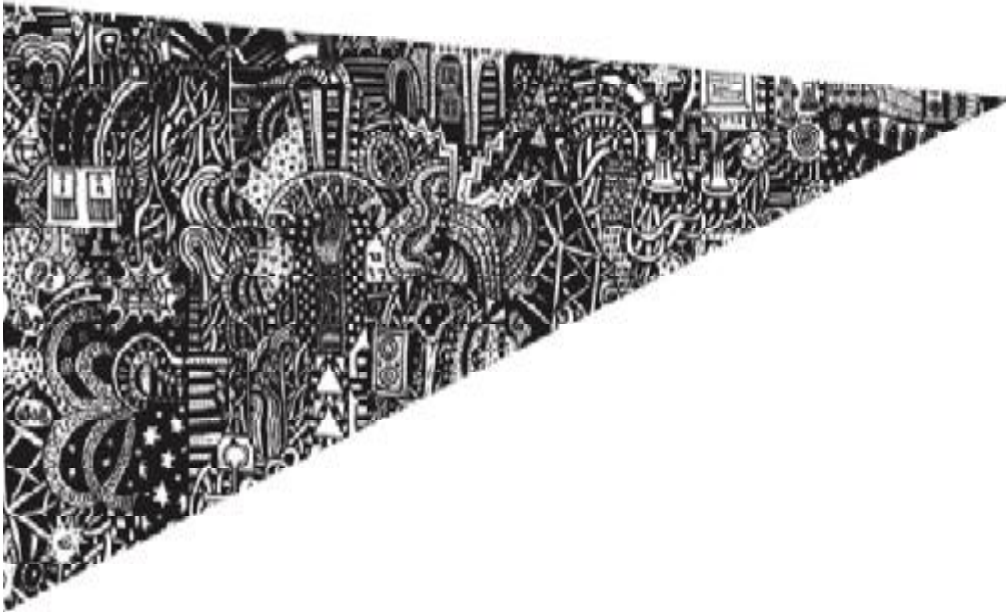


# Mölnads Stad

Förstudie: insatser för att främja  
kollektivtrafikåkande och minska bilåkande



## Innehåll

<b>1. Sammanfattning .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Inledning .....</b>	<b>3</b>
2.1. Bakgrund .....	3
2.2. Syfte och avgränsningar.....	3
2.3. Tillvägagångssätt .....	3
2.4. Revisionsfrågor .....	3
<b>3. Mölndals Stads arbete .....</b>	<b>4</b>
3.1. Mölndals Stads miljömål och handlingsplan .....	4
3.2. RAM-projektet .....	4
3.3. Fler flexibilster i Mölndal .....	4
3.4. Kustom – kommunsamverkan om trafiksäkerhet och miljö .....	6
3.5. K2020 Lokalt – utredning om framtidens kollektivtrafik i Mölndal .....	6
3.6. Verksamhetsberättelse 2007 .....	6
3.7. Övrigt .....	6
3.8. Kommentarer .....	7
<b>4. Utvärdering och resultat av projekten .....</b>	<b>8</b>
4.1. Allmänt.....	8
4.2. KLIMP-projekten .....	8
4.3. Kustom.....	9
<b>5. Återkoppling till revisionsfrågor .....</b>	<b>10</b>
<b>6. Kommentarer.....</b>	<b>11</b>

## 1. Sammanfattning

Ernst & Young har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Mölndals Stad genomfört en förstudie med syfte att belysa om behovet av en fördjupad granskning av insatserna för att främja kollektivtrafikåkandet och minska bilåkandet i staden för att få kunskap om hur arbetet bedrivits och huruvida uppsatta mål har nåtts.

Mölndals Stad bedriver ett aktivt miljöarbete. Med utgångspunkt från stadens miljömål och handlingsprogram för att uppnå dem har ett flertal projekt genomförts med syfte att minska bilåkandet och öka kollektivtrafikåkandet vilket vi ser som positivt. Insatser sker både gentemot stadens medborgare och mot stadens medarbetare.

I majoriteten av projekten har kommunstyrelsen tillsammans med gatunämnden haft ansvaret. Då många av projekten varit samfinansierade med andra aktörer så som Naturvårdsverket har budget upprättats i samband med ansökan om samfinansiering. Stadens miljösamordnare har haft ett övergripande för samordningen av projekten internt.

Resultaten av projekten har bedömts som svåra att utvärdera då många faktorer påverkar utfallet, faktorer som är svåra för staden att inverka på. Enligt de intervjuade krävs en långsiktighet i bearbetandet av stadens invånare och kommunens medarbetare.

Utifrån vår granskning gör vi bedömningen att det inte föreligger något behov av en fördjupad granskning av Mölndals Stads insatser för att främja kollektivtrafikåkandet och minska bilåkandet i staden för att få kunskap om hur arbetet bedrivs och huruvida uppsatta mål uppnås.

Det utvecklingsområde som vi identifierat är en sammanhållen analys och utvärdering av vad effekten av de genomförda projekten är samt hur de påverkar de uppsatta miljömålen.

Vi rekommenderar staden att ta ett mer samlat grepp kring de projekt som genomförs och tillse att det tydligt framgår hur projekten är kopplade till uppsatta miljömål. I samband med uppstart av projekt bör även utvärderingen av projektet diskuteras och planeras.

## 2. Inledning

### 2.1. Bakgrund

Under de senaste åren har en rad olika projekt bedrivits i Mölndals Stad med syfte att främja kollektivtrafikåkandet och andra miljöanpassade persontransporter och minska bilåkandet. Med stöd från EU och statliga myndigheter har staden via projekt försökt påverka såväl vuxna och barn i staden som anställda i stadens verksamheter.

### 2.2. Syfte och avgränsningar

Förstudien syftar till att belysa om behovet av en fördjupad granskning av insatserna för att främja kollektivtrafikåkandet och minska bilåkandet i staden för att få kunskap om hur arbetet bedrivits och huruvida uppsatta mål har nåtts.

### 2.3. Tillvägagångssätt

Förstudiens huvudmoment har varit insamling av dokumentation samt intervjuer med stadens miljösamordnare, utvecklingschef, projektansvarig samt trafikingenjör.

### 2.4. Revisionsfrågor

Nedanstående frågeställningar belyses i förstudien:

- Vilka nämnder och bolag har ansvarat för eller varit delaktiga i de olika projekten?
  - Hur har projektbudget upprättats?
  - Vem har haft kostnadsansvar?
  - Vad har projekten kostat hittills?
  - Är detta inom ramen?
- Hur har projektet samordnats för bästa möjliga resultat?
  - Vem har haft ett övergripande ansvar för genomförandet och samordningen?
  - Hur har projektledningen organiserats?
- Med vilka resultat har beslutade projekt bedrivits?
  - Hur har de utvärderats och följts upp?
  - Har målen för projekten varit specifika, mätbara, tidsbundna och relevanta?
  - Har resultaten redovisats nämnder och styrelser?
  - Har beslut fattats utifrån eventuella avvikelser mot mål?

### 3. Mölndals Stads arbete

#### 3.1. Mölndals Stads miljömål och handlingsplan

I Mölndals Stads miljömål, vilka antogs av kommunfullmäktige 2007 och utgår från riksdagens miljömål, framgår bl.a. att staden ska minska koldioxidutsläppen med 30 procent i jämförelse med 1990 års nivå och i målet om god bebyggd miljö – hållbar infrastruktur framgår att staden ska öka kollektivtrafikåkandet och minska bilåkandet.

Kopplat till miljömålen finns ett handlingsprogram, Action 2007-2010. I programmet beskrivs hur stadens miljöarbete ska fungera och hur det är organiserat. Staden har valt att dela in programmet i tre delar: extern fokus, internt fokus samt en projektinriktad del.

Programmet specificerar ansvarsfördelningen för de uppsatta miljömålen samt vilka möjliga verktyg som finns för att uppnå dem. Ansvaret för att främja kollektivtrafikåkandet och minska bilåkandet vilar på kommunledningskontoret, gatukontoret samt till viss del på miljö- och hälsoskyddskontoret. Miljö- och hälsoskyddskontoret lämnar framför allt yttrande utifrån sin roll som tillsynsansvarig. Internt inom staden har man som vision att minska användandet av privatbil i tjänsten och öka andelen flexibilster<sup>1</sup> samt GCK:are<sup>2</sup>. Även för dessa mål finns ansvarig angiven, dessutom anges uppföljningsparametrar och de ekonomiska konsekvenserna av att uppnå målen.

Ansvarig för stadens strategiska miljöarbete är miljösamordnaren som finns på utvecklingsenheten på kommunledningskontoret. Funktionen miljösamordnare har funnits i staden sedan 2001.

#### 3.2. RAM-projektet

RAM-projektet, resvanor till och från arbetsplatser i Mölndal, är ett projekt som har som uppdrag att påverka och förändra arbetsresorna till och från några av Mölndals större arbetsplatser. Syftet har varit att minska bilåkandet.

Projektet startades år 2004 och har samfinansierats av Mölndals Stad, Vägverket och Västra Götalandsregionen. Slutsatserna som har dragits från projektet har legat till grund för andra projekt. Stadens fokus på exempelvis flexibilster och GCK:are är bl.a. resultat av RAM-projektets kartläggning av resvanor. Projektet ägdes av kommunledningskontoret och avslutades under 2007.

Efter att projektet avslutats kvarstår ett RAM-nätverk bestående av representanter från företag som deltog i projektet. Nätverket träffas fyra gånger per år och utbyter erfarenheter med varandra. Enligt både trafikingenjören och utvecklingschefen är det ett väl fungerande nätverk.

#### 3.3. Fler flexibilster i Mölndal

Som beskrivits under punkt 3.1 är ett av projektområdena i Action, för att nå miljömålen (Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö – hållbar infrastruktur), fler flexibilster i Mölndal. Tanken är att få fler personer att inte använda bilen en eller två dagar i veckan. För att skapa förutsättningar för detta har staden tagit en rad olika initiativ,

<sup>1</sup> En person som blandar sina färdvägar

<sup>2</sup> Gå, Cykla, Kollektivt

exempelvis Hälsopendlarna, cykelutmaningen, cykelaktiviteter med cykelreparatör, seminarier om vardagsmotion och tidningen Nya Vägvanor.

### **3.3.1. KLIMP – klimatinvesteringsprogram**

Staden har tagit fram ett klimatinvesteringsprogram som omfattar 15 åtgärder<sup>3</sup> för att skapa mer flexibla resvanor. Beslut om klimatinvesteringsprogram togs av kommunstyrelsen. Programmet ska genomföras under 2008-2012 och beräknas kosta ca 2,4 miljoner kronor, en kostnad som delas mellan Mölndals Stad och staten (Naturvårdsverket) via så kallat KLIMP-bidrag.

Staden har medverkat i KLIMP-projekt för trafik sedan 2005.

Sammanlagt har staden fått 2,8 miljoner i KLIMP-bidrag. Samfinansieringen tydliggörs i ansökan om bidrag från staten. I varje enskilt projekt (åtgärd) redovisas kostnaderna för det specifika projektet. Projektbudgetarna ägs av den nämnd som fått ansvaret att genomföra projektet, exempelvis gatunämnden. I projekt som exempelvis gatunämnden ansvarar för erhåller nämnden pengar från kommunstyrelsen för genomförandet.

Utvecklingsenheten inom kommunledningskontoret har det övergripande ansvaret för KLIMP-projekten och den samlade budgeten då det är kommunstyrelsen som står som ansvarig i ansökan om bidrag från Naturvårdsverket. Ekonomiskt utfall har rapporterats halvårsvis till miljösamordnaren i staden. Genomförandet vilar på olika kontor bl.a. gatukontoret och kommunledningskontoret. Utöver kommunen är även företag i RAM-nätverket och Göteborgs Regionen deltagit som partners i genomförandet.

Sedan 2006 har tre åtgärder inom mobilitetsområdet avslutats:

- Mobilitet i Mölndal
  - Total budget: ca 1 200 000 kr, Mölndals Stad finansierade ca 600 000 kr
- Direktbearbetning för gröna resor
  - Total budget: ca 1 500 000 kr. Vid slutförande blev totalkostnaden ca 900 000 kr, varav Mölndals Stad finansierade hälften, ca 450 000 kr.
- Miljöfordon
  - Total budget: ca 500 000 kr. Vid slutförande blev totalkostnaden ca 420 000 kr, varav Mölndals Stad finansierade hälften, ca 210 000 kr

Projektet Mobilitet i Mölndal har fungerat som samordnare av de tre åtgärderna och det var även inom det projektet som en projektledaren för alla tre projekt/åtgärder var anställd. Åtgärden Mobilitet i Mölndal har bestått av ett flertal olika insatser.

De avslutade projekten har genomförts av gatukontoret och återrapporterats till gatunämnden och kommunstyrelsen. Samverkan har också skett med kommunledningskontoret och andra berörda förvaltningar samt aktörer i och kring kommunen. Enligt utvecklingschefen har samordningen mellan olika kontor fungerat bra och menar vidare att miljöfrågorna kräver samverkan av olika kompetenser.

Två nya KLIMP-projekt är under uppstart, Affärsnyttan av effektiva persontransporter och Välkomstpaket till nya företag i Mölndal Stad. Gatukontoret har fullt ansvar för projektet med välkomstpaket till nya företag och kommunledningskontoret för det andra.

---

<sup>3</sup> Se bilaga 1

### **3.4. Kustom – kommunsamverkan om trafiksäkerhet och miljö**

Kustom är ett samarbete mellan Mölndals stad och Vägverket Region Väst. Samarbetet inleddes 2004 och gatunämnden tillsammans med Vägverket har beslutat att fortsätta samverkan t.o.m. år 2011. Under de år som gått har fokus varit på projekt som riktat sig mot allmänheten, framför allt mot skolor. Under den nya samarbetsperioden kommer fokus mer att ligga på stadens egna förvaltningar samt till viss del på aktörer i samhället (polis, föreningar m.fl.). Tidigare var fokus mer på stadens invånare.

En person är anställd som projektansvarig på 75 procent, kostnaden för denne delfinansieras av Vägverket. Inom gatukontoret finansieras tjänsten via driftanslagen för väghållning.

Att projektet är delfinansierat av Vägverket upplevs inte vara för styrande över kommunens projekt. Enligt trafikingenjören är stödet från Vägverket mycket positivt då personal inom Vägverket kan hjälpa dem både med underlag och som bollplank för kommunen.

I det nya avtalet mellan parterna som löper mellan 2009 – 2011 ska parterna fokusera på tre olika områden: ökad respekt för hastighetsgränserna, effekt på miljömålen och effekt på trafiksäkerhetsmålen.

Avtalet är undertecknat av gatunämndens ordförande.

### **3.5. K2020 Lokalt – utredning om framtidens kollektivtrafik i Mölndal**

Under 2007 genomfördes, på uppdrag av kommunstyrelsen, en utredning om framtidens kollektivtrafik i Mölndal. K2020 är ett samarbete mellan Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund, Göteborgs Stad, Västtrafik, Vägverket och Banverket. Programmet anger riktlinjer och vägledning för utvecklingen av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen.

Det lokala K2020-dokumentet för Mölndals Stad har tagits fram av en arbetsgrupp bestående av tjänstemän från kommunledningskontoret, statsbyggnadskontoret och gatukontoret. Politiker från kommunstyrelsen, gatunämnden samt representanter från Göteborgsregionen kommunalförbund och Västtrafik har deltagit i två workshops om kollektivtrafiken. Enligt utvecklingschefen har de gemensamma workshops med tjänstemän och politiker från olika kontor och nämnder syftat till att bidra med idéer och tankar för utformningen av dokumentet samt förankra projektet i organisationen.

### **3.6. Verksamhetsberättelse 2007**

I gatunämndens verksamhetsberättelse för 2007 framgår vilka miljöprojekt som har genomförts under året. Projekt för att främja kollektivtrafikåkandet och minska bilåkandet benämns under rubriken verksamhetsstöd.

### **3.7. Övrigt**

Staden arbetar för närvarande med att ta fram en Strategi för hållbara resor och transporter, kommunstyrelsen och stadens miljösamordnare ansvarar för framtagandet. En arbetsgrupp med tjänstemän från berörda förvaltningar har tillsatts för att arbeta med frågan. Under arbetets gång har diskussioner även förts med politiker från berörda nämnder och utskott. För närvarande är ett utkast till strategin uppe i kommunstyrelsens planeringsutskott.

Staden deltar också i ett EU-projekt med syfte att ta fram god exempel på hur man arbetar med trafikfrågor kopplade till miljö och klimat i en kommun.

### **3.8. Kommentarer**

Mölnads Stad har varit aktiva i att driva projekt med syfte att öka kollektivtrafikåkandet och minska bilåkandet. Insatser har skett både gentemot medborgarna och mot stadens anställda.

Kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för miljömålen i staden.



## 4. Utvärdering och resultat av projekten

### 4.1. Allmänt

I verksamhetsberättelsen för både gatukontoret och kommunledningskontoret redovisas viktiga händelser under året som är kopplade till stadens miljömål. De flesta av måtten som redovisas är produktionsmått. Kvalitetsmått redovisas inte i någon större utsträckning. Stadens trafikingenjör menar att kunskapen om kvalitetsmåtten är begränsad i staden. Som förklaring anges att arbetet ska ses på lång sikt och att det kan vara svårt att mäta dess effekter.

Trafikingenjören upplever att de genomförda projekten har påverkat både utformningen och innehållet i stadens miljömål samt tillhörande handlingsprogram. Den exakta effekten av målen och programmet anses inte vara mätbart men projekten uppges ha utvecklat och förfinat innehållet i målen och handlingsprogrammet. Exempelvis deltog projektledaren för KLIMP-projekten i arbetet med att ta fram miljömålen och handlingsprogrammet. Under hösten 2009 skall en miljörapport tas fram. Den är en avstämning över hur långt staden har kommit i förverkligandet av de uppsatta miljömålen.

Miljösamordnarens roll är att ha ett övergripande ansvar för miljöfrågorna i staden. Det operativa ansvaret för genomförandet av olika projekt och miljömålen vilar på verksamheterna. Miljösamordnaren har att initiera och följa upp det miljöarbete som sker och tillse att det redovisas i respektive förvaltnings verksamhetsberättelse. Miljösamordnaren menar att ansvaret för genomförande av stadens miljömål har blivit tydligare med handlingsprogrammet Action.

Enligt trafikingenjören uppges berörda nämnder inte ha sett någon anledning till att genomföra förändringar i projektens syfte eller genomförande under resans gång.

### 4.2. KLIMP-projekten

De tre avslutade KLIMP-projekten har utvärderats enligt dels SUMO (System för utvärdering av mobilitetsprojekt), en utvärderingsmetodik som tagits fram på uppdrag av Vägverket, och dels genom resevaneundersökningar. Resevaneundersökningarna gjordes både före och efter direktbearbetningen av hushållen. Enkätundersökningar har också genomförts.

Enligt mobilitetssamordnaren är det svårt att mäta de övergripande effekterna av genomförda projekt. Arbetet kännetecknas av långsiktighet och resultaten påverkas av en mängd faktorer i samhället. I enlighet med SUMO-metoden har resultaten av projekten redovisats utifrån de kortsiktiga effekterna. Åtgärdernas koppling till syften och fokusområden har också skett. Staden har också dragit mer generella lärdomar om projekt med syfte att påverka allmänheten. Vidare menar utvecklingschefen att man i kommande projekt bör hitta tydligare mätbara mål och prioritera uppföljningar. Miljösamordnaren påpekar också att de kan utvärdera sitt arbete utifrån att de genomför åtgärder som stöttar de uppsatta miljömålen.

Utifrån utvärderingen av de tre projekten framgår att de har förankrats både på politisk nivå och hos allmänheten i samband med uppstarten.

De tre avslutade KLIMP-projekten har legat i nivå med budget eller lägre.

#### 4.3. Kustom

Kustom-projektet har utvärderats av Vägverket. Utvärderingen gäller för samtliga 48 kommuner i Västsverige. I den framgår inget specifikt om hur projektet har fungerat i Mölndals Stad.

I Vägverkets utvärdering framkommer att kommunerna som deltagit i projektet har i sina val av områden att satsa mer på *målområden* istället för mindre konkreta, tidsatta och uppföljningsbara mål. Huruvida detta stämmer in också på fokusområdena för Mölndals Stad framgår inte av dokumentationen.

Vid vår granskning har det inte framkommit om gatukontoret har genomfört någon egen utvärdering av sin medverkan i projektet. I en tjänsteskrivelse från gatukontoret framgår att gatukontoret har en mycket god erfarenhet från det samarbete som har varit. En av fördelarna anges vara att ett flertal av stadens förvaltningar har engagerats i projektet.

## 5. Återkoppling till revisionsfrågor

### ***Vilka nämnder och bolag har ansvarat för eller varit delaktig i de olika projekten?***

I majoriteten av projekten har kommunstyrelsen tillsammans med gatunämnden haft ansvaret. Då många av projekten varit samfinansierade med andra aktörer så som Naturvårdsverket har budget upprättats i samband med ansökan om samfinansiering.

Kommunstyrelsen som ansvarig för många av projektansökningarna har också haft det ekonomiska ansvaret för projekten. I Kustom-projektet är det gatunämnden som har det ekonomiska ansvaret.

Staden har i majoriteten av avslutade projekten stått för hälften av kostnaderna. Samtliga avslutade projekt har legat inom budgetramen eller något under.

### ***Hur har projekten samordnats för bästa möjliga resultat?***

Stadens miljösamordnare har haft ett övergripande ansvar för projekten. Själva genomförandet har vilat på framför allt gatukontoret och deras mobilitetssamordnare. Inom de tre avslutade KLIMP-projekten fanns en projektledare anställd för att samordna dem.

### ***Med vilka resultat har beslutade projekt bedrivits?***

Både KLIMP-projekten och Kustom-projektet har utvärderats. KLIMP-projekten har utvärderats med hjälp av Vägverkets metod. Kustom-projektet har utvärderats av Vägverket som en del av deras stora utvärdering av alla Kustom-kommuner. Resultaten från utvärderingarna har rapporterats till både kommunstyrelsen och gatunämnden. Gatukontoret har också rapporterat till kommunledningskontoret.

Resultaten av projekten har bedömts som svåra att följa upp då många faktorer påverkar utfallet, faktorer som är svåra för staden att påverka. Att påverka attityder, vilka några av projekten handlar om, är ett svårt område att följa upp och enligt de intervjuade krävs en långsiktighet i bearbetandet av stadens invånare och kommunens medarbetare.

Berörda nämnder har inte sett någon anledning till att genomföra förändringar i projektens syfte eller genomförande under resans gång.

Utifrån vår granskning gör vi bedömningen att det inte föreligger något behov av en fördjupad granskning av Mölndals Stads insatser för att främja kollektivtrafikåkandet och minska bilåkandet i staden för att få kunskap om hur arbetet bedrivs och huruvida uppsatta mål uppnås.

## 6. Kommentarer

Mölnads Stad bedriver ett aktivt miljöarbete. Med utgångspunkt från stadens miljömål och handlingsprogram för att uppnå dem har ett flertal projekt genomförts med syfte att minska bilåkandet och öka kollektivtrafikåkandet vilket vi ser som positivt.

Vid intervjuer påtalas svårigheter med att mäta effekten av genomförda projekt. Förändringar av exempelvis resvanor måste mätas långsiktigt och en rad olika faktorer i samhället påverkar också utfallet för projekten. Svårigheten med att mäta effekter av genomförda åtgärder innebär en svårighet för ansvariga nämnder att ta ställning till behov av eventuella förändringar av måluppfyllelsegrad i projekten.

Av de projekt som genomförs av staden utvärderas de flesta i någon form. Det utvecklingsområde som vi identifierat är en sammanhållen analys och utvärdering av vad effekten av de genomförda projekten är samt hur de påverkar de uppsatta miljömålen. Förhoppningsvis kan en sammanvägd analys av genomförda projekt inkluderas i den miljörapport som skall tas fram under hösten 2009.

Vi rekommenderar staden att ta ett mer samlat grepp kring de projekt som genomförs och tillse att det tydligt framgår hur projekten är kopplade till uppsatta miljömål. I samband med uppstart av projekt bör även utvärderingen av projektet diskuteras och planeras.

Göteborg den 16 februari 2009

Sofi Larsson  
Förvaltningsrevisor

## Bilaga 1

Klimatinvesteringsprogrammets 15 åtgärder för att skapa mer flexibla resvanor:

1. Mölndals Centrum – där kan man leva och arbeta utan bil
2. Hiss till Kvarnbyvallen
3. Stomvägnät för cykeltrafik
4. Cykelpool för RAM-företagen
5. Signalprioriteringar för buss
6. Marknadsföring av RAM
7. Ändrade resvanor för stadens anställda
8. Affärsnyttan med effektiva persontransporter
9. Företagsrådgivning
10. Välkomstpaket för nya företagare i Mölndals Stad
11. Hushållsdialog
12. Realtidsinformation i kollektivtrafiken
13. Digitalisering av cykelkarta
14. Livsstilar och resvanor i Mölndal 2010
15. Klimatkampanj