

# Hvad er der kommet ud af arbejdet med transportplaner i Danmark?

Forfatter: Per Thost, RAMBØLL NYVIG

## Baggrund og formål

RAMBØLL NYVIG har med assistance fra COWI for Miljøstyrelsen gennemført et udredningsprojekt om erfaringer fra arbejdet med transportplaner i Danmark. Projektet omfatter alene persontransporter, dvs. planer for, hvordan man i en virksomhed kan organisere de ansattes transport til, fra og på arbejde på en mindre miljøbelastende måde.

Mange store virksomheder arbejder i dag med miljøledelse, grønne regnskaber m.m. og stiller større krav til sig selv, end den eksisterende miljøløvgivning foreskriver. Da arbejdet med transportplaner på mange punkter minder om denne indsats, er der inden for disse ”proaktive” virksomheder et væsentligt potentiale for udbredelsen af transportplaner.

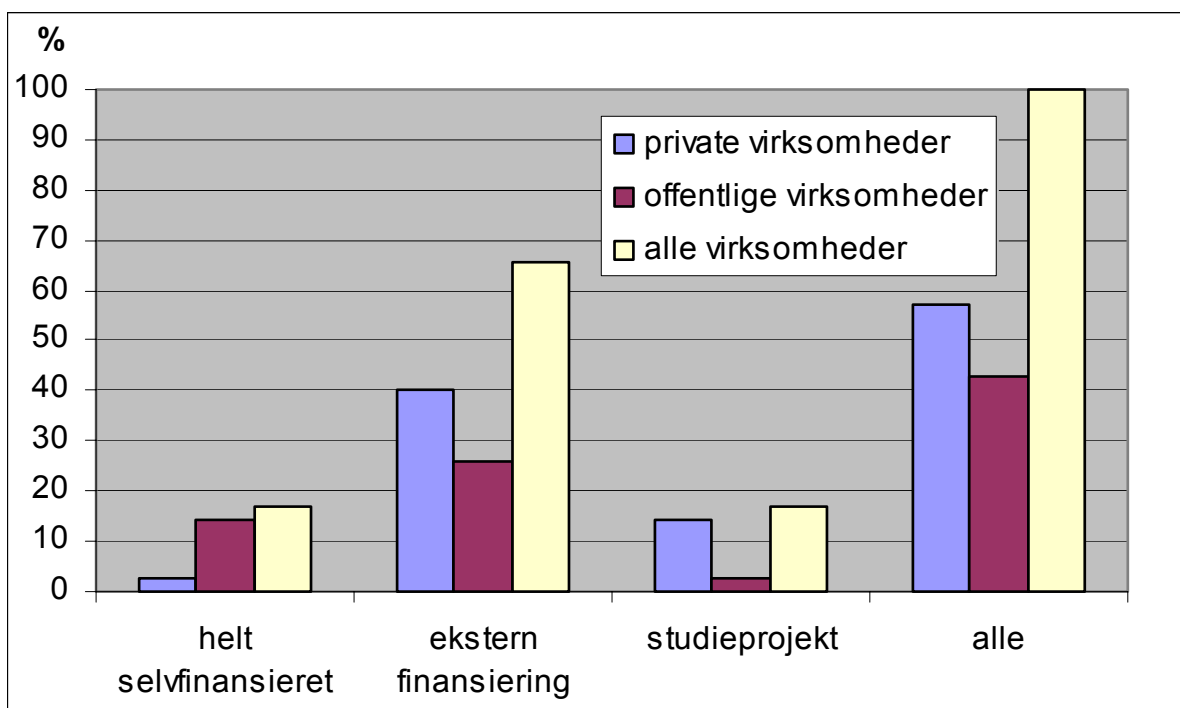
## Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde

Udbredelsen af transportplaner er kortlagt gennem et litteraturstudie, søgning på Internettet og telefoninterviews. Potentialet for transportplaner er vurderet ud fra en kortlægning og analyse af virksomheders miljøadfærd, som er udført på Handelshøjskolen i Århus. Herudover er der udført mere uddybende interviews med 4 virksomheder for yderligere at afdække muligheder og barrierer for implementering af transportplaner.

## Det empiriske grundlag

Projektet blev afsluttet i 2002. Efterfølgende har Hovedstadens Udviklingsråd igangsat et toårigt forsøg med et pendlerkontor, der skal hjælpe interesserede virksomheder i Hovedstadsområdet med udarbejdelse og implementering af transportplaner. Foreløbig har en halv snes virksomheder taget imod tilbuddet.

Projektet omfatter empirisk materiale for 35 virksomheder med knap 60.000 ansatte: Der foreligger oplysninger om virksomhedstype, størrelse, beliggenhed, parkeringsforhold, kollektiv trafikbetjening og cyklistforhold. På næsten alle virksomhederne er de ansattes transport blevet kortlagt gennem internetbaserede spørgeskemaundersøgelser. I nogle tilfælde indeholder undersøgelserne også spørgsmål om baggrunden for valg af transportmåde og holdning til alternative transportmåder. På baggrund heraf er der udarbejdet forslag til virkemidler, hvorefter virkemidlerne i nogle tilfælde er blevet implementeret. Processen omkring tilrettelæggelsen og gennemførelsen af transportplaner er kortlagt, og projekternes stade og finansiering beskrevet.

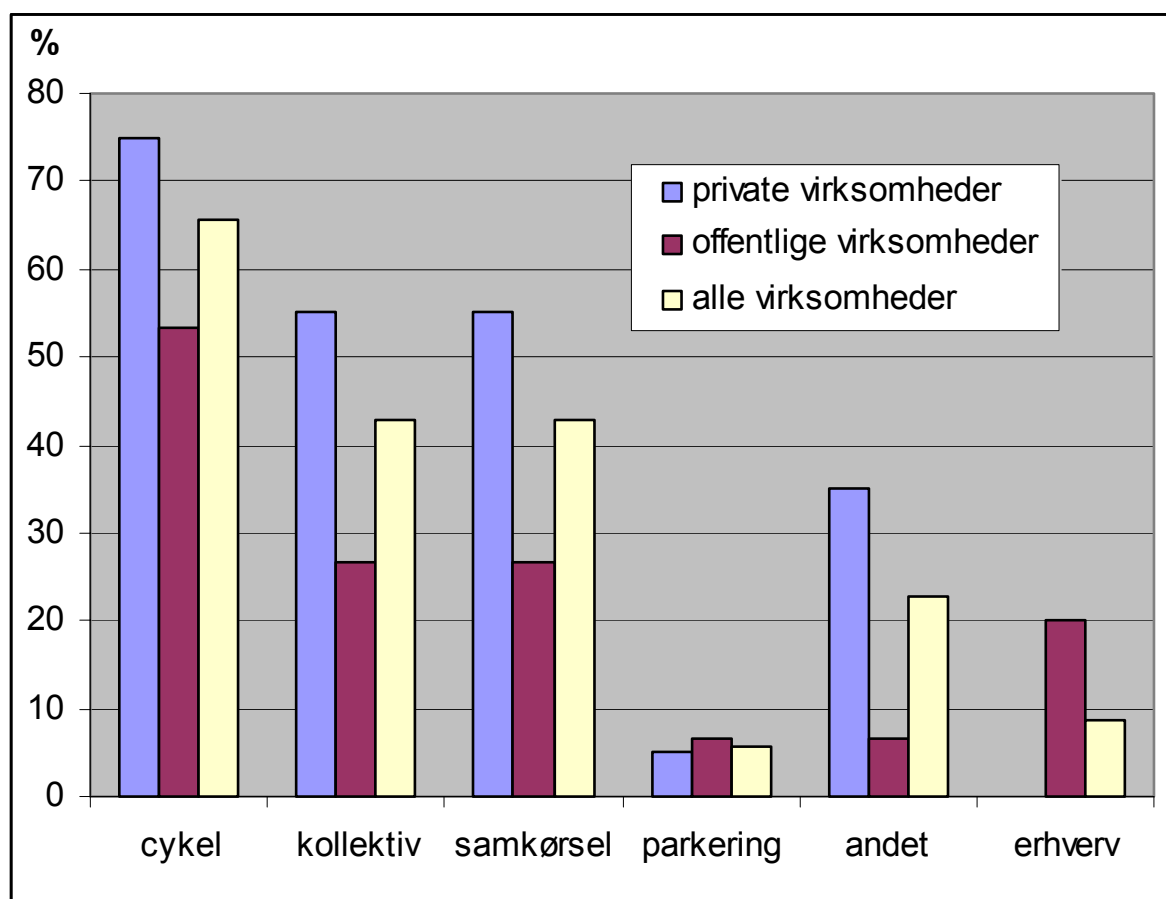


Figur 1. Fordeling af virksomheder efter finansiering.

Lidt over halvdelen af transportplanerne er udarbejdet for private virksomheder eller selvejende institutioner. De øvrige transportplaner er udarbejdet for forvaltninger og institutioner i staten, amterne og kommunerne. Udover projekter udført af studerende er næsten alle transportplaner udarbejdet i offentligt regi eller med offentlig støtte.

### Transportplanernes indhold

80% af projekterne omhandler alene de ansattes pendling mellem bolig og arbejde (pendlerplan), 1/6 omhandler både pendling og erhvervsmæssig transport i arbejdstiden, og ét projekt handler først og fremmest om transport i arbejdstiden.



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

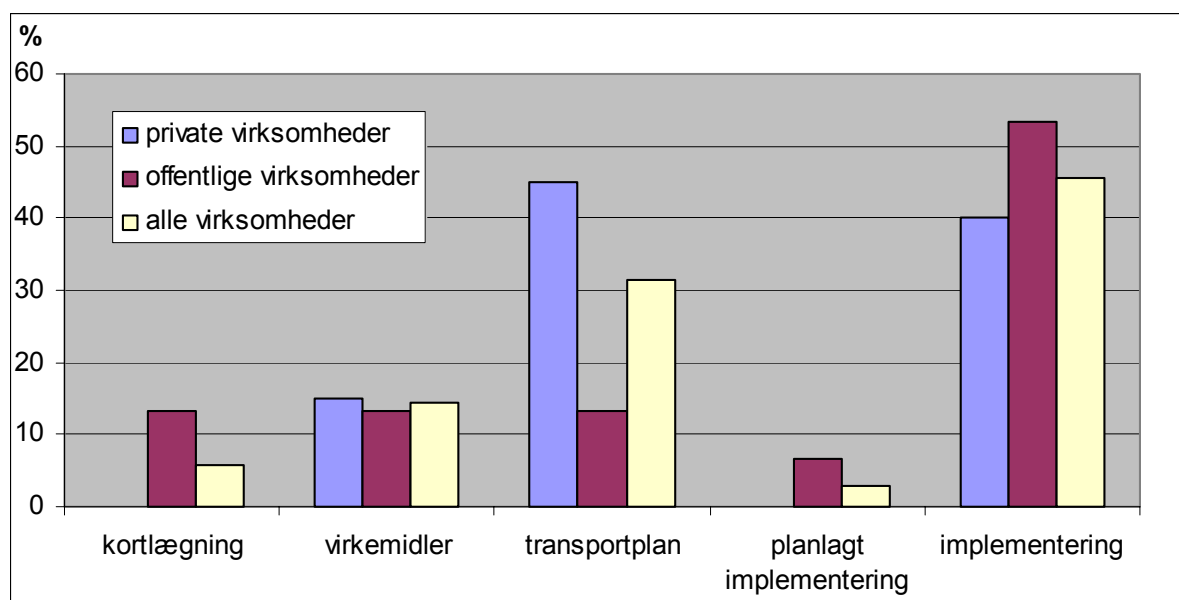
I næsten alle projekter fokuseres der på at forbedre forholdene for cykling. I 1/3 af projekterne er der dog ikke oplysninger om de konkrete virkemidler. For de virksomheder, hvor der foreligger oplysninger, foreslås det næsten alle steder, at virksomhederne stiller cykler til rådighed for de ansattes transport mellem virksomheden og hjemmet eller den nærmeste terminal for den kollektive trafik (pendlercykler). Herudover foreslås de fleste steder 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.

Forbedret kollektiv transport foreslås i lidt over halvdelen af transportplanerne for private virksomheder og i hver 4. transportplan for offentlige virksomheder. For 1/5 af virksomhederne foreligger der dog ikke oplysninger om virkemidler. Der foreslås bedre information om mulighederne for at benytte kollektiv transport, at der gives tilskud til transporten og at der indsættes flere busser, som 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, samt forbedret adgang til og information om andre samkørselsdatabaser.

I to virksomheder inddrages en regulering af parkeringen. En begrænsning af antallet af parkeringspladser er her hovedårsag til udarbejdelsen af transportplanen. Herudover er der i nogle transportplaner ønsket om at fremme fjernarbejde i hjemmet.

Erhvervsmæssig transport behandles kun i 3 transportplaner for offentlige virksomheder. For transport i arbejdstiden foreslås bedre udnyttelse af bilerne evt. i forbindelse med en intern database for ansatte, der godt vil samkøre. Desuden foreslås anvendelse af mere miljørigtige biler og energiøkonomisk køremåde. Endelig ønskes etableret faciliteter, så mødevirksomhed kan erstattes af videokonferencer.



Figur 3. Virksomheder fordelt efter projekternes stade.

### Transportplanernes stade

For alle virksomhederne er kortlægningen af de ansattes transport fuldført. I én kommune er arbejdet herefter afsluttet med udarbejdelse af en pjece med et katalog over virkemidler, der er blevet udsendt til alle kommuner. I ét amt har man drøftet virkemidler på en workshop med de ansatte og forventer, at en arbejdsgruppe vil arbejde videre med transportplanen.

De resterende undersøgte virksomheder har herefter udarbejdet forslag til virkemidler.

For knap halvdelen af virksomhederne er et eller flere virkemidler implementeret – andelen er lidt større for offentlige end for private virksomheder. 8 virksomheder valgte at gå direkte videre med ét virkemiddel uden at overveje andre, mens andre 8 har implementeret flere virkemidler.

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 én virksomhed er det besluttet at iværksætte transportplanen, mens der ikke er truffet endelig beslutning om implementering af to transportplaner. For de resterende 5 virksomheder blev projektet afsluttet med forslag til virkemidler, men uden at der blev udarbejdet en egentlig transportplan. For to af disse virksomheder forventes arbejdet dog videreført. 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 iværksat. Ser man 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 foreligger kun få målinger af effekten af virkemidlerne, 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 ansatte der benyttede egen bil væsentligt. De foreløbige resultater tyder således på, at transportplaner kun har en væsentlig effekt, hvis der er et reelt alternativ til transport i bil, og/eller parkeringsrestriktioner gør det vanskeligt eller dyrt at parkere.

## **Andre initiativer**

Der har i de senere år været gennemført en lang række initiativer, som ikke er udviklet inden for rammen af transportplaner, men som kan være nyttige at tage i anvendelse i en transportplan. Som eksempler herpå kan nævnes:

- Kampagner for at få flere til at cykle som f.eks. Dansk Cyklist Forbunds årlige kampagne "Vi cykler til arbejde".
- Tilbud til virksomheder i Odense om 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.
- Udlån af foldecykler til bilister, der pendler til Odense fra oplandsbyerne og så kan stille bilen i udkanten af Odense og cykle resten af vejen.
- Udlån af cykler og gratis buskort til pendlere i bil til Århus centrum.
- Etablering af private busordninger for virksomheders ansatte.
- Tilbud om gratis togkort i en forsøgsperiode for ansatte på Grundfos i Bjerringbro kombineret med en forbedret busbetjening.
- Udlejning af cykler til pendlere, der benytter bus eller tog til Aalborg Centrum.
- Kampagne for øget samkørsel i Hinnerup ved Århus.
- Oprettelse af database på virksomheden for ansatte, der godt vil samkøre.
- Formidling af adgang til en af de landsdækkende databaser for samkørsel og hjælp til søgning.
- Oprettelse af pendlerkontorer, der rådgiver og yder bistand til fremme af mere miljøvenlig pendling.

Der tegner sig således et samlet billede af, at der i Danmark er et betydeligt antal erfaringer, der kan danne afsæt for en fortsat indsats på området.

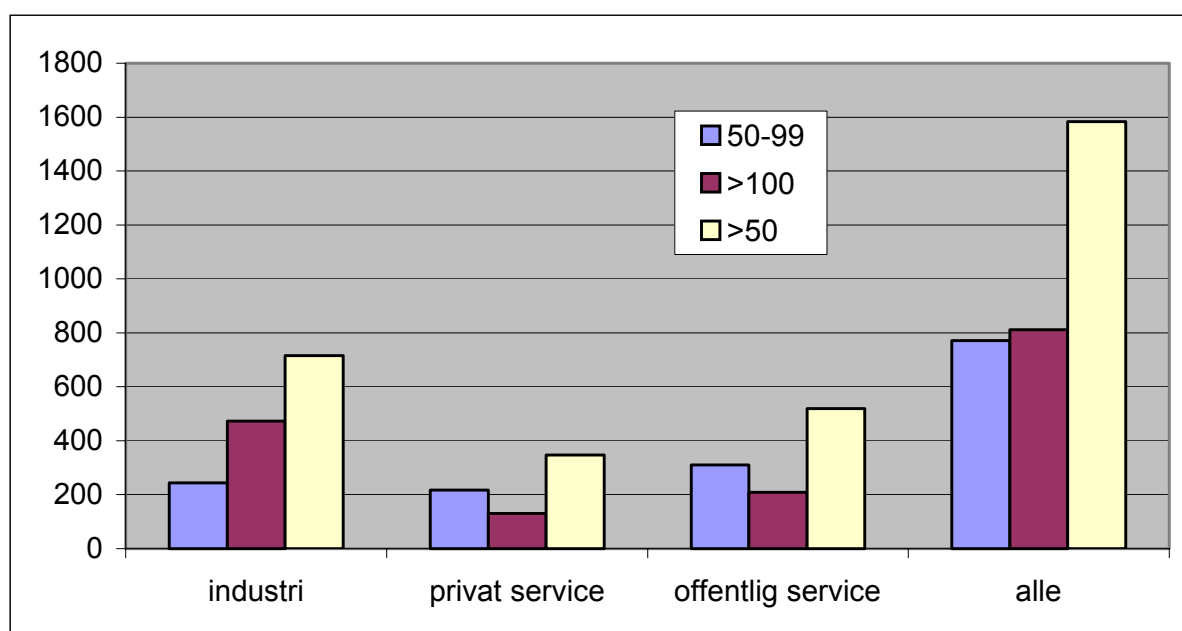
## **Proaktive virksomheder**

Mange virksomheder arbejder i dag med miljøledelse, grønne regnskaber m.m. Arbejdet med transportplaner minder på mange punkter om denne indsats. Der er derfor foretaget en vurdering af, hvor mange virksomheder der er proaktive: Virksomheder, der er på forkant med krav og pres fra omgivelserne, og derfor stiller større krav til sig selv, end den

eksisterende miljøløvgivning foreskriver. Det antages, at det især er inden for denne slags virksomheder, der vil være mulighed for at iværksætte transportplaner.

Ifølge en undersøgelse på Handelshøjskolen i Århus har, forsigtigt skønnet, mellem 20 og 30% af danske industrivirksomheder med over 10 ansatte udviklet ”proaktive” miljøstrategier<sup>1</sup>. 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.

## Barrierer og muligheder

Redskaberne i miljøledelse lægger kun i begrænset omfang op til inddragelse af transport i miljøindsatsen. Det skyldes primært, at ansvaret på miljøområdet er afgrænset til at gælde forhold inden for virksomhedens mure. Det er i praksis endnu meget sparsomt med eksempler på virksomheder, der har integreret 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.

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.

## **Fremtiden**

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.

---

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