



Mobilitetsanalyse

WSA Nymøllevej i Lyngø

WSA

24. FEBRUAR 2022

Revision: 2
 Efter ekstern granskning
 Efter vurdering af p-normer

Udarbejdet af PNI/ACH
 Kontrolleret af ACH/PNI
 Godkendt af LIB

Indhold

1	Indledning	4
1.1	Grundlag	4
2	Udgangspunktet	5
2.1	Medarbejdersammensætningen hos WSA	5
2.2	WSA' placering i eksisterende infrastruktur	5
2.2.1	Vejinfrastruktur	5
2.2.2	Cykelinfrastruktur	7
2.2.2.1	Kollektiv transport	8
2.3	WSA' interne faciliteter	9
2.3.1	Parkering	9
2.3.2	Faciliteter for cyklister	10
2.4	Nuværende transportvaner hos WSA	10
2.4.1	Medarbejdernes pendlingsafstand	10
2.4.2	Transportmiddelvalg	12
2.4.3	Ansattes ankomsttidspunkter	14
2.4.4	Transportbehov i arbejdstiden	14
2.5	Vurdering af udviklingen af medarbejdernes transportadfærd fra 2018 til 2020	15
2.5.1	Allerede igangsatte initiativer til ændring af transportvaner i mere bæredygtig retning	15
2.5.1.1	Interne tiltag	15
2.5.1.2	Eksterne tiltag	15
2.5.2	Den forventede langvarige effekt af Corona	15
2.5.3	Opsamlende vurdering af ændringer i transportadfærd	16
3	Perspektivering af transportvanerne for WSA's medarbejdere	16
3.1	Sammenligning af transportvaner for stationsnære virksomheder	17
4	Fremtidige udbygningsmuligheder	19
4.1	Fremtidig parkeringsnorm	19
4.2	Vurdering af transportadfærd for nye medarbejdere	19
4.3	Vurdering af rest-kapacitet i omkringliggende vejnet	19

5	Mobilitetsmål for WSA	20
5.1	Transportmiddelvalg i stationsnære områder	20
5.2	Transportmiddelvalg fra sammenlignelige virksomheder	21
5.3	Fastlæggelse af mobilitetsmål for WSA	21
6	Mobilitetsinitiativer	22
6.1	Parkeringsnorm	22
6.1.1	Initiativets vurderede potentiale for overflytning	24
6.2	Højklassede cykelforhold	24
6.2.1	Initiativets vurderede potentiale for overflytning	25
6.3	Bedre til-/frabringertransport til Allerød Station	26
6.3.1	Initiativets vurderede potentiale for overflytning	28
6.4	Samkørselsmuligheder	29
6.4.1	Initiativets vurderede potentiale for overflytning	30
6.5	Grøn delebilsordning	30
6.5.1	Initiativets vurderede potentiale for overflytning	30
6.6	Ændret arbejdskultur	31
6.6.1	Initiativets vurderede potentiale for reduktion af biltransporten	31
6.7	Opsamling mobilitetsinitiativer	32
7	Opsamling	33

1 Indledning

WSA ønsker at udvide sine faciliteter på sitet Nymøllevej 6 i Lyngø, Allerød Kommune.

Erhvervsstyrelsen og Erhvervsministeriet oplyser, at dette kræver et landsplandirektiv. Som grundlag for et landsplandirektiv har Erhvervsstyrelsen krævet en analyse af virksomhedens transport og mobilitet. Erhvervsstyrelsen har i notat af 2/6 2020 angivet forventninger hertil, ift. omfang og indhold. Erhvervsstyrelsen ønsker at få dokumenteret virkemidler, som kan bidrage til at sikre trafikale effekter svarende til "stationsnære områder". Det vil sige, at der tilvælges bæredygtige transportformer på bekostning af privatbilisme.

NIRAS har for WSA udarbejdet en mobilitetsanalyse, som dokumenteres i nærværende notat. I notatet redegøres for følgende:

- Eksisterende transportmæssige forhold relateret til WSA, dvs. både infrastruktur og medarbejdernes transportadfærd, som danner udgangspunktet for mobilitetsarbejdet,
- Perspektivering af transportvaner til virksomheder med lignende medarbejdersammensætning og/eller mere stationsnær placering,
- Forventede udvidelsesplaner for WSA ift. at kunne estimere de mobilitetsmæssige potentialer,
- Fastlæggelse af mobilitetsmål for WSA, baseret på foreliggende transportadfærd blandt medarbejderne, samt dialog med Erhvervsstyrelsen,
- Konkretisering af initiativer og virkemidler – både internt hos WSA og hos eksterne aktører - til opfyldelse af mobilitetsmålene, herunder vurdering af de mobilitetsmæssige potentialer.

Arbejdet er til dels en videreførelse af det arbejde, der i 2018 blev gennemført i regi af mobilitetsnetværket "Moving 30", som WSA indgår som en aktiv part i. "Moving 30" er et forum i Region Hovedstaden for virksomheder, som ønsker at fremme tilgængelighed og grøn mobilitet.

1.1 Grundlag

Analysen er baseret på følgende grundlag:

- "Mobilitetsundersøgelse WSA", Moving People for WSA, 2017-18
- Interviews af nøglemedarbejdere i WSA ,
- Opgørelser af belægningsgrader for parkeringsarealer på lokaliteten,
- Bopælsdata for eksisterende medarbejderstab hos WSA,
- Trafikdata, indhentet fra tidligere udførte analyser foretaget af NIRAS for Allerød Kommune
- TU-udtræk for stationsnære områder, leveret af Erhvervsstyrelsen

Hertil kommer tilgængelige analyser vedrørende transportvaner i virksomheder.

2 Udgangspunktet

2.1 Medarbejdersammensætningen hos WSA

WSA tæller ca. 1.100 medarbejdere i Lyngø.

Langt hovedparten af disse (ca. 90%) er højt uddannet arbejdskraft, med meget høj grad af specialisering inden for medico-teknologi, audiologi mv.

WSA er den ene ud af tre førende virksomheder på verdensmarkedet inden for høreapparater, som er placeret relativt tæt i de nordsjællandske kommuner: WSA i Allerød Kommune, Oticon i Egedal Kommune og GN i Ballerup Kommune. De tre virksomheder er sammenlignelige ift. sammensætning af meget højt specialiserede medarbejdere med tung teknisk baggrund, oftest ingeniører.

Medarbejderstaben hos WSA har generelt et meget lavt transportbehov i løbet af arbejdsdagen. Til forskel fra f.eks. rådgivende ingeniørvirksomheder, er arbejdet meget "internt rettet" i form af udviklingsprojekter med høj grad af konfidentialitet. Dette giver en minimal udskiftning på p-pladserne i løbet af arbejdsdagen, og deraf en minimal belastning af vejnettet, udover turene til/fra arbejdspladsen.

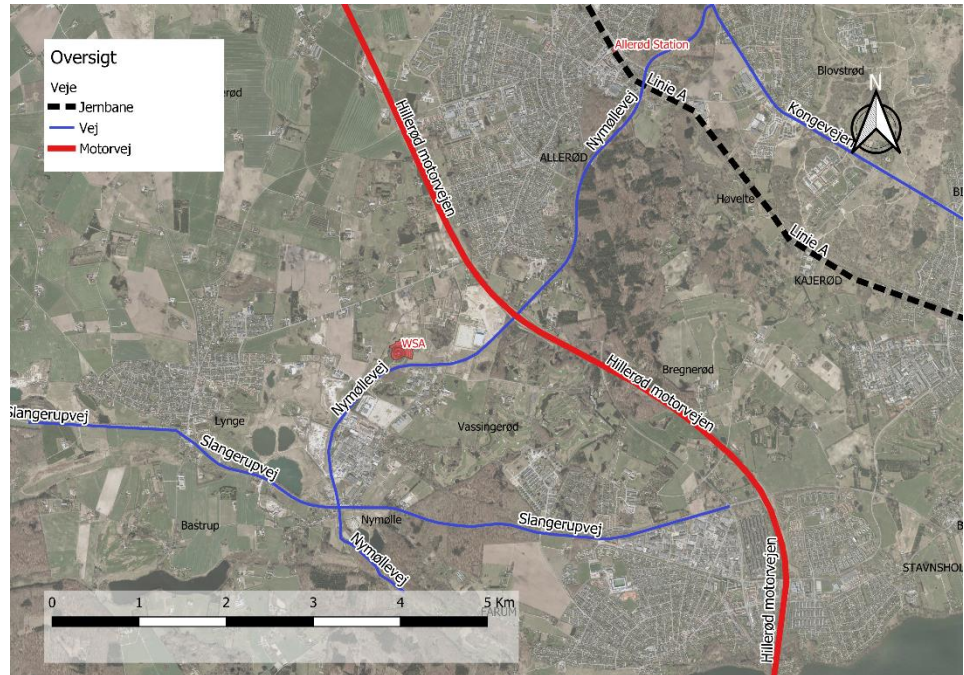
Undersøgelser viser tydelige sammenhænge mellem indkomstniveau og pendlingsafstande; jo højere indkomstniveau, jo større pendlingsafstand. Dette skyldes, at højt specialiseret arbejdskraft (med højere indkomst) er villige til at pendle længere for at finde jobs, der passer til deres kvalifikationer.¹

2.2 WSA' placering i eksisterende infrastruktur

2.2.1 Vejinfrastruktur

WSA har en central placering i forhold til det overordnede vejnet. Via Nymøllevej er der ca. 1,6 km til Hillerødmotorvejen, med direkte forbindelse til København og Hillerød; og ca. 1,8 km til Slingerupvej, med videre forbindelse til Farum og Frederikssundsvej.

¹ "Faktaark om transport og indkomst I Danmark", Transportvaneundersøgelsen 2015.



Figur 2.1: Placeringen af WSA, og de omkringliggende veje, samt Allerød Station.

Nymøllevej udgør en meget central korridor i området, da den gennemskærer kommunen fra Slangerupvej i sydvest til Kongevejen i nordøst. Nymøllevej er udlagt som en 2-sporet vej, med kanaliseringsanlæg mod omkringliggende erhvervsområder. Vejadgang mod WSA er reguleret i en trebenet rundkørsel.

Der er på Nymøllevej, i et snit umiddelbart vest for Hillerødmotorvejen, registreret en årsdøgntrafik (ÅDT) på ca. 8.400 køretøjer/døgn; hvoraf tung trafik udgør ca. 14%.² Spidstimetrafikken i morgenmyldretiden udgør 12% af ÅDT, svarende til ca. 1.000 køretøjer/timen, begge retninger tilsammen. Hastigheden er registreret til ca. 73 km/t, den skilte hastighed er 80 km/t.³

Der er i 2019 udført en fremkommelighedsanalyse for vejnettet i Allerød Kommune.⁴ I analysen blev GPS-data fra køretøjer indsamlet med henblik på at få kortlagt mulige trængselspletter i kommunen.

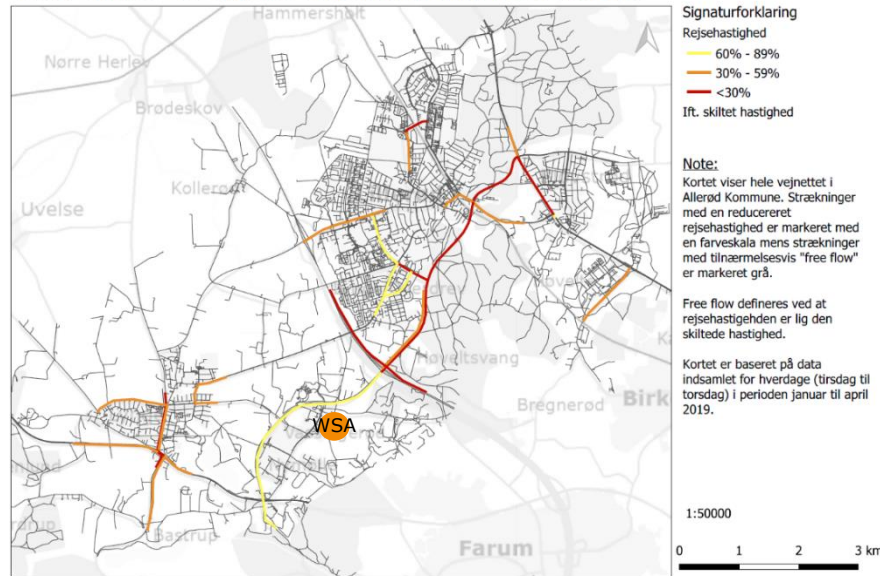
Resultaterne herfra viser, at fremkommeligheden for biltrafikken på den delstrækning af Nymøllevej, som ligger syd for Hillerødmotorvejen, er rigtig god. Generelt er der størst pres på fremkommeligheden i morgenmyldretiden. I nedenstående figur vises fremkommeligheden i den mest belastede halvtimerperiode af morgenmyldretiden, angivet som grad af nedsat rejsehastighed.

² Trafiktal hentet fra Allerød Kommune

³ Den skilte hastighed er netop nedsat til 70 km/t, men dette er sket efter seneste hastighedsmåling.

⁴ "Fremkommelighedsanalyse", NIRAS for Allerød Kommune, oktober 2019

Allerød Kommune - Strækninger med trænsel i morgentrafikken fra kl. 07:30-08:00



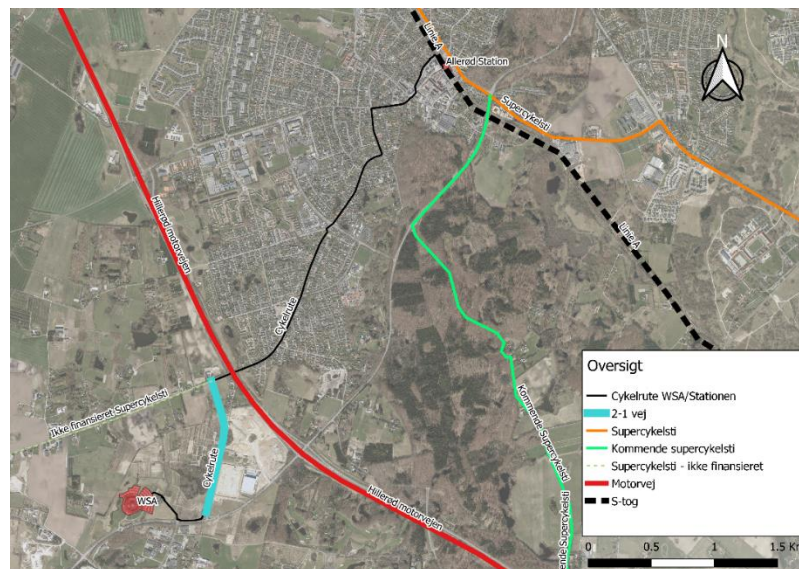
Figur 2.2 Fremkommelighed i morgentrafikken kl. 7:30-8:00. Jo stærkere farve, jo mere trænsel.

På delstrækningen nord for Hillerødmotorvejen blev registreret trænsel i myldretidsperioderne, hvilket er relateret til signalanlæggene på strækningen. Omsat til rejsetid, svarer det til, at en bilrejse på Nymøllevej i morgenmyldretiden, mellem Hillerødmotorvejen og Kongevejen i nord, tager omkring 5 minutter, mod ca. 3 minutter udenfor morgenmyldretiden.

Allerød Kommune gennemfører pt. en signaloptimering med henblik på at forbedre fremkommeligheden.

2.2.2 Cykelinfrastruktur

Kortet herunder viser udbredelsen af cykelinfrastruktur i området omkring WSA.



Figur 2.3: Cykelinfrastruktur omkring WSA

På den sydlige del af Nymøllevej, mellem Hillerødvejen og Slangerupvej, er der ikke etableret cykelstifaciliteter. På denne delstrækning afvikles cyklister på kørebanen. Der foreligger en cykeltrafikregistrering fra 2016, hvor der i begge retninger tilsammen blev registreret godt 200 cyklister/døgn.

På Slangerupvej er anlagt cykelsti i begge vejsider. Der foreligger ikke cykeltrafik-tællinger for denne strækning.

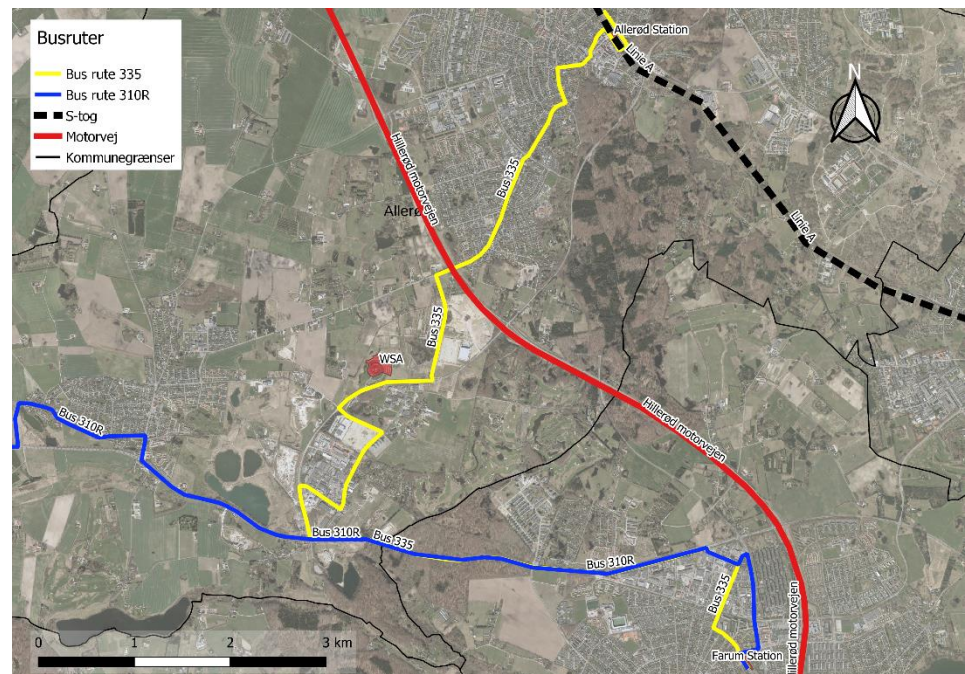
Efter en løbende konstruktiv dialog mellem WSA og Allerød Kommune omlægges Farremosen, som via Lyngvej giver adgang til Allerød Station, i efteråret 2020 til en såkaldt "2-1 vej", med reserverede arealer for cyklister. Fra Farremosens kobling til Lyngvej og frem til Allerød Station, er der anlagt cykelsti i begge vejsider. På Lyngvej er der registreret en cykeltrafik på knap 600 cyklister/døgn, begge retninger tilsammen.

Mellem Farremosen og Gl. Vassingerødvej er anlagt fællessti i eget tracé på nord-siden af Nymøllevej. Denne er videreført ind over WSA's areal og frem til cykelparkeringsfaciliteterne i nærhed af indgangene. Fællesstien er anlagt af Allerød Kommune, men med økonomisk bidrag fra WSA.

Allerød Kommune investerer i opgradering af cykelparkeringsfaciliteterne omkring Allerød Station i løbet af 2020, bl.a. efter dialog med WSA. Dette indebærer bl.a. udvidelse af flere højklassede (sikrede) cykelparkeringspladser, med det formål at motivere til øget brug af kollektiv transport.

2.2.2.1 Kollektiv transport

Kortet herunder viser udbredelsen af den kollektive transport i området omkring WSA.



Figur 2.4: Busrute 310R, samt den del af busrute 335, hvor den på ruten mellem Allerød Station og Farum Station kører via Nymøllevej forbi WSA

Der er anlagt busstoppested på Nymøllevej i frafarterne af rundkørslen. Busstoppestederne betjenes af buslinje 335, som kører mellem Hillerød St. og Farum St., og også betjener Allerød St. Der er 2 afgang/time/retning i dagtimerne, frem til omkring kl. 19, hvorefter der er 1 2 afgang/time/retning.

Allerød Station er beliggende ca. 5 km fra WSA, og betjenes af S-togslinje A, mellem Hillerød-Solrød Strand. Linje A har 6 afgang/time/retning i dagtimerne.

Der er potentiel god korrespondance mellem S-tog og buslinje 335 på Allerød Station. Dette kræver dog, at brugerne rammer de afgang, hvor skiftetiden mellem bus/tog er mindst. I morgenmyldretiden kan skiftetiden reduceres til 3-5 minutter; men skiftetiden i eftermiddagsmyldretidsperioden er på 7-8 min.

Der er et forholdsvis ringe kollektivt transporttilbud (busser) for de medarbejdere, som er bosiddende i det vestlige opland, dvs. Roskilde, Jylling, Ølstykke, Slangerup mv. Det kollektive transporttilbud for disse medarbejdere medfører flere skift mellem buslinjerne, og deraf følgende forholdsvis lang rejsetid.

2.3 WSA' interne faciliteter

2.3.1 Parkering

Internt på WSA's område er anlagt 799 p-pladser:

	Personale	Personale el ⁵	Gæster	Gæster el	HC	P-kælder
Antal p-pladser	630	12	42	2	2	111

Virksomhedens bygninger indeholder ifølge BBR 24.876 m² etageareal med anvendelse "Bygning til kontor". De 799 parkeringspladser svarer til 1 p-plads pr. 31 m².

Reelt er 46 p-pladser reserveret til besøgende, og 753 p-pladser kan således anvendes til parkering for de ansatte.

WSA har gennem en årrække jævnligt udført registrering af belægningsgraden på p-arealerne. Registreringen foretages på en hverdag midt i ugen, midt på dagen, hvor belægningsgraden er størst.

Overordnet er belægningsgraden størst i vinterhalvåret, hvor flere kører i bil. I vinterhalvåret er der minimum 30 frie p-pladser, men i gennemsnit ca. 50 frie p-pladser. ⁶ Generelt er der pres på el-p-pladserne, hvor der i gennemsnit er registreret 1-2 frie el-p-pladser.

I forbindelse med corona-pandemien har WSA opdateret deres personalehåndbog, så medarbejdere tilskyndes til mere hjemmearbejde. Der er udført en registrering i slutningen af august 2020 med henblik på at undersøge, hvorvidt dette har haft en længerevarende effekt på medarbejdernes transportvaner. Registreringen er foretaget i uge 34, hvor normalen har indfundet sig efter ferien. Registreringen viser, at antallet af frie p-pladser generelt er steget fra de ca. 50 frie p-pladser til

⁵ Der er forberedt kabling til etablering af yderligere 12 el-ladepladser.

⁶ Efter nedlukningen som følge af corona-pandemien er der registreret i gennemsnit ca. 400 frie p-pladser.

ca. 75-80 frie p-pladser. Dvs. den reelle brug post corona er ca. 75 p-pladser mindre end udbuddet, svarende til ca. 678 p-pladser. Dette svarer til 0,62 p-plads pr. ansat.

Den afledte effekt af muligheden for hjemmearbejde kan således tydeligt aflæses på medarbejdernes transportvaner. WSA råder ikke over fælles firmabiler, som medarbejdere kan anvende i forbindelse med firmarelateret kørsel.⁷

2.3.2 Faciliteter for cyklister

Der er gennem de seneste par år etableret højklassede cykelfaciliteter:

Der er placeret ca. 100 cykelparkeringspladser i p-kælderen, som tilgås direkte fra terræn via rampe. Efter ønske fra medarbejdere er der for nylig etableret bad- og omklædningsfaciliteter i kælderen i umiddelbar tilknytning til cykelparkeringen. Der er mulighed for at parkere cyklen i aflåst cykelbur.

Der er i kælderen etableret udtag for el, som el-cyklisterne kan anvende. Herudover er der etableret et mindre cykelreparationsværksted, hvor der er mulighed for at reparere de gængse skader.

Belægningsgraden for cykelparkeringen er størst i sommerhalvåret, hvor ca. 50% af pladserne er optaget. Der er ikke registreret samme reduceret "tryk" på cykelparkeringspladserne, som er eftervist i registreringen på bilparkeringen i uge 34, jf. afsnit 2.3.1.

2.4 Nuværende transportvaner hos WSA

Som nævnt blev der primo 2018 udarbejdet en transportvaneundersøgelse blandt medarbejderne i WSA. Transportvaneundersøgelsen blev foretaget af "Moving People", som er en sammenslutning af DTU, Movia samt rådgivningsvirksomheden Gate 21. Transportvaneundersøgelsen bestod af en række spørgsmål, som blev sendt ud til samtlige medarbejdere i virksomheden.

Følgende kortlægning af nuværende transportvaner tager udgangspunkt i det arbejde, som blev udført i 2018. Der foretages en konkret vurdering af de gængse resultater; i hvor høj grad disse vurderes at have ændret sig som følge af den udvikling, som der har været i WSA, og i samfundet generelt henover de 2,5 år, der er gået siden undersøgelsen blev lavet.

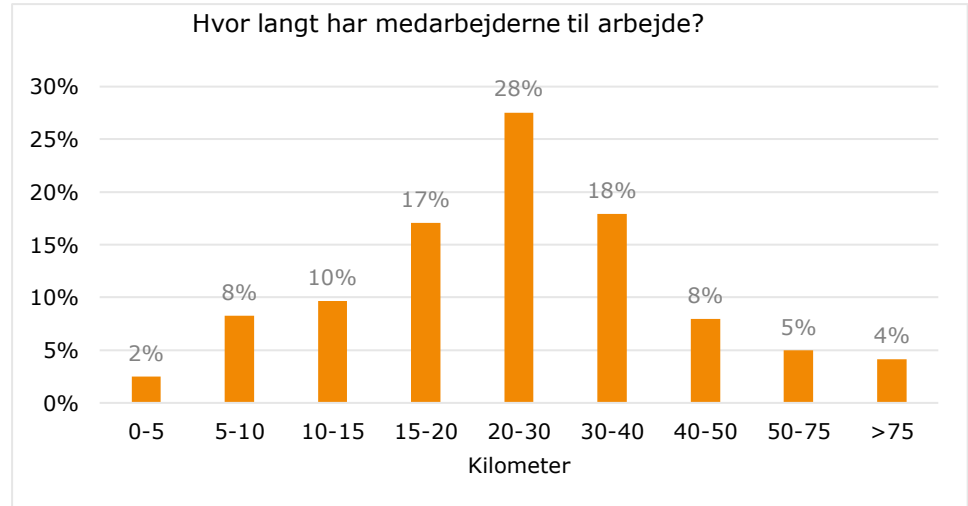
2.4.1 Medarbejdernes pendlingsafstand

Hovedvægten af medarbejderne – en andel på 63% - har en pendlingsafstand på mellem 15-40 km mellem bopæl og fra WSA. 37% af medarbejderne hos WSA har under 20 kilometer til arbejde.

Til sammenligning er den gennemsnitlige pendlingsafstand i Region Hovedstaden på knap 17 km.⁸

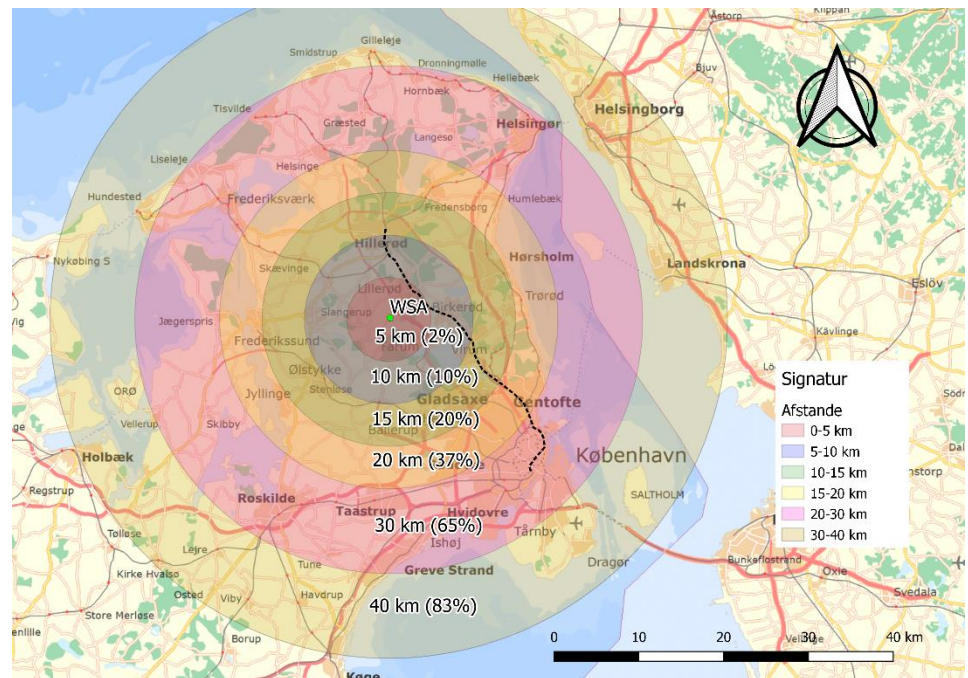
⁷ Bortset fra en varebil, som anvendes til mindre varetransport mellem sites i Værløse og Lyngby.

⁸ "Faktaark om pendling", Transportvaneundersøgelsen 2015



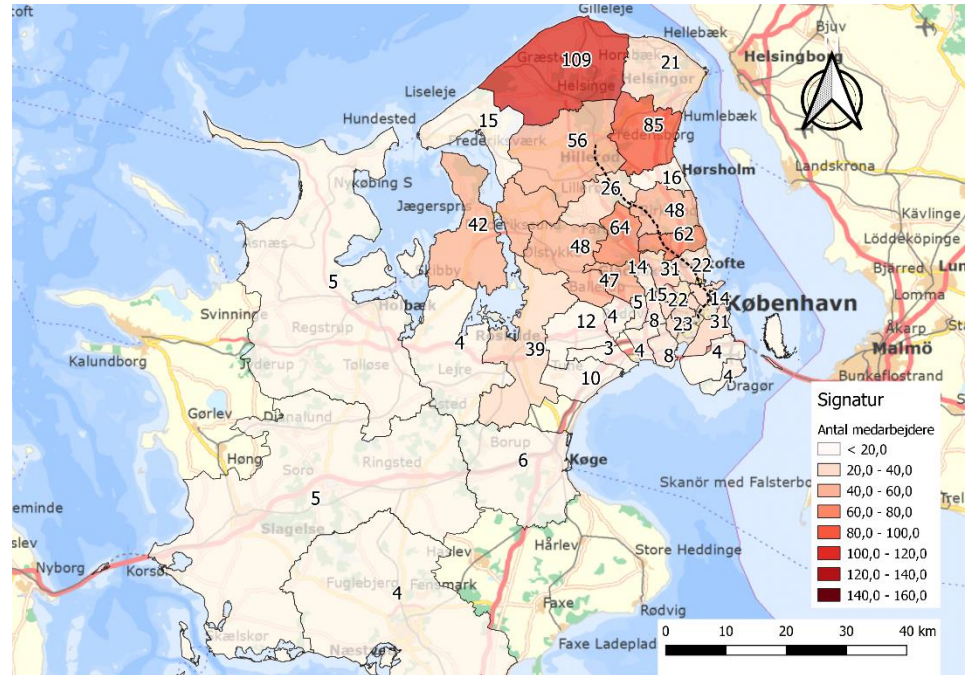
Figur 2.5 Pendlingsafstande for medarbejdere i WSA

I Figur 2.6 er medarbejdernes bopæle vist i fugleflugt afstand fra WSA. I hver buffer er angivet, hvor stor en (akkumuleret) andel af medarbejderne, som bor inden for de enkelte afstande. Det skal bemærkes, at pendlingsafstanden for en stor del af København reelt ligger mellem 25-40 km, til trods for at København geografisk er beliggende inden for 30 km-cirklen.



Figur 2.6: Medarbejdernes bopælsplacering i regionen

I nedenstående figur vises bopælskommuner for medarbejderne. Jo mørkere farve, jo flere medarbejdere er bosat i de respektive kommuner. Det ses, at der er forholdsvis mange bosat nord for WSA, særligt i Gribskov Kommune og Fredensborg Kommune; samt i Furesø Kommune. Samlet set er der også en markant andel medarbejdere bosat i København og centralkommunerne.



Figur 2.7: Medarbejdernes bopælsplacering på kommuneniveau

Herudover er der nogle medarbejdergrupper tilknyttet WSA, som ikke direkte indgår i analysen. Dette omfatter:

- 9 medarbejdere, som er bosiddende i andre end de viste kommuner⁹
- 59 eksterne medarbejdere, som har større eller mindre permanent tilknytning til WSA
- 26 ISS-medarbejdere, som varetager div. facility funktioner hos WSA

WSA oplyser, at en stor del af de eksterne medarbejdere kommer fra udlandet. De eksterne medarbejdere vurderes ikke at være påvirkelige i forhold til transportmiddelvalg, i samme grad som de øvrige medarbejdere, og indgår derfor ikke videre i analysen.

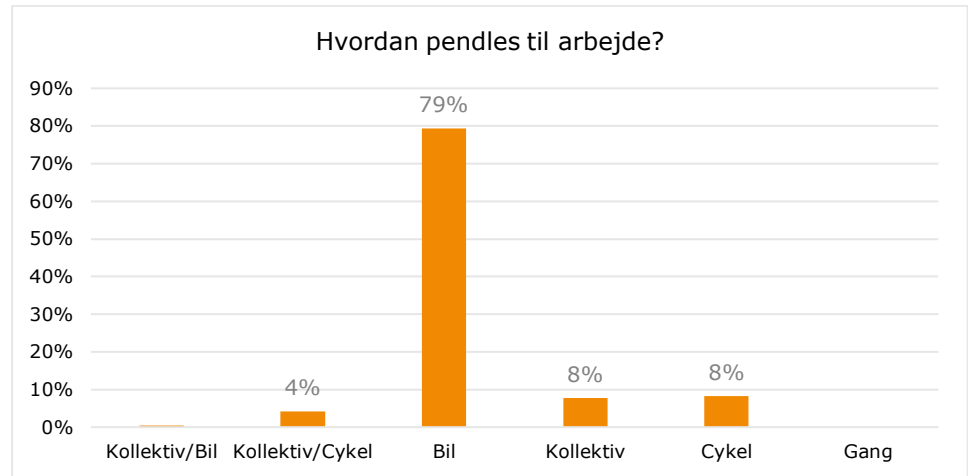
De pågældende medarbejdere fra ISS er typisk ufaglærte, eller med jobs, som kræver kortere uddannelser. Personer i denne type jobs er typisk ikke villige til at pendle lige så langt, som personer med længere uddannelser. Derfor antages det, at de ISS-medarbejdere, der er tilknyttet WSA, er bosiddende inden for en radius af 20 km fra WSA.

2.4.2 Transportmiddelvalg

Medarbejderne hos WSA benytter primært bilen som transportmiddel til arbejde, en andel på ca. 79%. Ca. 20% anvender cykel, kollektiv transport eller en kombination heraf.

⁹ I henhold til GDPR reglerne kan kommuner, hvor der er færre end tre medarbejdere ikke vises på figuren.

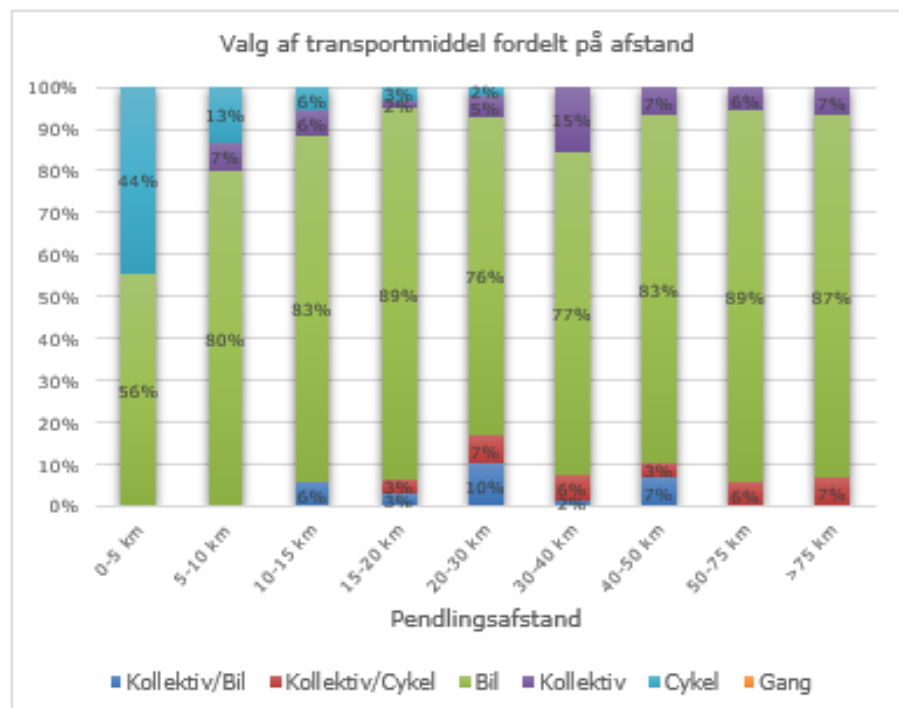
Det bemærkes, at spørgeskemaundersøgelsen er udført sidst på året. Da cyklister er væsentligt påvirket af vejret, er der sandsynligvis relativt flere, som cykler til arbejde henover forår og sommer, end tilfældet er for efterår og vinter.



Figur 2.8: Transportmiddelvalg for WSA's medarbejdere

Valg af transportmiddel i forhold til pendlingsafstand viser, at bilen står for mere end $\frac{3}{4}$ af pendlingen for samtlige pendlingsafstande, jf. figuren herunder. Undtaget herfor er de medarbejdere, som bor inden for en radius på 5 km fra WSA. Hos denne gruppe, som udgør ca. 2% af medarbejderne (20-25 medarbejdere), er det næsten ligeligt fordelt mellem cykel og bil.

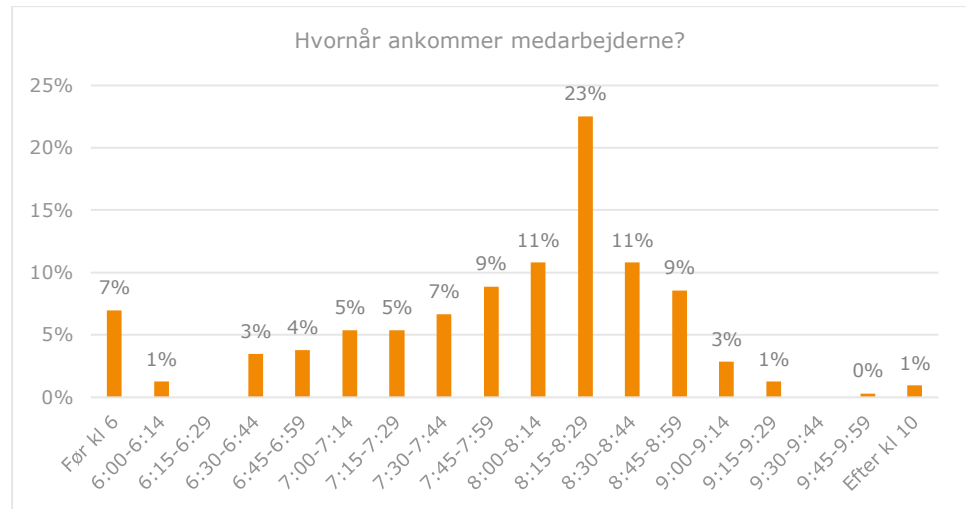
Størstedelen af brugerne af den kollektive transport er bosiddende 30 - 40 km fra WSA. Inden for denne afstand er både København og Roskilde.



Figur 2.9: Fordeling af transportmiddelvalg i forhold til pendlingsafstand

2.4.3 Ansattes ankomsttidspunkter

Langt størstedelen af medarbejderne hos WSA har fleksible arbejdstider. Nedenstående figur viser, hvornår medarbejderne typisk møder ind på arbejde.



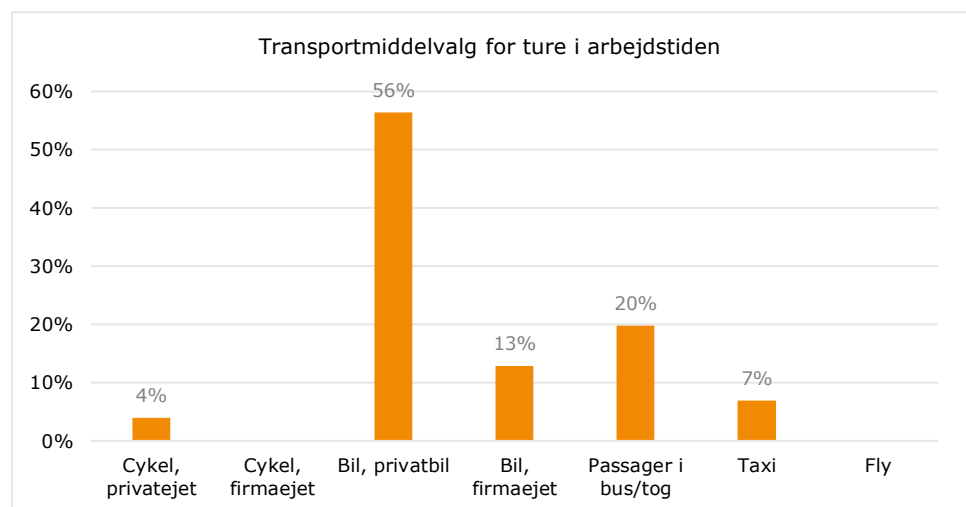
Figur 2.10: Typisk mødetidspunkter for medarbejderne hos WSA.

Størstedelen af de 1.100 medarbejdere (samlet set 70%) hos WSA møder ind i tidsrummet mellem kl. 7.30-9.00, med en spids kl. 8.15-8.30. Hermed følger medarbejdertrafikken det velkendte pendlingsmønster med tydelige spidsbelastningsperiode omkring kl. 8.

2.4.4 Transportbehov i arbejdstiden

I spørgeskemaundersøgelsen blev også undersøgt transportbehov og -vaner i selve arbejdstiden.

11% af medarbejderne har en eller anden form for transport inden for arbejdstiden. Dette er primært relateret til medarbejdere med stabsfunktioner, f.eks. facility. Transport i arbejdstiden fordeles på transportmidler, som vist på nedenstående figur.



Figur 2.11: Valg af transportmiddel til transport i arbejdstiden

2.5 Vurdering af udviklingen af medarbejdernes transportadfærd fra 2018 til 2020

Transportvaneundersøgelsen er som nævnt udført i 2018. Der er siden da iværksat en række ændringer, som vurderes at have påvirket medarbejdernes transportmiddelvalg frem til i dag.

2.5.1 Allerede igangsatte initiativer til ændring af transportvaner i mere bæredygtig retning

I forbindelse med transportvaneundersøgelsen i 2018 blev medarbejderne spurgt ind til, hvilke initiativer, der kunne køre det mere attraktivt for dem at ændre transportmiddelvalg mod en mere bæredygtig transportform.

I det følgende er dette opdelt på WSA's tiltag, samt tiltag, hvor det har krævet ekstern aktør.

2.5.1.1 Interne tiltag

30% af medarbejderne angav, at cykelservice og forbedrede cyklistforhold på arbejdspladsen ville få dem til at cykle mere til/fra arbejde. WSA har i perioden fra 2018-2020 etableret flere cykelparkeringspladser i kælderen, med direkte adgang til forbedrede bade-/omklædningsfaciliteter. WSA (Facility Management) overvåger fast behovet for cykelparkering og -service, idet medarbejderne melder ind med ønsker og behov.

48% af medarbejderne angav, at garanteret hjemtransport, hvis samkørsel aflyses, kan få dem til at køre med andre i mere udbredt grad. WSA har i sommeren 2020 indgået en aftale med FDM vedr. ny samkørsels-app, som gør det nemt for medarbejdere at finde samkørsel inden for snævre tidsintervaller. Der er planlagt en storstilet intern markedsføringskampagne for app'en i september 2020.

2.5.1.2 Eksterne tiltag

47% af medarbejderne angav tilbage i 2018, at bedre cykelstier til/fra arbejdspladsen ville få dem til at cykle mere. I den mellemliggende periode er der efter dialog mellem WSA og Allerød Kommune besluttet at etablere cykelinfrastruktur på Farremosen, i form af en "2-1 vej" med reserverede cyklistarealer i begge vejsider. Dette etableres i efteråret 2020.

46% af medarbejderne angav, at bedre og tryggere skiftemuligheder mellem bus, tog, cykel og bil kunne få dem til at benytte kollektiv transport i højere grad. Siden 2018 er der justeret på ankomst- og afgangstider mellem S-tog og bus på Allerød Station, således der i dag - potentielt - kun er ca. 4 min ventetid mellem de to transportformer. Endvidere etablerer Allerød Kommune i efteråret 2020 flere højklassede cykelparkeringspladser (overdækkede og sikrede) ved Allerød Station, med det formål at motivere til øget brug af cykel som til-/frabringetransport til Allerød Station.

2.5.2 Den forventede langvarige effekt af Corona

Nærværende analyse er udarbejdet i den periode, hvor Danmark er åbnet op igen efter nedlukningen i marts-april 2020.

Nedlukningen har medført, at langt hovedparten af WSA's medarbejdere har arbejdet hjemmefra, og p-pladserne har haft belægningsgrader langt under 50%.

Der har været enorm fokus både fra ledelsens og medarbejdernes side på at opretholde produktiviteten i den periode, hvilket er lykket til fulde. Dette har udmøntet sig i, at personalehåndbogen er suppleret med den bestemmelse, at medarbejdere kan arbejde hjemme efter nærmere aftale med nærmeste leder. På grundlag af den seneste registrering af parkeringsbelægningen i uge 34 2020, jf. 2.3.1, kan effekten af dette allerede ses. Belægningsgraden på p-pladserne er faldet mærkbart.

Det vurderes, at der på en "ny normal" hverdag vil være en medarbejderstab fysisk på lokaliteten på 65-80% af den fulde medarbejderstyrke. Resten vil arbejde hjemmefra.

Dette resulterer i, at presset på infrastrukturen (og dermed trængslen) generelt er reduceret siden undersøgelsen i 2018.

2.5.3 Opsamlende vurdering af ændringer i transportadfærd

Det vurderes, at de allerede igangsatte initiativer (forbedrede cyklistforhold, både internt og i en omkringliggende cykelinfrastruktur, samt optimering af busforbindelsen mod Allerød Station) allerede har med bidraget med en positiv overflytning i retning mod mere bæredygtigt transportmiddelvalg.

Corona-nedlukningen har resulteret i et supplement til personalehåndbogen, således at den enkelte medarbejder nu kan arbejde hjemmefra (efter nærmere aftale med nærmeste leder). Dette har tidligere været et usandsynligt personalegode. Muligheden for hjemmearbejde er allerede slået igennem ift. belægningsgraden på p-arealerne; hvilket har resulteret i et generelt mindre pres på den omkringliggende vej-infrastruktur, og dermed et positivt fradrag i trængselsniveauet.

Det vurderes på den baggrund, at de transportvaner, der fremgår af afsnit 2.3, formentlig allerede er ændret i en retning af en mere bæredygtig transportform på baggrund af de tiltag, WSA har søsat i perioden 2018-2020.

3 Perspektivering af transportvanerne for WSA's medarbejdere

Normalt anskues de trafikale effekter af virksomheders lokalisering på baggrund af virksomhedens placering ift. stationsnærhed. Stationsnærhed karakteriseres af en gangafstand på 6-800 m fra en station.¹⁰

Jo større stationsnærhed, jo højere markedsandel for den kollektive transport og jo mindre kørsel i bil. Som tommelfingerregel kan man antage, at stationsnær lokalisering af (kontor-) arbejdspladser medfører, at dobbelt så mange medarbejdere benytter kollektiv transport, som hvis virksomheden ikke var placeret stationsnært.

For WSA er afstanden til Allerød Station ca. 5,5 km. Effekten af stationsnærhed må derfor som udgangspunkt betragtes som værende ikke-eksisterende.

Det er dog ikke den eneste parameter for medarbejderes transportmiddelvalg. Stor betydning har også, hvordan tilgængeligheden med bil er til den pågældende virksomhed. God tilgængelighed med bil til virksomheden karakteriseres af god

¹⁰ Afstandene varierer, afhængigt af, om man er i tæt bymæssig bebyggelse, hvor man er villig til at gå længere; eller om man er i mere "åbent land", hvor man er villigheden til at gå er mindre.

opkobling til det overordnede vejnet, samt gratis og tilstrækkelig parkering. Betydningen af den gode tilgængelighed med bil til virksomheden medfører, at den kollektive transport konkurrerer på lige fod med bilen, hvis virksomheden er placeret stationsnært. Hvis virksomheden *ikke* er placeret stationsnært og samtidigt har god tilgængelighed med bil, er det evident, at bilen er det foretrukne transportmiddel på bekostning af den kollektive transport.

WSA har en vældig god bil-tilgængelighed, med godt 1 km til Hillerød motorvejen, og et tilstrækkeligt udbud af p-pladser. Effekten af bil-tilgængeligheden er derfor stor.

Ligesom virksomhedens placering ift. stationsnærhed er afgørende, gælder dette også for den anden ende af rejsen – nemlig medarbejdernes bopæl ift. virksomheden og det lokale udbud af den kollektive transport. Medarbejdernes bopæl skal ligeledes have en fornuftig placering ift. højklasset transport, hvis denne skal øges på bekostning af biltransport.

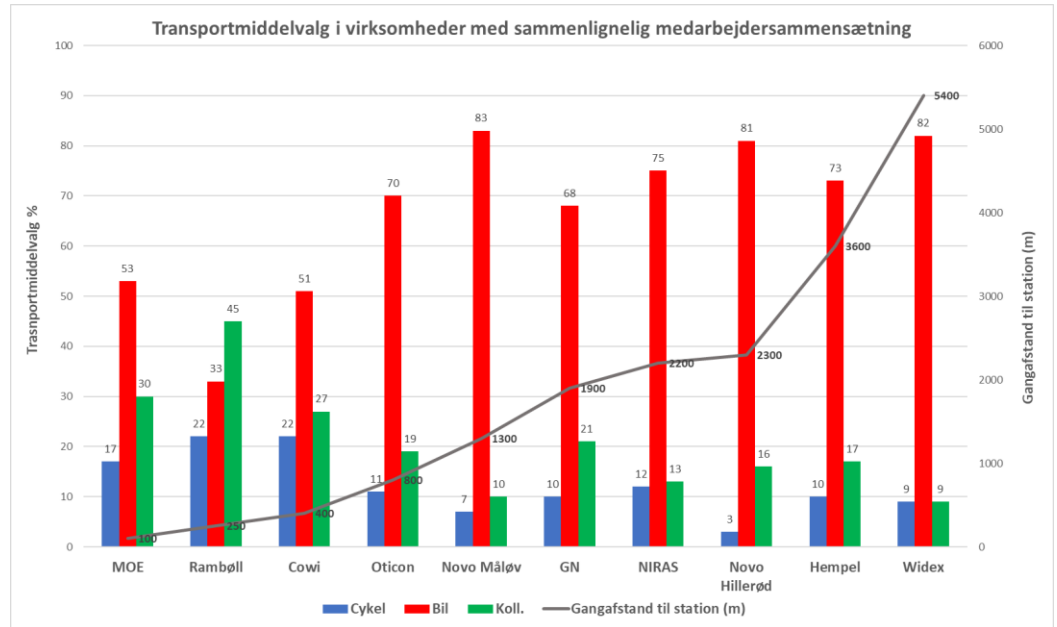
I WSA er medarbejdernes bopæl placeret i et stort geografisk opland, som ikke har en ens dækning af højklasset kollektiv transport, jf. Figur 2.7. Mange bor i nordsjællandske kommuner, hvor der er relativt dårligere udbud af kollektiv transport, end kommunerne tættere på København. Denne geografiske "spredning" af medarbejderne skyldes primært den højt-specialiserede arbejdsstyrke, hvor villigheden til længere pendlingsafstande er stor, jf. afsnit 2.1.

Der kan dermed forventes, at medarbejderstyrkens bopælsplacering også har en reducerende effekt på den kollektive transportandel.

Der er så vidt vides aldrig foretaget en undersøgelse af transportvaner mellem højt-specialiseret arbejdskraft indenfor forskellige brancher. Baseret på vores egne erfaringer er der dog en tydelig tendens til, at medarbejdere med højere tekniske uddannelser har præference for bilen som transportmiddel, på bekostning af det kollektive transportudbud. Denne tendens er tilstede, uanset graden af stationsnærhed.

3.1 Sammenligning af transportvaner for stationsnære virksomheder

I det følgende er foretaget en sammenligning af transportvaner inden for ingeniørtunge virksomheder, som er lokaliseret mere stationsnært end WSA. Sammenligningen er foretaget med udgangspunkt i projektet "By og Bane i hovedstadsområdet", Aalborg Universitet 2017. Heri blev afdækket transportvaner for over 100 virksomheder i hovedstadsområdet, vidt forskelligt placeret ift. geografi og stationsnærhed.



Figur 3.1: Transportmiddelvalg for virksomheder i hovedstadsområdet, forskelligt placeret ift. stationsnærhed

Der ses en meget tydelig tendens til, at markedsandelen for den kollektive transport er større, jo mere stationsnært virksomheden er placeret.

Det ses også, at virksomheder, som er placeret stationsnært i kombination med god bil-tilgængelighed (f.eks. Oticon), som udgangspunkt har meget høje andele af biltransport. Dette tyder på, at graden af bil-tilgængeligheden - og de ansattes præferencer - har relativ større betydning, end stationsnærheden i dette "virksomhedssegment".

Bemærk, at bilandelen for WSA i 2017, hvor undersøgelsen blev foretaget, var på 82%. I 2018 blev der i forbindelse med transportvaneundersøgelsen i regi af "Møving 30" registreret en bilandel på 79%, jf. Figur 2.8.

4 Fremtidige udbygningsmuligheder

WSA forventer at udbygge faciliteterne på Nymøllevej. Som udgangspunkt ønskes faciliteterne udvidet med 30-35% over de næste ca. 10 år, med tilsvarende stigning i antallet af medarbejdere. Der forventes en potentiel udbygning på ca. 15.000 m². Det igangværende lokalplanforslag giver dog mulighed for helt op til i alt 100.000 etagemeter svarende til ca. 75.000 etagemeter nybyggeri.

Medarbejderstaben forventes at stige fra ca. 1.100 medarbejdere til ca. 1.450 medarbejdere over de næste 10 år.

4.1 Fremtidig parkeringsnorm

I det lokalplanforslag, som er under udarbejdelse, er p-normen angivet som følger:

- Ved etablering af ny bebyggelse skal der udlægges bilparkering svarende til maksimum én plads for hver 100 m² etageareal til produktions- og industriformål.
- Ved etablering af ny bebyggelse til kontorformål og lignende skal der udlægges areal til bilparkering svarende til maksimum én plads for hver 75 m² etageareal.

Den forventede fremtidige fordeling på kontor og produktion/industri er ikke kendt, og da normen for kontor giver det største antal p-pladser - og dermed potentielt mest biltrafik - er der i analysen i det følgende kun set på muligt kontorbyggeri. Udvidelse med produktion/fremstilling vil dog lede til de samme konklusioner.

4.2 Vurdering af transportadfærd for nye medarbejdere

De ca. 350 nye medarbejdere, som kan forventes ansat i forbindelse med udvidelsesplanerne, bliver højt-specialiserede arbejdskraft. En del af dem vil formentlig være udlændige, som bosætter sig i Danmark. Transportvanerne for den forøgede medarbejderstab vurderes derfor at være direkte sammenlignelig med den transportadfærd, som kan observeres blandt de nuværende medarbejdere.

4.3 Vurdering af rest-kapacitet i omkringliggende vejnet

Forudsat, at biltrafikken, som genereres af WSA, i langt overvejende grad er medarbejder-relateret, og deraf medfører 2 bilture pr. dag pr. ekstra p-plads; svarer dette til en stigning fra i dag ca. 1.500 bilture/døgn til ca. 2.000 bilture/døgn.

Nymøllevej afvikler i dag i morgenspidstimen ca. 1.000 køretøjer/time, begge retninger tilsammen, jf. afsnit 2.1. Den trafikale effekt af udbygningen af WSA medfører en mer-trafik på ca. 500 bilture/dag, svarede til ca. + 250 indkørende biler/døgn og + 250 udkørende biler/døgn ift. i dag. Erfaringsvist afvikles medarbejdertrafik nogenlunde jævnt over et tidsrum på ca. to timer; hvilket svarer til, at der i løbet af én time afvikles + 125 indkørende biler/t i morgenspidstimen. Det resulterer i, at trafikbelastningen på Nymøllevej stiger med ca. 12% ift. i dag, svarende til godt 1.100 bilture/time.

Som tommelfingerregel har en 2-sporet vej en kapacitet på 1.500 biler/spidstime. Det vurderes, at den eksisterende rest-kapacitet på Nymøllevej er rigelig stor til at kunne afvikle den forventede mer-trafik, uden der forventes at opstå trængselsudfordringer.

5 Mobilitetsmål for WSA

Et landsplandirektiv kræver, at WSA dokumenterer virkemidler, som kan bidrage til at sikre trafikale effekter svarende til "stationsnære områder". Det vil sige, at der tilvælges bæredygtige transportformer på bekostning af privatbilisme.

Udstrækningen af det "stationsnære område" har Erhvervsstyrelsen fastsat som værende det område, der ligger i et cirkelslag på 0-500 m fra en højklasset station, og som i Fingerplanen benævnes det "stationsnære kerneområde".

Fastsættelse af mobilitetsmålet for WSA er formuleret på grundlag af to forhold:

1. Udtræk fra TU-data ang. transportmiddelvalg i stationsnære områder
2. Transportmiddelvalg fra sammenlignelige virksomheder

5.1 Transportmiddelvalg i stationsnære områder

Erhvervsstyrelsen har udleveret et opdateret udtræk fra Transportvaneundersøgelsen, som angiver transportmiddelfordelingen som funktion af dels indre/ydre byfingre; dels afstanden til nærmeste station. WSA er lokaliseret i en af de "ydre byfingre i fingerplanen". Transportmiddelvalg for denne lokalisering er gengivet i de to figurer herunder. Den øverste tabel viser transportmiddelvalg for alle medarbejdere i virksomheder som funktion af stationsnærhed; mens den nederste tabel viser transportmiddelvalg for de 50% højst lønnede medarbejdere (årsindkomst på >400.000 kr./år) i virksomhederne.

De ydre byfingre i fingerplanen	0-500 m	500-1000 m	1-2 km	2-4 km
Kollektiv trafik (alle)	19%	14%	8%	7%
Bil (alle)	61%	67%	76%	82%
Cykel/gang (alle)	20%	19%	16%	11%

Tabel 5.1 Transportmiddelvalg i virksomheder, som er lokaliseret i Fingerplanens "ydre byfingre". Udtrækket er for alle medarbejdere, uanset indkomstniveau.

De ydre byfingre i fingerplanen	0-500 m	500-1000 m	1-2 km	2-4 km
Kollektiv trafik (top 50%)	11%	8%	3%	4%
Bil (top 50%)	74%	81%	90%	87%
Cykel/gang (top 50 %)	15%	11%	8%	9%

Tabel 5.2 Transportmiddelvalg i virksomheder, som er lokaliseret i Fingerplanens "ydre byfingre". Udtrækket er alene for de ca. 50% højst lønnede medarbejdere (>400.000 kr./år).

Af de to figurer ses også den tendens, at højt uddannet arbejdskraft med højt indtægtsniveau, har en større præference for bil-anvendelse – uagtet en meget stationsnær placering af virksomheden. I det helt stationsnære kerneområde (0-500 m) er det for de højst lønnede medarbejdere en andel på ca. 75%, som anvender bilen, mod ca. 60% i det tilfælde, hvor der ses på alle medarbejdere, uanset indkomstniveau.

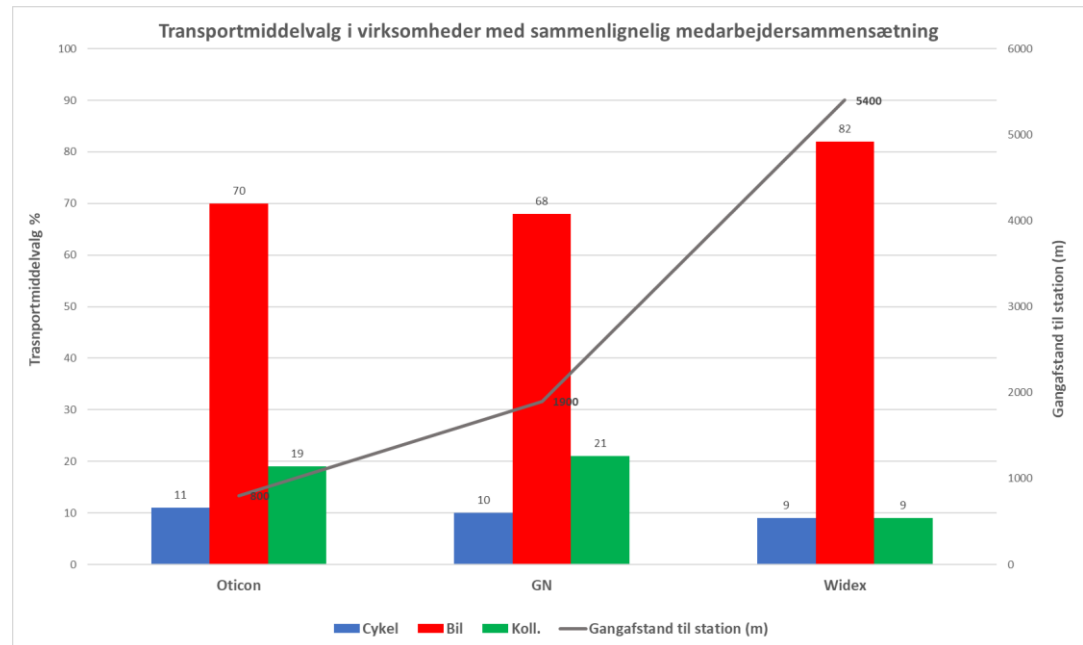
Det er således denne referenceramme, som mobilitetsmålet for WSA indgår i.

5.2 Transportmiddelvalg fra sammenlignelige virksomheder

Som nævnt er WSA en ud af tre førende virksomheder på verdensmarkedet inden for høreapparater, som er placeret relativt tæt i den nordsjællandske geografi: WSA i Allerød Kommune, Oticon i Egedal Kommune og GN i Ballerup Kommune. Alle tre kommuner ligger i de "ydre byfingre" i Fingerplanen.

De tre virksomheder er sammenlignelige ift. medarbejdersammensætningen af meget højt specialiserede medarbejdere med tung teknisk baggrund. Medarbejderne er således generelt villige til længere pendlingsafstande efter attraktive jobs.

Alle tre virksomheder indgår i projektet "By og Bane i hovedstadsområdet", Aalborg Universitet 2017; og medarbejdernes transportvaner er derfor kortlagt under samme forudsætninger.



Figur 5.1 Transportvaner i sammenlignelige virksomheder

Som det fremgår af figuren, ligger både Oticon og GN betydeligt mere stationsnært end WSA, med afstande på hhv. knap 1 km og knap 2 km fra stationen.

Sammenlignes med TU-udtrækkene i Tabel 5.2 Transportmiddelvalg i virksomheder, som er lokaliseret i Fingerplanens "ydre byfingre". Udtrækket er alene for de ca. 50% højst lønnede medarbejdere (>400.000 kr./år), ligger Oticons bil-andel på 70%, mens det tilsvarende gennemsnit er på 81%. For GN er bil-andelen på 68%, mens det tilsvarende gennemsnit er på 90%.

5.3 Fastlæggelse af mobilitetsmål for WSA

På grundlag af ovenstående sammenligninger – dels ift. opdaterede TU-udtræk, ift. direkte sammenlignelige medarbejdersammensætninger – fastsættes følgende mobilitetsmål for WSA:

- Bil-andel på 68-70%

Dette mobilitetsmål er ca. 10%-point under den nuværende bil-andel på WSA.

Mobilitetsmålet vil udgøre pejlemærket for de tiltag og tilhørende virkemidler, som introduceres i det følgende.

6 Mobilitetsinitiativer

I regi af de kortlagte transportvaner er det oplagt at opstille følgende mobilitetsinitiativer, som alle hver for sig – og i styrket grad i kombination – kan understøtte mobilitetsmålet om en reduktion af bil-andelen blandt WSA's medarbejdere fra de nuværende ca. 79% til 68-70%:

1. Parkeringsnorm
2. Højklasede cykelforhold
3. Bedre til-/frabringetransport til/fra Allerød Station
4. Samkørselsmulighed med henblik på at øge belægningsgraderne i bilerne
5. Delebilsordning

Flere af mobilitetsinitiativerne har grobund i transportvaneundersøgelsen fra 2018, og udfoldes i det følgende. For hvert mobilitetsinitiativ er vurderet potentialet for overflytning fra biltrafikken. Potentialerne er beregnet ud fra en konservativ vurdering af mobilitetsinitiativernes effekt på den pågældende medarbejdersammensætning. Således er medarbejdernes præference for bilen som transportmiddel indregnet i overflytningspotentialerne.

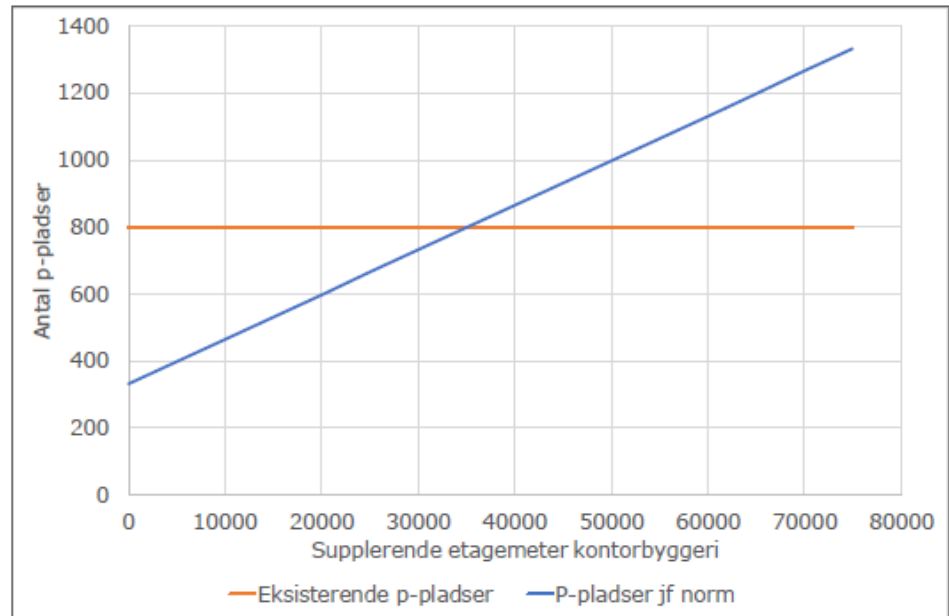
6.1 Parkeringsnorm

Et oplagt indsatsområde er hele parkeringsudbuddet, jf. afsnit 4.1. En restriktiv p-norm kan medføre mindre genereret trafik i området, da bil-tilgængeligheden reduceres.

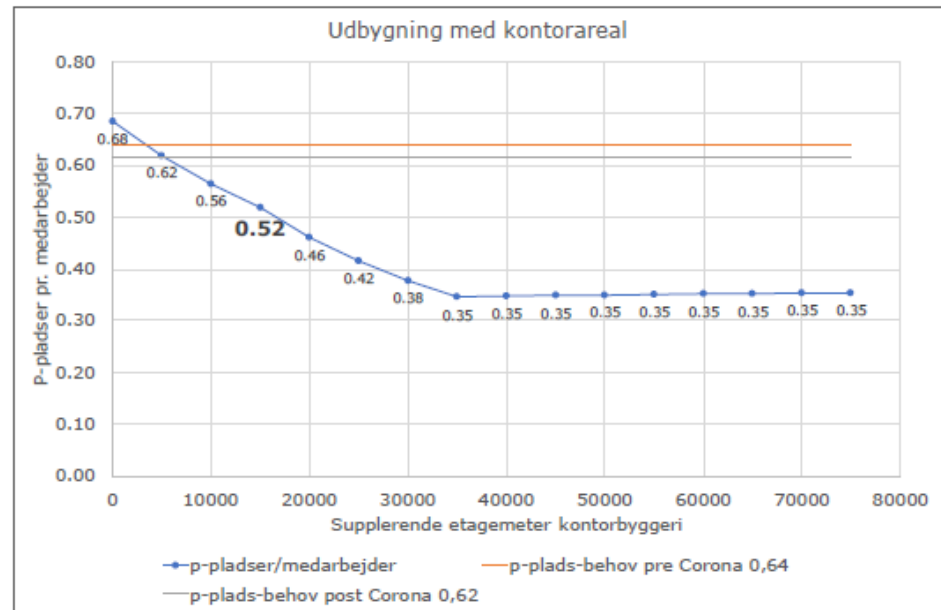
Lokalplanforslagets parkeringsnormer skal gælde al bebyggelse i planområdet, men allerede eksisterende p-pladser kan ikke nedlægges. Med lokalplanforslagets p-norm på 1 p-plads pr. 75 m² ville der reelt kun være 332 p-pladser. Der er således i dag et stort overskud af p-pladser i forhold til den foreslåede norm, jf. afsnit 2.3.1.

Da der som tidligere nævnt allerede i dag er et stort overskud af parkering i forhold til den foreslåede norm, vil der først kunne etableres flere p-pladser, hvis der nybygges mere end 35.000 etagemeter kontorbyggeri. Indtil da vil de eksisterende 799 p-pladser være mere end p-normens tilladte antal.

Med den forventede udbygning på 15.000 nye etagemeter, kan der således ikke etableres flere p-pladser.



Med en forventning om nogenlunde det samme antal ansatte pr. etageareal og også et fremtidigt behov for p-pladser til besøgende mv. på 46 pladser, kan antallet af p-pladser til rådighed pr. medarbejder ved forskellige størrelser af nybyggeri opgøres som følger:



Der er som nævnt i afsnit 2.3.1 i dag 0,68 p-plads/medarbejder, men da ikke alle p-pladser benyttes, er behovet reelt kun 0,62 p-pladser/medarbejder post Corona.

Frem til 35.000 etagemeter nybyggeri fastholdes antallet af p-pladser på de nuværende 799 p-pladser, men da antallet af medarbejdere forventeligt vil stige, så falder antallet af p-pladser pr. medarbejder. Ved mere end 35.000 etagemeter nybyggeri vil p-normen "tage fuldt over", og antallet af p-pladser pr. medarbejder vil være fast uanset størrelsen af udbygningen.

Ved den forventede udbygning på 15.000 etagemeter vil det samlede parkeringsudbud falde til 0,52 p-pladser pr. medarbejder. Sammenlignet med post Corona-behovet på 0,62 p-pladser pr. medarbejder er der altså tale om et parkeringstilbud, som er ca. 16% mindre end behovet.

Ved en udbygning på 35.000 etagemeter eller mere vil parkeringsudbuddet falde til 0,35 p-pladser pr. medarbejder, som er 44% mindre end behovet.

6.1.1 Initiativets vurderede potentiale for overflytning

Med de i lokalplanforslaget foreslåede p-normer, vil parkeringsudbuddet ved en udvidelse på 15.000 etagemeter blive reduceret med 16% i forhold til det nuværende behov for p-pladser pr. medarbejder.

Med en fuld udbygning til lokalplanforslagets maksimum på 100.000 etagemeter vil parkeringsudbuddet blive reduceret med 44% i forhold til det nuværende behov for p-pladser pr. medarbejder.

Da der ikke er alternative parkeringsmuligheder i den geografiske nærhed, vurderes det, at de manglende p-pladser vil betyde omtrent lignende reduktioner i mængden af bilbrugere. Måske vil mængden af samkørsel øges noget, men mængden af biler vil alt andet lige blive reduceret.

Med et parkeringsudbud, som er 16-44% under det nuværende behov, vurderes det at være realistisk, at alene p-normen vil resultere i at nå det samlede mobilitetsmål på ca. 10 %-point under den nuværende bil-andel på WSA. Det vurderes altså, at de foreslåede p-normer kan sikre, at mobilitetsmålet opnås.

I den forventede fremtidige situation, hvor WSA udvides med 15.000 etagemeter og får i alt 1.450 medarbejdere, kan der som nævnt pga. den foreslåede p-norm ikke etableres flere p-pladser. Med de eksisterende 799 pladser, hvoraf 46 er reserveret til andet formål, svarer det til 0,52 p-plads pr. medarbejder.

I 2018 hvor der blev lavet en mobilitetsundersøgelse kørte 79% af medarbejderne i bil. I dag er parkeringsudbuddet ca. 0,62 p-pladser pr. ansat. Ved WSA's udbygning vil der således kun være p-pladser svarende til $0,52/0,62 = 84\%$ af parkeringsbehovet. Som udgangspunkt forventes det derfor, at biltrafikken vil ligge 16% under det egentlige behov. Ergo forventes biltrafikandelen at falde fra de tidligere 79% til 66%, svarende til en reduktion af bilandelen på 13%-point.

Dog kan det reducerede udbud af parkeringspladser betyde, at flere vælger at køre sammen. Dette vil være uden betydning for mængden af biler til WSA eller biltrafikkens miljøbelastning, men det kan øge andelen af ansatte, som transporterer sig i bil.

6.2 Højklassede cykelforhold

Det er først og fremmest de kortere pendlingsture, der potentielt kan overflyttes fra bil til cykel.

Medtages el-cykler, vil pendlingsbilture, der er kortere end ca. 20 km, have potentiale for overflytning til cykler. Dette svarer til ca. 37% af pendlingsturene blandt WSA's medarbejdere.

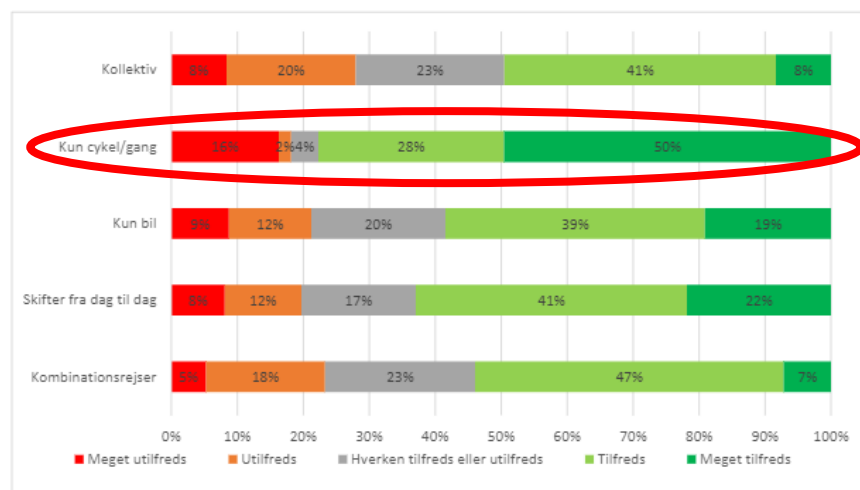
Cykelpendlerne var blandt de, som var mest tilfredse med eksisterende forhold, jævnfør transportvaneundersøgelsen, som det fremgår af Figur 6.1. Ved at sprede dette budskab kan de eksisterende cykelpendlere medvirke som ambassadører, og bidrage i en positiv retning til at skubbe de, som overvejer cyklen som alternativ, i den rigtige retning.

For at overflytte bilister til cyklister skal både interne og eksterne cyklistfaciliteterne være i orden.

Internt hos WSA dækker dette over tilstrækkeligt antal højklassede cykelparkeringspladser. Cykelparkeringen skal tillige være velplaceret ift. indgange. For cykelpendlere med afstande længere end 5-10 km, kan gode bad- og omklædningsfaciliteter ligeledes være en afgørende faktor. Ligeledes skal det være muligt at kunne oplade el-cykler. Disse forhold er forbedret markant gennem de seneste par år, jf. afsnit 2.5.1.

Eksternt dækker det over, at der er trafiksikre og tilstrækkelige cykelstifaciliteter i det omkringliggende vejnet, i form af cykelstier mm. Forbedring af disse forhold pågår pt.; med udvidelse af højklasset cykelparkering på Allerød Station og opgradering af den kommunale cykelinfrastruktur.

WSA havde for ca. 5-7 år et forsøg, hvor medarbejdere kunne låne en el-cykel til brug for pendling. Dette var en tidlig generation af el-cykler med deraf følgende begrænset aktionsradius, og et noget andet "image", end det, som el-cykler har i dag. Forsøget var dengang en begrænset succes.



Figur 6.1: Transportvaneundersøgelsen viser, at cyklister og fodgængere var den gruppe, som var mest tilfredse med eksisterende forhold.

6.2.1 Initiativets vurderede potentiale for overflytning

Med en medarbejderstab på 1.100, og en fordeling i forhold til afstand og transportmiddelvalg, som vist på Figur 2.5 og Figur 2.9, er der ca. 340 bilister bosiddende inden for en pendlingsafstand på 20 km fra WSA. Denne gruppe udgør målgruppen for tiltaget.

Det vurderes, at potentialet for overflytning af bilture til cykelture for denne medarbejdergruppe er ~10%. Dette svarer til, at initiativet således forventes at kunne

overflytte ca. 35 bilister til cyklen. Omsat til procent svarer det til en **reduktion af bil-andelen på 3-4%-point**.

Det bemærkes, at dette er en relativ høj andel af medarbejdergruppen, som vurderes at kunne overflyttes fra bil til cykel; og ligeledes at pendlingsafstanden på 20 km er i den høje ende af, hvad man typisk forbinder med cykelafstande. Denne medarbejdergruppeandel er bestemt ud fra en konkret vurdering af medarbejderens præference for cykeltransport: ifølge WSA Facility er der hos medarbejderstaben generelt et stort fokus på dels det sundhedsfremmende element i cykeltransporten, dels tiltrækkes mange af fællesskabet omkring cykelmotionen.

6.3 Bedre til-/frabringetransport til Allerød Station

En af de udfordringer, som blev påpeget i transportvaneundersøgelsen, og som er et generelt fænomen i forhold til den kollektive transport, er til-/frabringetransporten mellem station og arbejdsplads/bopæl.

Det er altafgørende, at skiftet skal være så gnidningsfrit og hurtigt som overhovedet muligt. De ca. 5 km mellem Allerød Station og WSA er en acceptabel cykelafstand for mange. For nogle kan det være en barriere, at der tillægges yderligere rejsetid oveni, udover den kollektive transporttid.

Ifølge Rejseplanen tager togrejsen København H - Allerød St. 32 minutter. Hertil lægges en 15-20 minutter lang cykeltur fra Allerød Station til WSA. Til sammenligning er rejsetiden med buslinje 335 mellem Allerød Station og WSA på 17-18 minutter. En tur med S-tog fra København H, kombineret med cykel eller bus mellem Allerød St. og WSA, tager således omkring 50 minutter.

En sammenlignelig rejse fra København H til WSA *med bil* tager ca. 40 minutter i morgenmyldretiden. Der er således en forskel på kun ca. 10 minutter på at køre i bil, hhv. at kombinere tog/cykel/bus.

Udnyttelse af transporttid i toget

Argumentet for kunne overflytte bilister til den kollektive transport, er således ikke et spørgsmål om sparet transporttid; argumentet bør således nærmere være, at tiden i den kollektive transport kan udnyttes bedre. Et initiativ kan være, at virksomheden tillader, at visse jobmæssige funktioner kan udføres under transporttiden, på f.eks. en tablet, og derved tælle med i arbejdstiden. På den måde kan virksomheden tilskønne til en mere bæredygtig transport, ved f.eks. at stille tablets til rådighed for de medarbejdere, som overflyttes fra bil til den kollektive transportform. En stor del af WSA-medarbejderne udfører funktioner, der kræver en høj grad af fortrolighed. I praksis vil udnyttelse af arbejdstiden i den kollektive transport derfor kun give mening i visse jobfunktioner.

Forbedret korrespondance mellem bus/tog

Det eksisterende kollektive tilbud mod København omfatter en busrute med 2 afgang/t i dagtimerne, og S-toget med 6 afgang/t. Der er god korrespondance mellem transportmidlerne på Allerød St., hvis brugeren vælger de afgang, hvor skiftetiden er mindst.

En hyppigere busdrift vil højne det kollektive transporttilbud markant. Øges frekvensen af busafgange til/fra stationen, vil transporten mod København blive langt mere fleksibel for brugerne. En alternativ mulighed er at ændre på busruten, så buslinje 335 får et mere direkte rute mellem erhvervskvarteret i Vassingerød og stationen; f.eks. ad Nymøllevej-korridoren.

En øget frekvens af busdriften er meget omkostningstungt, og skal koordineres

med Movia og de øvrige kommuner, som buslinjen løber i. En ændret – mere direkte – rute for buslinje 335 vil medføre en forringet busdrift lokalt for Lillerød by, og vil dermed udhule passagergrundlaget. Der er derfor meget få frihedsgrader ift. at øge busdriften på eksisterende kollektive ruter.

En alternativ – mere fleksibel – løsning er at indsætte (en privat) shufflebus mellem WSA og Allerød Station i myldretidsperioderne. Herved kan afgangene planlægges uden andet hensyn end S-togets ankomst- og afgangstider.¹¹

El-løbehjul

Løsning af til-/frabringetransporten mellem "sidste stop" (det være sig busstop, hvis det ikke er nærtliggende WSA, eller station) og virksomheden, er som nævnt et kardinalpunkt i overflytning af bilister til en mere bæredygtig transportform. Her kan el-løbehjul være en teknisk løsning, som samtidig giver fleksibilitet og tilstrækkelig rejsehastighed til at kunne matche cykel/korresponderende bus. Den praktiske løsningsmodel kræver, at der er "depoter" i forbindelse med station/stoppesteder, så det undgås at el-løbehjulene spredes. Det skal bemærkes, at statistikerne viser en uheldig trafiksikkerhedsmæssig effekt ved øget brug af el-løbehjul. Dette skyldes primært hastigheden, men også at trafikanterne har vanskeligt ved at "læse hinanden" i vej-/stinettet. Den reelle overflytningseffekt af dette vurderes at være forholdsvis beskeden, men der vil givetvis være en intern branding-værdi i initiativet.

Stationscykler

For pendlere, som ikke benytter kollektiv/cykel-løsningen hver dag, kan det være en barriere at skulle have en cykel stående i begge ender af rejsen. Delecykler på stationen kan derfor være en god løsning for nogle brugere.

En let tilgængelig løsning er, at WSA indkøber et antal cykler, og forsyner dem med en kodelås, som kendes af medarbejdere ved WSA, og placerer disse cykler på stationen. Fordelen ved denne løsning er, at det (alt afhængig af præferencer for model mm.) er en relativt billig løsning, som kan iværksættes med meget kort forberedelsestid; og let kan skaleres op, hvis ordningen viser sig at være succesfuld. Cyklerne skal være let genkendelige, når de holder parkeret på stationen, dette kan ligeledes sende et positivt signal udadtil.

Ulemperne ved denne løsning er, at vedligehold af cyklerne alene påhviler WSA, og hvis cyklerne ikke er i forsvarlig stand - hele tiden - så bliver de ikke brugt. Ved omskifteligt vejr, hvor vejret indbyder til cykel om morgenen, men indbyder til bus om eftermiddagen, kommer cyklerne ikke tilbage til stationen, til næste morgen. Der skal derfor påregnes en driftsopgave internt hos WSA for at understøtte denne løsning.

Initiativet ligger godt i tråd med Allerød Kommunes igangsatte initiativ vedr. forbedrede cykelparkeringsforhold på Allerød Station.

Øvrige initiativer til forbedring af til/frabringetransport

WSA kan stille udstyr til rådighed, som gør det praktisk nemmere at rejse på andre måder end med bil. Dette kunne f.eks. være at tilbyde pc-rygsække, fremfor

¹¹ WSA har tidligere stillet en gratis shuttlebus til rådighed for medarbejderne mellem Værlose Station og Nymøllevej 6. Bussen blev afskaffet, dels fordi personalebussen blev betragtet som værende konkurrenceforvridende ift. den offentlige busdrift; dels medarbejderne skulle beskattes af godet, hvilket udhulede passagergrundlaget betydeligt.

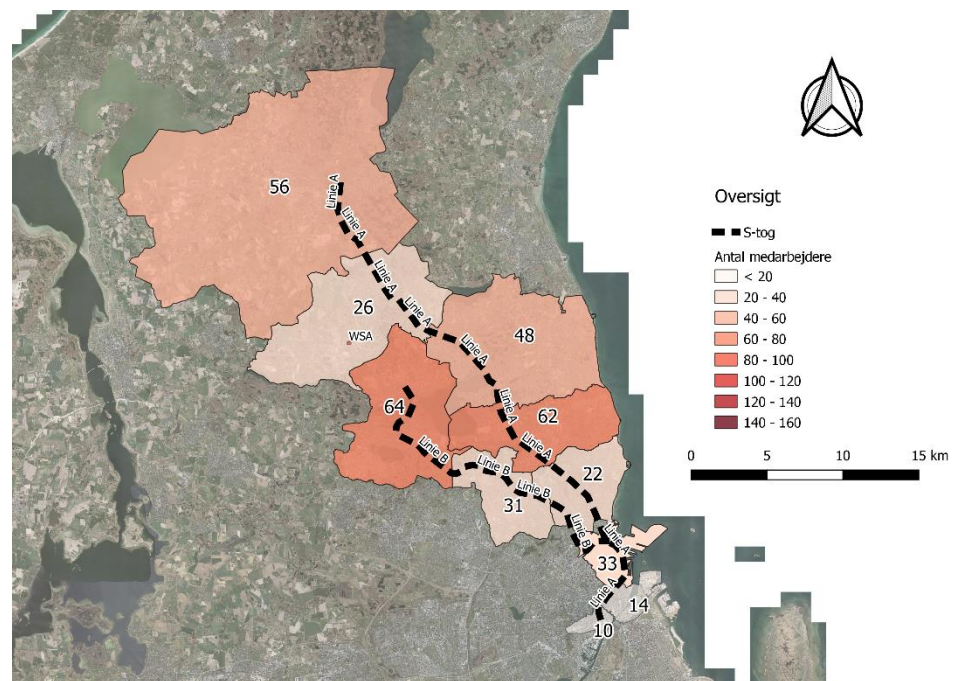
de traditionelle tasker, mulighed for fysisk mindre bærbare pc'er, hvis denne skal transporteres frem og tilbage på cykel, løbehjul eller lign.

Der er endvidere en aktiv cykelklub i WSA, som kan bringes i spil ift. at brande cyklen som transportmiddel. Dette kan f.eks. iværksættes i forbindelse med kampanjer som "Vi Cykler til Arbejde", for at fastholde flere på cyklen.

6.3.1 Initiativets vurderede potentiale for overflytning

Det vurderes, at der er størst potentiale for at flytte medarbejdere, som er bosiddende i umiddelbar nærhed af den "rette" S-togslinje, linje A, som kører direkte til Allerød Station. Dette begrundes i, at antallet af skift skal holdes på et minimum.

Kombineres oversigten over medarbejdernes bopælsplacering med S-togslinje A ses, at der bor ca. 271 WSA-medarbejdere i den pågældende korridor, jf. figuren herunder.



Figur 6.2: Antal WSA-medarbejdere i kommuner langs S-togslinje A og B

De 26 medarbejdere, der er bosiddende i Allerød Kommune, fratrækkes. Dermed er der potentielt ca. 245 WSA-medarbejdere langs linje A, som potentielt kan flyttes til S-toget.

S-tog linje B kører fra København til Farum Station, hvorfra der er godt 6,5 km til WSA. I Furesø Kommune er udover Farum Station, også Værløse Station og Hareskov Station. Det kan derfor give mening for nogle af medarbejderne i kommunen, at tage S-toget til Farum Station og cykle videre derfra. Medarbejdere, med bopæl omkring linje B, udgør 50-60 WSA medarbejdere.

Samlet set er der således ca. 300 WSA medarbejdere bosiddende langs de relevante togkorridorer.

Det vurderes, at initiativets kombination af virkemidler kan overflytte mellem 5-10% af det antal medarbejdere, der anvender bilen som transportmiddel. Den

høje procentsats nås kun ved at implementere flere virkemidler ad gangen. Her vurderes den (private) shuttlebus og stationscyklerne at være de mest effektive virkemidler.

Med ca. 79% bilpendlere svarer det til, at der kan overflyttes ca. 10-25 WSA-medarbejdere fra bilen til kollektiv transport, hvis ovenstående virkemidler implementeres. Omsat til procent svarer det til en **reduktion af bil-andelen på 2-4 %-point**.

6.4 Samkørselsmuligheder

Der findes en række af samkørselsordninger, som alle kan noget forskelligt. De væsentligste aktører på det danske marked for samkørsel er samlet i nedenstående oversigt, med tilhørende services som udbydes. Sammenligningen er foretaget i juli 2020.

	App	Hjemmeside	Pris synlig før tur	Betaling over app/hjemmeside	Fordelsprogram	Virtuelle mødesteder	Mulighed for faste aftaler	Samarbejder med arbejdspladser	Push-besked	Tur til udlandet	Chauffør feedback	Mulighed for at ønske lift	Kun mulighed for chauffør opslag	Andre tjenester
GoMore	x	x	X	X	X			x	X	x	x			(x) ¹
NaboGo	x	x	X	X		x	x	x	X		x			(x) ²
Ta' Med (FDM)	x		X	X			x	x	X		x			
Pendlernet.dk		x					x	x		x		x		
Commute	x			X	X			x	X					
Carpool World	(x) ³	x					x	x	X	x		x		
Haxi	x								X		x		x	

Tabel 6.1: Sammenligning af samkørselstjenester i Danmark (foretaget i juni 2020)

- 1) Udlejning og leasing af biler gennem GoMore
- 2) Indkøbsordning og trailerudlejning, med samme princip som samkørselsordningen
- 3) App-løsningen kan udelukkende benyttes af brugere med "Premium-medlem" status.

WSA har i juli 2020 indgået aftale med FDM's samkørsels-app, "Ta' Med". Styrken ved denne, og flere af de andre ordninger, er, at de kan dække over flere end blot den enkelte virksomheds medarbejdere. Potentielt vil det være hele erhvervskvarteret i Vassingerød, som vil kunne drage fordel af denne ordning. Jo flere tilmeldte til en samkørselsordning, jo større tillid og fleksibilitet er der ift. at få det ønskede lift.

Samkørsel mellem medarbejdere internt hos WSA har den fordel, at pendlere har samme destination, og lifttager og liftudbyder kender hinanden – eller som minimum har et vist kendskab til, hvad vedkommende laver. Det kan også forekomme mindre utrygt at sammenkøre med en kollega, fremfor en fremmed.

6.4.1 Initiativets vurderede potentiale for overflytning

Medarbejdere i virksomheder med fleksible arbejdstider er erfaringsvist mindre tilbøjelige til at benytte samkørsel, da en del af den enkeltes fleksibilitet forsvinder.

I en situation med et mere begrænset parkeringsudbud kan incitamentet til samkørsel dog være større. Samtidig vurderes, at en samkørsels-app vil kunne medføre en øget belægning i biltransporten til/fra WSA. Det er dog meget vanskeligt at forudse, om denne overflytning vil ske fra den andel, der i dag anvender kollektiv transport, eller reelt vil reducere antallet af bilture.

Derfor vurderes potentialet for reduktion af bilture på 2-3% af den andel, der i dag anvender biltransport. Dette svarer til en overflytning på ca. 10-20 medarbejdere, som nu er passagerer fremfor bilister. Omsat til procent svarer det til en **reduktion af bil-andelen på 2-3 %-point**.

6.5 Grøn delebilsordning

Mange virksomheder har en række "kontorbiler", som typisk benyttes til transport mellem kontoret og ærinder/møder. Bilerne er typisk i brug kl. 7-17 på hverdage, og står ellers stille resten af døgnet.

Langt størstedelen af arbejdsstyrken med bilrådighed bruger deres bil til én tur om morgenen mellem hjem og arbejde, vice versa om eftermiddagen. Ca. 11% af medarbejderstaben hos WSA har møder/ærinder i løbet af arbejdsdagen, og anvender typisk egen bil, jf. Figur 2.11: Valg af transportmiddel til transport i arbejdstiden.

For at blive uafhængig af at skulle anvende bil i arbejdstiden for de berørte medarbejdere, er det nødvendigt, at der er tilstrækkelig med muligheder for at tilgå transport, når der skal deltages i møder, eller andet, uden for virksomheden.

I stedet for at investere i et antal kontorbiler, er det et bæredygtig initiativ at indgå aftaler om reelle grønne delebiler (elektriske). Disse delebiler er reserveret til virksomheden f.eks. i hverdage kl. 9-16; men kan herudover deles med medarbejdere og beboere i nærområdet. Herved kan virksomheden ligeledes bidrage grøn mobilitet i nærområdet, og samtidig brande sig i forhold til en bæredygtighedsprofil.

WSA-medarbejderne tilhører som nævnt det segment, hvor bilen er et bevidst tilvalg; og hvor bilen har en høj præference, jf. afsnit 3. Det er samtidig en befolkningsgruppe, som meget gerne vil bidrage til den grønne omstilling, og gerne ser sig selv som "first movere" på teknologiske tiltag.

Som supplement til grønne delebiler bør der ligeledes fokuseres på at udbrede en rummelig el-ladeinfrastruktur internt på p-arealerne, så medarbejdere motiveres yderligere til at vælge grønne løsninger. El-ladestanderne bør placeres på de bedst placerede pladser, således at både synlighed og motivation ansføres.

6.5.1 Initiativets vurderede potentiale for overflytning

Den reelle overflytningseffekt af en delebilsordning vurderes at være beskedent. Initiativet skal i stedet ses som et attraktivt medarbejdergode, som gør det muligt for medarbejdere at bidrage til den bæredygtige dagsorden ved at undgå bilinvesteringer.

Derfor vurderes potentialet for overflytning af bilture at være på 0-0,5% af den samlede transportbehov i virksomheden. Dette svarer til en overflytning på 0-5 medarbejdere, som ellers ville være bilister. Omsat til procent svarer det til en **reduktion af bil-andelen på 0,5-1 %-point.**

6.6 Ændret arbejdskultur

Et passivt – men dog stærkt virkningsfuldt – tiltag i WSA har været "legaliseringen" af hjemmearbejde. Om end dette ikke har et decideret overflytningspotentiale til mere bæredygtige transportmidler, så har tiltaget en markant reducerende effekt på transportadfærden i medarbejderstaben.

Nedlukningen under corona-pandemien har medført, at langt hovedparten af WSA's medarbejdere har arbejdet hjemmefra, og p-pladserne har haft belægningsgrader langt under 50%.

Der har været enormt fokus både fra ledelsens og medarbejdernes side på at opretholde produktiviteten i den periode, hvilket er lykket til fulde. Dette har udmøntet sig i, at personalehåndbogen er suppleret med den bestemmelse, at medarbejdere kan arbejde hjemme efter nærmere aftale med nærmeste leder. På grundlag af den seneste registrering af parkeringsbelægningen i uge 34 2020, jf. 2.3.1, kan effekten af dette allerede ses. Belægningsgraden på p-pladserne er faldet mærkbart.

6.6.1 Initiativets vurderede potentiale for reduktion af biltransporten

Baseret på registreringer af parkeringsbelægningen vurderes tiltaget om hjemmearbejde at medføre, at der på en "ny normal" hverdag forventes en medarbejderstab fysisk på lokaliteten på 65-80% af den fulde medarbejderstyrke. Resten arbejder hjemmefra.

Nogle af de medarbejdere, der vil arbejde hjemmefra, vil være medarbejdere, som i forvejen anvender cykel eller den kollektive transport, og derfor kan der ikke forventes tilsvarende reduktion i bilandelen. Det vurderes, at tiltag kan reducere den daglige bilandel med 10-20%-point; svarende til, at 50-100 medarbejdere, der normalt ville anvende bilen, i stedet arbejder hjemmefra.

6.7 Opsamling mobilitetsinitiativer

Der er foreslået en række initiativer for at få overflyttet en del af medarbejderstaben fra bilen til mere bæredygtige transportformer. For hvert initiativ er der lavet en vurdering af det enkelte overflytningspotentiale.

Initiativ	Tiltag	Potentiale for overflytning/reduktion
Parkeringsnorm	<ul style="list-style-type: none"> Red. antal p-pladser pr. medarbejder 	Reduktion af bil-andel på 10-13%, svarende til ca. 50-65 bilister.
Højklassede cykelforhold	<ul style="list-style-type: none"> Højklasset cykelparkering + -faciliteter Cykelstifaciliteter 	Reduktion af bil-andelen på 3-4%-point, svarende til en overflytning på ca. 35 bilister til cyklister.
Til/frabringstransport til Allerød St.	<ul style="list-style-type: none"> Forbedret korrespondance bus/tog Stationscykler Evt. el-løbehjul 	Reduktion af bil-andelen på 2-4 %-point, svarende til en overflytning på 10-25 bilister til kollektiv transport.
Samkørsel	<ul style="list-style-type: none"> Red. antal p-pladser pr. medarbejder Samkørsels-app og -kampagner 	Reduktion af bil-andelen på 2-3 %-point, svarende til en overflytning af 10-20 bilister til passagerer.
Grøn delebilsordning	<ul style="list-style-type: none"> Investering i grønne delebiler Lade-infrastruktur 	Reduktion af bil-andelen på 0,5-1 %-point, svarende til overflytning af 0-5 bilister til delebiler.
Ændret arbejdskultur	<ul style="list-style-type: none"> Ændring i personalehåndbog muliggør hjemmearbejde 	Reduktion af bil-andelen på 10-20%-point, svarende til en reduktion på 50-100 bilister dagligt.

Tabel 6.2 Opsamling på mobilitetsinitiativer

Størrelsesordnerne for overflytnings- og reduktionspotentialerne er baseret på en "partiel vurdering" af det enkelte mobilitetsinitiativ, idet initiativerne sigter mod forskellige målgrupper, både geografisk og adfærdsmæssigt. Der vil sandsynligvis være et vist overlap mellem mobilitetsinitiativerne, f.eks. vil nogle medarbejdere være i målgruppen for flere af initiativerne. Dette er der til dels taget højde for i vurderingerne af de enkelte overflytningspotentialer, der – som tidligere nævnt – er udført på et konservativt skøn. På den baggrund vurderes det samlede overflytningspotentiale at ligge i den lave ende af intervallet, når disse summeres op.

Samlet set vurderes mobilitetsinitiativerne at resultere i en samlet overflytning på 15-20%, uden den "game changer", der ligger i muligheden for hjemmearbejde som følge af Corona-pandemien. Dette svarer til, at bilandelen kan forventes at falde fra de nuværende ca. 79% til 59%-64%. Medtages det "passive" tiltag i form af muligheden for hjemmearbejde, forventes bil-andelen at falde yderligere til omkring 55%, totalt set for medarbejderstaben.

men skulle den vokse med 50-100% til 2-3%-point, så vil parkeringsnormen stadigvæk alene – uden de øvrige tiltag nævnt i mobilitetsplanen – sikre en reduktion af andel medarbejdere, som transporterer sig i bil med 10%-point.

7 Opsamling

Som grundlag for udarbejdelse af et landsplandirektiv for mulig udvidelse af WSA's faciliteter på Nymøllevej i Allerød, er påkrævet en analyse af virksomhedens transport og mobilitet.

WSA indplacering i infrastrukturen

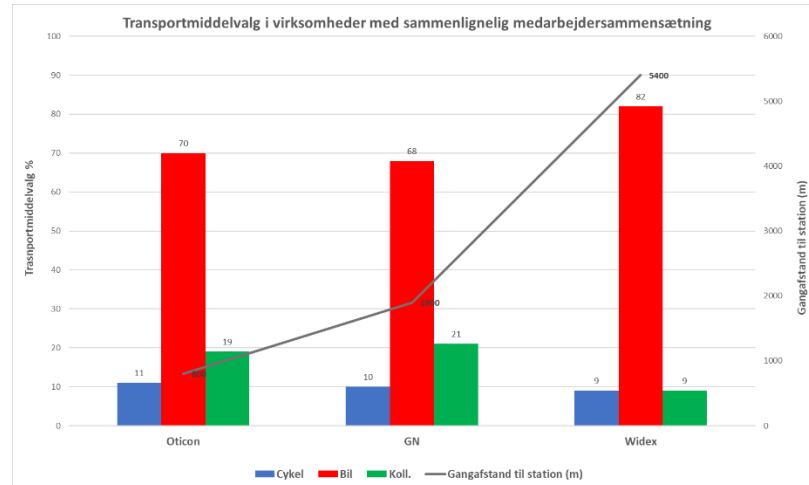
WSA er velplaceret ift. bil-tilgængelighed, med kort afstand til det overordnede vejnet. Virksomheden er lokaliseret ca. 5,5 km fra Allerød Station, og kan som sådanne ikke kategoriseres som "stationsnær". Der er dog god korrespondance til stationen, med velplacerede busstoppesteder, og med afgang, som potentielt passer med ankomst- og afgangstider med S-toget. Der er etableret højklassede cykelfaciliteter på WSA, med tilstrækkeligt antal cykelparkeringspladser, velplaceret i kælder og med adgang til bad-/omklædningsfaciliteter. I efteråret 2020 etableres det sidste link i cykelstinet mellem WSA og Allerød Station, i og med, at Farremosen omdisponeres til en "2-1 vej".

Transportvaner i WSA

WSA har igennem de seneste år være en del af mobilitetsnetværket "Moving 30", hvorigennem der tilbage i 2018 også er foretaget en kortlægning af medarbejderens transportvaner. Bilen er det primære transportmiddelvalg blandt medarbejderstyrken. Ca. 79% anvender bilen som transportmiddel til pendling, mens ca. 12% anvender kollektiv transport, cykel, eller en kombination heraf. Medarbejderstyrken har bopæl over hele Region Hovedstaden, med en relativ stor andel i Gribskov, Fredensborg og Furesø Kommuner. Den gennemsnitlige pendlingsafstand er 15-20 km.

Perspektivering af transportvaner til stationsnær virksomhedstyper

Der er foretaget en perspektivering af transportvaner for virksomheder af samme type, men som ligger stationsnært. Som tommelfingerregel kan man antage, at stationsnær lokalisering af (kontor-) arbejdspladser medfører, at dobbelt så mange medarbejdere benytter kollektiv transport, som hvis virksomheden ikke var placeret stationsnært. Det skal dertil anføres, at jo højere specialiseret arbejdsstyrke virksomheden har, jo større er pendlingsafstandene. Dermed er der en øget tendens til at bilen vinder markedsandel på bekostning af den kollektive transport.



Figur 7.1: Transportmiddelvalg for sammenlignelige virksomheder i hovedstadsområdet, forskelligt placeret ift. stationsnærhed

Det ses, at virksomheder, som er placeret langt mere stationsnært, som udgangspunkt har meget høje andele af biltransport. Dette tyder på, at graden af biltilgængeligheden - og de ansattes præferencer - har relativ større betydning, end stationsnærheden i dette "virksomhedssegment".

Transportmiddelvalg i stationsnære områder

Erhvervsstyrelsen har udleveret et opdateret udtræk fra Transportvaneundersøgelsen, som angiver transportmiddelfordelingen som funktion af dels indre/ydre byfinger; dels afstanden til nærmeste station. WSA er lokaliseret i en af de "ydre byfinger i fingerplanen".

Data viser, at højtuddannet arbejdskraft med højt indtægtsniveau har en større præference for bil-anvendelse – uagtet en meget stationsnær placering af virksomheden. I det helt stationsnære kerneområde (0-500 m) er det for de højst lønnede medarbejdere ca. 75% som anvender bilen, mod ca. 60% i det tilfælde, hvor der ses på alle medarbejdere, uanset indkomstniveau.

Mobilitetsmål for WSA

På grundlag af opdaterede TU-udtræk, udleveret af Erhvervsstyrelsen, samt sammenligninger med virksomheder med identiske medarbejdersammensætning, fastsættes følgende mobilitetsmål for WSA:

- Bil-andel på 68-70%

Dette mobilitetsmål er ca. 10%-point under den nuværende bil-andel på WSA. Mobilitetsmålet vil udgøre pejlemærket for de tiltag og tilhørende virkemidler, som introduceres i det følgende.

Allerede igangsatte mobilitets tiltag

Siden transportvaneundersøgelsen er blevet lavet, er der implementeret en række initiativer til at motivere medarbejderne mod en mere bæredygtig transportform.

I regi af WSA:

- WSA har etableret flere cykelparkeringspladser i kælderen, med direkte adgang for forbedrede bade-/omklædningsfaciliteter.
- WSA har i sommeren 2020 indgået aftale med FDM vedr. ny samkørsels-app, som gør det meget nemt for medarbejdere at finde samkørsel inden for snævre tidsintervaller. Der er planlagt en storstilet markedsføringskampagne for app'en efter sommerferien 2020.

I regi af Allerød Kommune:

- På baggrund af dialog mellem WSA og Allerød Kommune er der i den mellemliggende periode besluttet at etablere cykelinfrastruktur på Farremosen, i form af en "2-1 vej" med reserverede cyklistarealer i begge vejsider. Allerød Kommune er bygherre på dette projekt, som realiseres i eftersommeren 2020.
- Der er i den mellemliggende periode siden 2018 justeret på ankomst- og afgangstider mellem S-tog og bus på Allerød Station, således der i dag potentielt kun er ca. 4 min ventetid mellem de to transportformer.
- Endvidere etableres Allerød Kommune i efteråret 2020 flere højklassede cykelparkeringspladser ved Allerød Station, med det formål at motivere til øget brug af cykel som til-/frabringetransport til Allerød Station.

Yderligere mobilitetsinitiativer for opfyldelse af mobilitetsmål

Det vurderes, at WSA allerede er meget langt ift. at få indført tiltag og vaner i retning mod mere bæredygtig transport. De transportvaner, som blev målt i 2018 forventes derfor allerede at have haft en reducerende effekt på bil-andelen.

Der er opstillet en række initiativer med tilhørende virkemidler, som kan forventes at medføre en yderligere reduktion af bil-andelen:

Mobilitetsinitiativ	Effekt på trængsel
Højklassede cykelforhold	Reduktion af bil-andel på 3-4 %-point
Bedre til/frabringetransport til Allerød St.	Reduktion af bil-andel på 2-4 %-point
Forbedrede samkørselsmuligheder	Reduktion af bil-andel på 1-2 %-point
Grøn delebilsordning	Reduktion af bil-andel på 0,5-1 %-point
Ændret arbejdskultur	Generel reduktion af biltransport på 10-20%

Tabel 7.1: Initiativernes vurderede potentialer for reduktion af bil-andel

Størrelsesordnerne for overflytnings- og reduktionspotentialerne er baseret på en "partiel vurdering" af det enkelte mobilitetsinitiativ, idet initiativerne sigter mod forskellige målgrupper, både geografisk og adfærdsmæssigt. Der vil sandsynligvis være et vist overlap mellem mobilitetsinitiativerne, f.eks. vil nogle medarbejdere være i målgruppen for flere af initiativerne. Dette er der til dels taget højde for i vurderingerne af de enkelte overflytningspotentialer, der – som tidligere nævnt – er udført på et konservativt skøn. På den baggrund vurderes det samlede overflytningspotentiale at ligge i den lave ende af intervallet, når disse summeres op.

Samlet vurderes virkemidlerne under de formulerede mobilitetsinitiativer at medføre en reduktion af bil-andelen på 6-11 %-point. Med den nuværende bil-andel på ca. 79% forventes en implementering af mobilitetsinitiativerne således at resultere i en bil-andel, som opfylder det fastsatte mobilitetsmål på 68-70% bil-andel.

Medtages det "passive" tiltag i form af en ændret arbejdskultur, som giver muligheden for hjemmearbejde, forventes bil-andelen at falde yderligere til omkring 60%, totalt set for medarbejderstaben.

Som følge af overflytningen til mere bæredygtige transportformer vil mobilitetsinitiativerne ligeledes bidrage til en CO2-reduktion fra transporten.