

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)

## Mobilitetsplaner – Et pilotprojekt

*Troels V. Olsen, [tvo@viatrafik.dk](mailto:tvo@viatrafik.dk)*

*Via Trafik Rådgivning A/S*

---

### Abstrakt

I efteråret 2013 igangsatte Region Hovedstaden et pilotprojekt, der bestod i at udarbejde mobilitetsplaner for 3 rådhuscentre i regionen samt en manual for implementering af mobilitetsplaner i andre kommuner. Pilotprojektet blev afviklet i perioden fra september 2013 – februar 2014.

Formålet med projektet var at reducere bilkørslen i hele hovedstadsregionen og derved samtidig styrke den kollektive trafik. Introduktionen af mobilitetsplaner i kommunerne skal sikre, at kommunernes medarbejdere i højere grad benytter alternative transportformer til og fra arbejde samt i transport til og fra møder mv. Mobilitetsplanerne skal altså være en platform for kommunerne til at ændre deres transportadfærd i retning af et grønnere transportvalg.

Resultaterne af pilotprojektet baserer sig primært på:

- spørgeskemaundersøgelser blandt alle medarbejdere
- fokusgruppeinterviews
- fysiske registreringer
- beregninger af potentialer

Herudover er der udviklet et redskab til kortlægning af rejsetiden fra bopæl til arbejdsplads med kollektiv trafik. Redskabet er nyttigt til estimering af det umiddelbare potentiale i at få bilister til at vælge den kollektive trafik.

### Resultater:

Projektet viser, at der er et væsentligt potentiale for at reducere medarbejdernes bilkørsel til de enkelte råduse. I gennemsnit kører ca. 55 % af de ansatte i bil til arbejde. Ved at implementere tiltagene i de enkelte mobilitetsplaner er det vurderet, at andelen kan reduceres til 40 %, svarende til at bilkørslen reduceres med op til 25 %.

Undersøgelsen indikerer, at der er et meget begrænset potentiale for at reducere transportbehovet i arbejdstiden. I stedet tyder det på, at der er potentiale for at reducere brugen af egen bil i arbejdstiden.

Herudover viser undersøgelsen, at det er vigtigt at fokusere på at fastholde og understøtte dem, der allerede bruger den kollektive trafik eller cykler til arbejde. Især for brugerne af den kollektive trafik bør der gøres en særlig indsats.

## Indledning

I 2010 spildte borgerne i Region Hovedstaden hver dag 190.000 timer dagligt på at holde i kø. Den manglende fremkommelighed koster samfundet ca. 10 mia. kr. om året (kilde: Copenhagen Economics). Trængslen er ikke kun et problem i de tætte byområder i Storkøbenhavn. På de store indfaldsveje og på ringforbindelserne er væksten i vejtrafikken steget betydeligt over de seneste år (kilde: Region Hovedstaden). Hertil kommer påvirkningen af klimaet. Transportsektoren er en af Danmarks største CO<sub>2</sub>-udledere og er derfor en af de største klimaudfordringer. Mobilitetsplanlægning kan i den henseende være et effektivt virkemiddel til at begrænse trængsel under hensyn til miljø og klima.

Mobilitetsplaner for større arbejdspladser er et væsentligt element i det overordnede arbejde med mobilitetsplanlægning. Ved at udarbejde en mobilitetsplan er det muligt at udpege virkemidler, der kan påvirke de ansattes transportvaner med henblik på at reducere trængsel og miljøbelastning.

På den baggrund igangsatte Region Hovedstaden i efteråret 2013 et pilotprojekt, der omfatter udarbejdelse af mobilitetsplaner for tre rådhuscentre og en manual for implementering af mobilitetsplaner i andre kommuner. Introduktionen af mobilitetsplaner i kommunerne skal sikre, at kommunernes medarbejdere i højere grad benytter alternative transportformer til og fra arbejde samt i transport til og fra møder mv. Mobilitetsplanerne skal altså være en platform for kommunerne til at ændre deres transportadfærd i retning af et grønnere transportvalg.

### MOBILITETSPLANLÆGNING

Mobilitetsplanlægning er en metode, der sigter mod at gøre det lettere for den enkelte at træffe et grønt transportvalg. Dette sker bl.a. ved at samtænke og koordinere bløde tiltag f.eks. ændring af trafikanters holdninger og adfærd og mere kontante initiativer rettet mod at styrke de kollektive tilbud, delebilsordninger, cyklisme, privat samkørsel, mv. (Kilde: Region Hovedstaden)

Mobilitetsplanerne består dels af en analyse af de fysiske forhold omkring arbejdspladsen og de ansattes transportvaner og dels af en handlingsplan for det videre arbejde. Med mobilitetsplanerne blev der sat fokus på de ansattes transportadfærd, behov og ønsker og derigennem blev der udpeget indsatsområder og virkemidler, der kan styrke mobiliteten under hensyn til et bæredygtigt transportsystem.

I det følgende gives en kort beskrivelse af processen for pilotprojektet. Herefter gennemgås hovedpointerne fra analyserne.

## Processen for pilotprojektet

### Rådhus

Erfaringer viser, at de fysiske forhold omkring en arbejdsplads har stor betydning for de ansattes valg af transportmiddel. Eksempelvis vil gode parkeringsmuligheder alt andet lige medfører, at en stor andel af de ansatte kører i bil til arbejde, mens begrænsede parkeringspladser kombineret med kort afstand til en station medfører, at en stor del af de ansatte vælger andre transportmidler end bilen.

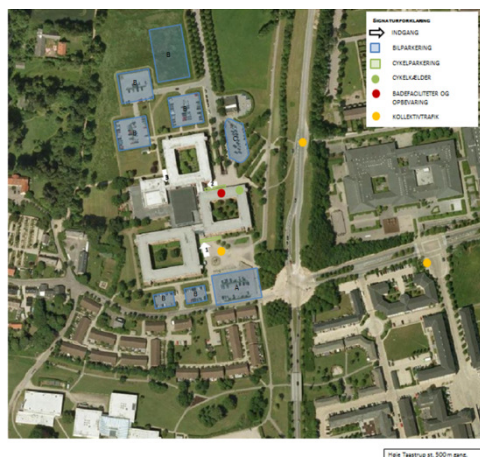
Rådhuset i Høje Taastrup Kommune og de to rådhuscentre i Helsingør Kommune blev udvalgt til at indgå i pilotprojektet. Rådhuscentrene adskiller sig betydeligt fra hinanden med hensyn til bl.a. placering i forhold til kollektiv trafik og udbud af parkeringspladser. De udgør derfor ideelle cases for pilotprojektet.

### Høje Taastrup Rådhus

Høje Taastrup Rådhus ligger ca. 500 m nordvest for Høje Taastrup Station, hvorfra der både kører S-tog, regional- og intercitytog. Der er altså togforbindelser både mod øst og vest, mens den kollektive trafik fra syd og nord består af busforbindelser.

Umiddelbart nord for rådhuset ligger Roskildevej. Via Roskildevej er der forbindelse til Holbæk Motorvejen og rådhuset er således godt forbundet til motorvejsnettet i hovedstadsområdet.

Rådhuset er dermed godt placeret både i forhold til biltrafik og kollektiv trafik. Desuden er der gode parkeringsforhold omkring rådhuset, idet der er ca. 400 p-pladser tilknyttet rådhuset.



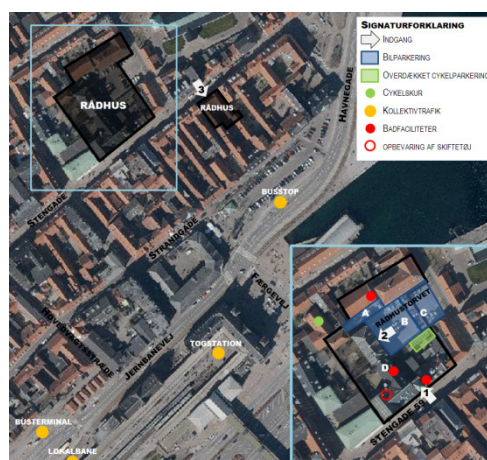
Figur 1 Oversigtskort over Høje Taastrup Rådhus

### Helsingør Rådhus

Helsingør Rådhus er fordelt på fire adresser:

- Stengade 59 (indgang 1 vist på Figur 2)
- Rådhusstorvet (indgang 2 vist på Figur 2)
- Stengade 72 (indgang 3 vist på Figur 2 **Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.**)
- Sct. Anna Gade 5a.

Stengade er en smal gade, og er indrettet som gågade omkring indgangen til receptionen. Rådhusstorvet ligger ud til Sct. Anna Gade, som også er en smal gade. Der er meget begrænsede parkeringsmuligheder omkring rådhuset, men rådhuset er godt placeret i forhold til kollektiv trafik, idet Helsingør station ligger inden for gangafstand, og der er en høj frekvens af busser langs Havnegade.



Figur 2 Oversigtskort over Helsingør Rådhus

### Prøvestenen i Helsingør

Prøvestenen ligger i tilknytning til Prøvestenscenteret, der er et større indkøbscenter, der ligger i den vestlige del af Helsingør. Centret ligger tæt på det overordnede vejnet og Helsingør Motorvejen. Der er adskillige parkeringsmuligheder ved rådhuscentret.

Der er langt til de nærmeste togstationer, idet afstanden til Snekersten St. og Helsingør St. er henholdsvis 2,6 km og 3,3 km. I stedet er der tæt forbindelse til bustrafikken, da der ligger en busterminal ca. 100 m fra Prøvestenen.



Figur 3 Oversigtskort over Prøvestenen

Prøvestenen er dermed godt placeret i forhold til biltrafik, men i mindre grad i forhold til den kollektive trafik.

## De tre konkrete mobilitetsplaner



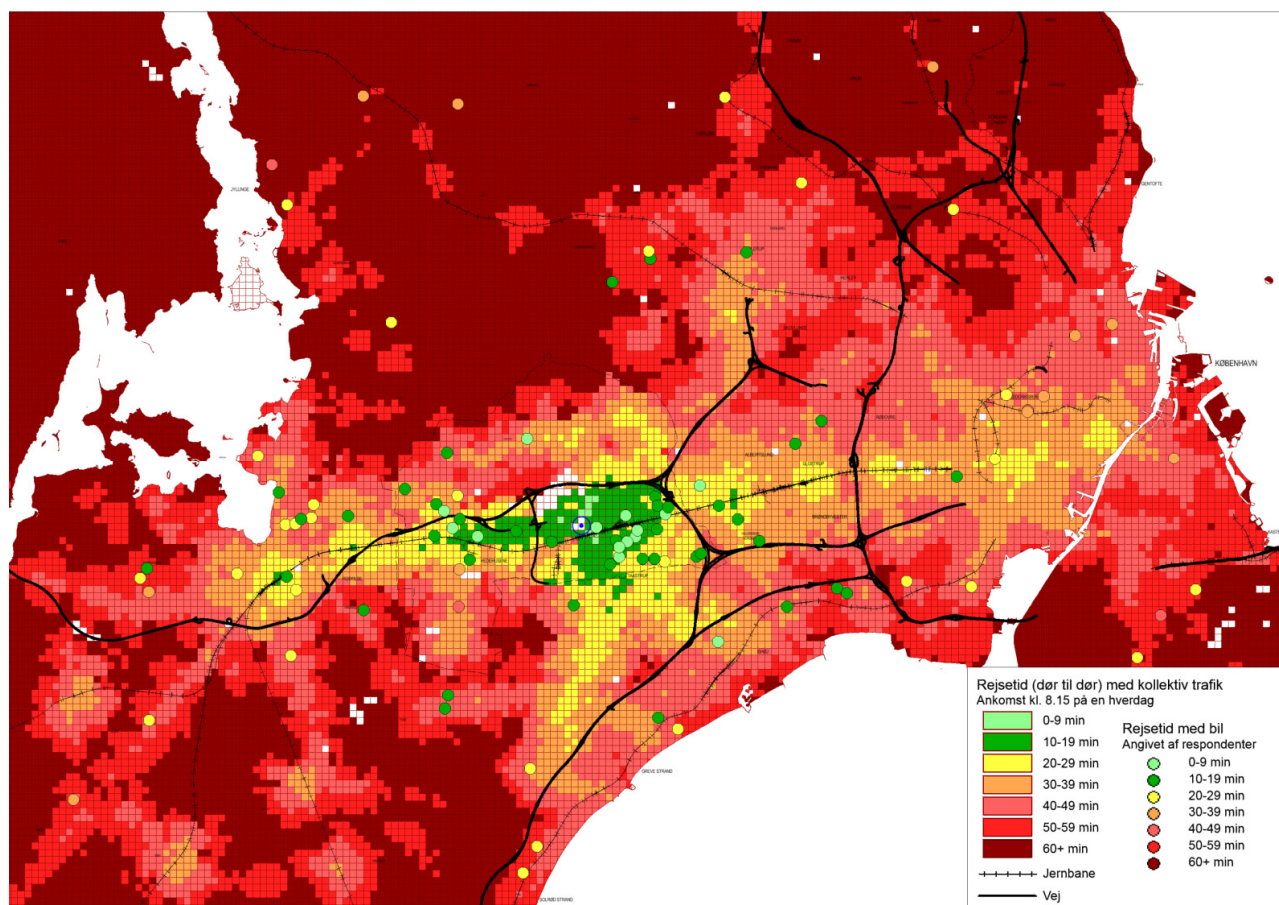
Mobilitetsplanerne er udarbejdet i tæt samarbejde med de tre rådhuscentre, der deltog i pilotprojektet. Ved hvert rådhus/rådhuscenter har der været nedsat en arbejdsgruppe, der har bidraget til at vinkle såvel analyse som handlingsplan, således at det har passeret til de lokale forhold, ønsker og behov. Arbejdsgruppen har deltaget i en række workshops og stået for kommunikationen internt i deres egen organisation.

For hvert rådhuscenter er der gennemført en detaljeret registrering af de fysiske forhold på og omkring rådhuscentret.

Herudover blev der gennemført en omfattende spørgeskemaundersøgelse blandt rådhusets ansatte, med henblik på at analysere medarbejdernes transportvaner. Målet med undersøgelsen var dels at undersøge de ansattes nuværende transportvaner og transportbehov, samt at afdække potentialer for at fremme en grønnere transportadfærd.

Som opfølgning på spørgeskemaundersøgelsen blev der gennemført en række fokusgruppeinterview for at gå mere i dybden med udvalgte emner.

Endeligt er der udviklet et redskab til kortlægning af rejsetiden fra bopæl til arbejdsplads med kollektiv trafik. Redskabet består af et zoneinddelt kort og er baseret på udtræk fra rejseplanen.dk (se eksempel i Figur 4). Ved at sammenligne rejsetiderne for kollektiv trafik med den tid de ansatte har oplyst, at de bruger på at transportere sig i bil, kan redskabet benyttes til at estimere det umiddelbare potentiale for at få bilister til at vælge den kollektive trafik.



Figur 4 Rejsetid til Høje Taastrup Rådhus med kollektiv trafik. Baseret på opslag i rejseplanen. Figuren viser, at hovedparten af de ansatte, ville få længere rejsetid, hvis de valgte at bruge kollektiv trafik frem for at køre i egen bil.

På baggrund af de omfattende analyser er der udpeget potentialer og udfordringer ved det enkelte rådhuscenter. I samarbejde hver arbejdsgruppe er der udvalgt et mindre antal indsatsområder, og med udgangspunkt i disse er der blevet udarbejdet en handlingsplan for hvert

rådhuscenter. Handlingsplanerne består dels af et virkemiddelkatalog og dels af et forslag til faser for implementering.

## Manual

Der har gennem hele pilotprojektet været stort fokus på vidensopsamling. I samarbejde med regionen og arbejdsgrupperne er processen løbende blevet evalueret. På baggrund af arbejdet med de tre konkrete mobilitetsplaner, er der blevet udarbejdet en manual for implementering af mobilitetsplaner for rådhusene i andre kommuner. Denne manual er primært rettet mod rådhusene, men store dele af manualen kan også bruges af andre offentlige virksomheder eller private arbejdspladser, der har samme karakter som rådhusene i form af antallet af ansatte og typen af arbejdsopgaver.

Manualen indeholder anbefalinger til processen i form af en trin-for-trin model. Modellen beskriver dels en rækkefølge for, hvornår de konkrete aktiviteter skal udføres. Desuden beskriver modellen, hvornår interessenter og aktører bør inddrages i processen.

Herudover indeholder manualen en vejledning til de konkrete aktiviteter forbundet med udarbejdelsen af en mobilitetsplan samt et virkemiddelkatalog, som kommuner kan tage udgangspunkt i.

Manualen kan findes på Viatrafiks hjemmeside: [www.viatrafik.dk](http://www.viatrafik.dk)

## Potentialer og udfordringer

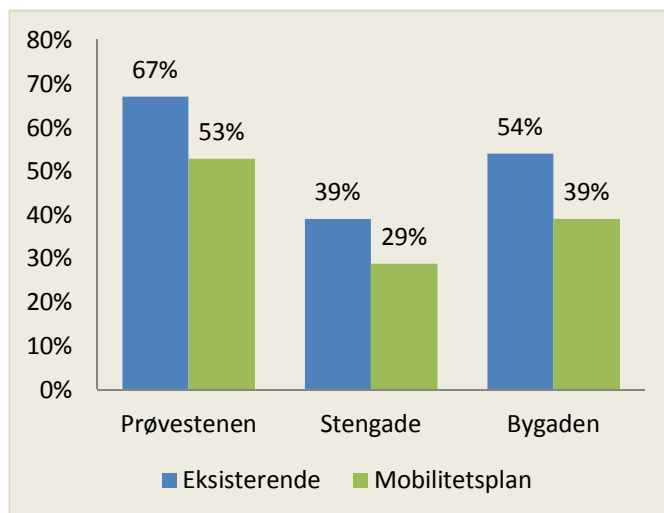
Projektet viser, at der er et væsentligt potentiale for at reducere medarbejdernes bilkørsel til de enkelte rådhusene. I gennemsnit kører ca. 55 % af de ansatte i bil til arbejde. Ved at implementere tiltagene i de enkelte mobilitetsplaner er det vurderet, at andelen kan reduceres til 40 %, svarende til at bilkørslen reduceres med op til 25 %.

For at opnå den positive effekt er det nødvendigt at implementere en række tiltag for de enkelte rådhusene. I forbindelse med pilotprojektet er der udpeget ca. 30 tiltag for hvert rådhus. Tiltagene spænder fra bløde tiltag som information og kampagner til fysiske tiltag som indkøb af flere tjenestebiler og el-cykler.

Tiltagene er rettet mod de områder, som ifølge analyserne har det største potentiale for at få flere til at træffe grønne transportvalg, og hvor der forventes en god effekt i forhold til den krævede indsats. Med andre ord at tage de lavt hængende frugter først.

## Overflytning til cykel

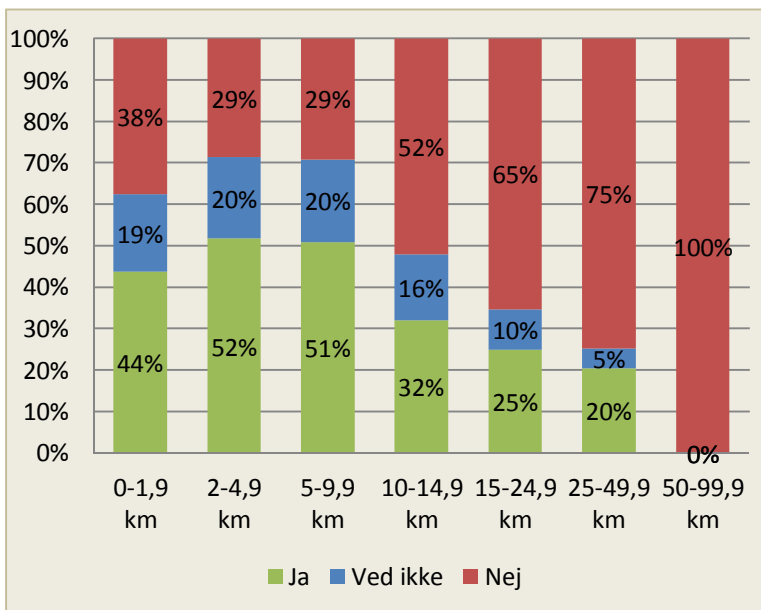
Hvorvidt det er muligt at få bilister til at skifte bilen ud med en cykel afhænger i høj grad af afstanden til arbejde. Som udgangspunkt er det overkommeligt for de fleste at cykle op til 10 km.



Figur 5 Vurdering af muligheden for at reducere kørsel i bil til arbejde gennem implementering af de udarbejdede mobilitetsplaner. "Mobilitetsplan" angiver den beregnede andel af ansatte, der fremover vil tage bilen til arbejde, hvis mobilitetsplanerne bliver implementeret. I gennemsnit kører 55 % af de ansatte i bil til arbejde. Det vurderes, at implementering af mobilitetsplanerne kan reducere bilkørslen med op til 25 %.

Analysen viser, at der blandt bilister med mindre end 10 km til arbejde er stor interesse for at skifte bilen ud med en cykel. Cirka en tredjedel af bilisterne bor mindre end 10 km fra deres arbejdsplads og heraf angiver 50 %, at de er interesseret i at cykle. Det svarer til, at 16 % af alle bilister i undersøgelsen potentielt kan overflyttes til en cykel.

Det er meget individuelt, hvad der skal til for at få den enkelte bilist til at cykle. Der kan derfor ikke udpeges ét enkelt virkemiddel. Ofte vælges bilen på grund af bekvemmelighed, så det handler i høj grad om at ændre vaner. Forbedring af forholdene for cyklister kan dog også gøre en forskel. Blandt andet efterspørges cykelservice på arbejdspladsen, gode omklædningsfaciliteter og muligheden for at bruge en el-cykel.



Figur 6 Bilister og hvorvidt de er interesseret i at cykle til arbejde fordelt på afstand mellem bopæl og arbejdsplads. Cirka en tredjedel af bilisterne bor mindre end 10 km fra deres arbejdsplads. Heraf angiver 50 %, at de er interesseret i at cykle. Det svarer til, at 16 % af alle bilister i undersøgelsen potentielt kan overflyttes til en cykel.

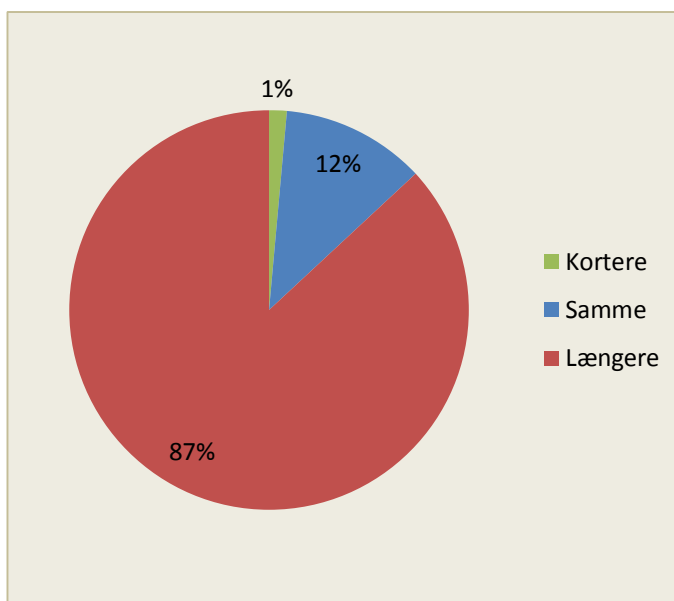
Omkring el-cykler skal det bemærkes, at de har potentiale til øge afstanden for hvor langt, det er acceptabelt at cykle til arbejde.

### Overflytning til kollektiv trafik

Generelt er der stor interesse blandt bilisterne for at benytte den kollektive trafik. I alt angiver 33 % af bilisterne, at de er interesseret i at bruge den kollektive trafik. Det er primært bilister med mere end 5 km til arbejdspladsen, der er interesseret i at bruge den kollektive trafik.

For bilisterne er det dog et krav, at rejsen med den kollektive trafik ikke tager længere tid end turen i bil. I den henseende viser analysen, at med det nuværende udbud af den kollektive trafik er det de færreste bilister, der med fordel kan bruge den kollektive trafik. Kun 1 % af bilisterne vil umiddelbart få kortere rejsetid, mens hele 87 % vil få forlænget deres rejsetid.

Potentialet for at overflytte bilister til den kollektive trafik er derfor vurderet som meget begrænset for de enkelte kommuner. Generelt er det svært for de enkelte kommuner at forbedre den kollektive trafik. Pendlingsrejsen krydser ofte kommunegrænsen og bilisterne efterspørger udover rejsetid større pålidelighed i den kollektive trafik og billigere billetter. Faktorer som



Figur 7 Ændring af rejsetid for bilister, hvis den kollektive trafik benyttes i stedet for bil til arbejdspladsen. For bilisterne er det et krav, at rejsen med den kollektive trafik ikke tager længere tid end turen i bil. Potentialet for at overflytte bilister til den kollektive trafik er derfor vurderet som meget begrænset for de enkelte kommuner.

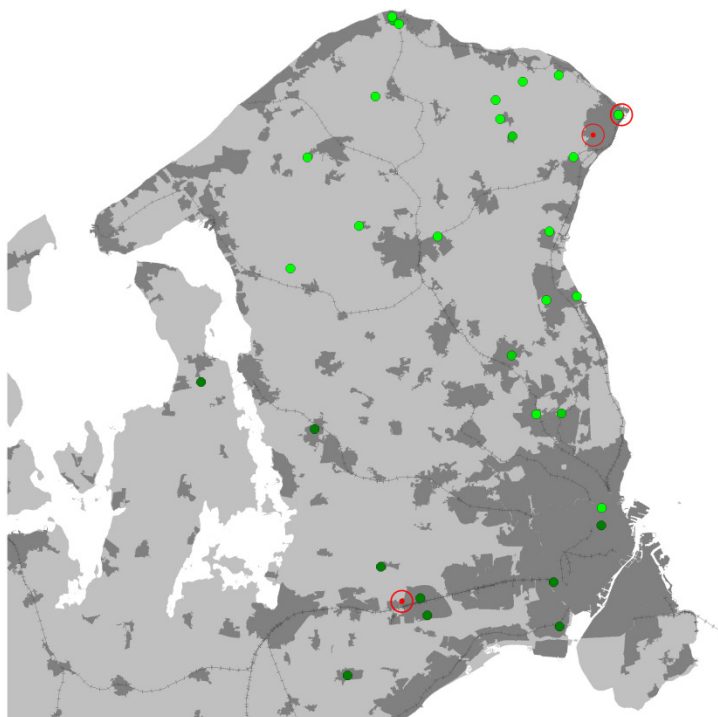
kommunerne kun har begrænset indflydelse på.

## Samkørsel

Samkørsel praktiseres kun i mindre grad blandt bilisterne. 6 % af bilisterne kører sammen med andre hver dag, mens 16 % gør det nogle gange.

Generelt er der en behersket interesse for samkørsel. 11 % af de bilister, der ikke benytter sig af samkørsel i dag, angiver, at de er interesseret i samkørsel. Analysen viser, at der er stor geografisk spredning blandt de bilister, der er interesseret i samkørsel. Potentialet for at etablere samkørsel på de enkelte rådhus vurderes derfor som begrænset.

For at etablere samkørselsordninger tyder undersøgelsen på, at det er nødvendigt at kigge på større sammenhængende områder, og ikke kun én enkelt arbejdsplads, for at øge sandsynligheden for, at der er bilister, der med fordel kan køre sammen til arbejde.



Figur 8 Geografisk spredning blandt bilister, der er interesseret i samkørsel. Den store geografiske spredning medfører, at potentialet for at etablere samkørsel på de enkelte rådhus er vurderet som begrænset.

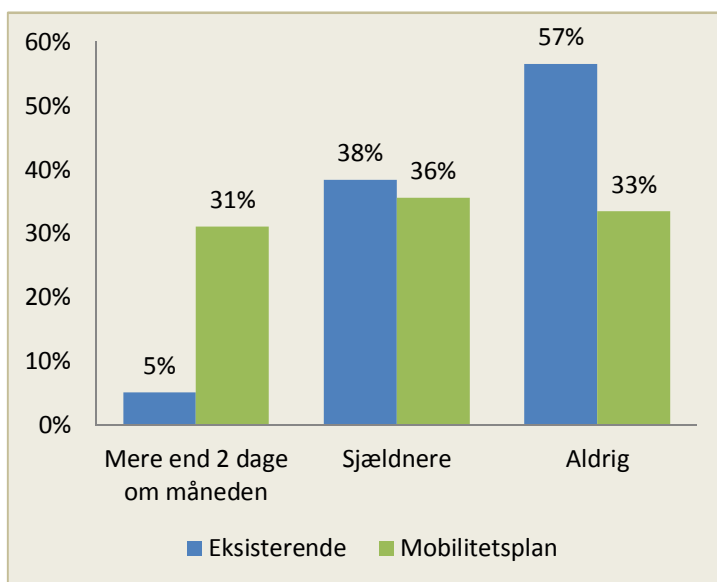
## Hjemmearbejdspladser

Med hjemmearbejdspladser bliver behovet for kørsel mellem hjem og rådhus reduceret. Tiltaget reducerer alle typer af transport – både biler, cykler og kollektiv trafik.

Undersøgelsen viser, at der er stor interesse blandt de ansatte for at kunne arbejde hjemme. I alt har 31 % af de ansatte angivet, at de er interesseret i at arbejde hjemme mere end to dage om måneden.

Til sammenligning er det i dag kun 5 % af de ansatte, der arbejder hjemme mere end to dage om måneden. I den forbindelse skal det bemærkes, at mange af de ansatte ikke har mulighed for at arbejde hjemme. Disse forhold gør sig også gældende for de ansatte, der er bilister.

For at realisere potentialet kræver det primært ændring af virksomhedskulturen på de enkelte arbejdspladser, så det bliver tilladt for de ansatte at arbejde hjemme – og



Figur 9 Eksisterende omfang af hjemmearbejde og potentielt omfang af hjemmearbejde, såfremt mobilitetsplanerne realiseres. For at realisere potentialet kræver det primært ændring af virksomhedskulturen på de enkelte arbejdspladser, så det bliver tilladt for de ansatte at arbejde hjemme – og ledelsen bakker op om det.

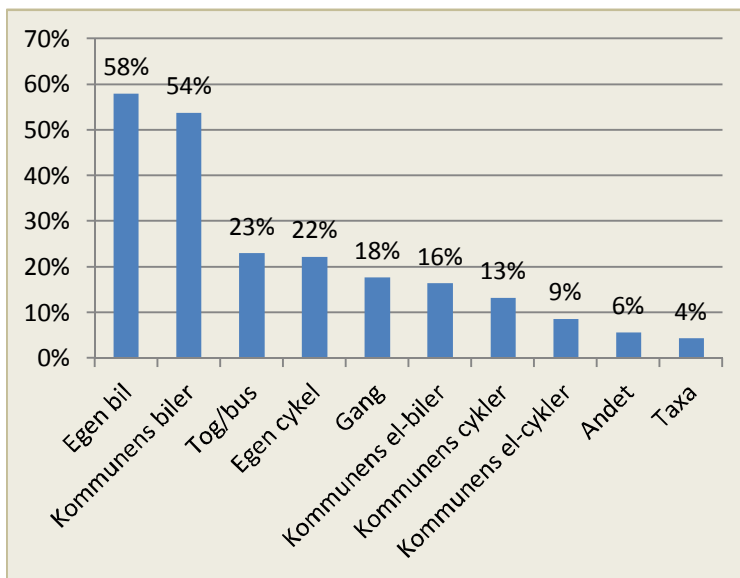


ledelsen bakker op om det. Herudover kommer nødvendige IT-forbindelser, så kontorets programmer kan benyttes derhjemme.

## Transport i arbejdstiden

Undersøgelsen viser, at der forekommer en stor mængde transport i arbejdstiden. Ca. 44 % af de ansatte transporterer sig mindst én gang om ugen. Det er primært egen bil eller en af kommunens biler, der bruges som transportmiddel. Henholdsvis 58 % og 54 % af de ansatte angiver, at de bruger egen bil eller en af kommunens biler til transport. 19 % af de ansatte angiver, at de kun bruger egen bil.

Undersøgelsen indikerer, at der er et meget begrænset potentiale for at reducere transportbehovet i arbejdstiden. I stedet tyder det på, at der er potentiale for at reducere brugen af egen bil i arbejdstiden. Ansatte, der bruger egen bil, angiver ofte dårlige muligheder for at låne en kommunal bil som årsag til, at de anvender deres egen bil. Øger kommunen antallet af biler til rådighed kan derfor være mulighed for at begrænse brugen af egen bil.



Figur 10 Anvendte transportmidler til transport i arbejdstiden (mulighed for valg af flere transportmidler). En stor andel af de ansatte bruger egen bil til transport i arbejdstiden. Undersøgelsen viser, at 19 % af de ansatte kun bruger egen bil. Ansatte, der bruger egen bil, angiver ofte dårlige muligheder for at låne en kommunal bil som årsag til, at de anvender deres egen bil. Øger kommunen antallet af biler til rådighed kan derfor være mulighed for at begrænse brugen af egen bil.

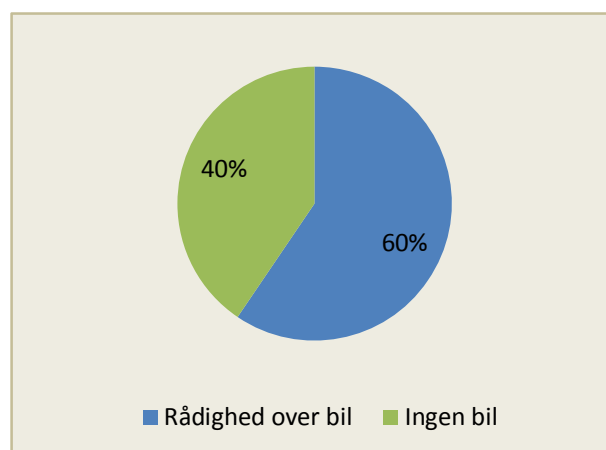
I den forbindelse viser undersøgelsen, at flere bilister angiver, at de skal bruge bil i arbejdstiden som årsag til, at de vælger at køre i bil til arbejde. Det indikerer, at såfremt der altid er kommunale biler til rådighed, så det ikke er nødvendigt at bruge egen bil til kørsel i arbejdstiden, så er der potentiale for at få de bilister til at vælge andre transportmidler til arbejde.

## Styrkelse af alternativer til bil

Undersøgelsen viser, at det er vigtigt at fokusere på at fastholde og understøtte dem, der allerede bruger den kollektive trafik eller cykler til arbejde. Især for brugerne af den kollektive trafik bør der gøres en særlig indsats.

Undersøgelsen viser, at mange af dem, der bruger den kollektive trafik er tvangsbrugere. Forstået på den måde, at de ikke har en bil, og der er for langt at cykle til arbejde. I alt er det 40 % af de ansatte, der bruger den kollektive trafik til arbejde, der ikke har rådighed over en bil.

Sammenholdes dette med, at mange af brugerne af den kollektive trafik er utilfredse med den kollektive trafik og egentlig hellere vil transportere sig i bil (hvis de havde muligheden), er



Figur 11 Andel af ansatte, der bruger kollektiv trafik til arbejde, og hvorvidt de har adgang til en bil i deres husstand. Der er stor risiko for, at de ansatte, der ikke har bil, anskaffer sig en bil, da undersøgelsen viser, at de er utilfredse med den kollektive trafik. Der er således stort behov for at styrke den kollektive trafik for at fastholde brugerne.



der stor risiko for, at de holder op med at bruge den kollektive trafik og i stedet anskaffer sig en bil - med mindre den kollektive trafik forbedres.

I den forbindelse efterspørges der især større pålidelighed. Man skal kunne regne med, at tog og busser kører til tiden. Regulariteten af togtrafikken er dog noget, kommunerne kun har begrænset indflydelse på. Det er derfor vigtigt, at andre instanser presser på for at få forbedret regulariteten af togtrafikken.

## Parkeringspladser og stationsnærhed

Undersøgelsen indikerer tydeligt, at stationsnærhed og udbuddet af parkeringspladser har stor betydning for transportmiddelvalget.

Det centrale rådhus i Helsingør (Stengade), hvor der er dårlige parkeringsforhold og kort til stationen, er andelen af ansatte, der kører i bil til arbejde, lav. Modsat er andelen af ansatte, der kører i bil til arbejde, høj på det decentrale rådhuscenter (Prøvestenen), hvor der er gode parkeringsforhold og langt til den nærmeste station.

Sammenlignes det centrale rådhus i Helsingør og rådhuset i Høje Taastrup (Bygaden), der begge har stationsnære placeringer, ses en væsentlig forskel i andelen af ansatte, der kører i bil til arbejde. Dette indikerer, at udbuddet af parkeringspladser i nogle tilfælde har større betydning for transportmiddelvalget end stationsnær placering.

Generelt viser undersøgelsen, at der er god grund til at fortsætte med at fastsætte restriktive parkeringsnormer for stationsnære områder, hvis bilkørslen skal reduceres.

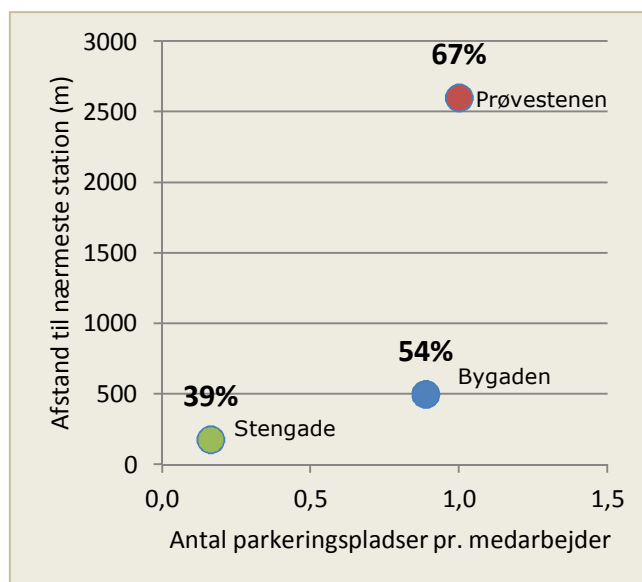
## Konklusion

Pilotprojektet viser, at mobilitetsplaner har et væsentligt potentiale til at reducere kørsel i bil. For at opnå dette potentiale er det nødvendigt at udarbejde handlingsplaner, der er tilpasset den enkelte arbejdsplads. Det er afgørende, at den enkelte mobilitetsplan er forankret lokalt, således at der opnås størst muligt kommunalt ejerskab. Derfor er det vigtigt, at gennemføre en detaljeret analyse af de lokale forhold ved den enkelte arbejdsplads, samt af de ansattes transportvaner, ønsker og behov.

Idet mobilitetsplaner i høj grad fokuserer på adfærdændring, er det en langsigtet proces, der løbende skal evalueres og tilpasses. Det behøver dog ikke være en meget ressourcetrækkende proces, da mange tiltag kan gennemføres med få midler.

Undersøgelsen peger på, at samspillet mellem stationsnærhed og udbuddet af parkeringspladser har stor betydning for de ansattes transportmiddelvalg. Det anbefales derfor, at der fortsat fastsættes restriktive parkeringsnormer i stationsnære områder.

Herudover viser undersøgelsen, at de ansatte i høj grad efterspørger muligheden for at arbejde hjemme. Ved at styrke muligheden for hjemmearbejdspladser, kan de ansattes samlede transportbehov reduceres.



Figur 12 Sammenhæng mellem udbud af parkeringspladser og stationsnærhed og andelen af ansatte, der kører i bil til arbejde. Procentsatsen angiver andelen af ansatte, der kører i bil til arbejde. Undersøgelsen viser, at udbuddet af parkeringspladser har stor betydning for transportmiddelvalget. Der er således god grund til at fortsætte med at fastsætte restriktive parkeringsnormer for stationsnære områder, hvis bilkørslen skal reduceres.

Samtidig peger undersøgelsen på, at det er vigtigt, at have fokus på at fastholde og understøtte dem, der allerede bruger kollektiv trafik eller cykler til arbejde. Når trafikanterne først har anskaffet sig en bil, er der en stor risiko for, at de holder op med at bruge kollektiv trafik eller cykle.

Undersøgelsen viser også, at udover en lokal indsats i form af mobilitetsplaner for den enkelte arbejdsplads, er et stort behov for en målrettet indsats på tværs af kommunegrænser og mellem virksomheder. Idet pendlingsrejser typisk krydser kommunegrænser, har den enkelte kommune kun begrænset indflydelse på pris, rejsetid og regularitet for den kollektive trafik til og fra en given arbejdsplads. Såfremt det ønskes at etablere attraktive og fleksible samkørselsordninger, er det nødvendigt at oprette netværk på tværs af virksomheder, således at der er større sandsynlighed for, at der er bilister, der med fordel kan køre sammen. Derfor anbefales det, at regionen igangsætter en pendlingsanalyse for hele regionen for at afdække behovet for at justere buslinjer og potentialet for samkørsel.

Mange kampagner og informationssystemer kan også med fordel implementeres på tværs af virksomheder og kommunegrænser.