

Mobilitetsplan Skur 38

Akershusstranda 19, Oslo Havn



Oslo, 6 november 2020

VISTA Utredning AS



Forord

Skur 38 skal rehabiliteres, med blant annet følgende mål:

Skur 38 skal fremstå som et attraktivt, effektivt og moderne kontorbygg. Det rehabiliterte bygget skal bidra til en ønsket byutvikling på Vippetangen og ivaretar maritim kulturhistorie i området, og rehabiliteringen skal ha en ambisiøs miljøprofil.

Oslo Havn KF (HAV) er eier av bygget og byggherre, med Silje Molid som kontaktperson. Varden entreprenør er utførende, med Tommy Simenstad som kontaktperson, og Michael Lommertz i Bollinger+Grohmann Ingeniører as har vært miljørådgiver og kontaktperson for mobilitetsplanen.

Oslo, november 2020

Paal Sørensen
VISTA Utredning AS

Innhold

Forord	2
1 Bakgrunn	4
2 Dagens situasjon.....	5
2.1 Reisevaneundersøkelsen 2019 (RVU).....	5
2.2 Vurdering av reisevaneundersøkelsen	8
3 Mulige endringer av arbeidsreiser	8
3.1 Økt gange	8
3.2 Økt sykling	8
3.3 Økt kollektivbruk	12
3.4 Redusert bilbruk	12
3.5 Miljøambisjoner	12
3.6 Forslag til nye tiltak	13
4 Mulige endringer av tjenestereiser	15
5 Konklusjon	16
Vedlegg 1: BREEAM, TRA05.....	17

1 Bakgrunn

Det er bestemt at prosjektet skal ha som ambisjon å oppnå BREEAM-sertifisering nivå «Excellent», og å bli et forbildeprosjekt i FutureBuilt:

FutureBuilt er Oslo-regionenes utstillingsvindu for de mest ambisiøse aktørene i byggenæringen. Visjonen er å vise at det er mulig å utvikle klimanøytrale byområder og arkitektur med høy kvalitet. FutureBuilt's mål har vært å få frem 50 forbildeprosjekter – både områder og enkeltbygg – som skal redusere klimagassutslippene med 50 prosent innen områdene transport, energibruk og materialbruk.

Et av målene til prosjektet er at Skur 38 etter ombygging skal fremstå som et godt ivaretatt, attraktivt og moderne kontorbygg med gode utearealer. Skur 38 skal oppgraderes med en ambisiøs miljøprofil, og skal gjennomføres i tråd med Oslo kommunes og HAVs miljøsatsning.

Dokumentet "Klima- og miljøpolicy i Oslo Havn 2018-2030" beskriver blant annet følgende visjon og mål for Oslo Havn:

- Oslo Havns visjon: «Verdens mest effektive og miljøvennlige bynære havn».
- Effektiv og veldreven havn: Nullutslippshavn på sikt, energieffektiv havnedrift inkl. bygg
- Miljøvennlig havn og sjøtransport: Bærekraftig bynær havn herunder flere nullutslipps byggeplasser i 2025, 90 % sortert avfall i 2025
- Bidra til Oslo som attraktiv by

Disse miljømålsettingene bygger bl.a. på FNs bærekraftsmål: «Å se miljø, sosial og økonomisk utvikling i sammenheng».

Denne mobilitetsplanen er et krav for å oppnå sertifisering i BREEAM (TRA05), men ikke obligatorisk for å nå «Excellent». Den er også nyttig for å oppnå krav om 50% reduksjon i klimagassutslipp, som formulert i FutureBuilt.

Hva er en mobilitetsplan:

«Mobilitetsplanlegging er en del av det som på engelsk kalles "Mobility Management". Dette handler særlig om organisatoriske og enkle fysiske tiltak, for å begrense bilbruken. Hensikten er å påvirke holdninger og reiseadferd. Arbeidet kan i tillegg omfatte samarbeid med offentlige myndigheter om tiltak som kan bidra til overgang fra bilbruk til mer miljøvennlig transport. Omfattende utbygging av infrastruktur for samferdsel er ikke inkludert.»

Kilde: Mobilitetsplanlegging, Smarte reisevalg for bedrifter og virksomheter, Veileder FutureBuilt, mars 2011.

2 Dagens situasjon

Bygget har i en normalsituasjon huset ca 60-70 ansatte. De har 31 p-plasser for **bil**, hvorav 7 har vært forbeholdt tjenestebiler. I tillegg disponerer HAV 13 plasser bak Skur 39, samt 40 plasser som kan brukes av alle, leietakere og gjester. Det er 68 p-plasser for **sykkel**, men på grunn av gammel utforming og slitasje opplyser byggets prosjektleder at bare 48 har vært brukbare den siste tiden. Alle plassene er ute, 40 av disse med tak, og i tillegg 11 inne i bygget ved siden av (Skur 39). I tillegg finnes et areal skjermet av tak, men ikke oppmerket for sykkel eller med stativer. Det er innkjøpt 2 elsykler til bruk for tjenestereiser. Alle ansatte kan få abonnement på bysykler.

Dagens **kollektivbetjening** må sies å være svært god:

- Ca 1100 meter til tog på Oslo S og til Nathionalteatret
- Ca 1000 meter til Stortinget T-banestasjon, med alle T-banelinjer
- 750 meter til mange trikk- og busslinjer i Prinsensgate/Tollbugata
- 200 meter til busslinje 60, Vippetangen-Tonsenhagen, via Jernbanetorget, med avgang hvert kvarter
- 1100 meter til Nesoddbåtene

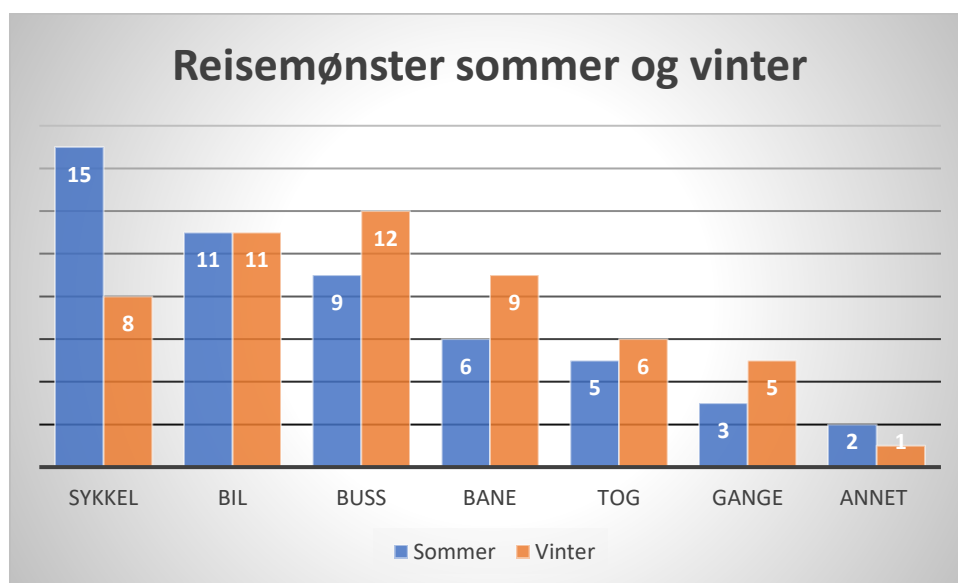
Vanlig anerkjent akseptabel gangavstand er 1000 meter til bane og båt, og 600 m til buss.

2.1 Reisevaneundersøkelsen 2019 (RVU)

I situasjonen som beskrevet over gjennomførte Syklistenes landsforening (SLF) i mai/juni 2019 en reisevaneundersøkelse (RVU) blant en del av de ansatte. 42 ansatte i Oslo Havn KF fikk spørreskjema og 25 svarte, en svarprosent på 54%. Alle 25 har ikke svart på alle spørsmålene, slik at svarprosenten er lavere noen steder. Undersøkelsen har et hovedfokus mot sykling, men gir samtidig et brukbart bilde av det totale reisemønsteret. Vi må videre anta at de øvrige ca 60 ansatte i bygget har (eller vil få) et tilsvarende reisemønster.

Hvordan reiser du hovedsakelig til og fra jobb i løpet av en uke, sommer/vinter?

(3 svar, i prioritert rekkefølge):



Figur 1: Antall ansatte sitt reisemønster (17 ansatte har svart, med 3 ulike reisemidler på hver).

Kilde: Sertifiseringsrapport, Oslo Havn KF Skur 38, Syklistenes Landsforening 2019.

Av totalt 51 svar (3 svar hver på 17 ansatte), er den prosentvise fordelingen på de ulike transportformene følgende:

%	Sommer	Vinter	Hele året
Sykkel	29	15	22
Bil	22	22	22
Buss	18	23	20
Trikk eller T-bane	12	17	15
Tog	10	11	10
Gange	6	10	8
Annet	3	2	3

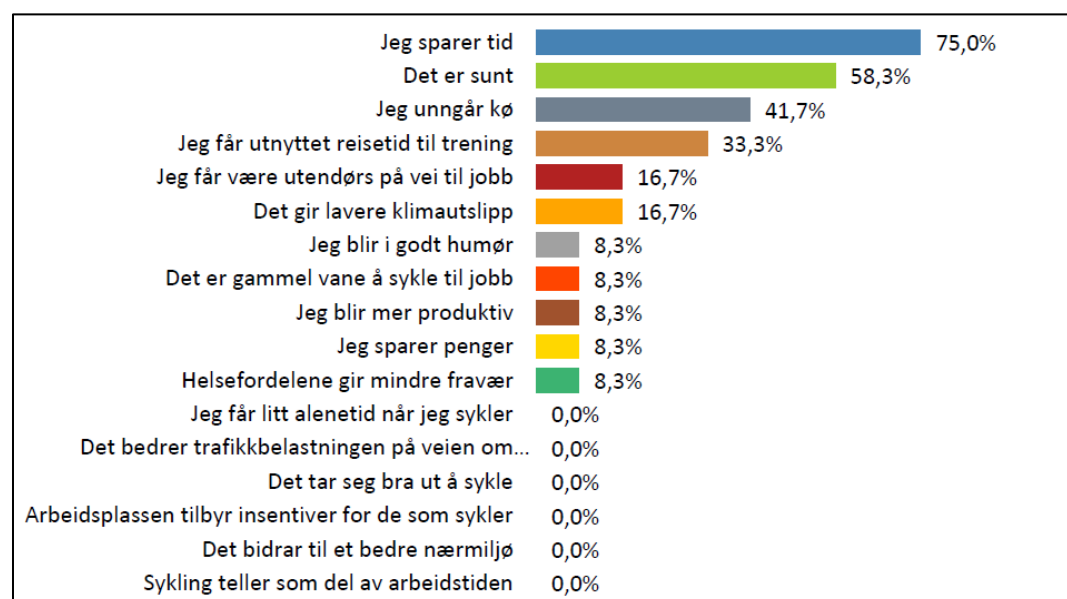
Figur 2: Prosentvis fordeling på ulike reisemidler.

Det viktigste resultatet for denne mobilitetsplanen er at bilandelen er på 22%, sommer og vinter, og altså helt stabil gjennom året. Hovedfokus for mobilitetsplanen er å redusere denne andelen, ned til i størrelsesorden halvparten (for å møte kravet fra FutureBuilt, for å bli et forbildeprosjekt, om 50 % reduksjon i CO2-utslipp). Et annet viktig resultat er at sykkelandelen halveres fra sommer til vinter, der alle synes å endre til kollektivtrafikk og gange i vinterhalvåret.

Undersøkelsen har ikke spurt generelt om viljen til å endre transportmiddel fra bil til noe annet. Den har fokusert mest på viljen og motivasjonen til å sykle oftere. På spørsmål om hvorvidt de er avhengige av bil til/fra arbeidsplassen, svarer 88% (av 22 respondenter) «nei». Med andre ord svarte bare 12 % at de var avhengige av bil til/fra jobb. Det ble ikke spurt om denne avhengigheten hadde å gjøre med tjenestereiser i arbeidstiden, men siden spørsmålet lyder «til/fra arbeidsplassen» antar vi at dette bare gjelder arbeidsreisen til og fra.

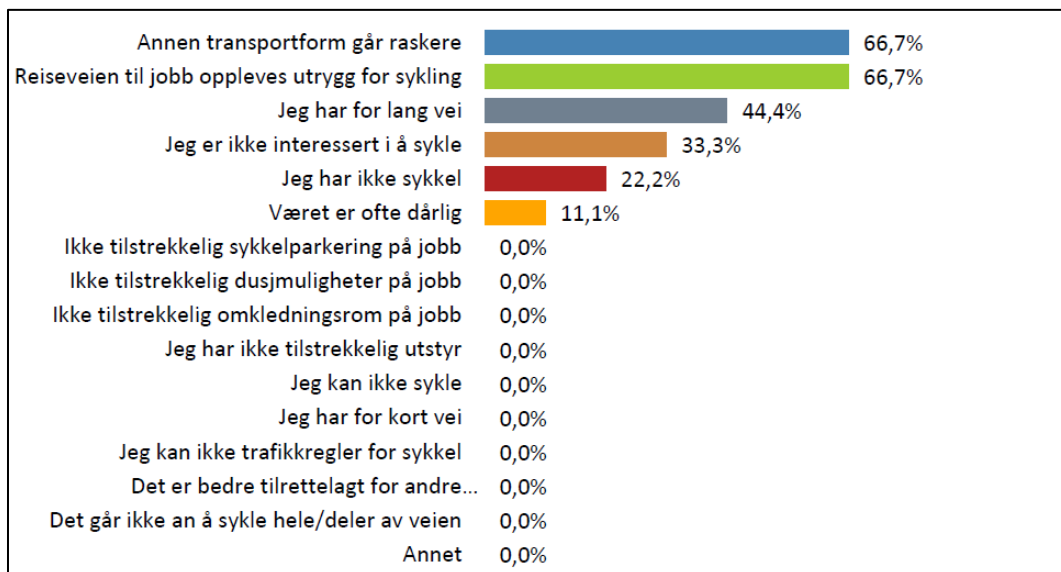
Nedenfor vises to figurer som forteller hva som motiverer til å sykle og hva som er årsaken til at de ansatte ikke sykler. De viktigste motivasjonsfaktorene for sykling er tidsbruk og helse, mens de viktigste årsakene til å ikke sykle er tidsbruk, avstand og utrygghet.

Hva motiverer deg mest til å sykle i forbindelse med jobb?



Figur 3: Kilde: Sertifiseringsrapport, Oslo Havn KF Skur 38, Syklistenes Landsforening 2019.

Hva er årsaken til at du ikke sykler i forbindelse med arbeid?



Figur 4: Kilde: Sertifiseringsrapport, Oslo Havn KF Skur 38, Syklistenes Landsforening 2019.

Reisevaneundersøkelsen har konkludert følgende, om tilrettelegging for sykling:

«Oslo Havn Skur 38 har et område med svært god kapasitet og et stort potensial. Virksomheten har fått full uttelling for kapasitet på sin sykkelparkering, og har et godt tilbud både ute og inne med hensyn til antall parkeringsplasser. Parkeringen utendørs har en meget god beliggenhet, og det er god plass i området til å etablere bedre sykkelparkering for lastesykler og spesialsykler. Vi anbefaler en tydelig merking av parkeringsområdene på bakke/vegg, med stativer til å låse sykkelramme og forhjul. Det mangler skilting til sykkelparkeringen fra adkomstområdet. Vi anbefaler at det skiltes til både innendørs og utendørsparkering, siden dette er et stort område og parkeringen ikke er synlig fra vei.

Ansatte får bysykkeltkort, et positivt økonomisk bidrag til sykkelaktivitet, samt kilometergodtgjørelse på lik linje med bil i tjenestereise. Elsykler er kjøpt inn og lånes ut, hvilket er positivt. Samtidig har virksomheten sluttet med interne konkurranser og arrangerer ikke årlige sykkel dager eller interne sosiale sykkelarrangement, utover å delta i den internasjonale «sykle til jobben» konkurransen. Konkurranser rundt bruk av sykkel i jobbsammenheng og sosiale aktiviteter med sykkel bør tas inn i en strategi for sykkelaktivitet på arbeidsplassen, om mål for dette settes. Per i dag mangler det vedtatte mål om tilrettelegging for sykkel. Samtidig har virksomheten brukt ressurser på ansatte som skal jobbe med sykkeltilrettelegging i forbindelse med ombygging, noe vi anser som et positivt tiltak.»

RVU har i all hovedsak fokus på muligheten for økt sykling. Vi vil videre i denne mobilitetsplanen i tillegg diskutere muligheten for økt bruk av kollektivtilbudet, samt mulige restriksjoner på bilbruken, for å bidra til overgang til mer miljøvennlig transport.

2.2 Vurdering av reisevaneundersøkelsen

RVU (Sertifiseringsrapport, Oslo Havn KF Skur 38, Syklistenes Landsforening 2019) har mest fokus på muligheten for økt sykling, og er dermed noe begrenset når det gjelder de øvrige transportmidler. Den faktiske situasjon som er beskrevet viser likevel en tydelig reisemiddelfordeling, som vist i figur 2, ved at gjennomsnittet for hele året er 22% bilandel, 22% sykkelandel og 45% kollektivandel. Om sommeren er sykkelandelen 29%, bilandelen fortsatt 22 og kollektivandelen 40%.

Når det gjelder muligheten for økt sykling svarer 57 % av de ansatte at de av og til har syklet til jobb. Sykkelandelen om sommeren er på 29 %, noe som betyr at omtrent dobbelt så mange har mulighet til å sykle oftere. Dette er et potensial som det er verdt å utfordre. RVU'en avsluttes med en rekke konkrete tiltak for å forbedre tilrettelegging for sykling.

Når det gjelder muligheten for redusert bilbruk svarte bare 12 % at de var avhengige av bil til/fra jobb, noe som kan være et godt utgangspunkt for å endre reisevaner. Avstander og tidsbruk er selvfølgelig en annen svært viktig faktor for hvor lett det er å redusere bilbruken.

3 Mulige endringer av arbeidsreiser

Vi har valgt å diskutere dette for hvert av transportmidlene, selv om det er en viss kombinasjon av disse som for mange er den aktuelle situasjon. Det er likevel tiltak mot hvert av midlene som kan gi resultater. I kapittel 3.6 diskuterer og foreslår vi mulige øvrige tiltak, i tillegg til de som er en del av den planlagte rehabilitering.

3.1 Økt gange

3% om sommer og 5% om vinter oppgir at de går til arbeidsplassen. Samtidig sier ingen at de bor nærmere enn 2 km fra arbeidsplassen og bare 16% bor nærmere enn 5 km. Vi tror derfor at gange oppgis fordi man går til og fra et kollektivmiddel, noe som stemmer bra med at gangandelen øker om vinteren. Vi mener derfor at det ikke er et poeng å foreslå tiltak for økt gange, fordi dette i all hovedsak er en del av en kollektivreise, og vil automatisk øke i takt med økt kollektivbruk.

For de som bor nærmere enn 5 km kan det likevel være et potensial for å gå hele veien til jobb, enten en eller begge veier. En halvtimes rask gange hver dag er av helsemyndighetene beskrevet som veldig sunt. Intern konkurranse om antall km pr år til fots kan være med å stimulere til dette.

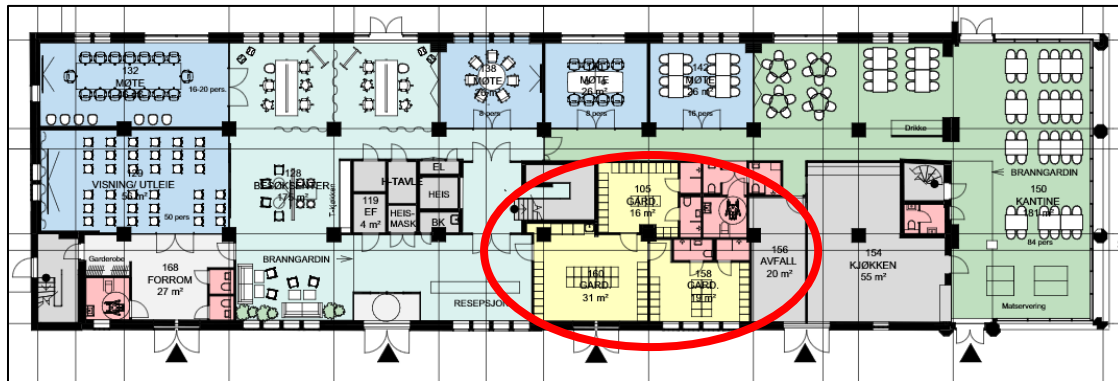
3.2 Økt sykling

Svarene i RVU tyder på at det er et potensial for økt sykling:

- 57% sier de har syklet av og til, mens bare 29 sykler daglig i sommerhalvåret.
- 29% sykler i sommerhalvåret, og bare 15% om vinteren.

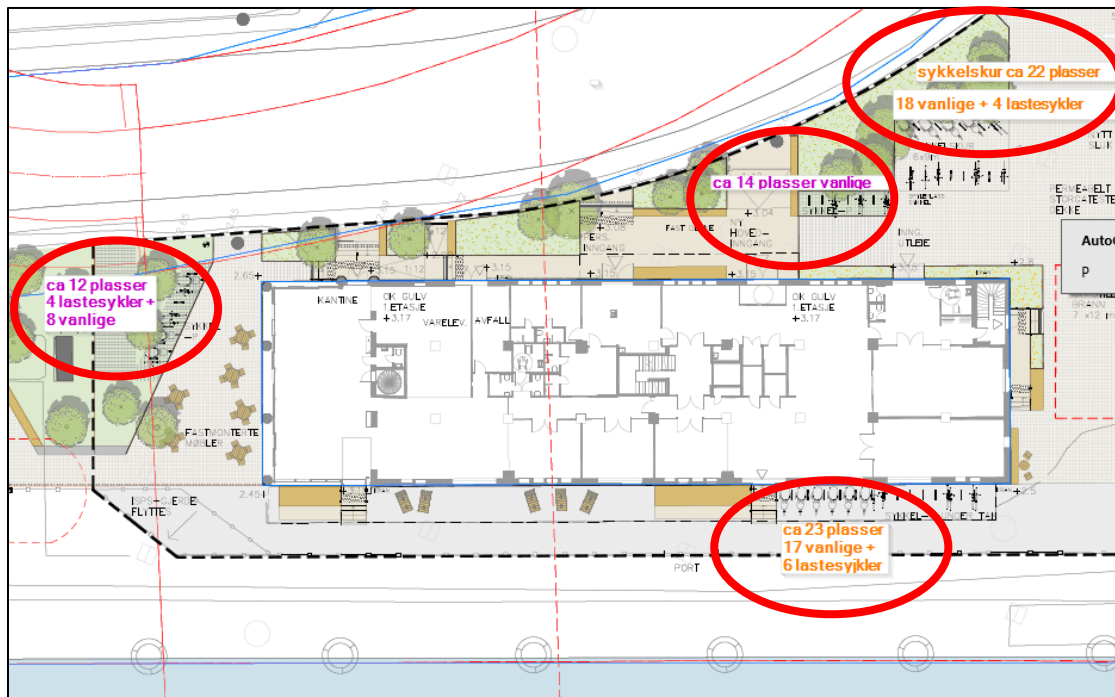
Begge disse resultatene sier på hver sin måte at økt sykling kan være mulig. Nedenfor beskrives det som planlegges gjennomført, som en del av rehabiliteringen av bygget, og som kan bidra til økt sykling.

I det nye Skur 38 vil antall p-plasser for sykkel være 71, i tråd med kommunens parkeringsnorm, hvorav minst halvparten skal være overdekket og minst 10% skal ha lading for elsykler. I tillegg vil det bli bedre stativer og større plass for større sykler (eks laste- og spesialsykler). Videre vil det bli mulighet for spyling av sykler, og det vil bli bygget nye garderober og dusjmuligheter i første etasje, rett inn fra gateplan. Disse vil få en høyere standard enn dagens.



Figur 5: Plantegning 1. etasje, med ring rundt de nye garderoberne. Kristin Jarmund Arkitekter.

Nedenfor vises et utkast til utomhusplan, med inntegnede sykkelplasser rundt bygningen. Totalt 71 plasser, hvorav 14 med plass til spesialsykler og 57 vanlige plasser. Minst 10% av disse vil være med ladestasjoner, og 45 under tak.



Figur 6: Utkast til utomhusplan, med 71 inntegnede sykkelplasser. Bjørbekk & Lindheim landskapsarkitekter.

Rehabiliteringen vil øke standarden på både sykkelplasser og garderober, men antall blir ikke vesentlig økt, i forhold til dagens situasjon. Men som Figur 3 viser er det ingen som svarer at de ikke sykler fordi fasilitetene på arbeidsplassen er for dårlige. Vi antar derfor at den standardheving som gjennomføres er tilstrekkelig for å bidra til økt sykling, og at noen andre tiltak i tillegg kan stimulere ytterligere til dette. Se kapittel 3.6.

Syklistenes Landsforening har i sin sertifisering gitt Skur 38 **sølv**, med 44 av 65 mulige poeng (Sertifiseringsrapport, Oslo Havn KF Skur 38, Syklistenes Landsforening 2019). For å oppnå **gull** må det oppnås 56 poeng, (minst 85% av totalt). Tiltak for syklene har størst potensial for flere poeng, og SLF beskriver følgende tiltak, som vil gi de nødvendige 12 nye poeng:

- Sykkelparkering mer tilgjengelig enn bilparkering (nærmere inngang)
- Større plasser til spesialsykler
- Verktøy for små reparasjoner
- Vaskemuligheter for syklene
- Kameraovervåking/inngjerding
- God skilting til sykkelplasser
- Lademuligheter for elsykler
- Tørkeskap for våte klær

De fleste av disse tiltakene gjennomføres i rehabiliteringen, selv om Verktøy og God skilting ikke inngår på dette plannivå. Andre tiltak kan også gjennomføres, som eksempelvis sykkeldag og deltakelse i «Sykle til jobben»-aksjoner.

Nedenfor gjengis en tabell med standardkrav til ulike typer sykler. Vi antar dette kan være til nytte, siden rehabiliteringen av Skur 38 fortsatt er under prosjektering, og siden «større plasser» for spesialsykler er ett av tiltakene SLF beskriver for å oppnå «Gull»-sertifisering.

Modell	Bredde sykkel-parkeringsplass (m)	Lengde sykkel-parkeringsplass (m)
Standard sykkel:	0,75	2,00
Sykkel med 3 hjul:	1,20	2,30
Lastesykkel med 2 hjul:	0,75	2,70
Lastesykkel med 3 hjul:	1,20	2,30
Sykkel med vogn:	1,20	3,50

Figur 7: Krav til størrelse på p-plasser for sykkel, for ulike sykkeltyper.

Kilde: FutureBuilt, Sykkelvennlige bygg – en veileder

Et annet av tiltakene som anbefales av SLF er verktøy og/eller en stasjon for sykkelpleie og reparasjoner. Vi viser nedenfor eksempler på både innendørs og utendørs stasjoner for sykkelpleie.



Figur 8: Innendørs stasjon for sykkelpleie/reparasjoner. Kilde: Annonse på nettside.



Figur 9: Utendørs sykkelpleiestasjon i Tøyenparken i Oslo.

Sykkelpleie med mulighet for reparasjoner, samt sykkelvask, er aktuelle tiltak som gjør det mer attraktivt å sykle. Blant annet Avantor i Nydalen har installert slik sykkelpleie innendørs.

3.3 Økt kollektivbruk

Skur 38 har allerede et svært godt kollektivtilbud, som beskrevet i kapittel 2. Kollektivandelen er derfor høy, 50% om vinteren og 40% om sommeren. Tilbudet vil være det samme etter rehabiliteringen.

Økt kollektivbruk kan i tillegg oppnås ved noen ytterligere tiltak, beskrevet i kapittel 3.6.

3.4 Redusert bilbruk

Antall p-plasser for bil skal reduseres fra 31 i dag til 7, hvorav 5 plasser reserveres for tjenestebiler, og 1 til HC. Alle 7 plassene får ladestasjonen for elbil. RVU viser at 22% av alle arbeidsreiser i dag foregår med bil, og en av årsakene til dette oppgis at de har god tilgang til parkering. Dette skal altså endres, og med bare 2 plasser til ansattes biler, må vi anta at arbeidsreiser med bil reduseres. Men HAV disponerer også 13 plasser bak Skur 39, som ikke inngår i prosjektets tiltaksområde, og som vil bli opprettholdt. Dessuten er det 40 plasser som kan brukes av mange, leietakere og gjester. En riktig situasjonsbeskrivelse vil derfor være å si at antall p-plasser for bil reduseres fra 44 til 20, hvorav 5 til tjenestebiler. Samt altså 40 plasser almene plasser. (Det opplyses fra HAV at disse plassene blir fjernet ved framtidig byutvikling av Vippetangen, med et tidsperspektiv på ca 15-20 år, men det er en for usikker framtid og tidslinje for denne mobilitetsplanen). En stimulans for å oppnå redusert bilbruk vil være å avgiftsbelegge parkering for arbeidsreiser, slik at dette ikke blir gratis som i dag.

7 p-plasser for bil er i tråd med gjeldende p-norm for Oslo. Dette følger av bygningens areal, som inkluderer gjester og tjenestereiser. Men varelevering kommer i tillegg, og dette er et behov vi ikke kjenner.

Redusert bilbruk vil samtidig bidra til at andelen som reiser kollektivt og som sykler vil øke. Dette er mulig fordi kollektivtilbudet allerede er godt og tilbudet for syklister vil bli forbedret ved rehabiliteringen.

Overgangen fra å disponere mange p-plasser for bil til under halvparten, kan være problematisk for noen ansatte. Det bør vurderes om de som har spesielle behov (lang arbeidsreise, dårlig kollektivtilbud eller fysiske handikap) kan få tilbud om plass, enten ved naboskuret eller andre løsninger. Vi vil ellers vise til kapittel 3.6 med liste over mulige tiltak for å gjøre overgangen til andre transportmidler lettere.

3.5 Miljøambisjoner

Miljøambisjonen ved rehabilitering av Skur 38 for transport, er ifølge notatet «Endelig miljøambisjon», 28.08.2020, Bollinger+Grohmann:

- BREEAM-sertifisering «Excellent» (1 poeng i TRA05, 2 poeng i TRA03a, samt mulige poeng i Tra01, 02 og 04)
- FutureBuilt mål om 50% redusert CO2-utslipp
- SLF, Gold-sertifisering

Målet med denne mobilitetsplanen er å oppnå 1 poeng i TRA05. For å oppnå det må mobilitetsplanen behandles av ledelsen for virksomheten:

«Dersom byggets sluttbruker er kjent, bekrefter de at mobilitetsplanen/ -strategien vil bli gjennomført etter oppføring (rehabilitering), og støttet av byggets ledelse under drift av dette.» (Vedlegg 1).

For å oppnå 2 poeng i TRA03a kan følgende være gjennomført (Alternativ 3):

- Elektriske ladestasjoner er etablert for minst 10 % av byggets samlede bilparkeringskapasitet.
- Elektriske ladestasjoner for elsykler tilbys for minst 10 % av byggets samlede sykkelparkeringskapasitet.

(BREEAM: Teknisk manual: SD5075NOR – Versjon: 1.2 – Utgivelsesdato: 18.06.2019).

I tillegg kan det oppnås 1 innovasjonspoeng, ved å gjennomføre også alternativ 5 (mønstergyldig nivå Tra 03).

Vi antar at ledelsen vil støtte og gjennomføre denne mobilitetsplanen, og inkludert i rehabiliteringen er at minst 10% av alle p-plasser for både bil og sykkel skal ha ladestasjoner. Hvis disse forutsetningene blir virkelighet, vil de planlagte poengene for transport være oppnådd. Dette vil også være avhengig av hvordan de 40 plassene ved Skur 39 brukes og reguleres.

FutureBuilt sitt krav om 50% redusert utslipp fra transport vil bli oppnådd ved at antall p-plasser for bil blir redusert fra dagens 44 til 20, og at minst 7 plasser vil få ladestasjoner. Dessuten blir 5 av plassene reservert for tjenestebiler. Men de 40 almene plassene ved Skur 39 vil redusere denne effekten, og vi mener at 50% reduksjon av utslipp fra transport ikke vil bli oppnådd hvis ikke disse 40 (samt de 13) plassene avgiftsbelegges, til et slikt nivå at flere velger å sette bilen hjemme. Vi antar videre at det gode kollektivtilbudet og det forbedrede sykkeltilbudet vil gjøre at en kostnad for parkering vil være mer akseptabelt.

SLF sine krav til «Gull»-sertifisering kan oppnås ved at tiltakene i kapittel 3.2 gjennomføres.

3.6 Forslag til nye tiltak

Som beskrevet over er prosjektets miljøambisjoner svært nær ved å oppnås, gjennom den rehabilitering som gjennomføres. For ytterligere å forbedre resultatene lister vi opp noen tiltak som kan vurderes i den videre drift (dette må ansees som en smørbrødtype, der virksomheten kan velge, avhengig av hvor høyt ambisjonsnivå som ønskes):

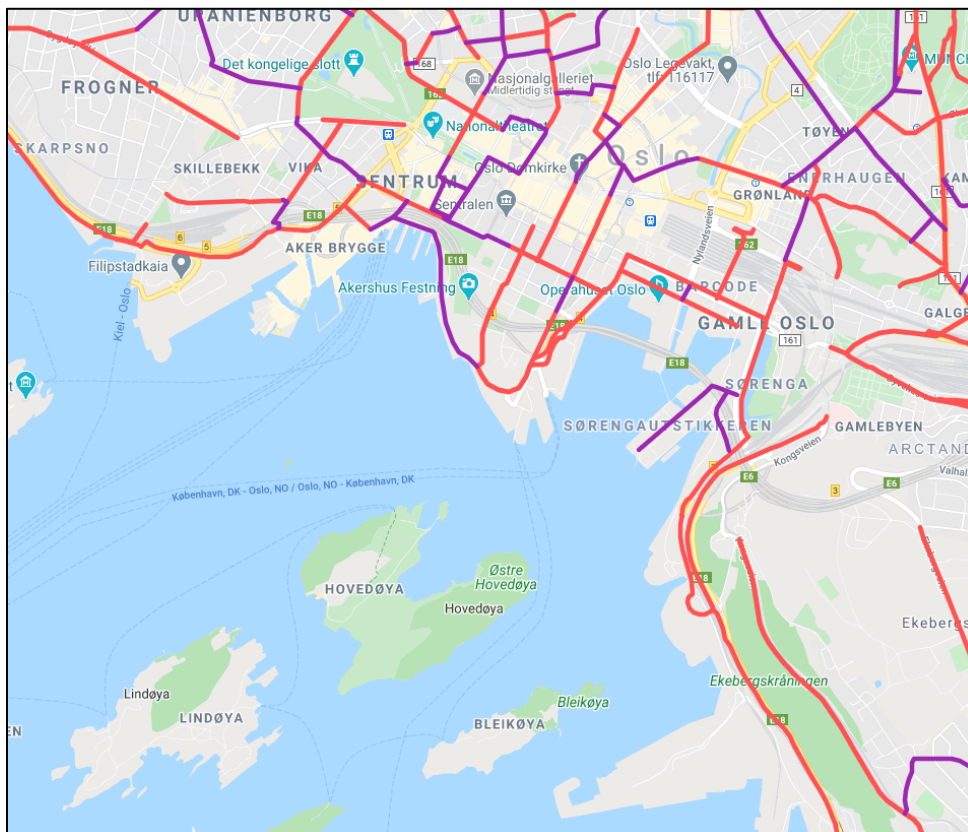
Kollektivtransport

- Digital infotavle i resepsjonsområdet som viser avgangstider i sanntid for de ulike ruter og linjer.
- Økonomisk støtte fra arbeidsgiver til kjøp av månedskort.
- Del av reisetiden kan brukes til arbeid og godtgjøres som arbeidstid.
- Avtale med Ruter om et introduksjonstilbud til ansatte.
- Prøveprosjektet med førerløs buss mellom Rådhusplassen til Vippetangen kan vurderes videreført.

Sykeltransport

- Videreføre at arbeidsgiver finansierer bysykkelkort for ansatte som ønsker det
- Kjøpe flere elsykler som ansatte kan låne til befaringer
- Etablere sykkelstier på egen grunn i havneområdet, til bruk for interne tjenestereiser
- Økonomisk støtte fra arbeidsgiver til kjøp av sykkel, eksempelvis med krav til en viss andel sykling til jobb.
- Låsbare sykkelkur som beskyttelse mot tyveri og mot vær (dette er allerede en del av utkast til utomhusplan, men endelig utforming er ikke avklart).
- Medlemskap i sykkeldeleordning (abonnement på bysykler er allerede et tilbud, men dette kan utvides til spesialsykler og elsparkesykler).
- Virksomheten eller bedriftsidrettslaget kan inngå avtaler om rabatt i utstyrsbutikker.
- Avtale med sykkelreparatør.
- Kjøregodtgjørelse for bruk av sykkel til arbeid og i tjeneste.
- Egne «shuttle»-sykler på Oslo S og Nationaltheateret reservert for de ansatte på Skur 38.
- Virksomheten deltar i ulike konkurranser og kampanjer for sykling til jobb, både internt og eksternt.
- Internt kan det arrangeres konkurranse om antall gange- og sykkelkilometer pr år, med premier som deles ut eksempelvis på årets julefest.

Vi viser nedenfor Oslo kommunes planlagte sykkelveier og -felt, vedtatt av bystyret i 2018. Det viser blant annet sykkelfelt langs Akershusstranda, som er etablert, og det viser gode sykkelforbindelser til Nationaltheateret, Stortinget og Jernbanetorget med svært gode kollektivforbindelser.



Figur 10: Sykeltraseer i Oslo sentrum.

Kilde: Oslo kommune ved Bymiljøetaten.

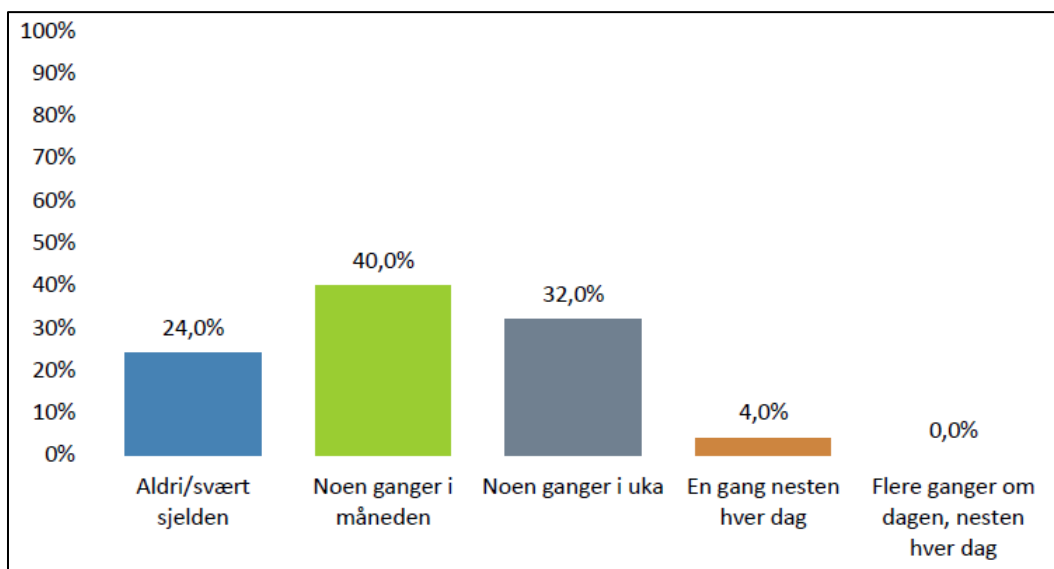


Figur 11: Sykkelfelt forbi Skur 38, langs Akershusstranda.

4 Mulige endringer av tjenestereiser

Som figuren under viser er omfanget av tjenestereiser lite. Men undersøkelsen er bare gjort blant de ansatte i Oslo Havn, og dette kan variere mye mellom ulike virksomheter.

Hvor ofte reiser du i arbeidstiden?



Figur 12: Omfang av tjenestereiser. Sertifiseringsrapport, Oslo Havn KF Skur 38, Syklistenes Landsforening 2019.

Det er avsatt 5 p-plasser for tjenestebiler, og vi vet ikke om dette er tilstrekkelig når bygget fylles opp med ca 100 ansatte, og med virksomheter som vi nå ikke kjenner til.

68% svarer at deres tjenestereiser som oftest er mindre enn 5 km (RVU), noe som tilsier at både sykling og kollektivt er et alternativ til bruk av bil. Elsykler og elsparkesykler er svært gode alternativer på avstander opp mot 5 km.

- Økt bruk av digitale møter er også et godt alternativ.
- Tilby Ruters reisekort (som ligger i en resepsjon) for kollektiv til tjenestereiser.
- Virksomhetene kan kreve at vareleveranser foregår med elbil.

Fordi omfanget og typen av fremtidige tjenestereiser ikke er kjent, kan vi ikke foreslå konkrete tiltak, men oppfordre til å vurdere de alternativene som er nevnt over, når ny drift er etablert.

5 Konklusjon

Det mest effektive virkemiddel for å redusere biltransport for ansatte blir gjennomført som en del av rehabiliteringen, ved at antall p-plasser for bil reduseres fra 44 til 20. Av disse skal 5 plasser reserveres for tjenestebiler. For å oppnå 50% reduksjon i utslipp fra transport anbefaler vi at de 40 +13 plassene ved Skur 39 avgiftsbelegges, fordi effekten av å redusere egne plasser ellers vil bli sterkt redusert.

Dette kan bety at arbeidsreiser med kollektiv og med sykkel vil øke, og det er viktig at arbeidsplassen tilrettelegger og stimulerer til dette. I motsatt fall kan antall bilreiser fortsette som i dag, ved at ansatte velger private p-løsninger.

Rehabiliteringen inkluderer en standardheving for syklist, med bedre, sikrere og noen flere plasser, samt vaskemulighet for sykkel og bedre standard på dusj og garderober.

I tillegg er det i kapittel 3.6 listet opp noen tiltak, for både sykkel og kollektiv, som kan vurderes når ny drift og nye ansatte er etablert.

Vedlegg 1: BREEAM, TRA05

Tra 05 Mobilitetsplan		Transport				
Tra 05 Mobilitetsplan (bare næringsbygg)						
Antall tilgjengelige poeng		Minstekrav				
1		P	G	VG	E	O
		-	-	-	-	-
Formål Anerkjenne og oppfordre til å gi bygningsbrukerne en rekke transportalternativer, og fremme redusert miljøpåvirkning fra transport til og fra bygget.						
Kriterier Følgende kreves for å vise samsvar: Ett poeng 1. En mobilitetsplan/-strategi er utarbeidet i løpet av steg 1–3 og tar hensyn til alle slags reiser som er relevante for bygningskategorien og brukerne. 2. Mobilitetsplanen/-strategien struktureres for å oppfylle behovene til den aktuelle tomten og har tatt hensyn til funnene fra en tomtespesifikk reisevaneundersøkelse/-vurdering som minst omfatter følgende: a. dersom det er relevant, eksisterende mobilitetsmønstre og meninger blant eksisterende bygnings- og tomtebrukere vedrørende sykling og gåing, slik at begrensninger og muligheter kan kartlegges b. mobilitetsmønstre og transportpåvirkning for fremtidige bygningsbrukere c. gjeldende lokalt miljø for gående og syklende (også med hensyn til besøkende som kan komme i følge med små barn), f.eks. tilknytning til nærmeste offentlige vei, gang- og sykkeltraseer, samt kollektivtransport d. atkomst for funksjonshemmede (med hensyn til hensyn til forskjellige grader av nedsatt mobilitet og synshemming) e. kollektivtransport som betjener tomten f. tilgjengelige fasiliteter for syklende 3. Mobilitetsplanen/-strategien omfatter en tiltakspakke som har blitt brukt i forbindelse med prosjekteringen av utbyggingen for å oppfylle målene med mobilitetsplanen og begrense bilbaserte mobilitetsmønstre. Dette er vist i spesifikke eksempler som: a. Tilby reserverte parkeringsplasser for personer som kjører bil sammen (samkjøring) b. Tilby hensiktsmessige fasiliteter for sykkelparkering og omkledding c. belysning, utforming av uteområder og ly for å gjøre områder for gående og venteområder for kollektivtransport mer behagelige d. fremforhandling av bedre busstjenester, dvs. endre bussruter eller tilby rabatter e. begrensning av og/eller innføring av betaling for bilparkering f. kriterier for resepsjonsområder der informasjon om kollektivtransport eller bildeling/samkjøring kan gjøres tilgjengelig g. God tilrettelegging for gående og syklende (for alle typer brukere uavhengig av grad av nedsatt mobilitet eller synshemming) ved etablering av sykkeltraseer, sikre overganger, direkteruter, egnede taktile overflater, god belysning, samt skilting til andre servicetilbud, knutepunkter for kollektivtransport og tilknyttede gang- og sykkeltraseer utenfor tomten h. etablering av hensiktsmessige avstignings-/venteområder for drosjer i. bekreftelse på at landlige bygg har hensiktsmessig tilgang til transport for å sikre at byggene betjener lokalsamfunnet på en god måte (dersom byggene er beregnet på det, f.eks. samfunnshus) 4. Mobilitetsplanen/-strategien inkluderer tiltak skreddersydd for å begrense påvirkningen av driftsrelatert transport, f.eks. levering av forsyninger, utstyr og støttetjenester til og fra området. 5. Dersom byggets sluttbruker er kjent, bekrefter de at mobilitetsplanen/-strategien vil bli gjennomført etter oppføring (etter steg 6) og støttet av byggets ledelse under drift av dette.						
Teknisk manual: SD5075NOR – Versjon: 1.2 – Utgivelsesdato: 18.06.2019						169