

**Sammendrag:**

# **Mobility Management**

## **En effektiv strategi for å begrense bilbruken i byer?**

### **Bakgrunn og gjennomføring**

Dette prosjektet er gjennomført på grunnlag av et forslag TØI fremmet for Samferdselsdepartementets program for overordnet transportforskning, POT. Mens arbeidet med Mobility Management (MM) hadde fått bred utbredelse i mange andre land i Europa, synes det fortsatt å være et relativt ukjent begrep i Norge. Med bakgrunn i at man i flere andre land hadde fått en god del erfaring med denne tilnærmingen til å løse byenes transportutfordringer, var det behov for å lage en oversikt over hva slags tiltak det dreidde seg om, og hvordan arbeidet ble organisert og gjennomført. Det var også ønskelig å skaffe en bedre forståelse av virkningen av tiltakene.

Vi har i denne rapporten lagt vekt på gi en nærmere beskrivelse av MM og noen av de aktiviteter som er igangsatt i noen europeiske byer. Det har vært naturlig å legge spesiell vekt på det relativt omfattende arbeidet som gjøres i svenske byer, fordi disse regnes å ha trafikale og miljømessige utfordringer som tilsvarer situasjonen i norske byer.

Vi har lagt frem en kort oversikt over tiltak som er gjennomført eller planlagt i en del av de større byene i Norge og som kan karakteriseres som MM-tiltak. Som ledd i dette arbeidet ble det arrangert et heldags seminar på TØI våren 2002. Dette hadde som formål å spre kunnskap om MM, innhente informasjon om aktivitet i byene og samtidig etablere et nettverk av aktører. Våren 2003 ble dette fulgt opp gjennom et spørreskjema til de samme byene.

Prosjektet startet parallelt med Vegdirektoratets etatsprosjekt "Transport i By". Etatsprosjektet har som målsetting blant annet å bidra med kunnskap om virkemidler og tiltak som kan medvirke til å begrense veksten i bilbruk og legge bedre til rette for bruk av alternative transportmidler. En egen rapport om MM-tiltak knyttet til bedrifter er utarbeidet i tilknytning til dette prosjektet (TØI rapport 639/2003).

### **Hva er Mobility Management?**

Effektive virkemidler for å nå målsettinger om å begrense bilbruken i byområder blir ofte konfliktfylte fordi disse også omfatter restriksjoner. Alternativt kan man fokusere på positive tiltak, som for eksempel et bedret kollektivtilbud og tilrettelegging for gang og sykkel som transportmiddel. Dette er likevel ikke tilstrekkelig hvis samfunnet og arbeidsgiverne parallelt legger til rette for at bilen fortsatt skal være et naturlig og attraktivt valg for ulike transportformål.

Mobility Management (MM) er en fleksibel og myk tilnærming til noen av disse utfordringene. Lokale utfordringer og forhold tilsier hva som bør være grunnlaget for arbeidet med MM i ulike byområder. Derfor finnes det en rekke definisjoner med ulik grad av konkretisering. En vanlig brukt beskrivelse er:

*MM er primært en etterspørselsfokusert tilnærming til passasjer- og godstransport som involverer nye partnerskap og et sett av virkemidler for å støtte og endre holdninger og adferd i retning av bærekraftige transportmåter. Virkemidlene er vanligvis basert på informasjon, organisering, koordinering og må støttes av markedsføring. MM retter seg mot konkrete (definerte) målgrupper og omfatter en rekke tiltak. Mobilitetssenter og mobilitetsplaner er sentrale tiltak.*

MM kan ses som et paraplybegrep for tiltak som skal bidra til at folk får en økt bevissthet i forhold til sitt reiseomfang, sine reisemål og sitt transportmiddelvalg. Tiltakene kan rettes mot befolkningen generelt, spesielle grupper eller reiseformål, definerte geografiske områder, næringsliv/arbeidsgivere, organisasjoner, mv. Faktorer som mer effektiv transport, bedre utnyttelse av infrastrukturen, helse, miljø, energibruk, energikilde, arealbruk, økonomi, grunnlag for bedre kollektivtransport mv tilsier et sterkt engasjement fra myndighetenes side. Om MM-aktiviteten bidrar til å redusere antall bilturer og gjøre dem kortere kan det også bety at man kan unngå eller utsette ulike investeringstiltak i transportsystemet.

Den bærende forutsetningen for satsingen på MM er et nært samarbeid mellom flere aktører. Det dreier seg om offentlige myndigheter, kollektivselskaper, bedrifter, organisasjoner, fagforeninger, husstander og enkeltpersoner. Arbeidet med MM kan derfor ses som en form for offentlig-privat samarbeid for å nå transport- og miljømessige målsettinger.

Innenfor EUs forskningsprogrammer har det vært en rekke prosjekter med sikte på å utvikle MM som virkemiddel for byområdene. Fordi MM i utgangspunktet dreier seg om å påvirke de valg folk gjør, er det også gjennomført flere store prosjekter nettopp med sikte på å finne ut hvilket gjennomslag informasjon og markedsføring faktisk har.

## Mobility Management i andre land

Litteraturen viser at det arbeides med MM under ulike betegnelser i mange land. Interessante eksempler kan hentes både fra Australia og USA. Beskrivelsene i denne rapporten er i stor grad basert på MM-aktiviteter i europeiske byer. Det fremgår at det her er et stort spenn både når det gjelder type tiltak og organiseringen av arbeidet med dem.

EPOMM (European Platform on Mobility Management) er etablert som et europeisk samarbeidsforum og nettverk med formål å bidra til utviklingen av MM blant annet gjennom konferanser og nær tilknytning til ulike EU-aktiviteter. Flere av de store prosjektene innenfor EUs forskningsprogrammer er basert på en form for demonstrasjoner og forsøk med tiltak der det er lagt vekt på å få med flere byer fra ulike land. Mange byer er med i flere prosjekter og har derved etablert kontinuitet og i noen grad ulike innfallsvinkler i sitt arbeid. Dette tyder også på at man anser innsatsen for å være nyttig.

Eksempler fra utenlandske byer er hentet frem for å illustrere spennet av tiltak. Noen vil konsentrere innsatsen om ett eller et fåtall tiltak, noen vil arbeide innenfor et begrenset geografisk område, noen vil satse på bestemte brukergrupper eller reiseformål, mens andre igjen vil satse bredt på et stort antall mindre tiltak. Vi har beskrevet en del av aktiviteten i Bremen, Nottingham og Camden (en bydel sentralt i London).

Mange svenske byer har satsset på MM. Dette kan trolig forklares med at sentrale myndigheter (Vägverket) har vært aktive i europeiske samarbeidsorganer knyttet til MM, at svenske byer har deltatt i flere store EU-prosjekter og at det gis økonomisk tilskudd fra statlig hold til en del av aktivitetene i byene.

Karlstad kom tidlig i gang, blant annet gjennom arbeid for å begrense bilbruken til det nye universitetet utenfor byen. Også i forbindelse med arrangementer i en ny ishall tok man initiativ for å finne alternativer til å anlegge et stort antall parkeringsplasser. Karlstad sto i 2003 som vertskap for den årlige, europeiske MM-konferansen (EPOMM).

Innsatsen i Lund kommune kan trolig danne et forbilde for mange norske kommuner. Opprettelsen av et eget mobilitetskontor innenfor kommunen har gitt grunnlaget for koordinering av en rekke tiltak og et bredt informasjonsprogram overfor bosatte og næringsliv. Dette kontoret har også lagt vekt på å gjennomføre før- og etterundersøkelser for kunne følge utviklingen.

I Göteborg arbeider man fra 2002 med MM på to nivåer. Det arbeides innenfor prosjektet ”Aktivt trafikantstöd” med generelle prosjekter rettet mot hele kommunen. Arbeidet er blant annet basert på et mobilitetskontor. Dessuten satses det spesielt på utbyggingsområdet av det tidligere verfts- og havneområdet langs nordsiden av Götaelven. Det er opprettet et eget mobilitetscenter om skal bidra til mer bevisste transportvalg etter hvert som næringsliv og folk flytter inn (”Vision Lundby”). Kommunen selv går foran med en rekke tiltak rettet mot egen virksomhet. For eksempel har trafikkontoret utarbeidet en ny reisepolicy med strenge restriksjoner på bilbruk i tjeneste og det tilbys fast godtgjørelse til ansatte som sykler til arbeidet.

## **Mobility Management i Norge**

Det finnes både nasjonalt og lokalt overordnede mål om å begrense bilbruken i norske byområder. De utfordringene som MM rettes mot er derfor godt kjent, selv om begrepet MM hittil har vært lite kjent i Norge.

Kontakt med norske byer og kommuner viser at det flere steder er gjennomført eller igangsatt tiltak som kan defineres inn under MM. Rapporten gir en oversikt over slike tiltak og hvordan arbeides er lagt opp. Bare unntaksvis synes arbeidet med tiltak som kan bidra til å redusere eller begrense bilbruken å være formelt organisert som eget ansvarsområde i kommunene. I alle byene er det en rekke etater og organisasjoner som samarbeider om tiltak, men dette skjer i stor grad som ad hoc-løsninger knyttet til enkelttiltak.

Vi har ikke inntrykk av at det i noen by hittil er etablert et formelt ansvarsområde som kan tilsvare de ”mobilitetsentrene” som det finnes eksempler på i utenlandske byer. Det er derfor en utfordring å samle kompetansen og samordne

innsatsen i den enkelte by. Det er behov for å få til et samlet opplegg for generell informasjon og veiledning med sikte på å påvirke personers og bedrifters bevissthet når det gjelder eget transportomfang og transportmåte. I flere av byene finnes det et godt grunnlag og ressurspersoner for å få til dette. Allikevel må det sies at MM-arbeidet i Norge bare er i en tidlig startfase.

## Bedriftsrettede tiltak

I arbeidet med MM har man de fleste steder sett det som viktig å bevisstgjøre arbeidsgiverne om de transportmessige utfordringene knyttet til deres virksomhet. Grunnen til dette at arbeidsreiser med bil er en viktig årsak til køer og forsinkelser på veinettet. Samtidig bidrar tilrettelegging for bilbruk til at byene flyter utover, transportavstandene øker, utnyttelsen av arealene blir dårlig og grunnlaget for bruk av alternative transportmidler blir svekket.

Arbeidsgivere i ulike land har selv blitt oppmerksomme på en rekke uheldige virkninger og kostnader knyttet til ansattes bilbruk. I tillegg har en tatt opp spørsmål som krav til effektivitet og miljø når det gjelder varetransporter. Dette gjelder både virksomhetenes egne transport og kunder/leverandører.

Av miljømessige grunner ble arbeidsgivere i flere delstater i USA pålagt å ta ansvar for ansattes arbeidsreiser. For å planlegge og koordinere tiltak ansatte større virksomheter egne folk til å organisere kameratkjøring, bruk av småbusser, koordinere tjenestereiser, fordele og prise parkeringsplasser osv. Etter hvert har myndigheters mulighet til å kreve utarbeidelse av egne transportplaner for bedrifter blitt tatt opp i flere land. I England er dette et viktig tiltak også i forbindelse med utbyggingsplaner. Slike transportplaner omfatter ulike transport knyttet til en virksomhet (varetransporter, kunder, tjenestereiser, arbeidsreiser, mv). Etter hvert ser en at bedriftene selv ønsker å utarbeide slike planer fordi det anses å være lønnsomt for egen virksomhet, blant annet ved reduserte transport- og arealkostnader, redusert sykefravær, bedret produktivitet, bedret miljøprofil, mv. Bedrifters mål om miljøsertifisering har også spilt en rolle.

Mange av de prosjektene som er beskrevet i litteraturen fokuserer spesielt på arbeidskraft- eller besøksintensive virksomheter. Universiteter, sykehus, skoler, idrettsarenaer er eksempler på steder der man har oppnådd betydelige reduksjoner i biltrafikk. Samtidig kan man redusere behov for investeringer i nye parkeringsanlegg og ny veikapasitet.

En av rapportens konklusjoner er at det bør arbeides spesielt med å motivere arbeidsgivere til å bli viktige aktører i det videre arbeidet med MM også i Norge. Offentlig virksomhet bør da vise vei med gode eksempler.

## Videre satsing i Norge

Ved flere anledninger har nasjonale myndigheter gitt signaler om at man ønsker at norske byer setter i gang tiltak som kan klassifiseres som MM. Slike signaler er for eksempel gitt både i St.meld. nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder og i St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport. Vår kontakt med norske byer viser at det både er interesse for dette, og at det arbeides med

ulike MM-tiltak. På den annen side savnes det lokalt både motivasjon og oppfølging fra nasjonale myndigheter og lokal organisering/samordning av arbeidet, slik at tiltak kan koordineres mellom de mange aktørene. Kontinuitet og mulighet for målrettet arbeid over tid er stikkord i denne sammenhengen.

Flere departementer bør koordinere sin aktivitet og bidra til veiledning og økonomisk motivasjon overfor kommunene. Kommunene har selv mulighet til å samordne og målrette eget arbeid med MM på en bedre måte enn i dag. En bedre koordinering av ressursene gir også grunnlag for å bygge opp erfaringsgrunnlaget og kompetansen i den enkelte kommune.

På grunnlag av rapportens gjennomgang av erfaringer, foreslår vi tre mulige satsingsområder for å intensivere arbeidet med MM i Norge:

- Opprette et kompetansesenter som kan være et bindeledd mellom norske byer som satser på MM-tiltak og utenlandske byer og forskningsmiljøer der det arbeides med tilsvarende problemstillinger. Et slikt senter kan bidra til å formidle informasjon og kunnskap om tiltakene til norske byer, organisere studieturer og nasjonale fagmøter om temaet.
- Et annet satsingsområde er å videreutvikle det påbegynte samarbeidet mellom arbeidsgivere, næringslivets organisasjoner, ansatte og deres organisasjoner og myndigheter på ulike nivåer for å få en økt satsing på bedriftsrettede tiltak. Enkelte prosjekter er allerede gjennomført eller startet opp fordi bedriftene selv ser fordeler knyttet til dette. Ved å bringe inn bedriftene ved planlegging og gjennomføring av tiltak kan man også få utnyttet de ressursene som disse råder over. Bedriftsrettede tiltak må i stor grad ta utgangspunkt i kunnskap om reise- og transportbehov i den enkelte bedrift. Myndighetene kan gå foran ved å ta initiativ overfor sykehus, universitet, høyskoler, skoler, mv. og overfor sin egen virksomhet.
- En tredje oppgave er å lage et opplegg for evaluering av MM-tiltakene som gjennomføres. Dette er en oppgave som kan knyttes til det foreslåtte kompetansesenteret fordi det er viktig å samle resultater og bidra til spredning av de ulike erfaringene. Erfaringer fra arbeid med før- og etterundersøkelser i Sverige og sammenstillinger fra EU's forskningsprosjekter er et naturlig startpunkt for dette.