

# Gröna resplaner

Samtidigt som i stort sett alla samhällssektorer registrerar minskningar i utsläppen av växthusgaser fortsätter utsläppen från vägtrafiken att öka. Företagens persontransporter står för en stor del av utsläppen och det är uppenbart att minskningar måste ske även inom detta område om Sverige ska uppfylla sina mål om hälsosam miljö och minskad klimatpåverkan. I flera länder har det blivit allt vanligare att arbetsgivare arbetar fram s.k. gröna resplaner för att styra företagets resor mot mer miljövänliga alternativ. En student från Lunds tekniska högskola har i en rapport tittat närmare på gröna resplaner för att bl.a. se vilka erfarenheter det finns av detta i Sverige och andra länder.

## Vad är en grön resplan?

En grön resplan är ett paket med åtgärder för att styra alla resor inom en organisation mot mer miljövänliga alternativ. Traditionell trafikplanering har i stor utsträckning handlat om att bygga mer och bredare vägar i takt med att trafiken har ökat. Syftet med gröna resplaner handlar istället om att påverka människors beteende och attityder till resande och i bästa fall minska behovet av att resa överhuvudtaget.

## Åtgärds paket

Typiska åtgärder som kan ingå i en grön resplan kan vara att:

- Upprätta samåkningschema och annat som uppmuntrar samåkning
- Stimulera ökat cyklande och gång genom t.ex. informations- och motivationskampanjer

- Möjliggöra distansarbete och därigenom minska behovet av att resa
- Främja ökad användning av kollektivtrafik genom att t.ex. subventionera buss/tågkort.
- Starta bilpool på arbetsplatsen vilket kan minska behovet att köra egen bil till arbetet.
- Avgiftsbelägga parkering eller på annat sätt göra det mindre attraktivt att köra bil till arbetet

Arbetet med resplanen inleds ofta med en resvaneundersökning där man tar reda på hur de anställda reser och vilka kunskaper de har om resande. Detta är en viktig del i arbetet eftersom det ger information om vilka åtgärder som har potential att ge bäst effekt på resandet.

## Lagstiftning i andra länder

I bl.a. Storbritannien finns det lagstiftning som gör att företag som genererar mycket transporter är tvungna att ta fram en grön resplan för verksamheten. I planen ska det finnas ett åtgärdsprogram som visar på hur företaget kan minska sina transporter. Lagstiftning i kombination med andra åtgärder från myndigheterna har gjort att användningen av gröna resplaner är stor i Storbritannien. I stort sett alla offentliga och en växande del av de privata företagen har idag en s.k. Travel plan, d.v.s. grön resplan, för verksamheten. I Sverige har det från en del håll förts fram krav på att kommuner genom lagstiftning ska få möjlighet att ålägga transportintensiva företag att ta fram gröna resplaner. Någon sådan lagstiftning finns dock inte i dagsläget.

### **Har visat sig kunna ge effekt**

Storbritanniens transportmyndighet uppger att en bra grön resplan kan ge minskningar i antalet som kör ensam i bil till arbetet med i storleksordningen 15 %. De organisationer som lyckats åstadkomma de största minskningarna har arbetat med både ”piskor” och ”morötter”. Ett exempel på det kan vara att kombinera avgiftsbelagd parkering med subventionerade bussbiljetter.

### **Vinster för samhället, företagen och individen**

Åtgärderna i gröna resplaner har potential att generera vinster för både samhället, företagen och individen. Det kan t.ex. handla om:

- Ökad tillgänglighet för anställda och besökare
- Friskare, mindre sjukskriven personal
- Mindre behov av parkering vilket frigör ytor som därmed kan användas bättre
- Mindre utsläpp vilket ger bättre miljö både globalt och lokalt
- Minskade köer och trafikstockningar i städerna

### **Fortfarande nytt i Sverige**

Många företag i Sverige har kommit ganska långt i sitt miljöarbete men ett område som ofta glöms bort är arbets- och tjänsteresorna som av många företag ses som ett ogreppbart problem utanför deras kontroll. I Sverige är begreppet med gröna resplaner fortfarande relativt nytt och få riktiga utvärderingar av genomförda projekt har gjorts. Kommuner kan göra ganska mycket när det gäller att skapa förutsättningar för mer miljövänliga arbets- och tjänsteresor men för att nå ett verkligt hållbart resultat krävs samarbete med dem som

faktiskt genererar resorna; företagen och dess anställda.

### **Svårt att få till faktisk förändring**

I de tre svenska fallstudier som tas upp i rapporten har kommuner genom olika projekt försökt få företagen att jobba mot mer långsiktigt hållbara resor. Det har visat sig vara ganska lätt att fånga företagets intresse och inleda samarbete som lett till att åtgärdsprogram och liknande tagits fram. Desto svårare har det visat sig vara att lyckas behålla företagets intresse efter den inledande fasen och få dem att jobba vidare och införa faktiska åtgärder som leder till förändring. En av fallstudierna handlar om ett projekt med gröna resplaner i samband med en utbyggnad av ett köpcentrum i Göteborg. Slutsatsen som drogs av trafikkontoret i Göteborg efter projektet var att Sverige borde införa lagstiftning som ger kommunerna rätt att ställa krav på transportintensiva verksamheter att ta fram gröna resplaner, så som är möjligt i en del andra länder.

### **Lära av andra länder**

Internationellt har gröna resplaner visat sig vara ett gångbart verktyg för organisationer som vill jobba med sina resor. Man kan konstatera att de länder som kommit längst i att ställa krav på företagen att ta ansvar för sina resor är länder som har problem med trängsel och dålig luftkvalitet i städerna. När problemen som trafiken skapar blir uppenbara och skapar störningar för verksamheterna är det troligen även lättare att övertyga företagen om nödvändigheten av att förändra resvanorna. I Sverige är trafikproblemen i städerna relativt små, även om köer och trafikstockningar förekommer, vilket kan vara en orsak till att utvecklingen inte kommit lika långt här. Kanske kan den pågående debatten om klimatförändringarna och alla

larmrapporter som kommer i strid ström  
driva på utvecklingen. Erfarenheten av  
gröna resplaner är ännu inte så stor i  
Sverige men det finns å andra sidan  
många exempel från andra länder som vi  
kan lära av i fortsatt arbete.

Av: Johan Svensson, 2008