

LUND – Resultat av ISA-försöket



BÄTTRE BILIST MED ISA

Aktiv gaspedal, som hjälper föraren att hålla hastighetsgränserna, ger de positiva effekterna på hastigheter som förväntades. Medelhastigheterna sjunker framförallt där de tidigare låg över hastighetsgränsen. Dessutom har testförarna blivit mera uppmärksamma på gående och håller längre avstånd till bilen framför. Testförarna har helt enkelt blivit mer hänsynfulla och trafiksäkra bilister!

STORSKALIGT FÖRSÖK

Under åren 1999–2002 har Vägverket i samarbete med Umeå, Borlänge, Lidköping och Lund genomfört ett storskaligt försök med ny teknik som syftar till att underlätta för bilister att hålla hastighetsgränserna i tätort. Tekniken kallas ISA, vilket står för Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet. Försöket i Lund kallades för LundaISA.

I LundaISA testades stödjande ISA, som ger ett mottryck i gaspedalen om föraren kör för fort. Mottrycket går att trampa igenom. Bilens position bestäms med hjälp av GPS och i bilen finns en dator med en digital karta över testområdet, med hastighetsgränser inlagda.

HÖGA HASTIGHETER DÖDAR

Hastigheten är den faktor som har störst betydelse för antalet trafikolyckor och hur allvarliga de blir. Tidigare forskning har visat att tekniskt stöd i fordonet för att hjälpa föraren att hålla hastighetsgränsen kan vara ett bra sätt att minska antalet olyckor och allvarliga personskador i trafiken.

Försöket syftar till att ge ökad kunskap om hur ISA påverkar bilisternas beteende, trafiksäkerhet, miljö och vad bilisterna tycker om utrustningen.

TESTFÖRARE AV ALLA DE SLAG

290 bilförare fick aktiv gaspedal installerad under perioden oktober 2000–mars 2001. Testperioden för testförarna varade mellan sex och tolv månader.

Testförarna var mest privatbilister, men även tjänstebilsförare och yrkesförare deltog. Blandningen av både ålder och kön var stor.

En del av testförarna tyckte från början att tanken med ISA var mycket god, andra var skeptiska.

MYCKET ANVÄNDBART OCH GANSKA ATTRAKTIVT

Testförarna anser att den aktiva gaspedalens användbarhet är relativt hög, medan attraktiviteten endast är något bättre än neutralt läge.

De äldsta av testförarna tillsammans med testförare som inte upplevt några tekniska problem är den grupp testförare som ger den aktiva gaspedalen högst attraktivitet. Personerna som från början inte tyckte att ISA var någon vidare bra idé samt medelålders testförare tyckte i minst utsträckning att aktiv gaspedal var attraktivt.

VILL HA ISA FABRIKSMONTERAT

Göte Nilsson är 72 år och har varit med i ISA-försöket i Lund. Göte tycker att ISA är bra:

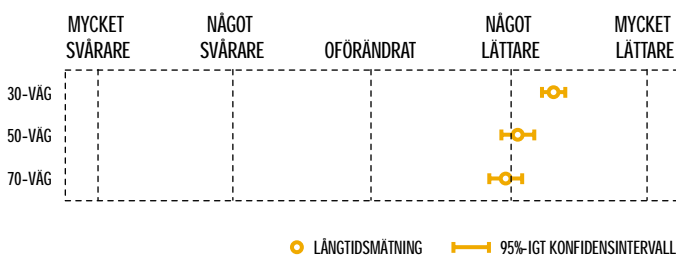
– Jag tycker att alla ska ha ISA i sina bilar i framtiden, i alla fall i tätort. Och ISA ska vara fabriksmonterat i nya bilar, så att det fungerar och folk använder det.



PEDALEN GAV STÖD

Testförarna upplevde att de fick stöd av den aktiva gaspedalen i sin körning. De ansåg att det var lättare att hålla hastighetsgränserna med hjälp av hastighetsanpassaren, och att den egna hastigheten har sänkts.

Tycker du att du fått det svårare eller lättare att hålla hastigheten inom försöksområdet med hjälp av hastighetsanpassaren?

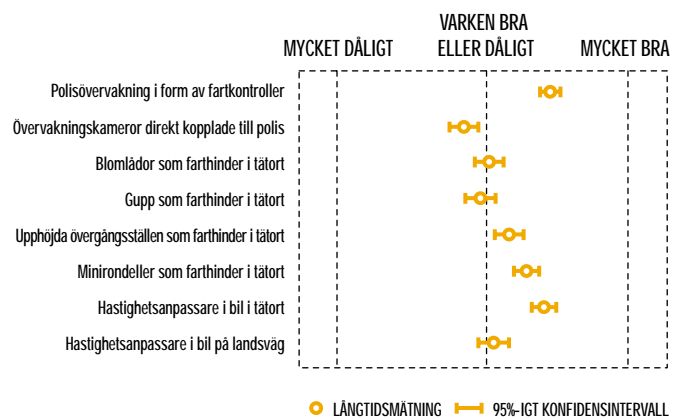


LIKA BRA SOM POLISÖVERVAKNING

Testförarna tycker att sänkta hastigheter är ett av de fyra bästa sätten att öka trafiksäkerheten.

För att öka efterlevnaden av hastighetsgränser ligger ISA i tätort högst tillsammans med polisövervakning. Det finns enligt många testförare ingen bättre lösning för att tackla hastighetsproblematiken än att ha ISA i bilarna.

Hur ser du på följande åtgärder för att öka efterlevnaden av hastighetsgränser?



BÄTTRE BILFÖRARE...

Testförarna anser sig ha blivit bättre bilförare; uppmärksamheten på gående och hastighetsskyltar utanför testområdet har ökat och de kör jämnare. Testförarna tittar mindre på hastighetsmätaren. Dessutom tycker de att säkerheten har ökat och tryggheten tenderar att göra detsamma. Risken att åka fast för fortkörning anser de har minskat kraftigt.

...MEN OCKSÅ KONTROLLERAD STOPPKLOSS

Testförarna anser sig dock vara mer i vägen för andra i trafiken, de upplever större tidspress samt att körglädjen minskar vid användandet av aktiv gaspedal. Upplevelsen av att vara kontrollerad visade sig öka, men inte så mycket som testförarna trodde innan aktiv gaspedal aktiverades.

TEKNIKEN TRASSLADE FÖR MÅNGA

En återkommande synpunkt var att tekniken trasslade. Tyvärr har bristande funktion stört många av förarna – hälften fick uppsöka verkstaden för åtgärd – men erfarenheterna har även gett möjlighet att förbättra produkten.

SÅ HÄR KÖRDE TESTFÖRARNAS

Minskningen av medelhastigheterna är störst på sträckor där hastigheterna från början var högst, ofta över den tillåtna hastigheten. Medelhastigheten hos testfordonen mitt på varje sträcka där hastigheten mättes minskade med 4,9 km/tim på 70-vägar och med 1,0–5,0 km/tim på 50-vägar, beroende på typ av väg. På 30-vägar minskade medelhastigheten med 1,7 km/tim.

Förutom de tydliga effekterna av aktiv gaspedal på medelhastigheterna på vägarna med högsta hastigheter visar resultaten på klara minskningar av hastigheterna på sträckorna mellan fysiska farthinder i centrum. Detta innebär en lägre och jämnare trafikrytm precis som avsikten varit med en 30-zon i centrala Lund.

ISA ANVÄNDES ÄVEN FRIVILLIGT UTANFÖR LUND

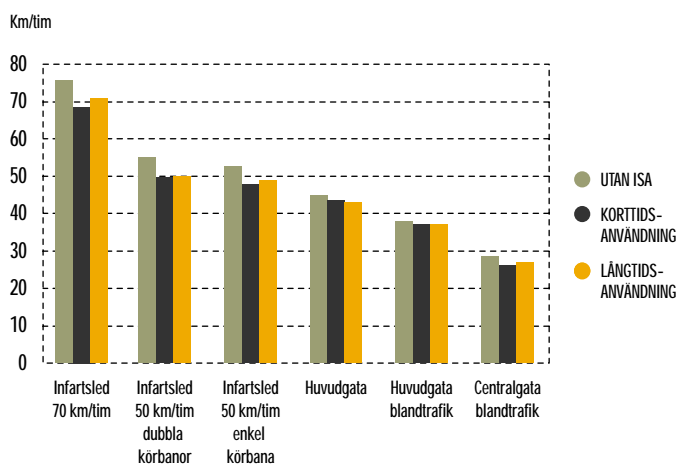
Den aktiva gaspedalen fungerade automatiskt inom Lunds tätort, men kunde även användas av testförarna utanför Lund om de så önskade. Testförarna fick då själva ställa in vilken hastighetsgräns som gällde.

Den frivilliga användningen av aktiv gaspedal varierade mellan de olika förarna från 0 till 88 procent med ett medelvärde på elva procent. Kvinnor och äldre använder den frivilligt i större utsträckning än män och unga. De som kör mycket använder aktiv gaspedal frivilligt i mycket mindre utsträckning än de som kör lite.

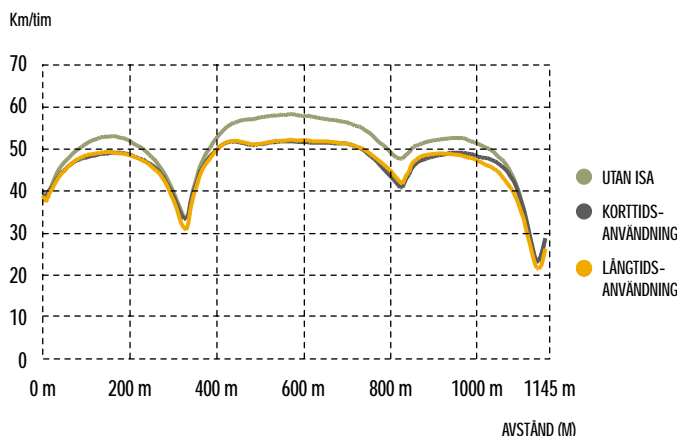
DET GICK SNABBARE ATT KÖRA LÅNGSAMT!

Restiderna förändrades anmärkningsvärt nog till något kortare restider. Restiden minskade mest på gator med hastighetsgräns 30 km/tim och ökade något på gator med hastighetsgräns 50 km/tim och 70 km/tim.

Enligt teoretiska beräkningar påverkas framkomligheten positivt vid jämnare körning. Detta bekräftas av



Både med 70 och 50 km/tim som hastighetsgräns på infartsled överskreds hastighetsgränsen tydligt utan ISA. I blandtrafik var hastigheterna redan utan ISA låga och förändringen blev mindre.



På Ringvägen, där hastighetsgränsen är 50 km/tim, körde testförarna ofta för fort utan aktiv gaspedal. Med aktiv gaspedal minskade hastigheterna tydligt.

resultaten från LundaISA. Det kan förklaras av att testförarna har kört lugnare men effektivare, med kortare stopptider och därför har resorna inte tagit längre tid, även om förarna har kört långsammare.

MINDRE UTSLÄPP MED ISA

Utsläppsmängderna per bil minskade med elva procent för kolmonoxid, sju procent för kväveoxider och åtta procent för kolväten. Bensinförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen minskade med en procent.

HUR MYCKET SÄKRARE ÄR DET?

Beräkningar kan göras utifrån de hastighetsänkningar som aktiv gaspedal ger. På infartsleder är den skattade minskningen i antalet svåra personskadeolyckor mellan 18 och 25 procent, på huvudgator mellan 8 och 20 procent, och på centralgator 17 procent, om alla bilister skulle köra som våra testförare. Den förväntade säkerhets-effekten från lägre hastigheter kan förstärkas av att bilförarna håller längre avstånd till bilen framför och att föraren är mera uppmärksam.

En viss negativ effekt utanför Lunds tätort, där aktiv gaspedal inte fungerade automatiskt, kunde ses. Några testförare glömde att sänka eller öka hastigheten när de passerade en skylt med ny hastighetsgräns. Denna effekt kan uppstå när ISA-systemet inte är aktivt överallt.

BRA ATT HA

Samlat omdöme om aktiv gaspedal från testförarna är: användbart, effektivt stöd som behövs, även om den inte är den fräckaste grejen i världen.

FRAMTIDEN

Tekniken för fordonsutrustning och system för att tillhandahålla aktuell information om gällande hastighetsgränser till fordon kommer att utvecklas.

Lunds kommun vill fortsätta att arbeta för ökad trafik-säkerhet. ISA är ett sätt att göra det, till exempel genom:

- att kommunen fortsätter med ISA-försök i stadsbussarna
- att kommunen i sina upphandlingar av transporter ställer krav på säkra transporter



På Kyrkogatan i Lund blandas bilar med oskyddade trafikanter och låga hastigheter är här ett måste.

- att ISA installeras i kommunala fordon så att utvecklingen mot säkrare trafikmiljö i Lund kan påskyndas.

Fördjupad forskning på området kommer att bedrivas på Lunds Tekniska Högskola och lundabor kan efterfråga hjälpmedel för hastighetsanpassning och sätta fart på den positiva utvecklingen som finns hos bilindustrin.

Lund är en av fyra orter som har ingått i det nationella försöket med ISA. Vägverket är huvudman och finansär av projektet. De övriga deltagande kommunerna var Lidköping, Borlänge och Umeå. Olika tekniker testades. En sammanfattande rapport kan beställas av Vägverket.

Vill du veta mera om försöket i Lund eller beställa kommunens slutrapport eller LTH:s utvärderingsrapport, vänder du dig till Lunds kommun, tekniska förvaltningen, tel. 046-35 50 00 eller Lunds Tekniska Högskola, avd. för trafikteknik, tel. 046-222 91 25.



Lunds kommun
Tekniska förvaltningen
Byggmästaregatan 4
222 37 Lund
www.lund.se



781 87 Borlänge
Telefon: 0243-750 00
Telefax: 0243-758 25 • Texttelefon: 0243-750 90
E-post: vagverket@vv.se • Internet: www.vv.se/isa