

Bedrifters tiltak for å begrense bilbruk og transportomfang

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, intra-nettet, eller ved å opprette linker til andre nettsted 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

Mobility management er et bredt begrep som dekker ulike tiltak som skal bidra til å redusere bilbruken i byområder. Det dreier seg om tiltak som skal påvirke folks vurdering av behovet for å reise og det eventuelle målpunktet for reisen i sammenheng med valg av transportmiddel. Arbeidsgiverne anses å utgjøre et viktig ledd i arbeidet med slike tiltak. Rapporten gir en første innsikt i hva slags tiltak det dreier seg om og mulig nytte av disse.

Denne rapporten er utarbeidet i tilknytning til Vegdirektoratets etatsprosjekt ”transport i by” der det er etablert et delprosjekt kalt ”person- og bedriftsrettede tiltak”. Seniorrådgiver Guro Berge har vært oppdragsgivers kontaktperson ved utarbeidelsen av denne rapporten, som er delfinansiert av Samferdselsdepartementet.

Rapporten er skrevet av forsker Jan Usterud Hanssen og kvalitetssikret av forskningsleder Tor Lerstang. Avdelingssekretær Tove Ekstrøm har hatt ansvaret for den endelige utformingen og tekstbehandlingen.

Oslo, mars 2003
Transportøkonomisk institutt

Knut Østmoe
instituttssjef

Tor Lerstang
forskningsleder

Innhold

Sammendrag

1. Bakgrunn.....	1
2. Mobility Management: Et alternativ til tunge investeringer	3
2.1 MM er en europeisk betegnelse – TDM er amerikansk.....	3
2.2 En pakke med tiltak som tilpasses den aktuelle situasjon	4
2.3 ”Travel plans”	6
3. Bedriftens mange muligheter.....	9
3.1 Grunnet for bedriftens tiltak.....	9
3.2 Eksempler på enkelttiltak innenfor bedriften.....	10
3.3 Forutsetninger for endringer i dagens situasjon.....	14
4. Nyttene av å arbeide med Mobility management.....	16
4.1 Bedriftens nytte	16
4.2 Eksempler på resultater.....	18
5. Gjennomføring.....	20
6. Sentrale MM-prosjekter og kunnskapsbaser	21
6.1 EU-prosjekter.....	21
6.2 Andre informasjonskilder	23
Referanser	25

1. Bakgrunn

I de fleste store byer blir deler av veinettet overbelastet i rushperiodene. Dette medfører at det oppstår køer med de ulemper det fører til (tidstap, forurensing, kostnader, forsinkelser, mv) for den enkelte, bedriftene og samfunnet. Om man ser ut over en relativt kort tidshorison, er det stor grad av enighet om at det er urealistisk å bygge seg ut av køsituasjoner i storbyområder. Erfaring viser at bedre fremkommelighet på veinettet fører til flere bilturer og at en del av de allerede eksisterende turer blir gjort lengre. Dette legger igjen grunnlaget for dårligere utnyttelse av arealene og uønsket byspredning på lengre sikt.

Det er ikke realistisk å regne med at veikapasiteten i byområdene vil bli økt vesentlig i årene fremover. Hvis trafikken (bilbruken og avstandene) fortsetter å øke må vi derfor regne med at fremkommeligheten vil bli gradvis dårligere forutsatt at det ikke gjennomføres tiltak som begrenser trafikkveksten. Dette kan dreie seg om generelle, rent restriktive tiltak i verksatt av myndighetene (veiprisering, skattlegging av parkeringsplasser, mv) eller tiltak som stimulerer til en mer frivillig endring av reisevaner og bilbruk.

Ny teknologi som skal bidra til bedre avvikling på det eksisterende veinettet kan neppe ses som et alternativ på lang sikt. I beste fall vil det bare utsette behovet for tiltak som bidrar til at næringslivet, ansatte og befolkningen for øvrig reduserer bilbruken. Vi står derfor overfor en utfordring som består i å utvikle alternativene til bilen, synliggjøre dem og stimulere til at de blir brukt. En forutsetning for dette er at behovet for tilgjengelighet og tilstrekkelig transportkapasitet fortsatt blir ivaretatt. Selv om fokus vanligvis settes på persontransporten i byområdene, bør tiltak som påvirker varetransport og lange reiser også få oppmerksomhet.

Gjennomføring av tiltak som kan begrense bilbruken kan motiveres ut fra en rekke hensyn. Faktorer som byutvikling og fremkommelighet er nevnt ovenfor. Andre faktorer er trafiksikkerhet, transportøkonomi, ulike miljøhensyn, grunnlag for et bedret kollektivtransporttilbud, helse, kostnader knyttet til parkering, mv.

Det har hittil vist seg vanskelig å finne støtte for klart restriktive tiltak som veiprisering og rene forbud. På den annen side trenger det ikke være opp til myndighetene alene å definere og gjennomføre tiltak. En alternativ tilnærming er å søke et utvidet samarbeid med ulike aktører. Man kan for eksempel trekke inn offentlige etater og private bedrifter med sikte på å finne nye tiltak som kan avlaste veinettet og redusere behovet for større investeringer. På denne måten kan man også få tydeliggjort at arbeidsgiverne har et delansvar for trafikksituasjonen. Hvilke faktorer som kan stimulere til økt bevissthet hos ulike aktører og påvirkning av deres transportmåte og –omfang, vil variere fra sted til sted.

I denne rapporten gir vi en kort oversikt over hvordan dette nå tas opp i ulike land. Det er her fokusert på tiltak knyttet til næringslivet. I de fleste situasjoner er det trolig i forhold til arbeidsreiser og virksomhetenes egne transportere at det er

mest å hente på kort sikt. Dessuten bringer man da inn arbeidsgiverne (bedriftene) som viktige aktører både når det gjelder ressurser og koordinering av innsatsen.

I europeisk sammenheng har samlebetegnelsen ”Mobility Management” (MM) blitt benyttet på såkalte ”myke tiltak” for å påvirke transportmiddelvalg og transportomfang. Begrepet dekker i utgangspunktet alle typer reiser og transporter, men muligheten for å påvirke arbeidsreiser og andre reiser knyttet til privat og offentlig virksomhet får ofte spesiell oppmerksomhet.

Samferdselsdepartementet har finansiert et flerårig prosjekt kalt ”Mobility management i norske byområder”. Det har gitt mulighet til å legge grunnlaget for denne rapporten som er utarbeidet i tilknytning til Vegdirektoratets etatsprosjekt ”Transport i by”. Etatsprosjektet består av tre delprosjekter (i) miljøeffektive transportformer, (ii) byutforming og byens liv og (iii) person- og bedriftsrettede tiltak. Rapporten skal gi bakgrunn for videre arbeid med person- og bedriftsrettede tiltak.

2. Mobility Management: Et alternativ til tunge investeringer

2.1 MM er en europeisk betegnelse – TDM er amerikansk

Trafikksanering, gatetun, miljøgater, parkeringsregulering og andre tiltak har i mange år vært brukt i ulike byer for å begrense trafikken, skjerme boligområder, dempe hastighetene, tilby fotgjengere bedre forhold og skape et trivelig bymiljø. Sentrale myndigheter har benyttet seg av ulike skatte- og avgiftsordninger for å påvirke bilbruken - også hvilke biltyper folk velger å kjøpe.

Slike tiltak har i noen grad sitt grunnlag i miljømålsettinger. Likevel har det ikke vært noen åpenbar vilje eller evne til å iverksette effektive tiltak for å begrense bilbruken i byområdene i vårt land. Dette må ses i sammenheng med at man hittil i stor grad har klart å bygge ut veinettet til å kunne avvikle mye av trafikkveksten.

Oljekrisen tidlig på 70-tallet medførte at man i USA ble tvunget til å arbeide mer bevisst med å begrense bilbruken. De tiltakene man tok opp har etter hvert gått inn under betegnelsen Transport Demand Management (TDM). Fordi det var vanlig å kjøre alene i bil til arbeidet fokuserte man på arbeidsreisen helt fra starten av. Man regnet med at dette var reiseformål som man lettest kunne organisere på nye måter. I løpet av en periode på over 20 år har amerikanerne utviklet tiltakene videre og innhentet mye erfaring. Selv om vi i Europa ikke får inntrykk av at man blitt mindre bilavhengig i amerikanske byer, er det likevel dokumentert at det mange steder har skjedd endringer.

Etter hvert er både føderal og delstatlig miljølovgivning i USA en del av fundamentet for arbeidet med TDM. Blant annet stilte lovgivningen i noen delstater krav til arbeidsgiverne. De fikk ansvaret for at ikke mer enn en viss andel av de ansatte benyttet egen bil på arbeidsreisen. På dette grunnlaget måtte arbeidsgiverne selv finne tiltak som kunne begrense ansattes bilbruk. Myndighetene fulgte raskt opp da det ble åpenbart at det ville være en fordel med endringer i skattelovgivningen for å begrense parkeringstilbudet til ansatte og heller legge forholdene til rette for å gi tilsvarende støtte til ansattes kollektivreiser.

TDM-erfaringene fra USA har vært et viktig grunnlag for tilsvarende innsats for å påvirke bilbruken i europeiske byområder. I Europa har man valgt å bruke Mobility Management (MM) som betegnelse. En viktig forskjell i forhold til TDM er at det ikke i samme grad er knyttet opp mot lovverket. Tiltak for å begrense trafikken i byområdene i europeiske land baseres derfor i større grad på frivillighet stimulert av ulike insentivordninger eller offentlige tilskudd. En annen forskjell er at amerikanerne i mangel på alternativer til personbilen, fokuserte på hvordan bilene ble brukt og utnyttet. I Europa er alternativer til bilen mer i fokus.

MM tar utgangspunkt i at endringer i transporttetter spørsmål og bilbruk er et spørsmål om tilrettelegging av valgmuligheter, spre informasjon om disse og kunnskap

om hvordan folk forholder seg til de ulike alternativene. Rent restriktive tiltak inngår i liten grad i handlingspakker som betegnes MM.

I noen tilfelle kan visse former for restriksjoner likevel være nødvendige som supplement. For eksempel er det vanlig at spørsmålet om ansattes parkerings-tilbud kan begrenses eller styres sterkere raskt tas opp som et sentralt virkemiddel. Dette kan innebære at noen eksisterende plasser blir fjernet, at det blir innført en form for avgift for bruk av plassene eller de reserveres for spesielle formål. I lang tid har det vært praksis å forsøke å dekke all etterspørsel etter parkering. Derved har man påvirket ansattes valg av transportmiddel til arbeidet gjennom et tiltak som stimulerer til bilbruk. Dette har vist seg å ikke være noen god løsning på lang sikt.

Når man endrer politikken fra å tilfredsstille etterspørselen etter parkering til å begrense den i forbindelse med ny utbygging, kan det spørres om å la være å tilrettelegge for bruk av bil til en arbeidsreise skal kunne defineres som en restriksjon på bilbruk.

I europeiske byer har man et annet og bedre utgangspunkt enn i USA. De europeiske byene har et mindre spredt utbyggingsmønster. Også på andre måter har man unngått å gjøre seg tilsvarende bilavhengig. Det er mer vanlig å gå, sykle eller benytte kollektiv transport til arbeidet. Dessuten har man i flere europeiske land også fokusert mye på betydningen av næringslivets lokalisering i forhold til transportsystemet. Retningslinjer, reguleringer og veiledning har vært viktige elementer i dette arbeidet (jfr. ABC-politikken i Nederland og Planning Policy Guidance i England) (Engebretsen og Hanssen 1994). I Norge har vi fått Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging og de rikspolitiske bestemmelsene om etableringsstopp for kjøpesentre utenfor byer og tettsteder (Miljøverndepartementet 1993 og 1999).

2.2 En pakke med tiltak som tilpasses den aktuelle situasjon

Mobility management (MM) er et samlebegrep på såkalte ”myke” tiltak. Dette innebærer å påvirke holdninger, preferanser og adferd. Dette skal skje på en positiv måte, og i hovedsak gjennom informasjon og bedre tilrettelegging for alternativer til bilbruk.

MM-aktiviteter spenner over et bredt spekter og kan rettes mot enkeltpersoner, husholdninger, trafikantgrupper, organisasjoner, mv. Utgangspunktet kan også være et geografisk område, en spesiell type virksomhet (f.eks. universitet, sykehus) eller arrangementer (idrettsanlegg, messeområder).

Når initiativ basert på MM-tiltak også knyttes til bedrifter, er det for å bringe inn en sentral aktør i forhold til de ansattes reiser, tjenestereiser og varetransporter. Det dreier seg om å planlegge og organisere virksomhetenes transport på en bedre måte og bidra til å informere ansatte, besøkende og kunder om eksisterende transportmuligheter som kan være et alternativ til bilen.

Både myndigheter og bedrifter har en felles interesse i å få ”mer transportkapasitet” ut av den infrastrukturen og de transportmidlene man allerede har til rådighet. MM vil normalt innebære billigere og bedre løsninger enn tunge investeringer i ny infrastruktur. Et alternativ til dette er å se kritisk på dagens situasjon og stille spørsmål som:

- Er alle transportene helt nødvendige?
- Kan transportene utføres like bra eller bedre på andre måter enn med bil?
- Er kjøretøyenes kapasitet utnyttet godt nok?
- Kan transportene utføres på et annet tidspunkt?

Faktorer som energi, forurensning/utslipp, bymiljø, fremkommelighet for kollektivtrafikken, hensynet til myke trafikanter mv er også argumenter som underbygger behovet for den type tiltak som inngår i MM og som kan vektlegges i for eksempel en holdningskampanje.

I norske byområder finnes det mange eksempler på gjennomførte enkelttiltak som kan inngå i et MM-konsept. Disse tiltakene er til dels initiert og fulgt opp av myndighetene, dels av bedrifter og dels av interesseorganisasjoner. På den annen side er tiltakene i liten grad samordnet og satt inn i en større sammenheng. Ofte bærer tiltakene preg av skippertak og får ikke kontinuitet som ledd i oppfølging av en langsiktig politikk.¹

Et viktig utfordring for MM er å kunne koordinere innsatsen fra ulike aktører i en kommune. Derfor er det i flere svenske byer (blant andre Borlänge, Lund, Malmö, Göteborg), opprettet såkalte mobilitetskontorer med fast stab. I Lund er det for eksempel 7 ansatte som har til oppgave å utarbeide og formidle informasjon, initiere ulike aktiviteter og formidle synspunkter og erfaringer fra trafikantene og næringslivet tilbake til ansvarlige i kommunen for eventuell oppfølging. Evaluering av effekter inngår også blant oppgavene (Lunds kommun 2001, 2002).

En parallell til et slikt kommunalt utgangspunkt kan være en fokusert innsats innenfor en bedrift eller en gruppe av samlokaliserte bedrifter. Ved å ta delansvar for ansattes arbeidsreiser gjennom organisering av intern veiledning og i større grad koordinere transporter knyttet til bedriftene, vil mye kunne oppnås. Ansvarlige for slik aktivitet i bedriftene skal normalt også kunne utøve ekstern kontaktvirksomhet blant annet ved å samarbeide med ulike kommunale aktører for å forbedre og endre de alternative tilbudene. Oppgaven kan for eksempel innebære å samarbeide med lokale kollektivselskaper for å få et rutopplegg som er bedre tilpasset bedriftene og deres ansattes behov.

¹ Som eksempel kan det nevnes at AS Oslo Sporveier et par ganger har informert om sine rutetilbud direkte til ansatte ved bedrifter i Helsfyrområdet i Oslo. Det har også blitt distribuert gratis billetter. I tillegg blir ansatte i noen bedrifter i området én gang i året oppmuntret til å delta i en ”sykle-til-jobben”-aksjon. Begge deler er nyttig, men disse aktivitetene bærer preg av aksjon og de er ikke samordnet og mister derved lett noe av den effekten de ellers kunne hatt.

Utfordringen er altså ikke lenger ensidig å tilrettelegge for ansattes arbeidsreiser ved å skaffe tilstrekkelig med parkeringsplasser, men å tenke også på alternative tilbud. I noen situasjoner kan det nettopp være mangel på parkeringsplasser som kan stimulere bedriftens ledelse, tillitsvalgte og ansatte til å se at det er behov for å bidra aktivt for å forbedre alternativene og gjøre dem kjent.

Eksempler fra andre land viser at parkering som tilrettelegger for at ansatte skal kunne kjøre alene i bil til arbeidet blir gjort til den primære utfordringen. Utviklingen i de større, norske byene går også i retning av at myndighetene vil følge opp nasjonale målsettinger om å bruke parkeringspolitikken som virkemiddel for å begrense bilbruken. Ved ny utbygging blir det satt maksimumsgrenser for antall plasser som tillates. Dette påvirker både lokaliseringspreferanser og utbyggers interesse for å forbedre tilgjengeligheten også for dem som ikke disponerer bil.

Enkelte steder (for eksempel i England og i byer i Australia) møter man utfordringen knyttet til allerede etablerte parkeringsplasser ved å skattlegge disse. Derved gjøres det mindre attraktivt for en bedrift å disponere mange plasser eller å stille dem gratis til rådighet for brukerne. I USA har man i samarbeid med arbeids-giverne kommet frem til ulike skatteordninger som gjør at både arbeidsgivere og ansatte ser annerledes på bilbruk og parkering enn tidligere. De ulike ordninger rettet mot parkering stimulerer arbeidsgiverne til å bidra til at det tilbys alternative transportmuligheter.

Eksempler både fra USA og Europa viser at bedrifter med mer enn et nærmere angitt antall ansatte pålegges å utarbeide egne transportplaner og eventuelt ansette en intern transportveileder eller –koordinator. Disse eksemplene viser at det er blitt akseptert at arbeidsgivere har et ansvar også når det gjelder egne ansattes arbeids-reiser. Ikke bare gjelder det å tilrettelegge for disse reisene, men også å ta et med-ansvar for de samfunnsmessige konsekvensene av ansattes transportmiddelvalg.

2.3 "Travel plans"

Denne rapporten skal gi en generell introduksjon til ideene bak MM-konseptet og hvordan bedrifter kan involveres i et målrettet arbeide basert på den eksisterende situasjonen. Det fokuseres på mulighetene for å påvirke reise- og transportvanene med utgangspunkt i en gitt lokalisering og et gitt transporttilbud.

I andre tilfelle kan det være aktuelt å påvirke eller samarbeide med bedrifter som har planer om omlokalisering. Dessuten har man i noen land også lagt til rette for at det skal kunne kreves at en såkalt "travel plan" utgjør en del av grunnlaget for byggesaksbehandlingen av nye utbyggingsprosjekter.

Myndighetenes mulighet for å påvirke lokaliseringen av virksomheter på grunnlag av deres transportbehov og den forventede trafikkskapingen, varierer fra land til land. ABC-prinsippet i Nederland (Engebretsen og Hanssen 1994) og de norske Rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging (Miljøverndepartementet 1993) er eksempler på en slik tilnærming. Behovet for og bruken av MM-tiltak vil være annerledes når bedrifter i utgangspunktet er lokalisert slik at det allerede finnes gode alternativer til bilbruk. En restriktiv

parkeringspolitikk vil påvirke bedrifter til slike lokaliseringsvalg fordi man blir mer avhengig av at alternativer til bilen finnes. Dessuten vil bedriftene bli mer tilgjengelig for kunder og besøkende som ikke disponerer bil.

Det arbeides med aktivt både på nasjonalt og lokalt nivå i mange land. Vi har her valgt å fokusere på arbeidet i England der nasjonale myndigheter har lagt et viktig grunnlag for arbeidet med "travel plans" både hos lokale myndigheter og i bedrifter. I 1998 presenterte den britiske Regjeringen sin transportpolitikk i et såkalt "white paper" (Department of the Environment, Transport and the Regions).

Selv om arbeidet med MM hadde pågått i mange år, ble "travel plans" nå introdusert som del av den nasjonale politikken både for eksisterende virksomheter og ny utbygging. For ny utbygging ble dette tydeliggjort i revisjonen av de nasjonale retningslinjene for transportplanlegging, Planning Policy Guidance 13, PPG13 (Department of the Environment, Transport and the Regions: Transport 2001).

PPG13 konkretiserer ikke hvordan slike "travel plans" skal utformes, men deres relevans er knyttet opp mot målsettinger om mer bærekraftig utvikling også når det gjelder transport. Regjeringen vil at lokale myndigheter skal kreve en "travel plan" i tilknytning til saksbehandlingen av større (trafikkskapende) utbyggingsprosjekter. Det blir nærmere angitt hva slags prosjekter det skal gjelde og det åpnes for at tiltakene skal kunne gjøres bindende for det aktuelle prosjektet.

Regjeringen ønsket å øke forståelsen av hvilken betydning det har å bli mer bevisst når det gjelder transport. Det ble forutsatt at lokale myndigheter skulle definere egne målsettinger for hvordan lokalt næringsliv, offentlig virksomhet og organisasjoner skulle utarbeide slike planer for egen aktivitet. Lokale myndigheter ble anbefalt å sette standarden med gode eksempler knyttet til egen virksomhet

Lokale myndigheter forutsettes å samarbeide med bedrifter om å utarbeide handlingsplaner for å påvirke bilbruk og transportomfang i deres nåværende lokalisering. Det er altså etablerte transport og måten de utføres på det skal fokuseres på. Utfordringen er å påvirke allerede etablerte vaner og eventuelt etablerte rettigheter for eksempel knyttet til bilhold og parkering. Også her har nasjonale myndigheter engasjert seg sterkt med rådgivning og stimulerende tiltak. Rådgivningen er rettet mot alle aktører – også enkeltpersoner.

Arbeidsgiverne oppfordres til å utarbeide transportplaner for sin virksomhet med sikte på å redusere bilbruken. En slik plan defineres som en pakke av praktiske tiltak som kan iverksettes innenfor egen virksomhet alene eller i samarbeid med andre arbeidsgivere i samme område. I denne sammenheng anses mange typer offentlig virksomhet å skape så mye transport at det er utarbeidet spesielle handlingsprogram for disse. Dette gjelder for eksempel skoler, universiteter, flyplasser, sykehus og kommunenes egen administrasjon. En arbeidsgiver kan søke om gratis rådgivning fra en kvalifisert konsulent i opp til fem dager for å utarbeide en konkret plan for den enkelte lokaliseringen.

Den britiske Regjeringen uttrykker at man ønsker en utbredt, frivillig innsats. Aktivitetene for å påvirke transportomfang og transportmåte knyttes opp mot flere av Regjeringens program: energiøkonomisering, miljø, byutvikling og transport. Informasjonen fra de ulike aktørene på nasjonalt nivå synes å være godt

samordnet, noe som kanskje ikke er så vanskelig når det er enighet om både målsetting og virkemidler.

3. Bedriftens mange muligheter

3.1 Grunnlaget for bedriftens tiltak

Litteraturen beskriver en rekke tiltak som kan påvirke den enkelte ansatte til å vurdere om egne transporter både i arbeid og til/fra arbeid kan utføres på en annen og mindre miljøbelastende måte. Det kan uttrykkes som at man ”bør ha vurdert alternativer før bilturen starter”. Dessuten bør bedriftene også vurdere om egne transporter kan utføres på andre og mer miljøeffektive måter enn det som er gjeldende praksis. Man kan også stille krav til leverandørene.

Nedenfor har vi angitt tre punkter som kan sies å danne basis for det videre arbeidet med MM i en bedrift. Selv om initiativet i Norge foreløpig synes å måtte ligge hos bedriftene selv, er det en forutsetning at man får etablert et positivt samarbeid med lokale myndigheter.

i. Utarbeidelse av ”bedriftens transportplan”

med sikte på å redusere bilbruk og transportarbeid. En slik plan kan anses å utgjøre grunnlaget for å identifisere muligheter og tiltak. Ofte baseres planen på en *intern reisevaneundersøkelse* samt *registrering av besøk og varetransporter* i de tilfelle det er aktuelt. I England har myndighetene tilbudt kvalifiserte bedrifter gratis konsulenthjelp til å utføre undersøkelser og utarbeide transportplaner. Bedrifter over en viss størrelse kan bli pålagt å utarbeide slike planer både i England og USA.

Erfaring viser at mange bedrifter i Norge har liten oversikt over ansattes tjenestereiser og private reiser i arbeidstiden. Enkelte bedrifter i Norge har gjennomført reisevaneundersøkelser i løpet av de siste årene, men vi vet ikke i hvilken grad det har resultert i tiltak for eventuelt å påvirke reisene.

ii. Veiledning og informasjon om transportalternativer

Mange steder i USA har bedrifter over en viss størrelse ansatt egen transportkoordinatorer eller transportveileder. Dette blir også mer vanlig i England. Disse personene skal kunne være rådgivere for bedriften og dens ansatte både når det gjelder tjenestereiser og arbeidsreiser. Det kan også innhentes ønsker fra ansatte om forbedringsmuligheter og samordning av transporter. Forvaltning av bedriftens kjøretøypark kan inngå som en av transportkoordinatorens oppgaver. Bedriftseide sykler bør utgjøre en del av denne kjøretøyparken.

iii. Interne retningslinjer for tjenestereiser

- Tjenestereiser skal alltid være motivert. Det betyr at man i planleggingen av reiser skal vurdere om det finnes alternativer (videokonferanse, telefonmøte etc.).
- Miljøhensyn skal være et aspekt i helhetsvurderingen av reisemåte. Tog, kollektiv transport og sykkel skal alltid være førstevalg.
- Kostnadseffektivitet (tid + pris) skal inkluderes i vurderingen. Halvdagsmøter med mange deltakere kan med fordel gjennomføres som videokonferanse, fordi reisen i seg tar tid. Ofte kan det totalt sett være billigere å reise med tog, selv om mertiden utløser reisegodtgjørelse.
- Planlegging av reiser skal gjøres i langt i forveien. Lang planleggingstid gjør det både mulig å finne alternative reisemåter, benytte seg av billiggilletter og – ikke minst viktig – se på mulige alternativer til selve reisen. Planleggingen skal involvere både enhetssjefen og den enkelte ansatte.

De ovennevnte punktene knyttet til tjenestereiser ble stilt opp av det svenske Naturvårdsverket i 1999 (gjengitt fra <http://www.foregangskommuner.no>). Også norske virksomheter har begynt å utarbeide retningslinjer for sine ansattes tjenestereiser. Slike prinsipper/retningslinjer må tilpasses den enkelte virksomhet. Blant annet er det viktig å kunne skille mellom lange reiser og korte reiser (lokale eller regionale).

Det kan også gis mer detaljerte interne regler eller retningslinjer som knyttes opp mot typiske MM-tiltak. For eksempel kan det sies noe om samordning av reiser for å sikre en best mulig utnyttelse av bilen i de tilfelle dette likevel fremstår som det riktige valg av transportmiddel i det aktuelle tilfellet.

3.2 Eksempler på enkelttiltak innenfor bedriften

I dette avsnittet gir vi en kort oversikt over eksempler på tiltak som kan vurderes som MM-tiltak i den enkelte bedrift. For noen bedrifter kan det være mest hensiktsmessig å starte med ett eller et par tiltak, mens det i andre situasjoner kan være hensiktsmessig å satse bredere.

Listen er basert på eksempler som er referert i litteraturen. Det er fortsatt rom for mye kreativitet. Det enkelte tiltak må uansett tilpasses den aktuelle situasjonen. I flere tilfelle vil det være nyttig å samarbeide med andre virksomheter i samme geografiske område.

• Kameratkjøring

Dette kan skje uformelt uten spesielle tiltak fra bedriftens side, men bedriften kan veilede og oppfordre til en slik praksis og bidra ved å reservere de ”beste” parkeringsplassene til biler med flere personer eller la disse være gratis hvis man innfører avgift på annen parkering. Også økonomiske insentiver kan benyttes. Det kan for eksempel knyttes betingelser til bruk av firmabil. Videre kan en transportansvarlig i bedriften sørge for å sette sammen ”gode kjørelag” og ta

ansvaret for såkalt garantert hjemreise når spesielle omstendigheter gjør det vanskelig å få utført reisen på regulær måte.

- **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. Selv om personlig kontakt ofte kan være viktig, må dette ses i forhold til tidsbruk og transportkostnader. Mye kan spares selv om bare noen få møter kan droppes.

- **Telefonmøter/Videokonferanser**

En naturlig følge av punktet ovenfor om å redusere ekstern møtevirksomhet må bli at bedriften sørger for at det finnes installasjoner og innredning som legger til rette for slike muligheter i egne lokaler. Det vil uansett bli nødvendig i den grad andre bedrifter også gjør det.

- **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.

Selv om det i deler av litteraturen stilles spørsmål ved om det samlet sett innebærer transportmessige besparelser om ansatte arbeider hjemme en eller flere dager i uken, vil det i hvert i de fleste tilfelle bidra til å avlaste transportsystemet i rushperiodene. Om en bilbruker blir hjemme bare én dag i uken vil han/hun redusere sin bilbruk til arbeidsreiser med 20%. Reiseutgifter spares også.

- **Begrense omfanget av lange tjenestereiser og påvirke reisemåten**

Det tenkes helst på lange reiser i denne sammenhengen, men på samme måte som mer lokale, eksterne møter, er det tvilsomt om alle tjenestereiser er absolutt nødvendige. I hvert fall kan det i mange tilfelle være bedre å bruke buss eller tog fremfor fly. De finnes flere eksempler på at tid brukt på tog anses å kunne nyttiggjøres og derfor delvis godskrives som arbeidstid. Dette gjelder i noen tilfelle også arbeidsreiser.

- **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 og om all bruk av disse kjøretøyene er nødvendig. Når bedriftens kjøretøyer brukes, kan det være en transportkoordinators oppgave å finne ut om flere skal i samme retning, om det kan utføres budtjenester eller ærend på samme tur, mv. Når det gjelder varetransport kan man også være kritisk med hensyn på antall turer og hvor mye last som medtas. Trolig utnyttes svært lite av vare- og lastebilenes kapasitet i dag. Kanskje det er mer lønnsomt å leie inn tjenestene?

- **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 til de 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. Tilgang til billetter og firmakort i resepsjonen er en begynnelse. Andre eksempler er:

- o Bedriften og ansatte kan kreve bedre informasjon fra kollektivselskapene om de tilbudene som er aktuelle for bedriftens ansatte. Ruteinformasjon må være tilgjengelig og spres til ansatte.
- o Bedriften kan bidra til å fremskaffe data som kan brukes i en argumentasjon for å forbedre tilbudet
- o Bedriften kan forhandle om få subsidiere nye tilbud som er spesielt tilpasset ansatte eller foreslå nye ruter/traseer.
- 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. Både reelt og symbolsk har det likevel betydning.

- **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.

- **Sykelbud**

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**

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

- o Bedrifter kan gå til innkjøp av egne firmasykler som ansatte kan bruke til kortere tjenestereiser. Ansatte kan eventuelt også disponere firmasykler til arbeidsreiser.
- o 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 sykkelen 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, garderober, dusjmuligheter mv
- Bedriften kan tilby informasjon og rådgivning delta aktivt i lokale og nasjonale sykkelkampanjer

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.

- ***Gjennomgang og klarlegging av bedriftens interne parkeringspolitikk***

Det blir ofte ansett å måtte bli både kontroversielt og vanskelig å ta opp spørsmålet om parkeringstilbudets omfang og om det bør være gratis å benytte disse plassene. Om man endrer på eksisterende praksis blir det ofte tolket som en urettferdig restriksjon og fjerning av innarbeidete eller avtalefestede rettigheter. På den annen side finnes det en rekke eksempler på at bedrifter kan snu dette til en positiv faktor. Både tilrettelegging for enkelte prioriterte formål og tydeliggjøring av de betydelige kostnadene som er bundet til leie av parkeringsplasser eller til anlegg og drift av egne plasser, er skritt i denne retningen. Ressursene kan få en alternativ anvendelse som gir et tilbud til flere enn dem som bruker bil.

Parkering anses av mange å utgjøre en betydelig frynsegode som bare tilfaller dem som benytter bil og kan disponere gratis parkeringsplasser. Dette har man i økende grad tatt konsekvensene av i flere andre land og forsøkt å endre skatte-lovgivningen slik at arbeidsgiverne like gjerne kan tilby de ansatte et fast beløp som de selv kan vurdere om de vil bruke til parkering eller til å reise på annen måte. Hvis den ansatte velger å gå til arbeidet, vil en slik ordning innebære et reelt lønnstillegg. I engelskspråklig litteratur kalles ordningen ”cash-out”.

I Storbritannia har lokale myndigheter fått mulighet til å skattlegge parkeringsplasser som bedrifter tilbyr sine ansatte. Dette antas å ville stimulere til en mer kritisk holdning når det gjelder antall plasser. En tilsvarende ordning har også vært diskutert i Norge (Samferdselsdepartementet 2000, Hanssen og Lerstang 2002).

- ***Utredning av konsekvenser av alternative lokaliseringer***

I tillegg til de foranstående punktene som i hovedsak er knyttet opp mot eksisterende lokaliseringer, kan det også skapes mer bevissthet rundt de transportmessige konsekvensene av ulike lokaliseringer for bedrifter som ønsker å flytte eller å etablere seg i et byområde. Når næringslivet er opptatt av transportkostnader innebærer dette ofte at man fokuserer på varetransporter. I mindre grad har man fokusert på ansattes arbeidsreiser og måten disse reisene utføres på. Utredning av og informasjon om transportmessige konsekvenser av ulike lokaliseringer bør tillegges økt vekt. Ansattes og kunders tilgjengelighet til bedriften uten bruk av bil kan etter hvert bli en viktig faktor for rekruttering og

markedskontakt. Slike utredninger bør trolig gjøres i samarbeid med lokale myndigheter.

Parkering er sentralt i tilknytning til en rekke av de virkemidlene som er nevnt ovenfor. I årene fremover må man også regne med at nasjonal og kommunal parkeringspolitikk i økende grad anses som et styringsmiddel. Dette gjelder ikke bare bilbruk generelt, men også for å påvirke byenes utbyggingsmønster og den gjensidige lokaliseringen av ulike funksjoner.

3.3 Forutsetninger for endringer i dagens situasjon

Noen av de tiltakene som er nevnt i avsnittene foran, kan ha større betydning som rene miljøtiltak enn som tiltak for å begrense bilbruken. På den annen side vil også disse tiltakene bidra til å skape bevissthet i forhold til miljøet og betydningen av å være kritisk i valg av transportmiddel når reiser må utføres.

For at ansatte (og bedriften) skal kunne gjøre de nødvendige vurderinger og eventuelt bidra til å begrense bilbruken er det en forutsetning at tilfredsstillende kunnskap om hvilke alternativer som faktisk finnes, er tilgjengelig. Det må også legges til rette for at alternativene skal bli attraktive.

Bedriften selv kan gi ulike stimulerende tilbud. For eksempel kan bedriften stimulere til sykling ved å sørge for at gode sykkelruter mellom bosted og arbeidssted blir beskrevet. Informasjon om kollektivruter som betjener arbeidsstedet kan gis direkte til den enkelte ansatte gjennom intranett eller ved en ”stand” i bedriftens resepsjonen. Det kan knyttes direkte forbindelse til kollektivselskaper slik at informasjon om forsinkelser og endringer i tilbudet kan formidles umiddelbart og direkte til bedriften.

Tiltak som utføres på eget initiativ og som gjøres i forståelse mellom ledelse, ansatte og deres organisasjoner, vil være lettere å gjennomføre enn pålagte tiltak. Det er et viktig poeng at tiltakene presenteres som alternative tilbud og at det er frivillighet knyttet til dette. Bedriftene bør nok satse på tiltak som de ansatte selv foretrekker, selv om det ofte er økonomiske og restriktive tiltak som gir raskest og sterkest påvirkning av reisevanene.

Argumentene som legges til grunn, skal få den ansatte til selv å vurdere egne vaner og hvordan den enkelte, nødvendige reisen skal utføres. I litteraturen påpekes det at det er viktig å unngå å gi de ansatte dårlig samvittighet for hvordan de velger å reise, men på en positiv måte nettopp få fortalt at alternativene kan være vel så gode – eventuelt kan det dreie seg både om egen helse og økonomi.

Ansattes arbeidsreiser får naturlig nok mye av oppmerksomheten når det arbeides med MM i en i bedrift. Rushtidsproblemene i morgen- og ettermiddagstrafikken har klar sammenheng med arbeidsreisene og en betydelig del av disse foregår med personbiler med dårlig utnyttet kapasitet. I byområdene er gjennomsnittsbelegget i personbiler lavest i rushperiodene. Hvis vi regner at det er plass til fem personer i en bil er det bare mellom 20 og 30 % av setekapasiteten som blir utnyttet. Derimot bidrar det til overbelastning av gatekapasiteten.

Selv om det dreier seg om en rekke mindre tiltak og det bare gjelder en del av reisene knyttet til bedriften, vil det over tid likevel omfatte mange reiser. Samlet virkning kan derfor bli stor. Hvis en ansatt arbeider hjemme en dag i uken har denne personen alene redusert sine arbeidsreiser med 20 %. Hvis bedriften tilbyr et opplegg for å koordinere kameratkjøring kan to kolleger som kjører fast sammen halvere antall kjøretøykilometer knyttet til arbeidsreisen. Hvis de i tillegg kjører en elbil som bedriften har tilbudt dem å låne fordi den likevel skal være til disposisjon for tjenestekjøring i arbeidstiden, bidrar bedriften ikke bare til å avlaste gatenettet, men også til å redusere miljøbelastningen fra bedriftens transporter.

Hvis en bedrift arbeider aktivt med tiltak som kan inngå i MM-konseptet regner man gjerne med at det er fordi man ikke har mulighet eller økonomi til å skaffe parkeringsplass til alle som ønsker det. På den annen side er det også andre gode grunner som rettfærdiggjør bedrifters satsning for å redusere bilbruken og transportomfanget:

- økonomi (unødige kostnader og besparelser, effektiv og pålitelig transport)
- miljøbevissthet (lokalt, globalt)
- ressursbruk generelt, arealkrav, energibesparelser
- tilgjengelighet (også uten bil), avlastning av veinettet, mv

Med utgangspunkt i den amerikanske miljølovgivningen ble det bare stilt krav til arbeidsgiverne. Dette fremtvang en god del kreativitet for å finne effektive, billige og akseptable løsninger. Dermed ble det arbeidsgiverne selv som ”fant opp” tiltakene og deretter la press på myndighetene for at disse skulle følge opp med nødvendige endringer i lovgivningen.

Valg av formål, mål og tiltak må tilpasses den enkelte situasjon og virksomhet. Lokale forhold har også stor betydning. Likeledes vil det variere i hvilken grad man kan se arbeidsreiser og tjenestereiser i sammenheng.

Som et utgangspunkt for arbeidet bør bedriften enten ved hjelp av egne ressurser eller ved hjelp av konsulenter skaffe en oversikt over egne transporter og de faktiske transportbehov. Dernest vil en analyse av dette materialet gi grunnlag for å sette opp forslag til tiltak internt, i forhold til nabolaget der virksomheten er lokalisert og i forhold til hele byområdet. Referansene i kapittel 6 inneholder mye veiledning både når det gjelder gjennomføring av slike analyser og eksempler på gjennomførte tiltak. Spesielt er det mye dokumentasjon basert på arbeidet med ”travel plans” i England.

4. Nytten av å arbeide med Mobility management

4.1 Bedriftenes nytte

Det er mange grunner til at nærmest alle arbeidsgivere vil kunne se en fordel i å medvirke til å innføre og gjennomføre MM-tiltak innenfor egen virksomhet. Nødvendigheten av å begrense veksten i biltrafikken har vært et tema i Stortingsmeldinger, planer og ulike utredninger gjennom mange år. Ulike former for tiltak har også vært diskutert og utredet. I mange sammenhenger har det da resultert i en anbefaling om at en form for veiprising vil være nødvendig – og den beste løsning.

Et slikt tiltak som skal avvise trafikk (etterspørsel) ved hjelp av prismekanismer, innebærer en klar restriksjon og er erfaringsmessig svært vanskelig å få aksept for og gjennomført. Selv om teknologien er tilgjengelig, vil det trolig også kreve betydelige offentlige investeringer. Derfor kan dette fortsatt ses som et tiltak på lengre sikt. Det er også et tiltak som trolig vil påføre ansatte og arbeidsgivere økte transportutgifter. En viktig motivasjon bak satsningen på MM-tiltak for bedrifter og deres ansatte er nettopp at det bør føre til reduserte kostnader knyttet til transportene.

Nedenfor har vi stilt opp noen faktorer som bør tilsi at arbeidsgiverne selv vil mene det kan være både riktig og viktig å ta initiativ for å komme i gang med slikt arbeid i samarbeid med ansatte og deres organisasjoner. De nevnte faktorene har vært tatt opp både i forskningsrapporter og dokumentasjon fra myndighetene som begrunnelse for at bedriftene skal utarbeide transportplaner. Det vil variere fra bedrift til bedrift hvor stor betydning hvert av punktene vil få eller om de er relevante i det hele tatt.

- ***Parkeringsplasser er ikke gratis – verken for bedriften eller samfunnet***

Det er ofte bare for brukeren at plassen er gratis. Det medfører kostnader å tilby ansatte og besøkende gratis parkering, enten bedriften eier eller leier plassene. Hvis de leies vil man kunne få en innsikt av hva markedsprisen er i det aktuelle området. I mange tilfelle vet ikke arbeidsgiverne hva dette tilbudet koster bedriften.

- ***Parkeringsplassene beslaglegger ofte verdifulle arealer.***

Disse arealer 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***

For eksempel kan man ved en bevisst gjennomgang av behovet for reiseaktivitet i tjeneste klarer å redusere omfanget av slike reiser. Hvis bedriften er lokalisert slik at bilbruk medfører (og forsterker) forsinkelser på veinettet kan alternative reisemåter være raskere.

- **Redusert sykefravær – som følge av bedre helse og trivsel**
Ansattes helse bedres hvis de går og sykler mer. Også gangturene i samband med kollektivreiser kan bidra til dette. Det er i ansattes egen interesse å gjøre en innsats for egen helse og økonomi. Motivering av ansatte til å redusere bilbruken bør med andre ord kreve liten innsats utover informasjon fra arbeidsgivers side.
- **Høyere produktivitet**
Som med sykefravær knyttes dette til at andre transportformer enn bil kan bedre ansattes helse. Dette kan også ses i sammenheng med at enkelte bedrifter har sett seg tjent med å bidra økonomisk til ansattes bruk av treningsinstitutter mv. Bedriftens idrettslag kan for eksempel bli 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**
Bedriften kan ha nytte av å legge til rette for at den har god tilgjengelighet også for kunder og kontakter som ikke bruker bil selv. Kan eventuelt nye kundegrupper nås hvis dette brukes i markedsføringen?
- **Kjøregodtgjørelser og, bilgodtgjørelser innspares**
Mer bevissthet i forhold til slike godtgjørelser kan redusere bilbruken og bedriftens kostnader.
- **Utnytte bilparken bedre**
I tilknytning til punktet ovenfor vil en bedrift som har oversikt over sine transporter kunne koordinere disse bedre. Dette gjelder både person- og varetransport. I noen tilfelle kan disse kombineres. Bilparken kan eventuelt reduseres.
- **Forholdet til naboene**
En bedrift som reduserer sin biltrafikk kan bruke dette for å utvikle et godt forhold til sine naboer. Dette gjelder særlig hvis trafikk til og fra bedriften må gå gjennom boligstrøk eller forbi skole, barnehager, friarealer, mv.
- **PR – årsmelding, miljørapporter**
En bedrift som kan skryte av en konkret innsats for å redusere sitt bidrag til lokal og global forurensning kan benytte dette positivt i sin markedsføring. En klar miljøbevissthet blir trolig stadig viktigere.
- **ISO 14001–sertifisering (Environmental Management System)**
For bedrifter som ønsker slik sertifisering kan deres MM-innsats ses i sammenheng med arbeidet for å få til dette. ISO 14001 knytter seg til de miljøaspekter som bedriften har kontroll over og kan forventes å påvirke. Det tas utgangspunkt i at bedriften skal ha etablert en miljøpolitikk som skal følges opp.
- **Rekruttering, stabilitet**
Miljøbevissthet fra bedriftens side kan få betydning både for rekruttering og mulighetene for å holde på viktige medarbeidere. Å tilrettelegge for mer miljøvennlig transport kan med andre ord bidra til økt stabilitet i arbeidskraften.

4.2 Eksempler på resultater

Det er gått relativt kort tid siden man i Europa begynte å arbeide bevisst med å redusere bilbruken knyttet til offentlig virksomhet og næringsliv. I startfasen var det ikke utformet opplegg for undersøkelser som kunne danne et erfaringsgrunnlag for videre arbeid. Flere store EU-prosjekter vil rette på dette etter hvert som de avsluttes. I kapittel 6 har vi vist til noen av disse prosjektene der arbeidsreiser og bedrifters transporter er sentrale utfordringer.

Nedenfor sammenfattes noen eksempler på tiltak og resultater fra bedrifter i England. Rapporten dette er hentet fra, beskriver 20 ulike eksempler (Department for Transport 2002a).

The Boots Company er en farmasøytisk bedrift som holder til utenfor Nottingham, England. I 1995 utvidet bedriften virksomheten og omlokaliserte samtidig en del ansatte fra sentrum av byen. Antall ansatte i anlegget økte fra 6000 til 7500 samtidig som antall parkeringsplasser ble økt fra 3500 til 4250. Kommunen krevde at det ble utarbeidet en "travel plan".

På grunnlag av denne planen satset bedriften på en fulltids transportkoordinator. Den eksterne lokaliseringen gjorde at bedriften også tidligere hadde sørget for egen busstransport for ansatte. Nå endret man dette til å subsidiere økt frekvens for de mest relevante, regulære rutene fremfor å kjøre egne ruter. Det tilbys også en gratis, høyfrekvent matebuss til nærmeste jernbanestasjon. Videre tilbys det et avansert system for å organisere kameratkjøring. Det er også lagt ressurser i bedre tilrettelegging for sykkelbruk.

Mens antall ansatte på stedet økte med 25%, økte bilbruken bare med 20%. Fordi bruken av buss er redusert, regner man at det er en vesentlig større andel av de ansatte enn tidligere som går, sykler eller kameratkjører.

BP har et kontorkompleks med ca 2500 ansatte litt utenfor London. Til tross for at antall ansatte har økt siden 1995 uten at antall parkeringsplasser har økt, sies det at man ikke har mangel på parkering. Derfor har det ikke vært nødvendig å iverksette krav om restriksjon på parkering (soneforbud) på gatene som omgir bedriften. Man regner med at en 15% reduksjon i bilbruk fra 1998 til 2001 i hovedsak skyldes en gratis matebuss til nærmeste jernbanestasjon. Bedriften har utviklet et sykkelkart og lagt godt til rette for sykling (parkering, dusj/garderobe). Dette har medført at sykkelandelen har doblet fra 1998 til 2001 da det var 5% av de ansatte som syklet.

Nottingham City Hospital ligger i utkanten av byen i et boligområde som ble belastet med trafikk til og fra sykehuset. All parkering skjedde på sykehusets område. Krav fra kommunen førte til tiltak som i første omgang ble basert på at det ble innført parkeringsavgifter. Inntektene kunne sykehuset øremerke til å utvikle alternative tilbud. En ny bussrute betjener selve sykehusområdet og forholdene for gående og syklende er blitt forbedret. Antall reiser med bil der sjåføren er alene i bilen ble redusert fra 75% i 1997 til 55% i 2000. Andelen kameratkjørere har økt fra 2% til 11% og andel kollektivreisende fra 11% til 19% i samme periode.

Vodafone (telekommunikasjon, lokalisert i Newbury, West Berkshire) har benyttet seg av en tilpasning av det amerikanske cash-out systemet som innebærer

at ansatte får utbetalt et beløp for **ikke** å bruke en parkeringsplass. Dette innebærer at man på en måte gir tilskudd til alternativer til bilen. Hele 27% av de ansatte har gått inn på en slik ordning. Ca 5% av de ansatte benytter et eget busstilbud. Bedriftens mål er at bare 45% av de ansatte skal kjøre alene i bil til jobben.

Pfizer ligger i et spredt bebygd område i Kent. Etter at bedriften utarbeidet en transportplan i 1999 har andelen bilbrukere blitt redusert med 9% (til 68%). Forbedring av busstilbudet ved at det fokuseres mer på de ansattes behov, har bidratt til dette. Ytterligere endringer regner man å oppnå ved å innføre et tilbud om cash-out for parkeringen. De ansatte tilbys £2 (før skatt) per dag for ikke å benytte bil til jobben. Bedriften har kommet frem til at dette beløpet tilsvarer kostnadene for en parkeringsplass.

Wycombe District Council klarte i løpet av ett år (1998-1999) å få 11% av de ansatte som brukte bil til arbeidet til å endre reisevaner. Det var 3% som begynte å sykle mens 8% gikk over til i stor grad å arbeide hjemme. Arbeidsgiveren utlyste konkurranse om et kontantbeløp blant dem som inngikk kontrakt om å la være å kjøre til arbeidet minst en dag per uke. Arbeidsgiveren har senere tilbudt avtaler om rabatter på reiser med buss og tog. Nyansatte (etter 2000) tilbys ikke lenger gratis parkering.

Marks and Spencer Financial Services ligger i Chester. Bedriften har stadig ekspandert og registrerte selv at deres virksomhet bidro til økende trafikkproblemer i området. Man satset da på å organisere kameratkjøring noe som nå omfatter ca 30% av de ansatte en eller flere dager i uken. Disse tilbys reserverte parkeringsplasser.

For å redusere rushet i lunsjperioden tilbyr bedriften en egen, subsidiert bussrute til og fra sentrum. Busstilbudet for øvrig er også forbedret. Flere arbeidsgivere i området har gått sammen om en egen intern web-side med ruteinformasjon. Bedriften har videre utvidet sin fleksitidsordning, innført utstrakt bruk av videokonferanser og forbedret tilbudet til syklistene.

5. Gjennomføring

Det er ingen standard fremgangsmåte når det gjelder å finne frem til tiltak som den enkelte bedrift kan benytte. Tilnærmingen til utfordringene må tilpasses den enkelte bedrift. I mange tilfelle vil det være naturlig å fokusere på ansattes reiser i tjeneste og til/fra arbeid. Tiltakene må tilpasses virksomhetens karakter, type transporter, lokalisering mv. Hvilke alternative transporttilbud som finnes eller kan etableres med beskjedne investeringer for å betjene bedriften, er igjen avhengig av lokaliseringen.

I noen tilfelle vil det være naturlig at flere bedrifter som er samlokalisert i en bygning eller i et naturlig avgrenset geografisk område samordner sin innsats og sammen utfordrer kollektivselskaper og myndigheter til å bidra med nye eller bedre tilbud. I andre tilfelle kan bedrifter som er etablert innenfor et naturlig avgrenset geografisk område samordne innsatsen og eventuelt gå sammen om å engasjere rådgivning og foreta undersøkelser som grunnlag for å bestemme tiltaksformer.

Arbeidstakernes tillitsvalgte og lokale myndigheter er naturlige samarbeidspartnere. Ulike organisasjoner og naboer kan være viktige samarbeidspartnere og rådgivere. For å få til endringer må likevel fokus være rettet mot hvilke muligheter det er for å påvirke den enkelte ansatte som i utgangspunktet bruker personbil i arbeidet eller til arbeidsreisen.

I litteraturen påpekes det at bedriftene selv må være interesserte i dette og være villige til å stille ressurser til rådighet. Det er en forutsetning at det ikke bare organiseres kampanjer og kortvarige innsatser, men at det er lagt inn en langsiktig innsats som følges opp over tid med evalueringer og justeringer.

Siktemålet er varige forbedringer av bedriftens ”transportregnskap”. Dette kan omfatte antall turer, transportarbeid (personkilometer, kjøretøykilometer, tonnkilometer, mv), miljøkonsekvenser eller knyttes til andre faktorer som beskriver utviklingen. Evaluering av tilnærmingen (metodene, aktivitetene), ressursbruken og resultatene kan benyttes til å stimulere til videre innsats.

Alle ansatte vil kunne nyttiggjøre seg en samlet gjennomgang av alternativer til å bruke bil på hele arbeidsreisen eller på tjenestereisen. For eksempel kan de gi bedre veiledning til besøkende. Ansatte skal også kunne komme med forslag til hvordan alternativene kan forbedres for bedre å tilfredsstille ønsker eller behov.

Selv om MM foreløpig ikke finnes som begrep i offentlige utredninger og meldinger i vårt land, kan vi finne at noe av bakgrunnen for dette begrepet ligger til grunn for formuleringene i en del dokumenter. For eksempel heter det i St. meld. nr. 23 (2001-2002) ”Bedre miljø i byer og tettsteder” 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”.

6. Sentrale MM-prosjekter og kunnskapsbaser

De fleste av de større prosjektene som fokuserer på MM har vært rettet mot kunnskapsoppbygging og erfaringsutveksling. De har i hovedsak blitt finansiert innenfor EU's rammer. Flere av disse prosjektene har lagt ut eksempler på tiltak på sine internettadresser.

European Platform on Mobility Management, EPOMM har sekretariat i Brussel. Dette sekretariatet er delvis finansiert direkte gjennom medlemsavgifter. Foreløpig er 6 land med. Sverige (Vägverket) er et av disse. Sekretariatet er nær knyttet til andre aktiviteter som "Bilfri by". Det har hittil blitt arrangert seks internasjonale konferanser, ECOMM: European Conference on Mobility Management (Den 7. konferansen holdes i Karlstad i Sverige i mai 2003).

Det er innenfor EUs 4. og 5. rammeprogrammer for forskning satset store ressurser på prosjekter som først resulterte i en tydeliggjøring av MM-begrepet og som siden har videreført dette. Også innenfor det utlyste 6. rammeprogram er det åpnet for å ta opp prosjekter av denne typen. Da ønsker man å få til flere demonstrasjonsprosjekter og øke aktiviteten omkring MM også de ulike søkerlandene.

EUs satsning på dette skjer i tilknytning til utfordringer relatert til byutvikling, transport, miljø og energi. Med andre ord finnes det mange viktige grunner for å arbeide videre også med positive tiltak for å begrense bilbruken. Det er ofte lettere å få aksept for slike tiltak enn for restriksjoner, men man må vite at det kan ta tid før signifikante virkninger kan registreres.

En del EU-prosjekter nevnes nedenfor. De fleste er avsluttet, men arbeidet er videreført i nye prosjekter. De er alle godt dokumentert på sine respektive internettadresser og viser i stor grad til hverandre.

6.1 EU-prosjekter

MOMENTUM	Mobility Management for the Urban Environment
MOSAIC	Mobility Strategy Applications in the Community

Innenfor disse to parallelle prosjektene ble det samarbeidet om å utforme den første beskrivelsen på hva MM er:

MM er primært en etterspørselsfokuseret 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).

Disse 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 hvorav mobilitetssenteret og mobilitetsplanene er mest kjent.

MM er i en kontinuerlig utviklingsprosess.

- ICARO** Increase of CAR Occupancy through innovative measures and technical instruments
- INPHORMM** Information and Publicity Helping the Objective of Reducing Motorised Mobility
- CAMPARIE** Campaigns for awareness using media and publicity to assess the responses of individuals
- TAPESTRY** Travel Awareness Publicity and Education Supporting a Sustainable Transport Strategy Initiative (bygger bl a på Inphormm og Camparie)
- WALCYNG** WALKing and CYcliNG as Alternatives to Short Car Trips – and improve traffic safety at the same time.
- TOOLBOX** for Mobility Management Measures in Companies.
Dette er en EU-støttet database med mange eksempler på tiltak i bedrifter. Programmet er gjennomført innenfor EU's SAVE-program (energiprogrammet som skal bidra til å redusere energibruken i Europa).
- TARGET** Travel Awareness Regional Groups for Environmental Transport
Dette er et regionalt program med fem partnere innenfor InterregIIB North Sea Region som skal stimulere til utvikling av alternative transportmåter
<http://www.eu-target.net/introduction/index.html>
- MOST** MObility STratgies for the next decades. (www.mo.st)

MOST er det viktigste løpende prosjektet. Det startet i januar 2000 og regnes avsluttet tidlig i 2003. Prosjektet bygger videre på flere av de prosjektene som er nevnt ovenfor. Det er utformet for å videreutvikle MM-konseptet og utvide erfaringsgrunnlaget. MM skal demonstreres i praksis innenfor seks temaområder:

- utdannelseinstitusjoner (fra barnehager til universiteter)
- turisme (fokus på transport omkring populære turistattraksjoner),
- helseinstitusjoner (sykehus ses som en spesiell utfordring)

- utbyggingsprosjekter (tilrettelegge for gode transportløsninger i tide)
- midlertidige arrangementer (utstillinger, messer, idrettsstevner mm)
- mobilitetsrådgivning/mobilitetssentre (teste ulike tilnærminger)

I dette prosjektet deltar det 30 partnere fra 14 land. Disse er fordelt på de ulike temaområdene. Prosjektrapporten skal gi en oversikt over tiltak og erfaringer med dem i de ulike situasjonene.

6.2 Andre informasjonskilder

Det finnes en rekke aktiviteter og databaser i Europa, Australia og USA med utgangspunkt i interesseorganisasjoner og offentlig/privat samarbeid. Det viktigste utgangspunktet for videre søk på internett er adressen som er knyttet til sekretariatet i Bryssel: www.epommweb.org. Eksempler på andre muligheter er:

- Canada: BEST - Better Environmentally Sound Transportation
<http://www.best.bc.ca/>
- USA: CommuterChoice drives av Association for Commuter Transportation (ACT) og Transportation Demand Management Institute (TDMI) og er delfinansiert av føderale myndigheter gjennom Environmental Protection Agency (EPA) og Department of Transport (DOT)
www.commuterchoice.com/
- Europa: ELTIS (European Local Transport Information Service) er en viktig EU-støttet database
- CIVITAS – “Cleaner and better transport in cities” er et EU-støttet demonstrasjonsprosjekt der en rekke byer deltar innenfor underprosjekter og med ulike kombinasjoner av tiltak. CIVITAS II ventes startet opp i juni 2003
www.civitas-initiative.org
- England: ACT - Association for Commuter Transport har sekretariat ved PTRC i London og er delfinansiert av Department of Transport med formål på kunne gi råd til virksomheter som ønsker å redusere antall biler
www.act-uk.com
- Travelwise – National Travelwise Association and UK-EPOMM
www.travelwise.org.uk
- Norge: I Norge er det etablert flere generelle program/aktiviteter som tilbyr nyttig miljøinformasjon. Det er ikke alle som fokuserer spesielt på transport, men informasjon og erfaringsdokumentasjon om dette temaet finnes også. Det er i hvert fall to databaser som presenterer eksempler og samtidig skal motivere aktørene til engasjement:
- SMART-basen med adresse www.arbeidsreiser.no fokuserer på arbeidsreiser og er trolig mest relevant. Den gir eksempler og

veiledning og skal synliggjøre positive effekter av tiltakene. Det er også lagt inn regneark som kan benyttes til å illustrere mulige virkninger av tiltak.

www.idebanken.no er en mer generell base med utgangspunkt i LA21-arbeidet. Det fokuseres derfor ikke spesielt på transport, men også dette temaet berøres.

Andre program som har egne sider og i noen grad tar opp transport er LA21, Foregangskommuner (prosjektsekretariatet finnes hos Idebanken) og GRIP.

Referanser

- Bradshaw, Ruth and Câmara, Paulo 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 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.
- 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 2001
Management of Staff Travel Choices at Company Level. Conclusions of Round Table 121. Paris.
- Engebretsen, Øystein og Hanssen, Jan Usterud 1994
Arealbruk og transport. Retningslinjer for samordnet planlegging i Storbritannia og Nederland. TØI rapport 228/1994. Oslo.
- Göteborgs stad 2001
Smartare kommunikationer för företag. Vision Lundby, Göteborg
www.visionlundby.goteborg.se.
- Hanssen, Jan Usterud og Lerstang, Tor 2002
Parkering som virkemiddel for å begrense biltrafikken. Hvilke tiltak bør inngå i en regional parkeringspolitikk i Oslo/Akershusregionen? TØI rapport 584/2002. Oslo.
- Lunds kommun 2001
LundaMaTs – oppmärksamhet och effekter. Trivector rapport 2001:53.

Lunds kommun 2002

Verksamhetsrapport 2001-sluttrapport-mobilitetskontoret. Tekniska förvaltningen.

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.

Rye, T 1999

Employer attitudes to employer transport plans: a comparison of UK and Dutch experience. Transport Policy 6 (1999) pp 183-196.

Samferdselsdepartementet 2000

Nasjonal transportplan 2002-2011. St.meld. nr. 46 (1999-2000). Oslo.

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.

The Government's Energy Efficiency Best Practice Programme 2001

Travel Plans. A Guide for Developers. General Information Report 84.
www.energy-efficiency.gov.uk

Vägverket 2001

Företagens påverkan på arbetspendlingen - ett internationellt perspektiv på styrmedel för de anställdas resbeteende. Publ nr 2001:23. Borlänge.