

23.06.2020

Forfattere: Asplan Viak, Posten, Ruter, Skift, Telia

Skiftnotat for Transport

Innhold

1.0 Introduksjon og problembeskrivelse.....	2
2.0 Tre skift i transportsektoren for å nå klimamålene og samtidig skape et konkurransedyktig næringsliv	3
Skift 1: Påskynde utslippsfri nyttetransport	3
Skift 2: Optimalisere nytte- og persontransport i byer	4
Skift 3: Påvirke adferdsendringer i grønn retning som følge av pandemien	5
3.0 Skift og skiftnettverkets bidrag	6
Skift 1: Skiftnettverket bestiller seg til utslippsfri transport	6
Skift 2: Skiftnettverket optimaliserer nytte- og persontransport.....	7
Skift 3: Skiftnettverket arbeider for å påvirke sine ansatte i grønn retning som følge av koronapandemien	8

1.0 Introduksjon og problembeskrivelse

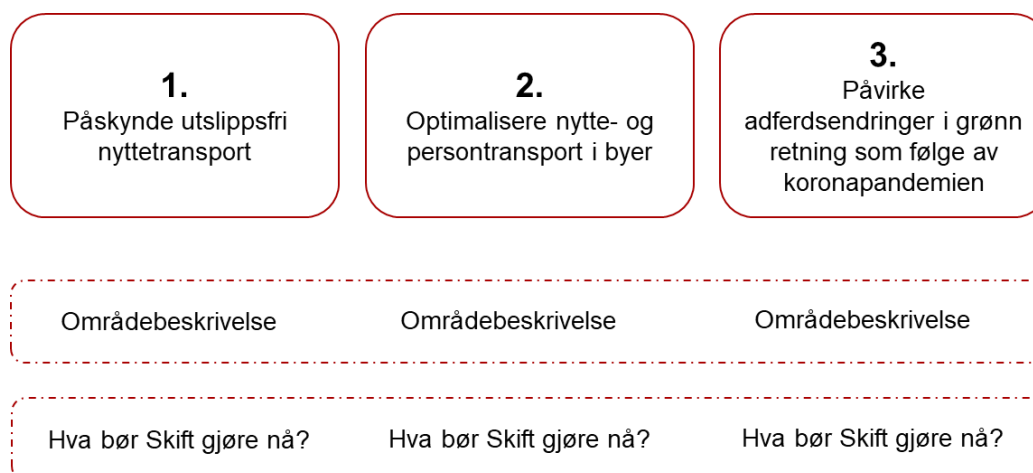
Transport er den største kilden til klimagassutslipp i Norge. Den står for 32% av utslippene, og veitrafikk bidrar mest. Befolkningsvekst og økonomisk vekst gir økt etterspørsel etter transport samtidig som en aldrende befolkning fører til et behov for nye former for bevegelsesfrihet. Regjeringen legger Parisavtalen til grunn når de setter som mål å kutte 45% til 50% av utslippene i ikke-kvotepliktig sektor innen 2030, og Miljødirektoratets Klimakur 2030 viser at det er oppnåelig, men ikke uten politisk vilje til stor endring.

Samtidig bringer koronapandemien med seg store endringer i dagens holdninger og i adferd. Vi reiser betydelig mindre og handler annerledes enn før. Til tross for at mange ser frem til normale rutiner er det viktig å være klar over at deler av den nye normalen, økt bruk av hjemmekontor og redusert behov for mobilitet, bidrar til å redusere utgifter og utslipp knyttet til transportinfrastruktur. Adferdsendringene vi bivåner i dag representerer et mulighetsrom som, hvis vi tar det i bruk, kan bidra til et forandret men mer bærekraftig samfunn. Det er ingen tvil om at vi i dag står overfor et *ikke* selvvalgt skifte med implikasjoner som vil prege oss i lang tid fremover.

I dette notatet legger selskapene frem tre transportrelaterte skift som kan bidra til at Norge når sine klimamål og som samtidig bidrar til et konkurransedyktig næringsliv. Vi mener at det er disse tre skiftene som bør fremheves og som kan bidra til konkret og varig systemisk endring i transportsektoren:

1. Vi må **påskynde utslippsfri nyttetransport**
2. Det er et behov for å **optimalisere nytte- og persontransport i byer**
3. Vi må søke å **påvirke adferdsendringer i grønn retning som følge av koronapandemien**

Dette dokumentet er satt sammen av tre deler. Etter denne korte introduksjonen i kapittel 1, beskrives de tre skiftene samt endringene vi ønsker å se i kapittel 2. Til slutt, i kapittel 3, foreslås konkret hva Skift og Skiftnettverket som klimaleder kan gjøre for å akselerere en ønsket utvikling.



2.0 Tre skift i transportsektoren for å nå klimamålene og samtidig skape et konkurransedyktig næringsliv

Skift 1: Påskynde utslippsfri nyttetransport

Siden 1990 har utslipp fra veitrafikken økt med 26% i Norge, og dette skyldes først og fremst godstrafikk på vei. Vi er godt i gang med å redusere utslippene i transportsektoren gjennom elbilsatsing, utslippsfri ferjer og busser og overgang til biodrivstoff, og det er på tide at denne satsningen også treffer landets 72 000 varebiler, 490 000 lastebiler, anleggsmaskiner og andre nyttekjøretøy. Målet er at nesten alle nye kjøretøy skal være utslippsfrie i 2030 og at klimagassutslippene, som utgjør om lag en tredjedel av norske utslipp, skal være halvert. For å akselerere den grønne omstillingen også for tyngre kjøretøysegmenter trengs nye og sterkere virkemidler som fungerer for nyttekjøretøy. Kjøretøyprodusentene må få farten opp og både det offentlige og det private må etterspørre klimavennlige kjøretøy og transporttjenester. Bruken av fossilt drivstoff må opphøre og teknologien må skiftes ut i alle kjøretøykategorier.

Blant de tre mest sentrale barrierene for å få til dette er merkostnaden på ny teknologi innen transport, mangel på konkurransedyktig pris på alternativt drivstoff og manglende infrastruktur som fyll- og ladeanlegg og hurtigludere tilpasset større kjøretøy. Disse hindrene må forseres. Transport av varer og tjenester er en viktig del av verdikjeden i mange virksomheter, og å redusere utslippene fra transporten er på agendaen hos de fleste klimaambisiøse bedrifter. Ved å stille krav om utslippsfri transport reduseres utslippene i egen virksomhet, og det bidrar til å omstille transportflåten. Når myndighetene gjør de rette grepene og næringslivet viser handlekraft, kan vi på sikt gjøre utslippsfri nyttetransport til den nye standarden.

Hånd i hånd med det store klimaskiftet i transporten vokser også markedet for battericeller og hydrogenløsninger. Verdien av det europeiske battericellemarkedet alene ventes å vokse mot 1000 mrd. kroner i årlig omsetning i 2040, ifølge SINTEF-rapporten «Nye muligheter for verdiskaping i Norge». Her bør norske satsinger kjenne sin besøkelsestid, og flere initiativer er på trappene. Hydrogenbiler er et viktig supplement til batteribiler for å avkarbonisere hele transportflåten. For landtransport vil hydrogen kunne gi gode klimasynergier med batteriteknologi. For lang- og tungtransport vil hydrogen spille en særlig viktig rolle når man tar behov for lang rekkevidde og rask fylletid i betraktning. Virkemidler knyttet til å etablere en bred industriell satsing på hydrogen i Norge vil ikke bare tilgjengeliggjøre løsningene for transporten, men kunne bidra til verdiskaping og norske arbeidsplasser. Vi vil imidlertid i dette skiftet konsentrere oss om tiltak som vil drive etterspørselen etter løsningene på transportsiden.

En rekke grep må gjøres nå og de neste årene for at vi skal lykkes med skiftet til utslippsfri nyttetransport innen 2030: insentiver for utvikling av el-varebiler og el-lastebiler, ladeinfrastruktur må videreføres og biogass må bli konkurransedyktig på kort sikt i påvente av elektrifiseringen. Det må bygges ut infrastruktur i takt med utviklingen av hydrogen- og batterielektriske lastebiler. Støtteordninger til bedriftsintern ladeinfrastruktur blir viktig fremover. En nasjonal plan for energistasjoner ut fra korridorplankegang kan vurderes. Energistasjoner kan bygges langs veistrekninger mellom de største byene og utfra kjøre- og hviletidsbestemmelser. Ulike løsninger kan vurderes på ulike strekninger, dette gjelder også grenseoverskridende transport. Erfaringene som aktørene i kollektivtransport har opparbeidet seg kan bidra til at overgangen til utslippsfri nyttetransport gjennomføres med mindre risiko og lavere investeringer. Biogass er tilgjengelig teknologi i dag, men er ikke konkurransedyktig med fossile kjøretøy. Fritak i bomring ville vært et viktig virkemiddel for å få en raskere omstilling av tyngre kjøretøy til biogass.

Direkte utslipp fra bygg- og anleggsvirksomhet utgjør en stor andel av klimagassutslippene, særlig i byer. Utslippene kommer fra anleggsmaskiner, tørking, og transport. Både transport av byggevarer, betong og transport av masser til og fra byggeplass er dominert av de tunge kjøretøy. Overgang til elektriske eller hydrogendrevne lastebiler innen bygg og anlegg vil først og fremst avhenge av at de mange små transportbedriftene står overfor framtidige utslippskrav fra de største byggherrene, eller absolutte nullutslippkrav i byer. Krav i offentlige anskaffelser vil være det mest styringseffektive virkemiddelet for teknologskift innen bygg og anlegg. Private byggherrer kan på kort sikt bidra til at dette virkemiddelet kommer på plass, gjennom pilotprosjekter som demonstrerer at nullutslippkrav er gjennomførbart. På lengre sikt kan det skape store kostnadssynergier om private byggherrer stiller tilsvarende krav som det offentlige. I tidlig fase bør overgangen stimuleres av investeringsstøtte til innkjøp av kjøretøy og infrastruktur, slik at risikoen for transportbedrifter reduseres.

Skift 2: Optimalisere nytte- og persontransport i byer

Ekspertutvalget for teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet legger frem fire teknologiske trender som kan bidra til optimalisering av transportsektoren: elektrifisering, autonomi, samhandlende intelligente transportsystemer og nye forretningsmodeller. Alle fire trender bidrar i overgangen til økt sirkularitet. Sirkularitet innebærer at vi bruker færre ressurser for å dekke våre behov og at ressursene vi bruker har lavest mulig belastning på miljøet.

Det foregår en markant overgang til fornybar og bærekraftig energi og en overgang til utslippsfrie fremkomstmidler. Rause støtteordninger har bidratt til en rask innføring av elektriske kjøretøy i Norge, og i 2019 var 42 prosent av alle nyregistrerte personbiler nullutslippsbiler. Samtidig utgjorde elektriske biler rundt 7 prosent av hele bilparken av personbiler. Trikk og T-bane har alltid vært elektrifisert, og elektriske busser og ferger er på full frammarsj i markedet.

Transportsektoren automatiseres. Automatisering innebærer alt fra enkle automatiseringer til fullstendig autonome fremkomstmidler. Over tid vil denne utviklingen påvirke både etterspørsel, kapasitetsbehov, sikkerhet og driftskostnader i sektoren. Den teknologiske utviklingen drives av kunstig intelligens, maskinlæring og sensorteknologi, samt en stadig økende datafangst i transportsektoren. Dette er teknologiområder med en svært rask utvikling og et økende behov for data.

Behov for data er også gjeldende i utviklingen av samhandlende intelligente transportsystemer. Ved å utstyre kjøretøy og tilhørende infrastruktur med sensorer kan kjøretøy kommunisere med andre rundt seg og sende ut oppdatert informasjon om egen posisjon, hastighet, type transportenhet, last, motortilstand, gjenværende rekkevidde, antall personer, utslipp og mer. Tilsvarende vil et kjøretøy kunne motta informasjon fra de andre transportenhetene og fra infrastrukturen. Dette åpner for helt nye muligheter til å påvirke trafikkflyt, og muliggjør mer treffsikker regulering. Det åpner også opp for en rekke nye virkemidler for å redusere klima- og miljøbelastningene, der både pris og ulike restriksjoner er mulige virkemidler.

Nye forretningsmodeller transformerer transportsektoren slik vi kjenner den. Dagens modeller er basert på gårdsdagens transportmønster og reisemiddelvalg, med kollektivtransport, gange, sykkel, bil som fører og passasjer. Samtidig har det dukket opp en rekke nye transportløsninger innenfor mikromobilitet som elsparkesykkel, bysykkel, elsykkel; autonome kjøretøy som bil, buss og bane; delt mobilitet som bildeling og delebil; og miljøteknologi innen elbiler og busser. Mange av disse transportløsningene er nisjeprodukter og fungerer som et supplement til mobilitetsmiksen, mens andre i større grad erstatter eksisterende løsninger. Det samme gjelder innen nyttetransport. Det ligger et stort potensial i å videreutvikle og

effektivisere dagens transportsystem hvis en utnytter de ulike transportmidlers konkurransefortrinn. Det gjelder i første rekke tilbringertransporten, hvor nye transportformer enklere, billigere og mer effektivt kan dekke siste del av reisen, «last mile».

Analysen fra Oslo viser et stort potensial når det gjelder å effektivisere rutetilbudet med et stamlinjenett med full fremkommelighet og lengre holdeplassavstand. Motstanden mot en slik løsning skyldes i første rekke utfordringene for de som vil få lengre gangavstand eller usikkerheten knyttet til overgang ved knutepunktene. Med nye teknologiske løsninger vil disse utfordringene kunne løses og det er mindre grunn til å dekke matetransporten med tradisjonelle transportløsninger. Samtidig er det store forskjeller på de nye transportløsningene, både i form og i forhold til hvilke målgrupper de retter seg mot. Hvis de nye transportformene skreddersys målgrupper og utvikles til å dekke tilbringertjenester vil potensialet for å utvikle stamlinjenett og tidsmessige kollektivløsninger øke ytterligere, gi økt overgang fra bil til kollektivtransport, og redusere kostnader og utslipp.

For å få til en utvikling av mer helhetlige transportløsninger er det nødvendig å se alle transportformer i sammenheng når kontraktene med nye operatører utformes. Det er i denne konteksten viktig å ha dynamiske kontrakter, funksjonelle kontrakter og insentivkontrakter som tillater fleksibilitet og kundefokus.

Transportsektoren vil i økende grad basere seg på bruk og deling av data, og optimalisering av sektoren krever derfor god tilgang på data, en finansierings- og investeringsmodell som sikrer trygg og stabil produksjon av data, forretningsmodeller som tilrettelegger for et økosystem av både offentlige og private bidragsytere, god infrastruktur for kjøp, salg og deling av data, demokratisk styring av datadeling og ivaretagelse av personvern. Det er her viktig å anerkjenne at data ikke bidrar til verdiskapning av seg selv. Verdien skapes først når forretningsmodeller etableres og den som innehar data motiveres til å dele. Hvorvidt data er verdifullt eller ei er avhengig av hvordan den tas i bruk. Kort fortalt er deling av data sentralt for å gjøre data mer verdifullt.

Når helhetlige transportløsninger blir viktigere og god tilgang på data blir kritisk, blir eierskap til kunden enda viktigere enn før. For både nytte- og persontransport er det kunden som genererer den viktigste dataen, og det blir en stadig tøffere kamp mellom aktørene om å få direkte tilgang til kunden. Overgangen til en datadreven økonomi innebærer en fundamental endring av dagens transportsystemer. Dersom de som eier kundegrensesnittet har mål og evner til å optimalisere innsatsfaktorene, helst på tvers av aktører og på tvers av nytte- og persontransport, vil kundenytte og kundeopplevelse øke og klimagassutslipp reduseres.

For eksempel kan man tenke seg en hverdag der en på reise hjem fra jobb unngår kø, grunnet bedre utnyttelse av kjøretøyene, og samtidig får med seg hjem dagligvarene en har bestilt på nettet, ved at selskapene blir insentivert til å samarbeide. Eller man kan se for seg et system der T-bane infrastrukturen benyttes til å frakte pakker som ellers transporteres av halvfulle lastebiler på veiene.

Skift 3: Påvirke adferdsendringer i grønn retning som følge av pandemien

Det tar 60 dager å skape en varig endring i adferd, en vane. Derfor vil hjemmekontor og andre tiltak som har preget hverdagen vår under koronapandemien sannsynligvis ha en varig effekt på vår adferd, inkludert våre reisevaner.

Hovedutfordringen er om adferdsendringene som vi nå ser også gir utslag på lengre sikt. En analyse¹ på befolkningen i Stavanger, Bergen, Kristiansand og Drammen viser at det kan

¹ https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/rr-urbanet/Filer-Dokumenter/Langsigtig-effekt-av-korona-p%C3%A5-reisevaner_presentasjon-til-webinar-16.6.2020-del-2.pdf

forventes en varig nedgang i antall kollektivreiser, både på grunn av økt opplevd ulempe ved å reise trangt, men først og fremst fordi bruken av hjemmekontor vil øke. De foreløpige resultatene fra undersøkelsen tyder på at trafikantene blir mer opptatt av å unngå trengsel, kollektivtransporten vil få en varig nedgang i antall reiser sammenlignet med før koronaepidemien og at 70% av nedgangen er arbeids- og skolereiser.

Fra et miljøperspektiv er resultatene både positive og negative. Pandemien har ført til en reduksjon i de globale utslippene med opptil 8% i 2020. Mange byer opplever nå redusert lokal forurensing og renere luft, og det er grunn til å tro at krav om miljøeffektive leveranser av varer fra bedrifter og forbrukere vil styrkes fremover. Alle de nordiske byene har ambisiøse klimamål og de vil benytte sin innkjøpsmakt for å innfri disse ambisjonene fremover. Hvis innbyggerne reiser mindre i rushtrafikken som følge av økt bruk av hjemmekontor vil det bety reduserte miljøutslipp og reduserte kostnader tilknyttet rushtidstopperne. Hovedutfordringen er da å avverge at de som opplever trengsel som et problem velger å ta bilen til kontoret, da det kan føre til at mye av miljø- og kostnadsgevinsten spises opp av økt biltrafikk.

Dagens takstsystem foreløpig ikke godt nok rigget for fleksible reisemønster. Analyser fra Norge og Sverige viser at trafikantene kan være villige til å endre reisetidspunkt hvis prisene senkes utenfor rushet og mange trafikanter kan tenke seg en mer fleksibel periodebillett som retter seg mer mot «av og til»-brukerne. For å få til det grønne skiftet og ta hensyn til den nye markedssituasjonen etter korona er det nødvendig å revurdere eksisterende løsninger.

Det er samtidig viktig å påpeke at ikke alle kan benytte seg av en slik ordning, men i de tilfellene hvor arbeidstakere må være fysisk tilstede eller varer skal fraktes, vil en generell reduksjon i antall passasjerer være fordelaktig. Postbudene, varetransporten, håndverkerne og anleggstrafikken kan komme fortere frem, og de som må reise kollektivt til en samfunnskritisk jobb kan gjøre det med mindre smittefare på bussen. Dette reduserer det enorme behovet for investeringer i infrastruktur, og konsekvensen er at midler kan omfordeles til andre samfunnsbehov eller klimatiltak.

3.0 Skift og skiftnettverkets bidrag

Skift 1: Skiftnettverket bestiller seg til utslippsfri transport

Skift kan akselerere innføring av utslippsfri næringstransport igjennom bruk av innkjøpskraft, markedsutvikling, verdiskapning og krav til myndighetene.

Skift kan

- Benytte innkjøpskraft som gir konkurransedyktige løsninger ved å
 - ha en større ambisjon enn det offentlige når vi bestiller oss til utslippsfri transport
 - videreføre piloten *green fleet* for utveksling av kompetanse og best practise på grønn transport hos medlemmene
 - øke kunnskapen om grønne transportinnkjøp generelt og pilotere nye prosesser
 - bruke erfaringene fra kollektivtrafikk og deres satsing på elbuss og elbåter som inspirasjon til hvordan bruke offentlige anskaffelser og dialog med markedet for å ta ned risiko og øke tempoet
- Jobbe for nødvendig støtteordninger, insentiver og markedsutvikling ved å
 - bidra til å utløse investeringer i næringslivet ved å etablere CO2-fond med forsterket støtte til innkjøp av konkurransedyktige nyttekjøretøy
 - støtte opp om og bidra til å få etablere et Grønt Landtransportprogram for økt samhandlingen mellom private og offentlige aktører. Programmet bør ha som

formål om å utvikle pilotprosjekt for nullutslippstransport og sikre bedre samarbeid mellom næringsaktører og myndigheter, etter modell fra Grønn Skipsfartsprogram

- Støtte verdiskaping igjennom teknologiutvikling ved å
 - bidra til å fremme en norsk industriell satsing på hydrogen ved å opprette et eget hydrogenprogram Pilot-H etter modell av Pilot-E, utrede muligheter i EØS-regelverket for CCS til også å gjelde hydrogen og gi Enova mandat og midler til å støtte pilotinvesteringer og teknologiutvikling også i kvotepliktig sektor, herunder investeringer i hydrogen
- Stille krav til myndighetene om
 - å øke bevilgningene til Enova for støtte både til kjøretøy og infrastruktur
 - tilrettelegging for grønne investeringer gjennom å støtte raskere utbygging av lade- fyllinfrastruktur for nyttekjøretøy. Dette kan være en midlertidig støtteordning som forserer utbyggingen av lade- og fyllinfrastruktur til alle kjøretøykategorier og få en grunnleggende fyllinfrastruktur for biogass og hydrogen for lastebiler
 - utslippsfri/fossilfri levering ved offentlige anskaffelser av produkter og tjenester
 - å videreføre og øke tildelinger til Klimasats
 - økt CO₂-avgift som gjør elektrifisering og andre klimatiltak mer lønnsomt
 - fortsatt fullt fritak fra alle kjøps- og bruksavgifter inkludert bompenger for utslippsfrie varebiler, lastebiler og busser
 - klimaklasse i bomringer og andre bomsnitt der lastebiler som går på biogass og bioetanol fra avanserte råstoff, samt ladbare hybridvare- og lastebiler med god rekkevidde, gis rabatt i en overgangsperiode
 - nullutslippssoner – norske byer vedtar nullutslippssoner i sentrum, og med vedtak om skrittvis utvidelse av sonen
 - kompensasjonsordning for veibruksavgiften på biodrivstoff som ble innført 1. juli 2020. Bruken må gjelde bærekraftig biodrivstoff med lav avskogingsrisiko, utenfor omsetningskravet
- Skiftnettverket kan
 - sette mål om utslippsfri transport av varer og tjenester i egen virksomhet der det er mulig nå, og senest innen 2030 i alle kjøretøykategorier
 - ta på ledertrøya ved å investere i nye, innovative utslippsfri transportløsninger og så raskt som mulig fase ut fossile utslipp
 - sette seg felles ambisjoner og utfordre resten av næringslivet til å gjøre det samme
 - vurdere en kronikk i media om veitransport bransjens rolle og betydning sett opp mot nasjonale mål

Skift 2: Skiftnettverket optimaliserer nytte- og persontransport

Skift bør bruke rammene for Oslopiloten som en rigg for å optimalisere nytte- og persontransport i byer.

Skiftnettverket kan

- bidra til at Oslo når sine mål som er 95% prosent kutt i klimagassutslipp innen 2030 innen temaene sirkularitet og SmartCity/SmartBy.
 - Sirkularitet. Det er enormt potensial i gjenbruk, resirkulering samt å øke delingsgraden av en rekke produkter, deriblant private og offentlige kjøretøy. Disse temaene er viktige for deltakerne i Skift, for Oslo kommune men også

for Norge og EU. Vi foreslår et kompetanseløft og koble oss på Circular Norway og andre organisasjoner

- SmartCity /SmartBy. Data vil være nøkkelen til mange av løsningene for byene fremover. Energi, transport og bygg er tre områder hvor det er viktig sikre at datadrevne løsninger bidrar til bærekraftig utvikling. Vi foreslår å begynne med transport der Ruter og mange andre virksomheter har data som å identifisere optimaliseringstiltak på tvers av person og varetransport og på tvers av selskap. Dette kan være en viktig del av Oslos SmartBy strategi, der Skiftdeltakerne kan bidra for å vise potensialet og teste løsninger.

Ved å se sirkularitet (bedre bruk av ressurser) i sammenheng med smartby (bruk av data til å identifisere og realisere optimeringstiltak) er mulighetsbilde stort og spennende samt tidsriktig.

Klimamålet kan kun nås gjennom målrettet samarbeid mellom ulike samfunnsaktører. Vi mener det ligger stort potensiale i å samle Skiftmedlemmene og Oslo kommune til samarbeid. Stadig flere byer har lignende fokus, og vi bør invitere dem inn dersom prosjektet starter. Startskuddet kan være en workshop som samler de viktigste aktørene med mål om

- å dele relevant innsikt, utfordringer og muligheter (eks Circular CityScan og Oslo SmartBy-ambisjoner)
- idemyldring om optimaliseringsmuligheter for å se muligheter på tvers av selskaper og typer transport (vare/person)

Skift 3: Skiftnettverket arbeider for å påvirke sine ansatte i grønn retning som følge av koronapandemien

Skiftnettverket bør koordinere sitt arbeid med å videreføre og påvirke adferdsendringer i grønn retning som følge av pandemien. Med 70 000 ansatte i medlemsbedriftene kan nettverket redusere kostnader, øke effektiviteten og avlaste byens infrastruktur ved at flere jobber hjemmefra, særlig i rushtiden i områder med høy folketetthet.

Skift kan

- skrive en kronikk om muligheten vi har til å utnytte hvordan nye digitale vaner kan redusere belastning på trafikksystemet
- hjelpe topplederne med å gå fram som rollemodeller
- dele og kommunisere fakta som viser effekten av å arbeide hjemmefra, ta i bruk digitale løsninger og gjennomføre digitale møter og konferanser
- vise hva næringslivet får til og utfordre offentlig sektor til å gjennomføre tilsvarende tiltak

Skiftnettverket kan

- sette sammen en arbeidsgruppe med nøkkelpersoner fra Skift og fra Skiftnettverket. Gruppen er ansvarlig for arbeidet med adferdsendringer som følge av Covid-19 og bidrar med å
 - beregne kostnadseffekt og klimaeffekt som resultat av at ansatte jobber hjemmefra
 - dele erfaring om hvordan legge opp til økt bruk av hjemmekontor for de som har stillinger hvor dette er aktuelt
- Alle selskapene i Skiftnettverket bør
 - på kort sikt oppfordre ansatte til å gå eller sykle, eller benytte kollektivtrafikken utenom rushtiden dersom de har anledning til dette

- på lengre sikt investere i tiltak som oppfordrer til sykling, gange, digitale møter og hybridmøter der noen benytter digitale hjelpemidler og andre er fysisk tilstede
- dele erfaringer om hva som kan og bør være fremtidig arbeidssted og -form
 - oppfordre topplederne til å gå foran som gode eksempler og eventuelt lage mediasaker om dette
 - selskapene kan utfordre hverandre, «green dare»
- samarbeide med Ruter og andre aktører for å undersøke hvordan disse aktørene kan bistå med å tilpasse transporten til og fra jobb og øke bruk av hjemmekontor, for eksempel ved bruk av økonomiske insentiver for reiser utenom rushtiden