



# G røn Køreplan

– Forvaltningen for Sundhed og Bæredygtig Udvikling



AALBORG  
KOMMUNE.DK



## Forord

Aalborg Kommune har i Bæredygtighedsstrategi 2008-11 en erklæret strategi om, at gennemføre adfærdsregulerende tiltag, der kan flytte transportarbejdet fra privatbiler til sundere transportformer som bl.a. den kollektive trafik og cyklen. Derfor er vores forvaltning også forpligtet til at gå forrest, når det gælder om at begrænse brugen af bil, så ansatte transporterer sig til og fra arbejde på en bæredygtig måde.

I og med, at kommunens bæredygtighedsarbejde er forankret i Sundhed og Bæredygtig Udvikling, har vi en forpligtigelse til at fremstå som et godt eksempel og være med til at vise løsninger på de udfordringer, vi står overfor i forhold til en klimainsats. Det gælder både over for borgere men nok i særdeleshed over for de andre forvaltninger i kommunen.

I den Grønne Køreplan kan man bl.a. se, hvordan de ansatte transporterer sig. Det er positivt, at så mange cykler til og fra arbejdet, men der er naturligvis stadig plads til forbedringer.

Den Grønne Køreplan anviser nogle af de første skridt, Sundhed og Bæredygtig Udvikling tager til at gøre pendlingen grønnere. Der vil løbende blive fulgt op med planlægning af initiativer, der fortsat kan understøtte og udbygge den grønne pendling.

Thomas Kastrup-Larsen

Rådmand  
Sundhed og Bæredygtig Udvikling  
Aalborg Kommune



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

Den grønne køreplan er udarbejdet af en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra SBU og ARCHIMEDES sekretariatet. Køreplanen er Aalborg Kommunes bud på en pendlerplan for Forvaltningen for Sundhed og Bæredygtig Udvikling (SBU). Den grønne vinkel og fokus på miljørigtig transport er forankret i EU-projektet ARCHIMEDES, der muliggør Aalborg Kommunes deltagelse.

Denne køreplan er den tredje 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 ansatte, forvaltningen 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.

#### 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 nærmiljøet mere sikkert og mindre forurenat.
- Mindske CO<sub>2</sub>-udslippet fra pendlingen til/fra arbejdspladsen.

## Forvaltningen for Sundhed og Bæredygtig Udvikling

Forvaltningen for Sundhed og Bæredygtig Udvikling (SBU) er bekliggende i Rantzausgade i Aalborg Midtby. Samlet er der 60 ansatte i forvaltningen. Forvaltningen ligger i umiddelbar tilknytning til Borgmesterens Forvaltning. For tiden er SBU lokaliseret i tre nabobygninger.

SBU's beliggenhed i Aalborg Midtby gør, at den ligger centralt i forhold til kollektive trafikforbindelser. Således ligger SBU ca. 500 meter fra busterminalen og stationen og ligger desuden ca. 300 meter fra Nytorv, der er knudepunkt for mange af bybusruterne i Aalborg. Den centrale placering gør det også let for cyklister at komme til arbejdspladsen. Ved SBU har de ansatte, der cykler til arbejde mulighed for at parkere deres cykler på en cykelparkering ca. 50 meter fra indgangen.

For at komme til SBU med bil sker adgangen via Danmarksgade fra enten Boulevarden eller Kjellerupsgade. Samlet råder SBU og Borgmesterens Forvaltning over 8 parkeringspladser, hvoraf 2 af pladserne er reserveret til forvaltningens firmabiler, mens 1 af pladserne er reserveret til direktøren. Dermed er der 5 parkeringspladser, som de ansatte har mulighed for at reservere gennem et bookingsystem, hvis de har brug for en bil i forbindelse med møder eller lignende. Derudover er de ansatte henvist til at skulle parkere på de offentlige parkeringspladser i området, der for en stor dels vedkommende er pålagt tidsbegrænsninger og/eller betaling. De ansatte har naturligvis mulighed for at købe p-abonnement til de offentlige parkeringspladser, hvor de nærmeste er Sauers Plads og Aalborg Kongres- og Kulturcenter.

I august 2009 blev der udsendt et spørgeskema til samtlige ansatte. I alt blev spørgeskemaet besvaret af 37 ansatte, med 33 fuldt besvarede. Dermed havde spørgeskemaundersøgelsen en svarprocent på 66 % med udgangspunkt i antallet af fuldt besvarede spørgeskemaer.

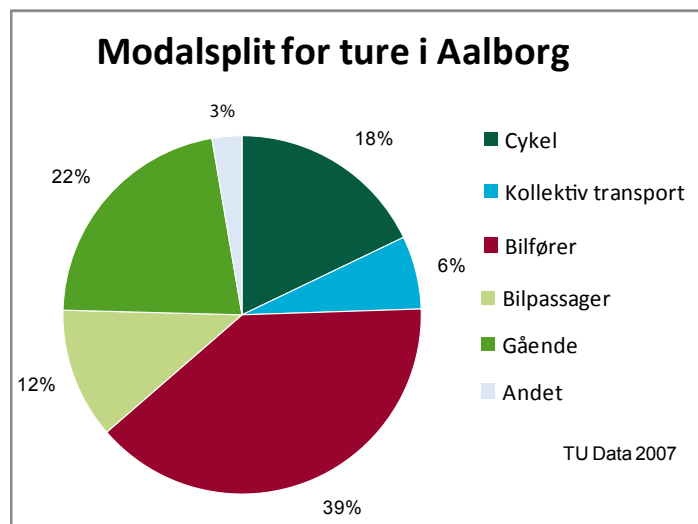
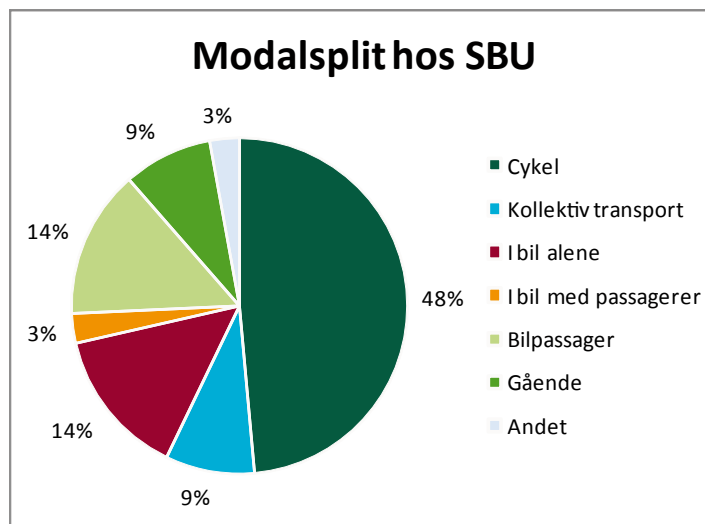
Deltagelsen vurderes at være acceptabel og giver et godt datagrundlag til kortlægning af transportadfærden i virksomheden.

## Kortlægning af transportadfærden

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

### Transportvaner

Næsten halvdelen af de adspurgte har cyklen som det mest anvendte transportmiddel til/fra arbejde, mens yderligere 9 % går til/fra arbejde. 9 % bruger kollektiv transport, mens 31 % 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 modal split hos SBU med modal split i Aalborg generelt ses det, at det især er brugen af cykel, der ligger væsentligt højere hos SBU. Den høje brug af cyklen er naturligvis et positivt resultat set i forhold til denne plans fokus på bæredygtig og miljørigtig transport. Andelen af brugere af kollektiv transport på 9 % er dog ikke særlig høj, taget i betragtning af, at SBU ligger centralt placeret i forhold til offentlige transportmuligheder, det er dog 3 procentpoint højere end Aalborg generelt

## Grønne fakta – om transportvanerne hos SBU

- De ansatte ved SBU benytter i høj grad cykel som deres daglige transportmiddel .
- Godt 30 % transporterer sig i bil til/fra arbejde - heraf hovedparten med flere .

### 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 SBU. I tabellen nedenfor ses den gennemsnitlige afstand og transporttid til/fra arbejdspladsen.

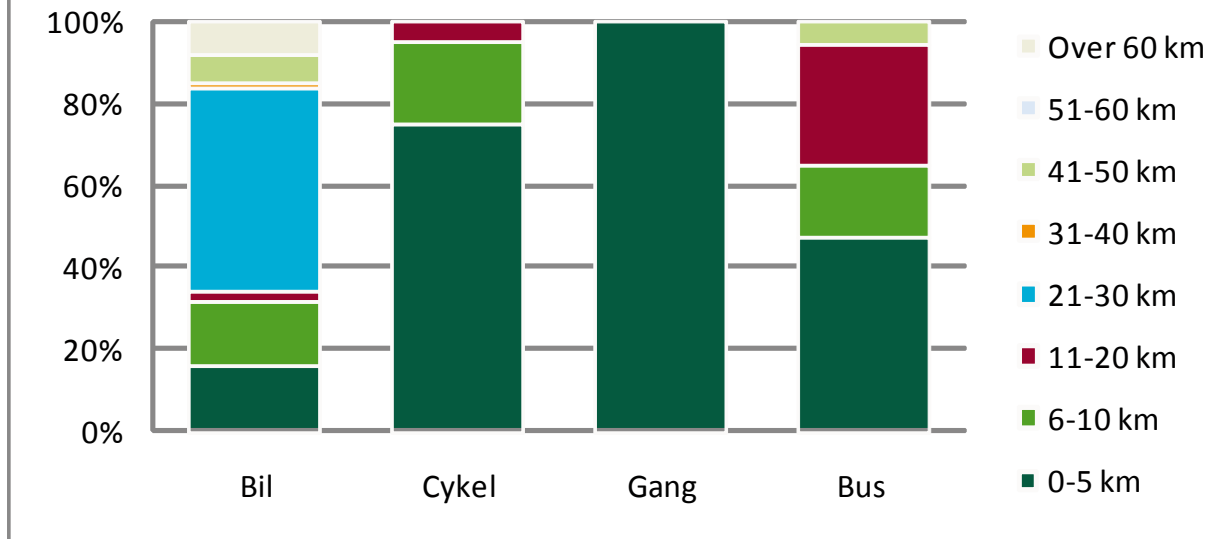
I tabellen ses det, at det er gruppen af bilbrugere, der i gennemsnit pendler til/fra arbejde. Denne gruppe pendler i gennemsnit 15,8 km til/fra arbejde, samtidig med, at de bruger knap 30 minutter på transporten. Gruppen af kollektiv transportbrugere har i gennemsnit 4,7 km til deres arbejdsplads og bruger 25 minutter på denne transport.

Transportmiddel	Gennemsnitlige afstand til/fra arbejdspladsen	Gennemsnitlig transporttid til/fra arbejdspladsen
Bil	15,8 km	28,2 minutter
Cykel	3,2 km	18,9 minutter
Gang	0,8 km	8,7 minutter
Kollektiv Transport	4,7 km	25,0 minutter
Andet	-	-

Cyklisterne er sammen med de gående de grupper, der har kortest til arbejdspladsen og samtidig bruger den korteste tid på transport.

På grafen næste side ses kørselsafstandene fordelt på transportmidler. På grafen ses det, at cyklen hovedsageligt anvendes ved ture på max. 5 km. Bussen anvendes også i høj grad på de kortere ture under 5 km, men også i høj grad på de mellemlange ture på mellem 6-20 km. For bilisternes vedkommende er næsten 70% af turene på mere end 20 km. Af de resterende ture er langt største delen dog under 10 km.

## Kørselsafstande fordelt på transportmidler



### Grønne fakta – kørselsafstand og transportmidler hos SBU

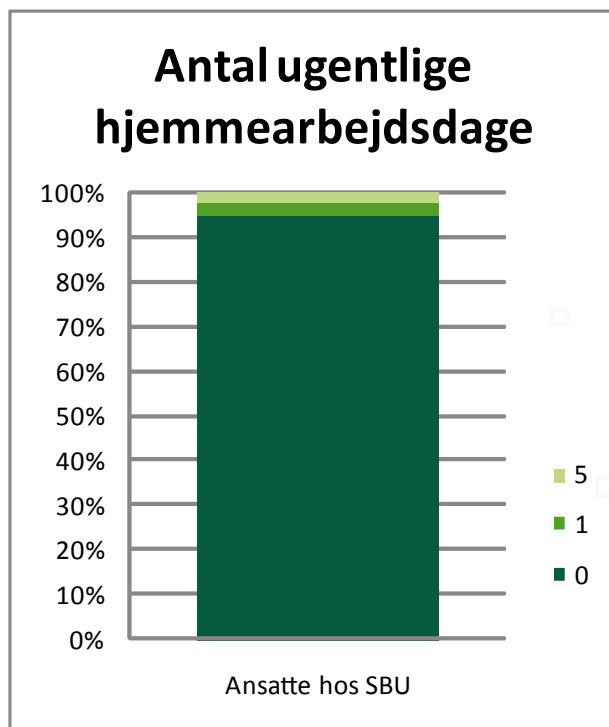
- Det mest anvendte transportmiddel er cyklen med 48 % af turene til/fra arbejde.
- Kollektiv transport anvendes af 9 % af de ansatte.
- Lidt over 30 % transporterer sig i bil til/fra arbejde, heraf 14 % alene.

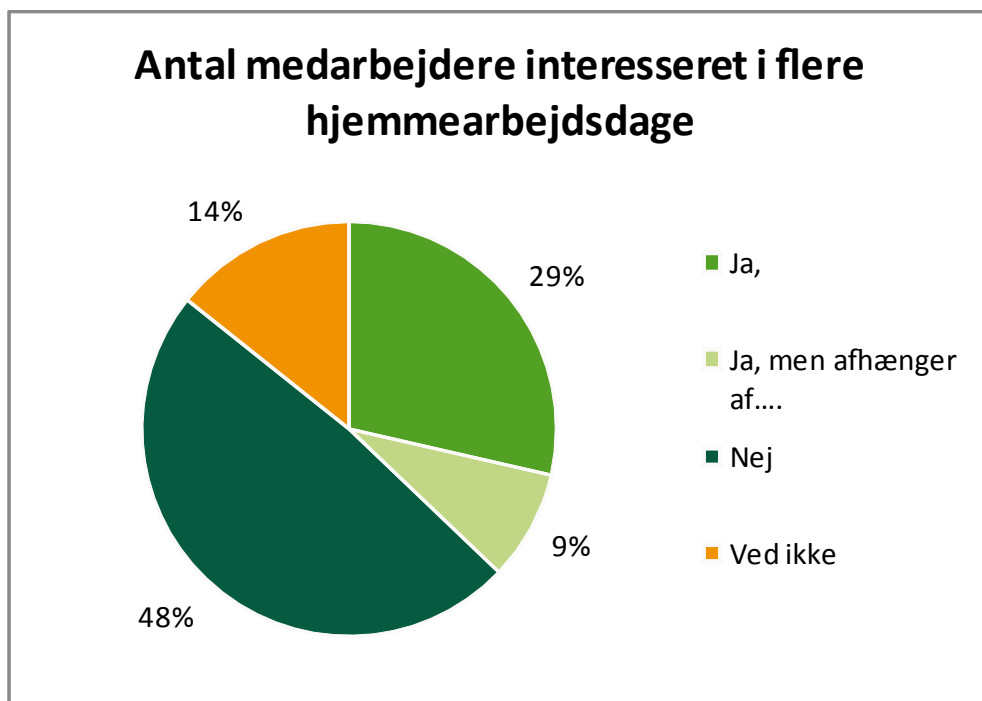


## Transportdage

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 hjemmearbejde afhænger af en række faktorer – både praktiske, organisatoriske og sociale. På det praktiske niveau kræver hjemmearbejde 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 anvendt hos SBU. Som grafen nedenfor viser er der næsten ingen af de ansatte, der bruger hjemmearbejde. Dette kan skyldes forskellige faktorer som nævnt ovenfor. Til spørgsmålet om, hvorvidt de er interesserede i flere hjemmearbejdsdage angiver næsten 40 %, at de ville være interesserede i at arbejde mere hjemmefra. Af disse 40 % angiver 9 %, at det afhænger af forskellige forhold – herunder er det især betinget af, at det er opgavetyper, der kan løses hjemmefra.





Med næsten 40 % af de ansatte som viser interesse for mere hjemmearbejde anses det som et muligt indsatsområde.

#### Grønne fakta – Transportdage hos SBU

- Hjemmearbejde eksisterer stort set ikke hos SBU
- Af de ansatte angiver knap 40% at de kunne være interesserede i, i højere grad at arbejde hjemmefra.

## Transportadfærd og holdninger

Holdningsændringer 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, deres valg af transportmiddel. Respondenterne havde mulighed for at vælge flere svarkategorier. 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 SBU end et egentligt billede af de ansattes holdning.

### Bilisterne

Et vigtigt aspekt for bilisterne er, at bilen giver fleksibilitet og frihed. Endvidere 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.

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

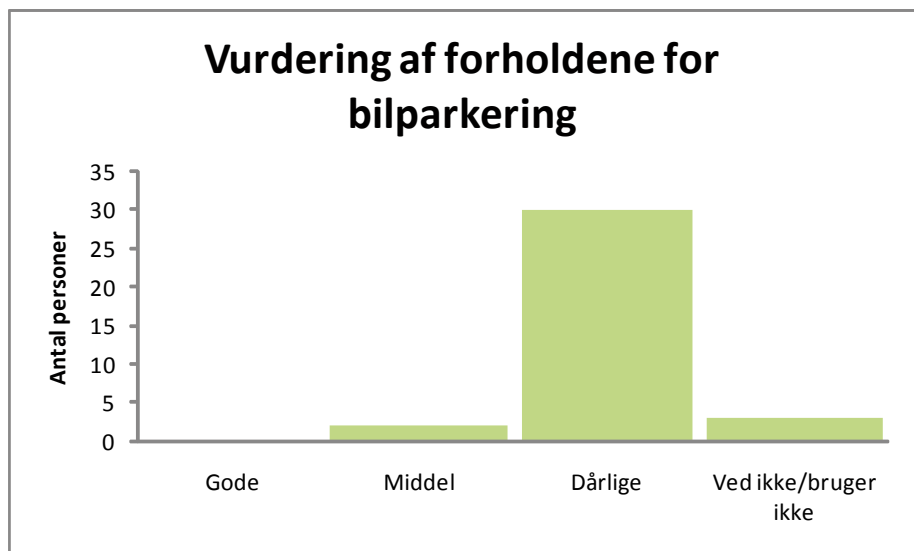
Bilbrugerne blev også spurgt til, hvad der kunne få dem til at overveje at bruge andre transportmidler. Også her havde de mulighed for at vælge blandt en række foruddefinerede valgmuligheder, der er givet i tabellen næste side.

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

Som det ses går hurtigere transporttider igen, som det væsentligste argument for at anvende bilen.

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 11 bilbrugere, at de allerede kører sammen med en kollega, mens yderligere 2 var interesserede i at finde en kollega at køre sammen med.

Alle medarbejderne er også blevet spurgt om, hvordan de vurderer forholdene for bilparkering ved arbejdspladsen. Som det ses på figuren vurderer langt de fleste bilparkeringsforholdene ved arbejdspladsen som dårlige. Dette skal selvfølgelig ses i forhold til SBU's centrale placering i Aalborg midtby og den beskrevne parkeringssituation ved SBU. Set i perspektivet af denne grønne køreplan kan parkeringsforholdene være med til at motivere medarbejderne til at prøve alternative transportformer.



## Brugere af kollektiv transport

Gruppen af kollektiv transportbrugere er hos SBU så lille, at der ikke er grundlag for at komme med vurderinger af de kollektive trafikbrugeres holdning til transport. Som beskrevet ovenfor er det kun omkring 9 % af de ansatte, som bruger kollektiv transport til/fra arbejde som det primære transportmiddel, hvilket set ift. antallet af ansatte svarer til omkring 4-5 personer i alt.

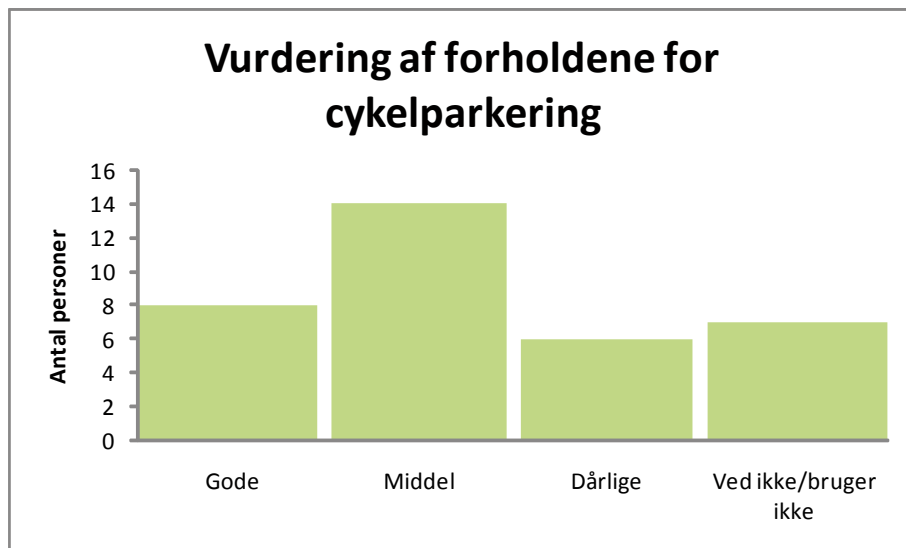
## Cyklister/Gående

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. Lidt over halvdelen af cyklisterne/gående angiver også, at det for dem er afgørende, at de bor meget tæt på arbejdspladsen.

Hvorfor cykler/går du primært til/fra arbejdspladsen?	Antal Respondenter	Procent af cyklisterne
Det er den billigste transportform	4	23,5 %
Det er sundt med motion	15	88,2 %
Transporttiden er kortest	11	64,7 %
Der er for mange biler på vejene	2	11,8 %
Jeg bor meget tæt på	9	52,9 %
Afgangstiderne for den offentlige transport er ikke optimale for mig	0	0,0 %
Der er for mange skift involveret i at tage offentlig transport	1	5,9%
Der er miljømæssige fordele ved det	5	29,4%
Andet	2	11,8 %

Næsten en tredjedel af gruppen af cyklister og gående angiver, at det for dem også er afgørende, at der er miljømæssige fordele ved disse transportformer. Dette indikerer, at der i hvert fald er en gruppe af ansatte, som er optagede af, hvordan deres transport påvirker miljøet.

Alle ansatte er også blevet spurgt til deres vurdering af cykelparkeringsforholdene. Som det ses på figuren næste side vurderer den største gruppe parkeringsforholdene som middel. Næsten lige store grupper vurderer forholdene som dårlige eller gode. Figuren indikerer ikke klart, om der er behov for forbedringer på cykelparkeringsområdet, men kan ses som en indikation på, at det er et område, som behøver yderligere afdækning for at kunne vurdere om en indsats er nødvendig.



## Grønne fakta – Transportdage hos SBU

- 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.
- To af bilbrugerne angiver, at de er interesserede i at køre sammen med en kollega til/fra arbejde.
- Cyklisterne fremhæver, at de ser cyklen som en transportform der giver motion og samtidig har den korteste rejsetid. Samtidig angiver næste 1/3 af cyklisterne, at det for dem er afgørende, at cyklen har miljømæssige fordele. Dette vidner om, at der er en gruppe af medarbejdere, der interesserer sig for de miljømæssige konsekvenser af deres transportadfærd.
- Vurderingen af cykelparkeringsforholdene giver ikke en klar indikation af om forholdene er tilfredsstillende. Der kunne arbejdes videre med en undersøgelse af, om det er muligt at forbedre forholdene.

## Hvad gør vi?

I det følgende vil den pakke af tiltag, som er udarbejdet på baggrund af transportadfærden og transportønskerne blive beskrevet. Pakkens tiltag er blevet udarbejdet i en arbejdsgruppe med deltagelse af ansatte hos SBU. Med den høje andel af cyklister er SBU allerede nået langt i forhold til en grøn pendlingsadfærd blandt de ansatte. Dette er naturligvis et positivt resultat, der skal bygges videre på.

Tiltagene er udarbejdet som en værktøjskasse, som skal ses som en samlet pakke af anbefalinger, der skal være med til at gøre pendlingen grønnere. For at understrege vigtigheden af en samlet indsats, er der udarbejdet en årsplan, der opsummerer aktiviteterne. Pakken forudsættes igangsat i løbet af det næste år. SBU er selv ansvarlige og står selv for gennemførelse af de foreslåede tiltag, men vil kunne modtage vejledning og støtte til 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.

## Fokus på det gode udgangspunkt – kommunikation både internt og eksternt

### 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 kommunikerer videre til forvaltningens ansatte. Derved vil der skabes opmærksomhed omkring arbejdet med transportadfærd og den gode pendlingskultur vil styrkes.

Samtidig vurderes budskabet om SBU's grønne pendling til også at kunne anvendes til at præsentere SBU udadtil. I det forvaltningens fokusområder er bæredygtighed og sundhed, vil resultaterne kunne bruges til at promovere SBU som en grøn forvaltning.

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

- Resultaterne fra kortlægningen tages med videre og præsenteres på et personalemøde.
- Til de ansatte ved SBU udsendes information om kortlægningen af transportadfærden, sammen med information om hvilke tiltag, der forventes iværksat som resultat af den grønne køreplan.
- De gode resultater fra SBU foreslås, at indgå som en del af en samlet pressemeddelelse omkring grønne køreplaner udsendt som en del af grøn køreplans projektet.
- Etablering af en luftpumpestation til brug for cyklister.

## Hjemmearbejde

### Indhold/Baggrund:

Hjemmearbejde anvendes i megen lille udstrækning hos SBU i dag – kun en meget lille del af de ansatte angiver, at de i løbet af en uge har haft en hjemmearbejdsdag. Vurderingen fra ansatte hos SBU er, at brugen af hjemmearbejde kunne udvikles yderligere, idet en del af de ansattes arbejdsopgaver vurderes til at kunne løses hjemmefra. Samtidig angiver knap 40 %, at de kunne være interesserede i, i højere grad at arbejde hjemmefra. Derfor vurderes udbredelsen af hjemmearbejde at udgøre et indsatsområde.

### Handling:

- Mulighederne for hjemmearbejde tages op på ledelsesniveau og i de relevante samarbejdsarbejdsudvalg med henblik på at udarbejde retningslinjer, der kan indgå i velkomstmappen til nye medarbejdere.
- Ud over indarbejdelse af gode råd i velkomstmappen kunne et virkemiddel være udarbejdelsen af 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.

## Cykelparkeringsforholdene

### Indhold/Baggrund:

Spørgeskemaundersøgelsen afslørede, at de ansatte vurderer cykelparkeringsforholdene til at være middel. Arbejdsgruppen vurderer dog, at det er et indsatsområde, som kan forbedres. Særligt kunne cykelparkeringsstandarderne forbedres ift. også at kunne tilbyde cyklisterne aflåst og overdækket cykelparkering. Samtidig skal der sættes fokus på mulighederne for også at kunne tilbyde cykelparkering tæt på indgangen.

### Handling:

- Mulighederne for at tilbyde de ansatte aflåst og overdækket cykelparkering skal undersøges. Samtidig skal det undersøges om der vil være mulighed og interesse for cykelparkering tættere på indgangen.

## 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 SBU. Inkludere information om, hvor nye ansatte kan finde information om transport (muligheder for kombinationsrejser, kollektiv transport etc.), og sætte fokus på, at en grøn transportadfærd er et vigtigt fokusområde for arbejdspladsen. Informationen skal være konkret omkring forholdene på SBU og introducere de ansatte om deres muligheder.



## Samkørsel

### Indhold/Baggrund:

Samkørsel er et godt miljørigtigt alternativ for de ansatte, der bor langt fra arbejdspladsen i områder med mindre regelmæssig kollektiv transport. På grund af SBU's lille størrelse vurderes det dog ikke at være relevant at etablere en samkørselsordning, der kun omfatter de ansatte hos SBU. SBU's centrale lokalisering i midtbyen, hvor der ligger mange andre arbejdspladser, gør dog, at der potentielt er mange muligheder for at finde en samkørselspartner. Det foreslås derfor, at der arbejdes på at udbrede kendskabet til allerede eksisterende samkørselsordninger.

### Handling:

- Der arbejdes på at udbrede kendskabet til nogle af de store kendte samkørselsordninger på nettet for at give de ansatte viden om, at disse muligheder eksisterer.

## Firmacykler

### Indhold/Baggrund:

En af grundene til at bruge bilen er ærinder i løbet af dagen og ifølge deltagerne i arbejdsgruppen er en stor del af disse ærinder forbundet med mødeaktivitet og andre ærinder udenfor huset. For at gøre det lettere at komme til møder i byen uden brug af bil anbefales det, at der stilles nogle cykler til rådighed som de ansatte kan bruge som transportmidler i arbejdstiden.

### Handling:

- Mulighederne for at indkøbe en flåde af firmacykler skal undersøges. Cyklerne vil skulle have til huse på forvaltningen og vil som firmabilerne kunne bookes til transport til/fra møderne.
- Som et supplement til de almindelige firmacykler kunne der suppleres med en enkelt elcykel. Elcykler har deres styrke på de lidt længere pendlingsafstande og samtidig vurderes elcykler at kunne være et alternativ for personer, der ellers ikke ville bruge cyklen. Der arbejdes mod, at ordningen stilles til rådighed som en del af den grønne køreplan.

## Årsplan

I det følgende samles op på de foreslåede aktiviteter det kommende år.

### Løbende:

- Fokus på det gode udgangspunkt og på at sætte transportadfærd og pendling på dagsordenen.
- Fokus på cykelparkeringsforholdene.
- Evaluering af planen og tiltagene

### Efterår 2010:

- Udarbejdelse af brochure med gode råd til hjemmearbejde
- Mulighederne for etablering af en el-cykelprøveordning undersøges

### Vinter 2010

- Mulighederne for indkøb af firmacykler undersøges.
- Eventuel el-firmacykel går i drift.

### Forår 2011

- Pjece til nye medarbejdere udarbejdes.
- Promovering af samkørselsordninger.





---

Teknik- og Miljøforvaltningen