

Denne artikel 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



Succesfulde tiltag på arbejdspladserne – rådhus og hospitaler har sparet 8-10 % CO₂

Anja Puggaard, anja.puggaard@gate21.dk
Gate 21

Abstrakt

I perioden fra 2011 til 2014 har 26 partnere samarbejdet i projektet Formel M om at udvikle, afprøve og forankre mobility management i dansk trafikplanlægning. Projektet var støttet af Trafikstyrelsen og Region Hovedstaden. Baggrunden for projektets idé og mission var, at kommunerne oplevede en stigende udfordring i at kunne arbejde målrettet med at opnå klimamålsætningerne på transportområdet. Hospitalerne oplevede udtalte udfordringer med lokal trængsel.

Formel M var opbygget omkring en række demonstrationsprojekter, heraf seks på rådhusene og tre på hospitalerne. Deres udfordringer i forhold til at arbejde med mobility management var en usikkerhed i forhold til metode, holdning hos ledelse og medarbejdere, samt et højt krav om effektivitet.

I projektet var mobilitetsindsatsen på rådhusene i gang længst og opnåede en CO₂-reduktion fra pendlingen blandt medarbejderne på 9,4 %. Rådhusene opnåede en nedgang i antal ture med bil fra 54 % til 52%, samt en fremgang af ture med bus og tog. De deltagende hospitaler opnåede på kun 12 måneder en CO₂-reduktion på 7,8 % og en nedgang i antallet af bilture fra 50 % til 46 %. Hospitalerne oplevede også en fremgang i antallet af cykel/gang-ture.

Rådhus og hospitaler har grebet opgave forskelligt an, idet rådhusene har fokuseret på kørslen i arbejdstiden, mens hospitalerne har fokuseret på pendlingen. De mobilitets tiltag, som partnerne har taget i brug, er derfor også forskellige. Rådhusene har kortlagt og optimeret vognparken og implementeret retningslinjer for tjenesterejser. Hospitalerne har tilbudt deres medarbejdere en palette af forskellige mobilitetsformer – cykling, kollektiv transport og samkørsel. Alle partnerne har været enige om at højne opmærksomheden på transport med kampagner, øget information og synlige tiltag.

Nogle af de udslagsgivende elementer for succes på rådhusene og hospitalerne har været lokale projektledere, som fx mobilitetskoordinatorer, der har søgt og fået opbakning fra ledelse og kollegaer. Der har i organisationerne været en vilje til forandring, som er blevet udfordret af fællesskabet i Formel M. Et fællesskab faciliteret af Grønt Mobilitetskontor i Gate 21, der samler forskellige kompetencer, skaber synergi mellem aktiviteter, og udvikler værktøjer som transportvaneundersøgelser og guider til projektparterne.

Indholdsfortegnelse

Abstrakt	1
Hvorfor arbejde med mobilitetstiltag på rådhus og hospitaler i Formel M regi?	2
Resultater for rådhus og hospitaler i Formel M	5
Succesfulde mobilitetstiltag på hospitaler og rådhus	8
Vigtige elementer for succes	13
Metoder, analyser og fremgangsmåder	15
Bilag 1 Oversigt over rådhus og hospitaler og deres aktivitetsperiode, målgruppe og karakteristika for deres indsats.....	19

Hvorfor arbejde med mobilitetstiltag på rådhus og hospitaler i Formel M regi?

Metoden mobility management er blevet afprøvet på forskellig vis i Formel M. Herunder har seks rådhus og tre hospitaler arbejdet med at implementere mobility management i egen organisation. Deres målsætning med dette har varieret fra mål om CO₂-reduktion fra transportområdet til udfordringer med lokal trængsel.

Mobilitetstiltag for rådhus og hospitaler i Formel M

Formel M samlede 26 partnere om at udvikle, afprøve og forankre mobility management i dansk trafikplanlægning. Projektet blev i perioden 2011-2014 støttet af Trafikstyrelsen og Region Hovedstaden. Baggrunden for projektets idé og mission var, at kommunerne oplevede en stigende udfordring med at kunne arbejde målrettet med at opnå klimamålsætningerne på transportområdet. Der manglede værktøjer, viden og nye tilgange til at understøtte og fremme en mere klimavenlig transport - både i kommunernes planlægning og i deres løbende drift og service på transportområdet. Derfor ønskede kommunerne at udvikle viden og værktøjer inden for mobility management, som man har arbejdet med i udlandet i mange år. Succesfulde erfaringer med mobility management fra England, Holland, Sverige blev bygget direkte ind i projektideen. Projektets organisering blev udviklet i partnerorganisationen Gate 21, som er af den overbevisning at nye metoder, nye veje og innovation skabes bedst i partnerskaber mellem offentlige virksomheder, private virksomheder og forskningsinstitutioner.

Formel M blev støttet af Region Hovedstaden og Trafikstyrelsen med det formål at udvikle viden og erfaringer med mobilitetsplanlægning, for at opnå CO₂ reduktioner i transporten. Region Hovedstaden har særligt støttet etableringen af Grønt Mobilitetskontor som videncenter for mobilitetsplanlægning, og har i projektet deltaget med fire hospitaler for at skabe erfaringer og gå foran med gode eksempler i egen drift.

Bevillingen fra Trafikstyrelsen til Formel M blev givet af to omgange, hvorfor nogle af demonstrationsprojekter blev igangsat i 2011 og andre i 2012. Demonstrationsprojekter på hospitalerne blev initieret i 2012, sammen med en række andre demonstrationsprojekter¹.

I Formel M deltog følgende kommuner med deres rådhus: Albertslund, Ballerup, Greve, Fredericia, Middelfart og Roskilde. Ligeledes deltog en række hospitaler i Formel M. Det drejede sig om Glostrup, Herlev og Bispebjerg-Frederiksberg hospitaler.

Vision for fremtidens mobilitetsplanlægning

Kommunale trafikplanlæggere har tidligt i Formel M skabt visionerne for fremtidens mobilitetsplanlægning. Visionerne har fungeret som et pejlemærke for udviklingen af metoder og værktøjer og som løftestang for

¹ Demonstrationsprojekter på Roskilde og Greve Rådhus blev igangsat i 2012.

at tænke nyt i de enkelte demonstrationsprojekter. Visionen for mobilitetsplanlægning i fremtiden er at der:

- Planlægges for mobilisten – det moderne menneske, der omdanner rejsetid til kvalitetstid ved at være fleksibel i sit transportvalg.
- Er der skabt rammevilkår, som gør det nemmere og mere attraktivt at være mobilist. Incitament og planlægning som påvirker transportvalg skal trække i den samme retning mod mere attraktiv bæredygtig transport.
- Etableres en fælles platform for "smart rejse", som varetager mobilistens behov, og som samler alle interessenter (transportudbydere, efterspørgselssiden, forskningen og myndigheder) for at skabe synergi mellem hver deres ressourcer og kompetencer. Platformen understøtter fokus på den rejsende og sikrer helhedstænkning på alle planniveauer.

Faktabox 1: Definition af 'Mobilisten' udviklet i Formel M

Mobilisten er visionen om det moderne menneske, der omdanner rejsetid til kvalitetstid ved at være fleksibel i sit transportvalg.

En mobilist er ikke bare knyttet til ét arbejdssted og ser ikke stedet som en begrænsning. Arbejde kan løses fra hjemmet eller i S-toget, og møderne kan holdes hvor som helst via bærbar eller smartphone.

Mobilisten er fleksibel i sine transportvalg: Kører til arbejde med kolleger den ene dag, cykler den næste og tager bussen den tredje. For mobilisten er rejsetiden kvalitetstid og ikke bare spildtid. Hvert minut har flere formål: Mens mobilisten transporterer sig fra A til B ordnes netbanken, mails til vennerne eller et par arbejdsmails. Eller også bruges rejsen til afslapning.

Mobilisten lader sig ikke begrænse af afgangstider eller myldretider. Ved hjælp af tidens informationstjenester og -udstyr holder mobilisten sig altid opdateret om transportmuligheder og vælger sin rejse undervejs.

Mobilisten tager ansvarlige valg og skåner klimaet, styrker sit helbred gennem mere bevægelse, og tænker over støj og møg fra sin transport.

Mobility Management eller mobilitetsplanlægning

Mobility management handler om at påvirke transportbehovet i en bæredygtig retning. Altså at påvirke efterspørgslen efter transport. I mobility management er der fokus på bløde virkemidler til at få folk til at undgå at rejse fysisk, ændre valg af transportform eller bruge mere energieffektiv transportmidler. I en dansk sammenhæng hedder det mobilitetsplanlægning og kombinerer både hårde og bløde virkemidler. Der er stadig fokus på at påvirke transportbehovet og valget. I Formel M omfatter arbejdet både planer og politikker, information og kampagner, transportudbud og nye mobilitetsservices, samt den fysiske planlægning og incitament.

"Mobilitetsplanlægning skal sikre et markant styrket samspil mellem trafikformer til gavn for den kollektive trafik og cyklisme."

Regionhovedstadens Regional Udviklingsplan 2012 samt i Regionhovedstadens Klimaplan 2012

Målsætninger for mobilitetstiltag på hospitaler og rådhus

De to primære argumenter for at arbejde med mobility management på en offentlig arbejdsplads er følgende:

1. Udfordringer med trængsel i forbindelse med arbejdspladsen er blevet mere udtalt
 - Problemet forstærkes såfremt medarbejdere har fast mødetidspunkt.
 - Få indkørsler til arbejdspladsen giver flaskehalse i myldretiden.
 - Byggeri der periodevis lægger beslag på parkeringspladsen.

Eksempel fra Herlev Hospital:

Den brændende platform på Herlev Hospital er et stort nybyggeri i perioden 2014-2017.

Målet med mobilitetsplanen er at reducere trængsel og CO2. Men udover den konkrete og målbare reduktion hviler mobilitetsprojektet på en ambition om at igangsætte en holdningsændring i forhold til biltransport. På længere sigt kan det reducere behovet for p-pladser, give bedre plads til grønne omgivelser, signalere Herlev Hospitals omtanke for bæredygtighed og facilitere en sundere adfærd blandt medarbejderne.

2. Dilemma mellem klimadagsorden og vækstdagsorden

- Effektiviseringsdagsorden, hvor der er behov for at få mere for pengene.
- Sundhedsdagsordenen, hvor medarbejdernes sundhed spiller en væsentlig rolle.
- Fej for egen dør i forhold til CO2-udledning fra transporten.

Eksempel fra Albertslund Rådhus:

Albertslund Rådhus har været miljøcertificeret siden 2006 og har derfor haft miljø på dagsordenen i mange år, men transport har ikke været markant på dagsordenen. I 2009 fik kommunen lavet en transportkortlægning, der viste et stort potentiale for både økonomiske og CO2-mæssige besparelser (for virksomheden som helhed). I 2008 gik Albertslund Kommune ind i Danmarks Naturfredningsforenings kampagne for Klimakommuner og forpligtede sig derved til årligt at reducere CO2-udledningen fra opvarmning og transport med 2 %. På den baggrund blev det besluttet at lave en fælles indsats om grønnere transport i 2012 i regi af det systematiske miljøarbejde.

Udfordringer for mange kommuner og hospitaler

Mobility Management er et brud med traditionel transportplanlægning, idet man går bort fra 'predict and provide'-kulturen. Arbejdet med mobility management i kommuner og hospitaler influerer desuden på medarbejderforhold, som til dels ligger udenfor arbejdstiden, idet kommuner og hospitaler både adresserer pendlingen og transporten i arbejdstiden.

Hvordan gribes det an?

Indledningsvis har kommuner og hospitaler brug for at organisere sig omkring mobility management som i et hvert andet projekt. Da mobility management vedrører forskellige forhold fx kørsel i arbejdstiden, pendlingen, politik for hjemmearbejde og videomøder, kan det være forankret flere forskellige steder i organisationen. Det kan være i driftsafdelingen, HR-funktionen, kommunikationsafdelingen, i linjen, hos trafikplanlæggeren eller klimakoordinatoren i kommunen. Mulighederne er mange. Dette grundlæggende arbejder resulterer ofte i udpegning af nøglepersoner, som skal involveres undervejs for at opnå succes.

På rådhusene kan de involverede drage nytte af fagpersoner med eksisterende viden i forhold til mobilitetstiltag fx busplaner, adgangsveje for forskellige trafikanttyper, forurening, ulykker og sundhed. På hospitalerne er vidensniveauet højere på sundhed.

Holdning blandt medarbejdere og ledelse?

Arbejdet med visionerne for Formel M forberedte lokale projektledere på rådhusene og hospitaler på den fremtidige dialog med kollegaer og ledelse. Det drejede sig f.eks. om deres holdning til mobility management og eventuel modstand i forhold til begrænsning i bilbruget. Ledelsen og medarbejdernes

holdning var en udfordring, selvom der blev bygget bro i forhold til tidligere tiders debat for og imod bilen. Både ledelse og medarbejdere har igennem processen erkendt, at øget/forsat bil-brug ikke løser de udfordringer, som kommune og hospital står over for.

Mobilitetstiltag er blevet introduceret for at imødekomme konkrete udfordringer, hvor øget bilbrug ikke er en løsning, men der er brug for andre transportformer og viden. Det synes såvel ledelse som medarbejdere at have erkendt.

En høj deltagelse i transportvaneundersøgelser på hospitaler og rådhus vidner om et højt engagement blandt medarbejderne. I interviewet med trafikanterne fokuseres der på, hvad virksomhedens engagement i ændring af holdninger til transport har betydet, siger en informant: *'Det jeg kan lide tanken om, er at der kan ske noget, der kan få os alle sammen til at gå i samme retning, men på hver vores måde'*.²

Adfærdspåvirkning skal altså ske i respekt for folks individuelle behov og værdier. Ledelsens holdning ligger i umiddelbart forlængelse af denne trafikants holdning, idet de langt hen ad vejen foretrækker gulerod i stedet for pisk, når mobilitetstiltag prioriteres. Undtagelser finder vi, når beslutninger bliver begrundet i økonomiske argumenter.

Hvilke mobilitetstiltag giver størst effekt?

Den tredje udfordring som kommuner og hospitaler stod over for, var valget mellem en bred vifte af mobilitetstiltag, fra cykelkampagne til vognparkoptimering. Hvordan skulle de opnå den største effekt? Og hvilken effekt skulle efterstræbes? Skulle de efterstræbe flere cyklister, buspassagerer og/eller flere samkører. En lille effekt hos mange medarbejdere eller en stor effekt hos få medarbejdere? Kunne et mobilitetstiltag implementeres alene, eller var det en pakke bestående af forskellige tiltag, som gav den ønskede effekt. Ville nogle medarbejdergrupper føle sig overset, hvis andre gruppe fik bedre transportforhold. Hvad har virket andre i andre organisationer? Kan samme effekt forventes et nyt sted med andre rammebetingelser – andre transportforhold for medarbejderne og anden projektleder. Hvilke medarbejdergrupper var motiverede for at ændre transportvaner? Hvordan fik de mere viden om dette? O.s.v.

"Mobilitetsplanlægning er en metode, der kan opfylde mange behov – det er et multipurpose tool".

ECOMM 2014

Resultater for rådhus og hospitaler i Formel M

Ni store arbejdspladser – seks rådhus og tre hospitaler – der har været i gang i 12 til 20 måneder, har opnået følgende resultater:

- Op til 10 % CO₂-reduktion fra pendlingen.
- Færre ture med bil og flere med cykel/gang.
- Stort kendskab og tilfredshed med mobilitetstiltag på arbejdspladserne.

CO₂-reduktionen

Transportens klimaeffekter kan ikke direkte måles. Den mest anvendte indikator er emission af kuldioxid (CO₂) per kørt kilometer. Data udgøres primært af transportvaneundersøgelserne i Formel M samt emissions faktorer (emission/km) fra Transportministeriets TEMA-model. Der er beregnet en gennemsnitlig CO₂-udledning for pendlingen i hhv. nulpunkts- og efterundersøgelsen³.

² 'Formel M, Forsøg med mobility management 2011-2014 - Afrapportering af resultater' af Lise Drewes Nielsen, RUC, Anna Thormann, Gate 21, Henrik Gudmundsson, DTU Transport, Laura Kromann Vestergaard, Gate 21, Malene Freudendal-Pedersen, RUC og Katrine Hartmann-Petersen, RUC.

³ Ved tildeling af CO₂-belastning fra de forskellige transportmidler er anlagt en gennemsnitsbetragtning, dvs. hver km belaster med den gennemsnitlige CO₂-udledning pr. km for det pågældende transportmiddel.

Den gennemsnitlige CO₂-udledning for pendlingen blandt medarbejderne på rådhusene i Formel M er faldet fra 5,3 kg. til 4,8 kg. per arbejdsdag. Det er en reduktion på 9,4 %. For pendlingen blandt medarbejderne på hospitalerne i Formel M er faldet fra 5,1 kg. til 4,7 kg. per arbejdsdag.

Tabel 1 – Gennemsnitlig CO₂-udledning fra pendlingen pr. medarbejder pr. arbejdsdag

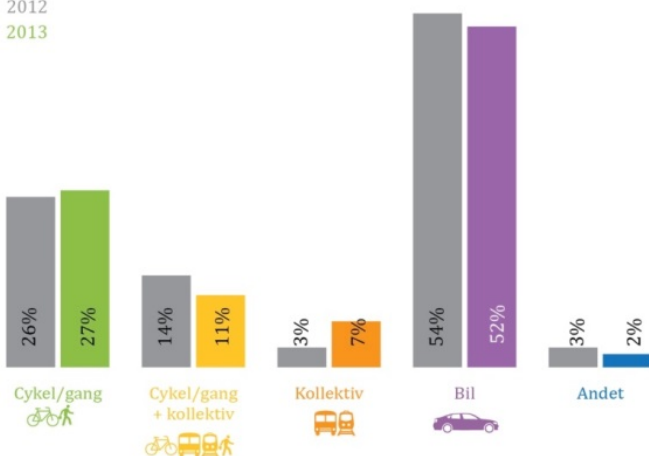
	Gennemsnitlig CO ₂ udledning pr. person pr. arbejdsdag		Forskel	
	Nulpunkts-undersøgelse	Opfølgende undersøgelse	kg.	pct.
Rådhus	5,3	4,8	-0,5	-9,4%
Hospitaler	5,1	4,7	-0,4	-7,8%

Ændring i modal split

Der ses et skift mod mindre bilkørsel i forbindelse med pendling til arbejdspladserne. Andelen af ture, der tilbagelægges med bil, er faldet fra 54% til 52% på rådhusene og fra 50% til 46% på hospitalerne. Samtidig er andelen af cykel/gang-ture steget fra 26% til 27% på rådhusene og 38% til 41% på hospitalerne. Der ses også en stigning i brugen af kollektiv transport. Der er statistisk signifikans for alle disse ændringer.

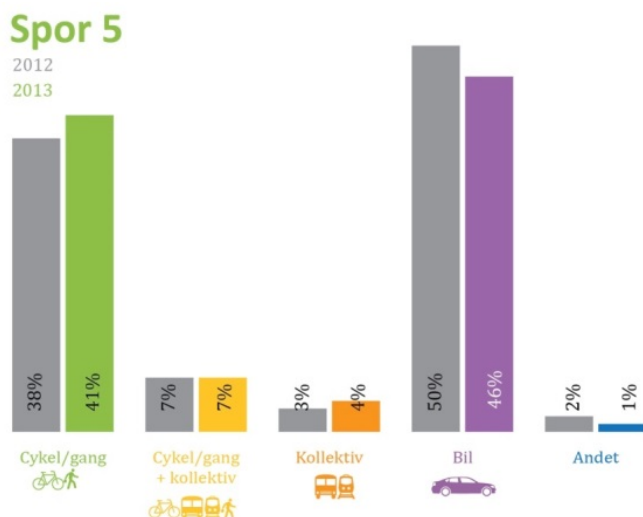
Spor 2

2012
2013



Figur 1: Spor 2= Rådhus, Transportmiddelfordelingen for pendling, ture

Rådhusene har oplevet en markant stigning i medarbejdernes brug af den kollektiv transport fra 3% til 7%. Resultatet er statistisk signifikant. Det samme er faldet i mixet cykel/gang/kollektiv fra 14% til 11%. Resten af forskydningerne i dette spor (rådhusene) er behæftet med for stor usikkerhed og er ikke statistisk signifikante.

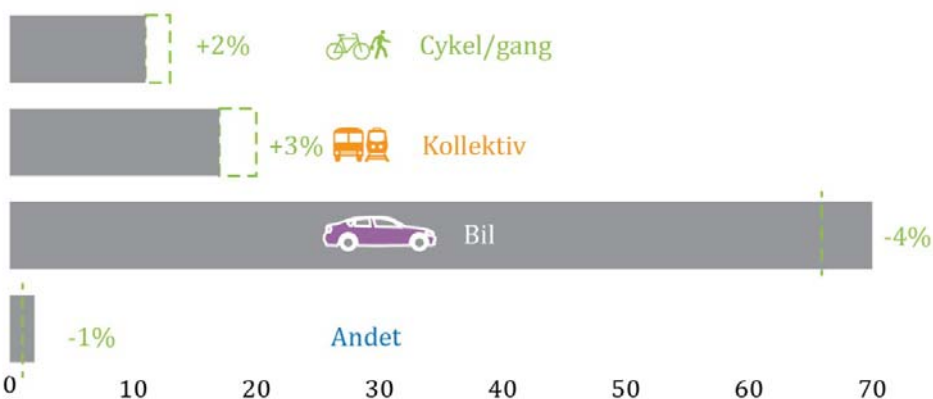


Figur 2: Spør 5= hospitaler, Transportmiddelfordelingen for pendling, ture

Hospitalerne har som udgangspunkt en særdeles høj andel af medarbejdere, der cykler eller går, som tilmed er øget over perioden fra 38% til 41%. Hospitalerne har oplevet et fald i medarbejdernes brug af bil fra 50% til 46%. Der er statistisk signifikans på begge resultater. Til gengæld er brugen af cykel kombineret med kollektiv transport lavere på hospitalerne end på rådhusene.

Niveauet for brug af kollektiv transport alene er lav. Andelen er klart nok højere, hvis kombinationer med cykel regnes med, og højst for rådhusene. Rådhusene har haft en kraftig relativ stigning i den kollektive andel, men samtidig et fald i andelen af cykel kombineret med kollektiv. Samlet set er der dog en betydelig stigning i brugen kollektiv transport (inklusiv kombinationer) for både rådhus og hospitaler.

I fordelingen på transportmidler for kørte kilometer ses et lignende mønster: Andelen af kilometer, der tilbagelægges i bil, er faldet med 4 %point. Denne opgørelse er lavet på baggrund af alle nulpunktsundersøgelserne og efterundersøgelsen foretaget i Formel M. Det vil sige på hospitaler, rådhus og virksomheder i erhvervsnetværk i henholdsvis 2012 og 2013.



Figur 3: Transportmiddelfordeling for pendling, kilometer. Formel M samlet (rådhus, hospitaler og virksomheder)

Stort kendskab og tilfredshed med mobilitetstiltag på arbejdspladserne

I perioden mellem nulpunktundersøgelsen og den opfølgende undersøgelse har arbejdspladserne implementeret et vekslende antal mobilitetstiltag for at fremme grønnere transport blandt medarbejderne. En vigtig forudsætning for at ændre transportadfærd i forbindelse med Mobility Management er, at de enkelte tiltag synliggøres for medarbejderne, samt at tilbuddene virker tiltrækkende. Det er et første skridt i retning af potentielt at ændre adfærden, med det giver dog ikke et endeligt billede af, om der så efterfølgende er sket ændringer.

Kendskab til mobilitetstiltag på arbejdspladserne:

Rådhus

Hospitaler



...af medarbejderne har kendskab til mobilitetstiltag, som virksomheden har gjort for at fremme grønnere transport eller reducere transporten.

Figur 4: 82 % af medarbejderne på rådhusene og 73 % af medarbejderne på hospitaler har kendskab til mobilitetstiltag

Test af mobilitetstiltag på arbejdspladserne:

Rådhus

Hospitaler



...af de medarbejdere, som har kendskab til arbejdspladsens mobilitetstiltag, har prøvet et eller flere af dem.

Figur 5: 39 % på rådhusene og 18% på hospitalerne – af medarbejder som har kendskab har prøvet et eller flere mobilitetstiltag.

Tilfredshed med mobilitetstiltag på arbejdspladserne:

Rådhus

Hospitaler



...af de medarbejdere, der har prøvet tiltag, er tilfredse eller meget tilfredse med det, de prøvede.

Figur 6: 76 % på rådhusene og 70 % på hospitaler – af medarbejder der har prøvet tiltag er tilfredse eller meget tilfredse med det de prøvede.

Det er positivt med så høj en tilfredshed blandt medarbejderne. At dem, der faktisk har prøvet et tiltag, i så høj grad er tilfredse med det afprøvede, taler for at få flere medarbejdere til at prøve nye tiltag af. Det er afgørende for den fortsatte tilfredshed, at kvaliteten af et implementeret tilbud vedligeholdes.

Succesfulde mobilitetstiltag på hospitaler og rådhus

Rådhusene og hospitalerne greb projekterne forskelligt an, idet rådhusene indledningsvis fokuserede på optimering af egen vognpark, mens hospitaler udpegede pendlingen som deres fokusområde. Begrundet i de forskellige målsætninger for projektet, se ovenfor. Af resultaterne ovenover fremgår det, at selvom

rådhusene har haft fokus på transporten i arbejdstiden, så har tiltagene også indflydelse på medarbejdernes pendling.

Følgende konkrete mobilitetstiltag understøtter disse resultater: 300 medarbejdere på fem rådhus har været på Kør Grønt kurser, fire rådhus har fået retningslinjer for transporten i arbejdstiden, samtlige rådhus har arbejdet med optimering af vognparken og tilbyder el-cykler som alternativ til bilen. Nogle få rådhus har arbejdet med nedsættelse af kørselstaksten for kørsel i egen bil. Hospitalerne har primært arbejdet med en række tiltag medarbejdernes pendling.

Nedenfor ses et overblik over tiltag implementeret på rådhus og hospitaler, mens en oversigt over rådhusene og hospitalernes aktivitetsperiode, målgruppe og karakteristika for deres indsats findes i bilag 1.

Tabel 2 – Mobilitetstiltag igangsat på rådhus og hospitaler

Tiltag igangsat på Rådhus og Hospitaler

Bedre information om kollektiv trafik - pendlertjek - informationer på intranet - promovning af erhvervskort	Rådhus, Hospitaler
Fremme af cykling - cykelservice og bedre cykelparkering - cykelkampanjer - lån en elcykel	Rådhus, Hospitaler
Samkørselsordning	Hospitaler
Tjenesterejser - elcykler som tjenestecykler - kør grønt kurser - videomøder	Rådhus
Kortlægning af vognpark og optimering	Rådhus
Transportpolitik / retningslinjer	Rådhus
Certificering som Grøn Transportkommune	Rådhus (Ballerup Kommune, Fredericia Kommune)

Bedre information om kollektiv trafik

Både rådhus og hospitalerne har gjort en indsats for at øge og forbedre informationen om kollektiv trafik. Hospitalerne har holdt mobilitetsevent i kantinen, hvor medarbejderne blev tilbudt mere information om cykling, samkørsel og kollektiv trafik. Informationen om den kollektive trafik stod Movia for i form af et 'pendlertjek' til hver enkelt medarbejder. Ca. 30 % af medarbejderne benyttede sig af tilbuddet om pendlertjek. Movias pendlertjek består af en beregning af tid, økonomi og CO2 forbundet med hhv. bil og kollektiv trafik på baggrund af informationer om medarbejderens bopæl, arbejdsplads samt type af bil.⁴ Information om kollektiv trafik er gjort tilgængelig for rådhusenes og hospitalernes medarbejdere på intranettet. Det betyder ligeledes at nye medarbejdere bliver guidet til denne information.

Hospitalerne og Albertslund Rådhus har brugt lejligheden til at promovere Erhvervskortet, et almindeligt periodekort til den offentlige transport, som arbejdsgiveren køber og formidler til medarbejderen som et skattefrit personalegode. Prisen trækkes fra lønnen før skat og giver dermed de fleste medarbejdere en skattegevinst. Region Hovedstaden er arbejdsgiver for samtlige medarbejdere på de tre hospitaler og godkendte i efteråret 2013 Erhvervskorts-ordningen til medarbejderne på hospitalerne.

Mobilistkampagnen 'Skift Gear – brug tiden bedst'

⁴ Læs mere om Movia's pendlertjek i artikel fra Trafikdage 2013: 'Evaluering af Mobility Management kampagnen "Få din del af kagen"' af Jakob Skovgaard Villien og Tania Lorich, Trafikselskabet Movia

For at udbrede ideen om fleksibel, grøn transport yderligere blandt medarbejderne gennemførte fire hospitaler og syv rådhus i efteråret 2013 mobilitetskampagnen "Skift Gear – brug tiden bedst"⁵. Kampagnen havde dels til formål at udbrede ideen om mulighederne for at skifte mellem forskellige transportformer, så de passer til dagens gøremål (det gør mobilister). Dels blev kampagnen brugt til at skabe opmærksomhed om de grønne mobilitets tiltag, som rådhus og hospitaler allerede havde iværksat. I uge 38-40 kunne de ansatte tilmelde sig en konkurrence på Skift Gears facebook-side om at vinde titlen som den bedste mobilist. Her kunne de desuden dele deres oplevelser med grøn transport. Her gjorde rådhus og hospitaler også reklame for deres lokale kampagneaktiviteter. Knap 500.000 unikke brugere af Facebook fik kendskab til kampagnen i perioden. Lokalt brugte partnerne desuden lokalaviser, intranet, mobilist-film, postkort og plakater til at skabe opmærksomhed om arbejdspladsens tilbud.

Fremme af cykling

Cykling er meget populært - også blandt medarbejderne på hospitalerne og rådhusene. Herlev Hospital var allerede certificeret som Cykelvenlig Arbejdsplads af Dansk Cyklistforbund inden de kom med i Formel M projektet. I forbindelse med projektet valgte de at blive re-certificeret. Glostrup Hospital blev ligeledes certificeret. På baggrund af Dansk Cyklistforbunds gennemgang af cykelforholdene på hospitalerne, fik hospitalerne gennemført en række forbedringer så som mere og bedre cykelparkering og bedefaciliteter. Flere af rådhusene har også forbedret forholdene for deres cyklister med særligt fokus på at gøre tjenestecykler mere tilgængelige for medarbejderne. Det gælder for Greve, Fredericia, Roskilde, Albertslund og Ballerup Rådhus. Parkering af tjenestecykler blev flyttet fra kælderens til hovedindgangen på Albertslund Rådhus, og dermed gjort mere tilgængelige for medarbejderne.

En anden måde at fremme cyklisme på, er ved at tilbyde medarbejderne cykelservice på arbejdspladsen. Det har samtlige hospitaler og Ballerup Rådhus valgt. Medarbejderen bestiller og betaler selv for cykelservicen, men arbejdspladsen stiller ordningen til rådighed. Et værdsat gode hvis den lokale cykelsmed ikke ligger lige rundt om hjørnet.

Cykelkampagner

Dansk Cyklistforbunds kampagne 'Vi cykler til arbejder' er blevet promoveret på hospitalerne og en række rådhus for at få flere op i cykelsadlen. Projektlederne brugte 'Vi cykler til Arbejde'-kampagnen som motor for en bredere mobilitetsindsats, og deltagerantallet steg med mellem 76-96 % fra 2012 til 2013⁶.

Tabel 3 – Antal deltager i 'Vi cykler til Arbejder' i 2012 og 2013

'Vi Cykler til Arbejde'-kampagnen	Antal deltagere i 2012	Antal deltagere i 2013	%vis stigning
Herlev hospital	649	1228	89
Bispebjerg Hospital	147	289	96
Glostrup Hospital	73	129	76

Rådhusene deltog også i 'Vi cykler til Arbejde', men da deres fokus lå på transport i arbejdstiden, kørte de også kampagner målrettet tjenesterejser. I Roskilde kommune kørte de kampagnen 'Vi cykler Roskilde Grøn', hvor forskellige cykeltyper blev tilbudt til tjenesterejser. I Ballerup Kommune kørte de kampagnen: 'Vi Cykler Sommeren Grøn' i 2013, hvor der blev konkurreret mellem kommunale afdelinger om af køre flest tjenesteture på elcykel.

Lån en el-cykel

Elcyklen er et af de konkrete, anvendelige og indbydende alternativer til bilen, som gør det nemt at skifte bilen ud. På rådhusene er elcyklerne blevet implementeret i kommunens vognpark til tjenesteture. De er blevet markedsført med kampagner og elcyklerne er gjort synlige og let tilgængelige. På hospitalerne, samt

⁵ Kampagnen "Skift Gear" blev gennemført med midler fra Miljøstyrelsens Ildsjælepulje og EU-initiativet "Do the Right Mix". I alt 32 arbejdspladser var tilmeldt kampagnen. Læs mere om kampagnen på: www.facebook.com/skiftgear

⁶ Kilde: Dansk Cyklistforbund

på Albertslund rådhus, er elcykler lånt ud til medarbejdernes pendlingsture. Efterspørgslen efter denne mulighed har været overvældende, hvilket resulterede i et nyt projekt 'Test En Elcykel' – et projekt initieret af Gate 21 med deltagelse af 8 kommuner og 8 hospitaler⁷.

Samkørselsordningen - Kollegakørsel på hospitalerne

I Formel M blev der i 2013-2014 etableret et samkørselstilbud for pendlere på de fire hospitaler; Glostrup, Herlev, Bispebjerg og Frederiksberg. Hospitalerne ønskede med forsøget at stille en etableret webbaseret portal til rådighed for medarbejderne, så de kan finde hinanden og køre sammen. Der blev udviklet en lukket samkørselsplatform til hospitalerne med henblik på at øge nærhed og tryghed ved samkørsel. Portalerne til de fire hospitaler blev etableret af GoMore og markedsført af hospitalerne i februar 2013. Der blev gennemført en markedsførings- og hvervekampagne for portalen, som hurtigt fik 100 tilmeldte. Portalerne blev markedsført som et standardtilbud på linje med cykelservice, erhvervskort og udlån af elcykler med videre på hospitalernes intranet.

I september 2013 blev der afholdt mobilitetsuger på hospitalerne, hvor samkørsel igen blev synliggjort som et tilbud til medarbejderne. For at synliggøre idé og gevinst ved samkørsel blev der desuden blevet produceret fire små film⁸ om samkørsel og medarbejdernes transport, som skal bruges på hospitalernes intranet og websites for at fortælle om de sociale kvaliteter ved samkørsel.

Ved forsøgsperiodens afslutning var der 146 tilmeldte på portalen, som tilsammen har oprettet i alt 2137 lifftilbud. Der er dog ikke nogen, der har søgt lift eller lagt passagerture op. Trods de mange lifftilbud har det altså været svært at finde et match. Det skyldes for det første, at de 146 tilmeldte skal til fire forskellige hospitaler. Det er derfor ikke sikkert, at de kører de samme strækninger. Samtidig er det langt fra alle brugerne, der har angivet, hvor de bor eller har oprettet lift, der synliggør deres transportmønstre. Det er heller ikke muligt at sige, hvor mange af deltagerne, der er henholdsvis billister eller passagerer, da de ikke har angivet det i deres profiler.

Trods mange udfordringer med at få de hospitalsansatte til at bruge samkørselsportalen, viser transportvaneundersøgelserne på tre af fire hospitaler en stigning i andelen af ture, der foregår ved samkørsel. På Bispebjerg og Frederiksberg Hospitaler er andelen steget fra 2,9 til 3,2 %, imens Herlev Hospital har oplevet en stigning fra 3,5 til 5,2 %. Disse resultater indikerer, at selvom de ansatte ikke bruger samkørselsportalen til at arrangere samkørselsture, så har initiativet haft en effekt og øget andelen af ansatte, der kører sammen med andre til arbejde.

Tjenesterejser

Brugen af elcykler i vognparken på rådhusene er beskrevet under afsnittet 'Fremme af cykling'. I dette afsnit beskrives Kør Grønt kurserne og videomøder.

Medarbejdere på Kør Grønt kursus

For den transport, som ikke kan undgås eller overflyttes til andre transportmidler, kan løsningen være at optimere den eksisterende transport. Det har fem af de seks rådhus gjort med en række Kør Grønt kurser, der er tilbudt medarbejdere med dagligt transportbehov i arbejdstiden. Ballerup Rådhus topper med 200 medarbejdere på Kør Grønt kursus. I alt har 310 medarbejdere været på Kør Grønt kursus. Det har medført en CO2-besparelse pr. person på 12-15 % i en kortere periode. Effekten skal holdes ved lige.

Baseret på erfaringerne fra Ballerup Hjemmepleje er det dermed økonomisk rentabelt at sende medarbejdere på Kør Grønt kursus, hvis de kører 2980 km eller mere om året. Hvis effekten på kørslen forventes at vare i to år, vil det være rentabelt at sende medarbejdere, der kører 1440 km eller mere om året på kursus. Til grund for beregningerne ligger følgende oplysninger: Ved en benzin pris på 13,15 kr. pr.

⁷ Se også præsentation på Trafikdage 2014 'Test en elcykel – et storskala pendler-elcykel projekt' ved Anna Thormann, Gate 21

⁸ <http://www.youtube.com/channel/UCeSTYho3u5Us0PQZ91frw4A?feature=watch>

liter⁹ og et gennemsnit på 14 km pr. liter benzin, svarer det til en pris på 0,94 kr. pr. kørt km.

Udgiften pr. kursus er givet ved:

Pris Kør Grønt Kursus pr. medarbejder	1000
Timeforbrug (4,5 timer à 400 kr.)	1800
Samlet udgift	2800

Videomøder

En oplagt mulighed for at reducere omfanget af tjenesterejser er at afholde internet baserede møder, videomøder eller webmøder. En høj andel af de deltagende arbejdspladser i Formel M tilbyder muligheden for afholdelse af sådanne møder. Brugen af videomøder er dog ikke kortlagt på tværs af projektet. På Albertslund Jobcenter blev der i forbindelse med et pilotprojekt spurgt til medarbejdernes vurdering af, hvor mange af deres møder, der kunne holdes som videomøder. Pilotprojektet bestod i oprettelse af faciliteter til afholdelse af videomøder, samt øget information om muligheden i form af en guide til videomøder. I selvevalueringen fra Albertslund Rådhus er vurderingen, at 14 % af rejserne under 10 km og 17% af rejserne mellem 10-50 km kan erstattes med videomøder.

Kortlægning af vognpark og optimering

Helt centralt for kommunernes arbejde har været en kortlægning af kommunens eksisterende vognpark og kørselsmønster med henblik på en optimering, økonomisk og klimamæssigt.

Kommunerne har indhentet følgende information om køretøjer og deres anvendelse:

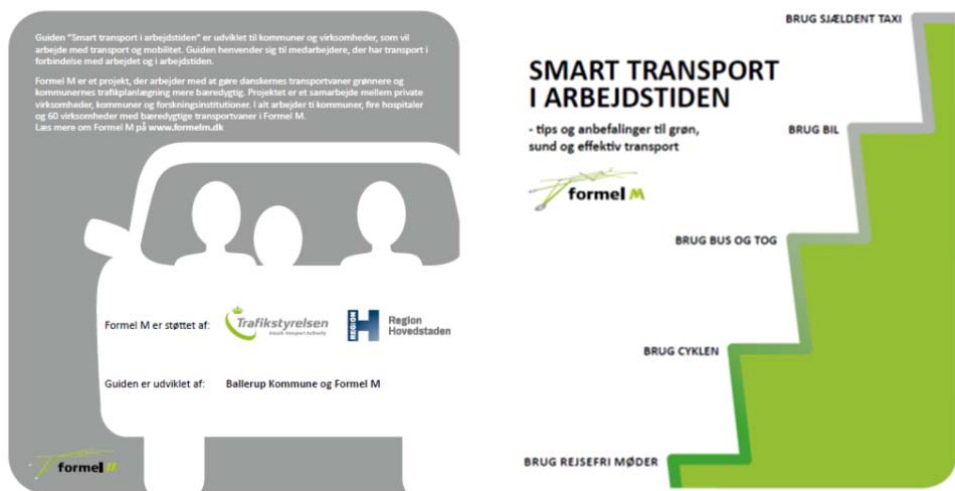
- Antallet af køretøjer og deres placering.
- Kørselsmønsteret for køretøjerne. Hvor mange kilometer, hvor længe, og hvornår bruges køretøjet?
- Desuden har kommunerne opgjort følgende økonomiske data:
 - Udgifter til taxi, kollektiv transport, kørselsgodtgørelse.
 - Indkøb af køretøjer.
 - Driftsudgifter til vognparken (brændstofforbruget, forsikring og vedligeholdelse).

Fredericia kommune havde allerede en kortlægning i 2011, hvor potentialet blev estimeret til 2,2 mio. kr. i årlig besparelse og 21 færre biler, under forudsætning af en række investeringer og centralisering af vognparken. Albertslund kommunes fik i hjemmeplejen kortlagt kørselsmønsteret i detaljen med henblik på implementering af 11 elbiler. Greve kommune valgte på baggrund af kortlægningen at centralisere bilparken hos Greve Brandvæsen, at forny bilparken med mere energieffektive biler (Kategori A++) og supplere bilparken med elcykler. Disse investeringer ville give kommunen en årlig besparelse på 150.000 kr. i brændstofforbrug og grønne afgifter og en årlig reduktion i CO₂-udledningen med 75 tons.

Politikker/Retningslinjer for transporten på rådhusene

Projektlederne på rådhusene har arbejdet målrettet på at integrere retningslinjer eller politikker for transporten i arbejdstiden, for hvordan kommunens vognpark anvendes, og hvilke andre transportmidler der er til rådighed for medarbejderne. Ballerup, Albertslund og Fredericia kommuner har således udarbejdet en guide til 'Smart transport i arbejdstiden – tips og anbefalinger til grøn, sund og effektiv transport' som er blevet kommunikeret ud til medarbejderne. På Albertslund rådhus blev medarbejderne en morgenstund mødt af rådhusets friske miljøgruppe og en event bestående af dialog om transportvaner, udfordring på 'fold en foldecykel hurtigst muligt' og guiden blev uddelt. Det, sammen med øget kommunikation og synliggørelse af mobilitetstilbuddene, gør at 45 % af medarbejderne kender guiden og 73 % af disse har ændret transportadfærd. I guiden kan medarbejderne finde information om, hvilke transportmidler de skal bruge på ture i arbejdstiden og hvor transportmidlerne fysisk er placeret på rådhuset. Guiden er gjort meget konkret og handlingsorienteret i Albertslund og Fredericia.

⁹ Kilde: <http://www.eof.dk/Priser-og-Forbrug/Benzin-udvikling>



Inspirationsguide lavet til virksomheder som oplæg til en lokal transportpolitik.

Certificering som Grøn Transportkommune

Ballerup og Fredericia Kommuner har valgt at blive certificeret som Grøn Transportkommune af Trafikstyrelsen¹⁰. De bygger således oven på deres kortlægning af vognparken. På baggrund af målsætninger i f.eks. deres klimapolitik, udarbejdede de handleplaner og anbefalinger til indkøb af mere energieffektive og miljøvenlige biler. Ballerup Kommune blev certificeret i 2012 og havde en samlet CO₂-besparelse fra den kommunale transport på 12 % fra 2011 til 2013. Fredericia Kommune blev ligeledes certificeret i 2012 og havde en CO₂ reduktion fra den kommunale transport på 8 % fra 2011 til 2013.

Vigtige elementer for succes

Ét element er ikke udslagsgivende for succes på rådhusene og hospitalerne i Formel M, men en række elementer, der bidrager til succes, vil blive foldet ud i dette afsnit.

Lokale ressource, mandat og vilje til forandring

Kommuner og hospitaler har som partnere i Formel M ønsket en deltagelse i mobility management-projekter, hvilket har betydet at de har allokeret timer og medarbejder til projektet. Mobility management kan gribes an på mange forskellige måder, hvorfor det er vigtigt med en lokal person, som har mandat og sætter retningen for indsatsen. Vi har på hospitalerne og rådhusene haft lokale projektledere, som har påtaget sig rollen som mobilitetskoordinator fra starten. De har fået opbakning både fra deres nærmeste kollegaer, andre medarbejdere og ledelsen til deres mobilitetstiltag. At sætte fokus på transportadfærd opleves som relevant i tiden.

"Arbejdet med grøn og sund transport kommer på et tidspunkt, hvor det giver mening for medarbejderne – de kan se, at det er nødvendigt at reducere trængslen. De mærker det på egen krop, når de hænger fast i bilkø hver dag."

Citat fra projektleder på hospital¹¹.

Tilbagevendende information og synlighed

¹⁰ Læs mere om Trafikstyrelsens ordning på hjemmesiden <http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Copy-of-Groen-Transport/Gron-vejtransport/Certificeringsordning/2-Certificering-gron-kommune.aspx>

¹¹ Formel M, Forsøg med mobility management 2011-2014 - Afrapportering af resultater' af Lise Drewes Nielsen, RUC, Anna Thormann, Gate 21, Henrik Gudmundsson, DTU Transport, Laura Kromann Vestergaard, Gate 21, Malene Freudendal-Pedersen, RUC og Katrine Hartmann-Petersen, RUC

Ovenfor er gennemgået de mest succesfulde mobilitetstiltag på rådhus og hospitalerne, men over dem alle ligger synliggørelse af mobilitetstiltagene. Synliggørelse er nødvendig for at medarbejderne kender de bæredygtige transportmidler, men det handler også om at pirre til medarbejdernes nysgerrighed og motivation.

Et godt eksempel på dette er introduktionen af elcykler i vognparken på Greve Rådhus. De blev ikke placeret sammen med biler i vognparken. Elcyklerne blev placeret i indgangen, så de passeres på vej til bilerne. I forbindelse med opsætning var medarbejderne inviteret ud på en prøvetur på parkeringspladsen. Prøveturen på parkeringspladsen skabte snak ved frokostbordene og over kaffekopperne, det er vigtigt når budskabet skal spredes i organisationen.

På en række rådhus og hospitaler er gjort opmærksomhed på allerede eksisterende mobilitetstiltag som for eksempel 'Vi Cykler Til Arbejde'-kampagnen, mobilistkampagnen 'Skift Gear – brug tiden bedst' og via realtidsinformation for næste bus- og tog-afgange. Informationen er ofte blevet samlet på organisationens intranet og er således tilgængelig for alle medarbejdere. En information som nye medarbejdere i særdeleshed også har gavn af.

*'Vi har været bevidste om, at det var vigtigt at få de gode historier ud løbende – mange oplæg på konferencer, netværk, konkurrencer og artikler'*¹²

Kommunal projektleder

Netværk til sparring og sikring af fremdrift

Formel M er opbygget omkring 24 demonstrationsforsøg, heraf de ni på rådhus og hospitaler. De lokale projektledere har deltaget i en række netværksmøder, hvor de har udvekslet informationer, erfaringer og ideer. Et arbejde der har været faciliteret af Grønt Mobilitetskontor i Gate 21.

Nogle projektledere kom hurtigt i gang med deres aktiviteter, og de blev værdsatte frontrunners af andre projektledere, som havde lidt vanskeligheder med at komme i gang lokalt. Hospitalerne kom sent ind i Formel M projektet og fandt lynhurtigt formen til succes ved at udnytte hinandens forskellige kompetencer og ressourcer. Koncepter blev udviklet og afprøvet på et hospital, hvorefter de andre hospitaler har kopieret og implementeret mobilitetstiltaget. Rådhusene har ikke på samme måde genbrugt hinandens materiale, idet der er været et større behov for lokal tilpasning. De har hentet inspiration og argumenter hos hinanden og på den måde sikret fremdrift i egne projekter.

Netværkene kan således ses om en accelerator, der samler forskellige kompetencer, skaber synergi mellem aktiviteter og genbrug af produkter, og derved bidrager til fælles ressourceudnyttelse.

Demonstrationsprojekterne i Formel M haft en evalueringsplan, som den lokale projektleder har udviklet på baggrund af Formel M visionerne og lokale målsætninger, og brugt disse til at styre projekterne efter.

Transportvaneundersøgelser

Transportvaneundersøgelser blandt medarbejdere var i 2011 heller ikke almindelige at gennemføre. Det var et krav fra Formel M-projektet, at der skulle gennemføres en nulpunktsundersøgelse af medarbejdernes transport. På det tidspunkt var der mange overvejelser blandt virksomhedernes ledelse om transportvaneundersøgelserne, herunder om man kunne tillade sig at spørge til medarbejdernes egen transport udenfor arbejdstiden. Erfaringerne med de første undersøgelser var, at medarbejderne var glade for at kunne fortælle om deres transport.

¹² Formel M, Forsøg med mobility management 2011-2014 - Afrapportering af resultater' af Lise Drewes Nielsen, RUC, Anna Thormann, Gate 21, Henrik Gudmundsson, DTU Transport, Laura Kromann Vestergaard, Gate 21, Malene Freudendal-Pedersen, RUC og Katrine Hartmann-Petersen, RUC

Transportvaneundersøgelse af medarbejdernes transportvaner både i udgangspunktet samt en efterundersøgelse i efteråret 2013 blev således gennemført på rådhus og hospitaler. Resultaterne fra undersøgelser blev brugt aktivt i projekternes evalueringsplaner og aktiviteter blev tilrettelagt efter transportvaneundersøgelserne. Nulpunktundersøgelsen var startskuddet overfor medarbejderne, og blev brugt som en anledning til at rejse en dagsorden om Grøn og Sund Transport, Mobility Management, eller hvad man valgte at kalde det, lokalt. Undersøgelsen gav de lokale projektledere stor og uundværlig viden om transportsituationen i deres organisation.

Op til efterundersøgelsen i efteråret 2013 blev der arbejdet ekstra hårdt på at have alle mobilitetstiltag klar og opmærksomhedskampagner som 'Skift Gear – brug tiden bedst' blev iværksat.

Midler til mobilitetsindsatsen

Sidst, men mindst lige så betydningsfuld som de andre elementer, har det været at kommunerne og rådhusene har haft egne midler til implementering af forskellige tiltag, konsulenter til ekstra analyser og investeringer i fysiske installationer som for eksempel cykelstativer og badefaciliteter.

Til hvert demonstrationsprojekt i Formel M var der en mindre sum penge til at understøtte implementering af mobilitetstiltag. Disse midler er blevet ice-breaker for mobilitetstiltagene. Det har til tider været vigtigt at kunne tage det første skridt uden, at ledelsen skal bevillige penge til det. Midler har for eksempel været brugt til de første Kør Grønt kurser på rådhusene, de første el-cykler på hospitalerne eller til lodtrækningspræmier i forbindelse med transportvaneundersøgelserne.

Metoder, analyser og fremgangsmåder

I Formel M er der blevet anvendt en række forskellige metoder, analyser og fremgangsmåder, hvor netværk og transportvaneundersøgelser allerede er beskrevet i det foregående afsnit. Her følger en beskrivelse af et udpluk af de anvendte metoder og fremgangsmåder. I oversigten over produkter udviklet i Formel M findes yderligere information om metoder og fremgangsmåder anvendt i Formel M.

Mobility management

Formel M er et mobility management projekt, der bygger på erfaringer fra andre europæiske lande som England, Holland, Tyskland, Frankrig og Sverige. Der findes mange definitioner af mobility management, der alle handler om at påvirke transportbehovet i en bæredygtig retning. Altså at påvirke efterspørgslen efter transport. I mobility management er der fokus på bløde virkemidler til at få folk til at undgå at rejse fysisk, ændre valg af transportform eller bruge mere energieffektiv transportmidler. Det kaldes også: Undgå – skift – optimér.

I en dansk sammenhæng bruger vi ordet mobilitetsplanlægning og kombinerer både hårde og bløde virkemidler. Der er stadig fokus på at påvirke transportbehovet og valget. I Formel M omfatter arbejdet både planer og politikker, information og kampagner, forbedring af transportudbud og nye mobilitetsservices, samt den fysiske planlægning og incitamenter.

Travel plans eller transportplaner

Særligt England har mange erfaringer med at arbejde med 'travel plans' på dansk 'transportplaner' for virksomheder eller offentlige organisationer som hospitaler. En travel plan består typisk af følgende elementer:

1. Afklaring af politisk/organisationens interesse
2. Kortlægning af vognpark og nuværende transportvaner
3. Mål for planen
4. Aktivitetsplan (Undgå – skift – optimér)
5. Implementering og kommunikation
6. Opfølgende undersøgelser og nye mål

Visioner og fremtidsværksted

Roskilde Universitet deltog i Formel M og faciliterede indledningsvist et 'Fremtidsværksted', hvor der blev taget afsæt i projektpartnerens erfaringer, og deres ønsker til fremtiden i centrum for planlægningen af mobiliteten i 2025.

Arbejdsmetoden består af tre faser: Kritikfasen, Utopifasen og Virkeliggørelsesfasen. I kritikfasen beskriver deltagerne problemet og de negative elementer. Derefter følger utopifasen hvor fantasier og ønsker for fremtiden bringes i spil. Afslutningsvis laves der planer for realiseringen af ønskerne i virkeliggørelsesfasen. Et af flere resultaterne fra fremtidsværkstedet i Formel M var udviklingen af visionen som præsenteret i afsnittet: Hvorfor arbejde med mobilitetstiltag på rådhus og hospitaler i Formel M regi?

SUMO selvevalueringer

Demonstrationsprojekterne i Formel M haft en evalueringsplan, som den lokale projektleder har udviklet på baggrund af Formel M visionerne og lokale målsætninger. Demonstrationsprojekterne har brugt evalueringsplanen til at styre projekterne efter. Evalueringsplanen blev udviklet af Roskilde Universitet og Grønt Mobilitetskontor på baggrund af Max SUMO (Systematik for Utvärdering av Mobilitetsprojekter) evalueringsværktøj, der guider gennem alle trin i processen med at udvikle, måle og evaluere en mobilitetsplan.

Værktøjet inddeler processen i en række trin, hvor du for hvert trin udarbejder en målsætning for, hvilke indikatorer, der skal bruges, og hvordan du vil måle på dem. De fire trin, som MaxSumo deler processen op i er at;

- vurdere rammevilkårene for projektet,
- vurdere projektets tilbud til målgruppen,
- vurdere hvordan de nye transportmuligheder er blevet taget imod, og
- vurdere om det har haft en effekt på holdninger, adfærd og indvirkning på systemet, eksempelvis om det har haft en effekt på CO₂-udledning, trængsel eller sundhed.

Værktøjet er ikke bare et redskab for, hvad der skal overvåges og evalueres og på hvilket niveau. Ved at bruge MaxSumo fra starten får du også hjælp til at styre hele projektet fra beslutningen om, hvad der skal gøres til afslutningen af en evaluering. Den systematiske tilgang gør det muligt løbende at tilpasse og forbedre indsatsen, og SUMO kan således ses som en proces, der hjælper til at styre projektet og til at opnå reelle resultater.

Tabel 4: Oversigt over mobilitetsplan med SUMO evaluering

Ramme	Baggrundsfaktorer	En registrering af de lokale ydre vilkår for transporten og efterfølgende en vurdering af om der er sket ændringer i vilkår som påvirker resultatet.
	Formål med mobilitetsplanen	Overordnede succeskriterier og motivationen for arbejdet.
	Organisering	
Plan	Målsætninger og målgrupper for delaktiviteter	Delmålsætningerne er typisk opgjort på <ul style="list-style-type: none">- fremme af cykling- fremme af kollektiv- undgå transport- optimering af transport Målgruppe: har været enten at påvirke pendlingen eller erhvervsrejser.
	Uddybning af delaktiviteter	
	Tidsplan for delaktivitet	
	Ansvarlig for delaktivitet	
	Finansiering af delaktivitet	

SUMO	<p>Monitorering af delaktiviteter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kendskab til tiltag • Prøvet tiltag • Tilfredshed • Brug <p>Resultater</p> <p>Erfaringer og barrierer</p> <p>Effekter og fremtidig forankring (long term impact)</p>	<p>Projekterne har lokalt registreret <i>hvordan tilbuddet er synliggjort og hvor mange der har reageret på det enkelte tilbud</i>. Derved er der sket en løbende vurdering af om tilbuddet kan udbredes mere eller om det har vist sig ikke at være relevant. På den baggrund er nye initiativer planlagt.</p> <p>1. Lokal registrering er af brug af tiltag. 2. Transportundersøgelse på hele arbejdspladsen hvor der måles på: transportvalg, kendskab, prøvet tiltag, tilfredshed og brug. 3. Lokale beregninger af forbrug og besparelser på vognparken. Indsamling af gode råd og anbefalinger til det videre arbejde.</p> <p>Succeskriterier og resultat Best practise tiltag Forankring og fortsættelse giver en pejling af om der er en effekt fremover.</p>
------	---	--

Faciliteret samarbejde via Grønt Mobilitetskontor

For at få synergi og dele erfaringerne mellem demonstrationsprojekterne i Formel M, blev der etableret et *Grønt Mobilitetskontor*. Grønt Mobilitetskontor har sikret en opsamling af viden og erfaringer undervejs. Grønt Mobilitetskontor har formidlet viden og erfaringer ud af projektet til kommuner, hospitaler og virksomheder via seminarer, konferencer og hjemmeside. Den faglige vidensopbygning, der er foregået undervejs, er dokumenteret og formidlet af Grønt Mobilitetskontor i en række guider og virkemiddelkataloger. Grønt Mobilitetskontor har varetaget de fælles undersøgelser af transportmiddelfordelingen (modalsplit) før og efter implementering af tiltag i projekterne. Dette har sikret en ensartet og sammenlignelig vurdering af de ændringer, der kan registreres på tværs af projekter.

Produkter udviklet i Formel M

Følgende produkter er blevet udviklet i Formel M af Grønt mobilitetskontor, partnerne og/eller konsulenter:

Mobilitetsplanlægning i erhvervsnetværk

- Guide til mobilitetsplanlægning i erhvervsnetværk
- Folder for erhvervsnetværk
- Pjece: Mobility Management i virksomheder
- Idekatalog til fremme af bæredygtig transportadfærd

Mobilitetsplaner og politikker for offentlige arbejdspladser

- Guide til Grønnere Transport på offentlige arbejdspladser
- Pjece: Smart transport i arbejdstiden

Mobilitetsvurderinger af planer og nyudlagte områder

- Guide til mobilitetsplanlægning i den kommunale planproces
- Guide til at lave mobilitetsplaner - SUMP
- Vurdér effekten af mobilitetsplaner - VEMA

Tværgående værktøjer

- Transportvaneundersøgelse
- Kortlægning af rammevilkår
- Selvevalueringsværktøj

Kommunikationsredskaber

- Dialogkort til workshop
- Plakat - Smart transport
- Ikoner til download
- Skift Gear kampagne
- Spillet om byen

Hjemmeside med værktøjer og erfaringer indenfor mobility management.

Alle produkterne kan findes og downloades fra www.formelm.dk

Forandringsledelse

Mobility management bryder på flere måder på traditionerne, og der kan derfor være nyttigt med viden om forandringer. Det har Formel M hentet inspiration til hos blandt andet Teori U og John P. Kotter¹³. Sidstnævnte arbejder med en otte-trins model:

1. Etablere en oplevelse af nødvendighed
2. Oprettelse af den styrende coalition
3. Udvikling af en vision og strategi
4. Formidling af forandringsvisionen
5. Skabe grundlag for handling på bred basis
6. Generering af kortsigtede gevinster
7. Konsolidering af resultater og produktion af mere forandring
8. Forankre de nye arbejdsmåder i kulturen

¹³ John P. Kotter: 'I spidsen for forandringer'

Bilag 1 Oversigt over rådhus og hospitaler og deres aktivitetsperiode, målgruppe og karakteristika for deres indsats

Navn på rådhus / hospital	Aktivitetsperiode	Målrettet	Karakteristika for mobilitetsindsatsen
Ballerup Rådhus	24 mdr.	Tjenesterejser Vognpark Lidt pendling	Certificering og transportretningslinjer, workshops, 200 Kør Grønt kurser, workshops, cykler, kampagner, vognparkkortlægning.
Albertslund Rådhus	24 mdr.	Pendling Tjenesterejser Vognpark	Mobilitetsplan og retningslinjer, 47 Kør Grønt kurser, elcykelfremme, cykelkampagner, service, test af elcykler, erhvervskort, samkørsel, vognpark kortlægning, gps-tracking.
Greve Rådhus	12 mdr.	Pendling Tjenesterejser Vognpark	Transportretningslinjer, workshops 20 Kør Grønt kurser, el-cykelkampagner, informationsevents, vognpark-kortlægning, gps-tracking.
Fredericia Rådhus	24 mdr.	Tjenesterejser Vognpark	Certificering, transportretningslinjer, 20 Kør Grønt kurser, vognpark centraliseret v. facility manager, gps-tracking, el-tjenestecykler og kampagne.
Roskilde Rådhus	12 mdr.	Pendling Tjenesterejser Vognpark	"Vi kører Roskilde grønt", vognparkkortlægning, Kør Grønt kurser, cykelkampagner, cykler i tjenesten, information på intranet.
Middelfart Rådhus	24 mdr.	Vognpark	Vognparkkortlægning, besparelser anbefalet.
Glostrup Hospital	12 mdr.	Pendling	Mobilitetsplan, tværgående tiltag, erhvervskort, cykelservice, samkørsel, mobilitetsdage, test en elcykel, konkurrencer, information på intranet.
Herlev Hospital	12 mdr.	Pendling	Samme som Glostrup + VCTA stigning på 81%.
Frederiksberg-Bispebjerg hospital	12 mdr.	Pendling	Samme som Glostrup + samarbejde med idrætsforeningen.