

DEN GODA STADEN



**FRAMGÅNGSRIKT MOBILITETS-
ARBETE I KOMMUNER**

Titel: Framgångsrikt mobilitetsarbete i kommuner
Publikation: 2007:3
Utgivningsdatum: 2007-01
Utgivare: Vägverket enhet Samhälle och Trafik
Bildtext till omslagsbild: Framgångsrikt mobilitetsarbete kräver strategier, planer och gemensamma tag.
Författare: Pernilla Hyllenius och Malin Gibrand med bidrag Christer Ljungberg, samtliga Trivector Traffic AB
Layout av omslag: Ateljén, Vägverket
ISSN: 1401-9612

Vägverkets förord

Städerna och den livskvalitet de erbjuder är viktiga för möjligheterna till ekonomisk utveckling och sysselsättning. De har en nyckelroll om vi ska nå de politiska målen om ekonomisk tillväxt och hållbar utveckling. Vi vet en hel del om hur det hållbara samhället ser ut. Trots det går utvecklingen inte åt rätt håll. Det finns hinder och svårigheter när vi försöker gå från ord till handling.

Vägverket, Banverket och Boverket samarbetar med kommunerna Jönköping, Norrköping och Uppsala samt Sveriges kommuner och Landsting i stadsutvecklingsprojektet Den goda staden. Målet är att finna kreativa lösningar i samhällsbyggande och stadsutveckling och att skapa förståelse för vad som möjliggör utveckling mot ett attraktivt och långsiktigt hållbart samhälle.

De lärdomar vi får fram genom samarbete och erfarenhetsutbyte kan vi också föra vidare till andra kommuner och aktörer. Erfarenheterna får vi i första hand genom det som sker inom respektive kommun som deltar i projektet Den goda staden, men vi tar också till vara andras erfarenheter såväl nationellt som internationellt.

I projektet publiceras resultat vid konferenser, seminarier och i rapporter. Denna rapport är framtagen inom temat Hållbart Resande.

Borlänge december 2006

Björn Skoglund
Avdelningschef
Samhällsavdelningen

Författarnas förord

Som ett led i arbetet med stadsutvecklingsprojektet Den goda staden fick Trivector Traffic under sommaren 2006 i uppdrag att göra en inventering av hur ett antal kommuner arbetar med hållbara resor och transporter. Inventeringen bygger på intervjuer med representanter från följande kommuner:

Jönköping	Ronny Svensson, Stadsbyggnadskontoret
Kalmar	Bo Lindholm, Kommunledningskontoret
Karlstad	Hasse Zimmerman, Miljöförvaltningen
Lund	Päivi Elmkvist, Gatu- och trafikkontoret
Växjö	Ulf Agermark, Tekniska förvaltningen

Stort tack till alla som medverkat vid intervjuerna! Era bidrag har varit mycket värdefulla i framtagandet av denna rapport.

Beställaren av inventeringen är Vägverket med Lars Nord, Samhälle och Trafik, som kontaktperson. Inventeringen och denna rapport har skrivits av civ ing Pernilla Hylle-
nius (projektledare) och civ ing Malin Gibrand med bidrag från tekn lic Christer Ljungberg.

Lund november 2006
Trivector Traffic AB

Sammanfattning

Vägverket, Banverket och Boverket samarbetar med kommunerna Jönköping, Norrköping och Uppsala samt Sveriges kommuner och Landsting i stadsutvecklingsprojektet Den goda staden. Projektet syftar till att gemensamt utveckla kunskap om stadsutveckling och trafiksystem, med särskilt fokus på hur transportsystemets utformning och användning kan stödja en hållbar utveckling.

Syftet med denna inventering är att redovisa erfarenheter, framgångsfaktorer, hinder och risker kopplat till de processer och metoder som krävs för att arbetet med ett mer hållbart resande ska bli en naturlig och självklar del av det kommunala arbetet.

Inventeringen har gjorts genom intervjuer med representanter från Jönköping, Kalmar, Karlstad, Lund och Växjö kommun, där kommunernas arbete med att skapa ett mer hållbart resande har varit i fokus. Valet av kommuner har gjorts för att täcka in framgångsfaktorer och hinder under olika faser. De utvalda kommunerna är *inte* representativa för samtliga Sveriges kommuner utan har i många avseende kommit förhållandevis långt i sitt arbete med mer hållbara resor och transporter och/eller har erfarenheter som kan komma väl till pass vid en identifiering av framgångsfaktorer och hinder.

Det finns ett antal begrepp som används mer eller mindre synonymt inom detta område, t ex: mobility management, hållbart resande och beteendepåverkande åtgärder. I denna rapport använder vi benämningen **"mobilitetsarbete"** och med det avser vi alla tre begreppen ovan.

Med ledning av resultatet av intervjuerna i de fem kommunerna samt Trivector Traffics samlade erfarenhet från tidigare mobilitetsarbete i ett flertal kommuner och andra verksamheter kan vi lyfta fram ett antal betydelsefulla framgångsfaktorer för att lyckas med ett mobilitetsarbete.

Den framgångsrika kommunen bedriver mobilitetsarbetet på både kort och lång sikt och har såväl en transportstrategi som en mer konkret handlingsplan att följa. Mobilitetsprojekt karakteriseras även av ett stort mått av samråd redan tidigt under planeringsfasen men även under genomförandefasen. Den framgångsrika kommunen utvärderar sitt arbete och får därmed ett underlag inför kommande satsningar. Samtliga intervjuade kommuner bedriver mobilitetsarbete i kombination med fysiska åtgärder, och ser även detta som en framgångsfaktor för mobilitetsarbetet.

Många kommuner har startat sitt mobilitetsarbete i projektform med projektanställd personal. För att mobilitetsarbetet ska få sin givna plats i organisationen bör det bli en del av den ordinarie verksamheten. Vissa delar av mobilitetsarbetet kan dock med fördel även i fortsättningen bedrivas i projektform, men med ett process-

tänkande som grund. Fördelarna med att mobilitetsarbetet övergår till en process i den ordinarie organisationen är främst att det då kan kopplas till arbete inom andra närliggande områden, t ex samhällsplanering, trafiksäkerhet, skolfrågor, hälsofrågor etc, samt att mobilitetsarbetet får en egen plats i den ordinarie budgeten.

Innehållsförteckning

Förord

Sammanfattning

Innehåll

1.	Inledning	8
1.1	Bakgrund	8
1.2	Syfte	8
1.3	Metod	8
1.4	Motiv till val av kommuner	9
1.5	Begrepp	9
2.	De fem inventerade kommunerna	11
2.1	Kommunerna	11
2.2	Jönköping	11
2.3	Kalmar	12
2.4	Karlstad	12
2.5	Lund	12
2.6	Växjö	13
2.7	Nuläge avseende kommunernas mobilitetsarbete	13
3.	Genomförandeprocessen	16
3.1	Initiering och start	16
3.2	Upplägg av arbetet	16
3.3	Visioner, mål och planer	17
3.4	Aktiv implementering	19
3.5	Uppföljning och utvärdering	20
3.6	Från projekt till process	22
3.7	Ansvar och övergripande organisation	23
4.	Resurstillgång och finansiering	24
4.1	Ekonomiska resurser och antal tjänster	24
4.2	Finansieringsformer	25
5.	Framgångsfaktorer och hinder	27
5.1	Initieringsfasen	27
5.2	Beslutsfasen	28
5.3	Genomförandefasen	29
5.4	Processens fortsättning	30
6.	Slutsatser kring ett framgångsrikt mobilitetsarbete	31
Bilaga 1	Intervjumall	
Bilaga 2	M3 frågeformulär	
Bilaga 3	Dokumentförteckning	

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Vägverket, Banverket och Boverket samarbetar med kommunerna Jönköping, Norrköping och Uppsala samt Sveriges kommuner och Landsting i stadsutvecklingsprojektet Den goda staden. Projektet syftar till att gemensamt utveckla kunskap om stadsutveckling och trafiksystem, med särskilt fokus på hur transportsystemets utformning och användning kan stödja en hållbar utveckling.

Grunden i projektet är de lokala projekt som kommunerna genomför inom följande tema:

- Övergripande stadsutvecklingsfrågor
- Kollektivtrafik
- Hållbart resande
- Stadskärnutveckling

1.2 Syfte

Syftet med denna inventering är att redovisa erfarenheter, framgångsfaktorer och hinder kopplat till de processer och metoder som krävs för att arbetet med ett mer hållbart resande ska bli en naturlig och självklar del av det kommunala arbetet. Inventeringen ska belysa hur arbetet med ett mer hållbart resande har organiserats i olika faser i de inventerade kommunerna:

- Initiering/uppstart
- Genomförande
- Avslut/övergång till ny fas

1.3 Metod

Inventeringen har gjorts genom intervjuer med representanter från Jönköping, Kalmar, Karlstad, Lund och Växjö kommun, där kommunernas arbete med att skapa ett mer hållbart resande har varit i fokus. Samtliga representanter har även fyllt i en enkät med frågor som berör kommunens arbete med dessa frågor.

Urvalet av orter i inventeringen har gjorts i samarbete mellan Trivektor och Vägverket. Trivektor har eller har haft uppdrag i samtliga dessa kommuner och har därför en mycket god inblick i arbetet.

1.4 Motiv till val av kommuner

De fem kommunerna har valts ut av olika skäl, se nedan:

- Jönköping – har startat, lagt ner och åter startat ett mobilitetsarbete,
- Kalmar – fokus på integrering av mobilitetsarbetet i ordinarie arbete,
- Karlstad – pionjär inom arbetet med transportrådgivning till allmänhet,
- Lund – startade Sveriges första mobilitetskontor och är den kommun som gjort mest inom mobilitetsarbetet,
- Växjö – har startat, lagt ner och står nu inför en nystart på mobilitetsarbetet.

Valet av kommuner har gjorts för att täcka in framgångsfaktorer och hinder under olika faser.

De utvalda kommunerna är *inte* representativa för samtliga Sveriges kommuner utan har i många avseende kommit förhållandevis långt i sitt arbete med mer hållbara resor och transporter och/eller har erfarenheter som kan komma väl till pass vid en identifiering av framgångsfaktorer och hinder kopplade till processer och metoder för framgångsrikt arbete med hållbart resande i kommunalt arbete.

1.5 Begrepp

Det finns ett antal begrepp som används mer eller mindre synonymt inom detta område, t ex:

- Mobility management
- Hållbart resande
- Beteendepåverkande åtgärder

Begreppet *mobility management* används såväl inom EU som av de flesta länder på kontinenten för att beskriva beteendepåverkande åtgärder som syftar till att på olika sätt påverka trafiken och dess tillväxt. Åtgärderna handlar främst om information, kommunikation, organisation och koordination.

Mobility management är enligt definitionerna i de europeiska forskningsprojekten MOMENTUM och MOSAIC:

”Ett efterfrågeorienterat angreppssätt för att påverka person- och gods-transporter genom att:

- Uppmuntra användandet av miljöanpassade färdstätt
- Förbättra hållbar tillgänglighet för alla människor och organisationer
- Öka effektiviteten i transporter och markanvändning
- Minska trafiken genom att begränsa antal, längd och behov av motoriserat resande”.

En enkel svensk vardagsdefinition skulle kunna lyda:

”Mobility management är beteendepåverkande åtgärder för att påverka resan innan den börjat”

Hållbart resande är Vägverkets namn på samarbetet med andra aktörer inom mobility management och detta begrepp används numera av en stor mängd aktörer i Sverige.

Beteendepåverkande åtgärder är en benämning som används av flera aktörer då de med mer vanliga ord ska beskriva vad som avses med både mobility management och hållbart resande.

I de intervjuade kommunerna används olika benämningar på arbetet internt respektive externt. Vissa kommuner har även helt andra namn på sitt arbete med dessa frågor, i Jönköping används t ex begreppet ”Smart Trafikant” vid den externa marknadsföringen av arbetet med hållbart resande och mobility management.

I denna rapport använder vi benämningen **”mobilitetsarbete”** och med det avser vi både mobility management, hållbart resande och beteendepåverkande åtgärder.

2. De fem inventerade kommunerna

2.1 Kommunerna

De fem kommuner som inventerats i detta projekt är följande:

- Jönköping (120 000 inv)
- Kalmar (60 000 inv)
- Karlstad (80 000 inv)
- Lund (100 000)
- Växjö (80 000)

De valda kommunerna har 60-120.000 invånare, vilket gör att de generellt sett är något mindre än de städer som ingår i Den goda staden, d v s:

- Jönköping (120 000 inv)
- Norrköping (125 000 inv)
- Uppsala (180 000 inv)

2.2 Jönköping

Jönköping startade sitt mobilitetsarbete i samband med första LIP-perioden i slutet av 1990-talet. Arbetet innebar information till allmänheten och företag om genomförande av cykel- och kollektivtrafikåtgärder. Ett mobilitetskontor i kommunens regi svarade för informations- och kampanjverksamheter för att uppmuntra cykel- och bussåkande. Arbetet bedrevs förhållandevis isolerat från övrig kommunal verksamhet, vilket var en av anledningarna till att det lades ner efter ett tag.

Mobilitetsarbetet återupptogs 2004 och startades då som ett regionalt samarbetsprojekt mellan Jönköpings kommun, Vägverket Region Sydöst, Länsstyrelsen, Jönköpings länstrafik och Landstinget i Jönköpings län och har fokus på mobilitetsarbete i hela Jönköpingsregionen. Som styrdokument används ”*Handlingsplan för regionalt mobilitetsarbete i Jönköping*”¹. Det nuvarande regionala samarbetet sammanfattas under benämningen Smart Trafikant.

¹ *Handlingsplan för regionalt mobilitetsarbete i Jönköping 2005-2007*, Trivector rapport 2005:29

2.3 Kalmar

I Kalmar har mobilitetsarbetet koncentrerats kring ”Vi MöTs i Kalmar”, ett samarbetsprojekt mellan Kalmar kommun och Vägverket Region Sydöst som innefattar både miljö och trafiksäkerhet. ”Vi MöTs i Kalmar” omfattar fem nyckelprojekt: Kalmar Cykelstad, Kvalitetssäkring av transporter, FORUM Trafik utan droger, Säker skolväg och Kalmarslingan.

”Vi MöTs i Kalmar” bedrevs under 2001-2005 med fokus på integrering av miljö- och trafiksäkerhetsarbetet i den ordinarie verksamheten i Kalmar. 2005 genomfördes två utvärderingar av arbetet som blev utgångspunkt för det fortsatta arbetet^{2, 3}. Från 2006 och framåt bedrivs arbetet i mindre omfattande form och som en integrerad del i övrig verksamhet.

2.4 Karlstad

Redan under 1990-talet startade Karlstad rådgivning till medborgare, företag, skolor m fl inom avfall, energi, konsument och transport. Forumet för rådgivningen var och är det s k ”Rådrummet” som är öppet för besök och telefonsamtal varje vardag.

Transportdelen inom Rådrummet, den s k transportrådgivningen ger råd och information om bl a miljöanpassad bilanvändning, om reskostnader för bil, buss, cykel, bra utrustning för cyklister och om hur bildelning fungerar. Transportrådgivningens uppgift är att stödja och hjälpa alla som vill göra miljöförbättringar vid resor och transporter i Karlstad. Transportrådgivningen startade i samband med att en miljöanpassad trafikplan antogs och genomfördes. Transportrådgivningen är Sveriges första mobilitetskontor som är öppet för allmänheten. Som en del av transportrådgivningen genomförs mer utåtriktad verksamhet och genomförande av projekt och åtgärder.

Karlstad har nyligen tagit fram en transportstrategi⁴ som ytterligare kommer att lyfta fram mobilitetsarbetet.

2.5 Lund

Lund är förmodligen den kommun i Sverige som kommit längst med sitt mobilitetsarbete och även lagt mest resurser på detta. Lunds kommuns mobilitetsarbete är uppbyggt utifrån den LundaMaTs-utredning⁵ som togs fram 1997. I LundaMaTs-utredningen pekas fem reformområden ut, med en stor mängd underliggande delprojekt. Reformområdena är: Samhällsplanering,

² Om konsten att få olika världar att samverka – processutvärdering av Vi MöTs i Kalmar, MIKOM, 2005

³ Utvärdering av Vi MöTs i Kalmar och förslag till fortsatt arbete, Trivector Traffic, 2005, rapport 2005:60

⁴ Transportstrategi för Karlstads kommun, del 1. Vision, mål och förutsättningar, del 2. Insatsområden och struktur för handlingsplan, Trivector Traffic, 2006, rapport 2006:27 resp 2006:28

⁵ LundaMaTs – ett helhetsgrepp för miljöanpassat transportsystem i Lund, Trivector Traffic, 1997, rapport 1997:39

Cykelstaden, Utvecklad kollektivtrafik, Miljöanpassad biltrafik och Företagens transporter. Dessa reformområden har därefter använts i ett flertal andra kommuner. Implementeringen av åtgärderna har gjorts i projektform med olika fokus under olika år. Fokus ligger på en kombination av beteendepåverkande och fysiska åtgärder för att uppnå bästa effekt av arbetet.

LundaMaTs är förmodligen den mest välkända process som på en lokal nivå utvecklar ett hållbart transportsystem. LundaMaTs startade som ett projekt som med tiden utvecklats till en process med ett stort antal delprojekt och åtgärder. 2005 togs LundaMaTs II⁶ fram, nästa generations plan. Den går från miljö till hållbarhet, med större inslag av regional samverkan och med beaktande av erfarenheterna hittills.

2.6 Växjö

Växjös historik inom mobilitetsarbetet har följt en relativt krokig bana där många erfarenheter kan dras utmed vägen. Mobilitetsarbetet började i mitten av 1990-talet med ett deltagande i ”Utmanarkommunerna” som genomfördes i Naturvårdsverkets regi. I samband med detta fattades ett beslut om att Växjö på sikt skulle bli en fossilbränslefri kommun.

Sedan 2001 har ett utredningsarbete pågått i Växjö kommun för att ta fram en transportstrategi för ett hållbart Växjö⁷. Ambitionen var att ta fram ett ledande och styrande dokument för Växjös trafikplanering för de närmaste 20 åren. Kommunfullmäktige antog transportstrategin 2005. Upplägget på transportstrategin följer i stort sett upplägget på LundaMaTs. Parallellt med detta har under 2002-2004 ett mobilitetskontor bedrivits för att miljöanpassa transportsystemet i Växjö kommun. Delar av arbetet fortsätter genom ett gemensamt projekt med Vägverket benämnt ”Trygg trafik i Växjö” med fokus på miljö och trafiksäkerhet. Trygg trafik i Växjö pågår i tre år, varav det första året har inriktats på cykelfrämjande åtgärder. Det andra året kommer projektet att fokusera på busstrafiken.

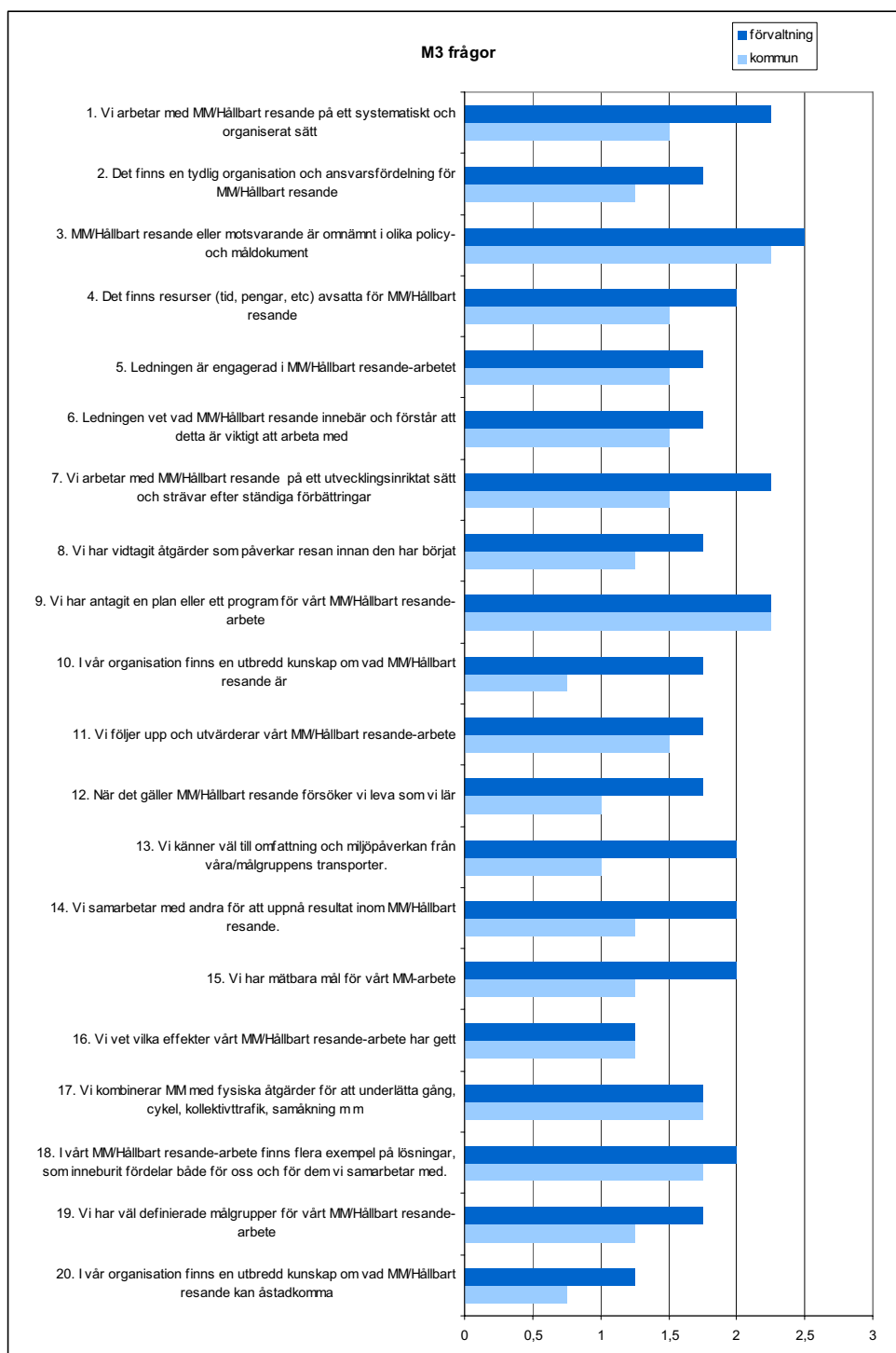
2.7 Nuläge avseende kommunernas mobilitetsarbete

För att på ett mer kvantitativt sätt mäta hur långt de fem kommunerna kommit inom sitt mobilitetsarbete har M3-frågeformuläret framtaget av Trivector och som finns på www.mobilitymanagement.se använts. Kommunrepresentanterna ombads att besvara frågorna dels utifrån hur de uppfattar att deras kommun arbetar med mobilitetsarbetet, dels utifrån hur de anser att deras egen förvaltning eller motsvarande arbetar med detta.

⁶ *LundaMaTs II – Strategi för hållbart transportsystem i Lund 2030*, Trivector Traffic, 2006, rapport 2006:64

⁷ *Transportstrategi för ett hållbart Växjö med utgångspunkt i VäxjöMaTs - en transportstrategi - Tillståndsbeskrivning av dagens trafik och dess konsekvenser*, Trivector Traffic, 2001, rapport 2001:29, *Transportstrategi för ett hållbart Växjö – Vision och mål*, Trivector Traffic, 2004, rapport 2004:22, *Transportstrategi för ett hållbart Växjö – Underlag till handlingsplan med åtgärdsförslag*, 2004, rapport 2004:23

Syftet har dels varit att erhålla en bild av hur långt de olika kommunerna och deras förvaltningar som är starkt knutna till mobilitetsarbetet har kommit i arbetet inom olika områden, dels att se om det finns några särskilda skillnader mellan hur långt kommunen som helhet respektive aktuell förvaltning kommit inom mobilitetsarbetet. M3-frågeformuläret åskådliggörs i bilaga 2. I Figur 2.1 presenteras de erhållna svaren.



Figur 2.1 Sammanställning av nuläget avseende mobilitetsarbetet i de fem kommunerna (M3-frågor).

Värdet på x-axeln anger i hur hög grad de intervjuade personerna instämmer i påståendena/frågorna. Skalan är 0-3, där 0 innebär att man "inte alls" instämmer, 1 innebär att man "delvis" instämmer, 2 innebär att man instämmer "bra" och 3 innebär att man "helt" instämmer i påståendet.

Förvaltningen har kommit längre än kommunen som helhet

De intervjuade personerna anser att deras egna förvaltningar har kommit längre inom mobilitetsarbetet än vad kommunen i stort har gjort. Detta är inte särskilt förvånande då de intervjuade personerna och deras respektive förvaltningar är de som arbetat mest med mobilitetsfrågorna.

Ser man mer specifikt till vilka områden där skillnaderna är som störst, så anser de intervjuade personerna att deras egna förvaltningar har en bredare kunskap om vad mobilitetsarbete är och att de i högre utsträckning känner till omfattningen av och miljöpåverkan från egna/målgruppens transporter.

Man kan också se att de i sin egen förvaltning anser sig arbeta mer systematiskt, organiserat och utvecklande med mobilitetsfrågorna än kommunen i stort. De anser också att deras egna förvaltningar i större utsträckning försöker "leva som de lär", samarbetar mer med andra för att nå resultat och i högre grad har mätbara mål för mobilitetsarbetet.

Utmärkande för kommunernas mobilitetsarbete

Kommunerna har, enligt de intervjuade personerna, kommit relativt långt i arbetet med att ta fram policys och/eller måldokument som innefattar eller behandlar mobilitetsfrågorna. Likaså har de i hög utsträckning antagit planer eller program för arbetet.

De områden där kommunerna inte nått lika långt är i utbredningen av kunskapen inom organisationen om vad mobilitetsarbete är och vad man kan åstadkomma genom att arbeta med dessa frågor.

Utmärkande för förvaltningarnas mobilitetsarbete

Utmärkande för förvaltningarnas mobilitetsarbete är att de egna förvaltningarna, enligt de intervjuade personerna, i stor utsträckning arbetar systematiskt, organiserat och på ett utvecklande sätt med mobilitetsarbetet samt att de söker ständiga förbättringar i sitt arbete. Mobility management och hållbart resande omnämns också i stor utsträckning i olika policys och måldokument. De har också i de flesta fall tagit fram en plan eller ett program för mobilitetsarbetet.

De områden inom vilka förvaltningarna inte nått lika långt eller inte har lika stor kunskap i, är vad mobilitetsarbetet kommer att ge för resultat och vilka effekter som mobilitetsarbetet redan har gett.

3. Genomförandeprocessen

3.1 Initiering och start

Arbetet med mobilitetsarbetet har i samtliga de intervjuade kommunerna startat på politikerns och/eller tjänstemäns initiativ. Orsakerna till varför kommunerna valt att börja sitt mobilitetsarbete varierar. Vissa kommuner hade redan startat arbetet med klimat- och miljöfrågor inom andra områden och det blev då ett naturligt steg att även inkludera transportsektorn i detta arbete. Andra kommuner hade börjat uppmärksamma miljöproblem i kommunen som kunde hänföras till trafiken. Det handlade främst om luftmiljön som genom mätningar visat sig vara oacceptabel, men även om klimatfrågor och övergödningsproblem som aktualiserats allt mer.

Många av kommunerna pekar på möjligheten av få LIP-bidrag, som därefter utvecklades till KLIMP-bidrag, i slutet av 1990-talet som en av de mest pådrivande faktorerna för den faktiska uppstarten av arbetet.

Initieringsfasen med framtagande av planer och program, den efterföljande beslutsfasen och även i någon mån implementeringsfasen har varit fylld av samråd, möten, avstämningar, diskussionstillfällen och hearings där främst politiker och tjänstemän, men även allmänhet, näringsliv, föreningar etc deltagit. Syftet har varit att uppnå en bred förankring med god förståelse för ämnesområdet.

3.2 Upplägg av arbetet

Konceptet för hur de olika kommunerna lagt upp sitt mobilitetsarbete varierar. Flera av de intervjuade kommunerna har eller har haft ett mobilitetskontor men med något varierande funktion och utformning. Nedan följer en kort presentation av upplägget på mobilitetsarbetet i de intervjuade kommunerna:

- I Jönköping fanns det under 1999-2001 ett mobilitetskontor som därefter las ner. Sedan 2004 bedrivs ett regionalt mobilitetsarbete kallat Smart Trafikant tillsammans med fem aktörer⁸ i länet. Arbetet genomförs till stor del av Stadsbyggnadskontoret i Jönköpings kommun.
- I Kalmar har en central organisation kring "Vi MöTs i Kalmar" byggts upp, därefter har fokus legat på integrering av mobilitetsarbetet i ordinarie verksamhet.
- I Karlstad sker mobilitetsarbetet via Transportrådgivningen i Rådrummet, samt via utåtriktad verksamhet och olika projekt.

8 Jönköpings kommun, Vägverket, Jönköpings Länsstrafik, Regionförbundet i Jönköpings län, Landstinget i Jönköpings län och Länsstyrelsen i Jönköpings län.

- I Lund fanns det under 1998-2004 ett mobilitetskontor. Sedan 2005 bedrivs mobilitetsarbetet av Trafikmiljöenheten, samt som en del av den ordinarie verksamheten inom t ex samhällsplanering, cykelsatsningar etc.
- I Växjö fanns det under 2002-2004 ett mobilitetskontor. Därefter har mobilitetsarbetet bedrivits i mindre omfattning som en del av den ordinarie verksamheten

Mer om upplägget framgår även av kapitel 2.

3.3 Visioner, mål och planer

Visioner

Merparten av de intervjuade kommunerna har en vision för det framtida transportsystemet. Lund, Karlstad och Växjö har visioner kopplade till trafiken i sina respektive trafikstrategier. Jönköping har en stadsbyggnadsvision där en viktig del är att skapa förutsättningar för ett hållbart resande i Jönköping. Kalmar har ingen vision, men ett antal bärande idéer som genomsyrar mobilitetsarbetet.

Visionerna kopplade till transportstrategier och mobilitetsarbetet i de intervjuade kommunerna berör flera av de sex nationella transportpolitiska målen. Dessa är:

- Ett tillgängligt transportsystem
- Ett jämställt transportsystem
- En positiv regional utveckling
- En hög transportkvalitet
- En god miljö
- En säker trafik

Mål

Samtliga intervjuade kommuner förutom Kalmar har särskilda mål för arbetet med ett hållbart transportsystem. Målen finns presenterade i de olika dokument som kommunerna använder sig av i sitt mobilitetsarbete, d v s transportstrategier, MaTs-dokument och handlingsplaner. Utöver detta finns det oftast även mål som berör mobilitetsarbetet i översiktsplaner, Agenda 21, måldokument inom de kommunala förvaltningarna och i andra projekt som genomförs i kommunen.

Vanligen finns såväl övergripande som mer detaljerade mål. De sistnämnda är i de flesta fall mätbara och i vissa fall även tidsbestämda. De kommuner som har mål anser också i de flesta fall att dessa är betydelsefulla för arbetets framskridande. Det anses särskilt viktigt att ha rimliga och nåbara mål.

Målen för mobilitetsarbetet i de fem kommunerna berör främst det transportpolitiska målet om en god miljö. Flertalet av kommunerna uppges dock

att mobilitetsarbetet ska bidra till en attraktiv stad, minskad ökningstakt avseende biltrafikarbetet, färre korta bilresor, ökad andel gång, cykel och kollektiva färdmedel, minskade miljöutsläpp, förbättrad hälsa hos invånarna och ökad trafiksäkerhet. Några kommuner har även mer detaljerade mål kopplade till dessa områden. I Jönköping finns detaljerade mål för mobilitetsarbetet avseende kännedom om mobilitetsarbetet, andel jönköpingsbor som påverkats av mobilitetsarbetet, andel gång, cykel och kollektivtrafik till arbetet samt utsläppen av koldioxid⁹.

Strategier, planer och program

Fyra av de fem intervjuade kommunerna har någon form av strategi eller plan för sitt mobilitetsarbete, se nedan:

■ **Transportstrategi:**

Lund: LundaMaTs – ett helhetsgrepp för miljöanpassat transportsystem i Lund (1997)

LundaMaTs II – Strategi för hållbart transportsystem i Lund 2030 (2006)

Karlstad: Transportstrategi för Karlstad kommun (2006)

Växjö: Transportstrategi för ett hållbart Växjö (2005)

■ **Handlingsplan:**

Jönköping: Handlingsplan för regionalt mobilitetsarbete i Jönköping 2005-2007 (2005)

Kalmar kommun saknar såväl en transportstrategi som en plan för mobilitetsarbetet men har inom ”Vi MöTs i Kalmar” fokuserat arbetet på fem nyckelprojekt som finns beskrivna i ett antal olika dokument. Lund är den kommun som har längst erfarenhet av att ha en strategi för arbetet som utgångspunkt. Karlstad och Växjö har efter ett antal års mobilitetsarbete valt att satsa på ett framtagande av en transportstrategi då de under arbetets gång känt ett behov av en mer samlad strategi för vad som ska uppnås och göras.

I Jönköping finns ingen transportstrategi, men väl en handlingsplan för mobilitetsarbetet med ett antal konkreta åtgärdsförslag. Från Jönköpings sida lyfter man fram behovet av en mer samlad strategi för hela trafiken i kommunen. I de andra kommunerna saknas en mer konkret handlingsplan vilket ibland lyfts fram som en brist. I viss mån fyller de ansökningar som skrivits inför LIP- och KLIMP-bidrag detta tomrum då de innehåller mer konkreta åtgärder än vad som framkommer av transportstrategierna.

Framtagandet av strategierna och handlingsplanerna har skett genom ett gediget internt arbete med stöd av konsulter. I det interna arbetet har en bred förankringsprocess, samråd med tjänstemän, politiker, organisationer, näringsliv och allmänhet samt bildande av olika styrgrupper/projektgrupper ingått som viktiga ingredienser.

⁹ Handlingsplan för regionalt mobilitetsarbete i Jönköping 2005-2007, Trivector rapport 2005:29

3.4 Aktiv implementering

Samtliga intervjuade kommuner visar på ett mycket aktivt arbete med implementeringen av mobilitetsarbetet. Många av de som står för genomförandet av mobilitetsarbetet, d v s att driva utåtriktad verksamhet, projekt av diverse slag etc, brinner för sin sak och uppvisar ett stort engagemang.

Mobilitetsarbetet har i många fall karaktäriserats av test av nya koncept och arbetsmetoder då det i alla fall för pionjärerna inom området (främst Lund och Karlstad) inledningsvis inte fanns mycket erfarenhet att falla tillbaka på. Trots att samtliga intervjuade kommuner uppger att de försökt att samla erfarenheter från andra innan de dragit igång egna projekt kännetecknas även efterföljarnas arbete av testverksamheter. På senare år har dock vissa framgångsrika koncept eller åtgärder utkristalliserat sig, t ex:

- Hälsotramparprojekt
- Testresenärsprojekt
- Direktbearbetning av hushåll
- Direktbearbetning av anställda på företag
- Bilpoolsprojekt
- Gå och cykla till skolan – bilfria skoldagar, vandrande skolbussar
- Utbildning i sparsam körning
- Framtagande och implementering av resepolicyer
- Diverse cykel- och kollektivtrafikmotiverande satsningar

Några av kommunerna har även på senare tid börjat arbetet med att kunna vara stöd åt verksamheter som vill arbeta för mer hållbara resor kopplat till verksamheten, t ex via initiering av transportutredningar. Karlstad kommun och deras samarbetspartners¹⁰ erbjuder t ex företag resvaneundersökningar avseende personalens resor till och från arbetet följt av stöd och hjälp i företagets fortsatta arbete med smartare resvanor (TRIPP-projektet).

Implementeringsfasen har, liksom initierings- och uppstartsfasen, i samtliga intervjuade kommuner varit full av samråd, möten, avstämningar, diskussionstillfällen och hearings där en mängd olika aktörer deltagit.

Samarbeten med olika aktörer vid implementeringen

Alla de intervjuade kommunerna samarbetar med andra aktörer inom mobilitetsarbetet. Samarbete sker mellan kommunerna och myndigheter, näringsliv, organisationer och med andra kommuner. Exempel på samarbetspartners är länstrafiken, regionförbund, länsstyrelsen, vägverket, polismyndigheter, NTF, åkerier, taxi, nationella och internationella nätverk.

Samarbetet ger värdefullt erfarenhetsutbyte och kommunerna får genom detta ta del av lärdomar inom projekt och åtgärder som fungerat både bra och

¹⁰ Karlstad kommun (Rådummet), Karlstadsbuss, Vägverket, Värmlandstrafik, Region Värmland, Landstinget i Värmland, Länsstyrelsen i Värmland, Centrum Karlstad och Parkab

mindre bra. Projektidéer, erfarenheter och lärdomar kan föras in i det egna arbetet och i den egna handlingsplanen. Vid de flesta samarbeten skapas en ”vinna-vinna”-situation, där båda parter får ut något positivt av samarbetet. Att kunna visa på erfarenheter hos andra aktörer och samarbetspartners är en styrka inte minst vid argumentation med politiker. Det ger även tyngd och respekt för arbetet samtidigt som det skapar intresse för frågorna.

Mobilitetsarbete i kombination med fysiska åtgärder

Samtliga intervjuade kommuner bedriver mobilitetsarbete i kombination med fysiska åtgärder, och ser även detta som en framgångsfaktor för mobilitetsarbetet.

Den främsta anledningen till detta är att dessa två åtgärdstyper styrker varandras effekter om de kombineras samtidigt som detta blir ett sätt för att få ut mobilitetsarbetet i den ordinarie organisationen. Exempel på vanliga fall där mobilitetsarbete och fysiska åtgärder kombineras är framförallt i samband med förändringar och investeringar i gång- och cykelnätet och inom kollektivtrafiken. Den negativa effekt som kombinationen av mobilitetsarbete och fysiska åtgärder möjligtvis kan få, är att man underskattar mobilitetsåtgärdernas effekter och tillägnar de positiva effekterna enbart till de fysiska åtgärderna.

3.5 Uppföljning och utvärdering

Uppföljning

Uppföljning av mobilitetsarbetet sker på olika sätt i de intervjuade kommunerna. Hur arbetet följs upp är starkt knutet till hur organisationen och konceptet för arbetet ser ut. Gemensamt för kommunerna är att en årlig uppföljning genomförs som i de flesta fall även presenteras för kommunstyrelsen. SUMO¹¹ används i stor utsträckning trots att metoden inom vissa kommuner ännu inte riktigt funnit sig till rätta.

I de kommuner där det finns antagna mål kopplade till mobilitetsarbetet görs regelbundna, vanligen årliga, uppföljningar av målen. Hur denna uppföljning bedrivs varierar. I Lund har exempelvis en ansvarig person per mål tillsatts medan Karlstad istället har en ansvarig förvaltning för varje åtgärdsområde. I Jönköping följs målen upp enligt SUMO, då såväl handlingsplan som mål är anpassade för att utvärderas och följas upp enligt denna metod. Andra former av uppföljningar som används är insamlande av data genom trafikräkningar, resandestatistik och bensinförsäljningsstatistik. Ett problem som uppmärksammats vid uppföljningen av de sistnämnda indikatorerna är att förändringarna från år till år som regel är väldigt små och ibland knappt mätbara.

Rapporter från de olika delprojekten som ingår under kommunernas mobilitetsarbete utgör också en väsentlig del av uppföljningen.

¹¹ SUMO – System för utvärdering av mobilitetsprojekt, Vägverket publikation 2004:98.

Utvärdering

Utvärderingen av mobilitetsarbetet i de intervjuade kommunerna görs med lite olika metoder, men främst med SUMO. Utvärderingen av arbetet skiljer sig inte mycket från uppföljningen. Kommunerna redovisar resultat som uppmätts och stämmer av genomfört arbete mot verksamhetsplanen, t ex genom presentation av uppmätta resultat efter genomförda projekt och åtgärder.

I de flesta fall genomförs utvärderingarna av kommunernas egen personal, även om utvärderingar genomförda av konsulter också förekommer. Det kan ses som en nackdel när den egna personalen utvärderar eget arbete, men samtidigt är det de som känner till projekten bäst.

Genomförda utvärderingar har gjorts på olika nivåer, d v s:

- Utvärdering av det totala mobilitetsarbetet
- Utvärdering av olika delprojekt
- Processutvärdering

De två första nivåerna avser att mäta systemeffekter av mobilitetsarbetet, t ex effekter på trafikarbetet och utsläppsmängder. Den tredje nivån avspeglar hur väl arbetet har fungerat, utveckling av ny kunskap, uppbyggnad av samarbeten etc. De intervjuade kommunerna har använt dessa utvärderingsnivåer i varierande omfattning.

Utvärdering av det totala mobilitetsarbetet

Lunds kommun är den enda av de fem intervjuade kommunerna som gjort en utvärdering av det totala mobilitetsarbetet, d v s en utvärdering avseende vad mobilitetsdelarna inom LundaMaTs medfört för effekter. Utvärderingarna genomfördes år 2001 och 2004 och fokuserar på kommuninvånarnas kännedom om olika projekt och åtgärder, åsikt om satsningen på LundaMaTs, intresse för olika åtgärder samt erhållna effekter i form av minskat eller förändrat resande. Vid båda utvärderingarna har MOST-MET¹²/SUMO använts som inspirationskälla.

Utvärdering av olika delprojekt

Det mest vanligt förekommande är utvärdering av olika delprojekt, t ex utvärdering av testresenärsprojekt, gå och cykla till skolan m m. Generellt kan vi konstatera att enbart en mindre andel av samtliga projekt i de fem kommunerna har utvärderats. Utvärderingarna syftar vanligen till att mäta erhållna systemeffekter, men ibland även arbetsprocessen i aktuellt projekt. Syftet med dessa utvärderingar har främst varit att se på erhållna resultat inom projekten, att kunna jämföra projekten med varandra och för att få underlag till beslut om fortsättningen alternativt nedläggning av projekt.

¹² MOST-MET är föregångaren till SUMO. MOST-MET togs fram inom EU-projektet MOST där bl a Lunds kommun och Karlstads kommun deltog.

Processutvärdering

Av de fem intervjuade kommunerna är det främst Kalmar som fokuserat på processutvärderingar. I Kalmar har två utvärderingsrapporter tagits fram av externa konsulter vilka anses vara ett viktigt underlag för det fortsatta mobilitetsarbetet. Båda utvärderingarna bygger på intervjuer med personer som varit involverade i ”Vi Möts i Kalmar”. I samband med framtagandet av dessa hölls seminarier där utvärderingarna presenterades och de gick även igenom under särskilda överläggningsmöten.

3.6 Från projekt till process

Alla de fem intervjuade kommunerna har erfarenhet av att bedriva mobilitetsarbetet i projektform, och de flesta även med projektanställd personal. Detta hänger till stor del samman med att den finansieringsform som dominerar, dvs en samfinansiering mellan aktuell kommun och staten via LIP- och KLIMP-bidrag. Bidragen har varit knutna till en viss period och därmed har vanligen även anställningarna blivit projektanställningar under viss tid.

Karlstad kommun är den enda av de intervjuade kommunerna som redan från starten haft tillsvidareanställd personal för mobilitetsarbetet, men arbetet har ändå i stor utsträckning bedrivits i projektform. Lunds kommun har under senare år permanentat verksamheten inom det tidigare mobilitetskontoret genom tillsättandet av två tillsvidareanställningar. Mycket av mobilitetsarbetet bedrivs dock fortfarande i projektform. De andra kommunerna har främst projektanställd personal för mobilitetsarbetet.

Några av kommunerna har valt att redan i ett tidigt skede implementera arbetet i den ordinarie organisationen, medan andra valt att ha särskilda projektledare/projektgrupper under en längre tid för att först under ett senare skede i större utsträckning föra över arbetet från projekt till process. Hur framgångsrikt detta arbete har varit beror till stor del på vilka projekt som avses. Vissa projekt, t ex bilsnål samhällsplanering och integrering av cykelrelaterat mobilitetsarbete och fysiska cykelvägsåtgärder, har visat sig vara lättare att få att övergå till en varaktig process än andra.

Trots de olika anställningsformerna menar alla de fem kommunerna att de blivit allt mer processorienterade i sitt mobilitetsarbete, även om mycket kvarstår innan de uppnått en bra balans mellan projekt och process. Samtliga kommuners ambition är att arbetet så småningom allt mer ska övergå till en process, men vissa bitar kommer även fortsättningsvis att bedrivas i projektform.

Att successivt föra över arbetet från projekt till process har visat sig vara något svårare än kommunerna på förhand räknat med och arbetet sker därför gradvis. Fördelarna med att mobilitetsarbetet övergår till en process i den ordinarie organisationen är främst att det då kan kopplas till arbete inom andra närliggande områden, t ex samhällsplanering, trafiksäkerhet, skolfrågor, hälsofrågor etc, samt att mobilitetsarbetet får en egen plats i den ordinarie budgeten.

Några av kommunerna uppger att processtänkandet försvåras av de pågående omorganisationerna inom dessa kommuner. Framöver ser dock samtliga de intervjuade kommunerna positivt på den fortsatta processen med mobilitetsarbetet. Nya handlingar, t ex transportstrategier, är på gång i några av kommunerna och så även besked om nya bidrag och anslag.

3.7 Ansvar och övergripande organisation

Ansvar, och därmed organisationen, för mobilitetsarbetet varierar i de fem kommunerna. Vanligen ligger ansvaret hos en nämnd eller ett kommunledningskontor, medan genomförandet sker i en eller flera förvaltningar.

I Lund är byggnadsnämnden och tekniska nämnden formellt ansvariga för genomförandet av LundaMaTs medan tekniska förvaltningens gatu- och trafikkontor står för genomförandet av mobilitetsarbetet via både tillsvidareanställt och projektanställd personal. I Karlstad är det Kommunledningskontoret som har det formella ansvaret, medan det operativa arbetet bedrivs av olika förvaltningar. I Jönköping har en styrgrupp med representanter från de fem samarbetsaktöerna det formella ansvaret för mobilitetsarbetet. Arbetet genomförs av projektanställd personal som är anställda inom Stadsbyggnadskontoret. I Kalmar har Kommunledningskontoret det formella ansvaret medan det operativa arbetet genomfördes av olika projektgrupper inom "Vi möts i Kalmar".

Såväl ansvar som genomförande bedrivs antingen centralt eller via en förvaltning. Det finns för- och nackdelar med båda dessa organisationsformer. Fördelarna med en central styrning anses bland annat vara att den kan ge stöd åt medarbetarna och se till att kontakten med politiker och chefstjänstemän bibehålls under arbetets gång samtidigt som det blir en tydlig ansvarsfördelning. En central styrning anses även vara en fördel om kommunen har flera starka förvaltningar som vill dra åt olika håll eftersom en central styrning ger arbetet tyngd och viss status. Nackdelarna är att integreringen av mobilitetsarbetet i den ordinarie verksamheten kan försvåras.

Om ansvaret istället ligger på respektive förvaltning medför detta att arbetet integrerades med ordinarie verksamhet på ett smidigt sätt och man får en naturlig mix av fysiska och beteendepåverkande åtgärder. Det förbereder även organisationen för fasen då mobilitetsarbete ska integreras i den ordinarie organisationen och övergå från projekt till process. Ytterligare en fördel med att ansvaret är delegerat till de olika förvaltningarna och projektmedarbetarna är att fler personer delges ansvar.

Om mobilitetsarbetet skall få tillräcklig tyngd krävs förmodligen en form av central styrning. Att de anställda inom mobilitetsarbetet sen har en funktionell hemvist i någon förvaltning, och därifrån arbetar med att införa tänkandet i hela den kommunala verksamheten, är främst en organisatorisk fråga.

4. Resurstillgång och finansiering

4.1 Ekonomiska resurser och antal tjänster

Dagens resurser och antal tjänster

De flesta av de intervjuade kommunerna har en förhållandevis stor budget för sitt mobilitetsarbete, vanligen mellan 1-4 miljoner kronor per år.

Lund är den kommun som har störst budget. Där har cirka 4 miljoner årligen avsatts för mobilitetsarbetet. I Karlstad och Jönköping ligger den årliga budgeten på cirka 2 miljoner. I Kalmar är den nuvarande budgeten cirka 1 miljon kronor per år. I Växjö ryms det nuvarande arbetet inom ordinarie budget.

Antalet tjänster för mobilitetsarbetet inom de olika kommunerna varierar mellan 0,5 och 2,5 heltidstjänster, förutom i Lund som har fem heltidstjänster. Antalet tjänster är beroende av hur organisationen i övrigt ser ut. Att beräkna hur många tjänster som egentligen arbetar med mobilitetsarbete är vanligen svårt eftersom många anställda i någon mån genomför mobilitetsrelaterat arbete. Uppgifterna från de olika kommunerna kan därmed vara svåra jämföra med varandra då de kan ha beräknats på lite olika sätt.

Idealt för ett effektivt mobilitetsarbete är att det finns kompetens inom trafik, miljö och kommunikation, vilket är det som verksamheten handlar om. I flera av kommunerna ligger tyngdpunkten i kompetensen på miljö och kommunikation. Detta innebär att man ibland har svårt att kommunicera med de traditionella trafikplanerarna i kommunen och på så sätt missar viktiga möjligheter till påverkan.

Tidigare och framtida resurser och antal tjänster

Hur det har sett ut tidigare, liksom hur det ser ut framöver, med avseende på tjänster och budget varierar mellan de olika kommunerna. Generellt kan vi dock konstatera att resurstillgången varit förhållandevis konstant sedan starten av mobilitetsarbetet med vissa mindre variationer där dessa främst går att hänföra till tillgång på bidrag och anslag av olika slag.

Hur resurserna ser ut framöver är beroende av hur mycket bidrag som erhålls men även av hur lång tidsperiod framåt som avses. I de flesta av kommunerna är dock budgeten fast för de närmaste åren. Ambitionerna är att mobilitetsarbetet så småningom ska rymmas inom ordinarie budget. De extra tjänster som tillkommit med anledning av det utökade mobilitetsarbetet kommer i vissa fall att upphöra i samband med projektens slut, men i vissa fall kommer tjänsterna att överföras till den ordinarie organisationen för att värdefull kompetens inte ska gå förlorad.

Nöjdhet med tillgång på resurser

Kommunernas nöjdhet med tillgången på resurser varierar naturligtvis med storleken på aktuella resurser. I Lund anser man att man erhållit rimliga resurser med avseende på planerat arbete, däremot är inte resurserna tillräckliga om målen i LundaMaTs ska uppnås och om ett utökat regionalt arbete ska inledas. Likadan är situationen i Växjö, där behövs mer resurser om de åtgärdsförslag som transportstrategin behandlar ska genomföras. Även i Karlstad anser man att det finns behov av mer resurser. Däremot anser både Jönköping och Kalmar att deras resurstillgångar varit goda och att det istället handlar att använda resurserna på rätt sätt. Många av kommunerna uttrycker även en viss oro över hur arbetet och resurstillgångarna kommer påverkas framöver då mobilitetsarbetet ska rymmas inom ordinarie budget.

4.2 Finansieringsformer

Samtliga kommuner har erhållit anslag från olika finansiärer. Nedan följer de vanligaste finansieringskällorna:

- *Internt.* En stor del av finansieringen fås internt inom kommunerna.
- *LIP/KLIMP.* Samtliga kommuner har erhållit pengar från Naturvårdsverket och anslagens storlek har varit förhållandevis stora. Samtliga kommuner har erhållit anslag på över en miljon kronor.
- *Vägverket.* Samtliga kommuner har erhållit anslag från Vägverket, men i varierande storlek.
- *EU.* Tre av kommunerna har erhållit anslag från EU och det har då varit i form av Interreg. projekt eller genom 5:e ramprogrammet. Anslagen uppgår till ett par hundra tusen kronor per år.
- *Övriga samarbetspartner.* I Jönköping står samtliga fem samarbetspartners (kommunen, Vägverket, länstrafiken, länsstyrelsen/regionförbundet och lanstinget) för delar av mobilitetsarbetets finansiering.
- *Övrig finansiering.* T ex RTI-medel¹³, som främst är avsett för fysiska åtgärder men där vissa av åtgärderna underlättar mobilitetsarbetet.

För- och nackdelar med olika finansieringsformer

Generellt kan vi konstatera att alla intervjuade personer ser en stor fördel i att den egna kommunen står för en del av finansieringen. Den interna finansieringen medför att kommunen blir mer engagerad och delaktig i arbetet.

Kommunerna ser däremot inte några direkta för- och nackdelar med de övriga enskilda finansieringskällorna. Den stora fördelen är istället att intern och extern finansiering kombineras. Den externa delfinansieringen är en bra sporre för kommunen, som känner att för varje satsad krona erhålls ytterligare medel från staten och andra finansiärer. Med anslag från flera olika finan-

¹³ RTI = Regional transportinfrastruktur

siärer ökar resurserna vilket medger ett mer omfattande arbete. Det ger även möjligheter för nätverkssamarbeten och chanser att ta del av goda exempel från annat håll. Med flera intressenter inblandade breddas arbetet och statusen på det egna arbetet höjs. Dessa fördelar är dock inte kopplade till någon specifik finansieringskälla.

Noterade nackdelar med vissa finansieringsformer är främst att det tar mycket tid och kraft att skriva ansökningar, t ex för LIP/KLIMP- och EU-medel. Det gäller att hitta en bra balans mellan hur mycket tid som läggs på det aktuella mobilitetsarbetet och på att trygga den framtida fortsättningen genom nya medel. Processen från det att ansökan skrivs till det att anslag erhålls kan dessutom vara mycket långdragen, vilket kan medföra att arbetet tappar fart och att projektanställd personal söker sig till andra anställningar i brist på besked om fortsatt anställning i den aktuella kommunen.

De olika finansiärerna kräver även olika typer av delredovisningar och uppföljningar, vilket tar mycket tid att administrera. Ur denna synvinkel hade det varit enklare med enbart en eller ett fåtal finansiärer.

Några kommuner uttrycker också ängslan över att kommunerna och det planerade arbetet blivit allt för starkt beroende av de stora externa bidragen som hittills erhållits för mobilitetsarbetet. Det finns även en risk för att den interna finansieringen uteblir eller avtar om stat och andra finansieringskällor inte skjuter till bidrag. Problem vid finansiering från olika håll är att de olika anslagen i vissa fall har visat sig vara svåra att samordna.

5. Framgångsfaktorer och hinder

I detta kapitel sammanfattas de framgångsfaktorer och hinder som representanterna för de fem kommunerna har lyft fram som särskilt betydelsefulla för ett lyckat mobilitetsarbete under olika faser i införandeprocessen, d v s vid:

- Initiering
- Beslut
- Genomförande
- Processens fortsättning

Samtliga de framgångsfaktorer och hinder som lyfts fram framgår av kapitel 5.1-5.4, vilket medför att vissa faktorer förekommer på flera ställen trots att de är av likartad karaktär. I slutet av respektive delkapitel finns en kortfattad sammanfattningsruta.

5.1 Initieringsfasen

Framgångsfaktorer

De framgångsfaktorer som kommunerna lyft fram under initieringsfasen är:

- Bred förankring genom tidigt samråd bland de båda politiska blocken för att ge arbetet stabilitet trots eventuell ändrad framtida politisk majoritet.
- Avsättning av mycket tid för samråd då en gedigen förankring är av stor vikt.
- Täta möten och avstämningar mellan tjänstemän och politiker så alla känner sig delaktiga och känner ansvar.
- Valfungerande dialogform med medborgare, som gärna får vara inarbetad sedan tidigare.
- Viktigt att ha känsla för när det är läge att lyfta fram frågorna, något som både kan bero av det politiska läget och den allmänna samhällsdebatten. Media kan vara till hjälp för att känna av när det är läge att aktualisera olika frågor, men även för att skapa intresse och debatt kring ämnet.
- Genom involvering av externa samarbetspartners redan i inledning ges arbetet tyngd och den egna organisationen blir mer intresserad av frågan då det finns intresse för mobilitetsarbetet även hos andra parter.

Hinder

De hinder som kommunerna har observerat under initieringsfasen är:

- Oengagerade chefstjänstemän avseende mobilitetsarbetet.
- Avsaknad av insikt i de politiska ideologierna.
- Strukturen i den egna organisationen kan innebära hinder då man ska börja arbeta övergripande och använda helhetstänkande.
- Med enbart representanter från den egna organisationen kan arbetet begränsas då kompetens och/eller intresset inom dessa frågor saknas.

Framgångsfaktorer

- Avsättande av tid för strukturerade former av samråd och dialog för att förankra arbetet innan beslut ska fattas.

Hinder

- De hinder som framförts har varit av olika karaktär och i samtliga fem kommuner befunnits vara av ringa art.

5.2 Beslutsfasen

Framgångsfaktorer

De framgångsfaktorer som kommunerna lyft fram under beslutsfasen är:

- Tidiga samråd.
- Breda remissutskick.
- En trafikstrategi eller motsvarande som tydligt visar mål, åtgärdsområden etc.
- En transportstrategi/handlingsplan som är lätt att ta till sig, dvs inte alltför omfattande.
- Att arbetet ges bredd och tyngd genom att chefstjänstemän och representanter från samarbetspartners finns med som aktiva deltagare i projekt- och/eller styrgrupper etc.
- Att ordinarie organisation är med och tar beslut så att alla känner delaktighet. På så vis blir arbetet inte något som beslutas och genomförs över handläggarnas huvuden.

Hinder

De hinder som kommunerna observerat under beslutsfasen är:

- Att processen har tagit lång tid med flera remissomgångar.
- Många myndighetskontakter innebär att processen tar lång tid.
- Att tidsbrist kan uppstå då processen kan ta längre tid än beräknat.

Framgångsfaktorer

- Avsättande av tid för strukturerade former av samråd, dialog och remissförfarande för att förankra arbetet innan beslut ska fattas.
- Att det finns en strategi eller plan som beslut kan fattas kring.

Hinder

- Att förankringsarbetet tar mycket tid i anspråk.

5.3 Genomförandefasen

Framgångsfaktorer

De framgångsfaktorer som kommunerna lyft fram under genomförandefasen är:

- Att det finns en strategi eller plan att följa, vilket gör det enklare att motivera arbetet med vissa enskilda frågor då man kan se att de hänger samman i en övergripande plan.
- Ett samlat dokument med vision, mål och strategi att hålla sig till.
- Att strategin/handlingsplanen blir känd för tjänstemän, politiker, organisationer och medborgare.
- Att arbetet har bredd och att det finns tillräckliga resurser.
- En tydlig ansvarsfördelning som ger tryck att arbetet fortskrider.
- God tidigare förankring av arbetet högt upp i ledningen.
- Att man tar del av erfarenheter från de kommuner som varit i täten av utvecklingen och som redan hunnit prova olika metoder och åtgärder.
- Att det finns intresse för frågorna inom den egna organisationen och att alla inom den egna organisationen känner ansvar för frågorna.
- Att personalen har tidigare erfarenheter av mobilitetsarbete.
- Avsättning av tid för integrering av arbetet i den ordinarie verksamheten.

Hinder

De hinder som kommunerna har observerat under genomförandefasen är:

- Att organisationen och ansvarsfördelningen varit otydlig.
- Att ett regionalt samarbete och engagemang från näringslivet saknas, vilket gör att man kan känna sig ensam i arbetet.
- Att det är svårt att göra alla nöjda då vissa delar motarbetar varandra.
- Att det i vissa projekt kan vara svårt att skapa acceptans för åtgärderna.
- Bristen på mer riktade pengar i budgeten.

Framgångsfaktorer

- Att det finns en strategi eller plan att följa med tydliga mål, åtgärder, organisation, ansvarsfördelning etc.

Hinder

- De hinder som framförts har varit av olika karaktär.

5.4 Processens fortsättning

Att få mobilitetsprojekten att fortsätta in i en fortlöpande process är en av de stora utmaningarna med mobilitetsarbetet. Detta är även det område som samtliga intervjuade kommuner anser sig ha mest kvar att göra inom, även om alla anser att de aktivt arbetar med detta.

Framgångsfaktorer

De framgångsfaktorer som kommunerna lyft fram för arbetet med processens fortsättning är:

- En bra mix mellan projekt och process, då båda delarna behövs.
- Att hela organisationen, såväl tjänstemän som politiker, är väl förberedd inför övergången till processfasen.
- Att projektledningen från början är insatt i att projektet ska arbetas in och övergå till att bli en process, så att man banar väg för detta från starten.
- Tidigare kunskaper/erfarenheter i att gå från projekt till process.
- En tydlig ansvarsfördelning.
- Bra med goda exempel och jämförelsealternativ för att få hela organisationen att tänka på rätt sätt.

Hinder

Upplevda hindren under arbetet med processens fortsättning är:

- Processen är långsam och tar tid.
- Risk för brist på resurser när arbetet ska ingå i ordinarie budget.
- Svårt att nå ut till andra förvaltningar om de inte varit med från starten.
- Brist på jämförelsealternativ vars syfte är att skapa förståelse för det nya tankesättet och det nya arbetssättet.
- Det är svårt att få människor att ”tänka nytt”.

Framgångsfaktorer

- Att processtänkande startar tidigt – redan vid planeringen, och att alla inblandade är medvetna om att det verkligen är starten på en process.

Hinder

- Behovet av att tänka nytt och svårigheten i detta.

6. Slutsatser kring ett framgångsrikt mobilitetsarbete

Med ledning av resultatet av intervjuerna i de fem kommunerna samt Tri-vector Traffics samlade erfarenhet från tidigare mobilitetsarbete i ett flertal kommuner och andra verksamheter lyfter vi här fram våra slutsatser om vad som karaktäriserar ett framgångsrikt mobilitetsarbete.

En första reflektion är att införandeprocessen av mobilitetsarbetet måste anpassas efter rådande lokala förhållandena, nuvarande organisation, samarbetsformer etc. För att lyckas med mobilitetsarbetet på både kort och lång sikt krävs att både organisation och arbetsmetoder aldrig får bli statiska. Förändringar i omvärlden, finansieringsformer m m medför att den framgångsrika kommunen är förberedd på förändringar och har beredskap för detta. Detta innebär att man bör använda sig av sk antecipatorisk planering – d v s planering inför en okänd framtid i samarbete med de aktörer som kommer att forma den.

Den framgångsrika kommunen bedriver mobilitetsarbetet på både kort och lång sikt. Det kortsiktiga arbetet på ett par års sikt visar på att det finns en förändringsbenägenhet och att det går att visa på resultat. Det långsiktiga arbetet är nödvändigt eftersom de förändringar som krävs för att nå ett hållbart transportsystem, d v s förändrade attityder och beteenden, förändrade transportförutsättningar genom fysiska åtgärder etc, tar lång tid att uppnå.

En sammanfattning av de faktorer som bäddar för framgång är:

Strategi – att det finns en transportstrategi som beskriver kommunens inriktning avseende resor och transporter i stort, mål, åtgärder etc och där man tydligt pekar ut mobilitetsarbete som en av många viktiga åtgärder.

Plan - att det finns en handlingsplan eller ett program för hur mobilitetsarbetet skall bedrivas.

Samråd, samråd, samråd – att allt arbete – från strategi, plan etc till genomförande utförs med ett mycket omfattande samråd, både internt och externt.

Uppföljning och utvärdering – att arbetet följs upp och utvärderas på ett systematiskt sätt för att därmed ge underlag inför kommande satsningar.

Ett försök till att peka ut ett antal verkningsfulla ingredienser i ett framgångsrikt mobilitetsarbete kan med fördel kopplas till arbetets olika faser.

Initiering och uppstart: strategi och samråd

De mest betydelsefulla framgångsfaktorerna kopplade till initierings- och uppstartsfasen är att det finns en strategi eller motsvarande för kommunens arbete med resor och transporter i stort och hur mobilitetsarbete kommer in i detta arbete. Strategi måste även förankras genom en stor mängd samråd mellan främst tjänstemän inom olika förvaltningar och politiker, men även med allmänheten m fl grupper. Samråd, diskussion och förankring i detta tidiga skede är helt avgörande för det fortsatta arbetet. Detta har visats av forskaren Carsten Jahn Hansen i hans avhandling¹⁴ som bl a undersökte arbetet med LundaMaTs. Enligt Hansen är det omfattande samrådet en av de absolut viktigaste orsakerna till att Lund har ett så framgångsrikt arbete med hållbara resor och transporter.

Genomförande: handlingsplan och utvärdering

De mest betydelsefulla framgångsfaktorerna kopplade till genomförandefasen är att det finns en handlingsplan eller motsvarande som visar vad som ska göras, samt att uppföljning och utvärdering blir en naturlig del av mobilitetsarbetet..

I vissa kommuner kan transportstrategin fungera som handlingsplan om den är nedbruten på en tillräckligt konkret nivå. Idealt är om det finns en transportstrategi som beskriver inriktningen med trafiken i stort, och där det finns handlingsplaner kopplade till denna strategi, t ex vad avser mobilitetsarbetet.

Uppföljning och utvärdering är av central betydelse för att visa på de effekter som erhållits av mobilitetsarbetet. Utvärderingen ger möjlighet att lära av de erfarenheter som erhållits och den visar på måluppfyllelsen och nyttan av vidtagna åtgärder. Utvärderingen ger även underlag för effektiviseringar samt beslutsunderlag inför framtida satsningar. I många verksamheter är det även så att "Whats get measured matters" eller på svenska "Det som mäts är det som räknas" och det stämmer även på mobilitetsarbetet. En komplett utvärdering väger betydligt tyngre än en allmän känsla av att något gått bra eller dåligt. Trots detta är just uppföljning och utvärdering ett område där många kommuner idag inte kommit särskilt långt, och där potentialen för förbättringar är stor.

Processens fortsättning: starta vid planeringen

Den mest betydelsefulla framgångsfaktorn kopplat till fortsättningsfasen, dvs då mobilitetsarbetet förväntas övergå från projekt till process t ex genom att det integreras i den ordinarie verksamheten, är att denna fas med fördel inleds så tidigt som möjligt och därmed genomsyrar planering, genomförande och utvärdering. Vissa delar av mobilitetsarbetet kan med fördel även i

¹⁴ *Local Transport Policy and Planning: The Capacity to deal with Environmental Issues* / Hansen, Carsten Jahn. Aalborg : Department of Development and Planning : Aalborg University, 2002.

fortsättningen bedrivs i projektform, men med ett processtänkande som grund.

Andra verkningsfulla ingredienser

Det finns givetvis ytterligare ett antal verkningsfulla ingredienser i ett framgångsrikt mobilitetsarbete, och ett försök till sammanställning över viktiga delar att ha med i en införandeprocess av ett mobilitetsarbete visas i Tabell 6.1.

Tabell 6.1 Framgångsfaktorer för en lyckad införandeprocess av mobilitetsarbete.

Fas	Framgångsfaktor	Förklaring	Checklista
Initiering och uppstart	Vilja och mod att driva		
	Känsla för timing	Välja rätt läge	
	Formaliserat samarbete mellan olika aktörer	Tydliggör roller	
	Vision	Visar riktning	- Vision
	Mål	Visar vad som ska uppnås	- Övergripande mål - Detaljerade mål
	Trafikstrategi/plan/program	Visar inriktning på arbetet	- Strategi
Genomförande	Samråd	Förankring Delaktighet	- Samråd är inplanerat - Former för samråd
	Handlingsplan	Visar vad som ska göras	- Handlingsplan
	Organisation	Visar hur	- Val av organisation (central, förvaltning)
	Resurser	Skapar förutsättningar Sätter ramar	- Egen finansiering - Extern finansiering
	Uppföljning och utvärdering	Beskriva måluppfyllelsen Effektivera Lära av / sprida erfarenhet Motivera fortsättning/avslut	- Programutvärdering - Projektutvärdering - Processutvärdering
	Samråd	Förankring Delaktighet	
Processens fortsättning	Fortsättning integreras i planering, genomförande och utvärdering	Säkerställer fortsättningen	- Vid planering - Vid genomförande - Vid utvärdering

Framgångsrikt arbete med hållbart resande

Underlag till Vägverkets arbete med Den Goda Staden.

FRÅGEFORMULÄR

Organisation	
Initiering	1a. Vem tog initiativet? Tjänstemän, politiker? 1b. Varför?
Start	2a. Hur startades processen?
Koncept i stort	3a. Hur ser konceptet ut? 3b. Varför valdes detta sätt?
Mål och Planer/program	4.1 Finns det fastställda/tagna mål för arbetet med MM/HR? Är Övergripande eller konkreta/mätbara, eller kombination av dessa? 4.2 Hur följs dessa upp? 4.3 Hur ofta följs dessa upp? 4.4 Hur viktiga är målen för arbetets framåtskridande? 4a. Finns det planer/program för MM-HR-arbetet? (skicka gärna) 4b. Vem tog fram planer? (internt eller konsult) 4c. Är planerna tidsbestämda eller på obestämd framtid?
Implementering	5a. Hur fick man med tjänstemän och politiker - både vid framtagandet av planen och vid införande av åtgärder? 5b. Hos vem ligger ansvaret för genomförandet? För- och nackdelar med detta? 5c. Vem genomför arbetet? För- och nackdelar med detta?
Uppföljning	6a. Hur följs arbetet upp? 6b. Löpande? 6c. Enligt viss metod, t ex SUMO/MOST_MET eller dylikt?
Utvärdering	7a. Hur utvärderas arbetet? Enligt viss metod, t ex SUMO/MOST_MET el dyl? 7b. Vem gör/gjorde utvärderingen? Internt/konsult? Preciserat: namn + avdeln
Från projekt till process	8a. Har ni kommit från projekt till process, d v s MM/HR som en given del i den löpande verksamheten? 8b. I så fall hur? 8c. Vad innebär och innehåller den fortsatta processen?
Resurser	9a. Hur stor är er nuvarande budget för MM/HR-arbetet? 9b. Hur många heltidstjänster arbetar med MM/HR hos er? 9c. Hur har det varit tidigare med budget och antal tjänster? 9d. Hur ser det ut framöver med budget och tjänster? 9e. Upplever ni att ni har tillräckliga resurser med tanke på planerat arbete?

Finansiering	
Typ av finansiering	<p>10a. Hur ordnas finansieringen?</p> <p>Ringa in aktuella finansiärer och ställ relevant följdfråga.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Internt inom kommunen I så fall hur? Storlek på anslag? • LIP/KLIMP Initialt/fortlöpande? Storlek på anslag? • VV Typ av anslag: Sektorsarbete, forskningsprojekt, annat? Storlek på anslag? • EU Typ av anslag: interreg, strukturfonder, 5:e ramprogram, annat? Storlek på anslag? • Annan finansiering än ovanstående? Typ av anslag Storlek på anslag <p>10b. Om flera finansiärer – vilket är mervärdet med detta? 10c. Vilka för- och nackdelar ser ni med de finansieringsformer som ni har? 10d. Finns det risker med enbart en eller flera finansieringskällor?</p>
Framgångsfaktorer och hinder	
Initieringsfasen	<p>11a. Har denna fas varit framgångsrik? I skala 1-5, 5 är bäst. Motivera. 11b. Framgångsfaktorer? 11c. Hinder?</p>
Beslutsfasen	<p>12a. Har denna fas varit framgångsrik? I skala 1-5, 5 är bäst. Motivera. 12b. Framgångsfaktorer? 12c. Hinder?</p>
Införandefasen	<p>13a. Har denna fas varit framgångsrik? I skala 1-5, 5 är bäst. Motivera. 13b. Framgångsfaktorer? 13c. Hinder?</p>
Övergång från projekt till process	<p>14a. Har denna fas varit framgångsrik? I skala 1-5, 5 är bäst. Motivera. 14b. Framgångsfaktorer? 14c. Hinder?</p>
Övrigt	
Samarbete	<p>15a. Samarbetar ni med andra inom MM/HR? I så fall, med vilka? 15b. Vad har ni fått ut av detta samarbete?</p>
Fysiska åtgärder	<p>16a. Arbetar ni med MM/HR kombinerat med fysiska åtgärder? 16b. Kan du ge några exempel? 16c. Fördelar resp nackdelar med detta?</p>
Övrigt material	<p>Skicka gärna handlingsplaner, rapporter, förstudier, utvärderingar, broschyrer etc som kan vara av intresse för denna utredning (mail- eller brevlades)</p>

M3, Mobility Management Meter, ger en fingervisning om hur långt din organisation kommit i arbetet med Mobility Management /Hållbart Resande.

Markera hur väl följande 20 påståenden stämmer med situationen i din organisation!

.....

1. Vi arbetar med MM/Hållbart resande på ett systematiskt och organiserat sätt

Helt Bra Delvis Inte Alls

.....

2. Det finns en tydlig organisation och ansvarsfördelning för MM/Hållbart resande

Helt Bra Delvis Inte Alls

.....

3. MM/Hållbart resande eller motsvarande är omnämnt i olika policy- och måldokument

Helt Bra Delvis Inte Alls

.....

4. Det finns resurser (tid, pengar, etc) avsatta för MM/Hållbart resande

Helt Bra Delvis Inte Alls

.....

5. Ledningen är engagerad i MM/Hållbart resande-arbetet

Helt Bra Delvis Inte Alls

.....

6. Ledningen vet vad MM/Hållbart resande innebär och förstår att detta är viktigt att arbeta med

Helt Bra Delvis Inte Alls

.....

7. Vi arbetar med MM/Hållbart resande på ett utvecklingsinriktat sätt och strävar efter ständiga förbättringar

Helt Bra Delvis Inte Alls

.....

8. Vi har vidtagit åtgärder som påverkar resan innan den har börjat

Helt Bra Delvis Inte Alls

.....

9. Vi har antagit en plan eller ett program för vårt MM/Hållbart resande-arbete

Helt Bra Delvis Inte Alls

.....

10. I vår organisation finns en utbredd kunskap om vad MM/Hållbart resande är

Helt Bra Delvis Inte Alls

11. Vi följer upp och utvärderar vårt MM/Hållbart resande-arbete

Helt Bra Delvis Inte Alls

12. När det gäller MM/Hållbart resande försöker vi leva som vi lär

Helt Bra Delvis Inte Alls

13. Vi känner väl till omfattning och miljöpåverkan från våra/målgruppens transporter.

Helt Bra Delvis Inte Alls

14. Vi samarbetar med andra för att uppnå resultat inom MM/Hållbart resande.

Helt Bra Delvis Inte Alls

15. Vi har mätbara mål för vårt MM-arbete

Helt Bra Delvis Inte Alls

16. Vi vet vilka effekter vårt MM/Hållbart resande-arbete har gett

Helt Bra Delvis Inte Alls

17. Vi kombinerar MM med fysiska åtgärder för att underlätta gång, cykel, kollektivtrafik, samåkning m m

Helt Bra Delvis Inte Alls

18. I vårt MM/Hållbart resande-arbete finns flera exempel på lösningar, som inneburit fördelar både för oss och för dem vi samarbetar med.

Helt Bra Delvis Inte Alls

19. Vi har väl definierade målgrupper för vårt MM/Hållbart resande-arbete

Helt Bra Delvis Inte Alls

20. I vår organisation finns en utbredd kunskap om vad MM/Hållbart resande kan åstadkomma

Helt Bra Delvis Inte Alls

Stort tack för ditt svar!

Trivector Traffic i samarbete med Vägverket och städerna inom "Den goda staden"

Nedan presenteras en kort förteckning av en del av de dokument såsom strategier, planer, utvärderingar etc som de intervjuade kommunerna tagit fram.

Lund

- LundaMaTs – ett helhetsgrepp för miljöanpassat transportsystem i Lund, Trivector Traffic, 1997, rapport 1997:39, inkl diverse underlagsmaterial
- LundaMaTs II – Strategi för hållbart transportsystem i Lund 2030, Trivector Traffic, 2006, rapport 2006:64, inkl diverse underlagsmaterial
- Årligt målavstämningssdokument
- LundaMats – Uppmärksamhet och effekter, Trivector Traffic, 2001, rapport 2001:53
- LundaMats – Uppmärksamhet och effekter 2004, Trivector Traffic, 2004, rapport 2004:80

Växjö

- Transportstrategi för ett hållbart Växjö, 2005
- VäxjöMaTs - en transportstrategi - Tillståndsbeskrivning av dagens trafik och dess konsekvenser, Trivector Traffic, 2001, rapport 2001:29,
- Transportstrategi för ett hållbart Växjö – Vision och mål, Trivector Traffic, 2004, rapport 2004:22,
- Transportstrategi för ett hållbart Växjö – Underlag till handlingsplan med åtgärdsförslag, Trivector Traffic, 2004, rapport 2004:23

Karlstad

- Transportstrategi för Karlstads kommun, del 1. Vision, mål och förutsättningar, Trivector Traffic, 2006, rapport 2006:27
- Transportstrategi för Karlstads kommun, del 2. Insatsområden och struktur för handlingsplan, Trivector Traffic, 2006, rapport 2006:28
- Bypad - revision av Karlstads arbete med cykeltrafik, Trivector Traffic, 2006, rapport 2005:71
- Attityd- och resvaneundersökning RVU 04 - sammanställning av resultat för Karlstads kommun, Trivector Traffic, 2005, rapport 2005:30
- Trafiken i Karlstad för en attraktiv och hållbar stad, Attityd i Karlstad AB, 2005

Jönköping

- Resande och attityder i Jönköping 2004 – en undersökning bland invånare och politiker, Trivector Traffic, 2005, rapport 2004:76
- Handlingsplan för regionalt mobilitetsarbete i Jönköping 2005-2007, Trivector rapport 2005:29
- Klimatinvesteringsprogram för Jönköping kommun 2004, Miljökontoret Jönköpings kommun, 2004
- Rör på dig människa, bli en SMART trafikant, Jönköpings kommun (broschyr)

Kalmar

- Om konsten att få olika världar att samverka – processutvärdering av Vi MöTs i Kalmar, MIKOM, 2005
- Vi MöTs i Kalmar – gemensam kraft för miljö och trafiksäkerhet (ppt-bilder)
- Utvärdering av Vi MöTs i Kalmar och förslag till fortsatt arbete, Trivector Traffic, 2005, rapport 2005:60
- Rese- och transportpolicy, Kalmar kommun, 2006
- Miljön i Kalmar kommun, avstämning mot miljömål, Vatten och Samhällsteknik AB, 2003

