

## **Bilbältesanvändning i Hofors – utvärdering enligt SUMO**

Titel: Bilbältesanvändning i Hofors - utvärdering enligt SUMO  
Publikation: 2008:101  
Utgivningsdatum: 2008-08  
Utgivare: Vägverket Region Mitt  
Kontaktperson: Lars Nord, Vägverket  
Författare: Malin Gibrand och Annika Nilsson, Trivector  
Layout av omslag: Ateljén, Vägverket  
ISSN: 1401-9612

# Förord

---

Ett av Vägverkets övergripande mål är att öka bilbältesanvändningen i Sverige. På såväl nationell som lokal nivå genomför såväl Vägverket som NTF sedan många år kampanjer för och uppföljning av bilisternas bältesanvändning.

Mätningar i Hofors tätort visar alltsedan 1990-talet att bältesanvändningen där legat konstant under övriga tätorter i Gävleborgs län. Våren 2007 önskade därför NTF Gävleborg att i samarbete med Vägverket Region Mitt, Polisen i Sandviken och Hofors kommun genomföra en kampanj i Hofors med syfte att höja bältesanvändningen bland invånarna.

Trivector Traffic AB fick då uppdraget av Vägverket Region Mitt att stödja NTF Gävleborg i att planera och genomföra kampanjen samt att utvärdera den enligt SUMO-modellen (System för utvärdering av mobilitetsprojekt). Uppdraget var ett led i Vägverkets arbete för att utveckla SUMO-modellen inom trafiksäkerhetsområdet.

Uppgiften var att pröva hur väl SUMO som planerings- och utvärderingsverktyg fungerar för just bilbältesanvändningsprojekt och vilken uppfattning berörda parter fick av att arbeta enligt SUMO. Är SUMO en lämplig metod och finns det några hinder vid implementeringen var frågor som skulle besvaras i uppdraget.

Denna rapport redovisar såväl projektresultat som processerfarenheter av SUMO som utvärderingsverktyg för ett trafiksäkerhetsprojekt.

Uppdraget har genomförts av projektledare civ. ing. Malin Gibrand och projektmedarbetare tekn. dr. Annika Nilsson, båda Trivector Traffic. Kvalitetsgranskning har genomförts av tekn. dr. Lena Smidfelt-Rosqvist, Trivector Traffic. Kontaktpersoner har varit Olle Asp, NTF Gävleborg respektive Lars Nord, Vägverket Region Mitt.

Kerstin Jacobson  
Chef enhet Trafikant  
Vägverket Region Mitt



# Innehållsförteckning

---

## Förord

<b>1. Inledning</b>	<b>7</b>
1.1 Bakgrund	7
1.2 Syfte	7
1.3 Mål	8
<b>2. Metod</b>	<b>9</b>
2.1 Erbjudande och tjänster	9
2.2 Datainsamlingsmetoder	10
<b>3. Resultat</b>	<b>11</b>
3.1 Påverkande faktorer	11
3.2 Tjänster	12
3.3 Erbjudandet	14
3.4 Effekter	15
3.5 Resultatsammanställning	16
<b>4. Processerfarenheter</b>	<b>18</b>
4.1 SUMO som utvärderingsverktyg för trafiksäkerhet	18
4.2 Erfarenheter från bältesprojektet	18
<b>5. Slutsatser</b>	<b>20</b>

Bilaga 1) SUMO:s analysnivåer och val av indikatorer

Bilaga 2) Kampanjmaterial

Bilaga 2) Enkät - telefonintervju



# 1. Inledning

---

## 1.1 Bakgrund

Sedan 1992 har bältesmätningar<sup>1</sup> visat att bältesanvändningen i Hofors tätort legat konstant mycket under bältesanvändningen i övriga Gävleborgs län. Bältesmätningar som genomfördes hösten 2006 visade att bältesanvändningen i länet var 83 % medan den låg på 57 % i Hofors.

Våren 2007 beslöt därför NTF Gävleborg i samarbete med Vägverket Region Mitt, Polisen i Sandviken och Hofors kommun att genomföra ett bältesprojekt i Hofors med syfte att öka bältesanvändningen bland invånarna. Även Ovako Steel och köpmännen i kommunen ställde sig positiva till projektet. Genom en kombination av mätningar, kontroller och information till allmänheten var målet att bältesanvändningen skulle öka. Bältesprojekt har tidigare genomförts på liknande sätt i bl a Östergötland.

## 1.2 Syfte

Trivector Traffic fick i uppdrag att utvärdera bältesprojektet enligt SUMO<sup>2</sup>, ett system för systematisk utvärdering av projekt inom området resor och transporter.

Syftet med att genomföra en SUMO-utvärdering av bältesprojektet var att:

- Visa om projektet givit förväntad nytta
- Dra lärdomar och ge underlag för framtida satsningar och arbete

Ett andra syfte med projektet var att ta fram processerfarenheter från hur SUMO som utvärderingsverktyg fungerar för just bältesprojekt.

<sup>1</sup> I denna rapport används bältesmätningar och bältesanvändning synonymt med bilbältesmätningar respektive bilbältesanvändning. Bältesmätningar och bältesanvändning är egentligen ett vidare begrepp och avser såväl bilbälten som bälte i andra typer av fordon.

<sup>2</sup> Vägverket, 2004, SUMO - System för utvärdering av mobilitetsprojekt, Publikation 2004:98

## 1.3 Mål

### Övergripande målsättning

NTF har som övergripande mål för projektet att uppmärksamma invånarna på bältesanvändning samt att öka bältesanvändningen bland invånarna för att därigenom minska antalet skadade och döda i trafiken.

Att mäta direkt på de övergripande målen är ofta svårt och tar lång tid. Genom att istället mäta på ett antal tidiga stadier i projektet med hjälp av SUMO kan man få värdefull information efter hand som projektet pågår.

### Målgrupp

I detta projekt genomfördes SUMO-utvärderingen med stadsövergripande tillämpning, vilket innebär att målgruppen utgörs av samtliga invånare i Hofors kommun.

### Mål

I tabell 1.1 redovisas målen som sattes för bältesprojektet på de olika analysnivåerna i SUMO. Målen togs fram genom diskussion mellan Trivector och NTF Gävleborg.

Tabell 1.1 Mål för bältesprojektet.

Nivå:	Mål:
<b>Kännedom om tjänster (projektet/informationskampanjen)</b>	Minst 50 % av kommunens invånare ska känna till projektet efter projektets slut
<b>Nöjdhet med tjänster</b>	Minst 75 % av kommunens invånare är nöjda med informationen som spridits för ökad bältesanvändning i projektet (av de som fått ta del av denna)
<b>Acceptans av erbjudande</b>	Minst 5 % av kommunens invånare har ändrat sin attityd till bältesanvändning efter projektets slut
<b>Experimentellt individuellt beteende</b>	Kommunens invånare ökar sin bältesanvändning till minst 87 % direkt efter kampanjen
<b>Nöjdhet med erbjudande</b>	Minst 90 % av kommunens invånare är nöjda med att använda bilbälte (av de som ändrat sitt beteende experimentellt)
<b>Permanent individuellt resbeteende</b>	Bältesanvändningen skall öka från 79 % april 2007 till 83 % september 2007, mätt som andel förare som använder bilbälte.

## 2. Metod

---

SUMO-utvärdering kan användas för olika typer av projekt, där man försöker påverka attityder och beteenden. Om man arbetar enligt SUMO, så ges möjlighet att mäta effekter på olika nivåer. Bältesprojektet i Hofors har dock inte planerats enligt SUMO utan enbart utvärderats enligt SUMO.

I detta kapitel ges en redogörelse för begreppen erbjudande och tjänster samt en närmare beskrivning av använd datainsamlingsmetod. I bilaga 1 ges en presentation av SUMO:s analysnivåer och val av indikatorer.

### 2.1 Erbjudande och tjänster

I SUMO-metoden använder man sig av erbjudande och tjänster. Erbjudandet är det nya beteende man vill att projektets målgrupp skall prova och förhoppningsvis sedan permanent använda sig av. Tjänster är de åtgärder eller insatser (t ex utdelning av informationsmaterial) som vidtas inom projektet för att målgruppen skall prova det nya beteendet.

Det erbjudande man genom bältesprojektet vill att kommunens invånare skall ta till sig är: *att använda bilbälte*.

För att invånarna skall prova att använda bilbälte, erbjuds de ett antal tjänster. Bältesprojektet bygger på en kombination av tjänsteområdena ”*information och rådgivning*” och ”*insiktshöjande information och utbildning*”. Inom ovan nämnda områden har följande tjänster genomförts:

- **Vägskyltar** med resultat av bältesanvändningen vecka för vecka, placerade vid genomfarten i Hofors längs riksväg 80, se bilaga 2.
- **Annonser** i Annonssbladet tisdagar under veckorna; 18, 20, 22, 24 (2007), se bilaga 2.
- **Affischer** i A4-format placerade på arbetsplatser, i affärer och i offentliga lokaler, se bilaga 2.
- **Utskick av folder/kort** : ”Skärpning Hofors!” med kort text och illustration av hus med fall från olika våningsplan beräknat efter hastighet, se bilaga 2.
- **Poliskontroller** under kampanjperioden veckorna 17-23 (2007).

## 2.2 Datainsamlingsmetoder

Datainsamling genomförs genom:

- Mätningar av bältesanvändning av NTF i centrala Hofors
- Bälteskontroller av polisen i centrala Hofors
- Kompletterande telefonintervjuer

### **Bältesmätningar av NTF**

I tabell 2.1 Åskådliggörs typ av mätning (föremätning, mätning under projekt eller eftermätning), vecka, veckodag, tidpunkt och antal mätta fordon.

Tabell 2.1 Permanent individuellt beteende. Bältesmätningar v 33 och 40 (föremätning v 16 och 17 samt mätning under projekt v 19, 21 och 23).

Typ:	Vecka:	Veckodag:	Tid:	Antal mätta fordon:
Föremätning	16	Tisdag	13.00-15.00	441
Föremätning	17	Tisdag	13.00-15.00	509
Kampanjvecka	19	Onsdag	13.07-15.07	448
Kampanjvecka	21	Torsdag	10.15-12.15	344
Kampanjvecka	23	Fredag	12.03-14.03	469
Eftermätning	33	Tisdag	13.25-15.25	386
Eftermätning	40	Torsdag	11.11-13.11	538

### **Bälteskontroller av polis**

Under veckorna 17 till 23 genomförde närpolisen fyra bälteskontroller och en större kontroll i samarbete med trafikavdelningen.

### **Telefonintervjuer**

Telefonintervjuer genomfördes av Trivector Information AB efter bälteskampanjens slut (vecka 23). Intervjuerna genomfördes med hjälp av en standardiserad enkät, som bifogas i bilaga 3.

Totalt intervjuades 100 personer, vilka skall representera Hofors kommuns invånare i ”aktiv ålder”. För att nå så många bilförare som möjligt gjordes urvalet endast bland körkortsberättigade personer. Svarsfrekvensen var 100 % för de personer som kunde nås per telefon.

## 3. Resultat

---

### 3.1 Påverkande faktorer

#### **Yttre faktorer**

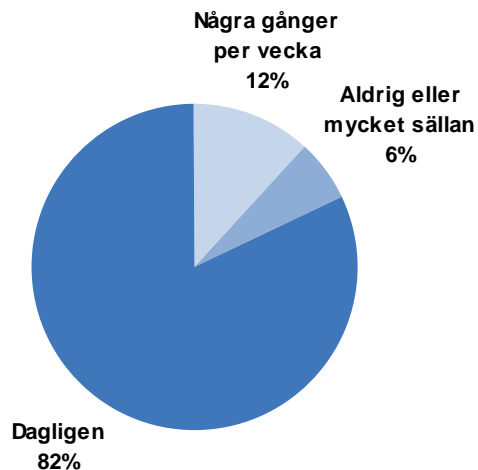
Yttre faktorer som påverkar bältesanvändning, såsom lagstiftning och straffpåföljder om bälte inte används, har inte förändrats under projektets genomförande.

#### **Personrelaterade faktorer**

Totalt intervjuades 100 personer. De intervjuade personerna bestod av 52 % kvinnor respektive 48 % män. Medelåldern var 37 år med en spridning mellan 24 och 74 år. Personrelaterade faktorer, såsom kön och ålder hos invånarna, bedöms inte förändrats under projektets genomförande.

Av de intervjuade hade 94 % körkort och 94 % tillgång till bil. Endast 5 % av de intervjuade hade varken körkort eller tillgång till bil.

De allra flesta av de intervjuade kör dagligen bil, se figur 3.1. Det var endast 14 % som angav att de åkte bil som passagerare dagligen, däremot angav 58 % att de åkte bil som passagerare några gånger per vecka.



Figur 3.1 Hur ofta de intervjuade personerna angav att de kör bil som förare

## 3.2 Tjänster

### ***Nyttiga prestationer***

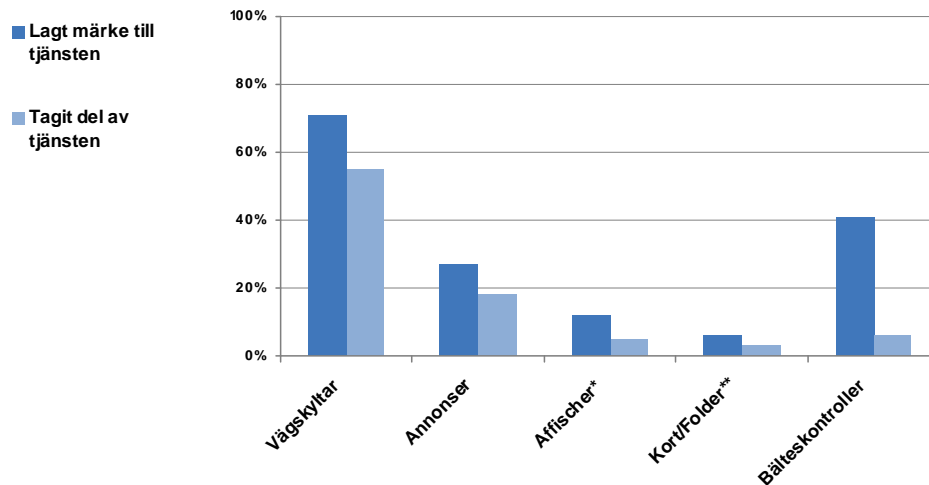
Inom projektet genomfördes 5 olika nyttiga prestationer, så kallade tjänster, för att öka invånarnas bältesanvändning. Dessa var:

- 2 vägskyltar sattes upp i centrala Hofors och visade vecka för vecka bältesanvändning i kommunen under projektet, se bilaga 2.
- 5 annonser publicerades i Annonsbladet som går ut till samtliga hushåll i Hofors, se bilaga 2.
- 120 affischer distribuerades till kommunen, Ovaco Steel samt köpmän/affärer i centrala Hofors, se bilaga 2.
- 4000 kort/folders delades ut till affärer, kommunen och Ovaco Steel, se bilaga 2.
- 4 bälteskontroller genomfördes av närpolis under perioden v. 17-23, varav en större kontroll i samarbete med trafikavdelningen.

### ***Kännedom om tjänsten***

Av de intervjuade angav 67 % att de känner till projektet för ökad bältesanvändning i Hofors och 37 % hade även tagit del av informationen. Därutöver har några intervjuade uppmärksammat någon av tjänsterna, men utan förståelse för att det utgjort en del av en kampanj för ökad bältesanvändning.

I figur 3.2 presenteras andelen av de intervjuade som har lagt märke till respektive tjänst. Diagrammet visar att vägskyltarna och bälteskontrollerna är de tjänster som störst andel av de intervjuade har lagt märke till. Diagrammet visar även att väldigt få har lagt märke till affischerna och utskicket av kort/folder. Av diagrammet framgår även att av de som lagt märke till tjänsten så har inte alla tagit del av tjänsten. Detta innebär exempelvis att vissa personer har lagt märke till annonserna men ej läst dess innehåll. När det gäller bälteskontrollerna visar diagrammet att 6 % stoppats i en kontroll (tagit del av tjänsten).

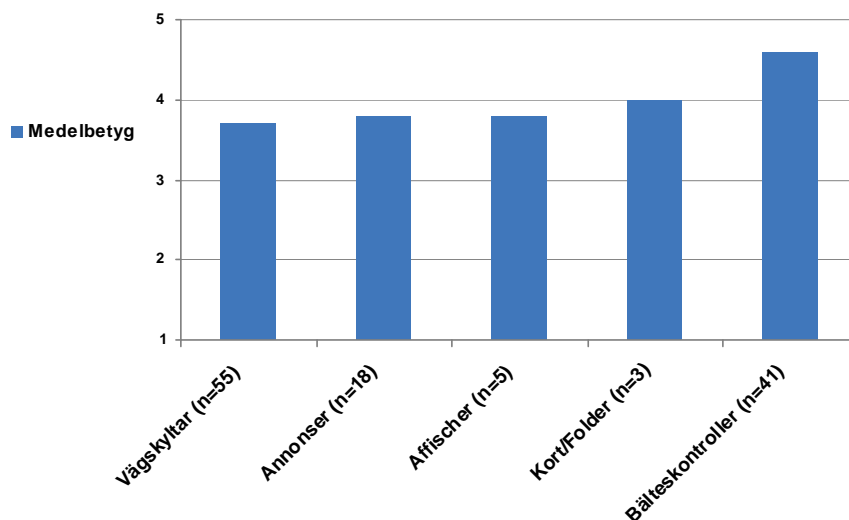


Figur 3.2 Kännedom om tjänsten

### Nöjdhet med tjänsten

86 % av de personer (n = 37), som både kände till bältesprojektet och tagit del av någon information inom projektet gav projektet en 3:a eller högre i betyg (medelvärde = 4,0) på en femgradig skala (där 5 utgör högsta betyg).

Den tjänst som de intervjuade var mest nöjda med var bälteskontrollerna, som fick högst medelbetyg (4,6), se figur 3.3. För att ta reda på nöjdheten med respektive tjänst fick de personer som angett att de lagt märke till tjänsten och tagit del av tjänsten, betygsätta tjänsten på en femgradig skala. Då det var så få som tagit del av affischer (5 st) och Kort/folders (3 st) skall ingen större vikt läggas vid resultatet av nöjdheten med dessa två tjänster.



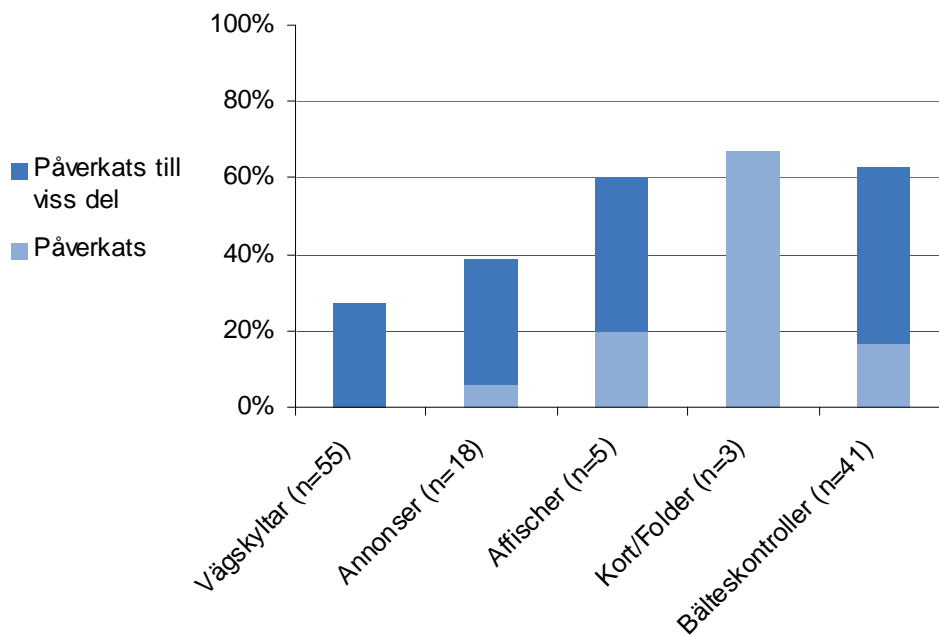
Figur 3.3 Nöjdhet med tjänsten. Medelbetyg på en femgradig skala, där fem ger bästa betyg.

### 3.3 Erbjudandet

#### **Acceptans av erbjudandet**

67 % av de intervjuade personerna kände till bältesprojektet och hade tagit del av någon information inom projektet. Av dessa angav ca 55 % att de påverkats eller till viss del påverkats av projektet (detta utgör 37 % av samtliga intervjuade).

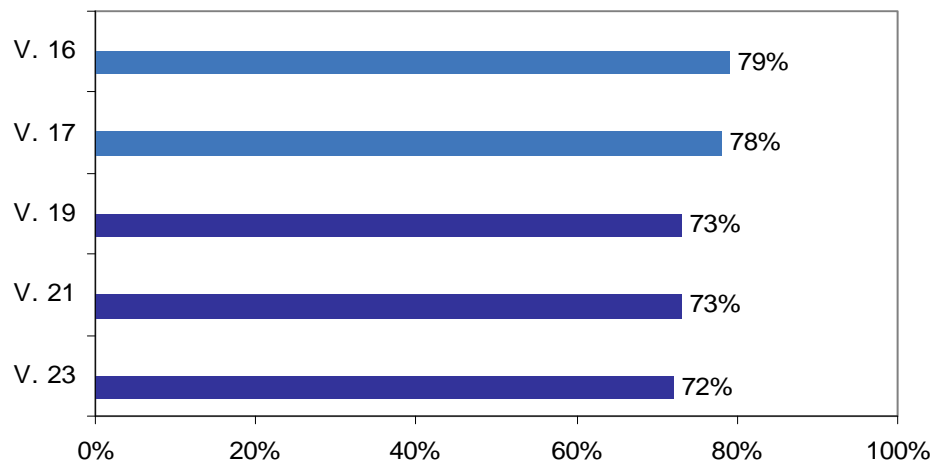
Intervjustudien visade att bälteskontrollerna tillsammans med de utdelade korten/folders och de uppsatta affischerna fått bäst resultat avseende hur väl de lyckats påverka informationsmottagaren. Men då det var så få som tagit del av affischerna (5st) och kort/folders (3 st), skall man inte lägga någon större vikt vid resultatet av acceptansen för dessa tjänster, se figur 3.4. För att ta reda på vilka tjänster som varit mest framgångsrika, fick de personer som angett att de både lagt märke till tjänsten och tagit del av tjänsten, ange om de påverkats av tjänsten.



Figur 3.4 Acceptans av erbjudandet

#### **Experimentellt individuellt beteende**

Under föremätningen, som genomfördes av NTF under vecka 16 och 17, var bältesanvändningen 78-79 % i Hofors. Medan bältesanvändningen hade sjunkit till mellan 72-73 % under kampanjveckorna, se figur 3.5. Mätningarna under projektets gång genomfördes av NTF under vecka 19, 21 och 23.



Figur 3.5 Experimentellt individuellt beteende. Bältesmätningar: vecka 19, 21 och 23 (föremätning vecka 16 och 17).

Under projektets gång genomfördes även fyra bälteskontroller av närpolisens i Hofors, samt en större mätning tillsammans med trafikavdelningen. Hur många bilister som kontrollerades finns inte dokumenterat. Kontrollerna resulterade i att endast sex personer fick ordningsbot.

### ***Nöjdhet med erbjudandet***

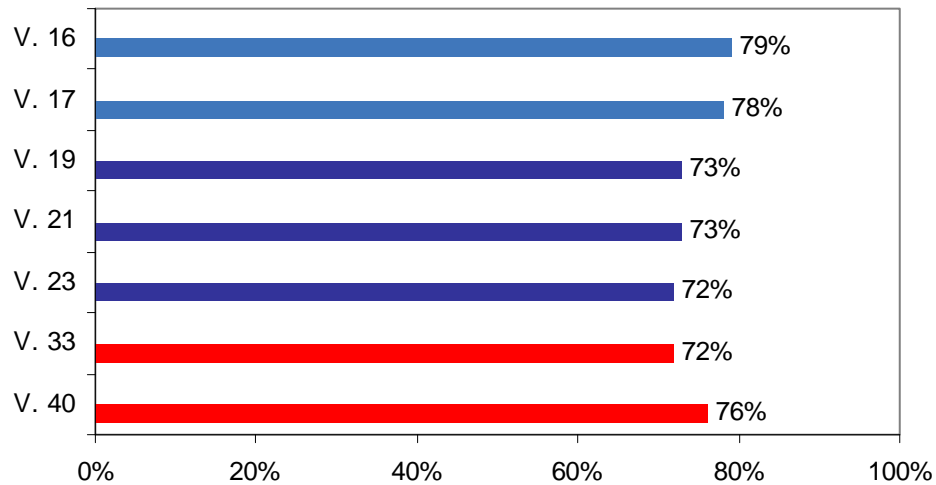
I intervjustudien framkom att det endast var 3 personer som ansåg sig ha ökat sin bältesanvändning under projektets gång. Av dessa som förändrat sitt beteende var 1 person nöjd med förändringen medan resterande 2 personer inte hade någon uppfattning.

## **3.4 Effekter**

Effekter består dels av förändring i permanent individuellt resbeteende, dels av systemeffekter. Då det knappast är möjligt att uppmäta några systemeffekter på grund av projektets korta tid och begränsning till att endast omfatta en kommun, har systemeffekter ej beräknats.

### ***Permanent individuellt resbeteende***

Resultatet av bältesmätningarna visar inte på någon effekt av bälteskampanjen. Resultatet av samtliga bältesmätningar presenteras i figur 3.6. Förändring i permanent individuellt resbeteende har mätts genom bältesmätningar efter bältesprojektets avslutande. Bältesmätningarna genomfördes under vecka 33 och 40, d v s cirka 1,5 månader respektive 3,5 månader efter projektets slut.



Figur 3.6 Permanent individuellt beteende. Bältesmätning vecka 33 och 40 (föremätning vecka 16 och 17 samt mätningar under kampanj vecka 19, 21 och 23).

### 3.5 Resultatsammanställning

I tabell 3.1 ges en resultatsammanställning, där uppföljning mot målen för projektet redovisas. Sammanställningen visar att endast 2 av 6 ställda mål uppfylldes.

Tabell 3.1 Sammanställning över mål, resultat och måluppfyllelse.

		Nivå	Mål	Resultat	Måluppfyllelse:
Bakgrund	N	Nuläge	-	-	-
			-	-	-
	Y	Yttre faktorer	-	-	-
	P	Personrelaterade faktorer	-	-	-
Tjänster	A	Nyttiga prestationer	-	-	-
	B	Kännedom om tjänsten	Minst 75 % av kommunens invånare ska känna till projektet	67 % angav att de känner till projektet	Nej
	C	Användningsgrad av tjänsten	-	-	-
	D	Nöjdhet med tjänsten	Minst 75 % av kommunens invånare är nöjda med informationen (av de som tagit del av denna)	86 % av de personer som kände till projektet och tagit del av någon information inom projektet gav projektet en 3:a eller högre i betyg på en femgradig skala	Ja

Erbjudande	<b>E</b>	<b>Acceptans av erbjudande</b>	Minst 5 % av kommunens invånare har ändrat sin attityd till bältesanvändning	37 % av kommuninvånarna angav att de påverkats eller till viss del påverkats av projektet	Ja
	<b>F</b>	<b>Experimentellt individuellt beteende</b>	Kommunens invånare ökar sin bältesanvändning till 87 % direkt efter kampanj	Ingen ökning i bältesanvändning uppmättes	Nej
	<b>G</b>	<b>Nöjdhet med erbjudande</b>	Minst 90 % av kommunens invånare är nöjda med att använda bilbälte (av de som ändrat sitt beteende experimentellt)	Av de 3 personer (3 %) som ansåg sig ändrat sitt beteende, var 1 person (33 %) nöjd med förändringen	Nej
Effekter	<b>H</b>	<b>Permanent individuellt beteende</b>	Bältesanvändningen skall öka från 79 % (april 2007) till 83 % oktober 2007, mätt som andel förare som använder bilbälte	Ingen ökning i bältesanvändning uppmättes	Nej
	<b>I</b>	<b>Systemeffekter</b>	-	-	-

Att endast 2 av 6 mål uppfylldes kan antingen ses som en kvittens på att målen var för högt satta eller ett bevis på att de tjänster som erbjudits inte gett den nytta som var tänkt. I bältesprojektet var målet att 75 % av kommunens invånare skulle känna till projektet. Detta mål har man inte riktigt lyckats nå upp till då intervjustudien visade att 67 % av invånarna kände till projektet. Däremot uppfylldes målet avseende nöjdhet med tjänsten.

Bältesprojektet har inte gett någon mätbar förändring i bältesanvändning vilket resulterat i att målen avseende experimentellt och permanent individuellt beteende inte uppfyllts. Det har även gjort det svårt att mäta nöjdheten med erbjudandet, då det endast var 3 personer (av hundra personer) som ansåg sig ha ändrat sitt beteende.

## 4. Processerfarenheter

---

I detta kapitel redovisas processerfarenheter från utvärderingsarbetet. Med detta avses hur väl SUMO som utvärderingsverktyg fungerar för just bältesprojekt och vilken uppfattning berörda parter har av att arbeta enligt SUMO.

### 4.1 SUMO som utvärderingsverktyg för trafiksäkerhet

SUMO har tidigare främst inriktat sig på att utvärdera Mobility Management projekt. I Mobility Management projekt är det ofta beteenden på en strategisk nivå man försöker påverka, såsom resvanor och färdmedelsval. Dessa mäts med gott resultat med enkäter. Många trafiksäkerhetsprojekt däremot riktar sig mot beteenden på en mycket operativ nivå såsom exempelvis bältesanvändning under färd. För dessa beteenden har intervjuer och enkäter begränsat värde och platsundersökningar är att föredra.

Trafiksäkerhetsbeteenden regleras dessutom i högre grad av lag, än vad miljöbeteendena gör. En del beteenden är dessutom socialt oacceptabla. Där man frågar efter sådana trafikantbeteenden ställs särskilda krav vid intervju- och enkätutformning.

Sammantaget kan intervju- och enkätundersökningar där man frågar efter trafikantbeteende i trafiksäkerhetsprojekt vara svårtolkade och bör om de ska användas noggrant utformas av någon med kompetens för detta. Andra typer av mätningar såsom platsundersökningar, t ex hastighetsmätningar och observationer av trafikanters beteende på fält, får större betydelse.

Man bör även vara observant för beteendeanpassningar i trafiksäkerhetsprojekt. Beteendeanpassning – även kallat riskkompensationseffekt – innebär att en del av den positiva effekt ett beteende ger ”äts upp” av andra negativa beteendeeffekter som samtidigt uppstår. Det kan vara att en bilförare kör fortare då han/hon känner sig säkrare med bilbältet.

Detta innebär att man i SUMO anpassat för trafiksäkerhet behöver ägna mer tid åt att fundera igenom vilka negativa effekter ett projekt kan ha och se till att mäta dessa.

### 4.2 Erfarenheter från bältesprojektet

Trivector har inte upplevt några svårigheter med att applicera SUMO som utvärderingsmetod på ett trafiksäkerhetsprojekt. Däremot hade det varit en fördel om projektet även planerats enligt SUMO-metoden. På så vis hade

mål för projektet kunnat sättas upp innan de olika tjänsterna bestämdes och man hade även kunnat mäta eventuell riskkompensation. Med en grundligare förundersökning hade det även varit möjligt att skräddarsy informationen samt att rikta informationen mot en särskilt utsatt målgrupp för att på så vis öka effekten av projektet.

Varken bältesmätningar eller intervjustudien visade på någon effekt av bältesprojektet. Bältesmätningarna har en mycket central roll i utvärderingen just när det gäller att uppmäta effekt. Det är därför av stor vikt att de som utför bältesmätningarna är väl införstådda i deras roll och betydelse för utvärderingen. Bältesmätningarna måste exempelvis genomföras enligt exakt samma metod, på samma plats och vid jämförbara tidpunkter för att kunna användas för utvärdering. Under kampanjperioden genomfördes en rad olika bälteskontroller och bältesmätningar vilka även uppmärksammades av en stor del av Hofors invånare. Vanligtvis har dessa en positiv inverkan på bältesanvändningen, särskilt under en kortare period. Bältesmätningarna visar däremot på att bältesanvändningen sjunkit under kampanjveckorna. Det finns därför anledning att tro att det finns något fel i mätningarna eller i den metod som tillämpats vid bältesmätningarna. Bristande dokumentation gör emellertid att det inte är möjligt att närmare analysera detta.

Intervjustudien spelade en avgörande roll i utvärderingen för att erhålla kunskap om varför ingen effekt uppnåddes. Genom intervjustudien uppmärksammades att vissa tjänster inte spridits på det sätt det var tänkt. I intervjustudien uppmärksammades även svårigheten att få de intervjuade att ”erkänna” att de faktiskt inte alltid använder bilbälte. Det är därför viktigt att intervjustudier kompletteras med mätningar, framförallt när det gäller förändring av beteenden som anses social oacceptabla (t ex att inte använda bilbälte).

Polisen genomförde bälteskontroller vid fyra tillfällen. Dessa kontroller gav tyvärr inget bidrag till utvärderingen då dokumentationen kring kontrollerna var bristfällig. Vid initieringsskedet i framtida projekt är det av stor vikt att i samråd med polisen diskutera och fastställa vad som bör dokumenteras och hur kontrollerna ska genomföras för att man ska kunna dra nytta av polisens kontroller i utvärderingen.

Att bältesanvändningen i Hofors avsevärt ökat under det senaste året är positivt, men gör det samtidigt svårare att uppmäta några stora effekter av bältesprojektet. Anledningen till detta är att tidigare erfarenheter visar att förändringen blir större för beteenden där det från början var en låg andel som hade det önskade beteendet. Det vill säga det är svårare att påverka de sista.

NTF i Gävleborgs län var ansvarig för genomförandet av bältesprojektet i Hofors, medan Trivector Traffic AB, var ansvarig för SUMO utvärderingen av projektet. För att effektivisera framtida projekt är det viktigt att beslutade leveranstider av data hålls och att kommunikationen mellan berörda parter är god, inte minst vid hinder eller problem. Det är även en fördel om man innan erbjudande av tjänster och genomförande av mätningar gemensamt kommer överens om förutsättningarna och vilken dokumentation som krävs.

## 5. Slutsatser

---

Bältesprojektet i Hofors fick inte de effekter på invånarnas bältesanvändning som man hade önskat och endast två av sex uppsatta mål uppfylldes. Varken bältesmätningar eller intervjustudien visade på några mätbara effekter. Utvärderingen visar att det är tveksamt om denna typ av informationskampanjer har någon påverkan på invånarnas bältesanvändning. De uteblivna effekterna kan även förklaras av att det redan skett en avsevärd förbättring av bältesanvändningen i kommunen under det senaste året och att spridningen av information under kampanjen hade brister.

Intervjustudien visade att färre personer än förväntat fått kännedom om projektet. Mycket få personer hade sett eller tagit del av de affischer som satts upp eller av de kort/folders som hade delats ut. Om detta beror på dålig spridning av informationen, eller om informationen inte attraherat läsaren i tillräcklig utsträckning är inte möjligt att säkert svara på. Troligtvis beror det på en kombination av båda. Däremot framkom det i intervjustudien att de enda affischerna som uppmärksammats var de som satt på anslagstavlor utanför Prix respektive ICA och att de enda kort/folders som uppmärksammats var de som legat i en bunt på Hanssons konditori.

I intervjustudien framkom även att tavlorna, vilka redovisade bältesanvändningen vecka för vecka, var placerad på sträckor där hastigheterna var höga. Detta gjorde att bilisterna inte hann uppfatta texten, vilken även uppfattades som liten. En tavla på ”Ströget” så att även fotgängare hade kunnat läsa hade enligt vissa intervjuade varit önskvärt.

Däremot visar intervjustudien att av de personer som fått ta del av informationen, har majoriteten ansett att informationen varit bra. Många angav även att de påverkats eller till viss del påverkats av informationen. Det är däremot osäkert om de som inte tagit del av informationen, skulle ha haft samma uppfattning om informationen.

Enligt bältesmätningarna skedde en nedgång i bältesanvändning under projektets gång. Vad denna nedgång beror på är oklart. Möjligtvis kan årstiderna spela en roll, då bilförare inte är lika benägna att använda bilbälte under de varmare sommarmånaderna.

Rekommendationer baserat på erfarenheter från projektet:

- Använd SUMO som planeringsstöd
- Dra nytta av erfarenheter från tidigare projekt för att värdera vilka mål som är rimliga och vilka tjänster som skall erbjudas samt hur
- Inför erbjudande av tjänster bör rutiner för spridningen och dokumentation tänkas igenom och säkerställas

- Inför en datainsamling bör rutiner för insamling och dokumentation tänkas igenom och säkerställas
- För att kunna dra nytta av polisens mätningar måste rutiner för mätningar och dokumentation i samband med mätningarna fastställas i samråd med polisen
- Använda bälteskontroller i ökad utsträckning. Studien visade att de uppmärksammats av cirka 40 % av invånarna och nästan 90 % av dessa ansåg att kontrollerna var bra eller mycket bra.
- Inte enbart basera utvärderingen på mätningar, utan komplettera denna med enkät- eller intervjustudie
- Viktigt att tillsätta en huvudansvarig för genomförandet av projektet (projektledare) för att behålla kontrollen över projektet avseende bl a dokumentation, tidplan och leveranser

# Bilaga 1      SUMO:s analysnivåer och val av indikatorer

---

## 5.1 SUMO:s analysnivåer

SUMO har följande nio analysnivåer:

- A- Nyttiga prestationer
- B- Kännedom om tjänster
- C- Användningsgrad av tjänster
- D- Nöjdhet med tjänster
- E- Acceptans av erbjudande
- F- Experimentellt individuellt beteende
- G- Nöjdhet med erbjudande
- H- Permanent individuellt resbeteende
- I- Systemeffekter

## 5.2 Val av indikatorer

I tabellen på nästa sida presenteras SUMO:s analysnivåer med tillhörande val av indikatorer. I tabellen redovisas även vilken metod som tillämpats för att mäta valda indikatorer.

### **A- Nyttiga prestationer**

Nyttiga prestationer är ett mått på den grundläggande ansträngning som görs inom ett projekt för att påverka attityder och beteenden.

Nyttiga prestationer mäts genom att man kontinuerligt gör anteckningar om vad som görs och kvantifierar mängden prestationer genom enkla summeringar för att hålla reda på hur många som nåtts av en viss information.

### **B- Kännedom om tjänst**

Genom mätning av kännedom om tjänsten får man ett mått på hur välkänd denna är. Mätningen sker vanligtvis genom enkät- eller intervjustudie.

Genom att fråga de berörda om deras kännedom om tjänsten får man ett mått på hur framgångsrik marknadsföringen av tjänsten varit.

### **C- Användningsgrad av tjänst**

Då tjänsterna i detta projekt består av information i form av skyltar, annonser och utskick, så är användningsgraden av mobilitetstjänsten inte relevant att mäta.

### **D- Nöjdhet med tjänst**

Nöjdheten med mobilitetstjänsten är ett mått som avser att spegla hur väl projektet passar de behov av tjänsten som finns. Nöjdheten kan mätas genom att några personer som fått tjänsten (information) om vad de tyckte om den. På så vis kan man få värdefull information om hur tjänsten kan förbättras för att bättre passa de behov som finns.

### **E- Acceptans av erbjudandet**

Andelen som förändrat acceptansen av erbjudandet genom projektet, dvs är villiga att använda sig av erbjudandet (använda bilbälte) Detta innebär emellertid inte att de faktiskt använder sig av erbjudandet (bilbälte). Acceptansen av erbjudandet kan mätas genom intervjuer.

### **F- Experimentellt individuellt beteende**

Många projekt bedrivs under en viss tid, t ex under en kampanjmånad. Under denna tid uppmanas individer att prova på ett annat beteende, något som kan benämnas experimentellt beteendeförändring. De temporära beteendeförändringarna man då kan uppmäta ska inte förväxlas med permanenta beteendeförändringar.

För att kunna bedöma skillnaden måste föremätningar av beteende genomföras som kan jämföras med mätningar genomförda under och direkt efter genomfört projekt.

### ***G- Nöjdhet med erbjudande***

Att invånarna är nöjda med et nya beteendet som de provat är en förutsättning för en upprepning och förhoppningsvis permanent beteendeförändring. Nöjdheten kan mätas genom intervjuer.

### ***H- Permanent individuellt beteende***

Det övergripande målet med projektet är att förändringen av beteende blir permanenta efter projektets slut. Genom intervjuer till dem som deltagit i projektet en tid efter projektslutet får man information om de bestående förändringarna. Mätningarna bör göras tidigast några månader efter projektets slut för att det ska vara möjligt att uttala sig om mer bestående förändringar.

### ***I- Systemeffekter***

Att mäta effektsamband på systemnivå är mycket intressant eftersom vi då får värdefull återkoppling till vilken typ av åtgärder som man bör satsa på.

De permanenta beteendeförändringarna kan ge bestående förändringar i vägtransportssystemet i form av färre olyckor.

Det är dock svårt att kvantifiera systemeffekter i form av färre skadade och dödade i trafiken när det gäller trafiksäkerhetsprojekt som t ex leder till ökad bältesanvändning.

## Bilaga 2 Kampanjmaterial

### Vägskyltar

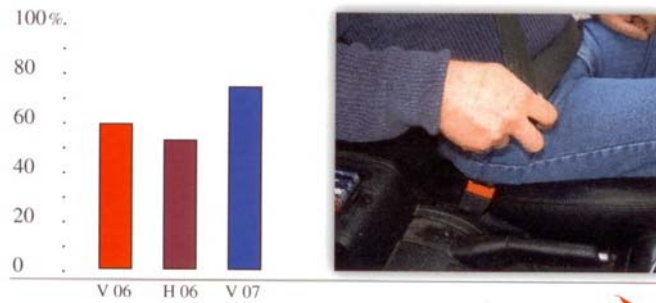


Nivå		Indikator	Metod	
Bakgrund	Y	Yttre faktorer	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lagstiftning, straffpåföljd</li> </ul>	Uppgifter från Vägverket
	P	Personrelaterade faktorer	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kön</li> <li>Ålder</li> </ul>	Statistik från SCB
Tjänster	A	Nyttiga prestationer	<ul style="list-style-type: none"> <li>Antal vägskyltar</li> <li>Antal annonser</li> <li>Antal arbetsplatser/affärer/ offentliga lokaler med affischer</li> <li>Antal utskick av kort/folder</li> </ul>	NTF dokumenterar och sammanställer statistik över informationskampanjerna
	B	Kännedom om tjänsten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Andel av invånare som sett vägskyltarna</li> <li>Andel av invånarna som sett annonserna</li> <li>Andel av invånarna som sett affischerna</li> <li>Andel av invånarna som fått utskick av kort/folder</li> <li>Andel av invånare som uppmärksammat bälteskontrollerna</li> </ul>	Intervjustudie
	C	Användningsgrad av tjänsten	<i>Ej relevant!</i>	
	D	Nöjdhet med tjänsten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Andel av informerade som anser att vägskyltarna varit bra</li> <li>Andel av informerade som anser att annonserna varit bra</li> <li>Andel av informerade som anser att affischerna varit bra</li> <li>Andel av informerade som anser att utskicken av kort/folder varit bra</li> </ul>	Intervjustudie
Erbjudande	E	Acceptans av erbjudande	<ul style="list-style-type: none"> <li>Andelen som ändrat attityd till användandet av bilbälte i positiv riktning</li> </ul>	Intervjustudie
	F	Experimentellt individuellt beteende	<ul style="list-style-type: none"> <li>Andel med bälte enligt poliskontroller</li> </ul>	Genom kontroller utförda av polis (Kontrollerna genomförs löpande under projektets gång)
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Andel med bälte enligt NTF:s bältesmätningar</li> </ul>	Genom mätningar utförda av NTF (Mätningarna genomförs före och under projektet)
G	Nöjdhet med erbjudande	<ul style="list-style-type: none"> <li>Andel som är nöjda med använda bilbälte har förändrats genom projektet</li> </ul>	Intervjustudie	
Effekter	H	Permanent individuellt resbeteende	<ul style="list-style-type: none"> <li>Andel som använder bilbälte efter projektet</li> </ul>	Genom mätningar utförda av NTF (Mätningarna genomförs före och efter projektet)
	I	Systemeffekter	<i>Nationella effektsamband finns mellan bältesanvändning och konsekvensen av olyckor. Det är knappast möjligt att mäta systemeffekter i en enskild kommun under så kort tid.</i>	

## Kort/folder och affisch

## Bilbältesanvändning i Hofors

Bälte i framsäte våren - hösten 2006 och våren 2007



Självklart ska du använda bälte på alla platser i bilen!

Att krocka i 50 km/tim är som att falla handlöst från tredje våningen.



### Fakta!

Bilbältet halverar risken att dödas i trafikolycka och är speciellt verkningsfullt i tätortstrafik. 40% av de dödade bilisterna använder inte bilbälte!

### Bilbältet är den viktigaste skyddsutrustningen i bilen!

Många slarvar med användning av bilbälte. Det gäller framförallt i tätort, vid låga farter, korta sträckor och vid färd i baksätet. Yrkesförare använder bältet i mindre utsträckning än privatbilister.

#### I Hofors tätort

använder ca 25% av bilisterna inte bilbältet.



[www.ntf.se/gavlborg](http://www.ntf.se/gavlborg)

Annonser

agakören från Hofors  
**tu härliga vår..."**  
**Storvik**  
5 maj kl. 17.00  
s 60 kr

VIK Telefon 0290-104 82

**HJÄLP OSS HJÄLPA  
CANCERSJUKA**  
Stöd Cancerföreningen  
Gävleborgs län  
Postgiro: 90 14 07 - 7  
Bankgiro: 901 - 4077  
Telefon: 026-66 08 40 • Tack för ditt bidrag

**ARBETSAMMA  
KÄNSLOR...**  
Bli fri från...  
Utbränd-Ångest-Stress  
Fobi-Beroende-Smärta  
Huvudvärk m.m.  
Vi hjälper dig; Bengt  
**026-18 20 20**  
**070-465 61 20**

**ALBERTS HALL**  
Onsdag 2 maj kl 19-21  
Vi öppnar redan 18<sup>00</sup>  
Entré 60,- inkl. fika. Lotteriförsäljning  
Sandvikens brevligaste personal!  
**MATS ÖBERG &  
BERTIL FÄLT**  
Ett spännande möte mellan två  
synnerligen kompetenta musikanter.  
Kommande: 9/5 Anders Eriksson Trio  
*Drömfabriken*  
Smex. 16 C - Tel 25 04 94  
Där det händer!  
www.dromfabriken.se

**STORVIKS-  
KVÄLL**  
Tis 8/5 kl 19<sup>00</sup>  
i Lyrans lilla sal  
**Sånger i vårens tid**  
Ovansjö Kyrko- och bygdekör  
under ledning av Jan-Olov Berglund  
Programvärdar:  
Johnny Halvarsson & Åke Edvardsson  
Entré: 50,-  
(fika m. hamburgar bröd & kott ingår)  
Arr: Storviks Folkets Hus  
Förening & ABF

Meddelanden  
**Meddelanden**  
**Bältesanvändare i Hofors**  
0% 25% 50% 75% 100%  
V. 16 79%  
V. 17 78%  
Självklart ska du använda bälte på alla platser i bilen!  
Att krocka i 50 km/tim är som att falla handfäst från tredje våningen.  
www.ntf.se/gavleborg GÄVLEBORG

Socialdemokraterna i Sandviken  
www.s-info.se/sandviken  
Scherpbackens s-förening bjuder in till öppet möte  
**en bekväm sanning**  
- så här kan det se ut  
Ulf Gällström, ordförande för Kultur- och fritidsnämnden,  
berättar om Sandvikens kultur och fritidsliv.  
Tid: Onsdag 9 maj kl 18.30  
Lokal: Folkets Hus, Coromanten  
OBS! Lokalen ändrad sedan förra annonsen. Alla är välkomna!

ka kyrkan  
ka  
00  
Präst: Jan Björnson  
5.00  
TOLSBACKA BRASS"  
Opalen.  
Vård: Ann-Mari Aldén.  
00  
n Präst: Jan Björnson  
00  
ation i rörelse  
el. 026-27 32 12  
00  
KLA-kvartetten.  
00  
st: Åsa Andersson  
30

**Livskraft**  
Din gåva behövs för att  
ge utsatta människor  
kraft att leva och utvecklas  
på egna villkor  
  
175 kr räcker till  
en fotpump för bekvämlighet  
  
650 kr räcker  
till en symaskin  
  
50 kr räcker till  
grundvaccinering av tio barn  
  
10 kr räcker till  
ett träd mot ökenspridning  


**Den rullande miljöstationen**  
TUT TUT  
**Lämna farligt avfall till  
den rullande miljöstationen**  
Under våren kommer den rullande miljöstationen  
att komma till Gävle, Sandviken och Älvkarleby.  
Under hösten besöker den även Hofors och  
Ockelbo, schemat kommer vid ett senare tillfälle.  
Till den rullande miljöstationen kan du och andra  
hushåll lämna färgrester, bekämpningsmedel, glödlampor,  
lågenergylampor och smått elavfall som rakapparat,  
miniräknare och brödrost.  
**Sandviken**  
**9 maj**  
20.20-21.00 Gysinge, Lanthandeln  
**10 maj**  
17.00-17.40 Åshammar, Alsjövallens IP  
återvinningsstationen  
18.50-19.30 Storvik, Vallbyvägen  
återvinningsstationen  
20.20-21.00 Gästrike Hammarby, Victor  
Fohlins väg återvinningsstationen  
**15 maj**  
17.00-17.40 Norrsåtra, Sandvikenhus kontor  
18.50-19.30 Stadshuset, Torget  
20.20-21.00 Björksåtra mitt, återvinningsstationen

## Bilaga 3                      Enkät – telefonintervju

---

### *Telefonintervju, Intervjustudie av bältesprojekt i Hofors* **Kännedom om tjänst och nöjdhet med erbjudandet bland Hofors invånare**

Namn: \_\_\_\_\_ Telefon: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_ Kön: \_\_\_\_\_

*Hej, jag heter ... och jobbar vid konsultföretaget Trivector. Är det ... jag talar med?*

*Vi gör en undersökning på uppdrag av Vägverket och vi tänkte ställa några frågor till dig som invånare i Hofors kommun. Undersökningen tar max 10 minuter. Kan du svara på frågorna nu?*

Om nej:        *När i dag kan jag ringa dig igen? Då ringer jag dig kl. .... igen!*

Om nej:        *När i morgon kan jag ringa dig?*

Om nej:        *Dina svar är mycket viktiga för oss. När tror du att du skulle kunna ha tid?  
 Undersökningen tar inte mer än 10 minuter.*

Om nej:        **Då skulle jag vilja be dig besvara endast en fråga. Hur ofta använder du bilbälte?**

- |        |                          |
|--------|--------------------------|
| Alltid | <input type="checkbox"/> |
| Ofta   | <input type="checkbox"/> |
| Ibland | <input type="checkbox"/> |
| Sällan | <input type="checkbox"/> |
| Aldrig | <input type="checkbox"/> |

**Ålder:** \_\_\_\_\_        **Körkort:** \_\_\_\_\_        **Bil:** \_\_\_\_\_

#### **Hur ofta kör du bil som förare?**

- |                        |                          |
|------------------------|--------------------------|
| Dagligen               | <input type="checkbox"/> |
| Några gånger per vecka | <input type="checkbox"/> |
| Några gånger per månad | <input type="checkbox"/> |
| Aldrig/mycket sällan   | <input type="checkbox"/> |

#### **Hur ofta åker du bil som passagerare?**

- |                        |                          |
|------------------------|--------------------------|
| Dagligen               | <input type="checkbox"/> |
| Några gånger per vecka | <input type="checkbox"/> |
| Några gånger per månad | <input type="checkbox"/> |
| Aldrig/mycket sällan   | <input type="checkbox"/> |

*Jag kommer nu att ställa ett antal frågor. När du svarar vill jag att du försöker ge en så ärlig bild som möjligt. Vi kommer att sammanställa dina och andras svar på ett sätt som gör att det inte kommer att vara möjligt att identifiera hur just du svarade. Du är alltså garanterad anonymitet i den här undersökningen.*

Då börjar jag med frågorna:

**Erbjudandet: Experimentellt beteende, nöjdhet, permanent beteende**

Nr	Fråga	Svar
1	Hur ofta använder du bilbälte idag?	Alltid <input type="checkbox"/> Ofta <input type="checkbox"/> Ibland <input type="checkbox"/> Sällan <input type="checkbox"/> Aldrig <input type="checkbox"/>
2a	Om du tänker tillbaka 2 månader (början av april), använder du idag bilbälte:	Oftare <input type="checkbox"/> Lika ofta <input type="checkbox"/> Mer sällan <input type="checkbox"/>
2b	<i>Om oftare: Hur tycker du det varit att använda bilbälte i högre utsträckning:</i>	Positivt <input type="checkbox"/> Varken eller <input type="checkbox"/> Negativt <input type="checkbox"/>
3	Hur ofta försöker du påverka andra att använda bilbälte?	Alltid <input type="checkbox"/> Ofta <input type="checkbox"/> Ibland <input type="checkbox"/> Sällan <input type="checkbox"/> Aldrig <input type="checkbox"/>
4a	Om du tänker tillbaka 2 månader (början av april), försöker du idag påverka andra att använda bilbälte:	Oftare <input type="checkbox"/> Lika ofta <input type="checkbox"/> Mer sällan <input type="checkbox"/>
4b	<i>Om oftare: Hur tycker du det varit att i högre utsträckning påverka andra att använda bilbälte:</i>	Positivt <input type="checkbox"/> Varken eller <input type="checkbox"/> Negativt <input type="checkbox"/>
5	Hur är din inställning till att använda bilbälte idag jämfört med för 2 månader sedan?	Mer positiv <input type="checkbox"/> Samma <input type="checkbox"/> Mer negativ <input type="checkbox"/>
6	Hur viktigt tycker du det är att använda bilbälte idag jämfört med för 2 månader sedan?	Viktigare <input type="checkbox"/> Samma <input type="checkbox"/> Mindre viktigt <input type="checkbox"/>

**Tjänsten: Kännedom om och nöjdhet med tjänsten**

Nr	Fråga	Svar	Om ja: Har du tagit del av infor- mationen?	Om ja: Vad tyck- er du? Betygsätt (1=lägsta betyg 5= högsta betyg)	Om ja: Har den/det påverkat dig
7	Känner du till att det genomförs ett projekt för ökad bältesanvändning i Hofors?	Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Till viss del <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>
8	Har du sett/lagt märke till vägs skyltar som visar bältesanvändningen i Hofors under de senaste 2 månaderna	Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Till viss del <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>
9	Har du sett annonser i Annonsbladet med information om bältesanvändning under de senaste 2 månaderna	Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Till viss del <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>
10	Har du sett affischer med information om bältesanvändning under de senaste 2 månaderna	Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Till viss del <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>
11	Har du fått utskick av kort/folder med information om bältesanvändning under de senaste 2 månaderna	Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Till viss del <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>
12	Har du uppmärksammat/sett bälteskontrollerna som genomförts i Hofors under de senaste 2 månaderna	Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>	<b>Har det påverkat dig?</b>  Ja <input type="checkbox"/> Till viss del <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>	<b>Vad tycker du? Betygsätt 1-5</b>  1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	<b>Har du blivit stoppad:</b>  Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>

*Då var undersökningen klar. Tack för din medverkan!*

**Vägverket**

781 87 Borlänge

[www.vv.se](http://www.vv.se) [vagverket@vv.se](mailto:vagverket@vv.se)

Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 0243-758 25.

