

5000 bilar i försök med hastighetsanpassning i Sverige

Seniorkonsult Anders Lindkvist, Movea Trafikkonsult AB, Sverige, email: anders@movea.se

Det finns ett starkt behov av att finna alternativa lösningar till fysiska medel för att reducera de höga hastigheterna och antalet överskridanden av hastighetsgränserna. Två tidigare svenska pilotförsök med hastighetsvarningssystem i Umeå och Eslöv gav så pass positiva besked att regeringen ville satsa på ett storskaligt försök. I pilotförsöken påvisades bland annat att andelen bilister som inte överskred hastighetsgränsen (30 km/h) ökade från 20 - 80%.

Det storskaliga försöket med hastighetsanpassning i Sverige påbörjades 1999 och pågår för närvarande för fullt. Det skall vara klart nästa sommar. Projektet leds av det svenska Vägverket. De fyra kommuner där försöken bedrivs, Umeå, Borlänge, Lidköping och Lund, ansvarar själva för genomförandet i sin kommun.

Totalt omfattar försöket cirka 5000 fordon och ännu fler förare vilket gör projektet till det största i sitt slag i världen. Testförarna som både är privatbilister och yrkestrafikanter deltar frivilligt i ISA-projektet. Syftet med projekt är att undersöka vad användarna tycker och hur de reagerar, hur tekniken integreras med fordonet och vilka effekter ISA har på trafiksäkerhet och miljö.

I försöken används enbart stödjande system. Två huvudtyper förekommer:

Informeraende - ljus och ljud. Data förmedlas via transponders vid väggkant

- display med aktuell hastighetsgräns och ljud.
Digital karta (med hastighetsgränser) och GPS
(även som registrerande system för företag)

Aktivt stödjande - aktiv gas (som ger mottryck) och display med
Aktuell hastighetsgräns
Digital karta (med hastighetsgränser) och GPS

- vibrerande gaspedal testas i liten skala



Viktiga mål i projektet är att kunna

- uppnå storskalighet
- bekräfta positiva effekter
- identifiera möjliga negativa effekter

Därför bedrivs en intensiv utvärdering lokalt och med nationell koordinering utifrån tre aspekter:

- Användare
- Produkten/Systemet
- Trafikeffekter

Flera olika metoder används i utvärderingen:

- Enkät- och intervju-undersökningar genomförs före, direkt efter start, mitt under och efter
- Fokusgruppdiskussioner
- Medåkandestudier
- Loggning av körbeteende
- Konfliktstudier
- Körsimulatorstudier
- Loggning av hastighet på vägar och i enskilda fordon
- Analys av polis- och sjukhusrapporterade trafikolyckor före, under- och efter

Försöket inleddes med en nollmätning där ett slumpvis urval av befolkningen i respektive försöksort deltog, totalt ca 5550 personer. Av resultatet framgår bl a att

- hastighetsgränsen 50 km/h i tätort är lagom, 30 är för låg och 70 för hög
- trafiksäkerhet är viktigare än restid
- de flesta tror att olyckorna skulle minska om alla håller hastighetsgränserna
- de flesta tycker att det är en moralisk skyldighet att hålla hastighetsgränserna
- man tycker att man är bra på att hålla hastighetsgränserna i tätort
- man anser sig vara betydligt sämre på att hålla hastighetsgränserna på 70- och 90-vägar
- andra bilister anses köra betydligt fortare än jag själv (!)
- mest bidragande till olyckor anses vara:
 - höga hastigheter
 - alkohol och droger
 - felbedömningar
- stort intresse för trafiksäkerhet och hastigheter
- en varningssignal till föraren skulle bidra till att man håller hastighetsgränsen

Volvo har i en fordonssimulator undersökt hur en liten testgrupp (25 personer) reagerar på ISA-systemet och bl a fått fram att man föredrar aktivt stödjande system.

De praktiska försöken har pågått sedan början av det här året och kommer att fortsätta till december. Därefter kommer insamlade data att utvärderas. Vi har därför ännu inga färdiga

resultat att presentera. Från mätningar i Umeå en månad efter det att systemen aktiverats i försökspersonernas bilar finns vissa tidiga indikationer:

- ISA-systemet har fungerat och i princip alla har någon gång blivit varnade av systemet
- Knappt hälften anser att de litar fullständigt på att tekniken fungerar, endast ett fåtal litar inte alls på tekniken
- svarspersonerna uppgav att de tittade de mer på hastighetsmätaren och var mer uppmärksamma än innan de fått systemet
- svarspersonerna ansåg att
 - de varit mer i vägen för andra
 - de måste gasa och bromsa mer
 - det varit var mer frustrerade
 - bilkörningen upplevdes som mer ansträngande

Hur ser då framtiden ut? System för hastighetsanpassning kommer säkert när marknaden mognat. Vi tror att det handlar om frivilligt stödjande system som kan hantera dynamiska hastighetsgränser.