



Statens vegvesen

Grønn Mobilitet

En mulighetsstudie om mobilitetsrådgivning i Region sør

RAPPORT

Utbyggingsavdelingen

nr: 2009/14



Vegdirektoratet
Utbyggingsavdelingen
Transportanalyseseksjonen
Dato: 2009-12-22

UTB-RAPPORT

Tittel

Grønn Mobilitet
En mulighetsstudie om mobilitetsrådgivning i
Region sør

Forfatter

Hovedforfatter Paal Sørensen
Biforfatter Bjørn Sandelien

Avdeling/kontor

Utbyggingsavdelingen
Transportanalyseseksjonen

Prosjektnr

601872

Rapportnr

Prosjektleder

Sjefingeniør Bjørn Sandelien, Utbygging-
Etatssatsingsområde/oppdragsgiver
Utredning av VISTA Utredning v/Paal Sørensen
for Statens vegvesen Vegdirektoratet

Emneord

Miljøvennlig bytransport
Mobilitetsrådgivning
Mobilitetspåvirkning

Sammendrag

Rapporten er en mulighetsstudie om
mobilitetsrådgivning i vegvesenets Region sør.
Erfaringer og status for arbeid med det som kan
kalles "aktiv mobilitetspåvirkning" er kartlagt i 22
bykommuner og de 5 fylkeskommunene i Region
sør. Erfaringer fra Oslo, Bergen, Nord-Jæren og
Trondheim og andre land er også presentert. En
begrepsdrøfting er også en viktig del av studien.

Som en støtte for hvordan arbeidet med aktiv
mobilitetspåvirkning kan legges opp, er anbefalin-
ger fra den internasjonale organisasjonen EPOMM
gjennomgått og presentert.

Studien drøfter også hvilken rolle Statens vegvesen
bør ta i arbeidet med aktiv mobilitetspåvirkning
både nasjonalt og regionalt.

Studien foreslår at Vegvesenets Region sør tar ini-
tiativ til videreføring i et regionalt prosjekt.

Forsidebilde: Sykling til jobb. Foto Paal Sørensen

Språk Norsk

Antall sider 94

Dato 2009-12-22

ISSN 1890-2472

UTB-REPORT

Title

Green Mobility
A feasibility study on Mobility Consultation in
Region south

Author

Principal author Paal Sørensen
Secondary author Bjørn Sandelien

Department/division

Department of Roads & Planning
Transport Analysis Section

Project number

601872

Report number

Project manager

Chief Engineer Bjørn Sandelien
Project program/employer
Contractor VISTA Utredning att. Paal Sørensen
for the Norwegian Public Roads Administration

Key words

Sustainable Transport
Mobility Consultation
Mobility Management

Summary

The report is a feasibility study on Mobility Consul-
tation in Region south of the Norwegian Public
Roads Administration (NPRA). Practice and status for
Mobility Management (MM) are surveyed for 22
city municipalities and the 5 counties in Region
south. Practice from the four biggest cities in
Norway and other European countries and USA is
also presented. Discussion on how to define
Mobility Management and find an adequate
Norwegian translation is also included.

Recommendations from EPOMM on MM are
assessed and presented as a foundation for how to
carry out similar work in Norway.

Discussion on the role of NPRA in MM related work
is also part of the report.

The study recommends that Region south of NPRA
takes an initiative to a follow up regional project.

Front page photo by Paal Sørensen

Language of report Norwegian

Number of pages 94

Date 2009-12-22

Forord

Denne mulighetsstudien om mobilitetsrådgivning i vegvesenets Region sør er en del av Statens vegvesens etatsprogram Miljøvennlig bytransport og er gjennomført i samarbeid med Bystrategiprojektet i Region sør. Bystrategiprojektet er et tverretattlig samarbeidsprosjekt mellom 26 bykommuner, 5 fylkeskommuner, statlige transportetater og andre hovedaktører innen areal og transport. I prosjektet er det definert fire flerkjernede byregioner kalt Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyen (se kartet nedenfor).

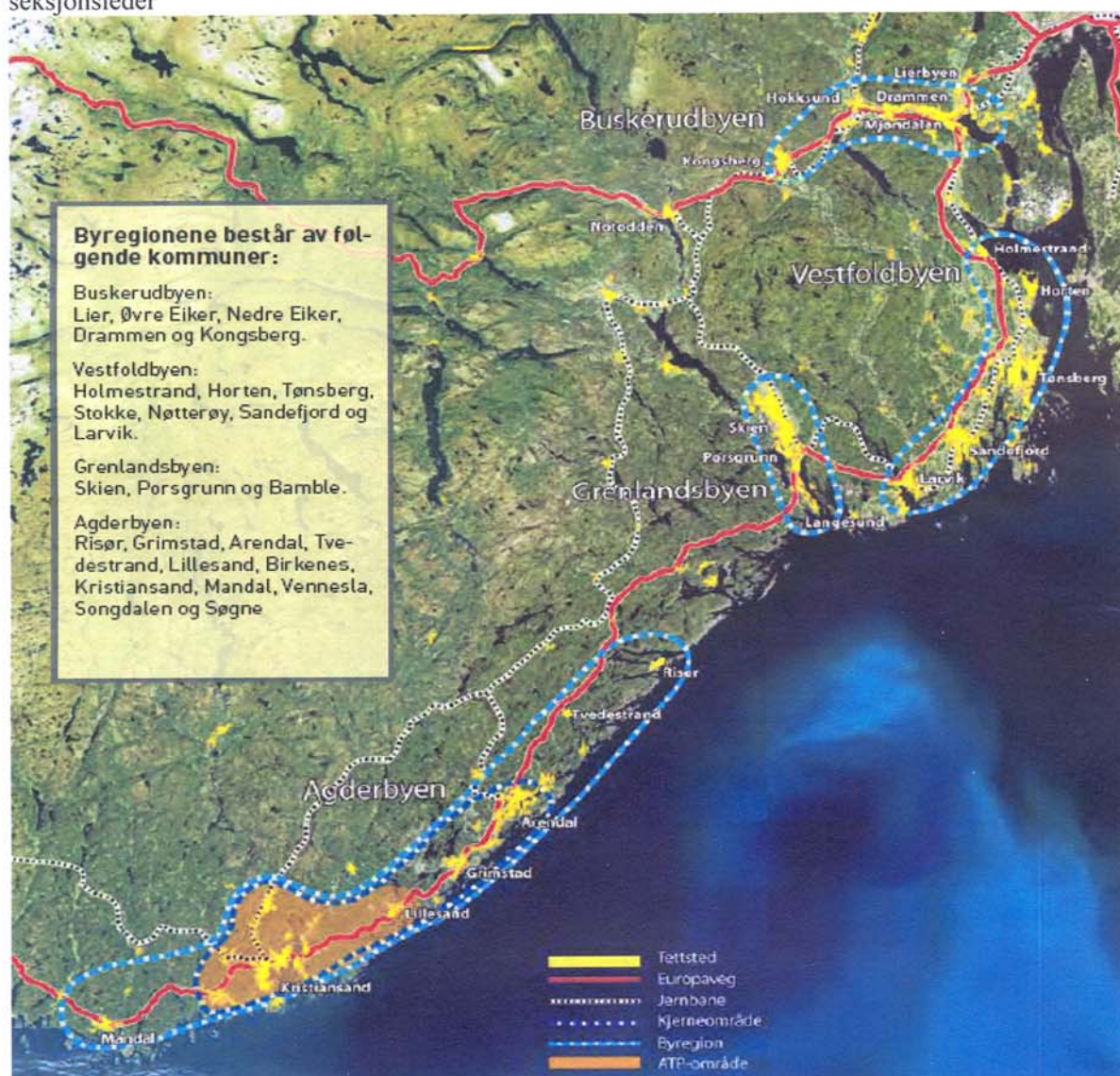
Prosjektleder for mulighetsstudien har vært Bjørn Sandelien i Vegdirektoratet, som sammen med Guro Berge i Vegdirektoratet, og Tor Atle Odberg i Region sør, har deltatt i en prosjektarbeidsgruppe. VISTA Utredning AS, ved sivilingeniør Paal Sørensen, har gjennomført kartleggingen og er hovedforfatter av rapporten. Bjørn Sandelien har levert betydelige tekstbidrag særlig om internasjonale erfaringer og til drøftingen av Statens vegvesens rolle i arbeid med mobilitetsstyring/aktiv mobilitetspåvirkning. Vurderinger og anbefalinger i rapporten står arbeidsgruppa for.

Transportanalyseseksjonen

Desember 2009

Jan A. Martinsen

Jan A Martinsen
seksjonsleder



Region sør med de fire byregionene. Kart utarbeidet av In'by (2009).

Innhold

FORORD	3
SAMMENDRAG	7
1 BAKGRUNN	13
2 BEGREPSDEFINISJONER	15
2.1 <i>Mobilitetsstyring</i>	15
2.2 <i>Andre sentrale begreper innen Mobility Management</i>	17
2.3 <i>Begrepsbruk i vårt prosjekt</i>	17
3 NORSKE OG INTERNASJONALE ERFARINGER	19
3.1 <i>Oslo</i>	19
3.2 <i>Bergen</i>	20
3.3 <i>Nord-Jæren</i>	21
3.4 <i>Trondheim</i>	21
3.5 <i>Kristiansand</i>	22
3.6 <i>USA</i>	22
3.7 <i>Storbritannia</i>	24
3.8 <i>Sverige</i>	25
3.8.1 <i>Lundby Mobility Centre</i>	25
3.8.2 <i>Sverige for øvrig</i>	25
3.9 <i>Danmark</i>	26
3.10 <i>Nederland</i>	27
3.11 <i>Østerrike</i>	28
3.12 <i>Sveits</i>	28
3.13 <i>Tyskland</i>	28
3.14 <i>EPOMM – statusbeskrivelse for 2008 i Europa</i>	29
3.15 <i>Oppsummering av erfaringer</i>	30
4 STATUS I BYKOMMUNENE I REGION SØR	33
4.1 <i>Resultater fra undersøkelsen</i>	33
4.2 <i>Utdypende beskrivelse fra 3 av byene</i>	34
4.3 <i>Kommentarer til undersøkelsen i kommunene</i>	39
5 STATUS I FYLKESKOMMUNENE I REGION SØR	41
5.1 <i>Resultater av undersøkelsen i fylkeskommunene</i>	41
5.2 <i>Oppsummering av undersøkelsen i fylkeskommunene</i>	41
6 STATUS OG BEHOV I BEDRIFTENE	43
6.1 <i>Næringslivets holdninger til miljøvennlig transport</i>	43
6.2 <i>Oppsummerende kommentarer om næringslivets holdninger</i>	46
7 RETNINGSLINJER FRA EPOMM OM MOBILITY MANAGEMENT	47
7.1 <i>Anbefalt struktur for arbeidet</i>	47
7.2 <i>Suksessfaktorer beskrevet i MOMENTUM og MOSAIC</i>	50
7.3 <i>Anbefalinger for introduksjon av Mobility Management</i>	51

8	STATENS ROLLE I ARBEID MED MOBILITETSSTYRING	53
8.1	<i>Viktige statlige føringer i stortingsmeldinger.....</i>	53
8.2	<i>Statens vegvesen har et sektoransvar for mobilitetsstyring i dag.....</i>	54
8.3	<i>Statens vegvesen bør ta et utvidet ansvar for aktiv mobilitetspåvirkning</i>	55
8.4	<i>Aktuelle oppgaver for Statens vegvesen ved et utvidet ansvar</i>	57
8.4.1	<i>Endring av rammebetingelser.....</i>	57
8.4.2	<i>Ekstern nettverksbygging.....</i>	58
8.4.3	<i>Intern nettverksbygging</i>	59
8.5	<i>Vegvesenets sektoransvar for aktiv mobilitetspåvirkning – oppsummering.....</i>	59
9	GRØNN MOBILITET – ET NYTT HELHETLIG GREP.....	61
10	BEHOV FOR STYRKING AV ARBEIDET MED GRØNN MOBILITET	65
10.1	<i>Vårt prosjekt i relasjon til EPOMMs anbefalinger.....</i>	65
10.2	<i>Viktige prinsipper må ivaretas.....</i>	66
10.3	<i>Organisasjonsløsninger.....</i>	66
10.4	<i>Nytt forskningsprogram kan gi et løft for arbeidet</i>	67
11	GRØNN MOBILITET I REGION SØR	69
11.1	<i>Oppsummering av forslag til ansvars- og oppgavefordeling</i>	71
VEDLEGG 1:	RESULTATER AV UNDERSØKELSEN I KOMMUNENE.....	73
VEDLEGG 2:	RESULTATER AV UNDERSØKELSEN I FYLKESKOMMUNENE... 79	
VEDLEGG 3:	EKSEMPLER PÅ MULIGE TILTAK	83
VEDLEGG 4:	ERFARING FRA NORSKE PILOTPROSJEKTER.....	84
VEDLEGG 5:	NOEN ENKELTSTÅENDE EKSEMPLER FRA EUROPA	85
VEDLEGG 6:	EKSEMPLER PÅ INTEGRERTE TRANSPORTLØSNINGER	88
VEDLEGG 7:	SAMSPILL MELLOM PUSH OG PULL I EN HELHETLIG TDM-STRATEGI	90
VEDLEGG 8:	MOBILITY MANAGEMENT – REFERANSELISTE	91

Sammendrag

Denne mulighetsstudien om etablering av mobilitetsrådgivning i Statens vegvesen Region sør følger opp mål og intensjoner som ligger til grunn for regionens Bystrategiprojekt, som er et tverretattlig samarbeidsprosjekt mellom 26 bykommuner, 5 fylkeskommuner, statlige transportetater og andre hovedaktører innen areal og transport. Målet er å få til en bærekraftig byutvikling med fokus på areal- og transportpolitikken.

Grønn mobilitet – et nytt helhetlig grep

Mobilitetsrådgivning er et hovedelement innenfor det som på engelsk kalles ”Mobility Management”. ”Mobility Management” er på norsk blitt oversatt med mobilitetsstyring. Denne oversettelsen har vært omdiskutert. En klargjøring og drøfting av begrepet har derfor vært en del av studien.

”Mobility Management” handler særlig om ”myke” tiltak for å begrense bilbruken. Hensikten er å påvirke holdninger og reiseadferd gjennom informasjon og kampanjer etc.. I den senere tid er det en utvikling i utlandet mot å legge et videre spekter av tiltak inn under begrepet ”Mobility Management”. Betydningen av en mer helhetlig innfallsvinkel både ved planlegging og gjennomføring av tiltak er understreket av mange. Begrepet ”grønn mobilitet” synes vi er egnet til å bruke om dette arbeidet.

Arbeid for å fremme ”grønn mobilitet” vil i tillegg til informasjon og kommunikasjon omfatte alle fysiske og organisatoriske tiltak, som kan bidra til overgang fra bilbruk til mer miljøvennlig transport. ”Grønn mobilitet” vil således være en utvidelse i forhold til det som vanligvis omtales som mobilitetsstyring (jf. omtale i kapittel 2), ved at mindre infrastruktur- og kollektivtransporttiltak inkluderes i arbeidet. Vi mener at de beskrevne erfaringer viser at dette er mer motiverende både for næringslivet og for ansatte å ha en mer innholdsrik ”verktøykasse” å velge fra, og at dette gir større mulighet til å se de ulike aktiviteter i sammenheng. Begrepet vil favne bredt, men er i seg selv upresist, slik at det vil trolig være nødvendig å presisere begrepsinnhold i tilknytning til bruken.

”Grønn mobilitet” kan passe godt som en mer folkelig merkelapp på vegvesenets arbeid med miljøvennlige transportløsninger. Vi ser det også som en fordel at vegvesenet ikke bruker begrepet ”mobilitetsstyring” om det arbeidet som etaten måtte gjøre innenfor dette feltet. Siden dette arbeidet i stor grad vil utøves gjennom vegvesenets rolle som sektormyndighet. Slik sett vil både arbeid med ”grønn mobilitet” og mobilitetsrådgivning passe bedre som begreper for å beskrive vegvesenets innsats.

Mobilitetsrådgivning vil for øvrig være ganske dekkende som et samlebegrep for mange av de tjenester som tradisjonelt er blitt definert inn under Mobility Management (se kapittel 7.1). Vi mener også at begrepene ”aktiv mobilitetspåvirkning” og ”mobilitetsplanlegging” i mange sammenhenger vil fungere bedre enn bruk av begrepet mobilitetsstyring.

Erfaringskartlegging i Region sør

Mulighetsstudien kartla i mai og juni 2008 erfaringer og status i kommuner og fylker i vegvesenets Region sør med det vi nå velger å kalle ”aktiv mobilitetspåvirkning”. Hovedinntrykket er at slikt arbeid generelt sett ikke har noe stort omfang i kommunene. Kommunene Kongsberg, Porsgrunn, Kristiansand og til dels Drammen skiller seg imidlertid positivt ut. Disse kommunene har en bred tilnærming til transportutfordringene. Følgende erfaringer kan spesielt framheves:

- Særlig Kongsberg og Porsgrunn har et nært samarbeid med store aktører i næringslivet, hvor det gjennomføres reisevaneundersøkelser og diskuteres mulige tiltak. Aktørene består av større nærings- eller industriparker.
- Organiseringen i kommunene er en del av øvrig transportplanlegging og har særlig fokus på sykkel og kollektivtilbudet. Porsgrunn ser imidlertid behov for et eget mobilitetskontor.
- Kommunene samarbeider godt med Statens vegvesen og fylkeskommunene. Samarbeidet er mest formalisert i Kristiansand.

Store næringslivsaktører ble ikke direkte kontaktet som en del av mulighetsstudien, men kommunene oppga et hundretalls bedrifter eller virksomheter som kan være aktuelle for mobilitetsrådgivning.

Fylkeskommunene har ikke igangsatt eller planlagt tiltak for fylkets innbyggere som kan betegnes som ”aktiv mobilitetspåvirkning”. Aktuelle tiltak gjelder i hovedsak forbedringer i kollektivtilbudet. For øvrig har fylkeskommunene gjennomført tiltak som først og fremst er rettet mot egne ansatte. Vestfold og Buskerud har gått foran her.

Norske og internasjonale erfaringer

Erfaringer fra Oslo, Bergen, Nord-Jæren og Trondheim og fra andre land er også innhentet. Hovedvekt er lagt på de land som er kommet lengst i arbeidet med ”aktiv mobilitetspåvirkning”. Erfaringene fra både Norge og Europa viser at følgende to innfallsvinkler til arbeidet med ”aktiv mobilitetspåvirkning” er mest vanlig:

- Kampanjer, informasjon og tiltak rettet mot hele byer eller bydeler
- Kampanjer, informasjon og konkrete tiltak i enkeltvirksomheter

Fra arbeid på by- og bydelsnivå er det er grunn til å trekke fram de positive erfaringene i Sverige fra Lund og Lundby i Göteborg. For ”samkjøring” har Nederland erfart at provinser og byområder synes å være det beste innsatsområdet. Det er imidlertid et problem at det ofte er vanskelig å måle resultatene for hele byer og bydeler, fordi effektene ikke kan skilles fra den generelle utvikling (klimapolitikk, bensinpriser) eller fra utvikling av infrastruktur (utbygging av veger, kollektivtilbudet, sykkelveger).

Når det gjelder de enkelte bedrifter og virksomheter, er det beskrevet mange gode eksempler. De fleste av disse viser gode resultater med en reduksjon i bilbruk på 10-20 % avhengig av prosjektets omfang og type tiltak. Volumet for hele bydeler eller byområder har likevel vært lite, da det ofte bare er et mindre antall virksomheter i et område som har gjennomført tiltak.

Arbeid mot bedrifter/virksomheter kan imidlertid være krevende. Det viser erfaringer både fra Oslo og byer i Europa:

- De fleste virksomheter er vanskelig å få kontakt med og enda vanskeligere å få gjennomført tiltak i. Dette er et felt som ikke prioriteres høyt i forhold til den daglige drift.
- Diskusjon og reduksjon i goder som fri bilbruk, bilgodtgjørelse samt gratis eller subsidierte parkeringsplasser, kan være lite populært i gode økonomiske tider, da det både kan være vanskelig å holde på kvalifisert arbeidskraft og rekruttere nye medarbeidere.

Bedrifter/virksomheter som oppnår gode resultater kjennetegnes ofte ved:

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

Arbeidet har i ulike byer vært organisert både som egne prosjekter og som en del av øvrig transportplanlegging. I Oslo og Göteborg har arbeidet nylig blitt lagt ned som egne prosjekter og blitt integrert i en kommunal plan- eller transportetat. Næringslivet har i disse tre byene i liten grad gjennomført tiltak som har gitt betydelige endringer i reisemønsteret til de ansatte, og det har vært etterlyst forbedringer i kollektivtilbud og infrastruktur som en del av samarbeidet. Erfaringer viser også at reisemønsteret i liten grad endres hvis det ikke samtidig innføres et bedre tilbud for miljøvennlig transport og restriktive tiltak for biltrafikken.

Vi har tolket disse signalene på en slik måte at følgende forutsetninger bør ligge til grunn for videre arbeid, dersom det skal oppnås positive resultater:

- Det bør formuleres tydelig at det er et mål å redusere bilbruken i byområdene.
- Organisering må være tett på øvrig transportplanlegging, slik at infrastruktur og kollektivtilbud er inkludert i alle utviklings- og utbyggingsprosjekter.
- Både positive og restriktive mobilitetstiltak inkluderes, som betyr at restriksjoner på bilbruk i byområdene blir vurdert.

Staten vegvesens rolle – behov for avklaring

Viktige føringer om statens rolle knyttet til mobilitetsstyring/aktiv mobilitetspåvirkning er gitt i stortingsmelding nr. 26 (2006-2007) ”Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand” fra mai 2007. Her heter det blant annet at Regjeringen vil etablere et nasjonalt kompetansesenter for å samle inn og formidle kunnskap om og erfaringer med mobilitetsstyring. Videre heter det at regjeringen vil etablere en støtteordning for mobilitetsrådgivning i større kommuner i forhold til bedrifter og virksomheter med mange arbeidsplasser. Disse forslag er hittil ikke fulgt opp.

Staten vegvesens rolle i arbeidet med mobilitetsstyring er omtalt i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 (Avinor et al, 2008). Etter en beskrivelse av mobilitetsstyring som et samlebegrep av positive tiltak for å redusere biltrafikkveksten i byene, heter det:

”Dette er tiltak der lokale og regionale myndigheter vil være hovedaktører. Statens vegvesen vil bidra med forskning og utredning, informasjonsspredning og annen koordinerende virksomhet innenfor dette temaet”.

Det ansvar Statens vegvesen i dag har for aktiv mobilitetspåvirkning vil vi således beskrive slik:

- Samle og oppsummere norske og internasjonale erfaringer
- Bidra med forskning og utvikling herunder finansiering av evaluering av tiltak
- Informasjonsspredning vha bla. publikasjoner, kurs, konferanser etc.
- Koordinerende virksomhet mot andre offentlige myndigheter og private aktører
Eksempelvis nasjonal koordinator for den europeiske kampanjen Bilfri dag og Europeisk mobilitetsuke

Klimameldingen (St.meld.nr. 34 (2006-2007)) og den økte fokus på tiltak som kan bidra til å redusere klimagassutslippene, forsterker behovet for effektive tiltak som kan redusere veksten i privatbilbruken i de største byene. Statens vegvesen har i dag ansvar for en del virkemidler som virker inn på transportomfanget. De vil være knyttet til samordnet areal- og transportplanlegging, kollektivtransport samt sykkel- og gangtrafikk. Aktiv mobilitetspåvirkning favner en lang rekke tiltak der ansvar for gjennomføring av det enkelte tiltak er spredt på et stort antall aktører. Nettopp i en slik situasjon er det viktig at noen står fram og er en pådriver. På tilsvarende måte som for kollektivtrafikktiltak, sykkeltiltak og universell utforming, burde Statens vegvesen også hatt en pådriverrolle for tiltak knyttet til aktiv mobilitetspåvirkning. Siden slikt arbeid ofte har bedrifter og virksomheter som en målgruppe, vil slike tiltak også åpne opp en arena der innsatsen hittil har vært liten. I arbeidet for redusert biltrafikk er det viktig at et bredest mulig spekter av virkemidler tas i bruk.

Som et første trinn i en rolleavklaring i Statens vegvesen bør et slikt utvidet ansvar forankres i etatens ledelse. Som en del av rolleavklaringen vil det også være naturlig å vurdere om vegvesenets instruks burde vært endret. Det burde eksplisitt gått fram av instruksjonen at Statens vegvesen har et ansvar for utviklingen av et bærekraftig transportsystem. En slik endring vil styrke forankringen av vegvesenets sektoransvar for aktiv mobilitetspåvirkning.

Statens vegvesen bør ta et utvidet ansvar for aktiv mobilitetspåvirkning. Det bør avklares at vegvesenet:

- Tar rollen som pådriver i arbeid med aktiv mobilitetspåvirkning herunder mobilitetsrådgivning

og at Vegdirektoratet:

- Legger fram forslag om å ta rollen som nasjonalt kompetansesenter for Mobility Management
- Etablere og driver et nettbasert nettverk for konsulenter for å utvikle kompetansen innen aktiv mobilitetspåvirkning
- Vurderer organisering av et nasjonalt nettverk for grønn mobilitet
- Blir en aktiv pådriver for å endre lover og regler slik at de fremmer miljøvennlige løsninger herunder arbeider for etablering av en nasjonal støtteordning for mobilitetsrådgivning

Uavhengig av hvordan vegvesenets sektoransvar måtte bli definert, mener vi at følgende tiltak må gjennomføres:

- Feie for egen dør gjennom tiltak for å redusere ansattes bilkjøring til arbeid og i arbeid
- Ta firetrinnsmetodikken (se kapittel 8.2) på større alvor i planleggingen. Det vil si først vurdere tiltak som kan påvirke transportbehovet og transportmiddelvalget
- Integreere transportteterspørselsregulerende tiltak som en del av større anleggsprosjekt
- La transportteterspørselsregulerende tiltak inngå som en del av undersøkte konsepter i KVV
- Utarbeide en etatspolicy for arbeidet med grønn mobilitet

Arbeidet med grønn mobilitet bør styrkes

Som et første skritt i arbeidet vil vi foreslå at arbeidet med aktiv mobilitetspåvirkning styrkes i egen organisasjon. Det gjelder både for bykommunene og i Statens vegvesen. Dette bør gjøres før det eventuelt etableres en mobilitetssentral med god fysisk tilgjengelighet for publikum generelt. Ikke minst for å sikre en helhetlig tilnærming til arbeidet bør kommunene være den sentrale aktør i denne første fasen. På et senere tidspunkt vil utvikling mot en eller flere mobilitetssentraler kunne innebære at en kollektivtransportaktør inntar en hovedrolle.

Som en støtte for hvordan arbeidet med aktiv mobilitetspåvirkning bør legges opp, har vi sett til de anbefalinger som er gitt av den internasjonale organisasjonen EPOMM (European Platform on Mobility Management). Med grunnlag i praktiske erfaringer og gjennomført forskning peker EPOMM på betydningen av alliansebygging, god kommunikasjon internt og eksternt, tilgang på kvalifisert personale, en trinnvis framdrift i arbeidet samt sikring av finansiering både for oppstart og drift på kort og lang sikt.

EPOMM er også opptatt av at Mobility Management skal være et svar på et uttrykt ønske fra en kunde/klient. Bykommunene burde derfor eksplisitt vært spurt om de mener det er behov for et opplegg for aktiv mobilitetspåvirkning. Behovet for å endre folks transportmønster i miljøvennlig retning kan kort summeres slik:

- **I det globale perspektiv** gir klimasituasjonen behov for å redusere energibruk og utslipp. Transportsektoren er en av de største bidragsyterne til CO₂-utslipp, og redusert bilbruk er derfor et sentralt mål.
- **I byenes perspektiv** vil fortsatt økt biltransport medføre store kostnader, redusert trafikkavvikling, lokal forurensning og større arealbruk "under asfalt". Trafikkavviklingen reduseres særlig ved at nybygde veganlegg for raskt fylles opp av ny biltrafikk.
- **I det personlige perspektiv** vil lokal forurensning og dårlig trafikkavvikling være ulemper i den enkeltes hverdag. Miljøvennlig transport, særlig gange og sykling, bidrar dessuten til bedre helse.

Grønn Mobilitet i Region sør

Et videre arbeid i Region sør for "grønn mobilitet" bør bygge på de gode erfaringene i de bykommuner som til nå har fått utrettet mest. Det vil i første rekke være de tre byene Kristiansand, Porsgrunn, Kongsberg, men også i noen grad Drammen. Her har arbeidet hatt en bred innfallsvinkel ved at det er nær kontakt mellom arbeid for ny infrastruktur, bedre kollektivtilbud og eventuelle restriksjoner på biltrafikken. Erfaringen særlig fra Porsgrunn og Kongsberg tyder på at de private virksomhetene som deltar, har stort fokus på mulige forbedringer.

Følgende ansvars- og oppgavefordeling kan legges til grunn for det videre arbeid med "grønn mobilitet" i Region sør:

Statens vegvesen Region sør

- Fremme forslag om at det bør være et mål å redusere bilbruken i byområdene
- Forankre og styrke arbeidet med aktiv mobilitetspåvirkning i egen organisasjon
- Alliansebygging for å få støttespillere i arbeidet for "grønn mobilitet"

Kommunene

- Formulere tydelige mål om å redusere bilbruken i byområdene
- Ansette/utpeke mobilitetsrådgivere i etat ansvarlig for planlegging/transport
- Drøfte mulige restriksjoner på biltrafikken i sentrumsområder

Transportselskaper

- Samarbeide om et best mulig kollektivtilbud

Samtidig som arbeidet med aktiv mobilitetspåvirkning bør styrkes i egen organisasjon, vil det være behov for større erfaringsutveksling både mellom kommunene og med Statens vegvesen. Vi foreslår derfor at arbeidet med "grønn mobilitet" i Region sør videreføres mest effektivt i **et regionalt prosjekt**.

Det regionale prosjektet bør favne alle byområder og fylkeskommuner, som ønsker å delta. Det bør imidlertid ha sin kjerne bygget på ressurser og erfaringer fra de fire bykommunene Kristiansand, Porsgrunn, Kongsberg og Drammen. Arbeidet bør i en første fase rettes mot større arbeidsplasskonsentrasjoner inklusive egen organisasjon.

I et regionalt prosjekt i Region sør om "Grønn mobilitet" kan følgende ansvars- og oppgavefordeling legges til grunn:

Statens vegvesen Region sør

- Ta initiativ til et regionalt prosjekt med basis i de kommunene som har vært mest aktive til nå.
- Klarlegge kommunenes behov for et opplegg for aktiv mobilitetspåvirkning
- Avklare innholdet i det regionale prosjektet
- Ta rollen som regionalt sekretariat og kompetansesenter
- Etablere et regionalt fagnettverk med nettsted (Grønn Mobilitet)
- Feie for egen dør ved at offentlige virksomheter på regionalt nivå prioriteres
- Tilby finansiell støtte til kommunene som blir med i prosjektet

Kommunene

- Feie for egen dør ved at offentlige virksomheter på kommunalt nivå prioriteres
- Tilby samarbeid med private virksomheter/bedrifter, der ny infrastruktur og bedre kollektivtilbud er en del av tiltakspakken, i tillegg til reisevaneundersøkelser og mobilitetsrådgivning
- Oppfordre bedrifter og virksomheter til å utarbeide mobilitetsplaner
- Utpeke kontaktpersoner til det regionale fagnettverket
- Avsette prosjektmidler i eget budsjett

Transportselskaper

- Tilby kampanjer og spesialtilbud i tråd med andre aktiviteter i prosjektet
- Vurdere å utvide kollektivtilbudet med taxi, delebiler og sykkel

Offentlige og private virksomheter

- Utpeke kontaktperson i virksomheten og forankre prosjektdeltakelsen i ledelsen
- Utarbeide mobilitetsplaner og gjerne gjennomføre reisevaneundersøkelse(r)
- Tilby de ansatte både miljøvennlige transportalternativer og innstramminger i bilbruken
- Delta i finansiering av tiltak sammen med kommunene
- Tilby incentiver til de ansatte som deltar

Statens vegvesen Vegdirektoratet

- Utarbeide informasjonsmateriale om bedre transportløsninger for bedrifter
- Bidra med kunnskap gjennom nettsteder og kompetansenettverk
- Gi finansieringsstøtte fortrinnsvis til evaluering av tiltak

1 Bakgrunn

Statens vegvesen har gjennom etatsprogrammet Miljøvennlig bytransport og Bystrategiprojektet i Region sør tatt initiativ til å utrede muligheter for å etablere mobilitetsrådgivning i vegvesenets Region sør. Utredningen følger opp mål og intensjoner som ligger til grunn for etatsprogrammet og Bystrategiprojektet.

Etatsprogrammet Miljøvennlig bytransport har som målsetting å øke kompetansen om miljøvennlig bytransport både i Statens vegvesen og samfunnet som helhet og på den måten bidra til mer miljøvennlig transport i byer og tettsteder. Denne målsetningen er i tråd med overordnede mål for Statens vegvesen og for transportpolitikken i Norge (se spesielt St. meld. nr. 23 (2001-2002) ”Bedre miljø i byer og tettsteder” (Miljøverndepartementet 2002)). Hensikten med etatsprogrammet er å bidra med kunnskap for:

- å få til et mer miljøvennlig, effektivt og tilgjengelig transportsystem for næringsliv og befolkning i byer og tettsteder
- at en økende del av persontransporten i byer og tettsteder lettere kan gjennomføres med kollektive transportmidler, sykkel og gange, særlig for jobb- og fritidsreiser
- å dempe veksten i bilbruk i byer og tettsteder
- å gjennomføre helhetsløsninger samt få fram synergieffekter ved å tilrettelegge og se ulike tiltak og transportmidler i sammenheng.

Mobilitetsrådgivning vil være i tråd med etatsprosjektets målsetning om å øke kompetansen om miljøvennlig bytransport gjennom formidling av gode eksempler på enkelttiltak og pakker av tiltak. Målet er å formidle kunnskap direkte til brukere lokalt. En database av gode eksempler som skal lages i etatsprosjektet, vil være ett av flere verktøy for eventuelle mobilitetsrådgivere.

Bystrategiprojektet i Region sør er et tverretattlig samarbeidsprosjekt mellom 5 fylkeskommuner, 26 bykommuner, statlige transportetater og andre hovedaktører innen areal og transport. Det er definert fire flerkjernede byregioner i Region sør kalt Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyen. Målet er å få til en bærekraftig byutvikling med fokus på areal- og transportpolitikken. (www.bystrategi.no).

Etablering av mobilitetsrådgivning i Region sør vil kunne være en konkretisering og videreføring av dette strategiarbeidet. Arbeidet skal eventuelt ha som mål å formidle kunnskap og veilede lokale aktører (næringsliv, offentlige virksomheter og private personer) gjennom konkretisering og tilpasning av tiltak til lokale forhold og individuelle forutsetninger. Arbeidet bør også omfatte evaluering av tiltak og dokumentasjon av erfaringer og vellykkede eksempler på gjennomføring. God kunnskap om lokale forhold og samarbeid på tvers av myndigheter og etater vil være nødvendig. Arbeidet gjennom Bystrategiprojektet i Region sør, som har etablert et godt samarbeid med lokale aktører, vil være et godt grunnlag for oppstart av et slikt arbeid.

Hovedelementet i mulighetsstudien er den kartlegging og beskrivelse av status og erfaringer som ble gjennomført i mai og juni 2008 i de 26 kommunene og 5 fylkeskommunene i Region sør.

Ellers bygger mulighetsstudien på beskrivelse av erfaringer fra Norge for øvrig samt fra Europa og USA. Det samlede materialet er vurdert som grunnlag for anbefalinger om hvordan mobilitetsrådgivning kan gjennomføres i Region sør. Som en del av mulighetsstudien om mobilitetsrådgivning har vi også sett nærmere på hvordan staten og vegvesenets rolle er beskrevet i styrende dokument som stortingsmeldinger og Nasjonal transportplan etc. Med dette utgangspunkt har vi sett på behovet for en noe utvidet rolle for Statens vegvesen (se kapittel 8). Siden begrepsbruken knyttet til mobilitetsrådgivning har vært ganske omdiskutert i Norge jf. særlig diskusjoner om hvordan ”Mobility Management” bør oversettes, inneholder mulighetsstudien en begrepsdrøfting i kapittel 2 og lanserer i kapittel 9 ”Grønn mobilitet” som et nytt helhetlig grep, som en mer ”folkelig” merkelapp på vegvesenets arbeid med miljøvennlige transportløsninger.

2 Begrepsdefinisjoner

2.1 Mobilitetsstyring

Begrepet "Mobilitetsstyring" brukes av mange som en norsk oversettelse av det engelske "Mobility Management", men oversettelsen har vært omdiskutert. Det skyldes at styring kan oppfattes "strengere" enn management, som gjerne oversettes med administrasjon, ledelse, forvaltning, behandling og håndtering. Synonymer for styring vil i tillegg til administrasjon og ledelse være kontroll, herredømme, beherskelse og manøvrering. Tilsvarende forskjeller i meningsinnhold avdekkes ved å sammenholde verbet "styre" med verbet "manage". Synonymer for "styre" vil i tillegg til administrere, rettlede, forestå også være befale, herske, beherske, bestyre, manøvrere og drive. "Manage" har et meget bredt meningsinnhold. I tillegg til styre kan det oversettes med administrere, lede, forvalte, disponere, behandle, håndtere, forstå, kontrollere, manøvrere, klare, greie og overkomme. En del av vår mulighetsstudie har derfor vært å vurdere om det er mulig å finne et bedre norsk begrep enn mobilitetsstyring.

Problemet med å finne en god oversettelse har også sammenheng med at begrepet Mobility Management er tillagt noe forskjellig innhold i litteraturen både nasjonalt og internasjonalt. Nedenfor gjengis noen definisjoner som er benyttet av ulike organisasjoner i ulike situasjoner og i ulike land. Som det framgår har alle det samme utgangspunkt, men ordlyden er naturlig nok tilpasset de ulike situasjoner hvor definisjonen skal brukes. Noen er blant annet svært korte og prinsipielle, mens andre er mer utfyllende og konkrete. En annen viktig forskjell er mellom de som fokuserer sterkt på tiltak og resultater hos de som etterspør transport, eksempelvis i Oslo og Bergen, mens andre er mer fokusert på myndighetenes utforming av politikk og informasjon om muligheter. Vision Lundby i Göteborg er et eksempel på det siste.

For øvrig viser vil til en tidlig begrepsdrøfting fra 2003 i TØI rapport 669/2003 (Hanssen 2003b).

Noen utvalgte definisjoner

Temarapport "Miljøvennlige arbeidsreiser", (Miljøverndepartementet 2007b):

"Konseptet "Mobility Management", eller mobilitetsstyring på norsk, brukes i USA og Storbritannia samt i flere andre europeiske land og kompletterer de tradisjonelle harde virkemidlene. Mobilitetsstyring er å arbeide helhetlig og målrettet med å redusere bruk av bil blant spesifikke grupper transportbrukere. Arbeidet med arbeids- og tjenestereiser i virksomheter betegnes som bedriftsrettet mobilitetsstyring." Miljøverndepartementet inkluderte i denne temarapporten også varetransport til/fra virksomheter i den bedriftsrettete mobilitetsstyringen.

Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019:

"Mobilitetsstyring, eller "Mobility Management", er et samlebegrep av positive tiltak for å redusere biltrafikkveksten i byene. Hensikten er å påvirke holdninger og atferd gjennom for eksempel informasjon og kampanjer om:

- sykkel og kollektivtransport
- kameratkjøring og bilpooler
- nye servicetilbud innenfor person- og godstransport
- fjernarbeid og videokonferanser
- tiltak i bedriftene for å påvirke arbeidsreiser, tjenestereiser og varetransport."

Prosjektet Mobility i Oslo kommune:

"Mobility Management er et samlebegrep for tilretteleggende tiltak som kan gjennomføres av myndigheter, næringsliv, kollektivselskaper, organisasjoner og foreninger for å begrense bilbruken. Det handler om informasjon, om å skape løsninger som minsker transportbehovet generelt, og om å imøtekomme brukerens behov for å være mobil – uten bil – når dette lar seg gjøre."

Forsøksprosjekt med mobilitetsrådgivning i Bergen kommune:

”Mobility Management er en etterspørselsorientert tilnærming for å påvirke person- og godstransport gjennom å:

- Oppmuntre til bruk av miljøtilpassede transportmåter
- Forbedre tilgjengelighet av slike transportmåter for alle mennesker og organisasjoner
- Øke effektiviteten innen bruk av transport
- Minske trafikken gjennom å begrense antall, lengde og behov av motoriserte reisende.”

Lundby Mobility Centre i Gøteborg:

”Mobility Management handler om å påvirke etterspørselen etter transport. Målet er å få mennesker og virksomheter til å endre sine reisevaner og velge mer miljøvennlige alternativ. Gjennom informasjon, kommunikasjon og samarbeid oppmuntrer mobility management til bedre utnyttelse av den eksisterende infrastrukturen.”

Christer Ljungberg, Trivector Traffic AB:

”Mobility Management er myke tiltak (ikke infrastruktur) for å påvirke en reise før den starter”.

EPOMM og MAX-prosjektet

Organisasjonen EPOMM (European Platform On Mobility Management) er en drivkraft for å fremme ”Mobility Management” i Europa. På organisasjonens nettsider (www.epommweb.org) finnes både begrepsdefinisjoner og mye annen informasjon. Som definisjon av ”Mobility Management” viser EPOMM til den definisjon som er utviklet gjennom MAX-prosjektet, som inngår i EUs sjette rammeprogram. Prosjektet er EUs nyeste prosjekt om Mobility Management og handler spesielt om kampanjer for bevisstgjøring om egen reiseadferd. Her presenteres definisjonen fra MAX oversatt til norsk (MAX 2007):

”Mobility Management er et konsept for å fremme bærekraftig transport og påvirke etterspørselen etter bilbruk ved å endre trafikantenes holdninger og adferd. I kjernen av Mobility Management er ”myke” tiltak som informasjon og kommunikasjon, tjenesteorganisering og koordinering av tiltak til ulike deltakende aktører. ”Myke” tiltak vil som regel forsterke effektiviteten til ”harde” tiltak innen bytransport (for eksempel ny trikkelinjer, nye veger og nye sykkelfelt). Mobility Management tiltak (til sammenligning med ”harde” tiltak) krever ikke nødvendigvis store investeringer og kan ha et høyt nytte-kost forhold.

Her er et bilde på hva dette kan bety i praksis i en by der Mobility Management er gjennomført:

- Du vil få vite om kampanjer og markedsføring av gange, sykling og kollektivtransport
- Du vil bli tilbudt individuelt tilpasset reiseassistanse for å hjelpe deg til å se hvordan du kan klare å redusere din bilbruk
- Din arbeidsgiver kan betale dine billettutgifter til kollektivtransport for å oppmuntre deg til ikke å kjøre bil til jobben
- Hjemme kan du ha bildeling tilgjengelig fra gaten utenfor din bolig
- På skolen for dine barn kan det være en mobilitetsplan med organisering av sikker gange for barnas skoleveg
- For reiser på fritiden med kollektiv transport vil du ha mulighet til å bruke rådgivnings tjenester fra det lokale mobilitetssenteret
- Byggetillatelse kan være kopleet til bestemte krav for å minimere mobilitetsvirkningene av ny utbygging, for eksempel utarbeiding av en mobilitets plan for ansatte, besøkende og varelevering omkring på utbyggingsområdet eller begrense antall parkeringsplasser som tilbys

Det vil vanligvis være slik at det enkelte MM-tiltak sjelden blir gjennomført i isolasjon. De kommer ofte som en tiltakspakke for eksempel som en informasjonskampanje kombinert med infrastrukturtiltak, prisingstiltak eller andre reguleringer.”

Mobility Management slik det ble beskrevet i våre spørreundersøkelser

I introduksjonen til spørreundersøkelsen mot kommuner og fylkeskommuner i Region sør valgte vi å bruke begrepet mobilitetsstyring som oversettelse av Mobility Management. Begrepet ble definert på en kortfattet og lett forståelig måte, som er essensen av de som er gjengitt over i kap. 2.1:

”Mobilitetsstyring er et samlebegrep på tiltak som fremmer miljøvennlig transport og begrenser bilbruk. Det handler særlig om ”myke” tiltak for å endre holdninger og reiseadferd gjennom informasjon, organisatoriske tiltak samt koordinerende aktiviteter mellom ulike aktører. I noen grad handler det også om restriktive tiltak som parkeringsregulering, rushtidsavgift eller begrensninger knyttet til utbyggingsprosjekter. Det handler ikke om ny infrastruktur.”

Som en del av mulighetsstudien har vi drøftet begrepsbruken nærmere (se kapittel 2.3 nedenfor).

2.2 Andre sentrale begreper innen Mobility Management

Organisasjonen EPOMM har på sine web-sider gitt innhold til en rekke sentrale begrep innen Mobility Management (MM). Begrepsomtalene bygger på både praktisk og teoretisk arbeid i de tidligere EU-prosjektene MOST, MOMENTUM og MOSAIC. For tiden revurderes materialet i det pågående MAX-prosjektet, som vil bli avsluttet i 2009. For å fremme MM og de tjenester som er en del av dette, er det beskrevet en egen struktur for arbeidet (se kapittel 7 i vår mulighetsstudie). Følgende organisatoriske elementer, som omtales som verktøy i strukturen, er beskrevet:

- **Mobilitetsleder (Mobility Manager)** har en arbeidsleder rolle som omfatter totalansvaret for introduksjon av MM, utvikling av det generelle opplegget og fremme dette samt tjene som en hovedforbindelse mellom det strategiske og det utøvende nivå. Personen har en viktig koordineringsfunksjon.
- **Mobilitetskonsulent (Mobility Consultant)** har en formidler rolle på by/regionalt nivå. Den omfatter prosjektledelse (på et lavere nivå enn mobilitetslederen) og formidling av tjenester. Dette kan gjerne skje fra et mobilitetssenter.
- **Mobilitetskoordinator (Mobility Coordinator)** har en formidler rolle på virksomhets-/bedriftsnivå.
- **Mobilitetskontor (Mobility Office)** er driftsenheten for mobilitetsstyring på virksomhets-/bedriftsnivå.
- **Mobilitetssenter (Mobility Center)** er en driftsenhet for MM på by/regionalt nivå. Det vil være karakterisert av en multimodal tilnærming og en god publikums tilgjengelighet.

En viktig oppgave for en mobilitetskoordinator vil være utarbeiding og gjennomføring av det som er kalt en mobilitetsplan for virksomheten. Den er beskrevet slik:

- **Mobilitetsplan (Mobility Plan)** er et dokument som gir anvisning på gjennomføring av MM-tiltak i virksomheten/bedriften. Begrepet mobilitetsplan er av og til også brukt om planer for deler av et byområde eller for spesielle målgrupper.

Lokal transportplan eller bare transportplan er også blitt brukt i stedet for mobilitetsplan.

For øvrig vises til kapittel 7 med mer utfyllende retningslinjer fra EPOMM om organisasjonsstrukturen.

2.3 Begrepsbruk i vårt prosjekt

Som en del av mulighetsstudien har vi sett nærmere på begrepet mobilitetsstyring. Det framgår av drøftinger senere i rapporten at det er en utvikling mot en bredere fortolkning av hvilke tiltak som må kunne regnes inn under Mobility Management. Samtidig er det mange som peker på behov for en mer helhetlig innfallsvinkel ved planlegging og gjennomføring av tiltak.

Begrepet ”grønn mobilitet” synes å være egnet til å bruke om vegvesenets arbeid innen dette temaområdet (se kapittel 9). For øvrig mener vi at mobilitetsrådgivning vil være ganske dekkende som et samlebegrep for mange av de tjenester som tradisjonelt er blitt definert inn under Mobility Management (se kapittel 7.1). Vi mener også at begrepene ”aktiv mobilitetspåvirkning” og ”mobilitetsplanlegging” i mange sammenhenger vil fungere bedre enn bruk av begrepet mobilitetsstyring.

3 Norske og internasjonale erfaringer

3.1 Oslo

Mobilitetsrådgivningstjenesten "Mobility Oslo" ble etablert som et tre års forsøksprosjekt av Samferdselsetaten i Oslo kommune i 2006. Mobility Oslo skal veilede offentlige og private virksomheter, skoler og andre organisasjoner om hvordan de kan etablere mer fleksible, effektive og miljøvennlige transportløsninger og legge bedre til rette for at ansatte kan reise kollektivt, med sykkel, til fots eller med bildeleordninger.

Rådgivningstjenesten har omfattet kartlegging av ansattes reisevaner, synliggjøring av bedrifters forbedringspotensial, identifisering av tiltak og bistand til gjennomføring og evaluering av tiltak. Tiltak har for eksempel vært utarbeiding av miljøregnskap og hjelp til gjennomføring av informasjonskampanjer. Prosjektet har også bidratt med økonomiske tilskudd til tiltaksgjennomføring.

Mobility Oslo har særlig gjennomført markedsførings- og informasjonstiltak i Nydalen og Groruddalen, men også mot enkeltbedrifter i byen for øvrig. Nydalen ble valgt fordi T-baneringen åpnet i 2006, noe som ga området et vesentlig bedre kollektivtilbud, og fordi området fortsatt er under utbygging. Groruddalen ble valgt fordi denne delen av byen opplever store miljøutfordringer fra transport, og fordi kommunen og staten har et samarbeidsprosjekt for å bedre miljøet i Groruddalen. I tillegg er enkeltvirksomheter over hele byen kontaktet etter ulike kriterier (www.mobilityoslo.no).

Det ble i 2007 tatt et eget initiativ mot kommunale og noen statlige virksomheter i Oslo, under mottoet om å "feie for egen dør". Reisevaneundersøkelse ble gjennomført i 12 av disse, men våren 2008 er det ikke gjennomført tiltak.

Nyhetsbrev nr. 6, juni 2008 gir følgende statusbeskrivelse for "Mobility Oslo":

Siden vi startet opp i 2006, har ca 200 virksomheter mottatt informasjon om Mobility Oslo. Rundt 22 bedrifter har fått rådgivning, og 9 mobilitetskonsepter (for bedrifter) er ferdigstilt Ytterligere 3 er under arbeid. Arbeidet med skoleveiplanene har kommet godt i gang, per dags dato er det 8 skoler som har tatt i bruk rådgivningstjenesten og fram til sommeren vil 5 skoleveiplaner være ferdigstilt.

Det er med andre ord få av de 200 virksomhetene som kan vise til konkrete resultater i form av mer miljøvennlig transport. Av de 22 bedrifter har mottatt rådgivning er det bare et meget lite antall som har gjennomført tiltak. I 2008 melder 2 bedrifter om igangsatte tiltak.

Rådgivningstjenesten ble fra og med juni 2008 stengt. Prosjektet har vært evaluert i 2008. Det er høsten 2008 ikke tatt stilling til om eller eventuelt hvordan satsningen skal videreføres. Arbeidet med skoleveiplaner er overført til Samferdselsetatens veiplanseksjon.

Arbeidet mot skoler synes å ha vært mer vellykket enn arbeidet mot bedrifter. Pr. juni 2008 var 5 skoleveiplaner ferdigstilt, ytterligere 5 planer var under arbeid, mens 2 planer var satt på vent. I regi av Mobility Oslo ble det gjennomført en stor gåkonkurranse på Oslo skoler. 15000 barn fra 77 skoler deltok og tilbakela over 103000 km til fots (se omtale på neste side i faksimile av nyhetsbrev nr. 5, 2007). Med en tilsvarende oppslutning fra alle skolebarn i Oslo har Samferdselsetaten beregnet at den motoriserte trafikken ville blitt redusert med 21000 turer hver skoledag.

Etableringen av "Mobility Oslo" var en oppfølging av SMART- (Sunne, Miljøvennlige Arbeids- og Tjenestereiser) prosjektet i Groruddalen. SMART-prosjektet omfattet kartlegging av reisevaner, mobilitetsrådgivning og markedsføring overfor ansatte i fem store bedrifter. Erfaringer er blant annet omtalt i Miljøverndepartementets veileder T-1464 (Miljøverndepartementet 2007b) og i en rapport fra 2005 om Mobility Management i de nordiske land (Atterbrand et al 2005a og b). Prosjektet kunne ikke vise til store endringer i reisevaner på arbeids- og tjenestereiser i området grunnet begrenset prosjektid, lite omfang av tiltakene og manglende støtte gjennom rammebetingelsene.

Nyhetsbrev





Mobility Oslo
Bedre transportløsninger for din bedrift

Nr. 5/ desember 2007

15.000 var med på "Klar-Ferdig-Gå!"



I uke 37 og 38 deltok 15.000 barn fra 77 Oslo-skoler i gåkonkurransen "Klar-Ferdig- Gå", i regi av Mobility Oslo, SAM. Til sammen tilbakela elevene over 103 000 km, tilsvarende tur/ retur Sydpolen 6,5 ganger. Den motoriserte trafikken i Oslo ble således redusert med 35.400 turer bare på disse to ukene. I gjennomsnitt har 90 prosent av elevene i de deltagende gruppene gått til skolen.

Sitat fra elevene

*👣 GÅ TIL SKOLEN!
Å gå til skolen det er viktig,
vi må gå og sykle flittig.
Det sparer miljøet vårt,
og det er flott!
Det klarner hodet, og vi får gode karakterer,
mens de som kjører, de streber!
Å kjøre bil er for pingler,
de sitter der mens fettene dingler!
Vi som går blir sterke og spreke,
men de som kjører blir svake som en reke!
Å gå til skolen er bra for kroppen,
og det hjelper oss til å nå toppen!
Det sier alt kort og godt.
Å gå til skolen, det er topp:-)*

👣 Gå-ikke kjør,

Nyhetsbrev nr. 5, desember 2007 med resultater fra gåkonkurransen "Klar-ferdig-gå"

3.2 Bergen

Bergen kommune begynte arbeidet med mobilitetsrådgivning som et forsøksprosjekt i Samferdselsetaten i 2006. Fra starten var rådgivningstjenesten tilknyttet en avdeling for kollektivtrafikk. Utad ble virksomheten omtalt som et mobilitetskontor, men det har aldri vært noen slik organisasjonsmessig enhet. Hovedmålet for arbeidet har vært å oppnå miljøeffektive transportløsninger, redusere unødige reiser, og kostbar bilbruk ved arbeids- og tjenestereiser.

Mobilitetsprosjektet i Bergen har informert og gitt råd om miljøvennlig transport, både gjennom media, kampanjer og direkte mot bedrifter. De har også hatt ansvar for gjennomføring av europeisk mobilitetsuke. Erfaringer fra egen virksomhet er blitt brukt overfor andre virksomheter og bedrifter. I en første fase gjennomførte Samferdselsetaten en reisevaneundersøkelse, delte ut bedriftsbusskort og tilbød sykler til de ansatte i etaten. En avtale med en bildeleordning ble også inngått. Etter dette ble arbeidet spesielt rettet mot hele Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen. Videre har det vært dialog med flere store bedrifter i Kokstad/Sandsli området og i Bergen sentrum. Gratis busskort til arbeidsreisende er delt ut (<https://www.bergen.kommune.no/aktuelt/smartereisevaner>).

Det har de siste årene vært en økning i både syklist og kollektivreisende, men det er vanskelig å si hvor stor del av dette som skyldes mobilitetsprosjektet og hvor mye som skyldes generell utvikling av transporttilbudet, fokus på klima, bensinpriser osv.

Arbeidet mot bedrifter har vist seg tidkrevende. De vil gjerne ta opp arbeid med mobilitetsprosjekt, men det kan være vanskelig å få en eller flere ansatte til å engasjere seg. Mangel på arbeidskraft og svært høyt aktivitetsnivå eksempelvis i petroleumsbransjen gjør at bedriftene skyver på og utsetter å gå inn i slike prosjekt. Et positivt signal er det likevel at flere bedrifter som er kontaktet, melder om økning i antall ansatte som velger miljøvennlig transport. Prosjektleder Kirsten Lysen beskriver situasjonen slik:

"Når vi har hatt stands har vi noen ganger hatt med busselskap, sykkelbutikk, og Syklistenes Landsforening. Vi tilbyr bedrifter og offentlige etater blant annet utlånssykler gratis i 2 mnd. (vi har 25 sykler). Mobilitetsuken er den viktigste kampanjen vår, samt Bergenskolen med kampanjen "Bergen i Bevegelse".

Mobilitetsrådgivningen ble i starten hovedsakelig finansiert over Bergensprogrammet der finansieringskildene i det alt vesentlige er bompenginntekter og statlige riksvegmidler, mens virksomheten nå hovedsakelig finansieres av Bergen kommune.



Kombinasjon busskort og gratis innfartsparkering i Bergen. Utsnitt fra nettsiden til Skyss i Hordaland

3.3 Nord-Jæren

I regi av Forsøk med Alternativ ForvaltningsOrganisering (FAFOT) på Nord-Jæren har diverse mobilitetspåvirkningstiltak blitt gjennomført. Deltakere i samarbeidet er Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg. Forsøket er basert på en "avtalemodell" der utvikling av mer forpliktende avtaler er en sentral oppgave. FAFOT-samarbeidet har gitt en arena for gjensidig orientering som har medført konkret samarbeid og samordning om flere viktige tiltak. Som ett av sine arbeidsområder har FAFOT utarbeidet en policy for endrede reisevaner. I denne inngår både bedre kollektivtilbud, bedre infrastruktur for syklistene og restriksjoner på biltrafikken.

Som ledd i informasjons- og markedsføringsarbeidet har FAFOT stått for forsøk med bedriftsavtaler. I forbindelse med gjennomføring av bedriftsinterne reisevaneundersøkelser er det også laget et opplegg/en mal for slike undersøkelser. Som en del av oppfølgingen har transportselskapet Kolumbus i Stavanger startet et arbeid for bedre kollektivtilbud til næringsområdet FORUS, i samarbeid med ledelsen i næringselskapet som står for eiendomsutvikling av området. Flere enkeltbedrifter inngår i samarbeidet, og høsten 2008 ble det gjennomført en reisevaneundersøkelse blant ansatte.

3.4 Trondheim

Trondheim kommune har ikke opprettet et eget mobilitetsprosjekt, men har i sin transportplan en helhetlig strategi for å fremme miljøvennlig transport. I tillegg har kommunen en felles nettside med Statens vegvesen, (<http://www.bedrebymiljo.no>), og et samarbeid om å utvikle infrastrukturen for kollektivtilbudet og sykkel. Trondheim deltar videre i det nasjonale sykkelbynettverket, i den europeiske mobilitetsuka og i lokale kampanjer (Aktiv skoleveg, Sykle til jobben).

I "Byanalyse Trondheim og Trondheimsregionen" (2006), som er innspill fra transportetatene til Nasjonal transportplan 2010-2019, foreslås det å etablere et mobilitetskontor i Trondheim som blant annet bør ha:

”virkemidler for å synliggjøre og markedsføre de miljøvennlige transportformene, gjennomføre lokale klimavettkampanjer samt spre god og saklig faktainformasjon om klimaproblemet og hva som kan gjøres”.

Utsnitt fra nettsiden til Bedrebymiljø.

3.5 Kristiansand

Kristiansandsregionen består av 7 kommuner, samt regionale aktører, som sammen har organisert et ATP-prosjekt der både infrastruktur, kollektivtilbud og mobilitetsrådgivning inngår. Prosjektet er finansiert av bompengemidler (<http://www.atp-prosjektet.no/>).

Blant annet har en kampanje kalt ”Jeg kjører grønt” medført at nær 60 prosent av deltakerne som i hovedsak brukte bil til jobb før kampanjen, svarer at de fra nå ofte eller alltid vil bruke sykkel i sommerhalvåret.

Prosjektet er nærmere beskrevet som en del av Region sør, i kapittel 4.2.

3.6 USA

Tidlig på 70-tallet begynte transportplanleggingen i amerikanske byer å bli opptatt av hvordan en økende transportetterspørsel kunne tilfredsstilles uten bygging av ny vegkapasitet. Fokus ble rettet mot mer kostnadseffektive måter å utnytte det eksisterende transportsystem. Tiltak ble definert i to hovedgrupper enten tilbudsrettede tiltak kalt Transportation System Management (TSM) eller etterspørselsrettede tiltak kalt Transportation Demand Management (TDM). Interessen for slike tiltak var en reaksjon på svekket vegfinansiering, økende anleggskostnader og store inngrep ved motorvegutbyggingen i by. Stor rolle spilte også oljekrisen og forurensningslovgivningen på 70-tallet, som introduserte hjemmel for omfattende regulering både føderalt og på delstatsnivå av mobile kilder (Meyer 1999 og SCAG 2008).

Føderale myndigheter satte krav om TSM-tiltak som en del av regionale transportplaner. Etter hvert begynte amerikanske byer å kreve både TSM- og TDM-tiltak som en forutsetning for byggetillatelse. Andre gikk lenger ved å vedta egne vedtekter som krevde avbøtende trafikktiltak ved bygging av nye og utvidelser av eksisterende forretningskomplekser. Byen Pleasanton i California var tidlig ute med slik regulering allerede i 1984.

Så i 1987 vedtar forurensningsmyndigheten i Sør California den såkalte Regulation XV. Bestemmelsen krevde at alle arbeidsgivere med mer enn 100 ansatte skulle gjennomføre planer for å øke personbilbelegget for de ansattes arbeidsreiser. Bestemmelsen førte til at mer enn 9000 arbeidssteder måtte utarbeide slike planer. De virksomheter som ikke utarbeidet slik plan, ble straffet med bøter, som kunne være på flere tusen dollar. På føderalt nivå blir tilsvarende bestemmelser gitt som tillegg til luftforurensningsloven i 1990. Denne lovgivningen har hatt stor påvirkningskraft i forhold til det europeiske arbeid med virksomhetsrettede tiltak for å begrense personbiltrafikken.

Ut over på 90-tallet økte gradvis motstanden i USA mot påbudet om det som etter hvert ble kalt Employee Commute Options (ECO). Regulation XV ble således opphevet i 1995 (Dill 1998) og året etterpå følger føderale myndigheter opp med vedtak som gjør tidligere obligatoriske ECO-program til en frivillig sak for delstatene. Fortsatt er det en del områder som har påbudte program for utarbeiding av virksomhetsrettede transportplaner. Det gjelder blant annet Washington State som har sitt Commute Trip Reduction Program, som er hjemlet i en egen lov fra 1991. Loven gjelder for alle virksomheter med 100 ansatte eller mer i 9 fylker i delstaten som har mer enn 150.000 innbyggere.



”Travel Demand Management Report”, Southern California Association of Governments (SCAG 2008)

En amerikansk erfaringsrapport om Travel Demand Management fra 2008 (SCAG 2008) inndeler TDM tiltakene i to hovedgrupper:

- Myk mobilitetsstrategi (Soft TDM strategy)
- Hard mobilitetsstrategi (Hard TDM strategy)

Den ”myke” innfallsvinkel består av økonomisk belønning og forbedringer i tilbud for å oppnå en frivillig endring av transportmønster, eksempelvis at bildelere for prioritert rett til parkeringsplasser ved arbeidsplassen. Denne typen arbeid har gitt gode resultater i enkeltbedrifter, men volumet har vært lite totalt sett, og effekten har en tendens til å bli mindre når tiden går.

Den ”harde” innfallsvinkel består av eksempelvis rushtidsavgifter, parkeringsavgifter og prioritering i vegnettet for de som er flere i bilen. I følge rapporten har denne typen tiltak vist seg å gi mer varige virkninger og med et større volum.

Det oppsummeres videre at de myke tiltakene alene ikke vil kunne gi merkbare reduksjoner i biltrafikk og derav bedre trafikkavvikling, men at de kan være effektive for å løse lokale problemer og de kan være nyttige i kombinasjon med den øvrige transportpolitikk.

3.7 **Storbritannia**

Mange mener at Storbritannia har den mest velutviklede nasjonale politikk innen Mobility Management. I Storbritannia er imidlertid slike tiltak mer kjent som "soft transport measures" eller "myke transport tiltak". Bærekraftig transport er høyt oppe på regjeringens transportagenda særlig etter Stern- og Eddington-rapportene (Stern 2007 og Eddington 2006). Dette speiles i arbeidet til det engelske vegdirektoratet, Highway Agency, som har et eget program (Influencing Travel Behaviour) for å påvirke reiseadferden i mer bærekraftig retning. Arbeid for det som er kalt "Smarter Choices" eller smartere transportvalg inngår her.

Highway Agency har også et eget program kalt "Integrated Demand Management" for å redusere kø på stamvegnettet. Det har en korridoriltærning og omfatter trafikantinformasjon for reiseplanlegging, variable fartsgrenser, hendelsesetablering av samkjøringsfelt (HOV-lanes) og adgangskontroll til stamvegnettet.

Highway Agency understreker betydningen av å arbeide i samarbeid med andre offentlige og private virksomheter blant annet foreningen, ACT TravelWise, som er et nettverk av alle organisasjoner som arbeider for mer bærekraftig transport. Highway Agency er spesielt opptatt av at bedrifter og virksomheter gjennomfører egne transportplaner (Travel Plans).

Slike transportplaner er et hovedelement i arbeidet med mobilitetspåvirkning i Storbritannia, som har god forankring i regelverket. Lokale myndigheter kan kreve at det utarbeides slike transportplaner ved nybygging, og mange har stilt slike krav til både offentlige og private virksomheter. Planene skal inneholde analyse av reisemønstre og forslag til tiltak for å redusere bilbruken. Myndighetene gir økonomisk støtte til utarbeiding av transportplaner. Det gis også støtte til rådgiverstillinger hos lokale myndigheter. Dette har gitt en positiv fokus.

En evaluering av transportplaner for virksomheter (Travel Plans) i Storbritannia refererer noen resultater (Cairns 2004):

- En framskrivning til 2006-07 viser at 11 % av alle virksomheter med mer enn 100 ansatte i hele Storbritannia vil ha utarbeidet transportplaner
- Disse virksomhetene har da bidratt til at bilbruken for arbeidsreiser i Storbritannia er redusert med 0,7 %
- Bilbruken er redusert mer i byene, og det antas eksempelvis at i Birmingham jobber 40 % av alle ansatte i virksomheter med transportplan, og at bilbruken til/fra arbeid er redusert med 1.5-3.3 %
- I 20 undersøkte virksomheter har arbeidet med transportplan redusert bilbruken til/fra arbeid med 15-20 %. Dette er et nivå som samsvarer bra med tilsvarende undersøkelser i USA og Nederland
- I London har 18 virksomheter med transportplan, og til sammen 10.000 ansatte, redusert bilbruken med 13 % (Transport for London, www.anewwaytowork.org)
- I virksomheter hvor parkeringstilbudet er strammet inn er bilbruken redusert med 24 %, mens der hvor parkeringstilbudet ikke er berørt er reduksjonen 10 %
- Flere virksomheter rapporterte at noen ansatte hadde latt være å kjøpe bil nr 2, som følge av arbeidet med transportplan

Evalueringen antar at med dagens aktivitetsnivå for alle typer mobilitets tiltak, der transportplaner er ett av tiltakene, vil det være mulig å redusere rushtrafikk i byer med 5 %, mens med et høyere aktivitetsnivå vil det være et potensial på 20 % rushtrafikkreduksjon. Det understrekes imidlertid at de bedrete avviklingsforhold vil tiltrekke seg ny trafikk. Derfor vil det være nødvendig med supplerende restriktive tiltak for å støtte opp om den trafikkreduksjon som oppnås.

the first stage is to register your interest with TFL
To register online, go to: www.anewwaytowork.org

You will then be contacted by a member of TFL's Workplace Travel Planning team who will discuss your requirements further.

If you would like to discuss the potential benefits further, have any questions about Corporate or the process of developing a travel plan, please contact us.

Contact us

For further information on Corporate, please contact TFL's Workplace Travel Planning team:
Tel: 020 7 126 3229
Email: worktp@tfl.gov.uk
Web: www.anewwaytowork.org

Kollektivselskapet i London har kampanjer for endrede arbeidsreiser. (www.tfl.gov.uk/assets/)

3.8 Sverige

3.8.1 Lundby Mobility Centre

Prosjektet Vision Lundby ble startet i år 2000 som et samarbeidsprosjekt for å øke kunnskapen om bærekraftig trafikk og transportløsninger samt utvikle og teste metoder for å endre reisevanene til ulike trafikantgrupper. Tre år senere åpnet et lokalt kontor kalt Lundby Mobility Centre (LMC). På dette servicekontoret kunne både virksomheter og privat personer få råd og informasjon for å planlegge sine reiser og transporter på beste måte. Forandring av holdninger og reiseadferd i bærekraftig retning har vært viktig. I 2007 stengte lokalkontoret. Satsingen på Lundby som en pilotbydel fortsatte imidlertid innenfor rammen av den ordinære virksomhet på Göteborg kommunes Trafikkontor på en enhet kalt Trafikant. En del prosjekt ble nå omformulert for å nå ut også til andre deler av Göteborg.

Blant de mer vellykkede prosjektene var et tilbud om å skrote din bil, dersom den var av årsmodell 1988 eller eldre i bytte mot et årskort med kollektivtransport i Göteborg eller ett års medlemskap i et bildelingsopplegg. Det førte til en netto reduksjon på ca 45 kjøretøy med mindre utslipp som resultat. Det ble anslått at den samfunnsøkonomiske gevinsten ble omtrent det dobbelte av kostnadene for prosjektet. Etter stor innsats for å påvirke godstransportene i Lundby var det mulig å oppnå både en reduksjon i leveransene av kontormateriell og en samordning av de gjenværende transportene. I gjennomsnitt minsket transportene med 41 % bare gjennom endrete innkjøpsrutiner.

Nærmere informasjon om erfaringer fra arbeidet ved Lundby Mobility Centre i perioden 2000-2007 finnes i en egen rapport (Göteborgs Stad Trafikkontoret 2008).

Trafikkontoret i Göteborg gjennomførte i april 2006 en enkel sammenligning av sin oppsøkende virksomhetsrådgivning med tilsvarende kontaktarbeid utført ved Lundby Mobility Centre (LMC) høsten 2005. Det vesentligste element i kontakten var en web-basert reisevaneundersøkelse og forslag til mulige tiltak. Trafikkontoret scorer noe høyere enn LMC. En betydelig majoritet av firmaene (ca 70 %) er mer positivt innstilt til kompetanse og samarbeidsevne hos Trafikkontorets enn tilsvarende hos LMC. En større andel av firmaene med kontakt mot Trafikkontoret oppga også at de hadde fått hjelp i sitt pågående miljøarbeid (60 % mot 28 %) (Göteborgs Stad Trafikkontoret 2006).

3.8.2 Sverige for øvrig

Arbeid innen Mobility Management som sådan ble introdusert i Sverige i 1997 gjennom en bærekraftig bytransport plan for Lund kalt LundaMaTs (MiljöAnpassade TransportSystem). Arbeidet ble utført av Trivektor Traffic AB og ledet til etablering av et mobilitetskontor i Lund. Allerede et par år tidligere

hadde imidlertid Karlstad etablert det første mobilitetskontoret i Sverige. Sverige ble medlem av EPOMM i 1999.

Effekten av LundaMaTs pr 2004 er blitt evaluert (Trivector 1998). Trivector Traffic AB anslo i evalueringsrapporten at foreslåtte tiltak ville gi en reduksjon i biltrafikken (kjtkm) på 11 % i 2005 sammenholdt med en utvikling uten disse tiltakene. Trivectors evaluering per 2004 viste at den oppnådde trafikkreduksjonen var 2-2,5 %. I 2006 ble LundaMaTs oppdatert. Det er ansatte på gate- og trafikkontoret i Lund kommune som driver fram arbeidet med miljøtilpassete transporter. Kommunen har gjort svært mye for å legge til rette for miljøvennlig transport (Gatu- og Trafikkontoret, Lund 2008 og 2009). Se også omtalen av testreising med kollektivtransport i vedlegg 5.

Riksdagsproposisjonen "Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem" fra 2001 uttrykte eksplisitt at Vägverket bør arbeide med tiltak som påvirker etterspørselen etter transport i bærekraftig retning. Vägverket ble i samråd med andre aktører gitt i oppgave å utarbeide et nasjonalt program for hvordan dette arbeidet bør drives. Vägverkets firetrinnsprinsipp for planlegging, som vi senere har adoptert i Norge, ble også presentert. I forhold til EPOMM fungerte Vägverket i mange år som nasjonalt hovedkontaktpunkt for mobility management også med støtte til slike tiltak økonomisk både nasjonalt og regionalt.

Vägverket har utarbeidet en lang rekke rapporter om mobilitetspåvirkning. Spesielt kan nevnes Publikation 2008:124 "Mobility management i byggskeden" (Vägverket 2008) og Publikation 2007:41 "Konsten att sälja hållbart resande" (Vägverket 2007a).

Det regionale nivå har hatt den laveste innsatsen innen mobilitetspåvirkning. Noen regioner (Stockholm, Göteborg, Dalarna og Skåne) har imidlertid etablert mobilitetskontorer. På lokalt nivå finnes 15-20 byer som kan sies å ha et mobilitetskontor dvs. et prosjektkontor som arbeider med mobilitetspåvirkning. Flertallet av disse er finansiert av nasjonale midler avsatt til klimatiltak eller tiltak for å fremme bærekraftige løsninger. Organisasjonsmessig vil kontoret være plassert i en teknisk avdeling eller en avdeling med ansvar for gateutbygging.

Sverige har lagt stor vekt på å følge opp prosjektene etter at de er iverksatt og evaluere de resultater som oppnås. En egen metode for tiltaksevaluering er utviklet. Den er kalt SUMO (System for Evaluation of Mobility Projects (Vägverket 2004a)). Bruk av metoden er obligatorisk for alle prosjekt der Vägverket bidrar med finansiering. Metoden blir nå videreutviklet under EU-prosjektet MAX. For tiden er Vägverket i slutfasen med utvikling av et nasjonalt benchmarking-system for ulike typer av mobilitetspåvirkningstiltak. Som en del av dette etableres en database kalt SARA, der alle nye prosjekt innen mobilitetspåvirkning vil framgå. Ellers er det grunn til å merke seg at Sverige omtaler kjøprisingsopplegget i Stockholm som et mobility management-tiltak (ECOMM 2008).

3.9 Danmark

På 90-tallet ble mobility management introdusert på nasjonalt nivå som et verktøy i planleggingen. Myndighetene ga støtte til lokale tiltak i kommunene. Det gjaldt transportplaner for bedrifter, bildeling, samkjøringsdatabaser, innfartsparkeringsplasser, sykkelprosjekter etc. Av nyere tiltak på nasjonalt nivå kan nevnes et plandirektiv for hovedstadsområdet om lokalisering av nye større arbeidsplasser maksimalt 600 meter fra jernbane eller metrostasjon. Danske myndigheter endret i 2004 skattelovgivningen slik at ansatte, som ikke kvalifiserer til såkalt "kjørselsfradrag" også kan få periodekort til kollektivtransport skattefritt. Det skjer gjennom et såkalt Erhvervskort, som kom på markedet i 2005. Kortet som kan brukes til arbeidsreiser med buss, tog og metro, kjøpes av arbeidsgiver og gis til ansatte som et skattefritt personal gode. Det kan enten kjøpes for en 6 eller 12 måneders periode. Kostnaden trekkes fra den ansattes brutto lønn før skatt. I tillegg til skattefordelen kommer en spesiell rabatt på 11 %. Mer enn 600 bedrifter og offentlige etater tilbyr erhvervskortet til sine ansatte og har for tiden ca 7000 brukere. Det er anslått at 15-20 % av de nye kortbrukerne er personer som hovedsakelig brukte bil på arbeidsreisen tidligere. Se Movias hjemmesider for en nærmere omtale av erhvervskortet (Movia 2009).

Innsatsen innen mobilitetspåvirkning domineres i stor grad av sykkeltiltak gjennomført av kommunale myndigheter. Reiseinformasjon og reiseplanleggere på internett er godt utviklet. For hovedstadsområdet finnes for eksempel en web-side med sanntidsinformasjon om både buss, tog, metro, bil, sykkel og parkering (www.trafikken.dk/Hovedstaden). Ellers har Vejdirektoratet utviklet en web-side (www.transportbudget.dk), der publikum kan kalkulere sine transportkostnader avhengig av transportmiddelvalg (bil, kollektivtransport, bildeling og sykling). En side for å kople personer som vil reise sammen (www.pendlernet.dk) har ca 9000 aktive brukere.

Eksempler fra København og Hannover er beskrevet i Vedlegg 6. I begge disse byene har de erfart at bildelere er storforbrukere av kollektivtilbudet, og at de reduserer sin bilbruk med ca 30 % ved innmelding i en bildeleordning. Transportselskapet Movia i Københavnsregionen er en viktig aktør som promoterer bildeling: www.movia.dk/delebiler (ECOMM 2008).

3.10 Nederland

I Nederland vil ansvaret for mobility management være delt mellom fylker, regioner og kommuner. Rollen for sentrale myndigheter er å legge til rette institusjonelle og lovmessige forhold samt fremme og stimulere slike tiltak på det nasjonale nivået.

Den nasjonale transportplanen fra 1990 (Second Transport Structure Plan) utgjør et viktig fundament for arbeidet med mobilitetspåvirkning i Nederland. Planen inneholdt initiativ til etablering av koordineringssentraler for transport kalt Vervoer Coordinatie Centrum (VCC), som blant annet fikk i oppgave å fremme arbeid med transportplaner for virksomheter og bedrifter, fjernarbeid, sykling, bildeling etc. De høye ambisjonene ble imidlertid ikke fulgt opp. Gjennom framlegg av et nasjonalt policy dokument i 2005 fikk arbeidet med mobilitetspåvirkning fornyet kraft. Som et viktig prinsipp fastla dokumentet at bruken av eksisterende infrastruktur må optimaliseres før nybygging finner sted og mobilitetspåvirkning ble beskrevet som et viktig verktøy for å følge opp dette.

To hovedgrep for det videre arbeid ble fastsatt. En nettverkstilnærming og privat-offentlig samarbeid ble anbefalt. Nettverksanalyser ble utarbeidet som basis for en felles regional avtale mellom nasjonale myndigheter, fylkesmyndigheter og kommunene om effektive integrerte løsninger fastlagt i et omforent felles budsjett. Tiltak innen mobilitetspåvirkning ble koplet til vegtiltak. Det nederlandske vegdirektoratet (Rijkswaterstaat (RWS) har eksempelvis anvendt tiltak innen mobilitetspåvirkning for å redusere trafikkproblem ved større vedlikeholdstiltak og anleggsprosjekt. Utbygging av Amsterdam Ringveg A10 i 2005 og 2006, som krevde motorvegstengning for perioder, er eksempel på et slikt vellykket prosjekt, der det ble utviklet en pakkeløsning i samarbeid med berørte bedrifter. Tiltakene omfattet utdeling av gratis månedskort for kollektivtransport til ansatte i det berørte området. Finansieringen ble delt mellom vegmyndighetene og de berørte bedriftene. Dessuten fulgte Finansdepartementet opp dette med vedtak av spesielle skattetiltak for slike situasjoner. Tiltaket gjaldt ca 30 000 ansatte. Ellers ble det iverksatt mediakampanjer, montert web-kamera på viktige punkter i vegnettet, tilbringerbuss ble tilbudt og prisen for park and ride parkering ble satt ned. Blant deltagerne økte kollektivandelen fra 23 % til 42 % og bilandelen gikk ned fra 61 % til 42 %.

Vellykkete mobilitetspåvirkningstiltak har også funnet sted ved sykehus. Det finnes eksempel der ansattes betaling for parkering gis til de ansatte som reiser kollektivt eller bruker sykkel. Ved større sportsbegivenheter eller andre større arrangement er det byer som krever en mobilitetsplan som betingelse for å gi tillatelse til arrangementet.

Et viktig tiltak er etablering av en nasjonal kunnskapsdatabase om trafikk og transport der mobilitetspåvirkningstiltak er et hovedtema. Basen er opprettet etter initiativ fra det nederlandske samferdselsdepartementet i samarbeid med regionale og lokale myndigheter, som en støtte for deres arbeid (ECOMM 2008).

3.11 Østerrike

I Østerrike er miljøverndepartementet en sentral pådriver for arbeidet med mobilitetspåvirkning. Siden 2004 har departementet satset på et eget program kalt "klima:aktiv mobil", som er sterkt medvirkende til et høyt aktivitetsnivå innenfor mobilitetspåvirkning. Programmet forvaltes av Østerrikes energimyndighet. Programmet består av fem underprogrammer for følgende områder: private og offentlige virksomheter, skoler og ungdom, fritid og turisme, kommuner og regioner samt et siste for utbyggere. I tillegg finnes et Øko-kjørings program. For de fleste av disse programområdene er det satt konkrete tidfestede mål om CO₂ reduksjoner.

En omfattende etablering av mobilitets sentre har funnet sted. Det første senteret ble åpnet i Graz i 1997. Per mai 2008 finnes i tillegg 17 andre sentra. Senteret i Graz har det bredeste tilbudet. Det gjelder informasjon om takster og rutetider for kollektivtransport, billett kjøp, reiserådgivning, utfartsplanlegging, billette, bildeling og bedriftsrådgivning. I Østerrike er bevissthetskampanjer om egne reiser meget vanlig. Bildeling er også ganske utbredt. Selskapet Denzerldrive disponerer 1000 kjøretøy plassert på mer enn 200 steder i de fleste store byer i landet. Opplegget er rimelig godt integrert med kollektivtransporttjenester.

Fra 2000 til 2004 var Samferdselsdepartementet ansvarlig for tiltaksområdet mobilitetspåvirkning i Østerrike og startet blant annet arbeid med utvikling av et nasjonalt nettverk. Departementet var kontaktpunkt for Østerrikes medlemskap i EPOMM (European Platform on Mobility Management). Etter hvert ble departementet tvilende til nytten av mobilitetspåvirkningstiltak og meldte Østerrike ut av EPOMM. I 2007 sørget Miljøverndepartementet for at landet gikk med i EPOMM igjen (ECOMM 2008).

3.12 Sveits

Et nasjonalt mål om bærekraftig mobilitet er styrende for transportpolitikken og arbeidet med mobilitetspåvirkning. Det er trolig en styrke at Sveits har et felles departement for transport, miljø, energi og kommunikasjoner. Det sveitsiske energidirektoratet har vært sentral for å få fram tiltak innen mobilitetspåvirkning. Det gjelder blant annet etablering av bildelingsselskapet Mobility CarSharing Schweiz, som er verdens største selskap av sitt slag, med ca 77.000 medlemmer, 2000 biler og 1000 oppstillingsplasser fordelt på 400 kommuner (2007). Energimyndighetene har også arbeidet for å fremme mobilitetsplanlegging i bedrifter.

Føderale myndigheter finansierer ikke mobilitetspåvirkningstiltak, men krav om slike tiltak kan bli satt som vilkår for infrastruktur investeringer. Mobilitetssentre finnes bare i tre byer. Et av stedene er Baden. Zürich har fastlagt en mobilitetsstrategi som har ført til etablering av en internett plattform med multimodal informasjon, en web-side om konsulent tjenester for bedrifter. I Sveits brukes planlovgivningen for å fremme mobilitetspåvirkningstiltak. Ny virksomhet der stor trafikk forventes, kan pålegges krav om at antall bilturer pr år ikke må overskride en fastsatt grense. Sanksjoner dersom antallet overskrides, blir regulert i en avtale mellom kommunen og eiendomsbesitteren. Krav settes som vilkår for byggetillatelsen og vil være et godt grunnlag for en transportplan for berørte bedrifter. Det er også lovbestemmelse som fastlegger at ny virksomhet som vil ha mer en 300 parkeringsplasser må utarbeide en miljøkonsekvensutredning. Behandlingen av utredningen kan føre til at lokale myndigheter vil redusere antall parkeringsplasser dersom miljøvirkningene blir for store (ECOMM 2008).

3.13 Tyskland

Tiltak innen mobilitetspåvirkning i Tyskland er primært utviklet på lokalt nivå. Andre aktører enn landets myndigheter har engasjert seg sterkt. Mobilitetssentre har en dominerende plass. Det er i dag over 60 slike i virksomhet. Driften av sentrene har imidlertid blitt hemmet av sviktende finansiering. De fleste sentre er i dag primært organisert og driftet enten av enkeltstående kollektivtransport foretak eller av regionale kollektivtransport foretak.

Tyske planleggere har sett behov for å betrakte mobilitetspåvirkning som noe mer enn bare myke tiltak,

slik mange har definert mobility management-begrepet. Det er nå en erkjennelse av behovet for en bredere begrepsforståelse med en integrasjon med mer tekniske aspekter. Integrasjon av mobility management i byplanleggingen har også fått mer oppmerksomhet i den senere tid. Behovet for kombinasjon med andre tiltak som drift og konstruksjon av infrastruktur, lovreguleringer og virkemidler knyttet til finansiering er også påpekt.

På føderalt nivå har det vært tatt initiativ til kampanjer, utvikling av informasjonsmateriell, endringer i rammebetingelser, bedriftsrådgivning og mobilitetspåvirkningstiltak for skoler. I Nordrhein-Westfalen har departementet for bygging og transport i samarbeid med forskningsinstituttet ILS (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung) samfinansiert en web-side som dekker mobilitetspåvirkning og gir informasjon både om prosjekter og politikk (<http://www.ils.nrw.de/index.php/en.html>). Den er den eneste av sitt slag i Tyskland. En manglende bevissthet om de muligheter som ligger i mobilitetspåvirkning betraktes som et vesentlig hinder for en mer positiv utvikling av slike tiltak. Det er forventninger til forbedringer etter at delstatene tar en koordineringsfunksjon i arbeidet med mobilitetspåvirkning.

I Tyskland er det flere eksempler på integrerte løsninger som favner ulike transportmidler. "Bremer Karte Plus" er et kort som kan brukes både til betaling av billetter med kollektivtransport, som nøkkel til bildelingsbiler og i noen grad til vanlig shopping. Et annet godt eksempel er den mobilitetspakken som tilbys i Hannover. Et felles kort kan brukes både for kollektivtransport, bildeling, taxi og jernbane og med felles regning en gang i måneden. Opplegget er nærmere beskrevet i vedlegg 6. Et datterselskap til den tyske jernbanen tilbyr et interessant produkt kalt Call-a-bike, som gjør det mulig å bestille en sykkel fra en jernbanestasjon og bruke den videre til et sted nær bestemmelsesstedet. Sykkelen skal ikke låses til et bestemt stativ, men kan festes for eksempel til en stolpe nær et vegkryss. Tjenesten betjenes fra mobiltelefon. Det gjelder både bestilling, låsing opp og igjen samt betaling. Ca 50.000 brukere er registrert i dag (ECOMM 2008).

3.14 EPOMM – statusbeskrivelse for 2008 i Europa

Basert på nasjonale rapporter fra 15 land i Europa (Belgia, Danmark, Finland, Frankrike, Hellas, Italia, Nederland, Slovenia, Spania, Storbritannia, Sverige, Sveits, Tyskland, Østerrike og Norge) har sekretariatet i organisasjonen EPOMM (European Plattform On Mobility Management) oppsummert status for arbeidet med mobility management (MM) i Europa slik (Posch 2008):

- Det finnes nesten ikke tilgjengelig kunnskap om hva som har vært vellykket ved MM, hvorfor det er vellykket, og hvordan dette kan bli "solgt inn" til beslutningstakere
- Det foregår mye opplæring, men lite kjent om det egentlig hjelper
- Evaluering og standardisering av MM mangler, til tross for mange forsøk
- Vi vet ikke hvordan transportselskaper kan bli motivert til å tilby et bredere transporttilbud (buss og bane i kombinasjon med taxi, delebiler og sykkel)
- Det er ingen samlet kunnskap om MM for fritids- og turisttrafikk, kriterier for suksess og fiasko, juridiske rammebetingelser, gjennomføringsgrad osv
- Forståelsen av sammenhengen mellom tradisjonelle tiltak (infrastruktur, trafikkregulering) og MM er mangelfull
- Det er ingen samlet kunnskap om hvordan ikke-transportrelaterte virksomheter (utviklere, arbeidsgivere, fagforeninger, handelsforeninger) kan motiveres til å starte arbeid med MM
- Lite innsats er gjort hittil for nye målgrupper for MM som eldre og innvandrere

Statusrapportene for enkelt land som er gitt i kapittel 3.7 – 3.13 bygger i meget stor grad på de rapportene som EPOMM har mottatt og oppsummert ovenfor. Vi har valgt å gi en mer detaljert beskrivelse for de land som kan sies å ha kommet lengst i arbeidet med mobility management/aktiv mobilitetspåvirkning.

3.15 Oppsummering av erfaringer

Erfaringene fra både Norge og Europa viser at følgende to innfallsvinkler til arbeidet med aktiv mobilitetsåvirkning er mest vanlig (jf. også retningslinjene fra EPOMM i gjengitt i kapittel 7):

- Kampanjer, informasjon og tiltak rettet mot hele byer eller bydeler
- Kampanjer, informasjon og konkrete tiltak i enkeltvirksomheter

Byer eller bydeler som målgruppe

Fra arbeid på by- og bydelsnivå er det grunn til å trekke fram de positive erfaringene i Sverige fra Lund og Lundby i Göteborg. For "samkjøring" har Nederland erfart at provinser og byområder synes å være det beste innsatsområdet. Det er imidlertid et problem at det er vanskelig å måle resultatene for hele byer og bydeler, fordi effektene ikke kan skilles fra den generelle utvikling (klimapolitikk, bensinpriser) eller fra utvikling av infrastruktur (utbygging av veier, kollektivtilbudet, sykkelveger).

Erfaringer fra blant annet Stockholm, Trondheim og Oslo viser også at det må tas i bruk pisk for å oppnå endret reisemønster. Behovet for supplerende restriktive tiltak for å støtte opp om den trafikkreduksjon som måtte være oppnådd med etterspørselsreducerende tiltak er også påpekt i engelsk litteratur (se kapittel 3.7). I Stockholm medførte innføring av "trengselsavgift" at biltrafikken ble redusert med ca 20 % og at den gjenværende biltrafikken kom raskere fram. Ved det nye Statens hus i Trondheim sentrum, hvor det ikke er parkeringsplasser for de ansatte, er antall ansatte som bruker bil til jobb redusert fra 73 til 31 %. I Oslo sentrum, innenfor Ring 1, er det høy tetthet, få parkeringsplasser, høy p-avgift og et godt kollektivtilbud. Dette har gitt en kollektivandel for arbeidsreiser på ca 70 %. Slike tiltak, sammen med mobilitetsplanlegging i hver enkelt virksomhet eller bedrift, vil kunne gi resultater med redusert bilbruk og bedre framkommelighet for den transporten som må eller fortsatt ønsker å bruke bil. (Mobility Oslo, Samferdsel nr 8/2007).

Samkjøring i Nederland, slik det er beskrevet i Vedlegg 5, gjelder et avgrenset prosjekt i et større område. Prosjektet har gitt gode resultater, og ett av suksesskriteriene er at tiltaket gjelder for minst et helt fylke eller byregion.

Enkelt bedrifter og virksomheter som målgruppe

Når det gjelder de enkelte bedrifter og virksomheter, er det beskrevet mange gode eksempler blant annet på nettsidene <http://www.ecomm2007.se/> og www.sustrans.org.uk, samt på nettsidene til Oslo, Bergen og VisionLundby. De fleste av disse viser gode resultater, med en reduksjon i bilbruk på 10-20 %, avhengig av prosjektets omfang og type tiltak. Erfaringene både fra Oslo og fra Europa viser for øvrig at arbeid mot bedrifter/virksomheter kan være krevende:

- De fleste virksomheter er vanskelig å få kontakt med og enda vanskeligere å få gjennomført tiltak i. Dette er et felt som ikke prioriteres høyt i forhold til den daglige drift.
- Diskusjon og reduksjon i goder som fri bilbruk, bilgodtgjørelse samt gratis eller subsidierte parkeringsplasser, kan være lite populært i gode økonomiske tider, da det både kan være vanskelig å holde på kvalifisert arbeidskraft og rekruttere nye medarbeidere.

Bedrifter/virksomheter som oppnår gode resultater kjennetegnes ofte ved:

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

Med bedrifts- eller virksomhetsrettede tiltak vil det for øvrig være slik at de må gjennomføres i mange og store bedrifter, dersom resultatene skal være målbare på by- eller bydelsnivå.

Organisering og helhet

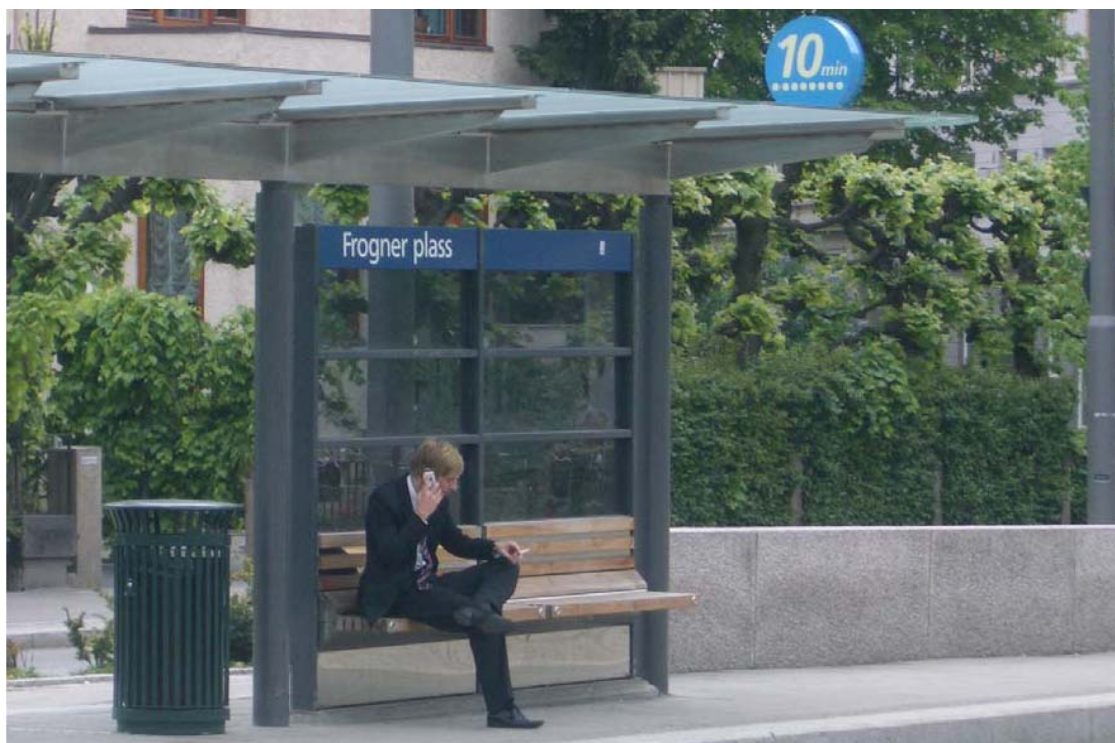
I Oslo og Göteborg har arbeidet med mobilitetsrådgivning vært organisert som egne prosjekt, med egne budsjetter og fullmakter. Dette har gitt en frihet, men det kan også ha gitt en manglende kontakt til øvrig transportplanlegging. Dette er nå endret i Oslo (2008) og Göteborg (2007) der prosjektene blitt tatt opp

som en del av kommunens ordinære transportplanlegging. Oslo har for øvrig også bestemt at det skal "feies for egen dør", ved at tiltak skal gjennomføres i noen kommunale etater.

Erfaringene fra disse to stedene reiser spørsmål om hvilken organisatorisk løsning som vil være den beste for mobilitetsrådgivning. Vil det være en organisering i eget prosjekt, egen organisatorisk enhet eller integrert i en større enhet innen transportplanlegging? Flyttingen av arbeidet i Göteborg og Oslo, som en integrert del av transportplanarbeidet i kommunen kan tyde på at mobilitetsrådgivning er vanskelig uten å bli vurdert i sammenheng med øvrige samferdselstiltak. I Oslo kan endringen også være et resultat av at innsatsen ikke ble vurdert å stå i forhold til de resultater som ble oppnådd.

EPOMM har pekt på at forbindelsen mellom tradisjonelle tiltak og mobility management er mangelfull. Hvordan mobility management kan integreres i arealplanleggingen er et annet tema som også er kommet på dagsorden i den senere tid. Kanskje bør det vurderes å gi bedrifter og virksomheter muligheter til å foreslå og påvirke utbygging av mindre tiltak (plassering av bussholdeplasser, rutetilbudet, gangbroer, trafikksikkerhet) som en del av arbeidet med å endre ansattes reisevaner. Dette ble gjennomført som et pilotprosjekt i Groruddalen i Oslo (SMART) i perioden 2001-2004. Resultatene er oppsummert i i publikasjoner fra Miljøverndepartementet (2007a, 2007b, 2007c).

Beskrivelsene fra København og Hannover viser en annen utviklingsretning der transportselskapene øker bredden av sitt tilbud. Kollektivtilbudet utvides med bildeling og bruk av taxi og sykkel. Volumene er små, men kan bli større i en framtid med mer restriksjoner på bilbruk i byene. Dette er i liten grad prøvet i Norge, selv om det er gjort spede forsøk. Ekspressbussene bruker taxi i tynt befolkede områder og Oslo Sporveier har et rabattsamarbeid med Bilkollektivet BA. Dette er også ett av punktene i oppsummeringen fra EPOMM, som argumenterer for integrerte løsninger, men erkjenner at *"Det er ikke kjent hvordan transportselskaper kan bli motivert til å tilby et bredere transporttilbud (buss og bane i kombinasjon med taxi, delebiler og sykkel)."* Erfaringen fra USA, slik de er oppsummert i kapittel 3.6, tilsier også en helhetlig tilnærming, der både positive og restriktive tiltak vurderes i sammenheng.



Arbeid mens man venter på trikken. Frogner plass i Oslo. Foto: Paal Sørensen

4 Status i bykommunene i Region sør

I samarbeid med Bystrategiprojektet i Region sør har vi sendt spørsmål om status og aktiviteter til de 26 deltakende bykommuner ved kontaktpersonene for strategiprojektet. Nedenfor gjennomgår vi svarene. Svar er fått fra 22 av 26 kommuner. 5 av kommunene (Mandal, Vennesla, Songdalen, Birkenes, Søgne), som inngår i ATP-region Kristiansand, behandles som 1 fordi de ble spurt og har svart samlet.

Følgende 26 bykommuner har fått tilsendt spørsmålene:		
ATP-region Kristiansand (Mandal, Vennesla, Songdalen, Birkenes, Søgne)	Risør	Nøtterøy
Kristiansand	Bamble	Stokke
Lillesand	Skien	Horten
Grimstad	Porsgrunn	Holmestrand
Arendal	Kongsberg	Drammen
Tvedestrand	Larvik	Nedre Eiker
	Sandefjord	Øvre Eiker
	Tønsberg	Lier

Spørsmålene og svarene kan leses i Vedlegg 1.

4.1 Resultater fra undersøkelsen

Hovedinntrykket fra undersøkelsen er at arbeid med mobilitetsstyring/aktiv mobilitetspåvirkning er lite omfattende i de 22 kommunene. 6 av kommunene svarer at de ikke har igangsatt noen tiltak, og av de 16 øvrige svarer de fleste at de har gjennomført holdningskampanjer og/eller sykkelaksjoner. Bare 4 kommuner (Kristiansand, Drammen, Kongsberg og Porsgrunn) har gjennomført tiltak, som etter vår vurdering bringer aktiv mobilitetspåvirkning til et konkret nivå (reisevaneundersøkelse blant ansatte, direkte samarbeid med virksomheter, bildeling). Videre svarer 15 av kommunene at de ikke har satt i gang eller planlagt tiltak for egne ansatte.

Status	Antall (av totalt 22)
Ikke igangsatt tiltak mot befolkning eller næringsliv	6
Gjennomført enkle tiltak (holdningskampanjer, sykkelaksjoner)	16
Gjennomført mer omfattende tiltak (inngår i de 16 over)	4
Ikke igangsatt eller planlagt tiltak for egne ansatte	15

I spørsmål 3 har vi spurt ”Er det fattet politiske vedtak med det mål å redusere bilbruken?”. 6 av kommunene svarer nei. De øvrige viser til generelle målformuleringer i kommuneplan eller egne ATP-prosjekter. Dette er ikke overraskende, fordi politiske vedtak i hovedsak skal gi overordnede retningslinjer, og fordi aktiv mobilitetspåvirkning foreløpig er både lite kjent og lite gjennomført i Norge.

Både ATP-samarbeidet i Kristiansandsregionen og Bystrategiprojektet i Region sør nevnes av flere som en årsak og inspirasjon til å bringe tiltak for redusert bilbruk inn i den kommunale debatten. Dette er en indikasjon på at særlig små kommuner har behov og nytte av samarbeid, for å bringe nye tema og fagområder inn i den enkelte kommune.

Svarene viser videre at nasjonale og kommunale mål om redusert bilbruk brukes aktivt i arealplanlegging til å avvise uønsket byspredning og trafikkskapende lokalisering. Eksemplene kunne vært flere, fordi de som har svart på spørsmålene ikke sitter med full oversikt, og noen har nevnt at de ikke har hatt tid til å undersøke. Porsgrunn og Kongsberg er blant de byene som har avvist prosjekter på grunn av uønsket byspredning.

Parkeringspolitikken er et område hvor 9 av kommunene svarer at de har eller planlegger tiltak for redusert bilbruk. Dette er positivt fordi ”Liberal parkeringspolitikk” samtidig oppgis som det største hinderet for redusert bilbruk. Dette er videre et virkemiddel som kommunene har direkte styring over, bortsett fra parkeringsplasser på privat grunn.

Kommunene er ikke spurt om de ser behov for et regionalt samarbeid om tiltak for mobilitetspåvirkning. Vi tolker imidlertid referansene til ATP-samarbeid og Bystrategiprojektet i Region sør som positive, og at regionalt samarbeid generelt kan bidra til et løft. Om og eventuelt hvordan et samarbeid om mobilitetspåvirkning kan og bør organiseres gir ikke undersøkelsen holdepunkter for å besvare. Porsgrunn kommune har uoppfordret meldt behov for større ressurser og et regionalt samarbeid, for å kunne følge opp sitt samarbeid med Herøya Industripark og nye interesserte.

En av konklusjonene i midtveisrapporten fra ATP-prosjektet i Kristiansand sier tydelig at redusert biltrafikk er vanskelig å oppnå uten at det innføres restriksjoner på biltrafikken i kombinasjon med stimulering og tilrettelegging av de mer miljøvennlige alternativene (se utdyping av dette under). Uten restriksjoner vil både biltrafikken og miljøvennlig transport vokse i volum. En utvikling som ikke gir reduserte utslipp. Kampanjen "Jeg kjører grønt" i Kristiansand viser imidlertid at det er mulig å endre transportvaner, også uten restriksjoner, og dette kan skyldes at det i Kristiansand jobbes godt med kollektivtilbudet og anlegg for sykkel parallelt.

Når det gjelder organisering er det interessant å merke seg at de 4 kommunene i Region sør, som har arbeidet mest konkret med mobilitetsrådgivning (Kristiansand, Drammen, Kongsberg og Porsgrunn) ikke har opprettet egne prosjekt (bortsett fra Porsgrunn, men det er inkludert i seksjon for byutvikling). ATP-prosjektet i Kristiansand er også et eget prosjekt, men med en svært bred tilnærming. Arbeidet i alle 4 kommunene er med andre ord inkludert som en del av den øvrige transportplanlegging. Dette er derfor annerledes enn slik prosjektene var organisert i Oslo, og Göteborg.

Kommunene er spurt om å oppgi bedrifter og virksomheter som kan være aktuelle for samarbeid om mobilitetsrådgivning (se vedlegg 1). Det ble i prosjektet bestemt at vi ikke sendte ut spørreskjema til bedriftene, men i stedet beskrev aktiviteten og organiseringen i de virksomhetene som allerede har samarbeidet om mobilitetspåvirkningstiltak med sin kommune. Dette gjelder særlig i Porsgrunn, Kongsberg og Kristiansand, som er beskrevet under.

4.2 Utdypende beskrivelse fra 3 av byene

I tillegg til svarene på spørsmålene har vi nedenfor gitt en utdypende beskrivelse av arbeidet i Kongsberg, Porsgrunn og Kristiansand, fordi disse har kommet lengst i sitt arbeid. Beskrivelsene er basert på telefonsamtaler og e-post, som en oppfølging av de svarene kommunene ga på spørsmålene.

Kongsberg kommune

Arbeidet i Kongsberg kommune er godt politisk forankret gjennom målsettinger i kommuneplanen:

- Byutvikling mot en "Kompaktby"
- Ikke økt biltrafikk i sentrum
- Økt sykkelandel

Kommunen samarbeider kontinuerlig med Kongsberg Næringspark AS, med ca 5500 ansatte, om infrastruktur og reisevaner. Samarbeidet er utviklet over tid, de to siste årene har det vært spesiell fokus på transport, særlig kollektivtransport og sykkel.

I 2008 er det gjennomført en reisevaneundersøkelse for ansatte i Næringsparken. Oppfølgende tiltak gjøres både av kommunen og Næringsparken.

Næringsparken har et prøveprosjekt med en pendelbuss mellom store boligområder i byen og Næringsparken, der bussen er finansiert av Næringsparken. Kommunen og Næringsparken samarbeider om sykkeltiltak og konkret en gang/sykkelbru. Denne er ferdigstilt i juni 2009. Næringsparken/bedriftene gjennomfører kampanjer for gange og sykling til jobben. Kommunen satser på sykling gjennom "sykkelbyprosjektet" i regi av Statens vegvesen.

Organisering av samarbeidet med Næringsparken

Samarbeidet mellom kommunen og Næringsparken er ikke formalisert i et eget prosjekt, men er et direkte samarbeid fra sak til sak, basert på jevnlig kontakt både mellom rådmann og ledere samt fagfolk, og en årlig næringskonferanse. Næringsparken har sterkt fokus på å effektivisere arbeidsreiser med gange, sykkel og buss, fordi det er kø på vegnettet i rush. Kongsberggruppen er et lokomotiv for samarbeidet, også når det gjelder finansiering.

Næringsparkens holdninger

Næringsparken har svart på 5 spørsmål om motivasjon og holdning til samarbeidet med kommunen.

1) Hva er Næringsparkens motivasjon for det samarbeidet dere har med kommunen (om kollektivtilbudet og forbedringer for gange og sykkel)?

Svar: Redusere behovet for p-plasser, redusere trafikkbelastningen i nærområdet, samt legge til rette for mer miljøvennlig transport.

2) Hvordan opplever Næringsparken samarbeidet med kommunen?

Svar: Det oppleves som konstruktivt

3) Hva er ledelsens holdning til å bruke ressurser på de ansattes reisevaner?

Svar: Ledelsen er positiv til dette, bakgrunnen er nevnt i svaret på 1. pkt., men i tillegg er det viktig å være en attraktiv arbeidsgiver.

4) Hva er de ansattes holdning, ved f eks fagforeningene?

Svar: Dette er ikke diskutert med fagforeningene spesielt. Holdningene som uttales er positiv, men vi ser det er et gap mellom det som sies og det som gjennomføres i praksis. Selv om vi har opprettet en rushtidsbuss er det fortsatt for mange som benytter bil.

5) Blant transportplanleggere er det allment godtatt at for å få færre til å bruke bil til jobb er det nødvendig å ta i bruk både pisk og gulrot. Gulroten kan være bedre kollektivtilbud og sykkelveier, mens pishen kan være dyrere og færre parkeringsplasser. Har Næringsparken diskutert innstramminger i p-tilbudet for de ansatte?

Svar: Innstramming i p-tilbudet er ikke aktuelt. Dette begrunnes med at nye arbeidstakere rekrutteres fra et stort omland med et dårlig kollektivtilbud. Vi har i første omgang satt inn ressursene på lokale tiltak i forhold til kollektivsatsningen. Vi skal imidlertid innføre parkeringsavgift på alle p-plasser som frem til nå har vært gratis. Dette vil være en kostnad bedriftene vil bære, så jeg er usikker på om arbeidstakerne vil endre adferd som følge av dette. Avgiftsbeleggingen vil imidlertid medføre at bedriftene vil sette inn enda større ressurser for å få de ansatte til å gå, sykle eller kjøre kollektivt.



Rapportens begrensninger

Rapporten omtaler kun selskaper hvor vi eier 50 prosent eller mer. Miljødataene omfatter alle norske enheter, alle produksjonsenheter og enkelte

Fakta

KONGSBERG har bestilt syv el-biler av typen Think City. Bilene blir produsert i Norge og skal brukes til småkjøring i næringsparkene i Kongsberg og Horten. Bilene har i dag en rekkevidde på opp til 180 km. De er valgt fordi de støtter opp om vår miljøprofil, og bilen har etter dagens standard en bra rekkevidde. Sikkerhet, kjørekomfort og design er også tillagt vekt. De første bilene blir levert i løpet av våren 2008.



Kongsberg Næringspark reklamerer for innkjøpte el-biler. Utsnitt av nettside.

Porsgrunn kommune

Et viktig element i arbeidet i kommunen er "Smart trafikant"-prosjektet. Det er foreløpig et 3-års prosjekt (2007-2009), som ble startet etter initiativ fra Herøya Industripark. Prosjektet omfatter ca 3.500 ansatte på Herøya samt alle ansatte i Porsgrunn kommune. Bamble kommune har i 2008 meldt sin interesse for å delta. Det gjelder også DownTown kjøpesenter i Porsgrunn.

Følgende tiltak er igangsatt i "Smart trafikant"-prosjektet:

- Reisevaneundersøkelse (RVU) i 2007 med 600 svar
- Konkurransen om gratis månedskort for å gå, sykle eller busse til jobben minst en dag/uke
- Ca 50 sykkelparkeringsplasser med tak er bygget i Rådhuskvartalet
- Bussmetro Skien-Herøya-Langesund med 20 minutters frekvens
- Gratis sykkelservice om våren
- Rabattavtale med 5 sykkelbutikker
- Sykkelveginspeksjoner (kommunen og Statens vegvesen)
- Studietur til Lund i Sverige
- Parkeringspolitikken utredes av kommunen (ikke en del av Smart Trafikant)

Organisering av "Smart trafikant"- prosjektet:

Kommunens prosjektleder er ansatt i avdeling for byutvikling, der det også arbeides med blant annet overordnet transportplanlegging. Arbeidet er politisk forankret i kommuneplanens arealdel, og inngår i det ordnære budsjettarbeidet.

Ledelsen i Herøya Industripark sitter i styringsgruppen for prosjektet, og medarbeidere deltar i gjennomføringen. Prosjektet er godt organisert med en styringsgruppe, referansegruppe, prosjektgruppe og en Støttegruppe Helse.

Industriparken består av 40-50 bedrifter, og neste utfordring er å få innpass i flest mulig av disse bedriftene og deres ansatte. Det skal i 2008 gjennomføres en ny RVU, for å undersøke effekten av tiltakene. Kostnadene deles likt mellom kommunen og industriparken.

Prosjektleder i Porsgrunn kommune opplyser at det er stor interesse for prosjektet, at det er vanskelig å følge opp alle tiltak og henvendelser, og at det er behov for flere ansatte og et eget mobilitetskontor for å følge opp.



Herøya Industripark – en port mot verden

Er du på utkikk etter et attraktivt utgangspunkt for din bedrift eller forretningsidé? Da kan Herøya Industripark være stedet du søker. Industriparken ligger sentralt i Grenland, Norges prosessindustrielle tyngdepunkt, og har kommunikasjonslinjer ut til hele verden. Med sin strategiske beliggenhet er Herøya det beste valget for eksportbedrifter og andre som trenger hurtig og effektiv forbindelse med Europa og resten av verden.

➔ **Les mer om Herøya Industripark**

Smart trafikant

Ansatte i Herøya Industripark ser ut til å respondere bra på Smart trafikant!

➔ [Les mer](#)

ENØK

Herøya Industripark annonserer for "Smart trafikant". <http://www.heroya-industripark.no/no/>

Kristiansand kommune

Areal- og transportprosjektet i Kristiansandsregionen (ATP – forsøket) er et transportforvaltningsforsøk igangsatt på initiativ av Samferdselsdepartementet. Kommunene Kristiansand, Søgne, Mandal, Songdalen, Vennesla, Birkenes og Lillesand deltar i forsøket sammen med Vest-Agder fylkeskommune, Aust-Agder fylkeskommune og Statens vegvesen, Region Sør. Det er inngått en forpliktende samarbeidsavtale mellom kommunene og fylkeskommunene som deltar i prosjektet. Kommunal- og regionaldepartementet har gitt fritak etter Forsøksloven i forbindelse med gjennomføringen. Prosjektet startet 1. januar 2004, med følgende mål:

”Hovedmålet for ATP-prosjektet er å møte regionens transportutfordringer knyttet til bl.a. miljø og fremkommelighet på en mer helhetlig og effektiv måte.”

ATP-prosjektet som er finansiert fra bompengeprosjektet, har følgende innhold:

- forbedring av sykkelveinettet
- framkommelighet for kollektivtransporten
- bike and ride ved kollektivknutepunkter
- gågater, miljøsoner og p-restriksjoner
- sykle til jobben
- gåkampanjen Tusenbein (400 bedrifter ble invitert – 40 deltok)
- bedrifter har fått tilbud om at de ansatte som ikke bruker bil til arbeid på en måned, kan få gratis månedskort en måned eller 1000 kr til sykkelutstyr (se ”Jeg kjører grønt” på side 39)

Resultater:

- kollektivtransporten har økt med 10 % og BussMetroen med 20 %
- sykkeltrafikken har økt med ca 10 %
- biltrafikken har vokst like mye som før og like mye som i andre byer

Kilde: Miljøvennlige arbeidsreiser – Erfaringer og anbefalinger fra pilotarbeid (Miljøverndepartementet 2007b).

The screenshot shows a website for the ATP-prosjektet in Kristiansandsregionen. The main header includes the ATP logo and the title 'AREAL- OG TRANSPORTPROSJEKTET Kristiansandsregionen'. Below the header, there is a navigation menu on the left with items like 'Hovedside', 'Om ATP-prosjektet', and 'Knutepunkt Sørlandet'. The central part of the page features a photograph of a bus with the text 'Busstrafikken opp 37 % med rushavgift'. On the right side, there is a 'Snarveier' section with icons for search, home, and other functions, and a 'Kontaktinformasjon' section listing contact details for Bjørne Jortveit, including a postal address, email, and phone numbers.

Rushtidsavgift er utredet for Kristiansand <http://www.atp-prosjektet.no/>

Organisering av ATP-prosjektet

Organiseringen av areal og transportplanprosjektet i Kristiansand er bredere enn i eksempelvis Oslo og Bergen, og med lettere tilgang til oppfølging og helhetlig planlegging og gjennomføring.

Norconsult AS gjennomførte i 2006 en midtveisevaluering av ATP-prosjektet. På oppdrag fra prosjektsekretariatet ble 44 politikere og fagfolk intervjuet.

Mange positive erfaringer med ATP-forsøket midtveis

Hovedinntrykket, både fra Norconsult sine intervjuer med informanter og fra svar i spørreskjemaundersøkelsen var at ATP-prosjektet har medført mye positivt. Det er oppsummert slik i midtveisevalueringen:

”De fleste informanter mener at ATP-forsøket har ført til en faktisk dreining av virkemiddelbruken i riktig retning i forhold til målsettingene. Det er et flertall som tror at ATP-forsøket vil gjøre det lettere å oppnå enighet om mange typer tiltak og få gjennomført dem. De fleste tror også at man faktisk vil nå målsettingene om å styrke miljøvennlig transport og dempe veksten i biltrafikken.

Vi tror ikke nødvendigvis at flertallet av informanter har rett når det gjelder sistnevnte forhold. Vi tror at virkemiddelpakken må bli mer omfattende utformet og også med flere restriktive virkemidler for bruk av bil om man skal dempe veksten i biltrafikken i regionen. Som en informant, blant mindretallet uttrykte seg: ”Positive virkemidler + ny stamveg vil ikke kunne skape redusert vekst i biltrafikken”

Følgende forhold er trukket fram som positivt med forsøket:

- I større grad regional tenkning og samordning.
- Mer fleksibilitet mht å få finansiert tiltak.
- Økte ressurser (særlig belønningsmidler) til å finansiere tiltak.
- Økt forståelse aktørene imellom og kompetanseheving for areal- og transportplanlegging.
- Godt samarbeid og samarbeidsklima i den politiske styringsgruppa; ATP-utvalget.
- Økt fokus på kollektivtrafikk.
- Økt fokus på myke trafikanter.
- Økt lokal innflytelse og forankring av tiltak (noen informanter har motsatt syn på dette).
- Mer direkte dialog i en felles arena.
- Bedre ressursutnyttelse.

På direkte spørsmål er det et flertall som mener at:

- Forsøket fører til bedre samordning av areal- og transportvirkemidlene.
- Forsøket fører til bedre effektivitet og offentlig ressursutnyttelse på tvers av forvaltningsnivåene.
- Forsøket bidrar til å skape et større rom for lokale prioriteringer.
- Forsøket er fornuftig geografisk avgrenset. (Iveland kommune vil likevel bli inkludert i ATP-organisasjonen i fortsettelsen, slik et mindretall av informantene har påpekt ønske om.)
- Forsøket er riktig organisatorisk avgrenset mht hvilke aktører / etater som bør være representert.
- Forsøket har bidratt til å skape arenaer for fagfolk og politikere som tidligere manglet.

Kilde: Midtveis evaluering av ATP-prosjektet i Kristiansandsregionen - Resultater fra en internetbasert spørreskjemaundersøkelse (Norconsult 2006)

Resultatene er foreløpig økt kollektivtrafikk og økt sykling, men ikke målbar redusert bilbruk. Også her synes det som om det er et stort potensial ved arbeid i samme retning. Det samsvarer også med tidligere konklusjon i kapitlene 3.15 om at mobilitetsrådgivning må drives i nær samhandling med utvikling av infrastruktur og restriksjoner på biltrafikken.

I tillegg til å videreføre ATP-prosjektet arbeider også Kristiansand kommune med innføring av rushtidsavgift og en mer restriktiv parkeringspolitikk i sentrum. ATP-utvalget har fått utarbeidet en utredning om rushtidsavgift (<http://www.atp-prosjektet.no/>). Med et knapt flertall sa bystyret i desember 2008 ja til videre utredning av rushtidsavgift. Konsulenten for utredningen anbefaler en avgift i morgenrush på 30 kroner, som kan gi 37 % økt kollektivtrafikk og 12 % redusert biltrafikk.

Antall p-plasser i sentrum er redusert i 2008, og avgiften er økt betydelig.

Kampanjen "Jeg kjører grønt" i Kristiansand

Kampanjen "Jeg kjører grønt" i Kristiansandsregionen har ført til at flere har begynt å sykle, bruke buss eller gå til jobben i stedet for å kjøre bil. Nær 60 prosent av deltakerne som i hovedsak brukte bil til jobb før kampanjen, svarer at de fra nå ofte eller alltid vil bruke sykkel i sommerhalvåret. Ansatte ved tolv større bedrifter i Kristiansand ble tilbudt et gratis månedskort for buss eller en sykkelpakke verdt anslagsvis tusen kroner. Ca 400 ble med på kampanjen. Fire av fem valgte sykkelpakken.

Evalueringen viser at kampanjen ser ut til å ha hatt god effekt når det gjelder å endre transportvanene, særlig blant bilbrukere som valgte sykkelpakke.

Mer enn halvparten (57 %) som anga at de kjørte bil 3-5 dager i uka før kampanjen, angir som en prognose for egen atferd framover, at de forventer at de alltid eller ofte vil sykle i sommerhalvåret. Andelen som angir at de vil forlate bilen til fordel for sykkelen er større (80 %) blant dem som brukte bilen 3-4 dager, enn blant dem som brukte den fem dager i uken til og fra jobben (45 %). Det ser altså ut til at "blandingsbrukerne" (de som veksler mellom ulike transportmidler) er lettest å få til å endre atferd gjennom kampanjer som dette.

Fire av fem deltakere i kampanjen valgte å sykle til jobb. I Kristiansandsområdet er avstanden mellom bolig og arbeid for kampanjedeltakerne i gjennomsnitt ti kilometer. I denne situasjonen valgte fire av fem sykkelpakke heller enn gratis busskort én måned. Sykkel blir sett på som det mest naturlige alternativet. Bussen går for sjelden, tar for lang tid og oppfattes dessuten å være for dyr.

Kilde. Evaluering av kampanjen "Jeg kjører grønt". TØI-rapport 966/2008 (Strand 2008).

4.3 Kommentarer til undersøkelsen i kommunene

Undersøkelsen viser at arbeidet med aktiv mobilitetspåvirkning i kommunene generelt sett ikke har noe stort omfang. Noen kommuner som Kongsberg, Porsgrunn og Kristiansand, skiller seg imidlertid positivt ut. Virksomheten i disse kommunene har følgende fellestrekk:

- Kongsberg og Porsgrunn har et nært samarbeid med store aktører i næringslivet, hvor det gjennomføres reisevaneundersøkelser og diskuteres mulige tiltak. Aktørene består av større nærings- eller industriparker.
- Organiseringen i kommunene er en del av øvrig transportplanlegging og har særlig fokus på sykkel og kollektivtilbudet. Porsgrunn ser imidlertid behov for et eget mobilitetskontor.
- Kommunene samarbeider med Statens vegvesen og fylkeskommunene. Samarbeidet er mest formalisert i Kristiansand.
- Kommunene tilbyr forbedringer i infrastruktur og kollektivtilbud.
- Kommunene diskuterer restriksjoner på biltrafikk i sentrumsområdet.

En bred tilnærming til transportutfordringene slik som i disse kommunene, kan synes vellykket. Det vil derfor være naturlig både å lære fra disse og bygge opp ny aktivitet med basis i virksomheten her.

Dersom et regionalt prosjekt skal få til målbare resultater, mener vi at følgende forutsetninger må være til stede:

- Offentlige virksomheter må gå foran som gode eksempler. Statens vegvesen, andre statlige etater, fylkeskommunene og kommunale etater må vise befolkningen, politikere og næringslivet at de selv tror på dette arbeidet, og er villige til å bruke ressurser og tåle uro blant ansatte, for å redusere bilbruken.
- Politiske myndigheter, og særlig kommunestyrene, må vise at de er villig til også å ta i bruk restriktive tiltak i kombinasjon med de positive. Dette kan være parkeringsrestriksjoner, kjørerestriksjoner i sentrumsgater, rushtidsavgift eller prioritering av sykkel og kollektivtrafikk, på bekostning av biltrafikken. Som beskrevet i kapittel 3 er det få eller ingen steder som har oppnådd redusert bilbruk uten å ta i bruk både gulrot og pisk.

- Enkeltvirksomheter må selv se en fordel med tiltakene, enten i form av innsparing eller mer tilfredse eller sunne medarbeidere, og at det finnes en eller flere ildsjeler i virksomheten. Gjerne også at ledelsen i utgangspunktet er positiv.
- En antagelse er at de fleste virksomheter som har disse suksesskriteriene, vil gjennomføre slike tiltak på eget initiativ. Dette vil bli stimulert av den offentlige debatt og av konkret informasjon om virkemidler og effekter. Slike virksomheter vil ha behov for generell info, og et miljø for samarbeid og kompetanse, men ikke nødvendigvis et offentlig prosjekt som kommer for å drive gjennom tiltakene.
- De virksomhetene som ikke oppfyller suksesskriteriene er tunge å samarbeide med. De kan være positive, men har en tendens til å utsette og nedprioritere arbeidet. De ønsker ikke å forstyrre eller uroe sine ansatte, og hvis de kommer fram til tiltak vil det oftest bare være de positive tiltakene som alle kan godta, men som gir liten effekt.

Ut fra erfaringene fra Oslo og i noen grad Bergen er vi usikre på om det er riktig ressursbruk å samarbeide direkte med **enkeltbedrifter**, og velger å gjenta anbefalingene fra kapittel 3.15 om mer områdevis og/eller temavise prosjekter. Som beskrevet fra Kongsberg og Porsgrunn kan det synes som at større grupper av virksomheter er mer rasjonelle å samarbeide med, samtidig som utvikling av infrastruktur inngår i samarbeidet.

Se også oppsummeringen i Vedlegg 4, som er hentet fra temarapporten "Miljøvennlige arbeidsreiser. Erfaringer og anbefalinger fra pilotarbeid" (Miljøverndepartementet 2007b).



Sykkelparkering ved kollektivknutepunktet Rona i Kristiansand.
Foto: Kristiansand kommune

5 Status i fylkeskommunene i Region sør

Følgende fylkeskommuner fikk tilsendt spørsmålene, og alle har svart:

Vest-Agder, Aust-Agder, Telemark, Vestfold og Buskerud

Spørsmål og svar kan leses i Vedlegg 2.

5.1 Resultater av undersøkelsen i fylkeskommunene

De 5 fylkeskommunene har ikke igangsatt eller planlagt tiltak for fylkets innbyggere som kan betegnes som mobilitetsstyring/aktiv mobilitetspåvirkning. De beskrevne tiltak gjelder i hovedsak forbedringer i kollektivtilbudet, samt kampanjer for økt bruk av tilbudet. Telemark fylkeskommune samarbeider med Porsgrunn om "Smart trafikant". Politiske vedtak dreier seg i hovedsak om samordnet areal- og transportplanlegging. Dette er helt i tråd med fylkeskommunens rolle innen fagområdet, og det forventes ikke tiltak rettet direkte mot innbyggerne.

Infrastrukturplanen Grenland (Fylkesdelplan, 2003) er vedtatt av alle kommunene og fylkeskommunen, og har blant annet følgende hovedmål:

- *En reduksjon i veksttakten i biltrafikken i Grenland er et hovedmål av hensyn til trafikkikkerhet og miljø. Mest mulig trafikk skal i framtiden skje med miljøvennlige transportmidler som sykkel, gange og kollektivmidler.*
- *En gradvis reduksjon av biltrafikken i de sentrale deler av byområdet er hovedmålet. Den biltrafikken som likevel skal til eller gjennom byområdet, må kanaliseres til hovedvegnettet..*

Det er positivt at svarene viser at alle fylkeskommunene gjør planvedtak og gir uttalelser til kommunale planer som bidrar til å redusere transportbehovet. Dette er en helt nødvendig overordnet politikk som grunnlag for å stimulere bruken av miljøvennlig transportmidler, blant annet ved bruk av mobilitetsstyring.

Når det gjelder egne ansatte har to av fylkeskommunene kommet langt i å stimulere til redusert bilbruk, både ved tjeneste- og arbeidsreiser (i tillegg til ordninger for hjemmekontor i Telemark):

- Vestfold fylkeskommune har en egen tiltaksplan for arbeids- og tjenestereiser (gjengitt i Vedlegg 2) med både status og planlagte tiltak. Ikke alle beskrevne tiltak er gjennomført, men intensjonen er både god og ambisiøs.
- Buskerud fylkeskommune har vedtatt en trafikkikkerhetspolicy for tjenestereiser, som blant annet innebærer at behovet for å foreta en fysisk reise alltid skal vurderes. Det sies videre at policyen ikke er godt nok kjent. Her er det med andre ord et potensial for forbedring.

5.2 Oppsummering av undersøkelsen i fylkeskommunene

Aktiv mobilitetspåvirkning i fylkeskommunene er først og fremst knyttet til tiltak for egne ansatte, samt overordnede føringer for samarbeid med kommunene. Det anbefales at dette følges opp, og det kan godt gjøres som en del av et større regionalt prosjekt.

Vi antar videre at dersom det opprettes et regionalt prosjekt for Grønn mobilitet (se kapittel 11), bør fylkeskommunene delta, slik at overordnet politikk drar i samme retning som mer lokale tiltak. Det er helt nødvendig med en miljøvennlig areal- og transportpolitikk, dersom tiltak innen mobilitetspåvirkning skal få noen effekt.

6 Status og behov i bedriftene

De 22 bykommunene i Region sør har listet opp ca 90 virksomheter (se Vedlegg 1) som kan være aktuelle for et samarbeid om mobilitetsrådgivning. Vi har i denne omgang ikke kontaktet virksomhetene, fordi vi mener at det bør gjøres senere gjennom et lokalt eller regionalt prosjektsamarbeid.

6.1 Næringslivets holdninger til miljøvennlig transport

Vi har tidligere i denne rapporten beskrevet hvordan noen virksomheter i Region sør jobber med mobilitetsrådgivning, der hvor dette arbeidet allerede er i gang. Dette gjelder Porsgrunn kommunes samarbeid med Herøya Industripark, og Kongsberg kommunes samarbeid med Kongsberg Næringspark. Utenfor Region sør har vi beskrevet Stavanger kommunes samarbeid med FORUS. Beskrivelsene kan leses i kapittel 3 og 4.

Vi gjengir nedenfor konklusjonene fra en holdningsundersøkelse hos ca 100 bedrifter, ved ledelsen, i Lundby i Göteborg, foretatt i 2001. Undersøkelsen gjaldt hele Göteborg, men svarene under gjelder bare for bydelen Lundby.

Holdningsundersøkelse blant bedrifter i Göteborg

Det trafikproblem respondenterna i denna studie, liksom i Göteborgsstudien, upplever som det största är trängsel och köbildning. De lösningar respondenterna är mest positiva till för att åtgärda problemen är att bygga flere tunnar, vägar och kringfartsleder. Många respondenter efterlyser också en förbättrad kollektivtrafik samt mer frekvent och mer aktuell trafikinformation, helst via radio. Mest negativa är företagen till biltullar. Få arbetsplatser arbetar idag aktivt med de anställdas arbets- och tjänsteresor. Betydligt fler, ett företag av fyra, menar dock att de är intresserade av att arbeta mer med dessa frågor. Det främsta skälet till detta intresse uppges vara miljöhänsyn.

Sammanfattning

- Goda vägförbindelser och tillgång till parkering är de faktorer som tillmäts störst betydelse av respondenterna.
- Tågförbindelser och cykelvägar är av mindre betydelse.
- Resultaten i detta avsnitt skiljer sig inte nämnvärt från Göteborgsstudien.
- Få arbetsplatser arbetar idag aktivt med de anställdas arbets- och tjänsteresor.
- Intresse för att arbeta med åtgärder som berör de anställdas arbets- och tjänsteresor finns hos många företag (1 av 4)– detta intresse bör tas tillvara!
- Förbättrad kollektivtrafik, bättre cykelvägar och möjlighet att distansarbeta är de åtgärder som flest av de företag som har intresse av att arbeta med företagens/ de anställdas resvanor är intresserade av att arbeta med
- Resultaten i detta avsnitt skiljer sig inte nämnvärt från Göteborgsstudien

Kilde: Attitydundersökning bland trafikanter i Lundby. (Trivector 2001)

Hovedkonklusjonen er at bedriftslederne ønsker bedre veger og mer parkering, og at bare 1 av 4 har interesse for å arbeide med de ansattes reisevaner. Det siste svaret kan være høyere enn den reelle situasjonen, fordi noen velger å svare positivt til noe man helst skal være positive til. Vår tolkning er at dette viser hvorfor det er vanskelig å få enkeltvirksomheter til å gjennomføre tiltak, selv etter å ha gjennomført reisevaneundersøkelse og mobilitetsrådgivning (www.visionlundby.goteborg.se).

Nedenfor gjengis en undersøkelse om norske bedrifters klimaarbeid, gjennomført i 2008, på oppdrag fra Mandag Morgen i samarbeid med Miljøverndepartementet. Undersøkelsen sier noe om status og holdninger, som et grunnlag for et eventuelt arbeid med mobilitetsrådgivning.

Klimaundersøkelse blant norske bedriftsledere

De 500 bedriftene i undersøkelsen er et representativt utvalg av bedrifter (AS og ASA) i Norge med mer enn 50 ansatte. Respondentene er en representant for bedriftens toppledelse som kan uttale seg om bedriftens klimastrategi/klimapolitikk.

- 18 % av bedriftene har vedtatt en klimastrategi.
- 72 % av klimastrategiene inneholder tiltak for energieffektivisering.
- 26 % av bedriftene fører klimaregnskap.
- 51 % får klimaregnskapene verifisert av eksternt part.
- 56 % svarer det er meget og nokså viktig å ta hensyn til klimautfordringen i forretningsstrategien.
- 76 % tror klimaspørsmål blir viktigere de neste 3 årene.
- 35 % er positive til å merke produkter med karbonavtrykk.
- 59 % tror kvoteprisen på CO2 vil stige de neste fem årene.
- 16 % sier at prisen er meget viktig for å investere i tiltak som kutter utslipp.
- 71 % tror kostnaden på strøm vil stige de neste fem årene.

Kilde: Zapera Receptor Norway AS – en undersøkelse på oppdrag fra Mandag Morgen

Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) viser i sin uttalelse til nasjonal transportplan (se nedenfor) at de først og fremst mener at globale og lokale miljøutfordringer løses ved et bedre og mer effektivt transportsystem. De øvrige delene av uttalelsen, med krav om mer midler til alle transportformer, styrker dette utsagnet. Dette er i tråd med holdningsundersøkelsen fra Gøteborg, som er referert over. Men NHO viser i punkt 9 at de også er villige til å ta i bruk trafikkregulerende virkemidler i byområdene, selv om det ikke er konkretisert.

Deler av NHOs høringsuttalelse til "Forslag til Nasjonal transportplan for 2010-2019"

7. Globale og lokale miljøutfordringer krever effektive og helhetlige transportløsninger. Manglende samordning av infrastrukturplanlegging av vei, jernbane og havn bidrar til å gi kostbare og dårlige transportløsninger. Det er avgjørende for utviklingen av intermodale logistikknutepunkt at det bevilges mer til opprusting og forbedring av stamvei-tilknytningen. Det bør komme tydelig frem i planforslaget at stamveitilknytning er et prioritert satsingsområde for regjeringen og et viktig tiltak for å oppnå interoperabilitet mellom transportformene. Vi foreslår at økonomiske ramme til tilknytningsveier fremgår av planforslaget i likhet med andre prioriterte området, jf. tabell 2.9 i planforslaget.

-

-

9. Trengsel og flaskehals på vei leder til kostnadsvekst, svekker produktivitetsutviklingen og øker miljøforurensningen. Dette synliggjør behovet for økte investeringer i vei og jernbaneinfrastruktur for bedre fremkommelighet og miljø. I tillegg støtter NHO trafikkregulerende tiltak i større byområder for å redusere omfanget og stimulere til bruk av mindre forurensende fremkomstmidler. I byene vil dette være til fordel for både miljøet og næringslivet.

Kilde: NHOs høringsuttalelse, april 2008 til Forslag til Nasjonal transportplan for 2010-2019

Regjeringen har utarbeidet en stortingsmelding om næringslivets samfunnsansvar i en global økonomi (St.meld.nr. 10 (2008-2009)). Arbeidet ble koordinert av Utenriksdepartementet, og meldingen ble lagt fram i januar 2009. På neste side gjengis deler av NHO's innspill til arbeidet med meldingen.

Innspill fra NHO til Utenriksdepartementets arbeid med stortingsmelding om samfunnsansvar

1. NHO er positive til at regjeringen ønsker å utforme en helhetlig politikk når det gjelder bedrifters samfunnsansvar – internasjonalt arbeid og initiativ. Utfordringene på området har en slik karakter at både bedrifter og myndigheter må engasjere seg for å løse dem, og gjerne gjennom konkret samarbeid der det er naturlig. Her følger NHOs innspill til regjeringens arbeid med stortingsmeldingen.

2. De siste ti år har vært preget av en omfattende debatt om bedrifters rolle og ansvar i samfunnet. Debatten har vært ført under mange navn, som bedrifters samfunnsansvar, corporate social responsibility (CSR), corporate citizenship og corporate responsibility. Kjernen i debatten har vært hvilket ansvar bedrifter bør ta for mennesker, samfunn og miljøsom påvirkes av virksomheten, og hvilke praktiske konsekvenser det bør få. Det har også vært stort fokus på eierstyring og selskapsledelse, og på åpenhet og gjennom-siktighet. Debatten har ført til at bedrifter i dag oppfatter og forholder seg til samfunnsansvar på en annen måte enn tidligere. Samfunnsansvar er blitt en betegnelse på et knippe av muligheter og utfordringer som bedrifter utvikler strategier for, driver intern opplæring i, følger opp, rapporterer og informerer eksternt om.

-
-

NHO har videre engasjert seg sterkt i arbeidet med bærekraftig utvikling, både i forhold til politiske prosesser og opplysningsarbeid. I 2005 utgav NHO boken Sunn Vekst, der spørsmål vedrørende miljø, etikk og samfunnsansvar i forhold til en bærekraftig økonomisk vekst berøres.

Kilde: NHO's innspill til arbeidet med stortingsmelding om næringslivets samfunnsansvar (NHO 2008)

Norges forskningsråd vurderer mobilitetsplanlegging som et aktuelt virkemiddel for å utvikle næringslivets transport. Nedenfor gjengis et utdrag fra en utredning om bruk av ITS.

Norges forskningsråd om næringslivets transport

Det er behov for økt kunnskap om reisemønster og sammenhenger mellom virkemidler og konsekvenser innen forretnings- og tjenestereiser og reiseliv.

IKT og ITS blir en stadig viktigere del av transportnæringen og kompetansekrav og opplæring må gjenspeile dette. Kunnskap omfatter både opplæring av brukere og informasjon til beslutningstakere. Skal norsk næringsliv og transportnæring lykkes, må det satses på kompetanseutvikling. Dette er en utfordring for FoU-miljøene og universitetene.

Det er behov for økt kunnskap om sammenhengen mellom transportinfrastruktur og regional utvikling. Det nye programmet skal ha fokus rettet mot næringslivet. Ofte vil målsetningene være de samme for både gods- og persontransport som for eksempel utfordringer knyttet til fremkommelighet i byområder. Den kraftige reduksjonen i trafikken og bedringen i fremkommeligheten som ble oppnådd i prøveperioden med "trängselskatter" i Stockholm i første halvår 2006 viser klart at mobilitet er et helhetsbegrep som ikke kan se på bare godstransport eller bare persontransport. Programmet bør derfor kunne støtte prosjektforslag som ser på overordnet mobilitet og drivkreftene knyttet til mobilitet.

Kilde: Utredning om grunnlaget for forskningsprogrammet "Næringslivets transport og ITS" for perioden 2007-2013" (Norges forskningsråd 2006).

6.2 Oppsummerende kommentarer om næringslivets holdninger

Volumet på deltakende bedrifter, og gjennomførte tiltak som har medført redusert bilbruk, er svært lite både i Norge og i resten av Europa. Dette til tross for mange positive utsagn, både blant folk generelt og blant ledere i næringslivet. Likevel er det altså bare eksempelvis ca 20 virksomheter i Oslo og ca 30 i Göteborg, som har deltatt i et samarbeid i løpet av 3 år. Og dette til tross for at prosjektene MobilityOslo og VisionLundby har hatt flere heltidsansatte i perioden, og at arbeidet med å samarbeide direkte med både private og offentlige virksomheter har hatt høy prioritet. I tillegg har altså arbeidet med reisevaneundersøkelser og forslag til tiltak vært betalt av kommunene. Tilsvarende lavt volum ser vi over hele Europa, til tross for ulike og kreative innfallsvinkler samt ulikt regelverk og ulik finansiering.

Vi har ikke funnet mye dokumentasjon av hvordan virksomhetsledere tenker om dette, bortsett fra positive og velmenende holdninger om at dette er bra og at det er bra at noen arbeider med det. Holdningsundersøkelsen fra Göteborg og Lundby, som langt på vei bekreftes av uttalelsen til NHO, viser ganske tydelig at de fleste mener at bedre veier og flere parkeringsplasser er den viktigste løsningen. Regjeringens stortingsmelding om bedrifters samfunnsansvar (Corporate Social Responsibility) kan kanskje bidra til at bedrifter i større grad tar ansvar for ansattes arbeidsreisemåte, selv om dette ikke eksplisitt behandles i stortingsmeldingen (St.meld. nr. 10 (2008-2009)).

KlimaGevinst er et prosjekt som viser at tunge næringslivsaktører er opptatt av bærekraftige transportløsninger. KlimaGevinst er et partnerskap mellom 14 ledende bedrifter i Norge og tenketanken Mandag Morgen. Formålet er å arbeide for at norsk næringsliv skal spille en større rolle nasjonalt og internasjonalt i arbeidet med å utvikle lavutslippssamfunnet. En sluttrapport fra prosjektet er nylig framlagt. Som et tiltak for bærekraftig transport nevnes blant annet at myndighetene kan forby bedrifter å gi gratis parkeringsplass til sine ansatte for konvensjonelle biler. Andre tiltak som nevnes er opphør av taxfree-ordningen, den skattefrie kjøregodtgjørelsen og inntektsfradraget for jobbreiser, selv om det erkjennes at dette vil være upopulært blant velgerne.

Det bør innhentes mer dokumentasjon og undersøkelser av hvorfor næringslivsaktører generelt sett har vært reservert til engasjement i forhold til de ansattes arbeidsreise. Hvorfor er både offentlige og private virksomheter så tilbakeholdne med å gjennomføre tiltak for å redusere bilbruken blant sine ansatte, både til tjeneste- og arbeidsreiser?

Vi prøver oss likevel på en tolkning av situasjonen:

- Virksomhetene har lite å tjene på redusert bilbruk. Det kan spares noen kroner, men det er helt marginalt i forhold til hva virksomhetene driver med og lever av. Bilbruk kan være dyrt, men er ofte svært effektivt og fleksibelt. Eventuell innsparing står ikke i forhold til mulig misnøye og uro blant ansatte over å miste fordeler som p-plasser, firmabiler og kjøregodtgjørelser.
- I gode tider med lav arbeidsledighet og kamp om arbeidskraften, ønsker ledelsen heller å gi de ansatte fordeler enn å stramme inn.
- Når noen ledere fokuserer på at de tjener på et godt miljørykte, at de bare kan overleve ved å ta miljøet på alvor og at de ønsker sunne og fornøyde ansatte, så mener de det nok, men det er ikke viktig i forhold til virksomhetenes resultatmål og inntjening. De vakre ordene blir mer som et krydder.

Vi håper imidlertid at den intensjonsavtale som ble inngått 19. mai 2009 mellom staten, KS og næringslivet bærer bud om en endret holdning fra næringslivet. Avtalen som er knyttet til samarbeidsprogrammet "Framtidens byer 2008-2014", er undertegnet av NHO, HSH og Sparebankforeningen på vegne av næringslivet. Hovedmålet for programmet er å redusere de samlede klima-gassutslippene fra vegtransport, forbruk og avfall i byområdene. Det står her at næringslivets deltakelse er nødvendig for å nå målene i programmet" og at "Næringslivet ønsker å bidra vesentlig til å redusere klimagassutslippene og utvikle en grønnere økonomi...".

7 Retningslinjer fra EPOMM om Mobility Management

7.1 Anbefalt struktur for arbeidet

Organisasjonen EPOMM (European Platform On Mobility Management) er en drivkraft for å fremme "Mobility Management" (MM) i Europa. På organisasjonens nettsider (www.epommweb.org) finnes en stor mengde informasjon og retningslinjer om hvordan arbeidet med MM bør legges opp. Retningslinjene er basert på praktiske erfaringer og utredningsarbeid i EU-prosjektene MOST, MOMENTUM og MOSAIC. Retningslinjene knytter seg til en anbefalt struktur for arbeidet som er vist i figuren nedenfor. Informasjonen på nettsiden bygger i stor grad på brukerveilederen "Mobility Management User Manual" fra januar 1999 (EPOMM 1999).



EPOMMs anbefalte struktur for arbeid med Mobility Management (MM)

Strukturen beskriver tre organisatoriske nivåer for arbeidsinnsatsen:

- Strategisk nivå (policy level)
- Ledelsesnivå (management level)
- Brukernivå (user level)

Det skilles mellom:

- Klienter/kunder som ønsker å gjennomføre MM
- Brukertjenester for å oppnå den ønskede reiseadferd
- Verktøy som sørger for å bringe tjenestene til sluttbrukerne
- Målgrupper innen sluttbrukerne som arbeidet rettes mot

Videre skilles det mellom arbeid rettet mot større geografiske områder (region, by, bydel) eller mot enkelt virksomheter/bedrifter.

Aktuelle brukertjenester innen MM blir gruppert i seks hovedgrupper (jf. figuren over):

- Informasjon og veiledning
- Rådgivning
- Bevisstgjøring og opplæring
- Organisering og koordinering
- Salg og bestilling
- Andre tilknyttede produkter og tjenester

En mer detaljert omtale av strukturen er gitt i det etterfølgende:

Klienter/kunder

EPOMM legger til grunn at det finnes klienter eller kunder som "bestiller" Mobility Management (MM) for å initiere endringer i holdninger og reiseadferd hos bestemte målgrupper. Aktuelle klienter/kunder vil være byer og regioner, offentlige og private virksomheter, undervisningsinstitusjoner og tjenesteleverandører innen transport. For klientene/kundene vil MM være støtte gjennom kunnskaps- og erfaringsformidling, informasjon om mulige tjenester, tilbud om arbeidsressurser eller ekspertopplæring. Hjelp til å etablere og drive mobilitetsentre og utvikle mobilitetsplaner vil også være mulig. Klientene/kundene på sin side vil være ansvarlig for gjennomføringen av MM-tiltak og i mange tilfeller for finansieringen av disse tiltakene.

Tjenester

Informasjon og veiledning beskrives som kjernevirksomheten innenfor MM, fordi informasjon om andre transportmuligheter enn bil er nødvendig for at disse skal kunne velges. Veiledning omtales som en nærmere tilrettelegging, utdyping og tilpasning av tilgjengelig informasjon.

Rådgivning vil være en mer skreddersydd og inngående veiledning, som vil omfatte analyse av eksisterende situasjon, utarbeiding av løsninger, vurdering av mulige alternativer og utarbeiding av anbefalinger. Rådgivning vil ofte være rettet mot særlig trafikkskapende virksomheter, som større bedrifter, skoler, universiteter og sykehus.

Bevisstgjøring og opplæring legger stor vekt på markedsføring av alternativer til privatbiltransport som et sosialt gode. Bevisstgjøring vil omfatte aktiviteter som setter søkelyset på de negative virkninger av biltrafikk, eksistensen av andre bærekraftige transportalternativer og deres muligheter til å tilfredsstille individuelle mobilitetsbehov.

Organisering og koordinering er en viktig del av arbeidet med MM. EPOMM peker på betydningen av at nye løsninger for bærekraftig transport blir organisert og koordinert innenfor eksisterende tjenester før de tas i praktisk bruk. På den måten vil integrert bruk av ulike transportmidler bli mulig og en bærekraftig mobilitetsadferd vil oppleves mer naturlig og komfortabel for den enkelte. MM kan være å organisere samarbeidet mellom relevante grupper. Først og fremst vil det være bistand til hvordan de ulike klienter/kunder best bør henvende seg til sine målgrupper. Deretter vil det være ulike parter omkring den aktuelle klient/kunde som bør samhandle. Arbeidet kan også være formidling av kontakt og koordinering mellom involverte bedrifter, ansvarlige lokale myndigheter og/eller transportleverandører. Mulige eksempler vil være:

- En kopleingstjeneste for samkjøring
- Organisering av bildeling
- Koordinering av et eget transportopplegg for utføre

Salg og bestilling vil være tjenester som bidrar til å senke barrieren for bruk av bærekraftig transportløsninger. Det vil eksempelvis være salg og reservasjon av transport og transport relaterte produkter som billetter til kollektivtransport, reise- og hotellbestillinger, bildelingsmedlemskap, administrasjon av kopleingstjenester for samkjøring, sykkelutleie, billetter til større arrangement og eventuelt forsikringsformidling (tyveriforsikring for syklistene).

For MM vil det være et mål å kombinere ulike tjenester på et og samme sted, slik at en bruker ikke bare får informasjon, veiledning og rådgivning, men også mulighet til å kjøpe billetter og gjøre bestillinger etc. En god løsning vil være å samle tjenestene i et mobilitetscenter.

Andre tilknyttede produkter og tjenester kan det være behov for å utvikle som ytterligere incitament for å endre reiseadferden i mer bærekraftig retning. I stor grad vil slike tjenester allerede eksistere, men ikke i relasjon til transport. Det vil eksempelvis være garantert hjemreise for personer som samkjører, lotterier, konkurranser, økonomiske bonuser for de som de som bruker bærekraftige transportløsninger, utlån av sykkeltilhenger etc.

Verktøy

For å fremme de ulike tjenestene beskrives følgende verktøy nærmere: Mobilitetsentre, mobilitetskontor, mobilitetsplan, mobilitetsleder, mobilitetskonsulent og mobilitetskoordinator. Vi viser til omtalen av begreper i kapittel 2.2.

EPOMM mener at etablering og gjennomføring av MM krever både personell og institusjoner for å tilby aktuelle tjenester i direkte brukerkontakt for alle transportformer. Det må være egne eksperter på MM. I tillegg vil det være nødvendig å trekke på personale i samarbeidende organisasjoner. Opplæring av disse vil være en del av arbeidet med MM. Behovet for personell vil være avhengig av oppgavene og størrelsen på opplegget. Det kan variere fra en til noen få i en oppstartfase til et dusin ved et fullt utviklet mobilitetscenter. Uansett vil det være viktig at førstelinjetjenesten er kundeorientert og besitter gode evner til kommunikasjon.

Mobilitetslederen har en arbeidsleder rolle som omfatter totalansvaret for introduksjon av MM, utvikling av det generelle opplegget og fremme dette samt tjene som en hovedforbindelse mellom det strategiske og det utøvende nivå. Personen har en viktig koordineringsfunksjon. Organisasjonsmessig plassering kan være hos en lokal myndighet, men andre løsninger eksempelvis hos et lokalt selskap for kollektivtransport eller en ikke-offentlig organisasjon kan også være mulig. God kontakt mot politikere og orientering om andres erfaringer er viktig.

Mobilitetscenteret som vil tilby mobilitetstjenester på by/regionalt nivå, er et nøkkelement i arbeidet med MM. Det vil være to hovedkrav til tjenestetilbudet. Det må være en multi-modal tilnærming og det må være tilgjengelig for publikum enten gjennom personlig besøk, telefon, telefaks, e-post, informasjons terminaler eller internettbaserte tjenester. Centeret bør ha et bredt tjenestetilbud (se omtalen under Tjenester). Mobilitetscenterets oppbygging kan variere avhengig av behov og tilgjengelige ressurser. Det kan være organisert og finansiert av transportleverandører enten alene eller i sammen med lokale myndigheter og private aktører. Et mobilitetscenter for en by bør ha en lett tilgjengelig sentral geografisk plassering, men det er også mulig å tenke seg en desentral lokalisering i nærhet til spesielle målgrupper. I tillegg til faste mobilitetscenter er det mulig å tenke seg midlertidige eller mobile løsninger for spesielle anledninger eller større arrangement.

Mobilitetskontoret som vil tilby mobilitetstjenester på virksomhets-/bedriftsnivå, avviker fra et mobilitetscenter ved at det ikke tilbyr tjenester til publikum i sin alminnelighet. Opplegget kan organisatorisk spenne fra en enkelt arbeidsplass som kan nås per telefon til et "drop-in" servicesenter i et eget rom. Selv om mobilitetskontoret er rettet mot egen virksomhet, argumenterer EPOMM for at det bør etablere kontakt med et mobilitetscenter, dersom dette finnes.

Mobilitetsplanen betraktes som det mest vanlige virkemiddel for MM i virksomheter og bedrifter. Det har stor betydningen at planen eksplisitt sier noe om hva som skal oppnås innen et gitt tidspunkt. Det er viktig både som motivasjon ved gjennomføringen og for å få mål for en etterfølgende evaluering av planen.

Mobilitetskonsulent vil normalt ha sitt arbeid på et mobilitetscenter eller samarbeide nært med et slikt center. Innsatsen vil særlig være direkte kontakt med aktuelle målgrupper, men også støtte til klienter/kunder som ikke legger opp til å gjennomføre MM på egen hånd. Oppgavene vil spenne fra generelle tiltak som organisering av bevisstgjøringskampanjer og opplæring til utarbeiding og finansiering av mobilitetsplaner.

Mobilitetskoordinatoren som har en formidlerrolle på virksomhets-/bedriftsnivå, bør utøve koordinering ikke bare innen egen virksomhet, men også overfor omgivelsene. Det kan være mot transportleverandører, lokale myndigheter, næringslivs- og arbeidstakerorganisasjoner etc. En plassering sentralt i organisasjonens struktur er naturlig. Forberedende arbeider med mobilitetsplaner og etablering av mobilitetskontor vil være aktuelle oppgaver.

Vedlegg 3 inneholder en liste over enkelt tiltak som kan inngå i en verktøykasse for Mobility Management, slik det er beskrevet av EPOMM i et prosjekt under EUs sjette rammeprogram.

Målgrupper

EPOMM anbefaler at MM-tiltak innrettes og grupperes mot bestemte målgrupper. En slik gruppering kan bli gjort på ulike måter for eksempel i forhold til reisehensikt, transportmåte, geografisk område (regional tilnærming), spesielle begivenheter eller ved endringer gjennom ulike livsfaser (for eksempel skolestart, flytting hjemmefra, overgang til pensjonisttilværelse etc.). Den regionale tilnærmingen kan være rettet mot en enkelt vegstrekning, et distrikt i en by, hele byen, hele regionen eller hele landet. Betydningen av en målgruppeanalyse understrekes, slik at tjenestene kan bli best mulig tilpasset individuelle ønsker og behov.

Det er et mål å endre mobilitetsadferden uten at den enkelte føler seg utilfreds eller begrenset i sin adferd.

7.2 Suksessfaktorer beskrevet i MOMENTUM og MOSAIC

EPOMM har på sine hjemmesider lagt ut den brukerveiledning om Mobility Management (MM), som ble utarbeidet gjennom MOMENTUM og MOSAIC prosjektene og vist til anbefalingene her. Det heter at følgende hovedtema må behandles for at et opplegg skal bli vellykket:

- Siden opplegget vil være å kombinere elementer til en helhet, bør et mangfold av tjenester introduseres. Det kan bare håndteres gjennom et fruktbart samarbeid mellom ulike partnere, der interesser, felles mål og deres bidrag til arbeidet må defineres.
- En egnet organisasjon i forhold til brukerbehov må etableres og kvalifisert personale med gode evner til formidling må skaffes.
- Tilstrekkelig finansiering både for oppstart og drift på kort og lang sikt må sikres.
- Fordi slike opplegg er nye, må en omfattende kommunikasjon finne sted. Det gjelder ikke bare ekstern markedsføring, men også intern kommunikasjon i egen organisasjon og med partnere er helt nødvendig.
- Mens opplegget for MM er oppe og går, må det holdes øye med underveis og etter hvert evalueres, særlig for å kunne tilpasses positive erfaringer og kommunisere disse.
- Mange opplegg starter som et utviklingsprosjekt med begrenset varighet. Et nøkkelspørsmål vil da være hvordan framdriften kan opprettholdes og få prosjektet omformet til en mer permanent og stabil struktur.

Alliansebygging er et viktig grep for å sikre suksess for et opplegg. Ulike partnere vil bidra med sin spesifikke kompetanse og kunne øke den alminnelige oppslutningen om opplegget. Potensielle partnere vil være lokale/regionale myndigheter, transportselskaper, interessegrupper eller konsulenter. Organisatoriske grep under planleggingen for å fremme samarbeid vil være oppretting av en styringsgruppe en egen prosjektgruppe eller inngå en slags avtale mellom aktuelle partnere.

En trinnvis fremdrift i arbeidet anbefales sterkt. På den måten vil det være mulig å konsentrere seg om et første utvalg av tjenester og gjennomføre disse med suksess. Det kan derfor være fornuftig å starte opp med et begrenset, men dedikert antall partnere som vil ta et betydelig ansvar. Etter hvert som tjenestene gradvis utvides, kan flere partnere inkluderes.

Kvalifisert personale er også avgjørende for suksess. På et innledende stadium kan det være en løsning å drifte virksomheten med eksisterende personale i partner organisasjonene. Opplæring av disse kan være nødvendig avhengig av oppgavens kompleksitet. Dette kan være nødvendig for å holde kostnadene nede. Etter hvert som opplegget utvides vil ytterligere opplæring eller nye medarbeidere med høyere kvalifikasjoner være nødvendig. Kvalifikasjonene vil variere avhengig av det organisatoriske nivået (se figuren på side 47) for arbeidsinnsatsen:

- På strategisk nivå (Policy level) vil det være behov for karismatiske personer med forståelse av strategi og med nødvendig bakgrunnskunnskap og kompetanse for å få ting til å skje.
- På ledelsesnivå (Management level) vil det være behov for gode prosjektledere med bred praktisk prosjektorientert kunnskap og gode kommunikasjons evner.
- På brukernivå (User level) bør de ansatte ha gode organisatoriske, sosiale og kommunikasjons

evner samt en kundeorientert tilnærming.

Finansieringen må inkludere kostnader til mulighetsstudier, utvikling av et opplegg for gjennomføring og kostnader til utstyr for oppstart og drift av eksempelvis et mobilitetssenter. Størrelsen på kostnadene vil være sterkt avhengig av det enkelte opplegg. Kostnader kan begrenses gjennom synergitiltak som omforming av tidligere kundesentre til mer utviklete mobilitetssentre og ved at ansatte som tidligere hadde arbeid knyttet til virksomhetens arbeidsreiser får opplæring som mobilitetskoordinator. Utvikling av mobilitetssentrene til å bli selvfinansierende vurderes som vanskelig under de rammebetingelser som er tilstede i dag. De fleste steder er heller ikke stabile langsiktige finansieringskilder tilstede.

Markedsføring vil i videste forstand omfatte alle tiltak som en virksomhet benytter for å nå sine mål. Her vil kommunikasjon ha en viktig rolle. Utvikling av en kommunikasjonsstrategi må skje på et tidlig stadium og med regelmessige revisjoner gjennom prosessen. Det er grunn til å skille mellom kommunikasjon av MM i sin alminnelighet og det å fremme bestemte bærekraftige transportløsninger. Det understrekes spesielt timingens betydning. For enhver handling er det viktig å bestemme når det beste tidspunktet vil være for å lansere en bestemt kommunikasjons handling.

7.3 Anbefalinger for introduksjon av Mobility Management

EPOMM tar utgangspunkt i at gjennomføringen av Mobility Management vanligvis skjer gjennom fire mer eller mindre atskilte faser:

- En undersøkelsesfase for å identifisere prosjektet ved å formulere formål og sette opp mål for arbeidet. En grov kartlegging/en mulighetsstudie mot berørte miljøer for å bestemme gjennomførbarheten av MM vil også inngå.
- En forberedende fase for å klargjøre hvilke verktøy som bør inngå, skape allianser basert på utfallet av undersøkelsesfasen, revidere formålsformuleringen, forhandle fram finansiering og sette opp en organisasjonsstruktur.
- Driftsfasen med utvikling av en handlingsplan, som starter med en omfattende ny gjennomgang mot berørte miljøer. Etter forhandlinger om viktige nøkkelelementer skjer den faktiske etablering av de utvalgte mobilitetstjenester.
- Evalueringsfasen omfatter evaluering av opplegget med etterfølgende tilpasninger. Denne fasen bør ikke bare etterfølge fase tre. Utviklingen av opplegget bør overvåkes regelmessig gjennom alle faser.

Det er viktig å være klar over at i praksis vil ikke nødvendigvis de ulike faser og de ulike trinn innen den enkelte fase komme i den rekkefølgen som er beskrevet. Det vil forekomme tilbakekoplinger og omstarter. Arbeidet vil i praksis ikke alltid fullt ut følge det forløp som er beskrevet, men som et minimum må alle faser ha vært tatt i betraktning. Vi har i det etterfølgende kun gjengitt den detaljerte beskrivelsen som er gjort for de to første fasene, da dette er mest relevant på det nåværende stadium i vårt arbeid med en mulig innføring av et opplegg for MM/aktiv mobilitetspåvirkning.

Undersøkelsesfasen har som mål å bestemme om og i tilfellet hvordan arbeidet med et opplegg for MM kan startes opp. Initiativtaker formulerer formålet på en generell måte på basis av egen kunnskap. Formålsformuleringen bør inneholde følgende elementer:

- En beskrivelse av de problemer som skal tas hånd om og en identifisering av hvilke aktører/organisasjoner som er involvert.
- Oppsett av mål for hvordan MM kan bøte på de problemene som er formulert.
- Argumenter som kan overbevise andre om å starte et arbeid med MM.
- Beskrivelse av det miljøet som arbeid skal skje innenfor med angivelse av målgrupper, reisehensikter og forslag til konkrete måltall.

Neste trinn vil være en grov kartlegging mot omgivelsene for å avgjøre om opplegget vil være mulig, hvilke måltall som ikke er realistiske og om det er mulig å få den støtte som vil være nødvendig. En slik kartlegging vil omfatte fakta om:

- Trafikksituasjonen for de ulike transportformer særlig i rushtiden
- Policy, retningslinjer og holdninger til mobilitet og MM blant myndigheter, transportleverandører, eiendomsbesittere, beboere, opinionsdannere og publikum i sin alminnelighet.
- Brukerbehov – hvilke reisebehov og problemer oppleves av aktuelle målgrupper.

Denne informasjonen kan innhentes gjennom intervju med utvalgt nøkkelpersonell blant de ulike aktører som er involvert og fra en mindre undersøkelse eller analyse av sted(er) der videre arbeid er tenkt gjennomført. Resultater fra dette kartleggingstrinnet vil være:

- En oversikt over mulige konflikter og mulighetsområdet for ulike reisemidler og mobilitetstjenester
- En liste over mulige støttespillere og deltagere samt innsikt i deres mulige bidrag.

Disse elementer vil gi en ide om gjennomførligheten av et opplegg for MM og et grunnlag for å ta en beslutning om å gå videre til neste fase.

Forberedelsesfasen starter med en oppdatering av formålsformuleringen basert på data fra undersøkelsesfasen. Den bør inneholde et forslag til en arbeidsplan og en organisasjonsstruktur for de aktiviteter som skal inngå. Utkastet til arbeidsplan bør spesifisere hvilke tiltak som skal utvikles, hvordan dette skal gjøres og hvilke kostnader og inntekter som kan forventes. Forslaget til organisering kan være etablering av en ny organisasjonsenhet (for eksempel mobilitetscenter eller mobilitetskontor) og/eller oppretting av en ny funksjon/stilling som mobilitetsleder/mobilitetskonsulent/mobilitetskoordinator innen en eksisterende organisasjon.

De ulike komponentene i organisasjonsstrukturen (referansegruppe, styringsgruppe, stab, ledelse etc.) må spesifiseres. Likeledes må rollen til ulike mulige støttespillere klargjøres sammen med mulige finansieringskilder. Med dette utgangspunktet vil det være grunnlag for forhandling om støtte og finansiering. Basert på resultatet tas beslutning om å gå videre. En viss tilpasning av opplegget vil være sannsynlig.

Siste trinn i forberedelsesfasen vil være opprettelse av et mobilitetscenter eller et mobilitetskontor til å gjennomføre de aktuelle mobilitetstjenestene. Dette trinnet vil omfatte:

- Utvikle en markedsførings og kommunikasjons profil med navn, logo etc., avgjøre aktuelle målgrupper, det generelle budskapet og kommunikasjonskanaler (internett, telefon, brosjyre, personlig frammøte etc.)
- Utarbeide en langsiktig arbeids- og finansieringsplan.
- Etablere den organisasjonsstrukturen det er blitt enighet om.
- Administrative og bemanningsmessige forberedelser som vil omfatte juridiske og finansielle forhold, nødvendig utstyr etc.

En nærmere omtale av driftsfasen er ikke inkludert i vår rapport nå, da denne fasen uansett vil ligge fram i tid.

Evalueringsfasen skal som nevnt være en regelmessig overvåking av utviklingen gjennom alle de tre andre hovedfasene. Evaluering kan finne sted før gjennomføring, under gjennomføringen, kort eller lang tid etter gjennomføringen. Generelt sett vil det være følgende fire arbeidstrinn: identifikasjon av kriterier og standarder som virkningen vil bli målt mot, måling av utførelsen og sammenligning mot standarden, analyse av hvilke faktorer som forårsaket resultatene samt til slutt konklusjoner og korreksjoner.

8 Statens rolle i arbeid med mobilitetsstyring

8.1 Viktige statlige føringer i stortingsmeldinger

St. meld. nr. 23 (2001-2002) "Bedre miljø i byer og tettsteder" signaliserer at myndighetene vil fremme miljøvennlig og helsebringende transport i virksomheter. Det heter at Regjeringen vil:

"Stimulere næringslivet til å ta større ansvar for sine ansattes og besøkendes reiser, gjennom veiledning og støtte til å utarbeide mobilitetsplaner og innføre incentiver for å fremme miljøvennlig og helsefremmende transportmiddelvalg."

Statens rolle i by- og tettstedsutviklingen er blant annet beskrevet som å:

- *Feie for egen dør og samordne sin virksomhet overfor kommunene. Dette innebærer blant annet at statlig virksomhet bør ta hensyn til og innrettes etter kommunale og regionale planer som er basert på nasjonale mål og prinsipper*
- *være pådriver og støtte pilotprosjekter i byer og tettsteder, blant annet initiere samarbeid om planlegging og gjennomføring av prosjekter for prioriterte områder som bygger opp under miljøstrategiene.*
- *bidra til å øke kompetansen på området by- og tettstedsutvikling gjennom nettverksbygging og styrking av kunnskap*

Stortingsmelding nr. 26 (2006-2007) "Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand" (Miljøverndepartementet 2007d) avgitt i mai 2007 behandler mobilitetsstyring eksplisitt. Meldingen gir en definisjon av bedriftsrettet mobilitetsstyring tilsvarende den som ble presentert i temarapporten T-1464 "Miljøvennlige arbeidsreiser" fra Miljøverndepartementet. Ellers heter det i St.meld.nr. 26 at:

"Mobilitetsstyring kan gjennomføres av bedriftene på egen hånd, men det er viktig med et nært samarbeid mellom flere aktører, som for eksempel offentlige myndigheter, kollektivselskaper, bedrifter, organisasjoner, fagforeninger, husstander og enkelt personer.

Effekten av bedriftsrettet mobilitetsstyring blir størst når tiltakene er gjennomført på bred basis og på en systematisk og langsiktig måte (tiltaks pakker)... Virkningene blir større hvis man jobber med større bedrifter (over 250 ansatte og oppover) eller i sammenhengende næringsområder. Mobilitetsstyring vil være mest effektiv hvor de offentlige rammebetingelsene støtter bruk av kollektiv, sykkel og gange og begrenser bilbruken".

Aktuelle tiltak fra offentlig sektor innen bedriftsrettet mobilitetsstyring beskrives:

- Nasjonalt kompetansesenter – "Regjeringen vil etablere et nasjonalt kompetansesenter for å samle inn og formidle kunnskap om og erfaringer med mobilitetsstyring."
- Mobilitetsrådgivning i kommunene – "Regjeringen vil etablere en støtteordning for mobilitetsrådgivning i større kommuner i forhold til bedrifter og virksomheter med mange arbeidsplasser. Det nasjonale kompetansesenteret kan eventuelt administrere ordningen."
- Mobilitetsplaner – tiltaks pakker for miljøvennlig transport – "Mobilitetsplaner innebærer at det utarbeides tiltaks pakker for å redusere organisasjonens transportbehov, minske avhengigheten av kostbar bilbruk, og legge til rette for at de fleste reiser kan skje med miljøvennlige transportformer. I dagens regelverk er det ikke hjemler for å kreve/pålegge bedrifter å utarbeide mobilitetsplaner. Regjeringen vil se på mulighetene for å sikre lovgrunnlag for mobilitetsplaner"
- Miljøsertifisering – "Regjeringen vil arbeide for å øke kravene til miljøvennlig transport ved miljøsertifisering (ISO 14001) av bedrifter."
- Likestille regler om fordelsbeskatning – "Regjeringen vil se på mulighetene for å likestille fordelsbeskatningen for firmabiler, firmasykler, firmabetalte månedskort for kollektivtransport etc. "

8.2 Statens vegvesen har et sektoransvar for mobilitetsstyring i dag

Staten vegvesens rolle i arbeidet med mobilitetsstyring er omtalt i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019. Etter en beskrivelse av mobilitetsstyring som et samlebegrep av positive tiltak for å redusere biltrafikkveksten i byene, heter det:

”Dette er tiltak der lokale og regionale myndigheter vil være hovedaktører. Statens vegvesen vil bidra med forskning og utredning, informasjonsspredning og annen koordinerende virksomhet innenfor dette temaet”.

Denne rollen er godt forankret i etatens instruks fra 27. mai 2005 og i retningslinjer knyttet til etatens kvalitetssystem (prosesstyringssystem). Instruksen er et sentralt styringsdokument for etaten og er derfor et naturlig utgangspunkt for en rolleavklaring. Av betydning i forhold til arbeid med mobilitetsstyring har vi merket oss følgende:

”Statens vegvesen har sektoransvar for veg og vegtrafikk innenfor rammer fastsatt av overordnet myndighet. Ansvaret innebærer initiativ- og uttalerett for å fremme sektorens bidrag til et bedre samfunn. Statens vegvesen har ansvar for at det utvikles ny kunnskap innen fagfeltet....

Sektoransvaret fritar ikke andre fra det ansvar de har, men Statens vegvesen skal oppmuntre og støtte de øvrige primært ansvarlige slik at sektorens bidrag til samfunnet blir best mulig”. (utdrag fra §1-2)).

Vegdirektoratet skal: *”Sørge for hensiktsmessige samarbeidsrutiner mellom Statens vegvesen og andre offentlige myndigheter, bransjeorganisasjoner mv. på det nasjonale plan”.* (utdrag fra §2-2)).

Regionene (regionvegkontorene) skal: *”Sørge for hensiktsmessige samarbeidsrutiner mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene, kommunene og andre offentlige myndigheter samt bransjeorganisasjoner mv. på regionalt og lavere nivåer”.* (utdrag fra §3-2)).

Med grunnlag i instruksen og varslet satsing i Nasjonal transportplan 2006-2015 på mer miljøvennlig transport fikk Statens vegvesen i 2005 det nasjonale koordineringsansvaret av den europeiske kampanjen Bilfri dag og Europeisk mobilitetsuke. Ansvaret ble den gang overført fra Miljøverndepartementet til Samferdselsdepartementet ved Vegdirektoratet.

Arbeid for redusert biltrafikk er også forankret i transportetatens miljøvisjon fra ”Forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015”, som slår fast at *”Transport skal ikke gi alvorlig skade på mennesker eller miljø”*. Med utgangspunkt i visjonen peker transportetatene på en del sentrale prinsipper ved planlegging av transporttiltak. Miljøvisjonen og de sentrale prinsippene er også tatt inn i transportetatens forslag til NTP for perioden 2010-2019. Det heter blant annet at:

”Analyser av tiltak for å løse et problem i transportsystemet bør i prinsippet skje i følgende rekkefølge:

- 1. Tiltak som kan påvirke transportbehovet og valget av transportmiddel*
- 2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer*
- 3. Begrensede ombyggingstiltak*
- 4. Større ombygging eller utbygging i ny trase”*

Denne framgangsmåten i fire trinn er også inntatt i systemdelen til vegnormalen i håndbok 017 ”Veg- og gateutforming” fra mai 2008. Videre heter det i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015 at:

”Arbeidet for et mer bærekraftig transportsystem krever samarbeid mellom mange aktører. Transportetatene klarer ikke å oppnå dette bare med egne virkemidler. Vi ønsker å ha en mer aktiv pådriverrolle for også å få andre aktører til å ta nødvendig ansvar. Det bør også være mulig å i enkelte tilfeller støtte opp under tiltak som andre har ansvar for, hvis dette er samfunnsøkonomisk mest effektivt for å få et bedre miljø”.

Miljøvisjonen ble arbeidet fram av en tverretattlig arbeidsgruppe. For å strekke seg mot visjonen ble blant annet følgende prinsipp beskrevet:

”I byområder bør eventuelle investeringer i økt vegkapasitet inngå i en helhetlig transport- og arealplan, der man sikrer at kollektivtrafikk, sykkel og gange tar en økt del av trafikken, og at arealbruksutviklingen bygger opp under dette”.

Gjennomgangen av de styrende dokument som vi har gjort, dokumenterer at Statens vegvesen har et sektoransvar for mobilitetsstyring. Vi velger imidlertid nå å bruke begrepet ”aktiv mobilitetspåvirkning” i stedet for mobilitetsstyring (jf. kapittel 2 og 9). Ansvar for aktiv mobilitetspåvirkning, som rett nok ikke er særlig utdypet, kan stikkordsmessig oppsummeres slik:

- Bidra med forskning og utvikling
- Informasjonsspredning
- Koordinerende virksomhet mot andre offentlige myndigheter og private aktører

8.3 Statens vegvesen bør ta et utvidet ansvar for aktiv mobilitetspåvirkning

Vi ser både behov for en utdyping og en viss utvidelse av vegvesenets ansvar for aktiv mobilitetspåvirkning. Det skyldes ikke minst den økte fokus på tiltak som kan bidra til å redusere klimagassutslippene. Denne utfordringen er stor. Det er anslått at vegtrafikken på landsbasis står for om lag 18 % av utslippene. I de største byene utgjør vegtrafikken så mye som halvparten av klimagassutslippene.

Det heter i Klimameldingen (St.meld.nr. 34 (2006-2007)) at Regjeringen vil styrke arbeidet for miljøvennlig transport blant annet gjennom mer effektive tiltak for å redusere veksten i privatbilbruken i de største byene.

Som en del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 har Samferdselsdepartementet i samarbeid med transportetatene utviklet en målstruktur som er lagt til grunn for etatenes planforslag fra januar 2008. Det overordnede mål for transportetatene vil være:

”Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.”

Med utgangspunkt i dette målet og føringer gitt i Klimameldingen og Klimaforliket har transportplanforslaget satt opp et etappemål for hvor stor reduksjon i klimagassutslippene som kan nås i planperioden. Transportetatene skal bidra til at transportsektoren reduserer utslippene med 2.5 – 4.0 millioner CO₂ ekvivalenter i forhold til forventet utslipp i 2020. Det er imidlertid ikke avklart hvordan reduksjonene skal tas og hvem som vil ha ansvar for å gjennomføre nødvendige tiltak. Transportplanforslaget signaliserer at transportetatene gjennom sine egne virkemidler vil bidra til en redusert vekst i personbiltrafikken i byene. Vegvesenet kan ikke unnlate å arbeide for dette.

Statens vegvesen (SVV) har ansvar for en del virkemidler som virker inn på transportomfanget. De vil være knyttet til samordnet areal- og transportplanlegging, kollektivtransport samt sykkel- og gangtrafikk. Det vil være en blanding av myndighets- og forvalteroppgaver og andre oppgaver inn under etatens sektoransvar. Etaten kan for eksempel gjennom samarbeid med andre virke som pådriver, der etaten selv ikke har formell myndighet. Arbeid knyttet til mobilitetspåvirkning vil i stor grad være et slikt tiltaksområde. Statens vegvesen har i dag en pådriverrolle både i forhold til kollektivtrafikktiltak, sykkeltiltak og universell utforming.

I en nylig gjennomgang av vegvesenets sektoransvar har Vegdirektoratet foreslått for Samferdselsdepartementet at etaten skal være pådriver i arbeidet med helhetsløsninger i by og innarbeidet dette i etatens kvalitetssystem (prosesstyringssystem). Hensikten med en slik pådriverrolle vil være å sikre funksjonelle og miljøvennlige byer og byregioner ved å dempe veksten i bilbruken og øke andelen som reiser kollektivt, går eller sykler. Vi mener at en pådriverrolle i arbeid med aktiv mobilitetspåvirkning bør kunne defineres inn under etatens rolle som pådriver i arbeidet med helhetsløsninger i by. Det bør også kunne forankres i vårt sektoransvar for miljø, som vil inkludere et

ansvar for trafikkbegrensende tiltak for å redusere klimagassutslipp.

Aktiv mobilitetspåvirkning favner en lang rekke tiltak der ansvaret for gjennomføring av det enkelte tiltak er spredt på et stort antall aktører. Nettopp i en slik situasjon er det viktig at noen står fram og er en pådriver. Vi har ellers merket oss beskrivelsen i stortingsmelding nr 23 (2001-2002) at staten kan innta en pådriverrolle og støtte pilotprosjekter i by- og tettstedsutviklingen. Sett i forhold til dagens trafikksituasjon og prognoser om forventet trafikkvekst, er reduksjon i transportomfanget i by en så stor utfordring at Statens vegvesen bør gå tyngre inn i arbeidet med mobilitetspåvirkning. Siden aktiv mobilitetspåvirkning ofte har bedrifter og virksomheter som en målgruppe, vil slike tiltak også åpne opp en arena der innsatsen hittil har vært liten. I arbeidet for redusert biltrafikk er det viktig at et bredest mulig spekter av virkemidler tas i bruk.

Et regelverk og en praksis knyttet til mobilitetspåvirkning i virksomheter finnes i flere land blant annet USA, England, Nederland, Danmark og Sverige (jf. kapittel 3). Konkret arbeid mot virksomheter bør primært skje fra kommuner, men Statens vegvesen bør ha kompetanse på slike tiltak som grunnlag for informasjon, veiledning og metodeutvikling.

Regjeringen har varslet at et nasjonalt kompetansesenter for mobilitetsstyring (aktiv mobilitetspåvirkning) vil bli etablert. Vurdert ut fra spørreundersøkelsen er det et klart behov for tilføring av kompetanse til lokale myndigheter. Et nasjonalt kompetansesenter vil bidra til å styrke arbeidet lokalt.

Allerede i 2003 pekte TØI på behovet for å etablere et norsk kompetansesenter for å formidle kunnskap om metoder og tiltak for å påvirke bilbruk i byområder (Hanssen 2003b). TØI understreket betydningen av å samle erfaringer om virkninger av tiltakene og etterlyste et opplegg for evaluering av mobilitetstiltak. Den svenske SUMO metoden fra 2004 (Vägverket 2004a) er et godt svar på dette behovet (se kapittel 3.8.2). TØI mente ellers at det bør være en prioritert oppgave å få til et nært samarbeid mellom fylkeskommuner, kommuner, transportører og arbeidsgivere med fokus på bedrifters transporter.

Videre pekte TØI på at mobilitetsstyring forutsetter et langt bedre samarbeid mellom lokale aktører enn det som har vært vanlig til nå og at europeiske eksempler viser at nasjonale myndigheter i stor grad har stimulert dette arbeidet. Denne stimulansen har skjedd som direkte økonomisk tilskudd til aktivitetene, finansiering av konsulenter og rådgivere, tilpasning av lovgrunnlaget eller utarbeiding av retningslinjer.

Samferdselsetaten i Oslo kommune (jf. omtalen av prosjektet "Mobility Oslo i kapittel 3.1) har vært opptatt av at rammebetingelsene for mobilitetsrådgivning burde vært bedre og har spesielt etterlyst en hjemmel til å stille krav om juridisk bindende mobilitetsplaner. Samferdselsetaten har i den forbindelse gitt uttrykk for at Vegdirektoratet vil være en egnet instans for å samordne og drive arbeid for bedre rammebetingelser. Etaten viser her til Sverige der Vägverket som en del av sitt sektoransvar har fått en viktig rolle som pådriver for å utvikle det framtidige arbeidet med mobilitetsplaner sammen med andre aktører. Samferdselsetaten mener det vil være positivt om Vegdirektoratet påtar seg en tilsvarende pådriverrolle som Vägverket har i Sverige.

Tilsvarende synspunkter kom til uttrykk i Byanalyse for Oslo og Akershus fra desember 2006 utarbeidet til NTP 2010-2019, der det heter:

"For å få større effekt er det behov for restriktive tiltak. Det bør i den sammenheng ses nærmere på utfordringer og mangler innenfor eksisterende lovgivning. Erfaringene fra arbeidet med mobilitetsrådgivning viser at det er behov for å gripe fatt i disse problemstillingene på statlig nivå. Vegdirektoratet kan være en egnet instans for å samordne og drive dette arbeidet."

Det er utvilsomt et behov for å oppsummere erfaringer, utvikle arbeidsmåter og evaluere effektene. For å kunne gjøre dette har Statens vegvesen både tradisjoner, kompetanse og ressurser, og det er derfor naturlig at SVV som et nasjonalt organ tar dette ansvaret. Regioner, kommuner og byer vil ha behov for veiledning og et nasjonalt kompetansesenter dersom dette arbeidet skal kunne videreutvikles. Det er med andre ord behov for en nasjonal koordinering av dette arbeidet, både til støtte for den enkelte region og for mulig kontakt mellom regionene. Det er naturlig at SVV tar et ansvar for utvikling av kompetanse

om mobilitetsrådgivning, og temaområder innenfor dette som kan påvirke transportetterspørselen. Det vil på mange måter tilsvare det sektoransvar SVV har tatt for kollektivtransport, universell utforming og sykkeltransport.

Sektoransvaret må også omfatte informasjonsspredning, erfarings- og kompetanseoppbygging vis a vis andre myndigheter og organisasjoner på nasjonalt nivå. Det vil bidra til at arbeidsområdet kan få nødvendig oppmerksomhet både faglig, politisk og finansielt.

For å styrke forankringen av vegvesenets sektoransvar for aktiv mobilitetspåvirkning burde vegvesenets instruks vært endret slik at det eksplisitt går fram Statens vegvesen har et ansvar for utvikling av et bærekraftig vegtransportssystem. I Sverige brukes begrepet "hållbart resande" (bærekraftig reiseadferd) som et navn på arbeidet med mobility management. Vägverkets ansvar for å arbeide med tiltak som påvirker etterspørselen etter transport mot mer bærekraftig reiseadferd har grunnlag i en egen proposisjon for Riksdagen (Prop 2001/02:20 - "Infrastruktur för et långsiktigt hållbart transportsystem"). Dette ansvaret er fulgt opp og konkretisert i rapporten "Program för hållbart resande" (Vägverket publikation 2003:100 "Underlagsrapport Miljö" til "Förslag till nationell plan för vägtransportssystemet 2004-2015"). Ansvaret omfatter informasjon, kommunikasjon, samordning og organisasjon for på den måten å påvirke enkelt individers holdninger og reiseadferd. Det operative arbeidet gjennomføres på lokalt og regionalt nivå, mens det nasjonale nivået vil utvikle kunnskap og metoder som vil støtte opp om gjennomføringen.

Uavhengig av hvordan vegvesenets sektoransvar måtte bli definert bør vegvesenet se nytten av å implementere transportetterspørselsregulerende tiltak som en del av større utbyggingsprosjekt. Slike prosjekt er tiltak der vegvesenet stort sett har full kontroll over virkemiddelbruken. Det finnes flere eksempler fra utlandet (Sverige, Nederland, Storbritannia og USA) der aktiv mobilitetspåvirkning er benyttet for å lette trafikkavviklingen i anleggsperioden. For noen trafikanter har tiltakene også ført til en varig endring i reiseadferd (Vägverket 2008).

Det er også viktig at etaten ser betydningen av å feie for egen dør gjennom tiltak for å redusere ansattes bilkjøring til arbeid og i arbeid. Midtre Troms distrikt har her gått foran og vedtatt en handlingsplan for miljøvennlig transport ved arbeids- og tjenestereiser. Planen inneholder en lang rekke konkrete tiltak og har gitt grunnlag for at kontoret sammen med regionvegkontoret for Region nord i desember 2008 ble miljøfyrtårn sertifisert (Statens vegvesen Region nord 2009).

8.4 Aktuelle oppgaver for Statens vegvesen ved et utvidet ansvar

8.4.1 Endring av rammebetingelser

Mange lover og regler har betydning for effekten av mobilitetsrådgivning og andre tiltak for redusert bilbruk. Kollektivtransportens rammebetingelser, skatteregler, retningslinjer for ulike avgifter vegtrafikkloven samt plan- og bygningsloven er noen viktige eksempler. Vi har ikke i dette prosjektet gått spesielt inn på dette, men her ligger muligheter som enten er eller skal utredes i andre sammenhenger. Rapporten "Mer miljøvennlige arbeidsreiser. Rammebetingelser og muligheter", TØI rapport 801/2005 (Hanssen 2005), drøfter 6 mulige tiltaksformer som kan påvirke bilbruken og hvilket behov det er for statlige lovendringer.

- Parkeringsnormer
- Skatt på fordelen av arbeidsgiverbetalt parkering ved arbeidsstedet
- Boligsoneparkering
- Skattefritak for arbeidsgiverbetalt kollektivtransport til/fra arbeid
- Godtgjørelse for å sykle til/fra arbeid
- Mulighet for å pålegge bedrifter å utarbeide transportplaner

Parkeringsnormer. Hjemmelen for maksimumskrav til antall parkeringsplasser har lenge vært uklar. Vedtatt ny plan- og bygningslov gir nå slik hjemmel både gjennom bestemmelser til kommuneplan og

reguleringsplan. For reguleringsplan framgår det eksplisitt av loven. Endringene i plandelen har trådt i kraft 1. juli 2009, mens endringene i byggesaksdelen først vil tre i kraft 1. juni 2010.

Skattemessige virkningene av arbeidsgiverbetalt parkering og arbeidsgiverbetalt kollektivtransport til/fra arbeid er senere belyst i TØI i rapport 944/2008 (Hanssen 2008). Denne utredningen vil nå bli fulgt opp gjennom en større utredning i regi av Akershus fylkeskommune. Statens vegvesen vil bidra i arbeidet både med personressurser og økonomiske midler. Hensikten vil være å få et godt underlag for beslutning om endret praksis mht fordelsbeskatning av arbeidsgiverbetalt parkering og innføring av skattefritak for ansatte ved arbeidsgiverbetalt kollektivtransport.

Boligsoneparkering. Vegtrafikkloven og forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr gir kommunen hjemmel til å bruke dette tiltaket og har vært spesielt etterlyst for Oslo. Tiltaket er introdusert som et forsøk i noen utvalgte områder i byen.

Godtgjørelse for å sykle til/fra arbeid. Nærmest alle bidrag som arbeidsgiver tilbyr for å få ansatte til å sykle, anses i dag som skattbare frynsegoder. Det er behov for å se nærmere på skattereglene om fordelsbeskatning av arbeidsgiverbetalte sykkeltiltak. Både i forhold til regelverket om sykkel og kollektivtransport er det grunn til å merke seg Regjeringens løfte om å se på mulighetene for å likestille fordelsbeskatningen for firmabiler, firmasykler, firmabetalte månedskort for kollektivtransport etc.

Mulighet for å pålegge bedrifter å utarbeide transportplaner TØI argumenterte for innføring av en slik mulighet i ny plan- og bygningslov, og at kravet skulle kunne stilles både for ny utbygging og eksisterende virksomhet.

Plandelen til ny plan- og bygningslov er nå vedtatt. Det går ikke eksplisitt fram av den nye loven at et slikt lovkrav er innarbeidet. Det er også tvilsomt om krav om transportplan kan hjemles etter generelle bestemmelser til kommuneplanens arealdel eller etter bestemmelser til reguleringsplan. Vi konstaterer derfor at regjeringens signal om at et slikt krav ville bli vurdert har falt negativt ut. Det er derfor grunn til fortsatt arbeid for å endre regelverket.

I en argumentasjon for en slik endring vil regelverket i Storbritannia kunne holdes fram som et eksempel til etterfølgelse. Som omtalt i kapittel 3.7 kan lokale myndigheter påby virksomheter å lage slike transportplaner ved nybygging. Nasjonale myndigheter gir dessuten økonomisk støtte til utarbeidelse av transportplaner. Effekten er god i enkeltvirksomheter, men foreløpig relativt beskjeden på et nasjonalt nivå. En evalueringsrapport antyder et potensial på 20 % reduksjon i antall bilturer til/fra arbeid for arbeidsplasser som også har opplegg med restriksjoner på parkering. Et anslag på transportplanenes betydning hittil for den totale arbeidsreisetrafikken på landsbasis angir en reduksjon på 0,4 – 3,3 %.

8.4.2 Ekstern nettverksbygging

For å fremme arbeidet med aktiv mobilitetspåvirkning er utvilsomt nettverksbygging av stor betydning. Det gjelder både nettverk der internett spiller en viktig rolle og andre faglige nettverk.

For å mobilisere konsulentnæringen i arbeid med mobility management har Vägverket i Sverige vært pådriver for å etablere et eget nettverk for konsulenter. Det startet som et samarbeidsprosjekt mellom Västra Götalandsregionen og Vägverket i Göteborg. I 2008 ble dette nettverket kalt "Affärsnätverket Hållbara Transporter" til et nasjonalt nettverk (www.aht.nu). Dette nettverket er også åpent for undervisningsinstitusjoner. Vi anbefaler at et tilsvarende tiltak innføres i Norge.

Om det i tillegg er behov for å etablere et mer åpent nasjonalt nettverk må vurderes nærmere. Det vil både være spørsmålet om det skal avgrenses til aktiv mobilitetspåvirkning eller om det skal gjelde det vi har kalt grønn mobilitet (se kapittel.9). I dag har vi et nasjonalt sykkelbynettverk.

8.4.3 Intern nettverksbygging

Internt i Statens vegvesen finnes i dag en lang rekke nettverk for ulike temaområder. Det er egne nettverk for kollektivansvarlige, miljøkoordinatorer, sykkelkoordinatorer og for trafikksikkerhet. I stedet for å bygge opp et nytt sett med nasjonale koordinatorer mener vi at det kan være hensiktsmessig å bygge på de eksisterende nettverk, slik at den ønskede helhet kan ivaretas.

8.5 Vegvesenets sektoransvar for aktiv mobilitetspåvirkning – oppsummering

Staten vegvesens ansvar for aktiv mobilitetspåvirkning slik det er avklart pt. kan oppsummeres slik:

- Samle og oppsummere norske og internasjonale erfaringer
- Bidra med forskning og utvikling herunder finansiering av evaluering av tiltak
- Informasjonsspredning vha bla publikasjoner, kurs, konferanser etc
- Koordinerende virksomhet mot andre offentlige myndigheter og private aktører
Eksempelvis nasjonal koordinator for den europeiske kampanjen Bilfri dag og Europeisk mobilitetsuke

Statens vegvesen bør ta et utvidet ansvar for aktiv mobilitetspåvirkning. Som et første trinn i en rolleavklaring bør et slikt utvidet ansvar forankres i ledelsen i Statens vegvesen. En slik avklaring bør være mulig på grunnlag av det materialet som foreligger nå. Eventuelt kan det være aktuelt å avvente en avklarings-runde i kommunene om behovet for mobilitetsrådgivning. Som en del av en slik rolleavklaring vil det også være naturlig å vurdere om vegvesenets instruks burde vært endret. Det burde eksplisitt gått fram av instruksjonen at Statens vegvesen har et ansvar for utviklingen av et bærekraftig transportsystem. En slik endring vil styrke forankringen av vegvesenets sektoransvar for aktiv mobilitetspåvirkning.

Det bør være et utvidet ansvar der Statens vegvesen:

- Tar rollen som pådriver i arbeid med aktiv mobilitetspåvirkning herunder mobilitetsrådgivning

og at Vegdirektoratet:

- Legger fram forslag om å ta rollen som nasjonalt kompetansesenter for Mobility Management
- Etablerer og driver et nettbasert nettverk for konsulenter for å utvikle kompetansen innen aktiv mobilitetspåvirkning
- Vurderer organisering av et nasjonalt nettverk for grønn mobilitet
- Blir en aktiv pådriver for å endre lover og regler slik at de fremmer miljøvennlige løsninger herunder arbeider for etablering av en nasjonal støtteordning for mobilitetsrådgivning

Uavhengig av hvordan vegvesenets sektoransvar måtte bli definert, mener vi at følgende tiltak må gjennomføres:

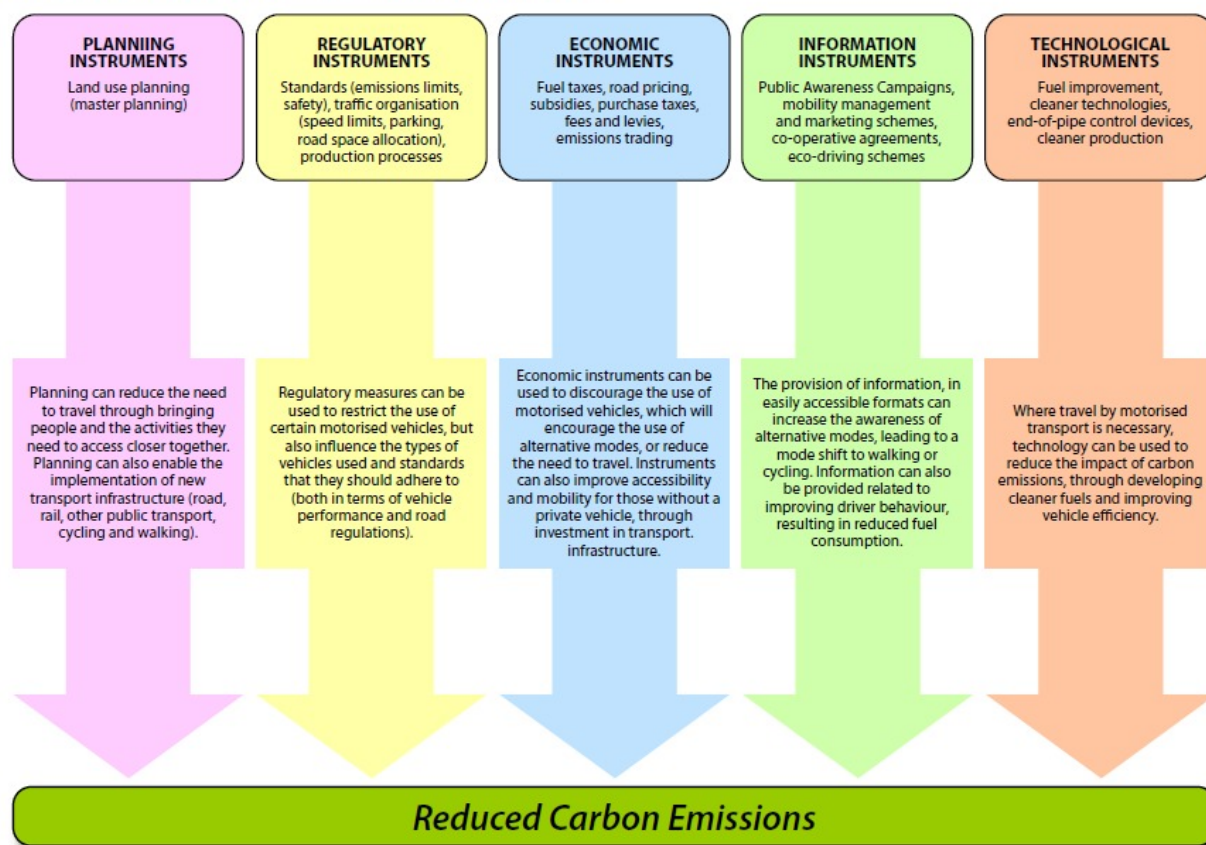
- Feie for egen dør gjennom tiltak for å redusere ansattes bilkjøring til arbeid og i arbeid
- Ta firetrinnsmetodikken (se kapittel 8.2) på større alvor i planleggingen. Det vil si først vurdere tiltak som kan påvirke transportbehovet og transportmiddelvalget
- Integre transporttetterstørselsregulerende tiltak som en del av større anleggsprosjekt
- La transporttetterstørselsregulerende tiltak inngå som en del av undersøkte konsepter i KVVU
- Utarbeide en etatspolicy for arbeidet med grønn mobilitet

9 Grønn mobilitet – et nytt helhetlig grep

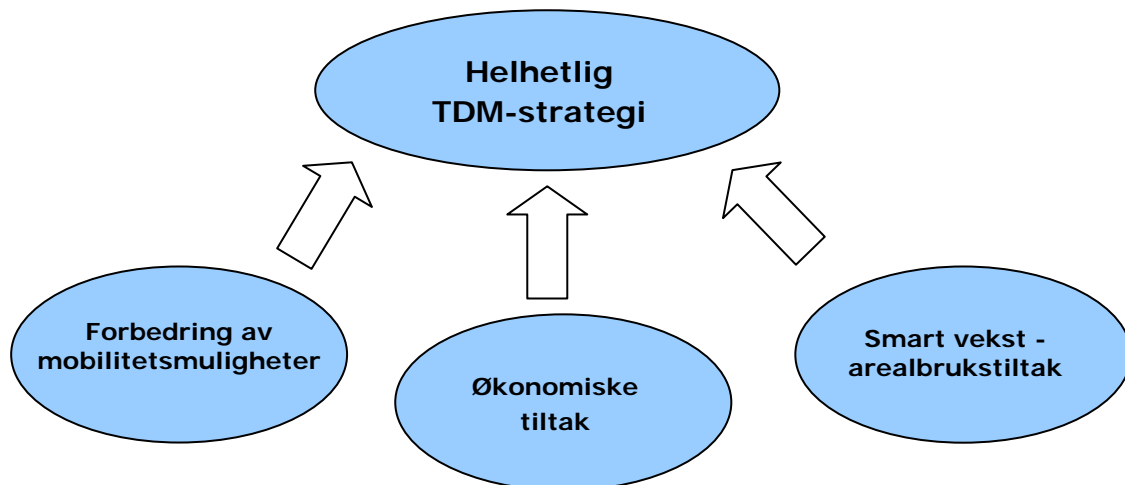
I Norge har mange brukt begrepet ”mobilitetsstyring” som oversettelse av det engelske ”Mobility Management”. Denne oversettelsen har vært omdiskutert (jf. begrepsdrøftingen i kapittel 2). I en begrepsdiskusjon er det også relevant å se til USA, som først i senere år har begynt å bruke uttrykket Mobility Management. Det er blant annet blitt brukt for å beskrive tjenester i en kollektivtransportorganisasjon, som har inntatt en mer utvidet samfunnsrolle. På slutten av 90-tallet finansierte det amerikanske kollektivtransport direktoratet (Federal Transit Administration (FTA)) en større utredning om behovet for en utvidet rolle for kollektivtransport organisasjoner. En sluttrapport fra 2003 beskriver også hvordan dette faktisk har skjedd både i USA og Europa (Stanley 2003). I denne konteksten er Mobility Management blitt beskrevet som et innovativt grep for å levere koordinerte transporttjenester til ulike kundegrupper inkludert bevegelsehemmede. Det inkluderer også etablering av partnerskap mellom ulike transporttilbydere for å fremme ulike reisealternativer med utvikling av effektive måter for å kommunisere disse valgmulighetene til publikum.

I Europa er det en utvikling mot en videre fortolkning av hvilke tiltak som må kunne regnes som Mobility Management (jf. den nasjonale statusgjennomgangen i kapittel 3). Særlig gjelder dette i Tyskland, der planleggere har sett behov for å betrakte Mobility Management som noe mer enn bare myke tiltak. Det er en erkjennelse av behovet for en bredere begrepsforståelse med en integrasjon med mer tekniske aspekter. Integrasjon i byplanleggingen har også fått mer oppmerksomhet. Behovet for kombinasjon med andre tiltak som drift og konstruksjon av infrastruktur, lovreguleringer og virkemidler knyttet til finansiering er også påpekt.

Dette vil innebære at Mobility Management (MM) vil korrespondere mer med det som kalles Transportation Demand Management (TDM) i USA. En nylig utarbeidet rapport til bruk for opplæring i utviklingsland har en bred og instruktiv gjennomgang av ulike typer TDM-tiltak (Broaddus et al. 2009). Rapporten er utgitt av det tyske selskapet GTZ på vegne av det tyske forskningsdepartement (BMZ). TDM som del av et bærekraftig transportsystem er illustrert slik:



Rapporten differensierer TDM-tiltakene i hhv. ”Push” og ”Pull” tiltak (se vedlegg 7). Det vil si restriktive tiltak og myke/tiltrekkende tiltak. Push tiltakene vil gjøre privat bil mindre attraktiv å bruke, mens Pull tiltakene vil gjøre andre transportformer mer attraktive. Det er en gjensidig avhengighet mellom tiltakene og begge trenger å inngå for å oppnå maksimal effekt. Videre beskrives en helhetlig TDM strategi som en stol med tre bein, som ikke vil kunne stå uten alle tre beina, fordi de alle forsterker hverandre:



Vi registrerer således at det er mange som vil gi begreper mer utvidet innhold, mye fordi det er en økende erkjennelse av betydningen av helhetlig planlegging og gjennomføring av tiltak for å fremme et bærekraftig transportsystem.

Ellers er det et hovedinntrykk at det synes å være større grad av samstemmighet om forståelsen av hva som er TDM-tiltak enn hva som er Mobility Management tiltak. Det er imidlertid et problem at vi verken har gode norske begrep for TDM-tiltak eller Mobility Management tiltak. For TDM-tiltak er transportteterspørselsregulerende tiltak blitt brukt og for Mobility Management er mobilitetsstyring blitt brukt. I leting etter mer ”folkelige” begrep som gir riktige assosiasjoner har vi sett nærmere på bruken av ”grønn” i kombinasjon med transport eller mobilitet.

”Grønn” er en karakteristikk som er blitt brukt både i Norge og internasjonalt for å beskrive miljøvennlige eller bærekraftige løsninger. I Norge har vi nettverket Grønn Hverdag. Videre snakkes det om grønn energi, grønne bedrifter, grønne PCer, grønn transport og grønn mobilitet. Her er noen konkrete eksempler:

- EU kommisjonen har opprettet nettsted for grønn transport (http://ec.europa.eu/transport/strategies/2008_greening_transport_en.htm). Kommisjonen la i juli 2008 fram en oversikt over ”grønne transporttiltak” i en grønn transportpakke. Det skrives blant annet om grønne avgifter for lastebiler for å internalisere eksterne kostnader av transport.
- Organisasjonen ETA (Environmental Transport Association) som var initiativtaker til nasjonal bilfri dag den 22. september, arbeider for arrangement av ”grønn transportuke” (http://www.eta.co.uk/green_transport_week).
- Wikipedia har en egen omtale av ”grønn transport”, som rett nok er foreslått innarbeidet i omtalen av bærekraftig transport. Omtalen har fokus på miljøvennlig bilteknologi. Grønn transport er her definert som enhver type bærekraftig transport med liten virkning på miljøet (http://en.wikipedia.org/wiki/Green_transport).
- Under Norges Forskningsråd program SMARTRANS er det etablert et prosjekt kalt ”Grønn godstransport” (<http://www.gronngodstransport.no/>). Formålet vil være å gjøre godstransporten renere gjennom å utvikle opplegg for miljøregnskap i transportbedrifter samt å utvikle beregningsverktøy som støtte for dette arbeidet.

- Horsens kommune i Danmark har etablert et grønt nettverk som er et partnerskap mellom lokale myndigheter og omtrent 180 private selskap i Vejle-regionen. Hensikten er innarbeiding av transport løsninger i selskapenes miljøpolicy og sette bærekraftig mobilitet på dagsorden.
- (http://www.epomm.org/ecom2002/presentations/Workshops/economic_community/Svendsen.pdf)
- I Skottland argumenterer "Friends of the Earth Scotland" for at bedrifter utarbeider "Grønne transportplaner" (<http://www.green-office.org.uk/audit.php?goingto=factsheet7>). Det vil være planer for å redusere bilavhengighet og fremme alternative transportformer, oppmuntre arbeidsformer som vil redusere behovet for reiser samt arbeide for kjøp av mer energiokonomiske kjøretøyer for å redusere utslipp.
- I USA har firmaet Ecology and Environment" utviklet finnes et programsystemet "GreenRide" som har utviklet et GIS-baserte løsninger både for byområder, bedrifter og universitet. Det er samkjøringsløsninger for å fremme kameratkjøring, sykling til jobb og park-and-ride.
- King County Metro som er kollektivtransportselskap i Seattleområdet har program som de har kalt "Green Up Your Commute" dvs "Gjør din arbeidsreise grønnere" (<http://www.govlink.org/transit/commuteplanning.html>). Som en del av dette programmet tilbys persontilpasset reiseplanlegging.
- I Florida finnes et "grønt mobilitetsnettverk" som er spesielt opptatt av å fremme sykling og gange (<http://www.greenmobilitynetwork.org/content/about-us>)
- San Jose i California har i 2008 utarbeidet en "Green Mobility Plan" for transport (<http://www.slideshare.net/guest79a6df3/developing-a-sustainable-transportation-environmental-improvement-plan-presentation-859631>). Dette en meget omfattende plan som inneholder gatedesign, byforming- og landskapstiltak, gang-, sykkel- og kollektivtransportnettverk, kollektivtransportvennlig utbyggingsmønster, som også inkluderer vedlikeholds- og kjøretøytiltak.
- Et dokument med beskrivelse av 34 pågående forskningsprosjekt om energieffektiv transport støttet av the Intelligent Energy – Europe programme (IEE) har blitt kalt "Green mobility on the move". Utredningen er utarbeidet for det canadiske transportdepartement (http://ec.europa.eu/energy/intelligent/library/doc/ka_reports/transport09_en.pdf).
- I Canada har firmaet Ecology Action Centre utarbeidet en grønn mobilitets strategi for Nova Scotia (<http://www.ecologyaction.ca/files/images/file/Transportation/GMG.pdf>). Den canadiske rapporten definerer grønn mobilitet som bærekraftig transport og viser til den definisjonen av dette som er gitt i et dokument utgitt av The Centre for Sustainable Transportation i Canada i 2005 (http://cst.uwinnipeg.ca/documents/Defining_Sustainable_2005.pdf).

Vi vil slå et slag for å ta i bruk begrepet "grønn mobilitet". Ut fra bruken internasjonalt ligger begrepet imidlertid nærmest til å være et alternativ til begrepene "bærekraftig transport" eller "miljøvennlig transport" og ikke som en norsk oversettelse av Mobility Management eller Transportation Demand Management. Begrepet vil kunne favne bredt, men er i seg selv upresist, slik at det vil trolig være nødvendig å presisere begrepsinnhold i tilknytning til bruken. Begrepet fungerer bedre som betegnelse på en form for transport enn en betegnelse på en tiltakstype/tiltaksgruppe.

Arbeid for å fremme grønn mobilitet vil i tillegg til informasjon og kommunikasjon omfatte alle fysiske og organisatoriske tiltak, som kan bidra til overgang fra bilbruk til mer miljøvennlig transport. Grønn mobilitet vil således være en utvidelse i forhold til det som vanligvis har blitt omtalt som mobilitetsstyring (jf. omtale i kapittel 2), ved at mindre infrastruktur- og kollektivtransporttiltak inkluderes i arbeidet. Vi mener at de beskrevne erfaringer viser at dette er mer motiverende både for næringslivet og for ansatte å ha en mer innholdsrik "verktøykasse" å velge fra, og at dette gir større mulighet til å se de ulike aktiviteter i sammenheng.

Både erfaringene internasjonalt og i Norge har pekt mot behov for en mer helhetlig innfallsvinkel ved planlegging og gjennomføring av tiltak. Begrepet "grønn mobilitet" synes vi er egnet til å bruke om dette arbeidet. Begrepet "grønn mobilitet" er også oppstått i en erkjennelse av at de miljøvennlige transportformene i dag normalt planlegges hver for seg (kollektiv og sykkel) og til en viss grad atskilt fra vegplanlegging og utbygging av infrastruktur.

Grønn mobilitet kan passe godt som en mer folkelig merkelapp på vegvesenets arbeid med miljøvennlige transportløsninger. Vi ser det også som en fordel at vegvesenet ikke bruker begrepet ”mobilitetsstyring” om det arbeidet som etaten måtte gjøre innenfor dette feltet. Siden dette arbeidet i stor grad vil utøves gjennom vegvesenets rolle som sektormyndighet. Slik sett vil både arbeid med grønn mobilitet og mobilitetsrådgivning passe bedre som begreper for å beskrive vegvesenets innsats. Mobilitetsrådgivning er for øvrig ganske dekkende som et samlebegrep for mange av de tjenester som tradisjonelt er blitt definert inn under Mobility Management (se kapittel 7.1).

I søken etter et bedre norsk begrep for Mobility Management enn mobilitetsstyring har vi kommet til at ”aktiv mobilitetspåvirkning” vil fungere bedre. En mindre innvending kan imidlertid være at noen kanskje vil oppfatte dette som arbeid for økt mobilitet.

Når det gjelder andre begrep knyttet til Mobility Management, som er definert av EPOMM (se kapittel 2.2 og kapittel 7.1), mener vi at disse bør kunne fungere med de norske oversettelsene som vi har gitt. Vi har imidlertid i tabellen nedenfor gitt noen forslag til ”grønne” navn på EPOMM begrepene, som en oppfølging av introduksjonen av grønn mobilitet.

EPOMM -engelsk	EPOMM -norsk	Forslag til ”grønne” begrepsnavn
Mobility Management	Aktiv mobilitetspåvirkning (Mobilitetsstyring)	
Mobility Information and Advice	Mobilitetsveiledning	Grønn mobilitetsveiledning
Mobility Consultation	Mobilitetsrådgivning	Grønne mobilitetsråd
Mobility Center	Mobilitetssenter	Mobilitetssenter
Mobility Office	Mobilitetskontor	Mobilitetskontor
Mobility Manager	Mobilitetsleder	Prosjektleder for grønn mobilitet (Egentlig lite behov for en egen rollebetegnelse)
Mobility Coordinator	Mobilitetskoordinator	Koordinator for grønn mobilitet
Mobility Consultant	Mobilitetskonsulent	Rådgiver for grønn mobilitet /Mobilitetsrådgiver
Mobility Plan	Mobilitetsplan	Grønn transportplan
Mobility Management Website	Mobilitetsnettside	Nettside for grønn mobilitet
Mobility Management Network	Mobilitetsnettverk	Nettverk for grønn mobilitet

10 Behov for styrking av arbeidet med grønn mobilitet

Vi har i kapittel 3 beskrevet det arbeid som er i gang i Norge og internasjonalt og vist til en del erfaringer og effekter av arbeidet. I kapitlene 4, 5 og 6 har vi presentert resultater fra våre undersøkelser i Region sør. Vi viser spesielt til oppsummeringene i kapitlene 3.15, 4.3 og 5.2. Kapittel 7 presenterer retningslinjer fra den internasjonale organisasjonen EPOMM for arbeid med Mobility Management (MM). Kapittel 8 drøfter statens rolle i arbeidet med mobilitetsstyring og argumenterer for at Statens vegvesen bør ta en mer aktiv rolle i arbeidet og kapittel 9 gir en begrunnelse for at begrepet ”grønn mobilitet” vil være en god merkelapp på vegvesenets arbeid og at ”aktiv mobilitetspåvirkning” vil være et egnet begrep å bruke for Mobility Management. Med dette bakteppe vil vi gi en del anbefalinger for det videre arbeid i Vegdirektoratet og i Region sør. Vi har lagt hovedvekt på arbeid som tradisjonelt er definert som Mobility Management (aktiv mobilitetspåvirkning), siden dette for en stor del vil være nye oppgaver for Statens vegvesen.

10.1 Vårt prosjekt i relasjon til EPOMMs anbefalinger

EPOMMs anbefalinger om introduksjon av Mobility Management (se kapittel 7.2) bygger både på praktiske erfaringer og gjennomført forskning. Det kan derfor være naturlig å forsøke å tilpasse seg disse.

Med det arbeid som er gjort i vår mulighetsstudie, befinner vi oss i undersøkelsesfasen. Vi konstaterer imidlertid at det gjenstår noe arbeid før fasen kan sies å være avsluttet. EPOMM legger til grunn at MM bør være et svar på et uttrykt ønske eller interesse fra en kunde/klient. Vi har i den undersøkelsen som er gjort, ikke eksplisitt spurt kommunene om de mener det er behov for et opplegg for mobilitetspåvirkning/mobilitetsrådgivning. Det er derfor naturlig å gå tilbake til kommunene for å klarlegge dette. Et kort saksfremlegg bør utarbeides med utgangspunkt i vår rapport.

Det materiale som foreligger per i dag i prosjektet er også noe mangelfullt mht:

1. problembeskrivelse
2. hva som oppnås gjennom mobilitetspåvirkning/mobilitetsrådgivning
3. argumenter for å starte med mobilitetspåvirkning/mobilitetsrådgivning
4. alliansebygging

En mer utfyllende problembeskrivelse kan ta utgangspunkt i de etterfølgende hovedpunkter, som sier noe om behovet for å endre folks transportmønster i miljøvennlig retning:

- **I det globale perspektiv** gir klimasituasjonen behov for å redusere energibruk og utslipp. Transportsektoren er en av de største bidragsyterne til CO₂-utslipp, og redusert bilbruk er et sentralt mål.
- **I byenes perspektiv** vil fortsatt økt biltransport medføre store kostnader, redusert trafikkavvikling, dårligere trafikkikkerhet, lokal forurensning og større arealer ”under asfalt”. Forbedringer i trafikkavviklingen etter anlegg av ny eller utbedret veg reduseres ved at vegen for raskt fylles opp av ny biltrafikk.
- **I det personlige perspektiv** vil støy, lokal luftforurensning, dårlig trafikkikkerhet og dårlig trafikkavvikling være ulemper i den enkeltes hverdag. Et helseperspektiv tilsier også endring mot mer miljøvennlig transport. Særlig gjelder dette for gange og sykling. I tillegg bør alle se seg tjent med at problemene både globalt og på bynivå løses.

Vår rapport gir flere eksempler på hva som kan oppnås gjennom mobilitetspåvirkning/mobilitetsrådgivning. Det har likevel ikke vært noen hovedintensjon i dette prosjektet å skaffe dokumentasjon om effekter av gjennomførte tiltak. Det er således behov for en litt mer samlet framstilling av effekter som grunnlag for videre arbeid. Det er imidlertid et problem at gjennomførte tiltak i liten grad er evaluert etter et systematisk opplegg for eksempel etter egne oppsatte mål og/eller de kriterier for suksess slik som MOMENTUM og MOSAIC prosjektene har beskrevet. For mange av de norske tiltak som er gjennomført er det også begrenset kunnskap om effektene, slik at grunnlaget for å trekke klare konklusjoner om erfaringer fra arbeidet er ikke de beste.

Miljøstiftelsen GRIP, som nå er nedlagt, utarbeidet i 2005 på oppdrag fra Vegdirektoratet brosjyren ”Bedre transportløsninger for bedrifter” (www.grip.no/Transport/Nedlastning/Transportbrosjyre.pdf). Denne brosjyren bør nå revideres og benyttes i argumentasjonen overfor bedrifter om å arbeide for reduksjon av ansattes bilkjøring til/fra og i arbeid. GRIP har også utarbeidet en brosjyre med et verktøy som bedrifter kan benytte for å vurdere innføring av åtte ulike transporttiltak overfor de ansatte.

Fra tidligere foreligger en del verdifulle råd i TØI rapport 639/2003 ”Bedrifters tiltak for å begrense bilbruk og transportomfang” (Hanssen 2003a). Nyttige erfaringer finnes også i eksempelsamlingen over tiltak som fremmer miljøvennlig transport i virksomheter (Statens vegvesen Vegdirektoratet 2005).

Fra de internasjonale erfaringene har vi merket oss hva som er viktig for at et opplegg for Mobility Management skal bli vellykket. Det gjelder betydningen av alliansebygging, god kommunikasjon internt og eksternt, tilgang på kvalifisert personale, en trinnvis framdrift i arbeidet samt sikring av finansiering både for oppstart og drift på kort og lang sikt. Vi viser til omtalen i kapittel 7.2.

10.2 Viktige prinsipper må ivaretas

En trinnvis framdrift i arbeidet med Mobility Management er sterkt anbefalt av EPOMM. På den måten vil det være mulig å konsentrere seg om et første utvalg av tjenester og gjennomføre disse med suksess. Vi vil derfor foreslå som et første skritt at arbeidet med mobilitetsrådgivning styrkes i egen organisasjon. Det gjelder både for bykommunene og i Statens vegvesen. Dette bør gjøres før det eventuelt etableres en mobilitetsentral med god fysisk tilgjengelighet for publikum generelt.

En helhetlig tilnærming er viktig selv om antall tjenester i en tidlig fase begrenses. Som planmyndighet har kommunene det helhetlige ansvaret for areal- og transportplanlegging. Vi anbefaler derfor at kommunene blir sentrale i en neste fase av arbeidet. På et senere tidspunkt vil utvikling mot en eller flere mobilitetsentraler kunne innebære at en kollektivtransportaktør inntar en hovedrolle. Vi viser her til utviklingen noen steder i Europa der kollektivtransportsekskap har inntatt en utvidet rolle og tilbyr tjenester knyttet til flere transportformer (taxi, sykkel, bildeling etc.).

Målgruppe for arbeidet i den neste fase bør velges etter en nærmere vurdering. Hovedfokus kan for eksempel rettes mot:

- Tiltak overfor større geografiske områder
- Tiltak overfor skoler
- Tiltak overfor større industri- eller arbeidsplassområder

Vår mulighetsstudie viser tendenser til at konkrete tiltak for et større område synes å gi bedre resultater fordi volumet er større, enn tiltak mot enkeltbedrifter. Samtidig må ansatte i bedrifter og andre virksomheter kunne betraktes som en ganske uutnyttet målgruppe for å redusere alenekjøring med bil til/fra arbeid. Vår anbefaling er derfor å fokusere på tiltak overfor større arbeidsplassområder.

Tjenestetilbudet bør gjerne være bredt, men samtidig er det viktig å ikke spre seg for mye i en oppkjøringsfase. Ved å konsentrere seg om mobilitetsrådgivning vil det imidlertid være mulig å fremme mange av de tiltak som ofte blir regnet til Mobility Management (jf. vedlegg 3). For øvrig bør bistand til gjennomføring av reisevaneundersøkelser være en tilbudt tjeneste, da slike er en naturlig del av en mobilitetsrådgivning overfor bedrifter og andre virksomheter. Deltagelse og organisering av kampanjer og aksjoner for gange, sykling og kollektivtransport bør også vurderes.

10.3 Organisasjonsløsninger

Som nevnt vil vi anbefale at arbeidet med mobilitetsrådgivning i en første fase styrkes i egen organisasjon. Det gjelder både for bykommuner og Statens vegvesen. Vi mener det er viktig at noen kan arbeide med dette på heltid. Disse personer bør kalles mobilitetsrådgivere. Om disse personene i en kommune er skilt ut i egen organisatorisk enhet eller ei tror vi ikke er så vesentlig. Ut fra utviklingen i Göteborg, Oslo og Bergen kan det være et poeng at mobilitetsrådgiverne sitter sammen med de øvrige transportplanleggere i kommunen. Det vil gi nærhet til de som arbeider med fysiske tiltak og kanskje gi

større mulighet til å bli hørt i etatens budsjettprosesser.

Vi viser til drøftingen i kapittel 8.3-8.5 om at Statens vegvesen bør ta et utvidet ansvar for aktiv mobilitetspåvirkning. En forankring i Staten vegvesens organisasjon mangler. En slik avklaring bør være mulig å få på grunnlag av det materialet som foreligger nå. Eventuelt kan det være aktuelt å avvente en avklaringsrunde i kommunene om behovet for mobilitetsrådgivning. Det er særlig viktig å få avklart om vegvesenet skal være pådriver for etablering av mobilitetsrådgivning, og om etaten skal legge fram forslag om å ta rollen som nasjonalt kompetansesenter for Mobility Management.

Statens vegvesen har et bredt fagmiljø, som arbeider med veg- og transportløsninger i by. Det kan likevel være slik at det er mangelfull kontakt mellom de som arbeider med hhv. kollektivtransport, sykkel og gange. Etaten er inne i en omorganiseringsprosess, så dette kan bli endret. Vi mener imidlertid at en introduksjon av arbeid med "grønn mobilitet" uansett organisering kan bidra til å samle fagmiljøet og fremme et helhetsperspektiv i arbeidet. Som en oppfølging av dette vil vi ikke foreslå at det etableres et eget internt nettverk for mobilitetsrådgivere, men heller at det bygges på de eksisterende etatsnettverkene for kollektivtransport/universell utforming, sykkel og miljø. Dette kan bidra til et løft for etatens arbeid med miljøvennlig bytransport og lette gjennomføringen av satsingen innenfor programområdene for målrettede investeringstiltak innenfor kollektivtransport og sykkel etc.

10.4 Nytt forskningsprogram kan gi et løft for arbeidet

TØI og CICERO med partnere (som inkluderer Vegdirektoratet) er for 4- års perioden 2009-2013 tildelt nær 30 millioner kroner til forskningsprogrammet TEMPO, som skal gi kunnskap om hvordan man best kan få til en miljøvennlig transportpolitikk. TEMPO er et såkalt kompetanseprosjekt der forskningsinstituttene skal jobbe tett med bedrifter og aktuelle brukerpartnere for å finne gode miljøvennlige transportløsninger. Et mål for programmet vil være å gi myndighetene informasjon om hvilke miljøvennlige transporttiltak som virker og hvilke som ikke gjør det. Programmet vil også belyse hva som må til for at miljøvennlig løsninger blir tatt i bruk.



Bysykler ved Oslo S. Foto: Paal Sørensen

11 Grønn Mobilitet i Region sør

Et videre arbeid i Region sør for ”grønn mobilitet” bør bygge på de gode erfaringene i de bykommuner som til nå har fått utrettet mest. Det vil i første rekke være de tre byene Kristiansand, Porsgrunn, Kongsberg, men også i noen grad Drammen. Her har arbeidet hatt en bred innfallsvinkel ved at det er nær kontakt mellom arbeid for ny infrastruktur, bedre kollektivtilbud og eventuelle restriksjoner på biltrafikken. Erfaringen særlig fra Porsgrunn og Kongsberg tyder på at de private virksomhetene som deltar, har stort fokus på mulige forbedringer. Disse synes også å være villige til å ta en del av regningen. Forbedringer både i infrastruktur og kollektivtilbud er en motiverende faktor både for virksomheten og for den enkelte arbeidstaker. Innsatsen til de fire bykommunene Kristiansand, Porsgrunn, Kongsberg og Drammen har hatt et helhetsperspektiv som gjør det naturlig å snakke om arbeid for ”grønn mobilitet” her.

- I Kristiansand er ATP-prosjektet en del av arbeidet med bedre kollektivtilbud, bedre sykkelveger, parkeringsrestriksjoner og rushtidsavgift.
- I Porsgrunn inkluderer arbeidet knyttet til ”Smart trafikant” også bussmetro, sykkelparkering og sykkelveginspeksjoner.
- I Kongsberg inkluderer arbeidet ny pendelbuss, ny gang- og sykkelbru samt deltakelse i det nasjonale sykkelbyprosjektet.
- I Drammen forsøkes bildeling for egne ansatte med det mål å feie for egen dør, som en del av kommunenes øvrige arbeid for redusert bilbruk. Kommunen satser på redusert biltrafikk i sentrum, innskjerpet parkeringspolitikk og større vekt på kollektivbetjening.

Som nevnt under oppsummeringen av undersøkelsen i kommunene er det en del felles trekk ved virksomheten i Kongsberg, Porsgrunn og Kristiansand:

- Særlig Kongsberg og Porsgrunn har et nært samarbeid med store aktører i næringslivet, hvor det gjennomføres reisevaneundersøkelser og diskuteres mulige tiltak. Aktørene består av større nærings- eller industriparker.
- Organiseringen i kommunene er en del av øvrig transportplanlegging og har særlig fokus på sykkel og kollektivtilbudet. Porsgrunn ser imidlertid behov for et eget mobilitetskontor.
- Kommunene samarbeider med Statens vegvesen og fylkeskommunene. Samarbeidet er mest formalisert i Kristiansand.

Vi har tolket erfaringene fra disse byene til at dette er en god måte å arbeide på, og at det gir et godt samarbeidsklima til beste for både kommunen og virksomhetene. Vi tror videre at det må mer enn reisevaneundersøkelser, rådgivning og kampanjer til for å endre folks reisevaner, og at en kombinasjon med arbeid for bedre infrastruktur er en mer effektiv måte å legge opp arbeidet på, selv om både planlegging og bygging av ny infrastruktur tar tid.

Dessuten mener vi det er viktig at det videre arbeid med ”grønn mobilitet” forankres i et eksplisitt mål om å redusere bilbruken i byområdene.

Vi har argumentert for at arbeidet med mobilitetsrådgivning i en første fase styrkes i egen organisasjon (se kapittel 10). Vi mener imidlertid at det i tillegg er behov for større erfaringsutveksling både kommunene i mellom og med Statens vegvesen. Vi vil derfor foreslå at arbeidet med ”grønn mobilitet” i Region sør videreføres mest effektivt i et regionalt prosjekt.

Det regionale prosjektet bør favne alle byområder og fylkeskommuner, som ønsker å delta. Det bør imidlertid ha sin kjerne bygget på ressurser og erfaringer fra de fire bykommunene Kristiansand, Porsgrunn, Kongsberg og Drammen. Statens vegvesen Region sør må ta initiativ for å få et slikt prosjekt etablert. I den forbindelse er det viktig å klarlegge kommunenes behov for et opplegg for mobilitetsrådgivning/aktiv mobilitetspåvirkning. Kommunene må være de sentrale aktørene samtidig som Statens vegvesen Region sør må være en aktiv deltager. Vi foreslår at vegvesenet i Region sør tar rollen som sekretariat og kompetansesenter, som igjen kan støtte seg på Vegdirektoratets kompetansemiljø.

Målsettingen med prosjektet bør være i tråd med uttalte mål på nasjonalt og lokalt nivå, men det bør

vrderes om et mål om redusert bilbruk bør være tydeligere formulert. Dette kan begrunnes både av hensyn til helse, miljø, trafiksikkerhet og trafikkavvikling.

Videre arbeid overfor større arbeidsplasskonsentrasjoner inklusive offentlig arbeidsplasser bør være en del av prosjektet. Arbeidet bør ha en helhetlig innfallsvinkel. Det kan bidra til en mer omfattende biltrafikk reduksjon enn det som er oppnådd i "gjennomsnittsbedriften" i dag. En mer helhetlig tilnærming vil være i tråd med det som skjer i Kongsberg og Porsgrunn, samt utviklingen knyttet til VisionLundby i Göteborg, som ble etablert for å påvirke transportmønsteret i en bydel under endring (se kapittel 3.8.1). Et regionalt prosjekt vil også være et godt svar på de utfordringer som Bystrategiprojektet i Region sør tar sikte på å møte. Dette prosjektet er nettopp opptatt av en større grad av helhetlige transportløsninger der areal- og transportutvikling ses i nær sammenheng med ønsket byutvikling.

Som et viktig element i prosjektet bør det bygges opp et faglig nettverk for "Grønn Mobilitet" der ansatte i de deltagende kommuner bør utgjøre en hovedkjerne. Kommunene bør utpeke en eller flere mobilitetsansvarlige/mobilitetsrådgivere til nettverket. Om disse personene arbeider i en egen organisatorisk enhet eller ei tror vi ikke er så vesentlig. Ut fra utviklingen i Göteborg og Oslo kan det være et poeng at mobilitetsrådgiverne sitter sammen med de øvrige transportplanleggere i kommunen. Om arbeidet er organisert som et eget prosjekt eller ei, tror vi heller ikke er avgjørende for gjennomslag.

Representanter for større arbeidsplasskonsentrasjoner som prosjektet måtte rette seg mot, bør også inviteres til å være med i nettverket for "Grønn Mobilitet". Nettverket bør om mulig bygge på allerede etablerte nettverk innen miljøvennlig bytransport. Til nettverket må det være knyttet et eget nettsted. Statens vegvesen Region sør som sekretariat for det regionale prosjektet bør drifte nettstedet.

Det kan være en ide at det regionale prosjektet velger ut et bestemt enkelttiltak for spesiell utprøving. Hvordan det regionale prosjektet legges opp må avklares nærmere i tiden framover.

For å få størst mulig tyngde i arbeidet tror vi det vil være viktig med alliansebygging med andre aktører som er opptatt av å fremme miljøvennlig bytransport. Kollektivselskaper vil være en slik aktør. Vestviken Kollektivtrafikk AS (VKT) betjener en region som består av fylkene Vestfold, Buskerud og Telemark, og inngår avtaler med lokale og regionale busselskaper. Selskapet har deltatt i prosjektet Bystrategi Region sør og bør være nyttig å samarbeide med i et prosjekt av typen "Grønn Mobilitet". Det gjelder selvfølgelig også for transportselskaper i resten av Region sør, som eksempelvis Agder Kollektivtrafikk AS (AKT), som deltar i ATP-samarbeidet i Kristiansandsregionen.

Vi foreslår følgende innretning på prosjektarbeidet:

- Organiseringen må være tett på øvrig transportplanlegging, slik at infrastruktur og kollektivtilbud er inkludert i prosjektet
- Både pisk og gulrot inkluderes i prosjektet, som betyr at restriksjoner på bilbruk i byområdene blir vurdert

All erfaring viser at endrede reisevaner med noe volum å snakke om, og som holder seg over tid, er avhengig av både pisk og gulrot. Hvis ikke nasjonale og lokale politikere er villige til å ta i bruk restriksjoner på biltrafikken i byene, som rushtidsavgift og parkeringsrestriksjoner, er det lite sannsynlig at mobilitetsrådgivning eller aktiv mobilitetspåvirkning vil gi noen effekt i nærheten av det potensial som beskrives i litteraturen.

11.1 Oppsummering av forslag til ansvars- og oppgavefordeling

Følgende ansvars- og oppgavefordeling kan legges til grunn for det videre arbeid med ”grønn mobilitet” i Region sør:

Statens vegvesen Region sør

- Fremme forslag om at det bør være et mål om å redusere bilbruken i byområdene
- Forankre og styrke arbeidet med mobilitetsrådgivning i egen organisasjon
- Alliansebygging for å få støttespillere i arbeidet for ”grønn mobilitet”

Kommunene

- Formulere tydelige mål om å redusere bilbruken i byområdene
- Ansette/utpeke mobilitetsrådgivere i etat ansvarlig for planlegging/transport
- Drøfte mulige restriksjoner på biltrafikken i sentrumsområder

Transportselskaper

- Samarbeide om et best mulig kollektivtilbud

I et regionalt prosjekt i Region sør om ”Grønn mobilitet” kan følgende ansvars- og oppgavefordeling legges til grunn:

Statens vegvesen Region sør

- Ta initiativ til et regionalt prosjekt med basis i de kommunene som har vært mest aktive til nå.
- Klarlegge kommunenes behov for et opplegg for aktiv mobilitetspåvirkning
- Avklare innholdet i det regionale prosjektet
- Ta rollen som regionalt sekretariat og kompetansesenter
- Etablere et regionalt fagnettverk med nettsted (Grønn Mobilitet)
- Feie for egen dør ved at offentlige virksomheter på regionalt nivå prioriteres
- Tilby finansiell støtte til kommunene som blir med i prosjektet

Kommunene

- Feie for egen dør ved at offentlige virksomheter på kommunalt nivå prioriteres
- Tilby samarbeid med private virksomheter/bedrifter, der ny infrastruktur og bedre kollektivtilbud er en del av tiltakspakken, i tillegg til reisevaneundersøkelser og mobilitetsrådgivning
- Oppfordre bedrifter og virksomheter til å utarbeide mobilitetsplaner
- Utpeke kontaktpersoner til det regionale fagnettverket
- Avsette prosjektmidler i eget budsjett

Transportselskaper

- Tilby kampanjer og spesialtilbud i tråd med andre aktiviteter i prosjektet
- Vurdere å utvide kollektivtilbudet med taxi, delebiler og sykkel

Offentlige og private virksomheter

- Utpeke kontaktperson i virksomheten og forankre prosjektdeltakelsen i ledelsen
- Utarbeide mobilitetsplaner og gjerne gjennomføre reisevaneundersøkelse(r)
- Tilby de ansatte både miljøvennlige transportalternativer og innstramminger i bilbruken
- Delta i finansiering av tiltak sammen med kommunene
- Tilby incentiver til de ansatte som deltar

Statens vegvesen Vegdirektoratet

- Utarbeide informasjonsmateriale om bedre transportløsninger for bedrifter
- Bidra med kunnskap gjennom nettsteder og kompetansenettverk
- Gi finansieringsstøtte fortrinnsvis til evaluering av tiltak

Vedlegg 1: Resultater av undersøkelsen i kommunene

Vi gjengir spørsmålene og en sammenstilling av de innkomne svarene fra kommunene. En oppsummering av undersøkelsen kan leses i kapittel 4.

1. Hvilke tiltak har kommunen satt i gang for å endre reiseadferd til kommunens innbyggere eller næringsliv i miljøvennlig retning?

Ingen tiltak	6 kommuner
Igangsatt tiltak	16 kommuner
Hvilke tiltak er igangsatt:	
ATP-region: (Mandal, Vennesla, Songdalen, Birkenes, Søgne)	Holdningskampanjer, Sykkelaksjoner
Lillesand	”
Grimstad	”
Sandefjord	”
Kristiansand	Holdningskampanjer + ATP-prosjektet (se kapittel 4.2)
Kongsberg	Holdningskampanjer + samarbeid med Kongsberg Næringspark om reisevaneundersøkelse og info
Lier	Bedre pendlerparkering (innfartsparkering ved kollektivholdeplasser)
Stokke	Prøveprosjekt med buss mellom boområde og næringsområde
Drammen	Bideling for kommunalt ansatte + sykkelaksjoner
Horten	Sykkelaksjoner, Bevege seg til jobben
Porsgrunn	”Smart trafikant”: Ulike tiltak ved Hærøya Industripark (HIP), holdningskampanje mot HIP og kommunens ansatte, ny ekspress-buss mellom HIP og Skien/Langesund samt reisevaneundersøkelse
Skien	Sykle til jobben

Bedre kollektivtilbud eller nye sykkelveger er ikke regnet som tiltak for ”mobilitetsstyring”.

2. Har kommunen planer om tiltak for å endre reiseadferd til kommunens innbyggere og næringsliv i miljøvennlig retning?

ATP-region	Bideling
Kongsberg	Øke sykkelandelen med 50 % innen 2015
Kristiansand	Rushtidsavgift og mer restriktiv p-politikk utredes
Porsgrunn	Markedsføre miljø- og helseaspektene ved å sykle og gå. Inspirere til å sykle og gå i egne nærrområder, i skole og hverdag, gjennom lek og oppdagelsesturer.

Mange kommuner har nevnt generelle tiltak som ATP-samarbeid, klimaplaner samt tiltak for kollektiv- og sykkeltrafikken. Disse er ikke tatt med fordi de ikke er konkrete eller fordi det i hovedsak er planlegging for tiltak innen infrastruktur. Dette er ikke inkludert i begrepet mobilitetsstyring.

3. Er det fattet politiske vedtak med det mål å redusere bilbruken, i tråd med den typen tiltak som er nevnt i spørsmål 1?

Kommune	Politiske vedtak
ATP-region Kristiansand	Begrense veksten i biltrafikken slik at den ikke overstiger befolkningsveksten
Kristiansand	Vedtak i handlingsprogram for ATP – prosjektet om at veksten i biltrafikken ikke overstiger 1,5% i 2009.
Lillesand	Det er et mål i ATP -prosjektet som er vedtatt av et utvalg med politiske fullmakter.
Grimstad	Vi er i ferd med å fatte vedtak om ATP-samarbeid i Agderbyen. Hensikt: redusere bilbruk og derved redusere klimautslipp. Arbeidet er startet som en del av bystrategi prosjektet i vegvesenet, region sør
Tvedestrand	Det jobbes med en miljøplan for kommunen.
Risør	Vil være et av punktene som skal belyses i omtalt energi- og klimaplan.
Skien	Nei
Porsgrunn	I kommuneplanens samfunnsdel er det et eget område som heter: <i>Miljøvennlig Transport - Mindre forurensing og miljøulemper fra transport</i> Forurensing og miljøulemper knyttet til transport fremstår som en av nåtidens største miljøutfordringer. Viktige problemstillinger er bl.a. støy, partikkelstøv og utslipp av CO2 fra vegtrafikken, forbruk av ikke fornybar energi og et stort arealbehov til veg og andre transportformål. Hovedutfordringen er å få de reisende til å velge mest mulig miljøvennlige transportløsninger.
Kongsberg	Dette er et tema i det pågående kommuneplanrevidering. Se ellers svar på pkt 2
Sandefjord	Ikke direkte
Tønsberg	Ja, i måldelen til kommuneplanen pkt. 7.5.6 Klima og energipolitikk. Kommunen vil arbeide for en økt bruk av alternative drivstoff og tilrettelegg for en transportvirksomhet som reduserer klimagassutslippene ved redusert transportbehov og mer energieffektiv transport. Kommunen vil være aktiv med å følge dette opp i egen virksomhet. Det er også et mål å redusere arbeidsplassparkering i sentrum til fordel for handelsparkering. Men altså ingen reduksjon i p-plasser.
Nøtterøy	Nei
Stokke	Nei
Horten	Nei
Drammen	Nei
Nedre Eiker	Viser til målene i kommuneplanens samfunnsdel, måldelen: ”Mål for transportpolitikken i kommuneplanperioden: 1. Redusere trafikkbehovet i kommunen ved en fornuftig lokalisering av bolig, serviceinstitusjoner, næringsbygg og trafikkanlegg. 2. Økt andel kollektivtrafikk og økt andel gang- og sykkeltrafikk. 3. Barn og unge skal sikres trygge ferdselsårer. 4. Sikre gode veier for eksisterende og nye boligområder i åssidene. 5. Tilrettelegge for et godt kollektivtilbud både på tvers og på langs av kommunen. 6. Ny bru som knytter sammen sentrumsområdene Krokstadelva og Mjøndalen. 7. Tilrettelegge for økt andel kollektivtrafikkreisende og miljøvennlige transportløsninger. 8. Opparbeide et sammenhengende gang- og sykkelveinett.”

Øvre Eiker	Øvre Eiker kommune vil bruke arealplanlegging og trafikkregulerende tiltak for å støtte opp om kollektivtilbudet.
Lier	Vedtatt som et av kommunens hovedmål: Etablere et effektivt og trafikksikkert transportsystem med minst mulige miljøbelastninger, samt redusere veksten i transportbehovet og øke andelen kollektivreiser.

Er begrepene mobilitetsstyring eller mobilitetsplanlegging (eller tilsvarende som ”smarte reiser” eller organisatoriske tiltak for å endre reiseadferd) omtalt i noen kommunale dokumenter med betydning for areal- og transportplanlegging?

Mobilitetsstyring i kommunalt dokument	Antall kommuner
Ikke omtalt	7
Omtalt i ATP-prosjekt	8
Omtalt i kommuneplan	5
Omtalt som p-restriksjoner	2

4. Har kommunen igangsatt eller planlagt tiltak innen dette området for kommunens egne ansatte?

Tiltak for kommunens egne ansatte	Antall kommuner
Ingen tiltak	15
Sykle til jobben-aksjoner	6
Stimulering til kollektivtransport eller gange	4
Bildeling	2
Avgift på P-plasser	1

Noen kommuner har beskrevet flere tiltak, og 15 kommuner har ikke igangsatt tiltak.

5. Har kommunen avvist byggeprosjekter med den begrunnelsen at det vil bli uakseptabel trafikkvekst?

Avvisning av byggeprosjekter	Antall kommuner
Ingen avviste prosjekter	15
Avvist pga lokal trafikkbelastning eller manglende veistandard	3
Avvist kjøpesenter utenfor bysenter	5
Avvist industriområde uten kollektivdekning	1
Avvist boligområde uten kollektivdekning	1
Avvist å flytte sykehus ut av sentrum	1

Noen kommuner har beskrevet flere vedtak.

6. Er det fattet andre politiske vedtak (enn nevnt i spørsmål 6) om lokalisering av offentlige og private bedrifter, eller større boligområder, med det mål å redusere bilbruken?

Andre politiske vedtak	Antall kommuner
Ingen vedtak	9
Prinsipp om fortetting og/eller ABC/ATP i kommuneplan	11
Etablering av industriområde ved E18	1
Avvist forslag i strid med kommuneplan	1

7. Er det fattet politiske vedtak om parkeringspolitikken i kommunen, med det mål å redusere bilbruken?

Kommune	Politiske vedtak
Kristiansand	Økt avgift på langtidsparkering, begrensning i antall parkeringsplasser, speilvendning av parkeringsnormer
Risør	Tema i sentrumsdebatten
Porsgrunn	Vi utreder for øyeblikket en ny parkeringsordning for Porsgrunn sentrum, med sikte på å innføre en avgiftsordning fra 1.7.09, med bakgrunn i politiske vedtak fra Bystyret i januar 2008.
Sandefjord	Det ble innført P- avgift på plasser i randsonen av sentrum. Dette var like mye økonomisk begrunnet.
Nøtterøy	Foreløpig ikke, men det vil bli vurdert i forbindelse med pågående arbeid med regulering for Teie sentrum
Tønsberg	Parkeringsvedtektene skal revideres i løpet av året. Vurderer maks. antall istedenfor krav til parkering som har vært praktisert som minimumskrav. Ved regulering de senere år er kravene til p-dekning satt lavere enn gjeldende vedtekt. Overflødige plasser til privat utleie er blitt avvist
Horten	I sentrum er parkeringskravene redusert for å legge til rette for mindre bilbruk. Det er innført nye krav om et betydelig antall sykkelparkeringsplasser.
Drammen	Drammen kommune har en vedtatt parkeringsstrategi, som er en avveining mellom ønsket om tilgjengelighet til sentrum, og miljømål for byen.
Øvre Eiker	Vedtatt parkeringspolitikk som reguler antall parkeringsplasser i sentrum av våre tettsteder.

8. Hva tror du er de største hindringene for å endre folks reisevaner i miljøvennlig retning i din kommune, uten at det forutsettes større investeringer i infrastruktur eller i kollektivtilbudet?

Største hindringer	Antall svar
Liberal parkeringspolitikk	7
Dårlig kollektivtilbud	4
Latskap/makelighet	4
Svakt trafikkgrunnlag for kollektivtrafikk	3
Manglende kompetanse og vilje til å prioritere miljøvennlig transport foran bil	3
Høyt bilhold	2
Vant til å kjøre fra dør til dør	1
Liberal utbyggingspolitikk (spredt utbygging)	1

9. Hvilken avdeling (etat/avdeling/seksjon) jobber med denne typen problemstillinger i din kommune?

Avdeling	Antall svar
Plan- og utviklingsavd.	10
Teknisk etat	10
ATP-sekretariat	6
Byutvikling	4
Helse (Folkehelsekoordinator, friluftsliv)	4
Samfunnsutvikling	3

Mange kommuner har svart at flere etater arbeider med dette, og noen etater har ulike navn som er tolket inn i samletabellen.

10. List opp de 5-10 største virksomheter (offentlige og private) i din kommune

Kommune	Virksomheter	Kommune	Virksomheter
ATP-region Kristiansand	Hunfos fabrikker, Vennesla Norsk Wallbord, Vennesla Saint Gobain, Lillesand Owens Corning, Birkenes Netthandelen, Songdalen	Grimstad	Grimstad Kommune Teknologiparken Universitetet i Agder NYMO Skattedirektoratet Gro industrier Ugland Industrier
Kristiansand	Sørlandet sykehus Agder energi Universitetet i Agder Elkem Fiskaa verk Xstrata nikkelverk Aker Kværner National oilwell Varco	Risør	AMEK IMS Bosvik AS Hødnebø møbler AS Elekrto Skagerak

Kommune	Virksomheter	Kommune	Virksomheter
Lillesand	Norton	Tvedestrand	
Skien	Interkommunal kollektivtrafikkgruppe i Grenland jobber med dette	Porsgrunn	Sykehuset Telemark HF avd Porsgrunn Herøya industripark Kjøpesenteret Down Town Høgskolen i Telemark, avd Kjølnes Porsgrunn næringspark
Sandefjord	Jotun Skolene / skolekontoret Pronova Thor Dahl AS Byggmakker	Stokke	Edda Distribusjon AS Edda Ressurs AS Brunstad Training & Resources AS Vestfold Landbruksstjenester Metso Minerals Norway AS Bongs Konvolutter AS Matbørsen AS Vestfold fugl AS
Tønsberg	Tønsberg kommune Sykehuset i Vestfold Statens park (fylkesmann, vegvesen m.fl.) Direktoratet for sivilt beredskap Regionkontoret DnBNor	Nøtterøy	Grenland Group Unitor Nøtterøy Videregående Skole Nøtterøy kommune, kommunaldirektør helse/sosialektor Nøtterøy kommune, kommunaldirektør teknisk sektor
Horten	Høgskolen i Vestfold Horten Industripark Kongsberggruppen Sensorer Horten videregående skole Sjøsidan	Kongsberg	Kongsberg Næringspark AS (innenfor denne er det lokalisert store bedrifter som kan være aktuelle; FMC, Kongsberg Defence og Aerospace, Kongsberg Maritime, Volvo Aero, Dresser Rand m.fl. Blefjell Sykehus Høgskolen i Buskerud Kongsberg Videregående skole Kongsberg kommune
Nedre Eiker	Nedre Eiker kommune Buskerud storsenter drift Krokstad senteret Trelleborg Viking Loe betongelementer Validus Isachsen entreprenør Bermingrud entreprenør Strøm Gundersen	Øvre Eiker	Øvre Eiker kommune Hokksund Kurbad Eiker ligningskontor Eiker videregående skole Hellefoss AS OSO (Oslo Sveisebedrift AS) Eiker næringspark Loe Betong Teck Skotselv
Drammen	Drammen kommune Sykehuset Buskerud Buskerud fylkeskommune Statens hus Aass bryggeri Rambøll Toyota Norge AS	Lier	Aker Kværner Lier kommune Liertoppen kjøpesenter Bauhaus
Larvik			

Det ble i prosjektet bestemt at vi ikke sendte ut spørreskjema til bedrifter, men at vi i stedet beskriver aktiviteten og organiseringen i de virksomhetene som allerede har igangsatt et samarbeid om mobilitetsstyring med sin kommune. Dette gjelder særlig i Porsgrunn, Kongsberg og Kristiansand, se kapittel 4.2.

Vedlegg 2: Resultater av undersøkelsen i fylkeskommunene

Vi gjengir spørsmålene og en sammenfatning av svarene fra de 5 fylkeskommunene. En oppsummering kan leses i kapittel 5.

1. Har fylkeskommunen satt i gang tiltak for å endre reiseadferd til fylkets innbyggere eller næringsliv i miljøvennlig retning?

Fylke	Tiltak
Vest-Agder	Vi har etablert bussmetro i Kristiansand
Aust-Agder	Vi har kun deltatt i et forprosjekt for mobilitetsstyring sammen med kollselskap og kommunen mot en arbeidsmarkedsbedrift (Durapart) for å tilrettelegge for økt kollektivtransport.
Telemark	Samarbeider med kommunene om å øke gang/ sykkel og kollektiv framfor bil i byområdene. Sitter i referansegruppa til "Smart trafikant" i Porsgrunn.
Vestfold	Vestviken Kollektivtransportselskap, VKT, er Vestfold fylkeskommunes transportselskap. De har hånd om markedsføring, ruteplanlegging og annet holdningsskapende arbeid. Samarbeid mellom VFK og VKT gjennom dialog og avtaler.
Buskerud	Av konkrete tiltak for å utvikle kollektivtransporten nevnes her; Flere avganger på bybussen i Drammen, Universell utforming av lokalbusser og av ekspressbusser, deltagelse i belønningsordningen for kollektivtrafikk og mindre bilbruk (fra 2008).

2. Har fylkeskommunen planer om tiltak for å endre reiseadferd til fylkets innbyggere og næringsliv i miljøvennlig retning?

Fylke	Tiltak
Vest-Agder	Her skjer det en rekke tiltak som skal gi økt bærekraft
Aust-Agder	Vi er med i et omfattende ATP prosjekt i Kr.sandsregionen. Her er mange av disse temaene oppe. Vi har nylig vedtatt at vi skal delta i et tilsvarende prosjekt i Arendal-Grimstadregionen. Det forventes at en del av spørsmålene blir sentrale her.
Telemark	For tiden arebides det med en felles g/s-plan, bybaneutredning, utredning knyttet til parkeringsrestriksjoner og en utredning med forslag til handlingsplan for framkommelighet for bussene.
Vestfold	Nei
Buskerud	Se spørsmål 1

3. Er det fattet politiske vedtak med det mål å redusere bilbruken, i tråd med den typen tiltak som er nevnt i spørsmål 1?

Fylke	Tiltak
Vest-Agder	Flere enkelttiltak. Mest ytterliggående er vedtak om å utrede rushtidsavgift med mål om vedtak i høst
Aust-Agder	Vi har ikke gjort egne vedtak på dette ut over prosjektene knyttet til ATP prosjektene.
Telemark	Mål om reduksjon i biltrafikken i Infrastrukturplan Grenland (Fylkesdelplan). Se kapittel 6

Vestfold	<u>Fylkesplan 06 – 09, Regional utviklingsstrategi Vestfold:</u> FREMME MILJØVENNLIG TRANSPORT: ”Mer miljøvennlig transport omfatter blant annet styrket kollektivtilbud, tilrettelegging for gående og syklende trafikanter og redusert bilbruk.” ”Virkemidler for å endre valg av transportmidler må tas i bruk, særlig i byene. Det må blant annet føres en aktiv parkeringspolitikk. Kollektivtilbudet må være attraktivt, blant annet ved god fremkommelighet.” ”Gjennom samordnet areal- og transportplanlegging skal det siktes mot å bremse vekst i transportbehov og energibruk knyttet til transport.”
Buskerud	<u>Fylkesplanen for 2005 – 2008:</u> ”I et lengre perspektiv må vi få til en reduksjon i bruk av personbil. Reisene må overføres fra personbil til å gå, sykle og bruke kollektivtransport.....”

4. Er begrepene mobilitetsstyring eller mobilitetsplanlegging (eller tilsvarende som ”smarte reiser” eller organisatoriske tiltak for å endre reiseadferd) omtalt i noen fylkeskommunale dokumenter med betydning for areal- og transportplanlegging?

Fylke	Tiltak
Vest-Agder	Nei
Aust-Agder	Nei
Telemark	Nei
Vestfold	Nei
Buskerud	Ja, i klima- og energiplanen for Oslo, Akershus og Buskerud tas mobilitetsplanlegging opp.

5. Har fylkeskommunen igangsatt eller planlagt tiltak innen dette området for egne ansatte?

Fylke	Tiltak
Vest-Agder	Nei
Aust-Agder	Nei
Telemark	Gode ordninger for hjemmekontor.
Vestfold	Ja, se tabell under pkt 6.
Buskerud	Buskerud fylkeskommunes administrasjonsutvalg vedtok 29.5.07 en trafiksikkerhetspolicy for tjenestereiser i Buskerud fylkeskommune. Det heter i innledningen ”Ut fra en samlet vurdering er det alltid ønskelig å begrense reisevirksomheten. Det må således alltid vurderes om en tjenestereise er nødvendig. Telefon – eller videomøte kan noen ganger være et godt alternativ til reiser. Likeledes bør de som planlegger møter og andre arrangementer, vurdere å legge disse til steder og til tider som gjør det enklest mulig å reise med kollektive transportmidler.” PS: Ikke gjort mye for å informere egne ansatte om dette vedtak.

6. Er det tatt **andre politiske vedtak** (enn nevnt i spørsmål 3) **om lokalisering av offentlige og private bedrifter, eller større boligområder, med det mål å redusere bilbruken?**

Fylke	Tiltak
Vest-Agder	Bussmetro. Dette er også en arealstrategi der en søker å samle arbeidsplasser og aktiviteter i metroens knutepunkt.
Aust-Agder	Vi er i gang med å revidere fylkesdelplan for kjøpesenteretablering. Her vil dette være tema. I større kommuneplaner har vi trukket frem viktigheten av å tenke på en god kollektivbetjening av nye områder. Ved lokalisering av nye næringsområder har vi prøvd å få gjennomslag for "funksjonsfordeling" slik at en kan samle like næringer i samme området for en form for klynger men også ut fra ABC-prinsippet om hvor mye transport de ulike aktivitetene genererer. Dette er ikke lett overfor kommuner som helst vil si ja til alt, og etter vår vurdering da fort kan ødelegge mulighetene for en profil på sine næringsområder.
Telemark	Infrastrukturplan Grenland. Fylkesdelplan for senterstruktur. Kommunale arealplaner med mål om utvikling av konsentrert bybånd.
Vestfold	Arealbruk knyttet til transport er styrende for våre uttalelser i slike plansaker, fra fylkesdelplanene og fylkesplan har vi klare politiske føringer knyttet til ønsket samfunnsutvikling.
Buskerud	Nei, men i våre uttalelser til kommuner legges vekt på en lokalisering som gir mindre transportbehov og god tilknytning til kollektivknutepunkter.

Vestfold fylkeskommune: Tiltak for egne ansatte (Vedlegg til spørsmål 5).

Kriterier	Status	Gjennomførte tiltak	Planlagte tiltak
5 Transport			
5.1 Ansatte skal oppfordres til å sykle, gå, reise kollektivt eller kameratkjøre til jobb. Virksomheten skal lage en handlingsplan som fremmer miljøvennlig transportmidler i tjenestereiser og for reisevaner til og fra jobb.	Hvert år fra april t.o.m. oktober gjennomføres kampanjen "La bilen stå". Jevnlige premieringer (miljøvennlige premier) av deltakerne Fylkeshuset har to tjenestesykler til utlån. I fylkeshuset finnes det dusjer og tørkemuligheter for fuktig treningstøy.	Innelåst sykkelparkering etablert høsten 2007. Når Vfk arrangerer seminarer, møter og kurs skal disse som en hovedregel legges til steder som er tilgjengelige for reise med kollektivtransport.	Det skal vurderes tiltak som kombinerer belønningsordninger og restriksjoner for å fremme gange, bruk av sykkel og kollektivtilbud ved reiser til og fra arbeid i fylkeshuset, og i arbeidsreiser. Ønsker å kunne tilby ansatte sykkeloverhaling hver vår og sykkelmekke-kurs.

Kriterier	Status	Gjennomførte tiltak	Planlagte tiltak
5.2 Virksomheten skal vurdere bruk av telefonmøter, fjernarbeid (eks. hjemmekontor) og evt. videokonferanser og for å redusere reising.	Vi har et velutstyrt videokonferanse rom, men det benyttes ikke så mye. Mange ansatte har tilgang til Vfk servere hjemmefra – Dette gir godt grunnlag for funksjonelle hjemmekontor.	Informerer om muligheten for videokonferanser på skjermen i kantina.	
5.3 Virksomheter i bysentra bør ikke ha flere parkeringsplasser enn det som er nødvendig for egen drift.	Vi har minimumskrav fra kommunen om 117 P-plasser. Etter utbyggingen får vi 118 (det er 34 plasser færre enn vi har hatt før)	I forbindelse med reguleringsplanen er det fra Vfk gitt innspill på at det bør stilles krav til maks. plasser, ikke minimum.	Kampanje om å kjøre bil en dag mindre pr. uke – avtale med forpliktelse og gulrot. Du får et gode når du får P-plass, de som ikke benytter en plass får et annet gode?

Kilde: Fylkesadministrasjonens tiltaksplan.

Vedlegg 3: Eksempler på mulige tiltak

- som kan inngå i en verktøykasse for Mobility Management (MM)

Organisatoriske tiltak for større områder:

Bildeling
Samkjøring
Informasjon om tilbudet for kollektiv, sykling og gange

Tiltak på arbeidsplasser:

Utarbeide bedriftsinterne transportplaner
Informasjon om alternative reisemåter
Organisert bildeling
Organisert samkjøring
Alternativ hjemkjøring ved uforutsette hendelser
Fleksibel arbeidstid (eks: 10 arbeidsdager komprimert til 9)
Arbeide hjemme
Redusere tjenestereiser ved eksempelvis TV-konferanser
Effektivisere varetransport
Redusert kjøregodtgjørelse for bil og økt for sykkel
Garderobeskap og dusj for syklister
Sikker sykkelparkering under tak
Subsidiert sykkelkjøp
Innkjøp av firmasykler
Gratis sykkelreparasjon
Trygge sykkel- og gangforbindelser på bedriftsområdet
Betale eller forhandle med kollektivselskapene om:
arbeidsplassbusser
økt frekvens på rutebusser
billetterabatt
tilbud om rabatterte prøveperioder
salg av månedskort og billetter på bedriften
Godtgjørelse for å sette bilen hjemme
Egen mobilitetsmedarbeider
Prioritert bruk av parkeringsareal (se detaljer under)

Organisering av parkering:

Avgiftsparkering
Begrenset parkering til 3 dager i uka eller 50 dager i året
Samkjørere og bildelere prioriteres
Begrensede plasser prioriteres etter bosted, alder og familiesituasjon
Godtgjørelse for å ikke bruke parkeringsplass

Skoleveiplaner:

Konkurranser (Kunnskap, tegning, antall gådager osv)
Identifisere utrygge strekninger og kryss
Undervisning i trafikk og –sikkerhet
Sykkeltrening
Parkeringsforbud foran skolen
Avstigning fra bil i en viss avstand fra skolen
Samkjøring
Gåbusser (Organisert gange til skolen etter visse ruter)

Kilde: EPOMM (European Plattform On Mobility Management), Sixth framework programme

Vedlegg 4: Erfaring fra norske pilotprosjekter

Erfaringene og anbefalingene i dette vedlegget er hentet fra temarapporten ”Miljøvennlige arbeidsreiser. Erfaringer og anbefalinger fra pilotarbeid” (Miljøverndepartementet, 2007b). Rapporten dokumenterte resultater fra norske pilotprosjekter i perioden 2003-2006. Pilotprosjektene, som var støttet av Miljøverndepartementet, var en oppfølging av St.meld. nr. 23 (2001-2002) ”Bedre miljø i byer og tettsteder”.

Erfaringer fra prosjektene

Prosjektledere som jobber med mobilitetsstyring etterlyser kunnskap og kompetanse på blant annet mobilitetsstyring og gjennomføring av praktiske tiltak, markedsføring for holdningsskapende arbeid, samt bedre rutiner for vedlikehold av sykkelveier. Samarbeid mellom aktører oppleves vanskelig å etablere. De offentlige rammebetingelsene må støtte arbeidet med bedriftsrettet mobilitetsstyring.

Anbefalinger

Kommunene er en sentral aktør som kan bruke virkemidler som areal- og transportplanlegging, parkeringsrestriksjoner og mobilitetsrådgivning for å støtte mobilitetsstyring i bedrifter og virksomheter. Staten og regionale myndigheter må støtte arbeidet i kommunene.

Anbefalinger til staten

- Etablere et nasjonalt kompetansesenter for mobilitetsstyring.
- Innføre en støtteordning for prosjekter med mobilitetsstyring.
- Innføre lovhjemmel som gir mulighet for å stille krav til bedrifter om mobilitetsplaner.
- Bruke økte mobilitetskrav i miljøledelsessystemer.
- Likestille fordelsbeskatning av ulike transportformer.
- Lokalisere statlig virksomhet til kollektivknutepunkter.

Anbefalinger til regionale statsetater og fylkeskommunene

- Holde fast ved og videreutvikle samordnede areal- og transportplaner (ATP) i regionen.
- Lokalisere egen virksomhet til kollektivknutepunkter.
- Støtte utviklingsarbeid med å formidle kunnskap om mobilitetsstyring

Anbefalinger til kommunene

- Synliggjøre kollektivtraséer og klargjøre områder for fortetting.
- Lokalisere bedrifter og egen virksomhet til kollektivknutepunkter.
- Utvikle by- og lokalsentre, og unngå nye eksterne kjøpesentre.
- Utbygge gang- og sykkelveier. Etablere sykkelparkering ved kollektivknutepunkter og arbeidsplasser.
- Bruke maksimumsnormer for antall parkeringsplasser ved bedrifter kombinert med boligsoneparkering.
- Tildel barnehageplasser nær boligen for å redusere transportarbeid.
- Opprette kommunalt eller regionalt basert mobilitetsrådgivning for bedrifter og virksomheter.
- Innføre mobilitetsstyring i kommunens virksomheter.

Anbefalinger til virksomheter/bedrifter

- Innføre mobilitetsstyring som omfatter en transportplan og en reisepolitikk som vektlegger bruk av kollektivtransport, sykkel og gange på arbeids- og tjenestereiser.
- Ta i bruk video- og telefonkonferanser for å redusere tjenestereiser.
- Gjennomføre en pakke av samvirkende tiltak som fremmer miljøvennlige og helsefremmende arbeids- og tjenestereiser hos de ansatte.
- Samarbeide med flere aktører, som kommunen, transportselskap og andre virksomheter i området.
- Markedsføre kollektivtransport, sykkel og gange på arbeids- og tjenestereiser. Informere ansatte om alternativer til bilbruk og om den interne reisepolicyen.
- Premiere miljøvennlig reiseatferd hos ansatte og holde arrangementer som sykkeldag og bilfri dag.

Vedlegg 5: Noen enkeltstående eksempler fra Europa

Lund i Sverige – Testreising med kollektivtransport

Lund er en middelalder by med et sterkt universitetsmiljø. Innenfor LundaMaT's programmet, som ble introdusert i byen i 1997, er det gjennomført mange fysiske og adferdsrettede tiltak for å oppnå et mer miljøtilpasset transportsystem. Opplegg for testreising med kollektivtransport har vært blant de mer vellykkete tiltakene.

72 personer i Lund sa ja takk til å være "tästresenär" med kollektivtransport til arbeid i en to måneders prøveperiode. For denne perioden ble de tildelt gratis månedskort. Et år senere ble deres reiseadferd undersøkt. Testreiseprosjektet ble gjennomført i regi av mobilitetskontoret i Lund og ble testet i Södra Sandby, som er et tettsted nær Lund. Det var et mål for prosjektet at halvparten av de som tidligere reiste til arbeid med bil gikk over til kollektivtransport.

Målet ble nesten nådd. Ved starten av forsøksperioden var bruken av kollektivtransport blant de 72 personene 0 %. I tomåneders perioden reiste 95 % med kollektivtransport minst 3 dager i uka. Etter ett år var det fortsatt 40 % som brukte kollektivtransport på dette nivået. I tomåneders perioden reduserte de prosjektdeltagerne trafikkarbeidet med bil med 82000 km og med mer enn 200000 km for resten av året.

København i Danmark – initiell respons på samkjøringskampanje

Københavns kommune og 35 virksomheter i kommunen gjennomførte i september – oktober 2007 en samkjørings-kampanje kalt "Kør sammen – spar penge og CO₂". Spesiell fokus ble satt på nettstedet www.pendlernet.dk og på muligheten til å spare på bensinregningen og skåne miljøet ved at kjøre sammen til og fra arbeid.

Tre uker inn i kampanjen hadde 121 personer i Københavnsområdet meldt seg til Pendlernet.dk.

Følgende råd ble gitt :

- Finn ut når og hvor ofte deres behov og ønsker passer sammen
- Bli enige om de praktiske detaljer: Hvor og når er det henting? Hvor lang tid venter dere på hverandre og er ærender underveis i orden?
- Avtal hvilke vaner, som er i orden: er det greit å røyke, spise, høre radio/CD eller annet i bilen? Er det OK å kommentere hverandres kjørestil?
- Avtal hvordan dere fordeler utgiftene til bensin, vedlikehold, bøter osv. Skal der betales pr. km? Eller bytter dere på å kjøre?
- Avtal hva dere gjør ved sykdom, overtidsarbeid, større forsinkelser eller hvis bilen ikke vil starte.
- Avtal en evaluering etter et par ukers samkjøring

Miljøfestival 2007

MILJØPOLITIKK
KØBENHAVNS KOMMUNE

**Kør sammen
- spar penge og CO₂**

- spar op mod 1,5 ton CO₂ når du kører til og fra arbejde sammen med en anden
- del benzinudgifterne, men behold det fulde kørselsfradrag
- klik ind på Pendlernet.dk og meld dig til

Arrangeret af
KØBENHAVNS KOMMUNE
Trafik- og Miljøforvaltningen

www.kk.dk/korsammen

Øresundsregionen – forsøk for å fremme bæredyktig mobilitet

København kommune, Malmø by, Fredriksbergs kommune, Lunds kommune, Hovedstadens Utviklingsråd (HUR), Vägverket og Region Skåne gjennomførte i omkring 2005 flere tiltak for å fremme bæredyktig mobilitet i Øresundsregionen. Tiltakene var delvis EU-finansiert over programmet

INTERREG IIIA. Et forsøksprosjekt der ni Øresundspendlere skiftet ut bilnøklene med gratis pendlerkort til og fra arbeidet. Ideen var å se på fordeler og ulemper ved å reise kollektivt til arbeid over Øresund og samtidig teste om det er mulig å få svorne bilister til å skifte ut bilen med toget. Der var 5 svenske og 4 danske deltagere. Åtte personer pendlet daglig fra Sverige til Danmark, mens en enkelt kjørte den andre veien. Deltagerne var mellom 29 og 44 år, og de kjørte daglig mellom 46 og 140 km til arbeid i bil.

Alle deltagerne gjennomførte forsøket og kjørte kollektivt i testperioden på to måneder. Men enda viktigere var det at 6 av de 9 sa at de ville la bilnøklene ligge og investere i et pendlerkort etter testperioden. Forsøket viste ellers, at den generelle standard på kollektivtrafikken var høyere enn deltagerne hadde forventet og deltagerne var enige om, at fordelene ved at benytte kollektivtrafik var prisen og at man kan slappe av, lese eller arbeide i toget.

Cheltenham i Storbritannia

En begrensning på 950 parkeringsplasser til 1.500 ansatte i finansbedriften Zurich Financial Services stimulerte til tiltak for mindre bilbruk. Samkjøring, gratis buss til sentrum og en prioriteringsordning for bruk av parkeringsplassene, ga ønsket effekt.

Følgende tiltak ble igangsatt:

- Gratis buss
Det ble satt opp gratis buss mellom sentrum og bedriftsområdet.
- Samkjøring
Database for samkjøring ble opprettet, og de som deltok fikk prioriterte parkeringsplasser og garantert hjemreise.
- Parkering
Kriterier for bruk av parkeringsplass ble utarbeidet, med prioritet til de som enten hadde dårlig kollektivtilbud, som deltok i samkjøring, som bodde langt unna eller som måtte ta hensyn til barn eller helse.
- Videokonferanser
Økt bruk av videokonferanser har redusert antall reiser mellom firmaets kontorer.

Resultatene gjelder endringer fra 2002 til 2003:

- Antall som reiser alene i bil er redusert fra 82 til 71 %
- Antall som deltar i samkjøring har økt fra 5 til 9 %
- Antall registrete i databasen for samkjøring er 590
- Antall bussbrukere har økt fra 5 til 10 %
- Antall syklistene har vært konstant
- Antall gående har økt fra 5 til 6 %

Tiltakene er videreført i 2004 og 2005, og effektene ble opprettholdt.



Kilde: Nettsiden www.mobilityoslo.no

Samkjøring i Nederland

Forskning i Nederland har vist at nesten en halv million mennesker samkjørte til arbeid i 2003. Disse utgjorde ca 16 % av alle som kjørte til arbeid med personbil og bidro til 12 % av trafikkarbeidet med personbil til/fra arbeid (samkjørere tilbakelegger i gjennomsnitt en lenger distanse enn annen trafikk, slik at andelen av trafikkarbeidet vil være høyere enn andelen av kjøretøyer med personer som kjører sammen). Disse tallene viser at samkjøring ikke må bli undervurdert som en måte å håndtere kapasitetsproblemer i vegnettet. Forskning har vist at potensialet for samkjøring i Nederland kan være så stort som 1.2 millioner av de som kjører alene i dag.

En del forsøk i provinsene Fryslân og Gelderland, viser at følgende faktorer er viktige for å oppnå suksess med hensyn til samkjøring:

- Provinser og byområder synes å være et beste innsatsområdet for å fremme samkjøring
- Sørg for at parkeringsplasser for samkjøring blir på lett tilgjengelige steder
- Parkering for samkjøring bør være store, rene og trygge
- Når det er mulig kombiner samkjøringsparkering med annen service som bensinstasjoner, serveringssteder eller overgangssteder for reisende
- Ta i bruk ny teknologi (digitale navigasjonssystem for samkjøringsparkeringsplasser)

Kilde: www.epomm.org/study_sheet

Nantes i Frankrike

Nantes-Métropole er en lokalmyndighet med ansvar for veg, kollektivtransport, offentlige areal og mobilitet innen Nantes storbyområde. En mobilitetsplan for storbyområdet har mål om å redusere personbilandelen fra 62 % til 50 % i løpet av en 10-års periode. Som en viktig del av planen inngår en policy om å fremme utarbeiding av transportplaner for offentlige og private virksomheter. Gjennom slike planer vil virksomhetene bli involvert i arbeid for alternative reisemåter for sine ansatte.

For å fremme transportplaner har Nantes-Métropole valgt en markedsførings tilnærming. Virksomhetene blir kontaktet, får støtte til utarbeiding av planen og gir spesielle fordeler til ansatte som bytter fra bil til andre former for transport. Nantes-Métropole har også lagd en verktøykasse som inneholder fotografier, videoer, presentasjoner, brosjyrer, spørreskjema etc for å hjelpe virksomhetene i arbeidet med deres planer. Nantes- Métropole foreslår at virksomhetene undertegner en tre-års kontrakt, som inneholder et sett av virkemidler som fremmer bruk av alternative transportmåter og involverer virksomhetene i å endre de ansattes reiseadferd og utvikle bevisstgjøringskampanjer. Gjennom disse kontraktene settes mål om å redusere bilbruk med minimum 10 % og øke kollektivtransportbruk med 20 % i den aktuelle virksomhet. Kontrakten gjør det også mulig for de ansatte å ta fordel av en 30 % prisreduksjon på det generelle kollektivkortet kalt "Pass PARTOUT", der myndighetene dekker halvparten og den aktuelle bedrift den andre halvparten av prisreduksjonen.

Resultater

Siden 2004 har over 110 virksomheter omfattende ca 45 000 arbeidstagere i Nantes-Métropole inngått kontrakt og utarbeidet transportplan.

Kilde: www.epomm.org/study_sheet

Vedlegg 6: Eksempler på integrerte transportløsninger

Kollektivtransport og bildeling i Københavnsregionen

Movia er hovedstadregionens transportselskap, med ansvar for kollektivtransporten. Movia har imidlertid erfart at kundene har behov for mer enn buss- og bane, og har inngått samarbeid med flere bildele-tilbydere. Kollektivtransport og bildelere har felles interesse av å begrense et økende bilhold, slik at begge parter får flere kunder. Kollektivtrafikanter har noen ganger behov for et mer fleksibelt tilbud enn buss og bane, og bildelere bruker kollektivtransport i store deler av hverdagen. Ulike undersøkelser fra både København og internasjonalt viser at det skjer en reduksjon i årlig bilkjøring med 28 – 45 % pr medlem i forbindelse med innmelding i en bildelingsordning. Det er anslått at dette representerer en reduksjon i kjørte kilometer pr medlem på om lag 3000 km. Videre er det erfart at en delebil erstatter ca 5 private biler. En undersøkelse gjennomført av Hovedstadens Utviklingsråd i 2005 har vist at (LaComble Nielsen 2005):

- over halvparten av bildelerne i Hovedstadsregionen er tidligere bileiere. Bilbruken reduseres med ca 32 % ved innmelding i en delebilordning. Det utgjorde en reduksjon på 1800 km årlig. Dette kombinert med at delebiler vanligvis erstatter bruk av eldre privatbiler, betyr at bruk av delebiler gir en klar miljøgevinst.
- bildelere er storforbrukere av buss, tog og bane. Delebilen brukes vanligvis til helgeturer en eller et par ganger i måneden.
- for knapt en fjerdedel av de bildelere, som aldri har hatt bil, har delebilen fått dem til å la være eller utsette å kjøpe ny bil, mens for ca halvparten har det hatt betydning for ikke å kjøpe bil i det hele tatt

Movia opplyser at de i tillegg har svært gode erfaringer med et ”Erhvervskort”, et skattefritt kollektivkort kjøpt av arbeidsgiver. Normalt vil arbeidsgivers utgift til kortet være finansiert gjennom trekk i den ansattes bruttolønn før skatt. Virksomheten kan også fullfinansiere kortet: Det kan da også brukes til arbeidsreisen uten den ansatte må skatte av dette. (se også omtale under kap. 3.9).





Danske Delebiler

- Om Danske Delebiler
- Om delebiler
- Hvor og hvordan
- For virksomheder
- Presse
- Links
- Kontakt

Pressemeddelelser

Københavns Delebiler modtager miljøpris på 25.000 kr.
 Delebiler er miljøbeviste bilister og som følge deraf modtog Københavns Delebiler årets miljøpris i Københavns kommune. Prisen, der er på 25.000 kroner blev overrakt af Claus Bondam torsdag d. 13. september, som en del af kommunens miljøfestival. Juryen håber at tildelingen af Københavns Miljøpris 2007 kan sætte yderligere fokus på delebilers bidrag til at mindske Københavns trafikale og miljømæssige problemer.



Gratis P-pladser til delebiler i København!
 Den 27. september 2006 blev de fire første gratis P-pladser til delebiler indviet i Rvesgade på Østerbro. Herefter reserverede

Kollektivselskapet i Københavnsregionen samarbeider med delebiltilbydere.
<http://www.danskedelebiler.dk/>

Kollektivtransport, bildeling, taxi og sykler i Hannover

HANNOVERmobile har en forretningside om å tilby problemfri såkalt "one stop mobility". I stedet for å bruke mye tid på å finne den beste løsningen og registrere seg hos en rekke transporttilbydere, så vil kundene ha umiddelbart tilgang til en omfattende mobilitetsmeny, som i dag omfatter kollektivtransport, taxi, bildeling og langdistanse jernbane.

HANNOVERmobil er en tjeneste som ble startet i 2004 av Grossraum Vehrkehr Hannover (GVH), som er et trafikkselskap for Hannover-regionen (www.gvh.de/). Ved å betale 6,95 Euro ekstra ut over kostnaden til et ordinært årskort for kollektivtransport, så vil alle kunder av HANNOVERmobile få følgende tjenester:

<ul style="list-style-type: none"> • Kollektivtransport Årskort inkludert Rutetabeller og linjekart gratis 	<ul style="list-style-type: none"> • Bildeling/leiebil Adgang til bildeling inkludert rabatt med leiebil
<ul style="list-style-type: none"> • Taxi 20 % rabatt kontantløs betaling 	<ul style="list-style-type: none"> • Langdistanse tog Rabattkort med tyske jernbaner ("Bahn Card 25") inkludert
<ul style="list-style-type: none"> • Felles månedlig mobilitetsregning for alle basis kostnader, bildeling og taxi 	

Integreringen mellom kollektivtransport og bildeling utgjør kjernen i HANNOVER mobil. Mer enn

2000 kunder bruker bildeling i Hannover i dag med mer enn 110 biler som er plassert på 70 steder i byen og det omkringliggende område.

Kilde:

<http://www.gvh.de/hannovermobil.html?&L=1>

Ved starten av tilbudet omfattet dette også rabatter på sykkelleie og service. Dette ble tatt ut i 2008, da det ikke ble ansett å være rettet mot primær målgruppen for virksomheten.

Virkningene ble i 2006 presentert med følgende fakta (Röhrleef 2006):

- 600 kunder i løpet av 15 måneder
- 1/3 hadde aldri hatt månedskort før
- 90 % av dem hadde aldri deltatt i bildelingsordning
- 1/3 solgte sin bil eller unnlot å kjøpe bil

Tallene ble presentert som en månelanding:

„A small step for the sales figures, but a giant leap for Public Transport“

Vedlegg 7:

Samspill mellom Push og Pull i en helhetlig TDM-strategi

En opplæringsrapport i Transportation Demand Management (TDM) differensierer mellom det som kalles Push tiltak og Pull tiltak (Broadus et al 2009). Det vil si mellom restriktive tiltak og myke/tiltrekkende tiltak. Push tiltakene vil gjøre privat bil mindre attraktiv å bruke, mens Pull tiltakene vil gjøre andre transportformer mer attraktive. Det er en gjensidig avhengighet mellom tiltakene og begge trenger å inngå for å oppnå maksimal effekt. Tabellen nedenfor illustrer hvordan disse bør parres i en helhetlig TDM-strategi:

	PUSH	PULL
Policy/Regulatory/ Economic Measures	<p>Restrict car access</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ road pricing ■ congestion pricing ■ sales tax/import duty ■ registration fee/road tax ■ car quota system ■ parking pricing ■ parking management ■ plate restrictions ■ low emission zones ■ 20 km per hour zones 	<p>Improve transit services</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ integrated system and fare structure ■ network of priority transit corridors <p>Incentives for commuters</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ parking spot cashout ■ tax reduction for transit pass ■ tax reduction for biking and walking
Physical/Technical Measures	<p>Reduce car mobility</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ reduce parking supply ■ traffic cells ■ traffic calming <p>Road space reallocation</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ reconnect severed neighbourhoods <p>Restricted traffic zones</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ pedestrianonly zones 	<p>Improve quality of transit service</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ bus rapid transit system ■ bus lanes ■ bus priority ■ light rail and commuter rail services <p>Improve bus infrastructure</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ quality vehicles ■ comfortable bus stations ■ easy to find route and timetable information, bus information at bus stops, train arrival information at stations <p>Improve bicycle infrastructure</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ bicycle lanes and parking ■ bicycle route signage and maps <p>Improve pedestrian infrastructure</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ safe sidewalks and crosswalks ■ pedestrian zone <p>Improve mobility options</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ car sharing services ■ shared bicycle services ■ improved taxi and pedicab/rickshaw services
Plan/Design Measures	<p>Integrated land use planning</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ regional spatial planning ■ transit oriented development ■ car parking planning standards to ■ complement transport policies 	<p>Planning for nonmotorised transport</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ street design for bicycles/pedestrian traffic ■ connectivity of streets ■ maps and wayfinding aids
Support Measures	<p>Enforcement</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ fines, tickets and towing 	<p>Public awareness</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ marketing transit/explaining need for TDM measures ■ events like Car Free Day

Vedlegg 8: Mobility Management – Referanseliste

Atterbrand, Ann-Sofie et al (2005a): *Mobility Management in the Nordic Countries*. Nordisk ministerråd, København, rapport TemaNord 2005:539.

<http://www.norden.org/pub/miljo/transport/sk/TN2005539.pdf>

Atterbrand, Ann-Sofie et al (2005b): *Mobility Management in the Nordic Countries*. A short compendium of final report, 29.3.2005.

<http://www.thepep.org/ClearingHouse/docfiles/Mobility%20Management%20in%20Nordic%20countries%20short.pdf>

Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen (2008): *Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019.*, januar 2008. <http://www.ntp.dep.no/2010-2019/planforslaget.html>

Braddus, Andrea et al (2009): *Transportation Demand Management. Training Document*, Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ), oppdragsgiver Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ), Eschborn, april 2009.

http://www.sutp.org/index.php?option=com_content&task=view&id=1500&Itemid=40&lang=uk

Cairns, Sally et al (2004): *Smarter Choices – Changing the Way We Travel*, Final report of the research project: *The influence of soft factor interventions on travel demand*, utgitt av Department for Transport, London, juli 2004. <http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/travelplans/work>

Dill, Jennifer (1998): *Mandatory Employer-Based Trip Reduction. What Happened?* Transportation Research Record Volume 1618/1998 sider 103-110.

<http://trb.metapress.com/content/u0w0230u5n189x16/fulltext.pdf>

ECOMM (2008): European Conference on Mobility Management 2008, diverse foredrag og nasjonale rapporter om status for arbeidet med Mobility Management.

http://www.epomm.org/ecomm2008/ecomm_presentations_london.html

Eddington, Rod (2006): *The Eddington Transport Study. The case for action: Sir Rod Eddington's advice to Government*. Utredning for Department for Transport og HM Treasury, London 2006.

<http://www.dft.gov.uk/adobepdf/187604/206711/executivesummary.pdf>

Envia (2005): *Underlag til Mobilitetsplan. Vägverket i Borlänge*, Envia rapport 2005:10.

EPOMM (1999): *Mobility Management. User manual*. Brukerveiledning utviklet som en del av MOMENTUM og MOSAIC prosjektene, januar 1999. Utlagt på hjemmesiden til European Platform on Mobility Management. <http://www.epomm.eu/downloads/Usermanual.pdf>

Gatu- og Trafikkkontoret, Lund (2008): *Lund – en spesiell kommun med mange smarta trafikanter*. Brosjyre utgitt av Gatu- og Trafikkkontoret i Lund, februar 2009.

Gatu- og Trafikkkontoret, Lund (2009): *LundaMaTs II. Bakgrund och resultat 2008*. Trykksak utgitt av Tekniske forvaltningen i Lund, juli 2009.

http://www.lund.se/upload/204631/LM_webb_uppsl.pdf

GRIP (2005): *Reis smartere – spar kostnader. 8-punktens verktøy for bedrifter og deres ansatte*. Brosjyre utgitt i samarbeid med Statens vegvesen og Miljøverndepartementet.

http://www.grip.no/Transport/Nedlastning/verktoyweb.pdf?bcsi_scan_FC9A0AB227B697B6=0&bcsi_scan_filename=verktoyweb.pdf

GRIP: *Bedre transportløsninger for bedrifter*, Brosjyre på oppdrag fra Vegdirektoratet utgitt i samarbeid med Miljøverndepartementet, NAF, NHO, Oslo Sporveier og Sosial- og helsedirektoratet, udatert.

<http://www.grip.no/Transport/Nedlastning/Transportbrosjyre.pdf>

Gust, Iris (2005): *Sustainable transport. Examples from Europe*, GRIP Report November 2005.
http://www.grip.no/Transport/Nedlastning/GRIP%20transport%20eksempelsamling.pdf?bcsi_scan_FC9A0AB227B697B6=0&bcsi_scan_filename=GRIP%20transport%20eksempelsamling.pdf

Göteborgs Stad Trafikkontoret (2006): *Utvärdering av Trafikkontorets uppsökande företagsrådgivning kring arbetsplatsens resor (internt kallat Lönsamma vägvanor) och rekommendationer for fortsatt arbete*, Trafikkontoret/Enquest AB, mars 2006.

Göteborgs Stad Trafikkontoret (2008): *Lundby Mobility Centre – en del av Göteborgs Stad Trafikkontoret 2000-2007*. Sluttrapport, udatert.
http://www.visionlundby.goteborg.se/pdf/1mc/2008_sv_slutrapport.pdf

Hagelin, Christopher (2003): *Expanding Commuter Choice Tax Benefit Options*, Sluttrapport. National Center for Transit research, Center for Urban transportation Research University of South Florida.
<http://www.nctr.usf.edu/pdf/473-08.pdf>

Hanssen, Jan Usterud (2003a): *Bedrifters tiltak for å begrense bilbruk og transportomfang*, TØI rapport 639/2003, Oslo, mars 2003.
<http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2003/639-2003/R-639-03.pdf>

Hanssen, Jan Usterud (2003b): *Mobility Management. En effektiv strategi for å begrense bilbruken i byer?*, TØI rapport 669/2003, Oslo, august 2003.
<http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2003/669-2003/669-rapport.pdf>

Hanssen, Jan Usterud (2005): *Mer miljøvennlige arbeidsreiser. Rammebetingelser og muligheter*, TØI rapport 801/2005, Oslo, november 2005.
<http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2005/801-2005/Rapport-801-2005.pdf>

Hanssen, Jan Usterud (2008): *Arbeidsgiverbetalte kollektivreiser og parkeringsplasser. Litteraturstudie og vurdering av skattemessige virkninger*, TØI rapport 944/2008.
<http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2008/944-2008/Hele%20rapporten.pdf>

Hyllenius, Pernilla og Morin, Emma (2005): *LundaMaTs - Uppmärksamhet och effekter 2004*, Trivector Traffic AB, Trivector Rapport 2004:80 på oppdrag fra Lunds kommun.
<http://www.lund.se/upload/Tekniska%20f%C3%B6rvaltningen/Gatu-och%20trafikkontoret/2004%20LundaMaTs%20utv%C3%A4rdering%201%C3%A5ng%20version.pdf>

Lacomble Nielsen, Tony (2005): *Bus når det passer deg. Bil når det passer deg*” Notat, Hovedstadens Utviklingsråd (HUR). <http://www.moviatrafik.dk/Erhverv/Delebiler/Documents/31426B34-B109-4B5B-BF7E-FDF9881D2BCA.pdf>

Litman, Todd: *TDM Encyclopedia*. Beskrivelse av diverse strategier og tiltak. Sammenfatning av internasjonal litteratur med hovedvekt på amerikanske kilder. Victoria Transport Policy Institute.
www.vtpi.org

MAX (2007): *MAX. Comprehensive State of the Art Report WP A-D* Dokument fra MAX-prosjektet under EUs sjette rammeprogram. http://www.max-success.eu/downloads/MAX_SoA_Report.pdf

Meyer, Michael D (1999): *Demand management as an element of transportation policy: using carrots and sticks to influence travel behaviour*, Transportation Research Part A 33 (1999) side 575-599.
http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6VG7-3X6B557-5&_user=861091&_rdoc=1&_fmt=&_orig=search&_sort=d&_view=c&_version=1&_urlVersion=0&_u serid=861091&_md5=2ae1fe840aad49da01f7f5ef9fe19910

Miljøverndepartementet (2002): *Bedre miljø i byer og tettsteder*, St.meld. nr. 23 (2001-2002), april 2002. <http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/regpubl/stmeld/20012002/Stmeld-nr-23-2001-2002-.html?id=196048&showdetailedtableofcontents=true>

Miljøverndepartementet (2007a): *Pilotarbeid for miljøvennlige byer*. Byomforming, sentrumsutvikling, miljøvennlige arbeidsreiser, miljøsoner, T-1461, Oslo 2007. <http://www.regjeringen.no/upload/MD/Vedlegg/Rapporter/T-1461.pdf>

Miljøverndepartementet (2007b): *Miljøvennlige arbeidsreiser – Erfaringer og anbefalinger fra pilotarbeid*, T-1464. Rapport utarbeidet av Iris Gust, GRIP <http://www.regjeringen.no/Upload/MD/Vedlegg/Rapporter/T-1464.pdf>

Miljøverndepartementet (2007c): *Byutvikling og miljøsoner i Groruddalen – Tiltak og virkemidler for bedre miljø*, T-1466. <http://www.regjeringen.no/Upload/MD/Vedlegg/Rapporter/T-1466B.pdf>

Miljøverndepartementet (2007d): *Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand*, St.meld. nr. 26 (2006-2007), mai 2007. <http://www.regjeringen.no/pages/1971944/PDFS/STM200620070026000DDDPDFS.pdf>

Movia (2009): *Om Erhvervskort*. <http://www.moviatrafik.dk/Erhverv/Erhvervskort/Pages/Omerhvervskort.aspx>

NHO (2008): *NHOs innspill til regjeringens arbeid med stortingsmelding om samfunnsansvar*. http://www.regjeringen.no/nb/dep/ud/kampanjer/ud-samfunnsansvar/innspill/innspill/innspill_nho.html?id=505960

Norconsult (2006): *Midtveis evaluering av ATP-prosjektet i Kristiansandsregionen - Resultater fra en internettbasert spørreskjemaundersøkelse*, mai 2006.

Norges forskningsråd (2006): *Utredning om grunnlaget for forskningsprogrammet "Næringslivets transporter og ITS"*, 8. september 2006 <http://www.forskningsradet.no/>

Posch, Karl-Heinz (2008): *State of the Art of MM in Europe*, ECOMM London 2008. http://www.epomm.org/ecommm2008/ecommm_presentations_london.html#topic24

Röhrleef, Martin (2006): *Turning PT into a full service provider: Hannovermobil Das kombinierte Mobilitätsvergängen*. Foredrag på ECOMM 2006. http://www.ecomm2006.nl/download/presentations/11_1.pdf

SCAG (2008): *Travel Demand Management Report*, Southern California Association of Governments. http://www.scag.ca.gov/rtp2008/pdfs/finalrtp/reports/FTDM.pdf?bcsi_scan_AE3760DBD6D4E716=0&bcsi_scan_filename=FTDM.pdf

Stanley, Robert G et al (2003): *Emerging New Paradigms. A Guide to Fundamental Change in Local Public Transportation Organization*, Transit Cooperative Research Program, TCPR Report 97, Transportation Research Board, Washington DC 2003. http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rpt_58.pdf?bcsi_scan_AE3760DBD6D4E716=0&bcsi_scan_filename=tcrp_rpt_58.pdf

Stern, Nicolas (2007): *The Economics of Climate Change. The Stern Review*. Utredning for Cabinet Office og HM Treasury, Cambridge 2007. http://www.hm-treasury.gov.uk/sternreview_index.htm

Statens vegvesen, Vegdirektoratet (2005): *Eksempelsamling. Tiltak i virksomheter som fremmer miljøvennlig transport*. Rapport nr. 2005/01. <http://www.grip.no/Transport/Nedlastning/Vegvesen%20eksempelsamling.pdf>

Statens vegvesen Region nord (2009): *ForetaksCharter 2009 til Europeisk Mobilitetsuke 2009 Bedre byklima.*

(<http://img0.custompublish.com/getfile.php/990684.1080.xcwupewcue/Statens+vegvesen+Midtre+Troms+distrikt.pdf?return=www.bilfridag.no>)

Strand, Arvid (2008): *Evaluering av kampanjen "Jeg kjører grønt,"*TØI rapport 966/2008, Oslo.

<http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D81%20rapporter/2008/966-2008/Rapport%20966-2008.pdf>

Trivector (1998): *LundaMaTs – ett helhetsgrepp for miljøanpassat transportsystem i Lund.*

Sammanfattning, Rapport 1998:8, Lund. http://www.lund.se/upload/Tekniska%20förvaltningen/Gatu-och%20trafikkontoret/LundaMaTs_längre%20sammanfattning%20av%20rapporten.pdf

Trivector (2001): *Attitydundersökning bland trafikanter i Lundby.* Rapport 2001:21, 17. mai 2001.

http://www.visionlundby.goteborg.se/pdfer_lmc/Attityd_Lundby.pdf

Vägverket (2003): *Program for hållbart resande.* Underlagsrapport Miljø til "Forslag till nationell plan for vägtransportsystemet 2004-2015" Vägverket publikation 2003:100 .

Vägverket (2004a): *SUMO - System for Evaluation of Mobility Projects* Vägverket i Sverige.

http://www.epomm.org/downloads/SUMO_eng-1.pdf

Vägverket (2004b): *Internationell studie av mobilitetsplaner och förprovning av transportintensiv verksamhet*, Publikation 2004:116.

Vägverket (2005): *Plan for effektivare resor och transporter vid Vägverket i Borlänge (mobilitetsplan)*, Vägverket SA 80A 2005:11096.

Vägverket (2006a): *Handbok for bättre kommunala tjänstesor*, Publikation 2006:6.

Vägverket (2006b): *Hållbart resande*, brosjyre bestillingsnummer 88587.

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1543/88587_hallbart_resande_utg_2.pdf

Vägverket (2007a): *Konsten att sälja hållbart resande* Publikation 2007:41.

Vägverket (2007b): *Bilpool i Hallstahammar*, En utvärdering enligt SUMO. Vägverket Region Mälardalen Publikation 2007:11.

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/2852/2007_11_tjanstebilpool_i_hallstahammar_.pdf

Vägverket (2008): *Mobility management i byggsleden* Publikation 2008:124.

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4386/2008_124_mobility_management_i_byggsleden_erfarenheter_exempel_och_metod.pdf

VISTA Utredning (2006): *Mobilitetsplanlegging i skoler.* Beskrivelse av noen eksempler fra Europa.

http://www.mobilityoslo.no/Publikasjoner/400/RAPPORT_school_Travel_Plans_.pdf

Zapera Receptor Norway AS: *Undersøkelse om norske bedrifters klimaarbeid.* Foredrag om et oppdrag fra Mandag Morgen i samarbeid med Miljøverndepartementet, udatert.

<http://klimagevinst.mandagmorgen.no/>



Statens vegvesen

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Publikasjonsekspedisjonen
Boks 8142 Dep.
N-0033 Oslo
Tlf. (+47 915)02030
E-post. publvd@vegvesen.no

ISSN 1890-2472