

Miljøprojekt Nr. 791 2003

Erfaringer med og potentiale for transportplaner for virksomheder i Danmark

Per Thost, Hanne Hansen og Annette Kayser
Rambøll Nyvig A/S

Henrik Grell
COWI A/S

Miljøstyrelsen vil, når lejligheden gives, offentliggøre rapporter og indlæg vedrørende forsknings- og udviklingsprojekter inden for miljøsektoren, finansieret af Miljøstyrelsens undersøgelsesbevilling.

Det skal bemærkes, at en sådan offentliggørelse ikke nødvendigvis betyder, at det pågældende indlæg giver udtryk for Miljøstyrelsens synspunkter.

Offentliggørelsen betyder imidlertid, at Miljøstyrelsen finder, at indholdet udgør et væsentligt indlæg i debatten omkring den danske miljøpolitik.

Indhold

FORORD	5
FORORD	5
SAMMENFATNING	6
1 FORELIGGENDE VIDEN OM TRANSPORTPLANER	17
1.1 OVERSIGT OVER VIRKSOMHEDER.	17
1.2 PROJEKTERNES INDHOLD	19
1.3 PROJEKTERNES STADE	20
2 ANDRE INITIATIVER OG VÆRKTØJER TIL PÅVIRKNING AF PENDINGEN I BÆREDYGTIG RETNING	25
2.1 OVERSIGT OVER ANDRE INITIATIVER OG VÆRKTØJER.	25
2.2 ØGET BRUG AF CYKEL	26
2.3 ØGET BRUG AF KOLLEKTIV TRANSPORT	28
2.4 ØGET SAMKØRSEL I BIL	31
2.5 GENEREL KAMPAGNE, RÅDGIVNING OG BISTAND	32
2.6 VÆRKTØJER TIL FREMME AF MILJØVENLIG PENDING	34
3 VIRKSOMHEDSKULTUR OG INDFØRELSE AF GRØNNE TILTAG	37
3.1 INDLEDNING	37
3.2 INDFØRELSE AF GRØNNE TILTAG OG MILJØLEDELSE I VIRKSOMHEDER	37
3.3 GRØNNE REGNSKABER	38
3.4 MILJØCERTIFICERING	38
3.5 TILTAG I ØVRIGT PÅ MILJØOMRÅDET	40
3.6 PROAKTIVE VIRKSOMHEDER	41
3.7 MILJØNETVÆRK	43
4 POTENTIALET FOR TRANSPORTPLANER	45
4.1 INDLEDNING	45
4.2 VURDERING AF POTENTIALET FOR UDBREDELSE AF TRANSPORTPLANER	45
4.3 BARRIERER	48
4.4 MULIGHEDER	50

Bilag 1: Korte resuméer af foreliggende projekter med transportplaner

Bilag 2: Spørgeguide

Bilag 3: Interviews med udvalgte virksomheder

Forord

Forord

Ønsket om at give borgere tilbud om mere miljøvenlige transporttilbud har gennem de seneste år udmøntet sig i tiltag som samkørselsdatabaser, delebilklubber, firmacykler, parker og rejs projekter og transportplaner for virksomheder. Alle de nævnte tiltag rubriceres ofte under overskriften *Mobility Management*, som er et forsøg på at planlægge sig ud af de stigende trafikmængder ved at påvirke vores trafikvaner frem for alene at forsøge at løse trængsels- og miljøproblemer ved at udbygge veje og kollektiv trafik.

Ved en transportplan for en virksomhed forstås her en plan for, hvordan man kan organisere de ansattes transport i forbindelse med selve arbejdet samt transport til og fra arbejdet på en mindre miljøbelastende måde¹. Konceptet kendes især fra udlandet, hvor mange virksomheder – specielt i Holland, Storbritannien og USA har arbejdet med ”*Green Commuter Plans*”. I Danmark er fænomenet stadig relativt ukendt, men der har været gennemført en række pilotprojekter fortrinsvis i offentlige virksomheder eller med offentlig støtte. Desuden har studerende på universiteter og højere læreanstalter udarbejdet transportplaner for virksomheder i forbindelse med deres afgangsprojekter.

I en transportplan kortlægges medarbejdernes transport, og der opstilles virkemidler og evt. mål for reduktion af CO₂-udslippet, fx ved at overflytte en del af biltransporten til mindre forurenende transportformer. Herefter kan planen iværksættes med en løbende opfølgning på planens virkemidler og vurdering af effekterne af de indførte initiativer.

Arbejdet med transportplaner er én blandt flere måder, hvorpå man kan forsøge at påvirke transportbehov og transportadfærd i en miljøvenlig retning. Gennem *Transport Demand Management* ønsker man at påvirke, modificere og reducere transportefterspørgslen i bred forstand ved en indsats rettet mod såvel udbuds- som efterspørgselsforhold. Formålet er umiddelbart at opnå reduktioner i trængsel, CO₂-udslip, støj og luftforurening. Men man ønsker også en mere optimal udnyttelse af knappe samfundsmæssige ressourcer og en udvidet mobilitet for svage grupper i samfundet. *Mobility Management* dækker primært over de mere bløde virkemidler såsom information, samarbejde og kampagner². Dette skal overvejende ske gennem frivillige ordninger.

Denne udredning indeholder en status over hidtidige initiativer i Danmark omkring udviklingen af *transportplaner for virksomheder*. Der gives et bud på potentialet for udbredelsen af transportplaner, og barrierer og muligheder for yderligere at udvikle og udbrede dette virkemiddel analyseres.

¹ Således behandles alene persontransport, selv om virksomheders transport af gods og varer også kan medtages i en transportplan.

² Der er ikke i EU en klar forståelse af begrebet *mobility management* ifølge Tonny Lacomble Nielsen, Vejdirektoratet jfr. indlæg på NVF51 miljø workshop, Aalborg 7-9 juni 2001.

For at komme tættere på en konkret strategi for at udbrede transportplaner til virksomheder, gives der en oversigt over virksomheders arbejde med miljøledelse, grønne regnskaber m.m., da arbejdet med transportplaner på mange punkter minder om den indsats, mange virksomheder allerede har foretaget for at reducere miljø- og energiproblemer. Det vil derfor være naturligt at indarbejde arbejdet med en transportplan i miljøledelsessystemer.

Udredningen omfatter ikke en redegørelse om arbejdet med transportplaner i andre lande, men udenlandske erfaringer med udbredelsen af transportplaner bør medtages i overvejelserne, når den endelige strategi vælges.

I denne udredning er der særligt fokus på transportplaners effekt i forhold til at reducere CO₂-udslippet. I Trafikministeriets handlingsplan for reduktion af CO₂ fra 2001 er der opridset en række initiativer og indsatsområder og de forventede effekter heraf. Som et af indsatsområderne er netop peget på fremme af virksomhedsplaner for trafiksikkerhed og miljø i offentlige virksomheder (transportplaner for virksomheder). Tiltag inden for dette indsatsområde er potentielt beregnet til at kunne bidrage med 0,5% reduktion i transportens CO₂-udslip i 2010. Et formål med denne rapport er at belyse mulighederne for at udmønte dette potentiale. Arbejdet er finansieret af Miljøstyrelsens program for renere produkter..

Til at styre udredningsarbejdet har der været nedsat en følgegruppe bestående af:

- Brian Kristensen, Miljøstyrelsen
- Maria Pedersen, Miljøstyrelsen
- Bettina E. Rolskov, Trafikministeriet
- Jesper Kaae, Trafikministeriet

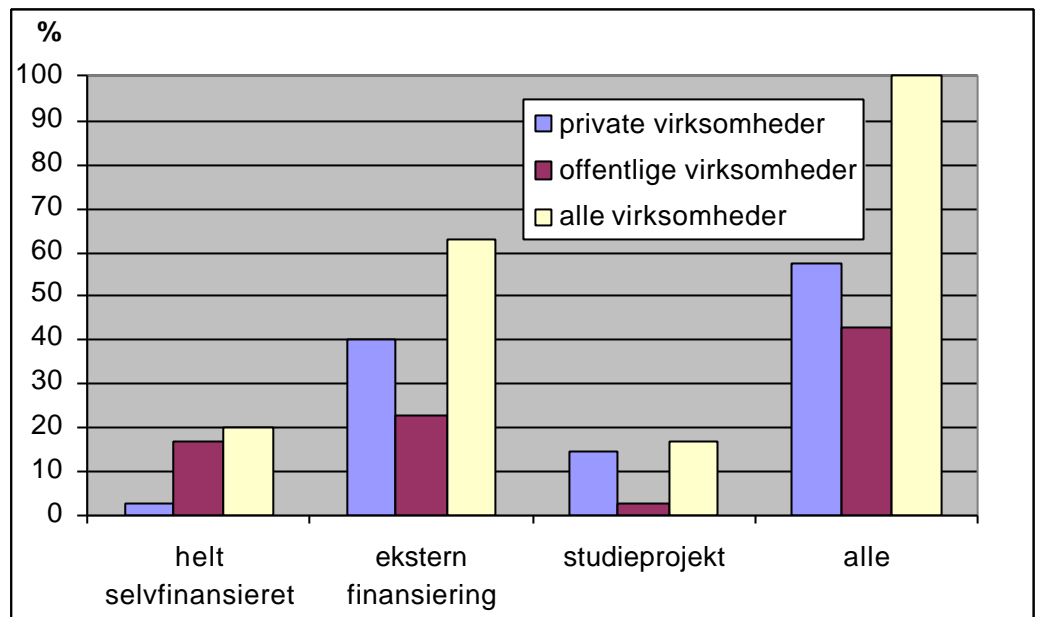
Udredningsarbejdet er udført af RAMBØLL NYVIG A/S ved Hanne Hansen, Annette Kayser og Per Thost med assistance fra COWI ved Henrik Grell.

Det er håbet, at denne rapport dækker alle hidtidige erfaringer med transportplaner i Danmark, da en lang række folk, der arbejder med transport i Danmark er blevet bedt om at bidrage med deres viden. Desuden er der fremkommet informationer fra et seminar, der blev afholdt i forbindelse med projektet den 6. november 2001 i TV-byen med et halvt hundrede deltagere.

Sammenfatning

I **kapitel 1** gennemgås den foreliggende viden om arbejdet med transportplaner, og i bilag 1 er givet en kort omtale af de enkelte projekter.

Hidtil er der udarbejdet eller igangsat udarbejdelse af transportplaner for mindst 35 virksomheder i Danmark. Lidt over halvdelen af transportplanerne er udarbejdet for private virksomheder eller selvejende institutioner og omfatter i alt ca. 12.000 ansatte. De repræsenterede offentlige virksomheder har i alt over 45.000 ansatte. Det vil sige, at mindst 57.000 ansatte indtil i dag har været omfattet af arbejdet med en transportplan.

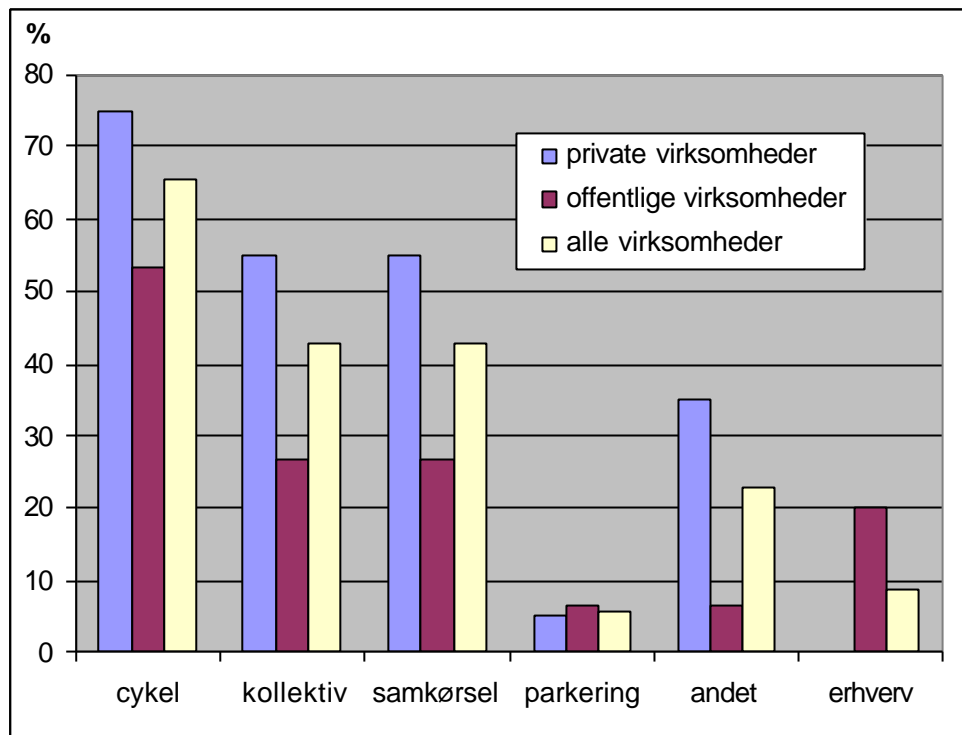


Figur 1. Fordeling af virksomheder efter finansiering.

22 virksomheder har modtaget hel eller delvis ekstern finansiering af projektet. 7 virksomheder har selv finansieret udarbejdelsen af en transportplan, mens 6 er projekter udarbejdet af studerende. Ud over sidstnævnte projekter er næsten alle transportplaner udarbejdet i offentligt regi eller med offentlig støtte.

28 projekter omhandler alene de ansattes pendling mellem bolig og arbejde (pendlerplan), 6 omhandler både pendling og transport i arbejdstiden, og ét projekt handler først og fremmest om transport i arbejdstiden.

I næsten alle projekter fokuseres der på at forbedre forholdene for cykling. I 1/3 af projekterne er der dog ikke oplyst om de konkrete virkemidler. For de virksomheder, hvor der foreligger oplysninger, foreslås det næsten alle steder, at virksomhederne stiller cykler til rådighed for de ansattes transport mellem virksomheden og hjemmet eller den nærmeste terminal for den kollektive trafik (pendlercykler). Herudover foreslås for de fleste virksomheder bedre cykelfaciliteter, såsom bedre og mere centralt placeret cykelparkering, indretning af cykelværksted, bedre omklædnings- og badeforhold mm. Men også forhold uden for virksomheden ønskes forbedret, idet der flere steder foreslås forbedring af adgangen til virksomheden ved anlæg af cykelstier.



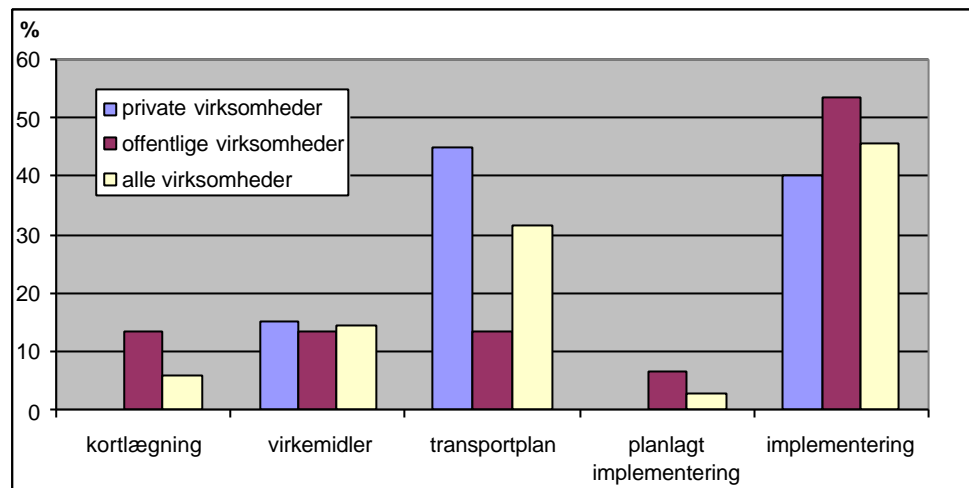
Figur 2. Fordeling af indsatsområder i transportplanerne ud fra oplysninger om virkemidler.

Forbedret kollektiv transport foreslås i lidt over halvdelen af transportplaner for private virksomheder og i hver 4. transportplan for offentlige virksomheder. Der foreligger dog ikke oplysninger fra 1/5 af virksomhederne. Der foreslås bl.a. bedre information, tilskud til transporten og indsat flere busser, der kører direkte til virksomheden fra dens opland eller fra den nærmeste togstation (pendlerbusser). Også her drejer det sig således om virkemidler, der ikke alle ligger inden for den enkelte virksomheds kompetenceområde.

Den samme bevågenhed har samkørsel, hvor der foreslås oprettelse af databaser med de af virksomhedens ansatte, der godt vil samkøre, eller forbedret adgang til og information om andre samkørselsdatabaser.

I to virksomheder inddrages en regulering af parkeringen, idet en begrænsning af antallet af parkeringspladser her er hovedårsag til udarbejdelsen af transportplanen. Herudover er der ønsker om at fremme fjernarbejde i hjemmet.

Erhvervsmæssig transport behandles i 3 transportplaner for offentlige virksomheder. For transport i arbejdstiden foreslås bedre udnyttelse af bilerne evt. i forbindelse med en intern samkørselsdatabase samt anvendelse af mere miljørigtige biler og energiøkonomisk køremåde. Desuden ønskes etableret faciliteter, så mødevirksomhed kan erstattes af videokonferencer



Figur 3. Virksomheder fordelt efter projekternes stade.

For alle virksomhederne er kortlægningen af de ansattes transport fuldført. På nær 2 virksomheder er man alle steder kommet videre i processen. I Horsens Kommune har man efter kortlægningen afsluttet projektet med udarbejdelse af en pjece med anbefaling af virkemidler, som man har udsendt til alle kommuner. I Frederiksborg Amt forventer man, at en arbejdsgruppe vil arbejde videre med udarbejdelse af en transportplan.

For knap halvdelen af virksomhederne er et eller flere virkemidler afprøvet – andelen er lidt større for offentlige end for private virksomheder. 8 virksomheder svarende til knap ¼ af virksomhederne havde på forhånd udvalgt det virkemiddel, de ville afprøve.

For lidt over 1/3 virksomhederne er der udarbejdet eller ved at blive udarbejdet transportplaner, hvorefter projektet for de fleste virksomheders vedkommende er afsluttet. For Miljøstyrelsen er transportplanen udarbejdet, og det er besluttet at implementere den. I Vejle Amt og Århus Kommune er der ikke truffet endelig beslutning om implementering af transportplanen.

For de resterende 5 virksomheder blev projektet afsluttet med forslag til virkemidler, men uden at der blev udarbejdet en egentlig transportplan. For de to af virksomhederne forventes arbejdet videreført.

Således har 16 ud af 35 virksomheder afprøvet virkemidler, heraf 8 uden forudgående at udarbejde en fuldstændig transportplan. I yderligere 5 virksomheder vil virkemidler muligvis blive afprøvet. Alt i alt er der således mulighed for, at der bliver afprøvet virkemidler på knap halvdelen af de private og hovedparten af de offentlige virksomheder.

Ingen af de transportplaner, der er udarbejdet af studerende, er efterfølgende blevet implementeret. Ser man derfor bort fra disse og medregner de 5 virksomheder, der forventer at fortsætte arbejdet, vil 3 ud af 4 virksomheder, der har igangsat arbejdet med transportplaner, afprøve virkemidler.

Der tegner sig et samlet billede af, at der i Danmark er et betydeligt antal erfaringer, der kan danne afsæt for en fortsat indsats på området. Der foreligger dog kun få målinger af effekten af transportplanerne, og opgørelsesmetoderne er ikke ens. Resultaterne viser bl.a., at det er muligt at påvirke 5-10% af bilisterne til at benytte cykel i stedet for bil, hvis de bor inden for cykelafstand. I et projekt blev der tilbudt gratis togkort til ansatte,

der normalt benyttede bil, og som boede nær en togstation. Selv om en del bilister modtog kortet, fik det kun få til efterfølgende at overveje at skifte fra bil til tog. Indførelse af videokonferencer i Miljøministeriet medførte en besparelse på 9% af transportarbejdet i bil. En betydelig indskrænkning i langtidsparkeringen ved Rigshospitalet og samtidig opkrævning af betaling reducerede antallet af bilister væsentligt.

I **kapitel 2** omtales en række eksempler på andre initiativer, der har været gennemført i de senere år for at påvirke pendlingen i mere bæredygtig retning. Disse virkemidler er ikke udviklet som en del af en transportplan, men er alle tiltag som vil kunne indgå direkte i arbejdet med transportplaner eller inspirere en sådan indsats. Eksemplerne omhandler:

- Øget brug af cykel
- Øget brug af kollektiv transport
- Øget samkørsel i bil
- Generel rådgivning og bistand
- Værktøjer til fremme af miljøvenlig pendling

For at få de ansatte til at cykle mere til arbejde er der gennemført kampagner og givet tilbud om at stille cykler til rådighed. I Dansk Cyklist Forbunds "Vi cykler til arbejde" kampagne deltog i 2001 ca. 95.000 personer. I en tidligere kampagne var 20% bilister, heraf 4% der ikke før havde cyklet til arbejde.

I Odense har kommunen tilbudt virksomheder køb af cykler, der efter en forsøgsperiode på et halvt år kan erhverves til halv pris, hvis de er blevet brugt mere end 500 km. Desuden udlånes foldecykler til bilister, der pendler til Odense fra oplandsbyerne. De kan så stille bilen i udkanten af Odense og cykle resten af vejen.

I Århus har kommunen i et år udlånt cykler og givet gratis buskort til pendlere i bil til Århus centrum. I forsøgsperioden mere end halveredes bilbenyttelsen blandt de, der tog imod tilbuddet. Men også ½ år efter forsøgsperiodens afslutning, var bilbenyttelsen væsentligt lavere end før forsøget startede.

Flere virksomheder har i forbindelse med flytning af produktionen etableret private busordninger for virksomheders ansatte.

I en forsøgsperiode fik ansatte på Grundfos i Bjerringbro boende i nærheden af en togstrækning tilbudt gratis togkort kombineret med en forbedret busbetjening.

Nordjyllands Trafikselskab har siden 1999 udlejet cykler til pendlere, der benytter bus eller tog til Aalborg Centrum.

I Hinnerup ved Århus blev der gennemført en kampagne for øget samkørsel blandt bilister på vej til arbejde. Ca. ¼ af bilisterne var interesserede heri og havde mulighed for det. 9 måneder efter viste det sig, at kun ca. 1/10 af de mulige samkørsler fungerede.

I Struer er der oprettet et transportkontor, hvor de rigtige samkørere parres sammen.

Oprettelse af database for ansatte, der godt vil samkøre er også igangsat på flere virksomheder lige som formidling af adgang til en af de landsdækkende databaser for samkørsel og hjælp til søgning af samkørselspartnere.

En række virkemidler sigter mere bredt på at påvirke pendlingen i miljørigtig retning uden at lægge sig fast på én bestemt strategi. Dette er således tilfældet for miljøtra-fikugen, der har bredt til formål at fremme mere miljøvenlige transportvaner – herunder pendling.

Pendlerkontorer har i flere tilfælde været medvirkende ved udarbejdelsen af transportplaner og har desuden ydet generel bistand til fremme af en mere miljøvenlig pendling. Oprettelse af pendlerkontorer, der rådgiver og yder bistand til fremme af mere miljøvenlig pendling. Der har været igangsat forsøg med et pendlerkontor i Hillerød samt Center for mobilitet og miljø i Odense. Som følge af manglende finansiel støtte er to ordninger ikke blevet forlænget efter forsøgsperioden. I Hovedstadsområdet er gennemført et pilotprojektet ”Mobilitetsgruppen i Hovedstaden”, Efterfølgende har Hovedstadens Udviklingsråd besluttet at oprette et nyt Mobilitetskontor.

Herudover har der i flere kommuner været ansat grønne guider, der blandt andet har arbejdet med trafikspørgsmål.

Der er udviklet en række værktøjer, der kan bruges i forbindelse med udarbejdelsen af transportplaner for virksomheder, som del af virkemidler eller ved vurderingen af effekter:

- Samkørselsdatabaser
- Vejdirektoratets interaktive rejsebudget
- Den internetbaseret serviceydelse rejseplan.dk
- TEMA 2000, udviklet af Trafikministeriet, som er et program til beregning af motorkøretøjers miljøbelastning
- Færdselsstyrelsen energimærke, som viser bilers brændstofforbrug.

I **kapitel 3** belyses virksomhedskulturen i danske virksomheder, herunder hvor langt man er nået med indførelse af grønne tiltag. Formålet med at inddrage viden om virksomhedernes forståelse af og viden om miljøforhold, er at belyse muligheder for at få transportplan-konceptet spredt til flere virksomheder. Arbejdet med transportplaner kan i vidt omfang integreres i den miljøindsats, som mange virksomheder allerede i dag udfører.

Mange virksomheder har indført miljøstyring eller miljøledelse, som det også kaldes i dag. Det er et værktøj til virksomheder, der ønsker at arbejde systematisk med deres miljøforhold. Arbejdet med transportplaner minder på mange punkter om denne indsats.

Ca. 1.200 miljøtunge virksomheder skal årligt udarbejde et grønt regnskab, der har til formål at informere offentligheden om, hvordan virksomheden påvirker miljøet. Derudover skal disse regnskaber også medvirke til at få virksomhederne til at fokusere mere på deres miljøindsats. Certificering og efterfølgende registrering af miljøledelse er frivillig. En certificering af miljøledelse dokumenterer, at systemet opfylder krav, der er fastlagt i angivne standarder. Der anvendes i dag to standarder – ISO 14001 og EMAS.

Virksomheder foretager herudover en række andre tiltag både i forbindelse med indførelse af miljøledelse, men også som enkeltstående tiltag.

Miljøarbejdet er i større eller mindre udstrækning frivilligt – ligesom omfanget heraf kan variere meget fra virksomhed til virksomhed. Virksomhederne kan opdeles i tre grupper:

- Proaktive virksomheder, der er på forkant med krav og pres fra omgivelserne, og derfor stiller større krav til sig selv, end den eksisterende miljølovgivning foreskriver.
- Reaktive virksomheder, der ønsker at leve op til krav fra lovgivning / NGO'erne, og som ikke tager initiativer derudover.
- Defensive virksomheder, der undgår at møde krav fra lovgivning / NGO'erne og betragter lovgivningen som en begrænsning.

En virksomhed med et certificeret ledelsessystem vil ofte være proaktiv, idet de standarder virksomheden bliver certificeret efter kræver tiltag, som den danske lovgivning på nuværende tidspunkt ikke kræver. Herudover udarbejder og indleverer mange virksomheder frivilligt grønne regnskaber til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen.

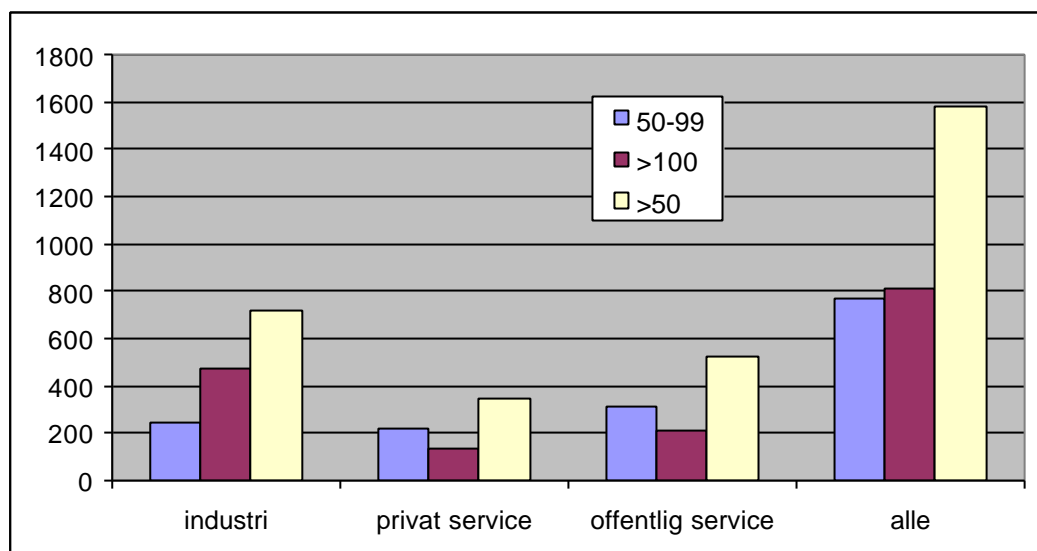
Der er etableret en række miljønetværk, som er lokale samarbejder om miljø mellem private og offentlige virksomheder og institutioner. Miljønetværkenes primære opgave er at rådgive om og give bistand til udarbejdelse af miljøredegørelser. Mange netværk arrangerer og afholder desuden jævnligt møder, kurser, konferencer og foredrag. Miljønetværkene kan være en indgang til at fremme interessen for og udviklingen af arbejdet med transportplaner.

Et eksempel på et miljønetværk er Green Network, der er et frivilligt og forpligtende miljøsamarbejde mellem erhvervsliv og myndigheder i Vejle amt og Middelfart. Erfaringen herfra er, at private virksomheder og myndigheder bliver vant til at arbejde i tæt samarbejde om miljøforhold, og at begge parter vinder ved det. Derfor er motivationen til at udstrække samarbejdet til også at omfatte transport stort – især da der i miljøstyringssammenhæng bliver lagt meget vægt på ressourceforbrug og CO₂-udledning.

I **kapitel 4** gives en samlet vurdering af potentialet for transportplaner, herunder barrierer og muligheder for udbredelsen. Vurderingen baseres på resultaterne fra de foregående kapitler samt på mere uddybende interviews med 4 udvalgte virksomheder. Spørgeguide for samt referat af interviewene er gengivet i bilag 2 og 3.

Ifølge en undersøgelse på Handelshøjskolen i Århus har, forsigtigt skønnet, mellem 20 og 30% af danske industrivirksomheder med over 10 ansatte udviklet "proaktive" miljøstrategier¹. En kortlægning fra 1995 indikerer, at omfanget af initiativer inden for servicefag ligger ca. 1/3 under niveauet for industrivirksomheder.

For mindre virksomheder vil det ofte kræve for mange ressourcer at udarbejde en transportplan. Desuden vil mulighederne for at anvende effektive virkemidler – til f.eks. at øge samkørslen - være mere begrænsede. Kun hvis flere virksomheder inden for et geografisk afgrænset område går sammen, og der etableres et fælles koordinerende planlægningskontor, vil det derfor være realistisk at udarbejde en transportplan. I USA har man opereret med transportplaner for virksomheder med over 100 ansatte, mens man i Holland har medtaget alle virksomheder med over 50 ansatte.



Figur 4. Antal virksomheder med over 50 ansatte, hvor der er potentiale for iværksættelse af transportplaner.

På baggrund af ovenstående antages potentialet for transportplaner at ligge hos proaktive virksomheder med over 50 ansatte. Samlet vil dette give et potentiale på ca. 1.600 virksomheder, hvor der især er mulighed for at iværksætte transportplaner. Dette betyder, at godt 180.000 ansatte svarende til ca. 7 % af de beskæftigede kan blive omfattet af transportplaner.

Der er en række barrierer for indførelse af miljøledelse, som også vil være aktuelle, når det drejer sig om transportplaner. Virksomhederne oplever således følgende barrierer for at udnytte deres miljøarbejde som en strategisk fordel:

- Manglende evne til at dokumentere, at miljøarbejdet har været en strategisk fordel for virksomheden.
- Manglende kompetencer på miljøområdet hos ledelse og medarbejdere.
- Kunderne kan ikke gennemskue de miljøbudskaber, virksomhederne kommer med.
- Redskaber og metoder på miljøområdet er vanskelige og tunge at arbejde med.

Redskaberne i miljøledelse lægger i dag kun i begrænset omfang op til at inddrage transport i miljøindsatsen. Det skyldes primært, at ansvaret på miljøområdet er afgrænset til at gælde forhold inden for virksomhedens mure. Resultaterne fra de foregående kapitler samt de mere uddybende interviews med 4 udvalgte virksomheder viser desuden, at der næsten ingen sammenhæng har været mellem udarbejdelsen af transportplaner og miljøledelse.

De største barrierer for iværksættelse af arbejdet med transportplaner er:

- Virksomheden kan have så få problemer med hensyn til medarbejdernes transport til og fra arbejde, at man ikke kan se nytten af en transportplan.
- Virksomheden vil normalt ikke blande sig i de ansattes transport til og fra arbejde, da det betragtes som at blande sig i medarbejdernes private forhold. Miljørigtige tiltag for pendling fremmes kun, hvis der er et pres fra medarbejderne.
- Virksomhederne er næppe motiveret til at kaste mange ressourcer ind på området, hvis de ikke kan se klare fordele ved det. Udefra kommende ressourcer er derfor normalt nødvendige.
- Den generelle erfaring fra arbejdet med transportplaner er, at det er nødvendigt, at der er en eller flere personer, som kan føre pendlerplanerne ud i livet.
- Formidling og markedsføring er vigtig. Jo mere de ansatte involveres, des større bliver effekten af en gennemførelse af virkemidlerne.
- Der skal være realistiske alternativer til at benytte egen bil til pendling. Arbejdstider og brug af egen bil til erhvervmæssig transport kan begrænse valgmuligheder. Det er altid svært at ændre transportvaner. Mange fravælger kun bil, hvis de har personlig fordel heraf eller er entusiaster.
- Forhold uden for virksomhedens regi kan være afgørende for de alternative transportmuligheder. Dette kræver ofte et samarbejde med flere offentlige myndigheder, der ikke er gearret hertil på grund af den traditionelle sektoropdeling.
- Opbakning og forpligtigelse fra virksomhedsledelsen er vigtig, således at relevante tilbud til de ansatte er sikret.

En måde at etablere udefra kommende ressourcer, kan være ved at benytte de allerede etablerede miljønetværk, som er lokale samarbejder om miljø mellem private og offentlige virksomheder og institutioner. Miljønetværkene kan være en indgang til at fremme interessen for og udviklingen af arbejdet med transportplaner.

Virksomheder kan have en række fordele af at gennemføre en transportplan:

- Især når der opstår en ny situation, vil virksomheden have interesse i og behov for en forbedring af forholdene for pendlerne. Det kan eksempelvis være i forbindelse med en flytning til et nyt domicil eller iværksættelse af nye kurser på en uddannelsesinstitution.
- En transportplan giver mulighed for en målrettet indsats mod en specifik afgrænset gruppe, således at der fokuseres på netop denne gruppes problemer og behov.
- Virksomheden kan have økonomiske fordele ved at gennemføre virkemidler udarbejdet i en transportplan. Eksempelvis kan behovet for parkeringspladser formindskes. De ansatte kan få færre sygedage,

hvis de cykler og derved får mere motion. Eller omkostninger til erhvervsmæssig transport kan reduceres, hvis ture koordineres eller helt undværes.

- Virksomheden kan få mere tilfredse medarbejdere ved at forbedre transportmulighederne.
- Virksomheden styrker sit miljøimage ved at synliggøre sin miljøindsats. En begrænsning af biltrafikken til og fra virksomheden vil forbedre forholdet til omgivelserne og formindske evt. konflikter med naboer.

Selv om der efterhånden er mange erfaringer, er den generelle viden om effekten af transportplaner endnu begrænset og usikker. Hver virksomhed har sine traditioner, der afstikker grænserne for, hvad man er interesseret i. Afvejning af fordele og ulemper må derfor foretages konkret i hvert enkelt tilfælde.

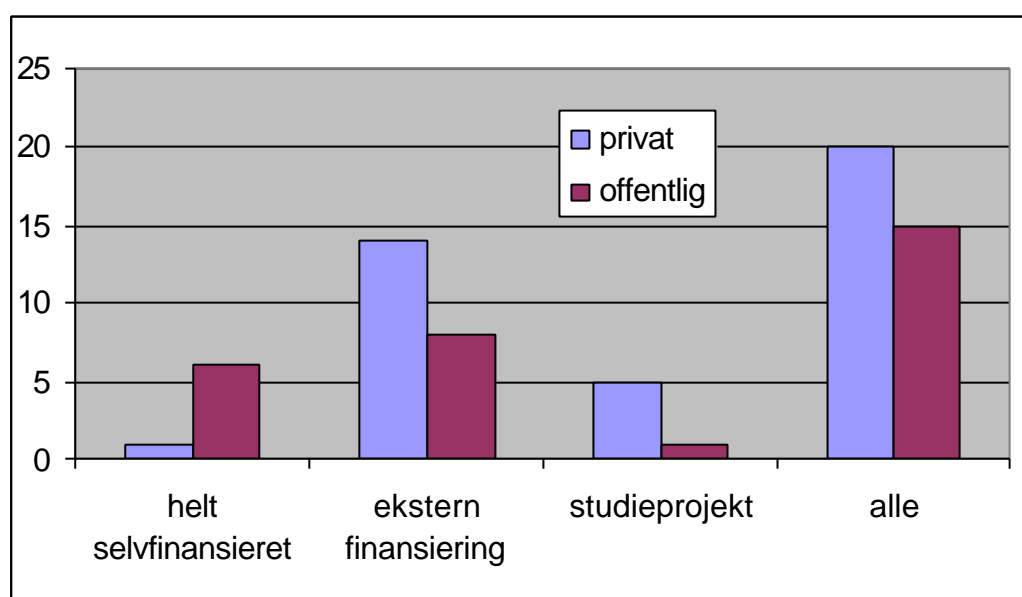
At transportplanen iværksættes i arbejdspladsens regi giver fordele, idet arbejdspladsen er et forum, som de ansatte identificerer sig med. Inddragelse af de ansatte i processen omkring en transportplan giver mere relevante tiltag og skaber en større fællesskabsfølelse omkring tiltagene og dermed et større engagement. Man har mulighed for at bearbejde erfaringer sammen med andre. Transporten bliver noget man diskuterer. Transportmåden bliver i mindre grad et individuelt valg. Transportplaner kan derfor være et vigtigt led i udvikling af nye normer og trafikvaner.

Arbejdet med transportplaner kan i vidt omfang integreres i den miljøindsats, som mange virksomheder allerede i dag udfører. Der er her et væsentligt potentiale for iværksættelse af transportplaner. En svækket politisk prioritering og dermed mindre støtte udefra kan imidlertid bremse for udbredelsen.

1 Foreliggende viden om transportplaner

1.1 Oversigt over virksomheder.

Hidtil er der udarbejdet eller igangsat udarbejdelse af transportplaner for mindst 35 virksomheder i Danmark³. Lidt over halvdelen af transportplanerne er udarbejdet for private virksomheder eller selvejende institutioner og omfatter i alt ca. 12.000 ansatte. De repræsenterede offentlige virksomheder har i alt over 45.000 ansatte.



Figur 1.1 Fordeling af virksomheder efter finansiering.

22 virksomheder har modtaget hel eller delvis ekstern finansiering af projektet. 7 virksomheder har selv finansieret udarbejdelsen af en transportplan, mens 6 er udarbejdet som studieprojekter.

I tabel 1.2 er vist en oversigt over virksomhederne.

Som det ses af oversigten og figur 1.3, omfatter 28 transportplaner alene pendling mellem bolig og arbejde, 6 transportplaner omfatter både pendling og personrejser i arbejdstiden, mens én transportplan alene behandler erhvervstransport.

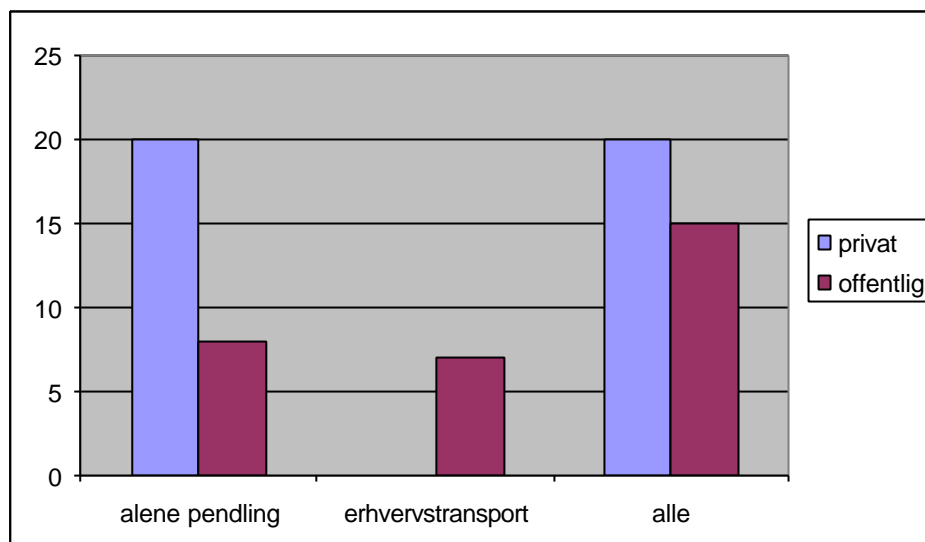
³ Rapporten bygger den viden, som det inden for projektets tidsramme har været muligt at indsamle. Der vil derfor sandsynligvis yderligere kunne findes eksempler på transportplaner, der har været helt eller delvist implementeret. Det kan herudover være vanskeligt helt præcist at sondre mellem, hvad der skal defineres som en egentlig transportplan og andre initiativer til fremme af mere miljørigtig transport. I de her omtalte transportplaner er forudsat, at der som minimum er foretaget en kortlægning af de ansattes transport og udarbejdet forslag til virkemidler.

Virksomhed	Pendling	Person- rejser i arbejdstid	Antal ansatte	Ekstern finansiering
Offentlige virksomheder:				
AMU-centret i Herning	X		60	ja
DMU, Miljøministeriet	X	X	500	nej
Energistyrelsen, Økonomi- og Erhvervsministeriet	X	X	250	nej
Frederiksborg Amt	X		350	ja
Gladsaxe Kommune, Rådhuset	X		540	ja
Herning Centralsygehus	X		1.600	ja
Hillerød Kommune, Teknik og Miljø	X		180	ja
Horsens Kommune	X	X	3.900	ja
Miljø- og Forsyningsforvaltningen, København		X	1.500	nej
Miljøstyrelsen, Miljøministeriet	X	X	430	nej
Rigshospitalet	X		7.000	nej
Told&Skat, Herning	X		200	ja
Vejle Amt	X	X	560	ja
Udenrigsministeriet	X		48	ja
Århus Kommune	X	X	28.000	nej
Private virksomheder:				
ATP-Huset, Hillerød	X		540	ja
Cerealia Unibake, Horsens	X		350	ja
Cimbria, Herning	X		80	ja
COWI, Lyngby	X		1.100	ja
Danica, Lyngby	X		1.200	ja
Danish Crown, Horsens	X		650	ja
DR, Københavnsområdet	X		2.900	ja
DSB regionaltog, Odense	X		65	ja
Erik Roug A/S, Herning	X		150	ja
Herning Kongrescenter	X		25	ja
HK, Hillerød	X		35	ja
Messecenter Herning	X		160	ja
Nordea, Christianshavn	X		57	ja
OBS, Odense	X		220	ja
Oracle, Ballerup	X		400	ja
RAMBØLL, Københavnsområdet	X		1.200	nej
Siemens, Ballerup	X		700	ja
Thrige Electric, Odense	X		151	ja
Topdanmark, Ballerup	X		950	ja
Vitus Bering Centret, Horsens	X		1.600	ja

Tabel 1.2 Oversigt over transportplaner for 35 virksomheder.

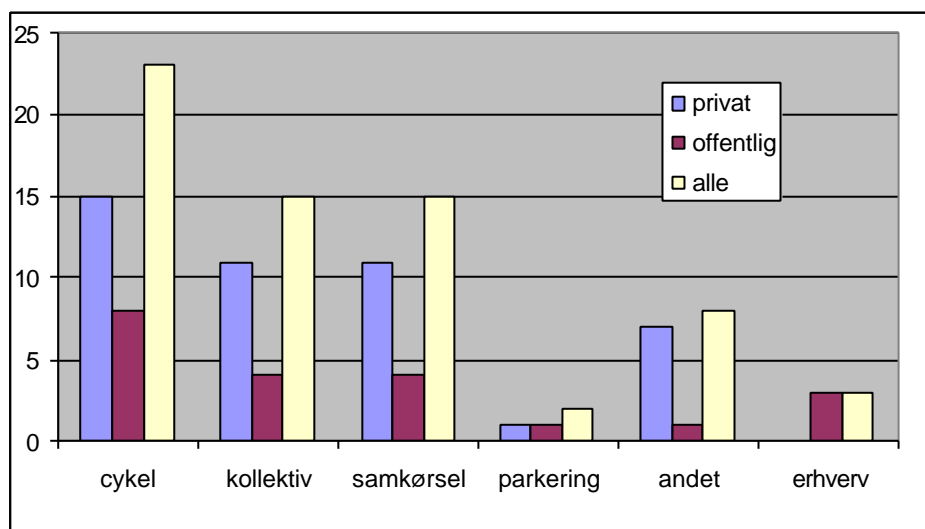
1.2 Projekternes indhold

28 projekter omhandler alene de ansattes pendling mellem bolig og arbejde. Seks projekter behandler både de ansattes pendling og deres transport i arbejdstiden, mens transportplanen for Miljø- og Forsyningsforvaltningen i København først og fremmest drejer sig om transport i arbejdstiden.



Figur 1.3 Fordeling af virksomheder efter transportplanens indhold

Som det fremgår af figur 1.4, er der fokuseret mest på virkemidler, der skal forbedre forholdene for cykling. Og dette gælder både for offentlige og private virksomheder.



Figur 1.4 Fordeling af indsatsområder i transportplanerne.⁴

For 7 virksomheder foreligger der dog ikke oplysninger om virkemidler. I næsten alle projekter foreslås det, at virksomhederne stiller cykler til rådighed for de ansattes transport mellem virksomheden og hjemmet eller den nærmeste terminal for den kollektive trafik (pendlercykler). For de fleste virksomheder foreslås bedre cykelfaciliteter, såsom bedre og mere centralt

⁴ I Frederiksborg Amt har man på en workshop diskuteret mulige virkemidler, mens I Horsens Kommune har udarbejdet et katalog med mulige virkemidler. Der foreligger ikke oplysninger om virkemidler for yderligere 7 virksomheder.

placeret cykelparkering, indretning af cykelværksted, bedre omklædnings- og badeforhold mm. Men også forhold uden for virksomheden ønskes forbedret, idet der flere steder foreslås forbedring af adgangen til virksomheden ved anlæg af cykelstier. Enkelte har forslag til kampagner og præmier for cykling.

Forbedret kollektiv transport og samkørsel har lige stor bevågenhed. Der foreslås tilskud til transporten og indsat flere busser, der kører direkte til virksomheden fra dens opland eller fra den nærmeste togstation (pendlerbusser). Også her drejer det sig således om virkemidler, der ikke alle ligger inden for den enkelte virksomheds kompetence. I et studieprojekt for tre virksomheder i Ballerup foreslås betalt arbejdstid under rejsen. Herudover foreslås forbedret information evt. i forbindelse med kampagner. For de 15 virksomheder, hvor der ønsker forbedret samkørsel, drejer det sig alle steder om at opbygge en samkørselsdatabase evt. tilknyttet en kommunal ordning med et af de landsdækkende systemer (jfr. kapitel 2.6). Enkelte indeholder i tilknytning hertil forslag om garanteret hjemtransport med taxi i forbindelse med pludselig hjemkaldelse.

I to virksomheder inddrages en regulering af parkeringen. Det drejer sig begge steder om situationer, hvor der er begrænsede parkeringsmuligheder, og hvor dette har været hovedårsagen til udarbejdelse af en transportplan. På Rigshospitalet har indførelse af to timers parkeringstid i Brokvartererne medført en væsentlig indskrænkning af de ansattes parkeringsmuligheder. På DR's fremtidige domicil i Ørestaden er der ligeledes planlagt begrænsninger i antallet af parkeringsmuligheder.

Kategorien andet dækker især ønsker om at fremme fjernarbejde i hjemmet, så man ikke behøver at tage på arbejde alle dage. Desuden foreslås kampagner for anskaffelse af mere miljørigtige biler og mere energiokonomisk køremåde.

I virksomheder hvor transportplanen omfatter den tjenstlige kørsel, foreslås bedre udnyttelse af bilerne evt. i forbindelse med en intern samkørselsdatabase samt anvendelse af mere miljørigtige biler og køremåde. Desuden ønskes etableret faciliteter, så mødevirksomhed kan erstattes af videokonferencer.

1.3 Projekternes stade

I tabel 1.5 er vist en samlet oversigt over, hvilke virksomheder der pr. 1.1.2002 har udarbejdet eller i gang med at udarbejde planer for de ansattes transport. I bilag 1 gives en kort gennemgang af de enkelte virksomheder.

For alle virksomhederne er kortlægningen af de ansattes transport fuldført.

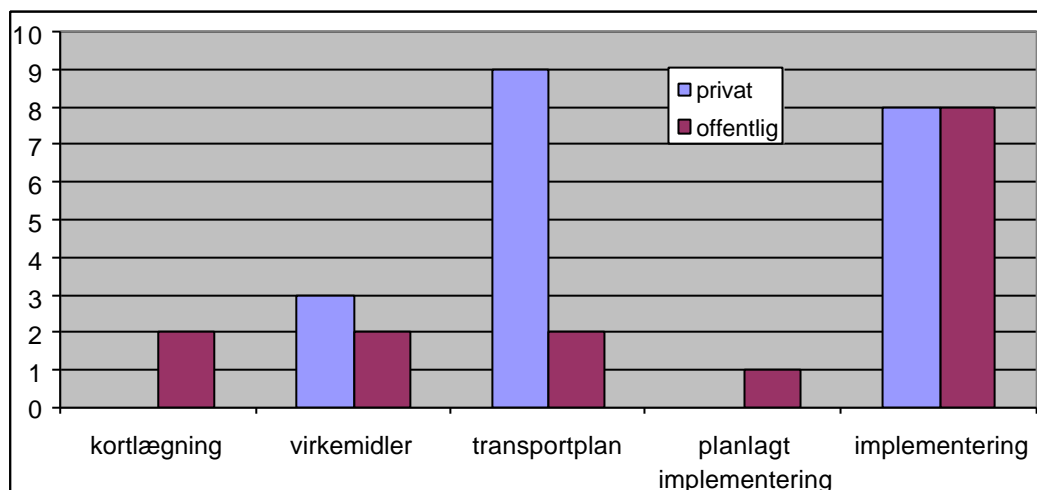
Virksomhed	Forslag til virkemidler	Transport planer	Planlagt implementering	Gennemført implementering
Offentlige virksomheder:				
AMU-centret i Herning	ét			X
DMU, Miljøministeriet	flere	X		X
Energistyrelsen., Økonomi- og Erhvervsministeriet	flere	X	X	
Frederiksborg Amt	?	?		
Gladsaxe Kom., Rådhuset	flere	?	?	
Herning Centralsygehus	ét			X
Hillerød Kom. Teknik og Miljø	flere	X		X
Horsens Kommune				
Miljø- og Forsyningsforvaltningen, København	flere	X		X
Miljøstyrelsen, Miljøministeriet	flere	X		X
Rigshospitalet	flere	X		X
Told&Skat, Herning	ét			X
Vejle Amt	flere	X	?	
Udenrigsministeriet	flere			
Århus Kommune	flere	X	?	
Private virksomheder:				
ATP-HUSET, Hillerød	flere	X		X
Cerealía Unibake, Horsens	flere	X		
Cimbria, Herning	ét			X
COWI, Lyngby	flere	X		X
Danica, Lyngby	ét			X
Danish Crown, Horsens	flere	X		
DR, Københavnsområdet	flere	X		
DSB regionaltog, Odense	flere	X		
Erik Roug A/S, Herning	ét			X
Herning Kongrescenter	ét			X
HK, Hillerød	flere			
Messecenter Herning	ét			X
Nordea, Christianshavn	flere			
OBS, Odense	flere	X		
Oracle, Ballerup	flere	X		
RAMBØLL, København	flere	?	?	
Siemens, Ballerup	flere	X		
Thrige Electric, Odense	flere	X		
Topdanmark, Ballerup	flere	X		
Vitus Bering Centret, Horsens	flere	X		X

Tabel 1.5 Foreliggende viden om planlægningsstade for de ansattes transport.

På nær 2 virksomheder har man alle steder udarbejdet konkrete forslag til virkemidler. I Horsens Kommune har man efter kortlægningen afsluttet projektet med udarbejdelse af en pjece med anbefaling af virkemidler, som man har udsendt til alle kommuner. I Frederiksborg Amt forventer man, at en arbejdsgruppe vil arbejde videre med udarbejdelse af en transportplan.

25 virksomheder er gået videre med at udarbejde forskellige forslag til virkemidler, mens 8 virksomheder på forhånd havde udvalgt et virkemiddel, som man herefter har afprøvet.

For 8 af de 25 virksomheder er der udarbejdet transportplaner, som herefter er blevet implementeret helt eller delvist. For Miljøstyrelsen er transportplanen udarbejdet og det er besluttet at implementere den. Der er herudover udarbejdet eller ved at blive udarbejdet transportplaner for 11 virksomheder, hvorefter projektet for de 9 virksomheders vedkommende er blevet afsluttet, mens der ikke er truffet endelig beslutning om implementering af transportplanerne for Vejle Amt og Århus Kommune. For de resterende 5 virksomheder blev projektet afsluttet med forslag til virkemidler, men uden at der blev udarbejdet en egentlig transportplan. For de to af virksomhederne forventes arbejdet videreført.



Figur 1.6 Virksomheder fordelt efter projekternes stade.

Således har i alt 16 ud af 35 virksomheder helt eller delvist implementeret virkemidler, heraf 8 uden forudgående at udarbejde en fuldstændig transportplan.

På 7 virksomheder i Herning, hvor der blev stillet firmacykler til rådighed for de ansatte, viste det sig muligt at flytte 5-10 % af virksomhedernes bolig-arbejdstrafik fra bil til cykel.

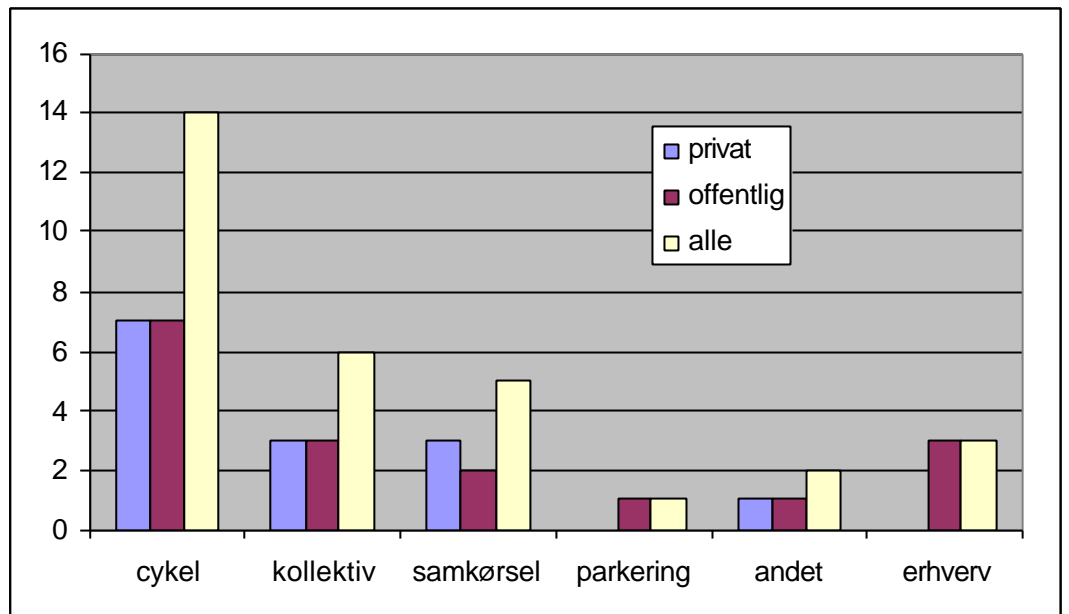
På Danica i Lyngby blev der tilbudt gratis månedskort til bilister, der normalt benyttede bil og som boede nær en station. 68 bilister tog mod tilbuddet, og 4 overvejede efter forsøgsperioden at skifte transportform.

Hos DMU medførte indførelse af videokonferencer en besparelse på 9% af transportarbejdet i bil.

På Rigshospitalet blev antallet af ansatte i bil kraftigt formindsket ved at reducere antallet af parkeringspladser fra godt 1400 til knap 1100, idet man samtidig indførte betaling for parkeringen.

På de resterende 6 virksomheder kendes effekten ikke.

På figur 1.7 er vist, hvordan indsatsområderne fordeler sig på de 16 virksomheder, som har iværksat virkemidler.



Figur 1.7 Fordeling af indsatsområder i virksomheder, der har iværksat virkemidler

Som det ses ved sammenligning med figur 1.5 fordeler indsatsområderne sig nogenlunde som for alle virksomhederne. Dog er andelen af virkemidler relateret til cykling noget højere, mens samkørsel og andet udgør en mindre andel.

2 Andre initiativer og værktøjer til påvirkning af pendlingen i bæredygtig retning

2.1 Oversigt over andre initiativer og værktøjer.

I dette kapitel gives en række eksempler på andre initiativer og værktøjer, der er gennemført for at påvirke de ansattes pendling i mere bæredygtig retning. Disse initiativer er ikke udviklet inden for rammen af transportplaner, men initiativerne kan have stor betydning for hvilket indhold man kan vælge at medtage i en transportplan. Nogle initiativer retter sig mod bestemte virksomheder, mens andre har en mere generel karakter. Som det ses af tabel 2.1, gives eksempler på:

- Øget brug af cykel
- Øget brug af kollektiv transport
- Øget samkørsel i bil
- Generel kampagne, rådgivning og bistand
- Værktøjer til fremme af miljøvenlig pendling

Virksomhed	Pendling	Personrejser i arbejdstid
Øget brug af cykel:		
Dansk Cyklist Forbund "Vi cykler til arbejde"	X	
Odense Kommune – firmacykler	X	X
Odense Kommune – foldecykler	X	
Aalborg Kommune, ABC-projektet	X	
Århus Kommune, Cykelbusters	X	
Øget brug af kollektiv transport:		
Christian Hansen A/S, Hørsholm	X	
Novo Nordisk, Kalundborg	X	
Steff Houlberg, Ringsted	X	
Nordjyllands Trafikselskab	X	
Grundfos, Bjerringbro	X	
Herlev Amtssygehus	X	
Øget samkørsel i bil:		
Kampagne i Hinnerup, Århus	X	
Behovsanalyse i Nordvestjylland	X	
Generel kampagne, rådgivning og bistand:		
Miljøtrafikugen	X	X
Hillerød Pendlerkontor	X	
Center for Mobilitet og Miljø i Odense	X	
Mobilitetsgruppen Hovedstaden	X	
Mobilitetskontor i Hovedstadsområdet	X	
Grønne guider	X	X

Virksomhed	Pendling	Personrejser i arbejdstid
Værktøjer til fremme af miljøvenlig pendling:		
Samkørselsdatabaser	X	
Rejsebudget	X	
Rejseplanen	X	
TEMA 2000	X	X
Hvor langt på literen	X	X

Tabel 2.1 Eksempler på initiativer til at påvirke pendlingen i bæredygtig retning.

2.2 Øget brug af cykel

Gennem kampagner og tilbud om cykler til rådighed for de ansatte er der gennemført flere forsøg på at få de ansatte til at cykle mere til arbejde.

Dansk Cyklist Forbund

Dansk Cyklist Forbund startede kampagnen "Vi cykler til arbejde" som et pilotprojekt i 1997 i København og Holstebro⁵. Dansk Cyklist Forbund har siden i samarbejde med Dansk Firmaidrætsforbund hvert år tilrettelagt landsdækkende kampagner for at få flere til at cykle til arbejde. Fra 30.000 deltagere i 1998 nåede antallet op på 95.000 i 2001. Virksomheder bliver opfordret til at tilmelde sig i hold, hvoriblandt der trækkes lod om en række præmier. For at deltage i lodtrækningen skal holdene gennemsnitligt cykle mindst halvdelen af turene til/fra arbejde i 3 uger i september. 20% af deltagerne var i 1999 bilister, heraf 4% der ikke tidligere havde cyklet til arbejde.

Odense Kommune

Odense kommune tilbyder virksomheder køb af firmacykler. Hvis de efter et halvt år er blevet brugt mere end 500 km, kan cyklerne erhverves til halv pris. Cyklerne er forsynet med cykelcomputer til registrering af kørslen. Kommunen har henvendt sig til ca. 500 virksomheder med over 50 ansatte. Heraf har 28 meldt tilbage. Ordningen er igangsat den 1.4.2002. Pr. 1.5.2002 er der i alt udleveret 67 cykler⁶.

Desuden udlånes foldecykler til bilister, der pendler til Odense fra oplandsbyerne på Fyn. Hensigten er, at de skal parkere bilen i udkanten af Odense og cykle resten af vejen. Cyklen kan erhverves på samme vilkår som firmacyklerne. Der skal føres kørebog over cykelkørslen, idet cyklen er forsynet med en cykelcomputer. Kommunen har annonceret tilbuddet i alle lokale ugeaviser i oplandsbyerne. Pr. 1.5.2002 deltager 50 bilister i ordningen.

Herudover er der igangsat projekter for at fremme sikker cykeltrafik og hermed mere cykeltrafik: Højhastighedsruter for cyklister, etablering af p-cykeltorv med plads til 400 cykler, indretning af Odense gamle banegårds underetage til cykelparkering de luxe, mm.

⁵ Refereret fra indlæg af Gitte Lildholt på cykelkonference 2001 samt oplysninger fra bladet "Cyklister" 1.2002.

⁶ Kontaktperson: Troels Andersen, Odense Kommune, tlf. 66131372, parkudv@post.odkomm.dk.

Aalborg Kommune

Aalborg Kommune modtog i 1995 støtte fra Trafikpulje 1995 til et demonstrationsprojekt om cykeltrafik - Arbejde-Bolig-Cykel-Projektet. Projektet blev gennemført i samarbejde med Vejdirektoratet. Målet for projektet var at få flere til at bruge cyklen som det daglige transportmiddel til og fra arbejde. Indsatsen var især koncentreret omkring 9 lokale virksomheder/institutioner med samlet 12.000 medarbejdere, hvor knap halvdelen i forvejen cyklede til arbejde.

Projektet var bygget op omkring :

- Etablering af cykelstier og en alternativ cykelrute.
- Inddragelse af lokale virksomheder i arbejdet med at få medarbejderne til at cykle til og fra arbejde. De lokale virksomheder fik i maj 1996 udleveret 35 cykler. Efter forsøgsperiodens udløb i november 1996 kunne cyklerne overtages af virksomhederne, hvis der var kørt mindst 300 km på hver cykel.
- Synliggørelse af projektet gennem information og kampagner.

I gennemsnit blev der kørt godt 600 km på en cykel. Firmacyklerne blev ikke beskattet, selvom kørsel mellem hjem og arbejdsplads i princippet beskattes hos forbrugeren⁷. Der har været gennemført 2 spørgeskemaundersøgelser om de ansattes transportvaner – herunder vigtigste grunde til at cykle på arbejde – samt hvilke ændringer der skulle gennemføres for at man ville begynde at cykle. I forsøgsperioden kunne man konstatere en stigning i antallet af parkerede cykler på 30%, og 9% af de ansatte er begyndt at cykle mere⁸.

Aalborg Kommune har i maj 1999 startet et projekt, hvor der udlejes cykler til pendlere, der benytter bus eller tog til Aalborg Centrum. Cyklerne udlejes til 100 kr./måned eller 1.000 kr./år af det regionale trafikselskab NT. Det konkrete mål er dels at afprøve om udlejning af pendlercykler kan gennemføres i praksis. Dels at fastholde de nuværende kollektiv rejsende og overflytte biltrafik til cykel. En undersøgelse har vist, at 34 ud af 45 cykler var udlejet, samt at interessen for at leje cykler daler i vintermånederne. En kundeundersøgelse viste meget stor tilfredshed med ordningen⁹.

Århus Kommune

Århus Kommune gennemførte i perioden maj 1995 til marts 1996 et forsøg - Cykel Bus´ters - med at få bilister til at lade bilen stå til fordel for cyklen. Målgruppen var personer, der normalt kørte i bil til arbejde i Århus centrum og boede 2-8 km fra arbejdet. 173 blandt 1700 interesserede fik udleveret en ny cykel og et gratis buskort. Cyklen kunne deltagerne efter forsøgsperioden købe til en stærkt nedsat pris. Til gengæld skulle de love, at de i forsøgsperioden ville benytte cykel og bus så ofte som muligt. Desuden skulle de føre kørebog, besvare spørgeskemaer og undergå diverse helbredstests. Inden forsøgets start blev cyklen gennemsnitligt benyttet til 9% af turene og bilen til 79%. Et halvt år efter forsøgsperiodens udløb var tallene hhv. 41 og 47%.

⁷ Refereret fra Vejdirektoratet: "Idékatalog for cykeltrafik", København 2000.

⁸ Refereret i "Trafikdage på Aalborg Universitet", 1999.

⁹ Vejsektoren.dk Aalborg pendlercykler. Kontaktperson Ole Schleemann, NT, tlf. 99341168.

Projektdeltagerne blev bedt om at vurdere betydningen af en række barrierer for at benytte cykel til og fra arbejde. Der var ikke den store forskel i vurderingerne før og efter forsøgsperioden. Vintervejret sammen med dårlig snefyngning og problemer med bagage vurderedes som den største hindring. Den klart vigtigste årsag til at skifte transportmåde var et håb om, at deltagelse ville føre til et bedre helbred. Derimod rangerede ønsket om en billig cykel og miljøhensyn længere nede på rangstigen.

2.3 Øget brug af kollektiv transport

Pendlere udgør en væsentlig del af den kollektive trafik. Der er derfor i tidens løb gennemført mange tiltag for at fastholde og om muligt tiltrække flere pendlere til den kollektive trafik. Eksempelvis er der i mange byer med succes indført pendlerbusser, der giver direkte forbindelse mellem en station eller busterminal og et større erhvervsområde. Indførelse af det fælles billetsystem for busser og tog (Bus- og Tog samarbejdet) har yderligere styrket passagergrundlaget¹⁰.

Rundt om i landet findes der flere ordninger, hvor virksomheder har etableret deres egen private buskørsel. Etableringen af buskørslen hænger normalt sammen med, at arbejdspladsen er flyttet til en ny adresse. Det er derfor primært ønsket om at fastholde medarbejdere uden rådighed over bil og give dem et acceptabelt alternativ til biltransport, der har ført til ordningen. Desuden forbedres muligheden for at rekruttere nye ansatte fjernt fra virksomheden, således at disse får en overkommelig rejsetid. Herved mindskes de ansattes behov dog samtidig for at anskaffe sig en ny bil, således at tiltaget er med til at begrænse bilbenyttelsen. Her omtales sådanne bus-ordninger hos Christian Hansen A/S i Hørsholm, Novo Nordisk i Kalundborg og Steff Houlberg i Ringsted.

Der er gennemført mange forsøg på at forbedre den kollektive transports konkurrenceevne i forhold til personbilen og dermed blandt andet gøre den mere attraktiv at benytte til pendling. Omvendt har der også været tiltag, der gør det mindre attraktivt at køre i bil. Her omtales forsøg på at få flere til at benytte kollektiv transport ved

- at udleje cykler til pendlere, der benytter bus og tog til Aalborg Centrum,
- at stille cykler til rådighed til ansatte på Herlev Amtssygehus
- at tilbyde gratis togkort til ansatte på Grundfos i Bjerringbro.

Christian Hansen A/S, Hørsholm

Christian Hansen A/S oprettede en privat busordning for medarbejderne i 1986 i forbindelse med en flytning fra flere københavnske lokaliteter til Hørsholm. Der er to afgangse mellem København og Hørsholm morgen og eftermiddag. Bussen kører fra Amager over Vesterport og Hans Knudsens Plads til Hørsholm.

Det koster 10 kr. hver vej for medarbejdere, der ønsker at anvende muligheden for det personlige kørselsfradrag på selvangivelsen, mens det er gratis for medarbejdere, der ikke anvender kørselsfradraget.

¹⁰ Et eksempel herpå er indførelsen af pendlerbus i Viborg, der startede som forsøg i 1996.

Bussen er en almindelig 50 personers bus uden special-indretning. Når man har købt billet eller fået udleveret et buskort, kan man møde op ved et opsamlingssted og komme med bussen uden forudgående bestilling. Der er aldrig problemer med plads i bussen.

Ordningen er en stor succes og de ansattes holdning til bussen er positiv.

Novo Nordisk, Kalundborg

Hos Novo Nordisk i Kalundborg har man som pilotprojekt oprettet en busordning for pendlere fra København til Kalundborg¹¹. Ordningen fungerer som en direkte rute mellem hovedkontoret i Bagsværd og produktionen i Kalundborg. Der er ingen stop undervejs. Novo har ikke haft kontakt til et kollektivt trafikselskab i forbindelse med oprettelsen af ordningen.

Ordningen blev etableret i 2000 i forbindelse med et nyt projekt i Kalundborg, som involverede en række medarbejdere fra hovedkontoret i Bagsværd. Bussen er en leaset 8 personers Mercedes Vito, som kun kræver almindeligt kørekort. Bussen kan således køres af en af de ansatte. Bussen er indrettet med 4 arbejdspladser med hver sit bord. Resten er almindelige siddepladser.

Ordningen fungerer i princippet som en almindelig samkørselsordning, hvor en række medarbejdere mødes ved et opsamlingssted og kører videre i samme "bil", blot ejes bilen i dette tilfælde af Novo. Man booker plads i bussen over den elektroniske kalender på nettet. Ordningen er fuldt finansieret af Novo og gratis for de ansatte.

Ordningen startede som et forsøg med en lille bus, for at vurdere tilslutningen. Der er ikke pt. planer om at udvide kapaciteten, men ordningen opfattes som en succes af både firmaet og medarbejderne.

Novo Nordisk har tidligere kørt med jobbusser mellem Kalundborg Station og virksomheden, idet de kollektive trafikforbindelser ikke passede til mødetiderne. Bussen startede i Ulstrup på Røsnæs og samlede medarbejdere op på strækningen til Kalundborg station, hvorfra den fortsatte til virksomheden. Det var gratis for medarbejderne at benytte bussen. Ordningen blev nedlagt i 1998 på grund af manglende tilslutning¹².

Herudover har Novo Nordisk deltaget i et forsøg i 1993- 94 med direkte forbindelser med to minibusser fra Mørkøv og Fløng til store arbejdspladser i Kalundborg. Ud over Novo Nordisk drejede det sig om Statoil og Asnæs-værket. Turen foregik med få stop og dermed relativt kort rejsetid. Ordningen blev ikke videreført efter forsøgsperiodens udløb, da der var for få brugere til, at der kunne opnås en rimelig finansieringsgrad¹³.

Steff Houlberg, Ringsted

Hos Steff Houlberg har man haft en busordning for medarbejderne siden 1967, hvor der blev tilbudt buskørsel på op til 9 ruter. Det maksimale antal ruter blev nået i midten af 1970'erne, hvor en række mindre slagterier blev nedlagt og medarbejderne herfra flyttet til slagteriet i Ringsted.

¹¹ Sideløbende med busordningen fungerer en række samkørselsordninger på eget initiativ.

¹² For yderligere oplysninger Gitte Rasmussen, Novo Nordisk A/S, tlf. 44435493.

¹³ Trafikministeriets Forsøgsordninger. System Rapport nr. 7: Jobbusser til Kalundborg – resultater af forundersøgelsen 1994.

I 1993 var der endnu ca. 250 af de i alt 1600-1700 ansatte på virksomheden, som benyttede jobbusserne. Brugerne betalte selv en del af udgifterne til kørslen.

I 1994 opsagde Steff Houlbergs ledelse ordningen, og lod det være op til medarbejderne selv at videreføre den, hvis de ønskede det. Ordningen er herefter fortsat, dog med nedsat kraft. Der køres i dag med to busser fra hhv. Næstved og Slagelse. Desuden køres der i Vestsjællands Trafikselskabs regi en enkelt tur i hver retning på den ordinære rute mellem Holbæk og Ringsted med direkte kørsel til slagteriet.

Der er p.t. et halvt hundrede medarbejdere, som kører fast med jobbussen hver dag, og en venteliste på at komme med i ordningen¹⁴.

Nordjyllands Trafikselskab

Nordjyllands Trafikselskab har i maj 1999 startet et projekt, hvor der udlejes cykler til pendlere, der benytter bus eller tog til Aalborg Centrum. Det konkrete mål er dels at afprøve om udlejning af pendlercykler kan gennemføres i praksis. Dels at fastholde de nuværende kollektivt rejsende og overflytte biltrafik til cykel. En undersøgelse har vist, at 34 ud af 45 cykler var udlejet, samt at interessen for at leje cykler daler i vintermånederne. En kundeundersøgelse viste meget stor tilfredshed med ordningen. Hvis ordningen ikke eksisterede, ville 25% køre i bil i stedet for at benytte kollektiv transport. Cyklerne udlejes til 100 kr./måned eller 1.000 kr./år af trafikelskabet. Lejeindtægterne kan stort set dække omkostninger til vedligeholdelse og reparation af cyklerne samt markedsføring.¹⁵

Herlev Amtssygehus og Topdanmark

For at få flere til at benytte kollektiv transport stillede DSB S-tog i 1999 cykel til rådighed for pendlere til Herlev Amtssygehus og Topdanmark, der før kørte i bil. Projektet blev finansieret af DSB S-tog med støtte fra Trafikministeriets Trafikpulje. Samtidig gennemførte DSB S-tog en udbygning af den aflåste cykelparkering ved stationerne. Cyklen kunne benyttes mellem sygehuset og den nærmeste S-togsstation, som ligger 1,4 km fra hospitalet. For Topdanmarks vedkommende er afstanden ca. 1 km. Efter afslutningen af forsøget kunne cyklen erhverves til halv pris. 42 medarbejdere fra Amtssygehuset og 13 fra Topdanmark deltog i projektet. Ved afslutningen af forsøget erklærede 86%, at de ville fortsætte med at benytte tog og cykel. 1/3 tilkendegav, at en anden i husstanden benyttede bilen til pendling i forsøgsperioden. Næsten alle erhvervede cyklen efter forsøget¹⁶.

Grundfos, Bjerringbro

DSB og Viborg Amts Trafikselskab (VAFT) har i samarbejde med Grundfos gjort et forsøg i 1998-99 på at få flere af de ansatte på virksomheden til at benytte kollektiv transport. Dels blev betjeningen forbedret væsentligt (øget antal togafgange, ny busbetjening fra område med mange ansatte til Viborg Station, tilpasning til dagholdets mødetider). Dels fik medarbejdere bosat i nærheden af en togstrækning tilbudt gratis togtkort i 5 uger.

¹⁴ Sideløbende hermed findes der en række samkørselsklubber for pendlere, som medarbejderne selv står for.

¹⁵ Vejsektoren.dk Aalborg pendlercykler samt oplæg af køreplanchef Ole Schleemann, NT på Cykelkonference 2001.

¹⁶ Yderligere oplysninger kan fås hos Marie Roloff, DSB S-tog, tlf. 33542383, mroloff@s-tog.dsb.dk.

Ud af 800 medarbejdere tog 200 imod tilbuddet. Passagerantallet på afgang fra Viborg Station, der passer til dagholdets mødetid, er siden steget med 55 personer. Det vides ikke, hvor mange heraf der arbejder på Grundfos, og der er ikke mange passagerer med de indsatte busser¹⁷.

2.4 Øget samkørsel i bil

Der har været gennemført flere kampagner for at fremme samkørsel. Her omtales resultaterne fra en kampagne i Hinnerup ved Århus samt en undersøgelse af interessen for samkørsel på fire store virksomheder i Nordvestjylland.

Kampagne i Hinnerup

Efter en kampagne for samkørsel i medierne spurgte man bilister på vej til arbejde fra Hinnerup - en forstad til Århus med 10.000 indbyggere - om deres holdning til og interesse for samkørsel⁽¹⁸⁾. 59% kunne ikke deltage på grund af vekslende arbejdstid og -sted, eller fordi de skulle bruge bilen i arbejdet. 36% var interesserede i samkørsel, men i praksis ville det kun være muligt at etablere samkørsel for 2/3 af disse. Telefoninterviews ni måneder efter viste, at kun 1/10 af de mulige samkørsler fungerede ni måneder efter. Folk fandt det for besværligt eller havde fået ændrede arbejdstider. Det var primært økonomiske incitamenter, der fik bilister til at køre sammen med andre.

Behovsanalyse i Nordvestjylland

Interessen for samkørsel i Nordvestjylland er undersøgt på baggrund af en analyse på fire store virksomheder - to private og to offentlige - i regionen: Bang & Olufsen, Hvidbjerg Vinduet, Struer Kommune og Holstebro Centralsygehus¹⁹. Der blev i august 1997 gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt virksomhedernes ansatte. 19% angav, at de i forvejen var involveret i samkørsel. Heraf var 12% ikke interesseret i en formaliseret ordning. 23% af de adspurgte tilkendegav, at de var interesseret i en samkørselsordning, heraf de 7%, som i forvejen benyttede samkørsel.

Den primære bevæggrund for at deltage i samkørsel er økonomiske besparelser for den enkelte deltager i ordningen.

Ikke overraskende er der også en tæt sammenhæng mellem den daglige transportlængde og interessen for at være med i samkørsel. Personer med mere end fem km til arbejde er mest interesseret. Hvis der køres under 10.000 km årligt, vil kun 5% af de adspurgte indgå i samkørsel. Ved kørsel på mere end 30.000 km om året er interessen oppe på 35%.

Der er også en sammenhæng mellem interessen for samkørsel og samleverens arbejdstid. Har samleveren skiftende arbejdstider, stiger interessen, for så kan samleveren disponere over husstandens bil efter behov. Derudover gælder det, at jo flere der har kørekort i familien, jo mere efterspørger de samkørsel. Der er flere til at deles om et fælles køretøj, derfor findes andre løsningsmuligheder for transporten. Overraskende konstateres der derimod ingen sammenhæng mellem interessen for samkørsel og antal biler i husstanden.

¹⁷ Yderligere oplysninger kan fås hos Peter Hermansen, VAFT, tlf. 87271815, ctsph@vibeamt.dk.

¹⁸ Planenergi: "Samkørsel", forsøgsprojekt finansieret af Energiministeriet, Århus, 1990

¹⁹ Resultaterne er gengivet i rapporten "Alternative transportløsninger i landdistrikterne: Hovedrapport". Miljønyt 25, Miljøstyrelsen 1998.

For dem, der allerede er i gang med samkørsel, er den mest motiverede gruppe de personer, der har faste arbejdstider. Der køres ikke meget ekstra for at samle andre op, da passagererne stiger på undervejs på den i forvejen lagte kørerte. Desuden er arbejdspladsen ofte den samme, eller arbejdspladserne ligger tæt på hinanden i det samme område - by eller industri kvarter. Det viser sig også, at der er involveret meget lidt direkte pengemæssig betaling mellem samkørselsparterne. Ofte kan det dreje sig om naturaløkonomi, idet man skiftes til at være chauffør og lægge bil til.

Det opleves af alle som en attraktiv forudsætning, at der er et fælles kontaktbureau, hvor de rigtige samkørere parres sammen. Dette kontaktbureau er som del af et samlet transportkontor etableret i Struer fra januar 1998.

2.5 Generel kampagne, rådgivning og bistand

En række virkemidler sigter mere bredt på at påvirke pendlingen i miljørigtig retning uden at lægge sig fast på én bestemt strategi. Dette er således tilfældet for miljøtrafikugen, der har bredt til formål at fremme mere miljøvenlige transportvaner - herunder pendling.

Pendlerkontorer har i flere tilfælde været medvirkende ved udarbejdelsen af transportplaner og har desuden ydet generel bistand til fremme af en mere miljøvenlig pendling. Som følge af manglende finansiel støtte er to ordninger ikke blevet forlænget efter forsøgsperioden. I Hovedstadsområdet har Hovedstadens Udviklingsråd imidlertid netop besluttet at oprette et mobilitetskontor bl.a. på baggrund af indsamlede erfaringer fra Danmark og udlandet samt interessetilkendegivelser fra en række virksomheder i regionen.

Endelig har nogle kommuner ansat grønne guider, der blandt har arbejdet med trafikspørgsmål.

Miljøtrafikugen

Miljøtrafikugen er hvert år siden 2000 blevet holdt i september, som led i den europæiske miljøtrafikdag (« bilfri dag ») den 22. september. Over 1000 byer fra hele Europa deltog i 2001. I Danmark deltog over 60 af landets kommuner i Miljøtrafik-ugen i 2001 og gennemførte hundredevis af lokale aktiviteter, der skulle vise muligheder for at transportere sig mere miljøvenligt. Den nationale kortlægning af kampagnen foregår i et tæt samarbejde mellem Trafikministeriet og Miljøstyrelsen.

Hillerød pendlerkontor

Fra 1998-2001 drev Hillerød Kommune med støtte fra Den Grønne Fond og Miljøstyrelsens Bytrafikpulje et pendlerkontor.

Forud for åbningen af kontoret gik der knap et år med diverse forberedende aktiviteter, såsom udarbejdelse af informationsmateriale og udsendelse af spørgeskemaer til virksomheder. Hensigten var at afdække virksomheders interesse for pendlerplaner.

Der blev sendt spørgeskemaer ud til 125-145 virksomheder i kommunen med flere end 25 ansatte. Ca. 25% svarede positivt på henvendelsen, hvoraf de fleste var mindre virksomheder. Af de 4-6 store virksomheder i Hillerød, ønskede 2 at deltage.

En stor del af pendlerkontorets tid er brugt på oprettelsen af et netværk for udbydere af samkørsel, samt udvikling og markedsføring af pendlerservice.dk, den GIS-orienterede samkørselsdatabase, kontoret udviklede sammen med Kraks Forlag. Samkørselsordningen benyttes i dag af 16 virksomheder i kommunen og omfatter indtil videre ca. 40 personer, der er matchet som samkørere.

For kommunens forvaltnings vedkommende, er der udover tilslutning til pendlerservice, etableret en ordning med tjenestecykler. Endelig har pendlerkoordinatoren været kommunens tovholder for den årlige cykel-til-arbejde-kampagne.

Kontoret har været med til at igangsætte arbejdet med gennemførelse af pendlerplaner for flere virksomheder, men har haft begrænset succes, hvilket bl.a. vurderes at skyldes, at det ikke er lykkedes at få virksomhederne til at lægge de ressourcer i, som er nødvendige for at gennemføre processen fra ide til virkelighed. En anden grund har ifølge Hillerød Kommune været manglende interesse og accept hos virksomhedens ledelse.

Center for Mobilitet og Miljø

”Center for Mobilitet og Miljø” var et pilotprojekt støttet af Den Grønne Jobpulje og Miljøstyrelsens Bytrafikpulje, der havde til formål at fremme mindre miljøbelastende transportadfærd og -former. Projektet løb i to år fra 1999 til 2001. Centret varetog funktionen som videnscenter for carsharing i Danmark og indsamlede erfaringer til brug for en evt. etablering af et regionalt mobilitetscenter på Fyn. I forbindelse hermed har centret udarbejdet transportplaner for tre virksomheder i Odense. Udover at udarbejde transportplaner organiserede centret carsharing og samkørsel, udarbejdede kampagner og tilbød kurser og rådgivning.

Centret vurderede på denne baggrund, at intet tyder på, at der i dag eksisterer et kommercielt marked for transportplaner²⁰. Status er i dag, at der ikke er etableret et regionalt mobilitetscenter i tæt tilknytning til kollektive trafikudbydere. Begrundelsen har været, at der stadig synes at mangle erfaringsgrundlag for en sådan placering – ligesom en manglende forståelse for en intermodal tilgang hos de kollektive trafikudbydere.

Centret er efter projektperiodens udløb ændret til den private virksomhed COGITA, der tilbyder generel information og andre rådgivende opgaver inden for området.

Mobilitetsgruppen Hovedstaden

Mobilitetsgruppen Hovedstaden var et pilotprojekt til undersøgelse af mulighederne for etablering af et mobilitetskontor for Hovedstadsområdet. I projektet er der indsamlet viden om erfaringer og projekter både i Danmark og i udlandet med henblik på at opstille muligheder for praktisk opbygning af et mobilitetskontor og dets funktioner. Et vigtigt aspekt i projektet har desuden været at afdække interesse og potentiale for kontoret. Der er derfor gennemført en virksomhedsundersøgelse, foretaget forespørgsler blandt relevante planmyndigheder samt etableret kontakt til relevante interessenter²¹.

²⁰ Iflg. evaluering af projekt ”Etablering af regional mobilitetscenterbrev” jfr. brev til Miljøstyrelsen, 22.11.2001.

²¹ Projekt udarbejdet af RAMBØLL NYVIG a/s med støtte fra Den Grønne Jobpulje, afrapporteret juni 2001.

Mobilitetskontoret i Hovedstadsområdet

Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) har den 4.4.2002 besluttet at etablere et 2-årigt forsøg med et mobilitetskontor. Kontorets primære opgave bliver at udarbejde transportplaner. Man har kontaktet ca. 80 virksomheder, hvoraf halvdelen har meldt positivt tilbage. Imidlertid havde de fleste ikke på nuværende tidspunkt ressourcer til at gå aktivt ind i et projekt. Tilbage er blevet 6-8 virksomheder, hvor det er hensigten, at der skal udarbejdes transportplaner.

Grønne guider

Ideen bag de grønne guider er blandt andet, at de skal igangsætte lokale miljøprojekter i samarbejde med borgerne samt indgå i eksisterende projekter og give dem en miljøvinkel. Således har flere bolig-, idræts- og musikforeninger ansat en grøn guide for at få styr på miljøet. Ansættelsen af de grønne guider er hidtil sket på baggrund af en ansøgning til Den Grønne Fond, som sorterede under Miljøministeriet, men nu er nedlagt. Men også flere kommuner har støttet de grønne guider. Desuden har en række kommuner ansat grønne guider gennem Den Grønne Jobpulje, der også administreres af Miljøministeriet. Pr. 1.1.2002 var der i alt 86 fungerende grønne guider²².

De grønne guider, der blandt andet arbejder med trafikspørgsmål. Eksempelvis har den grønne guide i Helsingør Kommune været med til at arrangere en række kampagner og temadage i forbindelse med transport, f.eks. "Vi cykler til arbejde", delebils-ordning og miljøtrafikugen. I Gentofte Kommune har den grønne guide og Dansk Cyklist Forbund, sat fokus på udstødningsskasserne fra privatbiler. Som led i Miljøtrafikugen 2001 blev der udarbejdet en folder, som blev uddelt til samtlige skoler, gymnasier og biblioteker i kommunen.

De grønne guider arbejder tæt sammen via et specielt oprettet IT-netværk, Gaia, hvor guiderne kan kommunikere internt og udnytte hinandens specialistviden. Foreningen Mobil uden Bil er blevet til på initiativ af Grønne Guider, Dansk Cyklist Forbund og Danmarks Naturfredningsforening. Foreningen arbejder for mere bæredygtige transportløsninger, og for øget brug af cykel, offentlig transport og samkørsel.

2.6 Værktøjer til fremme af miljøvenlig pendling

Der er udviklet en række værktøjer, der kan bruges i forbindelse med udarbejdelsen af transportplaner for virksomheder, som del af virkemidler eller ved vurderingen af effekter.

Samkørselsdatabaser

Der foreligger en række forskellige samkørselsdatabaser:

- Pendlerservice.dk (Krak)
- Pendlernet.dk (VD)
- Andelsbil.dk (LIFT-alternative transportløsninger)
- Niceperson

²² http://www.greeninfo.dk/gr_guider.asp

Vejdirektoratet (www.pendler.net), Kraks Forlag (www.pendlerservice.dk) og LIFT – Alternative Transportløsninger (www.andelsbil.dk) har udviklet hver sin samkørselsdatabase med forskellig opbygning. I dag kan disse tre samkørselsystemer findes via fællesportalen www.fyldbilen.dk, som også formidler konsulentbistand ved udarbejdelse af samkørselsordning på virksomheden eller i erhvervsområdet.

Herudover findes en fjerde database på www.nice.person.dk/driving/. Sitet tilbyder gratis formidling af kørelejlighed mellem dem der ønsker og dem der tilbyder transport. Sitet består af 4 forskellige databaser, hvoraf de to henvender sig til pendlere. I [Pendler-databasen](#) kan man indrykke/læse annoncer, hvor der køres gentagne gange på samme ugedag(e). I [Rejsecentret](#) kan man indrykke/læse annoncer, hvor der køres en enkelt gang eventuelt på et givent tidspunkt.

Kun de to første databaser er landsdækkende, mens de andre er mere eller mindre lokale. Der var medio juni 2001 4212 personer, 10 firmaer og 60 kommuner tilmeldt Pendlerservice, mens 121 kommuner, 112 firmaer og 6168 personer var tilmeldt Pender.net.

Mobilitetsrigtig placering af virksomheder

Mobilitets rigtig placering af virksomheder, er et planlægningsværktøj, der kan beregne miljøbelastningen ved alternative placeringer af virksomheder og institutioner med kendte transportmønstre.

Metoden bygger på almindeligt kendte demografiske data. Første del af metoden er en analyse af tilgængeligheden for gående, cyklister og brugere af den kollektive trafik til forskellige alternative placeringer af en virksomhed eller et planlagt areal.

Anden del præsenterer en række muligheder for at vurdere transport og energiforbrug i forbindelse med placering af virksomheder eller arealbeslutninger²³.

Rejsebudget

På www.vd.dk/trafikant-serv/bilbudget/index.asp kan man finde "Det Interaktive Rejsebudget" som er Vejdirektoratets oversigt over, hvad det koster at holde bil og hvad det koster at dække sit transportbehov på anden vis for den enkelte.

Rejseplanen

En internetbaseret serviceydelse rejseplan.dk hjælper brugeren med at finde frem til de bedste rejsemuligheder med kollektiv transport. Bag programmet står blandt andre de kollektive transportselskaber, der opererer i Hovedstadsområdet.

TEMA 2000

TEMA 2000, udviklet af Trafikministeriet, er et program til beregning af motorkøretøjs miljøbelastning, hvor det enkelte køretøjs oplysninger bliver plottet ind. Derefter kan f.eks. kuldioxidbelastningen ved at køre alene i bil fra A til B sammenlignes med eksempelvis en rejse foretaget ved at kombinere tog med cykel²⁴.

²³ Et projekt udført af CASA og Vejle amt med støtte fra Miljøstyrelsens Bytrafikpulje.

²⁴ Programmet fås vederlagsfrit som cd-rom ved henvendelse til Trafikministeriet (tlf. 33 92 33 55).

Hvor langt på literen

Færdselsstyrelsen introducerede den 15. april 2001 et energimærke, som viser bilers brændstofforbrug. På siden "[Information og gode råd](#)" kan man læse om de oplysninger, der er på energimærket. Fx kan man læse om økonomi og sikkerhed. På siden "[Find din bils brændstofforbrug](#)" kan man for alle bilmodeller finde brændstofforbrug og årlig udgift til ejerafgift samt til brændstof (beregnet ud fra 20.000 km pr. år). For nye biler (år 2000) kan man desuden se bilens energiklasse fra A til F. Herudover kan man se om bilen opfylder de krav til kollisionssikkerhed, der bliver indført i år 2003.

3 Virksomhedskultur og indførelse af grønne tiltag

3.1 Indledning

Formålet med at inddrage viden om virksomhedernes forståelse af og viden om miljøforhold er at belyse mulighederne for at få transportplan-konceptet spredt til flere virksomheder, idet arbejdet med transportplaner i vidt omfang kan integreres i den miljøindsats, som mange virksomheder allerede i dag udfører.

I dette kapitel omtales først de vigtigste drivkræfter for indførelsen af grønne tiltag og miljøledelse i virksomheder. Der redegøres for de krav, der stilles til grønne regnskaber og miljøcertificering. Herefter følger en kort gennemgang af andre tiltag på miljøområdet. Kapitlet afsluttes med en omtale af virksomheder, der er på forkant med udviklingen, samt etablerede miljønetværk i Danmark²⁵.

3.2 Indførelse af grønne tiltag og miljøledelse i virksomheder

Virksomheder har forskellige motiver for at give sig i kast med miljøarbejdet. Nogle er forpligtet til at anvende den miljømæssigt bedste tilgængelige teknik, og i øvrigt træffe passende foranstaltninger til at begrænse miljøbelastningen. Det drejer sig om de særligt forurenende virksomheder, hvor kommunen eller amtet ifølge miljøbeskyttelsesloven skal godkende virksomheder og anlæg inden de påbegyndes. En miljøgodkendelse gælder for en bestemt aktivitet på en bestemt lokalitet og indeholder en miljøteknisk beskrivelse, redegørelse og vurdering, samt vilkår for virksomhedens indretning, drift og miljøpåvirkning. Beskrivelsen omfatter primært selve produktionen. I alt var ca. 6.500 virksomheder godkendt pr. 1.1.2002²⁶.

Mange virksomheder har indført miljøstyring eller miljøledelse, som det også kaldes i dag. Det er et værktøj til virksomheder, der ønsker at arbejde systematisk med deres miljøforhold. Miljøledelse er virksomhedens redskab til en effektiv og økonomisk styring af virksomhedens miljøforhold.

De vigtigste drivkræfter for virksomheders indførelse af miljøledelse i slutningen af 90'erne, var i prioriteret rækkefølge²⁷:

- Hensyn til medarbejderne
- Forbedring af image
- På forkant med myndighedskrav

²⁵ Gennemgangen bygger i vid udstrækning på John P. Ulhøi og Henning Madsen: Virksomheders miljøadfærd – en kortlægning og analyse". Arbejdsrapport udarbejdet for Erhvervsministeriet, Handelshøjskolen i Århus, oktober 2000.

²⁶ Iflg. Annette Christensen, Miljøstyrelsen, Industrikontoret.

²⁷ John P. Ulhøi og Henning Madsen.

- Reduktion af produktionsomkostninger
- Krav fra kunder
- Nye markedsmuligheder/forbedring af strategisk produktion

Miljøarbejdet er således i større eller mindre udstrækning frivilligt – ligesom omfanget heraf kan variere meget fra virksomhed til virksomhed.

3.3 Grønne regnskaber

Ca. 1.200 af de ca. 6.500 godkendte virksomheder skal årligt udarbejde et grønt regnskab, som indsendes til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen. De grønne regnskaber har til formål at informere offentligheden om, hvordan en række miljøtunge virksomheder påvirker miljøet. Derudover skal disse regnskaber også medvirke til at få virksomhederne til at fokusere mere på deres miljøindsats. Regnskabet skal bl.a. indeholde følgende oplysninger:

- Oplysning om de væsentligste af virksomhedens miljøgodkendelser
- Kortfattet kvalitativ oplysning om de væsentligste ressource- og miljømæssige parametre, der kendetegner virksomhedens hovedaktivitet og eventuelle væsentlige biaktiviteter.
- Ledelsens redegørelse, herunder væsentlige afvigelser i forhold til det foregående indsendte grønne regnskab og begrundelse herfor.
- Om medarbejderne har været involveret i udarbejdelsen af det grønne regnskab.
- Visse arbejdsmiljømæssige forhold.

Listen er siden justeret, idet 3-400 virksomheder med under 20 ansatte er trukket ud, mens ca. 150 nye typer virksomheder (bl.a. bagerier og teglværker) er kommet til listen over virksomheder, der skal udarbejde grønt regnskab²⁸. Et grønt regnskab er udelukkende en opgørelse over virksomhedens miljøforhold og giver ikke et samlet billede af virksomhedens miljøarbejde.

3.4 Miljøcertificering

Certificering og efterfølgende registrering af miljøledelse er frivillig og indebærer, at virksomheden skal:

- Udarbejde en indledende miljøgennemgang af virksomheden med henblik på at kortlægge virksomhedens aktuelle miljømæssige situation.
- Formulere en overordnet miljøpolitik, der blandt andet skal indeholde en forpligtelse for virksomheden til en fortsat forbedring af indsatsen på miljøområdet.
- Definere miljømål på et højt ledelsesniveau, så den fortsatte forbedring af miljøindsatsen sikres.
- Udarbejde et miljøprogram (=handlingsplan), der sigter på opfyldelse af miljøpolitikken.
- Etablere et miljøstyringssystem, der sætter virksomheden i stand til at styre efter den vedtagne miljøpolitik og -mål, samt dokumentere i hvilket omfang miljøprogrammet opfyldes.

²⁸ Iflg. Charlotte Thy, Miljøstyrelsen samt bekendtgørelse nr. 594 af 5. juli 2002 om visse industrivirksomheders pligt til at udarbejde grønt regnskab.

- Udføre intern miljørevision, der først og fremmest skal sikre, at styringssystemet fungerer, og at der er overensstemmelse mellem miljøpolitikken og miljøprogrammet.

En certificering af miljøledelse dokumenterer, at systemet opfylder krav, der er fastlagt i angivne standarder. Der anvendes i dag to standarder – ISO 14001 og EMAS.

ISO 14001-standarden er et ledelsesværktøj fra den Internationale Standardiserings Organisation, ISO. Denne standard kræver, at virksomheden får overblik over de miljøforhold, som den har indflydelse på og kan styre. Den skal desuden løbende opstille miljømål og handlingsplaner for at forbedre miljøindsatsen og beskrive de miljømæssige arbejdsopgaver og placere kompetence og ansvar for at nå miljømålene.

Der findes 4 certificeringsorganer i Danmark. Herudover kan danske virksomheder også få certifikat hos udenlandske certificeringsorganer. Dette gør det vanskeligt at udarbejde en samlet opgørelse over certificerede virksomheder. Ifølge Miljøstyrelsen er ca. 500 virksomheder ISO 14001 certificerede²⁹.

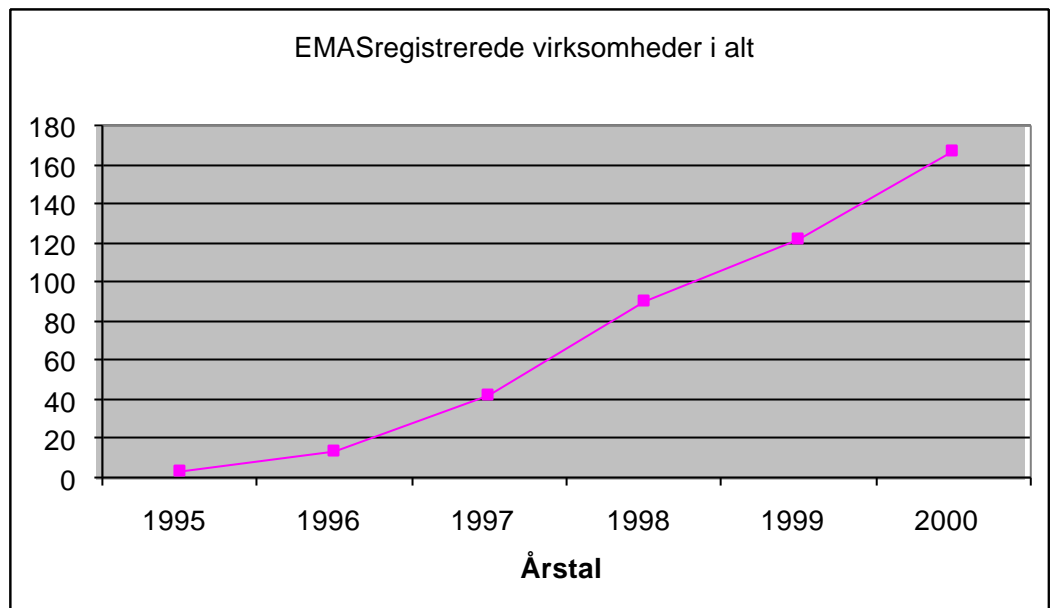
EMAS (Eco Management and Audit Scheme) er EU's forordning for miljøledelse og miljørevision. EMAS-registrerede virksomheder forpligter sig til løbende at forbedre miljøindsatsen ud over miljølovgivningens krav og være i dialog med omverdenen. EMAS indebærer, at virksomheden udarbejder og offentliggør en godkendt miljøredegørelse. Deri redegøres for de mål, man har opstillet for virksomhedens miljøindsats, og om hvordan det går med at opfylde dem. Denne miljøredegørelse skal godkendes af en institution med bemyndigelse dertil (verifikatoren) og skal derefter være offentligt tilgængelig. Endelig kræver EMAS årlige miljøforbedringer og en aktiv inddragelse af medarbejderne i miljøarbejdet. Arbejdsmiljø er ikke omfattet af EMAS's krav til miljøstyring, men inddrages alligevel i langt de fleste danske virksomheders miljøstyringssystemer.

For at blive registreret skal virksomheden anmelde sig og indsende en verificeret miljøredegørelse til Miljøstyrelsen, som er ansvarlig for registreringen. DANAK under Erhvervsfremmestyrelsen er ansvarlig for bemyndigelse af personer, der kan bekræfte miljøcertificeringen.

Miljøredegørelsen kan erstatte det grønne regnskab, hvorfor virksomheder med et registreret miljøledelsessystem er undtaget for kravet om at udarbejde og indsende grønne regnskaber.

EMAS var tidligere kun for produktionsvirksomheder. Nu kan også andre virksomheder som f.eks. offentlige institutioner, hoteller, butikskæder, turistattraktioner og hospitaler blive registreret.

²⁹ Ifølge pressemeddelelse 26. sept. 2001.



Figur 3.1. Udviklingen i antallet af virksomheder med EMAS-registreret miljøstyring pr. 1. januar 2001

De fleste EMAS-registrerede virksomheder er samtidig ISO 14001 certificerede³⁰.

I midten af 90'erne var miljøledelse stadig et relativt nyt og ukendt fænomen i de fleste danske virksomheder. Den første virksomhed blev certificeret under ISO-systemet i 1993 og under EMAS i 1995. Inden for de seneste år er der imidlertid sket en betydelig udvikling på området.

For at lette indførelsen af miljøstyring blev der via Miljøstyrelsen og Erhvervsfremme Styrelsen oprettet et tilskudsprogram for miljøstyring og miljørevision i danske virksomheder. I løbet af de seks år tilskudsprogrammet kørte, blev der gennemført knapt 100 projekter i specielt små og mellemstore virksomheder inden for industri, håndværk, handel og service.

3.5 Tiltag i øvrigt på miljøområdet

Virksomheder foretager en række tiltag på miljøområdet både i forbindelse med indførelse af miljøledelse, men også som enkeltstående tiltag. Det kan ifølge Ulhøi og Madsen dreje sig om:

- Brug af miljømærker på virksomhedens produkter.
- Brug af miljø i markedsføring.
- Indførelse af renere teknologi i produktionsprocessen.
- Benyttelse af livscyklusvurdering af produkters miljøbelastning fra vugge til grav.
- Ressourcemålinger (vand, energi, råvarer mm.).
- Krav til leverandører.

³⁰ Ifølge John P. Ulhøi og Henning Madsen.

Virksomheder inddrager på forskellig måde medarbejderne aktivt i miljøarbejdet: Gennem dataindsamling til det grønne regnskab, sikkerhedsudvalg, samarbejdsudvalg, særlig regnskabsgruppe mm.

I forbindelse med det systematiske miljøarbejde kan det være nødvendigt at foretage organisatoriske ændringer. Nogle virksomheder vælger at oprette en miljøfunktion/-gruppe og /eller udpege en miljøchef/miljøkoordinator til formålet. Andre integrerer miljøledelse med kvalitetsstyring, da det i stor udstrækning er de samme overvejelser og rutiner, der ligger bag opbygningen af de to systemer. Andelen af virksomheder med en selvstændig miljøfunktion er størst i store virksomheder.

Det "grønne" erhvervspotentiale er blevet bredere i takt med, at produktionen er blevet mere miljøvenlig. I sammenhæng hermed er opstået virksomheder, der udbyder renere teknologier, rådgivning omkring miljøvenlig produktion og miljøledelse, miljøuddannelser, grønne investeringsydelser, miljøforsikringer, miljørevision osv.

En nyere tendens er, at nogle virksomheder inddrager bredere etiske hensyn i virksomhedernes strategier under parolen "den bæredygtige virksomhed". Virksomhedernes sigte er fortsat primært at drive en forretning, men det sker under hensyntagen til både miljømæssige, sociale og bredere etiske hensyn.

3.6 Proaktive virksomheder

I marts 2001 udgav Erhvervsministeriet og Miljø og Energiministeriet et Debatoplæg med titlen "Veje til en grøn erhvervsudvikling" fra arbejdsgruppen om en grøn erhvervsstrategi. Heri indgår et kapitel om det erhvervmæssige potentiale på miljøområdet, som bl.a. bygger på en kortlægning og analyse af virksomheders miljøadfærd fra 2000³¹.

Virksomheder kan opdeles i tre grupper:

- Proaktive virksomheder, der er på forkant med krav og pres fra omgivelserne, og derfor stiller større krav til sig selv, end den eksisterende miljølovgivning foreskriver.
- Reaktive virksomheder, der ønsker at leve op til krav fra lovgivning / NGO'erne, og som ikke tager initiativer derudover.
- Defensive virksomheder, der undgår at møde krav fra lovgivning / NGO'erne og betragter lovgivningen som en begrænsning.

Det kan være svært at skelne mellem proaktive og reaktive virksomheder, da begge typer virksomhed kan fremstå med næsten samme profil.

En virksomhed med et certificeret ledelsessystem vil ofte være proaktiv, idet de standarder virksomheden bliver certificeret efter kræver tiltag, som den danske lovgivning på nuværende tidspunkt ikke kræver.

³¹ John P. Ulhøi og Henning Madsen: Virksomheders miljøadfærd – en kortlægning og analyse". Arbejdsrapport udarbejdet for Erhvervsministeriet, Handelshøjskolen i Århus, oktober 2000.

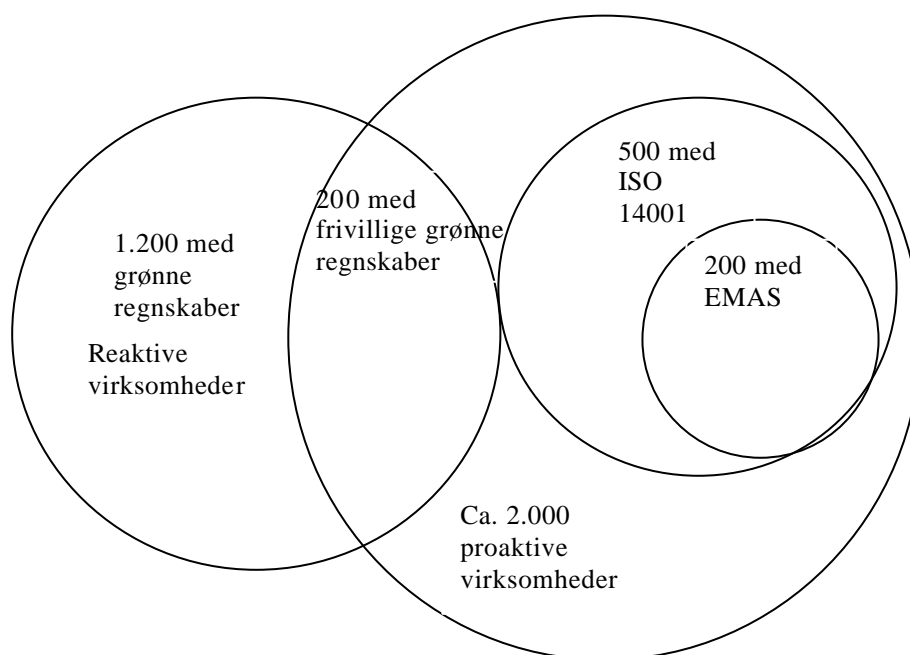
Herudover udarbejder og indleverer virksomheder frivilligt grønne regnskaber til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen. I 1999 drejede det sig om ca. 200 virksomheder³².

Endelig er der et stort antal virksomheder, der også laver et systematisk miljøarbejde, men har valgt ikke at lade deres system certificere eller registrere.

Virksomheder kan have forskellige grunde til ikke at lade deres miljøledelsessystem certificere. Nogle mener, at certificeringen og registreringen er forbundet med bureaukrati og for meget papirarbejde, mens andre synes at certificeringsprocessen er for kompliceret.

Ifølge en undersøgelse på handelshøjskolen i Århus har, forsigtigt skønnet, mellem 20 og 30% af danske industrivirksomheder med over 10 ansatte udviklet "proaktive" miljøstrategier, dvs. har taget selvstændige miljøinitiativer og måske indført en form for miljøledelse³³. Omtrent samme andel har udarbejdet miljøhandlingsplaner, mens andelen med en formuleret miljøpolitik og miljømål er ca. 10% højere.

Samme undersøgelse viser, at virksomhedens størrelse har indflydelse på indførelsen af miljøledelse, idet miljøledelse forekommer væsentligt hyppigere blandt virksomheder med over 250 ansatte end blandt mindre virksomheder.



Figur 3.2. Oversigt over industrivirksomheder med grønne til tag.

³² Ifølge John P. Ulhøi og Henning Madsen (ikke overensstemmende med Erhvervs- og selskabsstyrelsen hjemmeside, oktober 2001, hvor der kun er tale om 150 virksomheder).

³³ Ifølge John P. Ulhøi og Henning Madsen.

Der er i Danmark ca. 8.500 industrivirksomheder med 10 ansatte og derover³⁴. Som det fremgår af figur 3.2, skønnes der at være i alt ca. 2000 proaktive industrivirksomheder i Danmark.

3.7 Miljønetværk

Der er etableret en række miljønetværk, som er lokale samarbejder om miljø mellem private og offentlige virksomheder og institutioner. Miljønetværkenes primære opgave er at rådgive om og give bistand til udarbejdelse af miljøredegørelser. Mange netværk arrangerer og afholder desuden jævnligt møder, kurser, konferencer og foredrag.

Miljønetværkene kan være en indgang til at fremme interessen for og udviklingen af arbejdet med transportplaner.

Miljøforum Danmark er et samarbejdsorgan for lokale, regionale og landsdækkende miljønetværk i Danmark. Formålet med Miljøforum Danmark er:

- At udbrede kendskabet til og støtte danske miljøsamarbejder mellem virksomheder og myndigheder om forebyggende miljøsamarbejde samt,
- At initiere samarbejde mellem netværkene.

Der er nedsat en styregruppe, der består af en repræsentant fra Green Network, Ingeniørforeningen i Danmark, Erhvervslivets Ledelsesforum for Miljøfremme, Green City Denmark, Amdsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Dansk Industri og Miljøstyrelsen.

Hovedopgaverne for Miljøforum Danmark er, at:

- Sørge for erfaringsudveksling mellem netværkene i form af nyhedsbreve, seminarer o.l. til gavn for bl.a. Green Networks medlemmer
- Hjælpe nye netværk i gang
- Være kontaktpunkt i forhold til danske repræsentanter i udenlandske netværk.

Miljøforum Danmarks sekretariatet er placeret hos Green Network, der er et frivilligt og forpligtende miljø-samarbejde mellem erhvervsliv og myndigheder i Vejle amt og Middelfart. Kernen i Green Networks arbejde er udarbejdelse af Miljøredegørelser. Transport – herunder pendling – indgår som en del af virksomhedens miljøredegørelse.

Alle netværk, der arbejder med forebyggende miljøarbejde, kan deltage i Miljøforum Danmark. Da grundlaget for Miljøforum Danmark er et offentligt-privat miljø-samarbejde, skal netværket have en berøringsflade med såvel det private erhvervsliv som den offentlige miljøadministration. Miljøforum Danmark er i de første tre år støttet af Miljøstyrelsen og Green Network, så indtil videre er tilknytning til Miljøforum Danmark vederlagsfrit.

³⁴ Statistikbanken.dk - arbejdsmarked/generel erhvervsstatistik, Danmarks Statistik 1999.

På Miljøforum Danmarks hjemmeside findes en oversigt over netværk, som er medlem af Miljøforum Danmark, med kontaktpersoner mv. Mange af netværkene har desuden egen hjemmeside med lister over medlemsvirksomheder.

Erfaringen fra Green Network er, at private virksomheder og myndigheder bliver vant til at arbejde i tæt samarbejde om miljøforhold, og at begge parter vinder ved det³⁵. Derfor er motivationen til at udstrække samarbejdet til også at omfatte transport stort – især da der i miljøstyringssammenhæng bliver lagt meget vægt på ressourceforbrug og CO₂-udledning.

For proaktive virksomheder, der laver miljøtiltag på transportområdet, drejer det sig næsten udelukkende om distribution af produkter og tjenestekørsel. Derfor har netværkene fortsat en vigtig rolle med at sætte pendling på dagsordenen for virksomhedernes miljøarbejde.

³⁵ Ifølge Søren Svendsen, Green Network, indlæg på konference om “Medarbejdernes transport – virksomhedernes medansvar”, TV-byen den 6.11.2001.

4 Potentialet for transportplaner

4.1 Indledning

Som det fremgår af tabel 4.1 ligner arbejdet med miljøledelse og transportplaner på mange punkter hinanden. Det vil derfor være naturligt at integrere arbejdet med en transportplan i miljøledelsessystemet.

Miljøledelsessystem	Grønne regnskaber	Transportplan
Formulere overordnet miljøpolitik		Transportpolitik
Definere miljømål	Ledelsens redegørelse	Målsætninger for CO ₂ -udslip og bymiljø
Indledende miljø gennemgang	Oplysning om de væsentligste ressource- og miljømæssige parametre	Kortlægning af transportvaner og – muligheder
Udarbejde et miljøprogram		Handlingsplan
Etablere miljøstyringssystem		Gennemførelse
Udføre miljørevision	Intern eller ekstern revision af regnskab.	
Udarbejde miljøredegørelse		Evaluerings/status

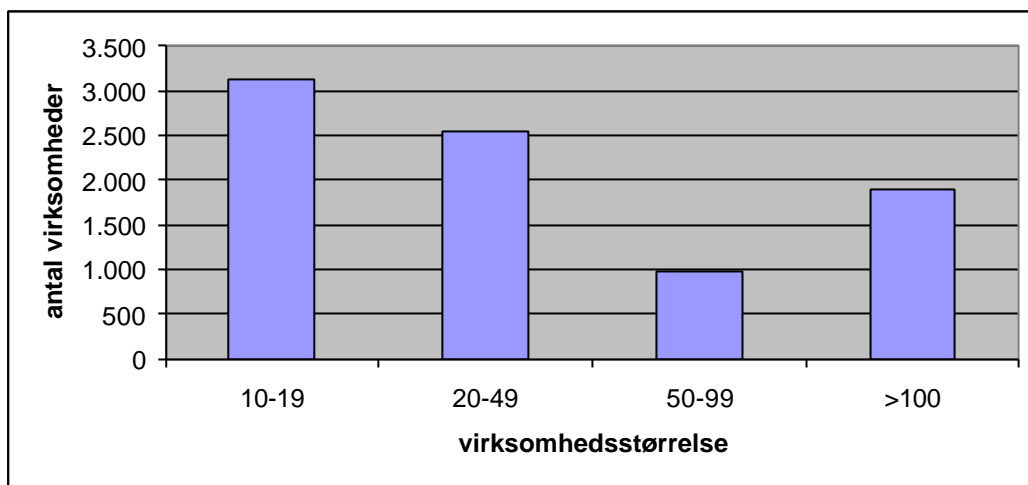
Tabel 4.1. Sammenligning af indholdet i miljøledelse med udarbejdelsen af grønne regnskaber og transportplaner.

Primært proaktive virksomheder vurderes at kunne motiveres for at udarbejde transportplaner. Såfremt det bliver et lovgivningskrav, vil reaktive virksomheder også udgøre et potentiale for transportplaner.

I dette kapitel vurderes potentialet for udbredelsen af transportplaner ud fra antallet af større proaktive virksomheder i Danmark. Dernæst vurderes barrierer og muligheder for, at virksomheder vil inddrage pendlingen i deres miljøarbejde.

4.2 Vurdering af potentialet for udbredelse af transportplaner

Som det fremgik af forrige kapitel skønnes der i Danmark at være ca. 2.000 proaktive industrivirksomheder.



Figur 4.2 Industrivirksomheder fordelt efter størrelse ultimo 1999³⁶.

For mindre virksomheder vil det ofte kræve for mange ressourcer at udarbejde en transportplan, og mulighederne for at anvende effektive virkemidler – f.eks. for at øge samkørslen – vil være mere begrænsede. Kun hvis flere virksomheder inden for et geografisk afgrænset område går sammen, og der etableres et fælles koordinerende planlægningskontor, vil det derfor være rimeligt at udarbejde en transportplan. I USA har man opereret med transportplaner for virksomheder med over 100 ansatte, mens man i Holland har medtaget alle virksomheder med over 50 ansatte. I 1995 var 44% af de beskæftigede i Danmark ansat på virksomheder med over 50 ansatte ⁽³⁷⁾.

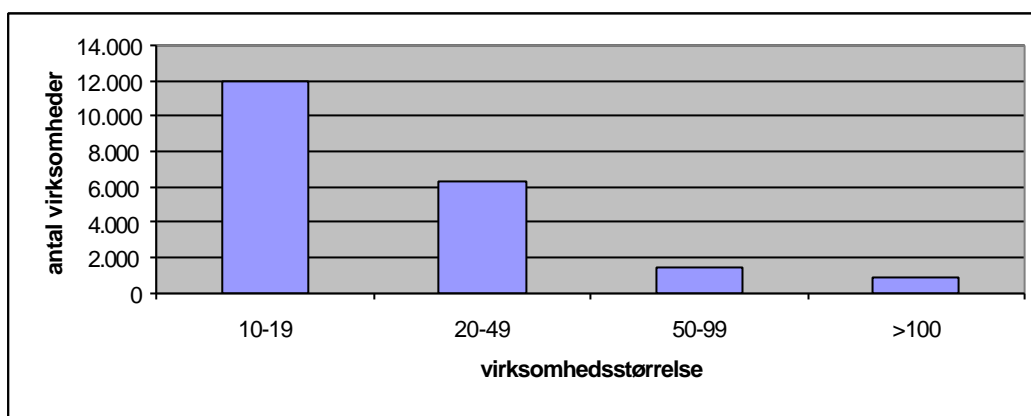
Da virksomheder med over 50 ansatte udgør ca. 1/3 af det samlede antal, vil antallet af proaktive industrivirksomheder, der ud fra miljøhensyn må formodes at kunne gøres interesseret i arbejdet med transportplaner, forsigtigt skønnet ligge på ca. 700. Dette tal er sandsynligvis i underkanten, da store virksomheder er mere proaktive end mindre.

Handelshøjskolen i Århus har ikke foretaget en vurdering af, hvor mange virksomheder inden for andre brancher, der er proaktive. En kortlægning fra 1995 indikerer, at omfanget af initiativer inden for servicefag ligger ca. 1/3 under niveauet for industrivirksomheder³⁸. Dette svarer til ca. 15% af virksomhederne. Dette er muligvis et for forsigtigt skøn, idet der i de senere år er sket meget på miljøområdet inden for servicefagene.

³⁶ Statistikbanken.dk - arbejdsmarked/generel erhvervsstatistik, Danmarks Statistik 1999.

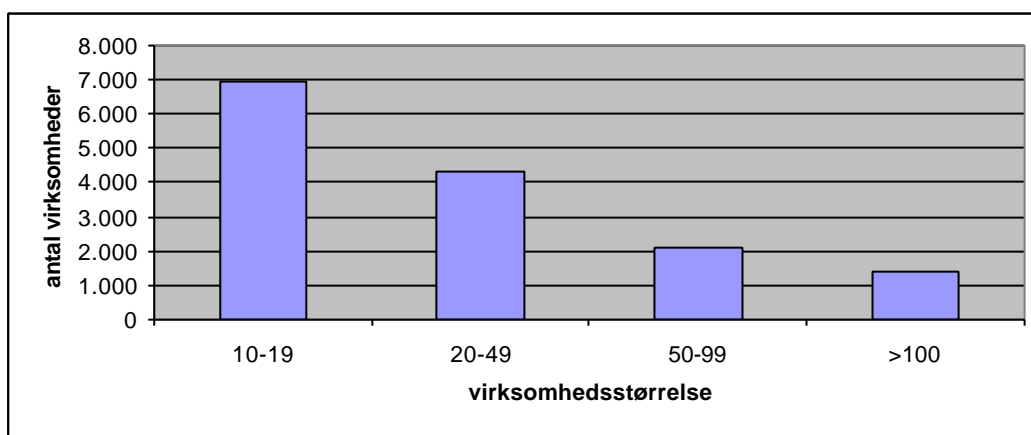
³⁷ Statistiske Efterretninger. Erhvervsstatistik og handel, 1997, 11.

³⁸ Ifølge DEMS 1995 oplyst af Henning Madsen.



Figur 4.3 Virksomheder inden for private servicefag fordelt efter størrelse ultimo 1999³⁹.

Hvis 15% af de ca. 2.300 virksomheder inden for private servicefag med over 50 ansatte er proaktive, vil dette give ca. 400 proaktive virksomheder.



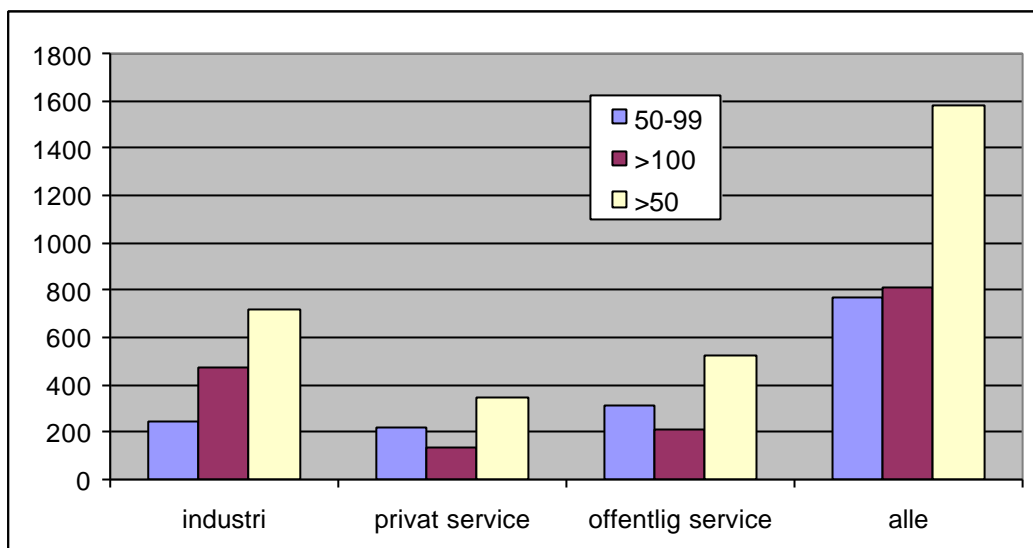
Figur 4.4 Offentlige virksomheder (administration, undervisning, sygehuse, institutioner) fordelt efter størrelse ultimo 1999⁴⁰.

Inden for offentlig service er der ca. 3.500 virksomheder med over 50 ansatte. Skønnes ligeledes her 15% at være proaktive, fås at i alt godt 500 offentlige virksomheder vil være motiverede for at udarbejde transportplaner.

Samlet vil dette give et potentiale på ca. 1.600 virksomheder, hvor det kan blive relevant at udarbejde og implementere transportplaner.

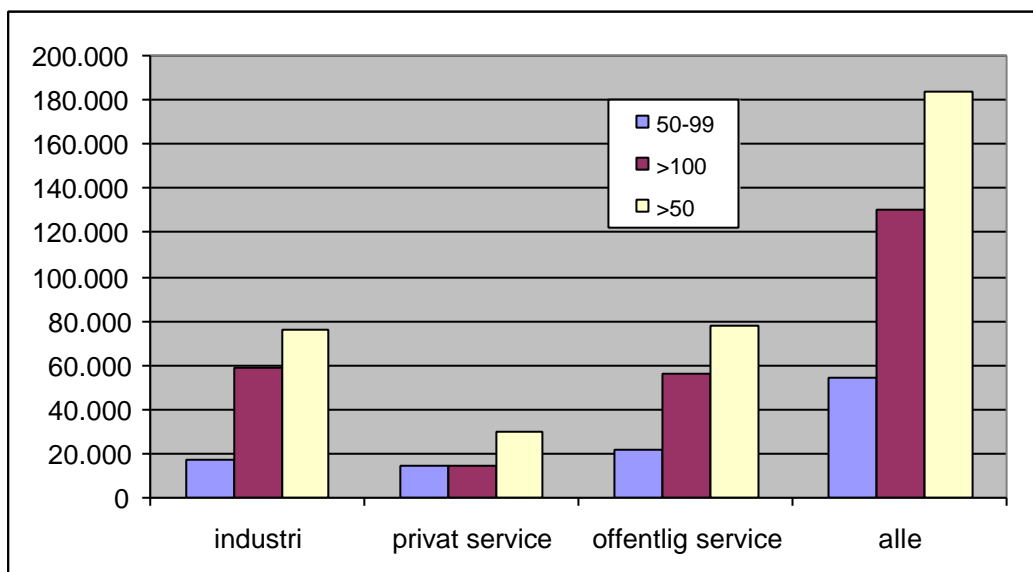
³⁹ Statistikbanken.dk - arbejdsmarked/generel erhvervsstatistik, Danmarks Statistik 1999.

⁴⁰ Statistikbanken.dk - arbejdsmarked/generel erhvervsstatistik, Danmarks Statistik 1999.



Figur 4.5 Antal virksomheder med over 50 ansatte, hvor der er potentiale for iværksættelse af transportplaner.

Dette betyder, at mindst 180.000 ansatte kan blive omfattet af transportplaner. I alt var der i 1999 beskæftiget ca. 1.1 mio. personer i virksomheder med over 50 ansatte. Det samlede antal beskæftigede var på godt 2.7 mio.



Figur 4.6 Antal ansatte i virksomheder med over 50 ansatte, hvor der er potentiale for iværksættelse af transportplaner.

Som tidligere omtalt vil også små virksomheder kunne indgå i handlingsplaner, hvis der etableres et fælles koordinerende planlægningskontor. En sådan ordning vil være relevant for virksomheder, der ligger geografisk inden for samme område.

4.3 Barrierer

Der er en række barrierer for udbredelsen og implementeringen af transportplaner. Nogle svarer til barriererne for indførelse af miljøledelse. Andre hænger specifikt sammen med transportplaners karakter.

Ifølge analysen fra Århus⁴¹ vurderer ca. halvdelen af de danske industrivirksomheder, der har indført miljøledelse, at deres miljøledelse samlet set har forbedret deres konkurrenceevne. Dog fremgår det også, at de fleste virksomheder mangler indsigt i, hvad den samlede effekt af deres miljøindsats faktisk er, specielt de positive effekter.

Konkurrencen på miljøparametre er endnu ung og generelt ikke særligt velfungerende, og det er krævende at markedsføre sig grønt. Virksomhederne oplever således følgende barrierer for at udnytte deres miljøarbejde som en strategisk fordel:

- Manglende evne til at dokumentere, at miljøarbejdet har været en strategisk fordel for virksomheden.
- Manglende kompetencer på miljøområdet hos ledelse og medarbejdere.
- Kunderne kan ikke gennemskue de miljøbudskaber, virksomhederne kommer med.
- Redskaber og metoder på miljøområdet er vanskelige og tunge at arbejde med⁴².

Redskaberne i miljøledelse lægger kun i begrænset omfang op til at inddrage transport i miljøindsatsen⁴³. Det skyldes primært, at ansvaret på miljøområdet er afgrænset til at gælde forhold inden for virksomhedens mure. Det er svært at stille krav til indkøb af transport, hvis virksomheden ikke selv har en systematisk indsats på området. Kunde krav om hurtig dør-til-dør levering og kort varsel gør det svært at ændre transporten.

Resultaterne fra de foregående kapitler samt de mere uddybende interviews med 4 udvalgte virksomheder viser desuden, at det i praksis endnu er meget sparsomt med eksempler på virksomheder, der har integreret transportplaner og miljøledelse.

Udarbejdelse af transportplaner kan støde på en række barrierer:

- Virksomheden kan have så få problemer med hensyn til medarbejdernes transport til og fra arbejde, at man ikke kan se nytten af en transportplan.
- Virksomheden vil normalt ikke blande sig i de ansattes transport til og fra arbejde, da det betragtes som at blande sig i medarbejdernes private forhold. Miljørigtige tiltag for pendling fremmes kun, hvis der er et pres fra medarbejderne.
- Virksomhederne er næppe motiveret til at kaste mange ressourcer ind på området, hvis de ikke kan se klare fordele ved det. Udefra kommende ressourcer er derfor normalt nødvendige i en startfase.

⁴¹ John P. Ulhøi og Henning Madsen: Virksomheders miljøadfærd – en kortlægning og analyse". Arbejdsrapport udarbejdet for Erhvervsministeriet, Handelshøjskolen i Århus, oktober 2000.

⁴² Internetprogrammet Greenweb er udarbejdet som hjælp til at opstille grønne regnskaber for offentlige institutioner. Programmet er en videreudvikling af programmerne Greenoffice og Greenhome, som blev udarbejdet for Miljøstyrelsen og Energistyrelsen.

⁴³ Ifølge Tage Dræby, formand for Godstransportpanelet, indlæg på konference om "Medarbejdernes transport – virksomhedernes medansvar", TV-byen den 6.11.2001.

- Den generelle erfaring fra arbejdet med transportplaner er, at det er nødvendigt, at der er en eller flere personer på virksomheden, som kan føre pendlerplanerne ud i livet.
- Formidling og markedsføring er vigtig. Jo mere de ansatte involveres, des større bliver effekten af virkemidlerne.
- Der skal være realistiske alternativer til at benytte egen bil til pendling. Arbejdstider og brug af egen bil til erhvervmæssig transport kan begrænse valgmuligheder. Det er altid svært at ændre transportvaner. Mange fravælger kun bil, hvis de har personlig fordel heraf eller er entusiaster.
- Forhold uden for virksomhedens regi kan være afgørende for de alternative transportmuligheder. Dette kræver ofte et samarbejde med flere offentlige myndigheder, der ikke er gearret hertil på grund af den traditionelle sektoropdeling.
- Opbakning og forpligtigelse fra virksomhedsledelsen er vigtig, således at relevante tilbud til de ansatte er sikret.

4.4 Muligheder

Virksomheder kan have en række fordele af at gennemføre en transportplan:

- Især når der opstår en ny situation, vil virksomheden have interesse i og behov for en forbedring af forholdene for pendlerne. Det kan eksempelvis være i forbindelse med en flytning til et nyt domicil eller iværksættelse af nye kurser på en uddannelsesinstitution.
- En transportplan giver mulighed for en målrettet indsats mod en specifik afgrænset gruppe, således at der fokuseres på netop denne gruppes problemer og behov.
- Virksomheden kan have økonomiske fordele ved at gennemføre virkemidler udarbejdet i en transportplan. Eksempelvis kan behovet for parkeringspladser formindskes. De ansatte kan få færre sygedage, hvis de cykler og derved får mere motion. Eller omkostninger til erhvervmæssig transport kan reduceres, hvis ture koordineres eller helt undværes.
- Virksomheden kan få mere tilfredse medarbejdere ved at forbedre transportmulighederne.
- Virksomheden styrker sit miljøimage ved at synliggøre sin miljøindsats. En begrænsning af biltrafikken til og fra virksomheden vil forbedre forholdet til omgivelserne og formindske evt. konflikter med naboer.

Selv om der efterhånden er mange erfaringer, er den generelle viden om effekten af transportplaner endnu begrænset og usikker. Hver virksomhed har sine traditioner, der afstikker grænserne for, hvad man er interesseret i. Afvejning af fordele og ulemper må derfor foretages konkret i hvert enkelt tilfælde.

At transportplanen iværksættes i arbejdspladsens regi giver fordele, idet arbejdspladsen er et forum, som de ansatte identificerer sig med. Inddragelse af de ansatte i processen omkring en transportplan giver mere relevante tiltag og skaber en større fællesskabsfølelse omkring tiltagene og dermed et større engagement. Man har mulighed for at bearbejde erfaringer sammen med andre. Transporten bliver noget man diskuterer. Transportmåden bliver i

mindre grad et individuelt valg. Transportplaner kan derfor være et vigtigt led i udvikling af nye normer og trafikvaner.

Arbejdet med transportplaner kan i vidt omfang integreres i den miljøindsats, som mange virksomheder allerede i dag udfører. Der er her et væsentligt potentiale for iværksættelse af transportplaner. En svækket politisk prioritering og dermed mindre støtte udefra kan imidlertid bremse for udbredelsen.

ⁱ John P. Ulhøi og Henning Madsen: Virksomheders miljøadfærd – en kortlægning og analyse". Arbejdsrapport udarbejdet for Erhvervsministeriet, Handelshøjskolen i Århus, oktober 2000.



Korte resuméer af foreliggende projekter med transportplaner

Projekttype
Transportplan, der omfatter pendling og rejser i arbejdstid (tjenesterejser)
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Offentlig sektorforskningsinstitut Beliggenhed: DMU har 4 domiciler beliggende i Kalø, København (flyttet til Roskilde i 2000), Roskilde(Risø) og Silkeborg. Størrelse: Ca. 450 årsværk. Parkeringsforhold: Uoplyst. Kollektiv trafikbetjening: Uoplyst. Cyklistforhold: Uoplyst.
Indhold
Kortlægning: Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse, hvor de ansatte er blevet spurgt om deres pendling på en bestemt hverdag: Tilstedeværelse på arbejdspladsen, transportafstand, turens varighed, transportmåde (herunder samkørsel i bil) og ærinder undervejs. Hertil kommer personoplysninger bl.a. om tjenestested, jobkategori og bilrådighed samt rejsevaner (transportmåde, arbejdstid, ærinder om ugen, begrundelse for valg af transportform, holdning til samkørsel og vurdering af ulemper ved kollektiv transport og cykling) og rejsemuligheder (vurdering af en række tiltag). Tjenesterejser er kortlagt i en selvstændig rapport (uoplyst). Øvrige aktiviteter: Beskrivelse og vurdering af tiltag, der skal fremme kollektiv transport, samkørsel og cykling. Der er gennemført 6 telefoninterviews for at få belyst muligheder for samkørsel. Virkemidler: Pendlerbus, forbedret bus- og togbetjening iøvrigt, bedre cykelfaciliteter, dag til dag samkørselssystem.
Proces
Igangsætter: DMU. Årsag: Undersøgelse af muligheder for at fremme alternativer til solokørsel i bil med henblik på at reducere miljøbelastningen. Involverede parter: DMU Tidsplan: Spørgeskemaundersøgelse onsdag den 15. april 1998. Stade: Arbejdsrapport publiceret i 1998. Visse af tiltagene er implementeret i 1999 ¹ . Der blev i 2000 etableret et videokonferencesystem samt sat en samkørselsdatabase i drift, hvor medarbejdere bl.a. ud fra GIS-data og arbejdstidspunkter kan blive matchet. Gennemførelse af videokonferencer svarer til en besparelse på ca. 9% af persontransportarbejdet med bil. Videre forløb: Ikke oplyst
Finansiering
Ikke oplyst
Pointer og anbefalinger
Ikke beskrevet
Kontaktperson
Per Nicolai Schrøder Danmarks Miljøundersøgelser Tlf. 46301395 pns@dmu.dk

¹ Ifølge Andreas Røhl: "Alle mine mænd til arbejde gå", RUC 1999.

Projekttype
Transportplan, der omfatter pendling og rejser i arbejdstid (tjenesterejser)
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Energistyrelsen er en statslig institution under Økonomi- og Erhvervsministeriet. Beliggenhed: Amaliegade centralt i København. Størrelse: Styrelsen beskæftiger omkring 250 medarbejdere, som fortrinsvis er højt- og mellemuddannede. Parkeringsforhold: Energistyrelsen råder over 82 p-pladser, inkl. 6 gæstpladser, og der er således gratis, ikke-tidsbegrænset parkering for medarbejdere. Kollektiv trafikbetjening: Den centrale beliggenhed indebærer relativ god kollektiv dækning. Bl.a. mange busser fra stoppesteder 3-400 m væk. Afstand til station (Østerport) er ca. 800 m. Cyklistforhold: Der er cykelsti på mange af de omkringliggende gader, men ensretninger gør det i visse tilfælde vanskeligt at tage den korteste rute til Energistyrelsen.
Indhold
Kortlægning: Kortlægning af ansattes transport i forbindelse med pendling og tjenesterejser gennemført via mail-baseret spørgeskemaundersøgelse. Spørgeskemaet indeholdt spørgsmål om tjenesterejser, den konkrete rejse mellem bolig og arbejde samt om generelle behov og ønsker til den daglige transport mellem bolig og arbejde. Transporten er omregnet til miljøbelastning i form af energiforbrug, CO ₂ , NO _x , HC og CO. Øvrige aktiviteter: Udarbejdelse af oplæg til transportplan. Virkemidler: Vurdering af mulige initiativer til reduktion af miljøbelastning fra medarbejdernes transport. Opstilling af virkemidler delt op på om de er rettet mod pendling eller tjenesterejser.
Proces
Igangsætter: Energistyrelsen Årsag: Led i at være grøn virksomhed. Skal lave grønt regnskab Involverede parter: Energistyrelsen Tidsplan: Spørgeskemaundersøgelse fandt sted d. 21/4 1999. Stade: Oplæg til transportplan i september 2000 Videre forløb: Man har ikke besluttet hvilke virkemidler man vil bruge, men regner bestemt med, at der følges op på transportplanen
Finansiering
Energistyrelsen
Pointer og anbefalinger
Ikke beskrevet.
Kontaktperson
Ulrich Termansen Energistyrelsen, Amaliegade 44, 1256 København K 33954398 ute@ens.dk

Frederiksborg Amt

Projekttype
Pendlerplan
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Amtskommunal forvaltning Beliggenhed: I udkanten af Hillerød by, ca. 5 km til station Antal ansatte: ca. 530 Parkeringsforhold: Ca. 350 pladser, heraf 30 reserveret til gæster og 20 til amtsgårdens biler. Kollektiv trafikdækning: Bybus med 10 min. drift til station med 10 min S-togs drift til København og regional tog. Cyklistforhold: Ca. 90 cykelstativer, heraf 44 i aflåste cykelskure.
Indhold
Kortlægning: Spørgeskemaundersøgelse blandt alle ansatte om deres ture til og fra arbejde én udvalgt dag. Øvrige aktiviteter: Workshop med de ansatte om forslag til virkemidler. Nedsat intern arbejdsgruppe til det videre forløb. Virkemidler drøftet på workshop: Markedsføring af samkørselsordning, firmacykler inkl. aflåste pladser ved station, cykelværksted, bedre busbetjening, hjemmearbejde
Proces
Igangsætter: Frederiksborg Amt og Hillerød Kommunes Pendlerkontor. Årsag: Ønske om at inddrage pendling i den interne miljøstyring i Amtet. Involverede parter: Hillerød Kommunes Pendlerkontor og Amtet Tidsplan: 2000 - 2001 Stade: Transportvaneundersøgelse er dokumenteret og workshop er afholdt. Videre forløb: Det forventes, at arbejdsgruppe vil udarbejde plan.
Finansiering
Amtet og Hillerød Kommunes Pendlerkontor
Pointer og anbefalinger
Det er vigtigt at have en dedikeret ansvarlig person til at holde processen i gang.
Kontaktperson
Anne-Marie Møldrup Frederiksborg Amt, Kongens Vænge 2, 3400 Hillerød. Tlf. 48205000, amm@fa.dk

Projekttype
Transportplan for pendling
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Kommunal administration Beliggenhed: I Buddinge ved centerdannelse i Gladsaxe Kommune. Antal ansatte: ca. 540 Parkeringsforhold: Ca. 240 pladser, heraf 32 med max 3 timers parkering. Kollektiv trafikdækning: Ca. 400 meter til Buddinge Station (S-tog). Bus stoppesteder tæt på indgangen. Cyklistforhold: Ca. 200 cykelstativer, heraf 65 i aflåst kælder.
Indhold
Kortlægning: Spørgeskemaundersøgelse blandt alle ansatte om deres ture til og fra arbejde én udvalgt dag. Øvrige aktiviteter: Intern projektgruppe. Aktiviteten på Rådhuset er en del af et kommunalt projekt om at igangsætte transportplanarbejde på arbejdspladser i kommunen. Én større privat virksomhed er inddraget i projektet. Yderligere aktiviteter forventes at blive formidling blandt ansatte, forslag til virkemidler og beslutning om igangsættelse af udvalgte virkemidler.
Proces
Igangsætter: Gladsaxe Kommune. Årsag: Ønske om at mindske biltrafikken og de afledte miljøgener. Projektet del af Agenda 21 arbejde. Involverede parter: Gladsaxe Kommune Tidsplan: 2000 - 2002 Stade: Transportvaneundersøgelse er gennemført, forslag til virkemidler drøftes. Videre forløb: Det forventes, at der i 2002 udarbejdes en transportplan med beslutninger om handling.
Finansiering
Gladsaxe Kommune ² .
Pointer og anbefalinger
Ingen klare pointer endnu.
Kontaktperson
Martin Willerup Gladsaxe Kommune, Rådhuset, Teknik. og Miljøforvaltningen, 2860 Søborg. Tlf. 39665768, tmfmwi@gladsaxe.dk

² En forventet støtte fra Rådighedspuljen administreret af Vejdirektoratet blev efter igangsættelsen trukket tilbage, således at arbejdet med transportplaner for andre arbejdspladser i kommunen blev standset.

Projekttype
Fremme af firmacykler til pendling
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: 3 offentlige institutioner. Beliggenhed: Herning Kommune Antal ansatte: Ca. 1600 på sygehuset, ca. 60 i AMU-centret og ca. 200 i Told&Skat. Parkeringsforhold: Ikke belyst i projektet Kollektiv trafikdækning: Ikke belyst i projektet Cyklistforhold: Ikke belyst i projektet
Indhold
Kortlægning: Spørgeskemaundersøgelse blandt alle ansatte i to geografiske områder om deres ture til og fra arbejde én udvalgt dag. Øvrige aktiviteter: Valg af 7 virksomheder (herunder de tre offentlige) med tilbud om firmacykelordning. Gennemførelse af tilbuddet om firmacykler til brug for pendling blandt medarbejdere, der var bilister og havde mellem 2 og 8 km til arbejdet. Evaluering af effekterne af tilbuddet. Effekter af virkemidler: Antallet af cyklister og kørte km på cykel til og fra arbejde er opgjort. Det er lykkedes, at få 5% af Centralsygehusets og 12% af AMU-centrets bolig-arbejdstrafik overført fra bil til cykel. Et af hovedresultaterne er, at 169 ansatte på 3 offentlige virksomheder samt 4 private virksomheder har deltaget i projekt og ladet bilen stå. På et år har hver af disse i gennemsnit kørt 1.400 km på cykel. Herning Kommune har opgjort dette til en besparelse på ca. 70.000 kg CO ₂ svarende til varme- og elforbruget i 12 parcelhuse om året. Der er yderligere foretaget en evaluering af deltagernes holdning til og erfaringer med projektet.
Proces
Igangsætter: Herning Kommune Årsag: Ønske om at bidrage til nationalt mål om at flytte 4% af biltrafkarbejdet over på cykel. Involverede parter: Herning Kommune og de 7 virksomheder Tidsplan: 1998 - medio 2001 Stade: Projektet afsluttet. Videre forløb: Ingen planer om fortsættelse.
Finansiering
Trafikpuljen administreret af Vejdirektoratet samt Herning Kommune og de 7 virksomheder.
Pointer og anbefalinger
Enkel administration har været vigtig, arbejdspladser motiveret pga. medarbejderes "pres" og sundhedsaspektet, flere pointer kan beskrives ud fra evalueringsrapporter, som er undervejs.
Kontaktperson
Britt Odgaard Jacobsen Herning Kommune, Vejafdelingen, Rådhuset, Torvet, 7400 Herning. Tlf. 96282828, vejbo@herning.dk

Projekttype
Pendlerplan
Virksomhedsbeskrivelse
<p>Virksomhedstype: Kommunal forvaltning Beliggenhed: Administrationsdelen i Hillerød by, i bymidte, ca. 1 km til station. Materielgård i udkanten af byen, ca. 3 km til station. Antal ansatte: Ca. 100 i administrationsdelen, ca. 80 i materielgård Parkeringsforhold: Administrationsdelen har ca. 100 pladser, heraf 15 reserveret til gæster og 24 reserveret til servicebiler og udvalgte ansatte. Materielgård ca. 50 pladser. Kollektiv trafikdækning: Administrationsdelen har bybus (afstand 10-100 m) med 10 min. drift til station med 10 min. S-togs drift til København og regional tog. Materielgård har bybus (ca. 1 km) med 30-50 min. drift til station. Cyklistforhold: Administrationsdelen har ca. 40 overdækkede pladser, heraf 10 i aflåst kælder og stier langs trafikveje. Materielgården har ca. 40 overdækkede cykelstativer, ikke stier langs trafikveje.</p>
Indhold
<p>Kortlægning: Spørgeskemaundersøgelse blandt alle ansatte om deres ture til og fra arbejde én udvalgt dag. Øvrige aktiviteter: Workshop med de ansatte om forslag til virkemidler. Opstilling af forslag til plan og delvis realisering. Virkemidlerne omfatter samkørselsordning, bedre forhold for cyklister, firmacykler, firmabiler, hjemmearbejde og bedre busbetjening til materielgården.</p>
Proces
<p>Igangsætter: Hillerød Kommune samtidig med oprettelsen af Pendlerkontoret Årsag: Ønske om at mindske biltrafikken og deraf følgende miljøproblemer i byen ved andre virkemidler end vejanlæg. Involverede parter: Hillerød Kommune Tidsplan: 1999 - 2001 Stade: Forslag til pendlerplan udarbejdet og realisering af virkemidler igangsat Videre forløb: Ingen formel opfølgning er besluttet</p>
Finansiering
<p>Finansiering: Forvaltningens egne midler samt Hillerød Kommunes Pendlerkontor</p>
Pointer og anbefalinger
<p>Det nævnes bl.a., at medarbejderne reelt var meget lidt ambitiøse. Det havde måske baggrund i, at medarbejderne følte, at nogen kunne blive forfordelt ved valg af ambitiøse initiativer.</p>
Kontaktperson
<p>Ole Stilling Hillerød Kommune, Teknik, Frederiksgade 7, 3400 Hillerød. Tlf. 48202600, os@hillerod.dk</p>

Projekttype
Ansattes transport til og fra arbejde og tjenestekørsel samt varetransport
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Kommunal forvaltning Beliggenhed: Diverse adresser Størrelse: Ca. 3.900 ansatte Parkeringsforhold: Ikke oplyst Kollektiv trafikbetjening: Ikke oplyst Cyklistforhold: Ikke oplyst
Indhold
Kortlægning: Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse, hvor de ansatte er blevet spurgt om deres transportmåde, turlængde og tid til/fra arbejde, ærinder undervejs, transport i arbejdstiden, årsag til valg af transportmåde og mulighed for at benytte kollektiv transport til arbejdspladsen. Herudover er der gennemført en kørebogsanalyse, hvor de ansatte har beskrevet deres aktuelle tjenestekørsel over en uge såvel i kommunens biler som i egne biler. For hver tur var der oplysninger om formål, turlængde og antal stop undervejs. Virkemidler: Pjece med virkemidler er blevet udarbejdet og sendt til alle kommuner. Effekter af virkemidler: Ikke oplyst
Proces
Igangsætter: Kommunernes landsforening Årsag: KL har udvalgt Horsens Kommune som testkommune for at se, hvad man kunne gøre for at reducere trafikens miljøproblemer. Involverede parter: Horsens Kommune og KL i samarbejde med konsulent. Tidsplan: Spørgeskemaundersøgelsen fandt sted i sept. 1999, og kørebogsanalysen fandt sted den 6-12. december 1999. Stade: Kortlægning er afrapporteret. Videre forløb: Horsens Kommune er i gang med at udarbejde en trafikplan, hvor en CO ₂ -handlingsplan skal indgå som et delelement.
Finansiering
Horsens Kommune og Miljøstyrelsen via Bytrafikpuljen.
Pointer og anbefalinger
Ikke udarbejdet
Kontaktperson
Ole Helboe Teknisk Forvaltning, Rådhusstorvet 4, 8700 Horsens Tlf. 76292610 Teohn@Horsens.dk

Projekttype
Transportplan for de ansattes erhvervsmæssige transport
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Kommunal forvaltning Beliggenhed: Diverse adresser i og uden for Københavns Kommune. Størrelse: Ca. 1500 ansatte Parkeringsforhold: Meget varierende. Den kollektive trafikbetjening: Meget varierende. Cyklistforhold: Meget varierende.
Indhold
Kortlægning: Der er indsamlet data om Miljø- og Forsyningsforvaltningens bilpark mht. størrelse og sammensætning. Der gennemført en kørebogsanalyse over 14 dage i februar – marts 2000 i disse biler samt i privatbiler og taxi anvendt i erhvervsmæssigt øjemed. Kørebogsanalysen har givet oplysninger om de enkelte tures længde, køretid, formål, fyldningsgrad, og om anden transport ville kunne anvendes i stedet. Trafikarbejde og brændstofforbrug er registreret. Energiforbrug og emissioner af CO ₂ , CO, HC, NO _x og partikler er beregnet. Øvrige aktiviteter: Der er udarbejdet forslag til en transportplan. Virkemidler: Indkøb af nye cykler og cykeludstyr, muliggøre at firmacykler kan anvendes til bolig-arbejde transport, kampagner for øget cykling og kollektiv transport, overførsel af transport til mindre biler, regelmæssig kontrol af dæktryk, indkøb af mere energiøkonomiske biler, kurser i energiøkonomisk køremåde, etablering af mødelokaler med telekommunikationsudstyr til videokonferencer, database for samkørsel, begrænsning af bilparken. Effekter af virkemidler: Der er foretaget en vurdering af virkninger på energiforbruget.
Proces
Igangsætter: Miljø- og Forsyningsforvaltningen Årsag: Iht. handlingsplan for miljøbevidste indkøb Involverede parter: Miljø- og Forsyningsforvaltningen, Københavns Kommune Gennemførelse og tidsplan: Projektet er gennemført af Miljø- og Forsyningsforvaltningen i samarbejde med konsulentfirma. Der har været nedsat en styregruppe med repræsentanter for de forskellige institutioner i Miljø- og Forsyningsforvaltningen. Dataindsamling er foretaget i februar-marts 2000. Der er gennemført interviews med ca. 40 ansatte. Stade: Forslag til transportplan er udarbejdet i juni 2001. Videre forløb: Vedtagelse og implementering af handlingsplan
Finansiering
Miljø- og Forsyningsforvaltningen, Københavns Kommune
Pointer og anbefalinger
Ikke udarbejdet
Kontaktperson
Lene Mårtensson Miljøkontrollen, Flæsketorvet 68, 1171 Kbh. K. Tlf.:33665864. Email: Lene.maartensson@miljoe.kk.dk
Miljøstyrelsen, Miljøministeriet
Projekttype
Transportplan for pendling og rejser i arbejdstiden (tjenesterejser).
Virksomhedsbeskrivelse

Virksomhedstype: Miljøstyrelsen er en statslig institution under Miljøministeriet
Beliggenhed: Strandgade på Christianshavn, centralt i København.
Størrelse: Styrelsen beskæftiger ca. 430 medarbejdere på årsbasis, som fortrinsvist er højt- og mellemuddannede.
Parkeringsforhold: Miljøstyrelsen råder p.t. over 63 parkeringspladser, som kan benyttes gratis og uden tidsbegrænsning.
Kollektiv trafikbetjening: Nærmeste busstoppested ligger på Torvegade 3-400 m væk. Her stopper 12 buslinier heraf 3 E-busser og 1 S-bus. Nærmeste station er p.t. Hovedbanegården/Nørreport ca. 2 km væk. (Herudover kommer der Metrostation indenfor en afstand af 4-500 meter.)
Cyklistforhold: Der er cykelsti på de større omkringliggende gader, men cykleforholdene i gaderne omkring Miljøstyrelsen er ikke optimale. Gaderne er smalle med mange parkerede biler og inden cykelstier. Miljøstyrelsen råder over ca. 200 cykelstativer udenfor + 30 i kælder. Miljøstyrelsen har ca. 30 tjenestecykler, som kan anvendes til møder og, for et mindre antals vedkommende, som pendlercykler til stationer.

Indhold

Kortlægning: Miljøstyrelsen har foretaget spørgeskemaundersøgelser i 2 omgange, første gang i november 1999 med spørgsmål til transportvaner. Denne blev efterfulgt i juni 2000 med mere konkrete spørgsmål om transportarbejdet. Spørgeskemaer blev udsendt via det interne e-mailsystem og besvarelserne lagt ind i en database.

Øvrige aktiviteter: Udarbejdelse af oplæg til transportplan.

Virkemidler: Forslag til virkemidler er opdelt på om de er rettet mod pendling eller tjenesterejser. Man foreslår dels at påvirke transportmiddelvalget til fordel for cykel, gang og kollektiv trafik dels at opnå bedre udnyttelse af køretøjer.

Effekter af virkemidler: Der er foretaget en vurdering af reduktionen af CO₂-udslippet. For tjenesterejseres vedkommende er der udarbejdet scenarier for påvirkning af transportmiddelvalget såvel indenrigs som internationalt. For indenrigsrejser tyder scenarierne på at der kan ske en reduktion i CO₂-udslip på mindst 35% ved at fastlægge retningslinier for benyttelse af transportformer. Konsekvensen vil dog i mange tilfælde være øget tidsforbrug. Omlægning af transport fra fly til tog på nære udenrigs-destinationer giver kun meget små fordele (også pga. lille antal) På fjerne destinationer findes ingen seriøse alternativer, udover reduktion i antallet af rejser og valg af mindre miljøbelastende fly.

Proces

Igangsætter: Miljø- og Energiministeriet

Årsag: Miljøpolitik og Handlingsplan 1997-2000 for ministeriet som grøn virksomhed

Involverede parter: Miljøstyrelsen

Tidsplan: Ikke oplyst

Stade: Oplæg til transportplan foreligger.

Videre forløb: Transportplan for Miljøstyrelsen og/eller fælles transportplan for hele ministeriet.

Finansiering

Ikke oplyst

Pointer og anbefalinger

Der kan ske en væsentlig reduktion af CO₂-udslippet fra transport både ved pendling og tjenesterejser.

For tjenesterejser kan der relativt enkelt reduceres væsentligt i den indenlandske transportbelastning, hvorimod udlandsrejser er vanskeligere at gennemføre med mindre CO₂-belastende transportmidler.

Bedre cykelveje, bedre koordinering af den kollektive trafik, billigere kollektiv trafik

og bedre parkeringsforhold for cyklister vurderes af brugerne at kunne medvirke til ændrede transportvaner.

Kontaktperson

Søren Jensen
Miljøstyrelsen
Strandgade 29, 1404 København K
Tlf. 32668935, sje@mst.dk

Rigshospitalet

Projekttype
Elementer af en transportplan
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Hospital i Hovedstadens Sygehusfællesskab. Beliggenhed: Københavns Kommune. Antal ansatte: ca. 7.000, heraf en del deltidsansatte. På en arbejdsdag er der ca. 3000 ansatte til stede. Parkeringsforhold: Før projekt (i afrundede tal): 1400 pladser, heraf 900 uden begrænsninger, 400 med 2-3 timers parkering, 20 med 15-30 minutters parkering, 50 invalidepladser og 40 særlige pladser til taxi, Falck mv. Efter gennemførelse af projekt: 400 færre p-pladser uden begrænsninger. Kollektiv trafikdækning: 10 busruter tæt på Rigshospitalet med adgang til S-togsnettet (ca. 1,5 km til Nørreport Station). Cyklistforhold: Ikke oplyst.
Indhold
Kortlægning: Spørgeskemaundersøgelse blandt alle ansatte og besøgende om deres tur til Rigshospitalet én udvalgt dag. Parkeringstælling på alle 1400 pladser. Øvrige aktiviteter: Forslag til virkemidler for at løse kommende parkeringsproblemer på grund af ændringer i tilladelse til at parkere. Realisering af projekt: Reduktion i antal p-pladser, øget information om transport til Rigshospitalet for besøgende og ansatte. Nu kræves køb af tilladelse til parkering for ansatte. Effekter af virkemidler: Der er solgt 2500 tilladelser til 1100 pladser. I starten mange klager. Nu virker billedet stabilt. Dvs., at man klarer sig med 400 færre parkeringspladser.
Proces
Igang sætter: Rigshospitalet. Årsag: Forventet parkeringsproblem med nye p-regler (afgifter) for veje i Københavns Kommune. Mange af Rigshospitalets p-pladser er på kommunens veje Involverede parter: Rigshospitalet. Tidsplan: 99 - 01 Stade: Projekt er gennemført og afsluttet. Videre forløb: Der er ikke planlagt yderligere aktiviteter.
Finansiering
Rigshospitalet har selv finansieret analyse og parkeringstælling samt efter afslutning administration af ny ordning med p-tilladelser.
Pointer og anbefalinger
Tilsyneladende kan en reduktion på knap 50% af p-pladser finde sted.
Kontaktperson
Johnny Sabinsky Rigshospitalet, Blegdamsvej 9, 2100 København Ø Tlf. 35 45 35 45

Vejle Amt

Projekttype
Ansattes transport til og fra arbejde og tjenestekørsel
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Amtskommunal forvaltning Beliggenhed: Amtsgården, Miljøhuset, garagen samt Grafisk Service/Video Størrelse: Ca. 560 ansatte Parkeringsforhold: Ikke oplyst Kollektiv trafikbetjening: Ca. 800 m fra station/busterminal Cyklistforhold: Ikke oplyst
Indhold
Kortlægning: Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse, hvor de ansatte er blevet spurgt om deres transportmåde til og fra arbejde på en bestemt dag, turlængde og tid til/fra arbejde, ærinder undervejs, bilbenyttelse i arbejdstiden, årsag til valg af transportmåde og holdninger til transportmåden. Herudover er tjenestekørslen i amtets biler aflæst og tjenesterejserne opgjort ud fra regningsbilag. Øvrige aktiviteter: Afholdelse af fremtidsværksted Virkemidler: Deltagelse i "Vi cykler til arbejde", forslag til samkørselsdatabase på amtsgårdens intranet, bedre udnyttelse af køretøjer til tjenestekørsel, miljøvenlige tjenestebiler bl.a. Lupo 3L til rådighed for samtlige forvaltninger, mere miljøvenlig køremåde, mere miljøvenlig køretøj (modificering af dieselbil til at køre på rapsolie) samt forbedrede forhold for cyklister med cykelskure placeret tættere på indgangen. Elbil anses ikke for realistisk på grund af for lange ture.
Proces
Igangsætter: Vejle Amt Årsag: At begrænse de miljømæssige konsekvenser af transporten og indsamle erfaringer med transportens miljøforhold med henblik på at integrere transportforholdene i amtsgårdens miljøstyringsystem. Involverede parter: Green Network Tidsplan: Spørgeskemaundersøgelsen fandt sted i januar 1998. Stade: Forslag til handlingsplan for en miljømæssigt mere bæredygtig tjenstlig befordring samt for initiativer, der skal understøtte de ansattes valg af mere bæredygtige transportformer mellem bolig og arbejde. Transport indgår i den årlige miljøreddegørelse med statusbeskrivelse, mål og handlingsplan for det kommende år. Videre forløb: Ikke oplyst.
Finansiering
Vejle Amt og Grøn Aktivering i Vejle amt.
Pointer og anbefalinger
De ansattes transport mellem bolig og arbejde kan ikke ses uafhængigt af deres transport i arbejdstiden.
Kontaktperson
Peter Wade Vejle Amt, Industrimiljøafdelingen, Damhaven 12, 7100 Vejle. Tlf. 75835333, pw@vejleamt.dk.

Udenrigsministeriet

Projekttype
Transportplan for pendling
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Afdeling i Udenrigsministeriet. Beliggenhed: Christianshavn. Antal ansatte: 48 Parkeringsforhold: Ikke beskrevet. Kollektiv trafikdækning: Ikke beskrevet Cyklistforhold: Ikke beskrevet.
Indhold
Kortlægning: Spørgeskemaundersøgelse blandt alle ansatte om deres ture til og fra arbejde én udvalgt dag (adresse, ærinde undervejs, turens varighed, transportmåde), generelle rejsevaner og årsager hertil samt holdning til samkørsel, kollektiv transport og cykling. Øvrige aktiviteter: Fokusgruppeinterviews. Udarbejdelse af forslag til virkemidler. Virkemidler: Bedre forhold for cyklister (badefaciliteter, cykelparkering, cykelværksted, firmacykler, præmier), bedre muligheder for samkørsel (database, reservation af p-pladser til samkørere, koordinering med andre virksomheder på Christianshavn, garanteret hjemkørsel, firmabil til ærinder), fremme brug af kollektiv transport (firmatilskud, præmier, bærbare PC'ere til brug under rejse, bedre information, pendlerbus direkte fra station), fremme fjernarbejde.
Proces
Igangsat af: 3 amerikanske studerende. Årsag: Ønske om at mindske biltrafikken og deraf følgende miljøproblemer på Christianshavn. Involverede parter: Studerende, den grønne guide på Christianshavn, Udenrigsministeriet. Tidsplan: Spørgeskemaundersøgelsen fandt sted den 17. april 2001. Stade: Forslag til virkemidler udarbejdet. Rapport foreligger. Videre forløb: Ingen aftaler om yderligere indsats.
Finansiering
Ikke oplyst.
Pointer og anbefalinger
Usikre cykelveje anses for en stor barriere for cykling. Jo mere de ansatte involveres des større bliver effekten af en gennemførelse af virkemidlerne.
Kontaktperson
Ingen

Projekttype
Transportplan for persontransport i arbejdstiden og pendlertrafik
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Kommune Beliggenhed: 117 arbejdspladser i virksomheden "Århus Kommune" og institutioner som f.eks. børnehaver og vuggestuer. Antal ansatte: ca. 28.000 Parkeringsforhold: Er beskrevet for alle arbejdspladser og varierer mellem arbejdspladserne Kollektiv trafikdækning: Som ovenfor Cyklistforhold: Som ovenfor
Indhold
Kortlægning: Spørgeskemaundersøgelse blandt ca. 8.000 ansatte om deres ture til og fra arbejde én udvalgt dag. Kortlægning af samtlige arbejdspladser med spørgsmål om fysiske forhold og transport i arbejdstiden. Desuden spørgsmål om involvering i trafikuheld. Øvrige aktiviteter: Information til samarbejdsudvalg mv. Opstilling af transportregnskab for hvert defineret arbejdsområde (33 arbejdspladser og 6 magistratsforvaltninger). Opstilling af forslag til virkemidler inkl. evaluering. Forslag til handleplan under udarbejdelse.
Proces
Igangsætter: Århus Kommune Årsag: Ønske om som led i handlingsplan for trafik og miljø at mindske miljøbelastning og uheld fra trafikken og få ændret transportvaner. Involverede parter: Århus Kommune Tidsplan: 1999 - 2002 Stade: Kortlægning, transportregnskab (energiforbrug, CO ₂ -udslip og modal split) og virkemiddelopstilling udarbejdet og forslag til handleplan undervejs. Den endelige politiske behandling var ikke afsluttet i marts 2002. Videre forløb: Information til alle medarbejdere og forventet politisk beslutning om handlingsplan.
Finansiering
Trafikpuljen administreret af Vejdirektoratet og Århus Kommune.
Pointer og anbefalinger
Foreløbige pointer fra kortlægningen: Bred og grundig information til medarbejdere og arbejdspladser vigtig, god interesse og forståelse for emnet. Den endelige rapport vil rumme flere pointer.
Kontaktperson
Bent Fredshavn Århus Kommune, Vejkontoret, Kalkværksvej 10, Postboks 539, 8100 Århus C. Tlf. 89 40 44 01, bf@vej.aarhus.dk

Projekttype
Transportplan for pendling
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Privat virksomhed Beliggenhed: Hillerød by, ca. 5 km fra bymidte og station Antal ansatte: ca. 540 på projekttidspunktet Parkeringsforhold: ca. 350 pladser, heraf 20 reserveret til gæster og 15 til enkeltpersoner i ATP-Huset Kollektiv trafikdækning: Bybus med 10 min. drift til station med 10 min. S-togs drift til København og regional tog Cyklistforhold: 110 overdækkede p-pladser, heraf 80 i kælder. Stier langs trafikveje, men mangel på direkte sti til station.
Indhold
Kortlægning: Spørgeskemaundersøgelse blandt alle ansatte om deres ture til og fra arbejde én udvalgt dag og supplerende interviews med 21 ansatte om årsager til transportvaner. Øvrige aktiviteter: Studietur til Holland, workshop med 14 ansatte om forslag til virkemidler, opstilling af forslag til pendlerplan, beslutning om realisering, delvis realisering af følgende: Samkørselsordning, forbedring af kollektiv trafik (kortere rejsetid med bus, medtagning af cykler i tog, firmacykler ved stationen, gratis vareprøve på billetter), bedre forhold for cyklister (cykelværksted, stirampe, ny sti). Evaluering af arbejdsproces.
Proces
Igangsætter: Hillerød Kommune og Banestyrelsen Årsag: Ønske om at mindske biltrafikken og deraf følgende miljøproblemer i byen ved andre virkemidler end vejanlæg. Involverede parter: ATP-Huset, Hillerød Kommune, Hillerød Erhvervsråd, HT, Banestyrelsen, DSB S-tog, Privatbanerne i Hillerød og Miljøstyrelsen. Tidsplan: April 1997 - oktober 1998 Stade: Pendlerplan udarbejdet og virkemidler er realiseret. Videre forløb: Ingen aftaler om yderligere indsats.
Finansiering
Miljøstyrelsens Bytrafikprojekt, Banestyrelsen samt Hillerød Kommune. ATP-Huset har bidraget til realiseringen af planen.
Pointer og anbefalinger
Beskrevet i særskilt rapport. Her kan nævnes: Opbakning og forpligtigelse vigtig fra virksomhedsledelsen, involvering af medarbejdere vigtig, formidling/markedsføring vigtig, relevante tilbud til virksomhed og ansatte skal være sikret, udefra kommende hjælp er næsten nødvendig.
Kontaktperson
Pernille Juel ATP-Huset, Kongens Vænge 8, 3400 Hillerød. Tlf. 48204820

Projekttype
Transportplan for pendling mellem bolig og arbejde
Virksomhedsbeskrivelse
<p>Virksomhedstype: Virksomheden er et bageri.</p> <p>Beliggenhed: Virksomheden ligger på lokaliteter i landsbyen Hatting uden for Horsens by 6 km fra banegården.</p> <p>Størrelse: Ca. 350 ansatte.</p> <p>Parkeringsforhold: På virksomhedens område er der ca. 170 parkeringspladser og parkeringsforholdene er gode. Vejadgangen til virksomheden foregår ad mindre veje.</p> <p>Kollektiv trafikbetjening: Virksomheden ligger dårligt i forhold til den kollektiv trafikbetjening. Dels er der få afgang, dels ligger lokaliteten uden for Hatting ca. 1,5 km fra det nærmeste stoppested i Hatting.</p> <p>Cyklistforhold: Der er cykelsti på vejen mellem Hatting og udkanten af Horsens, men ikke inde i Horsens samt på de mindre adgangsvejene til virksomheden uden for Hatting. De 36 cykelparkeringspladser dækker behovet, og der er gode bade- og omklædningsforhold.</p>
Indhold
<p>Kortlægning: Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse, hvor de ansatte er blevet spurgt om deres pendling på en bestemt hverdag: Tilstedeværelse på arbejdspladsen, transportafstand, arbejdstider, brug af bil i arbejdstiden, transportmåde samt begrundelse for valg af transportform og vurdering af muligheder for kollektiv transport.</p> <p>Øvrige aktiviteter: Der er udarbejdet forslag til pendlerplan.</p> <p>Virkemidler: Forslag til undersøgelse af interesse for nye pendlerbusser, forbedret information om kollektiv transport, rådighed over og vejledning i brug af samkørselsdatabase, forbedring af cykelveje gennem anlæg af cykelstier, opdatering og formidling af cykelstiplan, kampagner og præmier for brug af cykel, information om miljøvenlige biler og miljørigtig kørsel, udpegning af en pendleransvarlig, transport som et led i virksomhedens miljøredegørelse</p>
Proces
<p>Igangsat af: Horsens kommune, Miljøstyrelsen og Vejle amt.</p> <p>Årsag: Projektet blev igangsat ud fra et ønske om at begrænse trafikens miljøbelastning ad frivillighedens vej. Målet var at få pendlere i bil til at cykle, køre med kollektiv transport eller køre flere sammen i bilerne.</p> <p>Involverede parter: Til at forestå projektet ansatte kommunen en projektkoordinator, som etablerede samarbejdet og gennemførte spørgeskemaundersøgelsen. Projektkoordinatoren skiftede herefter job, hvorefter opgaven blev overdraget til konsulentfirma.</p> <p>Tidsplan: Projektet blev igangsat i 1.1.1998. Spørgeskemaundersøgelsen fandt sted i oktober 1998, og resultaterne heraf blev gengivet i et nyhedsbrev i foråret 1999. Forslag til pendlerplan er udarbejdet i løbet af 2000. Der har været afholdt møder med administrative medarbejdere i 1999 samt efter udarbejdelsen af forslag til pendlerplan i starten af 2001.</p> <p>Stade: Der foreligger et forslag til pendlerplan, men virksomheden har ikke taget stilling hertil.</p> <p>Videre forløb: Cerealia Unibake er trådt ud af projektet på grund af skiftende projektmedarbejdere og det heraf følgende langstrakte forløb, da man ikke har ressourcer til at deltage yderligere. De ønsker dog at styre transporten i en miljørigtig retning og er derfor sammen med deres transportører gået ind i et projekt, hvor de med bistand fra en transportkonsulent får afdækket virksomhedens godstransport og muligheder for energibesparelser.</p>

Finansiering
Horsens kommune og Miljøstyrelsen.
Pointer og anbefalinger
Virksomheden har ikke været opmærksom på, at der ville komme til at ligge en arbejdsbyrde hos dem. Motivationen til at deltage var primært at få etableret en forbindelse direkte til den nærliggende motortrafikvej. Derudover var der en vis interesse for at forbedre forholdene for de ansatte. På baggrund heraf må det anbefales, at der informeres om, at udarbejdelse af en pendlerplan nødvendiggør en væsentlig indsats fra virksomhedens side, og at motivationen for at lave en pendlerplan skal være til stede fra starten
Kontaktperson
Maria E. Nielsen Cerealia Unibake, Oensvej 28-30, 8700 Horsens Tlf. 76285000, men@unibake.dk

Projekttype
Transportplan for pendling
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Rådgivende ingeniørfirma Beliggenhed: I Lyngby. Antal ansatte: ca. 1.100 i Lyngby (ca. 800 på kortlægningstidspunktet) Parkeringsforhold: Ca. 600 pladser, heraf deles knap 200 pladser med nabovirksomheder. Kollektiv trafikdækning: Ca. 500 meter til Lyngby Station (S-tog og busser). Cyklistforhold: Ca. 280 cykelstativer i aflåst kælder og ca. 70 uoverdækkede stativer.
Indhold
Kortlægning: Spørgeskemaundersøgelse blandt alle ansatte om deres ture til og fra arbejde én udvalgt dag samt spørgsmål om holdninger til transportvaner og forslag til initiativer. Øvrige aktiviteter: Intern projektgruppe har arbejdet med information til medarbejdere, opbygning af projekthjemmeside (Flextrans), forslag til initiativer, beslutning om initiativer samt igangsætning (foreløbig januar 2002: Cykelværksted, firmabaseret samkørselsdatabase, indkøb af arbejdspladscykler, rabatordning med cykelhandler og løbende ajourføring af hjemmeside).
Proces
Igangsætter: COWI og Den Grønne Guide i Lyngby-Tårnbæk. Årsag: Ønske om at bidrage til at mindske biltrafikken og de afledte miljøgener og skabe attraktive tilbud til medarbejderne. Samtidig var ønsket at give inspiration til andre virksomheder i kommunen. Involverede parter: COWI og Den Grønne Guide i Lyngby-Tårnbæk. Tidsplan: 2000 - 2002 Stade: Initiativer er igangsat. Videre forløb: Det forventes, at der løbende igangsættes øvrige mindre initiativer.
Finansiering
Finansiering: COWI, Den Grønne Guide i Lyngby-Tårnbæk samt Den Grønne Fond og Den Grønne Jobpulje.
Pointer og anbefalinger
Med stor vægt på information og positive initiativer viser det sig, at medarbejderne er meget interesserede i emnet. Vigtigt at inddrage og aktivere ildsjæle blandt medarbejderne.
Kontaktperson
Henrik Grell, COWI, Parallelvej 2, 2800 Kgs. Lyngby. Tlf. 45972211, hgr@cowi.dk .

Danica

Projekttype
Transportplan for pendling ³
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Forsikringselskab Beliggenhed: I Lyngby. Antal ansatte: ca. 1.200 Parkeringsforhold: Ikke oplyst. Kollektiv trafikdækning: Ca. 500 meter til Lyngby Station (S-tog og busser). Cyklistforhold: Ikke oplyst
Indhold
Kortlægning: Spørgeskemaundersøgelse blandt alle ansatte om deres ture til og fra arbejde. Øvrige aktiviteter: Ikke oplyst Forslag til virkemidler: Tilbud om gratis månedskort til ansatte, der normalt benyttede bil til og fra arbejde og som boede nær en S-togsstation. Effekter af virkemidler: 68 tog imod tilbuddet. Efter forsøgsperioden overvejede 4 personer at skifte transportform.
Proces
Igangsætter: DSB S-tog. Årsag: Ønske om at bidrage til at mindske biltrafikken og de afledte miljøgener og få flere til at benytte kollektiv transport. Involverede parter: Danica og DSB S-tog. Tidsplan: 1998 Stade: Initiativer er igangsat. Videre forløb: Projektet er afsluttet.
Finansiering
DSB.
Pointer og anbefalinger
Ikke oplyst
Kontaktperson
Anne Pilegaard DSB S-tog, Sølvgade 40, 1349 København K. Tlf. 33140400, apilegaard@S-tog.dsb.dk

³ Refereret i Andreas Røhl: "Alle mine mænd til arbejde gå...." Speciale ved Roskilde Universitetscenter 1999.

Projekttype
Transportplan for pendling mellem bolig og arbejde
Virksomhedsbeskrivelse
<p>Virksomhedstype: Virksomheden er et slagteri.</p> <p>Beliggenhed: I Horsens by nær banegården. Efter igangsætning af arbejdet med transportplanen er der truffet beslutning om at flytte slagteriet til en ny beliggenhed i udkanten af Horsens. Samtidig lukkes slagteriet i Bjerringbro, og produktionen overføres til Danish Crown i Horsens.</p> <p>Størrelse: Der er i dag beskæftiget ca. 650 ansatte.</p> <p>Parkeringsforhold: På selve virksomhedens område er der ca. 300 parkeringspladser. Herudover har man lejet sig ind på et nærliggende areal ejet af Banestyrelsen. Parkeringsforholdene er således gode.</p> <p>Kollektiv trafikbetjening: Virksomheden ligger godt i forhold til den kollektiv trafikbetjening, men regionalbusser og tog ankommer for sent om morgenen til at betjene en stor del af de ansatte.</p> <p>Cyklistforhold: Der er kun delvis cykelstier på de nærliggende overordnede veje. Det samme er tilfældet på adgangsvejene til virksomheden, hvor trafikken dog er beskeden. De 230 cykelparkeringspladser dækker behovet, og der er gode bade- og omklædningsforhold.</p>
Indhold
<p>Kortlægning: Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse, hvor de ansatte er blevet spurgt om deres pendling på en bestemt hverdag: Tilstedeværelse på arbejdspladsen, transportafstand, arbejdstider, brug af bil i arbejdstiden, transportmåde samt begrundelse for valg af transportform og vurdering af muligheder for kollektiv transport.</p> <p>Øvrige aktiviteter: Studietur til England (Nottingham). Der er udarbejdet forslag til pendlerplan.</p> <p>Virkemidler: Undersøgelse af medarbejdernes holdning til tilpasning af mødetider til den kollektive transport, undersøgelse af interesse for nye pendlerbusser i forbindelse med flytningen, forbedret information om kollektiv transport, rådighed over og vejledning i brug af samkørselsdatabase, forbedring af cykelveje gennem anlæg af cykelstier, opdatering og formidling af cykelstiplan, kampagner og præmier for brug af cykel, hjælp til boligsøgning lokalt i Horsens, information om miljøvenlige biler og miljørigtig kørsel, udpegning af en pendleransvarlig, transport som et led i virksomhedens i miljøreddegørelse.</p> <p>Effekter af virkemidler: Der er foretaget en skønsmæssig vurdering af den forventede effekt af virkemidlerne i forhold til den nuværende lokalisering. På baggrund heraf er der opstillet som målsætning, at antallet af ansatte, der kører i egen bil skal reduceres til 42% svarende til at knap et halv hundrede ansatte skal holde op med at køre i egen bil.</p>
Proces
<p>Igangsætter: Horsens kommune, Miljøstyrelsen og Vejle amt.</p> <p>Årsag: Projektet blev igangsat ud fra et ønske om at begrænse trafikens miljøbelastning ad frivillighedens vej. Målet var at få pendlere i bil til at cykle, køre med kollektiv transport eller køre flere sammen i bilerne.</p> <p>Involverede parter: Til at forestå projektet ansatte kommunen en projektkoordinator, som etablerede samarbejdet og gennemførte spørgeskemaundersøgelsen. Projektkoordinatoren skiftede herefter job, hvorefter opgaven blev overdraget til konsulentfirma.</p> <p>Tidsplan: Projektet blev igangsat i 1.1.1998. Spørgeskemaundersøgelsen fandt sted i oktober 1998, og resultaterne heraf blev gengivet i et nyhedsbrev i foråret 1999. Forslag til pendlerplan er udarbejdet i løbet af 2000. Der har været afholdt møder med administrative medarbejdere i</p>

<p>1999 samt efter udarbejdelsen af forslag til pendlerplan i starten af 2001.</p> <p>Stade: Der foreligger forslag til pendlerplaner. Bl.a. på grund af flytteplaner er der ikke foretaget en implementering af virkemidlerne, men der er stor interesse for virkemidler, der kan bruges ved den nye lokalisering.</p> <p>Videre forløb: I forbindelse med planerne om flytning og sammenlægning er der nedsat arbejdsgrupper, der bl.a. skal tage sig af forhold vedrørende den fremtidige pendling.</p>
<p>Finansiering</p>
<p>Horsens kommune og Miljøstyrelsen.</p>
<p>Pointer og anbefalinger</p>
<p>Virksomheden har haft et alment ønske om at forbedre forholdene for de ansatte. Men man har ikke følt, at der var væsentlige problemer forbundet med pendlingen. Derfor har man forholdt sig meget afventende i processen.</p> <p>Først i det øjeblik der opstår en ny situation - som tilfældet er med en flytning og sammenlægning - vil virksomheden være mere motiveret til en aktiv indsats.</p> <p>På baggrund heraf må det anbefales specielt at gøre virksomheder, der står for at skulle foretage væsentlige ændringer, opmærksomme på de fordele, der kan ligge i udarbejdelse af en pendlerplan for de ansatte.</p>
<p>Kontaktperson</p>
<p>John Kristensen Danish Crown Andreas Steenbergs Plads 4, 8700 Horsens Tlf. 75623100, jic@danishcrown.dk</p>

Projekttype
Transportplan for pendling mellem bolig og arbejde
Virksomhedsbeskrivelse
<p>Virksomhedstype: Offentlig virksomhed</p> <p>Beliggenhed: 9 forskellige adresser i Københavnsområdet – først og fremmest TV-byen 10 km fra Københavns centrum og Radiohuset på Frederiksberg. (Distriktskontorer uden for Hovedstadsområdet er ikke medtaget i transportplanen). Antal ansatte: ca. 2.900 medarbejdere – ca. 1.800 i TV-byen og ca. 700 i Radiohuset.</p> <p>Parkeringsforhold: 800 gratis p-pladser i TV-byen, som er udnyttet tæt ved kapacitetsgrænsen. Ved Radiohuset er der gadeparkering med 2-timers begrænsning, men mulighed for heldagsparkering med parkeringslicens på 200 kr./måned.</p> <p>Kollektiv trafikbetjening: TV-byen har nærliggende stoppested for 4 buslinier med i alt ca. 15 afgang/time i myldretiderne. Radiohuset har nærliggende stoppesteder for 9 buslinier med i alt ca. 40 afgang/time i myldretiderne.</p> <p>Cyklistforhold: Cykelstier på og langs de omkringliggende trafikveje ved TV-byen. Delvis cykelstier langs nærliggende overordnede veje ved Radiohuset.</p>
Indhold
<p>Kortlægning: Kortlægning af de ansattes pendling via email-baseret spørgeskemaundersøgelse suppleret med papirudgave for medarbejdere uden adgang til email. Spørgeskemaet indeholdt spørgsmål om turen til/fra arbejde: Tidspunkter og tidsforbrug, transportmåde, ærinder undervejs. Vurdering af betydningen af en flytning til TV-byen: Transporttid, samkørsel, bopælsskifte, jobskifte, ændring af transportmåde. Vurdering af villigheden til parkeringsbetaling og konsekvenser af manglende parkeringskapacitet i Ørestaden.</p> <p>Konsekvensvurdering af en flytning til Ørestaden mht. fremkommelighed, transporttid, miljøbelastning, trafikikkerhed og parkeringsforhold.</p> <p>Øvrige aktiviteter: Oplæg til pendlerplan.</p> <p>Virkemidler: Firmacykler, forbedrede cyklistforhold, distancearbejde, firmafinansieret månedskort til kollektiv transport, betalt arbejdstid i bus og tog, samkørsel, kampagner, parkeringsmanagement.</p> <p>Effekter af virkemidler: Vurdering af fremtidig bilbenyttelse.</p>
Proces
<p>Igangsætter: Tre studerende på Ingeniørhøjskolen i København.</p> <p>Årsag: DR vil få mulighed for at etablere 600 parkeringspladser i Ørestaden. Da dette antal ikke vil kunne opfylde behovet, ønskes mulighederne for at begrænse de ansattes transport undersøgt.</p> <p>Involverede parter: Studerende og DR Ørestadsprojektet.</p> <p>Tidsplan: Spørgeskemaundersøgelse torsdag den 5.10.00. Pendlerplan udarbejdet efterår 2000 og projekt færdiggjort januar 2001.</p> <p>Stade: Pendlerplan afleveret. I forbindelse med udarbejdelse af grønt regnskab er der foretaget en kortlægning af brændselsforbrug til kørsel i DR, herunder også taxabrug og arbejdskørsel i private biler. DR har uafhængig af transportplanen gennemført intranetbaseret mulighed for at finde kør-sammen partnere, aktiv markedsføring af og deltagelse i "Vi Cykler til arbejde" samt udskiftet DR biler til mere energiøkonomiske modeller (el-bil i DR Århus, forsøgsprojekt med VW Lupo 3L).</p> <p>Videre forløb: Transportplanen er så vidt vides ikke blevet anvendt. Det er ambitionen at arbejde mere aktivt med transportområdet fremover.</p>
Finansiering
De studerende selv
Pointer og anbefalinger

Ikke beskrevet.

Kontaktperson

Tomas R. Poulsen
DR Miljø, TV-byen, 2860 Søborg
Tlf. 35203572, topo@dr.dk

Projekttype
Transportplan
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Servicevirksomhed Beliggenhed: Odense C Antal ansatte: 65 Parkeringsforhold: Gratis parkeringsplads – 19 pladser Kollektiv trafikdækning: Tog/Bybus/Rutebil (meget tæt på). Cyklistforhold: Overdækket, aflåste cykelstativer i gang. mulighed for bad.
Indhold
Kortlægning: Spørgeskemaundersøgelse blandt medarbejderne om deres transportvaner generelt. Ligeledes er ledelsen blevet interviewet. Øvrige aktiviteter: Der er udarbejdet forslag til transportplan med virkemidler.
Proces
Igangsætter: Center for Mobilitet og Miljø (nu COGITA). Årsag: Pilotprojekt støttet af Miljøstyrelsen og Den Grønne Jobpulje Involverede parter: DSB og COGITA Tidsplan: april 2001 – juni 2001 Stade: Transportplan udarbejdet. Videre forløb: I dette pilotprojekt sluttede processen før den egentlige implementering.
Finansiering
Miljøstyrelsen og Den Grønne Jobpulje
Pointer og anbefalinger
Deltagelsen i pilotprojektet var omkostningsfri for virksomhederne. Dette medførte en u hensigtsmæssig manglende forpligtelse fra virksomhedens side. Virksomheden lod sig overtale til at deltage. Virksomheden havde kun få reelle problemer mht. medarbejdernes transport til og fra arbejde, hvilket gjorde det vanskeligt for virksomheden at se værdien af en transportplan. Det er ikke hensigtsmæssigt at afslutte processen før implementeringen. Handlingsplaner bør gøres meget operationelle. Der er behov for at tænke en målrettet kommunikationsstrategi ind i transportplaner fremover.
Kontaktperson
Gerd Landwerd DSB Salg & Stationer Tlf. 63138730 eller Helle Aagaard Mortensen COGITA, hm@cogita.dk

Messecenter Herning, Cimbria Herning A/S, Erik Roug A/S, Herning Kongrescenter.

Projekttype
Fremme af firmacykler til pendling
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstyper: Fremstillingsvirksomheder og kongrescenter. Beliggenhed: Herning Kommune Antal ansatte: Ca. 160 i Messecenter Herning, ca. 80 i Cimbria, ca. 150 i Erik Roug A/S og ca. 25 i Herning Kongrescenter. Parkeringsforhold: Ikke belyst i projektet Kollektiv trafikdækning: Ikke belyst i projektet Cyklistforhold: Ikke belyst i projektet
Indhold
Kortlægning: Spørgeskemaundersøgelse blandt alle ansatte i to geografiske områder om deres ture til og fra arbejde én udvalgt dag. Øvrige aktiviteter: Valg af 7 virksomheder (3 offentlige og 4 private) med tilbud om firmacykelordning. Gennemførelse af tilbuddet om firmacykler til ansatte og evaluering af effekter. Virkemidler: Firmacykler til brug for pendling blandt medarbejdere, der var bilister og havde mellem 2 og 8 km til arbejdet. Effekter af virkemidler: Det er muligt at flytte 6-8% af virksomhedernes bolig-arbejdstrafik fra bil til cykel. Et af hovedresultaterne er, at 169 ansatte på de 3 offentlige virksomheder (inkl. 3 offentlige virksomheder) har deltaget i projekt og ladet bilen stå. På et år har hver af disse i gennemsnit kørt 1.400 km på cykel. Herning Kommune har opgjort dette til en besparelse på ca. 70.000 kg CO ₂ svarende til varme- og elforbruget i 12 parcelhuse om året. Der er yderligere foretaget en evaluering af deltagernes holdning til og erfaringer med projektet.
Proces
Igangsætter: Herning Kommune Årsag: Ønske om at bidrage til nationalt mål om at flytte 4% af biltrafikarbejdet over på cykel. Involverede parter: Herning Kommune og de 7 virksomheder Tidsplan: 1998 - medio 2001. Stade: Projektet afsluttet. Videre forløb: Ingen planer om fortsættelse.
Finansiering
Trafikpuljen administreret af Vejdirektoratet samt Herning Kommune og de 7 virksomheder.
Pointer og anbefalinger
Enkel administration har været vigtig, arbejdspladser motiveret pga. medarbejders "pres" og sundhedsaspektet, flere pointer kan beskrives ud fra evalueringsrapporter, som er undervejs.
Kontaktperson
Britt Odgaard Jacobsen Herning Kommune, Vejafdelingen, Rådhuset, Torvet, 7400 Herning. Tlf. 96282828, vejbo@herning.dk

HK, Hillerød

Projekttype
Pendlerplan
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Administration for fagforening Beliggenhed: I Hillerød by, ca. 1 km til station. Antal ansatte: ca. 35 Parkeringsforhold: Ca. 35 pladser. Kollektiv trafikdækning: Bybus med 5-10 min. drift til Hillerød Station Cyklistforhold: Parkering op ad husmur, plads til ca. 20 cykler. Desuden 8 stativer ved hovedindgang til bygning.
Indhold
Kortlægning: Spørgeskemaundersøgelse blandt alle ansatte om deres ture til og fra arbejde én udvalgt dag. Øvrige aktiviteter: Workshop med de ansatte om forslag til virkemidler. Udarbejdelse af foreløbigt oplæg til pendlerplan ud fra workshoppen.
Proces
Igangsætter: HK Hillerød og Hillerød Kommunes Pendlerkontor. Årsag: Ønske om at mindske miljøbelastningen af transporten til arbejdspladsen. Involverede parter: Hillerød Kommunes Pendlerkontor og HK Hillerød Tidsplan: Spørgeskemaundersøgelsen og workshoppen foregik i foråret 2000 Stade: Transportvaneundersøgelse er dokumenteret og workshop er afholdt. Videre forløb: Opfølgning ikke planlagt.
Finansiering
Hillerød Kommunes Pendlerkontor stod for spørgeskemaundersøgelse og oplæg til workshop
Pointer og anbefalinger
Medarbejderne viste stor interesse på den afholdte workshop, hvor oplevelsen var, at de alle gik op i virksomhedens generelle arbejdsforhold. Til gengæld var omfanget af forslag til virkemidler lille på grund af virksomhedens beskedne størrelse.
Kontaktperson
HK Hillerød, Milnersvej 35B, 3400 Hillerød. Tlf. 48290400

Lautrupgårdområdet: Oracle Danmark, Siemens A/S og Topdanmark

Projekttype
Pendlerplan
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Oracle Danmark er en software- og konsulentvirksomhed. Siemens A/S sælger hardware og tekniske produkter samt har konsulentvirksomhed, Topdanmark beskæftiger sig med forsikring og finansiering. Beliggenhed: Lautrupgård i Ballerup Kommune Størrelse: Oracle Danmark ca. 400 ansatte, Siemens ca. 700 ansatte og Topdanmark ca. 950 ansatte. I alt ca. 12.000 ansatte samt ca. 2.700 studerende i Lautrupgårdområdet ultimo 1999. Parkeringsforhold: Gode, gennemsnitlig ca. 0,6 p-plads pr. ansat. Kollektiv trafikbetjening: Fra virksomhederne er der mellem 600 m og 2 km til den nærmeste S-togsstation med 10 min. drift (Malmparken). Gennem området kører der 5 buslinier i myldretiden. Cyklistforhold: Separat stisystem i Lautrupgårdområdet samt cykelstier på de nærliggende overordnede veje.
Indhold
Kortlægning: Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse, hvor de ansatte er blevet spurgt om deres pendling på en bestemt hverdag: Tilstedeværelse på arbejdspladsen, transportafstand, turens varighed, transportmåde (herunder samkørsel i bil) og ærinder undervejs. Tælling af trafikken til/fra Lautrupgårdområdet. Virkemidler: Pendlerkontor, firmacykler, cykelværksted, sikring af gode omklædningsforhold, betalt arbejdstid i bus og tog, forbedrede forhold ved Malmparken station, samkørselsdatabase, fremme af hjemmearbejde (fjernarbejde). Effekter af virkemidler: Skønnes at reducere bilandel fra 71% til 52%.
Proces
Igangsætter: Studerende på Ingeniørhøjskolen i København Årsag: Problemer med trafikafviklingen til/fra Lautrupgårdområdet. Involverede parter: Studerende, virksomhederne og Ballerup Kommune. Tidsplan: Udarbejdet i efteråret 1999. Stade: Forslag til pendlerplan foreligger. Videre forløb: Ikke oplyst, men er sandsynligvis ikke videreført.
Finansiering
Studerende selv.
Pointer og anbefalinger
Ikke beskrevet.
Kontaktperson
Janus Steen Møller Carl Bro as, Granskoven 8, 2600 Glostrup. Tlf. 43486060, jsm@carlbro.dk

Projekttype
Transportplan for pendling
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Afdeling i Nordea. Beliggenhed: Christianshavn. Antal ansatte: 57 Parkeringsforhold: Ikke beskrevet. Kollektiv trafikdækning: Ikke beskrevet Cyklistforhold: Ikke beskrevet.
Indhold
Kortlægning: Spørgeskemaundersøgelse blandt alle ansatte om deres ture til og fra arbejde én udvalgt dag (adresse, ærinde undervejs, turens varighed, transportmåde), generelle rejsevaner og årsager hertil samt holdning til samkørsel, kollektiv transport og cykling. Øvrige aktiviteter: Udarbejdelse af forslag til virkemidler. Virkemidler: Bedre forhold for cyklister (badefaciliteter, cykelparkering, cykelværksted, firmacykler, præmier), bedre muligheder for samkørsel (database, reservation af p-pladser til samkørere, koordinering med andre virksomheder på Christianshavn, garanteret hjemkørsel, firmabil til ærinder), fremme brug af kollektiv transport (firmatilskud, præmier, bærbare PC´ere til brug under rejse, bedre information, pendlerbus direkte fra station), fremme fjernarbejde. Effekt af virkemidler: Ikke vurderet.
Proces
Igangsat af: 3 amerikanske studerende. Nordea deltog efter anmodning fra den grønne guide på Christianshavn. Årsag: Ønske om at mindske biltrafikken og deraf følgende miljøproblemer på Christianshavn Involverede parter: Studerende, den grønne guide på Christianshavn, Nordea. Tidsplan: Spørgeskemaundersøgelsen fandt sted den 17. april 2001. Stade: Forslag til virkemidler udarbejdet. Rapport foreligger. Videre forløb: Nordea har ikke forholdt sig til transportplanen og har ingen ønsker om at implementere virkemidler.
Finansiering
Ikke oplyst.
Pointer og anbefalinger
Usikre cykelveje anses for en stor barriere for cykling. Jo mere de ansatte involveres des større bliver effekten af en gennemførelse af virkemidlerne
Kontaktperson
Ingen

OBS! Odense

Projekttype
Transportplan
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Detailhandel i Storcenter Beliggenhed: Odense SØ Antal ansatte: 220 Parkeringsforhold: Gratis parkeringsplads (mange) Kollektiv trafikdækning: Bybus/Rutebil Cyklistforhold: Overdækkede cykelstativer. Adgang til badefaciliteter.
Indhold
Kortlægning: Spørgeskemaundersøgelse blandt medarbejderne om deres transportvaner generelt. Ligeledes gennemførelse af fokusgruppeinterview. Øvrige aktiviteter: Der er udarbejdet forslag til transportplan med virkemidler.
Proces
Igangsætter: Center for Mobilitet og Miljø (nu COGITA) Årsag: Pilotprojekt støttet af Miljøstyrelsen og Den Grønne Jobpulje Involverede parter: OBS! og COGITA Tidsplan: aug. 2000 – maj 2001 Stade: Transportplan udarbejdet. Videre forløb: I dette pilotprojekt sluttede processen før den egentlige implementering, da virksomheden ikke var interesseret.
Finansiering
Miljøstyrelsen og Den Grønne Jobpulje
Pointer og anbefalinger
Deltagelsen i pilotprojektet var omkostningsfri for virksomheden. Dette medførte en u hensigtsmæssig manglende forpligtelse fra virksomhedens side. Virksomheden havde for få reelle problemer mht. medarbejdernes transport til og fra arbejde, hvilket gjorde det vanskeligt for virksomheden at se værdien af en transportplan. Det er ikke hensigtsmæssigt at afslutte processen før implementeringen. Handlingsplaner bør gøres meget operationelle. Der er behov for at tænke en målrettet kommunikationsstrategi ind i transportplaner fremover.
Kontaktperson
OBS! Odense Steen Bo Rasmussen, 63153700 eller Helle Aagaard Mortensen COGITA, hm@cogita.dk

Projekttype
Elementer af en transportplan for pendling
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Rådgivende ingeniørfirma Beliggenhed: I Hørsholm, Indre By, Sorgenfri og Virum. Antal ansatte: ca. 1.200 Parkeringsforhold: Ikke oplyst, men varierer mellem arbejdspladserne Kollektiv trafikdækning: Som ovenfor Cyklistforhold: Som ovenfor
Indhold
Kortlægning: Spørgeskemaundersøgelse blandt alle ansatte om deres ture normale til og fra arbejde og deres ture på en udvalgt dag samt spørgsmål om holdninger til transportvaner og ændrede transportvilkår. Øvrige aktiviteter: Der er foretaget en vurdering af relevansen af forskellige tiltag og påvirkningsmuligheder, hvis kørsel i egen bil skal ændres til en mere miljøvenlig transportmåde. Der er foretaget en vurdering af tilgængeligheden til alternative lokaliseringer i Hovedstadsområdet med henholdsvis bil og kollektiv transport.
Proces
Igangsætter: RAMBØLL. Årsag: RAMBØLL's koncernledning nedsatte i maj 2001 et domiciludvalg, der skulle vurdere koncernens fremtidige struktur og lokalisering i Hovedstadsområdet. Herunder ønskede man at belyse mulighederne for at bidrage til at mindske biltrafikken og de afledte miljøgener og skabe attraktive tilbud til medarbejderne. Involverede parter: RAMBØLL Tidsplan: Spørgeskemaerne blev udsendt onsdag den 22.8.2001 Stade: Resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen og tilgængelighedsundersøgelsen er afleveret. Videre forløb: Resultaterne indgår i koncernens videre overvejelser – herunder muligheder for at igangsætte forskellige initiativer til at mindske biltrafikken.
Finansiering
RAMBØLL.
Pointer og anbefalinger
Transportvaneundersøgelsen viser, at op til ca. 10% af bilisterne sandsynligvis vil ændre transportmåde ved gennemførelsen af forskellige tiltag (firmatilskud til kollektiv transport, hjælp til samkørsel, firmacykel til rådighed, bedre mulighed for at benytte firmabil i arbejdstiden, bedre cykelfaciliteter på arbejdspladsen). Selv om besvarelsene er uforpligtende og derfor ikke umiddelbart er udtryk for, hvor mange der rent faktisk vil ændre adfærd, vil der sandsynligvis være mange ud over de 10%, der en gang imellem vil kunne påvirkes, hvis alternative transportmåder gøres mere attraktive, og der gives bedre information om muligheder. Medarbejderne er meget interesserede i emnet. Det er derfor vigtigt at inddrage og aktivere ildsjæle blandt medarbejderne. Tilgængelighedsundersøgelsen viser, at en flytning til det bedst beliggende alternative domicil giver ca. 5% længere køreafstand, men til gengæld ca. 15% kortere kollektiv rejsetid for de nuværende medarbejdere. Med uændret transportmåde vil biltrafikarbejdet derfor øges ved en flytning. Den generelle tilgængelighed til den alternative lokalisering vil øges lidt med bil og meget med kollektiv transport. Transportvaneundersøgelsen viser, at knap 40% af bilisterne sandsynligvis vil skifte transportmåde, hvis rejsetiden med kollektiv transport halveres. Ud fra en miljømæssig vurdering kan en alternativ lokalisering derfor

vise sig at være gunstig på lidt længere sigt.

Kontaktperson

Per Thost

RAMBØLL NYVIG a/s, Kærvej 8, 2970 Hørsholm

Tlf. 45861900, pt@nyvig.dk

Thrige Electric A/S

Projekttype
Transportplan
Virksomhedsbeskrivelse
Virksomhedstype: Produktionsvirksomhed Beliggenhed: Odense S Antal ansatte: 151 Parkeringsforhold: Gratis parkeringsplads – 75 pladser Kollektiv trafikdækning: Bybus/Rutebil (ca. 1,2 km derfra) Cyklistforhold: Rimelige cykelstier, problemer m. glasskår m.m.
Indhold
Kortlægning: Spørgeskemaundersøgelse blandt medarbejderne om deres transportvaner generelt. Ligeledes fokusgruppeinterview med medarbejderrepræsentanter såvel som ledelsesrepræsentanter. Øvrige aktiviteter: Der er udarbejdet forslag til transportplan med virkemidler.
Proces
Igangsætter: COGITA Årsag: Pilotprojekt støttet af Miljøstyrelsen og Den grønne Jobpulje Involverede parter: Thrige Electric A/S og COGITA Tidsplan: aug. 2000 – maj 2001 Stade: Transportplan udarbejdet. Videre forløb: I dette pilotprojekt sluttede processen før den egentlige implementering. Virksomheden var ikke interesseret i at arbejde videre med transportplanen.
Finansiering
Finansiering: Miljøstyrelsen og Den Grønne Jobpulje
Pointer og anbefalinger
Deltagelsen i pilotprojektet var omkostningsfri for virksomheden. Dette medførte en u hensigtsmæssig manglende forpligtelse fra virksomhedens side. Virksomheden havde for få reelle problemer mht. medarbejdernes transport til og fra arbejde, hvilket gjorde det vanskeligt for virksomheden at se værdien af en transportplan. Det er ikke hensigtsmæssigt at afslutte processen før implementeringen. Handlingsplaner bør gøres meget operationelle. Der er behov for at tænke en målrettet kommunikationsstrategi ind i transportplaner fremover.
Kontaktperson
Pia Rasmussen Thrige Electric A/S, Energivej 25, Lindved, 5260 Odense S Tlf. 63951111 eller Helle Aagaard Mortensen COGITA, hm@cogita.dk

Projekttype
Transportplan for pendling mellem bolig og arbejde
Virksomhedsbeskrivelse
<p>Virksomhedstype: 3 uddannelsessteder - Ingeniørhøjskolen, Byggeteknisk Højskole og Teknisk Skole. Pr. 1. Januar 2001 er Ingeniørhøjskolen og Teknisk Uddannelses Center Horsens (Byggeteknisk Højskole, Horsens Tekniske Skole, Horsens Tekniske Gymnasium, EDB-Centret samt Teknikerhøjskolen) fusioneret til Danmarks første teknisk - merkantile CVU. Centrets nye navn er Vitus Bering - Center for Videregående Uddannelse.</p> <p>Beliggenhed: Ingeniørhøjskolen ligger ca. 3 km. fra centrum i den østlige del af Horsens. Byggeteknisk Højskole ligger centralt placeret den østlige del af Horsens bymidte. Teknisk Skole ligger i et industriområde 4 km syd for Horsens centrum.</p> <p>Størrelse: Ingeniørhøjskolen har ca. 450 studerende og 150 ansatte. Byggeteknisk Højskole har ca. 400 studerende og 200 ansatte. Teknisk Skole har ca. 250 studerende og 150 ansatte.</p> <p>Parkeringsforhold: Ingeniørhøjskolen har ca. 200 parkeringspladser; der lige dækker behovet. På Byggeteknisk Højskoles grund er der utilstrækkeligt med parkeringspladser, således at mange parkerer i nærliggende gader. De 200 parkeringspladser for biler på Teknisk Skole dækker rigeligt behovet.</p> <p>Kollektiv trafikbetjening: Ingeniørhøjskolen betjenes af tre nærliggende bybuslinier, mens der er noget længere gangafstand til yderligere 4 bybusser og én regionalbus. Byggeteknisk Højskole har nærliggende stoppesteder for 4 bybuslinier og én regionalbus. Nær Teknisk skole er der stop for én bybus og én regionalbus.</p> <p>Cyklistforhold: Der er delvis cykelstier på de nærliggende overordnede veje, men ikke på adgangsvejene til skolerne. På Ingeniørhøjskolen vides det ikke, om der er tilstrækkeligt med cykelparkering. Der er gode bade- og omklædningsforhold. På Byggeteknisk Højskole er der ikke nok cykelparkeringspladser. Bade- og omklædningsrum ligger her relativt langt fra parkeringen. For Teknisk Skole foreligger der ikke oplysninger om cykelparkering og bade- og omklædningsforhold.</p>
Indhold
<p>Kortlægning: Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse, hvor de ansatte er blevet spurgt om deres pendling på en bestemt hverdag: Tilstedeværelse på arbejdspladsen, transportafstand, arbejdstider, brug af bil i arbejdstiden, transportmåde samt begrundelse for valg af transportform og vurdering af muligheder for kollektiv transport.</p> <p>Øvrige aktiviteter: Studietur til England (Nottingham). Der er udarbejdet forslag til pendlerplan.</p> <p>Virkemidler: Forbedret information om kollektiv transport, bybusser lægges ind i</p>

Rejseplan Danmark, rådighed over samt information om og vejledning i brug af samkørselsdatabase, flere og bedre cykelparkeringsmuligheder ved Horsens Banegård, forbedring af cykelvej gennem anlæg af cykelstier, opdatering og formidling af cykelstiplan, kampagner og præmier for brug af cykel, hjælp til boligsøgning lokalt i Horsens, etablering af flere ungdomsboliger, information om miljøvenlige biler og miljørigtig kørsel, udpegning af en pendleransvarlig. Effekt af virkemidler: Der er foretaget en skønsømmæssig vurdering af den forventede effekt af virkemidlerne i forhold til den nuværende lokalisering. På baggrund heraf er der opstillet som målsætning, at antallet af studerende/ansatte, der kører i egen bil skal reduceres til under 30% på Ingeniørhøjskolen og til ca. 1/3 på de to øvrige skoler svarende til, at i alt knap 100 studerende/ansatte skal holde op med at køre i egen bil.

Proces

Igangsætter: Horsens Kommune, Miljøstyrelsen og Vejle Amt.
Årsag: Projektet blev igangsat ud fra et ønske om at begrænse trafikens miljøbelastning ad frivillighedens vej. Målet var at få pendlere i bil til at cykle, køre med kollektiv transport eller køre flere sammen i bilerne.
Involverede parter: Til at forestå projektet ansatte kommunen en projektkoordinator, som etablerede samarbejdet og gennemførte spørgeskemaundersøgelsen. Projektkoordinatoren skiftede herefter job, hvorefter opgaven blev overdraget til konsulentfirma.
Tidsplan: Projektet blev igangsat i 1.1.1998. Spørgeskemaundersøgelsen fandt sted i oktober 1998, og resultaterne heraf blev gengivet i et nyhedsbrev i foråret 1999. Forslag til pendlerplan er udarbejdet i løbet af 2000. Der har været afholdt møder med administrative medarbejdere i 1999 samt efter udarbejdelsen af forslag til pendlerplan i starten af 2001.
Stade: Der er ikke taget endelig stilling til forslagene til pendlerplaner. Bl.a. på grund af sammenlægningen er der ikke foretaget en implementering af virkemidlerne. På Ingeniørhøjskolen er enkelte af virkemidlerne implementeret før sammenlægningen.
Videre forløb: I forbindelse med sammenlægningen overvejes nedsat en fælles miljøgruppe, der bl.a. kan tage sig af forhold vedrørende den fremtidige pendling.

Finansiering

Horsens Kommune og Miljøstyrelsen.

Pointer og anbefalinger

Skolerne har haft et alment ønske om at forbedre forholdene for de studerende og ansatte. På nær Ingeniørhøjskolen har man ikke følt, at der var væsentlige problemer forbundet med pendlingen. Man har derfor forholdt sig afventende i processen. På Ingeniørhøjskolen har der før sammenlægningen eksisteret en miljøgruppe, der bl.a. har stået for udarbejdelsen af en miljøredegørelse indeholdende det første udkast til pendlerplanen for Ingeniørhøjskolen. Enkelte af virkemidlerne i pendlerplanen er allerede implementeret. Det drejer sig om informationer om kollektiv transport og samkørsel. Herudover er der ydet en særlig indsats over for kursister ved at gennem information om øvrige deltagere at påpege muligheder for samkørsel. Især når der opstår en ny situation - eksempelvis i forbindelse med omstrukturering og iværksættelse af nye kurser - vil uddannelsesinstitutionen have interesse og behov for en forbedring af forholdene for pendlere. Generelt har tilgængeligheden til skoler sandsynligvis en stor indflydelse på rekrutteringen af studerende. På baggrund heraf må det anbefales at gøre uddannelsesinstitutioner opmærksomme på de fordele, der kan ligge i udarbejdelse af en pendlerplan for de studerende og ansatte.

Kontaktperson

Servicechef Povl Thomsen

Vitus Bering, Center for Videregående Uddannelse
Slotsgade 11, Postbox 511, 8700 Horsens
Tlf. 76255099
PT@vitusbering.dk

Spørgeguide

Spørgeguiden er udarbejdet af COWI og RAMBØLL NYVIG a/s den 21. februar 2002.

Introduktion

Opsummering af tidligere indhentet viden (sikre overensstemmelse)

Formål og omfang af interviewet: Arbejdsproces og involvering af forskellige parter (herunder holdninger og motivation), barrierer for gennemførelse samt evt. sammenhæng med virksomhedskultur og miljøarbejde.

Processen for udarbejdelse af planer (herunder holdninger og motivation)

Hvem i organisationen blev først introduceret for idéen og hvordan (artikel i tidsskrift, henvendelse fra kommune,)

Hvem besluttede at gå i gang med arbejdet? (direktionen, afdelingschef,)

Hvad var begrundelsen for at beslutte (beslutningstageren, altså sandsynligvis ledelsen) at gå i gang med arbejdet? (miljøhensyn, personalepleje, praktiske problemer med parkering, busstoppesteder, osv.)

Hvem har været involveret i arbejdsprocessen? (arbejdsgruppe/enkelt person/inddragelse af medarbejdere/inddragelse af ledelse, inddragelse af personer udefra)

Hvad er statet i dag? Hvad har beslutningstagerne vedtaget nu? (opfordrer til fortsættelse, har givet ressourcer til fortsættelse, har stoppet arbejdet,)

Hvis man fortsat arbejder med emnet "transportplaner:

Hvad er/påtænkes realiseret? (tiltag i transportplanen / andre?)

Hvem er/var ansvarlig for realiseringen? (enkeltperson, arbejdsgruppe, personaleafdeling, serviceafdeling, miljøafdeling,...)

Hvis der er igangsat initiativer:

Hvordan fungerer de i dag?

Hvem benytter dem?

Er der foretaget evaluering af initiativerne? (eller blot udtrykt holdninger blandt medarbejdere, ledelse, ...)

Barrierer for gennemførelsen

Hvad har beslutningstageren givet som begrundelse for ikke at gå videre.

Hvilke barrierer er man stødt ind i (ingen incitament, ingen penge i det, manglende ressourcer til at arbejdsgruppe kan holde idéen levende,.....)

Hvad kunne eventuelt have motiveret til at gøre yderligere? (myndighedskrav, penge, medarbejderkrav, konkrete problemer med parkering.....)

Sammenhæng med virksomhedskultur og miljøarbejde

Virksomhedskultur

Hvem har i dag noget med medarbejdernes transport at gøre?:

Driftsansvarlig for p-pladser og cykelparkering?

Ansvarlig for virksomhedens egne køretøjer til firma-/tjenestekørsel

Indgår transport i virksomhedens sikkerhedsudvalg, samarbejdsudvalg eller andet?

Har virksomheden tidligere involveret sig i medarbejderens transport(-problemer). F.eks. henvendelser til kommune om busstoppesteder, etablering af omklædning til cyklister efter medarbejderforespørgsler osv.

Virksomhedens miljøarbejde

Har virksomheden en miljøpolitik?

Hvordan er den udmøntet? (miljøledelse, miljøstyring, certificering, grønt regnskab/etisk/holistisk regnskab, miljøplan, ...)

Hvilke emner behandles i miljøarbejdet (vand, el, varme, produktion, råstoffer, affaldtransport?)

Gør virksomheden mere end loven kræver på miljøområdet?

Har virksomheden en grøn indkøbspolitik? (gælder den også transportydelse og indkøb af køretøjer?) Hvad indeholder indkøbspolitikken i givet fald?

Indgår miljø i virksomhedens markedsføring (image)

Hvem har ansvaret for virksomhedens miljøarbejde (miljøafdeling, -person(miljøchef), direktionen, driftsafdeling, ..integreret i kvalitetsstyring...)

Inddrages medarbejderne i miljøarbejdet og i så fald hvordan?

(dataindsamling, sikkerhedsudvalg, samarbejdsudvalg, særlig regnskabsgruppe)

Interviews med udvalgte virksomheder

Indledning

Som led i projektet indgår interviews med 4 udvalgte virksomheder. Interviewene er tilrettelagt efter spørgeguiden. Referaterne er efterfølgende konfirmeret af de interviewede.

ATP-huset

Dette referat gengiver resultatet af interview med virksomheden ATP-huset. Da COWI deltog i projektet som konsulent, optræder der oplysninger, som stammer fra COWI's viden i øvrigt om processen, og ikke nødvendigvis fra interviewet.

Referatet er gennemset og kommenteret af Pernille Sefort.

Interviewet gennemførtes som et telefoninterview tirsdag den 12. marts 2002 af Henrik Grell, COWI. Den interviewede var Pernille Sefort (PS) fra Personaleområdet i ATP-huset. Pernille Sefort var ATP-husets kontaktperson for det projekt, som gennemførtes i 1997-98 om at udarbejde en Pendlerplan for virksomheden.

Processen for udarbejdelse af planen

Igangsætning

Idéen med at gennemføre et projekt med en pendlerplan i virksomheden blev introduceret af Hillerød Kommunes Tekniske direktør til den administrerende direktør i ATP-huset, som sendte henvendelsen videre til Personalechefen. Hillerød Kommune ønskede at ATP-huset skulle deltage som pilotvirksomhed i et projekt, som kommunen havde fået støtte til fra Miljøstyrelsen og Banestyrelsen.

Efter drøftelser med kommunen besluttede Ledelsesgruppen i ATP-huset at gå med i projektet, som blev lanceret som et pilotprojekt.

PS erindrer følgende begrundelser for at deltage i projektet:
Mulighed for at følge op på et tidligere formuleret ønske om ændring af ATP-husets busbetjening
Ønske om at få et positivt samarbejde med andre aktører i lokalmiljøet, herunder at medvirke til øget miljøhensyn

Samtidig understreger PS, ledelsen allerede på daværende tidspunkt ytrede, at man ikke ville arbejde med idéer, som skulle lægge restriktioner på medarbejderens valg af transportmiddel. Endelig var det på daværende

tidspunkt ikke klart defineret, at projektet reelt skulle føre til handlinger fra ATP-husets side, hvilket ifølge PS er vigtigt at huske, når de opnåede resultater evalueres.

Arbejdsprocessen

Til projektet var knyttet en styregruppe med de institutioner, som havde støttet projektet økonomisk eller kunne tænkes at skulle bidrage med økonomiske ressourcer som led i projektet (Miljøstyrelsen, Hillerød Kommune, Banestyrelsen, DSB S-tog, HT og ATP-huset). Desuden var der en projektgruppe med repræsentanter fra de samme institutioner suppleret med repræsentanter for Privatbanerne i Hillerød og Hillerød Erhvervsråd samt COWI, der fungerede som formand for projektgruppen. ATP-huset havde 2 repræsentanter i projektgruppen, hvoraf den ene var PS. Desuden deltog en medarbejderrepræsentant fra ATP-husets samarbejdsudvalg.

Undervejs i processen sikrede ATP-husets deltagere i projektgruppen en løbende formidling til medarbejderne via personaleblad og opslag på Intranettet. Ligeledes blev Ledelsesgruppen informeret om projektforløbet.

Projektet blev afsluttet med, at alle parter vedtog en række konkrete initiativer, som skulle igangsættes. Ansvar for denne opfølgning lå hos flere af de involverede uden, at det helt klart blev defineret om der var en én ansvarlig institution eller person til at sikre realiseringen. Her peger PS på, at der nok manglede en klar aftale om forløbet. Til dels var det dog intentionen, at Hillerød Kommunes på det tidspunkt helt nyoprettede Pendlerkontor skulle stå for koordineringen.

Besluttede initiativer

- Samkørselsdatabase til at støtte organiseret samkørsel
Det blev besluttet at etablere en sådan ordning. Hillerød Kommunes Pendlerkontor startede derfor på daværende tidspunkt et udviklingsprojekt sammen med Kraks Forlag. Resultatet er i dag kendt som den Internet baserede løsning Pendlerservice.dk.
Imidlertid var dette system først klar flere måneder efter, at projektet var afsluttet og der er ikke rigtigt blevet fulgt op overfor ATP-huset med denne løsning. PS udtrykker, at idéen og motivationen fra ATP-husets side nok smuldrede på grund af dette tidsforløb.
- Forbedring af busruter til ATP-huset
Det blev besluttet at HT skulle undersøge muligheden for at sikre en mere direkte busrute til ATP-huset og derved mindske rejsetiden til Hillerød Station. HT gik videre med idéen, men initiativet strandede på tekniske problemer (placering af nye stoppesteder, gennembrud af beplantning mv.) med at ændre ruten og for lille kundeunderlag til at HT ville etablere nye særskilte ruter til ATP-huset.
- Firmacykler til turen mellem Hillerød Station og ATP-huset
DSB S-tog indvilligede i at finansiere firmacykler til ansatte, som hidtil havde benyttet bil til arbejde, men som ønskede at skifte til tog og cykel. 2 ansatte sagde ja tak til disse betingelser og derfor blev indkøbt 2 cykler, der samtidig fik lov til at holde på en aflåst plads ved Hillerød station.
Imidlertid er de 2 medarbejdere ikke længere ansat i ATP-huset. Der er ikke truffet nogen formelle aftaler med DSB S-tog om, hvordan cyklerne så kan anvendes. PS anfører, at der af og til er medarbejdere, der

efterspørger cyklerne. Det kan for eksempel være nyansatte, der hører om ordningen via kolleger.

- Gratis vareprøver til tog
DSB S-tog indvilligede i at finansiere gratis billetter i en prøveperiode på en måned til ansatte, som hidtil havde benyttet bil til arbejde, men som ønskede at skifte til tog. Ingen ansatte sagde ja tak til disse betingelser og initiativet blev derfor ikke realiseret.
- Etablering af cykelværksted:
ATP-huset besluttede at bevillige et mindre beløb til at etablere et lille cykel værksted. 5 medarbejdere meldte sig til at stå for indkøb og drift. Ifølge PS fungerer værkstedet endnu med nogle medarbejdere som ildsjæle. ATP-huset har ikke løbende givet bevillinger til at vedligeholde værkstedet.
- Anlæg af ny sti til at forbedre og forkorte cykelturen til stationen:
Hillerød Kommune besluttede at fremme anlæg af en helt ny sti, som ville forbedre betjeningen af ATP-huset. Den politiske beslutningsproces og anlægsarbejdet tager imidlertid tid. Derfor er stien først anlagt i 2001. Det skal dog anføres, at stien sandsynligvis ikke var anlagt endnu, hvis Pendlerplan projektet ikke havde eksisteret.

Status i dag

Pernille Sefort anfører, at ideen Pendlerplan reelt ikke eksisterer i ATP-huset i dag. Emnet har ikke været behandlet på ledelses niveau siden samarbejdsprojektet med Hillerød Kommune sluttede.

Barrierer for gennemførelsen

Blandt vigtige barrierer for gennemførelsen i ATP-huset fremhæver PS de følgende:

Starten på projektet lagde reelt ikke op til, at virksomheden skulle gennemføre initiativer. Derfor var ledelsen ikke parat til at træffe de beslutninger

På trods af oven nævnte besluttede virksomheden at sætte gang i initiativer, men oplevede derefter meget lidt fremdrift på de initiativer, som andre skulle tage ansvaret for. Det gælder især forbedret busbetjening. Pernille Sefort anfører, at der reelt manglede hurtige succes historier, som kunne give en bedre motivation blandt både medarbejdere og ledelse til at fortsætte.

Ledelsesgruppen har ikke haft fokus på området, blandt andet af ovenstående årsager

Reelt var der ingen konkrete store problemer, som var med til at skabe motivationen. Med en start i dag, kunne Pernille Sefort forestille sig en anden situation, idet medarbejderne begynder at opleve trængsel på parkeringsarealerne.

Virksomhedskultur og miljøarbejde

Transports rolle i virksomheden

Transport er ikke et stort emne i ATP-huset. Der findes en lager- og indkøbsfunktion, som har ansvaret for blandt andet de udendørs fysiske forhold til bil- og cykelparkering. Samme funktion råder over 2 tjenestebiler til varekørsel mv. Bilerne benyttes ikke generelt af medarbejderne til møder.

Pernille Sefort nævnte, at virksomheden tidligere har involveret sig i at forbedre busbetjeningen til ATP-huset, men hun erindrede ikke andre initiativer rettet mod medarbejdernes transport.

Virksomhedens miljøprofil

Virksomheden har ikke en decideret formuleret miljøpolitik. Det betyder, at der ikke foregår egentlig koordineret aktivitet på miljøområdet i virksomheden.

ATP-husets indkøbspolitik indeholder en passus om miljøvenligt indkøb og der er krav om miljøcertificering af leverandører ved større udbudsforretninger.

Danish Crown

Dette referat gengiver resultatet af et interview med virksomheden Danish Crown i Horsens. Da RAMBØLL NYVIG a/s deltog i projektet som konsulent, optræder der oplysninger, som stammer fra RAMBØLL NYVIG's viden i øvrigt om processen, og ikke nødvendigvis fra interviewet.

Interviewet gennemførtes som et telefoninterview fredag den 14. marts 2002 af Per Thost, RAMBØLL NYVIG a/s.

Den interviewede var kontorchef John Christensen (JC) fra personaleafdelingen. JC var Danish Crowns kontaktperson for det projekt, som gennemførtes i 1998-2001 om at udarbejde en pendlerplan for virksomheden.

Processen for udarbejdelse af planen

Igang sætning

Idéen med at gennemføre et projekt med en pendlerplan udsprang fra Horsens Kommune og Vejle Amt, der ansøgte Bytrafikpuljen om midler til medfinansiering af projektet "Bæredygtig bolig-arbejdssteds-trafik i Horsens Kommune", hvor der skulle udarbejdes pendlerplaner for 4 virksomheder. Miljøstyrelsen gav tilsagn om støtte, og projektet blev igangsat i starten af 1998. Til at følge projektet blev der nedsat en styregruppe bestående af repræsentanter for Miljøstyrelsen, Horsens Kommune og Vejle Amt. Til at forestå projektet ansatte kommunen en projektkoordinator. Virksomhederne blev udvalgt ud fra kriterier som størrelse og beliggenhed samt ønsket om at belyse forskelle mellem ansatte og studerende.

Projektkoordinatoren tog kontakt til Danish Crown, hvor ledelsen (fabrikschefen, kontorchefen (JC) og en fællestillidsmand) indvilligede i at deltage i arbejdet.

Arbejdsprocessen

I 1998 gennemførtes en spørgeskemaundersøgelse blandt de ansatte på Danish Crown. Projektkoordinatoren udarbejdede et nyhedsbrev, hvori resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen blev beskrevet. Nyhedsbrevet blev udsendt til Danish Crown i foråret 1999.

Der blev herefter afholdt et møde med arbejdsgruppen hos Danish Crown med henblik på at klarlægge, hvad man kunne tænke sig at opnå med projektet. JC erindrer, at motivationen for at deltage fra virksomhedens side bl.a. var

muligheden for at få flere til at køre sammen
ønsket om at forbedre sundhedstilstanden ved at få flere til at cykle

Imidlertid skiftede projektkoordinatorens stilling i 1999. Det viste sig vanskeligt at få projektet færdiggjort af en midlertidigt ansat medarbejder. Horsens Kommune engagerede derfor RAMBØLL NYVIG a/s til at fuldføre projektet. Arbejdet hermed blev sat i gang i starten af 2000. Ud fra resultaterne af spørgeskemaundersøgelsen blev der udarbejdet forslag til pendlerplan for Danish Crown, som blev drøftet med ledelsen i starten af 2001. Pendlerplanen er herefter korrigeret på baggrund af de indkomne kommentarer fra ledelsen.

JC giver udtryk for, at projektet er kørt død flere gange på grund af manglende opbakning fra kommunens side.

Status i dag

Ud over at orientere medarbejderne om mulighederne for at søge samkørselspartnere via internettet har man ikke iværksat nogen af de i pendlerplanen foreslåede initiativer. Emnet har ikke været behandlet i ledelsen siden starten af 2001.

Barrierer for gennemførelsen

Siden gennemførelsen af spørgeskemaundersøgelsen er forholdene ændret. Danish Crown har planer om at flytte fra bymidten til en ny fabrik i udkanten af Herning. Planerne om at flytte Danish Crown medfører, at der ikke har været særlig interesse for at forbedre forholdene for pendlere i relation til den nuværende lokalisering. Til gengæld er der stor interesse for virkemidler, der vil kunne medbringes/videreføres til den nye lokalisering.

De endelige planer for virksomhedens flytning vil først foreligge til sommer (2002). Indtil da vil man ikke foretage sig noget. Hvis der ikke er pres fra medarbejdernes side eller tages initiativ udefra vil der dog næppe ske noget.

Virksomhedskultur og miljøarbejde

Transportens rolle hos Danish Crown

Transport spiller kun en underordnet rolle i virksomheden. Maskinmesteren er driftsansvarlig for P-pladser og cykelparkering. Virksomheden har kun én firmabil, som er stillet til rådighed for JC. Ellers har man eksterne vognmænd til at klare al transport.

Danish Crown har ikke tidligere involveret sig i medarbejderens transport. Der har været tale om individuelle aftaler f.eks. om mødetider, hvis der var mulighed for det. Produktionen sætter dog snævre grænser for fleksibiliteten.

Virksomhedens miljøarbejde

Danish Crown har en miljøpolitik, hvor de gør mere end loven kræver på miljøområdet. Virksomheden har en miljøgodkendelse for produktionen, der sætter grænser for emissioner mm. Herudover har virksomheden på eget initiativ iværksat en miljøstyring med grønt regnskab (men ingen certificering), hvor man søger at opnå en række besparelser inden for områder som vand, el, varme, produktion, råstoffer og affald, men ikke transport.

Danish Crown har ingen grøn indkøbspolitik og stiller ikke specielle krav til vognmænd vedrørende energibesparende transport.

Danish Crown har en miljøorganisation, hvor en af fabriksmestrene er ansvarlig for virksomhedens miljøarbejde. Sikkerhedsorganisationen med maskinmester, kontorchef, fabriksmestre og sikkerhedsudvalg (fabrikschef + 4-5 ansatte) kan også være indblandet i ændringer og stille forslag.
Vitus Bering Center for Videregående Uddannelse

Dette referat gengiver resultatet af interview med virksomheden Vitus Bering Center for Videregående Uddannelse i Horsens. Da RAMBØLL NYVIG a/s deltog i projektet som konsulent, optræder der oplysninger, som stammer fra RAMBØLL NYVIG's viden i øvrigt om processen, og ikke nødvendigvis fra interviewet.

Interviewet gennemførtes som et telefoninterview fredag den 8. marts 2002 af Per Thost, RAMBØLL NYVIG a/s. Den interviewede var servicechef Povl Thomsen (PT) på Vitus Bering Center for Videregående Uddannelse, der er en fusion af Ingeniørhøjskolen i Horsens og Teknisk Uddannelsescenter Horsens. PT var Ingeniørhøjskolens kontaktperson for det projekt, som gennemførtes i 1998-2001 om at udarbejde en pendlerplan for skolen.

Processen for udarbejdelse af planen

Igangsætning

Idéen med at gennemføre et projekt med en pendlerplan udsprang fra Horsens Kommune og Vejle Amt, der ansøgte Bytrafikpuljen om midler til medfinansiering af projektet "Bæredygtig bolig-arbejdssteds-trafik i Horsens Kommune", hvor der skulle udarbejdes pendlerplaner for 4 virksomheder. Miljøstyrelsen gav tilsagn om støtte, og projektet blev igangsat i starten af 1998. Til at følge projektet blev der nedsat en styregruppe bestående af repræsentanter for Miljøstyrelsen, Horsens Kommune og Vejle Amt. Til at forestå projektet ansatte kommunen en projektkoordinator. Virksomhederne blev udvalgt ud fra kriterier som størrelse og beliggenhed samt ønsket om at belyse forskelle mellem ansatte og studerende.

Projektkoordinatoren tog kontakt til Ingeniørhøjskolen i Horsens, hvor rektor besluttede, at skolen godt ville deltage i arbejdet.

Arbejdsprocessen

I 1998 gennemførtes en spørgeskemaundersøgelse blandt de ansatte og studerende på skolen. Projektkoordinatoren udarbejdede et nyhedsbrev, hvori resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen blev beskrevet. Nyhedsbrevet blev udsendt til skolen i foråret 1999.

Der blev herefter afholdt et møde med ledelsen på Ingeniørhøjskolen med henblik på at klarlægge, hvad man kunne tænke sig at opnå med projektet. Fra skolen deltog foruden rektor servicechefen og en tillidsmand.

PT nævner, at motivationen for at deltage fra virksomhedens side var, at man gør og vil noget med miljørigtig transport. Miljøkurser indgår således i uddannelsesstilbuddet. Man ønskede at forbedre transportmulighederne og gøre opmærksom på evt. uhensigtsmæssigheder.

Der blev herefter udarbejdet forslag til virkemidler, som blev drøftet med skolens ledelse. Imidlertid skiftede projektkoordinatorens stilling i 1999. Det viste sig vanskeligt at få projektet færdiggjort af en midlertidigt ansat medarbejder. Horsens Kommune engagerede derfor RAMBØLL NYVIG a/s til at fuldføre projektet. Arbejdet hermed blev sat i gang i starten af 2000. Ud fra resultaterne af spørgeskemaundersøgelsen blev der udarbejdet et revideret forslag til pendlerplan for Ingeniørhøjskolen, som blev drøftet med ledelsen i starten af 2001. Pendlerplanen er herefter korrigeret på baggrund af de indkomne kommentarer fra ledelsen.

Status i dag

På Ingeniørhøjskolen har der før sammenlægningen eksisteret en miljøgruppe, der bl.a. har stået for udarbejdelsen af en miljøredegørelse indeholdende det første udkast til pendlerplanen for Ingeniørhøjskolen. Miljøredegørelsen indeholder som én af målsætningerne at arbejde for en bæredygtig bolig-arbejdsstedtrafik. Som miljømål er sat en 5% reduktion i antallet af studerende og ansatte, der bruger bil (svarende til pendlerplanens mål).

Enkelte af virkemidlerne i pendlerplanen er implementeret. Det drejer sig om informationer om kollektiv transport og samkørsel. Herudover er der ydet en særlig indsats over for kursister ved gennem information om øvrige deltagere at påpege muligheder for samkørsel. Ud over at orientere de studerende og medarbejderne om mulighederne for at søge samkørselspartnere via internettet er man i gang med planlægning af ungdomsboliger. Ellers har man ikke iværksat nogen af de i pendlerplanen foreslåede initiativer. Emnet har ikke været behandlet i ledelsen siden starten af 2001.

Pr. 1. januar 2001 er Ingeniørhøjskolen i Horsens og Teknisk Uddannelsescenter Horsens fusioneret til Danmarks første teknisk - merkantile Center for Videregående Uddannelse. Centrets nye navn er Vitus Bering Center for Videregående Uddannelse. Ingen af uddannelsesinstitutionerne har flyttet adresse i forbindelse med fusionen. Derfor er virkemidlerne i pendlerplanerne stadig anvendelige.

Barrierer for gennemførelsen

På grund af sammenlægningen af uddannelsesinstitutionerne har man ikke haft tid til at arbejde videre med pendlerplaner. Der er en positiv holdning til pendlerplaner, men der mangler de fornødne ressourcer til at implementere virkemidler.

Kun i Horsens midtby har man problematiske bilparkeringsforhold. Der foreligger ikke generelle klager over den kollektive trafikbetjening. I forbindelse med inddragelse af en cykelkælder til andre formål vil man overdække noget udendørs cykelparkering.

Der mangler opbakning fra kommunen. Således er opkobling til kommunens pendlerservice ikke sket, ligesom kommunen ikke har tilsendt skolen nye cykelstiplaner. Det vil nok være nødvendigt med en ekstern tovholder, hvis man skal fremme pendlerplanen. Skolen mangler direkte økonomiske incitamenter, men vil naturligvis være interesseret i positiv omtale, der kan medvirke til at promovere uddannelserne.

Virksomhedskultur og miljøarbejde

Transportens rolle i virksomheden

Der er i dag ingen særlig fokus på medarbejdernes og de studerendes transport. Ingeniørhøjskolen har dog tidligere rettet henvendelser til kommunen om busstoppesteder og fået etableret et yderligere stoppested.

Der er etableret miljøgrupper på de enkelte fysiske adresser i Vitus Bering CVU, og det overvejes, om pendlertemaet skal underlægges disse, så de kan fungere som dialoggrupper og igangsættere.

Virksomhedens miljøarbejde

Vitus Bering CVU har en miljøpolitik, hvor man gør mere end loven kræver på miljøområdet. CVU'et stræber efter at være en rollemodel. CVU'et er medlem af Green Network, som er et frivilligt og forpligtende miljø samarbejde mellem erhvervsliv og myndigheder i Vejle amt. Green Networks primære opgave er at rådgive om og give bistand til udarbejdelse af miljøredegørelser. Vitus Bering CVU har iværksat en miljøstyring med grønt regnskab og miljøcertificering, hvor man søger at opnå en række besparelser inden for områder som vand, el, varme og affald, men ikke transport. Miljø indgår ikke i CVU'ets markedsføring

Virksomheden har en grøn indkøbspolitik, men den er ikke specificeret. Virksomheden har specificerede krav til leverandører af rengøringsartikler, papir og kontorartikler.

Servicechefen (PT) er ansvarlig for virksomhedens miljøarbejde. Medarbejdere og studerende inddrages i fremskaffelse af data til det grønne regnskab og Green Network.
Århus Kommune

Dette referat gengiver resultatet af interview med Bent Fredshavn i Århus Kommune.

Interviewet gennemførtes som et telefoninterview onsdag den 13. marts 2002 af Henrik Grell, COWI. Den interviewede var Bent Fredshavn (BF) fra Vejkontoret i Magistratens 2. afdeling i Århus Kommune. Bent Fredshavn er kommunens projektleder for "Projekt JOBTure i Århus", som kommunen startede i 1998.

Processen for udarbejdelse af planen

Processen for udarbejdelse af planen

Igangsætning

Baggrunden for igangsætning skyldes ifølge BF især tre faktorer. For det første formulerede kommunen allerede i 1993 i sin temaplan for trafik og miljø et indsatsområde om at analysere det samlede energiforbrug i kommunens egen transportaktivitet. For det andet kom et parti i Byrådet i 1997 med en forespørgsel om takster for godtgørelse af cykelbrug blandt kommunens medarbejdere. For det tredje kommunens ønske om at bidrage til at leve op til de nationale mål om trafiksikkerhed samt trafik og miljø, som de blandt andet er formuleret i Trafik 2005.

Tilsammen førte det til, at Byrådet i 1997 besluttede at igangsætte det projekt, som blev kaldt JOBTure i Århus. Kommunen søgte derefter om og fik støtte til projektet i Trafikministeriets Trafikpulje.

Arbejdsprocessen

Projektet har en styregruppe med repræsentanter for både Vejdirektoratet (ansvarlig for den del af Trafikpuljen) og kommunen. Formand for styregruppen er en repræsentant for Vejkontoret i kommunen. BF fungerer som kommunens daglige projektleder.

Den praktiske udførelse af projektet ligger dermed hos Vejkontoret og projektet har haft tilknyttet medarbejdere efter behov.

Tidligt i projektet og inden egentlige undersøgelser blev igangsat, blev de 6 hovedsamarbejdsudvalg i kommunen orienteret om projektet. Herefter blev udpeget et Brugerpanel med 2 repræsentanter for hver af de 6 magistratsafdelinger. Brugerpanelet havde en væsentlig rolle i starten af projektet med at være sparringspartner på og godkende de spørgeskemaer, som skulle udsendes til medarbejderne. Det er intentionen, at Brugerpanelet skal samles igen for at evaluere projektets forløb.

Projektet er siden inddragelsen af Brugerpanelet i starten af projektet gennemført af medarbejdere i Vejkontoret. Flere gange undervejs i forløbet er der desuden sket en orientering af ledelsesrepræsentanter i hele kommunen og af alle medarbejdere i kommunen i forbindelse med spørgeskemaundersøgelsen.

Besluttede initiativer

Projektgruppen forventer at indstille, at samarbejdsudvalgene og Brugerpanelet informeres igen. Derudover forventes det, at der vil komme forslag til en række virkemidler (et virkemiddelkatalog med foreløbig effektivvurdering) og anbefalinger af igangsætning af nogle af disse.

Status i dag

Projektet er nu afsluttet med udarbejdelse af en samlet projektrapport, som har været sendt til høring hos Vejdirektoratet og forventes behandlet i Byrådet i foråret 2002.

Sammen med projektrapporten vil projektgruppen udarbejde en indstilling til Byrådet med oplæg til en handlingsplan. Det vides endnu ikke, om der bliver igangsat initiativer og i givet fald hvornår.

BF anfører, at resultater fra den omfattende undersøgelse af transportvaner allerede har været anvendt i andre sammenhænge i kommunen. Således er den indhentede viden om medarbejdernes transportmiddelfordeling til nogle af kommunens arbejdspladser benyttet i lokalplanlægningsopgaver.

Barrierer for gennemførelsen

Kommunen har endnu ikke gennemført initiativer, men har gjort sig erfaringer om barrierer for at gennemføre projektet med at kortlægge transportvaner.

Før projektstart blev opstillet nogle kritiske forudsætninger. For det første, om det var muligt at samle det nødvendige antal motiverede medarbejdere om projektet. Det har vist sig ikke at være noget problem.

For det andet om det var muligt at indsamle de ønskede data. Her viste det sig meget vanskeligt at indsamle homogene og sammenlignelige oplysninger om udgifter til køretøjer og transport på tværs af de mange institutioner og afdelinger. Desuden var det vanskeligt at indsamle data om trafikuheld i forbindelse med transport i arbejdstiden.

Nu er projektet i en fase, hvor det skal vise sig, hvad der er af barrierer for at gennemføre initiativer.

Virksomhedskultur og miljøarbejde

Transports rolle i virksomheden

Kommunen har en række køretøjer og der foregår en del transport i arbejdstiden. Imidlertid findes ingen centrale enheder, som beskæftiger sig med disse forhold.

Der findes heller ingen centrale enheder, som beskæftiger sig med parkeringsforhold, cyklistfaciliteter mv. til de ansatte på de mange kommunale arbejdspladser.

BF mener ikke, at medarbejdernes transport generelt har været et emne, som kommunen som virksomhed har beskæftiget sig særligt med tidligere.

I denne sammenhæng er kommunen en speciel virksomhed, idet f.eks. skolevejsforhold til kommunens skoler altid har været et vigtigt kommunalt emne.

Virksomhedens miljøprofil

Kommunen har siden 1998 udarbejdet et årligt grønt regnskab for sin virksomhed. Derudover har kommunen en Miljøhandlingsplan. Tilsammen beskrives disse som vigtige hjørnesteene i Kommunens miljøstyringssystem, der betragtes som et forsøg på at introducere elementerne i EMAS-systemet til en kommune som helhed. Den overordnede miljøpolitik er givet i kommunens kommuneplan, der fastslår, at udviklingen skal foregå i en bæredygtig retning.

Projektet JOBture er omtalt i kommuneplanen og Miljøhandlingsplanen som et væsentligt initiativ.