvarar frågeformuläret.

Besvara frågorna så fort som möjligt och skicka det ifyllda formuläret till oss i det bifogade portofria svarskuvertet. Hoppa inte över någon fråga.

Det kodnummer som finns på kuvertets första sida gör det möjligt för oss att notera att just Du har svarat så att vi inte behöver besvara Dig med påminnelser. Kodnumret kommer därefter att avlägsnas.

Tack på förhand för Er medverkan

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Christer Hydén', written over a light blue horizontal line.

Christer Hydén
Professor

Har Du några frågor angående undersökningen, kontakta gärna någon av oss på nedanstående telefonnummer.

Doktorand
Magnus Hjälmdahl
046-222 48 24

Forskningsingenjör
Sverker Almqvist
046-222 91 29

Adressuppgifterna har erhållits från Kommunregistret, Lund kommun

**FÖRST VILL VI VETA VAD DU TYCKER ÄR VIKTIGT NÄR DET GÄLLER DINA
RESOR OCH TRAFIK I ALLMÄNHET?**

Hur viktigt är följande för Dig när Du skall göra en resa inom **tätorten?**

	Inte alls viktigt	1	2	3	4	Mycket viktigt
Restiden						
Reskostnaden						
Påverkan på miljön						
Trafiksäkerheten (risken för olyckor)						
Annat, nämligen:.....						

Hur viktigt är följande för Dig när Du skall göra en resa på **landsbygden?**

	Inte alls viktigt	1	2	3	4	Mycket viktigt
Restiden						
Reskostnaden						
Påverkan på miljön						
Trafiksäkerheten (risken för olyckor)						
Annat, nämligen:.....						

**Vad tycker Du är viktigt att samhället satsar resurser på när det gäller människors
resande i **tätort**?**

	Inte alls viktigt	1	2	3	4	Mycket viktigt
Trafiksäkerhet						
Miljövänlighet						
Kortare restid						
Låga reskostnader						

Vad anser Du om följande påståenden?

Instämmer
inte alls

1

2

3

Instämmer
helt

4

5

Det är viktigare att följa trafikrytmen än att hålla hastighetsgränserna

Om det inte går att köra fortare än gällande hastighetsgräns ökar trafiksäkerheten

Antalet olyckor skulle minska om alla höll hastighetsgränserna i tätort

Det är allvarligare att överskida hastighetsgränsen vid 30-km sträckor än vid 50-km sträckor

Hastighetsgränser på 30 km på vissa sträckor innebär ojämn trafikrytm och därmed negativa effekter för miljön

Antalet olyckor skulle minska om alla höll hastighetsgränserna på landsväg

Dagens bilar är inte anpassade för att köras i 30 km/timme

Det finns ett starkt samband mellan hastighet och risk för trafikolyckor

Restiderna skulle öka avsevärt om alla höll hastighetsgränserna i tätortstrafiken

De som alltid håller hastighetsgränserna skapar köer och irritation i trafiken

Följande frågor besvaras endast av bilister					
---	--	--	--	--	--

Instämmer inte alls			Instämmer helt		
1	2	3	4	5	

Trafikrytmen i tätort kräver ofta att jag kör fortare än gällande hastighetsgräns

För mig är det en moralisk skyldighet att hålla hastighetsgränserna i tätortstrafik

Om jag alltid håller hastighetsgränserna i tätortstrafik minskar risken för mig att råka ut för trafikolyckor

Människor som är viktiga för mig vill att jag håller hastighetsgränserna i tätortstrafiken

För mig är det en moralisk skyldighet att hålla hastighetsgränserna vid landsvägskörning

Om jag fick en varningssignal när jag kör för fort I tätort skulle jag hålla hastighetsgränserna

Jag har inga svårigheter att hålla hastighetsgränserna i tätortstrafik

Om jag alltid håller hastighetsgränserna i tätortstrafik minskar risken för andra att råka ut för trafikolyckor

Trafikrytmen på landsväg kräver ofta att jag kör fortare än gällande hastighetsgräns

**VI VILL NU VETA VAD DU ANSER OM EFTERLEVNADEN AV OLIKA
TRAFIKREGLER.**

(De som aldrig kör bil besvarar inte avsnitt A; De som aldrig cyklar besvarar inte avsnitt D)

Mycket
sällan Sällan Ibland Ofta Mycket
ofta

A Om Du ser till ditt eget beteende som bilist

Hur ofta överskrider Du hastighetsbegränsningen 30 km i tätort med 10 kilometer eller mer?

Hur ofta överskrider Du hastighetsbegränsningen 50 km i tätort med 10 kilometer eller mer?

Hur ofta överskrider Du hastighetsbegränsningen 70 km i tätort med 10 kilometer eller mer?

Hur ofta överskrider Du hastighetsbegränsningen 70 km på landsväg med 10 kilometer eller mer?

Hur ofta överskrider Du hastighetsbegränsningen 90 km på landsväg med 10 kilometer eller mer?

Hur ofta överskrider Du hastighetsbegränsningen 110 km på landsväg med 10 kilometer eller mer?

Hur ofta stannar Du vid övergångsställen, där ljussignal saknas, och släpper fram gående?

Hur ofta kör Du 'mot rött'?

B Om Du ser till andra bilisters beteende

Hur ofta anser Du att andra bilister överskrider hastighetsbegränsningen 30 km i tätort med 10 km eller mer?

Hur ofta anser Du att andra bilister överskrider hastighetsbegränsningen 50 km i tätort med 10 km eller mer?

Hur ofta anser Du att andra bilister överskrider hastighetsbegränsningen 70 km i tätort med 10 km eller mer?

Hur ofta anser Du att andra bilister överskrider hastighetsbegränsningen 70 km på landsväg med 10 km eller mer?

Hur ofta anser Du att andra bilister överskrider hastighetsbegränsningen 90 km på landsväg med 10 km eller mer?

Hur ofta anser Du att andra bilister överskrider hastighetsbegränsningen 110 km på landsväg med 10 km eller mer?

Hur ofta anser Du att andra bilister stannar vid övergångsställen, där ljussignal saknas, och släpper fram gående?

Hur ofta anser Du att andra bilister kör 'mot rött'?

C Om Du ser till dit eget beteende som fotgängare

Hur ofta går Du mot 'röd gubbe'?

Hur ofta stannar bilister vid övergångsställen, där ljussignal saknas, och släpper fram Dig?

D Om Du ser till dit eget beteende som cyklist

Hur ofta cyklar Du mot rött trafikljus i gatukorsning?

Hur ofta cyklar Du mot rött ljus vid övergångsställe /
cykelöverfart?

Har Du som **bilförare** under de tre senaste åren, blivit bestraffad eller bötfälld för någon trafikförseelse? (OBS! Räkna inte in parkeringsbot).

- Ja,antal gånger
- Nej
- Nej, kör inte bil

Har Du som **cyklist** under de tre senaste åren, blivit bestraffad eller bötfälld för någon trafikförseelse?

- Ja,antal gånger
- Nej
- Nej, cyklar inte

**VAD TROR DU ORSAKAR OLYCKOR I TRAFIKEN OCH HUR BEDÖMER DU
RISKEN FÖR OLIKA TYPER AV TRAFIKOLYCKOR?**

I vilken utsträckning tror Du att följande faktorer bidrar till trafikolyckor **i tätort?**

	I mycket liten utsträckning			I mycket stor utsträckning	
	1	2	3	4	5
Alkohol och droger					
Ovana					
Trötthet					
Ouppmärksamhet					
Höga hastigheter					
Hänsynslöshet					
Felbedömningar					
Annat:					

I vilken utsträckning tror Du att följande faktorer bidrar till trafikolyckor på landsväg?

	I mycket liten utsträckning			I mycket stor utsträckning	
	1	2	3	4	5
Alkohol och droger					
Ovana					
Trötthet					
Ouppmärksamhet					
Höga hastigheter					
Hänsynslöshet					
Felbedömningar					
Annat:					

Hur stor bedömer Du att risken för en olycka som leder till personskada är vid följande platser?

	Mycket liten risk			Mycket stor risk	
	1	2	3	4	5
Gatukorsningar i tätort					
Övergångsställe vid gatukorsning i tätort					
På motorväg					
På landsbygdsvägar					
I vägkorsning på landsbygden					

Har Du som **bilförare** råkat ut för någon trafikolycka **under de tre senaste åren**, som lett till skada på person eller fordon? (Även små skador som blåmärke, skrubbsår eller en liten skada på fordonet ska räknas.)

Nej, jag har inte råkat ut för några trafikolyckor
 Nej, kör aldrig bil
 Ja, i så fall, hur många olyckor?stycken

Av dessa olyckor, hur många inträffade i tätort/ på landsväg:

I tätortstycken
 På landsvägstycken

Av dessa olyckor, ange antal för typ av olycka och typ av skada:

Huvudsaklig typ av skada för någon av de inblandade	Kört av vägen eller kört på föremål	Kört på annan trafikant	Blivit påkörd
-Materialskada			
-Lätt personskada			
-Svår personskada			
-Dödlig skada			

Har Du som **cyklist** råkat ut för någon trafikolycka **under de tre senaste åren**, som lett till skada på person eller fordon? (Även små skador som blåmärke, skrubbsår eller en liten skada på fordonet ska räknas.)

Nej, jag har inte råkat ut för några trafikolyckor

Nej, cyklar aldrig

Ja, i så fall, hur många olyckor?stycken

Av dessa olyckor, hur många inträffade i tätort/ på landsväg:

I tätortstycken

På landsvägstycken

Av dessa olyckor, ange antal för typ av olycka och typ av skada:

Huvudsaklig typ av skada för någon av de inblandade	Kört av vägen eller kört på föremål	Kört på annan trafikant	Blivit påkörd
-Materialskada			
-Lätt personskada			
-Svår personskada			
-Dödlig skada			

Har Du som **fotgängare** råkat ut för någon trafikolycka **under de tre senaste åren**, som lett till skada på person eller fordon? (Även små skador som blåmärke, skrubbsår eller en liten skada på fordonet ska räknas.)

Nej, jag har inte råkat ut för några trafikolyckor

Ja, i så fall, hur många olyckor?stycken

Av dessa olyckor, hur många inträffade i tätort/ på landsväg:

I tätortstycken

På landsvägstycken

Av dessa olyckor, ange antal för typ av olycka och typ av skada:

Huvudsaklig typ av skada för någon av de inblandade	Blivit påkörd
-Materialskada	
-Lätt personskada	
-Svår personskada	

**DET FINNS MÅNGA SÄTT ATT FÖRSÖKA ÖKA TRAFIKSÄKERHETEN.
I VILKEN UTSTRÄCKNING TROR DU ATT FÖLJANDE ÅTGÄRDER SKULLE VARA
EFFEKTIVA SÄTT ATT ÖKA TRAFIKSÄKERHETEN?**

	Inte alls effektivt				Mycket effektivt
	1	2	3	4	5
Mer information om trafiksäkerhet					
Fysiska hinder på vägbanan (t.ex. väggupp)					
Fler poliser synliga i trafiken					
Fler rondeller					
Lägre hastighetsgränser i tätort					
Fler trafikregler					
Fler hastighetskontroller i tätortstrafik					
Bredare vägar					
Hårdare straff vid trafikförseelser					
Lägre hastighetsgränser på landsväg					
Trafikövervakning med registrerande kameror					
Planskilda korsningar på landsväg					
Fler hastighetskontroller i landsvägstrafik					
Mer övervakning					
Fler gång- och cykelbanor					
Planskilda korsningar i tätort					
Utbyggd kollektivtrafik					
Andra åtgärder:					
.....					
.....					
.....					

Hur många personer bor i Ditt hushåll?

Vuxna	Barn 0-6 år	Barn 7-12	Barn 13-18

Vilken är Din huvudsakliga sysselsättning?

Förvärvsarbete, heltid eller deltid

Studerande, militärtjänstgöring

Hemarbetande, föräldraledig

Arbetsökande

Sjukpensionär, pensionär

Annat:.....

Vilken är Din högsta genomförda utbildning?

Folkskola

Grundskola, folkhögskola

Gymnasieskola

Universitet, högskola

Annat....

Har Du kommentarer eller synpunkter som Du vill framföra kan Du göra det här:

Lägg det ifyllda frågeformuläret i svarskuvertet och posta det så fort som möjligt.

Vi tackar för Din medverkan!

BILAGA 2 FRÅGEFORMULÄR FÖR SLUTMÄTNINGEN



LUNDS TEKNISKA HÖGSKOLA

Lunds universitet

Institutionen för Teknik och samhälle

Avdelningen för Trafikteknik

Trafik och trafiksäkerhet

Vid avdelningen för Trafikteknik, Lunds tekniska högskola, pågår för närvarande ett forskningsprojekt finansierat av Vägverket. Projektet syftar till att öka kunskapen om hur människor ser på trafik och trafiksäkerhet i den kommun där de bor. Sådan kunskap är mycket betydelsefull för de som skall planera vår framtida trafikmiljö. På sikt kan projektet bidra till att skapa en trafikmiljö som bättre svarar mot olika trafikanters behov och önskemål.

Undersökningen vänder sig till personer i åldrarna 18 - 74 år. Du är en av 840 slumpmässigt utvalda deltagare i Lunds kommun. Vi hoppas att Du vill besvara frågorna i detta frågeformulär. Frågorna gäller Din inställning till trafik och trafiksäkerhet. Dina svar kommer endast att redovisas i statistiskt bearbetad form och varje deltagares anonymitet är garanterad. För att resultaten av undersökningarna skall bli tillförlitliga är det mycket viktigt att alla utvalda personer, både bilister och de som inte har bil, besvarar frågeformuläret.

Vi ber Er att besvara frågorna så fort som möjligt och skicka det ifyllda formuläret till oss i det bifogade portofria svarskuvertet. Hoppa inte över någon fråga.

Det kodnummer som finns på kuvertets framsida gör det möjligt för oss att notera att just Du har svarat så att vi inte behöver besvara Dig med påminnelser. Kodnumret kommer därefter att avlägsnas.

Tack på förhand för Er medverkan

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Christer Hydén".

Christer Hydén
Professor

Har Du några frågor angående undersökningen, kontakta gärna någon av oss på nedanstående telefonnummer.

Docent
András Várhelyi
046-222 48 24

Doktorand
Magnus Hjälmdahl
046-222 91 29

Adressuppgifterna har erhållits från Kommunregistret, Lund kommun

VAD ANSER DU OM HASTIGHET OCH HASTIGHETSGRÄNSER?

1. Vad tycker Du om hastighetsgränsen:

	Ofta för låg 1	2	Lagom 3	4	Ofta för hög 5
a) 30 km/timme i tätort?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) 30 km/timme i bostadsområden i tätort?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) 30 km/timme vid skola och daghem i tätort?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) 50 km/timme i tätort?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) 50 km/timme i bostadsområden i tätort?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) 50 km/timme vid skola och daghem i tätort?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) 70 km/timme i tätort?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) 70 km/timme på landsväg?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) 90 km/timme på landsväg?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) 110 km/timme på landsväg?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) 110 km/timme på motorväg?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Vad anser Du om följande påståenden?

	Instämmer inte alls				Instämmer helt
	1	2	3	4	5
a) Det är viktigare att följa trafikrytmen än att hålla hastighetsgränserna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Om det inte går att köra fortare än gällande hastighetsgräns ökar trafiksäkerheten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Antalet olyckor skulle minska om alla höll hastighetsgränserna i tätort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Det är allvarigare att överskrida hastighetsgränsen på 30-sträckor än på 50-sträckor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Hastighetsgränser på 30 km/timme på vissa sträckor innebär ojämn trafikrytm och därmed negativa effekter för miljön	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Antalet olyckor skulle minska om alla höll hastighetsgränserna på landsväg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Dagens bilar är inte anpassade för att köras i 30 km/timme	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Det finns ett starkt samband mellan hastighet och risk för trafikolyckor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Restiderna skulle öka avsevärt om alla höll hastighetsgränserna i tätortstrafiken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) De som alltid håller hastighetsgränserna skapar köer och irritation i trafiken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Hur svårt är det för Dig att hålla olika hastighetsgränser?

	Mycket svårt 1	2	Varken eller 3	4	Mycket lätt 5
a) 30 km/timme i tätort?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) 30 km/timme i bostadsområden i tätort?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) 30 km/timme vid skola och daghem i tätort?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) 50 km/timme i tätort?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) 50 km/timme i bostadsområden i tätort?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) 50 km/timme vid skola och daghem i tätort?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) 70 km/timme i tätort?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) 70 km/timme på landsväg?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) 90 km/timme på landsväg?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) 110 km/timme på landsväg?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) 110 km/timme på motorväg?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Har Du som bilförare råkat ut för någon trafikolycka under de tre senaste åren, som lett till skada på person eller fordon? (Även små skador som blåmärke, skrubbsår eller en liten skada på fordonet ska räknas.)

- Nej, jag har inte råkat ut för några trafikolyckor.
- Ja, i så fall, hur många olyckor?stycken.

Vad tror Du orsakar olyckor i trafiken och hur bedömer Du risken för olika typer av trafikolyckor?

8. I vilken utsträckning tror Du att följande faktorer bidrar till trafikolyckor i tätort?

	I mycket liten utsträckning 1	2	3	4	I mycket stor utsträckning 5
a) Alkohol och droger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Ovana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Trötthet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Ouppmärksamhet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Höga hastigheter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Hänsynslöshet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Felbedömningar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Annat:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Åtgärder för att öka trafiksäkerheten

9. Vad tycker Du om följande åtgärder för att öka trafiksäkerheten?

	Inte alls effektivt				Mycket effektivt
	1	2	3	4	5
a) Mer information om trafiksäkerhet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Fysiska hinder på vägbanan (t.ex. väggupp)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Fler poliser synliga i trafiken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Fler rondeller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Lägre hastighetsgränser i tätort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Fler trafikregler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Fler hastighetskontroller i tätortstrafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Bredare vägar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Hårdare straff vid trafikförseelser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Lägre hastighetsgränser på landsväg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Trafikövervakning med registrerande kameror	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Planskilda korsningar på landsväg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
m) Fler hastighetskontroller i landsvägstrafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
n) Mer övervakning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
o) Fler gång- och cykelbanor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p) Planskilda korsningar i tätort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
q) Utbyggd kollektivtrafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
r) Andra åtgärder:					
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Under 2001 har försök med ISA genomförts på olika orter i Sverige. Fyra typer av utrustning har använts i försöken:

- Fartkollare som varnar föraren genom enbart ljud- och ljussignaler när denne överskrider gällande hastighetsgräns.
- Fartkollare som varnar föraren genom ljud- och ljussignaler när denne överskrider gällande hastighetsgräns samt med en liten display som visar den gällande hastighetsgränsen.
- Aktiv gaspedal som gör att gaspedalen blir betydligt svårare att trycka ned när föraren försöker överskrida gällande hastighetsgräns samt med en liten display som visar den gällande hastighetsgränsen.
- Aktiv gaspedal där gaspedalen inte går att trycka ned när föraren försöker överskrida gällande hastighetsgräns samt med en liten display som visar den gällande hastighetsgränsen.

10. Vad tror Du om ISA-system för att öka trafiksäkerheten?

	Inte alls effektivt				Mycket effektivt	
	1	2	3	4	5	
a) Fartkollare (enbart ljud- och ljussignaler) i <u>tätortstrafik</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
b) Fartkollare (enbart ljud- och ljussignaler) i <u>landsvägstrafik</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
c) Fartkollare (ljud- och ljussignaler samt display) i <u>tätortstrafik</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
d) Fartkollare (ljud- och ljussignaler samt display) i <u>landsvägstrafik</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
e) Aktiv gaspedal (motstånd i gaspedal samt display) i <u>tätortstrafik</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
f) Aktiv gaspedal (motstånd i gaspedal samt display) i <u>landsvägstrafik</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
g) Aktiv gaspedal (gaspedalen går ej att trycka ned, samt display) i <u>tätortstrafik</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
h) Aktiv gaspedal (gaspedalen går ej att trycka ned, samt display) i <u>landsvägstrafik</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

11. I vilken utsträckning skulle Du vara intresserad av att skaffa följande:

	I mycket liten utsträckning				I mycket stor utsträckning	
	1	2	3	4	5	
a) Fartkollare (enbart ljud- och ljussignaler)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
b) Fartkollare (ljud- och ljussignaler samt display)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
c) Aktiv gaspedal (motstånd i gaspedal samt display)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
d) Aktiv gaspedal (gaspedalen går ej att trycka ned, samt display)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

12. Hur mycket skulle Du kunna tänka Dig att betala för en:

- a) Fartkollare (enbart ljus - och ljudsignaler) kronor
- b) Fartkollare (ljud- och ljussignaler samt display) kronor
- c) Aktiv gaspedal (motstånd i gaspedal samt display)kronor
- d) Aktiv gaspedal (gaspedalen går ej att trycka ned, samt display)kronor

NÅGRA FRÅGOR OM DU KÄNNER TILL PROJEKTET LUNDA-ISA

Det pågår just nu ett projekt i Lund som kallas Lunda-Isa. Inom projektet finns det närmare 250 bilar utrustade med en Aktiv gaspedal som hjälper föraren att hålla hastighetsgränsen.

13. Har Du kommit i kontakt med projektet Lunda-Isa?

	Ja	Nej	Vet ej	Ej aktuellt
a) Har Du blivit kontaktad för att delta i projektet Lunda-Isa?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
b) Har Din maka/make/sambo blivit kontaktad för att delta i projektet Lunda-Isa?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Deltar Din maka/make/sambo i projektet Lunda-Isa?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Har någon av den/de bilar Du använder privat Aktiv gaspedal ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Har någon av den/de bilar Du använder i arbetet Aktiv gaspedal ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Har Du åkt i en bil med Aktiv gaspedal ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
g) Har Du kört en bil med Aktiv gaspedal ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Känner Du någon annan som deltar i projektet Lunda-Isa?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
i) Känner Du till att bussarna i Lund lokaltrafik har Aktiv gaspedal ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
j) Har Du sett/hört inslag om Lunda-Isa i TV eller radio?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
k) Har Du sett artiklar i tidningar om projektet Lunda-Isa?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
l) Har Du besökt Lunda-Isas hemsida på Internet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

22. Hur många personer bor i Ditt hushåll?

Vuxna	Barn 0-6 år	Barn 7-12 år	Barn 13-18 år

23. Vilken är Din huvudsakliga sysselsättning?

- Förvärvsarbete, heltid eller deltid
- Studerande, militärtjänstgöring
- Hemarbetande, föräldraledig
- Arbetssökande
- Sjukpensionär, pensionär
- Annat:.....

24. Vilken är Din högsta genomförda utbildning?

- Folkskola
- Grundskola, folkhögskola
- Gymnasieskola
- Universitet, högskola
- Annat:.....

Har Du kommentarer eller synpunkter som Du vill framföra kan Du göra det här:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Tack för Din medverkan!