



G røn Køreplan

– NORDJYLLANDS TRAFIKSELSKAB





Forord

Opgørelserne i denne "Grønne køreplan" viser heldigvis, at vi, i NT, er godt med, når det handler om at transportere os grønt.

Som oftest er det også både sundere og billigere at bevæge sig grønt. Sundere fordi man enten går eller cykler hele vejen til og fra arbejde eller cykler/går til bus eller tog. Og naturligvis er det bare meget billigere enten at gå eller cykle på arbejde eller tage bus/tog - det viste vores kampagne om "At spare hvor det virkelig batter" tydeligt.

Så for dem, der ikke har virkelig gode begrundelser for at bruge bilen, er der masser af gode personlige argumenter (især sundhed og økonomi) for at transportere sig grønnere - og så bidrager du endda til at gøre verden en lille smule grønnere.

Jeg tror personligt på, at klimadagsordenen bliver en af vores væsentligste medspillere i de kommende år i bestræbelserne på at lokke - og måske til dels tvinge - flere pendlere til at lade bilen stå og i stedet vælge et grønt alternativ - gerne bussen;-) Imidlertid ved jeg også, at det for rigtig mange mennesker - heriblandt mig selv - mest af alt handler om vaner. For mig selv er det blevet en vane at tage bussen - hvilket betyder, at jeg oplever det som noget bøvl de få dage om året, hvor jeg af forskellige årsager skal have bilen med på arbejde - jeg får ikke læst min avis i bussen, jeg har ikke glæden ved at gå til og fra bussen i kanten af Hammer Bakker og jeg får ikke hilst på buschaufføren og mine medpassagerer - og så er der i øvrigt længere fra parkeringspladsen under rampen til vores kontor end fra busstoppestedet.

For de personer hvor bussen eller cyklen er et oplagt transportvalg, men hvor bilen alligevel vælges til/fra arbejde, handler det efter min opfattelse i høj grad om at tilskynde til at ændre vaner. Her kan projekter hvor man bliver tilbudt en el-cykel eller et gratis buskort i en periode måske være med til at vise vejen - altså om det kan lade sig gøre at ændre vaner.

Det kunne være fedt, hvis NT's engagement i den grønne køreplan kan flytte nogle få procent fra bil til de mere grønne transportformer - vi vil jo gerne være i front hos NT, ik'?

Christian Roslev

Direktør

Nordjyllands Trafikselskab

Hvorfor er det en god idé at have en grøn køreplan?

Den grønne køreplan er Aalborg Kommunes bud på en pendlerplan for Nordjyllands Trafikselskab (NT). Den grønne vinkel og fokus på miljørigtig transport er forankret i EU-projektet ARCHIMEDES, der muliggør Aalborg Kommunes deltagelse.

Samtidig ligger det grønne aspekt på alle områder NT nært, der samtidig også er partner i ARCHIMEDES-projektet. Denne køreplan er den anden i en række af grønne køreplaner, udarbejdet til og med virksomheder i Aalborg frem til 2011. Det er vigtigt for Aalborg Kommune, at pendlerplanerne får en vis ensartethed, så der er mulighed for at de på sigt kan arbejde sammen, og at de tiltag der overvejes på én virksomhed, også vil kunne bruges på andre virksomheder. Tiltagene skal alle være med til at sikre en mere miljørigtig pendling på de involverede virksomheder.

Baggrunden for Aalborg Kommunes engagement i projektet er at gå aktivt ind i arbejdet med at gøre transporten mere grøn. Herudover er der en række gode argumenter for at arbejde med at gøre transporten mere bæredygtig og miljørigtig, som både er til fordel for den enkelte medarbejder, virksomheden og byens borgere generelt. I boksen ses en række af de gode argumenter for at gå ind i arbejdet med en grøn pendlerplan.

Grønne fakta – Hvad kan en grøn køreplan?

En god personalepolitik:

- Mindre stressede medarbejdere.
- Sundere medarbejdere.
- Tilfredse og motiverede medarbejdere.
- Planen kan være med til at gøre opstart lettere for nye medarbejdere.

Økonomi:

- Færre sygedage pga. bedre sundhed.
- Reduceret behov for parkeringspladser.

Et bedre image:

- Planen kan være med til at styrke virksomhedens grønne profil.
- God personalepolitik gør det lettere at fastholde og tiltrække medarbejdere.

Bedre miljø:

- Planen kan bidrage til at afhjælpe trængselsproblemer og derved være med til at gøre nær miljøet mere sikkert og mindre forurennet.
- Mindske CO₂-udslippet fra pendlingen til/fra arbejdspladsen.

Nordjyllands Trafikselskab

Nordjyllands Trafikselskabs kontorlokaler er beliggende i Kennedyarkaden i Aalborg Midtby. Nordjyllands Trafikselskab har i alt 154 fastansatte, heraf 112 med mere end 15 timer om ugen og 42 med mindre end 15 timer om ugen (typisk ansatte i call centeret).

Alle fastansatte ved NT får gennem deres arbejde tilbudt buskort, der kan anvendes til alle busserne i Nordjylland. Dermed må det forventes, at andelen af ansatte, der benytter kollektiv transport må være relativ høj.

NT's beliggenhed i Kennedyarkaden ved busterminalen og stationen gør, at virksomheden er forsynet med de bedst tænkelige kollektive transport muligheder i byen. For bilisterne sker adgangen til NT ad Jyllandsgade/Prinsensgade, hvorfra der er opkobling til Vesterbro og motorvejen via Sønderbro.

Samtidig har ansatte ved NT har mulighed for at benytte 23 parkeringspladser, der stilles gratis til rådighed for virksomhedens ansatte, mens 5 har indgået en bruttoløns parkeringsaftale i Kennedy Arkadens P-kælder. Virksomhedens placering centralt i midtbyen gør også, at der er gode adgangsforhold for cyklister. Ansatte, der cykler til arbejde har mulighed for at parkere deres cykler ved banegårdens cykelparkering, hvor det også er muligt at købe sig ind i en aflåst cykelparkering.

I august 2009 blev der udsendt et spørgeskema til samtlige ansatte. I alt blev spørgeskemaet besvaret af 82 ansatte, med 60 spørgeskemaer fuldt besvarede. Dermed havde spørgeskemaundersøgelsen en svarprocent på 39 % med udgangspunkt i antallet af fuldt besvarede spørgeskemaer.

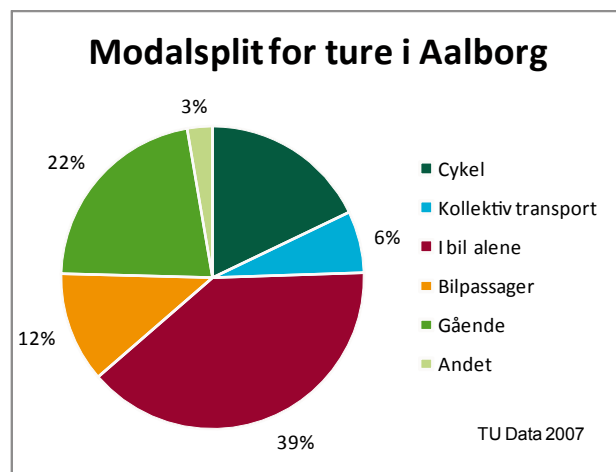
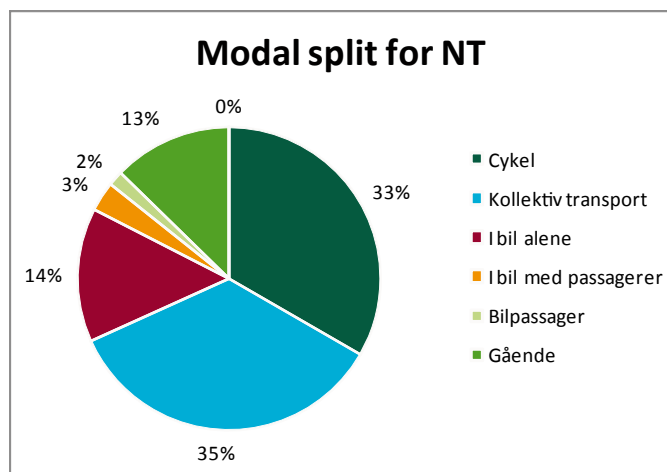
Deltagelsen vurderes at være acceptabel og giver et godt datagrundlag til kortlægning af transportadfærden i virksomheden. Gennemsnitsalderen for de der har besvaret spørgeskemaet er på 38,6 år.

Kortlægning af transportadfærden

Kortlægningen af transportvanerne i virksomheden tager udgangspunkt i en generel kortlægning af, hvordan de ansatte transporterer sig. Herefter vil der ses nærmere på ønskerne ift. at gøre transportadfærden mere bæredygtig. Samlet set vil disse to dele danne udgangspunktet for planens tredje del – udpegningsen af en liste med initiativer til at gøre transporten mere bæredygtig.

Transportvaner

En tredje del af de adspurgte har cyklen som det foretrukne transportmiddel til/fra arbejde, mens 13 % går til/fra arbejde. 35 % bruger kollektiv transport, mens 19 % transporterer sig i bil enten som fører eller passager. Ud af de 19 % som transporterer sig i bil kører de 14 % alene i bilen.



Det er primært ift. disse 14 % at pendlerplanen skal forsøge at påvirke deres adfærd i en mere bæredygtig retning. Sammenlignes NT's modal split med modal split i Aalborg generelt ses det, at det især er brugen af cykel og kollektiv transport, der ligger højt. Den høje brug af kollektiv transport skal naturligvis ses i forlængelse af, at der er tale om selskabet ansvarlig for kollektiv transport i Nordjylland – og samtidig det, at alle fastansatte har mulighed for at anvende kollektiv transport gratis.

Grønne fakta – om transportvanerne hos NT

- De ansatte ved NT benytter i høj grad cykel, kollektiv transport og gang.
- Knap 20% transporterer sig i bil til/fra arbejde - heraf hovedparten i bil alene.

Transportmiddel og transportafstand

Afstanden mellem hjemmet og arbejdspladsen er afgørende for valget af transportmiddel. Umiddelbart står bilen som det foretrukne transportmiddel stærkere på længere strækninger, mens cykel og gang dominerer på de kortere strækninger. Dette mønster kan også genfindes i transportvanerne hos de ansatte hos NT. I tabellen nedenfor ses den gennemsnitlige afstand og transport tid til/fra arbejdspladsen.

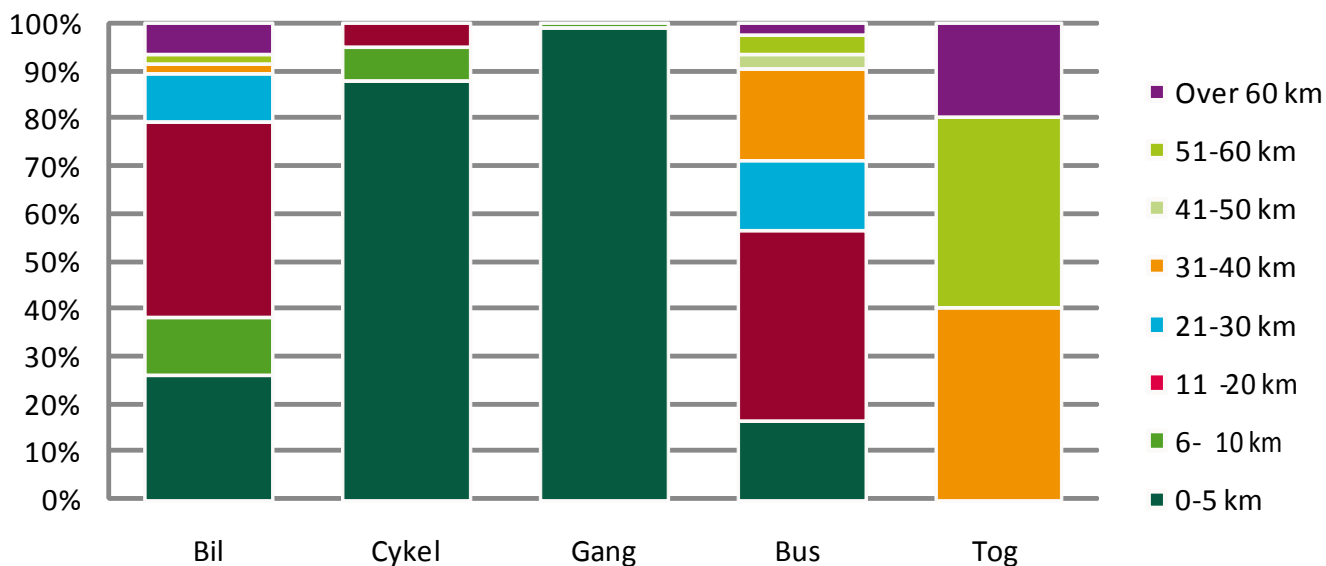
Tabellen afslører dog, at de ansatte hos NT, der i gennemsnit pendler længst, er brugerne af kollektiv transport. I gennemsnit har denne gruppe 17,3 km til/fra arbejde. Sammenlignes dette tal med den gennemsnitlige pendlingsafstand for bilisterne ses det, at denne gruppe i snit har knap 5 km kortere til arbejde end gruppen af kollektivbrugere.

Transportmiddel	Gennemsnitlige afstand til/fra arbejdspladsen	Gennemsnitlig transporttid til/fra arbejdspladsen
Bil	12,4 km	22,5 minutter
Cykel	2,6 km	15,3 minutter
Gang	0,5 km	9,2 minutter
Kollektiv Transport	17,3 km	41,3 minutter

I tabellen ses desuden, at cyklisterne sammen med de gående er de grupper, der tilbagelægger den korteste distance og samtidig bruger den korteste tid på transport. Dermed tyder resultaterne på, at der er en stor gruppe af de ansatte som bor tæt på deres arbejdsplads.

På grafen nedenfor ses kørselsafstandene fordelt på transportmidler. På grafen ses det, at cyklen hovedsageligt anvendes ved ture på max. 5 km. Bussen anvendes primært på de mellemlange afstande, med hovedparten af turene mellem 6-10 km. Bilen anvendes også i stor grad på de mellemlange distancer med 40 % af turene med en afstand på mellem 11-20 km. Samtidig er 40 % af de ture som bilen anvendes på kortere end 10 km, og ses der på de helt korte ture på mindre end 5 km udgør de næsten 25 % af bilturene.

Kørselsafstande fordelt på transportmidler



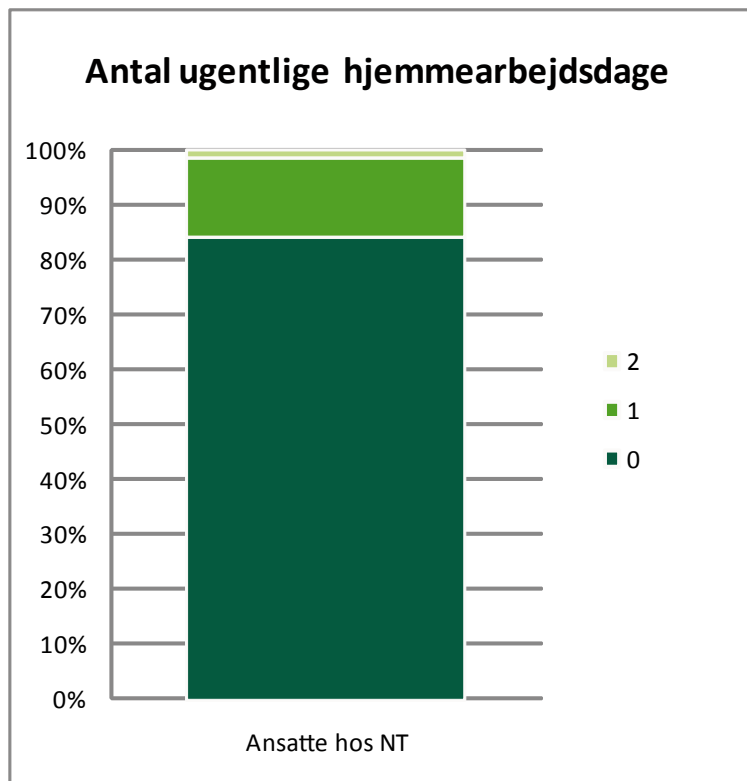
Grønne fakta – kørselsafstand og transportmidler hos NT

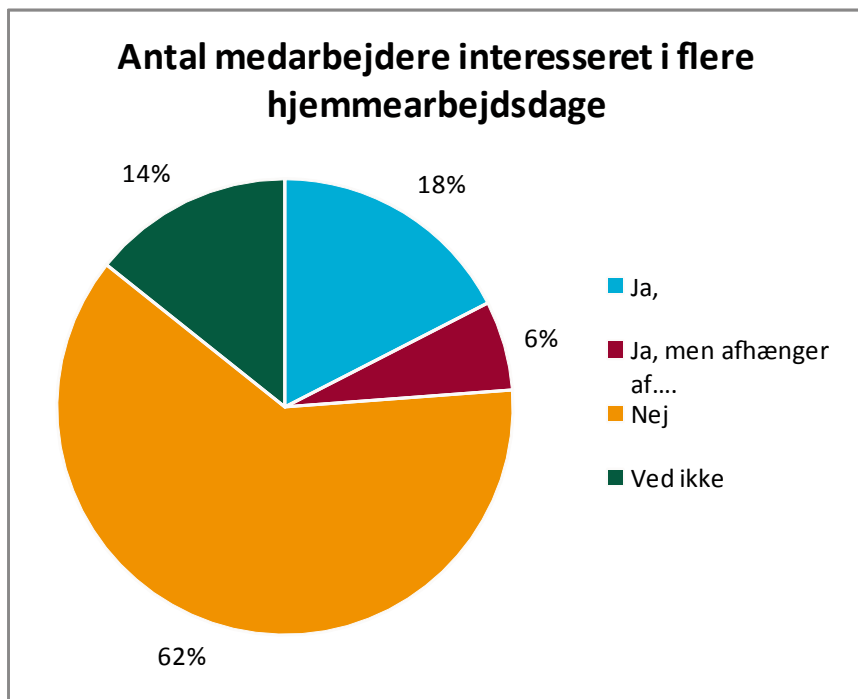
- De ansatte hos NT bor forholdsvis tæt på deres arbejdsplads. Den gruppe, der i gennemsnit har længst til deres arbejdsplads er brugere af kollektiv transport med i 17,3 km.
- Bilisterne har i gennemsnit 12,4 km til arbejde og for næsten 40 % af bilisterne er der mindre end 10 km til arbejde. Især denne gruppe af bilister vurderes til at have gode muligheder for at skifte til et bæredygtigt alternativ – enten bus eller cykel.

Transportdage

Helt at undgå transporten til arbejdspladsen er den mest effektive måde, at få mindsket transporten på. Derfor er en væsentlig del af kortlægningen af transportadfærden også at undersøge antallet af dage, som de ansatte er til stede på arbejdspladsen. Brugen af hjemmearbejdsplads afhænger af en række faktorer – både praktiske, organisatoriske og sociale. På det praktiske niveau kræver hjemmearbejdsplads mulighed for på tilfredsstillende måde at løse sine arbejdsopgaver – herunder ligger eksempelvis adgang til computer, de nødvendige programmer og mulighed for at koble sig op på sin e-mail. Rent organisatorisk kræver hjemmearbejde godkendelse fra ledelsens side, samtidig med, at rammerne for hjemmearbejde også skal være fastlagt – eksempelvis hvordan kollegaer, der arbejder hjemmefra kan kontaktes. Endvidere har det sociale miljø også betydning for mulighederne og lysten til at arbejde hjemmefra.

Generelt er hjemmearbejde ikke særligt udbredt hos NT. Som grafen nedenfor viser, har 83,9 % af de ansatte hos NT ikke haft nogle hjemmearbejdsdage i løbet af en arbejdsuge. Dette indikerer, at hjemmearbejde ikke er en udbredt arbejdsform hos NT. Dette kan skyldes forskellige faktorer som nævnt ovenfor. De ansatte er også blevet spurgt til, om de er interesserede i flere hjemmearbejdsdage. Her angiver knap 25 %, at de ville være interesserede i mere hjemmearbejde. I dette spørgsmål havde de adspurgte også mulighed for at angive betingelser for, at de var interesserede i at arbejde mere hjemmefra. Her er den mest gennemgående betingelse, at lysten til mere hjemmearbejde primært afhænger af arbejdsopgaverne.





Selv om 24 % af de ansatte ved NT antalmæssigt ikke udgør særligt mange vurderes det dog, at fokus på mulighederne for at arbejde hjemmefra og evt. forbedring af forholdene vil kunne være et indsatsområde for NT. Dette bygger på, at en stor del af de ansatte hos NT varetager administrative opgaver, der også ville være mulige at varetage fra deres hjem. På nuværende tidspunkt har ca. 45 medarbejdere mulighed for it-opkobling hjemme, og derved mulighed for hjemmearbejde.

Grønne fakta – Transportdage hos NT

- Hjemmearbejdsplader er ikke særligt udbredte hos NT idet 83,9 % af de ansatte i løbet af en typisk uge ikke har nogle hjemmearbejdsdage.

- Af de ansatte angiver 24 %, at de kunne være interesserede i, i højere grad at arbejde hjemmefra. Sammenholdt med, at de ansatte for en stor dels vedkommende varetager administrative opgaver, vurderes det, at et indsatsområde kunne være at øge graden af hjemmearbejde.

Transportadfærd og holdninger

Et af de væsentlige formål med den grønne køreplan er, at arbejde med holdningsændringer på transportområdet. Holdningsændringerne kan være første skridt i retning af at ændre transportadfærden i en mere bæredygtig retning. Derfor ses der i dette afsnit nærmere på respondenternes holdning til og begrundelse for at anvende de forskellige transportformer, samt deres ønsker til hvad der kan være med til at gøre deres transportadfærd mere bæredygtig.

Respondenterne havde i spørgeskemaundersøgelsen mulighed for at vælge mellem en række foruddefinerede grunde til, at de valgte deres foretrukne transportmiddel. Respondenterne havde mulighed for at afkrydse flere valgmuligheder. I det følgende ses nærmere på henholdsvis bilisterne, brugerne af kollektiv transport og cyklisternes holdninger til transport.

På grund af det forholdsvis lille datasæt skal resultaterne dog tages mere som indikatorer på nogle af de holdninger, som eksisterer hos NT end et egentligt billede af de ansattes holdning.

Bilisterne

Hvorfor anvender du bilen?	Antal Respondenter	Procent af bilbrugerne
Kortest rejsetid	5	41,7 %
Bruger bil til ærinder	4	33,3 %
Komfort	2	16,7 %
Offentlig transport er for dyrt, når jeg har en bil	0	0 %
Offentlig transport er for besværligt, f.eks. skiftene	0	0 %
Bilen giver fleksibilitet og frihed	8	66,7 %
Andet	1	8,3 %

For bilisterne har det især betydning, at bilen giver fleksibilitet og frihed, som er afgørende for valget af bilen som transportmiddel. Samtidig er der også en stor del af bilbrugerne, som angiver at de anvender bilen fordi den giver den korteste rejsetid og fordi de bruger bilen i forbindelse med ærinder.

Bilbrugerne blev også spurgt til, hvad der kunne få dem til at overveje at bruge andre transportmidler. Også her havde de mulighed for at vælge blandt en række foruddefinerede valgmuligheder, der er givet i tabellen nedenfor.

Ville følgende kunne få dig til at skifte transportmiddel?	Antal Respondenter	Procent af bilbrugerne
Hurtigere transporttider	4	33,3 %
Billigere offentlig transport	1	8,3 %
Højere benzinpriser	2	16,7 %
Forbedrede cykelvilkår	0	0 %
Parkeringsafgifter ved arbejdspladsen	0	0 %
Andet	2	16,7 %

Ligesom bilisterne begrundet deres valg af bilen med "kortest rejsetid" er det også hovedsagligt denne faktor der kan få dem til at udskifte bilen med et andet transportmiddel.

Endvidere er bilbrugerne også blevet spurgt til deres brug af samkørsel og deres holdning til, om de kunne tænke sig at køre sammen med en kollega til/fra arbejdspladsen. Til dette svarede 2 af de 12 bilbrugere, at de allerede kører sammen med en kollega, mens yderligere 4 var interesserede i at finde en kollega at køre sammen med.

Brugere af kollektiv transport

For brugerne af kollektiv transport, der også havde mulighed for at vælge mellem syv forskellige foruddefinerede grunde til at anvende kollektiv transport angiver halvdelen af brugerne, at de bruger kollektiv transport, fordi de har mulighed for at udnytte transporttiden til andre gøremål. Samtidig angiver 31,8 % af brugerne, at de miljømæssige fordele ved kollektiv transport spiller en rolle for deres transportvalg, mens tilsvarende andel anser det for for dyrt, hvis de benytter bil. Under andet er den grund som de ansatte hyppigst angiver, at de anvender kollektiv transport, fordi de gennem deres arbejdsplads har mulighed for gratis at køre med NT's busruter.

Hvorfor anvender du kollektiv transport?	Antal Respondenter	Procent af kollektivbrugerne
Jeg har ingen andre muligheder	3	13,6 %
Det er for dyrt med benzin og parkering hvis jeg benytter en bil	7	31,8 %
Transporttiden er kortest	3	13,6 %
Der er for mange biler på vejen	4	18,2 %
Parkeringsforholdene på arbejdspladsen er dårlige	2	9,1 %
Jeg kan benytte transporttiden til andre gøremål, f.eks. læsning, arbejde eller at sove	11	50,0 %
Der er miljømæssige fordele ved det	3	13,6 %
Andet	7	31,8 %

Cyklister/Gående

Cyklisterne og de gående er også blevet spurgt om baggrunden for deres valg af primær transportmiddel. I tabellen ses udbredelsen af de otte foruddefinerede valgmuligheder. Den mest udbredte grund til at cykle/gå er, at man får motion, og at transporttiden er den korteste. Knap halvdelen af cyklisterne/gående angiver også, at det for dem er afgørende, at transporttiden det er den billigste transportform.

Hvorfor cykler/går du primært til/fra arbejdspladsen?	Antal Respondenter	Procent af cyklisterne
Det er den billigste transportform	10	47,6 %
Det er sundt med motion	17	81,0 %
Transporttiden er kortest	17	81,0 %
Der er for mange biler på vejene	0	0,0 %
Jeg bor meget tæt på	13	61,9 %
Afgangstiderne for den offentlige transport er ikke optimale for mig	2	9,5 %
Der er for mange skift involveret i at tage offentlig transport	0	0,0 %
Der er miljømæssige fordele ved det	8	38,1 %

Sammenlignet med bilisternes argumenter for valg af transportmiddel er cyklisternes argumenter i højere grad forbundet med livsstilmæssige argumenter.

Grønne fakta – Transportdage hos NT

- Bilisterne lægger vægt på transporttid og det, at det er let/fleksibelt at anvende bilen.
- Generelt er det kun hurtigere alternative transportmidler eller dyrere biltransport, der kan få bilbrugerne til at skifte transportmiddel.
- Fire af bilbrugerne angiver, at de er interesserede i at køre sammen med en kollega til/fra arbejde.
- Brugerne af kollektiv transport lægger vægt på, at de kan udnytte transporttiden konstruktivt samtidig med, at de ser kollektiv transport som en miljørigtig transportform, mens bilen alternativt er dyr i benzin og parkering.
- Cyklisterne fremhæver, at de ser cyklen som en transportform der giver motion og samtidig har den korteste rejsetid.

Hvad gør vi?

I det følgende vil den pakke af tiltag, som er udarbejdet på baggrund af transportadfærden og transportønskerne blive beskrevet. Pakkens forskellige tiltag skal ses som en samlet pakke, hvor de forskellige dele er målrettet forskellige gruppers ønsker og behov. Samtidig skal pakkens forskellige tiltag også ses som en mulighed for at åbne de forskellige gruppers øjne for mere bæredygtig transport – ud fra logikken, at du er nødt til at prøve noget nyt, før du kan have en holdning til det. Tiltagene er udarbejdet som en værktøjskasse, som skal ses som en samlet pakke af anbefalinger, der skal være med til at gøre pendlingen grønnere. Pakken forudsættes igangsat i løbet af efteråret 2010. NT er selv ansvarlige for, og står selv for gennemførelse af, de foreslåede tiltag, mens Aalborg Kommune vil være behjælpelige med udarbejdelse af informationsmateriale mv. Ved at arbejde med en målrettet indsats det første år efter udarbejdelse af planen er forventningen, at der kan skabes opmærksomhed omkring processen og målbare resultater. Derved er ønsket, at den grønne køreplan får et solidt fundament, idet det er vigtigt, at planen og tiltagene løbende revideres også efter det første år.

Kommunikationsstrategien

Indhold/Baggrund:

En central del af arbejdet med den grønne køreplan har været at sørge for, at der skabes opmærksomhed omkring arbejdet med transportadfærd. Derfor er det også vigtigt at sørge for, at den grønne køreplans kortlægning af den grønne transportadfærd kommunikeres videre til NT's ansatte. Derved vil der skabes opmærksomhed omkring arbejdet med transportadfærd og den gode pendlingskultur vil styrkes.

Samtidig vurderes budskabet om NT's grønne pendling til også at kunne anvendes til at præsentere NT udadtil. Idet virksomhedens fokusområder er kollektiv transport, vil resultaterne kunne bruges til at promovere NT som en grøn virksomhed.

Handling:

Den grønne køreplans resultater skal formidles videre til de ansatte og kan anvendes som et led af virksomhedens kommunikation ud af til. Følgende tiltag foreslås iværksat:

- Til de ansatte ved NT udsendes den grønne køreplan med information om kortlægningen af transportadfærden, sammen med information om hvilke tiltag, der forventes iværksat som resultat af den grønne køreplan.
- Som en del af langeringen af den grønne køreplan afholder NT CO₂-neutral pendlingsuge, for at skabe opmærksomhed omkring projektet.
- De gode resultater fra NT foreslås, at indgå som en del af en samlet pressemeddelelse omkring grønne køre planer udsendt som en del af grøn køreplans projektet.

Hjemmearbejde

Indhold/Baggrund:

De ansatte hos NT anvender i høj grad allerede bæredygtige transportformer, derfor vurderes det, at en indsats i forhold at øge graden af hjemmearbejde er det indsatsområde, hvor den største effekt kan opnås.

Hjemmearbejde anvendes ikke i særlig høj grad hos NT. I løbet af en typisk arbejdsuge har 83,9% af de ansatte ikke haft nogle hjemmearbejdsdage. Umiddelbart vurderet ud fra deres arbejdsopgaver vil en stor del af de ansatte hos NT have mulighed for i højere grad at arbejde hjemmefra. Hjemmearbejdspladser afhænger dog som beskrevet af en række forskellige faktorer – herunder kræver hjemmearbejdspladser, at det organisatorisk og økonomisk kan lade sig gøre.

Af de ansatte hos NT angiver 24 %, at de er interesserede i at kunne arbejde mere hjemmefra. Derfor vurderes det, at der er potentiale for at udbrede brugen af hjemmearbejdspladser. Særligt skal det undersøges, om der er mulighed for ved simple virkemidler at udbrede brugen af hjemme arbejdspladser.

Handling:

- Mulighederne for at udbrede brugen af hjemmearbejde skal undersøges.
- Som et virkemiddel kunne der udarbejdes en folder med gode råd omkring hjemmearbejde. Rådene skal fokusere på både hvordan hjemmearbejde udnyttes mest effektivt, og hvordan det praktisk og organisatorisk kan lade sig gøre.

Informering af nye ansatte om transportmuligheder

Indhold/Baggrund:

Transportadfærd handler om vaner, der kan være svære at ændre, når de først er fastlagt. Ved at udarbejde information, der er målrettet nye ansatte er målet, at de fra starten af tilegner sig en bæredygtig transportadfærd.

Handling:

- Informationskampagne målrettet nye ansatte ved NT. Inkludere information om, hvor nye ansatte kan finde information om transport.

El-cykel forsøg

Indhold/Baggrund: Som en del af den grønne køreplan hos NT foreslås det, at der gennemføres et forsøg med el-cykler. En el-cykel ser ud som en almindelig cykel, men har en batteridrevet motor, der aktiveres, når man træder i pedalerne. Dermed er det nødvendigt selv at gøre en indsats for at komme frem, så der er stadig sundhedsmæssige fordele ved at cykle på en el-cykel. Motoren slår fra ved hastigheder over 25 km/t, så det er særligt op af bakke, på længere ture eller i modvind, at man får glæde af en el-cykel. På de fleste modeller er det muligt at vælge en indstilling ift., hvor meget hjælp fra motoren man ønsker.

Forsøget med el-cykler anses som et oplagt tiltag da bilisterne gerne have hurtigere alternative transportmidler, og det er netop dette en el-cykel muliggør. El-cykelen kan altså være det, der skal til for at flytte de medarbejdere, der bor inden for cykelafstand men alligevel vælger bilen som deres transportmiddel.

Handling: Projektet foreslås gennemført som en forsøgsordning under ARCHIMEDES projektet, hvor nogle af de ansatte, som normalt kører til arbejde i bil, tilbydes en el-cykel til låns i en periode på nogle måneder.

- Forsøgsordningen vil finde sted fra d. 1. november til d. 28. februar.



Co₂-neutral uge

Som en del af lanceringen af den grønne køreplan har NT har valgt, at afholde en CO₂ neutral pendlingsuge i uge 44 2010. Formålet hermed er:

- at lave en egentlig lancering af den grønne køreplan.
- at skabe opmærksomhed på de gode resultater præsenteret i denne rapport.
- at øge medarbejdernes opmærksomhed på, at vi faktisk er en arbejdsplads kendetegnet ved, at der i vid udstrækning benyttes grøn transport og at NT støtter op om initiativer, der bakker op om dette ved f.eks. at sætte den CO₂ neutrale uge i værk.
- at understøtte personalepolitikken hos NT, der sætter fokus på mindre stressede medarbejdere og sundere medarbejdere. (Sundhedspolitikken og stresspolitikken).

Samtidig med at den CO₂ neutrale pendlingsuge bliver skudt i gang lanceres el-cyklernerne. Med el-cyklernerne håber NT at nå ud til de medarbejdere, der har et reelt alternativ til bilen som transportmiddel til og fra arbejde. I uge 43 fordeles de 3 el-cykler, således at de er klar hos den enkelte medarbejder, når den CO₂ neutrale pendlingsuge skydes i gang!

I løbet af den CO₂ neutrale uge registrerer hver medarbejder, hvilket transportmiddel, de har benyttet den pågældende dag. Ugen sluttet af med at Aalborg Kommunes medarbejder ansat i projektet "Sundhedskultur i busdriften" samt "Trivsels i busdriften" bager rugbrød. NT leverer tilbehøret og hermed sluttet ugen af med et fælles indslag i form af en sund frokost.

For at skabe lidt snak om forsøget i huset, bliver medarbejderne i ugens løb bedt om at indstille deres kolleger til tre forskellige priser, der alle har et festligt element f.eks. "Den mest frelste".



Teknik- og Miljøforvaltningen