

G røn Køreplan

– SIEMENS WIND POWER, Aalborg

SIEMENS



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION



**AALBORG
KOMMUNE**







Forord

SIEMENS WIND POWER Aalborg arbejder for at bidrage til en bæredygtig fremtid. Dette gør vi ved at være en af verdens førende vindmølleproducenter, og vi arbejder på en konstant udvikling og forbedring af vindmøllerne.

Ved at gå ind i dette projekt går vi et skridt videre og sætter fokus på, hvordan vores ansatte kan transportere sig på en miljørigtig måde til og fra arbejde. Vi vil gerne give vores ansatte endnu bedre muligheder for at transportere sig til og fra arbejde på en bæredygtig måde.

Første skridt i projektet har været at gennemføre en undersøgelse af de ansattes transport til og fra arbejde. Undersøgelsen har vist, at der dagligt pendles 13.000 km i bil til og fra SIEMENS WIND POWER Aalborg – vel og mærke biler med kun en person. Tallet giver et indtryk af, at det er et område, hvor vores indsats kan gøre en forskel - også i et lidt større perspektiv.

Resultatet af undersøgelsen har ført til en liste med tiltag, som SIEMENS WIND POWER Aalborg og Aalborg Kommune i fællesskab vil arbejde på at gennemføre det næste år. Vores håb er, at mange medarbejdere på SIEMENS WIND POWER Aalborg kan få glæde af tiltagene og inspiration til at transportere sig mere miljørigtigt, så vi sammen kan blive lidt grønnere.

God fornøjelse med læsningen og det kommende års aktiviteter.

Søren Kringelholt Nielsen

Global Head of Blades
SIEMENS WIND POWER Aalborg

SIEMENS

Hvorfor er det en god idé at have en grøn køreplan?

Den grønne køreplan er resultatet af et samarbejde mellem Aalborg Kommune og SIMENS WIND POWER Aalborg og et fælles bud på en pendlerplan for SIEMENS WIND POWER Aalborg. Den grønne vinkel og fokus på miljørigtig transport er forankret i EU-projektet ARCHIMEDES, der muliggør Aalborg Kommunes deltagelse.

Denne køreplan er en i en række af grønne køreplaner, udarbejdet til og med virksomheder i Aalborg frem til 2011. Det er vigtigt for Aalborg Kommune, at de grønne køreplaner får en vis ensartethed, så der er mulighed for, at de på sigt kan arbejde sammen, og at de tiltag, der udvikles på én virksomhed, også vil kunne bruges på andre virksomheder. Tiltagene skal alle være med til at sikre en mere miljørigtig pendling på de involverede virksomheder.

Baggrunden for Aalborg Kommunes engagement i projektet er et ønske om at gå aktivt ind i arbejdet med at gøre transporten mere grøn. Herudover er der en række gode argumenter for at gøre pendlingen mere bæredygtig og miljørigtig, til fordel for den enkelte medarbejder, virksomheden og byens borgere generelt. I boksen ses en række af de gode argumenter for at gå ind i arbejdet med en grøn køreplan.

Grønne fakta – Hvad kan en grøn køreplan?

En god personalepolitik:

- Mindre stressede medarbejdere.
- Sundere medarbejdere.
- Tilfredse og motiverede medarbejdere.
- Planen kan være med til at gøre flytning lettere for medarbejderne.

Økonomi:

- Færre sygedage pga. bedre sundhed.
- Reduceret behov for parkeringspladser.

Et bedre image:

- Planen kan være med til at styrke virksomhedens grønne profil.
- God personalepolitik gør det lettere at fastholde og tiltrække medarbejdere.

Bedre miljø:

- Planen kan bidrage til at afhjælpe trængselsproblemer og derved være med til at gøre nær miljøet mere sikkert og mindre forurenet.
- Mindske CO2-udslippet fra pendlingen til/fra arbejdspladsen.

SIEMENS WIND POWER Aalborg

SIEMENS WIND POWER Aalborg er, som en af de større virksomheder i Aalborg og med naturlig interesse i bæredygtighed og miljørigtige tiltag, en oplagt deltager i grøn køreplans projektet under ARCHIMEDES.

SIEMENS WIND POWER Aalborg er beliggende i Aalborg Øst, cirka 7 km fra Aalborg Centrum. I alt er der ca. 600 ansatte ved SIEMENS WIND POWER Aalborg, fordelt med 200 personer i administrationen og 400 personer i produktionen. Samtidig er virksomheden i gang med en ekspansion, hvor det forventes, at yderligere 130 ansættes i produktionen i den kommende tid. Samlet forventes det, at der i Aalborg afdelingen samlet vil være ansat mere end 1200 personer i 2012. Der er således tale om en af de største arbejdspladser i området og i Aalborg generelt. Med de planlagte udvidelser, vil arbejdspladsens position som en af de dominerende arbejdspladser blive yderligere styrket. I området ligger desuden et antal produktionsvirksomheder, der samlet beskæftiger nogle hundrede ansatte.

SIEMENS WIND POWER har et parkeringsområde til rådighed for de ansatte. Der er overdækket cykelparkering ved en af indgangene. Med kollektiv transport er der mulighed for at tage bus nr. 11 til/fra midtbyen til rundkørslen på Tranholmvej ca. 700 meter fra virksomheden. I dagtimerne kører bussen 4 gange i timen, mens der er timedrift i aftentimerne.

I vinteren 2009-2010 blev der nedsat en arbejdsgruppe omkring pendlerplansprojektet. Det er denne arbejdsgruppe, der er den drivende kraft bag gennemførelsen af planens tiltag. Første skridt i arbejdet var udsendelse af spørgeskemaer til alle ansatte hos SIEMENS WIND POWER Aalborg. Der blev returneret 234 udfyldte spørgeskemaer svarende til en svarprocent på knap 40 %. Det må anses som et tilfredsstillende og et godt udgangspunkt for at beskrive transport situationen, som den er nu, og ud fra ønskerne, at udvælge relevante tiltag og initiativer. Samtidig kan de ansattes engagement i besvarelsen af spørgeskemaerne også ses som et godt tegn for den fremtidige involvering i den grønne køreplans initiativer.

Kortlægning af transportadfærden

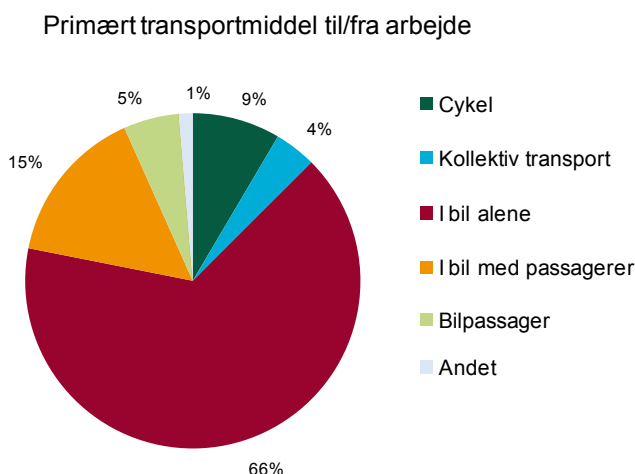
Kortlægningen af transportvanerne hos SIEMENS WIND POWER Aalborg tager udgangspunkt i resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen. Efter kortlægningen vil de ansattes ønsker ift. at gøre transportadfærden mere bæredygtig, blive præsenteret.

Samlet set vil disse to dele danne udgangspunkt for planens tredje del – udpegningen af tiltag, der kan være medvirkende til at gøre transportadfærden mere bæredygtig hos de ansatte hos SIEMENS WIND POWER Aalborg.

1. Transportvaner

86 % af de adspurgte har bilen, enten som fører eller som passager, som det foretrukne transportmiddel til og fra arbejde, heraf kører 66 % alene i bilen. 9 % benytter cyklen som det primære transportmiddel, mens kun 4 % benytter den kollektive transport til at komme til og fra arbejde.

Målgruppen for pendlerplanen er primært de 66 %, der kører alene i bil.



Det giver et mere nuanceret billede af det primære transportmiddel valg, hvis man ser på grupperne af ansatte i hhv. produktionen og administrationen hver for sig.

Blandt de ansatte i produktionen benytter 58 % bilen alene som det primære transportmiddel, 23 % kører i bil med en eller flere passagerer og 9 % er passagerer i bil. Alt i alt er der 90 %, der bruger bilen som det primære transportmiddel. I administrationen kører 77 % i bil alene og 4 % kører bil med passagerer. I alt 81 % benytter således bilen som det primære transportmiddel.

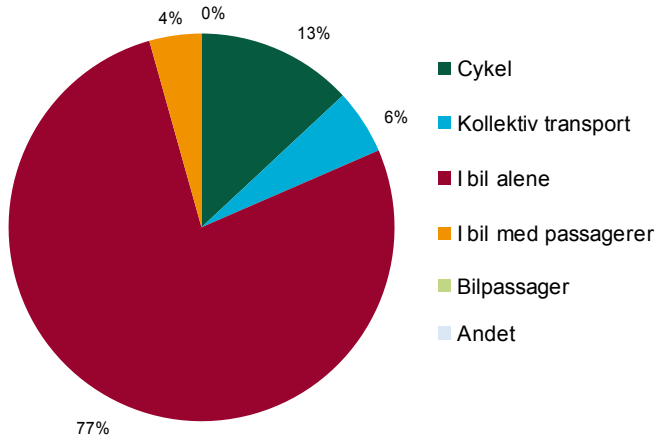
Den største forskel mellem de to grupper er således graden af samkørsel, som udgør 23 % af turene blandt de ansatte i produktionen mod kun 4 % blandt det administrative personale.

5 % af de adspurgte i produktionen bruger cyklen som primært transportmiddel, mens tallet for de adspurgte i administrationen er 13 %.

Den kollektive transport benyttes af 3 % af de adspurgte i produktionen og af 6 % i administrationen. Ingen der arbejder på nat- og weekendhold benytter den kollektive transport som det primære transportmiddel.

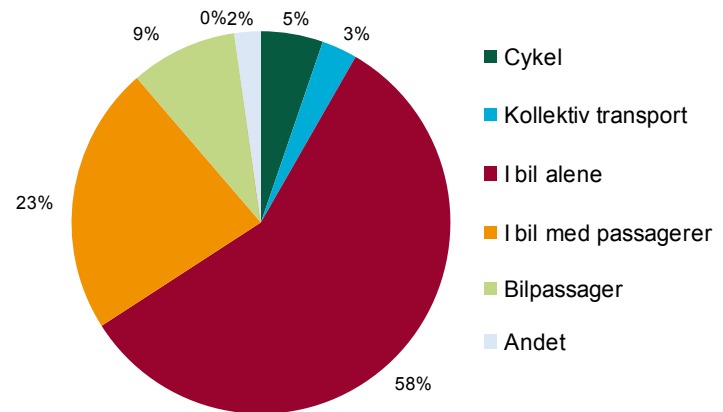
Primært transportmiddel til/fra arbejde

Administrationen



Primært transportmiddel til/fra arbejde

Produktion



Det er således i særdeleshed hos de ansatte i administrationen, - hvor over tre ud af fire kører alene i bil, - at der er grundlag for en ændring af adfærden, så den bliver mere bæredygtig.

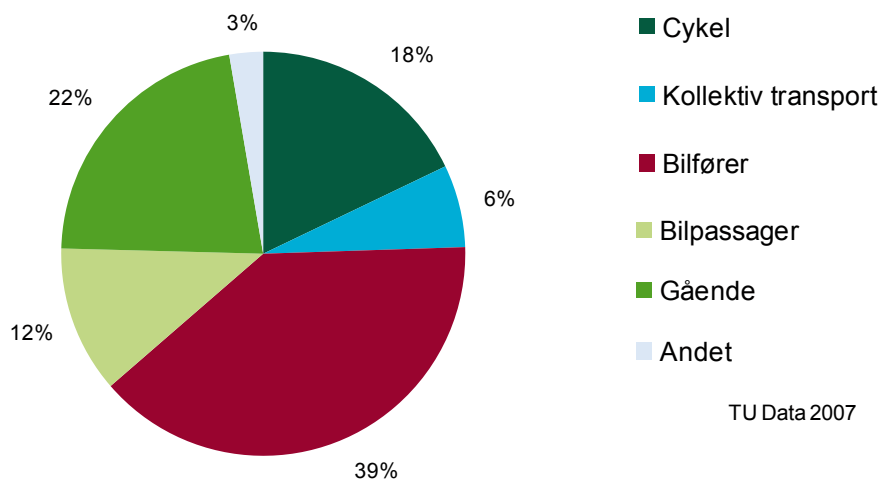
Sammenlignes tallene for SIEMENS WIND POWER Aalborg med tallene for Aalborg generelt, ligger brugen af bil som det primære transportvalg meget over det tilsvarende tal for Aalborg generelt. For Aalborg generelt ligger brug af bil alene på 39 %, og på 12 % for passagerer i bil. Hos SIEMENS WIND POWER Aalborg er de tilsvarende tal 66 % for bilen alene, 15 % bruger bilen med passagerer og 5 % er passagerer.

18 % af turene i Aalborg generelt foregår på cykel, dette tal er dobbelt så højt som hos SIEMENS WIND POWER Aalborg.

I Aalborg generelt foregår 22 % af alle ture til fods, dette tal er næsten ikke eksisterende for SIEMENS WIND POWER Aalborg.

Disse forskelle i brug af bil, cykel og gang kan alle delvist forklares af virksomhedens beliggenhed.

Transportmiddelvalg for ture i Aalborg



Grønne fakta – om transportvanerne på SIEMENS WIND POWER Aalborg

- Samlet anvender 86 % af de ansatte bil til/fra arbejde som deres primære transportmiddel.
- Cyklen anvendes af 9 % af medarbejderne, mens kollektiv transport anvendes af 4 % af medarbejderne.
- Det er særligt medarbejderne i administrationen, der transporterer sig i bil alene, mens medarbejderne i fabrikshallen i højere grad har passagerer med eller selv er passagerer.

Transportmiddel og transportafstand

Meget naturligt er afstanden mellem den ansattes bopæl og virksomheden en vigtig faktor ved valg af transportmiddel. Jo længere afstanden er, jo større er tendensen til at vælge bilen som det primære transportmiddel.

Det er særligt interessant at arbejde med transportmiddelvalget hos de medarbejdere, der har kort transportafstand, da de vil have de bedste alternative transportmuligheder med cykel eller kollektiv transport. Korte transportafstande vil også øge mulighederne for samkørsel, da korte afstande til arbejdspladsen vil øge sandsynligheden for, at man kan finde en at køre sammen med i nærheden af ens bopæl.

Af tabellen fremgår det gennemsnitlige antal kilometer, der pendles i forhold til de forskellige transportmidler.

| | Gennemsnitlige afstand til/fra arbejdspladsen | Gennemsnitlig transporttid til/fra arbejdspladsen |
|---------------------|---|---|
| Bil | 16,4 km | 26,5 minutter |
| Kollektiv Transport | 7,3 km | 34,6 minutter |
| Cykel | 4,6 km | 26,0 minutter |
| Gang | 1,5 km | 22,5 minutter |

På SIEMENS WIND POWER Aalborg har bilisterne i gennemsnit lidt over 16 km til/fra arbejde, mens cyklisterne har 4,6 km i gennemsnit.

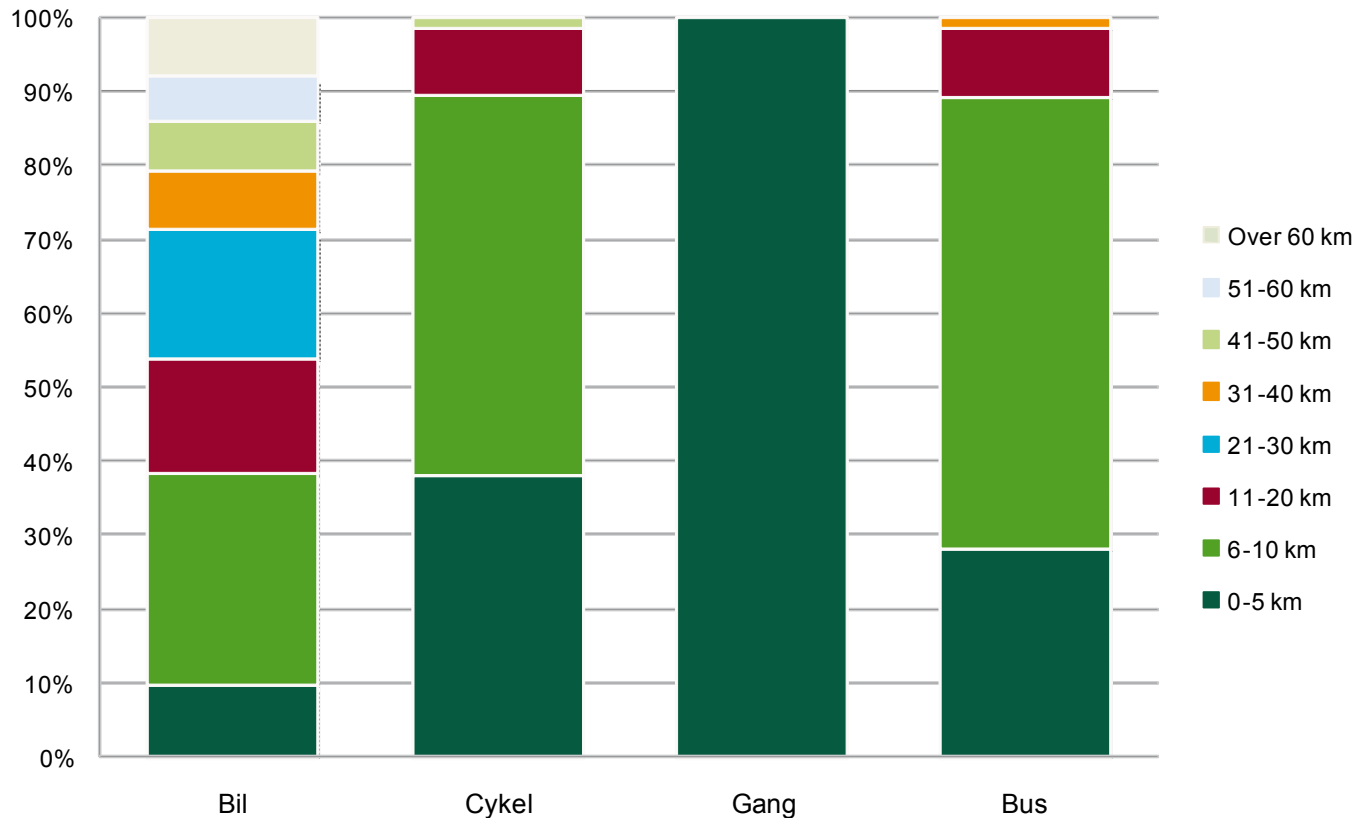
Den gennemsnitlige transporttid til/fra arbejdspladsen spænder fra ca. 23 til 35 minutter. Den korteste transporttid er hos fodgængerne, mens den længste er hos de, der benytter den kollektive transport. Samtidig skal det dog understreges, at hovedparten af transporttiden for gang dækker over gang til/fra kollektiv transport.

På grafen på næste side ses kørselsafstandene fordelt på transportmidler.

Buspendlerne kører i gennemsnit næsten dobbelt så langt som cyklisterne, men det skyldes primært forholdsvist få buspendlere, der pendler langt. Der er lidt flere cyklister end buspendlere, der rejser under 5 km. men såvel 90 % af buspendlerne som 90 % af cyklisterne har under 10 km. til arbejde.

For bilturene gælder det, at ca. 10 % af turene er op til 5 km, mens næsten 30 % af turene er mellem 6 og 10 km. Særligt de korte ture op til 5 km er interessante i forhold til overflytning til cyklen, mens en kombination mellem bus og cykel kunne være et godt alternativ til bilturene mellem 6 og 10 km. For personer med over 10 km til arbejde er det særligt samkørsel, der ville kunne være et bæredygtigt alternativ.

Kørselsafstande fordelt på transportmidler



Grønne fakta – kørselsafstande og transporttid på SIEMENS WIND POWER Aalborg

- I gennemsnit transporterer bilisterne sig 16,4 km til/fra arbejde. Næsten 40 % af bilisterne har under 10 km til arbejde – hvilket svarer til lidt over 200 personer på hele virksomheden.
- 90 % af cyklister har under 10 km til arbejde – den største gruppe, over 20 personer, har mellem 6 og 10 km, hvilket er en forholdsvis lang pendlingsafstand for cyklister.
- 90 % af brugerne af kollektiv transport har under 10 km til arbejde. Brugere af kollektiv transport, der udgør lidt over 20 personer, er den gruppe, der med knap 35 min., bruger længst tid på transport til og fra arbejde.

Transportdage

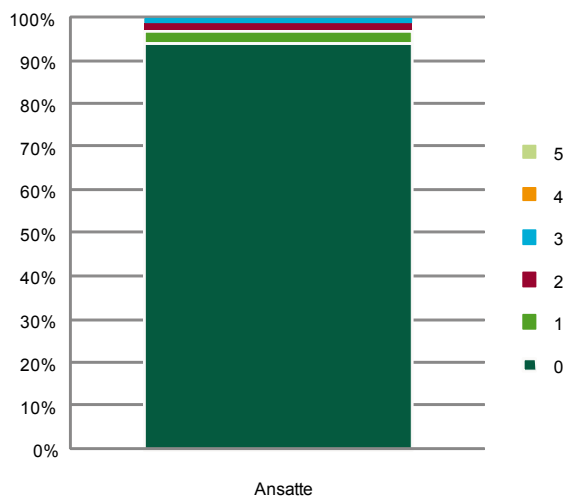
Nedsættelse af antal transportdage er en effektiv måde, at få mindsket de ansattes transport. Derfor er en væsentlig del af kortlægningen af transportadfærden også at undersøge antallet af dage, som de ansatte er til stede på arbejdspladsen.

Brugen af hjemmearbejdsplads afhænger af en række faktorer – både praktiske, organisatoriske og sociale. På det praktiske niveau kræver hjemmearbejdsplads mulighed for på tilfredsstillende måde at løse sine arbejdsopgaver – herunder eksempelvis adgang til computer, de nødvendige programmer og mulighed for at koble sig op på sin e-mail.

For de ansatte i produktionen er det rent praktisk ikke muligt at arbejde hjemmefra.

Rent organisatorisk kræver hjemmearbejde godkendelse fra ledelsens side, samtidig med, at rammerne for hjemmearbejde også skal være fastlagt – eksempelvis hvordan kollegaer, der arbejder hjemmefra kan kontaktes. Endvidere har det sociale miljø også betydning for mulighederne og lysten til at arbejde hjemmefra.

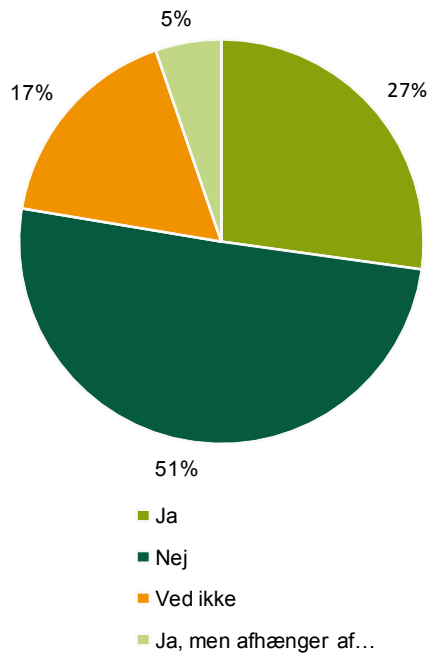
Antal ugentlige hjemmearbejdsdage



Hjemmearbejdsdage er tæt på ukendt hos SIEMENS WIND POWER Aalborg, ca. 95 % er tilstede på arbejdspladsen fem dage i ugen. Dette tal hænger som tidligere nævnt sammen med, at fysisk tilstedeværelse er nødvendig for de ansatte i produktionen, for at kunne udføre arbejdsopgaverne.

Mere end hver fjerde i produktionen er interesseret i hjemmearbejdsdage, men som tidligere nævnt er det ikke muligt. I administrationen er 37 % interesseret i flere hjemmearbejdsdage. Men ligeså mange er ikke interesseret i flere hjemmearbejdsdage. Næsten ligeså stor en del er ikke interesseret i at få flere hjemmearbejdsdage.

Medarbejdere interesseret i flere hjemmearbejdsdag
produktionen



Grønne fakta – transportdage på SIEMENS WIND POWER Aalborg

- Hjemmearbejde anvendes næsten ikke – kun omkring 5 % af medarbejderne har i løbet af en gennemsnitlig uge en eller flere hjemmearbejdsdage.
- Blandt de ansatte i fabrikshallen angiver 27 %, at de umiddelbart er interesseret i mere hjemmearbejde. Blandt de ansatte i administrationen er det 37 %, der er interesserede i mere hjemmearbejde.
- Som vigtige forudsætninger for at ønske mere hjemmearbejde angives arbejdsopgaverne og bedre bredbåndsforbindelser til opkobling til arbejdspladsen.

2. Transportadfærd og holdninger

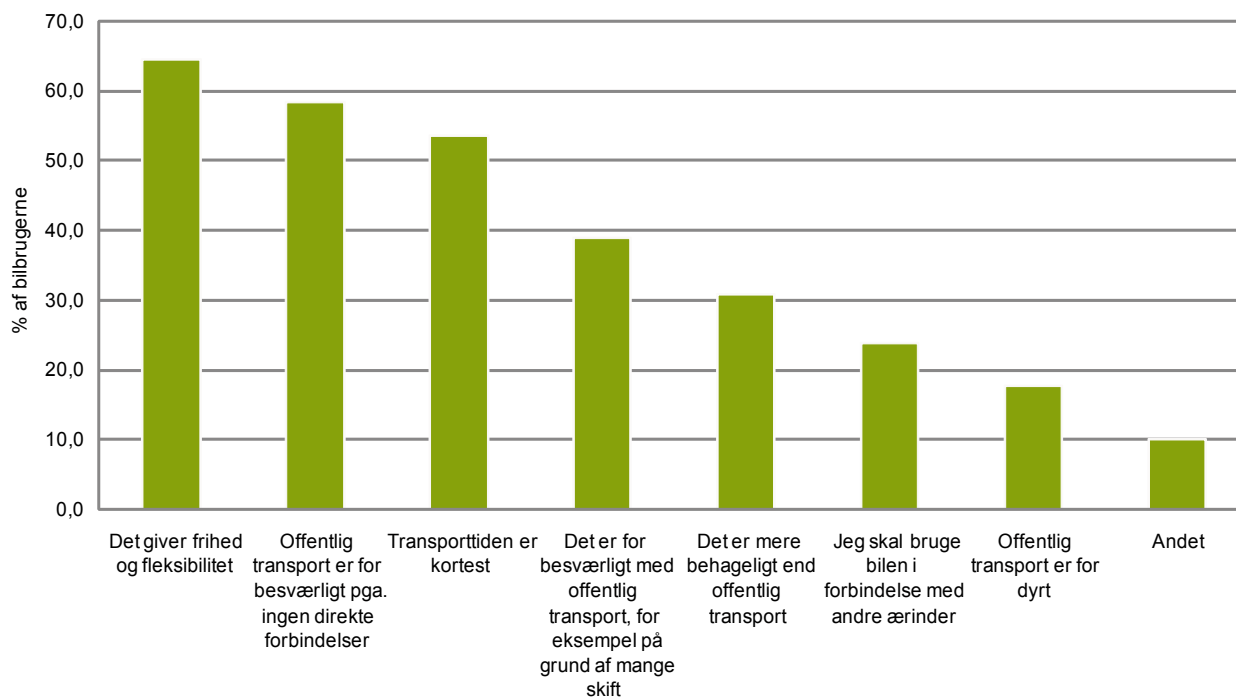
Et af de væsentlige formål med den grønne køreplan er at arbejde med holdningsændringer på transportområdet. Holdningsændringerne kan være første skridt i retning af at ændre transportadfærden. Dette afsnit belyser derfor nærmere respondenternes holdninger til og begrundelser for at anvende de forskellige transportformer, samt deres forslag til hvad der kunne være med til at ændre deres transportvaner i mere bæredygtig retning.

Respondenterne havde i spørgeskemaundersøgelsen mulighed for at vælge mellem en række foruddefinerede begrundelser for valg af foretrukne transportmiddel. Der kunne gives flere svar. I det følgende ses nærmere på henholdsvis bilisterne, cyklisterne og brugerne af kollektiv transports holdninger til transport.

Bilisterne

Bilisterne er blevet spurgt om, hvad der ville kunne få dem til at skifte transportmiddel. I nedenstående diagram fremgår det, at næsten 50 % er villige til at skifte transportmiddel, hvis rejsetiden bliver kortere ved alternative transportformer. Næsten 20 % vil skifte transportmiddel, hvis det bliver billigere at køre med offentlig transport. En del af bilisterne angiver med konkrete beskrivelser af deres problemer, hvorfor de ikke anvender kollektiv transport.

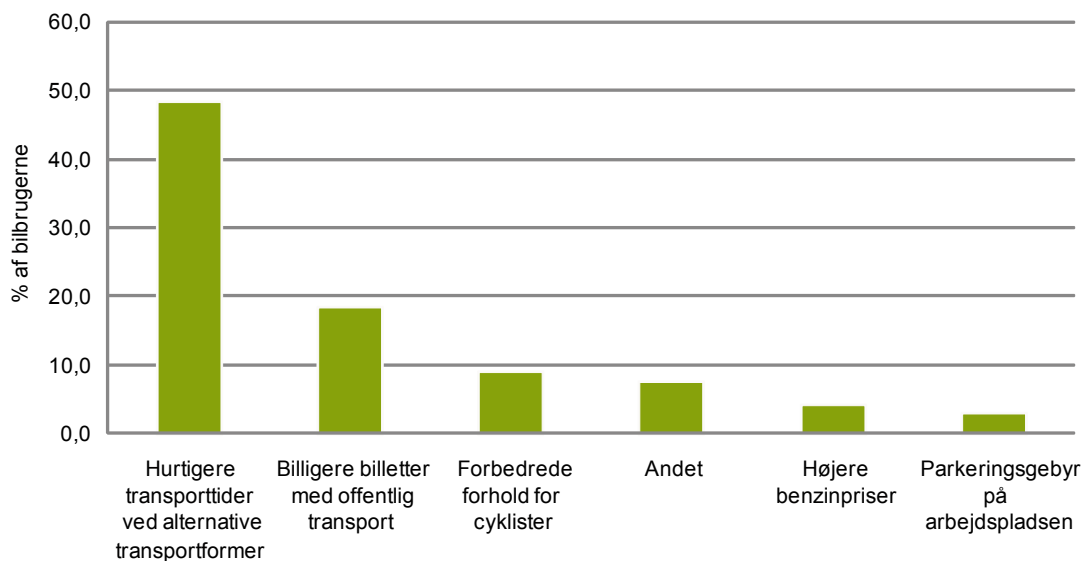
Årsager til at køre i bil til/fra arbejde



I disse uddybende årsager er det særligt i bustiderne om eftermiddagen eller aftenen, at der angives at være problemer. En stor del forklarer således, at de godt kan tage bussen om morgenen, men så har brug for at blive hentet om eftermiddagen/aftenen. Disse uddybende forklaringer kan ses som en indikator på, at bilisterne aktivt har undersøgt mulighederne for at bruge kollektiv transport, og at der dermed er en gruppe af bilister, der kunne være interesserede i at anvende kollektiv transport, hvis mulighederne var bedre.

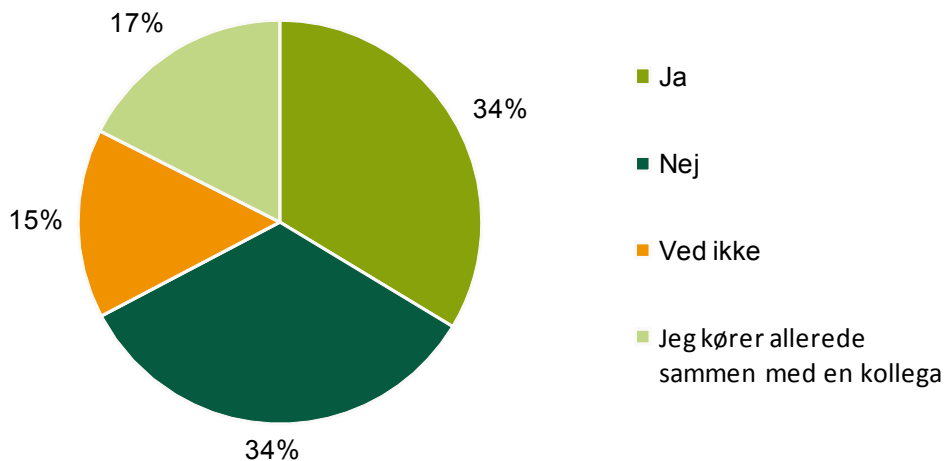
46 % af de personer der kører alene i bil, har ingen hjemmeboende børn. Denne gruppe er særlig interessant set i forhold til ændret transportmiddelvalg. Personer med hjemmeboende børn skal ofte have børnene bragt til og fra institution eller pasning og har derfor ikke så stor mulighed for at benytte bussen, cyklen eller for at køre med en kollega.

Hvad kunne få bilisterne til at skifte transportmiddel



Bilbrugerne er ligeledes blevet spurgt til deres brug af samkørsel og deres holdning til, hvorvidt de kunne være interesserede i at køre sammen med en kollega til og fra arbejde. 34 % vil være interesserede i at køre med en kollega, mens 17 % allerede kører med en eller flere kollegaer.

Interesse for samkørsel

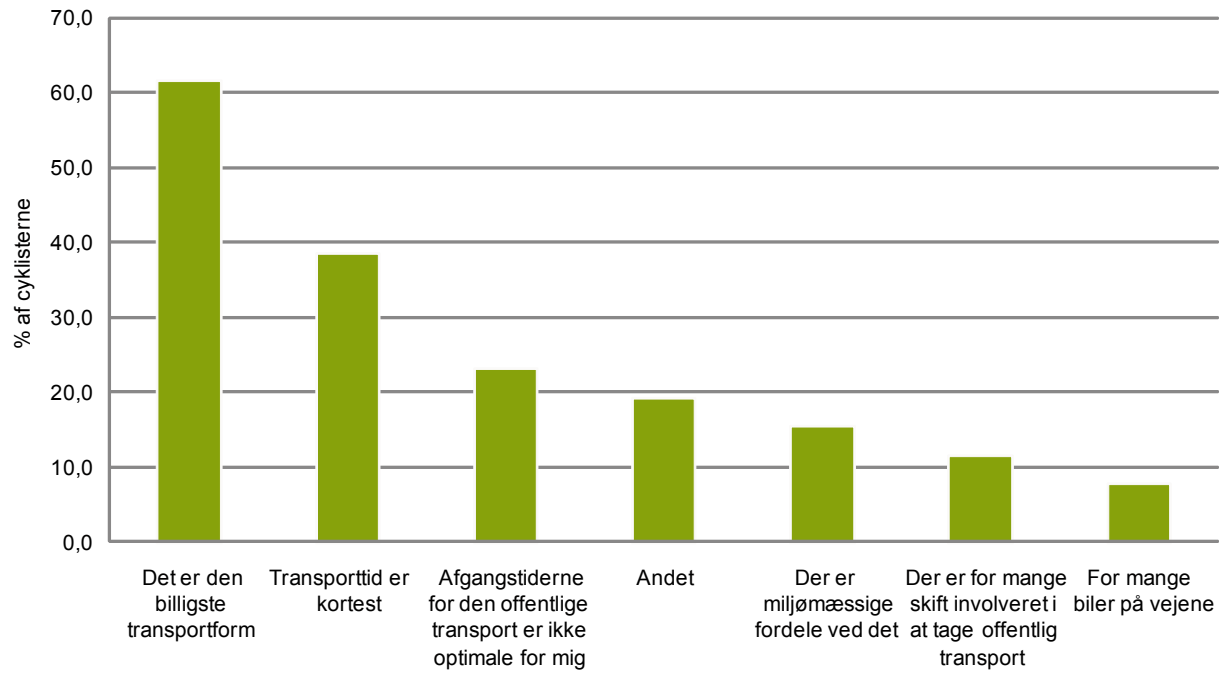


Cyklister

Cyklisterne er blevet bedt om at angive årsagen til, at de vælger cyklen, og her fremgår det, at over 60 % benytter cyklen, fordi det er den billigste transportform. En anden vigtig årsag er, at transporttiden er kortest ved brug af cyklen. Dermed er det i høj grad praktiske hensyn, som er de vigtigste, mens mere livsstilsorienterede årsager som eksempelvis sundhed og miljø ikke opfattes som væsentlige.

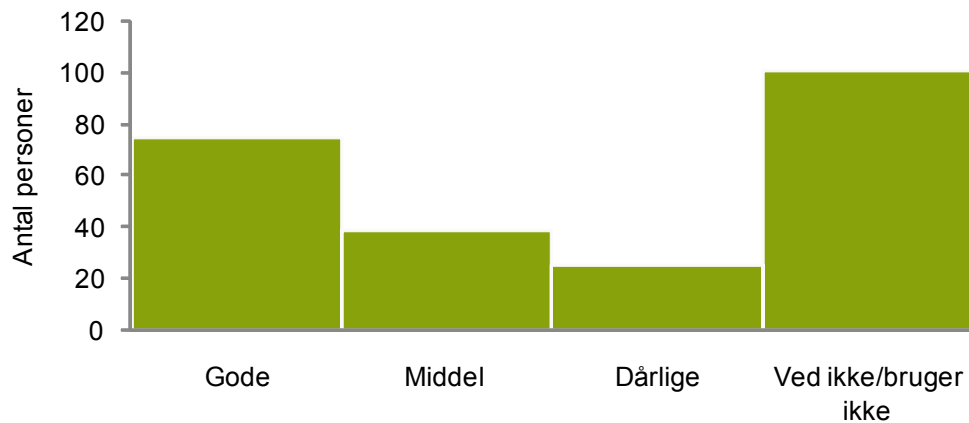
Over 20 % af cyklisterne angiver, at afgangstiderne for den offentlige transport ikke er optimale for dem.

Årsager til at cykle til/fra arbejde



Cykelparkeringsforholdene på virksomheden vurderes overvejende positivt. 20 % synes dog at forholdene er dårlige.

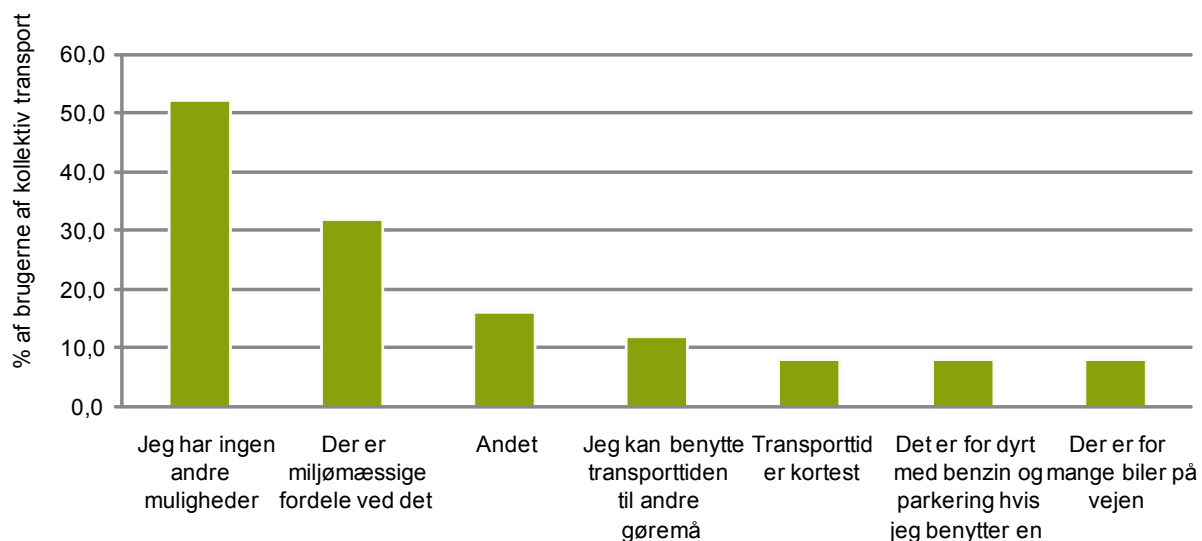
Vurdering af forholdene for cykelparkering



Brugere af den kollektive transport

Brugerne af den kollektive transport havde mulighed for at vælge mellem syv forskellige foruddefinerede begrundelser for at anvende kollektiv transport. Det er kun 4 % af de ansatte, som anvender kollektiv transport, som deres primære transportmiddel. Over halvdelen af disse angiver at de benytter den kollektive transport, fordi de ikke har andre muligheder. Over 30 % af brugerne af den kollektive transport angiver de miljømæssige fordele ved at anvende den kollektive transport, som en af årsagerne .

Årsager til at anvende kollektiv transport til/fra arbejde



Grønne fakta – Holdning til transport på SIEMENS WIND POWER Aalborg

- Bilisterne bruger bilen, fordi den giver frihed og fleksibilitet.
- Over halvdelen af bilisterne finder den kollektive transport er for besværlig pga. manglende direkte forbindelser og deraf følgende skifte.
- Bilbrugerne vurderer, at den offentlige transport ikke kan tilfredsstille deres behov.
- Bilisterne har ikke forslag til, hvad der ville kunne få dem til at ændre transportmiddelvalg – dog angiver næsten halvdelen, at hurtigere transporttider ville kunne få dem til at skifte transportmiddel.
- En stor andel bilister har undersøgt mulighederne for at anvende kollektiv transport, men at det særligt om eftermiddagen/aftenen er problematisk. Dette indikerer, at der er potentiale for overflytning til kollektiv transport, hvis denne forbedres.
- En forholdsvis stor del på 17 % kører allerede sammen med en kollega. Dette viser, at samkørsel er praktisk muligt for en del af de ansatte.
- Yderligere 34 % angiver, at de ville være interesserede i at deltage i en samkørselsordning.
- Samkørsel praktiseres især blandt ansatte i produktionen. Dette kan hænge sammen med denne gruppes mere faste arbejdstider. Fleksible arbejdstider kan dog også være en fordel ift. koordineringen af samkørsel.
- Over 60 % af cyklisterne benytter cyklen, fordi det er den billigste transportform. En anden vigtig årsag er, at transporttiden er kortest ved brug af cyklen.
- Over 20 % af cyklisterne har angivet, at afgangstiderne for den offentlige transport ikke er optimale for dem.
- Cykelparkeringsforholdene bedømmes overvejende positivt, dog syntes 20 % at forholdene er dårlige.
- 4 % af alle adspurgte anvender kollektiv transport som deres primære transportmiddel.
- 50 % af de som benytter kollektiv transport, gør det fordi de ikke har andre muligheder.
- Næsten halvdelen af dem, der benytter den kollektive transport, er administrativt ansat og har arbejdstid mellem kl. 8-16.

3. Tiltag – Hvad gør vi?

I det følgende vil den pakke af forslag til tiltag, som er udarbejdet på baggrund af analysen af transportadfærd og transportønsker blive beskrevet. Pakkens forskellige tiltag skal ses som en samlet pakke, hvor de forskellige dele er målrettet forskellige grupperes ønsker og behov. Samtidig skal pakkens forskellige tiltag også ses som en mulighed for at åbne de forskellige grupperes øjne for mere bæredygtig transport – ud fra logikken, at du er nødt til at prøve noget nyt, før du kan have en holdning til det.

Tiltagene er udarbejdet som en værktøjskasse, som skal ses som en samlet pakke af anbefalinger, der kan være med til at gøre pendlingen grønnere. Pakken forudsættes igangsat i løbet af det næste år. SIEMENS WIND POWER Aalborg står selv for gennemførelse af de foreslåede tiltag, mens Aalborg Kommune vil være behjælpelige med udarbejdelse af informationsmateriale mv. og vil indgå i projekterne som beskrevet nedenfor. Ved at arbejde med en målrettet indsats det første år efter udarbejdelse af planen, er forventningen, at der kan skabes målbare resultater og opmærksomhed omkring processen. Målet er, at den grønne køreplan får et varigt fundament, der muliggør at planen og tiltagene løbende revideres og videreudvikles, også efter det første år.

SIEMENS WIND POWER Aalborg har som stor arbejdsplads med mange bilbrugere et godt potential for at gøre transportadfærden mere grøn. Dagligt pendles der, hvad der svarer til næsten 13.000 km i biler til og fra SIEMENS – og i dette tal er der kun medregnet biler med en person. Beliggenheden i forhold til Aalborg skaber dog nogle udfordringer særligt ift. lange pendlingsafstande for cyklister og mindre hyppig kollektiv trafik betjening end det centrale Aalborg.

Informering af medarbejderne

Indhold/Baggrund: En central del af arbejdet med den grønne køreplan er at skabe opmærksomhed omkring arbejdet med transportadfærd.

Ved projektets start er der sammensat en arbejdsgruppe, der består af repræsentanter fra SIEMENS for at skabe et bredt fundament for projektet. Det er i samarbejde med denne arbejdsgruppe, at den grønne køreplan er blevet udarbejdet, og at de fremtidige initiativer vil blive iværksat.

Handling: For at sikre en fortsat opmærksomhed om arbejdet skal der arbejdes med information om projektet gennem følgende kanaler:

- Den færdige plan lægges på SIEMENS intranet, så de ansatte har adgang til planen. Samtidig trykkes et antal papirversioner af planen, så alle ansatte har mulighed for at komme i besiddelse af planen.
- Der orienteres løbende om initiativer og tiltag på SU-møder og infomøder for medarbejderne.
- Der udarbejdes en kort version af den grønne køreplan med hovedresultater, som evt. i en grafisk udgave kan bruges på infoskærmene.
- For at skabe opmærksomhed om projektet, foreslås gennemført en form for konkurrence, hvor en medarbejder, der har gjort sin transportadfærd grønnere belønnes – eksempelvis ift. CO2 reduktion.

El-cykel forsøg

Indhold/Baggrund: Som en del af den grønne køreplan på SIEMENS foreslås det, at der gennemføres et forsøg med el-cykler på SIEMENS. En el-cykel ser ud som en almindelig cykel, men har en batteridrevet motor, der aktiveres, når man træder i pedalerne. Dermed er det nødvendigt selv at gøre en indsats for at komme frem, så der er stadig sundhedsmæssige fordele ved at cykle på en el-cykel. Motoren slår fra ved hastigheder over 25 km/t, så det er særligt op af bakke, på længere ture eller i modvind, at man får glæde af en el-cykel. På de fleste modeller er det muligt at vælge en indstilling ift., hvor meget hjælp fra motoren man ønsker.

Forsøget med el-cykler anses som et oplagt tiltag da SIEMENS beliggenhed gør, at pendlingsafstanden for mange af de ansatte bliver forholdsvis lang – omkring 10 km for ansatte bosiddende i Aalborg Midtby. Samtidig vil bilisterne gerne have hurtigere alternative transportmidler og flere angiver, at de føler afstanden er for lang at cykle. El-cyklen er en mulighed for at tilbyde dem et hurtigere transportmiddel, samtidig med, at den forlænger pendlingsafstanden for cyklen.

Handling: Projektet foreslås gennemført som en forsøgsordning under ARCHIMEDES projektet, hvor nogle af de ansatte, som normalt kører til arbejde i bil, tilbydes en el-cykel til låns i en periode på nogle måneder. Som udgangspunkt forestilles projektet at omfatte 10 el-cykler.

- Mulighederne for at gennemføre projektet undersøges og der satses på at deltagere til projektet skal findes i marts/april 2010 – med efterfølgende opstart af låneperioden.

Hjemmearbejdsplads

Indhold/Baggrund: Hjemmearbejdspladser er en mulighed for at fjerne behovet for transport, og dermed helt fjerne pendlingens miljøbelastning. Hjemmearbejdspladser anvendes næsten ikke på SIEMENS. Knap 40 % af de ansatte i administrationen er interesserede i at arbejde mere hjemmefra. Mulighederne for at forbedre forholdene for hjemmearbejde er blevet diskuteret i arbejdsgruppen bag den grønne køreplan, men det er blevet vurderet, at det ikke er et område, hvor der på nuværende tidspunkt vil kunne gennemføres nye initiativer. De ansattes interesse for at arbejde mere hjemmefra indikerer, at det er et område, som man på et senere tidspunkt bør arbejde videre med.

Samkørsel

Indhold/Baggrund: Som en større arbejdsplads er potentialet for at finde en kørselsmakker stort. En høj andel af de ansatte (17 %) kører allerede sammen med kollega, hvilket viser, at der på arbejdspladsen eksisterer en kultur omkring det at køre sammen. Det er særligt de ansatte i produktionen, som kører sammen. Det gode eksempel skal videreformidles til de ansatte i administrationen.

Ud over de 17 %, som allerede kører sammen angiver 34 % af bilisterne, at de er interesserede i at finde en kollega at køre sammen med. Det er derfor et område, hvor der er potentiale for at forbedre forholdene.



Handling: Som styrkelse af den allerede gode kultur omkring samkørsel skal følgende initiativer iværksættes:

- Intern promovning af samkørselsordning for de ansatte. Der er allerede et informationsprojekt i gang
- Etablering af model for hvordan man finder en kørselsmakker.

Dialog omkring bedre busforbindelser

Indhold/Baggrund: Kortlægningen af de ansattes transportadfærd viste, at kun 4 % af de ansatte anvender kollektiv transport som deres primære transportmiddel til/fra arbejde. Samtidig angiver en stor del af bilisterne, at de kører i bil fordi den offentlige transport er for besværlig for dem. Besvarelserne på spørgeskemaerne indeholder en række eksempler på ansatte, der beskriver deres konkrete problemer med at bruge kollektiv transport til/fra arbejdspladsen.

Handling: Kortlægningen af de ansattes transportvaner og ønsker til forbedringer ses som et redskab til at gå i dialog omkring hvilke muligheder, der kunne arbejdes med for at forbedre forholdene. Derfor foreslås følgende:

- Resultaterne fra spørgeskemaerne tages med videre til en dialog med Forvaltningen for Sundhed og Bæredygtig Udvikling for at afklare mulighederne for forbedring af den kollektive trafikbetjening i området.

Cyklisterne i fokus

Indhold/Baggrund: De personer, som primært bruger cyklen til/fra arbejde gør det primært, fordi de anser det som den billigste transportform. Dermed er cyklen for denne gruppe i høj grad et praktisk redskab i daglig dagen. For at understøtte denne gruppes brug af cyklen og for at skabe opmærksomhed om mulighederne for at cykle, skal der arbejdes på at give cyklisterne nogle ekstra praktiske redskaber, der kan gøre deres cykeltur mere behagelig. Dette arbejde bør fokusere på at udbrede cyklisternes gode argumenter for at cykle overfor bilisterne.

Handling: Følgende konkrete initiativer foreslås gennemført:

- Uddeling af cykeludstyr (cykelhjelme, cykellygter eller cykelveste) ved en planlagt lille cykelevent.





Den 3. maj 2010 startede et forsøg med 10 elcykler af medarbejdere på SIEMENS Wind Power, vingefabrikken i Aalborg







Teknik- og Miljøforvaltningen

Tlf. 9931 2000 www.aalborgkommune.dk
Fax 9931 2009 teknik.miljoe@aalborg.dk

2010

