

Mobility Management

En effektiv strategi for å begrense bilbruken i byer?

Jan Usterud Hanssen

Denne publikasjonen er vernet etter Åndsverklovens bestemmelser, og Transportøkonomisk institutt (TØI) har eksklusiv rett til å råde over artikkelen/ rapporten, både i dens helhet og i form av kortere eller lengre utdrag.

Den enkelte leser eller forsker kan bruke artikkelen/rapporten til eget bruk med følgende begrensninger:

Innholdet i artikkelen/rapporten kan leses og brukes som kildemateriale.

Sitater fra artikkelen/rapporten forutsetter at sitatet begrenses til det som er saklig nødvendig for å belyse eget utsagn, samtidig som sitatet må være så langt at det beholder sitt opprinnelige meningsinnhold i forhold til den sammenheng det er tatt ut av. Det bør vises varsomhet med å forkorte tabeller og lignende. Er man i tvil om sitatet er rettmessig, bør TØI kontaktes. Det skal klart fremgå hvor sitatet er hentet fra og at TØI har opphavsretten til artikkelen/rapporten. Både TØI og eventuelt øvrige rettighetshavere og bidragsyttere skal navngis.

Artikkelen/rapporten må ikke kopieres, gjengis, eller spres utenfor det private område, verken i trykket utgave eller elektronisk utgave. Artikkelen/rapporten kan ikke gjøres tilgjengelig på eller via Internett, verken ved å legge den ut på nettet, intranettet, eller ved å opprette linker til andre nettstedene enn TØIs nettsider. Dersom det er ønskelig med bruk som nevnt i dette avsnittet, må bruken avtales på forhånd med TØI. Utnyttelse av materialet i strid med Åndsverkloven kan medføre erstatningsansvar og inndragning, og kan straffes med bøter eller fengsel.

Forord

Både nasjonalt og lokalt er det uttrykt målsettinger om at man vil begrense eller redusere bilbruken i byområdene. Det er ofte vanskelig å få aksept for rent restriktive tiltak. Derfor har Samferdselsdepartementet engasjert TØI til å lage en oversikt over hva Mobility Management kan bety som supplement til, eller erstatning for rene restriksjoner. I flere sammenhenger ser man det også som en mulig erstatning for tunge investeringer i økt veikapasitet. Mobility Management innebærer en mykere tilnærming der man ønsker å påvirke arbeidsgiveres og den enkelte innbyggers holdninger og adferd i forhold til bilbruk og bruk av andre transportmidler. Rapporten gir en oversikt over tiltak som er gjennomført både i andre europeiske land og i Norge.

Parallelt med dette prosjektet har TØI også arbeidet med Mobility Management innenfor Vegdirektoratets etatsprosjekt ”Transport i by”. Dette har vært til gjensidig nytte for begge prosjektene.

Prosjektet er finansiert innenfor Samferdselsdepartementets program for overordnet transportforskning (POT). Oppdragsgivers kontaktperson har vært Ole Tollefsen. Representanter for administrasjonen i byene har bidratt med synspunkter og informasjon.

Forsker Jan Usterud Hanssen har vært prosjektleder og utarbeidet rapporten. Forskerne Jomar Lygre Langeland og Morten Stenstadvold deltok i prosjektets tidlige fase. Forskningsleder Tor Lerstang har vært kvalitetssikrer og gitt innspill og kommentarer underveis. Sekretær Tove Ekstrøm har tilrettelagt rapporten for trykking.

Oslo, august 2003
Transportøkonomisk institutt

Sønneve Ølnes
fungerende instituttsjef

Tor Lerstang
forskningsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn.....	1
1.2 Prosjektets problemstillinger	2
1.3 Prosjektets gjennomføring	3
2 Mobility Management: Hva er det?	5
2.1 Beskrivelse av begrepet Mobility Management	5
2.2 Kan man unngå større investeringer eller restriktive tiltak?.....	7
2.3 Hvem er aktørene i arbeidet med MM?	9
3. Mobility Management i andre land	11
3.1 MM i EUs forskning	11
3.2 Noen eksempler fra byer i Europa	13
3.3 Mobility Management i Sverige	18
4. Mobility Management i Norge	24
4.1 Grunnlag for MM i nasjonale mål og retningslinjer	24
4.2 Innsatsen i noen større, norske bykommuner.	25
4.3 Samlet inntrykk av MM-arbeidet i norske byer	33
5. Bedriftsrettede tiltak	37
5.1 Bedrifter er viktige aktører i MM	37
5.2 Bedrifters nytte av MM.....	37
5.3 Eksempler på tiltak	39
5.4 Undersøkelser som grunnlag for valg og tiltak.....	41
5.5 MM kan inngå i bedrifters profilering i samfunnet	43
6. Oppsummering og forslag til videre satsing	46
6.1 MM: Mange aktører – felles mål	46
6.2 Sterkere satsing på MM i Norge?	47
6.3 Tre forslag til satsingsområder	49
Referanser	53
VEDLEGG	59

Sammendrag:

Mobility Management

En effektiv strategi for å begrense bilbruken i byer?

Bakgrunn og gjennomføring

Dette prosjektet er gjennomført på grunnlag av et forslag TØI fremmet for Samferdselsdepartementets program for overordnet transportforskning, POT. Mens arbeidet med Mobility Management (MM) hadde fått bred utbredelse i mange andre land i Europa, synes det fortsatt å være et relativt ukjent begrep i Norge. Med bakgrunn i at man i flere andre land hadde fått en god del erfaring med denne tilnærmingen til å løse byenes transportutfordringer, var det behov for å lage en oversikt over hva slags tiltak det dreidde seg om, og hvordan arbeidet ble organisert og gjennomført. Det var også ønskelig å skaffe en bedre forståelse av virkningen av tiltakene.

Vi har i denne rapporten lagt vekt på gi en nærmere beskrivelse av MM og noen av de aktiviteter som er igangsatt i noen europeiske byer. Det har vært naturlig å legge spesiell vekt på det relativt omfattende arbeidet som gjøres i svenske byer, fordi disse regnes å ha trafikale og miljømessige utfordringer som tilsvarer situasjonen i norske byer.

Vi har lagt frem en kort oversikt over tiltak som er gjennomført eller planlagt i en del av de større byene i Norge og som kan karakteriseres som MM-tiltak. Som ledd i dette arbeidet ble det arrangert et heldags seminar på TØI våren 2002. Dette hadde som formål å spre kunnskap om MM, innhente informasjon om aktivitet i byene og samtidig etablere et nettverk av aktører. Våren 2003 ble dette fulgt opp gjennom et spørreskjema til de samme byene.

Prosjektet startet parallelt med Vegdirektoratets etatsprosjekt "Transport i By". Etatsprosjektet har som målsetting blant annet å bidra med kunnskap om virkemidler og tiltak som kan medvirke til å begrense veksten i bilbruk og legge bedre til rette for bruk av alternative transportmidler. En egen rapport om MM-tiltak knyttet til bedrifter er utarbeidet i tilknytning til dette prosjektet (TØI rapport 639/2003).

Hva er Mobility Management?

Effektive virkemidler for å nå målsettinger om å begrense bilbruken i byområder blir ofte konfliktfylte fordi disse også omfatter restriksjoner. Alternativt kan man fokusere på positive tiltak, som for eksempel et bedret kollektivtilbud og tilrettelegging for gang og sykkel som transportmiddel. Dette er likevel ikke tilstrekkelig hvis samfunnet og arbeidsgiverne parallelt legger til rette for at bilen fortsatt skal være et naturlig og attraktivt valg for ulike transportformål.

Mobility Management (MM) er en fleksibel og myk tilnærming til noen av disse utfordringene. Lokale utfordringer og forhold tilsier hva som bør være grunnlaget for arbeidet med MM i ulike byområder. Derfor finnes det en rekke definisjoner med ulik grad av konkretisering. En vanlig brukt beskrivelse er:

MM er primært en etterspørselsfokuset tilnærming til passasjer- og godstransport som involverer nye partnerskap og et sett av virkemidler for å støtte og endre holdninger og adferd i retning av bærekraftige transportmåter. Virkemidlene er vanligvis basert på informasjon, organisering, koordinering og må støttes av markedsføring. MM retter seg mot konkrete (definerte) målgrupper og omfatter en rekke tiltak. Mobilitetssenter og mobilitetsplaner er sentrale tiltak.

MM kan ses som et paraplybegrep for tiltak som skal bidra til at folk får en økt bevissthet i forhold til sitt reiseomfang, sine reisemål og sitt transportmiddelvalg. Tiltakene kan rettes mot befolkningen generelt, spesielle grupper eller reiseformål, definerte geografiske områder, næringsliv/arbeidsgivere, organisasjoner, mv. Faktorer som mer effektiv transport, bedre utnyttelse av infrastrukturen, helse, miljø, energibruk, energikilde, arealbruk, økonomi, grunnlag for bedre kollektivtransport mv tilsier et sterkt engasjement fra myndighetenes side. Om MM-aktiviteten bidrar til å redusere antall bilturer og gjøre dem kortere kan det også bety at man kan unngå eller utsette ulike investeringstiltak i transportsystemet.

Den bærende forutsetningen for satsingen på MM er et nært samarbeid mellom flere aktører. Det dreier seg om offentlige myndigheter, kollektivselskaper, bedrifter, organisasjoner, fagforeninger, husstander og enkeltpersoner. Arbeidet med MM kan derfor ses som en form for offentlig-privat samarbeid for å nå transport- og miljømessige målsettinger.

Innenfor EUs forskningsprogrammer har det vært en rekke prosjekter med sikte på å utvikle MM som virkemiddel for byområdene. Fordi MM i utgangspunktet dreier seg om å påvirke de valg folk gjør, er det også gjennomført flere store prosjekter nettopp med sikte på å finne ut hvilket gjennomslag informasjon og markedsføring faktisk har.

Mobility Management i andre land

Litteraturen viser at det arbeides med MM under ulike betegnelser i mange land. Interessante eksempler kan hentes både fra Australia og USA. Beskrivelsene i denne rapporten er i stor grad basert på MM-aktiviteter i europeiske byer. Det fremgår at det her er et stort spenn både når det gjelder type tiltak og organiseringen av arbeidet med dem.

EPOMM (European Platform on Mobility Management) er etablert som et europeisk samarbeidsforum og nettverk med formål å bidra til utviklingen av MM blant annet gjennom konferanser og nær tilknytning til ulike EU-aktiviteter. Flere av de store prosjektene innenfor EUs forskningsprogrammer er basert på en form for demonstrasjoner og forsøk med tiltak der det er lagt vekt på å få med flere byer fra ulike land. Mange byer er med i flere prosjekter og har derved etablert kontinuitet og i noen grad ulike innfallsvinkler i sitt arbeid. Dette tyder også på at man anser innsatsen for å være nyttig.

Eksempler fra utenlandske byer er hentet frem for å illustrere spennet av tiltak. Noen vil konsentrere innsatsen om ett eller et fåtall tiltak, noen vil arbeide innenfor et begrenset geografisk område, noen vil satse på bestemte brukergrupper eller reiseformål, mens andre igjen vil satse bredt på et stort antall mindre tiltak. Vi har beskrevet en del av aktiviteten i Bremen, Nottingham og Camden (en bydel sentralt i London).

Mange svenske byer har satsset på MM. Dette kan trolig forklares med at sentrale myndigheter (Vägverket) har vært aktive i europeiske samarbeidsorganer knyttet til MM, at svenske byer har deltatt i flere store EU-prosjekter og at det gis økonomisk tilskudd fra statlig hold til en del av aktivitetene i byene.

Karlstad kom tidlig i gang, blant annet gjennom arbeid for å begrense bilbruken til det nye universitetet utenfor byen. Også i forbindelse med arrangementer i en ny ishall tok man initiativ for å finne alternativer til å anlegge et stort antall parkeringsplasser. Karlstad sto i 2003 som vertskap for den årlige, europeiske MM-konferansen (EPOMM).

Innsatsen i Lund kommune kan trolig danne et forbilde for mange norske kommuner. Opprettelsen av et eget mobilitetskontor innenfor kommunen har gitt grunnlaget for koordinering av en rekke tiltak og et bredt informasjonsprogram overfor bosatte og næringsliv. Dette kontoret har også lagt vekt på å gjennomføre før- og etterundersøkelser for kunne følge utviklingen.

I Göteborg arbeider man fra 2002 med MM på to nivåer. Det arbeides innenfor prosjektet "Aktivt trafikantstöd" med generelle prosjekter rettet mot hele kommunen. Arbeidet er blant annet basert på et mobilitetskontor. Dessuten satses det spesielt på utbyggingsområdet av det tidligere verfts- og havneområdet langs nordsiden av Götaelven. Det er opprettet et eget mobilitetscenter som skal bidra til mer bevisste transportvalg etter hvert som næringsliv og folk flytter inn ("Vision Lundby"). Kommunen selv går foran med en rekke tiltak rettet mot egen virksomhet. For eksempel har trafikkontoret utarbeidet en ny reisepolicy med strenge restriksjoner på bilbruk i tjeneste og det tilbys fast godtgjørelse til ansatte som sykler til arbeidet.

Mobility Management i Norge

Det finnes både nasjonalt og lokalt overordnede mål om å begrense bilbruken i norske byområder. De utfordringene som MM rettes mot er derfor godt kjent, selv om begrepet MM hittil har vært lite kjent i Norge.

Kontakt med norske byer og kommuner viser at det flere steder er gjennomført eller igangsatt tiltak som kan defineres inn under MM. Rapporten gir en oversikt over slike tiltak og hvordan arbeides er lagt opp. Bare unntaksvis synes arbeidet med tiltak som kan bidra til å redusere eller begrense bilbruken å være formelt organisert som eget ansvarsområde i kommunene. I alle byene er det en rekke etater og organisasjoner som samarbeider om tiltak, men dette skjer i stor grad som ad hoc-løsninger knyttet til enkelttiltak.

Vi har ikke inntrykk av at det i noen by hittil er etablert et formelt ansvarsområde som kan tilsvare de "mobilitetsentrene" som det finnes eksempler på i utenlandske byer. Det er derfor en utfordring å samle kompetansen og samordne

innsatsen i den enkelte by. Det er behov for å få til et samlet opplegg for generell informasjon og veiledning med sikte på å påvirke personers og bedrifters bevissthet når det gjelder eget transportomfang og transportmåte. I flere av byene finnes det et godt grunnlag og ressurspersoner for å få til dette. Allikevel må det sies at MM-arbeidet i Norge bare er i en tidlig startfase.

Bedriftsrettede tiltak

I arbeidet med MM har man de fleste steder sett det som viktig å bevisstgjøre arbeidsgiverne om de transportmessige utfordringene knyttet til deres virksomhet. Grunnen til dette at arbeidsreiser med bil er en viktig årsak til køer og forsinkelser på veinettet. Samtidig bidrar tilrettelegging for bilbruk til at byene flyter utover, transportavstandene øker, utnyttelsen av arealene blir dårlig og grunnlaget for bruk av alternative transportmidler blir svekket.

Arbeidsgivere i ulike land har selv blitt oppmerksomme på en rekke uheldige virkninger og kostnader knyttet til ansattes bilbruk. I tillegg har en tatt opp spørsmål som krav til effektivitet og miljø når det gjelder varetransporter. Dette gjelder både virksomhetenes egne transport og kunder/leverandører.

Av miljømessige grunner ble arbeidsgivere i flere delstater i USA pålagt å ta ansvar for ansattes arbeidsreiser. For å planlegge og koordinere tiltak ansatte større virksomheter egne folk til å organisere kameratkjøring, bruk av småbusser, koordinere tjenestereiser, fordele og prise parkeringsplasser osv. Etter hvert har myndigheters mulighet til å kreve utarbeidelse av egne transportplaner for bedrifter blitt tatt opp i flere land. I England er dette et viktig tiltak også i forbindelse med utbyggingsplaner. Slike transportplaner omfatter ulike transport knyttet til en virksomhet (varetransporter, kunder, tjenestereiser, arbeidsreiser, mv). Etter hvert ser en at bedriftene selv ønsker å utarbeide slike planer fordi det anses å være lønnsomt for egen virksomhet, blant annet ved reduserte transport- og arealkostnader, redusert sykefravær, bedret produktivitet, bedret miljøprofil, mv. Bedrifters mål om miljøsertifisering har også spilt en rolle.

Mange av de prosjektene som er beskrevet i litteraturen fokuserer spesielt på arbeidskraft- eller besøksintensive virksomheter. Universiteter, sykehus, skoler, idrettsarenaer er eksempler på steder der man har oppnådd betydelige reduksjoner i biltrafikk. Samtidig kan man redusere behov for investeringer i nye parkeringsanlegg og ny veikapasitet.

En av rapportens konklusjoner er at det bør arbeides spesielt med å motivere arbeidsgivere til å bli viktige aktører i det videre arbeidet med MM også i Norge. Offentlig virksomhet bør da vise vei med gode eksempler.

Videre satsing i Norge

Ved flere anledninger har nasjonale myndigheter gitt signaler om at man ønsker at norske byer setter i gang tiltak som kan klassifiseres som MM. Slike signaler er for eksempel gitt både i St.meld. nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder og i St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport. Vår kontakt med norske byer viser at det både er interesse for dette, og at det arbeides med

ulike MM-tiltak. På den annen side savnes det lokalt både motivasjon og oppfølging fra nasjonale myndigheter og lokal organisering/samordning av arbeidet, slik at tiltak kan koordineres mellom de mange aktørene. Kontinuitet og mulighet for målrettet arbeid over tid er stikkord i denne sammenhengen.

Flere departementer bør koordinere sin aktivitet og bidra til veiledning og økonomisk motivasjon overfor kommunene. Kommunene har selv mulighet til å samordne og målrette eget arbeid med MM på en bedre måte enn i dag. En bedre koordinering av ressursene gir også grunnlag for å bygge opp erfaringsgrunnlaget og kompetansen i den enkelte kommune.

På grunnlag av rapportens gjennomgang av erfaringer, foreslår vi tre mulige satsingsområder for å intensivere arbeidet med MM i Norge:

- Opprette et kompetansesenter som kan være et bindeledd mellom norske byer som satser på MM-tiltak og utenlandske byer og forskningsmiljøer der det arbeides med tilsvarende problemstillinger. Et slikt senter kan bidra til å formidle informasjon og kunnskap om tiltakene til norske byer, organisere studieturer og nasjonale fagmøter om temaet.
- Et annet satsingsområde er å videreutvikle det påbegynte samarbeidet mellom arbeidsgivere, næringslivets organisasjoner, ansatte og deres organisasjoner og myndigheter på ulike nivåer for å få en økt satsing på bedriftsrettede tiltak. Enkelte prosjekter er allerede gjennomført eller startet opp fordi bedriftene selv ser fordeler knyttet til dette. Ved å bringe inn bedriftene ved planlegging og gjennomføring av tiltak kan man også få utnyttet de ressursene som disse råder over. Bedriftsrettede tiltak må i stor grad ta utgangspunkt i kunnskap om reise- og transportbehov i den enkelte bedrift. Myndighetene kan gå foran ved å ta initiativ overfor sykehus, universitet, høyskoler, skoler, mv. og overfor sin egen virksomhet.
- En tredje oppgave er å lage et opplegg for evaluering av MM-tiltakene som gjennomføres. Dette er en oppgave som kan knyttes til det foreslåtte kompetansesenteret fordi det er viktig å samle resultater og bidra til spredning av de ulike erfaringene. Erfaringer fra arbeid med før- og etterundersøkelser i Sverige og sammenstillinger fra EU's forskningsprosjekter er et naturlig startpunkt for dette.

Summary:

Mobility Management

An effective strategy for reduced car use in cities?

What is Mobility Management?

Mobility Management (MM) has in the course of few years obtained a relatively widespread use and acceptance in cities in various countries. In Norway, however, the progress has been rather slow. As part of a research program financed by the Ministry of Transport and Communication, TØI was asked to make review of what sort of measures are associated with MM, how the work with MM has been organised and what results have been achieved.

The first European definition of MM was formulated by two EU research projects (MOMENTUM and MOSAIC):

“Mobility management is primarily a demand-oriented approach to passenger and freight transport that involves new partnerships and a set of tools to support and encourage change of attitude and behaviour towards sustainable modes of transport.”

The measures being used in MM-strategies are usually based on information and promotion. They also require new forms of coordination and organisation. MM addresses specific target groups or geographical areas. MM-activities in a city are often coordinated by a mobility centre. The development of travel plans for employers, for activities or geographical areas with significant transport demand, are important tools within MM.

MM is an alternative or a supplement to more restrictive measures on car use in cities. It can reduce the need for major investments in order to increase road capacity. The aim is to turn individuals and businesses into a higher awareness on transport needs and how these needs should be met. It is often possible to reduce the number of trips. Also, many trips can be done with more sustainable modes than car. If a car has to be used, it can be considered if it is possible to use more of its capacity. In some cases it is also possible to reduce trip length by choosing an alternative destination or source of delivery.

An important aspect of the work with MM, is to coordinate the work of several partners. Municipal authorities, public transport operators, employers, private or public organisations and interest groups are important participants in local MM-activities. National authorities can support the practical work financially, support research and provide for advice to local actors.

Mobility Management in other countries

Based on a literature review, the report describes examples of MM-activities in some European countries and cities. The search has mainly been based on the different EU research projects and EPOMM (European Platform on Mobility Management), which is a forum established in order to spread interest for and knowledge about MM.

A major part of the research projects abroad is based on practical evidence in a number of cities. Thereby, it has been possible to test a large number of approaches in different settings. The report describes briefly some of the work being done in the cities of Bremen (Germany), Nottingham (England) and Camden (a borough in London). The choice of these cities was done in order to give an overview of alternative approaches. The cases also illustrate how local authorities can cooperate and promote measures aimed at their own and their employees' transport behaviour.

The transport situation and challenges in Norwegian cities may well be compared with the situation in Sweden. The report describes the widespread work with MM in Sweden. In more detail the report describes activities in the cities of Lund, Karlstad and Gothenburg. Lund has a very active mobility centre with long experience and many creative initiatives. Karlstad has focused on transport to the university and a new arena for sports. In Gothenburg, there is a general citywide effort with many partners. A more concentrated effort has been established parallel with large urban developments on the northern bank of the river Götaelv. For the last task it has been established a fairly large mobility centre.

Mobility Management in Norway

So far, the term Mobility Management has not been widely applied in Norway. Neither have Norwegian cities been active partners in European projects. A survey among the larger cities in the country shows, however, that there are a number of persons in the administrations who are aware of the approaches being used in Europe. In all cities, it was described examples which can be classified as MM. These examples are to a large extent isolated efforts and not part of a clearly defined MM-strategy. None of the cities indicate that MM has been organised as a separate unit within the administration. Cooperation is generally established on an ad hoc basis.

Mobility Management and employers

Norwegian employers have to a larger extent than the local authorities, worked with MM. Their efforts are not necessarily based on knowledge about MM, but have been developed through a process based on economic factors and an interest to qualify for ISO 14001 or registration in EMAS-system. Employers have to a certain extent realised that their support of car use in the course of work and for the journey to work is contributing to traffic congestion and environmental degradation.

Travel plans are an important element in MM. Cooperation between private employers and authorities might provide important knowledge and resources to the work. The report describes examples from some other countries and focuses on experiences from the USA and England. We recommend that authorities both on national and local level, should start MM-activities within their own organisations. A practical start could be to work with hospitals and universities, because these activities normally generate large traffic volumes.

Further work with Mobility Management in Norway

The report recommends that national authorities in Norway initiate efforts to stimulate the development MM in Norway. Norwegian cities should to a larger extent be involved with MM-activities in Europe. The larger Norwegian cities should further consider establishing offices with MM as a special responsibility (mobility centres). At the national level several ministries that are affected, should combine resources and establish a national centre of competence for MM. This centre can promote further work with MM in Norway. This will include initiatives for the organisation of conferences and study tours, research and a program for documentation of effects and information on experiences from different Norwegian cities.

The report recommends that a special effort is being put into further cooperation among employers, their organisations and authorities. As part of this, further cooperation with the employees should be established in order to obtain changes in travel behaviour for example with respect to home-to-work trips.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Når det oppstår kapasitetsproblemer på veinettet i og rundt våre større byer, mener mange at dette best kan løses ved videre utbygging av veinettet. Dette innebærer ofte svært kostbare infrastrukturtiltak som på lengre sikt vil kunne føre til en byutvikling der transporten i stadig større grad blir bilbasert. Ved å forsøke å bygge seg bort fra dagens problemer gjennom kapasitetsøkninger vil man i fremtiden kunne oppleve en situasjon med stadig økende fremkommelighetsproblemer. Tilrettelegging for bilbruk innebærer også at det må tilrettelegges for parkering. Dette er arealkrevende. Det er også kostbart, men disse kostnadene blir sjelden synliggjort for brukerne.

Veiprisering og andre restriktive tiltak (for eksempel parkeringspolitikken) kan ses som alternativer eller i hvert som parallelle tiltak til utbygging av kapasiteten. Restriktive tiltak anses vanligvis som de mest effektive tiltak for å begrense bilbruken i byområder, men tiltakene er kontroversielle og innebærer politiske utfordringer på ulike nivåer. Erfaringer tilsier derfor at det både kan ta tid og bli vanskelig å få gjennomført slike tiltak.

Utbygging av veinettet vil på den annen side føre til byspredning, noe som igjen innebærer økte avstander og derved økte kostnader for den enkelte og for næringslivet. Dessuten innebærer økt bilbruk også økt ressursbruk og økte miljøbelastninger. Myndighetene forsøker på ulike måter å påvirke både utbyggingsmønster, lokaliseringsvalg og transportmiddelvalg, men uten bruk av sterke virkemidler synes det å innebære en stor utfordring.

I sentrale og historiske byområder er det ofte verken ønskelig eller mulig å tilrettelegge for mer trafikk. Samtidig ønsker man å styrke handel og annen virksomhet sentralt. Dette er det vanskelig få til uten å legge opp til god tilgjengelighet på annen måte enn med bil.

Det er erkjennelsen av slike utfordringer som har ført til at det innenfor EU, i USA og i flere andre land arbeides med å utvikle alternativene til utbygging av veinettet i byområdene. I USA knyttet dette spesielt opp mot rushtidsproblemene som skyldes at arbeidsreiser med egen bil utgjør en vesentlig større andel av reisene enn i de europeiske landene. Derfor ønsker man å stimulere både arbeidsgivere og den enkelte borger til å bli mer bevisst når det gjelder reisevaner.

Myndighetenes utfordring består i å tydeliggjøre konsekvenser og sammenhenger mellom formål/målpunkt og valg av transportmiddel. Man ønsker å få folk til å utnytte transportmidlenes kapasitet, bruke kollektive transportmidler og gå eller sykle for å begrense arealbeslaget og belastningen på miljøet. For at en slik bevisstgjøring skal ha noe for seg, må man også tilrettelegge for alternativene til bilbruk.

Slik tilrettelegging kan ofte gjøres enkelt og uten store investeringer. Det kan heller ses som forbedringer av de eksisterende transporttilbud og informasjon om hvordan en kan bruke disse. ”Mobility management” (MM) hører hjemme blant slike alternativer.

Mange gjennomførte EU-prosjekter, internasjonale og nasjonale konferanser og omfattende satsing i flere land har gitt en omfattende dokumentasjon som kan gi argumenter, ideer og erfaringer som grunnlag for større satsing på MM i Norge. I denne rapporten gis det en grov oversikt over hva dette kan innebære.

1.2 Prosjektets problemstillinger

Prosjektet er finansiert av Samferdselsdepartementet innenfor POT-programmet (Program for Overordnet Transportforskning). Prosjektet kan knyttes til flere aktuelle problemstillinger i POT-utlysningen (Samferdselsdepartementet, 13.03.2001). Blant annet ble det fokusert på muligheten for å endre transportmiddelfordelingen i betydelig grad fra bil til andre transportmidler. Dessuten ønsket man å se nærmere på forholdene mellom trafikantadferd og virkemiddelbruk. Dette hadde sammenheng med målsettinger og virkemidler knyttet til miljø, trafikksikkerhet og kollektivtrafikk.

Vi må i denne sammenhengen se på to ulike situasjoner:

- muligheten for å kunne påvirke etablerte reise- og transportvaner
- muligheten for å hindre at uønskede vaner blir etablert

Den første situasjonen kan med enkle tiltak gi raske resultater, men vil også ha et mellomlangt og langsiktig perspektiv avhengig av hvilke tilpasninger de ulike aktører må gjøre. Den andre situasjonen omfatter et løpende arbeid og forutsetter at man ser transportløsninger i sammenheng med utbyggingsmønstre og ny-etableringer. Derved er arbeidet med MM knyttet nært opp mot krav om mer samordnet areal- og transportplanlegging. Utfordringen er å påvirke lokaliseringspolitikken for boliger, arbeidsplasser, service og fritidstilbud slik at transportbehovet reduseres og at nødvendigheten av å bruk av bil for å dekke dette behovet begrenses sterkt. Derfor er begrepet *tilgjengelighet* sentralt i arbeidet med MM. Arbeidsmåte og innhold i MM er nærmere beskrevet i kapittel 2.

I TØIs prosjektforslag ble det skissert flere temaer som dette prosjektet kunne fokusere på. I første omgang skulle prosjektet skaffe en oversikt over hva slags tiltak som vanligvis går inn under begrepet MM og som kan bidra til å begrense bilbruken i norske byområder. Slike tiltak skal kunne iverksettes av private eller offentlige aktører. Det ble satt som forutsetning at tiltakene ikke skulle kreve lange beslutningsprosesser, større investeringer eller andre infrastrukturtiltak for å regulere trafikken. En slik oversikt, som skulle bygge på tiltak og erfaringer med disse i utenlandske og norske og byer, er tatt opp i henholdsvis kapittel 3 og 4.

Videre skulle det undersøkes i hvilken grad det finnes kunnskap om hvordan denne type tiltak virker i sammenheng og hvordan arbeidet med tiltakene kan organiseres for å oppnå synergieffekter. Dette ble antatt å være viktig fordi hvert enkelt tiltak alene ikke kunne forventes å få betydelig effekt. I stor grad er dette knyttet til innsats som gjøres på arbeidsgiversiden. Dette er tatt opp i kapittel 5 og

i en egen rapport om bedrifters tiltak for å begrense bilbruk og transportomfang (Hanssen 2003).

Muligheter for en sterkere satsing i Norge og en videreføring av prosjektet med sikte på å etablere metoder for evakuering og formidling tas opp i kapittel 6. Det har vist seg at det er sjelden bare ett tiltak anvendes i et område og at det er vanskelig å skille effekten av hvert enkelt tiltak når flere virker sammen. Fordi arbeidet med MM ofte er langsiktig er det også vanskelig å avdekke i hvilken grad utenforliggende forhold også spiller inn. Vi foreslår at det arbeides videre med sikte på å lage et samlet opplegg for oppfølging og evaluering av MM-aktivitetene i norske byer.

1.3 Prosjektets gjennomføring

Prosjektforslaget fra TØI bygget på en foreløpig forståelse av hva MM kunne innbære i forhold til norske byer og hvilket omfang aktivitetene kunne ha. Etter hvert som vi fikk etablert et kontaktnett i norske byer fant vi det riktig å tilpasse gjennomføringen til den virkelighet vi erfarte at fantes. Vi tror derfor at prosjektet vil vise seg å ha vært et nyttig læringsprosjekt både for TØI og det nettverk som etter hvert ble etablert med norske aktører. Gjennomføringen har derfor delvis blitt gjort i et samspill med representanter for norske kommuner og andre aktører.

I første omgang tok vi kontakt med svenske myndigheter, der det viste seg at Vägverket gjennom sitt sektoransvar hadde etablert en enhet med MM som ansvarsområde. Vägverket var også svensk representant i den europeiske samarbeidsorganisasjonen EPOMM (European Platform on Mobility Management) der flere land deltar. Denne organisasjonen formidler kunnskap gjennom dokumentasjon, seminarer og konferanser.

Vi har hatt svært god hjelp av den svenske kontakten når det gjelder å innhente kunnskap om hvordan det arbeides med MM andre steder. Vägverket har selv utgitt en rekke rapporter som legger en plattform for videre arbeid med MM i kommunene.

Vi har ikke bare å fokusert på innhenting av kunnskap om temaet. Vi har også brukt ressurser på å stimulere norske bykommuner og andre aktører til å interesse seg for en mer samordnet innsats av tiltak for å påvirke bilbruk og reisevaner. Dette har også ført til spørsmål om ytterligere informasjon og anmodning om hjelp til å finne frem til erfaringer fra steder der man har arbeidet med tilsvarende problemstillinger.

Våren 2002 arrangerte vi et dagsseminar i Oslo der vi hadde invitert den ansvarlige for MM i Vägverket til å presentere hvordan man arbeidet med dette i Sverige. Representanter for de største norske byområdene beskrev status og planer fra egen by.

I oppfølgingen av seminaret ba vi representanter fra byene gi en oversikt over tiltak i egen by de ville anse å kunne falle inn under begrepet MM. Våren 2003 gjennomførte vi en ny undersøkelse i byene for å få dokumentert eventuell økt aktivitet og mulige resultater fra de prosjekter som det ble referert til ett år tidligere. Dette tas opp i kapittel 4.

Tidlig i 2002 ble vi invitert til å samarbeide med Statens vegvesen (Vegdirektoratet) i tilknytning til deres etatsprosjekt ”Transport i by”. Ett av delprosjektene fokuserer på bedriftsrettede tiltak for å begrense transportomfang og bilbruk og er primært en satsing på å få arbeidsgivere til å engasjere seg sterkere i MM-tiltak (Hanssen 2003). Det har vist seg at næringslivets egne organisasjoner allerede hadde fattet interesse for tiltak som kan karakteriseres som MM. Dette knyttes særlig til arbeidsgiveres transportkostnader og rushtids-problematikken, men også økende bevissthet i forhold til miljøutfordringer. Som et eget delprosjekt har vi bidratt til utformingen av et opplegg for før- og etterundersøkelser i bedrifter som deltar i Vegdirektoratets etatsprosjekt.

Prosjektet har bidratt til å innføre et nytt begrep i både i nasjonal og kommunal samferdselsplanlegging i Norge. Derfor har det også medført forespørsler om foredrag. Vi ser dette som et klart tegn på at prosjektet har bidratt til at interessen for og kunnskapen om MM har økt flere steder i landet.

Gjennom prosjektet har vi etablert kontakt med en rekke aktører internasjonalt. Dette mener vi gir et godt utgangspunkt for videre arbeid. Vi startet med relativt liten oversikt over hvilket omfang arbeidet med MM på kort tid hadde fått i Europa. Dette skyldes i stor grad at MM har vært tatt opp i tilknytning til en rekke store forskningsprosjekter innenfor EUs 4. og 5. rammeprogram.

Kontakten med fagmiljøer i de store norske bykommunene har gitt klare signaler om at det er et ønske om at det også opprettes et norsk nettverk på MM-området. Vi har fått ønsker om å arrangere studieturer og nasjonale konferanser om temaet. Vårt prosjekt har ikke lagt opp til dette, men det bør vurderes hvordan dette kan gjøres i forbindelse med en eventuell videreføring

2 Mobility Management: Hva er det?

2.1 Beskrivelse av begrepet Mobility Management

I en tidlig fase ble MMM hovedsakelig satt i direkte sammenheng med begrepet *mobilitet* og da bare som et spørsmål om på hvilken måte man nådde ulike reisemål. Etter hvert er det blitt satt mer i sammenheng med begrepet *tilgjengelighet*. Dette kan beskrive muligheten til å nå et reisemål like lett eller lettere med alternativene til bil og med mindre transportarbeid. Da er det naturlig å se tiltakene i sammenheng med byområdenes utbyggingsmønster, arealbeslag og den relative lokaliseringen av ulike funksjoner og tilbud. MM dreier seg derfor både om strakstiltak basert på dagens situasjon og om å legge til rette for redusert transportbehov med bil på lengre sikt.

Kommunene må føre en lokalisering- og transportpolitikk som sikter mot at ulike behov (arbeid, innkjøp, service, tjenester, mv.) skal kunne dekkes tilfredsstillende også for dem som av ulike grunner ikke kan eller ønsker å benytte bil. Dette innebærer at forholdene legges til rette for at gange, sykkel eller kollektivtransport kan bli et naturlig førstevalg som transportmiddel. Dette gjelder også for folk som i utgangspunktet har lett tilgang til bil og ser denne som et naturlig førstevalg for de fleste transportbehov. MM synes å være et interessant virkemiddel i denne sammenhengen.

I litteraturen kan vi finne ulike definisjoner på hva MM er og innebærer. Dette kan forklares med at det arbeides med MM innenfor en rekke av EUs forskningsprosjekter samtidig som det er aktivitet i en rekke land og byer der definisjonen er blitt tilpasset de utfordringer man har lokalt.

To parallelle prosjekter som ble gjennomført innenfor EU's 4. rammeprogram var trolig de første til å benytte begrepet MM. I boksen nedenfor sammenfattes hovedpunkter fra deres beskrivelse¹:

MM er primært en etterspørselsfokusert tilnærming til passasjer- og godstransport som involverer nye partnerskap og et sett av verktøy (virkemidler) for å støtte og endre holdninger og adferd i retning av bærekraftige transportmåter (-midler).

Virkemidlene er vanligvis basert på informasjon, organisering, koordinering og må støttes av markedsføring/informasjon/promotion.

MM retter seg mot konkrete (definerte) målgrupper og omfatter en rekke tiltak. Mobilitetscenter og mobilitetsplaner er sentrale tiltak.

MM er i en kontinuerlig utviklingsprosess.

¹ MOMENTUM - Mobility Management for the Urban Environment og MOSAIC - Mobility Strategy Applications in the Community.

I prosjektene utdypet man dette med et mål om å bedre transportenes effektivitet og få til en mer bevisst arealbruk. Trafikken skulle kunne reduseres ved å begrense antallet reiser/transporter, redusere deres lengde og behovet for at de måtte utføres motorisert.

Den følgende, korte definisjonen har vært benyttet i Sverige og kan eventuelt også passe som en mer generell definisjon i Norge:

Mobility management innebærer å påvirke transportetterspørselen i retning av et mer effektivt og bærekraftig transportsystem, men samtidig ha respekt for folks egne valg.

I Sverige opererer man videre med lokalt tilpassede definisjoner avhengig av hvilke utfordringer som er i fokus for innsatsen og hvilke tiltak man primært satser på. Et eksempel på dette er Västerås. Der har man satt opp en del stikkord som skal gi en bedre forståelse av hvilken fokus kommunen skal ha i arbeidet med MM:

- Oppmuntre til bruk av miljøvennlige reise- og transportmåter
- Gi mulighet for alle personer og organisasjoner til å få bærekraftig tilgjengelighet
- Øke effektiviteten og utnyttelsen knyttet til både transport og arealbruk
- Begrense trafikken ved å begrense antall reiser, reiselengde og behov for motorisert transport
- Ta mer hensyn til miljø og sikkerhet for de reiser og transport som næringslivet står for
- Redusere bilreisenes miljøpåvirkning
- Stimulere utvikling og bruk av ny teknologi som støtter opp under tiltakene over

I andre sammenhenger sies det at formålet med MM-aktiviteter er å

påvirke reisen før den begynner.

Det innebærer at man anvender ulike samarbeidsformer og virkemiddel for å påvirke folks holdninger og adferd. Et mobilitetskontor som koordinerer innsatsen basert på de følgende fire stikkordene, har mange steder blitt sett som en forutsetning for å få nødvendig kompetanse, intensitet og kontinuitet i arbeidet med MM:

Formidling, samarbeide, markedsføring og organisering

MM har i løpet av få år blitt etablert som et samlebegrep på tiltak som kan stimulere arbeidsgivere, organisasjoner og den enkelte til økt bevissthet når det gjelder reisevaner og bilbruk. Det omfatter aktiviteter som skal bidra til å synliggjøre og samordne tiltak og samtidig bevisstgjøre aktørene om samspillet mellom transport og miljø.

MM omfatter i stor grad straktiltak, men bør også ses i sammenheng med ønsket om å få en mer bærekraftig transport på lengre sikt. En viktig moment i forhold til MM er at man kan unngå lange beslutningsprosesser. Tiltakene kan vanligvis gjennomføres innenfor de handlingsrammer som aktørene allerede har. Likevel er det først på lengre sikt at det er realistisk å få til en vesentlig reduksjon av den individuelle transporten med personbil.

Arbeidet med MM bygger på at man lokalt har vedtatt målsettinger om mer bærekraftig transport og derved vil stimulere bruken av alternativene til bilen. Det forutsetter et aktivt arbeid for å bidra til at disse alternativene blir kjent og brukt. Det holdningsskapende arbeidet bør kunne utføres parallelt med innsats for å forbedre alternativene til bilen.

Det er også sannsynlig at mye av næringslivets vare- og budtransporter kan reduseres når det gjelder antall transportere og kanskje kan de utføres med mindre kjøretøyer eller kjøretøyer som ikke drives av fossilt drivstoff. Ikke minst kan ansvarlige i virksomheter og den enkelte ansatte vurdere seriøst om alle reiser egentlig trenger å foretas i det hele tatt

MM dreier seg ikke bare om å vurdere om den enkelte reisen er nødvendige og hvordan den i så fall bør eller kan utføres. Det er også en utfordring å påvirke målpunktet for en reise slik at reisen lettere kan utføres uten bil eller gjøres kortere.

Målsettingene og mange av tiltakene knyttet til MM innebærer ikke nødvendigvis nye utfordringer for aktørene i norske kommuner. Det innebærer i større grad en strukturert og fokusert tilnærming til arbeidet med kjente problemstillinger. Det legges større vekt på å samordne aktører og aktiviteter i en kommune eller region slik at det blir enklere for den enkelte å finne frem i systemet. Myndighetenes innsats for å nå vedtatte målsettinger kan derved effektiviseres.

Det vil variere fra by til by hvilket omfang tiltakene har, detaljer knyttet til dem og hvilke erfaringer man får med virkningene. I de ulike byområdene kan det settes sammen pakker av tiltak basert på de lokale behov og muligheter som foreligger. Arbeidet med MM frembringer stadig nye ideer, varianter av kjente tiltak og nye måter å få tiltakene til å virke sammen på. Innenfor MM-begrepet vil man ikke kunne finne noen samlet oversikt over tiltak. Derfor er nasjonale og internasjonale nettverk viktige for å formidle erfaringer og ideer.

2.2 Kan man unngå større investeringer eller restriktive tiltak?

2.2.1 Investeringer

Innenfor MM samordnes en rekke aktørers interesser, virkemidler og handlingsmuligheter. Det er en løpende og tilpassningsdyktig prosess som i mange tilfelle både kan og bør forsterkes av nødvendige investeringer for å styrke kollektivtilbudet og bedre forholdene for fotgjengere og syklister, men dette vil ikke nødvendigvis innebære store investeringer. Bedret vedlikehold av gang-/sykkelveinett og økt driftstilskudd til kollektivtransporten kan være tilstrekkelig. Dessuten forutsettes det at man skal kunne engasjere organisasjoner og næringslivet til utstrakt egeninnsats.

Selv om MM-aktiviteter alltid kan tilpasses det utgangspunktet man har, kan det likevel ofte være en fordel om MM knyttes til større investeringer for å bedre kollektivtilbudet i et byområde. Et eksempel på dette finner man i Lund i Sverige der investering i en separat trasé for busstrafikk utgjør et sentralt element i en samlet handlingspakke for mer miljøvennlig transport (LundaMaTs), men arbeidet

med MM har pågått parallelt med og delvis uavhengig av denne utbyggingen (avsnitt 3.3.4).

De tiltakene som inngår i en lokal handlingspakke, forutsettes i hovedsak å kunne gjennomføres uten store investeringer i ny veiinfrastruktur eller økt veikapasitet. I stedet forsøker man få til en bedre og ”riktigere” utnyttelse av den kapasiteten man allerede har. Dette kan gjøres gjennom bedre utnyttelse av kjøretøyene og at persontransporten i større grad skjer på annen måte enn med bil. På den annen side kan MM-tiltakene i mange tilfelle være både ønskede og nødvendige supplement til tunge investeringer og derved bidra til at nytten av investeringene økes.

2.2.2 Restriksjoner

I motsetning til rent restriktive tiltak som kan være politisk og økonomisk vanskelig å gjennomføre slik at de får ønsket effekt, kan MM-tiltak i de fleste tilfelle anses å være både positive og ofte nærmest uten konflikt. Utviklingen synes på den annen side å gå i retning av at man flere steder ser muligheten for en sterkere integrering av restriktive tiltak og tilrettelegging for alternativene til bilbruk. Dette kan ha sammenheng med at innføring av kjøreavgifter sentralt i London synes å ha vært vellykket og at det arbeides for slike løsninger flere steder (for eksempel i Stockholm og Göteborg). Dessuten er det ofte vanskelig å unngå at begrensninger i eller prising av parkeringstilbudene oppfattes som en restriksjon av en del berørte.²

MM er den europeiske varianten av det amerikanske begrepet TDM (transport demand management). Derfor er det ved flere anledninger hentet både ideer og erfaring fra USA. Likevel er det vesentlige forskjeller. For eksempel er mye av bakgrunnen for TDM basert på føderal og delstatlig miljølovgivning. Derved stilles det krav til aktørene og det er opp til disse å finne frem til effektive tiltak og da ofte innenfor gitte tidsfrister. Mye av ansvaret for tiltakene i USA har falt på arbeidsgiverne og restriksjoner på parkering har blitt et viktig virkemiddel. Utfordringene knyttet til slike restriksjoner er i stor grad løst i samarbeid med skattemyndighetene³.

Selv om man selvfølgelig ønsker å se konkrete og raske resultater også av MM-aktivitetene i et byområde, stilles det vanligvis ikke opp krav til resultater. MM kan derfor i større grad enn mye av TDM-virksomheten baseres på frivillighet, forsøk og langsiktighet.

Restriksjoner i form av veiprising, rushtidsprising, kapasitetsreduksjoner, parkeringstiltak, mv. vil i langt større grad enn MM-tiltak gi raske virkninger hvis man ønsker å begrense biltrafikken i et område, men slike tiltak synes vanskelig å

² De lokale parkeringsnormene kan gi grunnlag for å begrense parkeringstilbudet i forbindelse med ny utbygging (maksimumsnormer). Dette er en mer akseptabel tilnærming enn om man på et senere tidspunkt ønsker å innføre restriksjoner på bruken av allerede etablerte parkeringsplasser.

³ Arbeidsgiverne og deres organisasjoner vil bli svært viktige aktører også i forbindelse med MM i Norge (se kapittel 5). Foreløpig har arbeidsgiverne i Norge ikke de samme mulighetene som i USA, der ansatte under visse forutsetninger kan tilbys ”cash” til å betale for alternativ transport i stedet for gratis parkeringsplass. Dette skal ikke gi skattemessige konsekvenser verken for arbeidsgivere eller arbeidstakere.

få gjennomført. I de tilfelle slike tiltak faktisk blir gjennomført i et byområde, er det viktig at det er forberedt gode, alternative transporttilbud. Derfor kan etablering av et MM-program i et byområde være både nyttig og nødvendig i forkant av de restriktive tiltakene. MM kan i slike tilfelle ses som et supplement til restriktive tiltak, men skal ikke i seg selv innebære sterke restriksjoner på bilbruken.

2.3 Hvem er aktørene i arbeidet med MM?

MM-tiltak kan gjennomføres i rent offentlig regi, men det vanligste er at det organiseres som et samspill mellom flere aktører. Arbeidsgivere, privatpersoner, organisasjoner og interessegrupper er verdifulle medspillere. Parallelt med den økende interessen for MM har også konsulenter utviklet kompetanse og opptrer som en stimulator for videre satsing.

Et initiativ fra lokale og regionale myndigheter anses som nødvendig. Mye av det europeiske samarbeidet skjer også på dette nivået. For eksempel er det vanligvis byer som er de aktive deltakerne i de mange nettverkene som er etablert. Et eksempel på slike nettverk er ”Bilfri by”- arrangementet og de fire delprosjektene knyttet til CIVITAS⁴. Slike samarbeidsfora rundt ulike tema gir både grunnlag og stimulans for mye av det lokale arbeidet med MM.

Det lokale arbeidet må vanligvis involvere de aktuelle, kommunale ansvarsområdene. Det gjelder både planmyndigheter og de etater, avdelinger, selskaper mv. som har ansvar for utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen. Dette gjelder spesielt de ulike aktører som er involvert i kollektivtransporten og driften av veisystemet. Derfor er det ofte nødvendig at også regionale myndigheter deltar.

MM-konseptet innebærer at det ikke er myndighetene alene som skal stå for tiltakene eller ta initiativ. I arbeidet med MM motiveres en rekke nye aktører til å engasjere seg. Igjen er det den aktuelle situasjonen som styrer hvilke aktører som bringes inn sammen med lokale myndigheter. I en rekke tilfelle kan derfor arbeidet med MM ses som en form for offentlig-privat samarbeid. Noen eksempler på mulige samarbeidspartnere for kommunene er listet opp nedenfor. Deltakelsen avhenger av hvilken utfordring man har valgt å ta for seg.

- Enkeltpersoner, velforeninger, borettslag, bydeler
- utbyggere, tomteeiere
- lokale eller nasjonale organisasjoner
- arbeidsgivere og deres organisasjoner
- ansatte og deres organisasjoner (fagforeninger, mv.)
- idrettslag eller andre foreninger

⁴ CIVITAS (Cleaner and better transport in cities) er et EU-støttet initiativ som gir støtte til byer som aktivt arbeider for å få til en bærekraftig transport. Det arbeides innenfor fire delprosjekter (Miracles, Tellus, Trendsetter, Vivaldi) med ulik fokus. Til sammen deltar 19 byer. Av nordiske byer deltar Göteborg, Stockholm og Aalborg. I løpet av 2003 inviteres det til deltakelse i CIVITAS II der det vil bli lagt vekt på å få med flere mellomstore byer og byer fra EUs nye medlemsland.

- kollektivselskaper
- andelslag som driver med bildeling
- mv

I nordisk sammenheng er det vanlig at arbeidet koordineres av en kommunal myndighet som også kan se det i forbindelse med gjennomføringen av tiltak som ligger innenfor ulike etaters ansvarsområde. I noen tilfelle kan også konsulenter eller andre aktører stå for organiseringen. I enkelte europeiske land stilles det krav til utbyggere og arbeidsgivere. Da må de selv stå for arbeidet, men myndigheter på ulike nivåer bistår gjerne med veiledning.

Bedriftsrettede tiltak har gjerne sitt grunnlag i større bedrifter som har ressurser til å avsette egen, intern transportkoordinator. Arbeidet bør likevel skje i nært samarbeide med en form for kommunal mobilitetsrådgivning. Det er eksempler på at bedrifter i et område har gått sammen for å få lagt forholdene bedre til rette for nye transportløsninger. Eksempelvis kan det samarbeides om en felles bilpool i området. I enkelte land (USA, England, Italia mfl) kan myndighetene pålegge bedrifter over en viss størrelse å engasjere en intern transportkoordinator.

MM omfatter fleksible tiltak som kommuner og regioner kan ta utgangspunkt i når det arbeides med å finne løsninger på de særegne transportutfordringer som avdekkes i hvert område. Det er viktig at det finnes forbindelse mellom lokale og sentrale aktører slik at tiltak på ulike nivåer støtter opp under hverandre. Det er også viktig at det finnes kanaler for å formidle utfordringer fra lokalt nivå til sentrale myndigheter. Dette gjelder spesielt i de tilfelle det er behov for å kunne ta i bruk nye virkemidler eller tilpasse eksisterende virkemidler til en ny situasjon. Det kan også bli behov for å utrede/vurdere endringer i lovverket⁵.

⁵ I USA synes lovendringer å kunne skje relativt raskt. For eksempel er det våren 2003 både i senatet og kongressen foreslått å endre skattelovene slik at arbeidsgiverne allerede inneværende år kan få gi ansatte godtgjørelse for å sykle til og i arbeid og behandle dette som en næringsutgift.

3. Mobility Management i andre land

3.1 MM i EUs forskning

Begrepet mobility management dukket opp i kjølvannet av de to parallelle EU-prosjektene MOSAIC og MOMENTUM. Siden har en rekke andre prosjekter tatt opp temaet med andre utgangspunkt enn de transportmessige. EUs energi- og miljøprogram er sentrale. Derfor inngår også virkemidler som spenner videre enn bare å påvirke omfanget av selve bilbruken. For eksempel har det betydning hvilke energikilder som benyttes. Tiltak som legger til rette for bruk av elektriske biler vil derfor naturlig falle inn i de en del handlingspakker. Likeledes kan informasjon og opplæring av i myk og energiøkonomisk kjøring ofte inngå som et tiltak.⁶

Uansett hvilke tiltak som skal gjennomføres så de vil deres suksess ofte være knyttet til informasjon og markedsføring. Dette har vært utgangspunktet for flere forskningsprosjekter innenfor EUs ulike rammeprogram. Nedenfor nevnes eksempler på slike prosjekter.

INPHORMM og CAMPARIE, som ble avsluttet i 1999, er eksempler på prosjekter innenfor 4. rammeprogram⁷. De baseres på en økende forståelse for at det har virkning også å satse på aktiv informasjon om og markedsføring av alternativer til bilen som transportmiddel i byområder. Hensikten er ikke å forsøke å gi folk dårlig samvittighet, men å informere dem om konsekvensene av egne valg. På engelsk har man kalt dette for ”Public Awareness Campaigns”. Bakgrunnen for slik satsing er en erkjennelse av at slike informasjonskampanjer utgjør viktige supplement til restriktive eller fysiske tiltak får å påvirke holdninger og adferd.

Det primære formålet med de to prosjektene ADONIS og WALCYNG var å utvikle kunnskap om for hvordan man kunne arbeide for få folk til å gå og sykle mer i stedet for å bruke bilen på korte turer⁸.

TAPESTRY-prosjektet som skal avsluttes i 2003, har hatt som siktemål å finne ut mer om betydningen av kampanjer for å påvirke folks adferd. Målet er å undersøke hvordan spredning av informasjon og kunnskap om bærekraftige transporttiltak kan stimulere til bruk av kollektivtransport og til å gå eller sykle. Som andre

⁶ Interessen for såkalt ”økokjøring” har vokst i våre naboland de senere årene og har etter hvert også blitt tatt opp av norske kjøreskoler.

⁷ INPHORMM – Information and Publicity Helping the Objective of Reducing Motorised Mobility, CAMPARIE – Campaigns for Awareness using Media and Publicity to Assess Responses of Individuals in Europe

⁸ ADONIS – Analysis and development of a new Insight into the substitution of short car trips by cycling and walking, WALCYNG – How to enhance walking and cycling instead of shorter car trips and to make these modes safer.

EU-prosjekter er også TAPESTRY basert på et samarbeid mellom en rekke forskningsinstitusjoner, konsulenter og kommunale administrasjoner der ulike typer tiltak blir introdusert og evaluert. Det er allerede formidlet resultater fra en del eksempler. Ett av disse er fra Gävle i Sverige der man har fokusert på ”helse og miljø” og blant annet har satset på å få foreldre til å slutte å kjøre barna til skolen.

På flere nivåer er det etablert nettverk mellom aktører som arbeider med MM. Blant annet er det flere nettverk der et antall byer samarbeider om å samle og spre informasjon om tiltak. Ett eksempel er SMILE (Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment). Et annet eksempel er ACCESS (Eurocities for a New Mobility Culture) som er videreføringen av Car Free Cities. Arrangementet ”European Mobility Week” som også omfatter ”In town without my car” den 22. september hvert år ligger til dette sekretariatet. EPOMM og ACCESS har felles sekretariat i Brussel.

Dessuten finnes det en rekke nasjonale nettverk. I Sverige samarbeider IEH (Statens Institut för Ekologisk Hållbarhet), Vägverket og Naturvårdsverket om en nettside for informasjonsutveksling. Konsulentfirmaet Trivector har en side viet MM (<http://www.mobilitymanagement.nu>). På Vägverkets hjemmesider er det også lagt vekt på å formidle informasjon om MM (<http://www.vv.se>).

I Norge ivaretas foreløpig noe av behovet under Vegdirektoratets etatsprosjekt (<http://transportiby.custompublish.com/>), men om vi skal få en samordnet aktivitet tilsvarende det vi finner i andre europeiske land må det satses vesentlig mer også på nasjonalt nivå. Foreløpig synes det som norske byer i alt for liten grad finnes som deltakere i de mange europeiske samarbeidsprosjektene omkring bilbruk og miljø i byområder.

Av de pågående EU-prosjektene er det kanskje resultatene fra MOST (Mobility Management Strategies for the next Decades) det stilles størst forventninger til. Dette er en videreføring av MOSAIC og MOMENTUM. Resultatene er under publisering. I MOST har man tatt for seg case-studier innenfor seks ulike innsatsområder:

1. Helse (sykehus, uføres tilgjengelighet)
2. Planlegging/utbygging (etablere MM i en tidlig fase)
3. Midlertidige tilbud / arrangementer
4. Mobilitetssentre og -rådgivning
5. Utdanning (skoler, universiteter)
6. Turisme

Erfaringer er hentet fra 30 demonstrasjonsprosjekter i like mange byer. I tillegg til å studere virkningene av de enkelte tiltakene, tok man også for seg de ulike fasene i gjennomføringen for å avdekke utfordringer og suksessfaktorer. På dette grunnlaget har man utarbeidet en rekke anbefalinger for hvordan MM-prosjekter bør initieres og følges opp. En vesentlig fordel med MM er at konseptet anses å være så fleksibelt at det kan tilpasses nærmest enhver lokal situasjon.

I flere av EU-prosjektene skiller man klart mellom MM på et generelt, kommunalt nivå og mer spesifikke tilnærminger rettet mot et avgrenset område, som for eksempel et næringsområde, en større arbeidsgiver eller spesielle funksjoner som

sykehus, universiteter, idretts- og messearenaer mv. Både organisering av arbeidet, tiltaksformer og (potensielle) samarbeidspartnere kan variere på de to nivåene.

Fra sentralt hold i EU har det blitt uttalt at man har en typisk indikasjon på at MM er vellykket når aktiviteten har pågått over mer enn en valgperiode. Dette er for eksempel tilfelle med de byer som har vært med i flere EU-prosjekter. I dette ligger også en forståelse av at MM til dels innebærer et kontinuerlig og langsiktig arbeid.⁹

3.2 Noen eksempler fra byer i Europa

3.2.1 Kunnskap om MM er empirisk basert

Litteraturen viser eksempler fra en rekke land der det har vært arbeidet lenge med MM og delvis før denne betegnelsen ble innført. Byer i Tyskland, Nederland og England synes å være godt representert, men de europeiske prosjektene viser også stor aktivitet i andre land som Italia, Sveits og Østerrike. Svenske byer er aktivt med i flere av EU-prosjektene. Eksempler fra Sverige tas opp i kapittel 4.

De fleste EU-prosjektene innebærer at det er dannet konsortier der det er innledet aktivt samarbeid med byer som så gjennomfører forsøk med spesielle tiltak. Det viser seg at det til dels er de samme byene som går igjen i flere av prosjektene. I litteraturen og på hjemmesidene til de ulike prosjektene finnes det omtale av det som er gjort i hver enkelt av de mange byene der det har vært arbeidet med MM.

Vi har ikke funnet mye dokumentasjon om aktivitetene i Danmark og Finland, men MM er ikke ukjent som begrep i de to landene. Det har blant annet vært et sentralt tema på flere konferanser i Danmark. Der har man i noen sammenhenger brukt begrepet ”mobilitetsledelse”. Ett eksempel fra Københavnregionen er at det regionale samarbeidsrådet, HUR i september 2002 opprettet et eget pendlerkontor. Dette pendlerkontoret er et toårig forsøk der man har fått ressurser til å gi gratis rådgivning og bistand til å utarbeide transportplaner for virksomheter med mer enn 200 ansatte. (Bruk av transportplaner omtales spesielt i kapittel 5). Også mindre virksomheter og virksomheter som har planer om å flytte kan få rådgivning fra HUR. Pendlerkontoret har ansvar for å holde seg á jour med utviklingen på MM-feltet i Europa..

3.2.2 Nottingham

Denne byen blir i mange sammenhenger sett som et forbilde. Utgangspunktet er som i mange andre europeiske byer at det finnes et historisk sentrum med trange gaterom som man ønsker å beskytte mot for mye biltrafikk. Derfor er det vanlig at det etableres tilbud med innfartsparkeringsplasser som samordnes med kollektivtransport til og fra sentrum. Dette anses likevel ikke å være tilstrekkelig så lenge det finnes omfattende sentrale parkeringstilbud.

⁹ At det er etablert kontinuitet i MM-arbeidet i en by kan også ses som et resultat av at det ofte dreier seg om tiltak og aktiviteter som er rimelige og lite konfliktfylte politisk sett.

I 1995 tok byens myndigheter initiativ for å organisere arbeidsgiverne i regionen i en "Commuter Planners Club". Dette nettverket gir mulighet for å utveksle erfaringer og ideer knyttet til MM-engasjementet. Dagens 50 medlemmer omfatter de største arbeidsgiverne i byen og ca 50.000 ansatte. Bedriftene møtes flere ganger i året for å diskutere hvordan de skal få ansatte til å reise mer miljøvennlig. Det er dannet undergrupper basert på geografisk tilhørighet. De lokale transportmyndighetene fungerer som et sekretariat for møtene.

Lokale ildsjeler i administrasjonen bidro til at Nottingham ble knyttet til EU-prosjektet MOSAIC da det startet i 1996. Man begynte derfor tidlig arbeidet med å motivere arbeidsgiverne til å utarbeide transportplaner for egen virksomhet. Erfaringene er at man når langt gjennom frivillig innsats, men bedriftene må kunne se at innsatsen er til felles beste.

Etter at det i England ble gitt mulighet til å avgiftsbelegge eksisterende, private parkeringsplasser, så myndighetene i Nottingham muligheten til å styrke motivasjonen hos arbeidsgiverne til å øke innsatsen rettet mot ansattes arbeidsreiser. For eksempel kunne det påpekes at det på sikt kan bli meget dyrt for en bedrift som velger en lokalisering som vanskelig kan få god kollektivbetjening. Også lokale myndigheter ser en stimulans i dette fordi inntekten fra parkeringen kan anvendes til lokale transportformål (Aas 2001).

For eksisterende lokaliseringer vil det også være grunn til å redusere parkeringstilbudet. Hvis avgiften overføres til arbeidstakerne vil etterspørselen trolig synke vesentlig. Hvis bedriften velger å dekke avgiften selv, vil man raskt se at det er lønnsomt å stimulere de ansatte til å velge alternative transportmidler til og fra arbeidet for derved å kunne redusere antall plasser det skal betales avgift for.

Målsettingen i Nottingham for perioden 1991-2006 er å få til en trafikkreduksjon sentralt, ingen vekst i det nærmest omkringliggende område og bare 2% vekst i ytterområdene. Det regnes at de bedriftene som har utarbeidet transportplaner har redusert antallet ansatte som kjører alene til arbeidet med mellom 10 og 17% i løpet av 2-3 år.

Nottingham har vært med i den nasjonale organisasjonen "TravelWise" siden den ble etablert.¹⁰ Det lokale Nottingham TravelWise Centre gir informasjon om alle reisemuligheter i regionen og markedsfører de bærekraftige transportmulighetene.

Det har også vært viktig for utviklingen at det har vært et samarbeid med de regionale myndighetene (Nottinghamshire County Council). Også her utarbeidet man i 1996 en plan for å påvirke ansattes reiser og reisemåter. De bruker egen virksomhet som eksempel for å vise betydningen av slike planer for å styrke alternativene til bilbruk og øke bruken av dem. Det er ansatt en person som har til oppgave å være rådgiver overfor bedrifter i regionen.

Gjennom et nyopprettet program (TransACT) tilbys økonomisk støtte både til utarbeidelse av planer og gjennomføringen av dem. Tilbudet rettes spesielt mot

¹⁰ TravelWise er et nasjonalt nettverk av lokale myndigheter som i fellesskap vil arbeide for sunnere og mer bæredyktig transport i byene. Organisasjonene vil begrense samfunnets avhengighet av bilbruk ved øke bevisstheten om de alternativene som finnes, styrke disse og påvirke adferd for å redusere unødig bilbruk. I 2002 var det 110 medlemmer. Dette nettverket bidrar blant annet til utveksling av erfaringer, personell og ekspertise mellom medlemmene.

mindre virksomheter (mellom 20 og 250 ansatte) som ofte ikke har tilstrekkelig ressurser til å utføre arbeidet selv. For større virksomheter finnes det andre muligheter til å få støtte.

3.2.3 Bremen

Bremen er på størrelse med Oslo (540.000 innbyggere). Tidlig på 1990-tallet ble det planlagt et nytt boligområde med sikte på at beboerne skulle ha en mindre bilavhengig livsstil. Dette første prosjektet ligger ca 6 km (dvs akseptabel sykkel-savstand) fra sentrum. For å få oppslutning til en idé om redusert bilbruk var det en rekke betingelser som måtte oppfylles. Man så også nødvendigheten av en bildelingsordning for å dekke spesielle behov. Selv om prosjektet ikke ble gjennomført som planlagt har det dannet forbilde for tilsvarende prosjekter andre steder.

Midt på 1990-tallet fortsatte man arbeidet med å begrense bilbruken i byen. Man startet med et forsøk på få bosatte i deler av byen til å redusere sitt bilhold og sin bilbruk. Dette ble samordnet med at flere sentrale gater ble lagt ut til gågater, kollektivtrafikken ble prioritert og parkeringstilbudet ble redusert.

Som et ledd i samspillet mellom pisk og gulrot ble det etablert et informasjons-senter. Dette ble blant annet koblet til en bildelingsordning. Medlemskortet i bildelingsordningen ble samordnet med sesongbillett på kollektivsystemet i en såkalt mobilitetspakke. Alle som kunne dokumentere at de hadde avsluttet sitt bilhold fikk prisavslag på dette tilbudet.

Bremen har senere fremstått som et forbilde for andre byer når det gjelder satsing på bildeling. Et godt samarbeid mellom kommunen og ulike organisasjoner her gjort at det er utviklet teknologisk avansert bestillingsordninger. De siste årene er det utviklet et elektronisk kort (Die Bremer Karte PLUS) som kan benyttes både til å bestille bil og utløse låssystemet på den bestilte bilen, betale for kollektivtransport og parkering, innkjøp i lokale butikker m.v. Over 100 biler er fordelt på 40 steder i Bremen. Det er registrert ca 2700 brukere.

Det startet som en ideell privat klubb. Nå drives bildelingen i Bremen og flere andre tyske byer som et forretningsområde av et firma, Cambio. Det er etablert et eget kundesenter for informasjon og salg av medlemskap og kort. Når man er medlem av denne ordningen kan dette også benyttes i en del andre byer der bildeling opereres av det samme selskap.

Bildeling beskrives som en form for nabolagsbasert bilutleie. I Bremen og andre byer bygges det nå boligprosjekter med få parkeringsplasser, men med plass avsatt til lokal bildeling.¹¹

¹¹ Bildeling er tatt opp som et viktig MM-tiltak i flere land. Blant annet har man kommet langt i Sveits der 44.000 brukere disponerer 1750 biler. Bildeling knyttes i stor grad til privatpersoner, men det kan også samordnes med bedrifters behov for biler. Det finnes eksempler på at større bedrifter som begrenser ansattes bilbruk i stedet har en bedriftsbasert bilpool som ansatte kan benytte seg av i arbeidstiden og som inngår i lokal eller større bildelingsordning utenom arbeidstid og i helger (Vägverket 2002). Vägverket i Sverige har i 2003 utgitt en åjourført kunnskapsoversikt om bildeling.

Bremen er koordinator i det pågående EU-prosjektet MOSES som har samspillet mellom kollektivtransport, bildeling og byutvikling som utgangspunkt (<http://www.moses-europe.org/>)¹². I dette prosjektet anser man en videre utvikling av bildelingskonseptet, som alternativ til egen, privat bil, for å være et viktig tiltak for å få til en bærekraftig utvikling uten å begrense den individuelle mobiliteten. Blant de 8 byene som deltar finner vi også London og Stockholm. Prosjektets målsetting er å teste en hypotese om at 10% av bileierne i Europas i større byer er villige til kvitte seg med egen bil og at etterspørselen etter parkering i byene kan reduseres med 10%.

Bremen er aktivt med i flere andre EU-prosjekter. Mye aktivitet er nå knyttet til prosjektet "Civitas – cleaner and better transport in cities" der 20 byer i ulike land deltar. Bremens myndigheter satser på å delta aktivt i alle de 8 fokuserte temaene innenfor prosjektet:

- Energieffektiv og miljøvennlig offentlig kjøretøypark. Dette tilsier at byen vil sørge for at det finnes tilstrekkelig antall steder for fylling av alternativt drivstoff.
- Tiltak for å begrense transportetterspørselen. Sentrale deler av byen defineres som miljøsoner.
- Etablering av en form for veiprisering som både vil begrense biltrafikken og gi byen nødvendig inntekt til å gjennomføre alternative tiltak.
- Forbedre kollektivtransportens servicenivå blant annet ved å samordne det bedre med sykkel og gange generelt og ha fokus på sikkerhet og kjøretøyteknologi.
- Satse ytterligere på bilfrie boligområder, bildeling, sykkelbruk og miljøvennlige transporttilbud.
- Fokuserer på muligheten for å rasjonalisere varetransportene (logistikk, infrastruktur, kjøretøypark).
- Satse mer på teknologi for å fremme en effektiv avvikling av trafikken gjennom veiledning, informasjon og prioritering.
- Satse mer på MM-tiltak som informasjon og adferdspåvirkning, samordnet planlegging og utarbeidelse av transportplaner i samarbeid med ulike aktører.

3.2.4 Camden

Når vi trekker frem Camden, en sentral bydel (borough) i London, er det fordi vi mener dette eksemplet viser hvordan man kan koordinere innsatsen fra ulike deler av en administrasjon mot et felles mål. Eksemplet viser også allsidighet når det gjelder tiltak og virkeområder.

Grunnlaget for arbeidet er "Camden's Green Transport Strategy" som ble vedtatt i 1997. Strategien knyttes til det lokale LA21-arbeidet og målsettinger om bedret luftkvalitet og bærekraftig byutvikling og transport. Man ser et mindre bilbasert samfunn som en forutsetning for å forbedre innbyggernes livskvalitet. Strategien

¹² MOSES – Mobility services for urban sustainability

bygger på en gjennomgang av de miljømessige utfordringene som det er vist at man har lokalt, nasjonalt og globalt.

Allerede i 1998 hadde Camden utarbeidet sin egen ”travel plan” med sikte på redusere ansattes bilbruk med 30%, gradvis få en mer miljøvennlig kjøretøypark og samtidig påvirke leverandører til av varer og tjenester til kommunen å bli mer bevisste både i sin adferd og i valg av drivstoff.

Myndigheter og innbyggere, arbeidstakere med flere skal i fellesskap løse de ulike utfordringene. For å få til dette er det laget en strategi basert på tiltak med konkrete målsettinger:

- *”Grønne” transportplaner.* Bydelen arbeider bevisst for å påvirke arbeidsgivere, skoler, organisasjoner mv. til å benytte et bredt spekter av tiltak for redusere bilbruken. Det leggs også vekt på at mest mulig av tjenestebehovet skal dekkes lokalt og at varetransporter skjer med alternative energikilde (elektrisk, gas), budtjenester med sykkel og lengre transporters kanskje med jernbane. Det er satt en målsetting om at denne satsingen skal resultere i en samlet reduksjon av aktørenes bilbruk på 30% i løpet av en periode på 3-år.
- *Miljøsoner.* I Camden og en rekke andre engelske byer brukes begrepet ”clear zones”. Dette defineres som områder med lavt forurensningsnivå som oppnås ved å prioritere miljøvennlige transportmidler og en mest mulig bilfri livsstil.
- *Kampanjer og informasjon.* Man vil bevisstgjøre bosatte, arbeidstakere og besøkende. I tillegg til å spre kunnskap og ideer om hva den enkelte og bedriftene kan gjøre, deltar bydelen aktivt i aksjoner som den europeiske bilfri-by-dagen¹³.
- *Bilfrie boligområder.* Etter mønster fra flere andre byer har man retningslinjer som sier at 25% av nye boligprosjekter skal være bilfrie. Dette innebærer at prosjektene må lokaliseres slik det blir naturlig og lett å benytte alternative transportmidler. Arealer som i andre situasjoner ville ha vært benyttet til bilparkering, kan nå legges ut til grøntarealer, lekeplasser, mv. eller til flere boligenheter
- *Temaplaner.* For å kunne følge opp målsettingene er det utarbeidet et sett med planer for ulike temaer: Camden Cycling Plan, Camden Walking Plan, Public Transport Plan, Road Safety Plan, Parking Plan. Det arbeides samtidig med å bedre fremkommeligheten for bussene i denne sentrale bydelen – også for å sikre en bedre regularitet. I 1997/98 hadde bydelen 2,7 km bussfelt. Tre år senere var dette økt til 11,4 km.

I strategien slås det fast at målene ikke kan nås av de lokale myndighetene alene. Man vil derfor ha samarbeid med Londons sentrale myndigheter, lokalbefolkningen, organisasjoner og næringsliv, skoler og universiteter, helsemyndigheter og ulike nettverk av europeiske byer. Som eksempler på konkrete tiltak som gjennomføres i perioden 2001-2005 kan vi nevne:

¹³ Fra og med 2002 er dette utvidet til den europeiske ”mobility week”.

- Det er skaffet nasjonale midler for å kunne bygge om et antall drosjer til gassdrift. Det planlegges reserverte ladesteder for el-biler på gategrunn. Lokale bensinstasjoner påvirkes til å tilby fylling av gass (LNG).
- Bydelens egen bilpark skiftes gradvis ut. Det stilles strenge miljøkrav til nye kjøretøyer. (Tidlig i 2003 var 210 av 321 kjøretøyer eid av kommunen elektriske eller basert på LPG). Sykkelbud erstatter mye tidligere biltransport. Det stilles miljøkrav til leverandørers kjøretøyer.
- ”Walking Plan” og ”Cycling Plan” følges opp med årlige statusmeldinger og oversikt over gjennomførte tiltak. Det legges spesiell vekt på forholdene rundt T-bane- og jernbanestasjoner.
- Det er etablert en pool på over 50 sykler til bruk for tjenestereiser. Det utbetales godtgjørelse for sykkelbruk. Det er etablert trygg sykkelparkering, garderober og dusj ved alle de største kommunale arbeidsplassene. Kommunen bidrar til arrangement av ulike former for sykkelkurs der alle kan delta.
- Ansatte kan få rentefrie lån til kjøp av sykkel eller sesongbilletter til kollektivsystemet.
- Det arbeides med å forbedre kollektivtilbudet.
- Det er etablert en bilklubb – bilene er gjort lett tilgjengelige med bilene parkert på gaten. Arbeidsgivere påvirkes til å gå inn i slike ordninger i stedet for å ha egne bilparker.
- Man har vært med på å få til egne aktiviteter rettet mot barn og skolesektoren. Det arrangeres egne ”gå-til-skolen”-aksjoner.
- Det samarbeides med helsesektoren for å spre kunnskap miljø- og helsemessige konsekvenser av de ulike transportmåter (travel awareness programme).
- I samarbeid med detaljhandelen vil man innføre et system som gir folk som handler i lokale butikker spesielle rabatter og tilbud.
- Antall parkeringsplasser er redusert og godtgjørelse for bilbruk er blitt redusert.

Det ble gjennomført en undersøkelse blant de ansatte i 1998 for å etablere et utgangspunkt for å registrere utviklingen i forhold til målene (”benchmarking”). Antall ansatte som kjørte egen bil til arbeidet ble redusert fra 24% til 21% i løpet av de to første årene. Målet for 2002 er satt til 17%.

3.3 Mobility Management i Sverige

3.3.1 Sentrale myndigheter er aktive

Av de nordiske landene er det bare i Sverige at begrepet MM har fått bred utbredelse. Det er uklart hvorfor det er blitt slik, men det har trolig sammenheng med et ønske om å komme i raskt inngrep med aktiviteter innenfor EU også på miljø- og transportsektorene. Også Vägverkets klare sektoransvar antas å ha bidratt. Samtidig er det flere svenske byer som selv har innledet samarbeid med andre aktører i Europa. De er representert som partnere i flere store europeiske prosjekter.

Det var ikke de sentrale myndighetene som tok initiativ, men de sluttet raskt opp om MM etter hvert som byområdene fattet interesse. Vägverket fikk en sentral rolle gjennom sitt sektorsansvar for veitransport. Dette innebærer også at man er ansvarlig for miljø og for å påvirke etterspørselen etter veitransport. Vägverket har også gått inn som svensk, nasjonal partner i EPOMM-samarbeidet.

Vägverket har stått for en rekke utredninger om MM og derved bidratt til både å høyne kunnskapsnivået og samtidig spre kunnskap. Utgangspunktet og utfordringene i Sverige er annerledes enn i de tettere befolkede landene i det sentrale Europa. Det krever til dels andre tilnærminger og løsninger å gjennomføre MM-aktiviteter i små og mellomstore byer med lav tetthet. I Sverige har man også diskutert MM-tiltak for spredtbygde områder (Vägverket 2000). Dette tilsier at det kan være mest rasjonalt for norske myndigheter å studere aktiviteten i Sverige hvis man ønsker å hente inn relevante erfaringer.

Både det nasjonale Statens institut för ekologisk hållbarhet (IEH) og Naturvårdsverket er blant de sentrale aktørene. IEH bidrar med informasjon og administrerer et nasjonalt nettverk på internett. Naturvårdsverket bidrar økonomisk til ledelse og gjennomføring av MM-prosjekter gjennom såkalte LIP-midler (lokale investeringsprogram). Svenske kommuner kan søke om tilskudd fra denne nasjonale ordningen.

Også Svenska kommunförbundet har vært aktive når det gjelder å spre kunnskap og oppmuntre kommunene til å ta opp MM som tiltaksform. *I dag er det ti svenske kommuner som har opprettet et eget mobilitetskontor. Flere steder har man konkrete planer om å etablere slike kontorer.*

Et grunnlag for videre arbeid med MM ble lagt i 2001 da Vägverket utformet en såkalt "firetrinnsmodell" for investeringer. Dette dreier seg om et planprinsipp der man trinnvis utreder ulike alternativer for å løse trafikk- og miljøproblemer:

1. undersøke om det er tiltak som kan påvirke transportbehovet og valg av transportmiddel (dvs undersøke hvilke muligheter som ligger i MM)
2. undersøke om det er tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende veinett og kjøretøy (dvs enkle trafikktekniske tiltak og MM)
3. utrede begrensede utbedringstiltak
4. investering i ny infrastruktur og større utbedringstiltak

Dette innebærer at det først er i det 4. trinnet at man eventuelt kan konkludere med at det er nødvendig med større investeringer¹⁴. Modellen ble raskt tatt opp i nasjonal politikk (REGPROP 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktig hållbart transportsystem).

Tradisjonelt har man gått rett på trinn 4, noe som i følge veidirektøren fører til at alt for mye areal beslaglegges til transport (foredrag på ECOMM-konferansen i Karlstad 22.-23.mai, 2003). Det er også en gryende erkjennelse av at det er usikkert om ny veikapasitet løser problemene på lengre sikt.

¹⁴ Det kan ha en viss likhet med prinsippet i de norske rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging som er under revisjon (Miljøverndepartementet 1993). Den svenske tilnærmingen angir mer konkret enn den norske RPR hva som må gjøres.

Basert på flere nasjonale seminarer og utveksling av erfaringer mellom byene har nå mange svenske byer tatt initiativ til ulike MM-tiltak. Sentrale myndigheter har oppmuntret til dette. I *Stockholm* synes prosessen å ha gått noe tregere enn i de andre store byene, men også der foreligger det forslag om å opprette et mobilitetskontor. Kommunen har bidratt til arrangement av en større konferanse om erfaringer og markedsføring av bildeling som MM-tiltak.

I *Malmö* er det opprettet et mobilitetskontor. Samtidig er det etablert et regionalt samarbeid om å få til et mer miljøtilpasset transportsystem (Skåne-MaTs). I tillegg er det opprettet et regionalt, medlemsbasert kompetansesenter for miljøtilpasset transport (Milöre Centre). Dette er et nettverk med deltakelse fra bedrifter, kommuner, utdanningssteder og andre organisasjoner med interesse for å begrense transportens uheldige miljøkonsekvenser. Man har registrert at det i regionen er gjennomført eller planlagt ca 250 ulike tiltak og prosjekter som kan påvirke transportene. Det tas sikte på å få til et samarbeid med danske interesser på den andre siden av Øresund.

I flere av de mellomstore byene for eksempel *Jönköping* og *Borlänge*, har det blitt opprettet mobilitetskontorer. Hvilke oppgaver disse kontorene er tillagt varierer i samsvar med lokale problemstillinger og utfordringer. Flere svenske kommuner har vedtatt en intern reisepolicy med sikte på å begrense reiseomfanget og bilbruk både til arbeidsreiser og til tjenestereiser. Nedenfor gis en kort omtale av noe av aktiviteten i tre svenske byer: *Karlstad*, *Göteborg* og *Lund*.

3.3.2 Karlstad var tidlig ute med MM

I Karlstad ble det allerede i 1996 innledet et prosjekt med mobilitetsrådgivning (trafikaninformasjon) overfor innbyggerne og næringslivet. Dette ble videreført i et samarbeid mellom plan- og trafikkmyndighetene i byen. To prosjekter som illustrerer dette er planleggingen og byggingen av ny ishall og nytt universitet. Begge steder har et utvidet busstilbud blitt benyttet som alternativ til å øke antall parkeringsplasser. Samtidig har utbyggere, eiere og andre aktører samarbeidet om å legge til rette for god tilgjengelighet på annen måte.

Ved arrangementer i ishallen blir det satt opp egne, direkte busser fra ulike steder i byen/regionen. Dette gjør at selv om mange fortsatt benytter bil, er det gjerne til parkeringsmuligheter nærmere startstedet for så å benytte buss videre.

Universitetet i Karlstad ligger 6-7 kilometer fra sentrum. Det er anlagt gode gang- og sykkeltraséer fra ulike deler av byen til universitetsområdet. Flere bussruter hvorav en er en ekspressrute direkte fra sentrum, betjener en terminal sentralt på universitetet. På terminalen angis realtidsinformasjon om alle bussrutene. Ved studieårets start har busselskapet en egen informasjonskiosk på universitetsområdet. Studentene får gratis billetter for å kunne prøve ut systemet og eventuelt etablere reisevaner på grunnlag av dette.

Ishallen og universitetet knyttes til en type reisemål og reiseformål som det er blitt fokusert på i forbindelse med MM flere andre steder. På linje med sykehus representerer det steder som regelmessig eller ved spesielle anledninger skaper betydelig trafikk og derfor også gir grunnlag for satsing på spesielle, miljøbaserte transportløsninger.

3.3.3 Göteborg satser stort på MM

Programmet Aktivt Trafikantstöd ble vedtatt av Trafiknämnden i mai 2002 (Göteborgs Stad 2002). I samarbeid med Vägverket og Västtrafik (kollektivselskapet) sikter man mot å redusere antall unødige reiser og redusere antall biler der sjåføren er alene. Hensikten er å begrense trafikkøkningen og effektivisere bruken av den infrastrukturen man har.

Man snakker om å bygge nye *vägar* og mener da ikke fysiske tiltak, men nye tilbud i form av tjenester som skal kunne begrense bilbruken. Derved øker valgmuligheten gjennom bedre informasjon og andre tilbud som gjør alternativer til bilen attraktive.

Utgangspunktet i Göteborg er at hver trafikant utfører ca 1000 reiser per år. Hvis den enkelte bare foretar små justeringer vil man samlet sett kunne oppnå mye. Det defineres tre fokusområder:

- redusere antallet unødige reiser
- redusere antallet som kjører alene
- lede og styre trafikken bedre

Trafikkontoret går foran som et godt eksempel med en klar reisepolicy som alle ansatte må forholde seg til. Det er for eksempel ikke lenger tillatt å benytte egen bil til lokale tjenestereiser og ansatte får fast godtgjørelse for å sykle til arbeidet.

Den største satsingen innenfor Aktivt Trafikantstöd er knyttet til utbyggingen av tidligere verfts- og havneområder på nordsiden av Götaelven. Det såkalte Lundbyprosjektet er etablert med eget sekretariat med 7 ansatte. Lundby Mobility Center åpnet i november 2002. Kontoret er finansiert i fellesskap av utbyggingsselskapet, bydelen, Vägverket region Väst, andre kommunale etater og kollektivselskapet. Dette er et lokalt servicekontor som bedrifter og bosatte i området kan benytte for å få hjelp til å utvikle mer effektive transportere. Under betegnelsen "Vision Lundby" ønsker man å få etablert gode transportvaner etter hvert som bedrifter og beboere flytter inn i området.

Under ordningen er det utviklet planer for bedret kollektivtransport. Dette omfatter en ny båtforbindelse over elven. Blant tiltakene er også introduksjonen av et elektronisk kort som kan benyttes til vanlige kollektivreiser, drosje, leiebiler, bildelingsordninger, mv. Det er etablert fire bildelingsordninger som nyinnflyttede i utbyggingsområdet kan knytte seg til. Man ønsker videre å samordne varetransportene til og fra området, etablere et leiesystem for bedriftssykler, utarbeide transportplaner for bedriftene mv.

Lundbyprosjektet deltar aktivt i flere løpende EU-prosjekter.

3.3.4 Lund har mest erfaring med MM i Sverige

Mange anser det arbeidet som har vært gjort i Lund som forbilde på hvordan MM-arbeidet kan organiseres og gjennomføres i en mellomstor kommune. Etter gode erfaringer med den første treårsperioden (1998-2001), valgte kommunen i 2002 å

satse på en ny periode. Mobilitetskontoret utgjør ett av fire delprosjekter innenfor den lokale satsingen kalt Lunda-MaTs¹⁵.

Etter første periode ble det utarbeidet en samlet erfaringsrapport for LundaMaTs (Lunds kommun 2001). Det er derfor ikke bare resultater av mobilitetskontorets tiltak som måles. De øvrige tiltakene – sykkelkommunen, kollektivsatsingen (Lundalänken), gå & sykle til skolen – har også bidratt. Dette utgjør egentlig et samspill mellom tiltak som andre steder ville utgjort et samlet prosjekt. En intervjuundersøkelse indikerte at ca 4% av innbyggerne i løpet av perioden til en viss grad har erstattet bilen med andre transportmåter. Ytterligere 4 % forsøker i blant å erstatte bilreisen med alternativer. I løpet av ett år ble antall kjøretøykilometer redusert med 1% (4 mill. kjøretøykilometer) (Lunds kommun 2001).

Undersøkelsene viser at innbyggerne i Lund har mer kjennskap til de miljømessige konsekvensen av bilbruk enn befolkningen i Sverige for øvrig. For eksempel mener ca 30% av de bosatte i Lund at de har god forståelse av hva en bildelings-ordning er. Tilsvarende tall for Sverige er 15%. Ca 1/5 kan tenke seg å kjøpe en miljøbil neste gang. (Lunds kommun 2001)

Interessen for å delta i bildeling økte i perioden. Selv om de som deltar i stor grad var uten egen bil i utgangspunktet, var det sannsynlig at noen av dem ville vurdert å kjøpe bil senere. I bydelen Södra Sandby satset man spesielt og rekrutterte blant annet vanebilister til å bli såkalte ”hälsotrampare” med sykkel som hovedtransportmiddel.

Det er gjort forsøk med såkalte ”testpassasjerer” som fikk gratis månedskort mot å la bilen stå mer parkert og delta i flere intervjuundersøkelser. Flere fortsatte å ta bussen etter testperioden.

Oppsummeringen i en tidlig erfaringsrapport gir en rekke eksempler på resultater. For eksempel regner bedriften Tetra Pak med at de i 2000 sparte 15 millioner kroner på å benytte videokonferanser. Betydningen av de innsparte kjøretøykilometrene kan for eksempel illustreres i form av redusert CO₂ utslipp. (Lunds kommun 2001).

Undersøkelser viser at bilene benyttes av gammel (u)vane. Ulike transportmåter er vurdert for arbeidsreiser i syv boligområder og syv større bedrifter. Man har sammenliknet reisetid, kostnad, helsevirkninger og utslipp av CO₂ for reiser dør til dør. I 52% av tilfellene var sykkel og i 12 % av tilfellene var bussen like rask eller maksimalt 3 minutter langsommere enn bilen. Også når det gjelder de andre faktorene var sykkel og buss vesentlig bedre. Denne undersøkelsen danner utgangspunktet for ”smart trafikant” aksjonen som rettes mot arbeidsplassene og arbeidsgiverne.

Mobilitetskontoret er ansvarlig for det årlige arrangementet bilfri by og forsøker gjennom informasjon å få innbyggerne mer bevisste i forhold til sitt forbruk. For

¹⁵ MaTs står for ”miljöanpassad transport”. Dette er et helhetsprogram som omfatter flere prosjekter. Mobilitetskontoret er ett av disse. Det inngår også nødvendige, tyngre investeringer i infrastruktur. Blant annet blir det satset på bedret kollektivtransport i Lund. Det største prosjektet er en 10 km lang, delvis separat trasé for buss – Lundalänken - som forbinder ulike boligområder, sykehuset, universitetet og jernbanestasjonen/sentrum. Lundalänken er utbygd med sikte på fremtidig skinnebasert transport.

eksempel ønsker man å påvirke folk til i større grad å handle varer som er produsert lokalt for også å redusere omfanget av varetransport.

Mobilitetskontorets aktiviteter er delvis finansiert gjennom statlige tilskudd (5,6 mill. av totalt 12,6 mill. kr for gjeldende 3-årsperiode). Det statlige tilskuddet utgjøres av statlige LIP-midler (Lokala InvesteringsProgram för ett ekologiskt hållbart samhälle). Mobilitetskontorets 7 ansatte fokuserer på tre delprosjekter:

- Informasjonssatsing
- Arbeids-, fritids- og innkjøpsreiser
- Arealbruk og transport

Målet for satsingen på LundaMaTs er å synliggjøre alternativene til bilbruk, øke kunnskapsnivået og bevisstheten om transportenes negative påvirkning av miljøet og få frem informasjon om hvilke muligheter de ulike aktørene har for å redusere eller begrense disse skadevirkningene. Slik informasjon og kunnskap kan bidra til å legge en ny norm for adferd i samfunnet. Målet for 2004 er at mer enn 50% av innbyggerne kjenner til LundaMaTs, at 10% skal kjenne det godt og at 95% skal forstå budskapet.

Det er også satt mål for aktiviteter rettet mot de ulike reisetypene. For kommunens egne arbeidsreiser er det et mål å redusere CO₂ utslipp med 10 % innen 2004. Noen andre aktiviteter er :

- Man vil oppsøke de største arbeidsgiverne i kommunen med sikte på at minst 30% skal kjenne til prosjektet og MM.
- Kommunen vil anskaffe enkelte el-biler som kan lånes ut til bedrifter for å spre interesse for den type kjøretøyer i bytrafikk. Kommunen vil også arbeide for at det etableres fyllingssteder for alternativt drivstoff – f eks etanol blandet i bensinen.
- Tiltak knyttet til reisevaner og adferd baseres på kameratkjøring, bildeling og kjøre måte. Et tiltak kan være en konkurranse mellom kommunale virksomheter om å begrense energibruken.
- Lund satser på å nå alle nye innbyggere i kommunen med informasjon.
- Det satses på å få opprettet ”kontrakter” med enkeltpersoner om ett års sykling. De som inngår avtale tilbys helsetest før og etter samt utstyr knyttet til syklingen (hjelme, vest, lykt, pumpe, sykkelcomputer, mv). I løpet av året blir det loddet ut en sykkel blant deltakerne.

4. Mobility Management i Norge

4.1 Grunnlag for MM i nasjonale mål og retningslinjer

En relativt bred tilnærming som kan sies å legge opp til MM finnes i målsettinger formulert i Nasjonal transportplan 2002-2011 (Samferdselsdepartementet 2000). I denne stortingsmeldingen slås det fast at transportutfordringene i de større byområdene ikke kan løses ved kapasitetsøkende tiltak alene. Målsettinger om å styrke alternativene til bilbruk tas opp, men det gjøres i mindre grad rede for hva slags tiltak som kan bidra til at arbeidsgivere og befolkningen i større grad vil benytte disse alternativene.

Derimot har det skjedd en utvikling i løpet av den tiden dette prosjektet har pågått. Kontakter med personer knyttet både til offentlig og privat virksomhet har vist interesse for MM. Dessuten er det i flere Stortingsmeldinger uttrykt målsettinger som baseres på prinsippene som ligger til grunn for MM. Mest konkret kommer det til uttrykk i St.meld. nr 23 (2001-2003) Bedre miljø i byer og tettsteder (Miljøverndepartementet 2002a, s.13). Der 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 helsefremmende transportmiddelvalg”.

Denne erklæringen rettes spesielt mot næringslivet. Vi må kunne forutsette at det egentlig skal dreie seg om arbeidsgiversiden generelt idet offentlige virksomheter selv bør være aktive og gå foran med gode eksempler.

Forskning og tilgjengelig dokumentasjon viser at det anses som svært viktig å sette fokus på arbeids- og tjenestereiser. Arbeidsreiser med bil anses ofte å være den primære utfordringen i byområdene. Dette er et viktig utgangspunkt for Vegdirektoratets etatsprosjekt, Transport i by, og er tatt opp spesielt i kapittel 5.

I St.meld. nr. 26 (2001-2002), Bedre kollektivtransport, pekes det på de høye samfunnsmessige kostnadene knyttet til bilbruk (Samferdselsdepartementet 2002a). Også i denne meldingen er det formulert målsettinger som tilsvarer grunnlaget for MM. Regjeringen ser for eksempel utviklingen av kollektivsystemet i byene som viktig og nødvendig for kunne tilby gode alternativer til bilen. Dette skal ses i sammenheng med andre tiltak for å dempe behovet for bruk av personbil. Lokaliseringspolitikken og arealbruken skal bidra til å legge grunnlaget for alternativene til bilen. En slik samordnet transport- og arealplanlegging er en forutsetning for å kunne styrke grunnlaget for MM på lengre sikt.

I St.meld. nr. 22 (2002-2003) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand er det satt opp som mål å utvikle ”et funksjonelt og miljøvennlig transportsystem med sterkere prioritering av kollektivtransport, sykling og gange”

(Miljøverndepartementet 2003). Det er de lokale myndighetene som tillegges hovedansvaret for planlegging og gjennomføring, mens statlige myndigheter blant annet har ansvar for utforming av rammebetingelser og lokaliseringsvalg for egen virksomhet. Regjeringen slår også fast at ”det er behov for bedre samarbeid mellom offentlige etater og næringslivet for å få til måloppnåelse og en effektiv ressursbruk”.

Denne korte gjennomgangen av overordnede mål og intensjoner viser at det også i Norge er lagt et godt grunnlag for aktivitet som kan defineres inn under begrepet MM. På basis av denne statlige tilretteleggingen er det likevel på kommunalt nivå at oppfølgingen må skje¹⁶. I stor grad innebærer dette igjen at kommunene skal ta initiativ for å motivere, veilede og ellers legge til rette for at andre lokale aktører skal engasjere seg. I praksis skal man arbeide for å få til endringer i den enkeltes reiseomfang, valg av reisemål og valg av transportmåte.

Erfaringene fra utlandet viser at nasjonale myndigheter likevel deltar aktivt med tilrettelegging, med å skaffe erfaringsgrunnlag og produsere veiledninger som skal stimulere kommuner og andre aktører til innsats. Dette gjelder ikke minst forholdet til private arbeidsgivere.

4.2 Innsatsen i noen større, norske bykommuner.

4.2.1 Grunnlaget for oversikten

Som nevnt i avsnitt 1.3 har vi hatt samtaler med aktører på kommunalt og fylkeskommunalt nivå, innhentet informasjon ved hjelp av utsendte spørreskjemaer og gått gjennom plandokumentasjon mv. for å få et bilde av aktiviteter som er satt i gang i noen norske bykommuner. Gjennomgangen er også basert på informasjon fra presentasjoner på et seminar som TØI arrangerte i mars 2002 og et seminar i regi av Vegdirektoratets etatsprosjekt, Transport i by, i mai samme år.

Med bare ett år mellom de to undersøkelsene basert på spørreskjema kunne vi ikke vente å registrere vesentlige endringer i aktivitet. En økt bevissthet om hva det dreier seg om har kanskje likevel bidratt til at man ser på ulike tiltak med en annen vinkling enn tidligere. Dette må også delvis kunne forklares med den stimulans aktivitetene innenfor Vegdirektoratets etatsprosjekt har gitt.

I de følgende avsnittene gir vi en kort beskrivelse av aktiviteter vi har fått beskrevet fra noen av de større byene i landet. En del andre eksempler på tiltak er beskrevet i *vedlegg* til rapporten. Vedlegget viser at det er rom for nye idéer og aktivt samarbeid mellom ulike aktører. I enkelte tilfelle har vi supplert med informasjon fra andre kilder. Fordi de fleste aktivitetene er i en tidlig fase, har det ikke vært mulig å få innhente konkret kunnskap om erfaringer og virkninger. Derimot finnes det en rekke vurderinger fra informantene som peker på det positive ved både fysiske og mer kampanjebaserte tiltak.

¹⁶ I en del tilfelle vil også fylkeskommunene være viktige aktører – for eksempel gjennom satsning på kollektivtransport og lokaliseringspolitikken.

4.2.2 Stavanger

Av ulike grunner har flere studier de siste årene fokusert på organiseringen og innretningen av areal- og transportplanleggingen i Stavanger-regionen. Blant annet har det vært satt fokus på innsatsen for å få til mer samordnet areal- og transport-planlegging (Langeland 2001 og 2002, Lerstang og Stenstadvold 2001, Strand og Moen 2000).

TP10-arbeidet ga føringer for det videre arbeidet der det blant målene for planleggingen ble uttrykt at man ville utvikle helhetlige transportsystemer som kunne ivareta hensynet til fremkommelighet for alle trafikantgrupper, trafikkikkerhet samt helse og miljø. Arbeidet med transportplanen for storbyområdet ble utført av et sekretariat men med en politisk basert styringsgruppe på høyt nivå. Det ble også sørget for et godt forankret samarbeid på administrativt nivå. (Langeland 2002).

Biltrafikk ble ansett som et nødvendig og vesentlig element i transportsystemet, men på grunn av de ulemper biltrafikken innebærer for miljøet var det viktig å:

- Redusere behovet for motorisert transport
- Utføre transporten så miljøvennlig som mulig

God avvikling av biltrafikken i tettstedsområdet skulle ikke løses ved utstrakt veibygging, men primært gjennom effektivisering av eksisterende gatenett, forbedring av kollektivtilbudet og gang og sykkelveinettet – og sekundært gjennom nye veiforbindelser. Dette er formuleringer som også danner utgangspunkt for MM, men dette var ikke et kjent begrep da planarbeidet på Nord-Jæren foregikk på 90-tallet.

Det gjenstår å se hvordan det regionale planarbeidet følges opp i praksis og eventuelt danner basis for en regional MM-strategi. Miljøvernansvarlige i Stavanger kommune har engasjert seg i byens transportsituasjon. Kommunen oppgir ulike eksempler på konkrete tiltak som ikke er basert på tunge investeringer:

- Vareleverandører har organisert seg slik at leveransene kan fordeles over tid for å unngå opphopning av kjøretøyer på et lite område til visse tider på dagen.
- Sykkeltiltak: i) Et prosjekt som innebærer at en del bilister har fått sykkel med utstyr mot å binde seg til å prioritere sykling i ett år. ii) Samarbeid med Turistforeningen om å arrangere sykkelorientering.
- Noen sentrale gater (Vågenområdet) er stengt for biltrafikk i sommermånedene.
- Samarbeid med næringslivet om å fokusere på miljø og tilgjengelighet: redusere parkering for ansatte og bedre kollektivtilbudet.
- Reisevanekartlegging i to større virksomheter (kommunen og Aker Offshore) som grunnlag for utvikling av arbeidsplassbaserte tiltak.
- Kommunen og næringslivet bidrar til etablering av Stavanger Transportkollektiv som organiserer bildeling.

Stavanger kommune ser de største hindrene for videre satsing å være de næringsdrivendes tro på betydningen av biltilgjengeligheten samt mangelen på tilskudd til miljøtiltak og kollektivtransport.

For å komme raskt videre i arbeidet med MM mener man i Stavanger at det er viktig å engasjere arbeidsgiverne ved å vise til potensialet knyttet til faktorene helse, miljø og økonomi. Arbeidet bør startes med kartlegging av reisevaner.

Det uttales at det ville vært en fordel om de ulike aktørene som bør ha en plass innenfor arbeidet med MM ble samordnet bedre enn i dag. Det kunne for eksempel etableres en egen prosjektgruppe. Det uttrykkes ønske om sterkere føringer fra staten for å få opprettet regionale eller kommunale utvalg med mandat til å arbeide systematisk med denne type problemstillinger.

4.2.3 Trondheim

Kommunen var tidlig ute med å introdusere strenge parkeringsnormer for sentrale lokaliseringer, noe som vil måtte følges opp med satsing på alternativer til bilbruk.

Det er ikke blitt opplyst at arbeidet med tiltak som kan karakteriseres inn under MM-begrepet har en konkret forankring i administrasjonen eller i kommunenes overordnede planer. Konkrete og enkle tiltak (MM) som alternativer og supplement til restriktive tiltak oppgis å være:

- En årlig kollektivaksjon
- Etablering av en bysykkelordning
- Mulighet for å gå inn i et opplegg for bildeling
- Forbedring av kollektivtilbudet, blant annet gjennom bedret fremkommelighet.
- Årlig kampanje kalt ”Grønn trafikk”.
- Forsøk med å tilby godtgjørelse som alternativ til gratis parkeringsplass ved en kommunal arbeidsplass.¹⁷

Videre arbeid for å påvirke reisomfang og reisemåte mener man best kan gjennomføres innenfor den daglige planleggingen og øvrig aktivitet i kommunen og uten en egen prosjektorganisasjon for MM-formål.

4.2.4 Tromsø

I Tromsø er det tatt opp en rekke enkelttiltak og større satsinger knyttet til kollektivtransporten under betegnelsene Ruteplan 97 og Buss 2000. Leskur, terminaler og markedsføring inngikk i dette. Videre vurderes en betydelig omlegging av rutenettet (stamrutebasert). Mye er avhengig av både investerings- og driftsmidler fra Tromsøpakke II. Denne pakken angir konkrete mål som for eksempel at andelen som benytter miljøvennlige transportmidler skal øke fra 19% til 28% innen 2011. I handlingsplanen for miljø er det satt som mål at antall bilkilometer per innbygger skal reduseres med 20% innen 2010.

¹⁷ Dette synes å tilsvare en tilnærming som er mye brukt i USA og i økende omfang i England under betegnelsen ”cash-out”. En slik løsning kan være uheldig idet det synes å stadfeste en tro på at gratis parkering er en rettighet ansatte har og som arbeidsgiver i så fall må kjøpe seg ut av. Hvis en slik tilnærming er nødvendig for å synliggjøre parkeringskostnader og derved påvirke transportmiddelvalget, bør det likevel kunne aksepteres. Spørsmålet er likevel om dette er å gi bilbrukerne en økonomisk fordel av sitt transportmiddelvalg.

I forbindelse med den såkalte ”Tromsøpakke II” skal tiltak for ulike trafikantgrupper ses i sammenheng (Tromsø kommune 2002). Blant annet ønsker man å innføre 30 km sone i hele byen. Flere av de øvrige tiltakene som nevnes fra kommunens side kan ses som elementer innenfor MM-begrepet:

- Satsing på bedret gang- og sykkelveinett og informasjon om dette
- Medlemmer av boligbyggelaget skal tilbys moderasjon ved kjøp av månedskort til bussen (samarbeid mellom fylkeskommunen og Tromsbuss).
- Bedre vedlikehold av gang/sykkelnettet
- Bedre vedlikehold av holdeplasser
- Få til samkjørings- og kollektivfelt over Tromsøbrua
- Motivere foreldre til ikke å kjøre barn til skolen

På spørsmålet om hvilke hindringer som finnes i forhold til å begrense bilbruken svarte man fra kommunen at det er folks holdninger som er den største utfordringen. Det ble også pekt på at det ville vært ønskelig at riksveimidler kunne benyttes til et bredere spekter av tiltak enn det dagens retningslinjer tillater. Kommunen ønsker muligheten for en sterkere lokalt tilpasning. Man mener også at skatte- og avgiftsreglene i større grad bør kunne tilpasses lokale behov og utfordringer.

Tromsø har som mål å utjevne standardforskjellene i tilgjengelighet mellom dem som disponerer bil og dem som ikke gjør det. Utfordringen for MM lokalt er at det ikke finnes lokal forståelse for at mye kan oppnås ved enkle tiltak. Man er redd for å ta fatt i nye tiltak som man tror kan vise seg å være upopulære.

Ulike aktører i administrasjonen sies å ha et bra samarbeide. Samtidig ville man sett det som en fordel om beslutninger og gjennomføring av beslutningen hadde skjedd innenfor en samlet ledelse.

Med utgangspunkt i Tromsøpakke II vurderes det i Tromsø å opprette et eget prosjektkontor der kommune, fylke og stat kan samordne sin aktivitet. En ny organisering der alt ansvar for samferdsel (også MM) samles, ses som en ønsket løsning.

4.2.5 Bergen

I juni 2002 ble finansieringen av et sterkere fundament for en mer miljøbasert, regional transportpolitikk vedtatt av Stortinget (Samferdselsdepartementet 2002b). Bakgrunnen er det såkalte Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø som er basert på et langvarig samarbeide mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Dette forutsetter at ny infrastruktur som danner grunnlaget for å nå programmålene delvis kan bompengefinansieres.

”Bybanen” danner ryggraden i det nye transportsystemet og forutsettes å ville gi grunnlag for en rekke andre tiltak som legger til rette for alternativer til bilbruk. Dette gjelder både for sentrumsrettede reiser og andre målpunkter. I Bergensprogrammet har man definert de viktigste transport- og miljøutfordringene og utredet hva som skal til for å nå målene (Bergen kommune 1999, Langeland 2002).

Bergensprogrammet er klart koblet til nasjonal transportplanlegging og transportsektorenes regionale planlegging. Dette framgår både av vedtak som er gjort på statlig og regionalt nivå og av at prosjektene i Bergens-programmet er prioritert i sektoretatens budsjetter og i Nasjonal transportplan.

Det er stilt opp delmål knyttet til Bergensprogrammet. Disse synes å være i godt samsvar med MM-begrepet, men de enkelte punktene er ikke knyttet direkte til tiltak. De ni delmålene er:

- Trafikkveksten skal dempes.
- Byutviklingen skal gi mindre transportbehov.
- Større del av trafikkveksten skal over på kollektivtrafikken.
- De investeringer som er gjort i veinettet skal utnyttes bedre.
- Miljøbelastningen fra trafikk skal reduseres.
- Sentrum skal skjermes for uønsket trafikkpress.
- Det skal etableres et sammenhengende gang- og sykkelveinett.
- Det skal skje færre trafikkulykker.
- Det skal etableres et tilstrekkelig finansieringsgrunnlag for tiltak.

Mer konkret nevnes det fra kommunens side flere tiltak som enten er gjennomført eller planlagt. Tiltakene sies å være basert på målsettinger som er hentet både fra kommuneplan, fylkesplan, Bergensprogrammet og Strategi- og handlingsprogram for kollektivtransporten. Det vises til at kommunen i forbindelse med opplegget for ”alternativ forvaltningsorganisering av transportsektoren” har lagt opp til at også såkalte adferdsrettete tiltak skal inngå i det arbeidet.

Det er videre gjennomført en rekke relativt rimelige tiltak for å få folk til å sykle og øke bruken av kollektivtilbudet. I hovedsak er det lagt vekt på ulike kampanjer og at det skal bli lettere å få informasjon om rutenettet og rutetider. Fordi flere av kampanjene er årvisse aksjoner anses disse likevel å ha et visst varig preg.

Bilringen BA er et privat andelslag som organiserer bildeling for privatpersoner og bedrifter. Det antas at hver delebil erstatter fem andre biler.

I området Kokstad/Sandsli var trafikksituasjonen blitt så vanskelig at en rekke aktører så behovet for tiltak. Dette gjelder også de relativt nylig etablerte arbeidsplassene der ansatte er tilbudt rikelig med gratis parkering. I fellesskap har man arbeidet for å finne og gjennomføre tiltak som kan avlaste veiene. En større helhetlig satsing går ut på å fokusere på ulike alternativer til bilen. Bussene har fått økt frekvens og bedre fremkommelighet, det er etablert en webside med ruteinformasjon og det er drevet oppsøkende virksomhet i bedriftene. Det har blant annet vært tilbud om individuell hjelp til ruteplanlegging. Også sykkelbruken er forsøkt stimulert gjennom ulik grad av støtte. Statoil har fulgt opp med sykkel-parkering, dusj og garderobe og gratis utdeling av utstyr som hjelmer og sykkelvester. I vintermånedene ble ansatte tilbudt månedskort for bussen.

Kommunen ser muligheten for at de mange, mindre tiltakene kan gi synergi-effekter som bidrar til at de samlede endringene blir større enn summen av hvert enkelt tiltak. En rekke, ulike samarbeidskonstellasjoner står bak de forskjellige tiltakene. Det pekes på at det er uheldig at ansvaret for tiltakene er oppsplittet. Samordning er ofte vanskelig. Man savner derfor en klar ansvars plassering som

grunnlag for koordinering av innsatsen og en samlet vurdering av problemstillinger og behov som grunnlag for å ta opp nye tiltak.

For å få arbeidsgiverne mer aktive må det tas initiativ fra det offentliges side og argumenteres med tiltak som kan fenge deres interesse. På den annen side pekes det på at arbeidsgiverne selv betaler mye for ansattes bilhold og bilbruk (firmabil, kjøregodtgjørelser, parkering, bompenger mv), men gjør lite for å gi tilsvarende støtte til andre transportformer. Man mener det savnes nasjonal vilje til i hvert fall å likestille transportmidlene når det gjelder skattemessige forhold.

Kommunenes representanter uttrykker også ønsker om at nasjonale myndigheter i større grad koordinerer erfaringsutveksling, læring og evaluering av tiltakene.

Utover det som er nevnt fra kommunenes side har vi registrert at det er etablert en bysykkelordning. Det er også utarbeidet en plan for sykkeltiltak i kommunen i perioden 2002-2011.

Innen sommeren 2003 er det planlagt igangsatt et gratis busstilbud i sentrum. På dagtid skal det kjøres faste ruter med høy frekvens. Ruten som skal ha start- og endepunkt ved byens store parkeringsanlegg, finansieres av parkeringsselskapet.

4.2.6 Drammen

I Drammen arbeides det med flere prosjekter som faller innenfor MM-betegnelsen. Mye av dette arbeidet har hatt utgangspunkt i det såkalte BLID-prosjektet (Bedre Luft i Drammen) som ble vedtatt i 1999. En rekke etater og organisasjoner samarbeider om tiltak innenfor programmet. Det har vært mye fokus på både på tiltak som tilrettelegger for sykling og ulike aktiviteter som skal få folk til prøve sykkelen i ulike sammenhenger.

Tiltakene innenfor BLID er utviklet i samarbeid med innbyggerne og næringslivet. Det karakteriseres som en dugnad for å bedre miljøet og representerer stor grad av frivillighet. Blant annet er det igangsatt et eget sykkelprosjekt innenfor BLID. Eventuelt skal også tiltak for å forbedre kollektivtilbudet utgjøre en del av BLID-prosjektet.

Bysykelordningen i Drammen omfatter 250 sykler fordelt på 25 stativer sentralt i byen.

Enkelte andre tiltak som er tatt opp i Drammen har et rent miljømessig utgangspunkt, men de kan også inngå som elementer i en MM-strategi, blant annet med sikte på en bevisstgjøring av befolkningen:

- Det er satset mye for å tilrettelegge for el-biler. Blant annet finnes det spesielle parkeringsplasser med lademulighet. Kommunen tilbyr kr 25.000 som økonomisk støtte til kjøp av el-bil og kr 10.000 til dem som bygger om bilen til LPG-drift.
- For å bedre miljøet tilbys også stimulerende tiltak som for eksempel å gi kr 250 i refusjon per innlevert piggdekk ved samtidig kjøp av piggfrie dekk.
- Da det nye veisystemet (Bragerne tunnelen mv.) åpnet ble mye av det frigitte gatearealet tilrettelagt for bruk av fotgjengere og syklistene.

I Drammens kommuneplan 2003-2014 følges dette opp i avsnittet som omtaler samferdsel der ”bærekraftig transport” er utgangspunktet for de ulike strategier som utformes. Byutviklingen skal bidra til å redusere etterspørselen etter motorisert transport og gi mulighet for omlegging til mer miljøvennlige transportformer (Drammen kommune 2002).

I Stortingsmeldingen om bedre bymiljø er det invitert til utprøving av slike soner i noen norske byer (Miljøverndepartementet 2001). Kommunedelplanen for Drammen sentrum omfatter planer for videre arbeid videre med en miljøsoner. Prinsipper for slike miljøsoner er omtalt i Amundsen et al (2003).

4.2.7 Oslo

”Miljøvennlig bytransport i Oslo”

I perioden 1998-2000 gjennomførte tre bydeler i Oslo en satsing på ulike transportmessige miljøtiltak. Denne satsingen ble organisert innenfor programmet . Det kan ses som en tidlig satsing på MM i norsk, kommunal sammenheng, men det var begrenset til varighet på tre år.

Prosjektet innebar et reelt forsøk på å samordne innsats fra ulike organer for å arbeide i retning av en visjon om at miljøvennlige transportformer skal erstatte ”behov for eie og bruk av egen bil”.

Prosjektet var finansiert av Miljøverndepartementet, Byrådsavdeling for miljø- og samferdsel, Samferdselsetaten, Statens vegvesen Oslo, Statens forurensningstilsyn og AS Oslo sporveier. I tillegg var Syklistenes Landsforening og Bilkollektivet BA sentrale aktører. Ved avslutningen ble det ikke funnet midler til en ekstern evaluering av arbeidet og resultatene. Likevel har en sentral representant for aktørene selv laget en oppsummering (Kasin 2000a, b). Rapportene er i hovedsak beskrivende og gir lite kunnskap om virkningen av tiltakene.

De tre bydelene (Grefsen/Kjelsås, St. Hanshaugen, Furuset) ble valgt ut med bakgrunn i at man ønsket ulike lokaliseringer og transporttilbud representert. Det ble satset på å stimulere både bydelenes innbyggere og egne ansatte til å begrense bilbruken. Arbeidet var ikke organisert fra sentralt hold og kan ses som tre separate forsøk.

I alle tre bydelene ble det utarbeidet kart der frivillige bisto med registrering og egne erfaringer for å vise ”snarveier”, anbefalte gang- og sykkelveier samt kollektivtilbudet med holdeplasser. Disse kartene ble blant annet delt ut til alle husstander i de respektive bydelene.

I bydel Grefsen-Kjelsås innførte man en ordning med godtgjørelse for sykling i tjeneste. Hjemmehjelpstjenesten var tenkt å kunne dra spesiell nytte av dette. Kommunen sentralt satt et lavere tak på denne godtgjørelsen enn det bydelen ønsket. Derved ble godtgjørelsen så lav at det mange ikke fant det bryet verd å skrive reiseregning. Likevel ønsker bydelen å forlenge og utvikle ordningen.

Annet arbeid i Oslo

For øvrig informeres det om en rekke tiltak som er under gjennomføring i Oslo uten at det inngår som ledd i et samlet opplegg. Samferdselsetaten har vedtatt en intern handlingsplan for MM Det er avsatt en stilling til å arbeide med kommunens MM-satsing, men dette er ikke tilstrekkelig til å følge opp den

interessen som er registrert og for å ta omfattende initiativ i forbindelse med utbyggingsprosjekter.

Prosjektet ”Miljøvennlige reiser i Groruddalen” koordineres av Samferdselsetaten gjennom den nevnte stillingen. Prosjektet har ikke eget budsjett. Man er derfor avhengige av at de ulike aktørene (utbyggere samt kommunale og statlige etater) frivillig trekker i samme retning. Prosjektet har som mål at arbeidstakere og bosatte i området skal få bedre informasjon om og tilgang til den reisemåten som er best egnet i forhold til formål, økonomi, helse og miljø. Tiltakene omfatter forbedret tilrettelegging for gående og syklende, etablering av bildelingsordning og kameratkjøring, bedring av tilgjengeligheten til holdeplasser og stasjoner, informasjon og holdningsskapende tiltak samt tilbud om mobilitetsrådgivning til bedrifter. Dette innebærer at både lokale aktører, kommunen og statlige myndigheter har gått sammen om en koordinert innsats.

Mobilitetsrådgivning er blant annet lagt til en midlertidig stilling som finansieres i fellesskap av Miljøverndepartementet, Samferdselsetaten og Statens vegvesen Region Øst. Stillingen er knyttet til SMART-prosjektet som er et samarbeid mellom AS Oslo sporveier, Bilkollektivet, Norges Automobilforbund og Syklistenes Landsforening (SLF). Sekretariatet er lagt til SLF.

Dessuten arbeider Oslo sporveier med egne opplegg rettet mot næringslivet. Dette gjelder både ”møtekort” til bruk på tjenestereiser og målrettet markedsføring overfor bedrifter i bestemte lokaliseringer. Bilkollektivet og Oslo Sporveier samarbeider om felles løsninger. Det planlegges etablert flere stasjoner for utplassering av biler.

Bysykler etableres i større omfang våren 2003. Tidligere har i hvert fall ett hotell etablert en ordning med utlån av sykler til gjester. Sykle til jobben-aksjonen gjentas hvert år og får stadig større oppslutning.

Årlig arrangeres ”sykle til jobben-kampanjer” og bilfrie dager i Oslo sentrum.

Mål og planer

Det er vedtatt et kommunalt ”byøkologisk program” der det blant annet heter at 30% av kommunens biler skal være miljøvennlige (elbil, hybrid, mv.) innen 2002 (Oslo kommune 1998). Dette synes ikke å ha blitt fulgt opp i tilstrekkelig grad av de ulike etatene.

Man savner en helhetlig samferdselsplan for byen der ulike transportformer ses i sammenheng med muligheten som MM gir for å påvirke utviklingen. Forslag til revidert byøkologisk program sies å ta opp dette (Oslo kommune 2002). For øvrig foreslås det flere tiltak i tråd med praksis i England og en del andre land der det kreves transportplaner både i tiknytning til større, eksisterende virksomheter og større utbyggingsprosjekter.

I programmet fra 1998 heter det at ”forholdene skal legges best mulig til rette for å kunne bo i byen uten egen bil, og å kunne benytte kollektivtransport til og fra byen”. Som strategi/tiltak er det blant annet angitt at innen 2002 skal ”minst 30% av kommunens bilbruk være basert på miljøvennlige biltyper med ingen eller meget lave utslipp og lavt støynivå”. Dessuten vil kommunen arbeide for at staten følger opp sitt delansvar for bevilgninger til investeringer samt ønskede endringer knyttet til avgifter og regler. Flertallet i samferdsels- og miljøkomiteen uttalte at

utfordringer knyttet til areal og transport burde fått bredere plass i programmet og i LA 21-arbeidet i kommunen.

Det reviderte byøkologiske programmet angir flere målsettinger og tiltak som kan ses i sammenheng med MM (Oslo kommune 2002). Det heter for eksempel at:

- Oslo skal tilstrebe et lavest mulig transportbehov og best mulig samordnet transportsystem som bidrar til at reisebehovet kan dekkes så miljøvennlig som mulig.
- Veksten i transporttetterspørselen i Oslo bør dekkes ved økt bruk av kollektive transportmidler for å redusere forurensing og kødannelser fra privatbilbruk.
- I Oslo skal flest mulig reiser skje til fots eller på sykkel.
- Oslo kommune vil søke å stimulere til økt bruk av sykkel ved å arbeide for at sykkelgodtgjørelsen for bruk av sykkel i Oslo kommunes tjeneste heves opp mot nivået for bilgodtgjørelsen.

Tiltak forutsettes å bli basert på prosjektene SMART og Mobilitet. Dermed fokuseres det på å stimulere arbeidsgiverne til å arbeide for å legge forholdene bedre tilrette for mer miljøvennlig transportbruk. Det innebærer en samordning av innsatsen gjennom et samarbeid mellom stat, kommune, hovedorganisasjonene i arbeidslivet, NAF og andre bilorganisasjoner og Syklistenes landsforening. Videre tar man i flere sammenhenger opp betydningen av en bevisst byutvikling og arealbruk for å styrke grunnlaget for slike tiltak.

Barrierer og løsningsmuligheter

Den største mangelen når det gjelder å få til en økt aktivitet sies å være svak politisk forankring samt mangel på budsjett og derved muligheter til å samordne aktører og interesser. MM-innsatsen sies å lide under at mange tiltak er så små at det ikke blir ”tatt på alvor”, dvs de får ikke tilstrekkelig politisk oppmerksomhet. Når også virkningen av enkelttiltak ofte er liten på kort sikt blir det vanskelig å argumentere for økt kommunal innsats på dette området.

Fra Oslos side uttrykkes det ønske om å få MM bedre integrert i den nasjonale transportplanleggingen slik at det ikke bare fremstår som en lokal tilpasning i etterkant. Nasjonale myndigheter bør sørge for at det settes av ressurser og at det blir tatt initiativ til tiltakspakker der stat og kommune kan samarbeide. Det er viktig at innsatsen blir satt i en større sammenheng enn det rent transportmessige. Miljø, mosjon/helse, energibruk mv. sies å være viktige stikkord i denne sammenhengen.

4.3 Samlet inntrykk av MM-arbeidet i norske byer

4.3.1 Noen hovedpunkter

Oversikten fra norske byer viser at tiltakene ikke nødvendigvis er del av et samlet program og målsettinger definert på kommunalt nivå. I større grad synes det å være enkelttiltak iverksatt på initiativ av etater eller spesielt engasjerte personer innenfor administrasjonen. Dette er ofte en lite rasjonell arbeidsform.

Selv om tiltakene kan knyttes til generelle, overordnede målsettinger, inngår de sjelden i et større handlingsprogram. En av grunnene til dette er at det er en rekke aktører som opptrer uavhengig av hverandre innenfor sine definerte ansvarsområder. Derfor har ikke noen aktør hatt et definert ansvar for å motivere innbyggerne og næringslivet i kommunene til å begrense bilbruken. Man har diskutert restriktive tiltak basert på parkeringspolitikken og veipricing/bompenger, men i praksis har det ikke blitt gjort mye for å begrense bilbruken i byområdene.

Ofte vil de miljøtiltakene som gjennomføres bidra lite til å redusere bilbruken. Tiltakene (trafikksanering, gatetun, hastighetsbegrensninger, parkeringsrestriksjoner, mv.) bidrar heller til å flytte trafikken mellom gater og områder og til at trafikantene finner seg nye reisemål. Slike restriktive tiltak vil ofte føre til lengre transporter og derved økt transportarbeid innenfor den enkelte byregion. Hvis veikapasiteten og parkeringstilbudet i eksterne lokaliseringer samtidig bedres, vil man kunne få en uheldig utvikling på lengre sikt.

Utover de initiativ som er tatt innenfor Vegdirektoratets etatsprosjekt (Transport i By) skjer det som gjøres i norske byområder i hovedsak i kommunal regi og da uten spesiell stimulans fra nasjonalt nivå. I enkelte av byene arbeides det med denne type tiltak, men i liten grad som del av et klart definert ansvarsområde. Til dels synes det som det kan tilskrives personlig engasjement hos personer som er slik plassert i systemet at de har mulighet til å ta initiativ. På etatsnivå har man i Oslo gitt mulighet for å ta opp MM i tilknytning til nærmere angitte utbyggingsprosjekter.

I flere av byene vises det til at det er overordnede, kommunale målsettinger som ligger til grunn for slikt arbeid, men i forbindelse med slike vedtak avklares det sjeldent hvilke tiltak som skal benyttes og hvor ansvaret for å følge opp vedtakene skal ligge.

Umiddelbart synes eksemplet Kokstad/Sandsli i Bergen å fremstå som et eksempel på at både offentlige og private aktører kan samarbeide for å finne løsninger på et problem i et begrenset geografisk område. En rekke tiltak er blitt satt inn i et samspill for å løse en trafikalt vanskelig situasjon. Man synes ikke å ha latt det kompliseres vesentlig av hvem som har ansvaret og hvem som råder over de ulike virkemidlene.

Utgangspunktet var i dette tilfellet en synliggjort utfordring som gjorde at alle parter så behovet for å gjøre noe. Vanligvis forutsetter MM at man får til et slik samarbeid også uten akutte problemer. I et område som Kokstad/Sandsli kunne kanskje et tidlig MM-samarbeid mellom utbyggerne, kommunen og kollektivselskapet bidratt til at tiltak ble satt i verk før problemene oppsto. Hvis utbyggerne og kommunen hadde satset på alternative transportmåter fra starten av kunne trolig utgifter blitt spart og alternativene kunne stått sterkere. Denne erfaringen fra Bergen kan eventuelt gi grunnlag for å etablere et MM-samarbeid på mer generell basis i kommunen.

De oversiktene vi har mottatt viser at det finnes et bredt spekter av tiltak i de norske byene. Likevel er det generelle tiltak som kollektivsatsing, tilrettelegging for sykling mv. som de fleste har tatt opp. I noen tilfelle beskrives også eksempler på nye ideer og initiativ. Få har tatt opp tiltak som skal påvirke folks adferd og holdning som er utgangspunktet for MM-begrepet. På den annen side fremgår det

indirekte at dette i beste fall kan forutsettes å være ivaretatt i den lokale ”markedsføring” av kollektivtransporten og fysisk tilrettelegging for gange og sykling.

Vi har sammenfattet oppgitte aktiviteter i norske byer i noen hovedpunkter:

- Satsing på kollektivtransport omfatter hel eller delvis omlegging av bussnettet, høystandard stamrutenett, takstforsøk, ruteinformasjon mv.
- Satsing på sykkel knyttes opp mot rutekart, sykle-til-jobben aksjoner, sykkel-parkering mv.
- Det er pekt på at det forventes gjennomført tiltak innenfor forsøk med alternativ forvaltningsorganisering.
- Flere byer har pekt på at man har vedtatt eller utreder nye parkeringsnormer der man vil redusere kravet til antall parkeringsplasser (eventuelt fastsette maksimalnormer) og stille krav om sykkelparkering.
- Flere har pekt på at det blir en motsetning mellom vedtak om generelle, overordnede mål i kommunestyret og de samme politikernes oppfølging ved å bruke nødvendige virkemidler.
- Det vises til mangel på politisk forståelse når det gjelder å fatte interesse for tiltak som skal få folk til å la være å bruke bilen. Det er klar politisk interesse, men politikerne vil ikke stå bak noe som kan oppfattes som upopulære tiltak. Dette illustrerer nettopp behovet for å markedsføre MM politisk.
- Byene ønsker sterkere statlig innsats for å endre skattereglene slik at transportmåtene i større grad likestilles. Spesielt gjelder pekes det på at skattereglene undergraver argumentasjonen for å stimulere ansatte til å reise kollektivt fremfor å benytte bil.
- Ingen av byene har vist til dokumenterte erfaringer eller opplegg for undersøkelser som kan vise hvilken betydning eller effekt de ulike tiltakene har.

4.3.2 Vurdering: Arbeidet med MM er i en startfase i Norge

Mye aktivitet som kan defineres inn under paraplybegrepet MM er i gang i de store norske byene, men aktivitetene bærer preg av at det er enkeltstående prosjekter. I vedlegg til denne rapporten beskrives noen eksempler på slike initiativ. Disse tiltakene utgjør sjelden del av et overordnet og målrettet program. Omlegging av kollektivruter og bygging av gang- og sykkelveier alene er for eksempel ikke tilstrekkelig. Slike tiltak må følges opp med informasjon og motiverende tiltak slik at folk også oppmuntres til å ta nye, utvidete eller endrete tilbud i bruk.

Satsingen i Groruddalen i Oslo (”Miljøvennlige reiser i Groruddalen”) der både statlige og lokale myndigheter er engasjert, har i utgangspunktet mulighet til å gi et godt erfaringsmateriale. Utfordringen er å engasjere flere kollektivoperatører, organisasjoner og utbyggere til en felles innsats for å unngå at omfattende, ny utbygging skal medføre økt trafikk- og miljøbelastning. Heller ikke innenfor dette prosjektet sies MM-aktiviteten å ha et budsjett å arbeide ut fra.

Det er ingen av byene som har tatt frem eksempler der man har hatt et fast samarbeid med de store arbeidsgiverne i kommunen. Likevel vet vi at det er gjort en del arbeid på dette området. I noen grad har dette skjedd på arbeidsgivernes eget initiativ, men det er nå flere initiativ for å få i gang et mer strukturert og konkret arbeid. I kapittel 5 tas arbeidsgiverbaserte tiltak opp spesielt.

Den informasjonen vi har fått, tyder på at det bare er Tromsø som har satt konkrete mål for utviklingen i transportmiddelfordelingen. Øvrige byer er mer generelle i sine målsettinger. Man har overordnede mål som går i retning av ønsker om å begrense veksten i bilbruken og stimulere alternativene.

I Bergen og Stavangerområdet er det utviklet overordnede planer som kan gi rammer for videre arbeid med MM. I Oslo/Akershus er det mulig at investeringene basert på Oslopakke II kan gi grunnlag for at man kan legge sterkere fokus på tiltak som også skal få folk til å velge å bruke kollektivsystemet. Det er ikke informert om konkrete planer eller mål for å påvirke bruken av de ulike transportmidlene.

I de norske byene synes det å bli lagt vekt på et samspill mellom positive fysiske tiltak og restriksjoner. Dermed knyttes innsatsen i mindre grad til spesielle tiltak for å spre kunnskap om muligheter og nytte av å benytte alternativer til bil. Det er ikke gitt gode eksempler på at kommunene har definert og organisert ansvaret for å koordinere innsatsen i form av et mobilitetskontor eller lignende. Et kollektivselskap skal for eksempel ikke forventes å ville stå alene om tiltak som skal tilrettelegge for økt bruk av det tilbudet som finnes.

Trolig ligger det ikke i den offentlige administrasjonens tradisjon å ta for seg ”myke” tiltak. Blant annet kan det innebære en utfordring å vekke interessen for MM-tiltak i byer der det er ubetydelige fremkommelighetsproblemer og heller ikke åpenbare miljøbelastninger. Beslutningsfattere og offentlige etater kan ta initiativ før en ”krisesituasjon” oppstår.

Fra byene sies det at selv om tiltakene er rimelige, er det vanskelig å få omdisponert små beløp i budsjettpostene. Fordi det innenfor stramme budsjetter kan være vanskelig å få avsatt den nødvendige arbeidskraft til å arbeide med MM, bør det vurderes om det skal defineres som en ny oppgave med egen finansiering og rekruttering tilsvarende det som er gjort i enkelte svenske byer. Da kan det også være aktuelt med øremerkede midler til byene basert på en nasjonal satsing. Statlig stimulans gjennom øremerkede tilskudd til stillinger og mindre tiltak kan være en fruktbar tilnærming

Det synes uansett å være behov for initiativ i form av tilrettelegging og veiledning fra nasjonale myndigheter hvis man ønsker at MM skal få en mer formell og etablert posisjon innenfor kommunal administrasjon i Norge. MM som tiltak berører flere departementers virkeområde. Dette kan være en årsak til at det hittil ikke har vært satset mer på dette hos sentrale myndigheter. Blant annet bør man komme frem til tiltak som kan få norske byer integrert i de ulike europeiske prosjekter og nettverk som fokuserer på MM. Dette vil trolig motivere til sterkere satsing.

5. Bedriftsrettede tiltak

5.1 Bedrifter er viktige aktører i MM

Ved å satse på et samarbeide med arbeidsgiverne bringer man inn partnere som har ressurser til selv å bidra i gjennomføringen av tiltak. Dette er også aktører som det kan være lett å motivere fordi det er sannsynlig at bedriftene selv vil ha fordel av redusert bilbruk. Fordi bedriftsrettede tiltak forutsetter et nært samarbeid med de ansatte og deres organisasjoner, vil kunnskapen og holdningene dette gir kunne spres videre til hushold og dagliglivet. Bedriftsrettede tiltak er behandlet i TØI rapport 639/2003 og omtales bare kort her (Hanssen 2003).

Mange arbeidsgivere synes å akseptere at arbeidsreisene inngår i deres ansvar. Rushtidsproblematikken i de store byene kan påvirkes av lokalisering, arbeidstidsordninger, parkeringstilbud, bilordninger mv. Varetransporter og tjenestereiser er også hovedsakelig knyttet til bedriftene. Alt dette er faktorer som påvirkes av arbeidsgiverne.

I USA og England finnes det egne organisasjoner som arbeider for å bedre de alternative tilbudene for arbeidstakerne. De arbeider også aktivt overfor skattemyndighetene for å få til økonomiske ordninger som gjør det gunstigere å velge alternativer til bilen, både for arbeidsreiser og andre reisemål.

I flere land gir lovverket lokale myndigheter mulighet til å kreve at større arbeidsgivere utarbeider ”transportplaner” knyttet til egen virksomhet (Department for Transport 2002a, b). Dette skal gi grunnlag for å planlegge tiltak som bedriften kan benytte for at mål om å begrense bilbruken skal kunne oppfylles. Selv om myndighetene eventuelt kan bidra til at målene nås, er det bedriftens ansvar. Slike transportplaner kan også kreves utarbeidet i tilknytning til flytting eller nybygging.

5.2 Bedrifters nytte av MM

Nasjonale og kommunale myndigheter kan velge mellom en rekke samarbeidspartnere når man skal starte eller videreføre arbeidet med tiltak for å påvirke bilbruken. Kollektivselskaper og frivillige organisasjoner vil være naturlige samarbeidspartnere både hvis man velger en generell tilnærming eller vil fokusere på spesielle aktiviteter.

Litteraturen og mange av EU-prosjektene viser likevel klart at det er rasjonelt å satse på et samspill med arbeidsgivere. Myndighetene i flere land har utarbeidet omfattende retningslinjer og veiledninger for dette arbeidet (se for eksempel Dublin Transportation Office 2001, Department of the Environment, Transport and the Regions 1998, Department for Transport 2002a).

I tilknytning til en bedrift og en konkret lokalisering er det mulig både å målrette tiltakene og å utføre detaljerte før- og etterundersøkelser for å dokumentere resultater av tiltakene. Dette er svært viktig for å kunne motivere bedrifter til å interesse seg for å delta aktivt selv, uten pålegg i form av krav om at det utarbeides en transportplan. Det foreligger nå mye dokumentasjon som viser at bedriftene selv har nytte av slike tiltak:

- *Parkeringsplasser koster.* Det er dyrt for en bedrift å tilby ansatte og besøkende gratis parkering selv om bedriften selv eier plassene. Prisen for å leie en plass gir en indikasjon på markedsprisen i det aktuelle området, men sier ikke noe om de samfunnsmessige kostnadene av bilbruk. Arealene som beslaglegges til parkering har i seg selv en verdi. De kan anses som reserveareal for senere utbygging, men de kan i mange tilfelle også benyttes til andre formål, leies ut eller selges.
- *Redusert tidsbruk til reising.* En kritisk gjennomgang av ansattes omfang av tjenestereiser – korte og lange – vil trolig kunne bidra til redusert reising og reduserte kostnader og mer produktiv arbeidstid.
- *Bedre helse og trivsel kan bidra til redusert sykefravær og høyere produktivitet.* Ansattes helse bedres hvis de går og sykler mer. Også gangturene i samband med kollektivreiser har betydning. Bedriftens idrettslag kan være en viktig samarbeidspartner.
- *Bedre fremkommelighet på veinettet.* Fra næringslivets side fremheves ofte dårlig fremkommelighet som en betydelig merkostnad for transportene. Når mye av belastningen på veinettet utgjøres av ansattes biler til/fra arbeid eller i private ærend, bør dette gi en stimulans for bedriftene til å bidra aktivt til å redusere denne belastningen.
- *Bedre tilgjengeligheten for dem som ikke bruker bil.* Det er ikke alle kunder og kontakter som kan eller ønsker å bruke egen bil. Bedriften kan nå nye kundegrupper og benytte sitt engasjement i markedsføringen.
- *Innsparing av kjøregodtgjørelser utgifter til firmabil/ bilgodtgjørelser.* Et bevisst forhold til disse utgiftene kan synliggjøres ved at tilsvarende beløp knyttes til mer miljøvennlige alternativer.
- *Utnytte den nødvendige bilparken bedre.* En bedrift som planlegger sine transporter bedre kan redusere utgiftene og redusere transportarbeidet.
- *Bidra til et bedre nærmiljø.* Hvis trafikk til og fra bedriften må gå gjennom boligstrøk eller forbi området skole, barnehager, friareal, mv. kan tiltak redusere miljøplager og bedre bedriftens anseelse.
- *PR – årsmelding, miljørapporter .* En klar miljøbevissthet blir trolig stadig viktigere for bedriftenes markedsføring.
- *ISO 14001–sertifisering/EMAS-registrering.* ISO 14001 knytter seg for eksempel til de miljøaspekter som bedriften har kontroll over og kan forventes å påvirke (se avsnitt 5.5).
- *Rekruttering, stabilitet.* Miljøbevissthet fra bedriftens side kan få betydning både for rekruttering og mulighetene for å holde på viktige medarbeidere.

5.3 Eksempler på tiltak

Offentlige myndigheter er store arbeidsgivere i byene. For eksempel var det bare i Oslo mer en 43.000 ansatte i 2002 (Statistisk årbok for Oslo 2002). Det er derfor naturlig at myndigheter på ulike nivåer tar initiativ for å kunne fremvise gode eksempler på tiltak og hva som kan oppnås med beskjedne midler. Som nevnt har flere byer i Sverige innført klare regler for ansattes tjenestereiser og benytter ulike tiltak for å påvirke ansattes arbeidsreiser.

Når arbeidsgiverne bringes inn som samarbeidspartnere, innebærer det også bruk av et bredere spekter av virkemidler. I utgangspunktet er det et ønske om å begrense antall biler som er på veien til enhver tid. En neste utfordring er å få til en bedre utnyttelse av de bilene som likevel er på veien. Kameratkjøring er for eksempel lettest å få til i tilknytning til arbeidsreiser til lokaliseringer med mange arbeidsplasser. Også ordninger med en bilpool som kan disponeres av ansatte blir brukt. Ansatte vil derved ha mindre grunn til å bringe med egen bil for å benytte den på eventuelle tjenestereiser. Det kan legges vekt på at kjøretøyene i en slik pool er miljøvennlige.

Arbeidsgivere kan forhandle seg frem til gunstige ordninger på vegne av sine ansatte. Det kan for eksempel dreie seg om tilbud knyttet til kollektivtransport eller kjøp/vedlikehold av sykkel. Noen tiltak er listet opp nedenfor:

- *Tilrettelegge for kameratkjøring.* Bedriften kan ansette/utpeke en transportkoordinator til å veilede og organiserer kameratkjøringen. Bedriften kan bidra økonomisk, ved reserverte parkeringsplasser, ved å garantere hjemtransport, osv.
- *Redusere antall eksterne møter.* Ledere og den enkelte ansatte må stille spørsmål ved om alle eksterne møter egentlig er nødvendige. Dette gjelder selvfølgelig også møter som holdes med eksterne deltakere i egne lokaler.
- *Telefonmøter/Videokonferanser.* Som en følge av punktet ovenfor må bedriften sørge for installasjoner som legger til rette for slike muligheter i egne lokaler.
- *Telependling/fjernarbeid.* Arbeidsgiveren kan legge forholdene til rette for at dette skal få økt omfang i de tilfelle det er mulig eller rasjonelt. Både kontorareal og kostnader knyttet til transport kan reduseres.
- *Begrense omfanget av lange tjenestereiser og ha et bevisst forhold til transportmiddelvalget.* Ikke alle reiser er helt nødvendige. Tid på tog kan ofte brukes til å arbeide.
- *Fleksibel arbeidstid.* Ansatte kan synes det er mer fristende både å sykle og reise kollektivt hvis de kan gjøre dette utenom rushperiodene eller i den lyse delen av døgnet.
- *Bedre utnyttelse av egen bilpark.* Hvis bedriften har egen bilpark bør det gjøres en kritisk gjennomgang av behovet for dette. Er all bruk av disse kjøretøyene er nødvendig og utnyttes de effektivt?
- *Miljøkrav til egen og leverandørers bilpark.* Bedriften kan stille miljøkrav til de kjøretøyene som benyttes i bedriftens tjeneste eller av leverandører. Det samme kan gjøres for kjøretøy som ansatte eier og som benyttes i tjenestesammenheng.

- *Elbil*. Bedriften kan legge forholdene til rette for at ansatte kan benytte elbil. Eventuelt kan bedriften selv anskaffe elbiler til lokal bruk.
- *Økokjøring*. Ansatte vil ha personlig nytte av å få kurs i trygg, økonomisk og miljøvennlig kjøremåte. Det vil også bidra til å bevisstgjøre den enkelte når bedriftens egne kjøretøyer blir brukt i tjeneste.
- *Kollektivtransport*. Det er mange mindre og større tiltak bedriften kan iverksette. Ruteinformasjon må være a jour og tilgjengelig. Tilgang til billetter og firmakort i resepsjonen er også nyttig. Andre tiltak kan være:
 - o Direkte informasjon fra kollektivselskapene om de tilbudene som er aktuelle spres direkte til for bedriftens ansatte.
 - o Bedriften kan fremskaffe data som grunnlag for å få til et forbedret tilbud
 - o Bedriften kan forhandle om og eventuelt tilby tilskudd til nye ruter som er spesielt tilpasset ansatte.
 - o Bedriften kan utbedre gangveier som leder til holdeplassene og skaffe leskur, belysning, mv
 - o Bedriften kan subsidiere ansattes kollektivreiser på linje for eksempel med å tilby gratis parkeringsplass. (Selv om dette foreløpig ikke er en skattefri frynsegode på linje med parkering, har det betydning både reelt og symbolsk).
 - o Bedriften kan ta initiativ til samarbeid med andre bedrifter i området med sikte på å få frem felles ønsker overfor kollektivselskaper og myndigheter.
 - o Bedriften kan sørge for informasjon og at betalingskort mv. gjøres lett tilgjengelig slik at ansatte oppmuntres til å reise kollektivt på tjenestereiser
- *Bruke lokale varer og leverandører*
Hvis lokale leverandører er konkurransedyktige, er det liten grunn til å bestille varer eller tjenester som krever lang transport. Når det gjelder å få utført tjenester, reparasjoner o l kan det være lønnsomt å benytte nærmeste tilbud hvis det kan nås uten bil.
- *Sykkelbud*
Når mindre transporter skal utføres lokalt, kan man prioritere bruk av sykkelbud. Internt i byområder kan dette være både den raskeste og billigste transportmåten
- *Stimulere ansatte til bruk av sykkel*¹⁸
Bruk av sykkel kan i mange situasjoner både være den raskeste og billigste transportmåten for en arbeidsreise. Dette gjelder også for ansattes tjenestereiser. Parkering av sykler krever også mindre plass enn bilparkering. Derved kan flere få parkert nær inngangen eller målpunktet. Syklister vil komme frem på småveier og kan ta snarveier som gjør dem mindre sårbare overfor dårlig

¹⁸ Etter dagens regelverk vil en del ordninger som skal stimulere sykkelbruken og bruken av kollektivtransport kunne medføre skattemessige konsekvenser for den ansatte. Likevel vil det kunne innebære en betydelig stimulans også inntil regelverket er blitt endret. Arbeidsgiver kan bidra til å synliggjøre behovet for endringer i lovgivningen.

fremkommelighet i trafikken. Sykling er også vist å ha en positiv helsemessig effekt for ansatte.

- Bedrifter kan gå til innkjøp av egne firmasykler som ansatte kan bruke til kortere tjenestereiser. Ansatte kan eventuelt også disponere firmasykler til arbeidsreiser.
- Bedrifter kan på vegne av sine ansatte inngå avtaler med forhandlere om rabattordninger på kjøp og service av sykler. Eventuelt kan en bedrift foreta storinnkjøp av sykler og videreselge dem rimelig til ansatte.
- Det kan gis sykkelgodtgjørelse for bruk av sykkel enten sykkel er den ansattes egen eller bedriftens. Godtgjørelse kan også gis for sykling til/fra arbeidet.
- Bedriften kan legge til rette for sykkelbruk med å etablere trygg og overdekket sykkelparkering, garderobes, dusjmuligheter mv
- Bedriften kan tilby informasjon og rådgivning samt delta aktivt i lokale og nasjonale sykkelkampanjer
- *Gjennomgang og klarlegging av bedriftens interne parkeringspolitikk.* Dette vil i mange tilfelle være et meget effektivt tiltak, men blir ofte ansett for å være vanskelig å ta opp. I de tilfelle en bedrift ikke subsidierer kollektivreiser vil det innebære en forskjellsbehandling av ansatte om ikke bilbrukerne selv skal dekke hele eller deler av parkeringskostnadene. Mange bedrifter har nå begynt å begrense parkeringstilbudet eller ta en avgift for bruk av plassene.

Både i litteraturen og på internett finnes det oversikter over gjennomførte tiltak. Dette gjelder for eksempel de europeiske nettstedene Eltis (<http://www.eltis.org/>) og TOOLBOX (<http://www.mobilitymanagement.be/english/index.htm>) og samt det norske SMART-prosjektet (<http://www.arbeidsreiser.no/>). Berge (2002) har sammenfattet en del slike eksempler i et arbeidsdokument.

5.4 Undersøkelser som grunnlag for valg og tiltak

Ofte synes det som det er mer vanlig i andre land enn i vårt at man følger opp tiltak med undersøkelser for å kunne dokumentere virkningene av dem. Fordi MM er knyttet sterkt opp mot EUs forskningsprogram er det rimelig å forvente at det blir lagt spesiell vekt på å kunne dokumentere virkninger.

Når vi mangler omfattende undersøkelser omkring MM-tiltak er det fordi det er for tidlig. I den grad det er gjennomført tiltak, har det ikke vært tid til å fremskaffe omfattende dokumentasjon av hvordan virkningene har vært over tid. Trolig har heller ikke tiltakene på kommunenivå hatt en slik karakter at det kan registreres målbare virkninger. Hvis det blir gitt offentlige tilskudd til tiltak og aktiviteter vil trolig også myndighetene ønske å få tilbakemelding om bruken av midlene og virkningene (nytt) det har hatt.

Det vil være lettere å dokumentere virkninger knyttet til en enkelt bedrift eller et avgrenset område med flere virksomheter enn på et generelt grunnlag for et by-område. For det første kan alle person- og varetransporter til og fra konkrete lokaliseringer registreres. Dessuten vil man kunne få ren kontroll over hvilke

tiltak og innsatser som ligger til grunn for de endringer som registreres. Likeledes kan bedriftene sammenholde endringene med turnover/rekruttering, sykefravær, trivsel, mv.

Det er lagt ned mye arbeid for å finne metoder for å registrere virkninger av tiltakene i bedrifter. Vanligvis vil en bedriftsbasert reisevaneundersøkelse danne grunnlaget for å velge tiltak og prioritere innsatsen. En slik undersøkelse trenger ikke være kostbar og kan gjentas etter behov. Når endringer i reisevaner blir registrert i tilknytning til den enkelte bedrift kan det beregnes hva de betyr for utslipp, støy, økonomi mv. Arbeidsgivere og arbeidstakere kan få et bilde av virkningene av egen innsats gjennom en rekke fritt tilgjengelige beregningsprogrammer. Slike programmer er vanligvis tilpasset forholdene i de enkelte landene. I Norge finnes et slikt program i SMART-basen. Et eksempel fra USA er et program som finnes på web-sidene www.commuterchoice.gov. Dette programmet kan benyttes til å beregne virkningen for bedriften, dens ansatte og for lokalsamfunnet av de ulike tiltak som arbeidsgiver kan iverksette. Innenfor flere EU-prosjekter er det utarbeidet tilsvarende program. Også i den europeiske databasen TOOLBOX finnes det god veiledning.¹⁹

Når det settes mål for en reduksjon av bilbruken i bedrifter, bør det også bli angitt indikatorer som må kunne følges opp for å registrere grad av måloppnåelse. Det er i hvert fall nødvendig med god kunnskap om de eksisterende transporttilbudene, bruken av disse og hvilke muligheter man har for å påvirke status gjennom enkle tiltak. Bedriftenes undersøkelser kan i noen tilfelle begrenses til rene fakta som:

- Antall ansatte som kjører bil i de ulike fasene
- Antall ansatte som benytter de ulike alternativene (til bil)
- Antall ansatte som benytter seg av de ulike takene som arbeidsgiver tilbyr (sykkelparkering, dusj, sykkelkjøp, mv)
- Antall ansatte som deltar på ulike kurs/informasjonsmøter (for eksempel knyttet til motivasjon, defensiv og økonomisk kjøring, helse, trim, mv)
- Oversikt over antall kollektivreiser som subsidieres eller betales av arbeidsgiver.
- Oversikt over tiltak som bedriften har gjennomført. Dette kan også gjelde spredning av e-mail, brosjyre,

I tillegg til å få vite hvor mange som går eller sykler vil det gjennomsnittlige belegget i bilene (for eksempel som en følge av tiltak som skal stimulere til mer kameratkjøring) gi en viktig indikator på utviklingen i bilbruk og utnyttelsen av kjøretøyene.

Undersøkelser blant de ansatte kan avdekke hva slags tiltak som er aktuelle blant annet ved å spørre om hvilke transportalternativer som kan være aktuelle under gitte forutsetninger. Man kan også spørre om hva som skal til for at folk skal endre sine reisevaner. Slik avklaring kan gjøres i forbindelse med interne reisevaneundersøkelser.

¹⁹ TOOLBOX viser både eksempler på vellykkede MM-tiltak og gir retningslinjer for valg av tiltak. Det inneholder også en mal for interne reisevaneundersøkelser. Prosjektet er tilknyttet EUs energiprogram (SAVE) som også ser MM som et viktig virkeområde.

Som eksempel på dokumenterte resultater har vi vist utviklingen ved Nottingham City Hospital i løpet av en periode på tre-fire år. Dette er ett av over 20 prosjekter som er omtalt i en oversikt utarbeidet for Department for Transport (2002c).

Tiltak: Reiseinformasjon på intranett

Sykkel: dannet sykkelgruppe, nyhetsbrev, sykkelparkering, rabatt på sykkelkjøp, bedre belysning

Gange: bredere fortau, senket kantstein, belysning, informasjon om helse

Kollektiv: Tre ruter direkte til sykehuset, intern tilbringer fra parkering

Biler: Parkeringsavgifter for ansatte, bildeling, park and ride.

Resultater:

Gruppe	Periode	Før – etter (%)
Ansatte alene i bil	1997-2000	72 – 55
Sykkelbruker	1997-2000	Uendret 5/4
Gående	1998-1999	Uendret 8/9
Kollektivt	1997-2001	11 – 20
Passasjer i bil / bildeling	1997-2000	2 – 11

Sammenstillingen viser at man har klart å redusere bilbruken vesentlig og at utnyttelsen av bilene har blitt bedre. Også andelen som reiser kollektivt har økt.

De mange eksemplene som refereres i litteraturen er sjelden sammenliknbare hvis man for eksempel ønsker å få avdekket hva slags tiltak som gir størst effekt. Utgangspunktet og mulighetene for å introdusere ulike tiltak vil variere fra bedrift til bedrift. Uansett er det nokså trygt å peke ut parkeringstiltak og forbedret kollektivtilbud som svært sentrale tiltak.

5.5 MM kan inngå i bedrifters profilering i samfunnet

Stadig flere norske virksomheter (private og offentlige) ser en fordel i å kunne knytte sitt navn til en eller flere av de ulike symboler på miljøbevissthet. Dette gjelder for eksempel muligheten til å benytte Svanemerket eller få sertifisering som Miljøfyrtårn (rettet mot små og mellomstore bedrifter). Dessuten viser virksomheter økende interesse for sertifiseringen innenfor ISO 14001-kravene eller registrering i EMAS-systemet²⁰. Virksomheter som kan benytte disse betegnelsene vil etter hvert stå sterkere i konkurransesituasjoner. Oppdragsgivere vil i økende grad kreve slik sertifisering eller registrering. Hensynet til de miljømessige sidene ved virksomhetenes transporter blir stadig viktigere ved slike sertifiseringer eller registreringer.

²⁰ISO1400-serien dreier seg om retningslinjer for ”environmental management systems – EMS” fastsatt av den internasjonale organisasjonen for standarder, ISO. Den angir ulike elementer som skal bidra til å beskrive hvordan bedrifter forholder seg til dens miljømessige påvirkninger. EMAS er et EU-tilknyttet og frivillig system der offentlige og private virksomheter som forplikter seg til å evaluere og forbedre sin miljømessige profil kan bli registrert. ISO 14001 ses som et element i prosessen for å nå EMAS-status. Begge ordninger forutsetter regelmessig miljørevisjon av virksomheten.

Etter OL på Lillehammer dannet en del virksomheter det såkalte Birkebeinerlauget. Dannelsen av et underutvalg for bedriftsutvikling har igjen gitt grunnlag for ”BBUs nettverk for miljø og samfunnsansvar” som fokuserer på miljø. De senere årene har innsatsen for å begrense virksomhetenes bilbruk og utnyttelse av bilparken blitt stadig viktigere som tema. Dette har bakgrunn i økt forståelse for de miljømessige konsekvensene og ønsker om å ta et miljømessig ansvar, men også fordi det har med virksomhetenes økonomi å gjøre.

På slutten av 1990-tallet sto en rekke norske organisasjoner og etater som oppdragsgivere for et prosjekt som tok opp problemstillinger knyttet til næringslivets persontransporter (MiljøKompetanse AS og Ecotraffic Norge A/S 1998). Rapporten tok utgangspunkt i en spørreundersøkelse blant 28 virksomheter med sikte på å kartlegge muligheten for å innarbeide arbeidsreisene som et element i deres styring og miljøstrategi. Det ble det pekt på at også tjenestereiser har konsekvenser for miljø og økonomi.

Virksomhetene som deltok i undersøkelsen ga uttrykk for et ønske om et bedre kollektivtilbud for sine ansatte og hadde selv ideer om hvordan dette kunne gjøres. I konklusjonen pekes det også på at kollektivselskapene bør ha en mer offensiv holdning i forhold til arbeidsreiser. Det ble derfor foreslått samarbeidsprosjekter mellom de to partene med sikte på å finne bedre løsninger. På den annen side var virksomhetene lite interessert i å endre sin praksis når det gjelder bilordninger og parkeringstilbud. For øvrig var flere av de alternativer som nå vanligvis knyttes til bedriftsrettede tiltak (fjernarbeid/telependling, tilrettelegging for og oppmuntring til at flere kan gå eller sykle) tatt opp.

I en videreføring av dette første prosjektet deltok fem bedrifter samt en organisasjon i en diskusjon med kollektivselskapene i Oslo/Akershusregionen med sikte på å komme frem til konkrete løsninger (MiljøKompetanse AS 1999). Bedriftene syntes å være bevisst at det er dyrt å tilby parkering og at de må ta transport opp som et viktig element i sin miljøprofil og sine målsettinger knyttet til ISO 14001 og EMAS. Innenfor prosjektet ble det utarbeidet en modell som bedrifter kan benytte til å beregne virkninger av endringer i transportomfang eller transportmiddelbruk.

Mobilitet 21, som ble startet i 2000 med støtte fra Miljøverndepartementet, kan ses som en oppfølging av de to forannevnte prosjektene. Det ble etablert som et samarbeidsprosjekt mellom NSB, Norges automobilforbund (NAF), Syklistenes Landsforening (SLF) og Idébanken. Hensikten var å utvikle pilotprosjekter i samarbeid med lokale myndigheter, næringslivet og frivillige organisasjoner. Man satset på tre områder: knutepunktutvikling, arbeids- og tjenestereiser og fritidsreiser.

Mye av det arbeidet som ble gjort innenfor de ovenfor nevnte prosjektene har blitt nyttiggjort i et videre samarbeid som hadde sitt utspring i prosjektet ”Miljøvennlig bytransport i Oslo”. Arbeidet i en av de tre bydelene tok opp muligheten for å tilby store virksomheter hjelp til få ansatte til å reise mer miljøvennlig. I dette prosjektet som fikk betegnelsen SMART, deltar NAF, SLF, AS Oslo Sporveier og Bilkollektivet BA. Dette er senere videreført som et internettbasert prosjekt der det både kan hentes eksempler, erfaringer, opplegg for reisevaneundersøkelser og beregnes virkninger på utslipp (<http://www.arbeidsreiser.no/>). Prosjektet finansieres av flere parter (Statens

vegvesen, Samferdselsetaten og Miljøverndepartementet). Blant annet har ulike parter gått sammen for å få ansatt en mobilitetsrådgiver som skal bidra til planlegging og gjennomføring av tiltak i utvalgte bedrifter i Oslo. Prosjektets mål er å legge til rette for at arbeids- og tjenestereiser kan skje med kollektivtransport, sykkel, gange og bildeleordninger og samtidig bidra til å synliggjøre positive effekter av tiltakene.

I følge en veileder fra Miljøverndepartementet skal alle deler av statlig virksomhet integrere miljøhensyn i egen drift (Miljøverndepartementet 2002b). MM er ikke konkret nevnt, men transport tas opp spesielt. Det vises til beregninger som kan dokumentere betydningen av å satse på videokonferanser fremfor tjenestereiser. Som indikatorer på nytte foreslås antall flyreiser som spares. For øvrig vil endringer i antall kilometer med bil i tjeneste gi en god innsikt i utviklingen i den enkelte virksomhet. Veilederen viser eksempler på tiltak i statlig virksomhet. For eksempel kjøpte Forvaltningstjenesten i 1999 i samarbeid med statsministerens kontor en el-bil til bruk for varetransport og budtjeneste sentralt i Oslo. Departementene anbefales å sørge for at miljøvennlige transportmidler tas i bruk til og fra arbeid, i tjeneste og til budtjeneste. Blant annet sies det at man har en felles sykkelordning for bruk i tjeneste.

I mange tilfelle vil det være riktig å fokusere på initiativ og tiltak som kan gjøres i samarbeid mellom de ansatte og arbeidsgiverne. Når arbeidsgiverne stiller parkering til rådighet for sine ansatte, bidrar de også til rushtidsperiodene morgen og ettermiddag. Reisevaneundersøkelser viser at det ofte er få av de ansatte som tilbys gratis parkering som også har behov for bilen til tjenestekjøring i arbeidstiden. Dårlig fremkommelighet for yrkesmessige transporter kan derfor i mange sammenhenger sies å være påvirket av arbeidsgivernes egne handlinger.

Arbeidsreisene er knyttet til den enkelte virksomhet og vil i økende grad måtte inngå i miljørevisjon/miljøregnskap for virksomheten. Måten arbeidsreisene utføres på vil være av betydning for virksomhetens klassifisering. Dette gjelder også for tjenestereiser og andre transporter knyttet til virksomheten. Derfor må også varetransporter og budtjenester inngå i MM-arbeidet i den enkelt virksomhet.

6. Oppsummering og forslag til videre satsing

6.1 MM: Mange aktører – felles mål

Biltrafikken i byområdene øker raskt til tross for politiske målsettinger om at dette ikke skal skje. Dette tyder på at man ikke har funnet frem til akseptable virkemidler som kan bidra til at målsettingene nås. Mange hevder at det ikke vil løse problemene på lengre sikt om man fortsetter å bygge ut veikapasiteten. Det vil bare føre til byspredning og mer bilbruk. I stedet bør man legge til rette for alternativer til bilen og stimulere til bruk av disse alternativene.

MM skal bidra til at folk i større grad ser det naturlig å vurdere egne reisevaner og om den enkelte reise eventuelt kan utføres på annen måte enn med bil. MM-tiltak kan derved i noen grad tjene som virkemidler for å utsette eller begrense behovet for mer veikapasitet og bør derfor være første trinn i en bevisst tilnærming til byenes transport- og miljøutfordringer. I svensk politikk er det et uttalt prinsipp at man skal først skal søke etter alternativer til tunge investeringer. Dette prinsippet er også tatt opp i foreliggende forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015 (Näringsdepartementet 2001, Avinor et al 2003a).

MM innebærer en bevisst bruk av kostnadseffektive og rimelige tiltak som kan bidra til å redusere de trafikk- og miljøulempene som følger av de transportbehovene våre aktiviteter medfører. Organisering, initiativ og kreativitet er viktige stikkord for dette arbeidet. Det dreier seg også om å få til en bedre utnyttelse av de kjøretøyene som tross alt må brukes, øke bevisstheten knyttet til valg av drivstoff, stille krav til kjøretøyenes egenskaper og å påvirke folks kjøremåte.

Vi kan se "Mobility management" som en handlingspakke der organisering og valg av tiltak blir lokalt tilpasset. Dette gjelder også spørsmålet om hvem som skal ta initiativ, hvem som skal være sentrale aktører og hvem som skal delta. Derfor er det ikke mulig å angi en entydig mal for hvordan arbeidet med MM skal legges opp. Det finnes heller ikke noen faste anbefalinger for hvilke tiltak som er mest effektive i ulike situasjoner eller hvilke tiltak som fungerer best i sammenheng. I noen grad skyldes dette at man ikke har lang erfaring med MM, men det kan også forklares med at man i mange byer har satt i gang slike tiltak uten at det samtidig har vært forberedt og fulgt opp gjennom undersøkelser som kan gi ønsket erfaringsgrunnlag..

Det finnes ikke to byområder som kan benytte de samme tilnærmingene til utfordringene. Styrken ved MM som tiltaksområde er nettopp at det er så fleksibelt at det kan tilpasses nærmest enhver situasjon. Dessuten er det lett å få berørte parter til å gi sin tilslutning til de tiltakene som tas opp fordi det i liten grad innebærer restriksjoner og betydelige kostnader. Det er snakk om å tilrettelegge for og

oppmuntre til en mer bevisst holdning og adferd i forhold til eget eller virksomhetens transportbehov.

De fleste av de byene som tidlig tok opp arbeidet med MM både viderefører og øker satsingen. Dette kan ses som et signal om at MM anses nyttig og gir resultater. MM forutsetter imidlertid et langt bedre samarbeid mellom en rekke lokale aktører enn det som har vært praksis hittil. Ved å satse på MM får byene også etablert et apparat som kan samordne ulike interesser og aktører og kan derved lettere få gjennomført tiltak.

En viktig forutsetning for arbeidet har vært samspillet mellom politiske og administrative organer på nasjonalt og lokalt nivå. Europeiske eksempler viser at nasjonale myndigheter i stor grad har stimulert arbeidet med MM. Denne stimulansen har skjedd som direkte økonomisk tilskudd til aktivitetene, finansiering av konsulenter og rådgivere, tilpasning av lovgrunnlaget eller utarbeidelse av retningslinjer. En viktig forutsetning for arbeidet i England har for eksempel vært lokale myndigheters mulighet til å krevne utarbeidelse av transportplaner. Dette har blitt stimulert av en rekke veiledninger som er utarbeidet av departementene med ansvar for transport, miljø, energi, helse og miljø.

Mye av satsingen i europeiske land har sitt utspring i at byer er blitt knyttet direkte opp mot de mange, relevante EU-prosjekter innenfor transport, planlegging, energi og miljø. Disse prosjektene har hatt noe ulike fokuseringer, men det dreier seg generelt sett om å begrense bilbruk i byområdene og likevel kunne tilby befolkningen tilfredsstillende tilgjengelighet til arbeid, detaljhandel, service og andre reisemål. Resultatene fra disse prosjektene er raskt blitt spredd gjennom et stort antall konferanser, publikasjoner og ikke minst gjennom de mange nettstedene som er blitt etablert. Fordi hvert prosjekt omfatter flere land, innebærer det også at man får erfaringer fra tiltak med ulike utgangspunkt både kulturelt, politisk og lovmessig.

6.2 Sterkere satsing på MM i Norge?

Eksempler fra utlandet viser at myndigheter med ansvar for helse, energi, planlegging, miljø, næring og transport ser MM som et interessant tiltaksområde. Dette betyr samtidig at flere departementer må bidra innenfor sine ansvarsområder. Også i Norge bør man på statlig nivå samordne ansvar, målsettinger og virkemidler og aktivt motivere kommuner og andre aktører til å arbeide for å påvirke folks holdninger og adferd når det gjelder bilbruk. Dette kan dreie seg om å utarbeide veiledningsmateriale, tilrettelegge for mer effektive virkemidler eller ved å øremerke finansiering av spesielle tiltak.

I flere norske byer finnes det eksempler på gjennomførte tiltak som kan høre inn under begrepet MM. Til forskjell fra aktivitetene i byer i Europa for øvrig har aktivitetene i norske byer til dels hatt karakter av aksjoner eller kortvarige innatser. Det har bare unntaksvis blitt definert klare ansvarsforhold i en kommune når det gjelder å organisere denne type arbeid.

En forklaring på denne situasjonen er nok at vi har fokusert mest på restriktive tiltak. Dette er en type tiltak som det erfaringsmessig er vanskelig å få aksept for og få gjennomført. Dessuten har ikke trafikksituasjonen vært like alvorlig som i mange europeiske byer når det gjelder fremkommelighet og miljø. En annen

forklaring er at norske byer ikke har vært aktive innenfor de mange store europeiske samarbeids- og demonstrasjonsprosjektene med utgangspunkt i MM. Et klart unntak til dette er at flere av våre byer etter hvert har engasjert seg med aktiviteter i tilknytning til ”Europas bilfrie dag - 22. september”.

Det trengs mer aktiv innsats enn å uttrykke generelle, overordnede målsettinger. Kommunene bør derfor å ta stilling til samarbeidsformer og organiseringen av arbeidet, type tiltak og ikke minst avsette ressurser slik at initiativene kan bli fulgt opp. Arbeidet blir lite strukturert og effektivt om det bare skal utføres av ”ildsjeler” i ulike deler av den kommunale administrasjonen uten at disse har et definert ansvar for resultater eller myndighet til å ta de nødvendige initiativ. En ytterligere stimulans får man hvis lokale myndigheter ser de mulighetene som ligger i et samspill mellom rent restriktive tiltak og MM. Det kan være lettere å få aksept for tiltak som veiprising og avgifter på parkeringsplasser hvis man på forhånd har lagt til rette for og informert om aktuelle alternativer til bilbruk.

På den annen side har flere av våre store næringsvirksomheter selv satt i gang tiltak for å få ansatte til å redusere bilbruken både til/fra arbeid og i tjeneste. Man har også sett at varetransporter kan effektiviseres og gjøres mer miljøvennlige. Utgangspunktet for bedriftenes tiltak kan være et bevisst samfunnsansvar, men sannsynligvis er det også fordi man har erkjent at det både direkte og indirekte er lønnsomt for bedriften.

Et godt organisert MM-apparat legger grunnlaget for en felles offentlig og privat innsats for å nå transport- og miljømessige mål for bysamfunnet. De viktigste aktørene er vanligvis kommunale myndigheter, kollektivselskaper, arbeidsgivere og firmaer/klubber som organiserer bildeling. I noen grad har det også vokst fram organisasjoner/foreninger som tilbyr tjenester knyttet til kameratkjøring. Ellers vil ulike interesseorganisasjoner på nasjonalt og lokalt nivå være nyttige partnere eller initiativtakere. Dette gjelder for eksempel sykkelforeninger, miljøverninteresser, helsebaserte organisasjoner og ikke minst næringslivets organisasjoner.

Selv om det satses bredt på MM i en kommune, kan det i første omgang være rasjonelt å prioritere arbeidet rettet mot næringslivet. Ved å fokusere på arbeidsreisene vil man kunne påvirke antall reiser og transportmiddelvalg i de periodene av døgnet da belastningen på veinettet er størst. Arbeidsgiverne er viktige partnere fordi de kan bidra både med ressurser og virkemidler. Dette kan gi raskere og mer målbare resultater enn en mer generell tilnærming. Vegdirektoratets etatsprosjekt ”Transport i by” legger et grunnlag for en slik satsing når det gjelder samarbeid med utbyggere og næringslivets organisasjoner.

Bedriftene kan primært påvirke interne forhold i egen virksomhet. Derfor er det helt nødvendig at det også er god kommunikasjon i forhold til de eksterne aktørene som kan bidra til å bedre de alternative transportmulighetene. Uten et godt samarbeide med kommunene og kollektivselskapene blir det vanskelig å få raske resultater. Bykommunene må derfor motiveres til å ta initiativ, klargjøre ansvarsforhold og sørge for at det finnes ressurser (personell med engasjement og økonomi) som kan delta i arbeidet. Erfaringene fra utlandet (for eksempel mobilitetskontoret i Lund kommune og Lundby-prosjektet i Göteborg) viser at det nettopp er samordning og koordinering av lokal innsats som legger grunnlaget for engasjement og resultater.

Det bør utredes om det kan stilles krav om utarbeidelse av en form for transportplaner for virksomheter i eksisterende lokaliseringer eller knyttet til nye utbyggingplaner. Eventuelt kan man finne frem til ordninger der dette skjer på frivillig basis, samtidig som myndighetene tilbyr veiledning og eventuelt konsulenthjelp. Gode eksempler fra København og England er omtalt tidligere i rapporten.

Skatte- og avgiftspolitikken utgjør også viktige elementer når det gjelder valg av tiltak og muligheten for å oppnå resultater. For eksempel vil det være klart lettere for arbeidsgiverne og ansatte å gå inn for ulike ordninger med tilskudd til kollektivtransport og eie/bruk av sykkel hvis dette skattemessig behandles på en måte som tilsvarer det som gjelder for bilbruk. Hvis et stivbent regelverk i for stor grad begrenser aktørenes muligheter og interesse, vil det bli vesentlig tyngre å nå resultater som monner.

En satsing på statlig og lokalt nivå bør omfatte et opplegg for kompetanseheving og evaluering av de tiltakene som gjennomføres. Forslag til hvordan dette kan gjøres er tatt opp i neste avsnitt.

6.3 Tre forslag til satsingsområder

6.3.1 Et norsk kompetansesenter for Mobility Management

Fra andre land ser vi at det legges vekt på å etablere forum for samarbeid og erfaringsutveksling. Dette skjer både i forbindelse med de større internasjonale samarbeidsprosjektene og nasjonalt. I Sverige arrangeres det konferanser og kurs som blant annet er et tilbud til medarbeidere fra byer der det tidligere ikke har vært MM-aktivitet av betydning. I disse samlingene kan man også diskutere spesielle tema som bildeling, tilrettelegging for sykling mv. Det er også vanlig at det legges stor vekt på å få dokumentert erfaringer og resultater fra de tiltak som er gjennomført. Vägverket, kommunene og konsulenter bidrar til dette.

I Norge har det hittil vært liten aktivitet for spre kunnskap om MM. Derimot er en del tiltak som er gjort i enkeltbedrifter blitt referert på nettsider og i litteratur. MM har også vært tatt opp på enkelte konferanser som egne sesjoner og som enkeltforedrag, men det har ikke blitt satt i gang noe organisert arbeid for å motivere kommunene til å ta opp MM som aktivitet innenfor egen administrasjon. De fleste kommunene kan likevel vise til overordnede målsettinger der MM med fordel kunne blitt definert som et virkemiddel for å nå målene. På TØI-seminaret om MM våren 2002 ga representanter fra flere norske byer uttrykk for at man ønsket etablert et nettverk og et nasjonalt forum der man både kunne hente ideer og utveksle erfaringer. Man ønsket også å gjennomføre studieturer til utlandet. Foreløpig er det ikke noen aktør som har blitt pålagt eller har kunnet påta seg et slags sekretariatsansvar for slike aktiviteter.

Både Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet har gitt signaler på at MM må inngå i oppfølgingen av nasjonale målsettinger. Miljøverndepartementet har tatt opp MM konkret i St.meld. nr. 23 (2001-2002) der man uttrykker at man vil stimulere næringslivet til å ta større ansvar for sine ansattes og besøkendes reiser.

I St.meld. nr. 26 (2001-2002) peker Samferdselsdepartementet nettopp på hvordan de delte ansvarsforholdene mellom stat, fylke og kommune fører til spillsituasjoner og at man ikke alltid velger de beste virkemidlene. MM kan også ses i sammenheng både med forsøksordningen for alternativ forvaltningsorganisering for transportsektoren i byområdene, forslag til insentivordning for å få økt bruk av kollektivtransport og utvikling av tiltakspakker som kan styrke samordnet areal- og transportplanlegging i byområdene. Alle disse tiltakene har som forutsetning at bilbruken skal begrenses og at tiltak bør ses i sammenheng.

I etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015 heter det at analyser av tiltak for å løse et problem i transportsystemet i prinsippet bør starte med tiltak som kan påvirke transportbehovet og valget av transportmiddel (Avinor et al 2003a).

TØI ønsker å følge opp det arbeidet som har vært gjort internasjonalt. Dette kan danne grunnlaget for å formidle kunnskap og ideer både til norske bykommuner og til etater som skal tilpasse og videreutvikle MM-konseptet for bredere anvendelse i Norge. En slik oppgave kan naturlig ses i sammenheng med behovet for et norsk kompetansesenter når det gjelder metoder for å påvirke bilbruk i byområder. Et slikt kompetansesenter eller ”mobilitetssekretariat” bør også være et naturlig sted for å samle oversikt over tiltak og erfaringer fra arbeid med MM i Norge. Ikke minst er det viktig å kunne samle erfaringer om virkninger av tiltakene. Sekretariat kan også få ansvaret for å arrangere fagkonferanser om MM ulike steder i landet.

Et norsk MM-kompetansesenter bør få tilstrekkelige ressurser til å sørge for at nødvendige undersøkelser blir gjennomført og til å initiere forskning rundt dette temaet. Hvis norske byer oppmuntres til å delta i europeisk samarbeid om forsøk med MM kan dette også bidra til å gi norske forskningsmiljøer innpass i nye EU-prosjekter. EUs 4. og 5 rammeprosjekter har bidratt vesentlig til utviklingen av MM. Dette ventes å bli fulgt opp innenfor det 6. rammeprogrammet som blant annet skal fokusere på større samarbeidsprosjekter som skal stimulere til økt aktivitet i et stort antall land. I forbindelse med en videre satsing på MM i Norge bør det vurderes som nyttig for engasjementet og utviklingen med aktiv deltakelse i slike europeiske samarbeidsprosjekter.

Gjennom det prosjektet TØI nå har utført har vi fått utviklet et godt kontaktnett i flere andre land. Disse personene har god erfaring fra flere av EU-prosjektene. I en oppfølging vil det kunne etableres samarbeid med folk som arbeider med de samme problemstillingene.

6.3.2 Økt samarbeide mellom myndigheter og bedrifter

TØIs arbeide med MM i dette prosjektet har gitt et klart inntrykk av at en prioritert oppgave bør være å få til et nært samarbeide mellom fylkeskommuner, kommuner, transportører og arbeidsgivere med fokus på bedrifters transporter. Både Vegdirektoratet og næringslivets organisasjoner har bidratt til at grunnlaget er lagt. Dette må også ses i sammenheng med bedriftenes økte forståelse av at arbeidsreiser er bedriftens ansvar og at dette har betydning i forhold til ordninger med miljøsertifisering (ISO 14001) og miljøregistrering (EMAS).

Vi tror det vil være svært nyttig for en slik satsing om det arbeides videre med å systematisere erfaringer med spesielle arbeidsgiverrettede tiltak, både i Norge og andre land. Dette skal gi beslutningsfattere, bedriftsledelse, ansatte og deres organisasjoner økt forståelse for slike tiltak og nytten av dem. De såkalte "travel plans" (transportplaner), som lokale myndigheter i England kan kreve ved ny utbygging, omlokaliseringer og av større arbeidsgivere, er vist å ha gitt gode eksempler. Erfaringer fra dette kan eventuelt nyttiggjøres i Norge. Det finnes slike eksempler også i andre europeiske land og i USA der bedrifter ansetter egne transportkoordinatorer.

Også enkelte norske bedrifter har endret sin parkeringspolitikk, forholdet til firmabilordninger og ulike godtgjørelser. Mye av dette har hatt sitt grunnlag i mulige produksjonsmessige gevinster og besparelser ved å stramme inn på omfanget av tjenestereiser og ansattes bilbruk, fremfor de mer samfunnsmessige hensyn. Det er viktig å få samlet og formidlet slike erfaringer. Tiltakene vil uansett kunne gi gevinst på flere områder enn de rent næringsmessige.

I mange av de prosjektene som har blitt gjennomført i andre land, har man prioritert å arbeide med arbeidsplasser og gjerne slike som har mange besøkende. Sykehus, universiteter og skoler representerer eksempler på slike virksomheter. Det vil være nyttig å samarbeide med slike virksomheter i norske byområder for å skaffe egne erfaringer. Spesielt gjelder det i lokaliseringer der man har trafikale problemer og samtidig mener å ha for få parkeringsplasser. MM-tiltak kan eventuelt bidra til at man sparer betydelige investeringer i parkeringsanlegg.

Det er behov for å motivere kommunene som arbeidsgivere til å gå foran som gode eksempler. På samme måte som for private næringsvirksomheter er det mulig å redusere de kommunale transportkostnadene og utføre mange nødvendige transporter på mer miljøvennlig måte. I kommunal planlegging er det også viktig at både lokaliseringspolitikken og parkeringspolitikken baseres på et bevisst forhold til mål om å begrense bilbruken i fremtiden. Retningslinjer for saksbehandlingen kan ta utgangspunkt i MM og konkretisere faktorer som man bør ta for seg når en plan behandles. En form for transportplan kan vurderes.

Det bør lages en oversikt over tiltak som arbeidsgivere kan vurdere og hvilke erfaringer man har med disse tiltakene. En slik oversikt kan baseres på litteraturstudier, men i en viss utstrekning må det også gjennomføres intervjuer med ansvarlige i virksomheter som har referert spesielt interessante og effektive tiltak. Gode eksempler vil være viktig for andre potensielt interesserte bedrifter.

6.3.3 Opplegg for evaluering av MM-tiltak

Både nasjonale og lokale myndigheter har behov for å kunne vurdere nytten av den innsatsen som legges i arbeidet med MM. Det vil blant gi et bedre grunnlag for prioritering av investeringer i gang-/sykkelveier, kollektivtransport, i ulike trafikktekniske tiltak og som en siste utvei: ny veikapasitet. Vi mener derfor at det bør utarbeides et opplegg som skal danne et felles grunnlag for evaluering av MM-tiltak i norske byområder.

Valg av indikatorer må ta utgangspunkt i hva som er målsettingen for MM-tiltakene i norske byområder. Det må også tas utgangspunkt i hvilke målsettinger nasjonale myndigheter ønsker å knytte MM-tiltak opp mot. Opplegget skal kunne

brukes både til å sammenligne ulike typer tiltak innenfor en bedrift eller en type bedrifter og samtidig se det i forhold til lokalisering. Trolig vil arbeidsgiverne i hovedsak være opptatt av kostnader knyttet til reisevirksomhet og parkering, ansattes helse og sykefravær samt andre faktorer av betydning for bedriften.

I hovedsak er det større EU-prosjekter innenfor 4. og 5. rammeprogram som bør danne grunnlaget for de første valgene av indikatorer. I det nylig avsluttede MOST-prosjektet innenfor EUs 5. rammeprogram har man arbeidet spesielt med å finne evalueringsmetoder. Dette har resultert i en metode kalt MOST-MET. (Finke 2003). Det er verdt å gå nærmere inn på den omfattende dokumentasjonen for å se i hvilken grad disse erfaringene kan nyttiggjøres i norsk sammenheng.

I Lund kommune har man for eksempel gjennom intervjuundersøkelser og registreringer fulgt opp de ulike aktivitetene (Mobilitetskontoret 2001). Dette har lagt grunnlaget for at statlige myndigheter i 2003 bevilget penger til satsing i en ny 3-års periode. Fra andre steder finnes det eksempler på at MM-satsing har blitt fulgt opp gjennom såkalt "benchmarking".

Videre innsats bør legge til rette for at mer kunnskap om utforming og gjennomføring av ulike typer tiltak blir tilgjengelig for norske myndigheter og de private aktører (arbeidsgivere, ansatte og organisasjoner) det forutsettes et samarbeide med. Hvis MM skal få mer innpass som virkemiddel innen transport- og arealplanleggingen må det også være tilgjengelig veiledning og stimulans på et overordnet nivå. Et opplegg der det er avklart hvilke indikatorer man bør benytte, utover de som beskriver en rent transportmessig utvikling/endring, vil være nyttig i en slik sammenheng.

Et samlet opplegg for evaluering av slike tiltak vil legge grunnlaget for at man på sikt kan peke ut hva slags tiltak som får mest gjennomslag i befolkningen, hos arbeidstakere og arbeidsgivere, hvilke som er de mest effektive og hvilke som er lettest å gjennomføre. Nasjonale myndigheter vil ha nytte av en samlet oversikt over ulike former for tiltak og hvordan de organiseres og gjennomføres. Det vil gi et grunnlag for å utforme retningslinjer og gjøre de nødvendige endringer i regelverk og lignende for å kunne utnytte potensialet som ligger i en videre satsing på Mobility management-tiltak.

Referanser

- Amundsen, A.H., Kolbenstvedt, M. og Lerstang, T. 2003
Miljøsoner – bedre miljø i byer og tettsteder. Muligheter og utfordringer. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 630/2003
- Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen. 2003a
Forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015
- Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen. 2003b
 Miljøvisjon for transport – sluttrapport fra tverretattlig arbeidsgruppe. *Nasjonal transportplan 2006-2015*
- Berge, G. 2002
Endring av transportmiddelbruk på arbeidsreiser. Vegdirektoratet - Transport i by. Arbeidsdokument av 17. oktober 2002
- Berge, G. og Amundsen, A.H. 2001
Holdninger og transportmiddelvalg – en litteraturstudie. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 512/2001
- Bergen kommune. 1999
Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø. Kommunalavdeling byutvikling
- Bradshaw, R. and Câmara, P. 1999
The Future of Mobility Management in the UK. Paper, European Transport Conference (AET/PTRC), Cambridge
- Department of the Environment, Transport and the Regions. 1998
A New Deal for Transport: Better for Everyone. Government white paper. London
- Department of the Environment, Transport and the Regions. 2000
Developing an effective travel plan. Advice for Government departments. (Are you doing your bit?) London
- Department of the Environment, Transport and the Regions. 2001
Planning Policy Guidance 13: Transport. London
- Department for Transport, Local Government and the Regions. 2003
A Review of the Effectiveness of Personalised Journey Planning Techniques. London, January 25
- Department for Transport. 2002a
Making travel plans work. Lessons from UK case studies. London
- Department for Transport 2002b
Using the planning process to secure travel plans. Best practice guide. London

- Department for Transport. 2002c
Making travel plans work. Case study summaries. London
- Drammen kommune. 2002
Kommuneplan for Drammen 2003-2014. Høringsutkast 26.11.02
- Dublin Transportation Office et al. 2001
The Route to Sustainable Commuting. An Employer's Guide to Mobility Management Plans. Kirklees Metropolitan Council, Irish Energy Centre, Dublin
- ECMT. 2002
Managing Commuters' Behaviour. A New Role for Companies. Report of Round Table 121. Paris
- Engebretsen, Ø. og Hanssen, J.U. 1994
Arealbruk og transport. Retningslinjer for samordnet planlegging i Storbritannia og Nederland. TØI rapport 228/1994. Oslo
- Finke, T. 2003
Monitoring and Evaluation of Mobility Management. Practical Experience with the MOST Monitoring and Evaluation Toolkit (MOST-MET). Paper, 7. europeiske ECOMM-konferanse, Karlstad 21.-23 mai. 2003
- Gudmundsson, H.
Indikatorer for Bæredygtig Transport – oplæg til indhold og strategi. Danmarks Miljøundersøgelser, Miljøministeriet. Faglig rapport fra DMU, nr 405.
- Gärling, T. og Axhausen, K.W. 2003
Habitual Travel Choice. *Transportation* Vol 30, s 1-11
- Göteborgs Stad. 2001
Smartare kommunikationer för företag. Vision Lundby, Göteborg
www.visionlundby.goteborg.se
- Göteborgs Stad. 2002
AktivTrafikantstöd. Samordnat program för begränsad trafikökning och effektivare trafik. Trafikkontoret. Rapport nr: 1 2002
- Hanssen, J.U. 2003
Bedrifters tiltak for å begrense bilbruk og transportomfang. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 639/2003
- Hanssen, J.U. og Lerstang, T. 2002
Parkering som virkemiddel for å begrense biltrafikken. Hvilke tiltak bør inngå i en regional parkeringspolitikk i Oslo/Akershusregionen? Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 584/2002. Oslo
- Idébanken. 2000
Travle tider. Bytrafikk – eksempler for et nytt årtusen. Stiftelsen Idébanken, I-03 Transport
- James, N. and Spence, F. 2000
Complementary Measures to Pricing. *Built Environment*, Vol 26, no 3 pp197-211

- Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen. 2003
Byutredningen for Oslo og Akershus. Nasjonal transportplan 2006-2015
- Kasin, O. 2000a
Miljøvennlig bytransport i Oslo. Sluttrapport. Samferdselsetaten, Oslo
- Kasin, O. 2000b
Miljøvennlig bytransport i Oslo. 1998-2000. Oppsummering og anbefalinger. Samferdsetaten, Oslo
- Langeland, J.L. 2001
Planlegging av regionale utbyggingsmønstre? Teori og praksis når det gjelder bruk av fylkesdelplaner i Norge. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 551/2001
- Langeland, J.L. 2002
Nyere erfaringer med samordnet areal- og transportplanlegging (SAT) i byområdene Bergensregionen og Jæren. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI arbeidsdokument TR/1103/2002
- Lerstang, T. og Stenstadvold, M. 2001
Det umuliges kunst ? Bruk av fylkesdelplaner for å oppnå mer helhet og samordning av samferdselspolitikk på regionalt nivå. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 224/2001
- Litman, T. 2003
Sustainable Transportation Indicators. Victoria Transport Policy Institute
- Lundby Mobility Centre. 2002
Vision Lundby 2002
- Lundgren, K. 1999
Mobility Management – en introduction. KM Trafikk Göteborg – utarbeidet for Vägverket-
- Lundgren, K. mfl. 2001
Företagens påverkan på arbetspendlingen – ett internationellt perspektiv på styrmedel för de anställdas resbeteende. Vägverket Publ nr 2001:23
- Lunds kommun. 2001
LundaMaTs – uppmärksamhet och effekter. Trivector Traffic AB rapport 2001:53
- Lunds kommun. 2002
Verksamhetsrapport 2001-sluttrapport-mobilitetskontoret. Tekniska förvaltningen.
- Lupa, M.L. 1994
Feasibility of Employee Trip Reduction as a Regional Transportation Control Measure. Transportation Research Record 1459. Washington DC. pp 46-52
- Mackett, R.L. 2001
Policies to attract drivers out of their cars for short trips. Transport Policy 8 (2001) pp 295-306

- Marshall, S. 1999
Restraining Mobility While Maintaining Accessibility: An Impression of the
“City of Sustainable Growth”. *Built Environment*, Vol 25 No 2 pp 168-179
- MiljøKompetanse AS og Ecotraffic Norge A/S. 1998
Arbeidsreiser, en del av virksomhetens miljøstrategi
- MiljøKompetanse AS. 1999
*Arbeidsreiser – en del av virksomhetens miljøstrategi: Samarbeide mellom
bedrifter og kollektivselskapene*. Prosjektrapport
- Miljøverndepartementet. 1993
Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.
Rundskriv Transport-5/93. Oslo
- Miljøverndepartementet. 1999
*Rikspolitisk bestemmelse om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre
utenfor sentrale deler av byer og tettsteder*. Kongelig resolusjon, statsrådssak
nr 1/99
- Miljøverndepartementet. 2002a
Bedre miljø i byer og tettsteder. *St.meld. nr. 23 (2001-2002)*
- Miljøverndepartementet. 2002b
Grønn stat – staten feier for egen dør. Veileder, T-1400
- Miljøverndepartementet. 2003
Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand. *St.meld. nr. 25 (2002-
2003)*
- MOMENTUM/MOSAIC. 1999
Mobility management. User Manual. www.epomm.org
- Näringsdepartementet. 2001
Infrastruktur för ett långsiktig hållbart transportsystem. Regeringens
proposition 2001/02:20
- Oslo kommune. 1998
Byøkologisk program 1998-2010. Bystyremelding 9/1998. Byrådsavdeling for
Miljø og samferdsel
- Oslo kommune. 2002
Byøkologisk program 2002-2014. Strategi for bærekraftig utvikling. Byrådssak
8/03
- Rudolph, G.I. 2002
På tide med et forum for reiseplanlegging i Oslo? *Samferdsel* nr, 6 2002,
s.26-27
- Rye, T. 1999
Employer attitudes to employer transport plans: a comparison of UK and Dutch
experience. *Transport Policy* 6 (1999) pp 183-196
- Rye, T. 2002
Travel Plans: do they work? *Transport Policy* 9 (2002) pp 287-298

- Sandelien, B. 2002
Mobilitetsplaner for bedrifter. Kan det redusere rushtrafikken? Foredrag. Plan 2002
- Samferdselsdepartementet. 2000
Nasjonal transportplan 2002-2011. St.meld. nr. 46 (1999-2000). Oslo
- Samferdselsdepartementet. 2002a
Bedre kollektivtransport. St.meld. nr. 26 (2001-2002)
- Samferdselsdepartementet 2002b
Om delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø. St.prp. nr. 76 (2001-2002)
- Samferdselsetaten, Oslo kommune. 2002
Mobility management – en ny måte å takle byens trafikkproblemer på? Notat av 03.04.2002. Forslag til etablering av et kommunalt prosjekt
- Schreffler, E.N. 2000
State of the Practice: Mobility Management Monitoring and Evaluation in the United States. Prepared for MOST Work Package 3.
- Schreffler, E.N. 2003
Using Cost Effectiveness for Benchmarking: Lessons from MOST and U.S. Evaluation Experience. Paper, 7. europeiske ECOMM-konferanse, Karlstad 21.-23 mai. 2003
- Silborn, H. 2001
 Mobility management – en ny måte å takle byens trafikkproblemer på?
Samferdsel nr. 1-2001
- Strand, A. og Moen, B. 2000
Lokal samordning – finnes den ? Studier av forsøk på lokal areal- og transport samordning i tre regioner. NIBR rapport 2000:20
- Stiftelsen Idébanken. 2000
Travle tider. Bytrafikk – eksempler for et nytt årtusen. Oslo
- Svenska Kommunförbundet. 2001
Mobility Management för hållbara transporter. Erfarenheter från några svenska kommuner. Stockholm
- Sælensminde, K. 2002
Gang- og sykkelvegnett i norske byer. Nytte-kostnadsanalyser inkludert helseeffekter og eksterne kostnader av motorisert vegtrafikk. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 567/2002
- The Government's Energy Efficiency Best Practice Programme. 2001
Travel Plans. A Guide for Developers. General Information Report 84.
www.energy-efficiency.gov.uk
- Tromsø kommune. 2002
Tromsøpakke II. Vedtatt av kommunestyret i møte 29.05.02
- UITP. 2002
Public Transport and Car-Sharing: together for the better. Paper, UITP workshop, Bremen 4.-5, December 2002

- Victoria Transport Policy Institute. 2003
Commute Trip Reduction. Programs That Encourage Employees to Use Efficient Commute Options. TDM Encyclopedia. Victoria, Canada.
- Vägverket. 2000
Miljöanpassade transporter i glesbygd. Förstudie och idékatalog. Vägverket region Norr. Publikation 2000:79
- Vägverket. 2001
Företagens påverkan på arbetspendlingen - ett internationellt perspektiv på styrmedel för de anställdas resbeteende. Publ nr 2001:23. Borlänge.
- Vägverket. 2002
Bilpooler – nyckeln till flexibelt resande. Lägesrapport maj 2002. Seminariedokumentation. (Per Schillander) Publ nr 2002:80
- Vägverket. 2003
Gör plats för svenska bilpooler. Definition, strategi, potentialer och effekter samt IT-lösningar på den svenska marknaden. Publ nr 2003:88, juli 2003
- Aall, C., red. 2001
Muligheter og hindringer for en bærekraftig praksis innen transport og energibruk. Vestlandsforskning, VF-rapport nr 13/2001
- Aas, H. 2001
Nottingham velger avgifter på privat parkering framfor vegprising. *Samferdsel* nr 10, 2001 s 10-12

VEDLEGG

Flere eksempler på MM-tiltak i Norge

Målsettinger om å begrense og miljøbelastningene fra transport er utgangspunktet for arbeidet med MM. Det er derfor ikke gitt noen entydig definisjon som avgrensner hva slags tiltak som kan tas opp. Med stor grad av sikkerhet kan vi i tillegg gå ut fra at det i disse byene og andre steder i landet finnes ytterligere et stort antall eksempler på enkelttiltak. Blant annet finnes det eksempler på at private aktører som arbeidsgivere, næringsinteresser, interesseorganisasjoner, foreninger selv ser nytte eller fordeler i å engasjere seg. Myndighetenes engasjement knyttes ofte til overordnede, miljømessige målsettinger og mer generelle mål om å påvirke transportmiddelfordelingen, men det har i liten grad blitt tatt opp som alternativ til veibyging.

Når private engasjerer seg er det ofte med bakgrunn i et generelt, personlig miljøengasjement eller i problemer i nærmiljøet som for eksempel trafikk-sikkerhet knyttet til egne barns skolevei eller av lokale miljøvern hensyn basert på støy, forurensning, arealbeslag mv. Lokale utfordringer tydeliggjøres når foreldre kjører egne barn til skole eller fritidsaktiviteter fordi man er bekymret for sikkerheten i trafikken. Slik kjøring blir av flere ansett som uheldig både for barnas fysiske og sosiale utvikling og for deres fremtidige forhold til bilbruk.

I dette vedlegget illustrerer vi blant annet at tiltak som skal påvirke folks bilbruk ikke er noe nytt i Norge. Derimot er det interessant å kunne påpeke at mye av initiativene og aktivitetene knyttes til næringslivet og andre private aktører og ikke til offentlige myndigheter selv om disse i utgangspunktet råder over et langt større spekter med virkemidler. Den informasjonen vi har sier ikke alltid hvem som har tatt initiativ og hva slags samarbeidsformer som eventuelt ligger til grunn for initiativene.

Eksempelene illustrer at det ikke vil bli lett å gå en samlet oppskrift for hvordan man bør gå frem. Med god fantasi er det mulig å komme opp med stadig nye tiltak. Det er ikke alltid det enkelte tiltaket gir store virkninger, men et knippe med enkelttiltak kan samlet sett få betydelig virkning.

Eksempel 1

I boksen på neste side vises et eksempel på at Østfoldbadet i Askim i en annonse bidrar til å markedsføre toget som transportmiddel til og fra badet. Det kan øke kundetilstrømmingen, men bidrar samtidig til å vise at man kan komme dit uten bruk av bil. Så lenge det bidrar til å øke belegget på eksisterende avganger er det også et eksempel på at nytten kan overstige kostnadene samtidig som virksomheten gir inntrykk av å føre en positiv miljøprofil. Med aviser som kilde kan flere slike enkeltutspill finnes. I samarbeid med kommuner og kollektivselskaper kan omfanget av slike initiativ økes vesentlig.

Sommer'n og bading fortsetter i Askim

- I høstferien (uke 40) åpent fra kl. 10.00 alle dager.
- Bølgemaskin og strømkanal.
- Boblebad og terapibasseng.
- Tørr- og dampbadstue.
- 25 kvm svømmebasseng.
- Stup fra 1 m, 3 m og 5 m.
- Klatrevegg.
- Kaldstamp.
- 2 tøffe sklier.
- Kafeteria, Spiseri Neptun.



P.M. Røwdes gt. 8,
1811 Askim.
Tlf. 69 81 99 02.
www.ostfoldbadet.no

Ta toget neste gang. 10 kr. rabatt på badet. Fri retur m/toget fra Østfoldbadet samme dag, v. framvisning av både tog- (fremreise) og badebillett.

Dette gjelder frem til 25. sept. 02. Togtider og mer info: www.nsb.no

Eksempel 2

På et bilverksted i Fredrikstad tilbys kundene lånesykkel i stedet for bil, mens egen bil er til reparasjon. Opplegget er et samarbeid med kommunen. Kommunen er positiv fordi det vanligvis er snakk om å spare miljøet og veisystemet for to relativt korte bilturer.

En slik ordning kan med fordel etableres i samarbeid med en sportsforretning. Begge parter kan få hederlig omtale som følge av dette. Lokale miljøorganisasjoner kan anbefale medlemmene å benytte dette verkstedet slik at det får en ringvirkning og nærmest tvinger konkurrenter til å ta opp utfordringen. Ideen oppsto fordi innehaveren så at mange kunder hadde med egen sykkel som de slet med å få ut av og inn i bagasjerommet.

Eksempel 3

Fredrikstad Idrettsråd har vært inneforstått med at barneidrett bør foregå i lokalmiljøet. Man har i samarbeid med idrettslagene fått til aktivitet i de fleste barneskolekretsene og forsøker å få til det samme på ungdomsskolenivået. Derved trenger ikke barn og ungdom å bli kjørt til fritidsaktiviteter i samme grad som når idrettslag konsentrerer sin aktivitet til ett anlegg og avstandene derved økes. Det bidrar også til å styrke lokalmiljøet (Kilde: Idébanken 2000).

Eksempel 4

I 2003 er det innledet en busskampanje og sponsoravtale som et samarbeid mellom Fredrikstad fotballklubb, kollektivselskapene i regionen, kommunen og flere. "Støtt FFK-ta bussen" innebærer at klubben får fem kroner for hver ny passasjer utover det passasjertallet man hadde i 2002.

Eksempel 5

En lokalpolitiker i Grimstad har fått god dekning i lokalavisene ved å sykle til møter mv. og ta initiativ for å få til at dette skal berettige til godtgjørelse på linje med bilkjøring.

Eksempel 6

I Gjøvik er de kommunale parkeringsvaktene utstyrt med sykler. Dette gir gode signaleffekter samtidig som vaktene slipper å finne parkeringsplass for å gjøre jobben si. Vaktene uttaler at det gir dem langt større bevegelsesmulighet i

trafikken og de får gratis mosjon i arbeidstiden. Det eneste de er ”bekymret” for er at mange skal ta etter slik at behovet for parkeringsvakter faller bort!

Eksempel 7

I Tønsberg har Jernbaneverket utstyrt et ledig rom på jernbanestasjonen for sykkelparkering. Narvesen står for driften. Brukerne kjøper et elektronisk nøkkelkort og får en fast plass.

Eksempel 8

I Tønsberg har det også vært forsøkt å få til en såkalt ”idrettsbuss” der idrettslag og bussoperatør samordner treningstider og rutetider. De aktive fikk også egen rabattkort. Ved flere anledninger har det blitt pekt på at det ikke bør være nødvendig med mer enn 20 sjåfører når to unge fotballag skal spille kamp.

Eksempel 9

Informasjon som får folk til å benytte butikker i lokalmiljøet for å begrense behovet for å kjøre bil til et mer fjerntliggende kjøpesenter kan også anses som et klart MM-tiltak. Lokale kjøpmenn har her et dilemma fordi det forventes at også disse skal stille parkeringsplasser til rådighet for kundene. Mange korte kjøreturer er klart unødige og medfører relativt større utslipp per kilometer enn lengre turer. Likevel kan det være enn alternativ som ikke bare innebærer lange turer, men også den samme belastningen på lokale veier og bruk av kald moter lokalt.

Eksempel 10

Den årlige ”sykle til jobben aksjonen” arrangeres som et samarbeid mellom arbeidsgiverne og Norges mosjons- og bedriftsidrettsforbund og en rekke andre partnere. Selv om en betydelig del av deltakerne denne månedslange aksjonen ville ha syklet til arbeidet uansett, bidrar den konkurransemessige stimulansen til at også andre ansatte på de deltakende arbeidsplassene begynner å sykle. Hvis en del av disse fortsetter etter at den månedslange aksjonen/konkurransen er avsluttet vil den ha vært et bidrag til å påvirke reisevanene utover en kort periode. Også skoleklasser, idrettslag, pensjonistgrupper mv. kan delta. Fordi denne aksjonen er årviss kan den også sies å innebære en slags kontinuitet.

Eksempel 11

Plakaten som er gjengitt på neste side viser et eksempel på at flere organisasjoner (Landsforeningen for hjerte- og lungesyke, Norges naturvernforbund, grønn hverdag) samarbeider om å spre kunnskap om de helsemessige fordelene knyttet til sykling (mosjon). Med god informasjon øker forståelsen for at både den enkelte og samfunnet har nytte av at bilbruken bergrenses. Da er det lagt et grunnlag for å komme opp med gode ideer og initiativ for å gjennomføre tiltak som er tilpasset den aktuelle situasjonen.

Helse i hvert tråkk

Velg sykkel - eller gå - når det er mulig!



Å sykle og gå er godt både for deg og miljøet. Bedre tilrettelegging for dette er nødvendig. Biltrafikken forurenses og gir støy- og helseplager for flere hundretusen mennesker her i landet, særlig i tettbygde strøk. Biltrafikken gir også store utslipp av klimagasser.



**NORGES
NATURVERNFORBUND**
Følg natur- og miljøvesakene på www.naturvern.no
Boks 342 Sentrum, 0101 Oslo Tlf: 22 40 24 00, E-post: naturvern@naturvern.no



Produsert med støtte fra Miljøverndepartementet, foto: Håvard Sebo, kilde: Professor Sigmund B. Strømme. Trykket på resirkulert papir.