

## Närsjukvården Österlen växer

Närsjukvården Österlen i Simrishamn, en av våra viktigaste kunder, växer. Trivector Information medverkar på flera sätt i Närsjukvårdens interna och externa information, just nu med arbetet inför en jubileumsutställning och i rekryteringen av ny personal.

Trivectorföretaget har involverats i Närsjukvårdens informationsarbete ända sedan driften av sjukhuset och primärvården i Simrishamn togs över. Vi har åtagit oss såväl strategiska som producerande uppgifter.

Nu expanderar Närsjukvården och från och med nu erbjuds Österlenborna utökad service i form av operationer av olika slag på hemmaplan. Det gör att behovet av vårdpersonal ökar kraftigt.

### Strategi och produktion

Trivector Information kommer därför att bistå Närsjukvården i rekryteringsprocessen efter fler sjuksköterskor och läkare.

Allt arbete bygger på den kommunikationsplan som Trivector Information tog fram åt Närsjukvården i ett tidigt skede.

Våra producerande uppgifter omfattar bland annat ett nyhetsbrev till hushållen i Simrishamn och Tomelilla samt informationsmaterial vid rekrytering av personal.

Vi är även involverade i arbetet med att uppmärksamma Närsjukvårdens ettårsjubileum. Bland annat anordnas en konstutställning i samverkan med Simrishamns kulturförvaltning. Det är konstnären Håkan Eriksson, Vik, som ställer ut sina oljemålningar. Ett besök på Galleri Valfisken under perioden slutet av november till årsskiftet kan varmt rekommenderas!

## Trivector blir bara fler och fler



Det senaste året har Trivector blivit 41 % större. Antalet anställda har nämligen ökat från 32 till 45 personer. Vår samlade personalstyrka bidrar också aktivt till att säkra återväxten på sikt. Inte mindre än elva - på det tolfte - barn under 4 år kunde vi samla för glasskalas i september. Läs mer om våra nyanställda på sidan 2.

## Ny bok om processer sätter kunden i fokus

Kundfokusering är ett av nyckelorden i den nya boken *Processbaserad verksamhetsutveckling*. Författare är bland annat Anders Ljungberg, vd för Trivector LogiQ.

Såväl praktiker på ledningsnivå ute i arbetslivet som studenter är målgrupp.

Boken täcker alla de faser som

ingår i en förändringsprocess, från arbetet med att skapa medvetande om problem och möjligheter, via identifiering, kartläggning, mätning, analys och utveckling av processer, till hur man möter framtidens utmaningar i en kundfokuserad verksamhet.

Läs mer om boken på sidan 5.

### Övrigt innehåll i detta nummer

**Mjuka åtgärder minskar Lundatrafik**

**Informationsplan hjälpte**

**Fräcka spårvagnar i Strasbourg**

# Nästa fordonsdator: PC med pekskärm i bussen

**På höstens mässor, Persontrafik i Göteborg och Nordic Rail i Jönköping, visade Trivector System prototypen till en ny pc-baserad fordonsdator med pekskärm. Datorn rönte mycket stort intresse, trots konkurrens från flera andra Trivector-nyheter.**

– Vi har arbetat med en pc-lösning under lång tid, eftersom flera kunder efterfrågat en mer öppen plattform, säger Klas Odelid, vd för Trivector System. Vår bedömning är att pc-lösningen blir mycket attraktiv, men att minst lika många kommer att föredra vår nuvarande specialanpassade fordonsdator, Triveco 8.

## Pekskärm

Den nya datorn har en 6,5 tums pekskärm som ger möjligheter till god ergonomi för föraren. Den som är van vid Windows känner genast igen sig.

I den version som visades på mässorna fanns flera finesser, t ex att man på en karta kan se var bussen befinner sig.

– Den stora fördelen hos en pc-lösning med pekskärm är naturligtvis den flexibilitet som man får när man utformar programvara och användargränssnitt.

Det är bara fantasin som sätter gränser, men det är viktigt att inte förblindas av alla möjligheter. Då

kan resultatet bli en oöverskådlig röra.

Den största nyheten är ändå att Trivectors nuvarande fordonsdator kommit ut i en ny version, Triveco 8. Trots det var det buss-pc:n som uppmärksammades mest.

## Nya Triveco 8 sparar tid

Triveco 8 är nu delad i en display- och inmatningsdel samt en dator. – En delad dator ger stora tidsbesparingar vid montering och service,

säger Bengt Persson, ansvarig för hårdvaruutveckling på Trivector System.

Den andra stora nyheten med Triveco 8 är möjligheten att enkelt ladda in nya databaser eller program med hjälp av ett Smart Mediakort i stället för från en bärbar pc.

Triveco 8 finns för omgående leverans. Det är också den dator som för närvarande monteras i 150 bussar i Uppsala, och senare i höst i 250 bussar i Dalarna.

## Alla bolagen nyanställer

Martin Richardson, civ ing och civ ek, är nyanställd konsult på Trivector LogiQ.

Martin avslutade i våras sina studier vid Väg- och vattenbyggnadsprogrammet på LTH samt vid Ekonomiprogrammet inom Lunds Universitet.

Anders Månsson är nyanställd projektledare på Trivector System.

Anders ska förstärka den nuvarande organisationen och kommer även att hantera inköp och försäljning samt projektinformation. Anders är civilingenjör (maskin) med inriktning på logistik och har tidigare arbetat bland annat i USA som projektledare för ett mjukvaruföretag.

Martin Persson är nyanställd projektmedarbetare på Trivector Information. Han ska huvudsakligen arbeta med kommunikationsanalyser.

Martin har en pol mag-examen med statsvetenskap som huvudämne och kommer närmast från Sydsvenskan där han arbetat som nyhetsredigerare.

Mikael Winqvist är nyanställd mättekniker i Trivector Traffic. De närmaste två åren ska Mikael göra fältstudier och trafikmätningar med hjälp av Trivectors mobila mätvagn.

Mikael studerar väg- och vattenteknik på LTH, men gör nu ett studieuppehåll.



## Tågsetvinnare

Tack alla som hälsade på oss på *Persontrafik 2001* i Göteborg och på *Nordic Rail* i Jönköping. Våra besökare kunde tävla om ett tågset på varje mässa. Vinnare är Jan-Peter Petersson, Jönköpings Länstrafik AB, och Hanna Johansson, Göteborgs Spårvägar.

De rätta svaren på utslagsfrågorna är att vi har 45 anställda i Trivectorkoncernen, vilket är en ökning med 41 % det senaste året.



*Flera finesser kan kopplas till datorn, t ex en karta som visar bussens position.*

# Mjuka åtgärder minskar Lundatrafiken

**Om invånarna får information och förutsättningar kan de ändra sitt trafikbeteende, men man måste fokusera på vinsterna för den enskilde. Det visar en utvärdering av LundaMaTs som Trivector Traffic genomfört.**

Sedan början av 1997 arbetar Lunds kommun med införandet av ett miljöanpassat transportsystem i Lund, det s k LundaMaTs. 1999 startades ett antal projekt, bl a Mobilitetskontoret, Cykelkommunen och Gå och cykla till skolan.

Många olika aktiviteter, både nya cykelvägar, men också massor av mjuka åtgärder, s k Mobility Management, har sedan dess genomförts. I våras fick Trivector Traffic i uppdrag av kommunen att tillsammans med Mobilitetskontoret utvärdera LundaMaTs. 3000 enkäter skickades ut till kommuninvånare i åldern 18-70 år.

## Viktigt att vara berörd

Största kännedomen om de olika projekten har boende i Lund och Södra Sandby, där också flest aktiviteter genomförts. Boende i Dalby känner å andra sidan väl till projekt som genomförts där.

I Veberöd och Genarp har inga direkta kampanjer eller satsningar gjorts och därför är kännedomen generellt lägre i de två orterna. Detta visar hur viktigt det är med direkta satsningar som berör invånarna om man vill ha uppmärksamhet och effekt.

Ca 5 %, eller motsvarande 3000 invånare, har uppgett att aktiviteter-

na inom LundaMaTs har haft betydelse för deras byte från bil till cykel och/eller kollektivtrafik. Biltrafiken har därigenom minskat med närmare 4 miljoner kilometer under det senaste året.

## Många kilometer

De som idag cyklar mer tack vare LundaMaTs har sparat in 2,0 miljoner bilkilometer under året som gått, vilket motsvarar 370 ton CO<sub>2</sub>. De som idag åker mer kollektivt har sparat in 1,9 miljoner bilkilometer, eller 360 ton CO<sub>2</sub>.

Detta motsvarar en minskning av 250 bilar med en genomsnittlig årlig körsträcka av 1500 mil, eller en minskning av biltrafikarbetet och koldioxidutsläppen med 1 % i hela kommunen. I Lund är detta nästa lika med hela den årliga trafikökningen.

Vad ska man ta lärdom av i denna utvärdering?

- Ge människor den information och de förutsättningar som krävs för ett ändrat beteende, men fokusera även på vinsterna för den enskilde – hälsa, tid, pengar, m m”, säger Pernilla Hyllenius på Trivector Traffic. Det är dessutom viktigt att arbeta med både beteendepåverkande aktiviteter och fysiska åtgärder för att man ska uppnå ett bra resultat.

## Första kursen inom MM

Begreppet Mobility Management (MM) och hur olika instanser kan arbeta med MM var huvudfrågorna vid den första kursen i Sverige om MM, som nyligen genomfördes av Trivector Traffic.

Dessutom diskuterades vad som är viktigt vid framtagandet av strategier för hur kommuner, statliga verk, företag eller organisationer kan arbeta med MM. 13 del-

tagare från kommuner, Vägverket, Boverket, Naturvårdsverket och ett länstrafikbolag deltog.

”Utmärkt och bra” var det betyg som 95 % av kursdeltagarna gav kursen. 85 % anser att de kommer att ha mycket stor eller stor nytta av kursen.

På [www.trivector.se](http://www.trivector.se) finns aktuell information om kommande kursdatum.

## Ny modell för bullerberäkning

I slutet av september redovisade NSG (Nordisk stöjgrupp) den nya modellen för beräkningar av buller från tåg- och vägtrafik som Delta (Danmark), Statens Provvningsanstalt (Sverige) och Sintef (Norge) tillsammans utarbetat. Den nya modellen, Nord 2000, ska vara helt klar till nyår, men en preliminär demoversion kunde ändå presenteras på NSGs seminarium i Köpenhamn.

Nyheter jämfört med den gamla modellen är att man nu kan ta hänsyn till dels väderförhållanden (vindhastighet, temperatur, temperaturgradient, temperaturvariation, relativ luftfuktighet, turbulens mm), dels en mer komplex terräng. Dessutom kan man kombinera olika marktyper mellan sändare och mottagare.

Ytterligare en finess med den nya modellen är att man även kan beräkna ljud från tunnelöppningar. Vidare ska årsmedelvärden nu användas istället för årsmedelvardagsdygnstrafik.

## Slutet för det manuella

Eftersom den nya modellen är mer komplex förutsätter den att beräkningarna görs med hjälp av datorer. Manuella beräkningar blir i praktiken omöjliga.

En hel del arbete återstår innan modellen kan börja användas. Bland annat ska fler mätningar genomföras för att mer exakt bestämma osäkerheten. Det finns dessutom flera detaljfrågor som måste lösas, t ex vilket år av en vägbeläggnings livscykel som ska användas för beräkningarna – det skiljer flera decibel i ljudnivån mellan en ny och en gammal beläggning. Innan modellen släpps måste den också godkännas av Naturvårdsverket.

På Trivector följer vi utvecklingen och vi kommer att marknadsföra den nya modellen till våra kunder för berörda program – BullerVäg och Buller Tåg. Den som vill veta mer om den nya beräkningsmodellen kan gå till [www.delta.dk/services/consulting/acoustics/nord2000/](http://www.delta.dk/services/consulting/acoustics/nord2000/)

# Spårvagnar lockar studiebesök



De nya, fräcka spårvagnarna i Strasbourg glider tyst fram i stadsmiljön.

**I Tyskland och Frankrike finns flera städer med välutvecklade spårvägssystem. För att studera modern spårtrafik i stadsmiljö genomförde Helsingborgs kommun nyligen en studieresa söderut i Trivector Traffics regi.**

Karlsruhe och Freiburg i sydvästra Tyskland och Strasbourg i östligaste Frankrike har välutvecklade spårvägssystem och erfarenhet av införande eller upprustning av spårvägsnätet.

För att skaffa ett underlag för hur ett eventuellt spårvägssystem ska kunna inriktas och genomföras i Helsingborg reste kommunpolitiker och tjänstemän i Helsingborgs stad nyligen till de tre städerna. Med på resan var några av Trivector Traffics konsulter.

Det är framförallt kopplingen till utvecklingen av miljön i stadskärnan, som är av intresse.

## Vitalisering i Karlsruhe

Karlsruhe är vida känt för sitt duospårvägssystem, som både går som gatuspårsväg i myllrande stadsmiljö

och som snabbspårsväg på det ordinarie regionalstågs- och snabbstågsnätet i regionen.

Här har man upplevt en vitalisering av såväl stadskärnan som de omkringliggande orter som fått spårvägsstopp. Det går nu att ta sig mellan orterna utan att hamna i trafikstockningar. Nu finns också fler linjer planerade som ska betjäna nya småorter.

## Innovativt i Strasbourg

Strasbourg har uppmärksammats för sitt vågade koncept med en helt ny, innovativt designad spårsväg med fyra linjer i de tyngsta stråken.

För att kunna göra detta har 20% av körytorna för biltrafik i de aktuella områdena tagits i anspråk för spårsvägen. Därmed har centrum sanerats från mycket av biltrafiken

och stor vikt har lagts vid estetiska och stadsmiljömässiga frågor. Spårvagnarna har nu alltid prioritet framför övrig fordonstrafik.

## Modernt i Freiburg

Freiburg im Breisgau är känd för sitt vågade helhetsgrepp för mobilitet. Där rustades spårvägssystemet upp och utvecklades under 80-talet för att bli den självklara stomme i stadsbyggandet som det är idag.

Freiburg är också känt för sin vackra, medeltida stadskärna och omfattande cykeltrafik, något som dock inte har satt käppar i hjulet för en snabb och modern spårvägstrafik, snarare tvärtom.

Helsingborgarna har nu på allvar startat diskussionen om spårtrafik i staden, vilket bland annat kunde utläsas i Helsingborgs Dagblad den 6 oktober.

Kommunstyrelsens ordförande Carin Wredström ställde frågan om man inte ska ”ta ett grepp som de här städerna har gjort och återgå till spår bunden trafik”.

Finansieringen återstår och kan bli en svår nöt att knäcka, även om erfarenheterna från de besökta städerna är att spårsvägen i det långa loppet är billigare än motsvarande busstrafik.

## Spårvägskonsult

Trivector Traffic har arrangerat många studieresor, i huvudsak inom området kollektivtrafik. Resorna har främst gått till Tyskland, Frankrike, Österrike och Schweiz i syfte att studera modern spårvägstrafik, busstrafik i små och medelstora städer, högprioriterade bussystem m m.

Trivector Traffic är en av Sveriges ledande konsulter när det gäller att skissera, utveckla och utvärdera system för effektiv kollektivtrafik, däribland spårvägstrafik. Bland genomförda uppdrag kan nämnas spårvägsutredningar åt Sydvästra Skånes Kommunförbund, Lunds kommun, Helsingborgs och Höganäs kommuner, Storstockholms Lokaltrafik, Norrköpings kollektivtrafikkontor, Jönköpings Länstrafik och Banverket.

Ny bok ger svaret

# Därför behövs processbaserad verksamhetsutveckling

**För några veckor sedan kom det ut en ny bok – *Processbaserad verksamhetsutveckling*. Den ger den första heltäckande beskrivningen av det synsätt och de metoder som alltmer kommit att präglade utvecklingen, först i näringslivet och senare även inom den offentliga sektorn.**

Processtrenden har varit i växande under snart ett decennium. Den pådrivande kraften är att flertalet organisationer upptäckt att den traditionella hierarkiska och funktionsorienterade organisationsformen inte längre räcker till. Konkurrensen blir allt hårdare och utvecklingen går allt snabbare. Ska man då kunna tillmötesgå nuvarande och framtida krav och förväntningar, så krävs en anpassningsförmåga som de traditionellt formade organisationerna inte har möjlighet att säkerställa.

## Heltäckande

Boken är heltäckande. Den behandlar samtliga områden – från de grundläggande men underskattade (processsynsättet, processkartläggning, processutveckling etc) till de mer avancerade (processägarskap, processorganisationer, förändringsarbete etc).

Förändringsprocessens olika faser behandlas ingående. Vi får veta hur man skapar medvetenhet om problem och möjligheter, och hur man sedan fortsätter arbetet via identifiering, kartläggning, mätning, analys och utveckling av processer. Och hur man möter kommande utmaningar i en verksamhet där kundtillfredsställelsen bildar både utgångspunkt och slutpunkt för hela verksamheten.

## Varför? Och hur?

För att fördjupa förståelsen belyses dessutom olika områden utifrån grundfrågorna ”varför?”, ”vad?” och ”hur?”.

*Kundfokusering är ett av nyckelorden i den nya boken *Processbaserad verksamhetsutveckling*. Såväl praktiker på ledningsnivå ute i arbetslivet som studenter är målgruppen.*



Trots att processbegreppet har nästan tio år på nacken har frågan ”varför” behandlats alltför ytligt och lättvindligt, ofta utan att de strategiska konsekvenserna förstås. Organisationer som inte verkligen vet varför de ägnar sig åt processbaserad verksamhetsutveckling brukar inte heller ha ett genomtänkt angreppssätt. Följaktligen har man endast nått begränsade fördelar, trots sina många gånger omfattande insatser.

## Handboks-karaktär

Vi får också svar på den ännu svårare frågan ”hur?”. Med hjälp av svaren kan läsaren själv gå vidare – från att förstå och acceptera process-tänkandets grundläggande principer, till att också kunna starta, planera, leda eller på annat sätt medverka i förändrings- och utvecklingsarbete inom olika typer av organisationer. Som stöd finns praktiskt orienterade kapitel av handboks-karaktär inom områden som processkartläggning, utveckling av mätsystem samt analys och design av processer.

Boken riktar sig såväl till stude-

rande vid universitet och högskolor som till yrkesverksamma personer med ledningsuppgifter eller med ansvar för verksamhetsutveckling. Den skiljer sig från merparten av litteraturen inom området, dels genom sitt branschöverskridande innehåll, dels genom att den helt och hållet tar sin utgångspunkt i svenska förhållanden.

Det är kanske förklaringen till det redan stora intresset från näringsliv och universitet. Vid Umeå Universitet kommer boken redan detta läsår att användas vid studier av internationell affärsutveckling. Och hösten 2002 blir boken kurslitteratur på LTH:s nya kurs i processbaserad verksamhetsutveckling.

*Processbaserad verksamhetsutveckling* ges ut av Studentlitteratur. Författare är Anders Ljungberg från Trivector LogiQ samt Everth Larsson, docent vid LTH. I vissa avsnitt har även Christian Roos från Trivector LogiQ medverkat.

Den som vill göra det bekvämt för sig kan beställa boken via webbsidan [www.process.nu](http://www.process.nu).

# Mot ett hållbart resande

**Regeringen presenterade nyligen den sedan länge emotsedda infrastrukturpropositionen. Det mest spännande är att Vägverket får i uppdrag att påverka efterfrågan på resor.**

Den två år försenade "proppen" innehåller inte så mycket nya synsätt och visioner som många hade hoppats på. Vägsidan tycker att pengarna knappt räcker för det underhåll som blivit extra eftersatt i väntan på propositionen. Kollektivtrafikfolket saknar satsningar på framför allt busstrafiken, t ex busskörfält kring större städer.

Tyngdpunkten ligger på järnvägssatsningar, och för vägsidan på underhåll och flaskhalsar. Men en mycket stor del handlar om sådant som redan varit "invecknat", t ex Citytunneln, Hallandsåsen och Botniabanan. Däremot saknas åtgärder som kilometerskatt för tunga fordon, och inte heller finns någon framtids-satsning på snabba järnvägsförbindelser i den sk Europakorridoren.

Det mest intressanta är istället i de delar som inte handlar om infrastruktur. I ett avsnitt om arbetssätt kan man läsa att "idag ses transportsystemet som en helhet där åtgärder inom transportinfrastrukturen är ett medel bland andra för att nå de transportpolitiska målen".

Som exempel på arbetssätt som stämmer med detta synsätt ger man sedan:

- Strategiska miljöbedömningar
- Vägverkets fyrstegsmodell
- Mobility Management

Det kanske mest spännande är att Vägverket får i uppdrag att "arbeta med åtgärder som påverkar efterfrågan på transporter i riktning mot ett hållbart resande, dvs ett resande som är effektivare, mer miljöanpassat och säkrare än det individuella resandet med personbil".

I avsnittet ges en beskrivning av vad Mobility Management är och man pekar på arbetet med mobilitetscentraler som startats i bl a Lund, Jönköping och Varberg.

Det är intressant att se att denna typ av tänkande nu nått in i en proposition om infrastruktur. Det finns naturligtvis ett motsatsförhållande i att satsa 364 miljarder på ny och förbättrad infrastruktur, men samtidigt bekänna att infrastrukturen bara är ett medel, och ett otillräckligt sådant. Men en resa börjar ju som bekant med ett första steg.



## Stort intresse för buss till travet

Nästan samtliga besökare till Sundbyholms travbana utanför Eskilstuna tar sig dit med bil, eftersom möjlighet att åka kollektivt saknas. Intresset för kollektivresor till travet är dock stort. Det visar en undersökning som Trivector Traffic under våren genomförde på uppdrag av Vägverket.

Förutom att kartlägga intresset för att resa kollektivt syftade studien till att undersöka varifrån besökarna kommer, för att ta reda på möjligheterna att få bilresenärer att i stället utnyttja kollektivtrafiken.

40 % av besökarna kunde tänka sig att åka buss om det fanns möjlighet. Redan idag samåker man till travet i relativt stor omfattning. Av dem som inte samåker är hela 60 % intresserade av att åka buss. Eftersom många travbesökare kommer från Eskilstuna och Västerås finns det goda möjligheter att ordna bus-sar från åtminstone dessa orter.

Under hösten kommer Trivector att ta fram konkreta lösningar till ett förändrat resande till Sundbyholms travbana, med målet att få fler att åka kollektivt eller samåka.

## Attityder ändras i Mälardalen

Under år 2000 byggdes gator i närområdet till skolor på fem orter i Mälardalen om. I samband med ombyggnaderna i Enköping, Flen och Örebro studerade Trivector Information, på uppdrag av Vägverket, skolbarnens samt deras föräldrars och lärares attityder till trafiksäkerhet samt trafikmiljö.

Tekniska lösningar i trafikmiljön kan förändra både individens inställning till ett säkrare och miljövänligare samhälle och hans/hennes beteende. Syftet med studien har varit att kartlägga eventuella förändringar i inställning.

De genomförda trafiksäkerhetsåtgärderna i skolbarnens trafikmiljö ser ut att ha påverkat inställningen till trafiksäkerhet i positiv riktning.

### Sänkt hastighet

Både tillfrågade skolbarn, deras lärare och föräldrar menar att åtgärderna har bidragit till att sänka bilarnas hastighet. Säkerheten för oskyddade trafikanter upplevs därmed ha ökat.

De tillfrågade skolbarnen upplever problemet med "bilar som kör fort" som mindre i efterstudien än i förestudien. I efterstudien uppvisar större intresse för att bete sig säkert i trafiken.

Barnens resvanor har inte förändrats, men hjälmanvändandet bland respondenterna har ökat markant i tre av fyra skolor.

De svarande är övervägande positiva till de hastighetsbegränsande åtgärder som har genomförts nära skolorna.

### Studien har bidragit

En viktig orsak till de positiva effekterna är en ökad fokus på trafiksäkerhetsproblemen. Flera lärare och föräldrar vittnar om att de i ökad utsträckning har diskuterat trafikproblem med barnen i samband med åtgärderna. Även själva studien har bidragit till att fokusera på trafiksäkerheten.

Både själva åtgärderna och att barnen visats uppmärksamhet genom att tillfrågas kan således ha bidragit till en positivare syn på trafiksäkerhet.

# Tillgänglighet går att mäta

**Tillgänglighetsmätningar behövs, precis som mätningar av andra parametrar i trafiksystemet. Trivector Traffic har utvecklat en GIS-baserad mätmetod, som nyligen presenterades på en cykelkonferens i Skottland.**

Tillgänglighet är ett diffust och subjektivt begrepp och det finns många sätt att mäta tillgänglighet. Som bilförare ser vi helt annorlunda på tillgänglighet än vi gör när vi cyklar.

Cyklisten kan i genomsnitt tänka sig att cykla 5 km mellan exempelvis hem och arbete; en resa som tar ungefär 20 minuter om medelhastigheten ligger runt 15 km/h.

På motsvarande tid tror sig bilisten nå ett betydligt större omland och därmed ett större utbud av service och arbeten. Bilisten tänker sällan på att genomsnittshastigheten i stadstrafik inte ofta når upp till den skyltade hastigheten.

Under cykelkonferensen *Velo-City 2001* i Skottland nyligen presenterade Pär Envall och Jessica Lyborg på Trivector Traffic en studie om hur man kan mäta tillgänglighet i svenska städer.

## GIS kan vara lösningen

Med GIS, ett geografiskt informationssystem, har tillgängligheten mätts som antalet arbetstillfällen som kan nås inom en viss tidsperiod från hem till arbete. Undersökningen genomfördes i Växjö med bil, kollektivtrafik och cykel. Den faktiska hastigheten på olika vägtyper har använts för bilresor, baserat

på en studie av Eva Ericsson vid Lunds Tekniska Högskola.

Arbetet visar att cykeln är ett konkurrenskraftigt transportmedel jämfört med bil och buss, även i en stad där trängsel och bilköer inte är något problem. Andra resultat pekar på var det kan behövas förbättringar i cykel- och kollektivtrafiknät.

## Mätningar behövs

Mätningar av olika delar och följder av trafiksystemet, t ex olycksfrekvens, bilinnehav, antalet parkeringsplatser, buller och luftföroreningar behövs för en fungerande trafikplanering.

Med hjälp av tillgänglighetsmätningar kan man besvara frågor som "Var är bästa platsen för nya bostäder och livsmedelshandel?" samt "Var finns det luckor i kollektivtrafiknät och cykelnät?"

Den framställda databasen kan också användas för att simulera olika åtgärders effekter. Därmed kan Trivector Traffic erbjuda en än mer förfinad metod för åtgärdssimuleringar.

*Fotnot: Mätmetoden är hämtad ur Jessica Lyborgs examensarbete som genomfördes i samarbete med Trivector och avslutades i december 2000.*



## Tydligare busstider i Linköping

Fler och fler kollektivtrafikbolag förbättrar sin information till resenärerna. Många av dem väljer Trivector System som leverantör.

Östgötatrafiken har upphandlat ett centralsystem för hållplatsinformation inom Linköpings tätortstrafik av Trivector System.

Det innebär bland annat att 24 busshållplatser i Linköping ska förses med skyltar för realtidsinformation till passagerarna.

Resenärerna kommer att få till-

förlitlig information om aktuella avgångstider. Linköpingsbussarnas fordonsdatorer står i förbindelse med ett centralsystem som kontinuerligt gör nya prognoser. Uppgifterna sänds också till terminaler och större busshållplatser.

Systemet testades nyligen i ett så kallat FAT (Factory Acceptance Test) vid Trivector Systems avdelning i Viken. Systemet ska vara klart att tas i bruk under november 2001.

## Kurs i kommunikation

Står du inför planeringen av ett projekt eller introduktion av förändringar? Känner du att ett informationsansvar vilar på dig? Då är kursen *Kommunikation i projekt och förändring* något för dig!

### Strategin

Planerad kommunikation är en framgångsfaktor i det dagliga arbetet. I projekt och förändringsarbete måste informationen spridas men alla vill dock inte höra allt och behöver heller inte veta allt.

Med kunskap om dina målgrupper och deras behov blir du bättre rustad att säga rätt sak till rätt person vid rätt tillfälle.

### Planen

Med en genomtänkt plan får du dessutom möjlighet att förebygga problem och underlätta ditt eget arbete.

Kursen ger dig en verklighetsförankrad kommunikationsteoretisk grund att stå på.

Kursen vänder sig till dig som arbetar med informationsfrågor i privat verksamhet eller offentlig förvaltning.

### Kursfilosofi

Ledorden för Trivector Informations kursverksamhet är aktivitet, teori, reflektion och deltagarerfarenhet.

Vi anpassar alltid våra kurser till deltagarnas aktuella situation. Därför tar vi reda på deltagarnas bakgrund, nuvarande arbetssituation och enskilda behov.

Efter kursen följer vi upp hur du har kunnat använda dina nyvunna kunskaper.

**Tid: Fredagen den 16/11**

**Plats: Trivector i Lund**

**Intresserad? Ring 046-38 65 34**

**B**

TrivectorNytt 3/01

# Informationsplan hjälpte Malmö gatukontor

**I april år 2001 invigdes "den nya Regementsgatan" i Malmö. Malmö Gatukontor har i sitt ombyggnadsarbete följt en kommunikationsplan som är utformad av Trivector Information. En utvärdering visar att de flesta berörda näringsidkare är nöjda med ombyggnaden.**

Ombyggnaden av Regementsgatan ska öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. En omfattande satsning på riktad information från Malmö Gatukontor har betytt mycket för att de allra flesta idag är mycket positiva till den nya gatan.

Utmed Regementsgatan ligger många affärer och restauranger. Af-färsinnehavarna var mycket negativa till ombyggnaden då de befara-de att den skulle leda till minskad omsättning.

Idag när ombyggnaden är klar ser en övervägande majoritet av af-färsinnehavarna ljust på framtiden och spår en ökad omsättning – del-vis på grund av ombyggnaden.

## Vinst med information

Ombyggnaden ansågs nödvändig eftersom det under senare år inträ-fat flera allvarliga konflikter på gatan. Många olika trafikantkatego-rier ska samsas i området och gatan var tidigare tungt trafikerad av ge-nomfartstrafik. För att öka trafiksä-kerheten - i första hand för oskyda-de trafikanter - har gatan smalnats av och försetts med hastighetssä-nkande gupp. Trottoarerna är bred-dade och på den södra sidan har man byggt en cykelbana.

Genom att arbeta aktivt med in-formation till berörda och genom en extra satsning på målgruppen af-färsinnehavare har Malmö Gatu-kontor vunnit mycket.



Trivector Information har genom en kvalitativ studie tittat närmare på denna målgrupps inställning, före och efter ombyggnad. Som ofta är fallet är det de missnöjda som låter mest.

Den genomförda studien visar

dock att en majoritet affärsinnehavarna redan idag – några månader efter det att ombyggnaden är färdig – är positiva till ombyggnaden.

## Ökad omsättning

Framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter har enligt af-färsinnehavarna ökat markant.

De allra flesta av respondenterna tycker också att "den nya Rege-mentsgatan" är trevlig och fin.

Möjligheten att parkera utmed gatan samt framkomligheten för bil-trafiken menar man dock har för-sämrats efter ombyggnaden.

Byggperioden var naturligtvis ekonomiskt kännbar för många av affärsinnehavarna, men redan idag är merparten tillbaka på den gamla omsättningsnivån – för vissa visar omsättningskurvan till och med uppåt.

## TrivectorNytt

TrivectorNytt ges ut av Trivector AB och är Trivectorgruppens nyhetsbrev. Det skickas till kunder, uppdragsgivare och andra samarbetspartners tre-fyra gånger per år. Välkommen att kontakta oss om du vill veta mer om något uppdrag eller projekt. Ansvarig utgivare är Christer Ljungberg.

Trivector AB · Äldermansgatan 13 · SE-227 64 Lund Tel 046-38 65 00 · Fax 046-38 65 25  
info@trivector.se · www.trivector.se

Trivector Viken · Box 78 · SE-260 40 Viken · Tel 042-36 06 60 · Fax 042-23 79 76



**Trivector-gruppen** omfattar fyra bolag, som samtliga har sina rötter i Lunds Tekniska Högskola och Lunds Universitet.

**Trivector Traffic AB** - ett företag inom trafikområdet - arbetar som konsulter, forskare och utvecklare, med målet att skapa ett effektivare och mindre miljöbelastande trafiksystem.

**Trivector System AB** utvecklar och marknadsför system för väginformatik, dvs hård- och mjukvara som hämtar in, bearbetar och presenterar olika typer av trafikinformation.

**Trivector LogiQ AB** är konsulter inom processbaserad verksamhetsutveckling.

**Trivector Information AB** utvecklar kommunikationsstrategier och informationsflöden. Viktigaste verktyget är målgruppsanalysen, med vars hjälp strategi och taktik formuleras. Vanliga uppdrag är kommunikationsanalyser, utvärderingar samt utbildningar i kommunikation.