

Stickprovsundersökning Nya hastighetssystemet

Bakgrund

Med början 2008 införs ett nytt hastighetsgränssystem i Sverige. Mot bakgrund av detta har NTF Stockholms län genomfört en stickprovsundersökning bland allmänheten för att få en uppfattning om hur stor vetskapen är om det nya systemet. Resultatet av undersökningen presenteras på nästa sida i den här rapporten.

Bakgrund nya hastighetsgränssystemet

Dagens hastighetsgränssystem är från 1971, där de enskilda hastighetsbesluten har tagits vid olika tidpunkter och med olika kriterier. En mängd olika faktorer har legat till grund för hur hastighetsgränserna har satts, exempelvis vägens bredd, linjeföring och siktförhållanden. Mycket har hänt sedan 1971. Det har under åren också tillkommit nya vägtyper (t.ex. 2+1-fältsvägar) och nya transportpolitiska delmål. Bashastigheten har varit 50 km/tim i tätbebyggt område och 70 km/tim utanför tätbebyggt område.

I maj 2007 beslutade riksdagen att Vägverket, länsstyrelserna och kommunerna får använda ett hastighetsgränssystem med 10-steg i intervallet 30-120 km/tim. Regeringen har beslutat om en ny Trafikförordning som börjar gälla den 1 maj 2008. Den ger Vägverket möjlighet att även använda hastighetsgränserna 80, 100 och 120. Vägverket ändrar sina föreskrifter så att kommuner och länsstyrelser kan använda 10-intervall vid beslut om lokala trafikföreskrifter. I det nya systemet ska hastighetsgränserna successivt anpassas i enlighet med Nollvisionens krockvåldsprinciper, dvs. människans förmåga att tåla krockvåld. Krockvåldet är den kraft som uppstår då rörelseenergi omvandlas och det får i en kollision inte vara större än människans biologiska tolerans mot dödliga eller invalidiserande skador. Detta innebär att hastigheten ska vara maximalt:

- 30 km/tim för blandtrafik mellan motorfordon och oskyddade trafikanter (fotgängare och cyklister)
- 50 km/tim där vinkelräta sidokollisioner kan förekomma, exempelvis vid korsningar
- 70 km/tim där möteskollisioner kan förekomma eller andra plötsliga stopp mot hårda föremål. Om högre hastighet ska tillåtas måste sådana kollisioner elimineras genom mittbarriärer, sidoräcken eller liknande.

Principerna för hastighetsgränserna i försöket är att det ska vara:

- 30 km/tim på särskilt utsatta platser, som vid skolor, i bostadsområden och centrumområden
- 40 km/tim på sträckor där oskyddade trafikanter blandas med biltrafik och det finns övergångsställen
- 60 km/tim på leder med separata gång- och cykelvägar, inga övergångsställen och få korsningar

Den målbild som finns när det gäller normala hastighetsgränser på landsbygden är följande:

120 km/tim	motorväg med variabla hastighetsskyltar
110 km/tim	motorväg och motortrafikled
100 km/tim	mitträcke och omkörningsfält
90 km/tim	räfflad mittremsa och omkörningsfält
80 km/tim	tvåfältsväg med räfflad mittlinje
70 km/tim	övriga tvåfältsvägar

Gränsen för mötesfrihet går vid 80 km/tim.

Syfte

Syftet med undersökningen vara att undersöka dels allmänhetens kännedom om det nya hastighetsbegränsningssystemet, dels att få en bild av vad allmänheten anser om beslutet att förändra det gamla hastighetssystemet.

Genomförande

Utifrån ett fast frågeformulär ställdes frågor till slumpvis utvalda bilister vid bilprovning och vid färjeläge.

Resultat

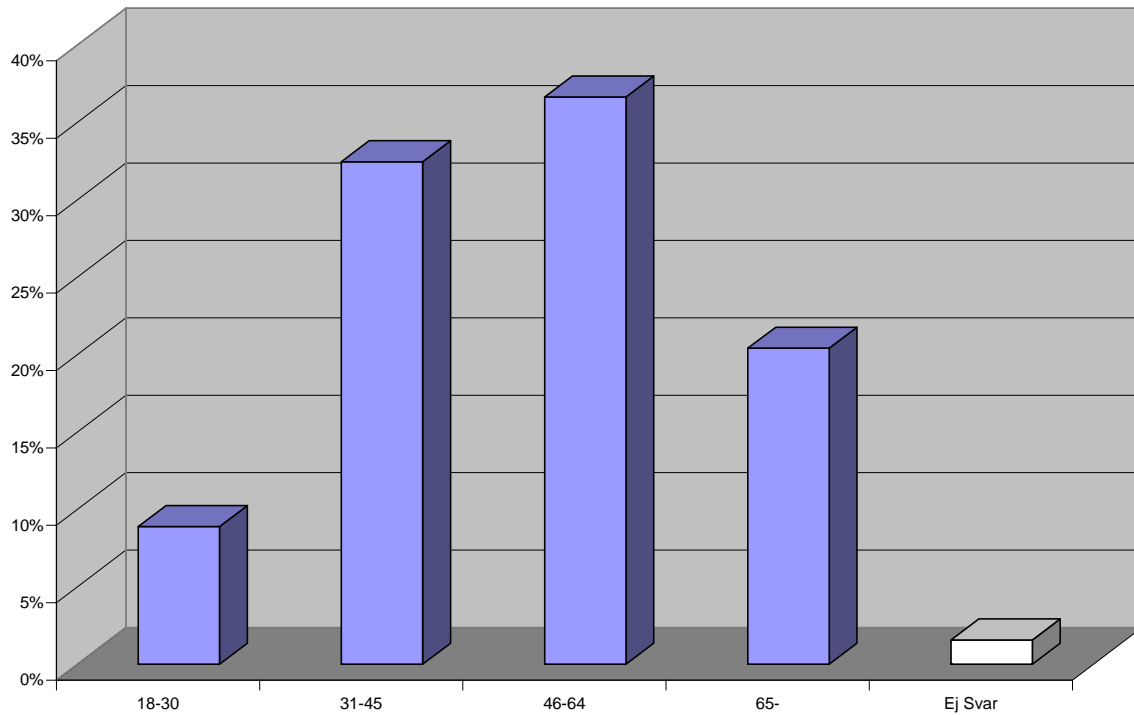
Vi tillfrågade 382 personer, 257 män och 109 kvinnor. Av dessa personer hade 207 hört talas om det nya hastighetssystemet, medan 174 inte kände till det. På frågan ”Vet du varför detta beslut har tagits fram?” svarade 59 % att man inte visste varför, medan 28 % ansågs sig veta varför. Merparten ansåg att anledningen till förändringen är att anpassa hastigheten efter vägens beskaffenhet. Många lyfte även fram trafiksäkerhet och minskat antal olyckor samt EU-anpassning som anledning till förändringen.

Vidare ansåg 60 % av målgruppen att det är bra eller mycket bra att man gör dessa förändringar av det svenska hastighetsgränssystemet, medan 8 % var direkt negativa till beslutet. På frågan om man tror att förändringen kommer att var bra eller dålig för trafiksäkerheten var 57 % positiva, medan 7 % var negativa. Slutligen, när det gäller nuvarande skyltning av hastighetsgränserna, påstod sig 46 % alltid veta vilken hastighet som gäller, medan 12 % medgav att de oftast inte vet det och 40 % ansåg att det varierar från gång till gång.

På nästa sida i rapporten redovisas resultatet av enkäten i grafisk form.

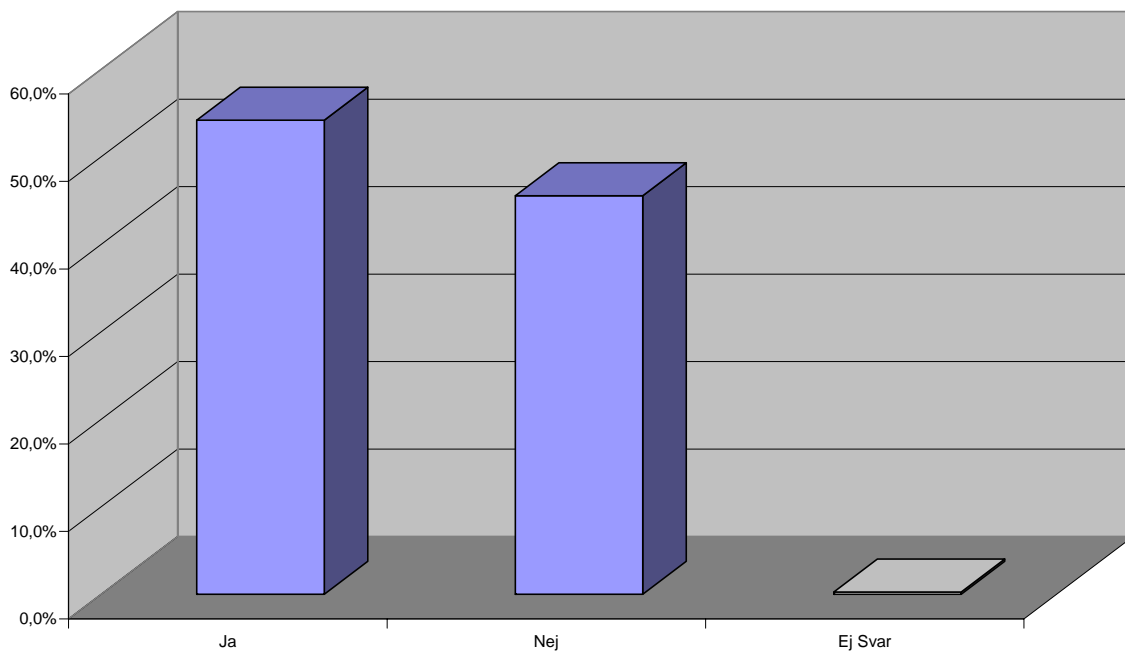
Redovisning av enkäten i grafisk form

Åldersfördelning



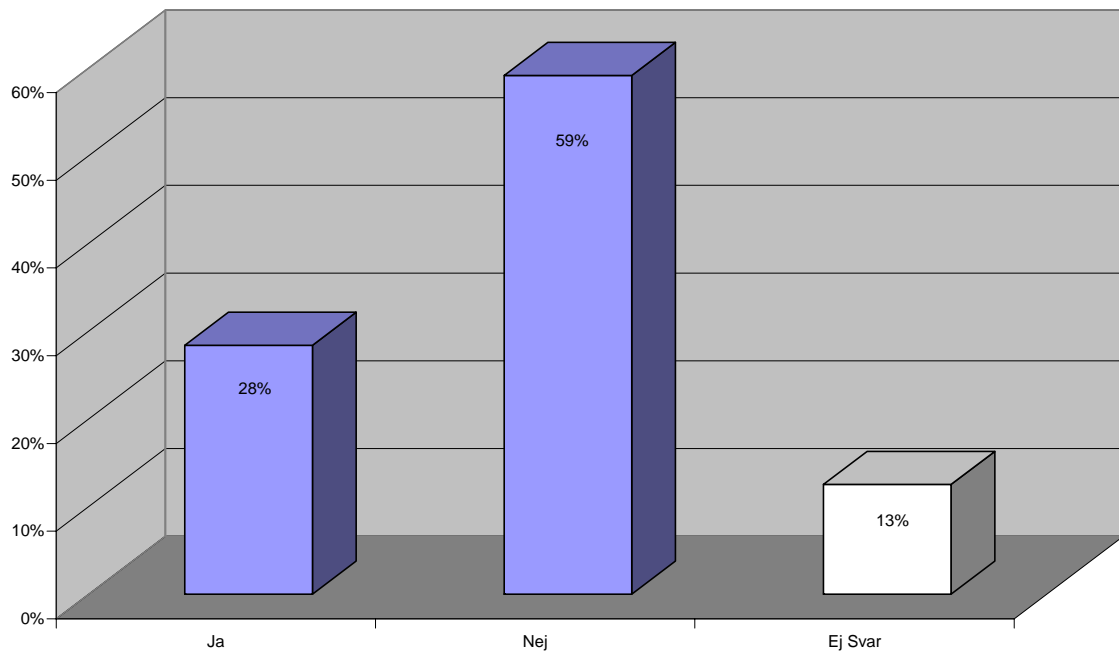
Fråga 1.

Har du hört talas om detta beslut?



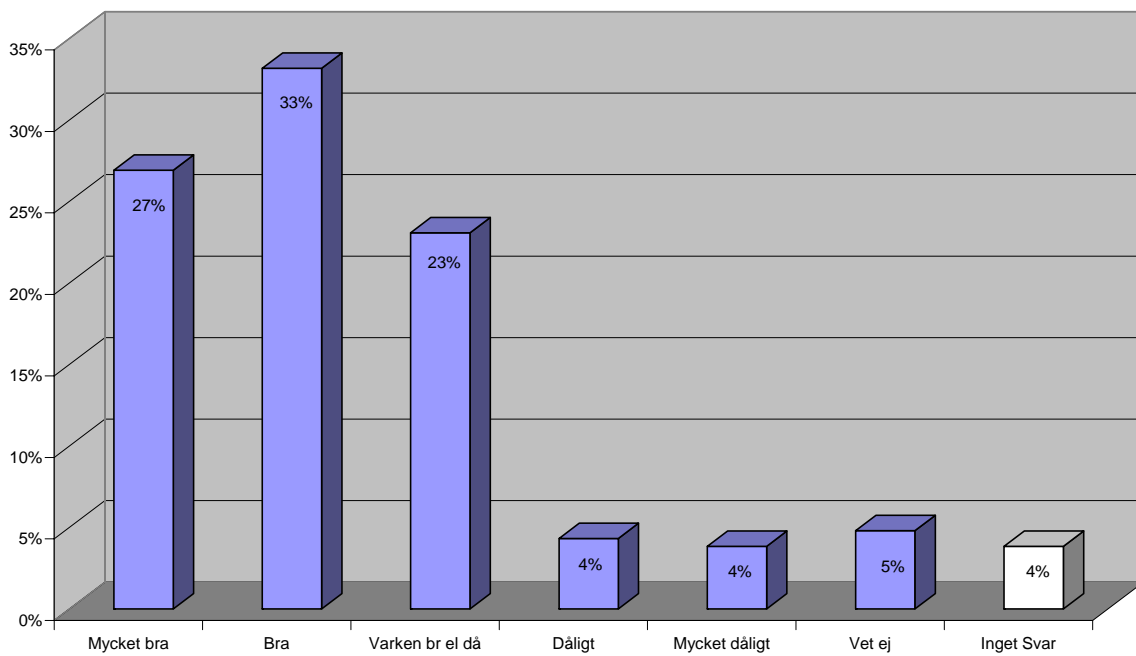
Fråga 2.

Vet du varför detta beslut har tagits fram?



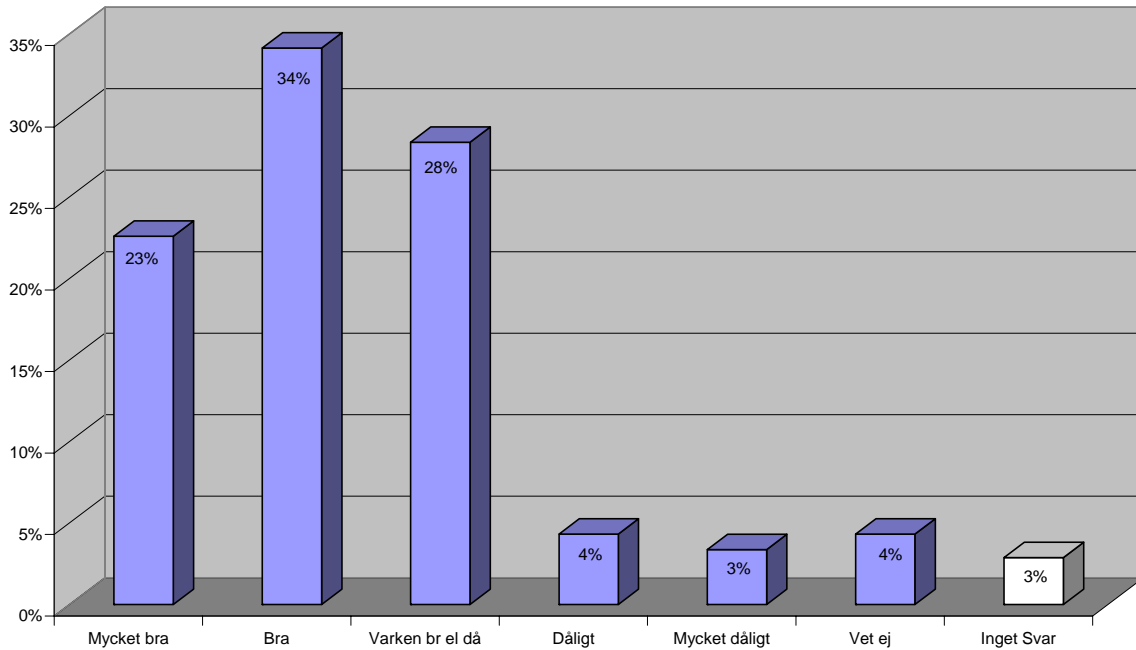
Fråga 3.

Vad anser du om detta beslut?



Fråga 4.

Tror du att det nya hastighetssystemet kommer att vara bra eller dåligt för trafiksäkerheten?



Fråga 5.

Tycker du att nuvarande hastighetsgräns är skyltad på ett sådant sätt att du alltid vet hur fort du får köra?

