

# Mobilitetsplanlegging

Smarte reisevalg for bedrifter og virksomheter  
Veileder



## **Gode løsninger kan gi lavere kostnader, bedre omdømme, mindre forurensning - og bedre helse for de ansatte**

Veilederen beskriver hvordan bedrifter kan påvirke og forbedre transportmønsteret i egen virksomhet, med enkle midler og med gode resultater.

# Forord

Menneskeskapte klimaendringer er en av de største utfordringene vi står overfor. Utslipp av klimagasser må reduseres dramatisk og dette får store konsekvenser for byutvikling, transportmønster og reisevaner.

For å møte denne utfordringen kreves strukturelle endringer i form av bedre rammevilkår og konkurransefortrinn for myke trafikkantgrupper og kollektivtransport. Det kreves også teknologi- og produktutvikling for å få fram mer klimaeffektive transportmiddel.

Det viktigste er kanskje likevel å ta fatt i dette lokalt, ved å utforme våre byer og bygninger og organisere arbeidsplasser og boliger på en måte som gjør det attraktivt å velge bort bilen til daglig. Dette vil gjøre byene mer menneskevennlige, og i tillegg gi oss bedre helse og økonomi.

FutureBuilt og Framtidens byer skal bidra til å realisere en rekke forbildeprosjekter – byområder og enkeltbygg – med vesentlig redusert klimagassutslipp fra energibruk, materialbruk og transport. På kort sikt skal det realiseres prosjekter med 50 prosent reduksjon av klimagassutslipp sammenliknet med dagens praksis.

Denne veilederen er utarbeidet for å støtte opp under dette arbeidet og er rettet mot bedrifter, utbyggere, arkitekter, rådgivere og planleggere.

Veilederen er utarbeidet av VISTA Utredning AS ved Paal Sørensen på oppdrag fra FutureBuilt og Framtidens byer i Stavanger. Arbeidet er finansiert av Statens vegvesen, Framtidens byer Stavanger og FutureBuilt.

*Oslo, mars 2011*  
*Stein Stoknes*  
*Prosjektleder FutureBuilt*



# Innhold

Forord	3	
1	Hvorfor redusere transportomfanget	7
2	Mobilitetsplanlegging som verktøy	8
2.1	Mobilitetsplanlegging i tidlig fase	9
2.2	Mobilitetsplanlegging etter innflytting	9
2.3	Bedriftens reisepolicy bør omhandle all transport	10
3	Hvordan gjennomføre prosessen	11
3.1	Tips til gjennomføring	12
4	Mulige tiltak	14
4.1	Bedre tilbud til syklister	15
4.2	Bedre tilbud til kollektivreisende	16
4.3	Samkjøring mellom bilbrukere	18
4.4	Tilrettelegging for økt gange	19
4.5	Bruk av parkeringsplasser	20
4.6	Redusering av reisebehov	21
4.7	Tjenestereiser	21
4.8	Kundereiser	23
4.9	Organisatoriske tiltak for større områder (for eksempel næringsparker)	24
4.10	Innspill til offentlige myndigheter	25
5	Effekten av de ulike tiltakene	26
Litteraturliste	27	
VEDLEGG 1 - Erfaringer fra Europa	28	
VEDLEGG 2- Erfaringer fra Norge	29	
VEDLEGG 3 – Hva er en reisevaneundersøkelse (RVU)	33	
VEDLEGG 4 - Klimaregnskap for enkeltbedrifter	34	



# 1 Hvorfor redusere transportomfanget

Redusert transportomfang er en effektiv måte å redusere klimautslippet på, men det gir også god effekt å endre til bruk av reisemiddel som gir mindre utslipp, eksempelvis gange, sykkel, kollektivtransport, elbil eller biobil.

For å oppnå slike endringer er offentlig transportpolitikk og byplanlegging viktig, men det er også viktig hva næringslivet og den enkelte bedrift gjør. Reiser til og fra arbeid utgjør 18% av alle enkeltreiser og 61 % av disse utføres med bil (RVU 2009).

Positive effekter av endringer kan oppnås på flere nivåer:

## DEN ENKELTE

**Effektiv transport og bedre helse.** I følge Statens råd for ernæring og fysisk aktivitet vil det å sykle 5-8 km pr dag gi 8 % færre krefttilfeller, 21 % færre med diabetes, 75 % færre med for høyt blodtrykk samt reduserte tilfeller av hjerte- og karsykdommer, overvekt, psykiske og funksjonelle problemer.

## VIRKSOMHETEN

**Effektiv transport, lavere kostnad og bedre omdømme.**

- Redusert reisetid
- Reduserte reisekostnader
- Redusert areal til parkering
- Bedre helse gir redusert sykefravær
- Miljøfokus gir bedre omdømme
- Bidrag til miljøsertifisering (ISO 14001, Miljøfyrtårn)

Effekter av tiltak er beskrevet ved eksempler i Vedlegg 1 og 2.

## SAMFUNNET

**Redusert energiforbruk, mindre forurensning og mindre klimagassutslipp.** I tillegg til lavere kostnader som følge av mindre utslipp og energibruk, vil samfunnet tjene på et lavere arealforbruk, bedre framkommelighet på veinettet, bedre helse i befolkningen og generelt bedre livskvalitet.

Bruk av diesel- og bensinkjøretøyer forårsaker utslipp av store mengder av klimagassen CO<sub>2</sub>. I 2005 kom 9,6 millioner tonn, eller 22 prosent, av de nasjonale CO<sub>2</sub>-utslippene fra veitrafikk, som er den viktigste mobile kilden til utslipp av denne gassen. Dette er 26 prosent mer enn i 1990. Sett i forhold til samlede klimagassutslipp utgjorde CO<sub>2</sub>-utslippene fra veitrafikk 18 prosent av totalen i 2005. På grunn av økende trafikkmengde har utslippene av CO<sub>2</sub> steget jevnt, til tross for renere drivstoff og lavere drivstofforbruk per bil enn før.

*Kilde: Transport i Norge. SSB 2009.*

## 2 Mobilitetsplanlegging som verktøy

Mobilitetsplanlegging er en del av det som på engelsk kalles "Mobility Management". Dette handler særlig om organisatoriske og enkle fysiske tiltak, for å begrense bilbruken. Hensikten er å påvirke holdninger og reiseadferd. Arbeidet kan i tillegg omfatte samarbeid med offentlige myndigheter om tiltak som kan bidra til overgang fra bilbruk til mer miljøvennlig transport. Omfattende utbygging av infrastruktur for samferdsel er ikke inkludert.

En mobilitetsplan for en virksomhet bør i størst mulig grad være et samarbeid mellom ledelse og ansatte, der virksomhetens mål og muligheter for å begrense bilbruken fastlegges. Konkrete mål beskrives, og hvordan dette skal oppnås med ulike tiltak. De ansattes eksisterende reisevaner er utgangspunktet, som må kartlegges konkret i en reisevaneundersøkelse (RVU), se Vedlegg 3. Mulige tiltak må være tilpasset virksomhetens hovedformål, lokalisering, bosettingsmønster og transporttilbudet.

En mobilitetsplan for en virksomhet skal inneholde en beskrivelse og vurdering av dagens reisemønster og vurdere forslag til endringer i miljøvennlig retning. Dette kan omfatte hele virksomhetens transport (arbeids-, tjeneste- og besøksreiser samt vare og gods), men i denne veilederen omtales bare persontransport, og altså ikke vare- og godstransport. Innholdet i en mobilitetsplan kan være:

- Undersøkelse av dagens reisevaner, inkludert hvor de ansatte bor og hvor de reiser på tjenestereiser
- Beskrivelse av dagens transporttilbud, inkludert parkeringsplasser, kjøregodtgjørelser, kollektivtilbud og anlegg for syklist (garderobe, dusj, p-plasser)
- Vurdering av mulige alternative reisemåter, i forhold til bosted og reisemål
- Forslag til tiltak fra virksomheten for å oppnå endret reisemønster (se konkretisering av mulige tiltak i kapittel 4)
- Forslag til tiltak for å redusere reisebehovet
- Forslag til tiltak som offentlige myndigheter og kollektivselskaper kan bidra med
- Forslag til organisering for kontinuerlig oppfølging, inkludert måldiskusjon samt hvordan ledelse og ansatte bør delta i prosessen.

A company travel plan is a strategy for managing the travel generated by your organisation, with the aim of reducing its environmental impact. Travel plans typically combine measures to support

- walking
- cycling
- public transport
- car sharing
- management of workplace parking

Travel plans also include action to reduce the need to travel, such as telecommuting. They can focus on both commuter and business travel.

*Kilde: The Essential Guide to Travel Planning. Department for Transport. UK 2008*



## 2.1 MOBILITETSPANLEGGING I TIDLIG FASE

I perioden før innflytting (eiendomsutvikling, planlegging, prosjektering og utbygging) vil ofte mulige leietakere og dermed ansatte ikke være avklart. Det er likevel viktig at det allerede på dette stadium tas hensyn til hva slags transport og reisepolicy som det skal planlegges for. Følgende elementer bør inngå i mobilitetsplanlegging:

- **Lokalisering.** Hvis en tomt skal utvikles, må det vurderes hva slags virksomhet som passer akkurat her, i forhold til transportbehov (arbeidsintensive bedrifter sentralt, transportbedrifter ved hovedveinettet). For bedrifter på leting etter tomt, må ulike tomter vurderes etter de samme prinsipper. Lokalisering av en virksomhet har svært stor betydning for reisemønsteret til og fra bedriften. En sentral beliggenhet gir som regel kortere avstander for de fleste ansatte og fordi kollektivtilbudet er best til sentrale deler av en by eller tettsted.
- **Transportomfang.** Uten aktuelle leietakere er det ikke mulig å fastlegge dette, men et generelt mål i tråd med FutureBuilt's krav om 50 % reduksjon av utslipp, vil ha betydning for planlegging og prosjektering. Dersom man ønsker å halvere bilbruken, må det i en tidlig fase planlegges for dette, der lav parkeringsdekning er et avgjørende virkemiddel.
- **Parkeringsplasser.** Parkering er det viktigste elementet som styrer bruken av bil. Dekningen avgjøres i reguleringsplan, og må styres av de mål for transport som er aktuelle. Et lavt antall p-plasser kan brukes bevisst, slik at de som har størst behov prioriteres (tjenestekjøring, handikappede, småbarnsforeldre).
- **Sykkelparkering.** Antall sykkelplasser under tak er viktig, samt dusj og garderobe. Dette inngår i arbeid med reguleringsplan og prosjektering.
- **Infrastruktur.** Gang- og sykkelveier samt plassering av holdeplasser for kollektivtransport, er et offentlig ansvar. Men i en prosess med eiendomsutvikling og regulering bør disse elementer diskuteres og avtales med kommunen.

Følgende kommuner har i 2011 krav om mobilitetsplan før ferdigattest kan gis:

- Drammen
- Stavanger
- Sandnes (ikke krav, men oppfordring)

## 2.2 MOBILITETSPANLEGGING ETTER INNFLYTTING

Etter innflytting bør de ansattes reisevaner kartlegges snarest mulig, inkludert holdninger og muligheter for endring i miljøvennlig retning. Også i etablerte bedrifter bør arbeidet starte med en reisevaneundersøkelse. Bortsett fra lokalisering, som nå er gitt, følges punktene som er beskrevet over.

Med bakgrunn i denne kartleggingen, og bedriftens mål for transportomfang, diskuteres de mulige tiltak som er beskrevet i kapittel 4. Hvilke av disse tiltakene passer for bedriften og hvilke tiltak kan ledelsen og de ansatte bli enige om.

### 2.3 BEDRIFTENS REISEPOLICY BØR OMHANDLE ALL TRANSPORT

Det er mange grunner til at alle bedrifter bør utvikle sin egen reisepolicy. Kostnader til transport, effektiv drift og lavere utslipp til miljøet er kanskje de viktigste. En god og riktig policy er avhengig av god kunnskap om dagens reisemønster, hva som er behovet og en vurdering av hvilke reiser som kan utelates eller utføres på andre måter. I en slik samlet reisepolicy er reisevaneundersøkelsen blant de ansatte en viktig del, der både arbeidsreiser og tjenestereiser inngår.

En mobilitetsplan kan være et viktig verktøy for å utvikle virksomhetens reisepolicy. I en reisepolicy er det viktig at bedriften konkretiserer sine mål, både for driften og for reduksjon av miljøutslipp. Diskusjonen av disse målene bør forankres i hele bedriften og være et viktig tema mellom ledelsen og de ansatte. Det er også viktig at dette ikke blir et engangsfenomen, men et kontinuerlig arbeid for utvikling av bedriften.

En reisepolicy kan eksempelvis beskrive:

- Når den ansatte skal benytte bil, kollektiv, sykkel, gange.
- Hvordan tilgangen er til sykkel og kollektivkort.
- Regler for bruk av taxi, bilpool og leiebil.
- Avveininger om tidsbruk og kostnader ved valg av reisemiddel.
- Når man skal velge videokonferanse i stedet for reise.
- Egne retningslinjer for vare- og godstransport.



Foto: FutureBuilt/Espen Gees

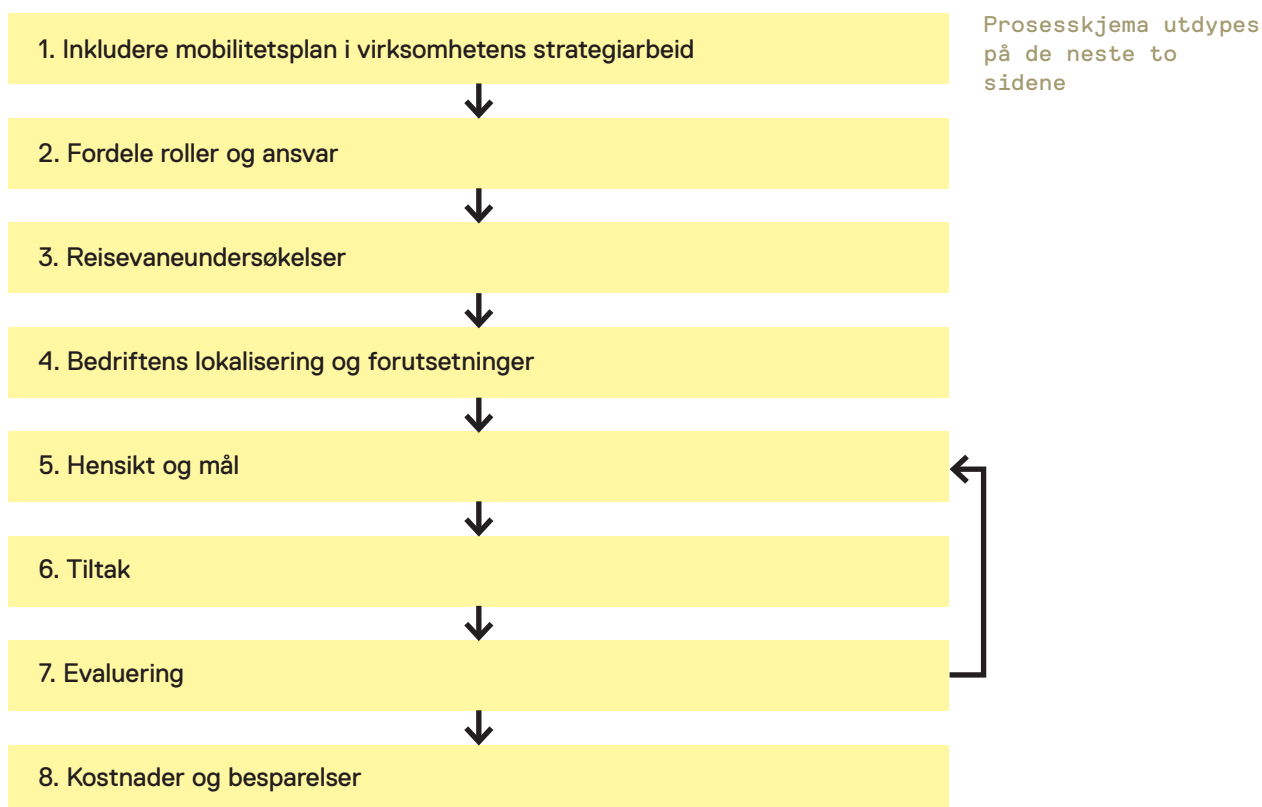
# 3 Hvordan gjennomføre prosessen

Det kanskje viktigste suksesskriteriet i de bedriftene som har utarbeidet og gjennomført mobilitetsplaner er at det finnes minst en ildsjel i bedriften, som er engasjert og som tror at det nytter. Dersom øverste leder i tillegg er en ildsjel, og gjerne går foran som et godt eksempel, er sannsynligheten for suksess enda større.

Dernest er det viktig at det gis en begrunnelse for tiltakene. Dersom de ansatte skal godta å gi slipp på friheten og fleksibiliteten med å bruke egen bil, må de forstå at det gir en effekt som de skjønner har en betydning, enten for dem selv, for bedriften eller for samfunnet. Miljø, helse, kostnader og omdømme kan være slike begrunnelser.

Å utarbeide en mobilitetsplan skal ikke forandre hele bedriften, men dersom mange endrer litt på sin adferd kan det gi en betydelig effekt. Opprett gjerne en arbeidsgruppe, med deltakere fra både ledelsen og ansatte, og gi gruppen et vidt mandat for sitt arbeid.

Nedenfor vises en skjematisk framstilling av gjennomføring og oppfølging i 8 trinn:



## 3.1 TIPS TIL GJENNOMFØRING

Prosess	Innhold	Kommentar
1. Inkludere mobilitetsplan i virksomhetens strategiarbeid	Strategi	Kort oppsummering av hensikt, mål og de viktigste tiltakene. Hvis dette er viktig må det bli en del av bedriftens totale virksomhet.
	Oppstart	Dette handler om motivasjon for både ledere og ansatte. Det kan startes med "Kick-off", idédugnad, inspirasjonsforedrag for å utvikle og diskutere gode argumenter og muligheter for endringer. La ideene blomstre, men kanskje innenfor noen økonomiske rammer.
	Bakgrunn	Bedriftens argumenter for å ønske endringer i transportmønsteret.
	Policy	Transportpolicy skal omfatte all transport, operasjonelle mål for transportarbeidet og hvordan disse henger sammen med bedriftens øvrige virksomhet.
2. Fordele roller og ansvar	Ledelsens rolle	Hvem skal gjøre hva? Hvem skal ha et ledende ansvar og hvem skal være pådriver. Fordeling av ulike oppgaver og et system for framdrift og rapportering. Erfaringer viser at engasjement fra ledelsen er avgjørende.
	Ansattes rolle	Hvordan skal ansattes representanter involveres og når skal alle ansatte få delta ved allmøter eller i diskusjon av mulige tiltak.
	Koordinator	Koordinator for arbeidet kan være en i ledelsen eller en ansatt, og kan ha følgende oppgaver: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lede utvikling og gjennomføring av mobilitetsplanen</li> <li>• Fremme hensikter og gevinster av arbeidet</li> <li>• Sikre støtte fra ledelse og ansatte</li> <li>• Sikre informasjon og kontakt til hele bedriften</li> <li>• Samarbeide med organisasjoner, lokale myndigheter og transportselskaper</li> <li>• Koordinere evalueringen</li> <li>• Sikre budsjettansvar og rasjonell ressursbruk</li> </ul>
3. Reisevaneundersøkelse	Enkel	Å kartlegge de ansattes reisevaner og holdninger kan gjøres med noen enkle spørsmål, som blir et grunnlag for å diskutere og foreslå endringer.
	Komplisert	Større bedrifter kan ha et mer komplisert reisemønster, og potensialet for endringer kan kreve mer detaljert kunnskap, for eksempel om hvordan reisevanene varierer fra dag til dag og gjennom året.
4. Bedriftens lokalisering og forutsetninger	Lokalisering	Lokalisering er avgjørende både for dagens reisevaner og for mulighet til endringer. Sentral lokalisering, med et godt kollektivtilbud, er det beste utgangspunktet.

	Transporttilbud	Transporttilbudet kartlegges i forhold til bedriftens lokalisering og de ansattes bolig. Kollektivtilbudet, avstander og traseer for sykling og gange, samt parkeringsmuligheter for bil er de viktigste elementene.
5. Hensikt og mål	Miljømål	Bedriftens miljømål beskrives. Klima, energi og forurensning. Bedriftens ønske og vilje til å møte samfunnets utfordringer er en viktig del av måldiskusjonen.
	Transportmål	Bedriftens behov for transport, samt mulighet for effektivisering, beskrives.
	Kostnadsmål	Finansielle rammer for arbeidet, og mulige mål for besparelser.
6. Tiltak	Prosess	Ledelse og ansatte legger en plan for milepæler og møter, som skal lede fram til enighet om tiltak. En liste over mulige tiltak er beskrevet i kapittel 4. Erfaringer fra Europa og Norge, med konkrete eksempler fra enkeltbedrifter, er beskrevet i Vedlegg 1 og 2.
	Framdrift	Å sikre en rasjonell framdrift er en del av prosessen over.
	Ressurser	Beskrive tilgjengelige ressurser til prosessen og til gjennomføring av tiltak.
7. Evaluering	Oppfølging	Årsregnskap med beskrivelse av tiltak, og måling av resultater og effekter, er et nyttig verktøy for en kontinuerlig oppfølging.
	Evaluering	Kriterier og indikatorer må fastlegges, slik at en evaluering kan utføres i forhold til de mål som er utformet under pkt 5. Dersom dette ikke svarer til forventningene bør arbeidet gå tilbake til pkt 5 og vurdere hensikt og mål på nytt, og eventuelt prøve nye tiltak.
8. Kostnader og besparelser	Kostnader ved gjennomføring	Faktiske kostnader beskrives og sammenliknes med kostnadsmålene i pkt 5.
	Besparelser	Faktiske besparelser beskrives, både innen transport og for bedriften som helhet.
	Bedriftens kost/nytte	Dette gjelder både de konkrete tiltakene, men også for bedriften som helhet.

Virksomheter som har oppnådd gode resultater kjennetegnes ofte ved:

- En eller flere ildsjeler og en ledelse som er positiv
- Kostnadsinnsparinger, som en hovedmotivasjon for virksomheten
- Mer fornøyde arbeidstagere og forventninger blant ansatte om en helsegevinst

## 4 Mulige tiltak

I en mobilitetsplan beskrives dagens situasjon og reisemønster, som et utgangspunkt for en diskusjon i virksomheten om hva som er ønskelig og mulig å endre. Det er viktig for et vellykket resultat at både ledelsen og de ansatte er deltakere i denne diskusjonen, men det kan også være nødvendig at ledelsen på et visst tidspunkt avgjør eventuelle uenigheter. Ansatte ønsker som regel ikke bortfall av eksisterende goder, som eksempelvis bruk av gratis parkeringsplass.

Nedenfor beskrives mulige tiltak. Virksomheten må tilpasse bruk av tiltak til den faktiske situasjon, som virksomhetens type og lokalisering, det faktiske transporttilbudet og de ansattes muligheter. Målet er å sette sammen en pakke av tiltak som totalt gir den ønskede effekt.

Som erfaringene fra Europa og Norge viser, beskrevet i Vedlegg 1 og 2, må det benyttes både positive og restriktive tiltak for å oppnå en effekt i størrelsesorden 50 % reduksjon i utslipp.



Foto: Knut Opeide

#### 4.1 BEDRE TILBUD TIL SYKLISTER

Svært mange har et ønske om å mosjonere mer for å oppnå bedre helse. Sykling til jobb kan være den aktiviteten som gir en halvtimes daglig mosjon (anbefalt av helsemyndighetene). For mange vil også sykling være raskere enn både bil og kollektivtransport. Men mange opplever sykling som slitsomt og utrygt. Da kan et initiativ på arbeidsplassen være det som skal til for å endre reisevanen. Trafikksikkerhet må ivaretas av myndighetene, men personlig fysikk kan forbedres ved egen hjelp eller sammen med kolleger.

Aktuelle tiltak på bedriften:

	TILTAK	TIPS FOR GJENNOMFØRING
BEDRE TILBUD FOR SYKLISTER	Parkeringsplasser for sykkel under tak, og nærmest mulig inngangen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sykler er etter hvert kostbare og mange ønsker beskyttelse mot vær og vind</li> <li>• Gode låsemuligheter er viktig, der et lukket bur eller bygg gir den beste beskyttelse</li> <li>• Korte gangavstander er viktig i all transport, og dersom sykkel skal prioriteres bør syklene få plass nærmest inngangen</li> <li>• Ved plassering i kjeller må heis eller trapp være lett tilgjengelig</li> </ul>
	Garderobe med dusj og tørkerom	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bør plasseres i nærheten av sykkelparkering</li> <li>• Låsbart garderobeskap til klær og utstyr anbefales</li> <li>• Kan gjerne kombineres med trimrom</li> </ul>
	Mekkerom/enkelt verksted	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det er ofte behov for enkle reparasjoner</li> </ul>
	Gratis eller subsidierte sykler, for eksempel til de som avtaler å sette bilen hjemme minst 3 eller 4 dager i uka	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forpliktende avtaler om redusert bilbruk kan premieres med subsidierte sykler, eller annet sykkelutstyr</li> <li>• Ved prioritert bruk av p-plasser (se tiltak om "Bruk av parkeringsplasser") kan de som ikke prioriteres bli kompensert med sykkelutstyr</li> <li>• Det er selvfølgelig også fullt mulig å gi alle ansatte støtte til sykler eller –utstyr</li> <li>• En annen variant er at bedriften inngår avtale med sykkelbutikk om rabatter ved kjøp</li> </ul>
	Gratis sykkelutstyr med reklame for bedriften	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette vil gi bedriften noe tilbake, i form av reklame og positivt omdømme</li> <li>• Kan gjelde både private sykler og tjenestesykler</li> </ul>
	Kjøregodtgjørelse pr km for bruk av sykkel til jobb og i tjeneste	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flere kommuner har slik ordning, eksempelvis Bærum kommune:</li> <li>• Ordningen gjelder alle ansatte og hele året</li> <li>• Bruk av egen sykkel godtgjøres med kr. 5,- pr. kilometer</li> <li>• Bruk av kommunens sykkel godtgjøres med kr. 4,- pr. kilometer</li> <li>• Tjenestesykling skal dokumenteres ved kjørebok eller regning på samme måte som tjenestekjøring.</li> <li>• Ordningen anbefales innenfor en radius av ca. 5 kilometer</li> <li>• Ordningen gjelder ikke ved alminnelig reise mellom hjem og arbeidssted</li> </ul>
Vedlikeholdsavtale med sykkelreparatør	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sykler blir stadig mer avanserte og kompliserte, slik at færre klarer å reparere selv</li> <li>• Avtale med reparatør kan inneholde rabatter, og besøk på bedriften for eksempel én gang pr måned</li> </ul>	

	TILTAK	TIPS FOR GJENNOMFØRING
BEDRE TILBUD FOR SYKLISTER	Informasjon om sykkelveinettet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kan legges på bedriftens interne nettside</li> <li>• Kan trykkes opp eget kart</li> </ul>
	Bruk av bysykler, for eksempel fra en banestasjon til arbeidsplassen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bysykler finnes i stadig flere byer, og det kan forhandles om plassering av p-stasjon i nærheten av bedriften</li> <li>• Bysykler kan også være attraktivt å bruke mellom et bysenter og arbeidsplassen</li> </ul>
	Parkeringsplasser for sykkel under tak, og nærmest mulig inngangen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sykler er etter hvert kostbare og mange ønsker beskyttelse mot vær og vind</li> <li>• Gode låsemuligheter er viktig, der et lukket bur eller bygg gir den beste beskyttelse</li> <li>• Korte gangavstander er viktig i all transport, og dersom sykkel skal prioriteres bør syklene få plass nærmest inngangen</li> <li>• Ved plassering i kjeller må heis eller trapp være lett tilgjengelig</li> </ul>
	Garderobe med dusj og tørkerom	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bør plasseres i nærheten av sykkelparkering</li> <li>• Låsbart garderobeskap til klær og utstyr anbefales</li> <li>• Kan gjerne kombineres med trimrom</li> </ul>

#### 4.2 BEDRE TILBUD TIL KOLLEKTIVREISENDE

Små forbedringer gir ofte flere passasjerer med kollektivtransporten, og dette gir igjen selskapet økonomi til å forbedre tilbudet ytterligere. Flere avganger med hyppigere frekvens er som regel det som ønskes mest, og dette kan kollektivselskapene oppnå ved å konsentrere tilbudet mer til rushtiden. Dersom enkeltbedrifter på ulike måter stimulerer sine ansatte til å sette bilen igjen hjemme, og heller reiser kollektivt, kan dette på sikt føre til bedre tilbud. Kontakt og samarbeid mellom bedriften og kollektivselskapet kan gi gode resultater.

Aktuelle tiltak på bedriften:



	TILTAK	TIPS FOR GJENNOMFØRING
BEDRE TILBUD TIL KOLLEKTIVTRAFIKANTER	Gratis eller subsidierte månedskort, for eksempel til de som forplikter seg til å sette bilen hjemme minst 3 eller 4 dager i uka	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forpliktende avtaler om redusert bilbruk kan premieres med subsidierte månedskort</li> <li>• Ved prioritert bruk av p-plasser (se tiltak om “Bruk av parkeringsplasser”) kan de som ikke prioriteres bli kompensert med månedskort</li> <li>• Det er selvfølgelig også fullt mulig å gi alle ansatte støtte til bruk av kollektivtransport</li> </ul>
	Informasjon om rutetider for kollektivtransport	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direkte link til kollektivselskapenes ruteinfo (Trafikanten, 177)</li> <li>• Egen info på intern nettside om relevante ruter</li> <li>• Eget infoark utdeles i internpost</li> <li>• Lystavle i resepsjon med sanntids avganger</li> </ul>
	I samarbeid med kollektivselskapet gis de ansatte et introduksjonstilbud, der de kan oppleve at tilbudet er bedre enn sitt rykte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruter i Oslo har eksempelvis gitt alle ansatte på nyetablerte bedrifter langs banenettet et gratis flexikort (8 reiser), samt info om linjer og rutetider</li> </ul>
	Egen bedriftsbuss til viktige reisemål, for eksempel mellom bedriften og et bysenter, eller til større bolig-områder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ved lokalisering utenfor områder med godt kollektivtilbud kan egen bedriftsbuss være et alternativ til bilbruk</li> <li>• Ved skiftarbeid kan egne busser settes opp utenom ordinære rutetider</li> <li>• Ved flytting av bedriften kan egen buss settes opp som en overgangsordning</li> </ul>
	Lokalisering av holdeplass nær bedriften	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forslag om lokalisering må diskuteres og avklares med kollektivselskap og kommunen, eventuelt også Statens vegvesen hvis det er langs riksvei</li> <li>• Gangavstand mellom holdeplass og bedrift bør være maks 500 meter, men helst mindre</li> <li>• Det kan foreslås helt ny holdeplass eller flytting av en eksisterende</li> </ul>
	Kjøregodtgjørelse for arbeidsreise uten bil	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette vil være en premiering for å ikke bruke bil og for å spare bedriften for kjøp eller leie av parkeringsareal</li> <li>• “Kjøre”-godtgjørelse kan i en eller annen form gis til både samkjøring, kollektiv, sykkel og gange, til både arbeids- og tjenestereiser</li> <li>• Flere kommuner gir kjøregodtgjørelse for bruk av sykkel</li> </ul>
	Del av reisetiden brukes til arbeid og godtgjøres som arbeidstid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette må avtales som del av lønnsoppgjøret, og gjelder naturlig nok bare de som bruker kollektivtransport</li> <li>• Det kan også være naturlig at en slik ordning bare gjelder de som bor i en viss avstand fra bedriften (kort bytransport gir liten arbeidsro)</li> </ul>

### 4.3 SAMKJØRING MED BILBRUKERE

Samkjøring eller kameratkjøring kan gi god effekt. Mange steder vil ansatte i en bedrift bo i det samme området, enten fordi bedriften og boligene ble etablert i samme periode, eller fordi familier i samme situasjon har en tendens til å like seg i samme type område. Samkjøring er også aktuelt utenfor byer, i områder med dårlig kollektivdekning.

Samkjøring er også en måte å redusere personlige reiseutgifter på.

Aktuelle tiltak på bedriften:

	TILTAK	TIPS FOR GJENNOMFØRING
SAMKJØRING MELLOM BILBRUKERE	Kontaktside på bedriftens intranett for organisering av samkjøring	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette vil være en hjelp for ansatte til å finne aktuelle samkjørere og til å ta kontakt for avtale om kjøring</li> <li>• Ikke alltid vil den du har sittet på med til jobb reise hjem på et tidspunkt som passer begge, og da må det være lett å finne andre muligheter</li> <li>• Det finnes også nettsider som organiserer samkjørere uavhengig av bedrifter, og link til disse kan legges ut (for eksempel: <a href="http://www.kjorsammen.no">www.kjorsammen.no</a>)</li> <li>• Samkjøring er et effektivt tiltak for å redusere rushtidsbelastningen på vei og med kollektivtransport</li> </ul>
	Kartlegging av bosted og reisevaner (Reisevaneundersøkelse) er et grunnlag for kopling av ansatte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette vil være en av flere måter å bruke resultatene av en reisevaneundersøkelse på</li> <li>• De som bor i samme transportkorridor vil ha et potensial for samkjøring</li> </ul>
	Prioriterte parkeringsplasser for samkjørere	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Med et begrenset antall p-plasser, eller et ønske om redusert bilbruk, vil dette være ett av flere virkemidler</li> </ul>
	Kjøregodtgjørelse for arbeidsreise uten bil	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette vil være en premiering for å ikke bruke egen bil og for å spare bedriften for kjøp eller leie av parkeringsareal</li> <li>• "Kjøre"-godtgjørelse kan i en eller annen form gis til både samkjøring, kollektiv, sykkel og gange, til både arbeids- og tjenestereiser</li> </ul>

#### 4.4 TILRETTELEGGING FOR ØKT GANGE

En tredel av alle bilturer er under 2 km. Det er med andre ord et stort potensial for å få flere til å gå. Vi er nok flinkere til å gå tur enn å gå til jobben. Bedre tilrettelegging av gang- og snarveier, samt økt fokus på helse, er gode tiltak. Mye av dette er mer et offentlig ansvar enn et ansvar for bedrifter. Samtidig er det allerede godt tilrettelagt for å gå i norske byer og tettsteder, slik at den enkelte også har et ansvar.

Aktuelle tiltak på bedriften:

	TILTAK	TIPS FOR GJENNOMFØRING
ØKT GANGE	Kampanjer for helse og mosjon	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En halvtimes rask gange pr dag gir stor helsegevinst</li> <li>• Kampanjer kan kombineres med konkurranser i regi av bedriftsidrettslaget</li> </ul>
	Snarveier i bedriftens nærområde	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offentlige myndigheter og naboer kan påvirkes</li> <li>• Snarveier kan finansieres i fellesskap</li> <li>• Gangveier er et offentlig ansvar</li> </ul>



#### 4.5 BRUK AV PARKERINGSPLASSER

Antall og bevisst bruk av parkeringsplasser er det desidert mest effektive virkemiddel for å redusere bilbruk. Men hvis det gjøres vanskelig å parkere må det finnes alternative transportløsninger. Alternativene er beskrevet (kollektivtransport, sykkel, kameratkjøring), og det finnes mange muligheter for å stimulere ansatte til å bruke disse. Økonomisk kompensasjon, som eksempelvis støtte til sykling eller bruk av kollektivtransport, kan også være viktig slik at de ansatte lettere kan godta færre eller dyrere parkeringsplasser.

Aktuelle tiltak på bedriften:

	TILTAK	TIPS FOR GJENNOMFØRING
BRUK AV PARKERINGSPLASSER	Reduksjon i antall parkeringsplasser (spart areal eller kostnader kan brukes til å dekke andre behov)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette er det avgjort mest effektive tiltak for å redusere bilbruk til og fra arbeid, med positiv effekt for trafikkavvikling i rush, og sparte kostnader for bedriften</li> <li>• Sparte midler kan brukes til å subsidiere alternativ transport</li> <li>• Spart areal kan brukes til andre formål</li> <li>• Halvering av antall plasser gir grovt sett halvering av biltrafikk</li> </ul>
	Avgift ved bruk av parkeringsplasser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erfaringsmessig må det i Norge være høye avgifter for å gi en markert effekt</li> <li>• Avgiften kan brukes til å subsidiere alternativ transport</li> <li>• Avgiften kan differensieres etter behov for bruk av bil</li> <li>• Avgift gir større utskiftning og dermed mulighet for flere til å parkere i kort tid (gjelder ikke arbeidsreiser)</li> </ul>
	Bruk av p-plasser prioriteres til handikappede, småbarnsforeldre, kameratkjørere og tjenestebiler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Slik prioritering kan gjøres ved fordeling av antall plasser eller ved bruk av differensierte avgifter</li> <li>• Slik prioritering er mest aktuelt der antall plasser er lite eller der det er ønske om å redusere antall plasser</li> <li>• Tiltaket kan ytterligere styrkes ved at de prioriterte gruppene får reserverte plasser nærmest inngangen</li> </ul>
	De som ikke prioriteres med p-plass får en økonomisk kompensasjon til å bruke på alternativ transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Støtte til kollektiv- eller sykkelbruk eller gange</li> </ul>
	Alle ansatte får en kvote på antall p-billetter pr år	<ul style="list-style-type: none"> <li>• P-kvotene gis til de som ikke er prioritert over</li> <li>• Det kan eksempelvis gis en kvote på 1 parkering pr mnd, 1 pr uke - eller fler, avhengig av bosted, familiesituasjon og behov for bil i jobb</li> <li>• De som ikke ønsker kvote kan få støtte til annen transport</li> </ul>
	De som har arbeidsreise mindre enn 45 minutter med kollektivtransport, får p-kort bare noen dager i året	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette vil være en del av samme prioritering som er beskrevet over, og kan tilpasses etter ulike forhold og kollektivtilbudets standard</li> <li>• Kollektivtilbudets avgangshyppighet bør også inkluderes i prioriteringsgrunnlaget</li> </ul>

#### 4.6 REDUSERING AV REISEBEHOV

Overgang til mer miljøvennlige reisemåter er bra, men det er enda mer effektivt å redusere det totale reisebehovet. Mange reiser er nødvendige, men mange ganger kan også det samme oppnås uten å reise. Sentral lokalisering av bedriften og lokal rekruttering av ansatte kan være gode virkemidler.

Aktuelle tiltak på bedriften:

	TILTAK	TIPS FOR GJENNOMFØRING
REDUSERING AV REISEBEHOV	Fleksibel arbeidstid og mulighet for å jobbe hjemme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeid én dag i uka hjemme gir 20 % redusert transport</li> <li>• Fleksibel arbeidstid gir mulighet til å reise utenom den overbelastede rushtiden</li> </ul>
	Arbeid ved lokale bibliotek eller telecom-sentra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette blir nesten som å jobbe hjemme, fordi avstand er kort og man kan ofte gå eller sykle</li> </ul>
	Økt bruk av videomøter og telefonmøter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Et møte man ikke behøver å reise til gir 100 % redusert transport for det møtet</li> </ul>
	Redusere gunstige firmabilordninger og kjøregodtgjørelser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gunstige ordninger bidrar til at bilen også brukes på nødvendige reiser, eller der reisen kunne vært utført med alternative transportmidler</li> <li>• Gunstige ordninger kan også bidra til økt bruk av bil privat</li> </ul>
	Samordning og effektivisering av tjenestereiser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Samkjøring av flere i samme bil</li> <li>• Noen reiser kan planlegges til samme tid slik at de kan gjennomføres samtidig</li> <li>• Intern nettside kan brukes til slik samordning</li> <li>• Egne bedriftsbiler til tjenestereiser, for eksempel el-biler, kan bidra til slik samordning</li> </ul>
	Sentral lokalisering av bedriften	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedriftens totale reisebehov blir redusert ved sentral lokalisering, fordi gjennomsnittet av alle ansattes reiselengde blir mindre</li> <li>• Sentral lokalisering gir dessuten et bedre kollektivtilbud og gjennomsnittlig kortere kollektivreiser</li> </ul>

#### 4.7 TJENESTEREISER

Tjenestereiser er en viktig del av bedriftens virksomhet og av det transportarbeidet som blir utført. Økonomiske ordninger som firmabil og kjøregodtgjørelse kan medføre unødvendig bilbruk ved tjenestereiser, fordi de ansatte får en gevinst av å bruke egen bil. Dette kan igjen medføre unødvendig bruk av den samme bilen til jobb. Kollektivtransport, taxi, sykkel og gange kan være gode alternativer (taxi er bra hvis det gjør at du slipper å ta med privatbil på jobb).

Aktuelle tiltak på bedriften:

	TILTAK	TIPS FOR GJENNOMFØRING
TJENESTEREISER	Redusere antall eksterne møter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Møter og reiser vurderes ofte som et positivt avbrekk i hverdagen, og det blir derfor ikke vurdert som viktig å rasjonalisere med antall møter</li> <li>• Prosesser og samarbeid kan bli minst like godt med strukturert planlegging av når det er absolutt nødvendig å møtes</li> <li>• Mange møter kan erstattes med telefoner eller video (se under)</li> </ul>
	Innkjøp av bedriftssykler til bruk i tjenestereiser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I byer vil sykkel ofte være minst like raskt som bruk av bil</li> <li>• Syklene må være lett tilgjengelig og lette å bruke (bortgjemt i en kjeller vil tidsgevinsten gå tapt)</li> </ul>
	Bruk av bysykler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedriften kan kjøpe inn noen årskort til alles bruk</li> <li>• Bedriften kan forhandle med de som administrerer bysyklene om å få plassert en p-stasjon i nærheten</li> </ul>
	Kollektivbilletter (flexikort, dagskort) i resepsjonen eller annet lett tilgjengelig sted	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I de store byene kan kollektivtransport være raskere enn bruk av bil</li> <li>• Møter kan bevisst avtales til steder hvor kollektivtilbudet er godt</li> </ul>
	Innkjøp av elbiler til tjenestereiser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I tillegg til å være miljøvennlige er el-bilene små og egner seg derfor godt til bykjøring</li> <li>• El-biler kan parkere gratis i noen byer, og kjøre gratis gjennom bomringer</li> <li>• Egne el-biler krever egne parkeringsplasser</li> </ul>
	Medlemskap i bilkollektiv for tjenestereiser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle de største byene i Norge har bilkollektiv, som ofte har ledig kapasitet på dagtid fordi de fleste medlemmene er privatpersoner</li> <li>• Bilene er nye og moderne og i varierende størrelse</li> <li>• Prisen for bruk pr km er omtrent som egen bil, og man sparer kostnader til parkering</li> </ul>
	Redusere gunstige firmabilordninger og kjøregodtgjørelser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gunstige ordninger bidrar til at man bruker bil mer enn nødvendig</li> </ul>
	Koordinering av tjenestereiser ved bruk av intern nettside for planlegging av tjenestereiser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tjenestereiser kan avtales til samme tid for felles transport</li> <li>• Man kan utføre handlinger for hverandre, slik at noen slipper å reise</li> <li>• Ved bruk av el-biler eller bilpool må bilene bestilles eller avtales, slik at en koordinert ordning vil være nødvendig</li> </ul>
	Økt bruk av videomøter og telefonmøter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det er store besparelser ved å redusere reisebudsjettet</li> <li>• Det gir også store besparelser av arbeidstid å redusere antall reiser</li> </ul>
	Økt bruk av taxi som alternativ til privatbil	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bruk av taxi medfører at man ikke trenger å ta med privatbilen på jobb</li> <li>• Bruk av taxi fjerner behovet for parkering</li> <li>• Bruk av taxi er raskt og avslappende</li> </ul>
Oppmuntre til bruk av tog eller ekspressbuss framfor fly på lengre reiser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• På innenlandsreiser er det ikke alltid så stor tidsgevinst å fly, og på tog eller buss kan man i tillegg jobbe mens man reiser, med litt større arbeidsro enn på fly</li> </ul>	

#### 4.8 KUNDEREISER

Kunder og besøkende er ofte ikke kjent med stedets kollektivtilbud, så dette bør det informeres om. Men kunder er naturlig nok ikke like lett å påvirke som ansatte, og det er viktig for bedriften å gjøre det attraktivt for kunder. Det kan legges til rette både for bilbruk og for miljøvennlige alternativer. Avhengig av hva bedriften lever av, vil det også for kundene være viktig med en lokalisering som reduserer transportbehovet. For eksempel bør bedrifter med mye tungtransport ligge langs hovedveinettet, mens bedrifter med mange kunder og mye småhandel bør ligge sentralt eller ved boligområdene.

Aktuelle tiltak på bedriften:

	TILTAK	TIPS FOR GJENNOMFØRING
KUNDEREISER	Samordnet utkjøring av varer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dersom varer bringes til kunden, behøver ikke kunden selv komme i bil for å handle, og flere kunder kan betjenes ved en samordnet transport</li> <li>• Slik varetransport kan utføres med miljøvennlige biler (el, biogass)</li> </ul>
	Informasjon om kollektivtilbudet på egen nettside	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kunder som søker informasjon om vareutvalg og åpningstider får samtidig info om kollektivtilbudet</li> <li>• Informasjon om avgangstider i sanntid kan gis ved lystavle sentralt plassert i bedriften</li> </ul>
	Restriksjoner i parkeringstilbudet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ubegrenset og gratis parkering er et konkurransefortrinn, men det bidrar naturlig nok til stor biltrafikk</li> <li>• Sentral lokalisering gjør det lettere å tilby et begrenset parkeringstilbud</li> <li>• Utkjøring av varer kan også kompensere for et begrenset p-tilbud</li> <li>• Tjenesteytende virksomheter er mindre avhengig av parkering</li> </ul>
	Hensiktsmessig lokalisering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hva som er hensiktsmessig avhenger av hva bedriften driver med</li> <li>• "ABC"-prinsippet tilsier at arbeidsintensive bedrifter lokaliseres sentralt og transportavhengige bedrifter langs hovedveinettet</li> <li>• Sentral lokalisering reduserer reisebehovet og medfører det beste kollektivtilbudet</li> <li>• Sentralt plasserte kjøpesentre er eksempelvis vesentlig mindre transportskapende enn de som ligger utenfor byene</li> </ul>

#### 4.9 ORGANISATORISKE TILTAK FOR STØRRE OMRÅDER (FOR EKSEMPEL NÆRINGS PARKER)

Som beskrevet i noen av eksemplene er lokalisering av bedriften avgjørende for transportaktiviteten. Nærhet til kollektivtilbud er viktig, og spesielt ved sentral lokalisering koster det mye å tilby de ansatte gratis parkering. Sentral lokalisering er også attraktivt for de ansatte, og vil gjøre det lettere å tiltrekke seg ny arbeidskraft. Flere bedrifter som er lokalisert sammen vil ha større gjennomføringskraft og få større effekt av tiltak.

Aktuelle tiltak på bedriftene:

	TILTAK	TIPS FOR GJENNOMFØRING
STØRRE OMRÅDER	Felles parkeringspolitikk og -anlegg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fleksibel bruk av parkeringsareal mellom flere bedrifter kan redusere det totale arealbehovet, og dermed også kostnaden</li> <li>• Felles parkeringspolitikk, med felles mål, kan gjøre det lettere å få gjennomslag for restriksjoner i tilbudet</li> </ul>
	Felles bildelingsordning	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flere bedrifter kan lettere dele kostnadene ved innkjøp av biler, eller inngå avtale med ekstern bilpoolordning</li> </ul>
	Felles sykler for tjenestereiser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sykler kan brukes både internt i området og til eksterne reiser</li> </ul>
	Felles forslag overfor offentlige myndigheter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flere bedrifter sammen vil ha større gjennomslagskraft</li> <li>• Flere bedrifter sammen vil lettere kunne inngå i et spleiselag med offentlige myndigheter</li> </ul>
	Opprett en egen stilling felles for hele området, på hel- eller deltid, som ansvarlig for mobilitetsplanlegging og oppfølging	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flere bedrifter kan lettere finansiere egen stilling</li> <li>• Flere bedrifter vil også kreve større grad av organisering for å oppnå en viss samordning</li> <li>• Intern nettside kan brukes til samordning</li> <li>• I et større område (næringspark e.l.) vil effekten av tiltak bli større</li> </ul>



#### 4.10 INNSPILL TIL OFFENTLIGE MYNDIGHETER

Transporttilbudet inn til og rundt bedriften er som regel et offentlig ansvar. Bedriften kan foreslå tiltak, forhandle om mulige løsninger, og kanskje også inngå i et spleiselag om tiltaket.

Både hver enkelt av oss, bedrifter og det offentlige har en felles interesse av at transportsystemet fungerer. Bilkøer på veinettet er til skade både for miljøet og for framkommeligheten. Dersom flere velger annen transport enn bil, vil trafikken flyte bedre. Bedrifter og det offentlige kan sammen bidra til dette.

Aktuelle tiltak på bedriften:

	TILTAK	TIPS FOR GJENNOMFØRING
INNSPILL TIL OFFENTLIGE MYNDIGHETER	Konkrete forslag til gang- og snarveier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette er et kommunalt ansvar, og forslag kan særlig gjelde gangforbindelser mellom bedriften og kollektivholdeplasser eller til større handelssentra</li> <li>• Korte gangforbindelser gjør kollektivtilbudet mer attraktivt, og kan bidra til økt trafikkikkerhet</li> <li>• Bedriften kan bidra med finansiering</li> </ul>
	Konkrete forslag til sykkelveier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette er et kommunalt eller statlig ansvar, avhengig av om det er langs kommunal vei eller riksvei</li> <li>• Forslag kan gjelde sykkelveier fra bedriften til boligområder, bysentra eller kollektivholdeplasser</li> <li>• Sykkelveier kan bidra til redusert biltrafikk og til bedre trafikkikkerhet</li> </ul>
	Konkrete forslag til plassering av holdeplasser for kollektivtransport	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette er et kommunalt eller statlig ansvar, avhengig av om det er langs kommunal vei eller riksvei</li> <li>• Transportselskapet må også involveres</li> <li>• Det kan både foreslås en helt ny holdeplass eller flytting av en eksisterende</li> <li>• Avstand mellom bedriften og holdeplassen bør være maks 500 meter, men helst mindre</li> </ul>
	Konkrete forslag om ekstra avganger ved arbeidstidens begynnelse og slutt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette vil gjelde bedrifter med skiftarbeid eller med arbeidstider som ikke følger vanlige rushtider</li> <li>• Det kan også gjelde bedrifter som ligger utenfor sentrale områder, men sannsynligvis må bedriften selv bidra med finansiering</li> </ul>

## 5 Effekten av de ulike tiltakene

Det er problematisk å beregne generelle effekter av hvert enkelt tiltak, fordi dette er veldig situasjonsbetinget. Effekten er blant annet veldig avhengig av bedriftens lokalisering og hva slags transporttilbud som finnes i nærheten. Det er for eksempel nesten alltid et bedre kollektivtilbud i sentrale deler av en by enn i utkanten. Hva slags bedrift det er snakk om, og hva slags ansatte (utdannelse, inntektsnivå, alder, kjønn), og ikke minst hvor de ansatte bor er også viktig.

Men ut i fra noen av eksemplene, som er beskrevet i vedlegg bak, kan vi likevel si noe om effekter. Eksemplene Statens vegvesen i Trondheim, Forskningsparken i Oslo og Merck Serono i Geneve viser tydelig at en kombinasjon av sentral plassering og reduksjon i antall p-plasser gir en svært god effekt, i størrelsesorden en halvering av biltrafikken. Og det er ikke overraskende at dersom man fjerner muligheten til å parkere så tvinges ansatte til å velge andre løsninger.

Regulering av parkeringstilbudet er det enkelttiltaket som har størst og mest forutsigbar effekt, nesten i et forhold som 1:1 (fjerner man halvparten av p-plassene blir bilbruken halvert). Det som er viktig er hva som skal til av alternative transportmuligheter eller kompensierende tiltak, slik at forholdene for de ansatte blir akseptable.

Sentral lokalisering gir mye gratis fordi kollektivtilbudet allerede finnes. Men de øvrige tiltakene, slik de er beskrevet i dette kapittelet, kan også bidra til "å sukre pillen" og gi de ansatte gode alternativer. Hver enkelt bedrift må vurdere hva som er en god kombinasjon av tiltak for dem.

Som noen av de øvrige eksemplene viser har mange bedrifter oppnådd 10-20 % reduksjon i biltrafikken ved i hovedsak å ta i bruk positive virkemidler. Men også disse har til en viss grad innført mindre restriksjoner i parkeringstilbudet. Det synes med andre ord at det er vanskelig å få noen særlig effekt uten å bruke både "pisk" og "gulrot".

Erfaringene til nå viser med andre ord at den reduksjonen i CO<sub>2</sub>-utslipp, som er et mål i FutureBuilt (50 %), bare kan oppnås ved en svært restriktiv parkeringspolitikk. Dette gjelder innenfor dagens samferdselspolitikk. Et annet utgangspunkt med et vesentlig bedre kollektiv- og sykkeltilbud samt høyere bensin- og/eller bompengerpriser, ville sannsynligvis ha gitt helt andre effekter av de ulike tiltakene.

Effekten er situasjonsbestemt

50 % reduksjon i biltrafikken krever parkeringsrestriksjoner

Sentral lokalisering er det beste utgangspunktet

10-20 % reduksjon i biltrafikken kan oppnås ved positive tiltak, men også her ved bruk av både "pisk" og "gulrot"

# Litteraturliste

- Good Practice Guidelines: Delivering Travel Plans through the Planning Process. Department for Transport. UK (2009)
- Standards for developing Workplace Travel Plans. Commerce (2011)
- Grønn Mobilitet - en mulighetsstudie om mobilitetsrådgivning i Region sør. Statens vegvesen (2010)
- [http://www.epomm.eu/index.phtml?Main\\_ID=851](http://www.epomm.eu/index.phtml?Main_ID=851)
- KollektivLøftet. Effektiv og miljøvennlig bytransport. NHO (2009)
- Nasjonal sykkelstrategi – attraktivt å sykle for alle. Statens vegvesen UTB-rapport 10/07.
- Reisevaner for ansatte i CIENS-bedriftene før og etter samlokalisering i Forskningsparken. TØI/PROSAM 164 (2008)
- Stavanger kommuneplan for 2010 til 2025
- Transport i Norge. SSB (2009)
- The Essential Guide to Travel Planning. Department for Transport. UK (2008)
- The COMMERCE Project Final Report (2010)
- Nasjonal reisevaneundersøkelse. TØI (2005)
- Reis smartere – spar kostnader. 8 punkters verktøy for bedrifter og deres ansatte. Statens vegvesen.



# VEDLEGG 1 - Erfaringer fra Europa

## EPOMM

EU gjør et omfattende arbeid for å utvikle bruken av mobilitetsstyring og -planlegging i sine medlemsland. EPOMM (European Platform on Mobility Management) er etablert for å ivareta dette arbeidet, med egen nettside.



Nettsiden beskriver blant annet mange eksempler fra enkelt- bedrifter og virksomheter, der det er gjennomført tiltak. De fleste av disse viser gode resultater, med en reduksjon i bilbruk på 10-20 %, avhengig av prosjektets omfang og type. Et gjennomgående trekk ved eksemplene er at de i hovedsak beskriver positive tiltak, som bedre tilrettelegging for sykkel og kollektivtransport, samt en viss økonomisk støtte til bruk av disse. Restriktive virkemidler er bare tatt i bruk i beskjedent omfang, som begrensning av parkeringsmuligheter.

Eksemplene viser videre at for å oppnå en større reduksjon i bilbruken, opp mot 50 % reduksjon, må spesielt parkeringstilbudet vurderes og bli mer restriktivt. Nedenfor beskrives et eksempel fra Geneve i Sveits, der de har oppnådd resultater i denne størrelsesorden.

## MERCK SERONO

Merck Serono i Geneve i Sveits har redusert bruken av privatbil fra 72 til 17 % av alle reiser. Bedriften utvikler og produserer medisiner, og har 1300 ansatte. I 2006 ble 3 deler av bedriften samlokalisert, og det ble besluttet å utarbeide en mobilitetsplan (Travel plan), med det hovedmål å redusere bilbruken og CO<sub>2</sub>-utslippene.



Følgende tiltak ble gjennomført fra 2006:

- Reisevaneundersøkelse og holdningsundersøkelse blant ansatte, blant annet om vilje til å endre reisemønster
- Parkeringsdekningen ble redusert fra 0,74 til 0,26 pr ansatt
- Bruk av p-plasser ble prioritert til handikappede, småbarnsforeldre, kameratkjørere og tjenestebiler
- De som ikke fikk p-plass fikk ca 2.500 kr til å bruke på alternativ transport
- Alle ansatte fikk en kvote på 35 p-billetter pr år
- Flere p-plasser under tak for sykkel
- Informasjon om rutetider for kollektivtransport
- Nettside for avtale om kameratkjøring

Følgende resultater er oppnådd i 2009:

- Bilbruken er redusert fra 72 til 17 % av alle reiser
- Bruk av kollektivtransport har økt fra 13 til 47 %
- Kameratkjøring har økt fra 4 til 16 %
- Bruk av innfartsparkering ved bane har økt fra 0 til 7 %
- Utslipp av CO<sub>2</sub> pr ansatt er redusert fra 1,08 tonn/år til 0,5 tonn/år

Kilde: [http://www.epomm.eu/cs\\_search.phtml?Main\\_ID=822](http://www.epomm.eu/cs_search.phtml?Main_ID=822)

# VEDLEGG 2- Erfaringer fra Norge

Mobilitetsplanlegging og –styring er ikke veldig utbredt i Norge. Det har vært gjennomført spredte forsøk i en del bedrifter og virksomheter, med varierende resultater. Oslo og Bergen kommuner har hatt egne prosjekter, for direkte kontakt med bedrifter, også her med varierende resultater. Begge prosjektene er nå innlemmet i kommunenes øvrige arbeid med miljø og samferdsel.

Rapporten “Grønn Mobilitet - en mulighetsstudie om mobilitetsrådgivning i Region sør”. Statens vegvesen (2010) oppsummerer mye av det arbeid som til nå er gjort i Norge og internasjonalt.

Men noen virksomheter kan vise til gode resultater, særlig der hvor det har vært vilje til å redusere parkeringstilbudet, i kombinasjon med økt tilrettelegging for alternativ transport. Noen av disse eksemplene er beskrevet nedenfor. NHO har utarbeidet en egen strategi for “Effektiv og miljøvennlig bytransport”, der mobilitetsstyring beskrives som ett av flere virkemidler.

## NHO

Mobility Management – mer miljøvennlig transport ved hjelp av positive tiltak. Mobility Management (eller mobilitetsstyring) er en bedriftsrettet, etterspørselsorientert tilnærming for å påvirke person og godstransport ved å:

- Oppmuntre til bruk av miljøvennlig transport
- Forbedre bærekraftig tilgjengelighet for alle mennesker og organisasjoner
- Øke effektiviteten i transport- og arealbruken
- Redusere trafikken ved å begrense antall, lengde og behov for motoriserte reiser



## STATOIL

Næringsområdet på Forus og Lura er i dag Stavanger- regionens største arbeidsplasskonsentrasjon. Næringsområdet er målpunkt for store deler av bolig- og arbeidsmarkedet på hele Jæren. Virksomhetene står samlet for et stort transportbehov i sin daglige drift.



Statoils sykkelsatsing for 1100 ansatte:

- NYBYGG: I Vestre Svanholmen 1 blir det tørkerom, dusjer og garderobeskap til 696 ansatte, sykkelvaskeplass og verksted.
- P-PLASSER: Innendørs er det 398 sykkelparkeringsplasser, pluss en del utendørs
- TRYGT: Området er lukket med adgangskontroll og kameraovervåking.
- TRIMROM: I etasjen over garderobene blir det innredet et stort trimrom.

STATOIL: Bedriften har cirka 7800 kontorarbeidsplasser på Forus, egne ansatte og innleide. Parkeringsdekning for bil er 50 prosent og 20 prosent for sykkel etter en utbygging av tre garderobeanlegg i 2009.

Resultat: Sykkelandel sommer 2010: 23 %, vinter: 9 %.

### AKER SOLUTIONS

Sykkelprosjektet ved Aker Solutions i Stavanger. Aker Solutions satser sterkt på syklende ansatte når konsernet flytter fra seks-sju kontorsteder i Stavanger og inn i nybygg i Jåttåvågen i 2012.



De planlegger:

- 1000 sykkelparkeringsplasser innendørs og garderobekapasitet nok til alle som trenger det.
- Parkeringsplass til privatbiler blir et knapphetsgode. Bygget har 2200 kontorarbeidsplasser og bare 500 p-plasser. Dekningsgraden blir dermed 23 prosent, nesten en halvering fra forholdene ved Akers kontorbygg i dag.
- Bedriften vil inspisere sykkelruter fram til ansattes bydeler på Nord-Jæren.
- Gjøre en reisevaneundersøkelse i oktober og en etter innflytting i 2012.
- Lage ordning med behovsprøvd fordeling av p-plasser, der noen fordeles dag for dag ved spesielle behov.
- Vurderer bilpoolordning for at folk enkelt skal kunne reise på møter i regionen.
- Jobbe for båtforbindelse Jørpeland-Jåttåvågen.
- Mulig organisering av samkjøring til jobb, eller oppfordre til «park and ride»: Parkere bilen et sted og ta kollektivt til Jåttåvågen.

Resultat: Sykkelandel sommer 2010: 19 %, vinter: 11 %.

### CIENS

Nesten halvert biltrafikk. Rapporten "Reisevaner for ansatte i CIENS-bedriftene før og etter samlokalisering i Forskningsparken". TØI/PROSAM 164 (2008) viser at til sammen 7 virksomheter i Forskningsparken på Blindern i Oslo har redusert sin bilbruk fra 36 til 20% (nesten halvering) som en samlet effekt av redusert parkeringsdekning, bedre kollektivtilbud og bedre lokalisering. Øvrige virksomheter i Forskningsparken har en bilandel på 34%. Redusert parkering er med andre ord et effektivt virkemiddel, sammen med et godt kollektivtilbud.



Resultatene viser at bilbruken til arbeid lett kan reduseres, selv utenfor sentrum, dersom man er villig til å ta i bruk de riktige virkemidlene.

### KONGSBERG TEKNOLOGIPARK

Kongsberg Teknologipark har 6.000 ansatte og 50.000 besøkende. Bedriftene i teknologiparken og kommunen ønsker å redusere bilbruken og øke kollektivandelen til Teknologiparken.



Begrunnelser:

- Bidrag til redusert utslipp av CO2
- Redusert trafikkbelastning i Kongsberg sentrum.
- Mindre areal til parkering i Teknologiparken
- Egen rushtidsbuss fra Gamlegrendåsen til næringsparken
- Samarbeider med Kongsberg kommune, Buskerud Fylkeskommune, Vestviken Kollektivtrafikk og Nettbuss om bedre kollektivtilbud lokalt og regionalt
- Jobber for nytt togstopp på Gomsrud

- Har bidratt økonomisk til ny gang-og sykkelbru over Lågen
- Bidrar økonomisk til kommunens infrastrukturfond (utbedring av gang-/sykkelveier)
- Vurderer mulighet for bysykler ved Knutepunktet og Teknologiparken

### AKER KVÆRNER

Videokonferanser sparer penger og miljø. Kværner Power har kontorer både i Norden, Brasil og USA. Noen ansatte har tatt i bruk videomøter i stedet for å reise, og sparer bedriften for penger og miljøet for utslipp.



Kværner Power har 1.400 ansatte i hovedsakelig 4 land, men denne beskrivelsen gjelder de 400 ansatte i Gøteborg. En gruppe på 15-20 mennesker anvender utstyret mer enn andre, og frekvensen har vært ca 11 møter pr måned. Bedriften har gjort et grovt overslag som viser at de sparer ca 40 flyreiser pr måned, eller grovt ca 2 mill SKR pr år. I tillegg spares reisetiden. Utstyret har kostet ca 200.000 SKR, inkludert vedlikehold.

### BILKOLLEKTIVET

Bilkollektivet i Oslo, Stavanger, Kristiansand og Tromsø. Bilkollektivet i Oslo ble startet i 1995, og har i dag mer enn 1.600 husstander og bedrifter som medlem. Bilkollektivet i Oslo er Skandinavias største bilpool, og er i stadig vekst.



Bedrifter kan bli medlem og kan ha særlig nytte av det til tjenestereiser. Det betyr at man slipper å ha en egen bilpark og at private biler i mindre grad behøver å brukes. Bilkollektivet har biler av mange typer til bruk for ulike formål, inkludert varebiler.

Move About er en annen bildelingsordning i Oslo, som bare tilbyr el-biler.

### BYBILEN

Tjenestebiler sparer penger. Hos senter for oppvekst i Drammen kommune ble privatbiler brukt til tjenestereiser og dyre parkeringsplasser ble leid. For å spare penger og bedre miljøprofilen er dette erstattet med bruk av "Bybilen", som hovedprinsipp. I tillegg benyttes gange, bysykler, buss, drosje og privatbil, avhengig av hva som er mest hensiktsmessig. Ordningen omfatter rundt 100 medarbeidere.



"Bybilen" i Drammen er et helautomatisk system. Bil bestilles via internett og kan hentes på ulike steder i sentrum. Bybilen AS er etablert etter initiativ fra kommunen og byens næringsliv. Mer info på [www.bybilen.no](http://www.bybilen.no)

*Kilde: Senter for oppvekst. Drammen kommune*

### STATENS VEGVESEN

Biltrafikk redusert til 1/3. I år 2000 var Statens vegvesen Sør-Trøndelag, med 600 ansatte, lokalisert i Trondheim, langs E6 ved Sluppen, ca 4 km øst for sentrum (se kart til venstre). På denne tomte var det parkeringsplass til alle ansatte, og det var et dårlig kollektivtilbud. Resultatet var at 63 % av de ansatte brukte bil til jobben.

I 2010 er Statens vegvesen lokalisert i Trondheim sentrum, med et godt kollektivtilbud og der det ikke er noen p-plasser for ansatte. Resultatet er at bare 20 % kjører bil til jobben. Disse må parkere i offentlige p-anlegg. Det kan diskuteres om det er lokaliseringen eller reduksjon i p-tilbudet som har gitt lavere bilbruk, og svaret er at det er kombinasjonen, fordi det hadde vært mye vanskeligere å redusere p-tilbudet ved den gamle lokaliseringen, og uten et godt kollektivtilbud.



**Statens vegvesen**



# VEDLEGG 3 - Hva er en reisevaneundersøkelse (RVU)

Målet med en reisevaneundersøkelse er å kartlegge hvordan de ansatte reiser til og fra jobb, hvor de bor i forhold til arbeidsstedet, hvorfor de reiser slik de gjør og om det er et potensial for endring i miljøvennlig retning. Tjenestereiser kan og bør kartlegges og vurderes som en egen undersøkelse.

Nedenfor er listet opp noen spørsmål til en enkel undersøkelse av arbeidsreisene, som virksomheten kan gjennomføre selv, forutsatt at det settes av noe tid og engasjement til dette. For store og kompliserte virksomheter anbefales konsulenthjelp med transportkompetanse.

Undersøkelsen innledes med å beskrive hensikten med undersøkelsen, virksomhetens ønske om å ta klima på alvor, og virksomhetens ambisjonsnivå når det gjelder å redusere utslipp fra transport.

- > Hvor bor du (postnummer)?
- > Hva slags transportmiddel bruker du vanligvis til jobb?
- > Hvordan har du reist til jobb i dag?
- > Hvor ofte bruker du bil til jobb?
- > Hvor lang avstand har du til nærmeste aktuelle kollektivholdeplass?
- > Hvor lang tid bruker du til jobb med kollektivtransport?
- > Hvor lang tid bruker du med sykkel til jobb?
- > Er du positiv eller negativ til å bruke mindre bil til jobb?
- > Hva er ditt mest aktuelle alternativ til bil?
- > Kan det være aktuelt å avtale med kolleger om å kjøre sammen til jobb?
- > Hva mener du vil være det beste tiltaket dersom vår virksomhet skal redusere sine klimautslipp fra transport med 50 %?

Resultatet av en reisevaneundersøkelse kan blant annet være en framstilling som vist i figuren til venstre. De ansattes bosted er vist, med virksomheten i midten. Dette er et godt utgangspunkt for å vurdere potensialet for økt sykling, for økt bruk av kollektivtilbudet og for mulig kameratkjøring.

Transportplanarbeidet på Jæren har utviklet en egen mal for en RVU for bedrift.

Et opplegg for reisevaneundersøkelse tilbys også av Statens vegvesen.

# VEDLEGG 4 - Klimaregnskap for enkeltbedrifter

## REGNSKAPSMETODER

Det finnes ulike framgangsmåter for å regnskapsføre klimagassutslipp ved persontransport og varetransport for en bedrift, fra det detaljerte til det overslagsmessige. Sentralt i alle regnskapsmetodene står utslippsfaktorer for de ulike reisemidler som benyttes (bil, buss, tog etc.) og som oppgis i g/km CO<sub>2</sub>. Tall for dette finnes blant annet hos Klima- og forurensningsdirektoratet (Klif) og Statistisk sentralbyrå (SSB). Avhengig av hvor detaljert man ønsker å føre regnskapet kan man operere med utslippsfaktorer for de enkelte biltyper og drivstoff eller bruke gjennomsnittstall.

På et detaljert nivå kan hver enkelt arbeidstaker rapportere sin reiselengde og reisemiddelbruk over én gjennomsnittssuke i året. Dette multipliseres med respektive utslippsfaktor og summeres over alle ansatte. På et overslagsnivå kan man bruke gjennomsnittlig reiselengder og prosentvis reisemiddelfordeling.

## KLIMAGASSREGNSKAP.NO

Klimagassregnskap.no er et web-basert verktøy/modell for å kartlegge klimagassutslipp for eksisterende eller planlagte bygg. Modellen er gratis å bruke. Den er utviklet på oppdrag fra Statsbygg av en gruppe ledet av Civitas AS. Modellen består av fire moduler: Byggematerialer, anleggsfasen, stasjonært energiforbruk og transport. Modulene kan benyttes hver for seg. Modellen beregner både direkte og indirekte utslipp, dvs. både i direkte tilknytning til bygget og utenfor, ofte kalt CO<sub>2</sub> - fotavtrykk.

## TRANSPORTMODULEN

Transportmodulen kan beregne utslipp for ett år, et antall år eller for hele byggets levetid (60 år). Det er lagt inn forutsetninger om utvikling i kjøretøyteknologi og drivstoffbruk i framtiden i modellen. Transportmodulen er basert på bruk av data fra nasjonale eller regionale reisevaneundersøkelser. Egne bedriftsinterne undersøkelser kan også benyttes. Mer detaljerte opplysninger om individuelle reiselengder, reisemiddelbruk etc. må omregnes til gjennomsnittsverdier, prosentfordelinger eller lignende før disse dataene legges inn i modellen.

Beregningene er på grunn av begrensninger i de empiriske dataene i turproduksjon for ulike kategorier bygg, foreløpig begrenset til kategoriene bolig, kontor og handel. Det arbeides med å framskaffe data for flere kategorier bygg.

For en enkel reise mellom bolig og arbeidssted vil halve lengden bokføres på boligen og halve lengden på arbeidsstedet.

Beregningene omhandler bare daglige reiser og reiser kortere enn 100 km. Lange reiser (for eksempel tjenestereiser) foretas langt sjeldnere enn de daglige, men pga lengden bidrar de likevel en god del til det totale utslippet. Overslag viser riktignok at bidraget er på under 10 % av totalutslippet fra transport.

### TRANSPORTMODULEN BRUKT I MOBILITETSPLANLEGGING

Transportmodulen kan brukes som et planleggingsverktøy for å teste ut virkninger på klimakutt av ulike tiltak i mobilitetsplanen som endringer i reisemiddelfordeling og virkninger av parkeringsbegrensninger. I forbindelse med planlegging av nye bygg kan verktøyet også brukes til å teste ut transportvirkningen av ulike lokaliseringer i forhold til transportnett, bosettings- og bebyggelsesmønster.

Målene i en mobilitetsplan kan knyttes til bruk av miljøvennlige reisemidler og bruk av miljøvennlige kjøretøy.

### BEREGNINGSGANG I TRANSPORTMODULEN

For å få fram virkningen av en gjennomført mobilitetsplan, må man først beregne for dagens situasjon. Man trenger da å legge inn opplysninger om:

- Daglig turproduksjon, særlig reiseformålene innkjøp, service og annet
- Reisemiddelfordeling, hastighet på veinettet, gjennomsnittlige reiselengder og bil- og bussbelegg samt andel skinnegående kollektivtransport.
- Tilgang til parkering med eller uten avgift

Modellen beregner personkm med bil og kollektiv per virkedag som kan ganges med 300 virkedager per år. Antall virkedager har en standard utregning der det regnes 5 virkedøgn, pluss en helg = 6 trafikkdager per uke.

Modellen regner deretter om personkm til kjøretøykm via bil- og bussbelegg og dernest utslipp basert på utslippsfaktorer knyttet til kjøretøy og hastighetsfordeling. Det totale utslippet fra transport fordeles på persontransport med bil og kollektiv.

Modellen beregner utslipp basert på de nye dataene og forskjellene mellom dette og dagens situasjon vil representere klimakuttet man har oppnådd.

### HVORDAN FÅ TILGANG?

For å ta i bruk modellen [www.klimagassregnskap.no](http://www.klimagassregnskap.no) ta kontakt med Zdena Cervenka, seniorrådgiver, Forskning og samfunn, Statsbygg, e-post: [Zdena.Cervenka@statsbygg.no](mailto:Zdena.Cervenka@statsbygg.no). Du vil da få tildelt et passord under forutsetning av at prosjektdata gjøres tilgjengelige for Statsbygg til den videre modellutviklingen.

Ved innlogging i modellen [klimagassregnskap.no](http://www.klimagassregnskap.no) må du oppgi prosjektnummer og passord. Du blir også bedt om å oppgi navnet ditt. Dette brukes til å føre en endringslogg; den registrerer hvem, når og i hvilke moduler det er foretatt endringer. Denne loggen ligger tilgjengelig kun for de som har tilgang til prosjektnummer og passord.

På [klimagassregnskap.no](http://www.klimagassregnskap.no) ligger det en brukermanual som mer detaljert, enn det er blitt plass til her, forklarer hvordan du går fram ved innlegging av data i alle modulene inklusive transportmodulen.



# FUTURE BUILT

FutureBUILts visjon er å vise at det er mulig å utvikle klimanøytrale byområder og arkitektur med høy kvalitet. Programmet er knyttet til Framtidens byer.

FutureBuilt er et ti-årig program som går fram til 2020 og arbeider etter følgende tre målområder:

1. FutureBuilt skal bidra til å realisere en rekke forbildeprosjekter i Oslo og Drammen
2. FutureBuilt skal være en arena for kompetanseutvikling og innovasjon
3. FutureBuilt skal kommuniseres bredt og være et utstillingsvindu nasjonalt og internasjonalt

Bak FutureBuilt står Oslo kommune, Drammen kommune, Husbanken, Enova, Miljøverndepartementet, Statens Bygningstekniske Etat, Grønn Byggallianse og Norske arkitekters landsforbund.

Partnere i FutureBuilt:



Oslo kommune



DRAMMEN  
KOMMUNE



Husbanken



FutureBuilt er en del av:

**FRAMTIDENS BYER**

[www.futurebuilt.no](http://www.futurebuilt.no)

FUTURE  
BUILT



**Statens vegvesen**



STAVANGER KOMMUNE