

SMART - Sanne miljøvennlige arbeids- og tjenestereiser

Pilotprosjekt i Groruddalen 2001-2004





FOTO: LINJEGODS

Regionssjef Ingjerd Bakali, Linjegods AS:
"Prosjektet har vært en viktig pådriver for å sette i gang tiltak for miljøeffektiv transport, og har hjulpet oss i å finne ut hvem som har ansvar for hva i det offentlige når det gjelder areal- og transporttiltak"



FOTO: RAGNHILD GRINDLAND

SMART – Sunne miljøvennlige arbeids- og tjenestereiser var et samarbeidsprosjekt mellom Syklistenes Landsforening, Bilkollektivet BA, Norges Automobil-Forbund og AS Oslo Sporveier.

Finansiert av Samferdselsetaten i Oslo kommune, Miljøverndepartementet og Statens vegvesen.

Fofattere: Ragnhild Grindland og Olav Kasin
Utgivere: Syklistenes Landsforening, Bilkollektivet BA, Norges Automobil-Forbund, AS Oslo Sporveier.
Oslo mai 2005.

Formålet

– pilotprosjekt for å endre ansattes reisevaner

SMART (Sunne, miljøvennlige arbeids- og tjenestereiser) er et prosjekt som har utviklet verktøy for- og samarbeidet med bedrifter om å legge til rette for at arbeids- og tjenestereiser skal skje med kollektivtransport, sykkel, gange og bildeleordninger. SMART prosjektet har pågått i 4 år (2001 – 2004) og kan vise til resultater innen mobilitetsrådgivning overfor bedrifter. Det er utviklet verktøy for mobilitetsrådgivning og disse er prøvd ut konkret i samarbeid med fem bedrifter i Groruddalen – Siemens, Oslo Vei, Bydel Bjerke, Tollpost Globe og Linjegods.

SMART var et samarbeidsprosjekt mellom Syklistenes Landsforening, Bilkollektivet BA, Norges Automobil-Forbund og AS Oslo Sporveier.



Prosjektet ble finansiert av Samferdselsetaten i Oslo kommune, Miljøverndepartementet og Statens vegvesen.

Tiltakene

– mange bekker små...

Tiltak i samarbeid med bedriftene har vært:

- Reisevaneundersøkelser knyttet til ansattes arbeids- og tjenestereiser.
- Uttesting av miljøregnskap knyttet til transport.
- Tiltak for å fremme gange- og sykling (sykkelparkering, tjenestesykler, sykkeloppplæring, informasjon om mulige sykkelruter, nye gangfelt).
- Tiltak for å fremme bruk av kollektivtransport (informasjon om kollektivtilbudet, tilpasning av rutetider, nye leskur på holdeplasser).
- Brukerforum (for tilbakemelding fra brukere av kollektivtransport i Groruddalen).
- Igangsatt utredning for mulige nye bussruter på tvers av Groruddalen.
- Kartlegging av trafikkstrømmer med utgangspunkt i ansattes bolig og arbeidssted.

I regi av SMART-prosjektet ble det også planlagt tiltak som det viste seg vanskelig å gjennomføre i løpet av prosjektperioden (for eksempel heve sykkelgodtgjørelse for bruk av sykkel i tjenesten, subsidiering av kollektivreiser). Videre ble det igangsatt tiltak som ikke ble fullført innen avslutningen av prosjektet (videre kartlegging av trafikkstrømmer i Groruddalen, bussruter på tvers, utbedring av avkjørsler m.m.). Det jobbes for fullføring av disse.

Ambisjonene

– nye arbeidsmåter, endring av transportvaner

Prosjektet kan ikke vise til de store endringer i transportmønsteret til og fra arbeid og i tjenesten i de bedriftene vi har samarbeidet med. Dette skyldes dels at igangsatte tiltak har pågått i for kort tid, og dels at tiltak har hatt for lite omfang. I prosjektet har det hovedsakelig vært satset på "gulrøtter" – positive alternativer til privat bilbruk – ikke restriktive tiltak (fjerning av p-plasser, restriksjoner på bruk av tjenestebiler etc.).

Mobilitetsrådgivning er et nytt tiltak i Norge, og erfaringene fra SMART-prosjektet er at det, i tillegg til å utvikle verktøy for et slikt arbeid, også må gjøres endringer i forhold til rammebetingelser, slik som incentivordninger, restriksjoner, endringer i regelverk og lignende.

Arbeidsformen

– aksjonsorientert, litt mindre byråkrati...

Prosjektet har vært organisert på en slik måte at vi har hatt en forholdsvis fri rolle i forhold til å samarbeide med og påvirke bedrifter og offentlige myndigheter, samt inngå i formålstjenelige allianser med andre aktører (f.eks. NHO). Tilbakemeldinger fra de samarbeidende bedriftene har vært at de oppfattet prosjektet som tiltaksorientert og ubyråkratisk. På den annen side har mange ønskelige tiltak ikke latt seg gjennomføre på grunn av manglende koordinering og forpliktelse i forhold til planer og bevilgninger.

Konklusjonen

- mobilitetsrådgivning virker, men trenger tid

De fleste bedrifter/virksomheter ønsker å fremstå med en god miljøprofil, og erfaringene viser at det er mulig å påvirke ansattes reisevaner dersom det settes inn ressurser i form av mobilitetsrådgivning og et tett samarbeid med og mellom offentlige myndigheter over lang tid. På bakgrunn av erfaringene fra SMART prosjektet er det utarbeidet **15 konkrete anbefalinger** vedrørende rammebetingelser og fremtidig samarbeid med bedrifter.



FOTO: RAGNHILD GRINDLAND

Til arbeid er jobb nr. 1...



SMART – sunne, miljøvennlige arbeids- og tjenestereiser
Et samarbeidsprosjekt mellom:

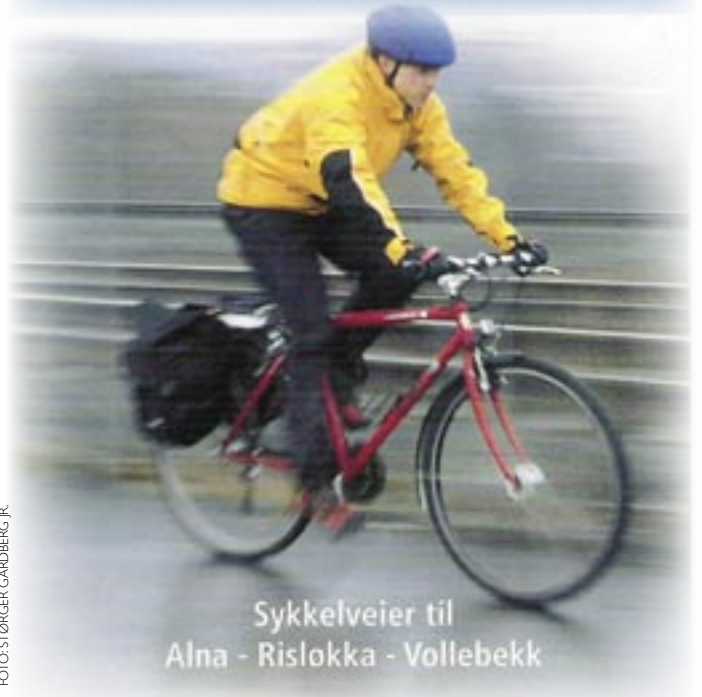
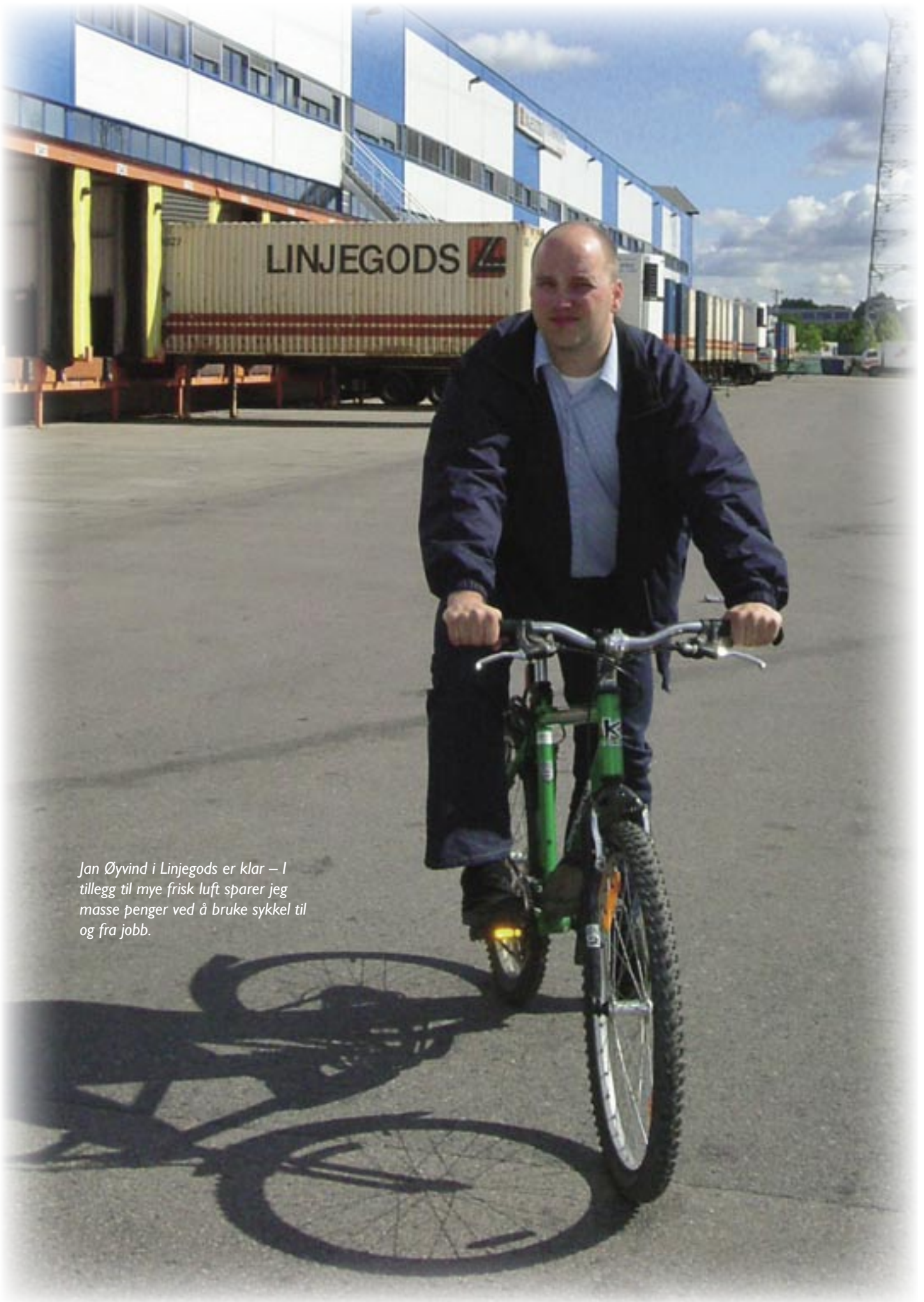


FOTO: STØRGER GARDBERG JR.

Sykkelveier til
Alna - Rislokka - Vollebekk



Jan Øyvind i Linjegods er klar – I tillegg til mye frisk luft sparer jeg masse penger ved å bruke sykkel til og fra jobb.

Anbefalingene

– 15 i denne omgang

SMART-prosjektet har arbeidet med mål om å endre transportvaner ved arbeids- og tjenestereiser. Med utgangspunkt i erfaringene fra prosjektet vil vi komme med anbefalinger knyttet til hva som kan/bør/må gjøres fra det offentlige for at fremtidig mobilitetsrådgivning skal lykkes, samt hvordan en kan innrette konkret samarbeid med bedrifter i fremtidige mobilitetstiltak.

Kjente kunnskaper om hva som hindrer endringer og hva som bidrar til endringer av transportvaner har blitt bekreftet i SMART-prosjektets arbeid med bedrifter i Groruddalen. Den mest grunnleggende kunnskapen er som følger:

Alternativene til privat bilbruk bør være godt utbygd (tilgjengelighet, fremkommelighet, rutetilbud m.m.)

Disse alternativene bør være godt kjent (informasjon)

Alternativene bør oppleves som effektive og attraktive (tid, økonomi)

Alternativene bør kombineres med restriksjoner på privat bilbruk

Dette er en utfordring som knytter seg til hele spekteret av tiltak innenfor en samordnet areal- og transportplanlegging. SMART-prosjektet begrenser seg til følgende konkrete anbefalinger:

1) Økt tilgjengelighet til kollektivtransport og fremkommelighet for gående og syklende i Groruddalen

SMART-prosjektet har opplevd at bedre tilgjengelighet til kollektivtransporten, samt bedre tilrettelegging for gående og syklende (slik det blant annet er skissert i rapport fra Civitas for prosjekt "Miljøvennlige reiser i Groruddalen" i 2003), er etterspurt i bedriftene. Prosjektet har samarbeidet med.

2) Etabler flere kollektivforbindelser på tvers av Groruddalen

Gjennom blant annet brukerforum samt reisevaneundersøkelser i bedriftene er det etterspurt flere kollektivforbindelser på tvers av Groruddalen. Kunde grunnlag og trasévalg for slike ruter blir nå undersøkt nærmere av AS Oslo Sporveier.

3) Forbedring av publikumsservice ved holdeplasser

SMART-prosjektet har arbeidet for etablering av leskur ved enkelte holdeplasser i nærheten av samarbeidsbedriftene. Antakelig er det behov for en ytterligere forbedring av holdeplasser for å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv og brukervennlig, samt skilting/vevisere slik at folk finner fram til holdeplassene.

4) Pilot med tilskudd til kollektivreiser

Planene om prøveordning med tilskudd til kollektivreiser ble ikke realisert i SMART-prosjektet grunnet manglende finansiering. Et slikt pilotprosjekt bør testes ut i samarbeid med kommunen/Statens vegvesen og én eller flere bedrifter.



5) Parkeringsnormene for næringsbygg bidrar til å fremme privat bilbruk ved arbeids- og tjenestereiser

Lite restriktive parkeringsnormer bidrar til å opprettholde bilen som det mest effektive og komfortable transportmidlet til og fra jobb. Utvikling av strengere parkeringsrestriksjoner (kombinert med bedret tilbud for alternative transportformer) er derfor et vesentlig virkemiddel for å endre transportvaner. Det bør også vurderes tiltak i forhold til eksisterende p-plasser, for eksempel i form av skattelegging av fordelene ved p-plass betalt av arbeidsgiver.

6) Etablere sammenhengende sykkelvegnett i Groruddalen

Det er foreslått bygd flere gang- og sykkelveiforbindelser i Groruddalen i rapporten fra Civitas: Miljøvennlige reiser i Groruddalen; Forprosjekt om fysiske til tak i området Alna – Risløkka – Vollebakk. Realisering av disse vil bedre forholdene for sykling på tvers av Groruddalen. I tillegg bør forbindelsene på langs av ferdssårene bedres. Tiltakene bør koordineres med øvrige planer fra Oslo kommune og Statens vegvesen vedrørende utbedring av tilbudet for gående og syklende i Groruddalen.

7) Oslo kommune bør oppfordre til økt sykkelbruk bl.a. gjennom å tillate ordninger med forhøyet sykkelgodtgjørelse

Bydel Bjerke søkte om å få gjennomføre en ordning med forhøyet sykkelgodtgjørelse, men fikk avslag fra Byrådsavdelingen for finans og utvikling. Med utgangspunkt i følgende formulering i Byøkologisk program, oppfordres kommunen til å gjøre om på dette vedtaket: "Oslo kommune vil søke å stimulere til økt bruk av sykkel ved å arbeide for at sykkelgodtgjørelse for bruk av sykkel i Oslo kommunes tjeneste heves opp mot nivået for bilgodtgjørelse."

8) Staten og Oslo kommune bør etablere en ordning med tilskudd til miljøeffektiv transport

Samferdselsetaten i Oslo kommune etablerte en støtteordning for tiltak som fremmer miljøeffektiv transport. En slik ordning bør videreføres av stat og kommune i et eventuelt fremtidig samarbeid med bedrifter som velger å arbeide med mobilitetsplanlegging. Ordningen bør gjøres permanent, slik at det gis tilstrekkelig tidsramme i forhold til planlegging og gjennomføring av tiltak.

9) Etabler permanent mobilitetsrådgivning i Oslo kommune/Samferdselsetaten

- Arbeidsmetodikk og verktøy for mobilitetsrådgivning må videreutvikles, og samarbeid med offentlige og private virksomheter må utvikles over lang tid. Etablering av en permanent rådgivningstjeneste vil bidra til å sikre slike rammebetingelser.
- Erfaringene fra SMART viser at det er behov for et koordinerende organ i forhold til å skape oversikt over offentlige myndigheters ansvarsområder (hvem har ansvar for hva etc.).
- Samarbeid med bedrifter bidrar til å frembringe verdifull kunnskap om brukeres forhold til infrastruktur, rutetilbud på kollektivtransport og lignende.
- Det bør inngås hensiktsmessige allianser for gjennomføring av mobilitetsrådgivning i Oslo (Trafikanten, kollektivselskaper, frivillige organisasjoner/aktører, staten, næringslivsorganisasjoner).

10) Skap forpliktende samarbeid

I et videre arbeid mot bedrifter anbefales en sterkere forpliktelse til å bidra med ressurser og tiltak fra offentlige etater som Jernbaneverket, Statens vegvesen og Oslo Sporveier. Samferdsels-etaten i Oslo kommune bør fortsette sitt engasjement. I rekruttering av bedrifter bør det inngås et forpliktende samarbeid der prosjektet forankres hos ledelsen og tillitsvalgte.

11) Mobilitetsrådgivning der det er et godt utbygd kollektivtilbud

Bedriftene som SMART prosjektet har samarbeidet med er alle lokalisert i områder der kollektivtilbudet ikke er konkurransedyktig med bilen. I et videre arbeid anbefales det å jobbe i områder som har et attraktivt kollektivtilbud.

12) Kombinere positive og restriktive tiltak

For å nå fram med tiltak i bedrifter, bør det satses på en kombinasjon av positive og restriktive tiltak. Når en satser på utvikling av alternativer til privat bilbruk, bør det samtidig søkes restriksjoner, i form av færre p-plasser og andre gunstige ordninger knyttet til bilbruk. Dette krever koordinering mellom offentlige etater og god forankring i bedriftsledelsen som er villige til å inngå et forpliktende samarbeid.

13) Koordinering av møtet mellom næringslivet og offentlige etater

Mobilitetsrådgivning er en langsiktig prosess i forhold til å endre reisevaner. I denne langsiktige prosessen er det samtidig viktig å kunne vise til konkrete og raske resultater. Forholdsvis raske løsninger på konkrete tiltak ble svært godt mottatt og sikret at prosjektet fikk en god forankring i bedriftene. Det ville med andre ord vært en styrke dersom en kunne fått til en forenklet saksbehandling på enkle tiltak som for eksempel etablering av leskur, bygging av fortau etc. Når et tillitsforhold til bedriften er på plass, er det også mulig å stille krav til at bedriften bidrar med egne tiltak.

14) Trekk inn aktører med virkemidler til rådighet

Samarbeid mellom kommune og stat er viktig i forhold til rammebetingelser som skatteregler, parkeringsbestemmelser osv. Organiseringen av Miljøvennlige reiser i Groruddalen bidro til at SMART-prosjektet hadde nødvendig kontakt med både statlige og kommunale etater.

Kommunen kan ha det operative ansvaret for mobilitetsrådgivningen, men med en kopling mot staten, spesielt med tanke på evt. endring av ulike rammebetingelser for dette arbeidet. SMART har gode erfaringer ved å trekke Næringslivets Hovedorganisasjon inn både i forhold til rekruttering av bedrifter og i forhold til kartlegging av arbeidsreiser innen et større område.

15) Etabler et forum for bedrifter som jobber med mobilitetsplanlegging

Et forum for bedrifter som arbeider med mobilitetsplanlegging vil gi mulighet til viktig erfaringsutveksling, samt mulighet for å gå sammen om henvendelser til det offentlige, samarbeid om informasjon og tiltak, møte med offentlige etater, kollektivselskaper og andre som arbeider med spørsmål knyttet til transport og miljø.

FOTO: HARALD GULLI

FOTO: HARALD GULLI

FOTO: HARALD GULLI

