

Experiment nr 1

Detta nummer är ett experiment.

Bakgrunden är att TrivectorNytt i takt med Trivectors vidgade verksamhet fått ett allt mer mångfacetterat innehåll. Det har i sin tur gjort att tidningen med tiden blivit tämligen svåröverskådlig. En strukturering var nödvändig. Det mest drastiska greppet är att ge ut två editioner: en om trafik och en om verksamhetsutveckling och information.

Detta nummer är ett exempel på det. Nummer 1/02 handlar enbart om trafik. Trots det skickar vi ut det till samtliga läsare. Efter sommaren kommer en variant med verksamhetsutveckling och information.

Vi kommer att utvärdera reaktionerna på det nya upplägget och därefter besluta om hur tidningen i framtiden ska se ut. Men målet är klart: läsarna ska lättare kunna hitta det som intresserar dem. Genom att ange kontaktperson vid artiklarna ska det också bli lättare att skaffa sig mer information. Författaren/kontaktpersonen sitter, om inte annat anges, på Trivector, och kontaktvägarna finns på kontaktsidan på vår webbplats, www.trivector.se.

En nyhet som inte syns är att detta nummer är tryckt i torroffset, som är skonsammare för miljön än vad traditionell våtoffset är.

Avslutningsvis, ett bidragande skäl till att alla läsare får detta nummer: Vi vill tillönska samtliga en solig och avkopplande sommar, oberoende av intresseområde.

Samåkningens framgångsfaktorer: sid 2

Fyrstegsprincipen öppnar för MM: sid 3

Nytt på installationsfronten: sid 4



Väglins (upphöjd cirkelyta) utplacerad i korsning mellan två lokalgator i Bräcke.

Bräcke visar vägen mot nollvisionen

Den 27 januari 1998 stod Lundbytunneln på Hisingen i Göteborg klar och öppnades för trafik. Kostnaden uppgick till 700 mkr. Hela situationen för Bräckeområdets 5.000 invånare förändrades över en natt.

Trafiken på Bräckevägen-Stålhandskegatan minskade från 30.000 till 3.000 fordon per dygn. Genomfartsgatan kunde nu byggas om till en 50/30-gata enligt Lugna-gatan-principen. Kostnaden blev 17 mkr. Fyra filer blev två, bullerplanken revs, cykelbana byggdes, träd planterades i rader utmed vägen och farthinder byggdes på flera platser. Samtidigt med ombyggnaden av genomfartsgatan byggdes runt 70 farthinder av olika typ i bostadsområdena till en total kostnad av 1,5 mkr. Ombyggnaderna invigdes 20 maj 1999.

I ett FoU-projekt har Trivector Trafic på uppdrag av Vägverket och Trafikkontoret i Göteborg utvärderat effekterna i Bräcke. Det som studerats är bl a trafiksäkerhet, färdmedelsval, tillgänglighet och livskvalitet. Dessutom har informations- och kommunika-

tionsarbetet analyserats liksom utförandeprocessen. Detta har utmynnat i ett förslag till en modell för hur liknande arbeten ska bedrivas i framtiden. I en postenkät har över 1.000 Bräckebor svarat på frågor om förändringarna. Man är genomgående mycket nöjd.

Den trafiktekniska funktionen av ett tiotal olika åtgärder har analyserats i detalj. Några av dessa är nya typer av åtgärder, som exempelvis timglashållplats, korta gupp och väglins. Alla tre åtgärderna kan rekommenderas.

Den vanligaste åtgärdstypen i områdena är det Wattska guppet. Det är den mest effektiva hastighetsdämpande åtgärden. Guppen bör ligga med c:a 40 meters mellanrum för att garantera att hastigheten mellan guppen inte nämnvärt överskrider 30 km/h. På 50/30-gatorna bör man även mellan 30-avsnitten införa åtgärder som dämpar hastigheterna till 50 km/h. Mellan dessa bör avståndet vara 80 till 100 meter.

Mer finns att läsa i "Nollvisionen i praktiken – en fallstudie i Bräcke, Göteborg". Beställ hos Trivector eller Vägverket (VV-publikation 2001:106).

Leif Linderholm

TrivectorNytt

TrivectorNytt ges ut av Trivector AB och är Trivectorgruppens nyhetsbrev. Det skickas till kunder, uppdragsgivare och andra samarbetspartners tre-sex gånger per år.



Ansvarig utgivare: Christer Ljungberg.
Redaktör: Bert Mellblom,
bert.mellblom@trivector.se

Tryckt med vattenfri offsetteknik hos
Odenprint, Furulund.
Papper: MultiArt Silk.



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.



info@trivector.se · www.trivector.se

Huvudkontor:

Åldermansgatan 13, 227 64 Lund
Tel 046-38 65 00 · Fax 046-38 65 25

Lokalkontor Viken:

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

Svensk bildelning gasar

Sett till antalet bildelare befinner sig Sverige på en låg nivå, jämfört med t ex Schweiz eller Tyskland, men tillväxten är hög.

De senaste tre till fyra åren har antalet svenska bilpooler och bilpoolsmedlemmar fördubblats. Det visar ett FoU-projekt för Vägverket, där Trivector har kartlagt Sveriges kooperativa bilpooler.

Syftet har varit att analysera organisation och funktion hos kooperativen, och samla de erfarenheter som finns. Genom att sprida kunskapen kan befintliga och planerade kooperativ bli mer effektiva och dra till sig fler medlemmar.

Totalt har 29 kooperativ studerats genom intervjuer och enkäter. Kooperativens storlek varierar, från en bil på fem hushåll till sjutton bilar på 230 hushåll. Totalt är drygt 1.000 hushåll med i något bilkooperativ. Till det

kommer medlemmar i kommersiella bilpooler.

En slutsats är att det krävs utveckling på flera områden för att bilkooperativen ska kunna spela mer än en marginell roll i arbetet för ett mer hållbart transportsystem. Att öka marknadsföringsinsatserna från dagens mycket låga nivå är nödvändigt för att nå fler medlemmar. För att kunna ta emot större mängder av medlemmar måste man dock införa smarta system för bokning och fakturering, annars blir det administrativa arbetet tungrovt. Ett ökat samarbete är också av stort värde, både mellan bilkooperativen och med möjliga partners – t ex kollektivtrafikhuvudmän, taxi, hyrbilsföretag och kommuner.

Det är i samarbetet med andra trafikslag och aktörer som bildelning kan nå sin fulla potential.

Christian Rydén

Samåkningens framgångsfaktorer kartlagda

I ett nyligen avslutat FoU-projekt för Vinnova har Trivector studerat spontant uppkomna samåkningsgrupper för att utreda effekter och kartlägga framgångsfaktorer.

Studien grundar sig på en litteraturnomgång samt intervjuer med samåkare, icke-samåkare och företrädare för olika kommuner och vägverksregioner.

Tidigare studier visar överlag att ökad samåkning ger betydande samhällsekonomiska vinster. Trots det är intresset från kommunerna och Vägverket tämligen svalt. Investeringarna i samåkning är låga, trots den ekonomiska nytta som man enligt forskningsresultaten kan förvänta sig.

Intervjustudierna visar bl a att de sannolika framgångsfaktorerna är att de resande har samma arbetsplats, regelbundna arbetstider (ej flexitid) och längre än två mil till arbetet.

Attityder hindrar

De som samåker är mycket nöjda, vilket är naturligt. Studien visar också att de som inte samåker, men som har erfarenhet av samåkning, är mer positiva till att samåka än de som aldrig har

provat. Detta förstärker bilden av attityden som hinder för ökad samåkning. Majoriteten av dem som inte kan tänka sig att samåka anger enbart skäl som bygger på negativa värderingar, t ex att det är oflexibelt, vilket kan bero på bristande kunskap och motivation. En stor del nämner dock även praktiska hinder, såsom att de inte känner någon som är lämplig att samåka med. Det är därför viktigt att kombinera mjuka åtgärder – dvs attityd- och kunskapsåverkan – med rent praktiskt stöd.

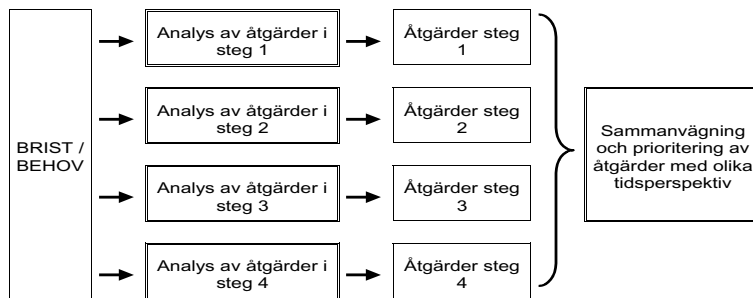
Viktig arbetsgivare

FoU-projektet presenterades på ett seminarium 13 maj. Då presenterade även Vägverket Region Väst sitt projekt *Intelligent samåkning* som riktar sig till fyra större arbetsplatser i Göteborg. Vidare redogjorde Datessa för sitt matchningsprogram *Samåkningstjänst* som används av företag i Jönköping.

I den efterföljande diskussionen var alla eniga om arbetsgivarens betydelsefulla roll, som bör utgöra basen för samåkningsprojekt, samt vikten av att integrera samåkningen i en större helhet, där den utgör ett av flera möjliga färdmedel.

Karin Neergaard

Fyrstegsprincipen – nya möjligheter för mobility management



Stegvis prövning av åtgärder enligt fyrstegsprincipen. (Källa: Vägverket, Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen, 2002-03-13).

Vägverkets fyrstegsprincip ger större rum för mobility management i planeringen av infrastrukturen.

Fyrstegsprincipen finns numera omnämnd i flera officiella dokument, t ex infrastrukturpropositionen. Regeringens direktiv för infrastrukturplaneringen 2004-2015 anger också att analyser bör göras enligt fyrstegsprincipen, som innebär att åtgärder prövas i följande steg:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehov och val av transportsätt.
2. Åtgärder som ger effektivare användning av befintliga vägnät och fordon.
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder.

4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Syftet är bl a att effektivare utnyttja befintliga vägar och att öka möjligheten till andra lösningar än infrastrukturåtgärder – i steg ett åtgärder också utanför vägtransportsystemet, dvs sådant som påverkar resbehovet.

Att prova MM vid olika trafikbrister och -behov i systemet blir naturligt om man använder fyrstegsprincipen – åtgärder inom första steget tillhör oftast MM-kategorin. Även i steg två kan MM vara ett värdefullt angreppssätt.

Trivector har använt fyrstegsprincipen vid ett uppdrag för Lunds kommun. Mer om detta i nästa nummer.

Björn Wendle

Landsting miljöanpassar transporter

Många landsting har på senare år upptäckt att transporter står för den största delen av deras miljöpåverkan. Några av landstingen har även bestämt sig för att göra något åt saken.

I tidigare nummer av TrivectorNytt har vi redogjort för den kartläggning som Trivector hjälpt Gävleborgs landsting med. Vi har nu gjort ett liknande arbete för Uppsala läns landsting, och under våren 2002 inledde vi motsvarande arbete även i Västerbottens läns landsting.

I Uppsala har kartläggningen legat till grund för ett omfattande åtgärdsprogram med mål, åtgärder, effektberäkningar och uppföljningsrutiner. Exempel på åtgärder är mötes- och resepolicy för effektivare tjänsteresor, bilpool för de anställdas tjänsteresor samt

utökade miljökrav vid inköp av fordon och transporter. Vidare har man infört motivationsåtgärder för cykel- och kollektivtrafikresor till och från arbetet, vårdsökande får motion utskrivna på recept, en ny parkeringspolicy är på gång m m.

Pernilla Hyllenius

ECOMM-nytt

Den årliga europeiska mobility management-konferensen – ECOMM – ägde rum den 15-17 maj i Gent, Belgien. Temat var ”Responsible Mobility – Active Partnerships”. Mer info om ECOMM finns på MM-sajten – www.mobilitymanagement.nu.

Nästa konferens är förlagd till Karlstad, 21-23 maj 2003.

Pernilla Hyllenius

Nya trafikkurser

Kursutbudet har under 2002 ökat för samtliga Trivectorbolag. För Traffics del har det inneburit två nya kurser.

Traffics nytillskott är dels en mobility managementkurs för praktiker, dels en kurs om transporter i miljöledningssystemet.

MM i praktiken

”Mobility management i praktiken” är ett komplement till den mer teoretiskt inriktade kursen ”Strategier för mobility management”. Den nya kursen vänder sig till den som arbetar med MM på ett praktiskt plan, t ex på ett mobilitetskontor, inom en kommun eller inom Vägverket.

Första kurstillfälle blir 15-16 oktober. De två kursdagarna ger dels en inblick i vad MM är, dels ökad kunskap om hur man arbetar med MM-projekt. Till exempel serveras svenska och utländska exempel med tips om framgångsfaktorer. Deltagarna får också veta hur man väljer målgrupper, hur man motiverar dem att ändra sina resvanor och – inte minst – hur man utvärderar sina MM-åtgärder.

Under augusti lägger vi ut en pdf-fil med kursprogrammet på vår webbplats.

Transporter i miljöledningssystemet

Den 13-14 november är det dags för nästa nyhet: ”Transporter i miljöledningssystemet”.

Det är en kurs för alla som arbetar med miljöledning och som upptäckt att transporter utgör en betydande miljöaspekt, och nu vill utnyttja miljöarbetets stora möjligheter till ständiga förbättringar av både gods- och persontransporter.

Kursen behandlar såväl godstransporter som tjänste- och arbetsresor. Den vänder sig till alla företag och organisationer som arbetar med miljöledning – främst till miljöchefer och miljösamordnare med ansvar för miljöledningssystem, men även till alla med ansvar för trafik och transporter i företag, organisationer eller kommuner.

Mer information finns under Produkter/Trafik/Utbildning på vår webbplats, www.trivector.se.

Pernilla Hyllenius (MM-kursen)

Björn Wendle (Transport/miljö)

Nytt på installationsfronten



Smakfull design och exakta tider. Antalet skyltpelare i Linköping utökas nu med fjorton stycken.

Trivector Systems realtidssystem TriTrans installeras nu på ett antal platser i Sverige. Här är dagsläget.

Linköping

Klart och i drift sedan februari. Man investerar nu i 14 nya skyltpelare, vilket innebär att över 50 presentationsenheter av olika slag är kopplade till realtidssystemet.

Karlstad

Även här går man vidare och installerar under året fler skyltar, monitorer och talenheter på olika större hållplatser i staden. Bland annat har de gamla "flip-dot"-skyltarna på Stora Torget bytts ut mot nya LED-skyltar.

Våra sommartider

Under sommaren är receptionen bemannad mellan kl 8 och 16.15, dock med vissa inskränkningar vecka 29 och 30. Eftersom det är semestertider kan vi inte garantera att du omgående får tag på den du söker, men vi lovar att göra vad vi kan för att hjälpa dig.

Uppsala

Systemet tas i drift i början av sommaren.

Dalarna

Installationsarbete pågår i Borlänge sedan början av maj. På tur står Falun och Mora, där installation av fordonsutrustning startar i början av juni.

Luleå

FAT (Factory Acceptance Test) genomfördes vecka 20 och installationen görs under sommaren. SAT (Site Acceptance Test) är satt till mitten av augusti och därefter blir det provdrift. Luleå kommer även att använda sig av en webbapplikation som visar realtidsinformation på Internet.

Jönköping

Infosystemet byggs ut med nya GSM-baserade satellit-monitorer i Eksjö, Värnamo, Tranås och Vetlanda. Man har vidare kompletterat bussterminalen i Jönköping med en "manuell realtid-funktion" som innebär att ett avgångs-telegram automatiskt sänds iväg när bussföraren trycker på knappen för dörrstängning och växling till kamera-bild.

Skåne

Fyra nya installationer av informationssystem är på gång för Skånetrafikens räkning: Helsingborg (Knutpunkten), Malmö (ny bussterminal vid Malmö C) samt pågatågsstationerna i Ramlösa och Kävlinge.

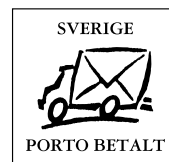
... och så Anders

Nyinstallerad är även Anders Sjöbergh, som ska arbeta som installatör, utbildare, servicetekniker m m på Trivector.

Anders har jobbat på Swebus sedan 1988 och bland annat haft hand om utrustning från Trivector. Hans startsträcka blir därmed kort, och eftersom han redan börjat sin anställning kan våra kunder förvänta sig snabbare service och garantiåtgärder.

Ola Fogelberg

B



STM – ny transport- och miljötjänst

Trivector Traffic har under våren lanserat en ny konsulttjänst: STM – Sustainable Transport Management. Bakom den något diffusa beteckningen döljer sig ett syn- och arbetssätt, som liknar andra tjänster med tillnamnet "management".

STM är – liksom t ex mobility management – ett paraplybegrepp, som innebär att man för varje företag/organisation kombinerar kända och nya lösningar för att uppnå ett visst resultat. Motsatsen är isolerade insatser av standardlösningar.

I fallet STM är målet att styra och leda företagets eller organisationens transporter på ett sådant sätt att man skapar lösningar med större hållbarhet. STM kombinerar företagets verksamhetsutveckling med miljöarbetet och ger stora möjligheter att skraddarsy lösningar så att de passar både budget och situation. Agreppssättet bäddar samtidigt för en stor utvecklingspotential.

Effektivare samordning och styrning brukar resultera i sänkta kostnader, åtminstone på sikt. Det gäller även STM. Effektivare transporter ger färre transportmil, och det resulterar i både ekonomiska besparingar och minskade utsläpp.

En grov sammanfattning av nyttan med STM är att samordningen ger

- effektivare transporter, kopplade till företagets miljöledningssystem,
- nya affärsmöjligheter,
- säkrare transporter och bättre arbetsmiljö,
- säkerställande av att miljölagar och bestämmelser följs samt
- ett steg på resan mot hållbarhet.

Mer om STM – inklusive starthjälp för gör-det-självaren – finns på vår webbplats www.trivector.se. Där finns även en folder för nerladdning.

Björn Wendle och Christer Ljungberg