

Linköping Special nr 2

För andra året i rad kommer TrivectorNytt som en specialutgåva, som enbart behandlar de projekt vi presenterar på Transportforum i Linköping. Under årets evenemang håller Trivector hela sjuttion olika föredrag. De ger en bra bild av de delar av trafikområdet där vi är verksamma – allt från strategier till utvärderingar och allt från allmänna råd till konkreta operativa insatser.

Om du vill veta mer om något av uppdragen, så kontakta artikel-författaren ifråga. Denne har nämligen också arbetat med projektet, och är därför väl rustad att svara på frågor, förse dig med mer information etc.

E-postadresser och telefonnummer till våra medarbetare hittar du på vår webbplats, som har adressen www.trivector.se.

Naturligtvis får du även kontakta oss i andra ämnen än de som behandlas i artiklarna. Enda villkoret är att frågorna faller inom något av Trivectorgruppens kompetensområden: trafik & miljö, publika informationssystem, kommunikationsanalys och -strategier samt processbaserad verksamhetsutveckling.

SUMO och utvärdering av mobilitetsprojekt: sid 2

Revision av kommuners trafiksäkerhetsarbete: sid 3

Landskronas trådbuss fyller ett år: sid 4

Decoupling – en nödvändighet: sid 4

RDS-TMC – nuläget och vägen vidare: sid 5



Lundalänken – ett av de mer kända resultaten av första LundaMaTs. Nu kommer LundaMaTs II, och en utbyggnad av Lundalänken är fullt tänkbar.

Pionjär fortsätter bana väg

När LundaMaTs-utredningen togs fram 1997 var begreppet "miljöanpassat transportsystem" tämligen okänt. Sedan dess har det vuxit kraftigt i betydelse. Och pionjären Lund har genom framsynta beslut, smart finansiering och skickligt genomförande gjort LundaMaTs till ett skolexempel på hur man arbetar med transportfrågor i städer. Nu går man vidare med steg 2.

LundaMaTs är idag ett välkänt varumärke för svenska stadsplanerare, omnämnt även i ett flertal utredningar och propositioner. Uppmärksamheten har varit stor även internationellt, bland annat genom olika EU-projekt och utmärkelser.

Dock har betydelsen varit störst i Lund. Den politiska enigheten kring planen möjliggjorde en långsiktig satsning, som också gett resultat. Utvär-

deringar visar att åtgärderna minskat trafiken med 1-1,5 % per år.

Det har hunnit hända en del sedan 1997, både i Lund och omvärlden, och för att LundaMaTs ska fortsätta att vara en verksam kraft behövs en uppdatering, en LundaMaTs II.

Det förslag som nu klubbats anger att fundamentet för LundaMaTs II ska vara hållbarhetsperspektivet och omfatta alla tre dimensionerna – miljö, ekonomi och socialt.

Det framtida arbetet bygger på det som redan gjorts: LundaMaTs I, Agenda 21 samt fördjupningen av översiktsplanen *Värna och vinna staden*. Nya idéer har hämtats från de SUTP (Sustainable Urban Transport Plans), som EU föreslår bli obligatoriska, och där LundaMaTs varit en av inspirationskällorna.

(fortsättning på sista sidan, spalt 3)

Stockholm och trängselavgifterna: sid 6-7

Handbok för landsbygdstrafik: sid 9

Kan beteendepåverkan öka trafiksäkerheten?: sid 10-11

Simulering bakom beslut om hamnutbyggnad: sid 12

TrivectorNytt

TrivectorNytt ges ut av Trivector AB och är Trivectorgruppens nyhetsbrev. Det skickas till kunder, uppdragsgivare och andra samarbetspartners.



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

Lokalkontor Stockholm:

Fleminggatan 17, 112 26 Stockholm
Tel 08-54 55 51 70 · Fax 08-54 55 51 75

Svenskt verktyg för utvärdering av mobilitetsprojekt



SUMO erbjuder nya möjligheter att utvärdera och effektivisera insatser för påverkan, som t ex trafiksäkerhetsprojektet Välj själv (se sid 11), som här genomförs bland ungdomar på John Bauergymnasiet i Västerås. Foto: Janolov Sjöberg.

Trivector Traffic har för Vägverkets räkning ställt samman en verktyglåda för uppföljning och utvärdering av projekt som syftar till att påverka attityder och beteenden. Verktyglådan har döpts till SUMO – en förkortning av System för Utvärdering av MObiliterhetsprojekt.

Det finns få sammanfattande och överskådliga beskrivningar av system och metoder som kan användas för utvärdering av mobilitetsprojekt med dess långsiktiga och svårsmatta effekter. SUMO utgör ett undantag.

SUMO bygger på MOST-MET, en metod för utvärdering utvecklad inom EU-projektet MOST. Metoden baseras på beprövade utvärderingsmetoder och modeller för attityd- och beteendeförändringar. SUMO är en förkortad version, anpassad till svenska förhållanden.

Det unika med metoden är att den delar upp steget mellan genomförande och effekt. Förut var det ett enda långt steg, med en lika lång väntan på resultat. I SUMO har det delats in i ett antal mindre steg, som vart och ett kan följas upp på ett tidigt stadium. Därmed kan man också snabbt korrigera eventuella avvikelser.

Systemet används med fördel redan under planeringsfasen. SUMO beskriver de steg som måste ingå i projektet: ta fram uppdragsbeskrivning och målsättning, ringa in målgrupper, bestämma arbetssätt och därefter gå igenom olika så kallade analysnivåer. För varje nivå avgör man vad som ska mätas, hur det ska göras och vilka indikato-

rer som kan användas. Detta är unikt för SUMO.

De olika nivåerna följer på varandra, och möjliggör tidig mätning av effekter i projektet. Nivåerna bör användas redan under projektstarten. Systemet med nivåer hjälper också till att styra projektet mot rätt målgrupp och rätt metod.

Analysnivåerna är själva kärnan i SUMO, som dessutom innehåller en beskrivning av den process som krävs för att på bästa sätt praktiskt använda nivåerna.

Att utvärdera ett enskilt projekt ger besked om effekterna av de ansträngningar som gjorts i just det projektet. Dessutom – och det är förmodligen det intressantaste – kan vi på ett enhetligt sätt sammanställa utvärderingar från flera olika projekt. På så vis får vi efter hand en ackumulerad och tillförlitlig kunskap om vad som verkligen fungerar. Vi kommer successivt att få en allt tydligare bild av framgångsfaktorer och fallor.

SUMO testas för närvarande av olika aktörer som arbetar med mobilitetsprojekt, till exempel kommuner och Vägverket. Vägverket har som ambition att använda SUMO för utvärdering av alla mobilitetsprojekt som man är med och finansierar.

Den som vill veta mer om SUMO kan ladda ner rapporten (Publikation 2004:98) från Vägverkets webbplats. Det finns även en utbildning i SUMO, arrangerad av Trivector Traffic.

Lena Smidfelt Rosqvist,
Trivector Traffic

Ny metod för analys och revision av kommuners trafiksäkerhetsarbete

Svenska Kommunförbundets gatu- och fastighetssektion kommer att ge landets kommuner en möjlighet att till ett fast pris beställa en analys och revision av sitt trafiksäkerhetsarbete. Insatsen är tänkt som en hjälp till självhjälp för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete. En förutsättning är att kommunstyrelsen ställer sig bakom att revisionen genomförs.

Trivector Traffic har utarbetat en metod för revision av kommuners trafiksäkerhetsarbete. Metoden har stämts av i en referensgrupp som Kommunförbundet hållit i. Den har dessutom under våren 2004 testats i Falu kommun genom ett pilotprojekt.

Revisionsarbetet består av sex delmoment: initiering, inventering, intervjuer, analys och rapport, slutredovisning samt projektavslut.

Revisionen utgår från de olika verksamheter som finns inom en kommun och som har betydelse för hur trafiksäkerheten i kommunen utvecklas på

såväl kort som lång sikt. Arbetet förutsätter att både ansvariga politiker och tjänstemän medverkar. Analysen och revisionen inriktar sig på följande fem sakområden:

- ▶ kommungemensamma frågor
- ▶ trafikplanering, trafikreglering och väghållning
- ▶ fysisk planering och tillståndsprövning
- ▶ fordon, resor och transporter
- ▶ utbildning, skola och trafikantinformation.

För samtliga sakområden har ett antal indikatorer tagits fram, för att man på ett objektivt sätt ska kunna beskriva kommunens trafiksäkerhetsstandard samt trafiksäkerhetskulturen inom den kommunala organisationen.

De viktigaste indikatorerna kallas "betydande trafiksäkerhetsaspekter". Om revisionen visar att en kommun uppfyller kriterierna för en betydande trafiksäkerhetsaspekt, tilldelas kommunen en eller två stjärnor. Totalt går det att få trettiofem stjärnor för kommunens trafiksäkerhetsstandard och

trafiksäkerhetskultur inom de olika sakområdena. Vid revisionen av Falu kommuns trafiksäkerhetsarbete fick kommunen nio stjärnor. Samtidigt visade revisionen att kommunen har en potential för att få ytterligare tjugo stjärnor inom de närmaste åren, förutsatt att vissa åtgärder vidtas.

Syftet med trafiksäkerhetsrevisionen är att ge hjälp till självhjälp. Av den anledningen har delmomentet "Slutredovisning" en betydelsefull uppgift. Här redovisar konsulten inte bara sina slutsatser, utan diskuterar även hur kommunen kan gå vidare i sitt arbete. Bland annat lämnas förslag till avsiktsförklaringar och förbättringsaktiviteter.

I sitt fortsatta arbete kan kommunen använda sig av den modell, som tagits fram parallellt med utarbetandet av revisionsmetoden. Modellen beskriver grunderna i ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete och har stora likheter med systematiken i miljö- och kvalitetsledningssystem.

Johan Lindberg, Trivector Traffic

Växande intresse för företag och trafiksäkerhet

Tunga fordon är inblandade i nästan en fjärdedel av alla olyckor med dödlig utgång. Det är ett av skälen till ett växande intresse för trafiksäkerhet bland företag.

Såväl EU som Vägverket har uppmärksammat företagen och deras transporter, främst de tyngre. Men även hos företagen själva växer intresset för trafiksäkerhetsarbete, av flera olika skäl. Man vill till exempel

- ▶ leva upp till kundernas krav
- ▶ sänka kostnader
- ▶ värna om personalens hälsa
- ▶ profilera och skydda varumärket; på vägen syns ju bilarna tydligt
- ▶ ta ansvar för nollvisionen.

På uppdrag av Vägverket har Trivector Traffic under 2002 och 2003 forskat kring trafiksäkerhetsarbete inom företag som bedriver ett aktivt arbete med trafiksäkerhet. Syftet var att kartlägga innehållet i det trafiksäkerhetsarbete som bedrivs av olika aktörer och

företag inom transportbranschen. Studien inriktar sig på fordon över 3,5 ton och på transportföretag och andra företag med tunga transporter. De cirka trettio företag som ingår i studien har alla kommit igång med trafiksäkerhetsarbete och bedriver detta på ett ambitiöst sätt. Företagen är således inte representativa för alla företag med mycket tunga transporter.

Huvudintrycket är att trafiksäkerhetsarbetet är ambitiöst och präglas av en hög medvetenhet bland de företag som kommit igång med arbetet. Det är inriktat på konkreta åtgärder som t ex utformning av trafiksäkerhetspolicy, information och utbildning av förarna samt hastighetsåtgärder.

Många av företagen saknar dock en nulägesbeskrivning som ger besked om trafikolyckor, hastighetshållning, bältesanvändning, överlast m m. Det medför att det sällan finns kvantifierade och tidsatta mål. Avsaknaden av nulägesbeskrivning och mål är sanno-

likt en förklaring till att man ytterst sällan utvärderat effekterna av sina åtgärder.

Resultaten från forskningsuppdraget har bland annat lett till ett fortsatt arbete i EU-projektet ILOG – ett utvecklingsprojekt för intelligent logistik i Blekinge. Exempelvis har företag i Blekingeregionen deltagit i en serie arbetsseminarier om miljö och trafiksäkerhet. Målet har varit att ta fram sätt att infoga miljö- och trafiksäkerhetsarbetet i ett ledningssystem.

Ett annat exempel är Vägverkets *Skogs kvalitet på väg* – ett projekt där fyra stora skogstransportörer har skrivit under ett gemensamt avtal om att arbeta med trafiksäkerhet och miljö. Arbetet kommer att utvärderas kontinuerligt av Trivector. Resultatet presenteras på Tylösandsdagarna i augusti 2006.

*Karin Neergaard och
Pernilla Hyllenius,
Trivector Traffic*

Landskronas trådbuss fyller ett år



En driftsäker ettåring glider majestätiskt fram. Trådbussen utstrålar ett lugn som knappast karakteriserar dess tillkomst.

Lördagen den 27 september 2003 invigde miljöminister Lena Somestad trådbusslinjen i Landskrona. Nu har denna kombination av buss och spårvagn rullat i ett år. Här är historien bakom – och resultatet som följde.

Det började med ett beslut i början av 1990-talet: en ny järnväg skulle byggas mellan Kävlinge och Helsingborg via Landskrona. Det medförde att stationen i Landskrona fick flyttas tre kilometer från centrum.

fortsättning på den eldrivna järnvägen.

Med utredningen i bakfickan beslöt kommunstyrelsen i Landskrona 1998 att ansöka om LIP-pengar för bland annat trådbuss på Stationspendeln. Ett av argumenten var miljöeffekterna, t ex en minskning av koldioxidutsläppen med 83.000 kg/år.

I mars 1999 fick kommunen besked om ett LIP-bidrag på 12,36 Mkr för trådbusslinjen. Efter en utdragen och het politisk debatt skrev Landskrona kommun hösten 2002 kontrakt om

Dåvarande läns huvudmannen lät hösten 1997 göra en studie av den framtida stadsbussstrafiken i Landskrona efter det att den nya järnvägen öppnades. I studien rekommenderas en ny busslinje mellan centrum och den nya stationen. Linjen döptes till Stationspendeln, och i studien menade man att en trådbuss skulle förstärka dess profil som en

luftledning och bussar. Hösten året efter var anläggningen klar och bussarna på plats.

Sedan dess har drygt ett år passerat och lämnat plats för en utvärdering. Under det första driftåret, från oktober 2003 till september 2004, låg bussarnas tillgänglighet på 95 %. Siffran för kontaktledning och matarstation var 99 %. Isbildning på kontaktledningen vållade problem under vintern 2003/2004 och gjorde att dieselbuss fick trafikera linjen under sammanlagt 23 timmar. Efter justering i matarstationen har isbildning inte ställt till några problem under innevarande vinter.

Totalt har trådbussprojektet kostat cirka 40 miljoner kronor, varav staten bidragit med 19. Att slutsumman hamnat på 3 miljoner kronor över budget beror på att kommunen fått ta över en del av de uppgifter som ursprungligen låg på entreprenörens bord.

Energiförbrukningen har mätts och resultaten sammanställdes våren 2004. De visar att en trådbuss förbrukar hälften så mycket energi som en dieselbuss. Energikostnaden är 1,34 kr/km för trådbuss och 2,56 kr/km för dieselbuss. Komforten är bättre än i en normal svensk stadsbuss. Låggolv finns och drivsystemet är state of the art, med många verksamma år framför sig.

Den som menar att trådbuss är något som hör historien till borde besöka Landskrona.

PG Andersson, Trivector Traffic

Kan ekonomin växa utan att biltrafiken ökar?

Om man frågar någon om EU-toppmötet i Göteborg 2001, så minns alla att det var dramatiska upplopp på Avenyn, med hästar, skottlossning och kravallklädda poliser. Men frågar du vad som bestämdes så blir svaren inte lika målande.

Svaret är att man bland annat diskuterade hållbara transporter, och den frikoppling mellan tillväxt och trafikökning som är nödvändig.

Decoupling – att frikoppla tillväxten från negativ miljöpåverkan – fram-

hålls ofta som en av de viktigaste förutsättningarna för att skapa en hållbar utveckling. Att frikoppla tillväxten från ökande trafikmängder är en angelägen uppgift

för samhällsplaneringen och för stadsplanerare av olika slag.

“A sustainable transport policy should tackle rising volumes of traffic and levels of congestion, noise and pollution [...]. Action is needed to bring about a significant decoupling of transport growth and GDP growth, in particular by a shift from road to rail, water and public passenger transport.”

European Council in Gothenburg, June 2001

Det finns många sätt att åstadkomma denna frikoppling. Åtgärderna kan sikta mot att frikoppla ekonomisk tillväxt från ökade transporter, men också mot

Hur går vi vidare med RDS-TMC?

RDS-TMC är idag den enda standardiserade och språkoberoende trafikinformationstjänst som är gemensam för Europa. Informationen sänds som kodade digitala trafikmeddelanden över FM-nätets RDS-kanal. I Sverige är det Vägverket som har ansvaret för tjänsten. Men hur bra fungerar den? Och hur kan den bli bättre?

Trivector Traffic har under 2003 och 2004 genomfört ett forskningsprojekt som syftar till att öka kunskapen om svenska bilisters behov och användning av trafikinformation via RDS-TMC.

Den information som ligger bakom slutsatserna i projektet har samlats in genom litteraturstudier, intervjuer med ansvariga på landets trafikinformationscentraler och med experter samt en enkät till bilister som använder RDS-TMC.

På Vägverkets trafikinformationscentraler (TIC) ses inrapporteringen av trafikhändelser som ett återkommande problem, eftersom det är svårt för rapportörerna att exakt ange var något har hänt. Att kvalitetssäkra informationen blir därmed en komplicerad och tidskrävande uppgift för personalen, något som påverkar kvaliteten på RDS-TMC-budskapen, likväl som på budskap via andra informationskanaler. De flesta tror dock att kvaliteten går att förbättra och vissa regioner testar nya metoder.

Av användarna säger en majoritet – cirka 75 % – att de har nytta av den information som skickas ut, framförallt för att planera färdväg och undvika problem i trafiken. De negativa



RDS-TMC och navigeringssystem är två helt olika saker men blandas lätt samman av användarna. På denna display till ett navigeringssystem ser vi genom en symbol att ett RDS-TMC-budskap kommit in för en speciell plats.

förklarar sin inställning med att informationen är inaktuell och otillräcklig.

Nästan 70 % uppger att de väljer en annan väg till följd av RDS-TMC. Drygt hälften menar att informationen skapar en större förståelse för trafiksituationen. Nästan 60 % av förarna anser att händelsen måste vara närmare än 50 kilometer för att vara intressant.

Vissa svar – från både förare och den personal som hanterar informationen – tyder på brister i kunskapen om RDS-TMC och teknikens speciella krav på till exempel koncis information.

Studien innehåller flera förslag till förbättringar av tjänsten, t ex att:

- ▶ hos inrapportörerna skapa förståelse för vikten av korrekta och aktuella rapporter.
- ▶ förbättra kunskapen om RDS-TMC på TIC.

- ▶ förbättra dialogen och samarbetet mellan TIC och Vägverket samt mellan de olika TIC m m.

Studien kommer fram till att det i huvudsak finns två utmaningar beträffande RDS-TMC:

- ▶ att förbättra den kunskap som personalen på trafikinformationscentralerna har om hur RDS-TMC fungerar.
- ▶ att skapa ett samlat och tydligt helhetsansvar för kvalitetssäkring av tjänsten. Idag ansvarar Vägverket för utsändning medan ansvaret för inrapportering och kvalitetssäkring är uppsplittrat på ett flertal olika parter.

Studien är finansierad av Vägverket.

*Jan Hammarström och
Karin Modig,
Trivector Traffic*

att frikoppla transportökningen från ökade miljöproblem.

Hittills har man mest försökt att göra det sistnämnda, genom olika tekniska åtgärder som till exempel katalysatorer, men effekten har ätits upp av trafikökningen. Forskarna är därför ense om att vi måste frikoppla tillväxt från transportökning. Enighet råder

också om att detta kräver ett omfattande åtgärdsprogram med exempelvis:

- ▶ Road pricing i städer
- ▶ Road pricing för godstransporter
- ▶ Parkeringsstyrning
- ▶ Bränsleceller
- ▶ Höghastighetståg
- ▶ Mobility management

Dessutom krävs åtgärder på många olika nivåer – från planering till be-

teendepåverkan. Några sätt att tänka decoupling i trafiksystemet är funktionsblandning, närhet till olika slags service samt en stadsplanering som värnar om tillgänglighet istället för rörlighet.

*Christer Ljungberg,
Trivector Traffic*

Noggrann utvärdering av Stockholms försök med trängselavgifter

Det planerade försöket med trängselskatt i Stockholm – eller "försök med miljöavgifter i Stockholms-trafiken" som Stockholms stad benämner projektet – kommer att utvärderas noga. Miljöavgiftskansliet gav Trivector Traffic i uppdrag att utarbeta en strategi och plan för utvärderingen. Här följer en summering av innehållet och vägen dit.

Strategin anger vad som bör utvärderas genom att föreslå effekter som bör mätas och indikatorer som bör användas. Planen anger hur utvärderingen bör ske genom att föreslå hur effekter och indikatorer bör mätas samt vem som bör mäta vad och när.

Målet med utvärderingen är att den ska ge

- ▶ svar på alla relevanta frågor om avgifternas effekter

- ▶ underlag för folkomröstningen i Stockholm år 2006

- ▶ underlag för utveckling och förbättring av avgiftssystemet
- ▶ underlag för forskning.

Arbetet inleddes med att inventera vad som ska mätas genom att identifiera ett antal relevanta frågor. Detta skedde bland annat genom att utgå från målen för försöket, de transport- och miljöpolitiska målen, de simuleringar som genomförts för Stockholmstrafiken samt den uppföljning och de erfarenheter som fanns av avgifter i London och Oslo. Dessutom genomfördes ett antal sessioner med fokusgrupper,

där olika nationella, regionala och kommunala experter och intressenter deltog. Vidare studerades debatten i media samt de remissvar som lämnats på Stockholmsberedningens delbetänkande *Trängselavgifter* (SOU 2003:61).



Trångt, men kommer trängselavgifter att hjälpa? Och till vilket pris? För vem blir kostnaden högst? Det är några av de frågor som utvärderingen ska besvara.

Planen består av fem delar:

1. Organisation och process för planens genomförande. Hur ser processen ut för mätning, analys, förankring och beslut?
2. Beskrivning av hur varje effekt/indikator ska mätas. Vad mäts idag och vilka kompletterande mätningar behövs? När och hur bör mätningarna göras under försöket?
3. Händelser som kan påverka utvärderingen. Vilka planerade och oplanerade händelser kan påverka utfallet?
4. Förslag till mätprogram. Hur ska olika mät- och analysprogram ut-

formas? Hur och när ska vad mätas, och av vem?

5. Förslag till prioritering. Vilka kriterier bör påverka prioriteringen av vad som ska mätas?

Del 1, processen.

Huvudprocessen för utvärderingen består av fyra delprocesser.

- ▶ Utarbeta mät- och analysprogram
- ▶ Genomföra mätningar
- ▶ Samla och lagra data
- ▶ Beräkna, analysera, dra slutsatser.

Del 2, mätningar.

Detta är den viktigaste delen i planen och den beskriver vad som bör mätas och hur mätningarna bör gå till. Mätningar görs inom följande sakområden:

- ▶ Resmönster
- ▶ Biltrafik
- ▶ Kollektivtrafik
- ▶ Gångtrafik
- ▶ Cykeltrafik
- ▶ Trafiksäkerhet
- ▶ Miljö- och hälsa
- ▶ Fördelning – hur påverkas olika befolkningsgrupper?
- ▶ Näringsliv och regional ekonomi
- ▶ Samhällsekonomi
- ▶ Intäkter och kostnader för själva systemet med trängselavgifter
- ▶ Attityder till trängselavgifterna.

Del 3, omvärldsfaktorer.

Det är viktigt att kartlägga och dokumentera de planerade och oplanerade händelser som kan påverka resultatet av de mätningar som görs. Planen pekar ut några viktiga planerade händelser samt tänkbare typer av oplanerade händelser.

Del 4, mät- och analysprogram.

Planen pekar ut områden och aktörer som är viktiga inför det fortsatta arbetet med att ta fram konkreta mät- och analysprogram.

Del 5, prioriteringar.

Sannolikt kan inte allt i planen genomföras i praktiken. Någon form av prioritering måste göras – vad är viktigast att mäta och hur pass detaljerade bör mätningarna vara?

Johan Lindberg, Trivector Traffic

Resvaneundersökning – en viktig pusselbit

En viktig del av utvärderingen av försöket med miljöavgifter i Stockholmstrafiken är att undersöka hur de som bor i Stockholms län ändrar sina resvanor till följd av avgifterna. Det görs med hjälp av före/efterundersökning, där svarspersonerna bland annat får föra resdagbok.

Ändrade resvanorna kan ta sig flera uttryck. I Stockholms län kommer man främst att mäta skillnaderna vad gäller:

- ▶ vilka färdmedel man använder
- ▶ hur ofta man reser,
- ▶ vid vilka tider och
- ▶ mellan vilka platser.

Förutom en sammanfattande beskrivning av hur resandet ändrats ska resvaneundersökningen även ge svar på hur avgifterna påverkar olika befolkningskategorier, definierade exempel-

vis utifrån var man bor och hur stor inkomst man har.

Ett förslag till resvaneundersökning utarbetades under våren 2004, i samråd med representanter från sex olika intressenter – SIKA, SL, KTH, Länsstyrelsen, Stockholms Stad samt Regionplane- och trafikkontoret i Stockholms Län.

Trivector hade ansvaret för att sammanställa deras önskemål och synpunkter till ett gemensamt förslag på frågeformulär och metod.

Resvaneundersökningen genomförs som en panelundersökning med ett omfattande obundet slumpmässigt urval bland boende 12-84 år i Stockholms län. Kärnan i den postala enkät som används är en resdagbok, där svarspersonen får fylla i samtliga resor under ett helt dygn. Dessutom ingår bakgrundsfrågor om hushållsstorlek, bilinnehav, inkomst m m.

Föremätningen genomfördes under hösten 2004 medan eftermätningen kommer att genomföras under motsvarande period 2005. Urvalet fördelas jämt över alla dagar, måndag till och med söndag, under två primära mätveckor.

Urvalet i föremätningen (RVU2004) beräknades efter förväntade svarsfrekvenser i de båda resvaneundersökningarna och omfattade 77 000 utskick.

Undersökningen genomförs av Utrednings- och statistikkontoret Stockholms stad med Sifo som underkonsult. Analyserna görs av Trivector Traffic.

Resultaten från resvaneundersökningarna 2004/2005 kommer att ligga till grund för den utvärdering som ska presenteras inför folkomröstningen om Stockholms trängselavgifter 2006.

*Annika Nilsson och
Lena Smidfelt Rosqvist,
Trivector Traffic*

Och vilka blir effekterna för näringslivet?

I den plan för utvärdering av försöket med miljöavgifter i Stockholmstrafiken som Trivector Traffic har utarbetat ingår även att undersöka konsekvenserna för näringslivet.

Innan arbetet med utvärderingen startade gjordes flera studier av trängselavgifters effekter för näringslivet. Resultaten pekade åt olika håll. Trivector Traffic fick därför i uppgift att sammanställa och förklara skillnaderna.

Det visade sig att skillnaderna i huvudsak hade tre orsaker:

- ▶ olika modeller och indata
- ▶ olika antagna tidsvärden och olika stor antagen tidsvinst
- ▶ restidsberäkningar har i vissa fall gjorts för enbart för näringslivets transporter och i andra fall för all biltrafik.

Efter en uppskattning av vad företagen sammanlagt tjänar respektive förlorar på trängselavgifterna gjordes beräkningar utifrån två olika scenarier. Båda beräkningarna pekade på plus för näringslivets transporter – i det ena fallet



Julefrid och ovanligt lugnt utanför Posten – ett av de större företag, vars resor och transporter ska specialstuderas.

en marginell vinst, och i det andra en vinst på upp till 200 miljoner per år. För tjänsteresor visade beräkningarna däremot en nettoförlust på runt 10 miljoner per år.

I praktiken kommer vinster och kostnader i att variera kraftigt mellan olika branscher och företag. Hur stora nettovinsten blir för ett enskilt före-

tag beror på mängden transporter och hur dessa transporter rör sig – i innerstaden, länet, över zongränserna etc – samt i vilken utsträckning företagen klarar av att tillgodogöra sig de tidsvinster de får.

Trivector genomför en av delarna i utvärderingen av näringslivseffekter enligt planen för utvärdering. Det rör sig om en undersökning av arbetsresor och leveranser till två stora företag.

Syftet är att klarlägga om – och i så fall hur – de anställda ändrar sina arbetsresor till följd av miljöavgifterna samt hur tjänsteresor och inkommande leveranser till företaget påverkas.

*Karin Modig och
Lena Smidfelt Rosqvist,
Trivector Traffic*

Bypad får kommunens cykelarbete att rulla bättre

Bypad är ett instrument som hjälper kommuner att utvärdera och förbättra kvaliteten på sitt arbete med cykeltrafik. Metoden utgår från TQM, Total Quality Management, som används i företag för att förbättra processer, till exempel inför en certifiering enligt ISO9001:2000.

Namnet Bypad är – som brukligt när det gäller EU-projekt – en akronym, som i det här fallet står för BicYcle Policy AuDit. Det projekt som nu rullar heter Bypad+. Det följer upp föregångaren Bypad (utan plustecken) och syftar till att förbättra metoden ytterligare, sprida användningen av utvärderingar och därigenom skapa ett system som europeiska städer kan använda för benchmarking.

Bypad+ finansieras av EU, inleddes 2003 och beräknas vara klart i början av 2005.

Bakom Bypad+ står ett kärnkonsortium av forskare från Belgien, Österrike och Schweiz samt nationella kontaktpersoner i femton olika länder. Kontaktpersonerna ska guida städerna under implementeringen av Bypad-verktyget. Trivector är nationell kontaktperson för Växjö, Lund och Drammen som alla börjat använda Bypad+ under 2003 och 2004.

Totalt finns det idag 59 städer som implementerat Bypad-verktyget eller håller på att göra det.

Baserat på goda exempel

Metoden grundar sig på ett frågeformulär, baserat på europeiska goda exempel, som har visat sig vara framgångsrika.

En väsentlig del av projektet är att det genomförs på initiativ av kommunen och att deltagarna består av en blandning av politiker, tjänstemän och användare. Den nationella kontaktpersonen (konsulten) fungerar som objektiv processövervakare. Med frågeformuläret som grund analyse-



Cykelburen Bypadexpedition bekantar sig med lösningar i Lund. Deltagarna på bilden kommer från Hillerød, Nakskov och Viborg samt från Drammen och Lund.

Foto: Sissel Jensen, Syklistenes Landsforening, www.slf.no

ras styrkorna och svagheter i det befintliga arbetet, vilket ger klara fingervisningar om vad som bör förbättras i framtiden.

Genom att upprepa utvärderingen vartannat eller vart tredje år får man veta hur kommunens arbete med cykelfrågor har förändrats.

Många fördelar

De tre kommuner som Trivector guidat har goda erfarenheter av metoden och har bland annat nämnt att Bypad ger följande fördelar:

- ▶ öppnar möjlighet för alla typer av cykelåtgärder, inte bara åt infrastruktur
- ▶ skapar en god gemensam plattform för framtida förändringar
- ▶ ger besked om styrkor och svagheter
- ▶ föreslår åtgärder
- ▶ ger stadga åt arbetet med att ta fram en cykelplan.

En jämförelse med andra europiska städer i Bypad visar att de svenska städerna står sig mycket bra. På en skala

från 0 till 100 % har Lund erhållit 75 %, vilket kan jämföras med Odense som är bäst med 85 %. Medelvärdet ligger på drygt 50 %.

Webbplats med exempel

Bypad har en egen webbplats, med adressen www.bypad.org. Medlemmar i Bypad kan gå in och jämföra sig med andra städer samt hitta framgångsexempel.

I dag har ett sextiotal europeiska städer genomfört Bypad. Förhoppningen är att det ska sprida sig till fler städer samt att de städer som redan reviderats enligt Bypad ska följa upp sitt resultat med nya revisioner.

Den som vill bli medlem i Bypad och genomföra en egen revision kan kontakta artikelförfattaren.

*Karin Neergaard,
Trivector Traffic*

Bilpooler – från hippie till yuppie



Glassig reklam – otänkbart i bilpoolernas barndom.

EU-projektet MOSES (Mobility Services for Urban Sustainability) har pågått sedan 2001 och lett till såväl väntade som överraskande bilpoolsresultat. Noteras kan också att bilpoolerna nu gått från hippie till yuppie och klivit in i etablissemanget.

Till överraskningarna hör att en storstadssatsning som inledningsvis bedömts som ett säkert kort visat sig möta stora svårigheter – medan några

mindre testorter i Belgien visat oväntat snabb tillväxt.

Satsningarna i centrala London har inte lockat på långt när så många användare som förväntat. Trängseln i biltrafiken och den goda kollektivtrafiken gör att bil och bilpooler inte ger så stora fördelar. Ett annat avgörande problem har varit att operatören (Avis) inte kunnat erbjuda en produkt som både varit attraktiv och haft ett överkomligt pris.

I Belgien satsade man bland annat på mindre städer med relativt låg befolkningstäthet och något sämre kollektivtrafikutbud, och där har kundtillströmningen överträffat förväntningarna. Förklaringen bedöms bland annat vara att bilpoolen kompletterar kollektivtrafiken bra och ger attraktiv service till ett bra pris.

En av de viktigaste slutsatserna i projektet är att bilpooler på många ställen nu utgör en etablerad verksamhet, anpassad till kunderna och deras behov. Det finns inget större behov av att utveckla nya koncept och idéer. I stället gäller det att ta vara på erfarenheterna från andra platser och att tillämpa dem rätt. Då minskar risken för misslyckanden och man når snabbare fram till den kritiska massa som är nödvändig för att få ekonomi i bilpoolsverksamheten.

Fotnot: EU-projektet MOSES är ett forsknings- och demonstrationsprojekt med syfte att utveckla och sprida bilpoolskonceptet över hela Europa. Deltagarna har kommit från Sverige, Storbritannien, Tyskland, Belgien, Italien och Rumänien.

Christian Rydén, Trivector Traffic

Snart klar: handbok för landsbygdstrafik

I början av 2005 går en ny handbok till tryck. Den har sammanställts inom det europeiska forskningsprojektet ARTS (Actions on the integration of Rural Transport Services), och syftet är att erbjuda hjälp med planering, drift och utvärdering av landsbygdstrafik.

Åtta demonstrationsprojekt har genomförts på landsbygden i åtta europeiska länder. Fyra projekt arbetade med efterfrågestyrd trafik, tre byggde på samordnade skolskjutstrafik, och det sista handlade om realtidsinformation i landsbygdstrafiken.

Handboken ger råd på en övergripande nivå, råd som baseras på erfarenheter och slutsatser från demonstrationsprojekten samt på expertkunnande från projektmedlemmarna.

Innehållet i handboken är uppdelat på fyra faser, och för varje fas beskrivs

vilka steg man bör ta och vilka åtgärder som bör genomföras. Exempel från demonstrationsprojekten i ARTS förtydligar åtgärderna, och under rubriken "Tänk på!" finns råd kring problem och svårigheter som kan uppstå.

Under förstudiefasen kartlägger man sitt område – befolkningsstruktur, befintlig kollektivtrafik och transportbehov. Därefter bör man kunna avgöra om en ny eller förbättrad trafik är nödvändig. Om man väljer att fortsätta, är nästa steg att skissa på huvudragen för trafiken och sätta upp mål för den.

Planeringsfasen innebär att detaljplanera trafiken och ta fram metoder för uppföljning och utvärdering av insatserna.

Under driftsfasen genomförs trafiken enligt de uppgjorda planerna, med

sinnena öppna för eventuella nya hinder, synpunkter från användarna etc.

Den sista fasen, utvärderingsfasen, börjar egentligen parallellt med planeringsfasen. Den innefattar att löpande samla in data och utvärdera trafiken vid olika tidpunkter under driftperioden, samt att jämföra resultaten med uppsatta mål.

Under samtliga faser är det viktigt att i god tid förankra idéer hos nyckelpersoner och -organisationer och andra intressenter.

På www.rural-transport.net finns mer information om projektet samt en pdf-version av den engelskspråkiga handboken. En svensk version ska under våren gå att ladda ner från infoteket på Trivectors webbplats. Den som vill ha tryckta versioner kan kontakta artikelförfattaren.

Lena Fredriksson, Trivector Traffic

Trafik och miljö – det går att påverka beteenden

Det går att påverka attityder och beteenden för att skapa en bättre trafik och miljö. Det visar en utvärdering av de satsningar Vägverket Region Skåne gjort på attityd- och beteendepåverkande åtgärder inom trafik- och miljöprojekt.

Vägverket Region Skånes satsning på attityd- och beteendepåverkande åtgärder inom trafik- och miljöprojekt genomfördes i flera skånska kommuner under åren 2001 till 2003. Ett viktigt syfte var att ta fram en modell för hur kommunerna med stöd från Vägverket ska arbeta med dessa frågor. Idag är arbetet en del av projektet *Hållbart resande*.

Arbetet har följts upp och utvärderats grundligt med före- och efterstudier – en kombination av kvantitativa och kvalitativa åtgärder. Med hjälp av strategisk mätning har man kunnat:

- ▶ visa på nyttan av genomfört arbete
- ▶ effektivisera miljö- och trafiksäkerhetsarbetet
- ▶ öka arbetstillfredsställelsen hos projektmedarbetarna
- ▶ möjliggöra jämförelse mellan angreppssätt, metoder m m
- ▶ få bättre underlag för framtida satsningar på miljö och trafiksäkerhet.

Idogt samarbete över gränser – och mot ett gemensamt mål – har visat sig ge resultat.

Bäst effekt får man med en mix av åtgärder från tre områden:



Lyckade resultat kräver engagerade projektledare. Här hjälper Greger Persson till med att justera hjälmen åt en besökare på en mobil MöTs-utställning i Trelleborg.

- ▶ Engineering, dvs fysiska åtgärder, till exempel farthinder
- ▶ Enforcement, dvs lagar och regler, belöningar och bestraffningar
- ▶ Education, dvs utbildning, information och dialog.

Istället för direktiv uppifrån måste man få människor att *vilja* förändra sitt beteende och sedan stödja dem i det arbetet. Viktiga framgångsfaktorer är personliga kontakter och ett perspektiv som utgår från mottagaren av informationen. På så vis kan man även påverka de grupper som är svåra att nå med traditionell information.

För att lyckas med miljö- och trafikprojekt krävs också en engagerad projektledare samt att projektet på ett tidigt stadium förankras hos olika nyckelpersoner, och att förankringen därefter vidgas till samtliga inblandade.

Och inte minst måste man våga satsa långsiktigt, tro på sitt arbete samt följa upp hur pass väl man når mål och delmål.

*Liselott Bergman,
Trivector Information*

Peer education skapar medvetenhet om risker

”Jag vill berätta, så att andra slipper det jag varit med om” säger Björn, en av de sju mentorer som under hösten besökt olika trafikskolor för att berätta om sin trafikolycka.

Björn var förare i den bil som frontalkrockade med en personbil sommaren 2003. Hans mamma fick skador för livet, själv klarade han sig helt utan

men. Idag berättar han för blivande unga förare om sina upplevelser.

Han är en av sju mentorer som deltar i den svenska delen av EU-projektet *Close to*. Alla mentorer har egen erfarenhet av att vara förare i en trafikolycka. Ingen av dem blev svårt skadad, men flera passagerare har skadats svårt. En var förare i en olycka med dödlig utgång.

Förarnas uppgift är att genom sina berättelser starta en diskussion kring risker i trafiken. Eleverna sitter ofta tysta och stilla under mentornas berättelse och de få frågor som kommer är mycket trevande och försiktiga. Men det startar en process, och flera trafiklärare vittnar om att diskussionen ofta tar fart vid senare teorilektioner.

(fortsättning på nästa sida)

Nytt sätt att få unga tänka säkerhet

(fortsättning från föregående sida)

Syftet med projektet är att genom så kallad peer education öka riskmedvetenheten bland blivande körkortstagare. Metoden är beprövad, framförallt inom preventionsarbetet kring HIV/AIDS. Inom *Close to* ska metoden utvecklas för att minska riskbeteendet och förebygga olyckor bland unga.

2.000 förare på nio månader

Projektet är ett samarbete mellan fem europeiska länder – Polen, Tjeckien, Tyskland, Sverige och Österrike. Avsikten är att under en niomånadersperiod nå ut till cirka 2.000 blivande förare.

Close to finansieras till 50% av EU. I Sverige står Vägverket för resten av kostnaden. Dessutom får den svenska delen av projektet hjälp av Folksam Sverige, som ger ett extra stöd till mentorerna.

För att förbereda mentorerna inför sina framträdanden har personal från Trivector utbildat samtliga i presentationsteknik och dessutom bistått med psykologstöd som hjälp i bearbetningen av minnena efter olyckan.

Noggrann uppföljning

Projektet startade i januari 2004 och avslutas våren 2006. Under hösten 2004 har projektet tagit form på allvar i Sverige. Drygt 250 trafikskoleelever har hittills mötts av budskapet från någon av de sju mentorerna. Målet är att nå 400 elever på trafikskolor i södra Sverige.

Projektet utvärderas i flera steg, såväl kvalitativt som kvantitativt. Resultat från de kvalitativa studierna, intervjuer med mentorer och elever samt observationer vid lektionstillfällena samt den första kvantitativa effektmätningen kommer att redovisas i en slutrapport under början av år 2006.

Inger Linderholm,
Trivector Information



Affischer utgör några av rätterna på det smörgåsbord som *Välj Själv* utgör. Foto: Janolov Sjöberg.

Att ungdomar i åldern 18 till 24 år utgör ett trafiksäkerhetsproblem är känt sedan länge. Denna grupp utsätter sig själv och omgivningen för större risker än vad normaltrafikanten gör. För att på sikt minska riskerna provas nu ett nytt sätt att påverka dessa ungdomar.

Grundtanken är att påverka ungdomarna under den tid de börjar ta de första teoretiska och praktiska stegen mot sitt körkort, fram till att de debuterar som bilförare – under åldern 16 till 19 år. Under denna period är de också passagerare till unga förare. Aktiviteter bör företas under åldern 16 till 19 år om de ska få önskade effekter i åldersgruppen 18 till 24 år.

Smörgåsbord

Projektet kallas *Välj Själv* och inriktar sig på tre problemområden: hastighet, trafiknykterhet och bilbältesanvändning. Tanken är att öka kunskapen och insikten om trafiksäkerhet hos ungdomar i åldern 16-19 år, för att på så sätt minska antalet risktagare och

få fler ungdomar att fatta trafiksäkra beslut.

Ett centralt inslag i strategin är att stödja skolan så att den kontinuerligt kan arbeta med trafiksäkerhetsfrågor – helst integrerade med andra ämnen – och stor vikt läggs vid att få med skolledning, lärare och elever i arbetet. Några färdiga totalupplägg finns inte. Istället får skolorna – inom vissa ramar – välja från ett smörgåsbord med förslag på aktiviteter.

Projektet inleddes 2004 med en förestudie som omfattade 2.000 gymnasieelever. Dessa följs under hela gymnasietiden, och år 2006 avslutas projektet med en efterstudie. Under 2005 kommer fjorton gymnasieskolor att vara engagerade i projektet.

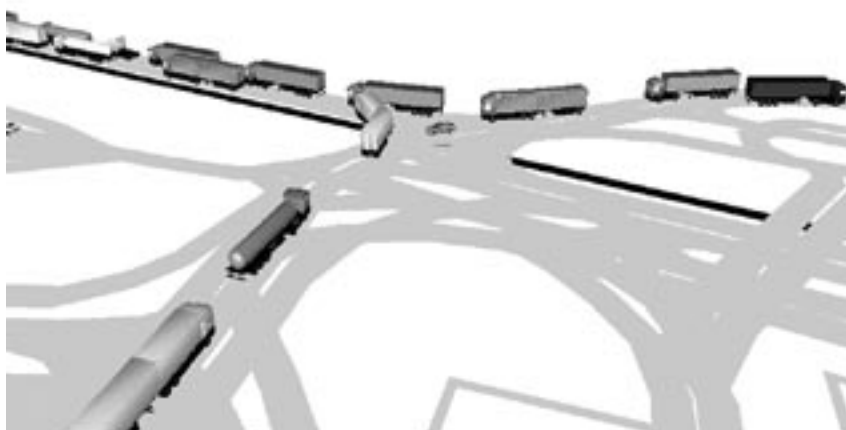
Hänsyn till personlighetstyp

En av de bärande idéerna i projektet är att eleverna själva ska engageras och få söka kunskap samt diskutera med varandra, t ex genom olika värderingsövningar. Hänsyn har tagits till att olika personlighetstyper tar till sig budskap på olika sätt, och därför har man valt att använda Trivector Informations förartypsmodell för att kunna individanpassa vissa aktiviteter. Ledstjärna för kommunikationen har varit att skapa en personlig upplevelse hos de enskilda individerna.

Välj Själv är en del av Vägverket Region Mälardalens satsning inom Vägverkets nationella projekt DDD. Projektet leds av Vägverket Region Mälardalen i samarbete med Vägverket Konsult i Västerås och Malmö och NTF-förbunden i Västmanland, Sörmland, Uppsala och Örebro län.

Martin Ullberg,
Trivector Information

Datoriserad kristallkula hjälper Trelleborgs hamn



Med hjälp av simuleringsmodellen kan man på ett realistiskt sätt följa de processer som ingår i hamnverksamheten och analysera olika scenarier.

På en liten yta i Trelleborgs hamn samsas lastbilar, personbilar, lös-trailers, containrar och hamnens egna fordon. Till det kommer järnvägs- och färjetrafik. Och ofta är farligt gods inblandat. Hur ska man kunna växa utan att äventyra säkerheten?

Det gods som hanteras i Trelleborgs hamn svarar för cirka 15 % av det totala värdet av Sveriges utrikeshandel, och färjor gör dagligen över 40 turer till kontinenten. Mycket talar för att verksamheten kommer att öka. Men det sker inte problemfritt.

Ont om plats

Med havet på den ena sidan och tätort på de övriga är utrymmet begränsat. Lösningen måste bli att effektivare utnyttja det man har. Dessutom måste felinvesteringar undvikas. En ny ramp kostar uppemot 100.000 – per meter.

Här kan man lugnt tala om utmaning, och lösningen har blivit simulering. Projektet startade för ett och ett halvt år sedan och under 2004 har Trivector Traffic gjort en modell som återspeglar hamnverksamheten.

Modellen är gjord i mikrosimuleringsprogrammet PTV VISSIM. I modellen hanteras persontrafik, last-

bilstrafik, lös-trailers och tågtrafik i anslutning till färjorna. Ett flertal innovativa signalstyrningsmetoder gör att modellen i mycket hög grad liknar verkligheten.

Beslutsunderlag

Simuleringsmodellen hanterar alla de processer som ingår i hamnverksamheten. Lastbilar och personbilar anländer till hamnen för att åka med en färja. Föraren checkar in, kör upp på anvisad plats och väntar tills det är dags att köra ombord. Samtidigt hanterar hamnens egen personal den stora mängd lös-trailers och containrar som också ska följa med. När färjan kommer in till hamnen lastas och lossas lastbilar, lös-trailers och järnvägs-vagnar parallellt. Modellen visar en hektisk kväll med avgångar från fyra färjelägen samtidigt.

Med hjälp av modellen kan ett flertal framtida scenarier analyseras. Bland annat kan man testa hamnens förmåga att klara fler och större färjor.

Modellen ska ingå i beslutsunderlaget när utbyggnad av hamnen planeras.

Linnea Viklund,
Trivector Traffic

(fortsättning från sidan 1:)

För att processen ska bli fortsatt framgångsrik kommer den att vila på fyra hörnpelare:

- ▶ En vision som alla ställer sig bakom – hur ska transportsystemet i Lund se ut om 25 år?
- ▶ Måldiskussion. Målen bör förnyas och revideras, och i detta sammanhang bör man fråga vad kommunen kan göra, och vilka åtgärder som krävs på regional och nationell nivå.
- ▶ Samråd mellan dem som berörs – politiker, fackfolk och invånare.
- ▶ Backcasting – dvs att utifrån visionen gå ”baklänges” och se vilka åtgärder som krävs vid olika tillfällen.

Intressant är att de tre första punkterna alla syftar till att skapa enighet kring de beslut som tas. Det är kanske här vi hittar hemligheten bakom LundaMaTs resultat. I den danske forskaren Carsten Jahn Hansens doktorsavhandling framgår tydligt att just samråd varit en av nycklarna till framgång. En tydlig förankrings- och samrådsprocess får därför en central plats även denna gång.

Arbetet kommer att drivas som om det gällde ett ledningssystem – ett ledningssystem för hållbara transporter i städer. Detta innebär bland annat att upplägget blir processororienterat och innefattar rutiner som säkrar en strävan mot ständiga förbättringar.

Christer Ljungberg,
Trivector Traffic

När du vill veta mer

När du vill veta mer om något av det vi skrivit om i den här tidningen, så kontakta artikelförfattaren.

E-postadresser och telefonnummer hittar du på vår webbplats – www.trivector.se. Välj *Kontakt* i menyn och sedan *Kontaktpersoner*.