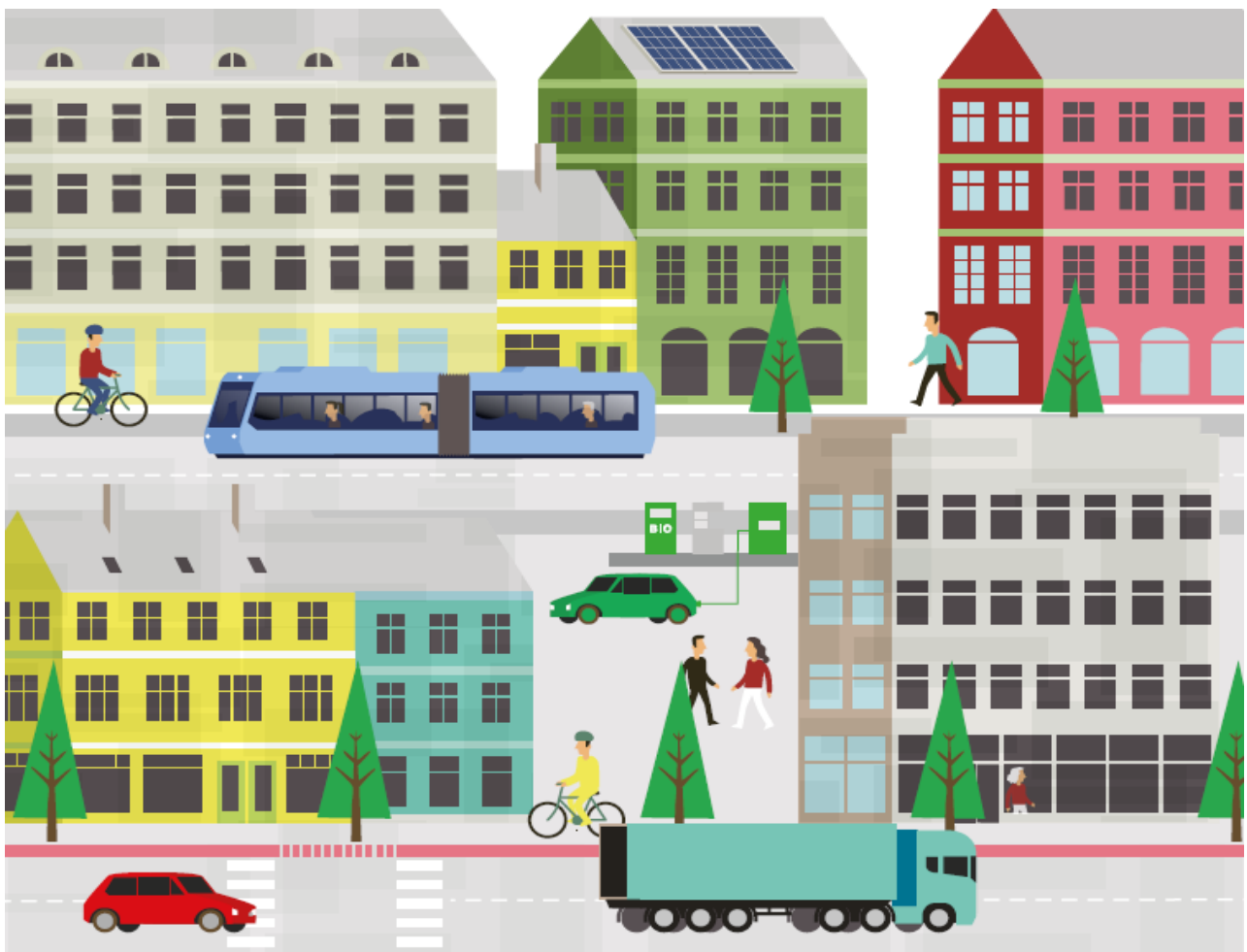


TILTAKSPAKKE I

Mer klimavennlige jobbreiser – inkludert tjenstereiser



Revisjonsnr.: v1.0

Dato: 2018-05-02

FORORD

Denne utredningen er utarbeidet på oppdrag av Byrådsavdeling for miljø og samferdsel. Oppdraget framgår av brev av 17. november 2017. Klimaetaten har hatt det faglige ansvaret for utredningen. Prosjektleder for oppdraget var Sigrun Aker Noreng, Klimaetaten (fram til mars 2018) og seinere av Hilde Solli, Klimaetaten. Prosjektgruppa har bestått av Lisa Steine Nesse, Plan- og bygningsetaten. Hilde Mari Dahle og Ulla Graff, Vann- og avløpsetaten og Maria Henriette Evjen-Jansen, Kari Egeland Eliassen, Geir Hjelle og Ingvild Kaurstad Mørk, Bymiljøetaten, Espen Skistad og Geir Høyvik Rossebø, Utviklings og kompetanseetaten og Kristoffer Westad fra Ruter. Audun Garberg i Klimaetaten har kvalitetssikret arbeidet.

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel har i tillegg til å være prosjekteier hatt ansvar for å involvere de andre byrådsavdelingene.

Som en del av oppdraget har Transportøkonomisk institutt gjennomført en reisevaneundersøkelse blant kommunens ansatte. Formålet med undersøkelsen var å få bedre kunnskap om dagens reisevaner og bakgrunn for å vurdere tiltak og mulig effekt av tiltak. I tillegg er klimagassutslipp fra reisene beregnet. Undersøkelsen ble gjennomført i februar /mars 2018 (TØI-rapport 1632/2018.)

Rapporten er levert til Byrådsavdeling for miljø og samferdsel i mai 2018 som innspill til arbeidet med klimabudsjett for 2019. I budsjettarbeidet er det jobbet videre med tiltak og tiltaksvurderinger. Derfor vil ikke tall og tiltak som presenteres i rapporten fra arbeidsgruppen nødvendigvis samsvare med det endelige budsjettforslaget.

Oslo 26. september 2018

Heidi Sørensen.



1 INNHOLDSFORTEGNELSE

1	INNHOLDSFORTEGNELSE	II
	SAMMENDRAG	2
	HOVEDFUNN	2
	ANBEFALING	5
	Tiltak rettet mot statlige og private arbeidsplasser	12
1	BAKGRUNN	13
1.1	Oslos klimapolitikk og oppdrag om utredning av nye tiltak	13
2	METODE OG FORUTSETNINGER	14
2.1.1	Reisevaner og infrastruktur for jobbreiser på kommunale arbeidsplasser	14
2.2	Tiltaksvurderinger	15
2.3	Medvirkning	15
3	BEKRIVELSE AV ARBEIDSREISER I OSLO	17
3.1	Arbeidsreiser	18
3.1.1	Reisevaner ved ulike arbeids og bosteder	20
3.2	Tilgang til transportressurser	20
3.3	Tjenestereiser	22
3.4	Mulighet til å endre transportmiddelbruken	23
3.4.1	Mulighet for å bytte fra bil til kollektivt	24
4	POTENSIALE FOR REDUKSJONER I UTSLIPP	26
5	EKSISTERENDE MÅL, TILTAK OG VIRKEMIDLER	30
5.1	Krav til arbeidsmiljø	30
6	ERFARINGER FRA ANDRE BYER	32
6.1	Stavanger – HjemJobbHjem	32
6.1.1	Bakgrunn	32
6.1.2	Tiltaket HjemJobbHjem	32
6.2	Trondheim – mobilitetsrådgivere	33
6.2.1	Reiserådgiving i Miljøpakken	33
6.3	Bergen – reisevaneundersøkelse og tolketjeneste	33

6.4	Tidligere arbeid og erfaringer fra Oslo	36
7	TILTAKSBESKRIVELSER.....	37
7.1	TØI sine foreslåtte pakkeløsning	28
7.2	Vurderte tiltak rettet mot arbeidsreiser	37
7.2.1	Fjerne parkeringsplasser for privatbil på arbeidsplassen	37
7.2.2	Innføre eller øke parkeringsavgift ved arbeidsplassen	40
7.2.3	Bedriftsavtale Ruter	41
7.2.4	Pakke av sykkeltiltak	42
7.2.5	Bedre lademuligheter for el-bil på arbeidsplassen	41
7.3	Tiltak rettet den enkelte	46
7.4	Avbøtende tiltak, beboerparkering	47
7.5	Tjenestereiser	48
7.5.1	Tilbud av elsykler til tjenestereiser	48
7.5.2	Tilbud av elbiler til tjenestereiser	49
8	REFERANSER	51
9	VEDLEGG.....	52





SAMMENDRAG

Av klimabudsjettet for 2018 framgår det at effekt av de eksisterende tiltak og virkemidler som kan beregnes er på 360 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Samlet er det nødvendig å redusere utslippene med 460 000 tonn CO₂-ekvivalenter fra 2015 til 2020 for å nå Oslo kommunes politiske målsetninger på klima. Klimaetaten har fått ansvar for å lede arbeidet med fire tiltakspakker som en oppfølging av klimabudsjettet. Tiltakspakkene er klimavennlige jobbreiser, fossilfritt sentrum, varetransport og anleggsmaskiner.

Tiltakspakken for klimavennlige jobbreiser er utarbeidet av en arbeidsgruppe bestående av Klimaetaten, Bymiljøetaten, Plan- og bygningsetaten, Ruter, Utviklings- og kompetanseetaten og Vann- og avløpsetaten. Oppdraget er utført på oppdrag av Byrådsavdeling for miljø og samferdsel. Klimaetaten har hatt ansvaret for sammenstilling og den endelige rapporten er Klimaetatens leveranse. Det har i tillegg vært avholdt innspills- og medvirkningsmøter som en del av prosessen.

Utredningen har to hovedtilnærminger til å beskrive og vurdere tiltak; en reisevaneundersøkelse gjennomført av TØI og tiltaksvurderinger gjort av den kommunale arbeidsgruppen. Som en del av arbeidet har TØI beregnet klimagassutslippene fra arbeidsreiser og tjenestereiser blant ansatte i Oslo kommune. I tillegg er det innhentet kunnskap og erfaringer fra andre norske byer som jobber med miljøvennlige jobbreiser.

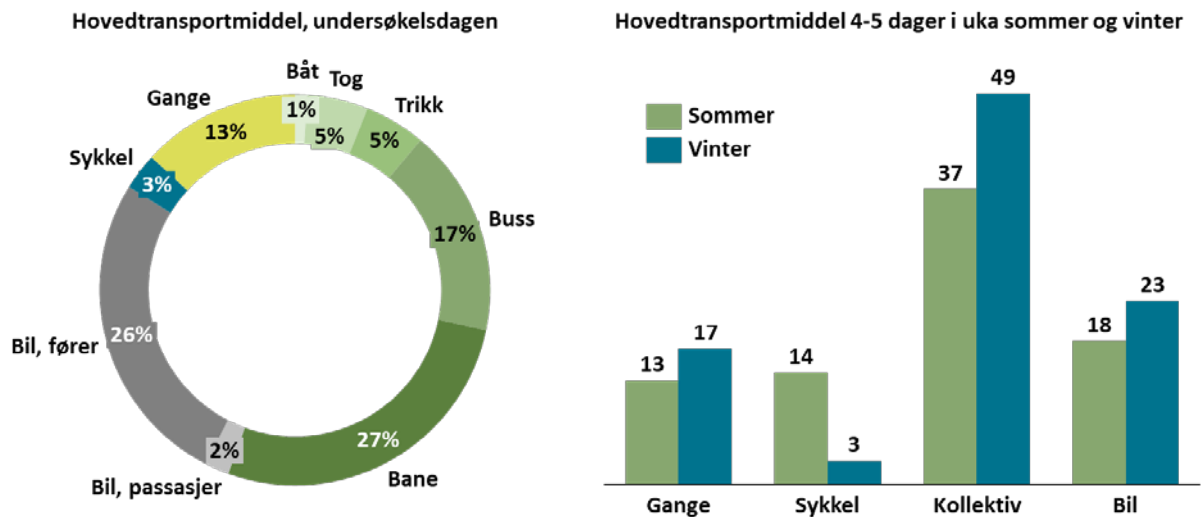
Hovedfunn

Ansatte i Oslo kommune reiser mest kollektivt til jobb

Reisevaneundersøkelsen viser at 55 prosent av ansatte i Oslo kommune har kollektivtransport som sitt hovedtransportmiddel til jobb. 18 prosent går eller sykler. Undersøkelsen er gjennomført på vinteren. Andelen som sykler er høyere på sommeren. Mens tre prosent oppgir sykkel som hovedtransportmiddel fire til fem dagen i uka om vinteren er det 14 prosent som oppgir det samme om sommeren, jmfør Figur S-1. Ansatte bosatt i ytre by eller utenfor Oslo kjører mer bil enn de som bor i indre by.

Ansatte i skole og barnehage har den mest aktive transportformen, 20 prosent av disse går eller sykler. De som jobber i drift reiser mer med bil enn de som har andre arbeidstyper – 41 prosent av disse kjører bil til jobb. Vi ser liten variasjon i transportmiddelbruk blant de som har vanlig dagarbeid og de som jobber i skift og turnus. De som jobber i skift og turnus har en litt større sannsynlighet for å kjøre bil, 31 prosent av disse kjører bil – mot 28 prosent av de som jobber i vanlig arbeidstid på dagtid.

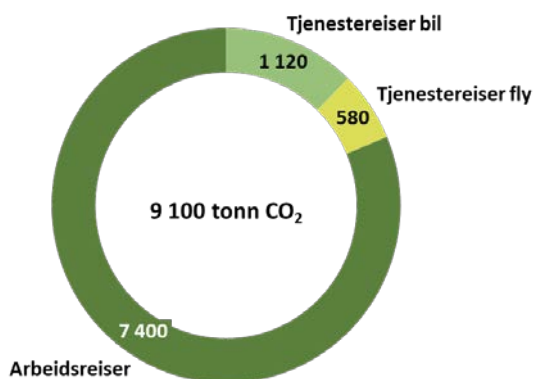




Figur S-1-1. Hovedtransportmiddel på reisen. På undersøkelsesdagen og vanligvis.

Jobbreisene til ansatte i Oslo kommune slipper ut rundt 9 000 tonn CO₂

På bakgrunn av reisevaneundersøkelsen har TØI beregnet at de årlige klimagassutslippene fra arbeids- og tjenestereiser er på 9100 tonn CO₂. TØI fant at kjørelengden i gjennomsnitt er 5,4 km per dag på vinteren og 4,8 km per dag på sommeren. Dette gir et samlet daglig utslipp på 34 tonn CO₂ om vinteren og 30 tonn om sommeren og et årlig utslipp på 7 400 tonn CO₂.



Figur S-1-2 Klimagassutslipp som følge av arbeids- og tjenestereiser i Oslo kommune

TØI har beregnet at det gjennomføres rundt 145 000 tjenestereiser i måneden blant ansatte i Oslo kommune (en tjenestereise er da en reise tur/retur). Av dette utgjorde drift- og pasientreiser 17 prosent av reisene og møter 52 prosent av reisene.

En fjerdedel av tjenestereisene er tre kilometer eller kortere, to tredjedeler av turene var

kortere enn 10 kilometer. De fleste tjenestereisene gjennomføres med kollektivtransport, til fots eller på sykkel. 14 prosent av tjenestereisene utføres med egen bil og seks prosent med bil i bilpool. 34 prosent av tjenestereisene med bil utføres med el-bil. Det er en mye høyere elbilandel blant tjenestereiser gjennomført med bli fra bilpool (72 prosent) enn de som er utført med egen bil (19 prosent). Bilreisene er i gjennomsnitt 17,5 kilometer. Samlet gir tjenestereisene med fossile biler et utslipp på 1120 tonn CO₂ på årsbasis.

Det er bare ni prosent av de ansatte som svarer at de har gjennomført minst én flyreise i forbindelse med jobben de siste seks månedene. TØI har beregnet CO₂ fra tjenestereiser med fly på bakgrunn av informasjon fra kommunen. TØIs beregning viser at utslipp fra flyreiser er på 580 tonn CO₂.

Dersom funnene fra ansatte i Oslo kommune er representative for alle arbeidstakere i Oslo innebærer dette at utslippene samlet (inklusive statlig og privat sektor) er på 80 000 tonn fra

arbeidsreiser. I tillegg kommer utslipp på 12 000 tonn årlig fra tjenestereiser med unntak av flyreiser. Disse anslagene er svært usikre, blant annet fordi vi ikke vet i hvilken grad reisemønsteret til de ansatte i kommunen er representativt for andre som jobber i Oslo.

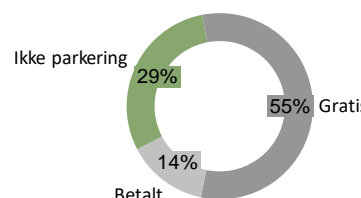
De fleste har bil og parkeringsmuligheter på arbeidsplassen.

Tre fjerdedeler av de ansatte i Oslo kommune oppgir at de har tilgang til bil. I indre by er det bare 52 prosent som har tilgang til bil. De fleste bilene (78 prosent) er fossildrevne. El-bil er mest utbredt som bil nummer to eller tre.

70 prosent har mulighet til å parkere ved arbeidsstedet, jmfør Figur S-3. I sentrum har 20 prosent tilgang til parkering, mens rundt halvparten har tilgang til parkering i indre by og rundt 80 prosent har tilgang til parkering i ytre by.

15 prosent oppgir at det svært eller ganske god tilgang til lading for el-bil på arbeidsplassen. 48 prosent oppgir at det ikke er relevant for dem eller at de ikke vet.

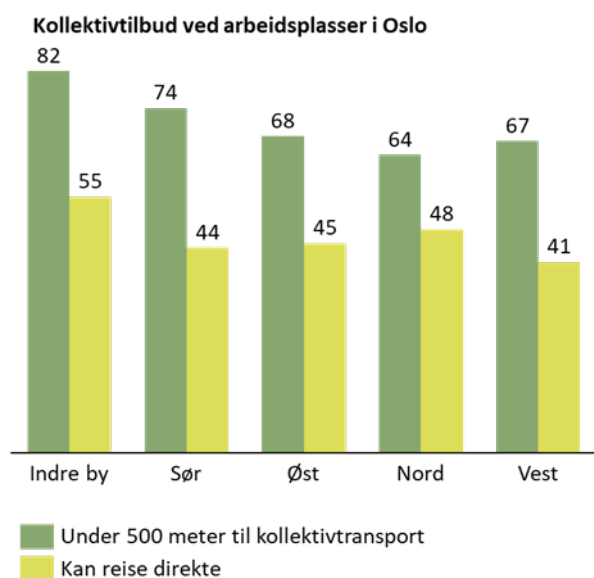
Parkering på arbeidsplassen



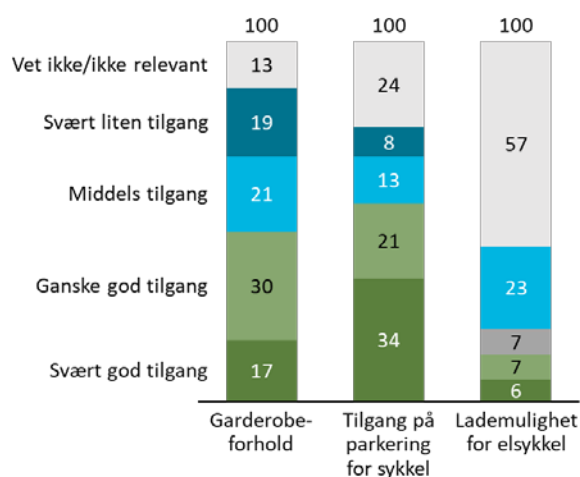
Figur S-1-3 Tilgang til parkering.

Tilgang til kollektivtransport og sykkelinfrastruktur

Figur S-4, viser at ansatte i Oslo kommune har god tilgang til kollektivtransport. Tilgangen er best for arbeidsplasser i indre by. Det er kortere avstand til kollektivtransport og ansatte kan i større grad reise direkte enn de som jobber i andre deler av byen.



Figur S-1-4 Opplevd tilgang til kollektivtransport ved arbeidsplassene i Oslo



Figur S-1-5 Opplevd tilgang til sykkelressurser på arbeidsplassen

Figur S-5 viser at rundt 50 prosent har god tilgang til sykkelparkering og en tilsvarende andel sier at garderobeforholdene er gode. Sykkelinfrastrukturen ble også undersøkt i en egen infrastrukturundersøkelse. 218 virksomheter har verken sykkelparkering inne eller ute under tak.



Anbefaling

I tiltakspakken er det foreslått to grupper tiltak, en gruppe med tiltak rettet mot kommunale arbeidsplasser og en gruppe med tiltak rettet mot private og statlige arbeidsplasser. Kommunen har flere virkemidler ovenfor egne arbeidsplasser enn mot private og statlige, disse tiltakene presenteres først. Tiltakene rettet mot private og statlige speiler i stor grad tiltakene rettet mot de kommunale.

Tiltak rettet mot kommunale arbeidsplasser

At alle parkeringsplasser ved kommunale arbeidsstedene i bydelene Frogner, St. Hanshaugen, Sagene, Grünerløkka og Gamle Oslo, og ved kollektivknutepunkter¹ definert i vedlegg til utkast til Kommuneplan 2017, 05.04.2017 fjernes fra 1.4.2019. Det gjøres unntak for HC-plasser, vare- og servicetransport, eksisterende elbilplasser med lademuligheter og for elbil til bruk i tjenestereiser.

Ved øvrige kommunale arbeidssteder reduseres antall parkeringsplasser med 50 prosent.

Det er foreslått tre pakker med tiltak:

- Klimavennlige arbeidsreiser tiltak på arbeidsplassen
- Klimavennlige tjenestereiser
- Motivasjonspakke for ansatte til å velge klimavennlige jobbreiser

For skoler er det naturlig at tiltak for klimavennlig jobbreiser sees i sammenheng med tiltaket skolereiseplaner i Oslo kommunes sykkelstrategi (tiltak 3E), og at dette tiltaket følges opp av Utdanningsetaten og Bymiljøetaten ved sykkelprosjektet.

¹ Ytre by vest: Nydalen, Lysaker, Storo og Skøyen. Ytre by øst: Breivoll, Bryn, Helsfyr, Furuset, Grorud st og Økern. Ytre by sør: Hauketo og Ryen

Klimavennlig arbeidsplass	CO2-reduksjon i tonn	Virkemiddel	Prioritering	Kostnad	Kommentar	
	Anslått tiltakseffekt mellom 700 og 1000 tonn der hovedeffekten kommer fra å fjerne parkeringsplasser	Den enkelte virksomhet får i oppdrag å gjennomføre tiltak. Det opprettes en støttefunksjon for å hjelpe virksomhetene med å operasjonalisere tiltak.				
		Fjerne parkeringsplasser på kommunale arbeidsplasser	Det mest avgjørende tiltaket og en forutsetning for de andre tiltakene	Gratis å gjennomføre. Potensielt besparelser ved at arealer kan disponeres til andre formål	Det utvikles en geografisk differensiert indikator	
		Tilgang til sykkelparkering og bedre garderobe	Andreprioritet. Det bør knyttes positive virkemidler til å fjerne et gode	Variierende per virksomhet. Det settes av et fond med midler i første omgang settes av 200 millioner	Å fjerne parkeringsplasser settes som vilkår for å få midler. Virksomheter som ikke har parkering kan få tilskudd	
		El-parkeringsplasser i ytre by og utenfor knutepunkter	Andreprioritet	Om lag 34 000 kroner per plass. I tillegg kommer eventuelt anleggsbidrag til Hafslund	Tiltaket rettes mot perifere arbeidsplasser med dårlig kollektivdekning	
Bedriftsavtale kollektivt	Lavt prioritert	Gratis	Kostnad er trolig ikke en vesentlig årsak til at de ansatte ikke reiser kollektivt i dag. Kan ha uheldige effekter ved at færre velger å gå eller sykle			



	CO2-reduksjon i tonn	Virkemiddel	Prioritering	Kostnad	Kommentar	
Tjenestereiser	Opptil 1120 tonn. Et mer realistisk anslag er halvering det vil si 500 tonn,	Denne delen av tiltakspakken må tilpasses det enkelte tjenestested.				
		Tilgang på el-bil i tjeneste			Mange virksomheter har allerede anskaffet el-biler. Eksisterende tiltak	
		Tilbud av el-sykler			30 000 per elsykkel og 60 000 for lastesykkel med utstyr	Allerede innført i mange virksomheter. Vellykket gjennomføring krever aktivt arbeid. Virksomhetene må sørge for vedlikehold
		Videokonferanse/ skype for business				Alle virksomheter skal ha tilgang til dette. Men det er ikke implementert alle steder
		Rutekort til tjenestereiser			Kostnadsbesparende sammenlignet med å gi kjøregodtgjørelse	For virksomheter med mye reising
		Begrense/ fjerne bruk av fossil privatbil til tjenestekjøring	Høyt prioritert		Kostnadsbesparende	Det gis i dag kjøregodtgjørelse til bruk av privatbil. Omfanget er ikke kjent. Det utvikles en egen indikator for tiltaket
		Tilbud om gratis bysykkelkort				Aktuelt for sentralt plasserte arbeidsplasser

Motivasjonspakke enkeltpersoner	CO2-reduksjon i tonn	Virkemiddel	Prioritering	Kostnad	Kommentar	
	Vanskelig å anslå	Gjennomføring legges til den enkelte virksomhet, men utvikles som konsept				
			Test av klimavennlige jobbreiser. Test kollektivt		Kostnaden avhenger av dimensjonering. I første omgang settes det av 2 millioner til ordningen	Tiltak rettet mot bilister. Forutsetter avtale med den enkelte
			Test av klimavennlige jobbreiser. Test el-sykkel		Kostnad per ansatt for en måneds lån av el-sykkel er ikke kjent	Det bør undersøkes mulighetene for å inngå avtale med en leverandør eller bruke eksisterende el-sykler i Oslo kommune
			Sykkelpuss om våren			Trolig ikke direkte effekt, men viser støtte til aktiv mobilitet
			Sykle til jobben i Miljøhovedstadsåret		300 000 kroner til premier	Mange deltar allerede i dag. Det legges opp til ekstra satsning i miljøhovedstadsåret
		Aktiv mobilitet i jobb-/tjenestereiser som trening i arbeidstiden		Tap av arbeidstid, gevinst i form av bedre helse		

For en vellykket gjennomføring av tiltakspakken i kommunen er det sentralt med god ledelsesforankring i alle ledd. De ansatte må få god informasjon og det må være forutsigbarhet. Det forutsettes at arbeidstakerorganisasjonene involveres i arbeidet.

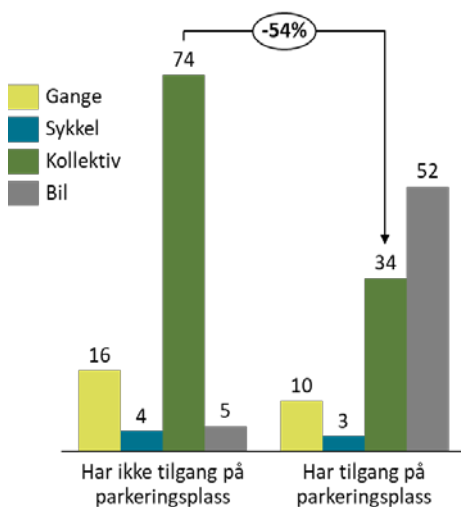
I tillegg til klimaeffekt har tiltakene positiv effekt for målet om redusert biltrafikk. Ved bedre tilrettelegging for aktiv transport kan Oslo kommune bidra til å styrke de ansattes helse og potensielt redusere sykefraværet. Som arbeidsgiver er kommunen pliktig til å vurdere tiltak for å tilrettelegge for fysisk aktivitet blant de ansatte, jmfør arbeidsmiljøloven § 3-4.

De enkelte virksomheter får i oppdrag å fjerne parkeringsplasser på sine aktuelle tjenesteder. Det må utvikles konkrete indikatorer som det rapporteres på gjennom virksomhetsstyringen. Det forslås at det utformes en enkel reisevaneundersøkelse som alle tjenestesteder og virksomheter kan gjennomføre.

Fjerne parkeringsplasser på kommunale arbeidsplasser

Tidligere forskning og reisevaneundersøkelsen viser at de som ikke har parkeringsplass reiser mer klimavennlig enn de som har parkeringsplass. Mangel på parkeringsplass er mer effektivt for å begrense bilbruken enn avgiftsbelagt parkeringsplass.





Figur S-1-6 Transportmiddelfordeling og tilgang på parkeringsplass.

Å fjerne parkeringsplasser er videre enklere å gjennomføre enn å avgiftsbelegge dem. På myndighetssiden er det bare Bymiljøetaten og private parkeringselskaper som har kompetanse til å håndheve en betalingsløsning og til å illegge gebyr til den som ikke betaler.

Fjerning av parkeringsplasser kan føre til at de ansatte gateparkerer i områdene rundt arbeidsplassen. Dersom dette blir et problem for de som bor i området er beboerparkering et mulig avbøtende tiltak. Det er opp til bydelen å avgjøre om beboerparkering innføres. Formålet med beboerparkering er å sikre best mulig tilgjengelighet til offentlige parkeringsplasser for beboere innen et avgrenset område.

De enkelte virksomheter får i oppdrag å fjerne parkeringsplasser på sine aktuelle tjeneststeder:

- At alle parkeringsplasser ved kommunale arbeidsstedene i bydelene Frogner, St. Hanshaugen, Sagene, Grünerløkka og Gamle Oslo, og ved kollektivknutepunkter² definert i vedlegg til utkast til Kommuneplan 2017 (Byrådet Oslo kommune 2017) fjernes fra 1.4.2019. Det gjøres unntak for HC-plasser, vare- og servicetransport, eksisterende elbilplasser med lademuligheter og for elbil til bruk i tjenestereiser.
- Ved øvrige kommunale arbeidssteder reduseres antall parkeringsplasser med 50 prosent

Sykkelpakke på arbeidsplassen

Reisevaneundersøkelsen og infrastrukturundersøkelsen viser at det er stort forbedringspotensial for sykkelparkering og garderobeforhold. I spørreundersøkelsen svarte 40 prosent at de har middels eller liten tilgang på garderobe og 20 prosent at de har middels eller liten tilgang på sykkelparkering.

Sykkelpakken består av tre elementer:

1. Trygg sykkelparkering: trygg parkering for sykkel kan være omdisponering av parkeringsarealer i kjeller og gateplan fra bilparkering til sykkelparkering med høy standard (utendørs skur med tak). Sykkelparkeringen bør ha lademuligheter for el-sykkel og plass til ulike type sykler.
2. Garderobeskap: Tilrettelegging for låsbare garderobeskap til ansatte ved behov som sykler eller løper til jobb. Det bør så langt det er mulig også tilrettelegges for at ansatte som ønsker det skal få mulighet til å dusje når de kommer på jobb.
3. Bysykkel: Økt tilrettelegging for bruk av bysykkel på arbeidsplassen ved avtale om bysykkelkort. Et bysykkelkort koster 399 per sesong. Tiltaket er også egnet i kombinasjon med tilrettelegging for kollektivt.

² Ytre by vest: Nydalen, Lysaker, Storo og Skøyen. Ytre by øst: Breivoll, Bryn, Helsfyr, Furuset, Grorud st og Økern. Ytre by sør: Hauketo og Ryen

El-parkering på gjenværende plasser

Formålet med tiltaket er å redusere andelen som benytter fossile biler til jobb gjennom å gjøre det mer attraktivt å benytte biler med nullutslippsteknologi. I gjeldende klima- og energistrategi er satsningsområde nummer fem at Oslo kommune skal legge til rette for en bylogistikk der trafikkbehovet reduseres og der alle nye person- og varebiler i Oslo skal gå på fornybart drivstoff eller være ladbare hybrider fra 2020.

En viktig forutsetning for at elbiler skal være et attraktivt alternativ til konvensjonelle personbiler, er et godt utviklet nett av lademuligheter som er lokalisert i områder som er aktuelle for dagens og potensielle nye brukere. Herunder på Oslo kommunes arbeidsplasser.

Tiltaket anbefales rettet mot relevante arbeidsplasser med dårlig kollektivdekning, det vil si utenfor indre by og mer enn 500 meter fra kollektivknutepunkt.

Tilrettelegging for å reise kollektivt

Reisevaneundersøkelsen peker på en rekke faktorer som trolig er avgjørende for de ansattes transportmiddelvalg:

- Det tar ofte mye lengre tid å reise kollektivt enn å reise med bil.
- Ansatte som slipper å bytte reiser mer kollektivt
- Ansatte som har kort avstand til holdeplass hjemme eller på jobben reiser mer kollektivt
- Mulighet for å parkere bil på arbeidsplassen er avgjørende for om folk reiser kollektivt

I arbeidet med tiltakspakken er redusert pris på kollektivbillett vurdert til å være lite målrettet fordi det retter seg mot mange som allerede reiser kollektivt i dag, og fordi det er flere andre faktorer som trolig er mer avgjørende for de som ikke reiser kollektivt i dag. Det anbefales derfor at det opprettes en bedriftsavtale mellom Oslo kommune og Ruter. Tiltaket innebærer at årskortet kan betales per måned. Det kan være behov for å be Ruter om å oppgradere det tekniske systemet slik at de har kapasitet til å ta imot nye avtaler.

Tjenestereiser

Det foreslås at tjenestesteder med mange ukentlige tjenestereiser legger opp til at disse reisene ikke skal måtte tas med arbeidstakernes privatbil. Tjenestestedet bør derfor gjøre tilgjengelig elsykler eller elbiler for de ansatte. Aktuelle tiltak for å redusere utslippene fra arbeidsreiser er:

- Tilbud av el-sykler
- Tilgang på el-bil i tjeneste
- Videokonferanse/skype for business
- Ruterkort til tjenestereiser
- Begrense/ fjerne bruk av fossil privatbil til tjenestekjøring
- Tilbud om gratis bysykkelkort

De tre første tiltakene er eksisterende tiltak i mange av Oslo kommunes virksomheter.

Bymiljøetaten ved sykkelprosjektet tilbyr bistand til anskaffelse av elektriske tjenestesykler, mens det er Utviklings- og kompetanseetaten som har innkjøpsavtalen for el-sykler. Målgruppen er blant annet ansatte i hjemmesykepleie og andre kommunale omsorgstjenester.

Tilgang til elbil til tjenestereiser har et todelt formål: Tjenestereiser der ansatte er avhengig av bil kan gjøres med nullutslippskjøretøy og ansatte slipper å være avhengig av bil på arbeidsreisen



fordi de trenger denne i tjenestesammenheng. TØIs undersøkelse viste at en del tjenestereiser foregår med privat (fossil) bil i dag. Tiltaket består enten av en tilrettelegging for bildelingsordning som alternativ i tjenestesammenheng eller kommunens egne kjøretøy legges om til nullutslippskjøretøy.

Ruterkort til tjenestereiser er rettet mot virksomheter med mye tjenestereiser og inspirert av et tiltak som er gjennomført hos Tolketjenesten i Bergen. De har kjøpt inn periodekort til alle ansatte og bestemt at alle reiser på under 55 minutter skal gjøres ved bruk av kollektiv. Dette har medført en reduksjon i kostnader på om lag 450 000 – 500 000 kroner i året.

Bysykkelkort kan benyttes til både privat- og til tjenestereiser. Formålet med tiltaket er å gi de ansatte et godt alternativ til tjenestereiser, og er spesielt aktuelt for møtereiser.

Det foreslås at det jobbes videre med å utvikle og implementere eksisterende og nye tiltak i de enkelte virksomhetene.

Motivasjonspakke rettet mot den enkelte

Motivasjonspakken har en avtalebasert del rettet mot ansatte som kan tenke seg å endre reisevaner, *test av klimavennlige jobbreiser*, og en generell del rettet mot alle ansatte. Test av klimavennlige jobbreiser har som skal gi den enkelte veiledning og motivasjon til å endre vaner. De ansatte forplikter seg til å prøve en annen reisemåte i en periode. Det kan være sykkel, gange eller kollektivt.

For de aktive transportformene sykkel og gange kan de ansatte tilbys en helsesjekk før forsøket og en helsesjekk i etterkant. Det foreslås at Oslo kommune tilbyr lån av sykkel eller el-sykkel i en periode på for eksempel en måned.

Felles for både kollektivdelen og sykkeldelen er at det utformes en avtale mellom arbeidsgiver og arbeidstaker. Der forplikter arbeidstaker seg til å bruke den avtalte transportformen minst fire dager i uka i avtaleperioden og rapporterer tilbake i en eller annen form.

Den generelle delen består av tre hovedelementer:

- Sykkelpuss om våren
- Sykle til jobben i Miljøhovedstadsåret
- Aktiv mobilitet som trening i arbeidstiden

Miljøhovedstadsåret er en god anledning til å gjøre noe ekstra ut av sykle til jobben-kampanjen. Det kan for eksempel være en konkurranse mellom barnehager, mellom skoler og lignende om flest antall syklete kilometer, flest dager med aktiv transport eller lignende. Det settes av penger til premier og utvikles kategorier som ikke nødvendigvis premierer de superspreke, men legger vekt på innovative kategorier som «den læreren som gikk flest ganger til jobb», «den skolen som har mest aktiv transport», eller lignende.

Aktiv mobilitet kan innlemmes som en del av ordningen trening i arbeidstiden. Det vil gjøre det enklere for den enkelte å bruke noe lengre tid på arbeidsreisen når de går eller sykler.

For kollektivt foreslås det at den ansatte får gratis månedskort for en måned, og halv pris på måned nummer to og tre ved å forplikte seg til å reise kollektivt til jobb minst fire dager i uka.

Tiltak rettet mot statlige og private arbeidsplasser

Det er anslått at et kan utløses en reduksjon av utslipp fra private og statlig virksomheter på om lag 5 prosent av de samlede utslippene gjennom inspirasjon, kampanjer og smitteeffekt – og at potensialet for utslippsreduksjon dermed er 4600 tonn CO₂. Kommunen har ingen direkte virkemidler rettet mot dette utslippspotensialet.

Det foreslås at miljøhovedstadsåret brukes til å utfordre store statlige arbeidsplasser til å gjøre tiltak rettet mot egen virksomhet.

Tiltak rettet mot private arbeidsplasser

Det foreslås at det lages en tilskuddsordning basert på mobilitetspakke arbeidsplass rettet mot private virksomheter i Oslo.

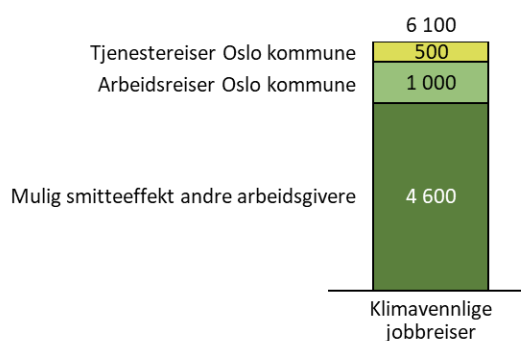
Næring for klima-nettverket utfordres til å gjennomføre mobilitetspakke rettet mot den enkelte ansatte i miljøhovedstadsåret.

Samlet kuttspotensial

Det samlede kuttspotensialet i tiltakspakken er anslått til 6 100 tonn CO₂, Figur S-7 Samlet kuttspotensial. Av dette er det stor usikkerhet rundt den største posten, smitteeffekt andre arbeidsgivere. Dette skyldes at kommunen har lite virkemidler rettet mot disse utslippene.

For arbeidsreiser blant ansatte i kommunen er det er anslått tiltakseffekt mellom 700 og 1000 tonn, hovedeffekten kommer fra å fjerne parkeringsplasser.

For tjenestereiser er det teoretiske utslippspotensialet opptil 1120 tonn. Et mer realistisk anslag er i underkant av en halvering det vil si 500 tonn.



Figur S-7 Samlet kuttspotensial



1 BAKGRUNN

1.1 Oslos klimapolitikk og oppdrag om utredning av nye tiltak

Oslo har som mål å redusere de direkte klimagassutslippene med 36 prosent innen 2020, 50 prosent tidligst mulig etter 2022 og 95 prosent innen 2030 sammenlignet med til 1990-nivå. Nasjonalt er det vedtatt at Norge skal kutte utslippene med minst 40 prosent innen 2030 i samarbeid med EU og at Norge skal være klimanøytralt samme år. Store deler av utslippsreduksjonene forventes å bli tatt i transportsektoren.

Klimabudsjettet er Oslo kommunes viktigste virkemiddel for å vurdere om kommunen gjennomfører tilstrekkelig med tiltak for å nå målene. Klimabudsjettet gir oversikt over vedtatte tiltak og virkemidler og forventet utslippseffekt. Av klimabudsjettet for 2018 framgår det at effekt av de eksisterende tiltak og virkemidler som kunne beregnes er på 360 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Samlet er det nødvendig å redusere utslippene med 460 000 tonn CO₂-ekvivalenter i perioden 2015 til 2020 for å nå Oslo kommunes politiske målsetninger på klima.

Budsjettet inneholder en rekke tiltak og virkemidler uten beregnet tiltakseffekt. Av budsjettet framgår det at det skal utredes fire tiltakspakker som skal effektberegnes. Klimaetaten har fått ansvar for å lede arbeidet med tiltakspakkene. De fire tiltaksområdene er miljøvennlige jobbreiser, fossilfritt sentrum, varetransport og anleggsmaskiner. Alle tiltaksområdene er nærmere beskrevet i faggrunnlaget til klimabudsjettet for 2018:

- Tiltakspakke om miljøvennlige jobbreiser har som mål å vurdere virkemidler rettet mot kommunale, statlige og private arbeidsreiser. Målet er å øke andelen miljøvennlige jobbreiser og redusere antallet reiser som tas med privatbil.
- Tiltakspakken for fossilfritt sentrum innen 2024. I utredningen av pakken skal ulike virkemidler og tiltak for å oppnå målet om fossilfritt sentrum vurderes.
- Tiltakspakke for lav- og nullutslippskjøretøy i anleggsvirksomhet. Målet for pakken er å utrede en pakke av tiltak rettet mot lav- og nullutslippsløsninger på byggeplass. Pakken omfatter også bruk av varme på byggeplass.
- Tiltakspakke for effektiv og miljøvennlig varetransport. Tiltakspakken er rettet inn mot effektivisering og elektrifisering av vare-, nytte- og tungtransporten. Tiltakspakken omfatter både positive og restriktive tiltak.

Oslo kommune har en rekke tilstøtende mål som er relevant for utredningsarbeidet, og det er på tilsvarende måte relevante nasjonale mål og regelverk. Relevante mål er mål for lokal luftkvalitet og støy, samt mål om 20 prosent trafikkreduksjon i løpet av bystyreperioden. I byrommet skal gående og syklende prioriteres over biler. Oslo skal være Europas ledende miljøby og ta vare på naturmangfoldet, kulturminnene og byens særpreg. Innbyggerne skal oppleve en levende by med få biler, mange aktiviteter og attraktive kvaliteter som grøntområder og bekker i byggesonen.

2 METODE OG FORUTSETNINGER

2.1.1 Reisevaner og infrastruktur for jobbreiser på kommunale arbeidsplasser

TØI har på vegne av Klimaetaten gjennomført en undersøkelse om kommunale reisevaner og sykkel- og parkeringsinfrastruktur ved kommunale arbeidsplasser. Som en del av oppdraget ble det også gjennomført et casestudie ved tre kommunale arbeidsplasser.

I forkant av reisevaneundersøkelsen og infrastrukturundersøkelsen sendte byrådsavdelingene ut brev til virksomhetene med oppfordring til å svare. Undersøkelsen er rutinemessig meldt til Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste (NSD).

Reisevaneundersøkelsen

Formålet med undersøkelsen var å kartlegge både arbeidsreiser (reiser til og fra arbeid) og tjenestereiser (jobbrelaterte reiser). Blant spørsmålene var hvilke transportmidler respondentene hadde brukt til jobb dagen i forveien, hvilke gjøremål de hadde foretatt på veien, og hvordan de vanligvis reiser til jobb på vinter og sommer (Lunke et al. 2018).

Undersøkelsen ble gjennomført i februar/mars 2018. Reisevaneundersøkelsen ble sendt ut på e-post til alle ansatte i Oslo kommune³, totalt 41 641 personer. I alt var det 14 015 personer som svarte på spørreundersøkelsen, noe som ga en svarprosent 33,7 prosent. Svarprosenten varierte mellom virksomhetene.

Alders- og kjønnsfordelingen er i tråd med den totale fordelingen blant kommunens ansatte⁴. Tre fjerdedeler av respondentene som jobber innen skole/barnehage eller kontorvirksomheter. 15 prosent jobber innenfor omsorgssektoren og 5 prosent jobber med driftsoppgaver.

Infrastrukturundersøkelsen

Formålet med denne undersøkelsen var å kartlegge faktiske forhold på arbeidsplassene for parkering og tilrettelegging for sykkel i form av garderober og parkeringsmuligheter (Lunke et al. 2018).

Undersøkelsen ble gjennomført i mars 2018. Undersøkelsen ble distribuert per post til alle registrerte tjenestesteder/arbeidssteder der ansatte i Oslo kommune arbeider. Det ble sendt ut invitasjoner til i overkant av 1400 arbeidssteder, 200 invitasjoner kom i retur. Nettoutvalget ble 1214 arbeidssteder. I alt mottok TØI 299 svar, noe som gir en svarprosent på 25 prosent.

I brevet ble det oppgitt en nettadresse til undersøkelsen og unikt passord for det tjenestestedet og selve undersøkelsen ble gjennomført på nett.

³ Politikere, personer ansatt på timelønn og tilkallingsvikarer var ikke blant mottakerne.

⁴ <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/statistikk/kommunal-okonomi-og-forvaltning/ansatte-i-oslo-kommune/#gref>



Caseundersøkelsen

For å supplere funnene fra spørreundersøkelsene har vi studert noen av kommunens arbeidststeder mer i detalj. TØI har gjennomført intervjuer med representanter fra følgende arbeidststeder (Lunke et al. 2018):

- Bymiljøetatens hovedkontor på Hasle (Karvesvingen 3, bydel Grünerløkka)
- Kjelsås skole (Asbjørnsens vei 3, bydel Nordre Aker)
- Vann- og avløpsetatens driftsstasjon på Helsefyr (Tvetenveien 20, bydel Alna)

Beregning av CO₂ utslipp og tiltakseffekt

TØI har som en del av oppdraget beregnet CO₂-utslipp fra kommunale reiser. Beregningene er basert på informasjon om bilbruk fra reisevaneundersøkelsen. TØI har tatt utgangspunkt i den enkeltes anslåtte kjørte distanse med bensin eller dieselbil til og fra arbeidstedet og et anslått CO₂-utslipp per kjørte kilometer. Hybridbiler er unntatt fra beregningen. Til grunn for beregningen ligger utslippsfaktorer fra personbiler basert på en SSB rapport fra 2017 som gir 0,16 kg CO₂ per kilometer for bensinbiler og , 0,13 kg per kilometer for dieslbiler (Lunke et al. 2018).

2.2 Tiltaksvurderinger

Utredningen har to hovedtilnærminger til å beskrive og vurdere tiltak. Reisevaneundersøkelsen gjennomført av TØI og tiltaksvurderinger gjort av den kommunale arbeidsgruppen. I tillegg er det innhentet kunnskap og erfaringer fra andre norske byer som jobber med miljøvennlig arbeid. I arbeidet er det lagt vekt på å innhente erfaringer fra de største norske byene med utgangspunkt i at det er her det er størst overføringsverdi.

Tiltaksvurderingene i prosjektet har hatt som mål å i størst mulig grad vurdere følgende forhold på en overordnet måte

1. Årlig tiltakseffekt, spesielt effekt i 2020 og i 2022, men også effekt 2025 og 2030 skal beskrives når relevant
2. Identifisere og omtale andre relevante mål for tiltaket
3. Andre positive og negative konsekvenser, herunder økonomiske konsekvenser og andre prinsipielle spørsmål
4. Direkte kostnader for Oslo kommune, budsjettmessige konsekvenser i år og framover
5. Hjemmelsgrunnlag og ansvar for tiltak, evt. behov for endringer i hjemmelsgrunnlag
6. Gjennomføringsrisiko og gjennomførbarhet, forutsetninger for vellykket implementering, barrierer og interessenter
7. Forståelighet og vurdering av aksept for berørte interessenter

2.3 Medvirkning

Det har vært hentet inn en rekke innspill fra eksterne aktører i arbeidet med tiltakspakken. Samtidig har det vært begrenset tid til innspill og medvirkning i den perioden arbeidet med tiltakspakken har pågått.

Nettverksmøte næring for klima

15. februar ble det avholdt et nettverksmøte i næring for klima. Formålet med møtet var å få innspill og ideer til hvordan Oslo kommune og næringslivet i samarbeid kan kutte klimagassutslippene med nye tiltak. Klimaetaten presenterte arbeidet med tiltakspakkene og fikk innspill fra ulike deler av næringslivet.

På møtet kom det en rekke innspill til konkrete tiltak som kan gjennomføres. Innspillene er innarbeidet i tiltaksvurderingene.

Innspill fra ulike organisasjoner

Klimaetaten inviterte ulike interesseorganisasjoner til å komme med innspill til arbeidet gjennom et møte 18 april. Hver organisasjon fikk inntil 15 minutter til disposisjon. NAF, Elbilforeningen, Framtiden i våre hender, Syklistenes landsforening, Norges Naturvernforbund og Zero deltok på møtet. Framtiden i våre hender har i etterkant sendt et skriftlig innspill.

På møtet kom det en rekke innspill til konkrete tiltak som kan gjennomføres. El-bilforeningen vektla trygg parkering og mulighet for å lade el-sykler og ladeplasser på tjenestesteder. Syklistenes landsforening spilte inn sin ordning sykkelvennlig arbeidsplass der Oslo kommune har sertifisert to arbeidsplasser, Rådhuset og Renovasjonsetaten. Framtiden i våre hender vektla sykkel og erfaringer fra prosjekter i Tromsø og Gjøvik. NAF henviste til erfaringen med HjemJobbHjem fra Stavanger. Naturvernforbundet vektla overordnede grep for transport og at det er nødvendig å jobbe med gode løsninger for sykkel ute i bydelene.

Innspillene er innarbeidet i tiltaksvurderingene.

Møter med bydelene

Klimaetaten har invitert bydelene til to informasjons- og diskusjonsmøter i forbindelse med arbeidet med tiltakspakken, et i januar og et i mars. På møtene ble det diskutert hvordan bydelene kan bidra i et slikt prosjekt og tatt opp relevante problemstillinger ved innføring av reguleringer i sentrumsområdene. Dette gjelder spørsmål som tilgang for fossile biler og varelevering, og behovet for å følge opp restriksjoner med et bedre kollektivt transporttilbud. Det ble også lagt vekt på tiltak og tilrettelegging for folk flest og ikke bare de som har råd til å investere i el-sykkel eller elbil. Problemstillingen er håndtert i arbeidet med tiltakspakkene. Bydelene jobber generelt aktivt med transport fra egen virksomhet, byutvikling og byrom. Bydel St. Hanshaugen har for eksempel egen sykkel- og gangestrategi for bydelen og miljø- og klimahandlingsplan. Bydel Sagene har egen klimastrategi og jobber med å omregulere områder fra veg til park. Bydel Østensjø er et eksempel på en bydel som ligger utenfor området og jobber med trafiksikkerhet, reisepolicy og sykkel. Bydel Stovner har en tomt med i C40 konkurransen Reinventing Cities, som er en internasjonal konkurranse for klimavennlig byutvikling⁵.

Innspill fra handelsstandens forening.

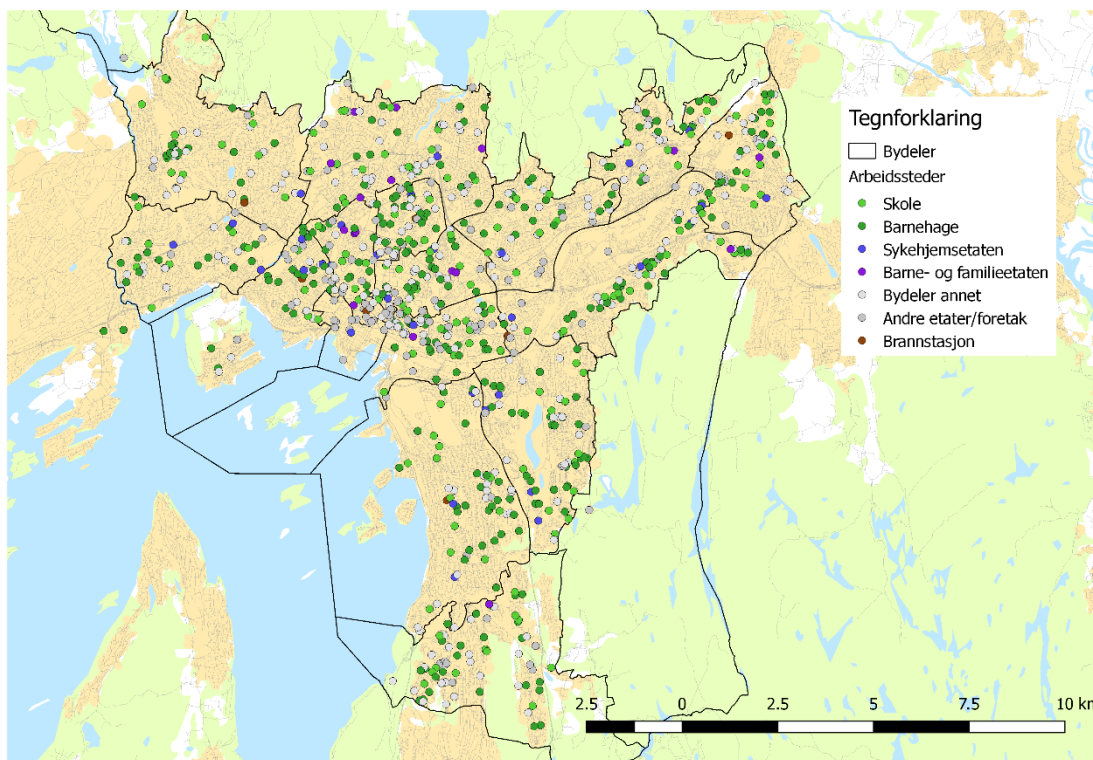
Handelsstandens forening ble invitert til et informasjons- og innspillsmøte 16. april. 2018 og kom med innspill til tiltakspakkearbeidet. Det var ingen konkrete innspill knyttet til klimavennlige jobbreiser.

⁵ <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/prosjekter/reinventing-cities/#gref>



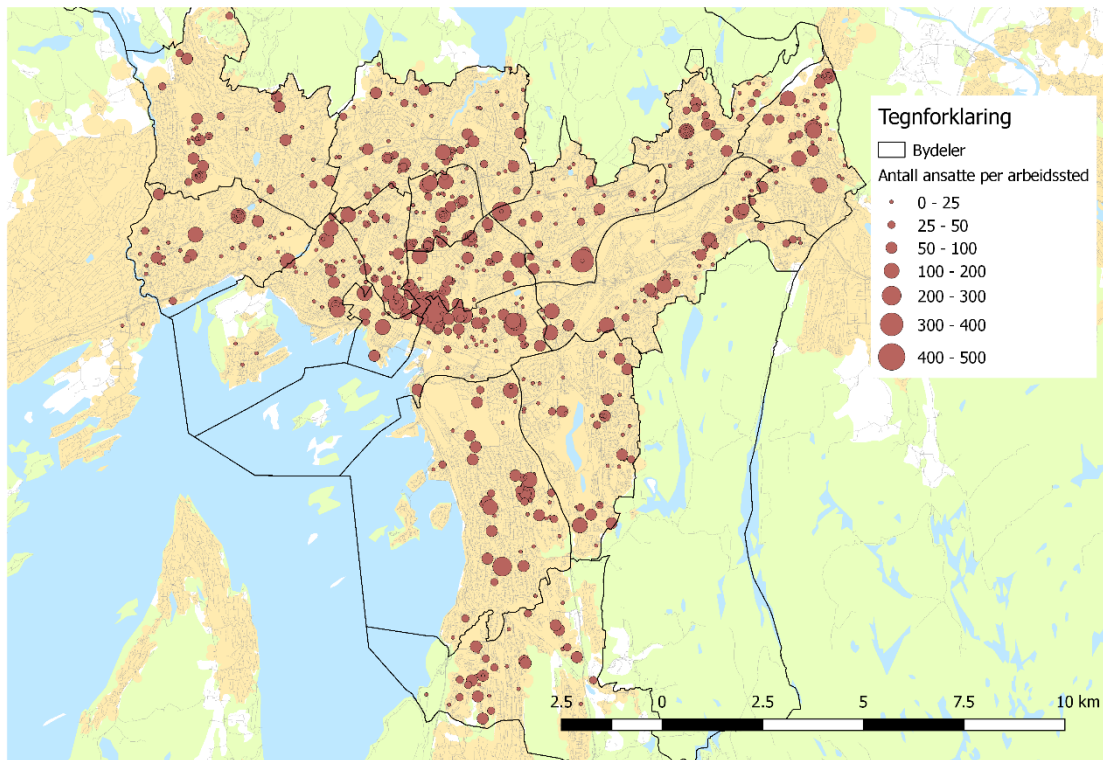
3 BEKRIVELSE AV ARBEIDSREISER I OSLO

De ansatte i Oslo kommune – de jobber i hele Oslo kommune, Figur 4-1.



Figur 3-1 Faksimile fra TØI rapport. Plassering av Oslo kommunes arbeidssteder, fordelt på noen typer av arbeidssteder, datagrunnlag: Oslo kommune

Arbeidsstedene varierer veldig i størrelse. Omtrent 300 av arbeidsstedene har færre enn 5 ansatte. De største arbeidsstedene er Plan- og bygningsetaten (517 ansatte) og Bymiljøetaten (432 ansatte). Kartet viser at det er flere arbeidssteder med mange ansatte i indre by og i rundt sentrum. I ytre by er arbeidsplassene mer spredt og det er flere arbeidsplasser med få ansatte.



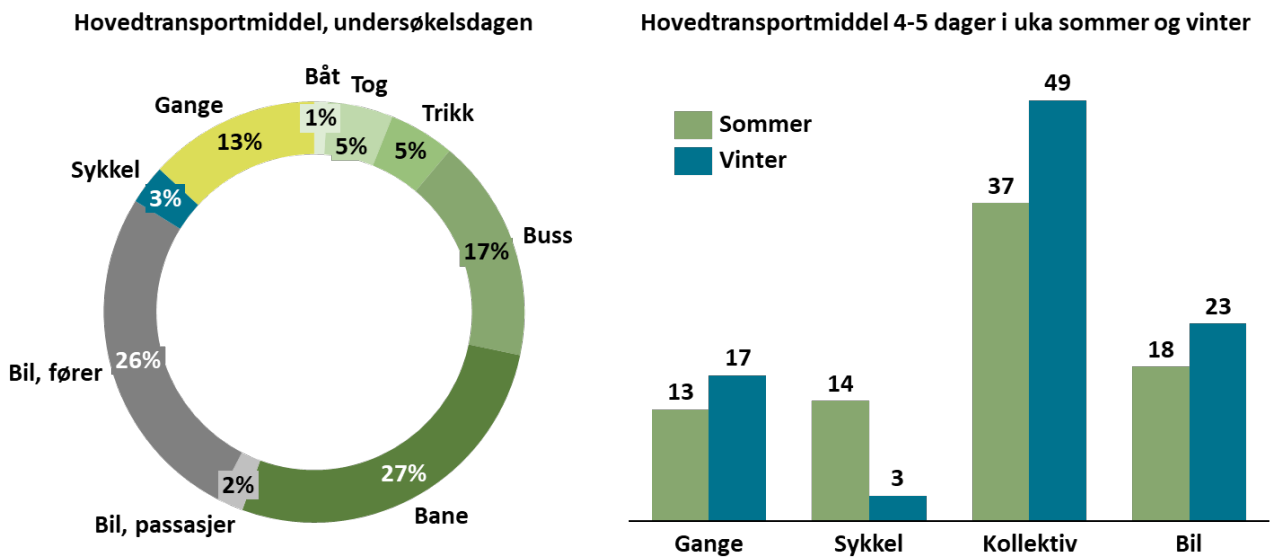
Figur 3-2 Faksimile fra TØI rapport Oslo kommunes arbeidssteder, etter antall ansatte, datagrunnlag: Oslo kommune

3.1 Arbeidsreiser

Ansatte i Oslo kommune reiser mest kollektivt til jobb

Reisevaneundersøkelsen viser at 55 prosent av ansatte i Oslo kommune har kollektivtransport som sitt hovedtransportmiddel til jobb. 18 prosent går eller sykler. Undersøkelsen er gjennomført på vinteren. Andelen som sykler er høyere på sommeren. Mens tre prosent oppgir sykkel som hovedtransportmiddel fire til fem dagen i uka om vinteren er det 14 prosent som oppgir det samme om sommeren, jmfør Figur S-1. Ansatte som er bosatt i ytre by eller utenfor Oslo kjører mer bil enn de som bor i indre by. De som enten bor eller jobber i indre by kjører mindre bil mellom 15 prosent (jobber) og 12 prosent (bor).





Figur 3-3. Hovedtransportmiddel på reisen. På undersøkelsesdagen og vanligvis. Det er ikke helt lik reisemiddelfordeling slik de ansatte har oppgitt at de reiser i dag og slik de vanligvis gjør.

Reisevaner blant ulike grupper ansatte

TØI sin undersøkelse viser at de som jobber i skole og barnehage i større grad går til jobben enn de som har andre type arbeidsoppgaver. 17 prosent av de som jobber i skole og barnehage går til jobb, 3 prosent av dem sykler. Denne gruppen reiser litt mindre kollektivt og omtrent like mye med bil som de som har annen type arbeid. Sammen med omsorgsykker er det en større andel av de som jobber i skole og barnehage i ytre by.

De som jobber med driftsoppgaver kjører mest bil til jobben. 41 prosent av disse kjører bil, mens 27 prosent av de som jobber på kontor kjører bil. Denne gruppen reiser minst kollektivt, 44 prosent oppgir at de reiste kollektivt på den aktuelle dagen.

De som jobber på kontor reiser mest kollektiv, 59 prosent av disse har reist kollektivt på undersøkelsesdagen. Det er en større andel kontorarbeidsplasser i indre by, det innebærer at denne gruppen har bedre kollektivtilgjengelighet.

Omtrent 70 prosent av de som svare på undersøkelsen jobbet i fulltidsstilling og 85 prosent oppgir at de jobber 5 dager i uka. De fleste, 84 prosent, jobber dagtid, mens 16 prosent jobber turnus eller skift. Naturlig nok er det en stor andel i Sykehjemsetaten, 54 prosent, som oppgir at de vanligvis jobber i turnus eller skift. 62 prosent av de som jobber i omsorgsektoren jobber i turnus og 19 prosent av de som jobber med driftsoppgaver oppgir at de jobber skift.

Vi ser en liten variasjon i transportmiddelbruk blant de som har vanlig dagarbeid og de som jobber i skift og turnus. De som jobber i skift og turnus har en litt større sannsynlighet for å kjøre bil, 31 prosent av disse har oppgitt at de kjører bil – mot 28 prosent av de som jobber i vanlig arbeidstid på dagtid. Kollektivandelen er omtrent lik (55 og 54 prosent). Det er en liten indikasjon på at de som jobber turnus og skift går og sykler litt mindre.

TØI sin undersøkelse viser at andelen som bruker bil på arbeidsreisen stiger jevnt med inntekt. Blant de som har en inntekt på over 1,2 millioner kroner er andelen 39 prosent, mens den er 8

prosent blant de som tjener under 300 000. Utdanningsnivå har imidlertid motsatt effekt. De som har videregående yrkesfaglig utdanning reiser mer med bil enn de som har høyere utdanning.

Det er høyere utdanningsnivå blant de som blant ansatte i indre by og sentrum enn i ytre by. Det er også noe forskjell mellom ansatte i ytre øst/sør og nord/vest: Det er signifikant flere ansatte i ytre nord/vest med høyskole- eller universitetsutdannelse enn i ytre øst/sør.

Reisevaner ved ulike arbeids og bosteder

TØI sin undersøkelse viser at reisevanene påvirkes av hvor folk bor og jobber. Dette er i tråd med analyser av den nasjonale reisevaneundersøkelse, for en grundig analyse av dette se Prosam-rapport 218 (Ellis et al. 2015).

- 82 prosent av de som jobber i sentrum og 65 prosent av de som jobber i indre by reiste kollektivt til jobb på undersøkelsesdagen. Andelen var minst i sør der 40 prosent reiste kollektivt.
- 42 prosent av de som jobber i Oslo sør reiste med bil på undersøkelsesdagen, og 41 prosent av de som jobber i Oslo øst. I nord og vest reiste henholdsvis 28 og 33 prosent med bil.
- Andelen som gikk til jobb var høyest i indre by og i Oslo sør, på 16 prosent. I sentrum, indre by og i Oslo nord var det 4 prosent som syklet, mens det i de andre områdene var 2 prosent

Mønsteret er det samme for bosted, men utslagene ser ut til å være noe mindre. De som bor i Akershus er de som reiser mest med bil til jobben, halvparten av disse kjørte bil og resten reiste kollektivt.

3.2 Tilgang til transportressurser.

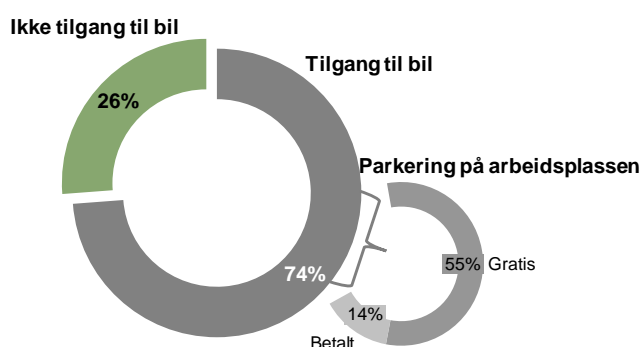
De fleste har bil og parkeringsmuligheter på arbeidsplassen.

Tre fjerdedeler av de ansatte i Oslo kommune oppgir at de har tilgang til bil. Av de som har tilgang til bil er det 70 prosent som har mulighet til å parkere ved arbeidsstedet. 80 prosent av disse igjen kan parkere gratis, jmfør Figur S-3.

Tilsvarende svarer arbeidsstedene som har svart på infrastrukturundersøkelsen at de disponerer egne parkeringsplasser for sine ansatte. De som ikke disponerer egne plasser oppgir at det finnes parkeringsmuligheter for de ansatte i nærheten av arbeidsstedet. 16 prosent av arbeidstedene oppgir at det ikke er mulig å benytte andre parkeringsmuligheter i området.

Tilgangen på parkering varierer veldig mellom ulike deler av byen. I sentrum har 20 prosent tilgang til parkering, mens rundt halvparten har tilgang til parkering i indre by og tre fjerdedeler har tilgang til parkering i ytre by.

Mønsteret er det samme for arbeidsplasser som ikke er kommunale, Figur 4-3.

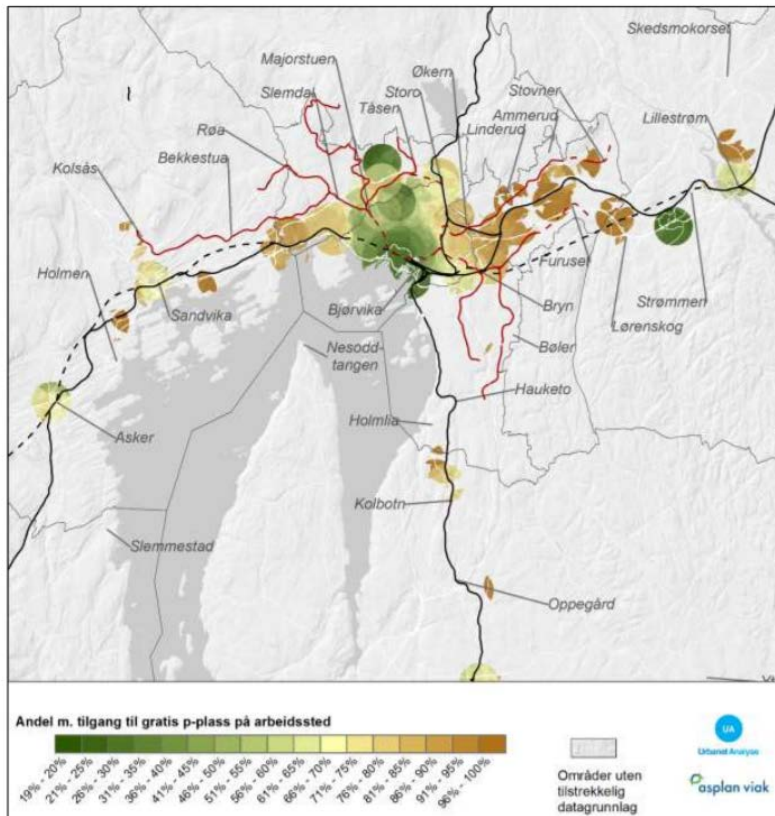


Figur 3-4 Tilgang på bil og parkering blant ansatte i Oslo kommune.



Det er færre som har bil i indre by. Her er andelen som har tilgang på bil 52 prosent. Av de ansatte som bor i Akershus er det 93 prosent som har tilgang til bil og i de andre delene av byen mellom 80 og 84 prosent.

Omtrent 20 prosent av de ansatte har to eller flere biler i husholdningen. De fleste bilene (78 prosent) er fossildrevne, og el-bil er mer utbredt som bil nummer to eller tre. 15 prosent oppgir at det svært eller ganske god tilgang til lading for el-bil, 34 prosent opplever tilgangen som middel eller svært liten. 48 prosent oppgir at det ikke er relevant for dem.

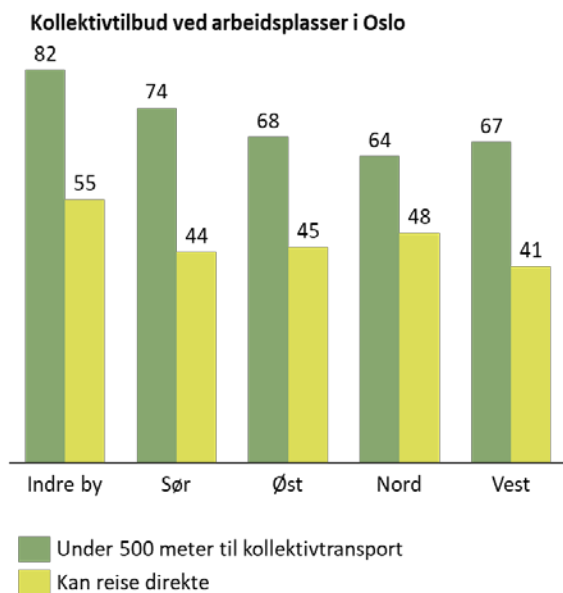


Figur 14: Tilgang til gratis parkering ved arbeidsstedet, etter hvilken grunnkrets arbeidsplassen er lokalisert. RVU 2013/14.

Figur 3-5 Tilgang på gratis parkering på arbeidssted i Osloområdet. Faksimile(Ellis et al. 2015)

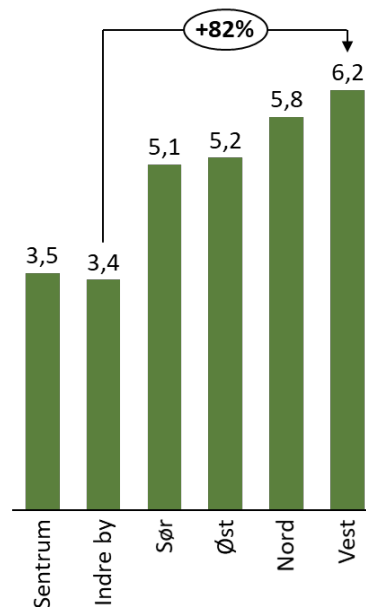
Kollektivtilbudet er bedre indre by,

De som jobber i indre by kan i større grad reise direkte til jobben med kollektivtransporten enn de som jobber andre steder. De har også i større grad kortere veg til holdeplassen, jamfør Figur 4-4.



Figur 3-6 Kollektivtilbudet ved arbeidsplasser i Oslo kommune, utarbeidet på grunnlag av TØI sin undersøkelse.

Hvor lang tid tar det å gå til nærmeste kollektivholdeplass fra arbeidstedet?" Gjennomsnittlig tid i minutter



Figur 3-7 Infrastruktur-undersøkelsen. Gjennomsnittlig tid i minutter

Infrastrukturundersøkelsen viser det samme bildet. Figur 4-7 viser at i vest oppgis reisetiden til nærmeste kollektivholdeplass til å være 82 prosent lengre enn den oppgis til å være i indre by.

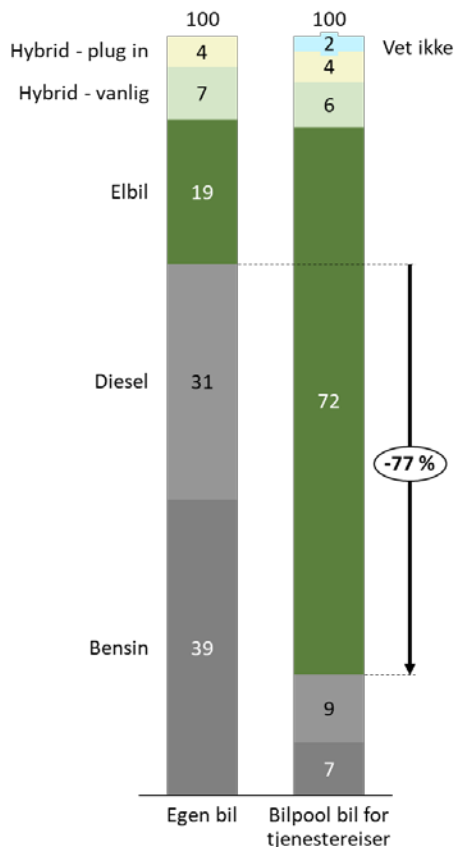
Tilgang til sykkelinfrastruktur på arbeidsplassen

TØI sin infrastrukturundersøkelser viser at det er i indre by det i størst grad er sykkelparkering inne, eller under tak. Her har rundt 20 prosent av arbeidsplassene et slikt tilbud. Andelen som oppgir at det ikke er sykkelparkering på arbeidsplassen i det hele tatt er over 30 prosent både i Oslo øst og Oslo nord, og mellom 20 og 30 prosent i de andre områdene. Hvordan de ansatte opplever tilgangen på sykkelinfrastruktur og garderober er diskutert nærmere i tiltaksbeskrivelsene.

3.3 Tjenestereiser

Halvparten av de spurte oppgir at de har hatt minst en tjenestereise sist måned, en fjerdedel hadde fem eller færre reiser og under 10 prosent hadde flere enn 20 reiser forrige måned. Reisene varierer veldig i lengde. En fjerdedel er under tre kilometer, og litt flere over ti. De fleste reisene gjøre i forbindelse med møter og besøk til kunder eller pasienter. Over 60 prosent av de som gjennomførte flere enn 40 tjenestereiser sist måned oppgir besøk hos kunde eller pasient som formål





Figur 3-8 Andeler av biler med ulikt drivstoff, fordelt på egen bil og bil fra bilpool. Prosent

De fleste tjenestereisene tas med kollektivtransport (58 prosent), 13 prosent gikk, 14 prosent av reisene var med egen bil og seks prosent var med bilpool/bil for tjenestereiser. Blant de som har flere enn 40 tjenestereiser er det en større andel som bruker bilpool en egen bil, i de andre gruppene er det flere som bruker egen bil.

Figur 3-9 viser at de som bruker bil fra bilpool eller bil for tjenestereiser reiser i mye større grad med el-bil enn de som bruker egen bil. Det innebærer at bruk av kommunens biler eller bilpoolordning med el-bil i tjenestesammenheng vil være et godt grep for å gjøre de tjenestereisene der det er behov for bil mer miljøvennlige.

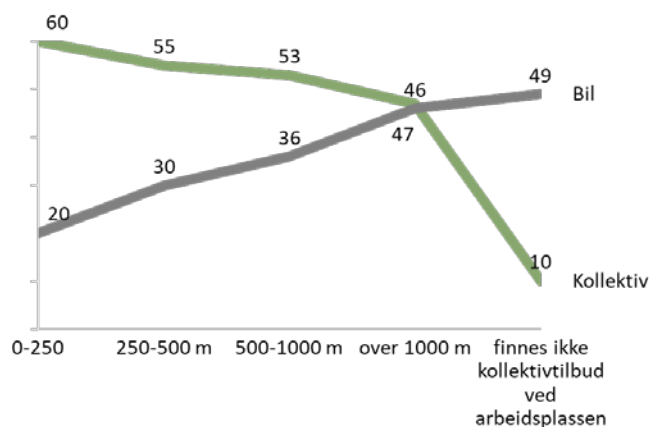
Ni prosent av de ansatte oppgir at de har gjennomført minst en flyreise med jobben de siste seks månedene, de fleste har foretatt en tur-retur reise. Årsaken til at de ansatte har reist med fly er å delta på seminar eller konferanser (59 prosent), studietur (24 prosent) eller møte med eksterne samarbeidspartnere (17 prosent). Bare tre prosent oppgir at reisen kunne vært erstattet med et telefon eller videomøte.

TØI har også sett på tall fra kommunens register over bestilte flyreiser, disse tallene viser noe lavere reiseaktivitet.

3.4 Mulighet til å endre transportmiddelbruken

Valg av transportmiddel kan også påvirkes av om de ansatte har andre ærender på veg til eller fra jobb. Spesielt det å hente og/eller levere barn i barnehage eller på skole, følgereiser, anses ofte som avgjørende for valg av transportmiddel til jobb. TØI sin undersøkelse viser at de som kjører bil i noe større grad både handler og har følgereiser enn de som reiser med andre transportmidler. Figur 4-5 viser at forskjellen er størst for følgereiser. Samtidig er det mange av de som reiser med de andre transportmidlene som også har ærender på veg til eller fra jobb, inkludert følgereiser. TØI konkluderer med at bilbruk ikke trenger å være nødvendig for at de ansatte skal

Avstand til nærmeste kollektivholdeplass fra arbeidsplass blant kollektiv- og bilbrukere. Prosent



Figur 3 8 Avstand til nærmeste holdeplass fra arbeidsplass og andeler som bruker kollektivtransport

gjennomføre ulike ærender på veggen.

Tilgang til parkeringsplass er en avgjørende faktor for valg av transportmiddel på arbeidsreisen. Dette er diskutert konkret under tiltaksbeskrivelsen om å fjerne parkeringsplasser i kapittel 7.2.1.

En annen faktor som er viktige er den faktiske muligheten til å reise kollektivt. TØI har i sitt arbeid sett på faktorer som avstand til kollektivtrafikk fra bosted og arbeidssted og antall bytter. Det er flere som reiser kollektiv når de har kort avstand til holdeplass og få bytter. Figur 3-8 viser hvordan dette ser ut for avstand mellom holdeplass og arbeidssted.

Mulighet for å bytte fra bil til kollektivt eller sykkel

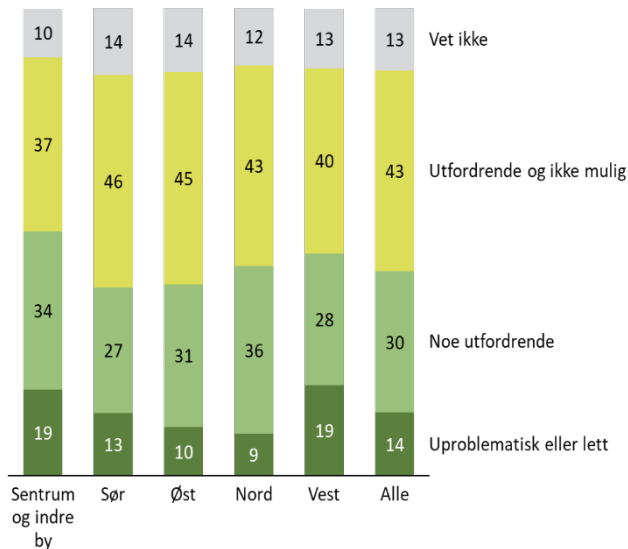
TØI har sett på effekt av ulike tiltak for å få ned klimagassutslipp. TØI har vektlagt tiltak rettet mot arbeidsreiser, da størsteparten av utslippene kommer derfra. Basert på undersøkelsen har TØI utviklet en indeks basert på avstand til holdeplass, antall avganger, bytter og økning i reisetid.

	Kategorier
Uproblematisk	Under 500 meter fra holdeplass både ved bosted og arbeidssted, 8 avganger eller flere per time og maksimalt ett bytte. Ingen økning i reisetid
Lett	Avstanden til holdeplass må være under 1 000 meter, minst 4 avganger per time og maksimalt 2 bytter av transportmiddel. Endret reisetid kan være opp til 20 minutter i forhold til ved bruk av bil.
Noe utfordrende	Det er over 1 000 meter avstand til holdeplass, det er minst én avgang per time og de kan ha 3 eller flere bytter. Endret reisetid er oppgitt til mellom 20 og 30 minutter sammenlignet ved bruk av bil
Utfordrende	I kategorien utfordrende havner ansatte som har avganger hver annen time eller sjeldnere på holdeplassene, og som får en økt reisetid på 30 til 45 minutter.

Figur 3-10 viser hvor mange som har mulighet til å endre reisevaner. Blant 6700 som har mer enn fem kilometer reisevei til jobb er det nesten 45 prosent av de som i dag reiser med bil kan bytte til kollektivt enten slik at det er uproblematisk eller lett eller noe utfordrende. De aller fleste av disse havner i kategorien noe utfordrende. Analysen er basert på hvordan folk selv har oppgitt tilbudet og avstander. Det er samtidig mange som oppgir at de ønsker å endre reisevaner, 33 prosent ønsker å reise mer kollektivt, 22 prosent vil gå oftere og 40 prosent ønsker å sykle mer.



Andel av 6700 ansatte som i dag reiser med fossilbil og som opplever at de har muligheten til å reise med kollektiv (basert på indeks)



Figur 3-10 Mulighet for å bytte fra bil til kollektivt

Mulighet til å sykle er de som har maksimalt 5 kilometer reisevei og oppgir at de får en økt reisetid på maksimalt 20 minutter dersom de velger sykkel. Til sammen 2672 personer



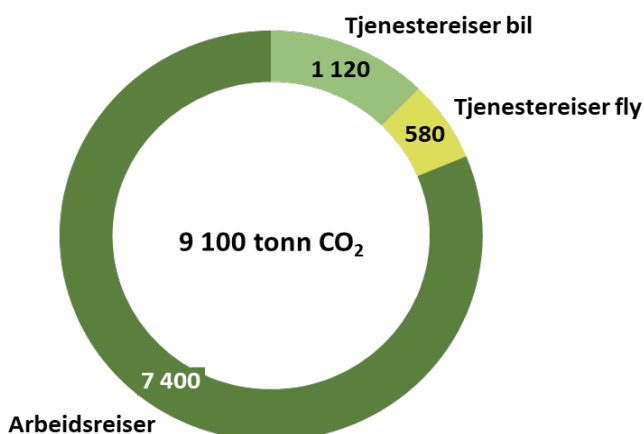
Figur 3-10 Mulighet for å bytte fra bil til sykkel

Figur 3-10 viser at blant de 2700 personene som i dag reiser med fossilbil og bor nærmere enn fem kilometer fra arbeidsplassen og i dag bruker fossildrevne biler til arbeidsreisen er det mange som kan begynne å sykle. De som havner i kategorien ikke mulig å sykle er de som oppgir at de får økt reisetid på 20 minutter ved å sykle. Figuren viser at de fleste av de som bor nærme arbeidsplassen kan sykle, og opplever at de kan det.

4 POTENSIALE FOR REDUKSJONER I UTSLIPP

Jobbreisene til ansatte i Oslo kommune gir rundt 9 000 tonn CO₂ utslipp

På bakgrunn av reisevaneundersøkelsen har TØI beregnet at klimagassutslippene er 9100 tonn CO₂. TØI fant at de ansatte i gjennomsnitt kjører 5,4 km per dag på vinteren og 4,8 km per dag på



Figur S-4-1 Klimagassutslipp som følge av arbeids- og tjenestereiser i Oslo kommune

sommeren. Det tilsvarer 0,8 og 0,7 kg CO₂. Dette gir et totalt utslipp per dag på 34 000 om vinteren og 30 000 kg CO₂ om sommeren. I sine beregninger har TØI brukt et gjennomsnitt for året og ut fra det beregnet et årlig utslipp på 7 400 tonn CO₂.

TØI har på bakgrunn av undersøkelsen beregnet at det gjennomføres rundt 145 000 tjenestereiser i måneden blant ansatte i Oslo kommune (en tjenestereise er da en reise tur/retur). Av dette utgjorde drift og pasientreiser 17 prosent av reisene og møter 52 prosent av reisene.

En fjerdedel av tjenestereisene er tre kilometer eller kortere, to tredjedeler av turene var kortere enn 10 kilometer. De fleste tjenestereisene gjennomføres med kollektivtransport, til fots eller på sykkel. 14 prosent av tjenestereisene utføres med egen bil og 7 prosent med bil i bilpool. 31 prosent av tjenestereisene med bil utføres med el-bi. Bilreisene er i gjennomsnitt 17,5 kilometer. Samlet gir de gjenværende tjenestereisene med fossile biler et utslipp på 1120 tonn CO₂ på årsbasis.

Dersom vi antar at funnene fra ansatte i Oslo kommune er representative for alle arbeidstakere som er sysselsatt i Oslo innebærer dette at utslippene samlet for alle sysselsatte i kommunen er på 80 000 tonn og fra tjenestereiser, med unntak av flyreiser, på 12 000 tonn⁶. Dette anslaget er svært usikkert, da vi vet lite om hvordan de som jobber i kommunen bor og jobber sammenlignet med andre ansatte.

Anslaget er vurdert i sammenheng med andre nøkkeltall vi har om utslipp fra transport:

- Samlede klimagassutslipp fra lette kjøretøy var i 2016, 439 000 tonn
- I klimabudsjettet for 2018 er persontransportens andel av lette kjøretøy anslått til 75 prosent.
- Dersom en antar at personbilandelen er lik for 2016 er utslippet fra personbiler 330 000 tonn i 2016.
- Anslaget for utslipp fra arbeidsreiser i Oslo kommune utgjør 24 prosent av det totale utslippet som er anslått for personbiltransporten. Anslått direkte fra 2015 tallene i klimabudsjettet utgjør den tilsvarende andelen 23 prosent

⁶ Basert på at det er 468 375 sysselsatte som jobber i Oslo kommune <https://www.ssb.no/arbeid-og-lonn/statistikker/regsyst> og et gjennomsnittlig utslipp per ansatt fra reisevaneundersøkelsen til Oslo kommune.

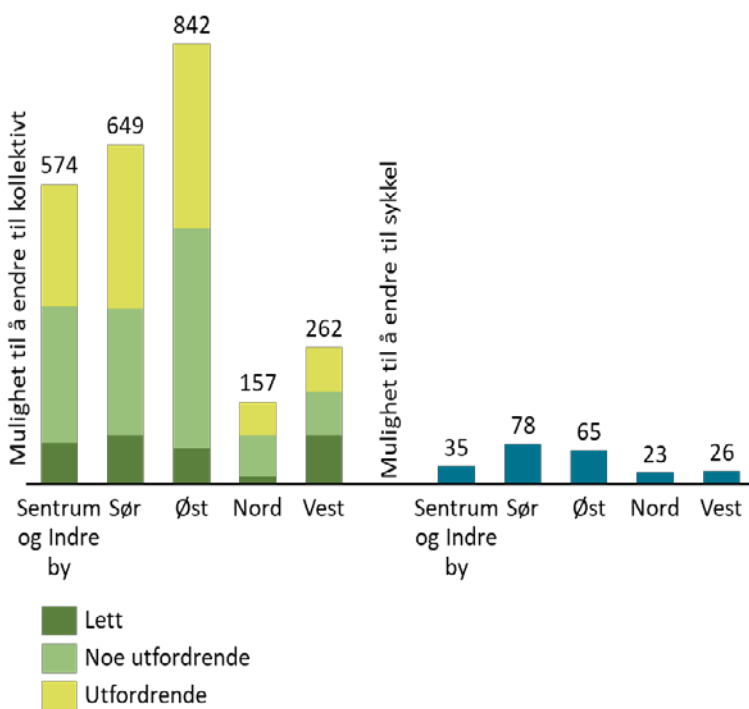


Vi vet fra reisevaneundersøkelsen at 23 prosent av reisene i Oslo kommune er arbeidsreiser (Ellis et al. 2015), så ut fra dette gir også anslaget mening. Dersom vi vurderer tjenestereiser etter samme metode får vi at tjenestereisene utgjør 3 til 4 prosent av utslippene. Disse reisene utgjør imidlertid bare 2 prosent av reisene i reisevaneundersøkelsen, reisevaneundersøkelsen har imidlertid en høyere bilandel for disse reisene (Ellis et al. 2015),

Geografiske variasjoner i utslippene.

Sentrumsrettede reiser har, som vi har sett i kapittel 3.1, høyere kollektivandel. I kapittel 3.2 viste vi at kollektivtilbudet er bedre i indre by. Dette gjenspeiles i beregningen av utslipp. TØI sine beregninger viser at utslippene er betydelig høyere fra arbeidsreiser til virksomheter i ytre by enn i indre by⁷. Om lag 70 prosent av det totale utslippet kommer fra arbeidsreiser til og fra arbeidssteder i ytre Oslo, selv om bare 50 prosent av de ansatte hører til arbeidssteder her.

Årlig CO₂-utslipp (tonn) fra arbeidsreiser for bilbrukere i ulike kategorier, fordelt på arbeidsstedets beliggenhet.



Figur 4-2 Mulighet til å endre til kollektiv og sykkel og potensialet for utslippsreduksjon i ulike deler av byen

dermed er også potensialet størst der. For sykkel er potensialet størst i sør, men forskjellene er ikke veldig store. TØI har foreslått en pakkeløsning for tiltak og anslått potensielle reduksjoner i utslipp fra denne pakkeløsningen. TØI oppgir at det er det vanskelig å beregne tiltakseffekt av hvert enkelt tiltak, siden parkeringsrestriksjoner er så mye mer effektivt enn de andre tiltakene, og de andre tiltakene langt på vei er betinget av dette. TØI mener at derfor er nødvendig å se de «positive» tiltakene i sammenheng med parkering når vi skal diskutere eventuelle effekter.

Utslippsreduksjon ved valg av andre transportmidler

Figur 4-2 viser potensiell reduksjon i klimagassutslipp fra de som kan bytte til kollektiv og sykkel, jamfør Figur 3-10.

I indre by og sentrum fant TØI et potensial for å redusere CO₂-utslippet med omtrent 609 tonn per år. Samtidig er det over 40 prosent av de potensielle syklistene i disse sonene som mangler garderobeforhold på arbeidsplassen, og 25 prosent mangler sykkelparkering. Det totale utslippet fra potensielle syklistene på 35 tonn. Fra potensielle kollektivbrukere har vi beregnet et utslipp på 574 tonn.

Utslippene er størst i øst, og

⁷ Indre by er bydelene Sentrum, Frogner, St. Hanshaugen, Sagene, Grünerløkka og Gamle Oslo.

Samlet vurdering av utslippsreduksjonspotensial

I arbeidet med tiltakspakken har Klimaetaten, på bakgrunn av arbeidet til TØI, anslått en utslippsreducerende effekt på selvstendig grunnlag. Forutsetningen om at det er parkeringsrestriksjoner som primært utløser atferdsendring ligger til grunn. I våre vurderinger har Klimaetaten forutsatt:

- At vi kan utløse store deler av potensialet i kategorien lett kollektiv (350 tonn CO₂) og sykkel (227 tonn CO₂)
- At vi kan utløse deler av potensialet i kategorien noe utfordrende kollektiv (1084 tonn CO₂)
- At det samlede potensialet for arbeidsreiser dermed er et sted mellom 700 og 1000 tonn CO₂
- At vi kan bortimot halvere utslipp fra tjeneste reiser ved å begrense bruk av bilgodtgjørelse og fortsette med eksisterende tiltak. Samlet utslipp er på 1120 tonn, og det er anslått et potensial på 500 tonn CO₂
- At det kan utløses en reduksjon av utslipp fra private og statlige virksomheter på om lag 5 prosent av de samlede utslippene gjennom inspirasjon, kampanjer og smitteeffekt – og at potensialet for utslippsreduksjon dermed er 4600 tonn CO₂. Kommunen har ingen direkte virkemidler rettet mot dette utslippspotensialet.

TØI sine foreslåtte pakkeløsning

Gjennom oppdraget for Klimaetaten har TØI foreslått en samlet pakkeløsning for tiltak. TØI sin pakkeløsning er ikke den samme som den kommunale arbeidsgruppen har valgt å anbefale, men har viktige likheter. I dette delkapitlet presenteres TØI sin pakke med forventet effekt, og de påfølgende delkapitlene vurderingene til den kommunale arbeidsgruppen rundt de konkrete tiltakene.

TØI anbefaler at parkeringstiltak er en del av pakken, både på bakgrunn av god tilgang til parkering på arbeidsplassen og fordi det er et effektivt tiltak. TØI har spurt de ansatte om de mener dette er et effektivt tiltak; det er det liten oppslutning om – kun 23 prosent mener at det er et tiltak som vil påvirke bilbruk. Samtidig viser undersøkelsen at de som ikke har tilgang på parkering i liten grad kjører bil. TØI peker på at parkeringsavgift er et mindre effektivt tiltak enn å endre antallet plasser, men likevel kan være aktuelt noen steder. Videre at å reservere plasser for samkjøring eller el-biler kan være aktuelle alternativer.

TØI anbefaler et tilbud av el-sykler og elbiler som en del av pakken. Tiltaket bør gjennomføres i kombinasjon med parkeringsrestriktive tiltak. Bakgrunnen er at en fjerdedel av de som gjennomfører i Oslo kommune bruker egen bil til tjenestereiser. Tiltaket er gjennomført på Bymiljøetatens kontor i kombinasjon med at de ansatte ikke har tilgang på parkering til privat bil.

Bedre tilbud til de syklende er også anbefalt av TØI. TØI peker på at dette er et tiltak som har stor oppslutning, men at forskning viser at slike tiltak har liten effekt isolert sett og derfor bør kombineres med andre tiltak.

TØI foreslår også tilskudd til kollektivbillett eller bedriftsavtale, og viser til HjemJobbHjem prosjektet i Rogaland. Tiltaket er ikke vurdert i lys av den høye kollektivandelen i Oslo. TØI peker på at en ulempe med tiltaket er at fotgjengere og syklister ofte bytter til kollektivtransport ved innføring av dette tiltaket.



TØI foreslår videre økt bruk av hjemmekontor for de som arbeider på kontorarbeidsplasser. Dette tiltaket har ikke vært prioritert vurdert av arbeidsgruppen da dette er et tiltak som må vurderes med utgangspunkt i arbeidsoppgaver og behov for tilstedeværelse og samarbeid på arbeidsplassen.

TØI sine effektvurderinger og foreslåtte tiltakspakker, Tabell 4-1, har tatt utgangspunkt i oppleve utfordringer ved å la bile stå vil endre reiseatferd. TØI mener at restriktive tiltak innenfor parkering bør kombineres med tiltak som kan redusere belastninger ved arbeidsreisen, eller belønne bytter til miljøriktige reisemåter. TØI har skilt på effekt av tiltakene avhengig av om man innfører strenge eller moderate parkeringsrestriksjoner. Med moderate restriksjoner antar TØI at bilbrukere i kategoriene *sykkel* og *kollektiv lett* vil endre adferd. Med sterke restriksjoner antar TØI at også bilbrukere i kategoriene *noe utfordrende* og *utfordrende* lar bilen stå. TØI har lagt til grunn at alle bilbrukere velger andre transportmidler, men skriver at det er lite sannsynlig i praksis.

Tabell 4-1 TØI sitt forslag til tiltakspakker med vurdering av effekt

Målgruppe	Parkering	El-kjøretøy til tjeneste-reiser	Sykling	Kollektivtransport	Hjemme-kontor	Effekt (tonn CO ₂ per år)		Rettet mot sone
						Høy	Lav	
Kontor	X		X		x	277	51	Indre by og sentrum
Omsorg	X	X				350	58	Ytre øst og sør
Skoler og barnehager	X		X			168	95	Ytre vest
Driftsoppgaver	X	X		X		194	17	Indre by og ytre øst
Sum						989	221	

5 EKSISTERENDE MÅL, TILTAK OG VIRKEMIDLER

Oslo bystyre vedtok 22.06.2016 en klima- og energistrategi for Oslo. I strategien er det satt et mål om å halvere klimagassutslippene innen 2020 og med 95 prosent innen 2030. Persontransporten står for en betydelig del av utslippene i Oslo og flere av målene i strategien er knyttet til en reduksjon i utslippene fra dette segmentet og tilsvarende tilrettelegging for at flere skal gå, sykle eller ta kollektiv.

Tiltakene inkluderer:

- 20 prosent reduksjon i all biltrafikk
- Kollektivtrafikk skal gå på fornybart drivstoff innen 2020
- Andel hverdagsreiser med sykkel skal økes til 16 prosent innen 2020 og 25 prosent i 2025

Mange tiltak i klimabudsjettet er relevante for tiltakspakken. Enkelte tiltak er identifisert som spesielt relevante:

Trafikantbetalingssystemet i Oslopakke 3 vil bidra vesentlig til trafikkreduksjon og vridning av kjøretøyparken. Trafikantbetalingssystemet er det enkelttiltaket på mobilitetssiden med størst betegnet effekt. Nye takster ble innført i oktober 2017 og neste trinn i trafikantbetalingssystemet er planlagt innført i 2019.

- Bedre tilrettelegging for syklende
- Fossilfri kollektivtrafikk innen 2020
- Legge om til nullutslippskjøretøy i kommunens egen kjøretøypark, evt. bærekraftig biodrivstoff.
- Videreføre prosjektet "Kraftfulle fremkommelighetstiltak"
- Bedre tilrettelegging for gående
- Bilfritt byliv innen ring 1 inkl. etablering av laste- og losseplasser for varetransport
- Parkeringstiltak (bl.a. utrulling av beboerparkering)
- Klimavennlig byutvikling med fortetting ved knutepunkter

I forslag til ny parkeringsnorm for Oslo kommune er det foreslått at for næring og offentlig tjenesteyting der bilparkering er beregnet til hovedsakelig ansatte eller langtidsbesøk, skal minst 50 prosent av bilparkeringsplassene har lademulighet for ladbare biler.

5.1 Krav til arbeidsmiljø

I arbeidsmiljøloven er det tatt inn en bestemmelse om at arbeidsgiver skal vurdere tiltak for å fremme fysisk aktivitet blant arbeidstakerne, § 3-4. I forarbeidene (Ot-prp.nr.49 (2004-2005)) slår lovgiver fast at denne bestemmelsen først og fremst er en «signal- og bevisstgjøringsbestemmelse» som skal bidra til at virksomhetene oppnår gunstige helseeffekter. Lovkravet vil være oppfylt dersom fysisk aktivitet faktisk tas inn som vurderingstema i tilknytning til utøvelse av virksomhetens systematiske HMS-arbeid. Å legge bedre til rette for at arbeidstakerne kan sykle til og fra jobb og i tjenestereiser gjennom forbedret infrastruktur vil være et stort steg i retning av å fremme fysisk aktivitet blant arbeidstakerne.

I arbeidsplassforskriften slås det videre fast at arbeidsplasser normalt skal ha atskilte garderober for kvinner og menn med tilstrekkelig plass til å skifte samt speil og nødvendig antall sitteplasser for skifte av klær og skotøy. Det er altså lovkrav om at virksomhetene i Oslo kommune skal vurdere tiltak for å fremme fysisk aktivitet blant arbeidstakerne.



I Oslo kommunes personalstrategi fremkommer det at kommunen som arbeidsgiver skal ha en «aktiv satsing på HMS og nærværarbeid». I tillegg undertegnet Oslo kommune 13. juni 2014 tilslutningsprotokoll som legges til grunn for Inkluderende arbeidsliv-arbeidet i Oslo kommune. Inkluderende arbeidsliv har som hovedmål å bidra til å forebygge og redusere sykefravær med 20 prosent sammenlignet med nivået i andre kvartal 2001.

Tilrettelegging for å sykle til arbeid eller i arbeidsreiser er et tiltak som fremmer fysisk aktivitet, helse og får ned sykefraværet på arbeidsplassen.⁸ I tillegg kuttes klimagassutslipp fra de ansattes reiser dersom sykkelen erstatter en reise i privatbil.

⁸ <https://tidsskriftet.no/2010/06/leder/helsegevinst-ved-sykling-til-jobb>

6 ERFARINGER FRA ANDRE BYER

6.1 Stavanger – HjemJobbHjem

Bakgrunn

Oslo har i utgangspunktet et bedre kollektivtilbud og færre som reiser med bil til jobben enn Stavanger. De siste tallene som er sammenlignbare kommer fra RVU 2013/2014 og viser at 31 prosent av alle reiser til og fra jobb i Oslo er med bil – mot over 50 prosent i Stavanger, jmfør Tabell 6-1.

Tabell 6-1 Nøkkeltall transport Stavanger og Oslo

RVU 2013/2014. Nøkkelrapport (Hjorthol, Engebretsen, and Uteng 2014)	Stavanger	Oslo
Andel av befolkningen som har et svært godt kollektivtilbud ved boligen (minst fire avganger per time og mindre enn én km til nærmeste holdeplass)	64 prosent	83 prosent
Transportmiddelfordeling arbeidsreise		
Bilfører	54 prosent	31 prosent
Kollektiv	14 prosent	42 prosent
Transportmiddelfordeling alle reiser		
Bilfører	49 prosent	31 prosent
Bilpassasjer	8 prosent	6 prosent
Kollektiv	10 prosent	26 prosent
Gange	24 prosent	32 prosent
Sykkel	8 prosent	5 prosent
Annet	1 prosent	0 prosent

Tiltaket HjemJobbHjem

HjemJobbHjem er et mobilitetsprosjekt på Nord-Jæren, og er et samarbeid mellom Rogaland fylkeskommune, Sola, Stavanger, Sandnes og Randaberg kommune, Statens vegvesen, Kolumbus og Bysykkelen. I byutredningen for Nord-Jæren er (Statens vegvesen, Region vest 2017) er tiltaket kategorisert som holdningsskapende arbeid og mobilitetstiltak. Det er fylkeskommunen, på vegne av byvekstsamarbeidet som har ansvaret for organisering og gjennomføring av tiltaket.

Gjennom tiltaket får ansatte muligheten til å kjøpe en personlig 30-dagers periodebillett til 515 kr som omfatter buss, tog og enkelte ferjer. De ansatte som er med i ordningen har også gratis tilgang til Bysykkelen som har lokasjon på ulike steder i byområder, i tilknytning til kollektivaksen og i nærheten av enkelte bedrifter. Stavanger er den første norske byen som tilbyr el-sykler som en del av en bysykkelordning. Det er i dag 312 bedrifter og 44.718 ansatte som er med i ordningen, og stadig flere bedrifter søker om å bli med (Statens vegvesen, Region vest 2017).

For å bli med i HjemJobbHjem må 75 prosent av alle ansatte i en bedriften svare på en reisevaneundersøkelse. (Undersøkelsen gjennomføres en gang pr år). Flere deltakende bedrifter kan vise betydelig nedgang i bilandelen før og etter, for eksempel for Danske Bank sank bilandelen fra 62 prosent i 2016 til 40 prosent i 2017. Det rapporteres om tredobling av antall bysykkelturer, og at 63 prosent av disse turene er knytta til HjemJobbHjem (Aalhus 2018).



6.2 Trondheim – mobilitetsrådgivere

Bakgrunn

Det er færre som har et svært godt kollektivtilbud i Trondheim enn i Oslo. Det er også færre som reiser kollektivt, i Trondheim reiser 44 prosent med bil til jobb mot 31 prosent i Oslo – i Oslo reiser 42 prosent kollektivt mot 19 prosent i Trondheim.

Tabell 6-2 Nøkkeltall transport Trondheim og Oslo

RVU 2013/2014. Nøkkelrapport (Hjorthol, Engebretsen, and Uteng 2014)	Trondheim	Oslo
Andel av befolkningen som har et svært godt kollektivtilbud ved boligen (minst fire avganger per time og mindre enn én km til nærmeste holdeplass)	64 prosent	83 prosent
Transportmiddelfordeling arbeidsreise		
Bilfører	44 prosent	31 prosent
Kollektiv	19 prosent	42 prosent
Transportmiddelfordeling alle reiser		
Bilfører	42 prosent	31 prosent
Bilpassasjer	8 prosent	6 prosent
Kollektiv	12 prosent	26 prosent
Gange	28 prosent	32 prosent
Sykkel	9 prosent	5 prosent
Annet	1 prosent	0 prosent

Reiserådgiving i Miljøpakken

Gjennom Miljøpakken er det per mai 2018 ansatt fire mobilitetsrådgivere i Trondheim kommune. Mobilitetsrådgiverne jobber med nullvekstmålet for biltrafikken. Det innebærer at arbeidet er direkte knyttet til transportmiddelfordelingen for personreiser – og ikke direkte til klima. Bystyret vedtok i januar 2017 en reiserådgiverstrategi. Her heter det at mobilitetsrådgiverne skal arbeide med målgrupper innenfor arbeidsreise, elever til skolen og fritidsreiser. Arbeidsplasser med mye gratis parkering og nærhet til kollektive reisemidler prioriteres. Målet er 20 prosents økning i miljøvennlige reiser ved den enkelte arbeidsplass. Det er for tidlig å kunne si noe om konkrete resultater av tiltaket. Mobilitetsrådgiverne har inngått avtale med Trøndelag Forskning og Utvikling. De ønsker å evaluere reiserådgiving som tiltak og vil knytte forskningen opp mot helseeffekten hos de ansatte, der det tilrettelegges for sykling og gåing.

For arbeidsreiser har mobilitetsrådgiverne definert fire verktøy:

- 1. Reisevaneundersøkelse** for å kartlegge hvordan ansatte reiser til og fra jobb. Undersøkelsen gjennomføres før tiltak og et år etter på den enkelte arbeidsplass. Slik at en kan vurdere om tiltakene har hatt effekt.
- 2. Prøvekjør elsykkel** i to uker. Virksomhetene kan låne en sykkelcontainer med sju el-sykler i to uker. Ansatte som bor over 3 km fra jobb og som vanligvis kjører til jobb blir prioritert. Reiserådgiverne har også en sykkelvogn som kan lånes av ansatte som leverer i barnehagen.
- 3. Sykkelservice** for virksomhetens ansatte. Reiserådgiverne bruker et sett av gode hjelpere, som består av frivillige organisasjoner og idrettslag, for å gjennomføre ordningen. I dag har reiserådgiverne dugnadsavtale med fem organisasjoner. Framover vil det legges opp til en differensiering i pris opp mot profesjonelle aktører.

4. Sykkelveinlig arbeidsplass⁹. Alle virksomheter som deltar i programmet må melde seg på sykkelveinlig arbeidsplass som er et tiltak i regi av Miljøpakken. Kriteriene for programmet er tilgjengelig på <https://sykkelveinlig.miljøpakken.no/>.

Per i dag inneholder ikke tiltaket restriktive tiltak utover at det er krav for å delta i siste runde på sykkelveinlig arbeidsplass. Det er budsjettert med om lag 500 000 og 1,5 stilling av mobilitetsrådgivernes tid skal gå til arbeidsreiser. Dette utgjør timer opp mot 2 millioner kroner. Tiltaket betales gjennom belønningsmidler i Miljøpakken får fra staten. Kapasiteten i tiltaket er på omtrent 16 bedrifter i året, i tillegg kommer ordningen sykkelveinlig arbeidsplass. De bedriftene som er med i ordningen per i dag har mellom 8500 (St Olavs Hospital), 5800 (NTNU) og ned til 40 ansatte ved enkeltenheter i Trondheim Kommune. Ved de store arbeidsplassene arbeider mobilitetsrådgiverne seg fra enhet til enhet og prioriterer de største enhetene.

Mobilitetsrådgiverne erfarer at struktur og kultur er avgjørende for hvem i bedriftene som mobilitetsrådgiverne kommer i kontakt med. På St. Olavs er det for eksempel HMS avdelingen som har tatt tak i problemstillingen, de ser HMS og pasientsikkerhet under ett og vektlegger at friske ansatte gir trygge pasienter.

6.3 Bergen – reisevaneundersøkelse og tolketjeneste

Bakgrunn

I Bergen har litt under halvparten svært god tilgang på kollektivtransport, mot 83 prosent i Oslo. Til jobben er det i Bergen 46 prosent som kjører bil og en fjerdedel som reiser kollektiv.

Tabell 6-3 Nøkkeltall transport Trondheim og Oslo

RVU 2013/2014. Nøkkeltallrapport (Hjorthol, Engebretsen, and Uteng 2014)	Bergen	Oslo
Andel av befolkningen som har et svært godt kollektivtilbud ved boligen (minst fire avganger per time og mindre enn én km til nærmeste holdeplass)	45 prosent	83 prosent
Transportmiddelfordeling arbeidsreise		
Bilfører	46 prosent	31 prosent
Kollektiv	25 prosent	42 prosent
Transportmiddelfordeling alle reiser		
Bilfører	44 prosent	31 prosent
Bilpassasjer	10 prosent	6 prosent
Kollektiv	16 prosent	26 prosent
Gange	26 prosent	32 prosent
Sykkel	3 prosent	5 prosent
Annet	1 prosent	0 prosent

Aktivt transportarbeid i Bergen kommune.

På samme måte som Oslo kommune har gjennomført en reisevaneundersøkelse jobber Bergen med det samme. Arbeidet i Bergen har stor vekt på tjenestereiser. Kommunen har vedtatt en bilpolicy for tjenestekjøretøy. Kommunen skal ha nullutslippskjøretøy og bare unntaksvis fossile

⁹ Syklistenes landsforening har et tiltak med samme navn.



kjøretøy er unntaket. Idag er omtrent 230 av kommunens 800 kjøretøy elektriske. Det er også satt mål om å redusere antall kjøretøy med 20 prosent. Klima- og miljøplan for Bergen Kommunes virksomhet satt mål om å redusere utslippene fra tjenestekjøring med 75 prosent innen 2020 sammenlignet med 2015. Videre øker behovet for kommunale og kommunen har et mål om å halvere bruk av private biler til tjenestekjøring innen 2020.

Et konkret eksempel på tiltak kan vi hente fra Tolketjenesten i Bergen. Tolketjenesten i Bergen har 45 fast ansatte og omlag 80-90 timetolker som blir kontaktet ved enkelt oppdrag i ulike språk. Fram til 2016 hadde Tolketjenesten en utstrakt bruk av privatbil til tjenestekjøring. Etter 2016 er det kjøpt inn periodekort til alle ansatte og bestemt at alle reiser på under 55 min skal gjøres ved bruk av kollektiv. Dette har medført en reduksjon i kostnader på om lag 450 000 – 500 000 kroner i året. Samtidig investerte Tolketjenesten i en app og oppgraderte Tolkeprogrammet for å gjøre det enklere å administrere oppdrag (og rapportere). Dette for å sikre at overgang til kollektiv ikke skulle medføre mer administrasjon.

Samkjøring i Bergen

I Bergen har det vært jobbet spesielt med samkjøring på arbeidsreiser. Prosjektet Spontan Samkjøring var rettet spesielt mot ni bedrifter og deres ansatte i Kokstad/Sandsliområdet, det ble brukt en egen samkjøringsapp i prosjektet. Området var valgt fordi det var kapasitetsproblemer i rush og tilgang til samkjøringsfelt i området. Målet var å redusere antall bilreiser med 2 prosent og øke belegget i personbiler til 1,4 per bil i 2030. Prosjektet ble evaluert av Sintef. Evalueringen viste at 2 prosent (21 personer) av de som hadde fått tilbudet var brukte samkjøring aktivt. Ytterligere 2 prosent hadde prøvd flere ganger, men sluttet. Over 60 prosent hadde ikke registret at de hadde fått tilbudet. Antallet aktive samkjørere passer godt med et teoretisk beregnet potensial fra California på 1 prosent, beregningen var basert på hvor folk bodde (Meland, Lervåg, and Roche 2015).

En arbeidsgruppe bestående Statens vegvesen, Vestfold fylkeskommune, Hordaland fylkeskommune, Oslo kommune, Bergen kommune og ITS Norway konkluderte i 2017 med at et realistisk mål for samkjøring kan være å øke passasjerbelegget i personbiler fra dagen 0,14 til 0,30. Arbeidsgruppen konkluderer med at det krever aktiv oppfølging fra en rekke parter (Christiansen et al. 2017). Aktiv oppfølging og samarbeid på den enkelte arbeidsplass kan være et enkelt lite tiltak i så måte.

6.4 Test klimavennlig arbeidsreise – eksempler fra Stockholm og Aarhus

Tyresö utenfor Stockholm er en kommune med 45 000 innbyggere der 10 000 jobber i Stockholm. På grunn av trengsel på Tyresövägen ble det gjennomført flere prosjekter for å få færre til å kjøre bil. I 2014 og 2015 ble et «testresenär»-prosjekt gjennomført. Privatbilister ble kontaktet med tilbud om å være med i et to-ukers prosjekt med gratis kollektivtransport (Ericsson 2016). Omtrent 15 prosent av de som fikk tilbud om å delta, ble med – det var 860 deltakere i 2014 og 2552 deltakere i 2015. Tabell 6-4 viser hovedresultater fra prosjektet. Omtrent 30 prosent av de som deltok økte kollektivbruken også etter prosjektet var avsluttet. Dette gjorde at prosjektet var lønnsomt for SL.

Tabell 6-4 Testresär Tyresö, etter (Ericsson 2016).

	2014	2015
Antall deltakere	860 ble med – 15 prosent av	2552 ble med – 16 prosent av

	de som fikk tilbud	de som fikk tilbud
Brukte SL kort i testperioden	82 prosent	69 prosent
Enklere å reise kollektivt enn forventet	15 prosent	11 prosent
Anbefaler SL etter testen	80 prosent	72 prosent
Økte kollektivbruken utover perioden	29 prosent (250 personer)	32 prosent (817 personer)
Kostnad	257 330 SEK	471 500 SEK
Gevinst SL	Om lag 1 million per pr	Om lag 2,5 millioner per år

Aarhus er Danmarks nest største kommune med 330 000 innbyggere og har en forventet vekst til 380 000 i 2030. Aarhus har en høy andel bilreiser og en lav andel kollektivreiser, men en sykkelandel på rett under 20 prosent. Kupert terreng bidrar likevel at folk flest kjører bil og ikke sykler til Aarhus. I Aarhus har de et sykkelbibliotek, hvor man kan låne og teste forskjellige sykler. For eksempel elsykkel eller lastesykkel. Sykkelbiblioteket flyttet våren og sommeren 2017 rundt i valgte områder med formål å støtte sykling hos ulike virksomheter. Sykkelbiblioteket åpnet igjen våren 2018. I tillegg kan beboere i definerte forsteder låne en elsykkel gratis i fem dager hos den lokale virksomheten Cykeldoktoren. Prosjektet har blitt gjennomført i ulike varianter. I 2015 ble «Prosjekt 365 dage på cykel» der 30 bilister i Beder-Malling parkerte sykkelen til fordel for elsykkel Beder-Malling ligger 14 kilometer fra Aarhus. Av disse valgte 18 å kjøpe el-yskkel, mens enkelte andre kjøpte andre sykler. Det var få/ingen av prosjektdeltakerne som gitt tilbake til å bruke bilen som transportmiddel hver dag. Prosjektet handlet rett og slett om å få folk til å endre vaner. I 2017 var et tilsvarende prosjekt rettet mot ektepar i samme område (Smart mobilitet Aarhus 2015, 2017, e-postkorrespondanse).

6.5 Tidligere arbeid og erfaringer fra Oslo

Oslo kommune startet i 2006 et treårig prosjekt der Samferdselsetaten tilbød Oslobedrifter gratis råd og vegledning for mer miljøvennlig transport- og reisemønster. Av 150 bedrifter som var kontaktet i 2007 var det kun åtte som hadde vist interesse og ingen som hadde gjennomført tiltak (Sørensen 2007)



7 TILTAKSBESKRIVELSER

7.1 Vurderte tiltak rettet mot arbeidsreiser

For en vellykket gjennomføring av tiltakspakken er det sentralt med god ledelsesforankring i alle ledd. Ledelsen på arbeidsplassen må ha eierskap til prosjektet og formidle dette videre til sine ansatte gjennom tilrettelegging og kommunikasjon. De ansatte må få god informasjon og det må være forutsigbarhet. Det forutsettes at arbeidstakerorganisasjonene involveres i arbeidet.

I tillegg til klimaeffekt har tiltakene positiv effekt for målet om redusert biltrafikk. Ved bedre tilrettelegging for aktiv transport kan Oslo kommune bidra til å styrke de ansattes helse og potensielt redusere sykefraværet. Som arbeidsgiver er kommunen pliktig til å vurdere tiltak for å tilrettelegge for fysisk aktivitet blant de ansatte, jmfør arbeidsmiljøloven § 3-4. Ansatte som forplikter seg til å sykle kan få tilbud om helsesjekk før og etter forsøksperioden, men det må vurderes hva som er tilstrekkelig med tid til at en kan forvente helseeffekt.

Det må utvikles konkrete indikatorer som det rapporteres på gjennom virksomhetsstyringen. Det foreslås at det utformes en enkel reisevaneundersøkelse som alle tjenestesteder og virksomheter kan gjennomføre.

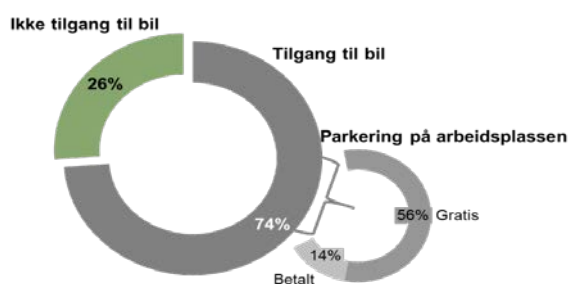
For at den enkelte virksomhet skal kunne selv følge med på hvordan det går med egne tiltak foreslås det at det utarbeides en enkel nettbasert reisevaneundersøkelse som kan administreres fra den enkelte virksomhet. Systemet bør i størst mulig grad være selvadministrerende og må tilfredsstillende følgende krav:

- Tillate at mange har tillatelse til å sende ut samme undersøkelse til «sine» respondenter. En for hver virksomhet /arbeidssted. Dvs i overkant av 1000 stykker.
- Enkel rapportmulighet for den enkelte undersøkelse, det vil si at alle 1000 kan ta ut forhåndsdefinerte rapporter.
- Mulighet til å ta ut rapporter på alle undersøkelsene samlet, inkludert når de er gjennomført.
- **Veldig** enkel brukerinterface.

7.1.1 Fjerne parkeringsplasser for privatbil på arbeidsplassen

Tiltaket innebærer å fjerne parkeringsplasser som etablert i forbindelse med kommunale arbeidsplasser. Begrenset tilgang til parkering både ved målpunkt for arbeidsreisen er effektivt for å redusere bilbruk. Effekten er størst i tette byområder med nærhet til viktige funksjoner og bra kollektivtilbud.

Reisevaneundersøkelsen viser at tre fjerdedeler av de ansatte i Oslo kommune oppgir at de har tilgang til bil. Av de som har tilgang til bil er det 70 prosent som har mulighet til å parkere ved denne arbeidsplassen. 80 prosent av disse igjen kan parkere gratis, jmfør Figur 7-1



Figur 7-1 Tilgang på bil og parkering blant ansatte i Oslo kommune

Tilgangen på parkering varierer veldig mellom ulike deler av byen. I sentrum har 20 prosent tilgang til parkering, mens rundt halvparten har tilgang til parkering i indre by og tre fjerdedeler har tilgang til parkering i ytre by.

Det er færre som har bil i indre by. Her er andelen som har tilgang på bil 52 prosent. Av de ansatte som bor i Akershus er det 93 prosent som har tilgang til bil og i de andre delene av byen mellom 80 og 84 prosent.

Omtrent 20 prosent av de ansatte har to eller flere biler i husholdningen. De fleste bilene (78 prosent) er fossildrevne, og el-bil er mer utbredt som bil nummer to eller tre. 15 prosent oppgir at det svært eller ganske god tilgang til lading for elbil, 34 prosent opplever tilgangen som middel eller svært liten. 48 prosent oppgir at det ikke er relevant for dem.

De enkelte virksomheter får i oppdrag å fjerne parkeringsplasser på sine aktuelle tjenesteder.

- At alle parkeringsplasser ved kommunale arbeidsstedene i bydelene Frogner, St. Hanshaugen, Sagene, Grünerløkka og Gamle Oslo, og ved kollektivknutepunkter¹⁰ defineret i vedlegg til utkast til Kommuneplan 2017 (Byrådet Oslo kommune 2017) fjernes fra 1.4.2019. Det gjøres unntak for HC-plasser, vare- og servicetransport, eksisterende elbilplasser med lademuligheter og for elbil til bruk i tjenestereiser.
- Ved øvrige kommunale arbeidssteder reduseres antall parkeringsplasser med 50 prosent

Hva er tiltakets overordnede mål?

Målet med tiltaket er at flere velger klimavennlige reisealternativer til og fra jobb. Tiltaket vil også ha effekt på Oslo kommunes mål om redusert bilandel. Tiltaket vil også kunne bidra til mer aktive reiser og gjennom dette en positiv helseeffekt.

Hvilke kjøretøytyper berøres?

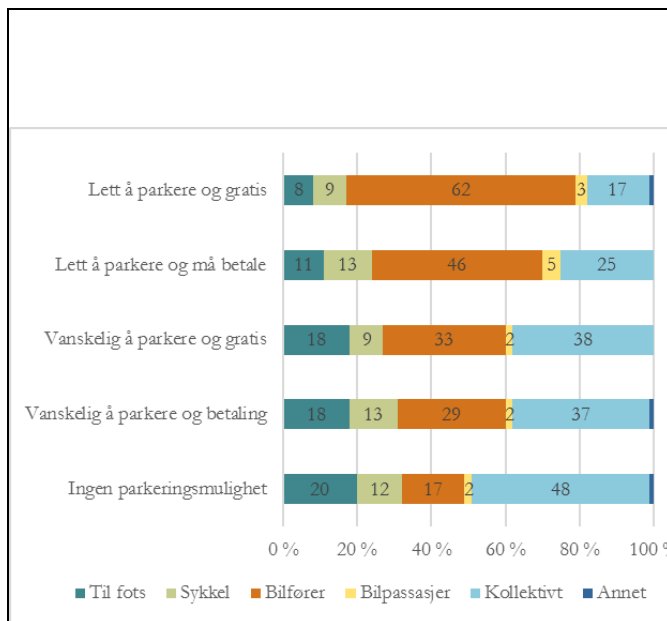
Tiltaket rettes mot personbiler brukt i arbeidsreiser. Det bør fortsatt være tilgjengelig gratis parkering for HC-parkering. Tjeneststeder som ligger langt fra kollektivknutepunkt bør kunne tilby noe parkeringstilgjengelighet. Her kan det være aktuelt å tilrettelegge eksisterende parkeringsplasser for el-biler og eventuelt for bildeling.

Hvilken effekt vil tiltaket ha?

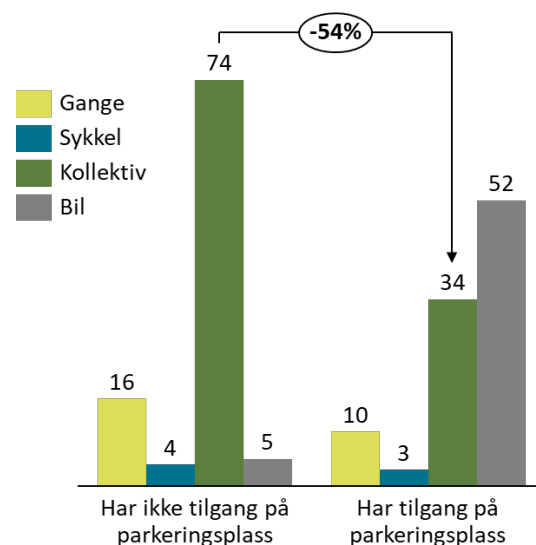
Tilgangen på parkering har sterk påvirkning på valg av transportform. I reisevaneundersøkelsen gjennomført for Oslo kommune finner vi at blant de som har tilgang på parkeringsplass er det 52 prosent som reiser med bil, blant de som ikke har tilgang er det fem prosent. I overkant av 30 prosent av de som reiser med bil i dag i Oslo kommune oppgir i spørreundersøkelsen at dem mener tiltaket vil ha effekt.

¹⁰ Ytre by vest: Nydalen, Lysaker, Storo og Skøyen. Ytre by øst: Breivoll, Bryn, Helsefyr, Furuset, Grorud st og Økern. Ytre by sør: Hauketo og Ryen





Figur 7-2 Faksimile. Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser etter parkeringstilbud ved arbeid blant dem som bor og arbeider i de tolv største norske bykommunene 2013/14. Personer som får dekket parkeringskostnadene av arbeidsgiver er ikke inkludert. Prosent. (N = 12 906), Kilde: TØI, Hansen et al. 2017, tiltak.no



Figur 7-3. Transportmiddelfordeling og tilgang på parkeringsplass. Oslo kommunes reisevaneundersøkelse.

Når har tiltaket tidligst effekt på klimagassutslipp

Gitt en innføring i 2019 vil man kunne forvente resultater relativt raskt. Effekten kan forventes å være større over tid.

Er tiltaket helt eller delvis del av pågående initiativer og/eller prosesser?

Oslo kommune jobber med å redusere parkeringstilgangen på offentlige grunn i Oslo sentrum, og enkelte virksomheter i Oslo kommune har på eget initiativ redusert tilgangen til parkeringsplasser, blant annet ble parkeringstilgangen til Bymiljøetaten kraftig redusert i forbindelse med omlokalisering til Hasle.

Mulige utilsiktede effekter av tiltaket

Tiltaket kan føre til økt gateparkering. Situasjonen rundt arbeidssstedene bør følges slik at en løpende kan vurdere i hvilken grad dette er et problem. Dersom økt gateparkering i områdene rundt arbeidsplassene blir et problem anbefales beboerparkering som avbøtende tiltak.

Kostnader og gjennomføringsmuligheter

Kommunen må stille krav til sine tjenestesteder og omdisponere dagens parkeringsplasser til andre formål, for eksempel sykkelparkering. Kommunen som arbeidsgiver har myndighet til å fjerne parkeringsplasser.

Tiltaket har små eller ingen gjennomføringskostnader.

7.1.2 Innføre eller øke parkeringsavgift ved arbeidsplassen

Tiltaket innebærer å avgiftsbelegge parkering ved arbeidsplassen. Tiltaket er **ikke** anbefalt fordi det er mindre effektivt og vanskeligere å gjennomføre enn å fjerne parkeringsplasser.

Hva er tiltakets overordnede mål?

Formålet med tiltaket er å gjøre det mindre attraktivt å kjøre bil. Tiltaket kan være enn å fjerne parkeringsplasser. En del tjenestesteder har et begrenset tilgang på parkeringsplasser med en bookingløsning. En slik løsning kan trolig kombineres med et krav om betaling.

Hvilke kjøretøytyper berøres?

Tiltaket retter seg mot private personbiler. Det bør fortsatt være tilgjengelig gratis parkering for HC-parkering.

Hvilken effekt vil tiltaket ha?

Innføring av avgift for parkering vil innebære at færre finner det attraktivt å benytte bil til jobb. Bilførere er gjerne mer sensitive for parkeringskostnader enn andre kostnader knyttet til bilbruk fordi dette er en kostnad knyttet til hver enkelt reise (Urbanet Analyse 2017). Parkeringsavgift har trolig enda større effekt på arbeidsreiser enn andre reiser (Ellis and Øvrum 2015). Figur 7-2 viser imidlertid at tiltaket er mindre effektivt enn å fjerne parkeringsplasser (Hansen et al. 2017). Størrelsen på gebyret vil ha betydning for effekten. Avgiftsparkering kan ha større fordelingsmessige virkninger enn å fjerne parkeringsplassen, ettersom et gebyr vil ha større effekt for lavinntektsgrupper. I overkant av 30 prosent av de som kjører bil i dag mener at tiltaket vil bidra til at de reduserer sin bilbruk.

Når har tiltaket tidligst effekt på klimagassutslipp?

Som for fjerning av parkeringsplasser vil tiltaket ha forholdvis umiddelbar effekt.

Er tiltaket helt eller delvis del av pågående initiativer og/eller prosesser?

Oslo kommune jobber med å redusere parkeringstilgangen på offentlige grunn i Oslo sentrum, og enkelte virksomheter i Oslo kommune har på eget initiativ redusert tilgangen til parkeringsplasser, bl.a. ble parkeringstilgangen til Bymiljøetaten kraftig redusert i forbindelse med omlokalisering til Hasle.

Mulige utilsiktede effekter av tiltaket

Tiltaket kan føre til økt gateparkering. Situasjonen rundt arbeidstedene bør følges slik at en løpende kan vurdere i hvilken grad dette er et problem. Dersom økt gateparkering i områdene rundt arbeidsplassene blir et problem anbefales beboerparkering som avbøtende tiltak.

Kostnader og gjennomføringsmuligheter

Tiltaket vil kreve et system for å innkreve avgift. En del arbeidsplasser har bookingssystemer for tilgjengelige parkeringsplasser og en mulighet kan være å inkludere et betalingssystem i slike systemer. På myndighetssiden er det bare Bymiljøetaten og private parkeringsselskaper som har kompetanse til å håndheve en betalingsløsning og til å ilegge gebyr til den som ikke betaler, spesielt for mindre arbeidsplasser er det trolig administrativt krevende å sette opp et system med betaling.



7.1.3 Bedre lademuligheter for el-bil på arbeidsplassen

I gjeldende klima og energistrategi er satsningsområde nummer fem at Oslo kommune skal legge til rette for en bylogistikk der trafikkbehovet reduseres og der alle nye person- og varebiler i Oslo skal gå på fornybart drivstoff eller være ladbare hybrider fra 2020.

En viktig forutsetning for at elbiler skal være et attraktivt alternativ til konvensjonelle personbiler, er et godt utviklet nett av lademuligheter som er lokalisert i områder som er aktuelle for dagens og potensielle nye brukere. Herunder på Oslo kommunes arbeidsplasser.

Tiltaket anbefales rettet mot relevante arbeidsplasser med dårlig kollektivdekning, det vil si utenfor indre by og mer enn 500 meter fra kollektivknutepunkt.

Hvilke kjøretøytyper berøres?

Formålet med tiltaket er å redusere andelen som benytter fossile biler til jobb gjennom å gjøre det mer attraktivt å benytte biler med nullutslippsteknologi.

Hvilken effekt vil tiltaket ha?

Avhengig av hvilke restriksjoner man legger på parkering for fossile biler, vil tiltaket kunne ha direkte klimaeffekt.

Kostnader og gjennomføring

Virksomhetene må selv ta ansvar for etablering av tilstrekkelig med ladeinfrastruktur. I tiltakspakken er det foreslått at det kan søkes midler. I snitt er det anslått at kostnaden ligger på rundt 34 000 kroner per plass.

Er tiltaket helt eller delvis del av pågående initiativer og/eller prosesser?

Oslo kommune bidrar med støtte til utbygging av offentlig ladeinfrastruktur i Oslo. Byrådet har vedtatt en innfasingstakt med 600 nye ladepunkter årlig, som omfatter 400 semi-hurtigladere og 200 konvensjonelle ladere. I tillegg til etablering av 600 nye ladepunkter årlig, vil tilskuddsordningen for etablering av ladestasjoner for elbiler til forretningsbygg, borettslag og sameier videreføres i 2018. Siden oppstart av ordningen i juni 2017, har det blitt gitt på totalt 166 ladeanlegg som omfatter totalt 7 813 unike ladepunkter i Oslo.

7.1.4 Bedriftsavtale Ruter

Tiltaket innebærer at Oslo kommunes ansatte kan kjøpe billetter hos Ruter ved at Ruter og Oslo kommune inngår en bedriftsavtale.

Denne innretningen av tiltaket er valgt med bakgrunn i at det er en høy kollektivandel blant de reisende i dag. En generell takstreduksjon for ansatte må vurderes mot forventet effekt og kostnader (Urbanet Analyse 2017).

Hva er tiltakets overordnede mål?

Formålet er å øke attraktiviteten av å benytte kollektiv til og fra arbeidsplassen, samt i jobbsammenheng og på fritiden, ved å tilby en noe rabattert abonnementsløsning for periodebilletter.

Hvilke kjøretøytyper berøres?

Ved å få flere ansatte til å kjøpe periodebillett vil de andre reisealternativene bli mindre attraktive på arbeidsreiser. Det vil si at flere vil velge kollektiv fremfor personbil. Tiltaket kan ha utilsiktede effekter ved at ansatte velger å reise kollektiv istedenfor å gå og sykle.

Hvilken effekt vil tiltaket ha?

Tiltaket kan få flere personer til å kjøpe periodebilletter, og personer med periodebilletter er ofte lojale kollektivkunder. Det kan derfor bidra til økt andel kollektive arbeidsreiser. De som kjører bil i dag er veldig positive til at redusert pris vil bidra til at de reduserer sin bilbruk, over 60 prosent mener dette.

Klimaeffekten av tiltaket vil avhenge av hvilke utslipp en kan forvente fra kollektivtransporten. I dag kommer 4 prosent av utslippene i Oslo fra kollektivtransport, men Ruter har forpliktet seg til å være fossilfri innen 2020. Selv om kollektivtransporten er fossilfri, bidrar kollektivtransport til økt trafikkarbeid og lokale utslipp sammenlignet med å gå og sykle.

Når har tiltaket tidligst effekt på klimagassutslipp

Tiltaket vil ha effekt før 2019 dersom implementering lar seg gjennomføre i 2018.

Er tiltaket helt eller delvis del av pågående initiativer og/eller prosesser?

Ruter tilbyr i dag bedriftsabonnement til enkelte pilotbedrifter, men har ikke promotert dette tilbudet siden det er en begrenset IT-løsning som håndterer bedriftsavtalene.

Ruter arbeider med å få på plass et IT-system for å håndtere flere bedriftskunder med bedriftsbillett på app. Det er per april 2018 usikkert når et forbedret IT-system er på plass. I bedriftsprogrammet betaler de ansatte prisen for et årskort (ca. 17 prosent rabatt) som trekkes automatisk fra lønnen hver måned. Ved oppsigelse må den ansatte vente 6 måneder før du kan starte et nytt abonnement.

Kostnader og gjennomføringsmuligheter

Kommunen må inngå avtale med Ruter om bedriftsabonnement for sine ansatte.

7.1.5 Pakke av sykkeltiltak

Reisevaneundersøkelsen og infrastrukturundersøkelsen viser at det er stort forbedringspotensial for sykkelparkering og garderobeforhold. I spørreundersøkelsen svarte 40 prosent at de har middels eller liten tilgang på garderobe og 20 prosent at de har middels eller liten tilgang på sykkelparkering.

Sykkelpakken består av tre elementer som er beskrevet under. I tillegg til disse tre elementene er det mulig å hente støtte fra sykkelprosjektet og

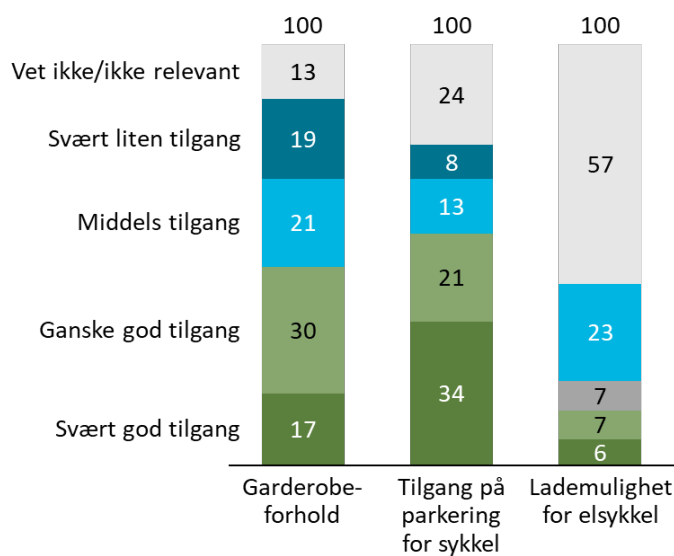
Syklistenes Landsforening har utviklet en sertifiseringsordning, Sykkelvennlig arbeidsplass, for arbeidsplasser som ønsker å motivere flere ansatte til å bruke sykkel til og fra jobb. I sertifiseringsprosessen kartlegges trygg sykkelparkering, tilgjengelighet, garderobefasiliteter, tjenester, ledelse og incentiver. Deretter utarbeides en rapport som beskriver forholdene for tilrettelegging og forslag til nye tiltak. Avhengig av resultatene kan virksomheten oppnå gull-, sølv- eller bronsesertifisering. Oslo Rådhus og Renovasjonsetaten er kommunale virksomheter som allerede har benyttet seg av sertifiseringsordningen. Øvrige virksomheter bør vurdere om det er behov for denne typen veiledning for å bedre tilrettelegge for syklende.



Renovasjonsetaten var pilot i utforming av ordningen. Renovasjonsetaten erfaring var at befaringen som ble gjennomført og rapporten fra Syklistenes landsforening ga en god oversikt over forbedringspunkter. REN ble sølvsertifisert basert på at etaten var kommet godt i gang på egen hånd, ved å lage en sykkelstrategi med handlingsplan. Renovasjonsetaten skal gjennomføre en brukerundersøkelse om sykkel i vår for å måle effekt av etatens sykkelstrategi.

Flere sikre parkeringsplasser for sykkel ved arbeidsplassen

Tiltaket handler om å tilrettelegge for bedre sykkelparkering ved arbeidsplassen. Formålet med tiltaket er at flere skal benytte sykkel til jobb på bekostning av personbil, men tiltaket kan også føre til færre brukere av kollektiv og gange. TØI sin undersøkelse viser at det er 28 prosent av arbeidstedene som oppgir at de ikke har egne sykkelparkeringsplasser. Blant de som har sykkelparkering på arbeidsplassen er de fleste plassene ute og uten tak. Bare 16 prosent har innendørs sykkelparkering, mens 14 prosent har utendørs sykkelparkering under tak.



Tilsvarende opplevelse har arbeidstakerne. Figur 7-4 viser at 55 prosent mener de har svært eller ganske god tilgang på sykkelparkering på arbeidsplassen.

Det foreslås at tiltaket i størst mulig grad gjennomføres ved omdisponering av parkeringsarealer i kjeller og gateplan fra bilparkering til sykkelparkering med høy standard. Målgruppen er både ansatte som allerede sykler og ansatte som ikke sykler. Mange lar trolig være å sykle på grunn av fare for sykkeltyveri og/eller hærverk når sykkelene er parkert.

Figur 7-4 Ansattes opplevde tilgang til ulike sykkel-fasiliteter på arbeidsplassen. TØI sin undersøkelse.

Undersøkelsen TØI har gjennomført viser at de som sykler i større grad mener sykkelparkeringen er god eller

svært god enn andre. I overkant av 30 prosent av bilbrukerne mener at dette er et tiltak som kan bidra til at de reduserer sin egen bilbruk. Kostnadene vil variere mellom arbeidsplassens størrelse og dagens forhold. Sykkelparkeringen bør ha lademuligheter for elsykkel og plass til ulike type

Faktaboks 1 Sykkelgarasje hos Vann- og avløpsetaten.

I 2013 ble det satt opp to tette vegger, og dør med adgangskontroll i parkeringskjelleren til Vann- og avløpsetaten. Tiltaket var nødvendig for å få sykkelparkeringen avskilt fra parkeringskjelleren med bilene som andre enn Vann- og avløpsetaten også har tilgang til. Det er plass til 73 sykler sykkelgarasjen. Tiltaket kostet kr. 90 000. Sykkelstativene fikk Vann- og avløpsetaten av gårdeier.

sykler.

Bedre garderobeforhold på arbeidsplassen

Etablering av låsbare garderobeskap som leies ut til ansatte ved behov som sykler eller løper til jobb. Skapene er til oppbevaring av klær, håndklær og annet personlig utstyr knyttet til sykling/løping til og fra jobb. Tiltaket kan ofte gjennomføres ved omdisponering av arealer som er avsatt til parkering og lager.

Tiltaket har som mål å fjerne en barriere for aktive arbeidsreiser ved å gjøre logistikken enklere. Det er ikke foretatt beregning av redusert klimagassutslipp. Bruk av garderobeskap må tas hånd om og ubenyttete skap tømmes regelmessig, slik at kapasiteten utnyttes og anlegget holdes attraktivt. Kapasiteten bør kunne utvides og tilpasses det antallet arbeidstakere som ønsker tilbudet.

Tiltaket består også av å gi de ansatte mulighet til å dusje på arbeidsplassen. Rundt 40 prosent av de som reiser med bil i dag oppga i reisevaneundersøkelsen at de mente dette tiltaket vil redusere egen bilbruk.

Kostnadsvurdering

Kostnadene ved tiltaket vil variere veldig, fra om det er en enkel sykkelparkering for noen få sykler på en liten arbeidsplass - til større anlegg med plass til mange sykler og med god mulighet til å vaske og vedlikeholde sykkel. Dersom det tas utgangspunkt i det enkle oppsettet som ble gjort hos Vann- og avløpsetaten kan et tilsvarende opplegg på 900 arbeidssteder koste 90 millioner kroner. Hos Vann- og avløpsetaten stilte gårdeier med sykkelstativene. Med et beløp i denne størrelsesorden vil det være noe midler til nesten alle arbeidssteder.

Dersom midler skal brukes på garderobe og el-bilparkeringsplasser i tillegg blir det midler til tiltak på færre arbeidsplasser. Det bør forutsettes at virksomhetene også går inn med egen betaling.

Nesten en tredjedel (27 prosent) av arbeidsstedene oppgir at de ikke har sykkelparkering. Dette utgjør 218 tjenestesteder. De sykkelparkeringsplassene som eksisterer er gjerne ute og uten tak. Det innebærer at det er behov for tiltak på flere tjenestesteder. I reisevaneundersøkelsen oppgir 19 prosent oppgir at det er svært liten tilgang og 21 prosent at de har middels tilgang til garderobe på arbeidsplassen. 47 prosent oppgir at de har god eller svært god tilgang til garderobe. Tilsvarende svarer 55 prosent at de har enten god eller svært god tilgang på sykkelparkering og 21 prosent at den er liten eller middels.

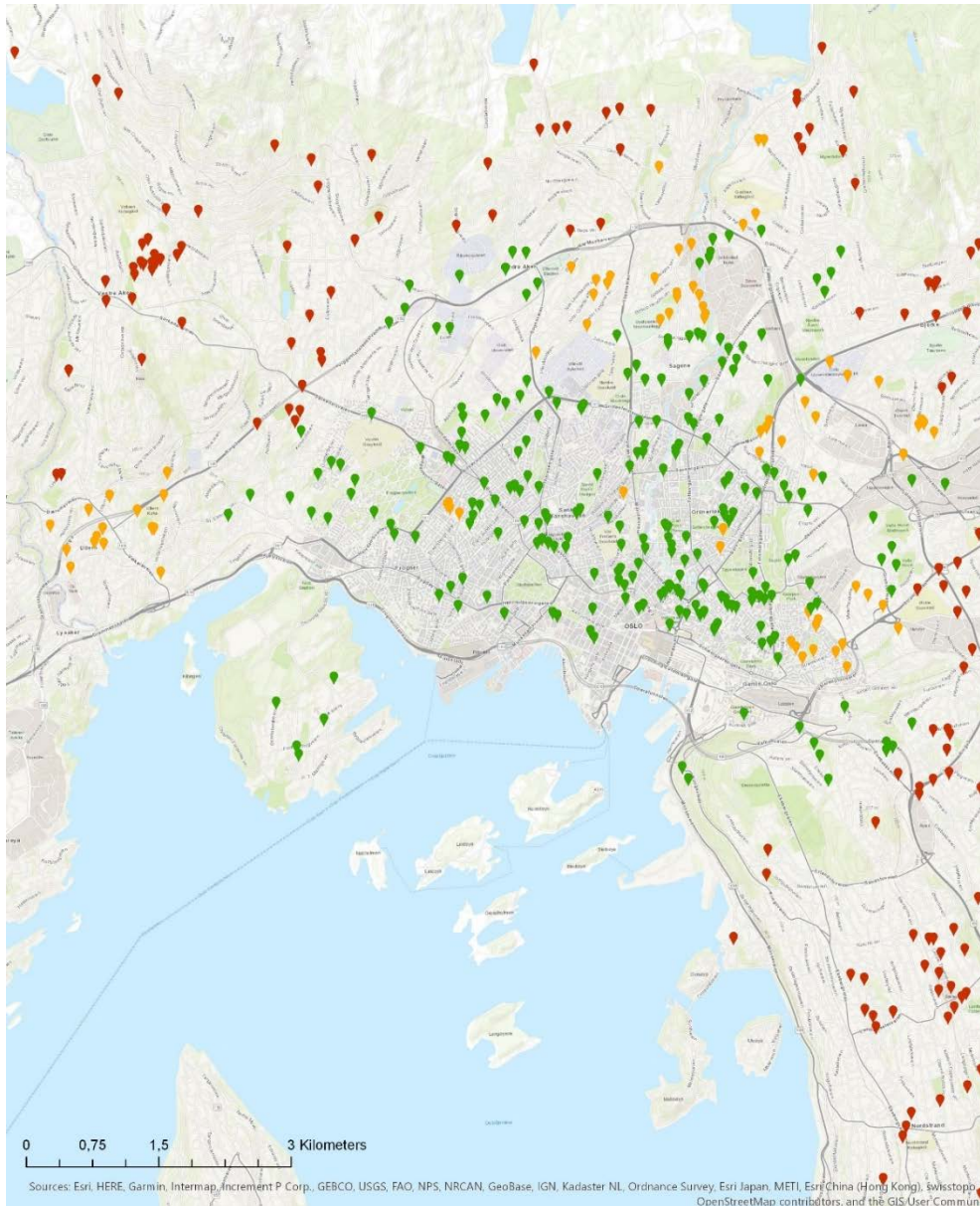
Økt bysykkelsatsing

Bysykler kan både brukes direkte hjemmefra og til jobb og sum supplement til kollektivreisen, dersom avstanden fra hjem eller arbeidsplass til holdeplass er lang.

Bymiljøetaten jobber nå med å inngå en bedriftsavtale med bysykkel som innebærer at alle ansatte får gratis bysykkelkort for 2018. Kostnaden for Bymiljøetaten er estimert til omtrent 100 000 kroner. Dette er også et alternativ for andre etater.

Figur 7-5 viser at relativt mange tjenestesteder innenfor Ring 3 ligger i relativt kort avstand til eksisterende eller planlagte bysykkelstativer. En mulig utvikling av ordningen er å tilrettelegge for bysykkelparkeringer direkte ved tjenestestedene slik at tilbudet blir mer tilgjengelig





Grønne prikkene er tjenestesteder = nåværende bysykelstativ.
Gule prikkene er tjenestesteder = fra planlagte bysykelstativ.
Røde prikkene er tjenestesteder = utenfor dagens og planlagte bysykelstativ.

Figur 7-5 Bysykel og tjeneststeder innen- og utenfor 1,2 km i (luftlinje) fra bysykelstativ

Bedre lademuligheter for elsykkel ved arbeidsplassen

Elsykkel kan være et attraktivt alternativ for mange og stadig flere bruker elsykkel til jobb. Det kan være behov for å lade batteriet på jobb. Det er viktig at dette kan gjøres i nærheten av der sykkelen står parkert slik at man ikke trenger å flytte batteriet. I tillegg er det praktisk at laderen kan lagres trygt og sikkert slik at denne ikke må fraktes frem og tilbake hver dag. Det er viktig at det oppleves like enkelt som å lade el-bilen. Figur 7-4 viser at kun 13 prosent opplever god tilgang til å lade elsykkel i dag. I tillegg er det mange som ikke opplever tiltaket som relevant eller ikke vet hvordan situasjonen er. Tidligere undersøkelser viser at elsykkel kan øke antall som når ulike

destinasjoner innenfor en gitt reisetid med om lag 50 prosent sammenlignet med ordinær sykkel (Norheim, Solli, and Haugsbø 2014).

Sykkel kan erstatte bilbruk dersom det er enkelt og praktisk å komme seg til og fra jobb med elsykkel. Det er viktig at brukeren opplever det å sykle til og fra jobb som enkelt og praktisk uten for mye planlegging. Dagens sykkelparkeringer er ikke tilrettelagt for en enkel og praktisk bruk av elsykkelen til og fra jobb. Flere av dagens sykkelparkeringer står for tett (avstand mellom sykler er 40 cm) til at det er plass til en sykkel ved hver sykkelparkering.

TØI undersøkelsen viser at i underkant av 30 prosent av dagens bilbrukere selv mener at dette tiltaket kan bidra til at de reduserer egen bilbruk

7.2 Tiltak rettet den enkelte

Mobilitetspakken har en avtalebasert del rettet mot ansatte som kan tenke seg å endre reisevaner og en generell del rettet mot alle ansatte.

Avtalebasert del

Formålet med den avtalebaserte delen av tiltaket å gi den enkelte veiledning og motivasjon til å endre vaner. Rundt en femtedel av de ansatte i Oslo kommune reiser vanligvis med bil til jobb i dag. Det kan være mange ulike årsaker til at en enkelte velger å kjøre med bil. Det kan være praktiske forhold, reisevei og vaner. Konkret består dette tiltaket av å få de ansatte til å forplikte seg til å prøve en annen reise måte i en periode. Det kan være sykkel, gange eller kollektivt.

For de aktive transportformene sykkel og gange foreslås det at de ansatte tilbys en helsesjekk før forsøket og en helsesjekk i etterkant. Det foreslås at Oslo kommune tilbyr lån av sykkel eller elsykkel i en periode på for eksempel en måned. Dette kan gjøres i avtale med et firma som selger elsykler, og det kan tilrettelegges for at de administrerer ordningen. Miljøpakken i Trondheim har et noe tilsvarende opplegg: Prøvekjør elsykkel i to uker, her få virksomheten låne en sykkelcontainer med sju elsykler i to uker. Ansatte som bor over 3 km fra jobb og som vanligvis kjører til jobb blir prioritert. Vi har også ei sykkelvogn som kan lånes av ansatte som skal levere i barnehagen.

Felles for både kollektivdelen og sykkel delen er at det utformes en avtale mellom arbeidsgiver og arbeidstaker der arbeidstaker forplikter seg til å bruke den avtalte transportformen minst 4 dager i uka i avtaleperioden.

Generell del

Den generelle delen består av tre hovedelementer:

- Sykkelpuss om våren
- Sykle til jobben aksjonen
- Aktiv mobilitet som trening i arbeidstiden.

Miljøhovedstadsåret er en god anledning til å gjøre noe ekstra ut av sykle til jobben kampanjen i miljøhovedstadsåret. Det kan for eksempel være en konkurranse mellom alle barnehager, mellom alle skoler og lignende om flest antall syklede kilometer, flest dager med aktiv transport eller lignende. Fordi det er svært mange som er ansatt i skolen kan dette være en fornuftig gruppe å prioritere i dette arbeidet. Det settes av 300 000 kroner til premier og det kåres vinnere innen ulike kategorier i oktober 2019, det utvikles kategorier som ikke nødvendigvis premierer de



superspreke og legges vekt på innovative kategorier. «den læreren som gikk flest ganger til jobb», den skolen som har mest aktiv transport, eller lignende.

I hele Oslo var det om lag 3700 aktive deltakere i 2017 og 221 bedrifter som deltok. I Oslo kommune var antallet aktive deltakere 1631 i Sykle til jobben aksjonen i 2019, dette var en økning på 12 prosent fra året før. Det var 109 kommunale virksomheter som deltok, det var 25 prosent flere enn året før (tall fra Bedriftsidretten, sykle til jobben).

Aktiv mobilitet kan innlemmes som en del av ordningen trening i arbeidstiden. Det vil gjøre det enklere for den enkelte å bruke noe lengre tid på arbeidsreisen når de går eller sykler. Bruk av tiltaket avgjøres av den enkelte virksomhet.

Forslag går ut på å la ansatte bruke ordningen «trening i arbeidstiden» til å sykle fram og tilbake til jobb. For eksempel ved at man dersom man sykler til og fra jobb 3 dager i uka så kan man føre en time «trening i arbeidstiden». Eventuelt ved at det gis mulighet til å føre time for time i inntil en time.

Etter det den kommunale gruppa har kunnet bringe på det rene er det ingen som har overordnet ansvar for en generell trening i arbeidstiden ordning i Oslo kommune og den enkelte virksomhet har selv ansvaret for ordningen.

Byrådsavdeling for finans, ved seksjon seksjon for personalledelse opplyser at de ikke forvalter en slik ordning. Byrådsavdelingene har et tilbud om trening inngår som en del av fysioterapitilbudet.

7.3 Avbøtende tiltak, beboerparkering

Fjerning av parkeringsplasser kan føre til at de ansatte gateparkerer i områdene rundt arbeidsplassen. Dersom dette blir et problem for de som bor i området er beboerparkering et mulig avbøtende tiltak. Det er opp til bydelen å avgjøre om beboerparkering innføres. Formålet med forskriften er å sikre best mulig tilgjengelighet til offentlige parkeringsplasser for beboere innen et avgrenset område

Innføring av Beboerparkering i Oslo er hjemlet i Bystyrets vedtak, sak 405 av 15.12.10 – evaluering av prøveordning med Beboerparkering i Oslo, og Bystyrets vedtak, sak 19 av 13.06.12 – forskrift om Beboerparkering i Oslo. Ordningen er vedtatt for hele Oslo, utenfor sentrum. 9 bydeler har pr. i dag vedtatt helt eller delvis innføring av Beboerparkering (fase 1). 6 bydeler gjenstår til fase 2.

Ved å betale en årsavgift (i dag kr 3000.-/år/kjøretøy), stigende sats for flere kjøretøy i et hushold, det samme for næringskjøretøy (i dag kr 6000.-/år/kjøretøy), stigende sats for flere kjøretøy i bedriften, vil en kunne parkere i vedtatt og skiltet boligsone for tiltaket. Årsavgift gjelder kun for den boligsone du bor i/har firma-adresse i. For avgiftsparkering (gjesteparkering) i boligsone gjelder progressiv sats i forhold til parkeringstid. Nullutslippskjøretøy parkerer gratis enn så lenge.

Hvilke kjøretøytyper berøres?

Gjelder for kjøretøy hvor person eller foretak er registrert som eier eller medeier i motorvognregistret, ved avtale om firma-/tjenestebil til disposisjon, leiebil fra autorisert utleiefirma, eller som medlemskap i en bildelingsordning. Tillatelse knyttes til det enkelte kjøretøy, kun en tillatelse pr. bil, kjøretøy under 3,5 tonn totalvekt. Det samme for kjøretøy i næringsøyemed under 3, 5 tonn totalvekt.

Gjennomføring og kostnader

Kommunen er eier og forvalter av offentlige gater i byen, og har ansvar for gyldige skiltvedtak, oppmerking, investeringer i infrastruktur, automater, App-løsning for betaling, drift, vedlikehold, kontroll og forvaltning av ordningen.

Utrulling av ordningen pågår, fase 1 av avsluttes sommer 2018, resten (6 bydeler - fase 2) foreløpig uavklart.

7.4 Tjenestereiser

Det foreslås at tjenestesteder med mange ukentlige tjenestereiser legger opp til at disse reisene ikke skal måtte tas med arbeidstakernes privatbil. Tjenestestedet bør derfor gjøre tilgjengelig elsykler eller elbiler for de ansatte. Aktuelle tiltak for å redusere utslippene fra arbeidsreiser er:

- Tilbud av elsykler
- Tilgang på el-bil i tjeneste
- Videokonferanse/skype for buisness
- Ruterkort til tjenestereiser
- Begrense/ fjerne bruk av fossil privatbil til tjenestekjøring
- Tilbud om gratis bysykkelkort

De to første tiltakene er nærmere beskrevet under.

Av kapittel 3.3 framgikk det at halvparten av de spurte oppgir at de har hatt minst en tjenestereise sist måned, en fjerdedel hadde fem eller færre reiser og under 10 prosent hadde flere enn 20 reiser forrige måned. Utslippene fra tjenestereiser er samlet på 1120 tonn CO₂ for tjenestereiser med bil (ekskludert fly) for de ansatte i Oslo kommune.

7.4.1 Tilbud av elsykler til tjenestereiser

Bymiljøetaten ved sykkelprosjektet tilbyr bistand til anskaffelse av elektriske tjenestesykler. Utviklings- og kompetanseetaten har innkjøpsavtalen for elsykler. Målgruppen er blant annet ansatte i hjemmesykepleie og annen kommunale omsorgstjenester. Det er viktig at elsyklene har piggdekk om vinteren.

Hva er tiltakets overordnede mål?

Tiltaket inngår som grep for sykkelvennlige arbeidsplasser i Oslo kommune og skal bidra til at ansatte opplever større valgfrihet og mindre avhengighet av egen eller lånt bil i tjenesten. På grunn av høyt sykefravær i hjemmetjenesten forventes også noe positiv effekt på sykefraværet da enkel hverdagsaktivitet er effektivt for personer som ikke trener, men har en fysisk krevende jobb.

Hvilken effekt vil tiltaket ha?

Det er ikke gjort av klimaeffekt på tiltaket isolert. Erfaring viser at rask respons fra tilbyder av sykkel-service og reparasjon er kritisk for at tjenestene tas i bruk som et foretrukket og selvfølgelig alternativ av de ansatte. Det er også vesentlig at sykkelene er særlig godt egnet til formålet og ikke



krever ekstrautstyr eller spesielle ferdigheter for å fungere i tjenesten. Lokale innkjøpere bør benytte seg av bistand fra Sykkelprosjektet for å sikre en god anskaffelse.

Hva er kommunens rolle når tiltaket skal implementeres og følges opp?

Det er gitt støtte til kjøp av 240 sykler (200 tohjuls elsykkel og 40 lastesykler). Det er brukt til sammen omtrent 8 millioner kroner i 2017 til anskaffelse av disse syklene. Det gir en kostnad per sykkel på i gjennomsnitt 33 350 kroner. Serviceavtalene betaler tjenestestedet for selv. Det koster omlag 1500 kroner for en service i året.

Det er gitt støtte flere kommunale tjenestesteder, men de som har søkt om fleste sykler er omsorgstjenesten, gravferdsetaten og helsetjenesten. Tiltaket har lav gjennomføringsrisiko ved innkjøp, men krever noe oppfølging første halvår for at det blir innarbeidet en rutine for å ta dem i bruk.

Flere av tjenestebilene som de ansatte bruker i dag kan erstattes med elsykler, det vil da være et rimeligere tilbud enn tjenestebil. Type sykkel må tilpasses arbeidsoppgavene den skal brukes til.

Det må gjennomføres god opplæring og testkjøring med de ansatte for å sikre at det kjenner og føler seg trygge på rutinene med bruk av elsykkel. Mange kan i utgangspunktet føle seg usikker på hvordan dette fungerer.

7.4.2 Tilbud av el-biler til tjenestereiser

Tiltaket er i første rekke foreslått rettet mot tjenestereiser. TØI sin undersøkelse viste at en hel del tjenestereiser foregår med privat (fossil) bil i dag. 14 prosent av de ansatte brukte egen bil på sist tjenestereise. TØI finner det blir brukt mer fossildrevne biler når tjenestereisene foretas med egen bil enn når det brukes en bil fra bilpool. Blant de som bruker egen bil er det 19 prosent som bruker elbil. Blant brukere av bilpoolbiler er det hele 72 prosent som bruker elektriske biler.

Tiltaket består enten av en tilrettelegging for bildelingsordning som alternativ i tjenestesammenheng eller kommunens egne kjøretøy legges om til nullutslippskjøretøy. Det siste er allerede et tiltak i klimabudsjettet. Bymiljøetaten har bildelingsordning på sitt tjenestested.

Tiltaket kan kombineres med fjerning av parkeringsplasser for private biler. Ordningen kan også tilrettelegges slik at de ansatte kan bruke bilene i private sammenhenger. Ordningen bør bestå av elektriske kjøretøy i tråd med Oslo kommunes anskaffelsesstrategi (Byrådsavdeling for finans Oslo kommune 2017).

Hva er tiltakets overordnede mål?

Formålet med tiltaket er todelt. Tjenestereiser der ansatte er avhengig av bil kan gjøres med nullutslippskjøretøy og ansatte slipper å være avhengig av bil på arbeidsreisen fordi de trenger denne i tjenstesammenheng.

Hvilken effekt vil tiltaket ha?

Tiltaket bidrar til mindre avhengighet av privat bil og jobbreiser ved bruk av egen bil og mer klimavennlige tjenestereiser.

Når har tiltaket tidligst effekt på klimagassutslipp

Tiltaket vil ha direkte effekt fra oppstart av ordningen, med gradvis økende effekter, avhengig av omfang av deltagelse i ordningen.

Kostnader og gjennomføringsmuligheter

Den enkelte virksomhet bør vurdere behov ut fra omfang av, og behov for, tjenestereiser. Kommunen er i gang med utskifting av egen kjøretøysflåte. Andelen nullutslipp tjenestebiler var ved utgangen av på 55,5 prosent ved utgangen av første kvartal 2018. Tjenestebiler er her forstått som kjøretøy under 3,5 tonn, og består av kategoriene personbiler, varebiler og minibusser. I segmentet personbiler var 71 prosent av de 824 bilene nullutslipp per første kvartal 2018.

Tilbud av el-bil (2 biler med ladepunkt) er anslått til 495 000.

Er tiltaket helt eller delvis del av pågående initiativer og/eller prosesser?

Legge om til nullutslippskjøretøy i kommunens egen kjøretøypark, evt. bærekraftig biodrivstoff er et tiltak i klimabudsjettet med estimert tiltakseffekt i klimabudsjettet for 2018 på 4 100 tonn CO₂

Når det gjelder bruk av bildelingsløsninger har noen kommunale etater, foretak eller virksomheter bildeling. Bymiljøetaten har hatt bildelingsordning siden oktober 2015 med gode erfaringer, gjelder for alle, ingen jobbparkering.



8 REFERANSER

Klimaetaten, O. k. (2017). Klimabudsjett 2018 - Faggrunnlag og vurdering av potensiale for reduksjon av klimagassutslipp. Oslo.

Transportøkonomisk institutt. (2015). Strategi for 50 % redusert miljøgassutslipp fra varedistribusjon i Oslo innen 2020. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

9 VEDLEGG

