

Skjema: Holdningsskapende arbeid og mobilitetsplanlegging. Oppsummert av Marika Kolbenstvedt

			Miljø – og Klimaeffekter					
Tiltak i Tiltakskatalogen	Type studie	Pris- elastisitet (pe)	Tallfestede effekter som håndteres av transportmodellen			Andre effekter, som ikke helt fanges opp av transportmodellene	Forutsetninger og faktorer som påvirker effektene	
			Kjørte km, bilbruk ++	CO2	NOx, NO2			PM 10
Videomøter (2012)	Evaluering av pilotprosjekt		5-15% reduksjon i reisebudsjettene	Sparte 14 tonn CO ₂ i en fylkes-administrasjon.			Sparte reisekostnader og reisetid. Taper uformell kontaktbygging	Sprikende resultater i internasjonale studier. Konjunkturavhengig
Fjernarbeid (2011)	Kontrollerte pilotforsøk Statistiske analyser av potensial	Hjemme-arbeid	- 8% personkm. med bil 1,6 dager hjemmearbeid pr måned i Oslo, Bergen og Trondheim	Ingen måling eller beregning av endring i utslipp, men positiv tendens.			Økning sykling og gange Økning lokal trafikk	40% i Oslo, Bergen og Trondhjem kan jobbe hjemme. 14% har avtale med arbeidsgiver og 14% gjør det uten avtale. Type arbeid og avstand arbeid påvirker
		Telesentra	-11,5%/uke - 53%/senterdag	-21,5% CO	-34,9% NOx	-15% TOG	Økning lokal trafikk	Gamle data
Fleksible arbeidstids-ordninger (2012)	RVU data Tidlige studier forsøk i UK, USA, Oslo og Stockholm		Både mer og mindre bilbruk. Trafikktoppene flates ut.	Kvantifisering miljø- og klimaeffekter mangler, men retningen vises.			De som utnytter ordningen får kortere reisetid til arbeid.	Andre tidsrestriksjoner påvirker folks valg mer enn fleksitid. Tilgang til alternative transportmidler vil påvirke miljøeffekter
Samkjøring med bil (2016)	Reisevaner Registrering av belegg i biler		Økning i belegg med 5% gir 4 mill. færre kjøretøykm. per dag i Norge	Økning 5% belegg økning betyr - 0,23 mill. tonn CO ₂ - 50 mill. kg NOx - 0,28 mill. kg PM ₁₀			Antall biler på vegen reduseres. Reduserer behov for veger. Synliggjør kostnadene ved bilbruk. Lavere transportkostnader enn ved privat bileierskap.	Nye nettbaserte mobilitetstjenester øker potensialet. Kjennetegn ved husstanden, tilgang på transportmidler og sambruksfelt, lokalisering av bolig og arbeid samt byens størrelse har betydning.
Bildeling (2012)	Erfaringer fra forsøk. Intervju om alternative valg.		Deltagere kjører 2/3 færre km enn de med egen bil. Reduserer antall biler/hushold og øker antall husholdninger uten bil.	- 15-20% CO ₂ (bilene er nyere)			1 delebil kan erstatte 5-15 privatbiler. Reduserer arealforbruk og behov for parkeringsplasser. Kan medføre økt bilbruk blant de som tidligere syklet, gikk eller kjørte kollektivt. Nettoeffekten er likevel positiv.	Nye nettbaserte mobilitetstjenester øker potensialet. Incitament for tilrettelegging er viktig.
Kampanjer for å begrense bilbruk (2011)	Studier av forsøk før og etter med flere måleperioder. Metaanalyser		-12% bilreiser til jobb - 5-10% i gruppen kampanjen er rettet mot.	Ikke direkte måling eller beregning av klima- eller miljøeffekter.			Målrattede og personlige kampanjer har best effekt, særlig de som er relatert til arbeidsplasser. Generell markedsføring i befolkningen har liten effekt.	Kampanjer virker best når andre tiltak eller insentiver innføres samtidig. Lokale kampanjer virker bedre enn nasjonale. Mange kortvarige prosjekter og svake evalueringer.

			Miljø – og Klimaeffekter					
Skjema forts.			Tallfestede effekter som håndteres av transportmodellene				Andre effekter, som ikke helt fanges opp av transportmodellene	Forutsetninger og faktorer som påvirker effektene
Tiltak (Dato)	Type studie Steder	Pris- elastisitet	Kjørte km Bilbruk mfl	CO ₂	NO _x NO ₂	PM ₁₀		
Gående skolebuss (2011)	RVU-studier Intervjuer Beregninger		-3,4% andel som blir kjørt til skolen - 0,3 mill km/år hvis andel kjørte barn reduseres fra 14-10%				Andel som går øker fra 5-15% Bedre helse Ofte relativt kortvarig.	Få gode effektstudier. Vanskelig å overføre resultat fra USA til Norge der mange allerede går.
Mental reiseplanlegging (2011)	Informasjon om planleggingsverktøy Intervjuer Beregninger		Endring reisevaner, kjørte km	Ikke gjennomført studier av effekter			48% av de som ble oppfordret til å bruke ny buss gjorde det mot 18 i kontrollgruppen	Kun en japansk undersøkelse. Meget lav svar% (8%). Vanskelig å skille effekt av kampanje og gratis biljetter
Kampanjer for mer sykling/gåing blant barn (2014)	Målinger på kampanjedager RVU med barn		Andel kjørt går ned under kampanjen, men øker deretter	Virkninger må vurderes ut fra atferd			Aktiv transport gir bedre helse, særlig for barn som ikke er aktive ellers Øker bevissthet om betydningen av Aktiv transport	Få kampanjer er systematisk evaluert. Må ha realistiske mål, koples til fysiske tiltak og gjentas mange ganger
Belønning miljøvennlig kjøring (2014)	Evalueringsforsøk med ISA registreringsutstyr i bilen	Gjennomsnitt -0,03 kjørelengde, -0,25 unngå rush	Opptil -10% for redusert kjørelengde Opptil -60% ved belønning	Både redusert kjørelengde og mindre rushtidskjøring vil være positivt for miljøet, men effekten av belønning forsvinner når den opphører.			Færre ulykker med færre kilometer Mindre tetthet kan gi økt fart og flere ulykker	Mange forsøk, mest på overholdelse fartsgrenser, en del på begrensning kjøring Rekruttering har vært et problem