

Második Hírlevél – 2014. augusztus

Üdvözöljük a második EMAH hírlevél olvasójaként!

A vasúti és közúti felméréseket, valamint ezek eredményeit bemutató EMAH szakmai találkozót (ld. Első Hírlevél) követő hetekben és hónapokban a vállalati mobilitás-menedzsmenttel kapcsolatos feladatokra helyeződött a projekt fő tevékenységeinek hangsúlya.



A közforgalmú közlekedés zsákutcaja?!

Az EMAH együttműködő partnereinél folytatott munkavállalói kikérdezések és a közlekedés-hálózati helyzet felmérése befejeződött, emellett interjúk készültek a kapcsolattartó munkatársakkal.

Ezúton is köszönjük a következő vállalatok és oktatási intézmények felmérésben történő részvételét: Széchenyi István Egyetem (Győr), VELUX (Fertőszentmiklós), UNIMAS (Sopron), Wirtschaftsuniversität Wien, Designer Outlet Parndorf, ENERCON (Zurndorf), Seehotel Rust, Sonnentherme Lutzmannsburg, Unger Stahlbau (Oberwart).

A vizsgálatok eredményei először a 2. EMAH szakmai találkozón, 2014. június 18-án kerültek bemutatásra. Az EMAH projektcsapat tagjai mellett közlekedési szakemberek, kormánytisztviselők és közlekedési vállalatok képviseltették magukat nagy számban az eseményen.

A kiszámított CO₂-megtakarítási lehetőségeket és az öko-mobilitás irányába mutató projekt tevékenységeket egyaránt megvitatták a résztvevők. „A közforgalmú közlekedés jó, az autós közlekedés rossz!” volt az elemzések kulcs üzenete. Pontosan e téren szeretne az EMAH projekt pozitív eredményeket elérni.

A hírlevélben tovább informálódhat az EMAH együttműködő partnereivel közösen elvégzett felmérésekről, a 2. EMAH szakmai találkozóról, valamint az öko-mobilitásban rejlő lehetőségekről, melyek az Ön hétköznapjait is érinthetik és végül a már sokszor feltett kérdésről: vajon létezik-e élet az autó után.

Kellemes olvasást kíván

az EMAH projekt csapata!

1. oldal



Thomas Macoun jelenti...

Az egyes cégek menedzsmentjének stratégiai döntései közvetlen hatást gyakorolnak a mobilitási szokásokra. Példaként említhető a cég telephelyének megválasztása, az épületek kialakítása, a parkolóhely-kínálat, a műszakrend meghatározása, a távmunka lehetősége, a belső logisztika, a teherforgalom vagy akár a flotta-szervezés.

A cégek telephelyüket olyan tényezők alapján választják, mint a telekár, közúti megközelíthetőség vagy a régióban való földrajzi elhelyezkedés. A telephely környezetbarát közlekedési módokkal (közforgalmú közlekedés, kerékpár, gyalogos közlekedés) történő megközelíthetősége ugyanakkor elhanyagolható szereppel bír a döntéshozatal során. Sok ipari vállalkozás telephelye még vasúti kapcsolattal sem rendelkezik.

A többször is felmerülő érv, mely szerint a munkába járás módjának megválasztása a munkavállaló magánügye, a cégek részéről a felelősség áthárítását jelenti a környezettudatosság terén.

Az EMAH együttműködő partnereinél végzett felmérés feltárta, hogy a munkavállalók közlekedési módválasztását jelentősen befolyásolja, mely szektorban működik a vállalkozás (pl. turizmus vagy ipar), mekkora a cég mérete, valamint milyenek a közlekedés-hálózati kapcsolatai.

A kisebb vállalkozások ritkán látnak lehetőséget arra, hogy támogassák munkavállalóik munkába járásának költségeit Ausztriában. Ez még olyan a cégekre is igaz, amelyek üzletpolitikája egyébként erősen vevőorientált.

A közepes és nagy méretű vállalatok kompromisszumkészebbnek mutatkoznak és több lehetőséggel bírnak telephelyük elérhetőségének fejlesztése terén. Jellemző, hogy egyre több olyan belső intézkedés kerül meghozatalra, amelyek a munkavállalók költség- és időtakarékos, ugyanakkor környezetbarát utazási módjait támogatják.

A határon átnyúló felmérés egy másik érdekes eredményt is hozott: kimutatható volt külön-külön a jövedelmi viszonyok és a vásárlóerő hatása a közlekedési módok megoszlása terén.



Öko-mobilitás az EMAH együttműködő partnereinél: fények és árnyékok

Megfigyelhetők voltak továbbá a határ menti különbségek a közlekedési módválasztásban, amit az autóhoz való hozzáférés különbségei okoznak. Ezért a telekocsi rendszer inkább a határ menti térség magyar oldalán jellemző bizonyos peremfeltételek teljesülése esetén.

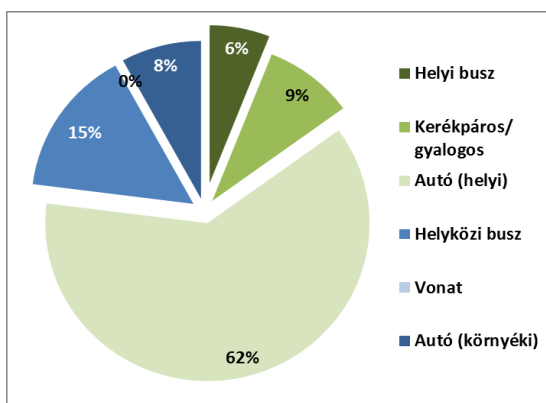
E tekintetben Ausztria néhány dolgot átvehetne keleti szomszédjától, Magyarországtól.

Thomas Macoun a Bécsi Műszaki Egyetem (TU Wien) Közlekedéstudományi Tanszékének professzora, kutatási területe a közlekedéstervezés és a közlekedésüzemtan, tagja az EMAH projektcsoporthoz.

A KTI felmérései Magyarországon

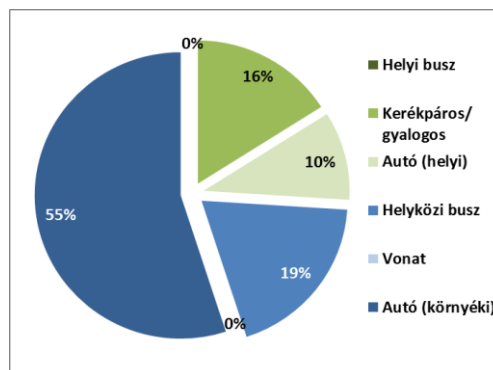
2014. január és március között a KTI munkatársai átfogó vizsgálatokat végeztek az osztrák-magyar határtérségben működő két vállalatnál és egy felsőoktatási intézménynél: az UNIMAS Kft., valamint a VELUX Kft munkavállalói és a Széchenyi István Egyetem hallgatói körében.

A 130 főt foglalkoztató, soproni székhelyű UNIMAS Kft. elhelyezkedése előnyös, a várost kelet-nyugati irányban átszelő kerékpárút mentén található a helyi-helyközi autóbussz megálló tözsomszédságában. A döntően helyi lakosságból álló munkaerő-állománynak mégis csak elenyésző hányada használja a kerékpárt vagy a helyi közlekedést a munkába járáshoz.



Az UNIMAS Kft. ingázóinak közlekedési módválasztása

A fertődi és fertőszentmiklósi telephelyén összesen mintegy ezer főt foglalkoztató VELUX Kft. ugyancsak jó kerékpáros és buszos megközelíthetőséggel rendelkezik. A közelben futó vasútvonal nyújtotta lehetőségeket azonban a kedvezőtlen menetrend miatt egyelőre nem tudja kihasználni a cég, ráadásul számos településről 5 főnél is kevesebb munkavállaló ingázik, ezért itt csak rugalmas vagy gyűjtőjáratos (telekocsi) rendszer jöhet szóba.



A VELUX Kft. ingázóinak közlekedési módválasztása

A győri Széchenyi István Egyetemen 11 ezren tanulnak, az egyetemre történő eljutásukat számos tényező segíti. Ingyenes CITY-buszjárat közlekedik a vasútállomás és az egyetem között a városközpont feltárásával. A város valamennyi részébe el lehet jutni kerékpárutakon, és számos kerékpártárolót alakítottak ki az egyes épületek előterében, melyek közül több fedett, időjárástól védett.

A hallgatók a felmérés során elektronikus kérdőívet tölthettek ki, a válaszadók száma a 100 főt némileg meghaladta. Jól láthatóvá vált, hogy a hallgatók $\frac{3}{4}$ -e Győrben lakik: a legtöbben kollégiumban vagy albérletben, és csupán egynegyedük állandó győri lakos. Az eljutási idő így az esetek döntő többségében 20 perc alatti, ezért a legtöbben (közel 75%) gyalog, kerékpárral vagy helyi busszal közelítik meg az egyetemet. A válaszokból kitűnik, hogy az időjárási viszonyok jelenleg túlságosan lekorlátozzák az eszközválasztás szabadságát, és érdemes lenne a kerékpár téli használatát elősegíteni (téli útkarbantartás, melegedő, zuhanyzó).

„A felmérés eredményeire alapozva a KTI javaslatokat tesz az együttműködő partnerek számára az öko-mobilitás támogatása érdekében és nyomon követi azok megvalósulását“, foglalta össze Virág Álmos a KTI részéről az EMAH magyar vonatkozású közelmúltbeli tevékenységeit.

Minden öko-mobil út a WU kampuszába vezet

2013 nyara óta a Bécsi Közgazdaságtudományi Egyetem (WU) egy új kampuszban helyezkedik el Bécs 2. kerületében a vásárcsopont és a Práter között. Az EMAH projektcsapat úgy döntött, hogy megvizsgálja az új helyszín elérhetőségi viszonyait. A felmérés során minden hallgató lehetőséget kapott egy online kérdőív kitöltésére. Összeségében 1.525 diák vett részt a felmérésben, mely kiterjedt a mobilitási szokásokra, az útvonalválasztásra, a felmerülő utazási költségekre, az új kampusz elérhetőségével kapcsolatos elégedettségre és a hallgatók javaslatokat is megfogalmazhattak.



A fenntarthatóság kulcskérdés a WU-nál

A felmérést az EMAH projektcsapat részéről Stefanie Peer vezette. „839 olyan hallgató is kitöltötte a kérdőívet, akik már a régi kampuszt is használták, így könnyen összehasonlíthatóvá vált a régi és az új telek elérhetősége. Miután a lakcímet is meg kellett adni a kérdőíven, következtetni lehetett az egyetem átköltözése során megváltozó mobilitási szokásokra”, magyarázta Stefanie Peer.

A hallgatók az átköltözés óta nagyobb arányban használják a tömegközlekedést és a kerékpárt, mint közlekedési eszközt. A hallgatók 92%-a használja a közforgalmú közlekedést az új kampuszba történő eljutás során (a korábbi arány 89% volt), emellett 15%-uk kerékpározik is a bejárás során (a korábbi 13%-al ellentétben).

Nyáron nagyobb arányban használják a kerékpárt, mint télen. A gépkocsival egyetemre járók 13%-os aránya nem változott, emellett a hallgatók egy harmada fér hozzá motorkerékpárhoz is.

„A válaszadók 62%-a elégedett vagy nagyon elégedett az új kampuszba történő eljutás lehetőségeivel. Ez az arány a régi kampusz esetében 72%-os volt. Mindez annak köszönhető, hogy a régi kampusz az utazási lánc során átlagosan 0,8 átszállással volt elérhető, míg az új esetében átlagosan 1,2 átszállásra kényszerülnek a hallgatók”, folytatta Stefanie Peer.



City-Bike-ok is használhatók

A diákok számos fejlesztési ötletet is megfogalmaztak. Igény mutatkozik a buszjáratok számának növelésére és a járatkövetési idő csökkentésére, valamint HÉV indítására a Praterstern megálló irányában. Az új kampusz területén menetrendi tájékoztató kijelzők elhelyezését is javasolták a hallgatók. Emellett tovább fejleszthető a jelenlegi kerékpáros infrastruktúra. Néhány diák kritizálta az egyetem parkolójának magas díjait. Ugyanakkor Peer megjegyezte: „A magas parkolási díjak csökkenthetik az egyéni közlekedési forma részarányát”.

Az EMAH projektcsapat folyamatos párbeszédet folytat a WU vezetésével az öko-mobilitás további népszerűsítése érdekében.

Második EMAH szakmai találkozó Eisenstadtban

A 2014. június 18-án megrendezett második EMAH szakmai találkozón képviseltették magukat a projekt együttműködő partnerei. Emellett a határ menti régió számos közlekedésfejlesztési szakértője is részt vett a találkozón. A vállalatoknál és oktatási intézményeknél végzett felmérések és interjúk adták a rendezvény apropóját. Továbbá Bettina Pollinger a Herry Consult tanácsadó cég képviselőjében bemutatta a kapcsolódó finanszírozási lehetőségeket.

Ahogy előrelátható volt, a gépkocsi a legfontosabb közlekedési eszköz a határmenti osztrák munkavállalók esetében. A megkérdezettek 93,05%-a ingázik autóval a munkahelyére. A tele-kocsi rendszert mindössze 4,97%, kerékpárt pedig 1,32% használja. A közforgalmú közlekedés és a gyalogos közlekedés részaránya csekély 0,33%-os.



Aktív részvétel a 2. EMAH szakmai találkozón

Az EMAH projekt csapat számításokat végzett az öko-mobilitásban rejlő lehetőségekkel kapcsolatban. Az ezzel kapcsolatos eredmények a 93,05%-os részarányú gépkocsi használók válaszain alapulnak. Mint a felmérésből kiderült, a válaszadók nagyjából egyharmadának lenne lehetősége valamilyen környezetbarát közlekedési módot választania autó helyett a munkahelyre történő ingázás során. 18,25%-uk választaná a telekocsi rendszert, 13% a kerékpárt. A közösségi közlekedés mindössze a válaszadók 3,28%-a számára lenne vonzó.

Az eredmények azt mutatják, hogy a fenntartható közlekedési formák a gépkocsi használók számára valós alternatívát jelenthetnek, így az ebben rejlő lehetőségeket nem szabad alulbecsülni.



Előadás az öko-mobilitásban rejlő lehetőségekről

(a fotón: Michael Soder, WU Bécs)

Ugyanakkor a felmérés eredményei rámutatnak a közforgalmú közlekedés problémáira is a vidéki térségekben. Hiszen mindössze néhány gépkocsit használó válaszadó jelezte, hogy hajlandó lenne a közforgalmú közlekedésre váltani az ingázás során.

„Összességében az elemzés kimutatta, hogy az öko-mobilitás térnyerése magában hordoz járulékos előnyöket is, hiszen így kevesebb széndioxid jutna a légkörbe, energiát lehetne megtakarítani, így nőhetne a költséghatékonyság. A válaszadó ingázók kerékpáros közlekedésre történő átállásával 29,82 tonnával kevesebb széndioxid jutna a légkörbe évente”, jegyezte meg előadásában Michael Soder a Bécsi Közgazdaságtudományi Egyetem munkatársa.

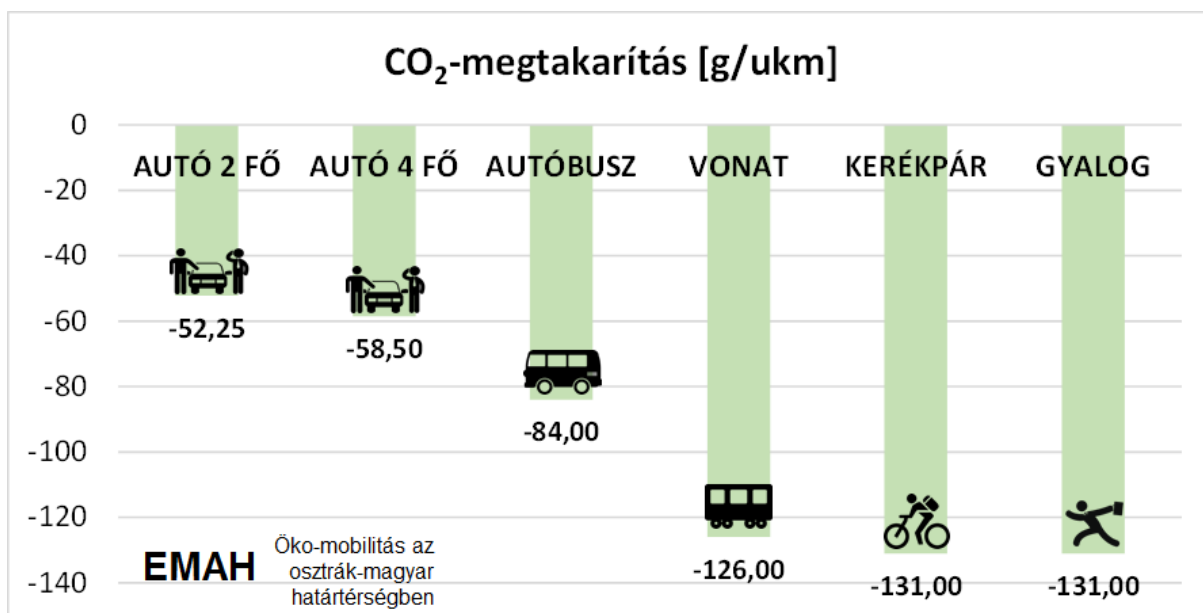
„A telekocsi rendszerre történő átállás 38,76 tonna széndioxid kibocsátást szüntetne meg évente. Burgenland vonatkozásában így nagy szerepe lehet a fenntartható mobilitásnak”, összegezte Michael Soder.

Tények és számok: Ön mennyire öko-mobil?

Ön is tehet a szén-dioxid kibocsátás csökkentése érdekében, egyúttal időt és költséget takaríthat meg – közlekedjen fenntartható módon!

Az ábrán az Osztrák Környezetvédelmi Ügynökség számításai láthatók a közlekedési módokkal kapcsolatos szén-dioxid kibocsátás csökkentésében rejlő lehetőségekkel kapcsolatban.

A gyaloglást és a kerékpározást a közforgalmú közlekedés követi a rangsorban. Átlagosan 105 g/ukm CO₂ kibocsátás csökkentéssel és összesen átlagosan napi 60 km-es ingázással számolva évi 1,4 tonnával kevesebb CO₂ jut a légkörbe, ha valaki gépjármű helyett a közforgalmú közlekedést kezdi el használni.



CO₂-kibocsátás csökkentése közlekedési módonként utaskilométerre vetítve
Forrás: Osztrák Környezetvédelmi Ügynökség, 2014. január

A szén-dioxid kibocsátási csökkentésére vonatkozó lista elején kétség kívül a kerékpározás és gyaloglás áll. Mindkét közlekedési mód nem csak egészségügyileg előnyös, de esetükben 131 g CO₂ kibocsátása előzhető meg minden megtett kilométer után.

Amennyiben valaki összesen 10 km-t ingázik kerékpárral naponta, fél tonna CO₂ kibocsátása előzhető meg évente. Ugyanakkor természetesen számolni kell a kerékpározás és gyaloglás távolságbeli korlátaival is.

A telekocsi rendszer használata további hasonló lehetőségeket rejt magában. Bár utaskilométerre vetítve a CO₂ kibocsátás kisebb mértékben csökken, ha valaki így ingázik, a jellemzően nagyobb távolságok miatt összességében mégis nagy lehetőségek rejlenek e közlekedési formában is.

További információk az EMAH projektről:

Honlap:

www.wu.ac.at/ruw/emah

Kapcsolat: Virág Álmos, KTI Budapest

Tel.: +36-1-3715838

E-Mail: virag.almos@kti.hu