

Temarapport

Miljøvennlige arbeidsreiser

Erfaringer og anbefalinger fra pilotarbeid



MILJØVERNDEPARTEMENTET

Temarapport

Miljøvennlige arbeidsreiser

Erfaringer og anbefalinger fra pilotarbeid



MILJØVERNDEPARTEMENTET

Innhold

Sammendrag	4
1 Innledning	6
2 Transport i virksomheter, miljø og helse	7
2.1 Transport, miljø og helse	7
2.2 Transport i virksomheter	7
2.3 Statlige planer og prosjekter for miljøvennlig transport	8
3 Offentlige rammebetingelser for å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser	10
3.1 Fysiske virkemidler	11
3.2 Juridiske virkemidler	15
3.3 Økonomiske virkemidler	15
3.4 Informasjon og holdningsskapende kampanjer	16
4 Mobilitetsstyring for å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser	17
4.1 Definisjon for mobilitetsstyring	17
4.2 Tiltak i bedriftsrettet mobilitetsstyring	19
4.3 Samfunnsøkonomiske virkninger av bedriftsrettet mobilitetsstyring	20
5 Erfaringer fra fire pilotprosjekter	21
5.1 SMART Groruddalen	21
5.2 SMART Kristiansand	22
5.3 SMARTiNG (SMART i Nedre Glomma)	24
5.4 SMART i Steinkjer	26
6 Virksomheter som har jobbet med mobilitetsstyring	30
6.1 Husbanken	30
6.2 Trondheim kommune	31
7 Mobilitetsrådgiving i kommunene Oslo og Bergen	32
7.1 Mobility Oslo	32
7.2 Bergen kommune	33
8 Mobilitetsstyring i skoler	34
8.1 Gåbuss	34
8.2 Stabekkprosjektet	34
9 Oppsummering fra erfaringene med mobilitetsstyring i Norge	35
10 Anbefalinger om virkemidler for å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser	37
11 Litteraturliste og linker til Internett	39

*Forsidebilde. Sykkelparkering ved Lillestrøm stasjon. Fotograf: Svein Magne Fredriksen
Fotografier og illustrasjoner i rapporten er stilt til rådighet av deltagende kommuner og aktører.*

Forord

Som en oppfølging av Stortingsmelding nr. 23 "Bedre miljø i byer og tettsteder" har Miljøverndepartementet i perioden 2003-2006 støttet pilotprosjekter for miljøvennlig byutvikling. Målet med pilotprosjektene var å utvikle erfaringer og gode eksempler som kan være forbilder for kommuner, næringslivet og andre, og å gi innspill til utvikling av virkemidler. Pilotarbeidet har fokusert på fire temaer, blant dem var "Næringsliv, miljøvennlig og helsebringende transport". Pilotprosjektene er oppsummert i temarapporter som danner grunnlag for en hovedrapport. Pilotarbeidet er i Miljøverndepartementet blitt koordinert av seniorrådgiver Kjell Spigseth.

Denne temarapporten om "Miljøvennlige arbeidsreiser" konsentrerer seg om arbeidsreiser i bedrifter og virksomheter og konseptet mobilitetsstyring. Pilotprosjektene har meldt inn sine erfaringer gjennom årsrapporter og spørreskjema. Prosjektlederne har også deltatt i nettverksmøter organisert av Miljøverndepartementet. Informasjon om andre prosjekter ble innhentet gjennom spørreskjema og intervjuer. Videre ble det samarbeidet med ressurspersoner fra blant annet Statens vegvesen Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet.

Rapporten oppsummerer erfaringer og gir anbefalinger om tiltak og virkemidler for å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser. Anbefalingene er rettet mot bedrifter og offentlige virksomheter. Rapporten er skrevet av rådgiver Iris Gust fra miljøstiftelsen GRIP på oppdrag fra Miljøverndepartementet. Representant i departementet har vært seniorrådgiver Peder Vold.

Oslo, juni 2007

Sammendrag

Formål med rapporten

Denne rapporten presenterer status i arbeidet med miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser i Norge. De offentlige rammebetingelsene og virkemidlene for arbeidet beskrives, og gjennomførte prosjekter som blant annet SMART-pilotprosjektene (støttet av Miljøverndepartementet 2003-2006) vurderes. Rapporten avslutter med anbefalinger til staten, kommunene og virksomheter om konkrete tiltak for det videre arbeidet med å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser.

Utfordringer av økende arbeidsrelatert transport

Veitransport og spesielt personbiler står for en stor andel av klimagassutslippene i Norge. Bruk av personbil forårsaker også lokal helseskadelig luftforurensing og trafikkulykker. Arealforbruk til veier og parkeringsplasser er høy. Fly er en annen betydelig kilde til klimagassutslipp. Med sine store bil- og flyandeler er arbeids- og tjenestereiser et område med stort potensial for overgang til miljøvennlig transport.

Virkemidler for miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser

Fysiske, juridiske og økonomiske virkemidler samt informasjonstiltak kan brukes for å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser.

Areal- og transportplanlegging er et sterkt virkemiddel. For eksempel er virksomheter som er lokalisert ved kollektivknutepunkter eller i tett bebygde byer mindre bilavhengige. Juridiske krav til virksomheter om utarbeidelse av mobilitetsplaner eksisterer allerede i flere land, blant annet i Storbritannia. Økonomiske virkemidler omfatter subsidiering av kollektivtransport, lavere avgifter på miljøvennlige biler, renere drivstoffer og likestilling i fordelsbeskatning av kollektivtransport, sykkel og bil. Informasjonskampanjer og holdningsskapende arbeid er et annet virkemiddel som kan brukes i arbeidet.

Mobilitetsstyring – et helhetlig konsept som kompletterer harde virkemidler

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.

SMART-pilotprosjektene

Miljøverndepartementet har støttet prosjekter om miljøvennlige arbeids- og tjenestereiser i Groruddalen, Kristiansand, Nedre Glomma og Steinkjer i perioden 2003 til 2006. Pilotprosjektene gjennomførte en blanding av fysiske tiltak og myke tiltak som informasjon og markedsføring. Selv om prosjektene ikke kunne vise til store endringer i reisevanene på arbeids- og tjenestereiser i virksomheter, bidro de med viktige erfaringer og anbefalinger om mobilitetsstyring. De fleste kommuner som gjennomførte SMART-prosjekter vil videreføre arbeidet. Forkortelsen SMART står for "sunne, miljøvennlige arbeids- og tjenestereiser".

Andre prosjekter om mobilitetsstyring

På anbefaling fra SMART-prosjektet i Groruddalen ble det opprettet en mobilitetsrådgivningstjeneste i Oslo kommune. I Bergen ble det etablert et liknende tilbud. Tjenestene består av rådgivning og bistand til gjennomføring av tiltak i bedrifter og virksomheter som vil innføre mobilitetsstyring. Virksomheter som Husbanken og Trondheim kommune har jobbet med å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser blant sine ansatte og kan vise til en sterk reduksjon i bilbruk.

I Norge er det også prosjekter som fremmer sykling og gange på skolevei blant barn og ungdom. Prosjektene bør utvides til helhetlig mobilitetsstyring i skolene, som også omfatter foresatte og ansattes arbeids- og tjenestereiser.

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. For å lette samarbeidet er det viktig å jobbe med mobilitetsstyring i virksomheter på lang sikt for å oppnå bedre kontinuitet i arbeidet. 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 mobilitetsrådgiving 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 lov hjemmel 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 samme område.
- Markedsføre kollektivtransport, sykkel og gange på arbeids- og tjenestereiser. Informere ansatte om alternativer til bilbruk og om den interne reisepolicyen.
- Premiere miljøvennlig reiseatferd hos de ansatte og holde arrangementer som sykkeldag, bilfri dag, e.l.

1 Innledning



Gåboka, utgitt av Vegdirektoratet i 2005, handler om tilrettelegging for gående

Transport, miljø og helse

Veitransport forårsaker en betydelig andel av klimagassutslippene i Norge. Personbiler står for en stor del av dette utslippet og bidrar i tillegg til helse-skadelig lokal luftforurensing og støy og er en kilde til trafikkulykker. Arealforbruket til veier og parkeringsplasser er høy. Transportarbeidet og dermed miljø- og helsepåvirkningene er antatt å øke i de neste årene.

Pilotprosjekter om miljøvennlig byutvikling

Miljøverndepartementet har støttet pilotprosjekter innenfor miljøvennlig by-utvikling som en oppfølging av Stortingsmelding nr. 23 (2001-2002) "Bedre miljø i byer og tettsteder". Det ble fokusert på flere temaer, herunder "Næringsliv, miljøvennlig og helsebringende transport". Målet med pilotprosjektene var å utvikle gode eksempler som kan være forbilder for kommuner, næringsliv og andre, og å gi innspill til utvikling av virkemidler. Pilotprosjektene ble gjennomført i perioden 2003-2006.

Næringsliv, miljøvennlig og helsebringende transport

Reiser til og fra arbeidsplassen, samt ærender som blir gjort på veien, utgjør omtrent en tredjedel av antall daglige reiser. Pilotprosjektene skulle stimulere næringslivet til å engasjere seg for miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser for de ansatte. En hovedutfordring for prosjektene var å utvikle samarbeid mellom offentlig sektor og næringslivet. Samarbeidet skulle fremme politisk forankring og engasjement i prosjektene og bidra til å rydde hindringer av veien.

Fire pilotprosjekter ble støttet under temaet næringsliv, miljøvennlig og helsebringende transport. Forkortelsen SMART står for "sunne, miljøvennlige arbeids- og tjenestereiser".

- SMART Groruddalen (2001-2004)
- SMART Kristiansand
- SMARTiNG (SMART i Nedre Glomma)
- SMART Steinkjer

Formål med rapporten

Denne rapporten oppsummerer erfaringer og resultater fra SMART-pilotprosjektene samt fra andre prosjekter om miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser i Norge, blant annet mobilitetsstyring gjennom kommuner og skoleprosjekter. Virkemidler som kan brukes i arbeidet beskrives. På basis av denne kunnskapen gis anbefalinger for videreføring av arbeidet med miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser i Norge, samt anbefalinger for tiltak som skal prioriteres. Anbefalingene retter seg til staten, regionale etater, kommunene og næringslivet.

2 Transport i virksomheter, miljø og helse

2.1 Transport, miljø og helse

Transport er en av de viktigste årsakene til negative miljøpåvirkninger. I Norge forårsaker veitrafikk 25 % av klimagassutslipp (NOU 2006:18:35). Personbiler og andre lette kjøretøy utgjør 70 % av veitrafikken (SFT 2001:26).

Biltrafikk forårsaker også lokal luftforurensning, støy og risiko for ulykker. Kjøretøy slipper ut avgasser og svevestøv som kan gi negative helseeffekter i luftveiene og hjerte-karsystemet. Mange av gassene som slippes ut ved forbrenning av drivstoff inneholder kreftfremkallende forbindelser. Bilbruk som erstatter sykling og gange kan føre til mangel på fysisk aktivitet og dårlig helse. Veitrafikk forårsaker 80 % av støy i Norge (SFT 2005). Støy bidrar til mistrivsel, kan gi psykisk stress, øker risikoen for forhøyet blodtrykk og utvikling av hjertesykdom. En annen helserisiko er trafikkulykker. Hvert år blir rundt 12 000 personer skadet og ca. 275 drept i veitrafikken i Norge (SSB 2007).

Biltransport er også knyttet til høyt arealforbruk for bygging av infrastruktur som veier og parkering. I byene konkurrerer infrastruktur for motorisert transport om areal på bekostning av areal til gange, sykling og grøntområder. Fremkommeligheten i de store byene i Norge er dårlig, spesielt i rushtiden. Med forventet økning i veitrafikken, vil problemene som oppstår på grunn av den, forverres ytterligere.

Flytrafikk er en annen viktig kilde til klimautslipp i Norge. Også flytrafikk forventes å øke betraktelig i de nærmeste årene (Denstadli, Rideng, Lian 2006:8).



Luftforurensning fra biltrafikk i byen

2.2 Transport i virksomheter: arbeids- og tjenestereiser

Arbeidsreiser er reiser mellom hjem og arbeidsplass. Tjenestereiser er reiser i forbindelse med arbeidet, som reiser til møter og oppdrag innenfor samme by eller lengre reiser innenlands og til utlandet. I sine reisevaneundersøkelser skiller Transportøkonomisk institutt mellom daglige, korte tjenestereiser, og lengre tjenestereiser over 100 km.

Arbeids- og korte tjenestereiser

Daglige reiser utgjør mesteparten av det totale antallet personlige reiser i Norge. Om lag 30 % av antall daglige reiser er arbeidsreiser. Denne andelen innbefatter også ærender som gjøres på vei til og fra arbeidsplassen (Denstadli, Engebretsen, Hjorthol, Vågane 2005:41). 65 % av antall arbeidsreiser er gjort med bil (Denstadli et al. 2005:42). Arbeidstakere med barn velger ofte bilen som transportmiddel til og fra jobb, fordi de skal bringe og hente barn i barnehage eller skole (Denstadli et al. 2005: 43).

Korte tjenestereiser har en andel på 2 % av antall daglige reiser (Engebretsen 2006:32). Bilandelen av antall korte tjenestereiser ligger på 67 % (Engebretsen 2006:33).

Arbeidsreiser har siden 1990-tallet økt i lengden, men ser ut å ha stabilisert seg på en gjennomsnittlig lengde på 13,9 kilometer siden 2001 (Denstadli, Engebretsen, Hjorthol, Vågane 2005:41). Gjennomsnittslengden på korte tjenestereiser er 28 kilometer, men halvparten av korte tjenestereiser er under ti kilometer i lengde (Engebretsen 2006:32). Bilbruken på arbeids- og tjenestereiser har økt, på grunn av flere lokaliseringer av virksomheter utenfor sentrum og med dårlig tilknytning til kollektivtransport (Engebretsen 2005).

Lengre tjenestereiser

På tjenestereiser over 100 kilometer innenlands står fly som transportmiddel for 30 % av antall reiser. På tjenestereiser til utlandet står fly for 77 % av antall reiser. Bil står for 44 % av antall tjenestereiser både innenlands og til utlandet (Engebretsen 2006:34). Det finnes ingen nøyaktige tall på omfanget av lengre tjenestereiser. Å fokusere på lengre tjenestereiser kan likevel ha stort potensial for reduksjon av klimautslipp, fordi flyreiser slipper ut over fire ganger mer klimagass per personkilometer enn bilreiser og går ofte over lange distanser (Vestlandsforskning 2006).

Relevans av arbeids- og tjenestereiser for bærekraftig transport

Det er stort potensial for å fremme miljøvennlig transport ved å sette fokus på arbeids- og tjenestereiser fordi de, med sine store bil- og flyandeler, står for en betydelig andel av klimautslipp og andre miljø- og helsepåvirkninger. Man kan rette tiltak mot virksomheter, der mange ansatte gjennomfører samme arbeidsreise hver dag over hele året og hvor en endring i reisevanene har stor effekt. Endringer i transportmiddelvalg på arbeids- og tjenestereiser kan også påvirke transportmiddelvalget ved privatreiser. For å redusere bilbruk på arbeidsreiser er det også viktig å også se på ærender som utføres på vei til og fra jobben, som bringing og henting av barn eller handling av varer, og hvordan behovet for bil som transportmiddel kan reduseres også på disse reisene. Lokalisering av barnehage og dagligvarehandel nær boligen er viktig for valg av transportmiddel.

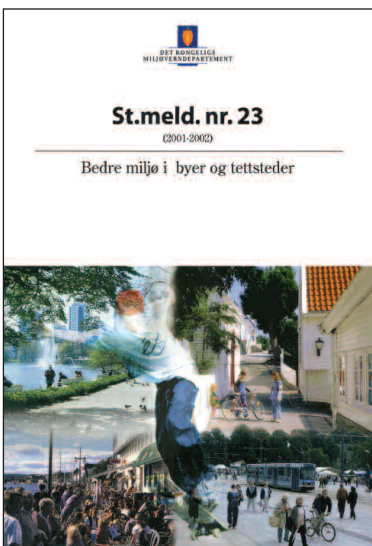
Arbeids- og tjenestereiser har ikke bare påvirkninger på miljø og helse. Transport av ansatte til og fra jobb og til møter kan være en betydelig økonomisk faktor for arbeidsgivere, spesielt når det brukes personbil. Bilbruk medfører høye kostnader gjennom forsinkelser i rushtidskø, kostnader for å bygge, vedlikeholde eller leie parkeringsplasser til ansatte og sykefravær grunnet manglende mosjon. Transportarbeidet som oppstår gjennom arbeids- og tjenestereiser, er også en dimensjonerende faktor i planlegging av veisystemet fordi det overstiger maksimumskapasiteten i rushtidene. Reduksjon av bilbruk på arbeids- og tjenestereiser kan derfor føre til innsparinger i investeringer og arealforbruk til veier og parkeringsplasser.

2.3 Statlige planer og prosjekter for miljøvennlig transport

Arbeidet med å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser i Norge er relativt nytt. Det er flere nasjonale planer og prosjekter som er rettet mot blant annet dette området, men det finnes ingen strategi eller program som er tilegnet spesielt arbeids- og tjenestereiser.

Statlige meldinger, planer og retningslinjer som har miljøvennlig transport som et av målene

- **Stortingsmelding nr. 23 "Bedre miljø i byer og tettsteder"**
Regjeringen og myndighetene vil fremme miljøvennlig og helsebringende transport i virksomheter. I Stortingsmelding nr. 23 (2001-2003) "Bedre miljø i byer og tettsteder" heter det 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 helsebringende transportmiddelvalg"*.
- **Rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging**
I de rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging er det uttrykt mål om å begrense transportomfanget mest mulig. Areal- og transportpolitikken for de større byene i Norge er i hovedsak basert på en målsetting om å redusere det totale transportomfanget og styrke de miljøvennlige transportformene.



St.meld. nr.23 2001-2002 Bedre miljø i byer og tettsteder

- **Nasjonal transportplan (NTP) 2006-2015**

Den nasjonale transportplanen 2006-2015 anbefaler samordnet areal- og transportplanlegging som fremmer fortetting og lokalisering av nye boliger og næringsbygg i bysentrum eller til knutepunkter for kollektivtransport. I tillegg skal det utvikles virkemidler som regulerer transporttettersspørselen i form av skatter, avgifter eller prising av transporttjenester (St.meld. nr. 24 2003-2004:173).

- **Handlingsplanen for fysisk aktivitet 2005-2009**

I handlingsplanen for fysisk aktivitet 2005-2009 fremmer departementene tiltak for å oppnå mer aktivitet i hverdagen og et mer aktivt nærområde, blant annet gjennom tilrettelegging for sykling og gange på reiser til arbeidsplasser og utdanningsinstitusjoner.

Konkrete prosjekter for mer miljøvennlig og helsebringende transport

Noen konkrete ordninger og prosjekter er blitt gjennomført i de siste årene. I følgende oversikt nevnes de mest aktuelle eksemplene som er initiert av Samferdsels- og Miljøverndepartementet.

Miljøverndepartementet

- **Pilotprosjekter om miljøvennlig byutvikling 2003-2006**

Pilotprosjektene er blant annet omtalt i innledningen til rapporten. En evaluering av pilotprosjektene under temaet "Næringsliv, miljøvennlig og helsebringende transport" finnes i kapittel fem i denne rapporten.

Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen

- **Transport i By** var et etatsprosjekt i Vegdirektoratet under perioden 2002-2005. Målet med prosjektet var å øke kunnskap om virkemidler og tiltak som kan fremme mer miljøvennlig og helsebringende transport i byområder. Sammenhengen mellom bytransport og byplanlegging, inklusive gang- og sykkeltrafikk skulle studeres. Fra 2007 vil Vegdirektoratet ha et nytt, flerårig program om miljøvennlig bytransport som har fokus på forskning og utvikling av metoder og verktøy.
- **Statlig belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområder**
Byene Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand og Tromsø, samt fylkeskommunene kan søke om midler under ordningen som administreres av Samferdselsdepartementet. Midlene kan brukes til ytterlig forbedring av kollektivtransport i byområder som allerede kan vise til en forbedring av bruk av kollektivtransport, dvs. midlene tildeles som belønning etterskuddsvis. Ordningen har eksistert siden 2004 og de første evalueringene viser en øking i bruk av kollektivtransport i de byene som fikk tildelt midler (Samferdselsdepartementet 2004).
- **Forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i større byområder**
Bergen, Trondheim, Stavanger og Kristiansand har etablert et forsøk med alternativ forvaltningsorganisering for transport som varer i første omgang i perioden 2004 til 2007. Hensikten med forsøkene er å oppnå en bedre samordnet areal- og transportpolitikk i byområdene og bedre offentlig ressursutnyttelse på tvers av forvaltningsnivåer innenfor transportsektoren. (Samferdselsdepartementet 2001). Forsøkene vil bli evaluert i 2008.

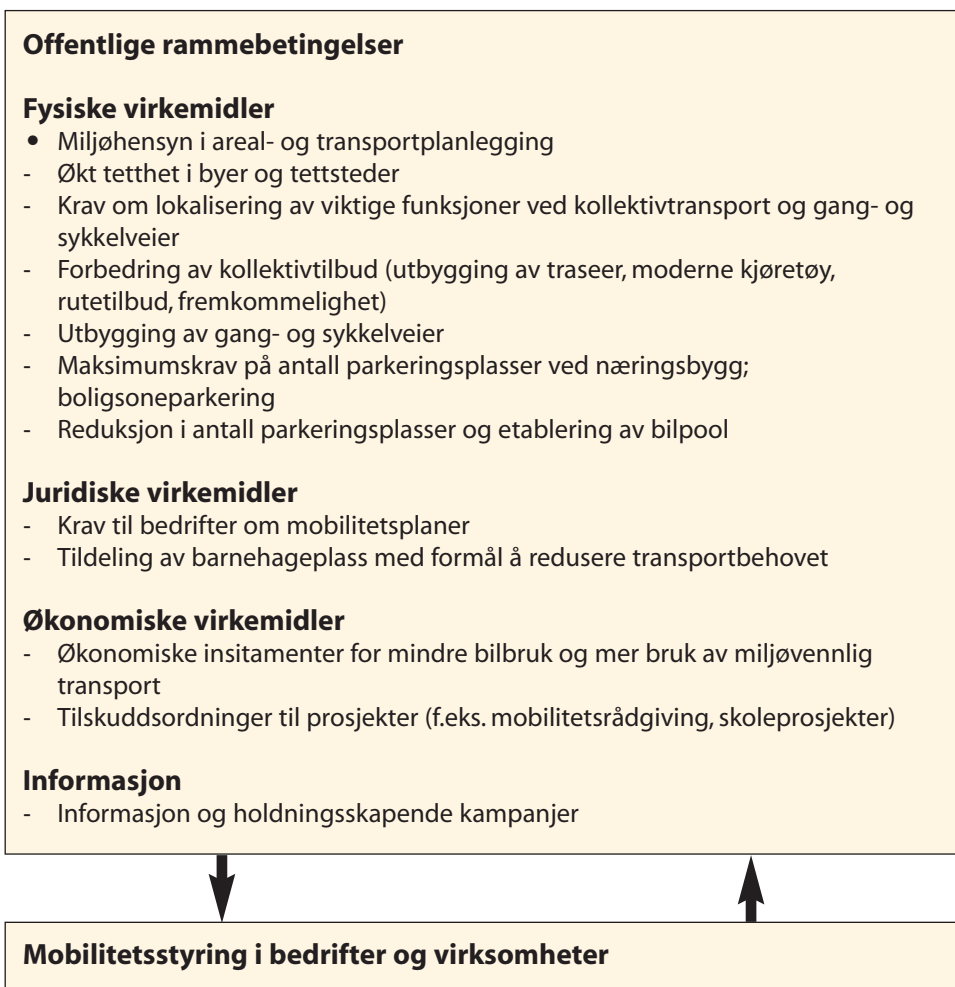
3 Offentlige rammebetingelser for å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser

Offentlige virkemidler må støtte mobilitetsstyring i virksomheter

De negative påvirkningene av biltransport på miljø, helse og økonomi kan ikke reduseres bare ved å bygge flere veier. Også behovet for reiser med bil må reduseres, biler og drivstoff må bli mer miljøvennlige og det må tilrettelegges bedre for alternative transportmidler som kollektivtransport, sykkel og gange. Virkemidler som kan brukes her er endringer i de fysiske, juridiske og økonomiske rammebetingelsene, informasjonskampanjer, samt "myke" virkemidler som mobilitetsstyring med tiltak som informasjon, koordinering og markedsføring rettet mot enkeltpersoner eller bedrifter.

Arbeidet med å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser er mest effektivt når offentlige rammebetingelser og bedriftsrettet mobilitetsstyring støtter hverandre. Bedriftsrettet mobilitetsstyring er arbeidet for å fremme miljøvennlige arbeids- og tjenestereiser i selve bedriften og forklares nærmere i kapittel fire. Figur 1 viser virkemidlene i sammenheng.

Figur 1
Virkemidler for å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser



Samarbeid mellom aktører

Arbeidet berører flere forskjellige aktører. Stortinget vedtar den nasjonale transportplanen (NTP) og budsjetter for overordnede veiprosjekter og jernbanen, fylkeskommunen har ansvaret for fylkesveiene og vedtar tilskuddmidler til kollektivtransporten, mens kommunen har ansvaret for arealpolitikken, parkeringspolitikken og lokale gater og veier (Tennøy 2004:14). Samarbeid mellom alle relevante aktører er meget viktig for å oppnå endringer i reisevaner. Næringslivet og det offentlige har mange virksomheter som forårsaker transport. Samarbeidet for å fremme miljøvennlig transport kan omfatte aktører fra det offentlige, arbeidsgivere, ansatte, organisasjoner på område transport, næringsliv, helse og miljø, samt transportselskap og eiendomsutviklere.

Forskning på og utvikling av virkemidler

Det har blitt gjennomført forskning på problemer og virkemidler samt utviklet verktøy og metoder. Kunnskapen må formidles til aktørene som arbeider med prosjekt om å fremme miljøvennlige og helsefremmende arbeids- og tjenestereiser. Kurs, nettverksmøter eller håndbøker er noen former for formidling som kan brukes.

3.1 Fysiske virkemidler

Miljøhensyn i areal- og transportplanlegging er et særlig effektivt tiltak for å oppnå reduksjon i biltransport og økt bruk av alternative transportmidler. Tilgjengeligheten til et bygg eller område med bil- og kollektivtransport, samt gang- og sykkelveier bestemmes ofte allerede i planleggingsfasen og ved beslutning om lokalisering. Dessuten er tiltak i forbindelse med areal- og transportlegging ofte samfunnsøkonomisk mer lønnsomme enn subsidiering og forbedring av kollektivtransport (Civitas 2004:6).

Følgende er et utvalg av tiltak som hører til under areal- og transportplanlegging. Det kan tenkes flere tiltak på denne listen, som ikke er oppført her.

3.1.1 Økt tetthet i byer og tettsteder

Reisene er kortere og bilandelen mindre i byer og tettsteder hvor bebyggelsestettheten er høy. Grunnen til det er at distansen mellom bolig, jobb, butikker og andre funksjoner er kortere i tett bebygde steder og at kollektivtilbudet, gang- og sykkelveier kan brukes av mange reisende. Fortettingen i byer må ikke redusere livskvaliteten, men må sikre fri- og grøntområder og bylandskapets karakter.

3.1.2 Krav om lokalisering av viktige funksjoner ved kollektivtransport og gang- og sykkelveier

Kravet om lokalisering av viktige publikumsmål og nybygg med mange arbeidsplasser nær kollektivknutepunkt bør forankres tydeligere i rikspolitiske retningslinjer eller i egen planforskrift til plan- og bygningsloven. Areal- og transportplanlegging og eiendomsutvikling må sørge for at nye bygg og områder ikke blir avhengig av bil som transportmiddel. Når et område har dårlig tilgang til kollektivtransport er det vanskelig å redusere bilbruk til og fra dette stedet ved hjelp av mobilitetsstyring eller andre virkemidler. Maksimal avstand mellom bygg og nærmeste holdeplass bør settes til 500m.

Arbeidsplasser som er lokalisert i sentrum eller ved et kollektivknutepunkt har en større kollektivandel på arbeidsreiser (Denstadli, Engebretsen, Hjorthol, Vågane 2005). For å få flere ansatte til å ta sykkel eller gå til jobben er det viktig at arbeidsplassen ligger lett tilgjengelig ved gang- og sykkelveier. Siden mange arbeidstakere bringer og henter barn til barnehage og skole på veien til og fra jobb, er det spesielt viktig at barnehager og skoler ligger i gangavstand til boligen og tilgjengelig med kollektivtransport. Det samme gjelder dagligvarebutikker som ofte blir besøkt etter arbeidstiden på veien hjem. Det er lettere for arbeidstakere å ta kollektivtransport, sykkel eller gå til jobben når kollektivtransport og gang- og sykkelveier er lett tilgjengelige også i boligområdet.



Gode sykkelveier øker livskvalitet i by

“Handbok i bilsnål samhällsplanering” – verktøy som brukes av svenske arealplanleggere

I Lund kommune i Sverige ble det etablert et helhetlig, miljøtilpasset transportsystem (“LUNDaMaTs”). Det er utarbeidet en ny håndbok for planleggere som verktøy for å ta miljøhensyn i areal- og transportplanleggingen (“Handbok i bilsnål samhällsplanering”). I håndboken beskrives det tiltak for lokalisering av virksomheter, fortetting, prioritering av kollektivtransport i gatemiljøet og parkeringsregulering, m.fl.

Lokalisering etter ABC-prinsippet

I 1989 ble ABC-prinsippet innført i arealplanlegging i Nederland på statlig, regionalt og lokalt nivå. Prinsippet er et lokaliseringsverktøy for næringsvirksomhet som har som mål å minke biltrafikk til og fra virksomheter. Lokalteteter klassifiseres etter tilgjengelighet med bil og kollektivtransport og virksomheter som skal lokaliseres klassifiseres etter mobilitetsbehov.

Kontorbedrifter, utdannings- og helseinstitusjoner, som har mange ansatte og besøkende og ikke er avhengig av bil i driften sin, plasseres i A-lokaliteter med god kollektivtilgjengelighet. B-lokaliteter med middels kollektivtilgjengelighet og middels biltilgjengelighet gis til lettere industri, salg og service. Bedrifter som er avhengig av bilbruk og som har relativt få ansatte (for eksempel lager-, engros- og transportfirmaer), kan bygges i C-lokaliteter uten tilknytning til kollektivtransport (Tennøy 2004:32; se figur 2). Med dette prinsippet maksimeres antall kollektivreiser under de gitte omstendighetene. ABC-prinsippet kan også anvendes av kommuner i bevilging av antall parkeringsplasser ved næringsbygg, i forhold til type lokalitet.

Figur 2 ABC-lokaliteter

Type lokalitet	Tilgjengelighet til kollektivtransport	Type virksomhet
A	God	Mange ansatte, ikke avhengig av bil (f.eks. kontorer, utdannings- og helseinstitusjoner)
B	Middels	Middels avhengig av bil (f.eks. lettere industri, salg og service)
C	Ingen tilknytning til kollektivtransport	Avhengig av bilbruk, relativt få ansatte (f.eks. lager-, engros- og transportfirmaer)

Status i Norge - Lokalisering av arbeidsplasser nær kollektivknutepunkter

I de siste årene har mange bedrifter etablert seg i sentrum eller ved kollektivknutepunkter. I Oslo flyttet flere bedrifter til næringsområder som Skøyen eller Helsfyr. Et eksempel på en kommune som aktivt bruker lokalisering og en restriktiv parkeringspolitikk for å fremme bruken av kollektivtransport, er Trondheim. Likevel er det fortsatt mange bedrifter som lokaliseres usentralt og utenfor eksisterende kollektivknutepunkter eller kollektivåre, eller flyttes til områder med dårligere gang-, sykkel- og kollektivforhold og/eller bedre bilforhold (Tennøy 2004:8).

Status i Norge - Stopp for kjøpesenterbygging utenfor sentrum

I 1999 ble det vedtatt en Rikspolitisk bestemmelse om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre utenfor sentrale deler av byer og tettsteder (RPB). Bestemmelsen ble avløst i 2004 av fylkesdelplanene for senterstruktur. Målet med bestemmelsen var å vedlikeholde handlevirksomhet og dermed liv i sentrum av byer og tettsteder. Kjøpesentre er lettere tilgjengelig i bysentrum også for folk som ikke har tilgang til bil. Transporten til kjøpesentre vil være mer bærekraftig når de er lokalisert sentralt og med god tilknytning til kollektivtransport.

3.1.3 Forbedring av kollektivtilbud

Tilskudd til kollektivtransporten bør økes og flere kollektivtraseer bør etableres. Fremkommelighet, rutetilbud og komfort på busser, trikker og tog bør økes, spesielt til og fra større arbeidsplasser og tettbebygde strøk. Knutepunktene bør tilrettelegges for lettere overgang mellom buss, trikk, t-bane, tog, bil, sykkel og gange. Gang- og sykkelveier til holdeplasser og selve holdeplassene må oppleves som trygge og attraktive. Hele reisen må tas i betraktning. I tillegg bør det fremmes innkjøp og bruk av moderne kjøretøy som har mindre klima- og helseskadelige utslipp.

Kollektivtransport i Freiburg

Freiburg i Tyskland har siden 1970-tallet investert mye i forbedring av kollektivtransporten i byen. I 1972 ble det gjort en avgjørelse om å beholde trikken, og i 1973 ble bysenteret gjort til en fotgjengersones hvor trikk og busser føres sentralt gjennom. I resten av byen ble det innført sterke fartsbegrensinger samtidig som sykkelveinettet ble utbygget. Kollektivtilbudet er av meget høy kvalitet, med god dekning også til den omliggende regionen, hyppige avganger, rimelige billetter og moderne kjøretøy. Trikkene får automatisk grønt lys ved kryssinger og er derfor et raskt transportmiddel. Transportselskapet har også inngått et samarbeid med regionale jernbaneselskap for å tilby et månedskort som kan brukes på reiser i Freiburg, samt ute i regionen. Strategien for å forbedre kollektivtransporten har siden 70-tallet vært integrert i transport- og arealplaner. 70 % av innbyggere i Freiburg har en kollektivholdeplass i en avstand på maksimalt 500 m fra hjemmet sitt. Resultatet er en nedgang i bilandelen i byen fra 60 til 43 % i perioden mellom 1976 og 1996 (EAUE 2001).



Trikk og fotgjengere i skjønn forening i Freiburg sentrum

3.1.4 Utbygging av gang- og sykkelveier

Sykkel og gange er viktige transportmidler som alternativ til bil. I Norge er 41 % av arbeidsreisene under fem kilometer lange (Denstadli, Engebretsen, Hjorthol, Vågane 2005:41). Det er et stort potensial for sykkelbruk og gange til arbeidsreiser, som det må tilrettelegges for. Fokus i utbyggingen skal være på veier som forbinder boligområder, skoler, sentrum og store arbeidsplasser. I tillegg er det viktig å knytte sykkelveinett til kollektivknutepunkter og bygge sykkelparkering ved holdeplasser og arbeidsplasser. Gang- og sykkelveier kan etableres langs bilveinettet, men også veier i det grønne og snarveier vil gjøre gang- og sykkelveinettet enda mer attraktivt.



Gateparkering: 18 sykler bruker samme plass som én bil

Tilrettelegging for sykling i Telenor på Fornebu

Ved flyttingen av hovedkontor til Fornebu, satte Telenor krav til utbygging av gang- og sykkelveier fra nærmeste kollektivknutepunkt til kontorene. Overbygget sykkelparkering og garderobe med dusj tilbys syklistene. I tillegg finnes det mye informasjon om sykling på intranett. Telenor promoterer hvert år deltakelse i "Sykle-til-jobben"-aksjonen til sine ansatte og arrangerer jevnlig "mekkedager", hvor sykkelmekanikere kommer til Telenor og sjekker syklene til de ansatte i løpet av arbeidsdagen. Aktivitetene organiseres av bedriftsidrettslaget i Telenor.

3.1.5 Maksimumskrav på antall parkeringsplasser ved næringsbygg

Parkeringsrestriksjoner er et av de mest effektive virkemidlene for å redusere bruk av bil. Kommuner kan begrense antall parkeringsplasser tillatt for næringsbygg. Parkeringsnormer kan settes også ved å anvende ABC-prinsippet (jf. kap.3.1.2). Antall parkeringsplasser som tillates, vil da være avhengig av virksomhetens behov for biltransport og av kollektivtilbudet i området.

Det er viktig å samtidig tilrettelegge for bruk av alternative transportmåter som kollektivtransport, sykkel og gange. I tillegg bør det opprettes boligsoneparkering i nærområdet til virksomheten, for å unngå at ansatte og besøkende parkerer i boligområdene rundt virksomheten.

Parkeringspolitikk i Trondheim kommune

Trondheim kommune har brukt maksimumskrav for parkering ved bygg i sentrale områder siden 1995. Et nytt forslag reduserer maksimumskrav for kontorer og forretninger i sentrum til 0,75 og 2,0 parkeringsplasser per 100 m² T-BRA i sentrum. Kommunen praktiserer også lokalisering av private og offentlige virksomheter etter tilgjengelighet til kollektivtransport.

For kommunens egne virksomheter som er lokalisert i sentrum finnes det ingen parkering for ansatte, men ansatte må benytte seg av kollektivtransport, sykkel og gange til og fra jobben eller parkere på avgiftsbelagte parkeringsplasser. Til tjenestereiser kan ansatte bruke en bil fra bilpool som kommunen har etablert til dette formålet (Paulsen 2006; jf. kap.6.2).

3.1.6 Reduksjon i antall parkeringsplasser og etablering av bilpool

Boligområder kan ha forskjellige behov for antall parkeringsplasser. Områder som ligger sentralt med god tilknytting til kollektivtransport og hvor bileierskap er lavt trenger færre parkeringsplasser. En bilpool kan etableres og brukes av beboere når de har behov for bil. Reduksjon i maksimumskrav på parkeringsplasser og tilgang til bilpool (bildeleordning) kan også tenkes i næringsområder, spesielt hvor kollektivtilbudet er godt og virksomhetene er lite avhengige av bilbruk ("Lokalisering etter ABC-prinsippet", jf. kap.3.1.2). For å unngå overparkering på gateplan bør det være regulering av all parkering i næringsområder og regulering av boligsoneparkering i tilstøtende boligområder. I tillegg kan arealet for parkering utnyttes bedre med moderne parkeringsløsninger som "fri-flyt"-parkering (eksempel fra Nydalen under).



Parkeringshus i Nydalen: Felles for mange virksomheter

Parkeringsystem i Nydalen

Nydalen er et tidligere industriområde i Oslo som siden 1990-tallet har blitt ombygget til næringsbygg for ca. 150-200 leietakere og ca. 700 private boliger. Området er tilknyttet T-banen med den nye T-baneringen og har et meget godt kollektivtilbud. Ved utviklingen av Nydalen-området i Oslo ble eiendomsutviklere pålagt et maksimumskrav på én parkeringsplass per 100 kvadratmeter næringsareal. I boligprosjekter får de største leilighetene i et byggetrinn kjøpe én parkeringsplass, mens resten av leilighetene får tilgang til å leie et begrenset antall parkeringsplasser som blir fordelt til de kjøpere som kommer først. Virksomheter og beboere som trenger flere parkeringsplasser kan parkere mot avgift på gateplan eller i parkeringshus. Det er også mulighet til å bli medlem i en bildeleordning som har fire biler i parkeringshuset. Som medlem kan man bestille en bil gjennom internett eller telefon og så få tilgang til et nøkkelskap i parkeringshuset ved hjelp av medlemskort og PIN-kode.

Parkeringen er regulert i hele området som er geografisk godt avgrenset. Alle parkeringsplasser på gateplan er pålagt parkeringsavgift. I tillegg finnes det ett sentralt parkeringshus som opereres med et "fri-flyt"-system som øker utnyttelsen av et begrenset antall parkeringsplasser. Virksomheter og beboere i Nydalen som har behov for parkering på en daglig basis, kan kjøpe seg tilgang til parkeringshuset for hele året. Siden det ikke finnes faste plasser, kan plassene utnyttes av flere bilister i forskjellige tidsperioder. En arbeidstaker parkerer på en plass fra morgenen til ettermiddagen mens en beboer kan bruke samme plassen på kvelden. Med dette systemet vil de 1600 parkeringsplasser i parkeringshuset tilsvare en praktisk kapasitet av ca. 1900 plasser, dvs. 20 % større kapasitet. Sentralisering av parkeringsplassene betyr også at kontrollen over plassene ligger hos én aktør og er ikke fordelt over de enkelte virksomhetene i området. I tillegg er arealforbruket mindre.

Selskapet Avantor, som forvalter og drifter all eiendom og parkeringshuset i Nydalen, sier at etterspørselen etter parkeringsplasser overstiger maksimumskrav for næringsbygg i området. Bedrifter ofte leier ytterlige parkeringsplasser i parkeringshuset. Dette til tross for et meget godt kollektivtilbud og at parkering i parkeringshuset innebærer en lengre gangavstand fra virksomheten. Bedrifter viser heller ingen stor prissensitivitet når de vil leie flere parkeringsplasser i dagens konjunktursituasjon (intervju med Geir Østerhus i Avantor, 8.2.2007).

3.2 Juridiske virkemidler

3.2.1 Krav til bedrifter om mobilitetsplaner

Et ledd i mobilitetsstyring kan være mobilitetsplaner for bedrifter. Mobilitetsplaner kartlegger transportsituasjonen i bedriften og dokumenterer konkrete tiltak for miljøvennlig transport, blant annet for å fremme bærekraftige arbeids- og tjenestereiser. Det bør kunne stilles krav til bedrifter om utarbeidelse av en slik mobilitetsplan for å fremme bevisstgjøring og forankring av mobilitetsstyring blant ledelse og ansatte i virksomheten. Et slikt krav forutsetter ny lov-hjemmel.

3.2.2 Tildeling av barnehageplass med formål om å redusere transportbehovet

Kommunene har ansvar for opptak av barn i barnehager. For å ta hensyn til målet om miljøvennlige og helsebringende arbeidsreiser må barn få plass i barnehagen som er nærmest hjemmet. Dette for å unngå lange reiser for foreldre som kjører sine barn til barnehager på vei til jobben. Hvis barnehagen ligger i gangavstand fra hjemmet, vil flere foreldre vurdere å reise kollektivt eller sykle til jobben. Nye barnehager bør lokaliseres sentralt i boligområder eller ved et kollektivknute-punkt. Barnehage i nærmiljøet vil i tillegg styrke det sosiale miljøet og bidra til at barn i nabolaget blir kjent med hverandre.

3.3 Økonomiske virkemidler

Økonomiske virkemidler for å redusere bilbruken og øke bruk av kollektivtransport, sykkel og gange omfatter beskatning, prising og tilskudd. Den følgende listen er et utvalg av virkemidler. Flere andre økonomiske insitamenter kan tenkes.

3.3.1 Tilskudd til kollektivtransport

Lavere takster vil øke antall reisende på kollektivtransport og redusere antall bilreiser. Økte offentlige bevilgninger til kjøp av transporttjenester eller flytting av ressurser fra veiltak til kollektivtransport kan brukes til dette formålet (Civitas 2004).

3.3.2 Veipricing/bompenger i større byer

Bompenggeordninger eller veipricing kan innføres for biltrafikk til et geografisk avgrenset område. Trengselsavgifter er i bruk i både London og Stockholm. I begge tilfeller førte ordningen til en reduksjon av biltrafikk i byenes sentrale områder. Samtidig med innføringen av veipricing gjennomførte byene flere tiltak for å forbedre kollektivtransporten. Nivå på avgift bør være høyest i rushtider og lavere på andre tider av dagen med eventuell gratis tilgang til sentrum på kvelder og helger. I Stockholm gis det unntak for kjøretøy som er særlig miljøvennlige. Etter en prøveperiode er ordningen i Stockholm forlenget gjennom en folkeavstemning.

3.3.3 Beskatning av fordelen ved parkeringsplass på arbeidsplassen

Når arbeidsgiver stiller til rådighet gratis parkeringsplass for ansatte, er dette en naturalytelse i arbeidsforhold som i utgangspunktet skal fordelsbeskattes etter skatteloven. I skatteetatens veiledning for utfylling av lønns- og trekkoppgaver (Lønns-ABC 2006) er ikke denne fordelen omtalt, dvs. det er ikke utarbeidet nærmere regler for slik fordelsbeskatning. På den annen side må ansatte betale skatt når arbeidsgivere betaler månedskort, sykkel e.l. for sine ansatte. Arbeidsgivere anser dette som en hindring for å fremme bruk av kollektivtransport eller sykling blant ansatte. For å likestille de forskjellige transportmidlene er det viktig at ligningsmyndighetene utarbeider nærmere regler for fordelsbeskatning av fri parkering hos arbeidsgiver.

Mobilitetsplaner i Storbritannia

I flere land kreves det at bedrifter lager en mobilitetsplan for sin virksomhet. Et eksempel er Storbritannia hvor bedrifter må vise til en mobilitetsplan som beskriver virksomhetens transport (arbeids- og tjenestereiser, besøkendes reiser og varetransport) og konkrete tiltak for å redusere avhengighet av bil som transportmiddel. I tillegg kan det være et krav om å ansette en transportkoordinator.



Bomstasjon i Oslo



Kompetansesentra for miljøvennlig transport i Storbritannia

ACT UK (Association for commuter transport) er en nasjonal "not-for-profit" medlemsorganisasjon som omfatter kommuner, myndigheter, transportselskap, konsulenter, næringsliv, utdanningsinstitusjoner, helsesektoren og organisasjoner. ACT UK jobber tett sammen med Ministeriet for Transport. Organisasjonen skal hjelpe virksomheter med å sette opp en mobilitetsplan og gjennomføre tiltak for å fremme bærekraftig transport. Medlemmer kan ta i bruk rådgiving, informasjonsmateriell, fagressurser, kurs og konferanser. ACT UK har siden 1999 også delt ut en årlig pris til organisasjoner for innovativ og original mobilitetsplanlegging.

The National Travelwise

Association (NTWA) er et nasjonalt nettverk av aktører som arbeider med å fremme miljøvennlig transport. Aktørene omfatter kommuner, helsesektoren, utdanningsinstitusjoner og kollektivselskap. Forbundet har 160 medlemmer og er organisert i elleve regionale grupper som er kontaktpunkter til lokale initiativer for miljøvennlig transport. NTWA jobber med en rekke temaer som offentlig-privat samarbeid, mobilitetsplaner for skoler eller areal- og transportplanlegging. NTWA samler og formidler gode eksempler for mobilitetsstyring samt informerer om arrangementer og kampanjer på dette område.

3.3.4 Fjern fordelsbeskatningen på tilbud på månedskort, sykler og sykkelutstyr

For ytterligere å fremme valg av alternativer til bil som transportmiddel på arbeidsreiser bør fordelsbeskatning på månedskort, sykkel og sykkelutstyr fjernes. Det kan også tenkes å innføre firmasykkelordninger. Arbeidsgiveren kan da tilby ansatte bruk av en ny sykkel inkludert alt vedlikehold på linje med firmabil. Ansattes bruk av sykkelen kan bare skattes for privatbruk.

3.3.5 Tilskudd til prosjekter om mobilitetsstyring

Myndighetene kan gi tilskudd til prosjekter som fremmer miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser. Prosjekter som støttes kan for eksempel være mobilitetsrådgivning gjennom kommuner, "gå-til-skolen"-ordninger, installering av videokonferanseutstyr eller etablering av sykkelparkering i virksomheter.

Tilskuddsordning i Kristiansand kommune

I SMART-prosjektet opprettet Kristiansand kommune en tilskuddsordning for tilrettelegging av økt fysisk aktivitet. Kommunale enheter kunne søke om tilskudd til etablering av sykkelparkering, garderobe og lignende. Enhetene måtte bidra med en egenandel. Kommunen fikk flere søknader enn de kunne gi støtte gjennom ordningen.

3.3.6 Avgiftsfritak for miljøvennlige biler

Ved å øke avgifter på biler som slipper ut mest klimagasser og svevestøv, vil det bli mer attraktivt å kjøpe miljøvennlige biler. Mer miljøvennlige biler bør ha et lavere avgiftsnivå.

3.3.7 Avgiftsfritak for biodrivstoff

Bruk av biodrivstoff, som forårsaker mindre utslipp av klimagasser, vil øke hvis prisen er lavere enn for fossil drivstoff. Samtidig må det fremmes utvikling av mer effektive typer drivstoff, samt infrastruktur for distribusjon og salg av biodrivstoff

3.4 Informasjon og holdningsskapende kampanjer

Informasjon og markedsføring er viktige virkemidler for å motivere aktørene til å engasjere seg i miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser. Informasjon om miljøvennlige reisemåter, som kollektivtransport, må være lett tilgjengelig for alle. Lokale kampanjer og direkte kontakt med aktørene er viktig.

Et nasjonalt kompetansesenter bør samle og formidle informasjon og kompetanse til aktørene som arbeider for miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser.

4 Mobilitetsstyring for å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser

"Mobility management" er et konsept som har blitt brukt i flere år særlig i USA og Storbritannia og begynner å bli brukt i europeiske land. Oversatt til norsk heter konseptet mobilitetsstyring.

4.1 Definisjon av mobilitetsstyring

En enkel definisjon av mobilitetsstyring er:

Mobilitetsstyring skal fremme bærekraftig transport i bedrifter, offentlige og private virksomheter. Formålet er at virksomheter og deres ansatte, kunder eller leverandører skal gjøre miljøvennlige transportvalg i samarbeid med kommune og transportselskap. I mobilitetsstyring er informasjon, holdningsskapende arbeid og tilrettelegging for miljøvennlige transportvalg viktig. Mobilitetsstyring omfatter også lokalisering av virksomhet nær kollektivtilbudet ved etablering eller flytting. Mobilitetsstyring er et supplement til tradisjonelle virkemidler som arealpolitikk, infrastrukturbygging, drift av kollektivtilbudet, beskatning og regulering.

(basert på definisjoner fra FGM-AMOR 2003:14, og Atterbrand, Jorde, Kasin, Krag, Silfverberg, Skur, Stenvall 2005:7)

Bedriftsrettet mobilitetsstyring

Bedriftsrettet mobilitetsstyring er det systematiske arbeidet for å oppnå flere miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser samt varetransporter i en virksomhet. I denne rapporten er ikke varetransport behandlet. Fokus ligger derimot på arbeids- og tjenestereiser.

Det er ofte en konkret problemstilling knyttet til transport som fører til at en bedrift begynner med mobilitetsstyring. Det kan være færre tilgjengelige parkeringsplasser etter en flytting, eller trafikkaos i rushtiden i området rundt arbeidsplassen. Kostnader for firmabiler og tjenestereiser kan være meget høye. Noen bedrifter begynner med mobilitetsstyring fordi de føler det er et viktig ledd i deres miljøledelsessystem eller de vil fremstå som en moderne bedrift utad. Bedriftsrettet mobilitetsstyring vil være mest effektivt når følgende prinsipper legges til grunn:

- **Være et forbilde.** Organisasjoner eller kommuner som vil oppmuntre andre virksomheter til å innføre mobilitetsstyring bør jobbe med dette i eget hus først. Det vil ikke bare forankre prosjektet internt og øke kompetansen om mobilitetsstyring, men også hjelpe til å bygge aksept for krav når organisasjonen oppfordrer andre virksomheter til å innføre mobilitetsstyring hos seg.
- **Evaluerer av effekter.** Det er viktig med en kartlegging av reisevaner før prosjektstart og evaluering av prosjektets effekt jevnlig underveis og etter avslutning. Allerede i planleggingsfasen av prosjektet må det settes brukbare indikatorer for å måle effekter av prosjektet.
- **Fokus på store virksomheter eller et område med flere virksomheter.** Ved å fokusere på en eller flere store virksomheter som ligger i et område med godt kollektivtilbud kan flest mulig ansatte nås med tiltak.
- **Fokus på virksomheter som skal flytte.** Det er lettere å innføre mobilitetsstyring i virksomheter som flytter kontorene sine til et nytt sted og derfor har større mulighet og anledning til å foreta forandringer.



Gatetun er trafikkregulering på gåendes premisser



Reisetorg: Informasjon om miljøvennlige reisemuligheter for ansatte i bedrifter

Tjenestereiser i Göteborgs Stad

I Göteborgs Stad har enhetene innført regelverk for alle tjenestereiser. Trafikkkontoret utarbeidet den første reisestrategien i 2002 som alle andre enheter etter hvert adopterte for seg. Regelverket har som langsiktige mål miljøeffektivitet, høy kostnadseffektivitet og sikkerhet. I tillegg skal reisestrategien være et forbilde for andre virksomheter.

Reglene beskriver hvilke reisemåter som skal foretrekkes for både lengre og kortere reiser. I utgangspunkt må det vurderes om møtet kan holdes som video- eller telefonkonferanse og møtearrangøren må begrunne hvorfor dette i tilfelle ikke var mulig. For lengre reiser må reisearrangementet godkjennes av nærmeste leder. Som transportmiddel skal ansatte i første omgang velge tog eller buss hvor det er tilgjengelig, deretter fly. På kortere reiser skal ansatte bruke kollektivtransport eller kommunens sykkelpool. Når det er nødvendig med bil skal ansatte bruke en bil fra kommunens egen pool med miljøbiler (Gatubolaget). Unntaksvis kan ansatte bruke privatbil som i så fall må oppfylle spesifikke miljøkrav.

- **Fokus på virksomheter som har et miljøledelsessystem.** Mobilitetsstyringsprosjekter bør forankres i det eksisterende miljøarbeidet i virksomheten. Forankringen vil øke sjansen for et langvarig arbeid med mobilitetsstyring. En idé er å fokusere på virksomheter som har innført eller skal innføre miljøledelsessystemer. Interesse for miljøtiltak og den systematiske tilnærmingen vil også tjene et mobilitetsstyringsarbeid.
- **Helhetlig tilnærming med mål om redusert bilbruk.** Bedriftsrettet mobilitetsstyring vil ha størst effekt når målet er å tilrettelegge for alternativer til bilbruk, og ikke bare øking av for eksempel sykkelbruk. For å oppnå redusert bilbruk må man tilby gode alternativer til bil som omfatter sykling, gange, kollektivtransport, kameratkjøring og bilpool.
- **Gjennomføring av pakker av samvirkende tiltak.** I mobilitetsstyring bør det ikke gjennomføres enkelttiltak, men flere tiltak som støtter hverandre.
- **Begynne med et enkelt, synlig tiltak.** Man bør ta et steg etter det andre. Man kan begynne med enkle tiltak som gir positive og synlige resultater raskt for å motivere deltakerne og forankre prosjektet i virksomheten. Arbeidet utvides deretter.
- **Markedsføring og holdningsskapende arbeid** er meget viktig i bedriftsrettet mobilitetsstyring. I bunnen for miljøvennlige reiser ligger den enkelte persons individuelle reisevaner. Det må derfor kommuniseres direkte til de reisende, blant annet med konkret reiseinformasjon.
- **Samarbeid.** Godt samarbeid mellom prosjektaktørene er meget viktig for å oppnå gode resultater. Kommunen eller organisasjonen som er initiativtaker bør inngå en aktiv dialog med partnere som fylkeskommune, myndigheter, transportselskap, ansatte, organisasjoner og spesielt med virksomhetene som skal innføre mobilitetsstyring. For prosjektet bør det opprettes en egen styringsgruppe. Det kan også samarbeides i andre former, som brukerfora eller nettverk.
- **Synergier gjennom samarbeid mellom interesser.** Det er flere grupper som har interesse for miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser. Når prosjektet inviterer representanter for miljø, helse, sikkerhet, arbeid og utdanning til å samarbeide kan det frigjøres flere ressurser og nye prosjekter kan springe ut av det opprinnelige mobilitetsstyringsprosjektet.
- **Jobbe målrettet og med fokus.** Fokus i bedriftsrettet mobilitetsstyring må være på arbeids- og tjenestereiser, ikke på transport i byen generelt. Prosjektet kan nyte støtte fra andre aktiviteter, men fokuset er viktig for å jobbe målrettet.

Mobilitetsrådgivning i regi av kommunene

For å støtte gjennomføring av mobilitetsstyring i virksomheter kan kommuner opprette en mobilitetsrådgivingstjeneste. En slik tjeneste er mest effektiv i større byer (over 100 000 innbyggere). Målet er å tilby virksomheter informasjon om tiltak, kartlegge transportbehovet og hjelpe med innføring av bedriftsrettet mobilitetsstyring. I Norge tilbyr Oslo og Bergen mobilitetsrådgiving til virksomheter (jf. kap.7).

4.2 Tiltak i bedriftsrettet mobilitetsstyring

Mange tiltak kan brukes i bedriftsrettet mobilitetsstyring. Samvirkende tiltak bør gjennomføres som en tiltakspakke for å oppnå best resultat. Et eksempel er å tilby bruk av bilpool når man setter restriksjoner på parkeringsplasser til ansatte. Forbedring av gang- og sykkelveier må støttes av markedsføringstiltak som også kommuniserer kollektivtilbudet til ansatte og oppmuntrer dem til å benytte seg av de alternative tilbudene. Det følgende er en liste over noen mulige tiltak. Flere andre tiltak kan tenkes. Hver virksomhet, i samarbeid med relevante aktører, må finne den blandingen av tiltak som passer best til virksomheten.

Redusere antall arbeids- og tjenestereiser

- **Hjemmearbeid**

Bedrifter kan innføre hjemmearbeidsordninger. For ca. 25 % av arbeidstakere i dag er hjemmearbeid praktikabelt. Arbeidsreiseomfanget reduseres sterkt når arbeidstakerne jobber ca. to dager hver uke hjemmefra (Hille 2006: 4). I tillegg reduseres sykefraværet i bedrifter som innfører hjemmearbeid.

- **Telefon- og videokonferanser**

Tjenestereiser kan reduseres med tilrettelegging for telefon- og videokonferanser. Bedriften kjøper inn utstyr slik at de ansatte kan bruke et rom med kamera, skjerm og internettkonferanseopplegg eller de kan delta i møter på egen datamaskin. De ansatte må læres opp i bruken av utstyret. Mange reiser kan spares inn ved å ta noen møter over internett. I tillegg sparer man tiden brukt på reisen og ofte en del stress for møtedeltakerne som må reise.

Redusere behovet for å ta med bil til jobben

- **Bilpool eller bildeleordning ved arbeidsplassen**

Ansatte tar ofte bilen med til jobben fordi de har noen ærender før eller etter jobb eller for å kjøre til et møte i arbeidstiden. Arbeidsgiveren kan etablere eller tilby en bilpool med miljøvennlige biler som de ansatte kan bruke til reiser i jobben.

- **Database for kameratkjøring blant ansatte**

En enkel database kan brukes for at ansatte kan finne kollegaer som de kan dele bil med på vei til og fra arbeid. Spesielt i større bedrifter kan det være gode muligheter for å finne kollegaer med samme arbeidsvei. Kostnadene for bilkjøringen deles av alle deltakere.

Insitament for bruk av kollektivtransport, sykkel og gange

- **Restriksjoner på parkering i bedriften**

Antall parkeringsplasser kan reduseres. Bedrifter kan velge å legge avgift på parkeringsplasser til ansatte. Unntak gjelder funksjonshemmede som må bruke bil, eventuelt ansatte som har dårlig tilgang til kollektivtransport eller kan dokumentere særskilte behov, for eksempel barn i barnehage som ikke kan nås uten bruk av bil. Prioritet i fordeling av parkeringsplass kan gis de forannevnte eller til ansatte som praktiserer kameratkjøring.

- **Fysisk tilrettelegging for bruk av kollektivtransport, sykkel og gange**

Arbeidsgivere kan sørge for at tilgang til gang- og sykkelveier nær arbeidsplassen, samt at gangveier til kollektivholdeplasser er sikre og attraktive. Det bør være sikker sykkelparkering, helst under tak, i nærheten av inngangen til virksomheten. For syklistene bør det være fasiliteter som garderobe, dusj og låsbart skap for klær og sykkelutstyr.

- **Økonomiske insitament for bruk av kollektivtransport, sykkel og gange**

Arbeidsgiveren kan (helt eller delvis) betale månedskort på kollektivtransport, sykkel, utstyr og sykkelservice, samt medlemsavgift til bildelingskollektiv. En

Sømløse tjenestereiser - Mobility Mixx i Nederland

Mobility Mixx er et bestillingssystem for tjenestereiser i bedrifter. Ansatte i virksomheter som har abonnert på systemet, kan bestille sine tjenestereiser på internett. Den bestilles for hele reisen, fra dør til dør. Systemet viser reiseruten og transportmidlene som kan brukes, som f.eks. sykkel, gange, kollektivtransport eller bilpoolbil. Reisen bestilles og den reisende bruker et chipkort som billett på de forskjellige transportmidlene. Mobility Mixx sender en månedlig reiseregning, som viser de enkelte reisene som ble bestilt. Virksomheter som bruker systemet har ofte redusert bilbruken på tjenestereiser betydelig.



Modell for samarbeid - Business Improvement Districts (BIDs)

Business Improvement Districts er en samarbeidsmodell for bysentrumsmanagement som brukes i USA og Storbritannia. Offentlige og private aktører i et avgrenset geografisk område samarbeider om tiltak for forbedring av området.

Blant mobilitetstiltakene finner vi etablering av et felles parkeringssystem i et område, eller innføring av mobilitetsstyring i virksomheter. For et større område med mange virksomheter kan det lønne seg å ansette en mobilitetskoordinator som kan jobbe med tiltak på tvers av alle virksomheter.

Finansiering av tiltakene kommer fra et fond hvor virksomheter bidrar etter størrelse. En styregruppe forvalter fondet og arbeider med planer og tiltak. En annen modell er at kommunen krever et tillegg til inntektsskatten av virksomhetene som settes inn i det felles fondet. Bidragene kan være frivillige eller obligatoriske for alle virksomhetene i området etter flertallsavgjørelse. Kommunen kan velge å gi tilskudd i forhold til størrelsen av fellesfondet.

godtgjørelse kan betales for sykling og gange. Ansatte som bruker kollektivtransport til og fra arbeid bør kunne registrere en del av reisetiden som arbeidstid, siden det er mulig å jobbe på tog eller buss.

- **Holdningsskapende informasjons- og markedsføringskampanjer**
Arbeidsgiveren kan - i samarbeid med for eksempel transportselskap - lage informasjonsmateriell eller organisere transportaktiviteter som deltakelse i "Sykle-til-jobben"-aksjonen eller prøvedag for kollektivtransport.

Effektivisering av arbeids- og tjenestereiser

- **CO₂-regnskap**
Arbeidsgivere kan opprette et CO₂-regnskap, og blant annet registrere utslipp fra arbeids- og tjenestereiser til de ansatte. Oversikten kan være grunnlag for en tiltaksplan for å redusere bilbruken i virksomheten. For utslippene som ikke kan unngås, kan arbeidsgiveren kjøpe CO₂-kvoter.
- **Opplæring av ansatte i økonomisk kjøring**
Ansatte som bruker mye bil i jobben kan læres opp i økonomisk kjøring. Flere trafikkskoler tilbyr kurs etter "EcoDriving"-modellen. Økonomisk kjøring leder til reduksjon i drivstofforbruk, slitasje og skader på kjøretøy. Drivstoffkostnadene kan senkes i snitt med 12-15 %. Sjåførene opplever økonomisk kjøring som mer avslappet og føler at de får bedre kontroll over trafikksituasjonen.

4.3 Samfunnsøkonomiske virkninger av mobilitetsstyring

Potensialet for reduksjon av bilreiser gjennom innføring av mobilitetsstyring i virksomheter ligger konservativt anslått mellom 5 og 15 % (Beckmann, Langweg, Wehmeier, Wulforth 2003:29). I forbindelse med et prosjekt som ble gjennomført i München i Tyskland ble de samfunnsøkonomiske virkningene av bedriftsrettet mobilitetsstyring evaluert. Det største potensialet for innsparing ligger i reduksjon av driftskostnader, antall ulykker, tidsbruk, luftforurensing og klimagassutslipp. Et regnestykke viser at hvis det jobbes med mobilitetsstyring i 10 % av virksomhetene med over 250 ansatte i München, vil verdien av nyten være ca. 5,7 millioner Euro. I München kommune ble det derfor opprettet en stilling for en mobilitetsrådgiver (Beckman et al. 2003:30).

Konsulentselskap Civitas har vurdert areal- og transporttiltak for reduksjon av klimagassutslipp i norske byer og tettsteder. 16 tiltak ble vurdert, blant annet tiltak innen arealbruk, endret fordeling av transportmidler på reiser, samt varetransport. Alle tiltak har potensial for reduksjon av klimautslipp fra veitransporten og alle tiltak gir en samfunnsøkonomisk nettogevinst. De mest lønnsomme tiltakene er parkeringsrestriksjoner ved arbeidsplass, økt pris på 20 kr per tur med bil (parkeringsavgifter, bompenger, veiprising, etc. i de fire største byene i Norge) og kompakt byutvikling. Hvert tiltak vil gi en gevinst på 1 til 1,5 milliarder kroner årlig i 2020 ved innføring av tiltakene i dag (Civitas 2004:5-6).

Status i Norge - Bedriftsrettet mobilitetsstyring

Flere bedrifter i Norge har tatt initiativ til prosjekter for å oppmuntre sine ansatte til å bruke mindre bil til og fra og i jobben. De fleste prosjektene har bestått av enkelttiltak og har ikke endret reisevanene til de ansatte over en lengre periode. Det finnes fortsatt få eksempler på bedriftsrettet mobilitetsstyring som er blitt gjennomført på en systematisk måte og som kan vise til langvarige positive resultater. Mobilitetsstyring som konsept begynner bare så vidt å bli kjent og brukt i Norge. Gode eksempler er Husbanken og Trondheim kommune. Deres mobilitetsprosjekter er beskrevet i kapittel 6.

5 Erfaringer fra fire pilotprosjekter SMART-prosjekter¹

5.1 SMART Groruddalen

Bakgrunn

SMART Groruddalen var et samarbeidsprosjekt om mobilitetsstyring mellom flere aktører i perioden 2001-2004. Det ble blant annet samarbeidet med fem store bedrifter i området. En rekke forskjellige tiltak ble gjennomført. Prosjektet inngikk som et av flere delprosjekter i "Miljøvennlige reiser i Groruddalen" i perioden 2002-2005. Et annet var bedre tilgjengelighet til to T-banestasjoner.

Mål med prosjektet

Målet var å utvikle og utprøve verktøy for å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser, i samarbeid med bedriftene.

Organisering

SMART Groruddalen var et samarbeidsprosjekt mellom Syklistenes Landsforening, Bilkollektivet BA, Norges Automobilforbund og AS Oslo Sporveier.

Finansiering

Summen for hele prosjektperioden 2001-04 var ca. 1,3 mill. kroner. De største bidragsyterne var Statens vegvesen, Oslo kommune og Miljøverndepartementet.

Prosjektaktiviteter

Tiltak som ble gjennomført omfatter kartlegging av reisevaner, mobilitetsrådgiving, markedsføring overfor de ansatte, samt etablering av et brukerforum for virksomheter. Virksomhetene som prosjektet samarbeidet med var Siemens, Oslo Vei, Bydel Bjerke, Tollpost Globe og Linjegods.

Aktiviteter under de andre delprosjektene i prosjektet "Miljøvennlige reiser i Groruddalen" omfattet fysiske tiltak som bedre tilgjengelighet til og opprustning av kollektivholdeplasser, gang- og sykkelforbindelser, snarveier samt skilting.

Resultater

Prosjektet var i utgangspunktet godt planlagt og gjennomførte en rekke tiltak. Ambisjonsnivået var meget høyt ettersom det skulle innføres en helhetlig mobilitetsstyring i fem store bedrifter. Prosjektet kan 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.

Positive erfaringer som kan være en inspirasjon for andre prosjekter

Parallelt med SMART-prosjektet ble det under prosjektet "Miljøvennlige reiser i Groruddalen" gjennomført fysiske tiltak for å forbedre tilgjengeligheten til kollektivtransporten fra bedriftene til Alna stasjon på hovedbanen, Risløkka og Vollebekk stasjoner på Grorudbanen. Dette omfattet nye gang- og sykkelveier i området og flere atkomster til stasjonene. God tilgjengelighet til miljøvennlige transportmåter er en forutsetning for miljøvennlige arbeidsreiser i bedrifter og virksomheter. Tiltakene virket derfor støttende til mobilitetsrådgiving som ble gjennomført i SMART-prosjektet. Samvirkende tiltak kan lede til større effekt enn enkelttiltak.

Videreføring av prosjektet

Prosjektet ble avsluttet i 2004. I den store satsingen for å forbedre miljøet i Groruddalen, som ble vedtatt i 2006, er det et eget program for miljøvennlig transport. Et av tiltakene er bedre tilgjengelighet til alle stasjonene på Grorudbanen med gangveier i en omkrets på 500 m, skilting og informasjon. Som oppfølging av en av anbefalingene ble det i 2005 opprettet mobilitetsrådgiving for bedrifter gjennom Samferdselsetaten i Oslo kommune, jf. kap.7.1.



Alnabru: Tilrettelegging for busstrafikk



Hovednettet for sykkel må skiltes

¹ Forkortelsen SMART står for "sunne, miljøvennlige arbeids- og tjenestereiser".

Anbefalinger fra prosjekteierne

Til staten:

- Innføre fordelsbeskatning av parkeringsplasser på arbeidsplassen.

Til fylkeskommunen:

- Tilgang til og tilbud på kollektivtransport bør forbedres, særlig nær de store arbeidsplassene i området.

Til kommunen:

- Et mobilitetsrådgivingskontor bør etableres i Oslo kommune som også forvalter en tilskuddordning for mobilitetsstyring i bedrifter (mobilitetskontoret "Mobility Oslo" ble opprettet i 2006, jf. kap.7.1). I tillegg bør det etableres et brukerforum for bedrifter som jobber med mobilitetsstyring. Samarbeidet mellom aktører som Oslo kommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Oslo Sporveier om mobilitetsstyring bør være forpliktende og varig.
- Sykkelveinettet bør forbedres og ordninger med forhøyet sykkelgodtgjørelse tillates i kommunen.
- Parkeringsrestriksjoner i form av maksimumskrav på antall parkeringsplasser ved næringsbygg bør brukes.

Til virksomheter og kommuner som vil fremme mobilitetsstyring:

- Det anbefales å planlegge en varig mobilitetsstyringsprosess, men man kan begynne med noen forholdsvis enkle tiltak som kan implementeres fort og som er synlige. Slike tiltak hjelper med forankringen av prosjektet blant partnerne. Et godt utbygd kollektivtilbud i området er en forutsetning når mobilitetsstyring skal etableres i en bedrift. En god dialog med samarbeidspartnere er viktig, og partnerne må oppmuntres til å bidra til prosjektet med egne midler.

Hvilke tiltak kunne forbedre prosjektet mot en mer helhetlig bedriftsrettet mobilitetsstyring?

Tilskudd over en lengre periode ville vært nødvendig for å videreføre prosjektet og få resultater. I tillegg kunne dialogen med virksomhetene blitt forbedret og virksomhetene kunne blitt oppfordret til å bidra mer med egne midler.

5.2 SMART Kristiansand

Bakgrunn

SMART-prosjektet ble gjennomført parallelt med ATP-forsøket i Kristiansandsregionen ("forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i større byområder", jf. kap.2.3). ATP-prosjektet omfattet en rekke samvirkende, generelle tiltak som ble gjennomført samtidig som SMART-prosjektet pågikk. Tiltakene inkluderte fysiske tiltak som forbedring av sykkelveinett, fremkommelighet for kollektivtransport, "bike and ride" ved knutepunkter, gågater, miljøsoner og parkeringsrestriksjoner, tilskudd til forbedring av kollektivtilbud, holdningsskapende aksjoner og markedsføring, samt regional koordinering av areal- og transportplanlegging.

Mål med prosjektet

Målet var å bidra til å øke andelen miljøvennlige arbeids- og tjenestereiser. Økning i prosent for alle reiser ble fastsatt, uten egne mål for arbeids- og tjenestereiser. Antall sykkelreiser skulle økes med 20 %, antall kollektivreiser med 10 % og antall kollektivreiser med bussmetro med 20 % i løpet av 2003-2006. Målene ble satt i sammenheng med ATP-prosjektets mål og tiltak.

Organisering

Prosjekteier var Vest-Agder bedriftsidrettskrets i 2004. Deretter har prosjekteier vært miljøvernheten i Kristiansand kommune. Styringsgruppen var ATP-utvalget i Kristiansandsregionen, som representerer flere kommuner i regionen. Prosjektgruppen var ATPs sykkel- og trafikksikringsgruppe med representanter



fra Statens vegvesen, Vest-Agder fylkeskommune, Kristiansand kommune og Vest-Agder mosjons- og bedriftsidrettskrets. Prosjektet var dermed godt forankret i ATP-forsøket i Kristiansands-regionen. Både fysiske og informasjonstiltak ble gjennomført. Fire store virksomheter var blant samarbeidspartnerne på bedrifts-siden.

Finansiering

Summen for hele prosjektperioden 2004-06 var kr 1 340 000. De største bidragsyterne var ATP-prosjektet i Kristiansand, Sørlandet Sykehus og Miljøverndepartementet.

Prosjektaktiviteter

Prosjektet var blant annet rettet mot store bedrifter som Sørlandet Sykehus HF, Høyskolen i Kristiansand, National Oilwell Varco og Aker Maritim. Aktivitetene omfattet fysiske så vel som informasjons- og markedsføringstiltak.

"Sykle-til-jobben"-aksjonen og gåkampanjen "Tusenbein" ble prioritert. Til kommunale enheter ble det delt ut 180 ti-reisers busskort og enhetene kunne søke om tilskudd på maks. kr 10 000 med 50 % egenandel på tilskuddet, for tilrettelegging for miljøvennlig transport. Også bedrifter ble tilbudt å søke om midler for å etablere sykkelparkeringsplasser, garderobeutstyr o.l. og et nytt rutetilbud spesielt til området Dvergnestangen utenfor Kristiansand ble etablert. National Oilwell og Aker Maritim er blant virksomhetene i dette område som er arbeidssted for 1400 arbeidstakere. Ved Sørlandet sykehus ble det etablert 230 åpne sykkelparkeringsplasser og 60 plasser under tak.

Resultater

Det ble ikke gjennomført undersøkelser på fordeling av andeler for forskjellige transportmidler på arbeids- og tjenestereiser. Det kan likevel vises til en økning i bruk av buss i hele Kristiansandsregionen med 10 % mellom 2003 og 2006 og en økning i bruk av bussmetro med 15,6 % i samme periode. I 2004 ble det invitert 600 bedrifter til "Tusenbein"-aksjonen, hvorav 40 bedrifter deltok med 250 personer. I 2005 ble det sendt ut 450 invitasjoner, deltakerantall var 196. 1000 busskort ble delt ut som deltakerpremie og 250 sykkelhjelmkontrakter (bruk av hjelm på hver sykkeltur i ett år) ble tegnet under Mobilitetsuka 2005. 2300 hjelmavtaler ble tegnet under prosjektperioden på tre år. Kristiansand erobret første plass i "Sykle-til-jobben"-aksjonen i 2004. Det bedriftsrettete rutetilbudet til Dvergnestangen ble godt mottatt, men dette er foreløpig ikke evaluert.

Videreføring av prosjektet

Det er uklart hvorvidt SMART-prosjektet skal videreføres, men under ATP-forsøket skal det gjennomføres flere tiltak for å fremme miljøvennlig mobilitet også i årene fremover.

Positive erfaringer som kan være en inspirasjon for andre prosjekter

En stor fordel var forankringen av SMART-prosjektet i det omfattende ATP-forsøket som pågikk samtidig i regionen. Under ATP-forsøket ble det gjennomført en lang rekke tiltak for mer miljøvennlig transport som støttet SMART-tiltakene. ATP-tiltakene inkluderte myke tiltak så vel som endringer i rammebetingelsene for mobilitetsstyring, som for eksempel parkeringsrestriksjoner og fysiske tiltak.

Prosjektet viser at det lønner seg å bygge opp en god dialog med store virksomheter som kommunen vil oppmuntre til å bruke mobilitetsstyring. Samarbeidet mellom Kristiansand kommune og Sørlandet Sykehus HS førte til at store egne midler fra sykehusets side ble løst ut til prosjektet. Midlene utgjorde faktisk den største delen av prosjektets ressurser.

Gåkampanjen "Tusenbein" ble godt mottatt, og viser at man ikke nødvendigvis må kjøre bil når det blir for kaldt for å sykle, men at det kan være morsomt å gå. "Tusenbein"-aksjonen ble likevel ikke videreført siden ressursinnsatsen var for høy i forhold til resultatene.



Sykkelparkering ved Sørlandet Sykehus

Det ble meget godt mottatt at bedrifter kunne søke midler til etablering av sykkel-parkering, garderober og annet utstyr som kunne legges til rette for å bruke beina til jobben. Kommunen fikk flere søknader enn de kunne tildele midler til.

Anbefalinger fra prosjekteierne

Generelt må det jobbes både internt i virksomhetene med reisestrategier, og med ekstern informasjon om endring av de fysiske, juridiske og økonomiske ramme-betingelsene.

Til staten:

- Fordelsbeskatning på parkeringsplasser ved arbeidsplass bør innføres eller fordelsbeskatningen på subsidiering av månedskort, sykkel, sykkelutstyr, o.l. bør fjernes.

Til virksomheter og kommuner som vil fremme mobilitetsstyring:

- Alle virksomheter bør jobbe med å bevisstgjøre sine ansatte. Kommuner og fylkeskommuner bør være foregangsbedrifter. Bedriftene må støtte prosessen ved å endre sin reisepolitikk internt for å fremme bruk av kollektivtransport, sykkel og gange på arbeids- og tjenestereiser.

Hvilke tiltak kunne forbedre prosjektet mot en mer helhetlig bedriftsrettet mobilitetsstyring?

SMART Kristiansand prosjektet viser gjennom sin forankring i det regionale ATP-forsøket en helhetlig tilnærming. Samarbeidet med flere store virksomheter var tett og godt. Før- og etterevalueringer som ser spesielt på transportmiddel-fordeling på arbeids- og tjenestereiser manglet derimot.

5.3 SMARTiNG (SMART i Nedre Glomma)

Bakgrunn

Nedre Glomma-regionen har et klima og en topografi som egner seg godt til sykling store deler av året. I Fredrikstad bor 63 % av befolkningen mindre enn fem kilometer fra sentrum (Sørensen 1999:10), noe som indikerer en potensielt stor gruppe som også har en arbeidsvei på mindre enn fem kilometer. Denne avstanden er det lett å sykle. Potensialet for sykling er langt fra utnyttet og prosjektet fokuserte derfor sterkt på sykling som transportmiddel.

Mål med prosjektet

Prosjektets overordnede mål var å etablere kunnskap og erfaringer som skulle brukes i utformingen av en varig satsning på miljøvennlige og helsebringende arbeidsreiser i Nedre Glomma-regionen. Videre var det et mål om å bygge ut og skilte gang- og sykkelveier og videreføre det holdningsskapende arbeidet mot næringslivet og høgskoler. Prosjektet hadde ingen konkrete (målbare) mål-setninger, og resultater i forhold til endring av bilandel på arbeidsreiser ble ikke dokumentert.

Organisering

Prosjekteierskap ble delt av Fredrikstad kommune og Sarpsborg kommune. Aktører under gjennomføringen var Stiftelsen Østfoldforskning, bedrifter i kjøpesentrene Torvbyen og Storbyen, samt noen industribedrifter, videregående skoler i Østfold, Østfold fylkeskommune og Fredrikstad Utvikling (2007).

Finansiering

Summen for hele prosjektperioden 2004-06 var kr 370 000. De største bidragsyterne var Østfold fylkeskommune og Miljøverndepartementet.

Prosjektaktiviteter

SMARTiNG fokuserte på kartlegging og forskning, herunder kartlegging av sykkelveinett, gang- og sykkelteilling, etablering av en arbeidsreisematrikse basert på bedriftsregisteret, reisevaneundersøkelser blant prosjektdeltakere og rapport om eksempler på kommuner i Norge og utlandet som har jobbet med miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser. Fredrikstad kommune arrangerte i samarbeid med Statens vegvesen en idédugnad om byutvikling med tittelen "Miljøvennlig transport i et trangt bysentrum". Arrangementet inngikk i prosjektet "By- og tettstedsforum", et initiativ fra Statens vegvesen.

Videre ble det foretatt forbedringer av sykkelveinettet og sykkelparkering ble etablert flere steder. Holdningsskapende arbeid og markedsføring ble gjennomført med fokus på "Sykle-til-jobben"-aksjonen. Informasjon om sykkelbruk ble utdelt før og under arrangementet "Tall Ships Races 2005".

Resultater

Målet med å skape en kunnskapsbase for fremtidige satsninger ble nådd. I perioden 2003-2005 var sykkelbruk uforandret i Fredrikstad, og gikk ned i Sarpsborg. I samme perioden økte gange i Fredrikstad litt og sterkt i Sarpsborg. Man vet ikke om de fysiske tiltakene og det holdningsskapende arbeidet har hatt noen effekt fordi det ikke ble gjennomført undersøkelser hos arbeidsgivere om andeler for de forskjellige transportmidlene på arbeidsreiser.

Videreføring

Fredrikstad kommune utarbeider p.t. en handlingsplan som omfatter fysiske tiltak for sykkel, forbedring av kollektivtransport og holdningsskapende arbeid. Handlingsplanen legges fram til politisk behandling våren 2007.

Kommunen ønsker å arbeide med mobilitetsstyring internt samt gjennom samarbeid med store arbeidsplasser som sykehuset og høyskolen. Kommunen vil tilrettelegge for miljøvennlig transport til det nye fotballstadionet. Det skal være et samarbeid med fotballklubben om identitetsskaping av området og om markedsføring av alternativer til bilen. Skoleaksjonen "Gåbuss" (jf. kap.8.1) videreføres, med nytt opplegg for ungdomsskoleelever ("Beintøft").

For kortsiktige kollektivtiltak i 2007 ble ti millioner kroner bevilget av kommunen til prosjektet i forbindelse med omlokalisering av jernbanestasjonen for bedre tilgjengelighet i bysentrum. Videre vil det gjennomføres en forstudie med formål å utrede mulighetene, samt konsekvensene, av en eventuell satsing på en elve-metro i Fredrikstads mest sentrale byområde. Forstudien vil være et spleiselag mellom Miljøverndepartementet, kommunen og ulike aktører i næringslivet (blant andre en biogassprodusent).

Parkeringsrestriksjoner har ikke blitt brukt i Fredrikstad, men FMV-området vil bli omregulert til nærings- og boligområde med maksimumskrav for parkering.

Positive erfaringer som kan være inspirasjon for andre prosjekter

Dialog og samarbeid med relevante aktører er meget viktig. Samarbeid skal helst være nært og direkte, men andre former som brukerfora og nettverk kan også være nyttig og lede til direkte samarbeid fremover. I SMARTiNG-prosjektet ble det gjennomført et arrangement under nettverket "By- og tettstedsforum" i regi av Statens vegvesen. Slike arrangementer tjener kunnskapsøking så vel som nettverksbygging blant relevante aktører.

I SMARTiNG-prosjektet ble det siktet mot Miljøfyrtårnbedrifter som målgruppe for bedriftsrettete tiltak. Dette er en bra idé med tanke på at det i slike bedrifter eksisterer interesse i å fremme miljøvennlige tiltak. Man bør imidlertid velge store bedrifter for samarbeid for å oppnå størst mulig effekt av endring i reisevaner.



Fornøyd syklist





Sykkelstall Fredrikstad

Fredrikstad kommune satser på miljøvennlig transport også utover SMART-aktivitetene. Et eksempel er etableringen av sykkelstallen i nærheten av jernbanestasjonen. Her kan brukerne parkere sykkelen i en bemannet garasje. I samarbeid med Kirkens Bymisjon tilbys sykkelsekk og reparasjon. I tillegg kan det lånes og kjøpes sykler på stedet. Tiltaket er et godt tilbud og en synlig markedsføring av sykling som transportmiddel.

Anbefalinger fra prosjekteierne

Til staten:

Kommunene etterlyser mer kompetanse og verktøy for arbeidet med å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser. Kunnskap om hvordan man lager en enkel reisevaneundersøkelse, om reisevaner på arbeids- og tjenestereiser, argumenter som kan brukes i holdningsskapende arbeid og flere eksempler fra andre kommuner og virksomheter som kan brukes som inspirasjon, samt markedsføringskompetanse etterlyses.

Hvilke tiltak kunne forbedre prosjektet mot en mer helhetlig bedriftsrettet mobilitetsstyring?

Prosjektet fokuserte sterkt på sykling. For å oppnå best mulig effekt i forhold til endring av reisevaner er det anbefalt å også promotere bruk av kollektivtransport. I tillegg kunne det tenkes bruk av restriktive parkeringsnormer og etablering av bilpool ved arbeidsplasser.

Det er viktig for kunnskapsøking og forankring i kommunen å begynne arbeidet med miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser i eget hus. Dette ble det ikke jobbet med i Fredrikstad og Sarpsborg kommuner.

Prosjektet oppnådde ikke finansiering fra andre parter enn Miljøverndepartementet og Østfold fylkeskommune. SMARTiNG hadde bare til rådighet omlag en tredjedel av midlene sammenlignet med de andre SMART-prosjektene. Dette kan være grunnen til at det ikke var mulig å få til tett samarbeid med bedrifter og virksomheter og finansiering av tiltak også fra deres side.

5.4 SMART i Steinkjer

Bakgrunn

De fleste arbeidsplasser i Steinkjer tilbyr gratis parkeringsplasser til sine ansatte og det drives ingen kampanjer for å redusere bilbruken. Dagens busstilbud i Steinkjer blir lite benyttet. En undersøkelse fra 1997 viser at 75 % av de ansatte på Statens Hus brukte privatbil som transportmiddel, 10 % benyttet kollektivtilbudet om vinter, mens kun 3 % benyttet buss om sommeren. Sykkelen ble benyttet av 23 % om sommeren og 2 % om vinteren (Nortug 1997 i Havik og Ryan 2007).

Mål med prosjektet

Målet var formulert som øking av antall sykkelreiser med 25 % og antall kollektivreiser med 15 % i løpet av fire år. Målet var ikke definert spesielt mot arbeids- og tjenestereiser, men mot transport i Steinkjer generelt.

Delmål var å stimulere bedrifter og kommuner til å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser og integrere målet om det i sin interne planlegging. Bedrifter skulle også få forbedrete fasiliteter som for eksempel sykkelparkering. Et partnerskap som jobbet med å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser skulle bygges opp mellom kommunen, bedriftene og transportselskapet.



Organisering

Prosjekteier var Nord-Trøndelag mosjons- og bedriftsidrettskrets (NTMB). Prosjektets referansegruppe besto av representanter fra Statens vegvesen, Fylkesmann (helsesektor) og Steinkjer kommune (helseansvarlig). I kommunen ble det etablert en lokal, tverrsektoriell arbeidsgruppe for SMART som representerte skole, helse, HMS, veisektor, samt miljø og planlegging.

Finansiering

Summen for hele prosjektperioden 2003-06 var kr 1 060 000. De største bidragsyterne var Statens vegvesen, fylkesmannen, fylkeskommunen, kommunen og Miljøverndepartementet.

Prosjektaktiviteter

Fokus var på arbeidet med å fremme sykling. Færre aktiviteter ble gjennomført for å fremme bruk av kollektivtransport. Prosjektet tok kontakt med over tjue bedrifter i Steinkjer og hadde et nært samarbeid med tre utvalgte virksomheter, blant dem Steinkjer kommune.

Gjennom rådgiving ble bedriftene oppmuntret til å delta på "Sykle-til-jobben"-aksjonen og tilrettelegge for økt fysisk aktivitet blant de ansatte. Noen nye sykkelstativer ble etablert ved virksomheter i byen. "Sykle-til-jobben"-aksjonen ble også markedsført overfor publikum med presseoppslag, logo, trøyer og sykkelkart. Bedriftene som hadde fått rådgiving, fikk et nyhetsbrev månedlig. I samarbeid med kollektivselskapet ble det tilbudt månedskort til halv pris til deltakerne på "Sykle-til-jobben"-aksjonen. Deltakerne skulle oppmuntres til å la bilen stå også utenfor sykkelsesongen. Videre ble det årlige sykkelarrangementet "Trø te" gjennomført og kommuneansatte økte sin kompetanse ved deltakelse på kurs i sykkelvedlikehold.

"Trø te"-arrangement

Sykkelarrangementet gjennomføres vår og høst hvert år. Folk inviteres til å sykle en bestemt rute sammen i byen. Andre aktiviteter er sykkelreparasjoner, sykkelutstilling og sykkelsalg, Trygg Trafikk opplegg og premieutdeling. Arrangører har vært SMART Steinkjer, Arbeidssentralen, Flyktningetjenesten, Slæppdælaus og FYSAK. Det var ca. 60 deltakere på det første arrangementet i 2006. "Trø te" i 2007 blir arrangert i uken før byjubileet og aktiviteten er annonsert i jubileumskalenderen.



Resultater

Målsettingen var ikke fokusert på arbeids- og tjenestereiser, men var rettet mot å oppnå en økning i bruk av sykkel og kollektivtransport generelt. Det ble ikke gjennomført undersøkelser om transportmiddelfordeling. Det er derfor ikke mulig å si om SMART-prosjektet hadde andre effekter. Det kan vises til forbedret resultat i "Sykle-til-jobben"-aksjonen. Bruk av kollektivtilbudet har vært stabilt i de siste årene, men tilbudet på månedskort til halv pris ble lite benyttet. Samarbeidet med flere aktører var godt, og synergier oppsto når Arbeidssentralen ble involvert gjennom reparasjon av brukte sykler.

Videreføring

Tiltak som er ønsket gjennomført fremover er flere sykkelstativer på skolene, bedre gang- og sykkelveisinspeksjoner og økt kompetanse på vedlikehold av gang- og sykkelveier. Også tilbudet på kollektivmånedskort vil videreføres, med sterkere markedsføring.



Sykkel og kollektiv deler gaterommet

Positive erfaringer som kan være inspirasjon for andre prosjekter

En SMART-gruppe jobbet på tvers av seksjoner i kommunen. Denne organiseringen understøttet forankringen av prosjektet i kommunen. I tillegg ble det satset på miljøvennlige arbeids- og tjenestereiser i eget hus. Det er stor interesse i kommunen for å fortsette arbeidet og det er ønskelig å opprettholde nettverket som ble bygget opp under prosjektperioden.

Prosjektlederen tok direkte kontakt med mange bedrifter. Møter ble avholdt i bedriftene for å diskutere konkrete muligheter for mobilitetsstyringstiltak. En slik aktiv tilnærming fra kommunens side er nødvendig for å engasjere bedriftene.

Prosjektet brukte markedsføring av sykkel og kollektivtransport som transportmidler jevnlig over hele prosjektperioden. Mange samvirkende markedsføringsaktiviteter som presseoppslag, nyhetsbrev, logo, trøyer, sykkelkart og arrangementer ble brukt. Dette har uten tvil ført til større fokus på sykkel i Steinkjer.

Prosjektet kunne også vise til synergier som oppsto når forskjellige aktører jobbet sammen. Som ett ledd i tilrettelegging for sykling ble det etablert ordning med bedriftssykler ved de kommunale enhetene. Syklene kommer fra Arbeidssentralen som har etablert et eget mekanisk verksted. Her repareres sykler, også brukte sykler fra søppelmottaket. De ansatte får arbeidstrening i istandsetting av sykler. Arbeidssentralen leverer også sykler til flyktninger gjennom Flyktningetjenesten. Arbeidssentralen har dermed på kort tid etablert seg som en liten sentral for sykkelaktiviteter.

Anbefalinger fra prosjekteierne

Til staten:

- Det trengs en nasjonal holdningsskapende kampanje for miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser rettet mot kommuner, bedrifter og den enkelte. Bruk av massemedia anbefales.
- Opprette en støtteordning i kommuner som kan brukes til å gi tilskudd til mobilitetsstyringstiltak i virksomheter, for eksempel sykkelparkering.

Til fylkeskommunen:

- Trøndelagsfylkene har behov for en storsatsing på gang- og sykkelveinett i en region som har gode topografiske muligheter for sykkelbruk. ATP-organiseringen som brukes blant annet i Kristiansandregionen kunne gitt handlingsrom for å sikre en slik satsing i nær framtid.

Til kommunen:

- Det bør installeres sykkelparkering ved byens skoler.
- Et sykkelparkeringshus bør bygges ved jernbanestasjonen.
- For bruk i markedsføring etterlyses det argumenter for adferdsendringer (f.eks. helsefordeler).
- Det trengs en ny reisevaneundersøkelse. Den siste ble gjennomført i 1996.

Til virksomheter og kommuner som vil fremme mobilitetsstyring:

- Nøkkelen til gode resultater er å benytte målrettede tiltakspakker.
- Fokus i arbeidet må ligge på arbeids- og tjenestereiser og brede og lite konkrete betegnelser som "miljøvennlig transport" bør unngås.
- Samarbeid mellom forskjellige aktører er viktig og forankring i helsesektoren anbefales.
- Egne bedriftsidrettslag kan være en pådriver for arbeidet med mobilitetsstyring i virksomheter.



Sykkelstativ ved Fylkets hus i Steinkjer

Hvilke tiltak kunne forbedre prosjektet mot en mer helhetlig, bedriftsrettet mobilitetsstyring?

Det viste seg vanskelig å engasjere bedriftene. Spesielt små bedrifter har ofte ikke ressurser til å prioritere arbeid med å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser.

Prosjektlederen foreslo overfor bedrifter at de kunne sponse månedskort til de ansatte med samme beløp som ble tilbudt fra kollektivselskapet. Bedriftene avsto med den begrunnelsen at de ikke ville forfordle busspassasjerene blant sine ansatte. Denne argumentasjonen ble brukt samtidig som arbeidsgiverne tilbød gratis parkeringsplass til sine ansatte. Prosjektet og særlig det holdningsskapende arbeidet trenger derfor lengre tid, videreføring av økonomisk støtte, samt lov- hjemler for å bli langvarig.



Fotograf : Svein Magne Fredriksen

6 Virksomheter som har jobbet med mobilitetsstyring

Flere virksomheter i Norge har jobbet med enkelte tiltak for mer miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser, men få har jobbet systematisk med en hel pakke av tiltak i form av mobilitetsstyring.

Særlig virksomheter som flytter til et nytt sted har et stort potensial til å endre reisevanene til sine ansatte gjennom mobilitetsstyring. De ansatte befinner seg i en situasjon hvor de må finne ut på nytt hvordan de skal komme seg til arbeidsplassen, og er derfor mottakelig for endringer i reisevanene sine, som for eksempel å prøve ut kollektivtransport.

I det følgende beskrives mobilitetstiltakene som ble gjennomført i Husbanken og i Trondheim kommune, begge i forbindelse med flytting av virksomhetene.

6.1 Husbanken



Husbanken i Drammen sentrum

Husbanken flyttet sitt hovedkontor fra Oslo til Drammen i 2006. I forbindelse med flyttingen gjennomførte ledelsen en rekke tiltak for å oppnå mer miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser. Resultatet er at 78 % av de 140 ansatte i 2007 benytter alternativer til privatbil til og fra arbeidsplassen, de fleste tar toget. Dette er et meget godt resultat og ble oppnådd uten restriksjoner i ansattes parkering - alle ansatte har tilgang til gratis parkeringsplass.

Suksessfaktorene er flere samvirkende tiltak. Før flyttingen fra Oslo ble det tatt en avgjørelse om at kontoret i Drammen skulle lokaliseres i gangavstand fra jernbanestasjonen. Ansatte i Husbanken tilbys subsidiering av månedskort på kollektivtransport og én halv time av reisetiden kan ansatte regne som arbeidstid, siden det er mulig å jobbe på tog eller buss.

I tillegg inngikk Husbanken et samarbeid om informasjonstiltak med miljøstiftelsen GRIP, NSB, Oslo Sporveier og Nettbuss. Hver ansatt fikk i forkant av flyttingen et personlig brev med reiseråd om hvordan reise kollektivt til jobben fra hjemmeadressen. I den første uken etter flyttingen til det nye kontoret ble det arrangert et reisetorg i Husbanken hvor representanter for kollektivselskapene sto til disposisjon til de ansatte som trengte råd om arbeids- og tjenestereiser.

En undersøkelse blant de ansatte viste at tiltakene ble godt mottatt. Spesielt populær blant de ansatte er beregningen av reisetid som arbeidstid og tilskuddet til månedskort.

Anbefaling fra prosjekteier i Husbanken

Til staten:

Prosjektleder i Husbanken viser til fordelsbeskatning av månedskort for kollektivtransport, mens parkeringsplasser ved arbeidsplass ikke må skattes. Det anbefales å fjerne fordelsbeskatning på månedskort, sykkel og liknende ytelser fra arbeidsgiver til ansatte.

6.2 Trondheim kommune

I perioden 2004-2006 ble flere kommunale etater samlokalisert i nye kontorer i sentrum av Trondheim. Siden det nye stedet ligger meget sentralt med god tilgang til kollektivtransport og gang- og sykkelveinett, gjennomførte kommunen en rekke tiltak for å oppnå lavest mulig bruk av privatbil på arbeids- og tjenestereiser til sine ansatte.

Etter flytting finnes det ingen gratis eller subsidierte parkeringsplasser for de ansatte. De som kjører bil til jobben må parkere på en av de avgiftsbelagte plassene i sentrum. Samtidig ble det gitt godt med informasjon om kollektivtilbud og det ble tilrettelagt for sykling med innendørs, avlåst sykkelparkering, utendørs sykkelparkering med tak, samt garderober og dusj. Deltakelse i "Sykle-til-jobben"-aksjonen ble prioritert. For å dekke eventuelt behov for bil i tjenestesammenheng er det etablert en bilpool med tjenestebiler som kan bestilles gjennom et elektronisk avtalesystem.

Kommunen fremmer også aktivt tilrettelegging for miljøvennlig transport i byen. Gjennom samordnet areal- og transportplanlegging praktiseres det fortetting, lokalisering av arbeidsplasser nær kollektivårer og maksimumskrav for parkering ved nybygg. Kollektivtilbudet og fremkommeligheten styrkes. Kommunen oppfordrer også til transportplanlegging i bedrifter.

Resultatet etter samlokaliseringen av etatene er at bilførerandelen sank fra 50 % til 10 %. 80 % av de ansatte er svært fornøyd eller fornøyd med arbeidsreisen sin. På tjenestereiser sank bilførerandelen fra 72 % til 38 %. Dette er meget gode resultater som sannsynligvis skyldes omfanget av samvirkende tiltak som ble gjennomført med sterk politisk vilje.

Anbefalinger fra prosjekteierne i Trondheim kommune

Til staten:

- Myndighetene bør vise klarere holdninger i forhold til tiltak for å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser. Rammebetingelsene må støtte mobilitetsstyring i lovverk og forskrifter, samt må tilrettelegge for et godt kollektivtilbud.

Til kommunen:

- For å lykkes med mobilitetsstyring trengs det politisk mot i kommunen til å gjennomføre prinsippene.



Sykling promottes i Trondheim

7 Mobilitetsrådgiving i kommunene Oslo og Bergen

De to første kommunale mobilitetsrådgivingstjenester er kommet godt i gang i løpet av 2006. Det er for tidlig å evaluere deres arbeid, men det kan allerede fastslås at tjenestene jobber systematisk og bruker varierte tiltakspakker. Det vil bli interessant å se om prosjektene som utføres i Bergen og Oslo har en langvarig effekt på reisevanene i bedriftene som de jobber med. Hvis mobilitetsrådgiving viser seg å få effekt, bør tjenesten etableres i andre byer og byområder med potensiale for miljøvennlig transport.

Et nasjonalt kompetansesenter for miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser kan samarbeide med kommunale rådgivingstjenester og gi råd til deltagende byer.

7.1 Mobility Oslo



Oppsummering

Mobilitetsrådgivingstjenesten "Mobility Oslo" ble etablert av Samferdselsetaten i Oslo kommune i 2006. Mobilitetsrådgiving i tre faser (kartlegging og utredning av muligheter, gjennomføring av tiltak, samt evaluering av tiltak) gis til offentlige og private virksomheter i Oslo. Fokus er på brukerne med et mål om mer fornøyde ansatte, kunder og besøkende. I tillegg vises det til potensialet om økonomiske besparelser for bedriften.

Hittil har Samferdselsetaten vært i kontakt med ti bedrifter hvorav avtale om rådgiving er inngått med fire av dem. For to av bedriftene er den første fasen med kartlegging og utarbeidelse av mobilitetskonsept avsluttet. Videre ble informasjonstiltak, og analyseverktøy utviklet. Etaten arbeidet også med å endre rammebetingelser for mobilitetsstyring i Norge. For eksempel ble muligheten for å forankre mobilitetsrådgiving til bedrifter i eksisterende lovgiving avklart med sentrale myndigheter. Forankringen er ikke mulig ennå, men Vegdirektoratet ble oppfordret til å jobbe videre med å få rammebetingelsene endret.

Mål med prosjektet

Målet er å få offentlige og private virksomheter i Oslo til å innføre mobilitetsstyring for å oppnå flere miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser.

Budsjett

Kr 1.88 mill. i 2006.

Videre fremdrift

Det jobbes videre i 2007 og ut 2008 spesielt med gjennomføring av praktiske tiltak. Deretter blir prosjektet evaluert og eventuelt videreført.

Erfaringer

Tilnærmingen til bedriftsrettet mobilitetsstyring er helhetlig og fundert på undersøkelser med hjelp av analyseverktøy som er spesielt utviklet for bruk i mobilitetsstyring. Flere typer tiltak planlegges tatt i bruk i tett samarbeid med virksomhetene og andre aktører som kollektivselskap, blant annet fysiske tiltak, endringer av interne retningslinjer om arbeids- og tjenestereiser, samt informasjon og markedsføring. Satsingen er systematisk og lover godt med hensyn til eventuelle positive effekter i virksomheter.

7.2 Bergen kommune

I Bergen kommune begynte arbeidet med mobilitetsrådgiving med et forsøksprosjekt i Samferdselsetaten i 2006. Erfaringene i egen virksomhet skulle brukes overfor andre virksomheter og bedrifter. I forsøksprosjektet ble det gjennomført en reisevaneundersøkelse, det ble utdelt bedriftsbusskort og tilbudt bedriftssykler til de ansatte. Det ble også inngått avtale med en bildeleordning.

Dialogen med flere store bedrifter ble begynt og rådgiving ble gjennomført ved forespørsel. I næringsområdet Kokstad/Sandsli og i Bergen sentrum ble det delt ut gratis busskort til arbeidsreisende. Mobilitetsuken 2006 promoterte miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser til befolkningen.

Målrettet markedsføring ble brukt overfor ansatte i Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen. En høstkampanje var rettet mot grunnskoler i Bergen.

Mål med prosjektet

Å minske behovet for bil, forandre reisevaner og bedre fremkommelighet for miljøvennlig transport, særlig på arbeids- og tjenestereiser.

Budsjett

Kr 1.5 mill. i 2006, som inkluderte tiltak under mobilitetsuken.

Videre fremdrift

Rådgiving videreføres med sikte på å få på plass avtaler med bedrifter om konkrete mobilitetsstyringstiltak. Busstilbudet til næringsområdet Kokstad/Sandsli skal forbedres og et forsøk med et nytt bedriftsbusskort gjennomføres. I Bergen kommune skal det innføres en reisepolitikk som regulerer bruk av blant annet hjemmekontor, videomøter, bedriftssykler, bedriftsbusskort og medlemskap i bildeleordning. I tillegg skal det utvikles verktøy for bruk i mobilitetsstyring, som internettbaserte reisevaneundersøkelser og en internettbasert løsning for kameratkjøring i bedrifter.

Erfaringer

Prosjektet er ikke evaluert ennå, men er lovende i forhold til å oppnå positive resultater. Arbeidet med mobilitetsstyring ble begynt i eget hus, som forankret prosjektet ytterligere i bevisstheten blant mobilitetsrådgiverne. En rekke samvirkende aktiviteter som undersøkelser, fysiske tiltak og markedsføring, ble gjennomført. Det ble også påbegynt en aktiv dialog med store bedrifter i Bergen.



Mobilitetsuke 2006 i Bergen

SMARTE REISEVANER
lønner seg

8 Mobilitetsstyring i skoler

Utdanningsinstitusjoner, som barnehager, skoler, høyskoler og universiteter er med sine mange brukere en viktig gruppe for mobilitetsstyring. I Norge er det særlig skoler på barnetrinnet som har satset på miljøvennlige og helsebringende reiser. Flere prosjekter for å fremme sykling og gange på skoleveien er gjennomført. Luftforurensing og ulykker på grunn av stor bilbruk rundt skoler utgjør en særlig stor risiko for barn. Problemet er delvis forårsaket av foreldre som kjører barn til skolen, fordi de oppfatter trafikksituasjonen rundt skolen for utrygg til å la barna gå. En ond sirkel oppstår. Det er derfor viktig med et samarbeid mellom skoler, foreldre, elever og andre aktører som politi og kommune. Viktige oppgaver er å gjøre skoleveien og området sikre for barn å ferdes i og oppmuntre foreldre og elever til å gå eller sykle til og fra skolen.

Det kan organiseres grupper av elever som går eller sykler til skolen sammen, fulgt av foreldre. Utenom helsefordelen til barna er det også mer spennende for barn å få oppleve nærmiljøet sitt ved å gå eller sykle. Samtidig dannes gode reisevaner som kan holde livet ut. Skoler bør derfor være en prioritert målgruppe for innføring av mobilitetsstyring. Gå-til-skolen- og sykkelaksjoner bør integreres i en helhetlig mobilitetsstyring som også omfatter arbeidsreiser til skolenes ansatte. Mobilitets- og miljøtemaer bør også inngå i leseplaner i skolene.

Rammebetingelser som kan støtte mobilitetsstyring i skoler, er tiltak under areal- og transportplanlegging som for eksempel fartsbegrensninger rundt skoler eller restriksjoner på innfart til skoleområdet. Kartlegging og forbedring av gang- og sykkelveier er meget viktig for sikkerheten på skoleveien.

8.1 Gåbuss



"Gåbuss"-prosjektet i Fredrikstad er et samarbeid mellom Lokalsamfunnene i Fredrikstad, Folkehelseprogrammet, Fylkestrafikksikkerhetsutvalg, Kommunale foreldreutvalg (KFU) og Grønn Hverdag. Kommunen administrerer prosjektet og produserer alt informasjonsmateriell. Budskapet til barn, foreldre og lærere er at det er "kult" å gå. Budskapet promottes gjennom patentert "Gåbuss-logo" samt presseomtale. Foreldre av elever i første og andre klasse oppfordres til å danne følgeordninger.

Prosjektet kan vise til gode resultater. I Fredrikstad deltok 18 av 22 skoler i prosjektet. I den beste skolen gikk over 90 % av alle barn til skole hver dag hele året. "Gåbuss"-prosjektet utvides nå til kommuner over hele Norge. Kommuner kan kjøpe rettigheter til å bruke alt "Gåbuss"-materiell (Grønn Hverdag 2006).

8.2 Stabekkprosjektet



Også Stabekk skole har innført trafikktrening som heter Stabekk-prosjektet. Opplegget består av praktisk sykkel- og gangtrening for barna og teoretisk undervisning. Samarbeid med foreldrene vektlegges sterkt og foreldrene oppfordres til å danne følgeordninger på skoleveien. Blant tiltakene i Stabekk-prosjektet er kartlegging av gode gang- og sykkeløyper til skolen og aksjon om refleksbruk på skoleveien i vintersesongen. Prosjektet kan vise til gode resultater, for eksempel ligger refleksbruk på skoleveien til Stabekk skole på 98 % i vintersesongen. 16 av 26 skoler i Bærum kommune har innført det samme opplegget (Stabekk skole 2006).

9 Oppsummering fra erfaringene med mobilitetsstyring i Norge

Prosjekter med gode resultater

Erfaringene fra Husbanken og Trondheim viser meget gode resultater i forhold til reduksjon av bilbruk. Positive resultater kan oppnås hvor mobilitetsstyring i form av tiltakspakker blir gjennomført, støttet av ytre rammebetingelser. Tiltak som viste seg effektive i samspill med hverandre var

- målrettet markedsføring og holdningsskapende arbeid,
- støtte fra arbeidsgiver til kjøp av månedskort,
- reisetid som kan regnes som arbeidstid, samt
- tilbud om bilpool i virksomheten.

Tiltakene ble støttet av rammebetingelser som

- lokalisering av bedriften i nærheten av kollektivtransport,
- parkeringsrestriksjoner ved bedriften og i området og
- forbedring av kollektivtilbud og fremkommelighet.

Korte prosjektperioder og mangel på erfaring med mobilitetsstyring

I de fleste andre prosjekter viste det seg vanskelig å påvise tydelige effekter i endring av reisevaner på arbeids- og tjenestereiser, noe som ofte skyldtes manglende undersøkelse og dokumentasjon av resultater etter prosjektgjennomføring. Andre grunner kan være fokuset på enkelttiltak og på enkelte transportformer, som for eksempel sykling. Prosjektperioden var relativt kort og flere resultater kan vise seg i etterkant.

Helhetlig mobilitetsstyring ble ikke brukt i noen av prosjektene, med unntak av prosjektet om samlokaliseringen av etatene i Trondheim kommune og ATP-forsøket i Kristiansand som omfattet en rekke samvirkende tiltak. Konseptet mobilitetsstyring er utviklet i løpet av perioden, er nå i ferd med å bli kjent og brukt i Norge, og fremmes gjennom blant annet mobilitetsrådgivingstjenestene i Oslo og Bergen.

Behov for kompetanseøking hos aktørene

I flere av SMART-prosjektene ble det etterlyst mer kunnskap for aktørene som jobber med mobilitetsstyring. Eksempler på kompetanse som ønskes bygd opp er generell kunnskap om reisevaner, gjennomføring av reisevaneundersøkelser og mobilitetsstyringstiltak, samt markedsføringskompetanse som kan brukes i det holdningsskapende arbeidet.

Samarbeid er viktig og nyttig, men kan være vanskelig å oppnå

Det viste seg i mange tilfeller vanskelig å opprette et fast samarbeid mellom kommunen, private virksomheter og andre aktører. Samtidig er det viktig med samarbeid for å få støtte fra alle relevante aktører og dermed øke sjansen for et effektivt prosjekt. Samarbeid fjerner hindringer for prosjektet og løser ofte ut flere ressurser og nye prosjektideer. Et godt eksempel på dette er SMART-prosjektet i Steinkjer hvor kommunen, Nord-Trøndelag Mosjons- og bedriftsidrettskrets, Arbeidssentralen, Flyktingetjenesten, Steinkjer helseuka Slæppdælaus og FYSAK fylkeskommunens aksjon for fysisk helse arrangerte "Trø te"-sykkeldagen med mange aktiviteter og mange deltakere fra forskjellige grupper (jf. kap.5.4.).

Rammebetingelsene må støtte opp under mobilitetsstyring

Prosjekteierne oppfattet eksisterende eller manglende rammebetingelser som et hinder i arbeidet med mobilitetsstyring. Skatter og avgifter må likestille bruk av kollektivtransport, sykkel og gange med bruk av bil. Spesielt fordelsbeskatningen av månedskort, sykkel og andre tiltak som fremmer miljøvennlig og helsebringende transport, ansees som en hindring når parkeringsplasser for bil er gratis.

Areal- og transportplanlegging må tilrettelegge for miljøvennlig transport. Kristiansand kommune som deltar i regionalt samordnet areal- og transportplanlegging ("forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i større byområder", jf. kap.2.3) står fram som et godt eksempel på dette området. God kvalitet på kollektivtilbud og gang- og sykkelveier er viktig, blant annet må det legges sterkere vekt på vedlikehold av sykkelvegnettet. Maksimumskrav på parkeringsplasser ved næringsbygg samt boligsoneparkering anbefales.

En nasjonal kampanje om miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser vil øke bevisstheten om temaet hos aktører og motivere til samarbeid om et felles mål. Virksomheter bør lovpålegges krav om mobilitetsplan. For å øke kompetansen hos aktørene bør det opprettes et nasjonalt kompetansesenter.



Bragernes torg i Drammen

Fotograf: Svein Magne Fredriksen

10 Anbefalinger om virkemidler for å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser

Mer praktisk erfaring med mobilitetsstyring

Hver virksomhet har forskjellige behov og forutsetninger for mobilitetsstyring. Løsningene for å oppnå miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser kan derfor være forskjellige. For å lykkes må man prøve ut tiltak og samle erfaringer i samarbeid med andre aktører.

Kommunen som viktig aktør

Kommunene har et særlig stort ansvar for å jobbe med mobilitetsstyring, både i egen virksomhet og for å hjelpe andre virksomheter. Kommuner kan både tilrettelegge gjennom areal- og transportplanlegging, lokalisering av virksomheter, parkeringsregulering, samt styring av elevopptak og barnehageplasser.

De følgende anbefalingene bør prioriteres for å fremme miljøvennlige og helsebringende arbeids- og tjenestereiser. Anbefalingene er basert på erfaringene med prosjekter i Norge og utlandet, og er rettet mot myndighetene og bedrifter:

Anbefalinger til staten

- **Nasjonalt kompetansesenter.** Etablere et nasjonalt kompetansesenter for å samle inn og formidle kunnskap om og erfaringer med mobilitetsstyring. Senteret kan informere om metoder, verktøy, gode eksempler og prosjekter, samt gjennomføre kampanjer, kurs og nettverksmøter.
- **Støtteordning for mobilitetsstyring.** Etablere en støtteordning for mobilitetsstyring i bedrifter og virksomheter med mange arbeidsplasser i større bykommuner. Staten må utarbeide klare retningslinjer for støtte til regionale og kommunale myndigheter i arbeidet med mobilitetsstyring.
- **Krav om mobilitetsplaner.** Vurdere lovgrunnlag for krav om mobilitetsplaner for store virksomheter og for næringsområder som har mange mindre virksomheter og som kan samarbeide om ansattes arbeids- og tjenestereiser.
- **Mobilitetskrav i miljøledelsessystemer.** Arbeide for å øke kravene til miljøvennlig transport ved miljøsertifisering (ISO 14001, EMAS og Miljøfyrtårn) i bedrifter.
- **Likestilling i fordelsbeskatning.** Arbeide for å likestille fordelsbeskatning av ulike avtaler mellom arbeidsgiver og arbeidstaker om transportformer (bil, parkeringsplass, sykkel, månedskort, etc.) i arbeidsforhold, eller å fjerne fordelsbeskatning på miljøvennlige transportformer.
- **Lokalisering av statlig virksomhet.** Lokalisere statlig virksomhet til kollektivknutepunkter eller langs stamnettet for kollektivtransporten.

Anbefalinger til regionale statsetater og fylkeskommunene

- **Samordnet areal- og transportplanlegging (ATP).** Holde fast ved og videreutvikle areal- og transportplaner (ATP) i regionen. Samarbeid på tvers av sektorer og myndighetsnivåer skal forbedre kollektivtilbud og fremme satsning på gode gang- og sykkelveier langs riksveger og fylkesvegnettet.
- **Lokalisering av egen virksomhet.** Lokalisere egen virksomhet til kollektivknutepunkter eller langs stamnettet for kollektivtransporten.
- **Kunnskapsøkning.** Støtte utviklingsarbeid med å formidle kunnskap om mobilitetsstyring.



Park and Ride ved jernbanestasjonene er miljøvennlig

Anbefalinger til kommunene

- **Samordnet areal- og transportplanlegging.** Synliggjøre kollektivtraseer og klargjøre områder for fortetting.
- **Lokalisering virksomheter.** Lokalisere bedrifter og egen virksomhet til kollektivknutepunkter.
- **Ingen nye eksterne kjøpesentre** Utvikle bysentrum og lokalsentre og unngå nye eksterne kjøpesentra.
- **Utbygging av gang- og sykkelveier.** Bygge ut gang- og sykkelveinett, spesielt i sentrum, til skoler og store bolig- og næringsområder. Etablere sykkel-parkering ved kollektivknutepunkter og arbeidsplasser.
- **Maksimumskrav på parkering ved virksomheter.** Bruke maksimums-normer for antall parkeringsplasser ved bedrifter, kombinert med boligsone-parkering i tilgrensende boligområder.
- **Sikre trygge skoleveger.** Stimulere elever til å sykle og gå. Begrense bilbruken ved skoleskys.
- **Barnehageplasstildeling etter bosted.** Tildele barnehageplasser nær boligen for å redusere transportarbeid.
- **Mobilitetsrådgiving til bedrifter og virksomheter.** Opprette kommunalt eller regionalt basert rådgivningstjeneste.
- **Mobilitetsstyring.** Innføre mobilitetsstyring i kommunens virksomheter for å samle erfaring og fremstå som et godt forbilde.

Anbefalinger til virksomheter/bedrifter

- **Mobilitetsplaner og tiltak.** Innføre mobilitetsstyring og etablere en reise-politikk som vektlegger bruk av kollektivtransport, sykkel og gange på arbeids- og tjenestereiser.
- **Redusere behovet for reising.** Ta i bruk video- og telefonkonferanser for å redusere tjenestereiser.
- **Gjennomføre en pakke av samvirkende tiltak** som tilrettelegging for sykkel og gange, installering av utstyr til videokonferanser, bruk av restriksjoner på parkering, etablering av bilpool, subsidiering av månedskort til ansatte (jf. liste over tiltak i kapittel 3.3.). Begynn med et enkelt og synlig tiltak for å forankre prosjektet i virksomheten og for å motivere ansatte, samarbeidspartnere og ledelsen. Samarbeide med flere aktører, blant annet virksomheter i samme geografisk område.
- **Markedsføring av kollektivtransport, sykkel og gange på arbeids- og tjenestereiser.** Informere ansatte om alternativer til bilbruk og om den interne reisepolitikken.
- **Holdningsskapende arbeid.** Premiere miljøvennlig reiseatferd hos de ansatte og holde arrangementer som sykkel dag, bilfri dag, e.l.

11 Litteraturliste og linker til internett

Areal- og transportprosjektet Kristiansandsregionen (2004) *Handlingsprogram 2005 – 2007*. Kristiansand.

Atterbrand, A., Jorde, B., Kasin, O., Krag, T., Silfverberg, B., Skur, J., Stenvall, M. (2005) *Mobility Management in Nordic countries*. TemaNord 2005:539. Copenhagen: Nordic Council of Ministers.

Beckmann, K., Langweg, A., Wehmeier, T., Wulforth, G. (2003) *Verkehrsaufwandsmindernde Strukturen und Dienste zur Förderung einer nachhaltigen Stadtentwicklung*. Aachen: Rheinisch-Westfälische Hochschule.

Civitas (2004) *Areal- og transporttiltak for reduksjon av klimagassutslipp i byer og tettsteder*. Statens Forurensningstilsyn. Oslo. Internett: http://www.sft.no/klima/klimatiltak_atp_civitas.pdf

Denstadli, J., Rideng, A., Lian, J. (2006) *Reisevaner på fly 2005*. TØI rapport 282/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Denstadli, J., Engebretsen, Ø., Hjorthol, R., Vågane, L. (2005) RVU 2005: *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen – nøkkelrapport*. TØI rapport 844/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Engebretsen, Ø. (2006) *Arbeids- og tjenestereiser. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Engebretsen, Ø. (2005) *Bystruktur og transport*. Plan – tidskrift for samfunnsplanlegging, byplan og regional utvikling. Nr. 5/2005, 54-61.

European Academy of the Urban Environment (EAUE) (2001) *Public transport policy as a key element of traffic displacement*. SURBAN database. Internett: <http://www.eaue.de/winuw/d/84.htm>

FGM-AMOR (2003) *MOST – Mobility management strategies for the next decades. Final report*. Internett: http://mo.st/index_msie.html

Grønn Hverdag (2006) *Gå til skolen – Gåbuss: Et prosjekt i regi av Grønn Hverdag*. Oslo

Hille, J. (2006) *Utredninger for Lavutslippsutvalget*. Oslo: Stiftelsen Idébanken.

NOU 2006:18 *Et klimavennlig Norge*. Oslo

Paulsen, K. (2006) *Parkeringspolitikk I Trondheim*. Presentasjon på Nordisk konferanse om bærekraftig samfunnsutvikling. 26.-27. oktober 2006. Oslo.

Samferdselsdepartementet (2004) *Belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene – Retningslinjer*. Internett: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/Ryddemappe/sd/norsk/tema/kollektivtransport/belønning/Belønningsordning-for-bedre-kollektivtransport-og-mindre-bilbruk-i-byomradene2.html?id=416007>

Samferdselsdepartementet (2001) *Forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i større byområder - Overordnede retningslinjer*. Brosjyre/veiledning. Internett: http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/veiledninger_brosjyrer/2001/Forsok-med-alternativ-forvaltningsorganisering-av-transport-systemet-i-storre-byomrader-overordende-retningslinjer.html?id=87715

Stabekk skole (2006) *Stabekkprosjektet*. Trafikkseksjon på skolens webside. Internett: http://www.stabekkskole.no/index.php?sideID=125&side=a._stabekkprosjektet

Statens forurensningstilsyn (SFT) (2005) *Veiviser til støyregelverket: Vegtrafikk*. Artikkel på websiden. Internett: http://www.sft.no/artikkel____35016.aspx.

Statens forurensningstilsyn (SFT) (2001) *Utslipp av klimagasser i Norge. Historisk utvikling*. Oslo

Statistisk sentralbyrå (SSB) (2007) *Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker, etter måned*. Veitrafikkulykker. Internett: <http://www.ssb.no/emner/10/12/20/vtu/tab-2007-01-18-01.html>

St.meld. nr. 24, 2003-2004 *Nasjonal transportplan 2006-2015*. Oslo.

St.meld. nr.23, 2001-2002 *Bedre miljø i byer og tettsteder*. Oslo.

Sørensen, P. (1999) *Sykkel i Fredrikstad sentrum. En beskrivelse av mulige løsninger på forbindelsene fra innfartsårene inn mot sentrum*. Vista utredning AS. Internett: <http://vistautredning.no/rapport/syklfrst.pdf>

Tennøy, A. (2004) *Hvorfor og hvordan vedtas planer som gir vekst i biltrafikken? Forstudie av lokal by- og transportplanlegging, i lys av målsettinger om redusert persontrafikk*. Notat 2004:120. Oslo: NIBR.

Vestlandsforskning (2006) *Klimakalkulator*. Internett: <http://www.webskjema.no/miljokalk/wiz.asp>

Prosjektrapporter

SMART Groruddalen

Grindland, R., Kasin, O. (2005) *SMART – Sunne, miljøvennlige arbeids- og tjenestereiser. Pilotprosjekt i Groruddalen 2001-2004*. Oslo: Syklistenes Landsforening, Bilkollektivet BA, Norges Automobilforbund, AS Oslo Sporveier.

SMART Kristiansand

Bliksaas, M. (2007) *SMART-prosjektet 2006*. Kristiansand kommune, Miljøvernenheten.

SMARTiNG (SMART i Nedre Glomma)

Finess, O. (2007) *SMARTiNG- Prosjekt, resultater, erfaringer*. Prosjektskjema.

Mathisen, U., Hovde, r. (2005) *Rapport SMARTiNG 2005*. Sarpsborg og Fredrikstad kommune.

Modahl, I., Rønning, A., Nordahl, S. (2005) *Rapport fra gang- og sykkel telling in Nedre Glomma 2005*. Stiftelsen Østfoldforskning.

Modahl, I., Rønning, A. (2004) SMARTiNG. Stiftelsen Østfoldforskning.

SMART i Steinkjer

Havik, T., Ryan, E. (2007) *Rapport fra SMART i Steinkjer 04-06*. Steinkjer: Nord-Trøndelag mosjons- og bedriftsidrettskrets.

Utgiver: Miljøverndepartementet, 2007
Rapporten publiseres på: <http://www.planlegging.no>

Rapporten er utarbeidet av:
Iris Gust, GRIP
Lay-out: twm reklamebyrå.
T-1464 ISBN 978-82-457-0412-9

Rapporter fra pilotarbeidet for miljøvennlig byutvikling

Hovedrapport:

- **Pilotarbeid for miljøvennlige byer** T-1461

Temarapporter:

- **Byomforming** T-1462
- **Utvikling og drift av sentrum** T-1463
- **Miljøvennlige arbeidsreiser** T-1464
- **Byutviklingen i Drammen** T-1465
- **Byutvikling og miljøsone i Groruddalen** T-1466