

HUR Pendlerkontor

Projektleder Mette Haas, Hovedstadens Udviklingsråd

Forsøg med mobility management

HUR besluttede den 24. april 2002 at etablere et toårigt forsøg med mobility management. Samtidig besluttede Rådet, at forsøget i det første år primært skulle beskæftige sig med at udarbejde transportplaner for arbejdspladser i Hovedstadsregionen samt opbygge viden og erfaringer med mobility management andre steder i ind- og udlandet.

Forsøget, der er organiseret som et projekt med navnet; ”HUR Pendlerkontor” startede op i september 2002.

Det overordnede formål med at etablere HUR Pendlerkontor er at afprøve om virksomheder og institutioner i Hovedstadsregionen har interesse i at udarbejde transportplaner, og hvilken effekt udarbejdelse af transportplaner har på medarbejdernes transportadfærd og trafikultur, herunder hvilke barrierer, der skal overvindes for at transportadfærden rent faktisk ændrer sig.

Det langsigtede mål med udarbejdelse af transportplaner er at reducere trængslen i myldretiderne, forbedre miljøet og medarbejdernes sundhed.

Det første år er målet, at HUR Pendlerkontor udarbejder 6-8 transportplaner.

Mobility Management - et nyere element i trafikplanlægningen

Mobility Management er et nyere element i trafikplanlægningen, som stammer fra USA, og også er udbredt i en lang række europæiske lande, bl.a. England, Holland og Sverige.

Det overordnede mål med Mobility Management er at opfylde mobilitetsbehovet på en bæredygtig måde ved at effektivisere, optimere og udnytte det eksisterende trafiksystem bedre. Det handler bl.a. om at finde ledig kapacitet i vej- og banesystemet uden for myldretiderne og i bilerne både i og uden for myldretiderne.

I Mobility Management arbejder man med:

- Behovet for transport
- Valg af transportmåde
- Valg af tidspunktet for transporten.

Behovet for transport kan f.eks. påvirkes gennem hjemmearbejdspolitikker, videokonferencer og telefonmøder. Valget af transport kan påvirkes gennem ordninger for delebiler, skattemæssige fordele ved at køre kollektivt og samkørselsdatabaser. Mens valget af transporttidspunkt f.eks. kan påvirkes gennem fleksible arbejdstider og en effektiv trafikstyring.

Metoden er påvirkning af holdninger og frivillig ændring af transportadfærden i en mere bæredygtig retning.

Inden for Mobility Management arbejdes der også med koordinering af trafiksystemet med henblik på at optimere transportkæden, uanset om der indgår få eller mange forskellige

HUR Pendlerkontor

transportformer, og uanset om de er kollektive eller individuelle. Dermed er arbejdet med skifteterminaler, transportknudepunkter og Parkér og Rejsanlæg også centrale i forhold til Mobility Management-konceptet. Et andet væsentligt element er samarbejde og formidling til instanser, der har en indflydelse på mobiliteten i samfundet.

Hvad er en transportplan?

En transportplan er én blandt mange aktiviteter under Mobility Management. Transportplanerne omhandler medarbejdernes transport til og fra arbejde og eventuelt transport i arbejdstiden. En transportplan kan også omhandle virksomhedens godstransport.

I en transportplan beskrives forskellige virkemidler, som også i sig selv kan være selvstændige arbejdsområder.

Væsentlige virkemidler i en transportplan er typisk:

- Samkørsel
- Mere brug af kollektiv trafik
- Mere brug af cykel
- Kombinationer af forskellige transportformer f.eks. bil/cykel og kollektiv trafik, herunder i form af anvendelse af Parkér og Rejs-anlæg

Fleksible arbejdstider, videokonferencer, hjemmearbejdspladser o.lign. er også væsentlige elementer i en transportplan.

HUR Pendlerkontor har valgt en metode, hvor udgangspunktet for transportplanen er en spørgeskemaundersøgelse, der handler om medarbejderkrav og ønsker til transporten mellem hjem og arbejde. Dette giver grundlag for en samlet analyse af transportadfærden, og på baggrund af undersøgelsen foreslår HUR Pendlerkontor alternative løsninger, tiltag og politikker, der kan motivere medarbejderne til en mere bæredygtig transportadfærd. HUR Pendlerkontor koordinerer og formidler også en dialog og ønskede ændringer til andre trafikelskaber, vejmyndigheder osv.

De foreslåede løsninger diskuteres med virksomheden, og resultaterne samles i en transportplan. Eksempler på forslag til virksomheden kan være, at virksomheden køber pendlercykler til medarbejderne, som de kan anvende mellem nærmeste station og virksomheden. Det kan også være at etablere en samkørselsklub, hvor interesserede medarbejdere kan finde samkørselspartnere. Og i planen vil ofte også ligge information om anvendelsen af cykel, kollektiv trafik og Parkér og Rejs-muligheder.

Når transportplanen er udarbejdet, lægges endvidere en plan for gennemførelse af de forskellige forslag. Overvejelsen om, hvilke løsninger, tiltag og politikker der skal iværksættes, sker i samspil mellem virksomheden og HUR Pendlerkontor. Cirka et halvt år efter at forslagene er realiseret gennemføres en evaluering af effekten.

Samkørsel

Ved hjælp af computerprogrammet PendlerTJEK, som er udviklet af KRAK i samarbejde med Pendlernet.dk, kan HUR Pendlerkontor få et detaljeret billede af, hvor medarbejderne bor i forhold til virksomheden. PendlerTJEK beregner afstanden mellem bopæl og arbejdsplads for samtlige ansatte på virksomheden. Ved hjælp af et kortprogram, udviklet af

KRAK, fremstilles desuden et grafisk overblik over medarbejdernes bosætningsmønster i form af kort og diagrammer. Det kan være med til at give virksomhederne et helt nyt indblik i, hvorfra de rekrutterer deres ansatte. PendlerTJEK gør det også muligt at matche de medarbejdere, som er interesseret i samkørsel. Medarbejdere, som bor tæt ved hinanden, kan blive matchet med henblik på udnyttelse af hidtil ukendte samkørselsmuligheder.

Udenlandske erfaringer

HUR Pendlerkontor følger udviklingen generelt inden for Mobility Management, bl.a. ved at indsamle erfaringer fra ind- og udlandet. Især lande som USA, Holland, Belgien, Sverige og England er langt fremme på området og har efterhånden stor erfaring med Mobility Management. Det gribes noget forskelligt an i de forskellige lande.

I USA har fokus været særligt stærkt omkring at øge belægningsgraden i bilerne, altså at fremme samkørsel. I Holland har man siden 1990 haft en national transporthandlingsplan, hvori transportplaner for virksomheder er indgået som et centralt virkemiddel. Der er i et vist omfang mulighed for at yde skattefrihed i forbindelse med transporten, hvis man rejser kollektivt. Erfaringerne i Holland omkring virkningerne af transportplaner har været noget varieret. I visse tilfælde har man oplevet meget betydelige reduktioner i antallet af bilture. Resultaterne har i høj grad været afhængige af, hvilke tiltag virksomhederne har anvendt – om man har brugt tiltag som forbedrede tilbud om kollektiv trafik, firmacykler og samkørselsmatchning, eller om man tillige har brugt tiltag som ændringer i rejsegodtgørelse, parkeringstiltag osv.

I England har man haft generelle målsætninger siden 1998 om, at der skal udarbejdes transportplaner, bl.a. for alle større statslige bygninger. Der er ansat lokale transportkoordinatorer, der skal hjælpe skoler, virksomheder og andre lokale organisationer med at lave transportplaner. Målet med planerne er at reducere brugen af bil ved rejser til arbejde og i arbejdstiden samt at reducere de miljømæssige konsekvenser af transporten og behovet for rejser til arbejde i det hele taget.

I Sverige foregår meget af Mobility Management arbejdet på det kommunale niveau, og der gennemføres mange kampagner i forsøg på at ændre adfærd, f.eks. ikke at køre børn i bil til skole samt at fortælle om sundhedsmæssige fordele ved at cykle til arbejde.

Mobilitetskontoret i Lund, som er oprettet i Lund kommune, har efterhånden fungeret i en 4-5 år. Kontoret i Lund adskiller sig fra HURs Pendlerkontor ved ikke så meget at samarbejde med virksomheder, men derimod i højere grad at formidle henvendelse direkte til beboerne i Lund med diverse kampagner. F.eks. kan nævnes:

- Projekt ”Helsetrampere”, som er et etårigt forsøg, hvor bilpendlere forpligtes til at cykle til arbejde. Som en del af konceptet tilbød Mobilitetskontoret et sundhedscheck/helbredsundersøgelse til de bilpendlere, der gik ind i forsøgsordningen med at cykle til arbejde. Erfaringen var, at dette helbredsudspil spillede en afgørende rolle for medarbejdernes lyst til at cykle.
- I projekt ”Videokonferencer” kontaktede Mobilitetskontoret 1.400 virksomheder for at høre, om de var interesseret i at afholde videokonferencer som erstatning for lange arbejdsrejser. 30 virksomheder var interesseret. I Lund findes flere udbydere, som

HUR Pendlerkontor

tilbyder udlejning af lokaler med det nødvendige apparatur til brug for videokonferencer. Bl.a. Tetrapak har haft stor succes hermed.

Der har igennem flere år i Danmark været arbejdet med initiativer, som ligger inden for Mobility Management-konceptet, f.eks. delebilklubber og samkørselsdatabaser. Og der foregår også en del nye aktiviteter, som HURs Mobility Management-projektet kan drage stor nytte af, f.eks. den elektroniske rejseplanlægger, udviklingen af et elektronisk rejsekort, kommunale projekter med delebiler, arbejde med virksomheder med videokonferencer, forsøg med at få togpendlere til at benytte ledige siddepladser osv. Det centrale i Mobility Management-konceptet er, at man søger at se alle disse aktiviteter som en helhed med mulighed for en samlet indvirkning på en mere bæredygtig transportadfærd i samfundet.

EU har også en dominerende rolle i udviklingen af Mobility Management-metoden og har forventninger til, at medlemslandene bruger den. Bl.a. påpeger EU Kommissionen i sin hvidbog om den europæiske transportpolitik frem til 2010, at Mobility Management er et værktøj, som kan være med til at afkoble den traditionelle sammenhæng mellem vækst i økonomien og vækst i transporten.

Der findes også et europæisk samarbejde omkring Mobility Management kaldet EPOMM, som arbejder for at fremme og udvikle Mobility Management i Europa. EPOMM er et forum for alle interesserede i Mobilty Management, både politikere, lokale og regionale myndigheder, forskere, arbejdsgivere, transportoperatører og andre grupper. Hvert år holdes en konference om Mobility Management.

De første transportplaner

I det første år har HUR Pendlerkontor udarbejdet transportplaner i samarbejde med:

- Dagrofa
- SamPension
- Coop Danmark a/s
- Alm. Brand
- Lægemiddelstyrelsen
- Dagbladet Politiken

I alt har ca. 3.600 medarbejdere været omfattet. Desuden er der givet vejledning om transporten til flere store virksomheder.

Udarbejdelse af transportplaner er p.t. i gang i Frederiksberg Kommune (i første omgang Rådhuset) og i DFDS.

Der ser ud til at være et aktuelt behov på området og interessen er meget stor for arbejdet.

Når interessen har vist sig så stor omkring HUR Pendlerkontor, herunder udarbejdelse af transportplaner, hænger det sammen med, at projektet ikke kun drejer sig om en ændret transportadfærd i en mere bæredygtig retning.

Arbejdet med transportplaner indebærer også fordele for virksomheden, herunder at dette kan bruges som et personalepolitisk tiltag ved at hjælpe med til at gøre den daglige transport mellem arbejdsplads og bopæl så problemfri som muligt. For en række virksomheder i

HUR Pendlerkontor

Hovedstadsregionen er der også problemer omkring at skaffe tilstrækkeligt med parkeringspladser. Således markerede 17% af bilisterne til Alm. Brand, at de havde problemer med at finde parkeringsplads, ligesom mange af medarbejderne kommenterede på parkeringsforholdene. Og for virksomheden kan der også være et personalepolitisk element i at få sundere medarbejdere gennem f.eks. øget anvendelse af cykeltrafik.

Medarbejderne har også fordele i arbejdet med transportplaner, idet dette kan føre til, at de bruger mindre tid på transporten mellem bopæl og arbejde, at de sparer penge ved transport og ved, at de opnår større velvære og sundhed.

HUR Pendlerkontors kontakt med virksomheder, organisationer osv. stammer bl.a. fra udsendelse af en folder (bliver lagt frem ved Aalborg Trafikdage) til alle virksomheder og institutioner med mere end 200 ansatte i Hovedstadsregionen samt fra en række direkte kontakter, møder og konferencer. Bl.a. har der været direkte kontakt til Dansk Industri og til kommuneforeningerne i Hovedstadsregionen. HUR Pendlerkontor har udsendt sit første Nyhedsbrev i juni 2003, (se brevet på www.pendlerkontor.dk, hvor man også kan tilmelde sig).

Eksempler

Sampension er et administrationsselskab med ca. 300 ansatte. Selskabet flyttede fra Valby til Hellerup den 19. maj 2003 og havde forinden henvendt sig til HUR Pendlerkontor for at få udarbejdet en transportplan.

HUR Pendlerkontor udarbejdede information om trafik og transportforholdene til Sampensions nye adresse i Hellerup. Dernæst blev der gennemført en elektronisk spørgeskemaundersøgelse, som kortlagde medarbejdernes krav og ønsker til den daglige transport mellem bopæl og SamPensions nye adresse i Hellerup.

216 medarbejdere (svarende til 70%) deltog i undersøgelsen. 101 medarbejdere ønskede personlig rådgivning om den kollektive trafik, kombinationer af individuel og kollektiv trafik eller rådgivning om cykelruter.

HUR Pendlerkontor benyttede bl.a. "Rejseplanen" i sit arbejde med at give personlig rådgivning til de ansatte i SamPension. I spørgeskemaundersøgelsen angav medarbejderne, om de ønskede både at anvende bus og tog eller kun én af delene, og hvor langt de ønskede at gå og cykle. På baggrund af oplysningerne udarbejdede HUR Pendlerkontor ved hjælp af "Rejseplanen" et eller flere ruteforslag, der passede til den enkelte medarbejders ønsker og krav. HUR Pendlerkontor udarbejdede også individuelle cykelruteplaner til de medarbejdere, der ønskede dette.

Der var en meget stor interesse blandt medarbejderne i at benytte pendler-cykler mellem Hellerup og/eller Svanemøllen S-stationer og SamPension. 91 medarbejdere var interesserede og 40 svarede, at de måske var interesserede. Mange medarbejdere var også interesserede i samkørsel. 51 medarbejdere var interesseret i at tage en kollega med i bilen, og 101 medarbejdere var interesserede i at køre med en kollega til/fra arbejde.

HUR Pendlerkontor foreslog SamPension at etablere en pendlercykelordning. SamPension var positiv, og der arbejdes derfor på en konkret ordning. Et af de umiddelbart jordnære problemer er at få plads til pendlercyklerne på Svanemøllen og Hellerup Stationer. HUR

HUR Pendlerkontor

Pendlerkontor har derfor kontaktet DSB, som har været meget villige til at se på cykelparkeringsforholdene ved stationerne.

HUR Pendlerkontor foreslog også SamPension at etablere en samkørselsordning og pegede herunder på muligheden for, at SamPension kunne gå sammen med andre virksomheder på Tuborg Havn om at etablere en fælles samkørselsdatabase.

I en transportplan udarbejdet for Coop Danmark, som er beliggende på Roskildevej i Albertslund, kom (på baggrund af tilbagemeldingerne fra medarbejderne) samkørsel i fokus. HUR Pendlerkontor foreslog derfor Coop Danmark at købe en samkørselsdatabase til brug for Coop's medarbejdere. Samkørselsdatabasen vil fungere på den måde, at Coop's medarbejdere kan vælge at søge samkørselspartnere blandt deres kollegaer i Coop, eller de kan udvide søgning til også at omfatte resten af databasen på www.pendlernet.dk. Baggrunden for denne dobbeltløsning er det forhold, at flere undersøgelser viser, at de fleste brugere af samkørselsdatabaser er mest trygge ved at søge samkørselspartnere blandt kollegaer i deres egen virksomhed.

HUR Pendlerkontor og HUR Trafik har også afholdt gå-hjem-møder, hvor medarbejderne i de enkelte virksomheder er blevet informeret om undersøgelsens resultater og har stillet forslag og spørgsmål om trafikken.

HUR Pendlerkontor har gennemført en undersøgelse for Alm. Brand, som er beliggende på Midtermolen på Østerbro. Der indkom 415 besvarelser ud af 640 medarbejdere i Alm. Brand, hvilket giver en svarprocent på 65%. Her blev anbefalingerne mere differentierede og omfattede både samkørselsmuligheder samt forskellige anvendelser af cykler. Alm. Brand havde allerede en firmacykelordning, men denne blev ikke anvendt så ofte. Forskellige forslag blev stillet til, hvorledes man kunne informere mere om den eksisterende ordning samt i øvrigt pege på forbedring af cykelmulighederne til virksomheden.

Ligeledes i arbejdet med transportplanen for Alm. Brand kom der meldinger fra medarbejderne, som blev formidlet videre til trafikselskaberne. Medarbejderne hos Alm. Brand nævnte bl.a., at de gerne ville have etableret en trappe fra regionaltogetsperronen på Østerport Station op til Langeliniebroen.

Foreløbige konklusioner

De ovennævnte eksempler viser, at arbejdet med udarbejdelse af transportplaner er sammensat og løsningerne ligeså. Meget afhænger af de konkrete transportforhold omkring virksomheden og af den enkelte medarbejders pendlingsmønster, herunder hvor lang pendlingsafstanden er mellem bopæl og arbejdsplads.

I de første transportplaner har medarbejderne primært været interesserede i samkørsel, pendlercykler, personlig rådgivning om den kollektive trafik og cykelruteforslag til arbejdspladsen.

Erfaringerne er indtil nu, at virksomhederne er meget interesserede i at imødekomme medarbejdernes ønsker og Pendlerkontorets forslag, bl.a. til samkørsels- og pendlercykelordninger. Samtidig er de meget interesserede i hjælp fra HUR Pendlerkontor til det konkrete indhold af ordningerne, til opstart af ordninger, til at formulere politikker og information til medarbejderne og til at igangsætte initiativer.

HUR Pendlerkontor

HUR Pendlerkontor vil derfor i efteråret 2003 fortsætte samarbejdet med de virksomheder, der ønsker hjælp til at implementere transportplanernes handlingsforslag. Samtidig færdiggøres de to transportplaner, der er i gang og der udarbejdes 3-4 nye.

I oktober og november vil Pendlerkontoret evaluere de første færdige transportplaner og den valgte metode. På baggrund af evalueringen vil HUR vurdere;

- om arbejdet med transportplaner skal fortsætte i 2004, herunder om og evt. hvordan metoden skal justeres
- om arbejdet med transportplaner skal nedprioriteres til fordel for nye mobility management aktiviteter, der kan startes op primo 2004

I maj og juni 2004 udarbejdes en samlet evaluering af HUR Pendlerkontor og der udarbejdes forskellige strategier for HURs fremtidige arbejde med mobility management. Evaluering og de forskellige strategier forelægges Rådet i august 2004.