

# Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Munkahelyi Mobilitási Terv 1. Vezetői összefoglaló

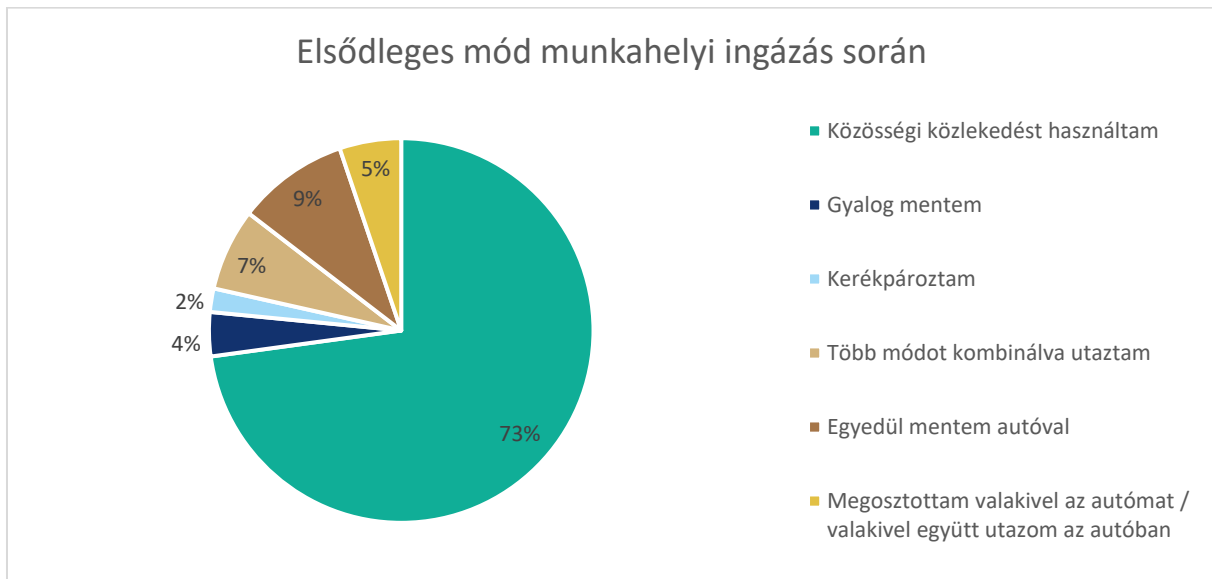
## 1. A munkahelyi mobilitási terv célja és módszertana

A munkahelyre történő ingázás teszi ki a napi mobilitási szükségletek jelentős részét, ezért a munkahelyi mobilitási terv elsősorban ezekkel az utazásokkal foglalkozik. Az elkészült terv hozzájárul munkáltatói, munkavállalói és társadalmi célokhoz is. A munkáltató saját mobilitási kínálatáról kap egy részletes helyzetértékelést, és az intézkedések végrehajtásával a munkaerőpiacon egyre fontosabb bérén kívüli juttatások és egyéb munkahelyi szolgáltatások területén tud vonzóbb csomagot kínálni jelenlegi és későbbi munkavállalói számára. A munkavállalók számára bővülő és javuló szolgáltatások lesznek elérhetőek, amelyek hozzájárulnak a napi ingázással járó negatív hatások csökkentéséhez. Mindezek mellett mindkét csoport számára a társadalmi felelősségvállalásban történő részvétel lehetőségét is megadja a fenntartható és aktív közlekedési módok előnybe részesítésével.

A Munkahelyi mobilitási tervezés az Európai Unió által finanszírozott MOVECIT projektben elkészített módszertan alapján történt. A módszer hat lépésből áll, amelyek szorosan egymásra épülnek: koncepció alkotás, mobilitási csoport felállítása, helyzetfelmérés, intézkedések kidolgozása, intézkedések végrehajtása és hatáselemzés. Jelen munkahelyi mobilitás tervezési folyamat az első négy lépést fedi le, tehát az intézkedések végrehajtása, és a beavatkozások után követése nem tartozik a megbízás keretei közé. Elsőként a koncepcióalkotás meghatározza az alapokat és a fő fejlesztési irányokat, tekintettel a munkahely egyedi adottságaira, általános célkitűzéseire. A második lépés a mobilitási csoport felállítása, amely csoport Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal (továbbiakban BFFH vagy Hivatal) munkavállalókból áll, akik előbb részt vesznek az ötletek és javaslatok kidolgozásában, később pedig nyomon követik a terv végrehajtását. A helyzetfelmérési szakaszban a jelenlegi állapot felmérése és elemzése, illetve az utazási szokások vizsgálata zajlik kérdőív, helyszínbemjárás, vezetői interjúk és fókuszcsoportos beszélgetések segítségével. A következő fázis az intézkedések kidolgozása, amelyek a munkavállalók igényeire épülnek, figyelembe veszik az intézmény célkitűzéseit és lehetőségeit, valamint kiaknázzák a helyi környezet adta lehetőségeket. Az intézkedésekhez ütemezés és rangsorolás is tartozik, ami biztosítja azok bevezethetőségét különböző finanszírozási körülmények között. Ezt követően elkészül a Munkahelyi Mobilitási Terv, amely mellett a BFFH vezetősége elköteleződik. A terv alapján az egyes megvalósított intézkedések hatékonyságát bevezetésük után javasolt vizsgálni használati mutatók és munkavállalói visszajelzések alapján. A mobilitási csoport tovább folytatja a munkáját, rendszeresen áttekinti az aktuális helyzetet, szükség esetén módosítja az intézkedéseket, illetve a megváltozott igények és körülmények alapján új intézkedések megvalósítását készíti elő.

## 2. Helyzetfelmérés

A Hivatal munkahelyi ingázási helyzet felmérését helyszínbemjárással, a munkavállalók munkába járási szokásainak és mobilitással kapcsolatos véleményének megismerésére készült online kérdőívvel, illetve munkavállalói fórumokkal és vezetői interjúkkal térképeztük fel a Munkahelyi Mobilitási Terv megalapozó munkarészeként. A teljes munkavállalói kollektívát célzó online kérdőívvezetés történt előre egyeztetett tartalommal. A kitöltésre felkérő email minden munkavállalóhoz többször eljutott. A beérkezett értékelhető válaszok száma 403, amely a teljes munkavállalói létszám (880 fő - 2022.01.03. állapot szerint) közel 45%-a. Fókuszcsoportos beszélgetési módszertannal valósultak meg a munkavállalói fórumok. A meghirdetett 7 időpont mindegyikére alkalmanként 8 munkavállaló jelentkezhetett, így az összes meghirdetett hely 56 volt. A helyzetfelmérés adatait és információit értékelve jött létre a helyzetértékelés.



1. ábra Elsődleges közlekedési mód munkahelyi ingázás során

Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Város Városháza utcai központi épülete (továbbiakban a Városháza) fenntartható munkahelyi ingázás tekintetében kiváló helyen helyezkedik el, közösségi közlekedési ellátottsága kimagasló. Ez a módválasztási szokásokon is látszik, a kérdőívet kitöltők jelentős többsége közösségi közlekedést választ elsődleges közlekedési módként (1. ábra). A közösségi közlekedés aránya kimagasló (73%), így a fenntartható közlekedési módok aránya is nagyon jó (79%). Általában elégedettek is a közösségi közlekedéssel, az M3 metróvonal éppen zajló felújítása és általában véve a járatok csúcsidővel járó telítettsége emelhető ki rossz tapasztalatként. A közösségi közlekedés megítélése és szolgáltatási színvonala a BFFH vezetői számára is fontos, hiszen ezt a szolgáltatást elsősorban a BFFH finanszírozza.

A közvetlen környezet kerékpáros infrastruktúrája is átlagon felüli, továbbá kerékpármegosztó központok is vannak a közelben, ugyanakkor a kerékpározás részaránya elmarad a budapesti átlagoktól. Az elsősorban a kerékpározáshoz köthető irodai komfort növelése (zuhanyzó, öltöző, szekrény) a jelenleg is kerékpárral közlekedők számára kiemelten fontos, de a módválasztásukat nem ehhez kötik. Akik jelenleg nem kerékpároznak, a környező utak nagy forgalma miatt megjelenő biztonságérzet hiányát emelték ki fő szempontként. A kerékpározással kapcsolatos városi stratégiai célkitűzések miatt a BFFH vezetői számára a jelenlegi alacsony részarány ellenére is fontos a kerékpározás.

A jelenleg egyéni gépjárművel érkezők számára az ingyenesen biztosított parkolóhely az egyik legfontosabb szempont a módválasztás során. Ugyanakkor a Munkahelyi Mobilitási Terv készítése előtt kezdődő, és a tervezési folyamata alatt lezárult Városháza park projekt jelentősen befolyásolja a parkolóhelyek elérhetőségét hosszú távon. A jelenleg autóval közlekedők érezhető aggódással várják a fejleményeket, ugyanakkor a legtöbben meg tudták oldani az ingázást, amikor ideiglenesen le volt zárva a munkavállalói parkoló.

A járvány időszakában alkalmazott otthoni munkavégzés - azoknál a munkaköröknél, ahol lehetséges - biztosítja a mobilitási igény csökkenését. A munkavállalók továbbra is szívesen élnének ezzel a lehetőséggel, valamint a munkaidő kezdetének és végének rugalmas kezelésével (pl. törzsidő bevezetésével), aminek a segítségével a csúcsidőszak zűfoltosság elkerülhető az egyéni és a közösségi közlekedésben egyaránt.

### 3. Célkitűzések

A célok meghatározása egyrészt épített a BFFH-ban elvégzett adatfelvételek tapasztalataira, másrészt a mobilitási jövőkép munkarészben részletesen is bemutatott tágabb (nemzetközi) és helyi (városi) környezetre. Ez különösképpen igaz Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatalára, hiszen a BFFH-nak a város vezetését támogató intézményként kiemelt felelőssége van abban, hogy Budapest

- teljesítse a **fenntarthatóság és klímasemlegesség** nemzetközi és hazai célkitűzéseit,
- megfelelően reagáljon a megjelenő **mobilitási kihívásokra**, és
- helyesen építse be a városi közlekedésbe a megjelenő **új mobilitási megoldásokat**.

Mindezek érdekében egyfajta példamutatással élen is járhat az intézmény. Bár nem kizárólag városi közlekedési kihívás, de a covid pandémia kapcsán teret nyert **távmunka** a munkahelyek egyik új lehetősége és egyben kihívása, ami szintén befolyásolja a munkahelyi mobilitással kapcsolatos jövőképet. Éppen ezért előbb a nemzetközi mobilitási jövőképeket ismertetjük, majd Budapest városának mobilitási stratégiáját, azután pedig ezekre és a helyzetfelmérésre építve határozzuk meg a BFFH Munkahelyi Mobilitási Terv célkitűzéseit, kiegészítve a rugalmas munkarend jelentette hatásokkal. A helyzetértékelés és a jövőkép kidolgozása eredményeként a BFFH Mobilitási csoporttal egyeztetve az alábbi négy célkitűzést fogalmazta meg a BFFH saját munkahelyi mobilitási tervére vonatkozóan:

1. A munkavállalók tudatos döntéshozatalának támogatása széleskörű információ és tapasztalatszerzés biztosításával.



2. A példamutatóan magas közösségi közlekedés részarány megtartása.

3. A kerékpáros ingázás és a mikromobilitási eszközök használatának szélesebb körű elterjedése.



4. Az egyedi élethelyzetekre választ adó rugalmas mobilitást biztosító lehetőségek bevezetése.

A cél megfogalmazása mögött az a gondolat áll, hogy jó döntéseket az alternatívák ismeretében lehet hozni: a közlekedés egy folyamatosan változó rendszer és a közlekedéssel kapcsolatos változásokat könnyebb úgy követni, ha ismerjük, esetleg ki is tudjuk próbálni az alternatív megoldásokat. A BFFH munkavállalói kollektívája ugyanakkor joggal lehet büszke a közösségi közlekedés széleskörű használatára, hiszen a közösségi közlekedés a legjelentősebb fenntartható közlekedés mód Budapesten, így a munkavállalók ennek rendszeres használatával jó példával járnak elől, és támogatják a várost fenntarthatósági célkitűzéseiben. A kerékpáros ingázás részaránya ugyanakkor a budapesti átlag alatt van és messze Budapest Mobilitási Tervben megfogalmazott célkitűzéstől, ezen a területen jelentősebb erőfeszítésekre van szükség. Végezetül pedig a munkavégzés egyes szabályainak lazítása a mobilitási peremfeltételeket is lazítják, így jótékony hatással vannak a mindennapi ingázásra.

## 4. Javasolt intézkedések

A javasolt intézkedéseket a Mobilitási csoport prioritás szerinti négy csoportba (kiemelt – magas – közepes – alacsony) rendezte annak érdekében, hogy a változó finanszírozási lehetőségeknek megfelelően lehessen a legfontosabb intézkedéseket bevezetni. A négy prioritás kategória szerint ismertetjük röviden az egyes intézkedéseket.

### *Kiemelt prioritású intézkedések listája*

1. Kerékpár tárolók fejlesztése
2. Bringás reggeli munkavállalók részére
3. Állandó ingázási anyagok
4. Alkalmi ingázási hírlevél
5. Éves Bubi-bérlet biztosítása béren kívüli juttatásként

A legfontosabb intézkedések között két általános, minden közlekedési módot érintő intézkedés van (3., 4.), és három kifejezetten kerékpározást támogató (1., 2., 5.). A Városháza területén jelenleg nincs mód a kerékpárok fedett tárolására, amely az időjárás okozta kedvezőtlen hatásokat mérsékelhetné, és rendezett küllemet adna a kerékpárok tárolásának. Továbbá csak egy porta közelében van lehetőség kerékpárt tárolni, miközben az épület jelentős méretű, ahol a munkavállalók nem szívesen választanak rendszeresen olyan bejutási lehetőséget, amihez képest van az irodájukhoz közelebb eső porta is. A bringás reggeli munkavállalók részére egy népszerű és Budapesten elterjedt rendezvényhez való csatlakozás, amely egy-egy alkalommal jobban láthatóvá teszi a kerékpározást és a kerékpárosokat. A két információ elérhetőséggel kapcsolatos intézkedés azt a célt szolgálja, hogy minél szélesebb körű legyen a közlekedési lehetőségekkel, körülményekkel való tájékozottság a munkavállalók között. A Bubi bérlet biztosítása jelenleg igen kedvező áron érhető el, és alkalmas lehet olyan városi kerékpáros tapasztalatok megszerzésére, amely a helyzetértékelés alapján sokaknál nincs meg.

### *Magas prioritású intézkedések listája*

6. Kerékpáros szerviz szett és pumpa
7. Parkolásszabályozás
8. Munkaidő szabályozás
9. Mobilitási csoport szervezeti szabályozás
10. Munkavállalók számára közlekedési kultúrával kapcsolatos programok

A magas prioritású intézkedések között két kerékpározás fókuszú van (5., 6.), egy egyéni gépjármű használattal kapcsolatos (7.) és két szervezeti-szabályozást érintő (8., 9.) intézkedés van. A kerékpáros szerviz szett és pumpa – a fedett tárolóhoz hasonlóan – a kerékpározással járó kiszolgáltatottságot kívánja csökkenteni. A parkolásszabályozás egy elkerülhetetlen intézkedés, tekintettel a Városháza park tervezett átalakítására: már a kivitelezés kezdetétől fogva jelentősen csökken a munkavállalók számára felkínálható parkolóhelyek száma. A munkaidő szabályozásával nagyobb rugalmasságot lehet biztosítani a munkavállalók számára, hogy az aktuális napi programjukhoz, időjárás vagy forgalmi körülményekhez igazíthassák érkezésüket és távozásukat. A mobilitási csoport működésének szervezeti szabályozása pedig részben a módszertan következetes alkalmazásából fakadó intézkedés, részben pedig a terv szellemiségének fennmaradását és megvalósulását garantáló beavatkozás. A munkavállalók számára készített, közlekedési kultúra fejlesztését segítő programok szintén az ismeretek és a tapasztalatszerzést segíti elő.

### *Közepes prioritású intézkedések listája*

11. Kerékpáros kiegészítő szolgáltatások

12. Időjárás elleni védőeszköz
13. Szakmai szervezeti kapcsolatok fejlesztése
14. Saját mikromobilitási flotta
15. Kapcsolat közeli kerékpárszervezettel

A közepes prioritású intézkedések között kettő foglalkozik mikromobilitással (11., 14.), egy elsősorban gyaloglással (12.), egy kerékpározással (15.) és egy általános intézkedés is a listára került (13.). A kerékpáros kiegészítő szolgáltatások közé a zuhanyzás lehetősége, illetve az ehhez szorosan kapcsolódó zárható szekrények tartoznak, amelyet azonban a visszajelzések alapján nem csak a kerékpárosok látnának szívesen. Az időjárás elleni védőeszköz esernyő és poncsó elérhetősége a gyalogosok (akik közösségi közlekedési eszközt is használhatnak) számára csökkenti az időjárás kellemetlen hatásait. A szakmai szervezeti kapcsolatok fejlesztésétől jobb információáramlás remélhető, amely végső soron tájékozottabb munkavállalókat eredményez, és kevesebb ingázással kapcsolatos kellemetlen meglepetést. A közeli kerékpárszervezettel történő együttműködéssel pedig a kerékpárok rendszeres műszaki ellenőrzéséhez és karbantartásához járulhat hozzá a munkáltató.

#### *Alacsony prioritású intézkedések listája*

16. Belső ingázási verseny

Az alacsony prioritású intézkedések közé egy került, ez a fenntartható ingázási módokat, elsősorban a kerékpározást támogatja belső ingázási versennyel.

## 5. Intézkedési csomagok költségbeclése

Az intézkedések kialakításakor, ahol lehetett, költségbeclést is készítettünk. A Mobilitási csoport rangsorolása alapján létrejövő prioritások olyan csomagok kialakítását tette lehetővé, amelyek különböző finanszírozási környezet függvényében biztosítanak lehetőséget az intézkedések végrehajtására. Az 1. Táblázat költségbeclései mindig tartalmazzák a magasabb prioritású intézkedéseket is, így tehát az „közepes” prioritási sorban található értékek magukba foglalják a magas és kiemelt prioritású intézkedések végrehajtásának költségeit. Beruházási költségként rövid távon mintegy 1-4 millió forintot, hosszú távon 2-9 millió forintot lehet a munkahelyi mobilitás egyes területeinek a fejlesztésére fordítani. Hosszú nem került egyszeri beruházási költséggel járó kiemelt intézkedés, amelyet előre meg lehetett határozni. Éves szinten rövidtávon 2-3 millió forintot, középtávon 2-5 millió forintot, hosszútávon 3-7 millió forint kötnék le az egyes intézkedések, attól függően, hogy melyik prioritás szerinti csomag valósul meg.

1. Táblázat Költségek beclése táv és prioritás szerint bontva

Prioritás	Rövid táv		Közép táv		Hosszú táv	
	Egyszeri beruházási költség	Éves költség	Egyszeri beruházási költség	Éves költség	Egyszeri beruházási költség	Éves költség
kiemelt	1 000 000 – 3 000 000	1 720 000 – 2 120 000	2 000 000 – 3 000 000	2 340 000 – 2 880 000	0	2 940 000 – 3 600 000
magas	1 400 000 – 3 600 000	1 720 000 – 2 120 000	2 000 000 – 3 000 000	2 340 000 – 2 880 000	400 000 – 600 000	2 940 000 – 3 600 000
közepes	1 400 000 – 3 600 000	2 620 000 – 3 220 000	2 000 000 – 3 000 000	4 150 000 – 5 090 000	5 400 000 – 6 700 000	5 540 000 – 6 780 000
alacsony	1 400 000 – 3 600 000	2 620 000 – 3 220 000	2 000 000 – 3 000 000	4 250 000 – 5 210 000	5 400 000 – 6 700 000	5 540 000 – 6 780 000