

Dette resumé er publiceret i det elektroniske tidsskrift

**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)



## Mobilitetsplan for virksomheder

*Paw Nielsen, pni@niras.dk*

*NIRAS A/S*

---

### Abstrakt

Samfundet oplever i disse år en stigende urbanisering, hvor flere indbyggere og virksomheder flytter mod de større byer. Dette medfører en væsentlig stigning i trafikmængden i form af bl.a. biltrafik. Biltrafikken er på det nuværende stadie ikke bæredygtig, og samtidig nedsætter den fremkommeligheden i byerne betydeligt. Dette er også gældende på motorvejene og de større indfaldsveje. En stor del af denne trafik er pendlertrafik mellem bolig og arbejde.

Som medarbejdere bruger vi alle en del af vores sparsomme fritid på at transportere os mellem bopæl og arbejdsplads, alt imens vi bidrager til den stadig stigende trængsel, hvilket har en række negative konsekvenser i form af dårligt helbred, såvel fysisk som mentalt, nedsat omsætning for erhvervslivet osv. Det er nærliggende at mene, at „nogen bør gøre noget...”

Staten og kommunerne kan udbygge infrastrukturen inden for en række forskellige rammer. Oftest er det økonomien som sætter grænsen for hvor meget infrastrukturen kan udbygges, men også faktorer som pladmangel og politiske holdninger kan sætte forhindringer i vejen for ændringer/udbygninger af infrastrukturen. Derudover har de kommunale og statslige instanser mulighed for at påvirke transportvanerne ved f.eks. øgede afgifter på den adfærd der ønskes reduceret, og mindre afgift på det som bidrager til den ønskede adfærd.

---

### Adfærdssændring

Da en stor del af trafikken som nævnt er bolig-arbejds trafik/pendlertrafik, er der en oplagt mulighed for at virksomheder kan bidrage til at påvirke det „store billede”.

En måde virksomhederne kan yde et positivt bidrag i forhold til fremkommelighed og transportvalg er ved at udarbejde en politik på området, som f.eks. kan udmøntes i en mobilitetsplan.

Der er mange gevinster ved at få medarbejdere til at vælge en mere bæredygtig transportform. Disse gevinster kunne være; mulighed for at arbejde under transport, transport med kollektive transportformer, muligheden for at motionere under transporten til/fra arbejde ved at cykle eller løbe osv. Derudover er der en række gevinster for samfundet, bl.a. i form af mindre trængsel, renere luft.

Da en stor del af gevinsterne ved at ændre transportvaner er ret åbenlyse, er der god grund til at antage, at oplysning alene, ikke er tilstrækkeligt til at få folk til at ændre vaner.

Forskning viser, at for at få folk til at ændre vaner er der alene tre mulige metoder til dette:

1. Få en åbenbaring
2. Ændre kontekst<sup>1</sup>
3. Gøre det i små skridt

En åbenbaring vil formentlig kun ske for en meget lille andel af medarbejderne, hvorfor det efterlader virksomhederne med to muligheder tilbage for at påvirke medarbejdernes transportvaner.

Der hvor virksomhederne f.eks. kan ændre kontekst, er ved at flytte arbejdspladserne til en anden del af byen, fjerne parkeringspladser osv. Det er i langt de fleste tilfælde ikke muligt for virksomheder at ændre konteksten for at ændre transportvaner, da dette typisk også vil påvirke virksomhedens drift negativt. I de tilfælde hvor en virksomhed står for at skulle flytte, bør en ændring i transportvanerne naturligvis indgå i planerne.

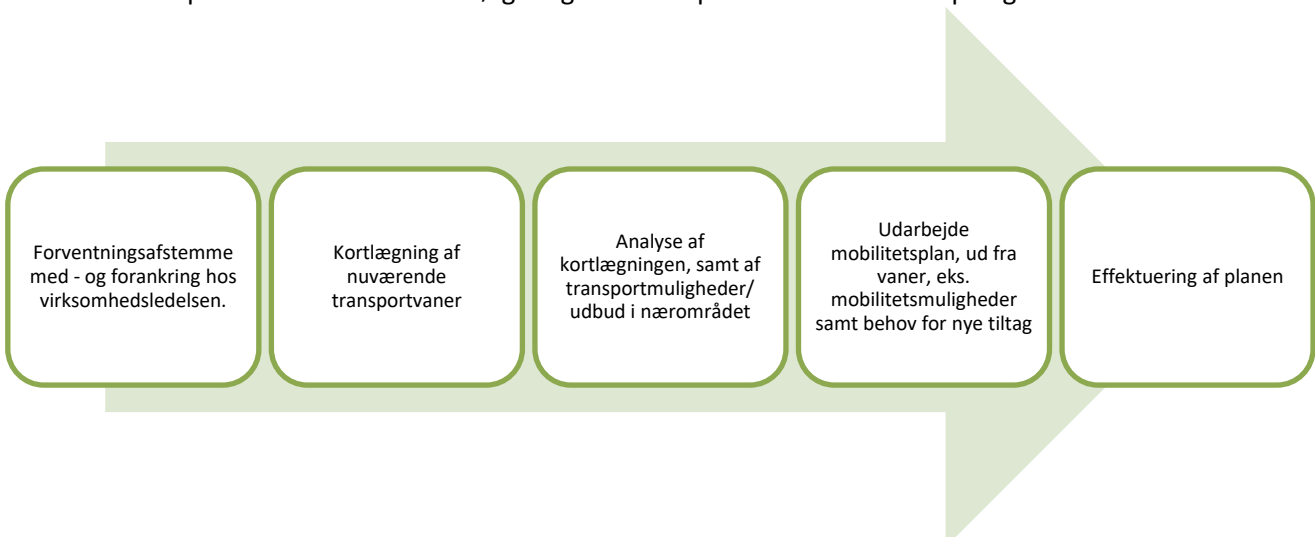
På baggrund af ovenstående bør en virksomheds mobilitetsplan lægge op til at ændringerne kan implementeres i små skridt.

Hvilke tiltag der bør benyttes, er individuelt fra virksomhed til virksomhed, og kan bl.a. afhænge af virksomhedens placering, typen af arbejde, der udføres i virksomheden osv.

Fælles for størstedelen af virksomheders mobilitetsplaner gælder, at processen følger ca. samme procedure som anvendes ved mobilitetsplanlægning i kommuner, og opbygningen af den endelige plan principielt er ens. I det følgende redegøres der for processen for en mobilitetsplan i en virksomhed, hvor der til sidst fremgår et eksempel.

## Proces

Processen for udarbejdelse af en mobilitetsplan for virksomheder forventes at følge en nogenlunde standardiseret procedure. Proceduren følger i grove træk punkterne illustreret på figur 1.1.



Figur 1.1: Procesdiagram for udarbejdelse af mobilitetsplan for virksomheder

<sup>1</sup> I denne sammenhæng kan ændret kontekst f.eks. være nyt job, flytning (bopæl eller arbejdsplads) osv.

## Præsentation og forankring af idéen for virksomhedens ledelse

Første skridt er at skabe en forankring af projektet hos virksomhedens ledelse. I denne fase afstemmes forventninger til outputtet, og det besluttet på hvilket niveau virksomhedens medarbejdere skal involveres i processen. Projektorganisationen sammensættes så den tilpasses virksomhedens behov og ønsker.

## Kortlægning af nuværende transportvaner

Dernæst skal de eksisterende transportvaner undersøges for at fastlægge udgangspunktet. I forbindelse med denne kortlægning af de nuværende transportvaner, bør det også undersøges hvor medarbejdernes villighed til at ændre på disse vaner befinder sig, og hvad der – ifølge medarbejderne – skal til for at ændre på disse vaner.

Kortlægningen af de nuværende transportvaner kan gøres ved f.eks. spørgeskemaundersøgelser. Hvis ressourcerne er til det, kan informationer fra medarbejdere med fordel indsamles vha. interviews frem for fremsendte spørgeskemaer. Dette giver mulighed for at få et bredere perspektiv på medarbejdernes bevæggrunde for valg af transportform, og dermed en større chance for at finde den rette måde at skabe varig ændring af adfærden.

## Analyse af kortlægningen, og de eksisterende muligheder

Efter kortlægningen af de ansattes transportvaner analyseres vaner og holdes op mod hvilke muligheder ift. transportformer, der er implementerbare i nærområdet til virksomheden. I denne fase undersøges en række forskellige muligheder ift. kollektiv trafik, cykel, bilisme osv.

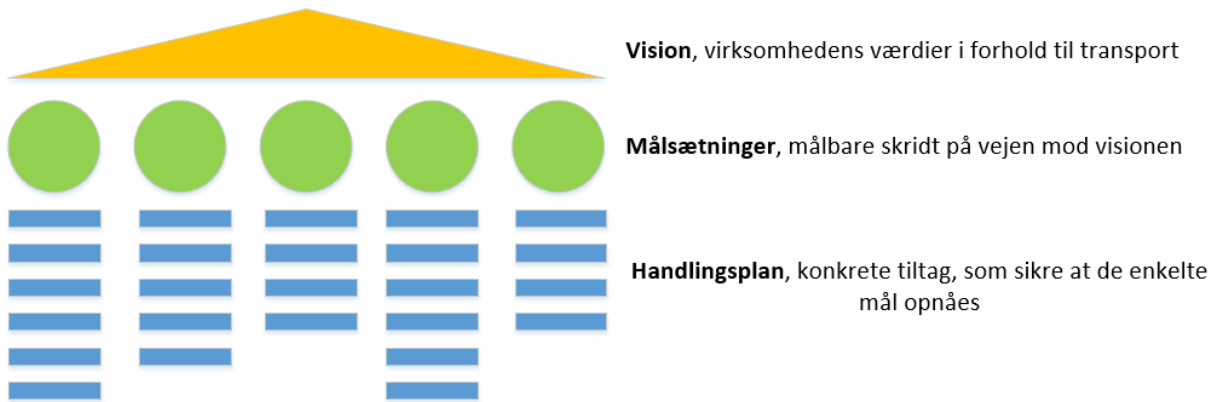
Mulighederne vedr. kollektiv transport kan være mulighederne for at benytte kollektiv transport i området, muligheden for at få udbydere af den kollektive transport til at justere køreplaner og ruter så disse svarer til virksomhedens behov.

For cyklister kan det undersøges, hvordan cykelfaciliteterne er ift. ruter, afstand, cykelparkering, badefaciliteter i tilknytning til virksomheden mv.

Muligheden for parkering af privatbiler kan også undersøges. Endelig bør det undersøges, hvorledes mulighederne er for gang, også gang i forbindelse med den kollektive trafik.

## Udarbejde mobilitetsplan, herunder anbefaling af tiltag.

Mobilitetsplanen tilsigtes opbygget for virksomheden på nogenlunde samme vis som en mobilitetsplan opbygges for f.eks. kommuner, i princippet opbygges den som illustreret på Figur 2.2. Med en overordnet vision, som er forankret i virksomhedens ledelse kan visionen som udgangspunkt allerede fastlægges i den indledende fase, hvor udarbejdelsen af planen implementeres hos ledelsen i virksomheden. Det kan efterfølgende blive nødvendigt at justere visionen, når der foreligger en nærmere undersøgelse for hvilke muligheder der konkret er for at løse mobilitetsbehovet i virksomheden. Visionen bærer ofte præg af en form for „slogan” og mange virksomhedsstrategier er strandet ved et sæt af værdier, som er blevet vedtaget, og lagt frem for medarbejderne, uden at det dermed har ført nogen form for handling med sig.



Figur2.2:Principdiagram omkring mobilitetsplanens opbygning.

For at opnå den overordnede vision, opstilles en række målsætninger, eller delmål. Disse mål er meget konkrete, og kan typisk være målsætninger omkring af reducere af udledning af CO<sub>2</sub> med en given procentsats pr. medarbejder, eller reducere tidsspild i trafikken, fremme sundhed osv.

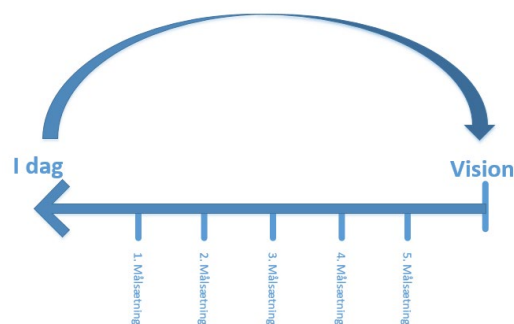
For at nå målsætningerne skal der iværksættes en række konkrete handlinger. Disse handlinger samles i en handlingsplan, hvor der estimeres på omkostninger og effekter af de enkelte handlinger. Det er vigtigt, at mobilitetsplanen forsøger at besvare følgende spørgsmål hos hver enkelt medarbejder:

- Hvad betyder det for mig?
- Hvordan gør jeg det?
- Hvordan bliver det en vane?

Resultatet af planen skal være meget konkret og samtidig også en plan som medarbejderne i virksomheden kan se sig selv i.

### Effektivering af planen

Når planen forligger skal den effektiveres. Jævnfør afsnittet om ændring af vaner, skal planen indføres i små skridt. På den måde bliver det muligt at udføre tests undervejs i forløbet og justere de elementer, som ikke fungerer som planlagt. For at tage det i små skridt, er det nødvendigt at rangordne målsætningerne fra Figur2.2. Nogle målsætninger er oplagte at implementere før andre mens der også forekommer mål, hvor det ikke har nogen betydning, hvilket mål der implementeres først. For eksempel er det oplagt, at indføre mål omkring at få flere på cykel og/eller kollektiv transport inden der arbejdes på at have færre parkeringspladser. Mens de to målsætninger omkring øget brug af kollektiv transport og at køre på cykel, ikke afhænger af hinanden. Rangordning af målsætningerne foretages ved, at forestille sig, hvordan virkeligheden er, når visionen er fuldført, og derfra gå tilbage gennem de udarbejdede målsætninger, og indsætte dem en for en. Figur2.3 viser en principskitse af fremgangsmåden.



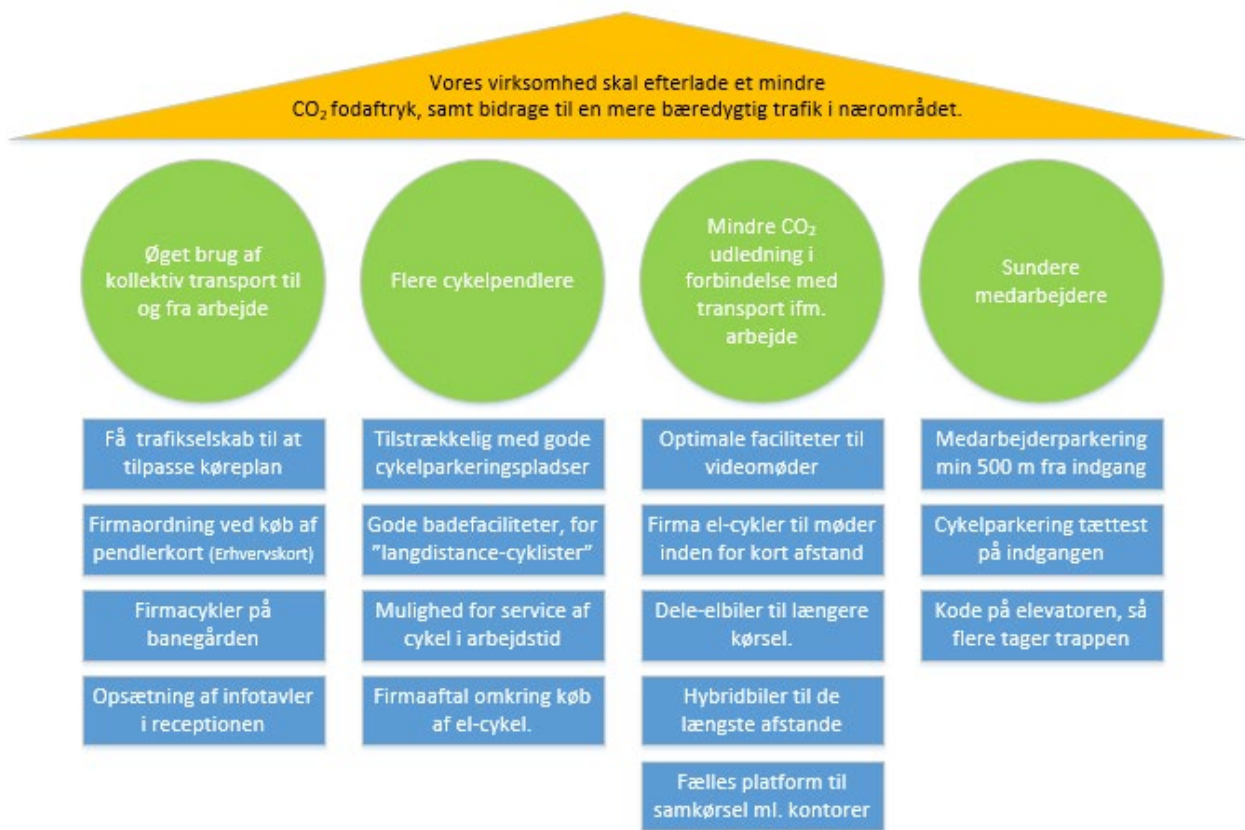
Figur2.3: : Fremgangsmåden er i princippet, at springe frem til visionen, og gå baglæns gennem målsætningerne for at nå frem til denne vision.

For at en plan skal have den ønskede effekt, er det vigtigt, at de ting der forsøges implementeret er så konkrete som muligt, gerne grænsende til det banale. På den måde sikres at det første skridt mod ændrede transportvaner bliver et lille skridt – da dette som nævnt er det måde vaner kan ændres. I den indledende fase, bør det gøres klart for ledelsen, at det konkrete output af mobilitetsplanen kan fremstå relativt banalt, og efterlade en fornemmelse af „var det virkelig det...”

### Eksempel

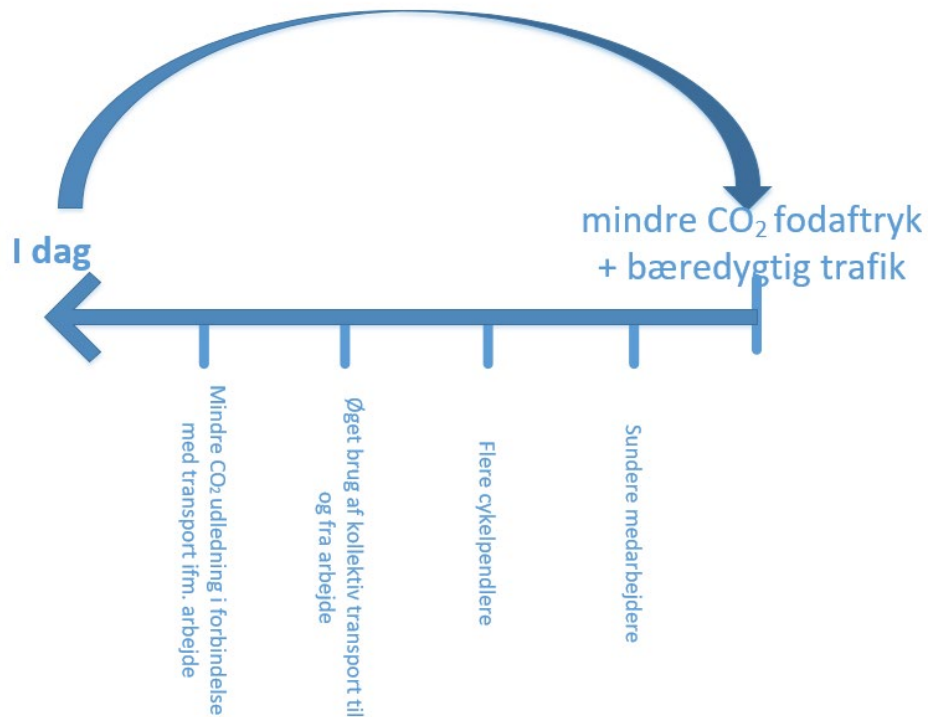
En større virksomhed dansk virksomhed har et ønske om at reducere virksomhedens samlede CO<sub>2</sub>-fodaftryk. Virksomheden er placeret i udkanten af en større by omgivet af en række øvrige virksomheder. En af mulighederne for at reducere emissionen er den måde medarbejderne transporterer sig på til og fra arbejde, samt i forbindelse med arbejdsrelateret transport til eksterne møder ude af huset, eller på et af virksomhedens kontorer i andre dele af landet. Virksomheden ønsker i tilgift at bidrage til bedre transport i nærområdet med mindre trængsel og reduceret udledning af CO<sub>2</sub> mv.

Virksomhedens vision fremgår af toppen på diagrammet, der er illustreret på Figur 3.1, og der er blevet tilføjet de viste målsætninger, samt en række tiltag, som blev samlet i en handlingsplan.



Figur 3.1 Virksomhedens vision, målsætningerne og tiltagene i handlingsplanen.

For at realisere planen udarbejdes en tidsplan med en prioritering af målsætningerne ud fra fremgangsmåden beskrevet i afsnittet omkring effektivering af planen. Prioriteringen af målsætningerne kan ses på Figur 3.2. Sammen med målsætningerne indlægges der i tidsplanen punkter mellem indførelse af de enkelte målsætninger til at måle på en række udvalgte parametre. Dette indføres for at afgøre om tiltagene har haft den ønskede effekt, eller om handlingsplanen skal justeres undervejs.



Figur 3.2: Prioritering af rækkefølgen af målsætningerne.

I de mellemliggende testperioder er det vigtigt, at de parametre der testes på, er parametre som der er blevet undersøgt i kortlægningsfasen. Så hvis et af testparametrene er at måle hvor mange kilometre der køres med køretøjer på fossile brændstoffer efter arbejdet med mål nr. 1, er det nødvendigt, at have målt på dette i forbindelse med kortlægningen.

Jo bedre kortlægningen er jo mere specifikke kan målene defineres.