

Titel **Mobilitetsplaner for virksomheder – 2 eksempler**  
Emneindplacering Hvordan styrer vi bytrafikken?  
Indlægsholder: Morten Agerlin, Rambøll – By og Trafik  
MAP@Ramboll.dk

2010-07-30

## Baggrund og formål

Den generelle øgede fokus på klima og CO2 får også i stigende grad virksomheder til at interessere sig for virksomhedens og medarbejdernes transport.

Motivationen er naturligvis en omtanke for vor fælles klode, men mobilitetsplaner kan også bidrage til at "brande" en virksomhed som miljørigtig. Cykel-orienterede tiltag kan desuden kobles sammen med sundhedstiltag, som også i øjeblikket er i fokus i mange virksomheder.

I dette paper præsenteres arbejdet med mobilitetsplaner for to konkrete virksomheder:

1. Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) i Københavns Kommune
2. Rambøll

Som et pilotprojekt for samtlige forvaltninger i Københavns Kommune, har Rambøll i samarbejde med Københavns kommunes Center for Trafik udarbejdet en transportplan for TMF's 2000 medarbejdere.

I forbindelse med at 1600 medarbejdere fra Rambøll primo august 2010 flyttede fra Virum og det centrale København til en helt stationsnær placering i Ørestad, er Rambøll By og Trafik med støtte fra Vejdirektoratets "Pulje til mere cykeltrafik" i gang med at udarbejde en mobilitetsplan for Rambøll. Denne plan forventes at være gennemført og evalueret i april 2011.

I begge mobilitetsplaner er der fokuseret på medarbejdernes persontransport både til/fra arbejde og i arbejdstiden.

Der er altovervejende benyttet de samme metodikker, som derfor beskrives under ét i det følgende.

I paperet er der hovedsageligt fokuseret på at beskrive de anvendte metoder og i mindre grad på at beskrive konkrete resultater for de pågældende virksomheder.

## Kortlægning af eksisterende transportvaner

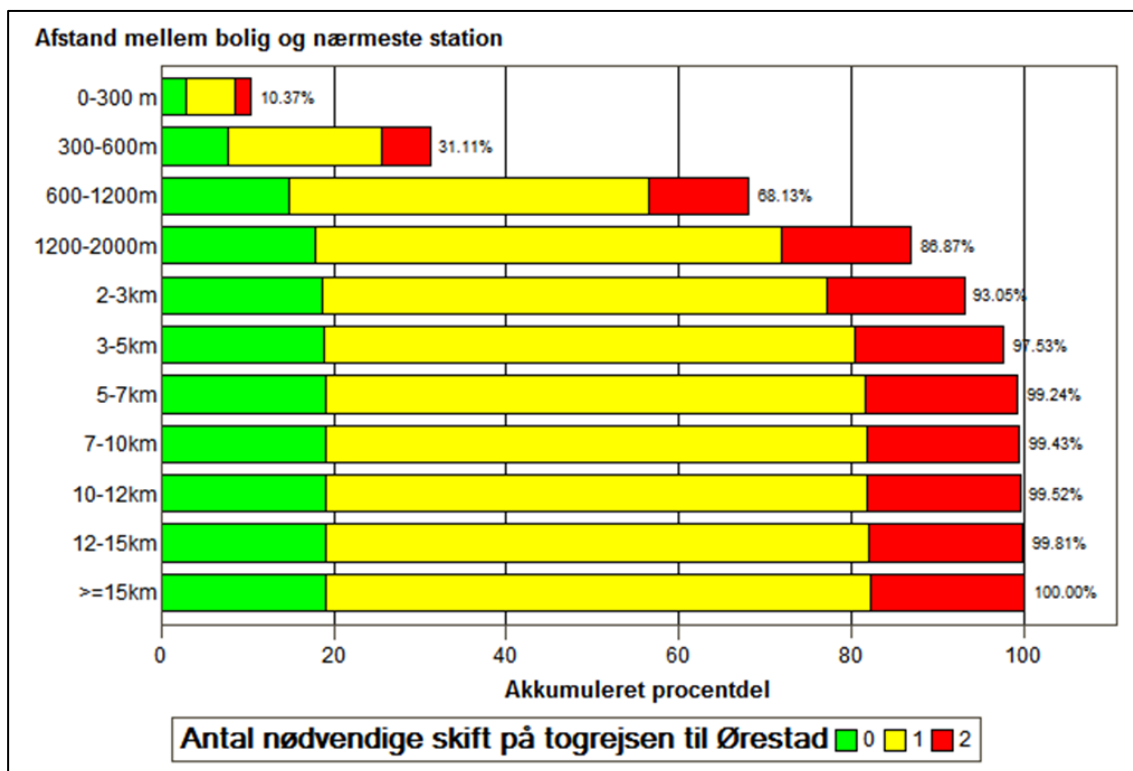
Første trin har været at kortlægge de eksisterende transportforhold og transportvaner.

Der er dels indhentet centralt registrerede oplysninger om medarbejdernes bopælsadresse og deres arbejdspladsadresse. Disse data er stedfæstet geografisk i GIS og der er beregnet afstande mellem bopæle og arbejde til brug opgørelse af samlet transportarbejde ligesom afstande mellem bopæle og nærmeste station er analyseret, for at belyse potentialet for brug af kollektiv transport.

Transportvanerne er undersøgt ved at gennemføre rejsevaneundersøgelser blandt medarbejderne. I Rambøll, hvor alle medarbejdere har PC og e-mail er rejsevaneundersøgelsen gennemført rent elektronisk via internettet, mens den for TMF, hvor ikke alle har PC-adgang i deres arbejde, har været gennemført som en kombination af internet og traditionelle papir-spørgeskemaer.

Der er i begge rejsevaneundersøgelser opnået meget høje besvarelsesprocenter:

- TMF: 61%
- Rambøll: 77%



**Figur 1: Afstande til nærmeste station (luftlinje) for Rambølls medarbejdere – figuren antyder et stort potentiale for togtransport**

I rejsevanerne er der spurgt ind til hovedemnerne:

- Benyttet transportmiddel
- Rejselængder og -tider
- Motiver til transportmiddelvalg
- Holdninger til relevante virkemidler

Desuden har medarbejderne haft mulighed for selv at komme med forslag og/eller kommentarer.

**Transport fra hjem til arbejde**

Hvis du benytter flere forskellige transportmidler på samme tur sættes flere markeringer.

**Hvordan kom du på arbejde i går?** (Hvis du ikke var på arbejde i går, så svar ud fra den dag, du sidst var på arbejde)

**Hvis du ofte kommer på arbejde på anden vis, kan du angive det her:**

Bil  
 Bil sammen med kollega  
 MC/Knaller/Scooter  
 Cykel  
 El-cykel  
 Gang  
 S-tog  
 Metro  
 Andet tog  
 Bus  
 Andet: \_\_\_\_\_

Evt. kommentar: \_\_\_\_\_

Hvor stor en procentdel af årets arbejdsdage skønner du, at du transporterer dig således? \_\_\_\_\_ %

Bil  
 Bil sammen med kollega  
 MC/Knaller/Scooter  
 Cykel  
 El-cykel  
 Gang  
 S-tog  
 Metro  
 Andet tog  
 Bus  
 Andet: \_\_\_\_\_

Evt. kommentar: \_\_\_\_\_

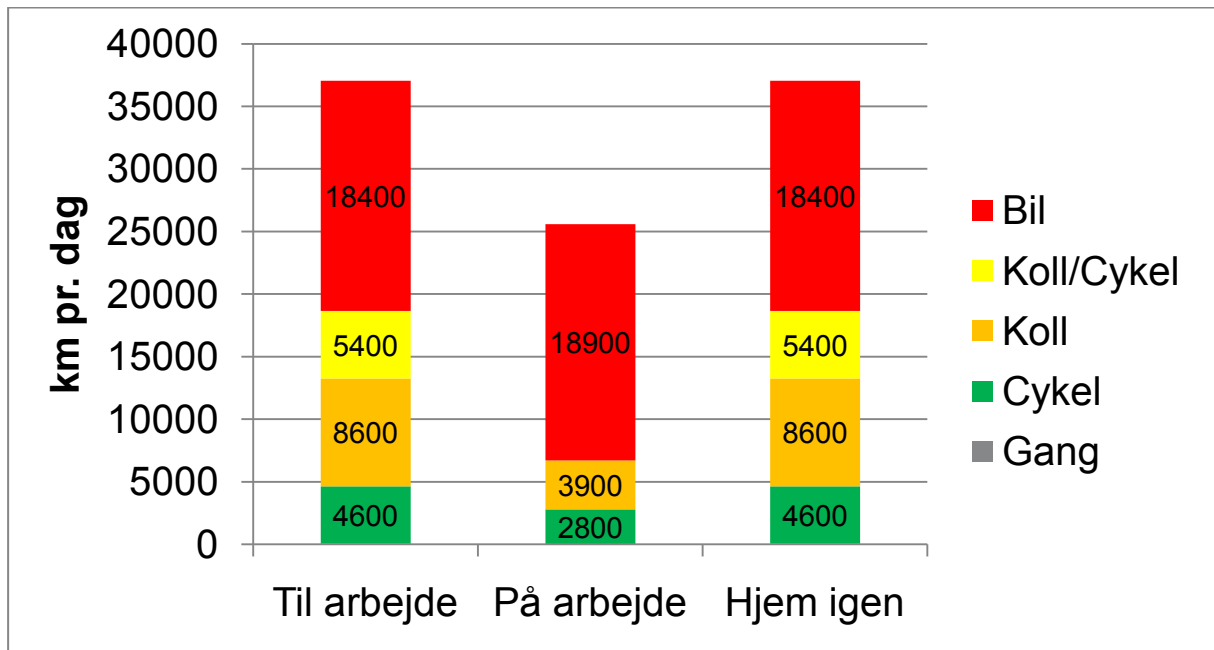
Hvor stor en procentdel af årets arbejdsdage skønner du, at du transporterer dig således? \_\_\_\_\_ %

Forrige 28% Næste

**Figur 2: Internet-baseret rejsevaneeundersøgelse udført i SurveyXact-systemet**

I de elektroniske spørgeskemaer er der indlagt logiske sammenhænge, således at f.eks. bil-relaterede spørgsmål udelades, hvis respondenterne har angivet at køre på cykel.

På basis af svarene kan bl.a. de totale transportmængder opdelt på transportmidler opgøres:



Figur 3: Samlet daglig persontransport i TMF – i alt 100.000 km, hvoraf 55% foregår i bil

### Potentialer

På baggrund af medarbejdernes besvarelser på spørgsmål om muligheder for at påvirke transportmiddelvalg, er potentialerne for en række virkemidler kortlagt.

**Hvad kan Rambøll gøre for at påvirke dine transportvaner fra hjem til arbejde?**

Hvad kunne få dig til at cykle (mere) fra hjem til arbejde? (Giv gerne flere svar)

- Økonomisk godtgørelse for brug af egen cykel i arbejdstiden (virksomheden kan give op til 48 øre/km skattefrit)
- Udlån af f.eks. cykellygter, regntøj eller cykelanhænger på arbejdspladsen
- Organiseret samkørsel med andre cyklende kollegaer
- Intet
- Firma-rabataftale med lokal cykelhandler (reparation/køb) - f.eks. via LogBuy
- Mulighed for køb af Rambøll-cykeltøj, kontor-cykeltaske til PC etc.
- Gode omklædnings og badefaciliteter
- Cykelparkering med mulighed for at låse cyklen fast
- Mulighed for køb af cykellygtbatterier, nød-cykellygter og lignende i receptionen
- Mulighed for at få udført småreparationer på cyklen i arbejdstiden
- Andet: \_\_\_\_\_

Hvad kunne få dig til (oftere) at benytte kollektiv transport fra hjem til arbejde? (Giv gerne flere svar)

- Firmabetalt nøgle til aflåst cykelparkering på din hjemmestation (hvis en sådan parkering findes)
- Den Mobile Rejseplan installeret på firmamobiltelefon (Klik [her](#) for at læse om Den Mobile Rejseplan)
- Informationer om afgangstider, forsinkelser og lignende på RIP'en
- Intet
- Informationsskærm placeret i f.eks. receptionen med oplysninger om de næste afgang for nærmeste stoppesteder/stationer
- Billigere kollektiv transport
- Øget mulighed for at arbejde i transporttiden (f.eks. mobil internet på bærbar PC)
- Andet: \_\_\_\_\_

Forrige 57% Næste

Figur 4: Kortlægning af potentialer ved hjælp af spørgsmål i rejsevaneundersøgelsen

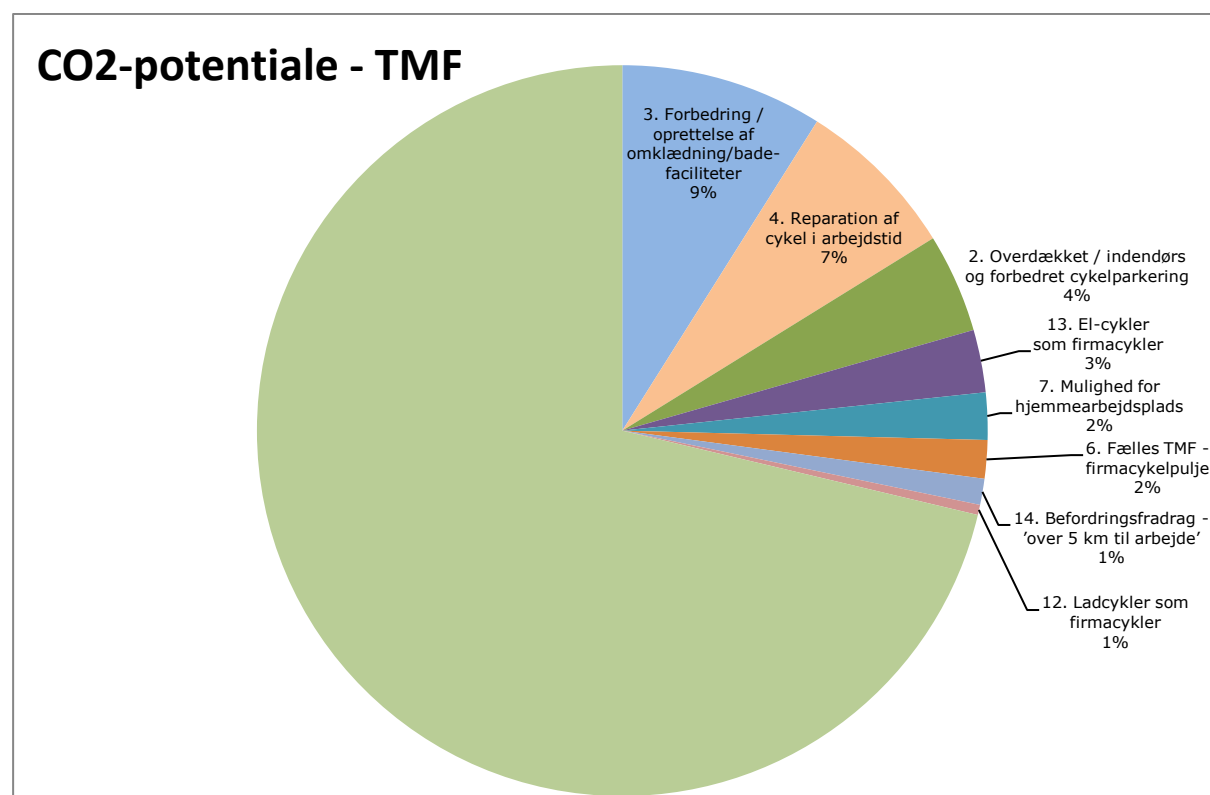
På baggrund af besvarelsene kan virkemidler med størst potentiale udpeges:

## VIRKEMIDLER/POTENTIALER- TMF

- Bedre cykelfaciliteter (bad/cykel-p/reparation etc.) kan få op til 145 bilister til at cykle mere
- Let adgang til information, cykel ved station/busstop og muligheden for at bruge transporttiden som arbejdstid, kan få op til 141 bilister til at vælge kollektiv transport
- 250 medarbejdere er interesseret i at lære Eco-driving – halvdelen er "bilister"
- 100 er interesseret i muligheden for samkørsel til og fra arbejde - heraf 50 "bilister"
- 107 bilister vil gerne arbejde hjemme 2-3 gange om måneden eller mere

Figur 5: Virkemidler med potentialer af en vis størrelse hos TMF

På baggrund af medarbejdernes besvarelser vedr. rejseafstande og transportmiddelvalg er potentialerne vurderet i relation til mulig CO2-besparelse:



Figur 6: CO2-potentiale i TMF. Cirkelens samlede areal modsvarer TMF's nuværende CO2-emission fra persontransport på 8,5 t/dag.

De enkelte virkemidlers potentialer kan ikke blot adderes. Der vil være tale om overlap mellem effekter (hvis bedre omklædningsmuligheder allerede vil få en medarbejder til at cykle, så har forbedret cykelparkering ingen separat effekt).

Men der må omvendt også forventes en væsentlig synergieffekt. De tre virkemidler med størst potentiale i TMF har alle relation til cykelpendling og gennemføres de alle tre kunne de muligvis samlet give en større effekt end summen af de enkelte virkemidler – bl.a. i kraft af den eksponering som cykelpendlingen ville få.

## Målsætninger

Der er naturligvis en række overordnede målsætninger bag en mobilitets-/transportplan. Disse vil de normalt være af relativ overordnet karakter:

### Fremme de grønne rejser

- Alle skal kende til alternativerne til bilen
- Alle skal kende den bedste og hurtigste rute mellem bolig og arbejde
- At der er bevidsthed om og fokus på cykel, kollektiv trafik og kombinationsrejser som transportmiddel til/fra arbejde og ved arbejdsrejser

Figur 7: Rambølls overordnede målsætninger

Gennem kortlægningen af faktiske rejsevaner og opgørelsen af potentialer er det imidlertid muligt at opstille betydeligt mere specifikke målsætninger:

## MOBILITETSPLANENS MÅLSÆTNINGER - RAMBØLL

- |  |  |
|--|--|
| • <b>Medarbejdere med bopæl i Københavns og Frederiksberg kommuner (33%)</b>                           | • Forventes at benytte det kollektive transporttilbud eller cyklen på grund af de korte afstande.  |
| • <b>Medarbejdere som kan gå eller cykle til station med direkte forbindelse til Ørestad st. (8%)</b>  | • Forventes at benytte den gode kollektive forbindelse evt. i kombination med cyklen.  |
| • <b>Medarbejdere som kan gå eller cykle til station med 1 togskifte til Ørestad st. (44%)</b>         | • Mange af disse (50%) forventes at benytte kollektiv transport evt. i kombination med cyklen  |
| • <b>Medarbejdere som bor mere end 3 km fra en station eller har 2 togskifte til Ørestad st. (15%)</b> | • Få af disse (30%) forventes at benytte kollektiv transport eller cykel   |
| • <b>Medarbejdere der flyver eller kører bil i arbejdstiden (24%)</b>                                  | • Forventes i hvert tilfælde at overveje, om mødet kan erstattes med et videomøde eller om rejsen på fornuftig vis kan foretages med tog i stedet. |

Figur 8: Udkast til målsætninger for transport i Rambøll

## Handlingsplan

Kortlægningen af virkemidlernes potentialer og opstillingen af målsætninger danner sammen grundlaget for opstillingen af en konkret handlingsplan, hvor der vælges, hvilke virkemidler, der skal fokuseres på.

Nedenfor er hovedpunkterne fra TMF's transportplan vist:

### HANDLINGSPLAN - TMF



- Adfærdsinitiativer**  
Sundhedscheck, udlån af cykeludstyr, konkurrencer, transportpakke til nye medarb, ingen taxi
- Cykel-P og -reparation**  
Overdækket P samt værkstedsfaciliteter eller cykelreparation ved de 6 største arbpl. (70% af medarb.)
- Bad og omklædning**  
Kortlægning/renovering/etablering af faciliteter på de 6 største arbpl.
- Cykelpulje**  
Fælles pulje af firmacykler for alle 12 centre
- Samkørsel**  
Mere langsigtet projekt, evt. omhandlende alle kommunens ansatte

23.08.10  
MOBILITETSPLANER FOR VIRKSOMHEDER - 2 EKSEMPLER

**Figur 9: Hovedinitiativerne i TMF's transportplan**

Det kan ofte være relevant at skelne mellem virkemidler på kort og lang sigt, hvor de langsigtede ofte kan være af en mere holdningsbearbejdende karakter.

## Kommunikation

Det er vigtigt, at mobilitetsplanen forankres blandt virksomhedens medarbejdere og ikke blot ender som et skrivebordsprojekt.

Her er kommunikation, information og events gennem hele processen en vigtig ingrediens.

I Rambølls tilfælde har det været afholdt events i forbindelse med "Vi cykler til arbejde", der har været afholdt frokostmøder, hvor medarbejderne har haft mulighed for at komme med forslag og Rambølls Intranet har været brugt til løbende kommunikation.

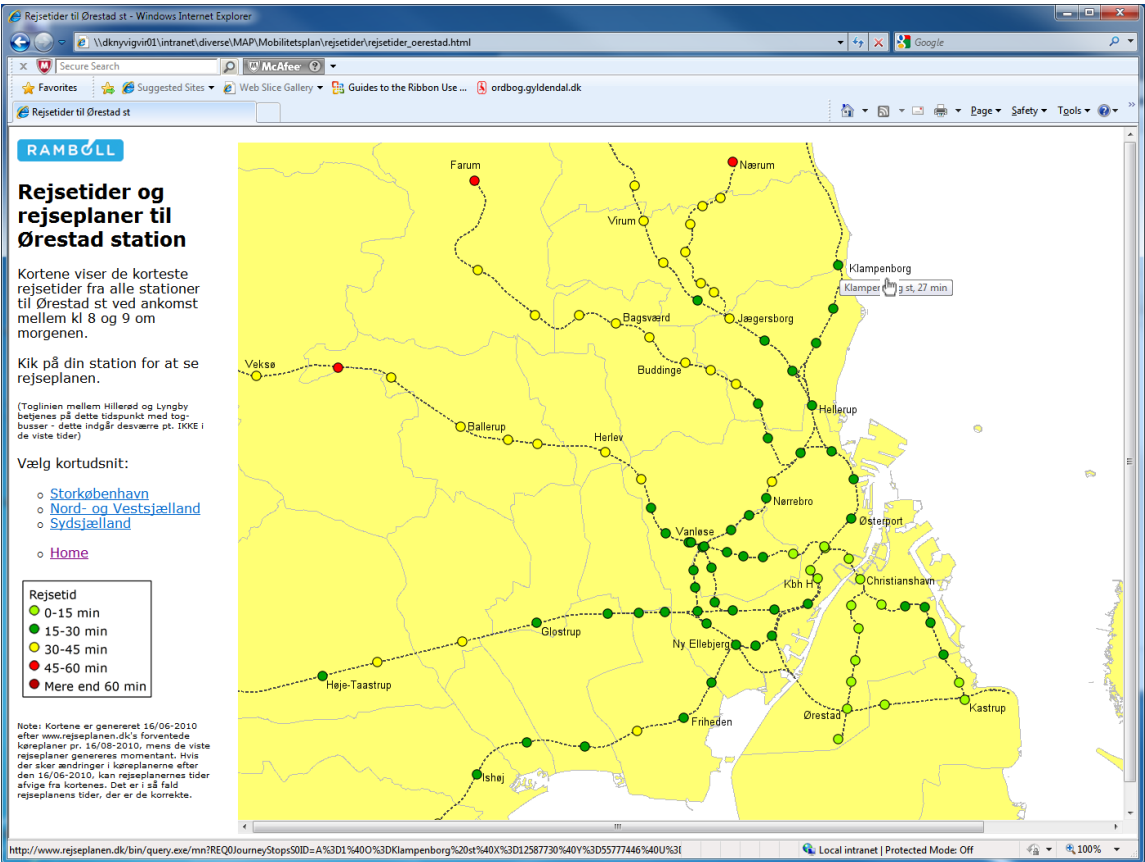




**Figur 11: Indkaldelse til frokost-møde om transportvaner i Rambøll**



**Figur 10: Gratis cykelklargøring ved start af "Vi cykler til arbejde" hos Rambøll**



**Figur 12: Information på Rambølls intranet om kollektive rejsetider til Ørestad med indbyggede links til www.Rejseplanen.dk**

På Rambølls intranet er der desuden samlet en lang række Rambøll-specifikke informationer om de miljøvenlige transportmuligheder:

- Interaktivt kort med rejsetider fra alle Sjællands stationer til Ørestad station og direkte link til rejseplanen
- Oplysninger om Parker&Rejs-muligheder fra 50 stationer i hovedstadsområdet med links til detailoplysninger på [parkerogrejs.dk](http://parkerogrejs.dk)
- Oplysninger om hvor mange kolleger man har mulighed for at møde på sin station
- Oplysninger om mulighederne for rejseplanlægning på farten vha. den firma-mobiltelefon, som alle Rambøll-medarbejdere er udstyret med
- Informationer om mulighederne for at bruge sin rejsetid aktivt – f.eks. kan man arbejde i toget eller få sin daglige motion ved at cykle
- Endelig er der samlet informationer fra togselskaberne om regler for cykler med toget, rejsetidsgarantier, pendlerklubber, erhvervskort mm.

## Implementering

Også i planernes implementeringsfase er det vigtigt fortsat at opretholde et højt kommunikationsniveau, således at planerne bliver mere end blot nogle hensigter på et stykke papir. I Rambøll planlægges således bl.a. også events op til den næste "Vi cykler til arbejde" i 2011.

## Evaluering

Som alle andre planer bør en mobilitetsplan indeholde en evalueringsdel. For Rambøll-planens vedkommende baseres evalueringen på en gentagelse af de væsentligste analyser efter et år:

- Spørgeskemaundersøgelse med spørgsmål om transportmiddel til og fra arbejde samt i arbejdstiden
- Opgørelse af kørselsomfang opdelt på transportmidler til og fra arbejde samt i arbejdstiden
- Undersøgelse af medarbejdernes valg af transportmiddel efter flytningen med fokus på årsager til eventuelle ændringer af vaner

Desuden udarbejdes der en opgørelse af hvor mange medarbejdere, der har deltaget i mobilitetsplanens events.

## Resultater

Fra TMF-transportplanen kan nævnes en række delkonklusioner:

- TMF's 2000 medarbejdere transporterer sig dagligt 100.000 km svarende til 2½ gang rundt om jorden.
- 38% af turene og 12% af kilometrene tilbagelægges på cykel
- 31% af turene og 55% af kilometrene tilbagelægges i bil
- 28% af turene og 23% af kilometrene tilbagelægges i kollektiv
- Cykling er et positivt valg - man cykler fordi det er hurtigst, billigst, mest fleksibelt og giver motion
- 18% af medarbejderne får dækket deres daglige behov for motion på vej til og fra arbejde (har mere end 15 min. på arbejde og cykler eller går).
- 8% har brug for bil i arbejdstiden
- 20% har brug for bil til ærinder på vej til/fra arbejde
- For næsten 40% af bilisterne er transporttiden afgørende for valget af transport
- De største miljø-potentialer findes i at forbedre forholdene for cykelpendlere (omklædning, bad, cykelparkering og mulighed for cykelreparation i arbejdstiden)
- Der findes ikke ét mirakel-virkemiddel – transportplanerne må baseres på "mange bække små"