

Pendlerplan og pendlerkontor i Hillerød

Henrik Grell
COWI
Parallelvej 15, 2800 Lyngby
tlf 45 97 22 11
e-mail hgr@cowi.dk

Ole Stilling
Hillerød Kommune
Frederiksgade 7, 3400 Hillerød
tlf 48 20 26 70
e-mail os@hillkomm.dk

Paper til konferencen "Trafikdage på Aalborg Universitet '98", 24. - 25. august 1998

1 Introduktion

Hillerød, kommune og by

Hillerød Kommune er centralt placeret i Nordsjælland: Kommunen omfatter et areal på 13.275 ha. Godt en tredjedel er dækket af skov. Dette gør Hillerød til den næst-mest skovrige kommune i Danmark.

Indbyggertallet pr. 1. januar 1998 var godt 35.300 personer. Arbejdsstyrken var i 1996 i størrelsesordenen 19.000 personer. Antallet af arbejdspladser blev opgjort til godt 21.300, svarende til en arbejdspladsdækning på 112%.

Arbejdspladserne er fordelt på mere end 2.000 virksomheder. Blandt de største arbejdspladser kan nævnes Novo Nordisk og Foss Electric.

Da mindre end halvdelen af arbejdsstyrken, 48%, både bor og arbejder i kommunen, er der en betydelig pendling til og fra Hillerød. Arbejdskraftoplandet omfatter hele Nordsjælland. I 1996 pendlede godt 12.100 personer dagligt ind i Hillerød Kommune, mens ca. 9.800 pendlede ud af kommunen. Godt 9.200 rejste til og fra arbejde inden for kommunen.

Udover dette er der på grund af den centrale placering i Nordsjælland en betragtelig gennemfartstrafik på kommunens overordnede vejnet.

Samtidig viser tællinger, at Hillerød er landets næststørste pendlerstation med godt 22.000 rejsende dagligt. Der er følgende togforbindelser:

- S-bane med 10 minutters drift mod København
- Regional- eller privatbanetog til Helsingør, Gilleleje, Tisvildeleje og Hundested

Fra busterminalen ved stationen udgår 5 bybusruter og 15 regionale ruter.

Hillerød er i Regionplan 1997 for Frederiksborg Amt udpeget til regionalt center. En lang række uddannelsesinstitutioner er lokaliseret i Hillerød sammen med bl.a. amtets største sygehus og Frederiksborg Amts administration.

Hillerød By er vokset op omkring Frederiksborg Slot, der med Slotsparken og den genanlagte barokhave tiltrækker mange turister året rundt.

Som regionalt center er Hillerød tillige detailhandelscenter. Hillerød har et bredt udbud af butikker, dels i Slotsarkaderne, der som noget enestående står i direkte forbindelse med de gamle handeleggader Slotsgade og Helsingørsgade, der er omlagt til gågader.

Trafikskabte problemer i Hillerød Kommune

Men hvad er så resultatet af den megen trafik i Hillerød Kommune.

Biltrafikken tilbagelægger ca. 205 mio. personkilometer om året i kommunen og togtrafikken tilbagelægger ca. 37 mio. personkilometer. Om dagen bliver der brugt ca. 32.000 liter brændstof.

Trafikkens energiforbrug om året er i størrelsesordenen 231,000 MWh til vejtrafikken og 5.800 MWh til togtrafikken. Det sætter sine spor i form af udledninger:

(tons pr. år)	Kuldioxid (CO ₂)	Kvælstofilte (NO _x)	Kulilte (CO)	Støv
Vejtrafik	60.600	640	260	17
Togtrafik	2.500	20	5	2
Total	63.100	660	265	19

Der er adskillige vejstrækninger med en årsdøgntrafik på mere end 10.000 biler. Den mest belastede vej, der går igennem bykernen, har rundet de 20.000 i årsdøgntrafik

Der er registreret 564 uheld i perioden 1990-94. 183 var med personskaade, hvoraf lette trafikanter var involveret i 116 af disse uheld.

I Hillerød by har ca. 2.100 boliger en højere støjbelastning højere end 55 dB(A). Dette svarer til 18% af kommunens boliger.

I sommeren 1996 besluttede byrådet, at der skulle gøres en større indsats på Agenda 21-området. De trafikskabte problemer har fået en central betydning i dette arbejde, da vi ud fra en samlet kortlægning af kommunens miljørelationer har kunnet pege på trafik som et væsentligt område.

Ideen til at lave et pilotprojekt med en pendlerplan på en virksomheder opstod ud fra et ønske om at påvirke udviklingen i den stigende biltrafik. En kommune har i den forbindelse begrænsede påvirkningsmuligheder. Derfor skulle der tænkes nyt.

Hillerød Kommune søger at have et godt samarbejde med erhvervslivet, herunder også på miljøområdet. Projektet med pendlerplanen på en virksomhed er derfor helt i tråd med de initiativer, som kommunen og virksomheder har haft sammen, bl.a. i Frederiksborg Miljøforum. Frederiksborg Miljøforum er centrum for at drøfte og formidle viden om miljøforhold og miljøprojekter virksomhederne i mellem og mellem virksomheder og kommune.

Det er også et ønske hos Hillerød Kommune, at virksomhederne og medarbejderne oplever kommunens initiativ som et positivt tilbud.

Idéen til et pendlerkontor kom dernæst som en naturlig forlængelse af både kommunens intentioner på erhvervs-, trafik- og miljøområdet samt pilotprojektet i ATP.

2 Pilotprojektet i ATP

Kommunen søgte og fik sammen med DSB i slutningen af 1996 støtte via Miljøstyrelsens Bytrafikprojekt til et pilotprojekt om en pendlerplan. Starten af 1997 forløb med at drøfte projektet med interesserede parter. Den formelle start skete derefter på et møde i april 1997 med alle interessenter:

- Hillerød Kommune
- ATP
- Hovedstadens Trafikselskab (HT)
- Banestyrelsen
- DSB S-tog
- Privatbanerne i Hillerød
- Hillerød Erhvervsråd

På mødet blev et oplæg til projektføreløb drøftet og der blev nedsat en projektgruppe med deltagelse af alle parter og en styregruppe med de parter, som direkte gav finansiell støtte. ATP's deltagere i projektgruppen er en repræsentant fra personalekontoret og en tillidsmand, der ligeledes er medlem af organisationens samarbejdsudvalg. Senere er Frederiksborg amt kommet med i projektgruppen.

Projektets forløb

Maj 1997	Enighed om projektstyringsdokument
Juni 1997	Studietur til Holland
Juni 1997	Transportvaneundersøgelse blandt alle ansatte
Juli-oktober 1997	Bearbejdning og afrapportering af transportvaneundersøgelse
Juli-oktober 1997	Analyse af ATP's trafikale, fysiske og organisatoriske forhold
August 1997	Uddybende interviews om transportvaner med ca. 20 ansatte
August - november 1997	Beskrivelse af mulige tiltag og deres konsekvenser (projektkatalog)
November 1997	Workshop med ca. 15 ansatte om mulige tiltag i en pendlerplan
December 1997 - april 1998	Handlingsprogram med tilbud til de ansatte. Programmet er vedtaget af alle parter og indeholder budget og arbejdsopgaver
Maj 1998	Præsentation af tilbud til de ansatte og foreløbigt tilsagn om deltagelse
Maj-juni 1998	Udkast til samlet pendlerplan for ATP
Juni-juli 1998	Evalueringsprogram af ansattes oplevelse af projektet ved interviewanalyse
August-september 1998	Afrapportering og samlet evaluering
August-oktober 1998	Formidling af resultater

Gennem hele forløbet har ATP's deltagere jævnligt informeret deres kolleger om projektet i ATP's personaleblad.

De første aktiviteter bestod primært i at skabe et overblik og en baggrund for at pege på initiativer, der kan gøre pendlingen mere miljøvenlig. Baggrunden består groft skitseres af tre elementer.

- Karakteristik af arbejdspladsen ATP
- Pendlingstrafikken - fakta og holdninger
- Viden om mulige initiativer

Karakteristik af arbejdspladsen ATP

Det første element var at give en karakteristik af selve arbejdspladsen, og dermed af forudsætningerne eller betingelserne for pendlingen. I det følgende nævnes kort eksempler på oplysninger, der blev fundet væsentlige for denne karakteristik.

Arbejdspladsen ATP er lokaliseret i udkanten af Hillerød by, ca. 4-5 km fra centrum og Hillerød Station. Eneste yderligere arbejdsplads i området er Frederiksborg Amt med ca. 500 ansatte. ATP er en kontorarbejdsplads, hvor de ca. 540 ansatte arbejder med administration af ATP-ordningen, Lønmodtagerens Dyrtdisfond mm.

Væsentlige trafikale forhold er følgende:

- To regionale højklassede veje krydser hinanden med ATP som nabo, hvilket giver god tilgængelighed for biltrafikken.
- Hvert 10' minut er der busforbindelse mellem ATP (kort gangafstand til stoppested) og Hillerød Station, men på grund af en del omvejskørsel med betjening af boligområder er der en køretid på knap 20 minutter.
- Cykelstiforbindelserne til resten af byen er hæderlige, men dog med nogen omvejskørsel og manglende forbindelser i rutenettet.
- Parkeringsforholdene for både biler og cykler er tilstrækkelige på ATP's areal. Der findes bad og omklædning for cyklister, men ansatte klager over manglende kapacitet.

Af andre karakteristika af potentiel interesse for projektet kan nævnes:

- De ansatte har stort set alle flexetid
- Tradition for deltagelse i fælles arrangementer og mange deltager i tilknyttede fritidsklubber
- Arbejdspladsen har afprøvet hjemmearbejdsordning
- De ansatte har en gennemsnitlig relativ lang anciennitet på jobbet

Pendlingstrafikken - fakta og holdninger

Det andet element var at undersøge pendlingsmønstret ved en spørgeskemaanalyse blandt alle ansatte (svarprocent ca. 83 %) og ved længerevarende interviews med ca. 20 ansatte.

Spørgeskemaanalysen indeholdt få og forholdsvis enkle spørgsmål for at få en høj svarprocent. Følgende emner indgik:

- Basisoplysninger om køn, alder og bopæl
- Transportmiddelvalg en udvalgt dag og forespørgsel om afvigelser fra denne dag
- Ærinder mellem bolig og arbejde
- Mødetider og transporttider
- Ønske om at deltage i supplerende interviews

Eksempler på resultater vises nedenfor.

Fordeling på transportmidler (modal split)

Gang	Cykel	Kollektiv trafik	Bil, passager	Bil, fører
1 %	13 %	13 %	9 %	64 %

Sammenhæng mellem ærinder på hjemturen og transportmiddelvalg

	Gang	Cykel	Kollektiv trafik	Bil, passager	Bil, fører
Ærinde	20 %	31 %	31 %	41 %	52 %
Intet ærinde	80 %	69 %	69 %	59 %	48 %

Antallet af personer i hver bil ved hhv. bopæl og ATP på turen til arbejde

Antal personer ved afgang fra bopæl	Antal personer ved ankomst til ATP		
	1	2 eller flere	I alt
1	59 %	2 %	61 %
2 eller flere	19 %	20 %	39 %
I alt	78 %	21 %	100 %

Eksempler på nøgletal for pendlingen

Antal bilkm pr dag pr ansat	26,3 km som fører 2,6 km som passager
Antal cykelkm pr dag pr ansat	1,6 km
Brændstofforbrug i liter til pendlingen pr dag	1.240 liter
Udslip af kuldioxid pr dag	3.000 kg

Resultaterne blev bearbejdet og indgik i projektgruppens drøftelser og analyser af relevante virkemidler i en pendlerplan.

Ud fra spørgeskemaerne blev 20 ansatte derefter udvalgt til supplerende interviews med fokus på årsager til deres transportmiddelvalg og holdninger til forskellige initiativer.

Svarene indgik ligeledes i projektgruppens efterfølgende diskussioner.

Viden om mulige initiativer

Det tredje element i den samlede baggrund for at pege på initiativer bestod i at indhente og drøfte viden om erfaringer fra andre steder. For det første var projektgruppen på studietur til Holland og for det andet besad projektgruppen selv en del viden.

Projektkatalog

Det førte til opstilling af et projektkatalog med forslag indenfor en række emner:

- Kollektiv trafik
- Cyklistforhold
- Samkørsel
- Koordinering
- Information
- Øvrige aktiviteter

Kataloget beskrev groft udvalgte projektidées mulige indhold og deres økonomiske, trafikale og miljømæssige konsekvenser.

Workshop med ansatte

Projektidéerne blev herefter i en bearbejdet udgave drøftet med ca. 15 ansatte på en halvdags workshop. Formålet var at afdække holdninger og få inspiration til at designe de endelige forslag. Et spinkelt håb var desuden at fange ildsjæle, som ville deltage i det videre forløb.

Opstilling af handlingsprogram

På baggrund af drøftelserne blev alle deltagende parter enige om at igangsætte og finansiere en række initiativer:

- Etablering af samkørselsordning
- Tilbud om firmacykel fra station til arbejdsplads
- Tilbud om gratis cykelmedtagning med tog
- Etablering af cykelværksted i ATP
- Arbejde med at optimere busdriften
- Arbejde med at forbedre konkrete stiforbindelser

Initiativerne er ikke indholdet i en samlet langsigtet plan, men initiativer, der igangsættes her og nu.

Præsentation til de ansatte

Dernæst blev alle ansatte via en pjece informeret om disse initiativer - præsenteret som tilbud -, og alle blev opfordret til at give en tilmelding. Foreløbig har kun 15 ansatte tilmeldt sig. Den største interesse har været at hjælpe med at etablere et cykelværksted, mens enkelte har ønsket at benytte sig af tilbuddet om firmacykler eller gratis cykelmedtagning.

Evaluerings

Det primære formål med projektet var at afprøve en række arbejdsmetoder og få en arbejdsplads respons på arbejdet. Først i løbet af projektet blev det besluttet at "køre løbet til ende" og reelt igangsætte nogle initiativer. Den indtil videre forholdsvis svage respons fra de ansatte skal ses i lyset af dette.

Evalueringen af ATP's og de ansattes oplevelse af projektet er ikke færdig i skrivende stund. Foreløbige resultater fra en interviewanalyse blandt ca. 120 ansatte viste blandt andet følgende resultater:

- Ca. 90 % mener, at orienteringen om formål og baggrund for projektet samt om de konkrete initiativer har været god eller særdeles god
- Kun 7 % ville gerne have været mere inddraget i projektet
- Knap 90 % mener, at det er relevant eller særdeles relevant, at ATP som arbejdsplads beskæftiger sig med de ansattes transport mellem bolig og arbejde.
- 9 % angiver, at deres transportvaner påvirkes af projektet, mens 42 % angiver, at deres vaner måske ændres.
- Af væsentlige faktorer, som kan motivere til ændring af transportmiddelvalget indgår især transporttiden, men også pris, miljø og sundhed

Og hvad så nu?

ATP har besluttet, at de vil fortsætte arbejdet. Lige her og nu finansierer de selv etablering af et cykelværksted og er i dialog med Hillerød kommune om at etablere en koordineret samkørselsordning samt med DSB S-tog om firmacykler og gratis billetter.

3 Generelle idéer og faldgruber

Et vigtigt formål med projektet var at komme videre med forslag og anbefalinger til, hvordan man får pendlerplaner i gang, og hvordan man får planerne til at medføre en miljømæssig gevinst.

En overordnet konklusion fra dette projekt og fra mange udenlandske eksempler er, at en virksomhed yderst sjældent selv kan eller vil starte et sådant arbejde. En koordinerende og assisterende enhed er nødvendig. Derfor er det anbefalingerne baseret på, at en kommune, amtskommune, et trafikselskab eller en særlig etableret enhed er initiativtageren og ønsker at samarbejde med arbejdspladser indenfor et bestemt geografisk område om at udarbejde pendlerplaner.

Følgende elementer kan da være vigtige at have for øje:

1. Formål og roller skal defineres fra starten. Erfaringen fra ATP og udlandet viser, at mange parter skal involveres for at få resultater. Derfor er klare aftaler om formål, ambitionsniveau, formelle samarbejdsrammer og sammenhæng med øvrige initiativer særdeles vigtige at få etableret så hurtigt som muligt. Ledelsen i en virksomhed kræver klare og enkle rammer fra første henvendelse.
2. Kun fantasien (samt lovgivningen!) sætter grænser for valg af virkemidler. Det kan være vigtigt at skabe et fælles overblik over emner, der kan behandles. Lige så vigtigt er det at skræddersy valget af virkemidler i forhold til virksomhedens størrelse, placering i byen, organisation, kultur mv. Kun herved er der en chance for at få en god motivation i virksomheden.

3. Information og inddragelse af både ledelse og øvrige medarbejdere er vigtig gennem hele processen. En pendlerplan bliver kun en succes, hvis de ansatte skifter transportvaner, og de skifter kun, hvis de bliver motiveret til det.
4. Tænk på målgrupper. Især to grupper kan med fordel gives særlig bevågenhed. For det første de, som i dag allerede opfører sig miljømæssigt fornuftigt. De skal opleve, at de får glæde af arbejdet. For det andet udgør nyansatte en vigtig gruppe, som nemmere kan påvirkes end ansatte med meget indgroede vaner.
5. Timingen kan være afgørende for virksomhedens motivation. Arbejdet skal foregå så hurtigt, at alle oplever fremdriften, men så langsomt, at dialogen mellem parterne hele tiden bibeholdes. ATP projektet har nok været for langstrakt, men erfaringer fra Holland viser, at der i gennemsnit går ca. et år fra de første møder til en færdig pendlerplan ligger klar

Pilotprojektet vil blive afsluttet i efteråret 1998 med en samlet projektrapport, hvor erfaringerne fra ATP samt anbefalinger og inspiration om arbejdsproces vil blive yderligere beskrevet.

4 Pendlerkontor

Hillerød Kommune har som tidligere nævnt valgt at fortsætte arbejdet med pendlerplaner i nadre virksomheder ved at oprette et pendlerkontor

Bemanning/organisation

Kontoret er placeret i kommunens Tekniske Forvaltning, hvor det er tilknyttet Plan- & Miljøafdelingen.

Selve kontoret er bemandet med to personer. Den bærende medarbejder er en fuldtidsansat planlægger, som skal udføre kontorets primære ydelser. Den anden person har funktion som markedsføringskoordinator, da en ikke uvæsentlig aktivitet er at lave opsøgende arbejde i forhold til virksomhederne. Denne person er kun tilknyttet pendlerkontoret i 5-10 timer om ugen – og foreløbigt kun det første år af kontorets driftsperiode.

Udover denne faste bemanning leverer Plan- & Miljøafdelingens medarbejdere med specialviden indenfor området bidrag efter behov.

Kontorets arbejde foregår i tæt samarbejde med DSB S-tog, HT, Banestyrelsen og Hillerød Erhvervsråd, som alle er konstruktive og positive medspillere.

Produkter

Pendlerkontorets ydelser er foreløbig følgende:

- Pendlerplaner/mobilitetsplaner
- Samkørsels koordinering
- Vejledning
- Kampagner (fx "Vi cykler til arbejde")
- Udviklingsopgaver (delebiler, Park-and-bike)

Pendlerplanerne vil som udgangspunkt blive udarbejdet i overensstemmelse med erfaringerne fra projektet i ATP, men selvfølgelig vil der blive taget højde for virksomhedernes størrelse, type og ønsker.

Samkørselskoordineringen er et tilbud til alle kommunens virksomheder og pendlere – altså både de der pendler ud og dem der pendler ind i Hillerød Kommune.

Vejledningen er generel information om f.eks. de trafikskabte problemer i kommunen, men også mere specifik information om f.eks. miljøkonsekvenser af den ene transportform frem for den anden på en bestemt strækning.

Forskellige kampagnerne koordineres også af pendlerkontoret, for at holde en rød tråd i tingene på trafik- og miljøområdet.

Udviklingsopgaverne skal holde pendlerkontorets ydelser i front. Nye spændende initiativer, som kan skubbe tingene i den rigtige retning vil til stadighed blive udviklet. For øjeblikket arbejdes der med en idé om at opstille cykler til bilister på de store parkeringspladser umiddelbart uden for bymidten, således at de sidste par kilometer ind til bykernen kan tilbagelægges på cykel. Arbejdstitlen for udvikling af denne idé er ”Park-and-bike”.

Tidsperspektiver

Pendlerkontoret er foreløbigt etableret for en tre-årig periode. Kontoret åbner september 1998. På nuværende tidspunkt opbygges viden, udarbejdes akkvisitions materiale og udvikles værktøjer.

Økonomi

Pendlerkontoret har fået et tilskud fra Den Grønne Jobpulje på i alt 575.000 kr.

Hillerød Kommune har bevilliget 125.000 om året i projektets tre-årige varighed. Pengene kommer fra kommunens Agenda 21-midler. Pendlerkontorets fuldtidsansattes løn dækkes af projektbevillingerne.

Udover dette bidrager kommunen med løn til kontorets markedsføringskoodinator og til de medarbejdere, der ad hoc bidrager til kontorets virke.

Der arbejdes for øjeblikket med at vurdere muligheden for at tage honorar for visse af kontorets ydelser. Dette kan være fundamentet til at forlænge kontorets levetid ud over de 3 år.

Kundeselement

Pendlerkontoret henvender sig til de godt 30.000 personer, som rejser til og fra arbejde ind, ud eller i kommunen.

Det vurderes, at pendlerplanerne er relevante for virksomheder med 25 ansatte og herover. Som før beskrevet er der ca. 2.000 virksomheder i kommunen. Kun godt 129 af disse arbejdspladser har mere end 25 ansatte, og disse virksomheder udgør omkring 12% af kommunens arbejdspladser.

Den enkelte pendler er derfor den kundetype, som der kan forventes mest af.

Samarbejdspartnere

Samarbejdspartnerne fra pilotprojektet på ATP, HT, Banestyrelsen, DSB S-tog, Privatbanerne og Hillerød Erhvervsråd, deltager i projektet på følgegruppe-niveau. Der er et samarbejde med partnerne på forskellige niveauer, f.eks. skal der samarbejdes med det lokale DSB rejsecenter og HT har tilbudt træning i DSB/HT Rejseplanlæggeren.

Endvidere har Forbrugerrådet tilkendegivet sin interesse i projektet.

Værktøj/hjælpemidler

Et primært værktøj er skabelonen for pendlerplaner, som er udviklet i pilot-projektet i ATP. Det har sin styrke ved at være afprøvet i fuldskala, herunder diverse spørgeskemaer.

Et værktøj, som er under udvikling, er et edb-værktøj til samkørselskoordinering. Vi har på nuværende tidspunkt skrevet kravspecifikationerne til edb-værktøjet og forhandlet med forskellige leverandører, herunder med konstruktørerne af et internet-baseret system.

Vi har besluttet at starte med et regneark-baseret program for at komme i gang, da mere avancerede løsninger tager forholdsvis lang tid at udvikle og umiddelbart forekommer kostbare.

Et dagligt værktøj bliver også HT's og DSB's elektroniske Rejseplanlægger.

Akkvisition

Følgende materiale er under udarbejdelse:

- Internet hjemmeside
- Brochure om kontoret og dets ydelser
- Mappe til virksomhederne, der uddyber brochure
- Lay-out til brug for bl.a. skilte til busser og tog

Endvidere er en markedsføringsplan under udarbejdelse.

Mål

Fordele for virksomhederne. Hillerød Kommune mener, at medarbejdernes kørsel er en naturlig del af virksomhedernes miljøprofil. Der er altså en mulighed her for at nedbringe den miljøbelastning, som virksomheden i kraft af medarbejdernes kørsel er med til at generere. I Hillerød Kommune finder vi, at medarbejdernes pendling bør medtages i virksomhedernes grønne regnskaber.

Erfaringer fra Holland viser, at det er 50 gange billigere at lave management end at investere i infrastruktur. Uanset om disse erfaringer kan overføres til Danmark, er der ikke tvivl om, at der er et stort u-udnyttet potentiale i at styre trafikudviklingen gennem initiativer som f.eks. pendlerplaner.

Når den hidtidige indsats i kommunen ikke har været tilstrækkelig, så må man finde på noget inden for de muligheder man har. I Hillerød har vi i hvert tilfælde ikke tænkt at sidde passivt og vente på centrale udspil.

En del af pendlerkontorets grundlag har været samarbejdet med de relevante trafikselskaber m.fl. Det at få skabt dialogen i forbindelse med pilotprojektet på ATP har været nøglen til resultater. Sådan vil det også blive for pendlerkontoret, for uden de primære aktørers positive deltagelse vil man ikke komme langt.