

WORKPLACE MOBILITY PLAN FOR BKK CENTRE FOR BUDAPEST TRANSPORT

D.T3.2.10

Version 1
11 2017





1. Summary

The aim of MOVECIT project is to increase the sharing of sustainable commuting modes. The Budapest University of Technology and Economics undertakes the task to elaborate the Workplace Mobility Plan of Rumbach Center site of BKK Centre for Budapest Transport (furthermore BKK Zrt.), financed by the project.

The process had two phases. In the first phase, analyses were undertaken. During the planning, a Mobility Team was set up among workers. With the support of this team we carried out an analysis of the employees commuting habits and demands with online survey and personal meetings. The online survey had 265 responses, which is almost 22% of the staff. A great number of the respondents also gave free word suggestions on how to improve commuting. At the end of this process, we found that the employees of the BKK Zrt. already use sustainable commuting modes exemplarily: 85% using public transport, 5% cycling and 2% walking. The share of the sustainable modes is over 90%. These results are primarily due to the financial of public transport passes for the workers.

Almost half of the workers are commuting from the functional urban area. Therefore, we were especially concerned about them. The shares of sustainable modes amongst these commuters are still over 85%, which is even more beautiful in the light of the fact that the benefits of private vehicles are better at greater distances. This emphasizes the strength of financial incentives to public transport.

In the first phase we also examined the location and its facilities. The Rumbach Center site of BKK Zrt. clearly contributes to the data above, as

- i. with its location, it is ideal for public transport users (three metro lines, two tram lines and several bus lines within just a few minutes' walk, and examining FUA, all the main railway stations and bus terminals are directly connected via fast metro lines), and
- ii. with its facilities, it is ideal for bikers (guarded bicycle storage, shower, changing room).

In the second phase, we discussed the results of analyses with the Mobility Team and collects opinions and ideas from other colleagues. To exploit further opportunities in improving the commuting, we developed measures with members of the Mobility Team. Since the current state of mode shares is satisfactory, the WMP mainly concentrates more activity by bike. It brings measures such as Simplification of bike-sharing for employees, which is a soft intervention, or as an infrastructure development a bicycle tool kit will be purchased, and later company owned bike park too. Some measures have a secondary goal beyond commuting sustainably: building a better work community. For example, establishing BKK Zrt. Innovation Lab is such a measure. This is a group of workers who are opened to innovative and sustainable transportation. Those, who are currently using private cars are assumed to be top executives. They are entitled to use company owned cars, therefore a renewal of company owned car park can also help to reduce the company's CO emissions. For both private cars and bikes, e-chargers is planned to be built in the Rumbach Center.

As BKK has the best results on sustainable commuting modes amongst MOVECIT members, over any measures BKK proudly stands as a good example for companies in and out of the region. Since other sites of the BKK has same mode shares, but different facilities, more WMP is planned to be developed based on recent experience. BKK's WMP is submitted to the BKK Board of Directors.



2. Bevezetés

2.1. MOVECIT projekt ismertetése

A MOVECIT projekt elsődleges célja az állami, önkormányzati szervek elkötelezése a fenntartható mobilitás és a tudatos mobilitás tervezés iránt Közép-Európában. Önkormányzati alkalmazottak, fenntartható mobilitás szakértők, környezetvédelmi és regionális ügynökségek, továbbá non profit szervezetek vesznek részt a projektben. 10 partner 7 Közép-európai országból alkotja az a csoportot, amely az munkahelyi mobilitási tervek fejlesztését tűzte ki célul. A projekt elsődleges célja, hogy széles körben érjen el önkormányzatokat, és önkormányzati cégeket, amelyek a folyamatos és hosszútávú mobilitás tervezéssel jelentős hatást képesek elérni. A MOVECIT projekt ennek érdekében fejleszt és nemzeti környezetbe illeszt megoldásokat: 13 munkahelyi mobilitási terv kerül kidolgozásra és bevezetésre a projekt keretein belül. Ezen túl 7 pilot akciót hajt végre a MOVECIT, többek között egyéni utazás tervezéssel (personal travel plan - PTP), vagy épp kerékpáros fejlesztésekkel (cargo-bicklik).

A MoveCit projekt magyarországi partnerei a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, a Budapesti Közlekedési Központ és Békéscsaba Önkormányzata.

2.2. A Budapesti Közlekedési Központ bemutatása

A BKK Zrt. Budapesti Közlekedési Központ Zrt-t (továbbiakban BKK Zrt.) 2010-ben alapította a Főváros közgyűlése azzal a céllal, hogy a BKK Zrt. egy összefogó, integráló, szakmai alapokon működő szervezet lesz, amely a koncepciótól az operatív szintig előkészíti és végrehajtja Budapest közlekedési stratégiáját, irányítja, megrendeli és felügyeli a közlekedési ágazatok szolgáltatásait. A BKK Zrt. 100% tulajdonosa a Fővárosi Önkormányzat. A változó feladat és hatáskörök miatt változik a munkavállalói létszám is, 2016-ban 1425 alkalmazottja volt a BKK Zrt.-nak, 2017-ben 1200. Az alkalmazottak jelentős része a cég székhelyén, a budapesti Rumbach Sebestyén utcai irodaházban dolgozik, mintegy 590 fő. A Munkahelyi Mobilitási Tervet erre a telephelyre készítjük el.

A BKK Zrt. számos EU-s projektben vett és vesz részt projektpartnerként vagy szakmai támogatóként. Ezek közül kiemelendő a SUMP-s-Up (European Programme for Accelerating the Take up of Sustainable Urban Mobility Plans), amelynek céljai a MoveCit projekt céljaival nagy összhangban van, csupán a célt elérő eszközökben van különbség. A BKK Zrt. kutatás-fejlesztési projektjei mellett tagja számos nemzetközi szakmai szövetségnek.

Budapest közlekedésének helyzetét és jövőképét a Balázs Mór terv (BMT) vizsgálja, és a Munkahelyi Mobilitási Terv is összhangban van a BMT-vel. A város közösségi közlekedési hálózatát 4 metróvonal, 260 buszjárat és 30 villamos vonal jelenti mintegy 3322 km hosszon, ezeken mintegy 5 millió utazás történik naponta. 2014-ben a közösségi közlekedés részaránya 45% volt, míg személygépjárművel 35% utazott a város 4500 km hosszú közúthálózatán. A kerékpározás 2%-os részaránnyal rendelkezik, a gyaloglás 18%-kal. A főváros közösségi bérbicikli rendszere, a BuBi 124 gyűjtőállomásán 1486 kerékpár érhető el.

A legjelentősebb utazási ok az állapotbéli kötelességnek történő megfelelés, azaz diákok esetében az oktatási intézménybe, aktív korúak esetében pedig a munkahelyre történő ingázások jelentik az utazási igények egy jelentős részét. Ennél fogva a BKK Zrt., mint közlekedésszervező cég érdekelt a munkahelyi ingázási szokások alaposabb megismerésében és ezen szokások fenntartható közlekedési módok irányába történő aktív befolyásolásában, ebből adódik a MoveCit projektben történő részvétele.



2.3. A Mobilitási Terv kidolgozásának menete

A Munkahelyi Mobilitási Tervek kidolgozásának fontos eszköze és végrehajtója a BKK Zrt. kollégáiból felálló Mobility Team, amelynek tagjait később ismertetjük.

A Munkahelyi Mobilitási Tervet az alábbi menetrenddel tervezi végrehajtani a BKK Zrt..

1. Táblázat Mobilitási Terv kidolgozásának menete

Események és beavatkozások		Időpont	Résztevők
1.	Mobilitási kérdőív	2017 március	BME MoveCit BKK Zrt. Munkavállalók
2.	Mobilitási kérdőív kiértékelése	2017 május	BME MoveCit
3.	Helyszíni vizsgálatok	2017 július	BME MoveCit
4.	Stakeholder meeting	2017 augusztus	BME MoveCit BKK Zrt. Stratégia és Innováció, BKK Zrt. HR, BKK Zrt. BuBi
5.	Stakeholder meeting, Mobility Team megalakítás	2017 október	BME MoveCit, BKK Zrt. Mobility Team
6.	Mobililty Team tréning	2017 október	BME MoveCit, BKK Zrt. Mobility Team
7.	Mobility Team meeting	2017 november	BME MoveCit, BKK Zrt. Mobility Team
8.	Mobilitási terv elkészítése	2017 szeptember - november	BME MoveCit, BKK Zrt. Mobility Team
8.	Rövid távú beavatkozási szakasz	2018 január - 2019 december	BKK Zrt. Mobility Team
9.	Mobilitási kérdőív 2.	2018 március	BKK Zrt. Mobility Team
10.	Mobility Team meeting 3.	2018 június	BME MoveCit, BKK Zrt. Mobility Team
11.	Mobilitási kérdőív 3.	2019 március	BKK Zrt. Mobility Team
12.	Hosszútávú beavatkozási szakasz	2020 január -	BKK Zrt. Mobility Team
13.	Mobilitási terv felülvizsgálat 1.	2020 október	BKK Zrt. Mobility Team

A rövidtávú beavatkozási szakasz során a BKK Zrt. a Rumbach Centerben dolgozó kollégák mobilitására koncentrálnak, a hosszútávú tervek során azonban ezeket a vizsgálatokat kiterjeszti más telephelyekre, és a cégcsoport más tagjaira is.

A Mobilitási kérdőív 1. eredményei adják a Mobilitási Terv, és az abban kidolgozott beavatkozások alapját. A második kérdőívezés tapasztalatai alapján trendeket lehet megvizsgálni, illetve az addig lezajló tájékoztatási kampányok hatását. A harmadik kérdőívezés során a legtöbb rövidtávú beavatkozás hatása már vizsgálható.

Jelen tervezési szakasszal a fő célja a BKK Zrt.-nak, hogy megismerje a munkahelyi mobilitási tervekben rejlő lehetőséget a Rumbach Centert kiemelve, mint teszt terep. Alaposan felmérje munkavállalóinak jelenlegi ingázását, azzal kapcsolatos tapasztalatait, igényeit és lehetőségeit. Továbbá a munkahelyi mobilitási terv elkészítésének folyamata is egy felhívás a kollégák számára a fenntartható közlekedési módok felé. Ezt a figyelemfelkeltést szolgálja például a kérdőívezés, amely amellet, hogy hasznos adatbegyűjtés, segít a munkavállalóknak átgondolnia, és tudatosítania döntéseiket. Hasonló figyelemfelkeltés, hogy a MoveCit projektben való részvételt és annak tartalmát is ismertették a BKK Zrt. munkatársai a 2017 szeptemberi bringás reggelen. Ez egy olyan alkalom, ahol a kerékpárral érkezőket reggelivel kínálják így népszerűsítve a kerékpárral történő ingázást. Mindez ráadásul az épület bejáratánál a legtöbb kolléga számára látható módon történik, így az is kedvet kaphat biciklivel érkezni, aki korábban nem használta ezt a közlekedési módot.



1. ábra Bringás reggeli a Rumbach Centerben

A Munkahelyi Mobilitás eszközkészletéhez hasonló egyedi megoldások korábban is jellemezték a céget, erre jó példa az épület előtt álló kerékpártároló, mely a BKK Zrt.-ra jellemző színben hosszanti irányban egy autót formáz, és avval épp megegyező hosszú, így egy parkoló autóval megegyező területen tízszer annyi jármű tárolására alkalmas. Ez az utca bútor jól közvetíti az üzenetet, hogy nem csak mozgás közben (káros anyag kibocsátással), hanem parkolás során is (közterület foglalással) tud károkat okozni az egyéni jármű, még ha ezek a károk a mai közvélekedésben nem is jelennek meg olyan gyakran, mint például a légszennyezés vagy a forgalmi dugók okozta időveszteség.



2. ábra Gépjárműt formázó kerékpártároló a Rumbach Center előtt



3. Munkahelyi mobilitási koncepció

3.1. Elköteleződés és bevonás

3.1.1. A BKK Zrt. Mobility Team összetétele

A BKK Zrt. Mobility Teamet az alábbiak alkotják.

1. Dr. Denke Zsolt, kiemelt projektvezető
2. Dr. Albert Judit
3. Andrásy Szilvia, humánerőforrás szakértő
4. Kórizs András László, innovációs főmunkatárs
5. Tóth Patrik
6. Kollmann Zsolt

A BKK Zrt. Mobility Teambe a tagok önkéntes alapon, de a szakterületeket figyelembe véve kerültek a fent nevezett kollégák. A Mobility Team feladat, hogy kísérelje és segítse a tervezés folyamatát, majd végrehajtsa és értékelje az intézkedéseket, felülvizsgálja a tervet időszakosan.

3.1.2. Stakeholder egyeztetés 1.

Az első egyeztetésen, melyen a BME MoveCit csapata, illetve a BKK Zrt. Stratégia és Innováció, HR, és XY, osztályairól érkezett kollégák vettek részt, az alábbi témákat érintettük.

Beszámoló a kérdőívezésről

Ahogy az a későbbiekben látszani fog, a BKK Zrt. munkavállalóinak módválasztási preferenciái közel vannak ahhoz az ideális értékhez, amit egy Budapesten, vagy ahhoz hasonló közlekedési adottságú városban el lehet érni. Itt elsősorban a közösségi közlekedésnek a nagy részarányát érdemes kiemelni, illetve a viszonylag szűk réteget, akik gépjárművel járnak. Bár a kérdőívezés anonim volt, gyanítható, hogy az egyéni gépjárművekkal közlekedők munkahelyi pozíciójukért járó céges autót használnak, amely ebben az értelemben az ő javadalmazásuk része. Erős egyszerűsítéssel élve a BKK Zrt. munkavállalói azokat a közlekedési eszközöket használják, amit munkakörükhöz a BKK Zrt. biztosít. Ez azt mutatja, hogy a cég felsővezetésének igen aktív szerepe van a módválasztás alakításában.

A helyzet végsősoron megfelelő, ugyanakkor így is akadnak olyan beavatkozási lehetőségek, amelyekkel a jelenlegi rendszer finomhangolható, vagy eddig kiaknázatlan lehetőségek érhetők el. Az első és kiemelkedő ezek közül, hogy a BKK Zrt. büszke lehet saját megoldásaira, és ezt példaként bemutatva ösztönözhet más önkormányzatokat és cégeket. A továbbiak pedig az alábbi pontokban olvashatóak.

Problémák feltárása és javaslatok

Információs hiányok

A kérdőívek alapján világossá vált, hogy néhány kolléga nincs tisztában a Rumbach centerben elérhető kerékpártárolási és/vagy zuhanyzási lehetőségekről. Ugyanakkor eddig a Társaságnak nem volt egy kidolgozott menete a munkavállalókat tájékoztatni mobilitási lehetőségekről. Egy hasonló kérdéskör, hogy bár 70%-os kedvezménnyel kaphatnak BuBi közbringa bérletet a kollégák, ezzel igen csekély számban élnek, ennek részben információ hiány az oka, amit érdemes megszüntetni.

Adminisztrációs akadályok



Az előbb említett BuBi bérlet elérhetőség alacsony kihasználtsága annak is köszönhető, hogy ennek éves meghosszabbításához egy zavaró adminisztratív folyamaton kell átesnie a kollégáknak. Javaslatként hangzott el, hogy ezt a folyamatot iktassák ki, vagy racionalizálják.

További javaslatok

A BKK Zrt. kollégák mindennapjaik során, szakmai rendezvényeken, vagy akár saját érdeklődésük okán is, szélesebb ismeretekkel rendelkeznek a fenntartható mobilitás témakörében. Ez azt is magával vonja, hogy egy-egy, esetleg más cégeknél újszerűnek ható figyelemfelkeltő kampány itt nem ér el olyan eredményeket. Annak érdekében, hogy ez a fajta motiváltság mégis fennmaradjon, vagy kialakuljon, a BKK Zrt.-nak kreatívabb kampányokat kell végrehajtani, mint például a gamifikáció, azaz a hétköznapi élet (társas)játékosítása.

Mobilitási csoport felállítása, és a terv célterülete

Számos munkahelyi mobilitás tervezési folyamat küzd azzal a nehézséggel, hogy a szervezet több helyen, eltérő szolgáltatásokkal rendelkező telephelyen foglalkoztatja munkatársait, esetleg leányvállalattal rendelkezik, vagy szorosan, holding szerűen működik együtt más cégekkel. Ezekben az esetekben a vizsgálati terület lehatárolása nem egyszerű feladat. Az első stakeholder meeting során nem született döntés a terület lehatárolásáról, így a Mobility Team tagjainak összeállítását is eltoltuk.

3.1.3. Stakeholder egyeztetés 2

A második stakeholder meeting során rögzítettük, hogy a tervezés a Rumbach Centerre korlátozódik, így az itt dolgozó kollégákból került kialakításra a BKK Zrt. Mobility Team.

A továbbiakban pedig a már ismert problémákra és lehetőségekre fókuszálva ötletelés zajlott, amely az alábbiakra tett javaslatot.

1. A korábban említett bringás reggelin összes 110 kolléga mutatott érdeklődést a munkakörén túl mutató, önkéntes feladatokra, így akár a MoveCit egyes intézkedéseiben részt venni, akár más, a BKK Zrt.-hoz köthető kutatás fejlesztési programban részt venni. Annak érdekében, hogy ez az érdeklődés fennmaradjon, és mindenki a számára megfelelő önkéntes feladatot kapja meg, egy BKK Zrt. Innovation Lab nevű közösséget, felületet kíván a Mobility Team létrehozni, amely levelező lista, facebook csoport vagy akár a BME Akadémia platformján működhet.
2. A kerékpáros közösség kialakítása érdekében, és a tudatos kerékpározás érdekében a környező útvonalakat közösen bebringáznák, akár BuBi-val, akár saját kerékpárral.
3. Kerékpárszerelő szettet javasolt beszerezni a Rumbach Center öltözőjébe, amelyet mindenki használhat kerékpárja karbantartására.
4. Tapasztaltabb kerékpárosok, vagy hivatásos kerékpárszervizes segítségével kerékpár karbantartó workshopot tartani, ahol az alapoktól át lehet venni az otthon is elvégezhető szervizelési feladatokat. Elhangzott egy másik cégnél tartott hasonló alkalom példája: ott kifejezetten női munkavállalók számára tartottak ilyent, komoly sikerrel.
5. A BKK Zrt. munkavállalói számára tehetséggondozó program született, Talent néven, ennek tartalommal történő megtöltése azonban olykor nem valósul meg. A Talenteket akár ennek a projektnek a keretein belül is meg lehet mozgatni.

3.1.4. Munkahelyi Mobilitási Csoport egyeztetés

A tervezési folyamat utolsó egyeztetésén számos technikai jellegű kérdés megoldásán túl véglegesítettük az intézkedéseket, amelyek a 5. fejezetben olvashatóak.



3.2. Célok

A BKK Zrt. víziója, hogy tudatosan közlekedő és a fenntartható közlekedési módok iránt elkötelezett munkavállalóival példát mutatva elől járjon a jövő városi közlekedésének alakításában.

A BKK Zrt. célokat fogalmazza meg saját munkavállalói mobilitási tervét illetően

1. Megtartani a közösségi közlekedést használók kiváló részarányát

A BKK Zrt. kiváló példa arra, hogy amennyiben a munkavállalók számára nem szabadon választható cafeteria-rendszer elem a közösségi közlekedési bérlet, hanem gyakorlatilag alanyi jogon jár, igen kis részben használnak egyéni gépjárműveket munkába járáshoz.

2. Biztosítani az információt az elérhető lehetőségekről

Az információ és tapasztalat ne legyen hiány a fenntartható közlekedési módok választásakor.

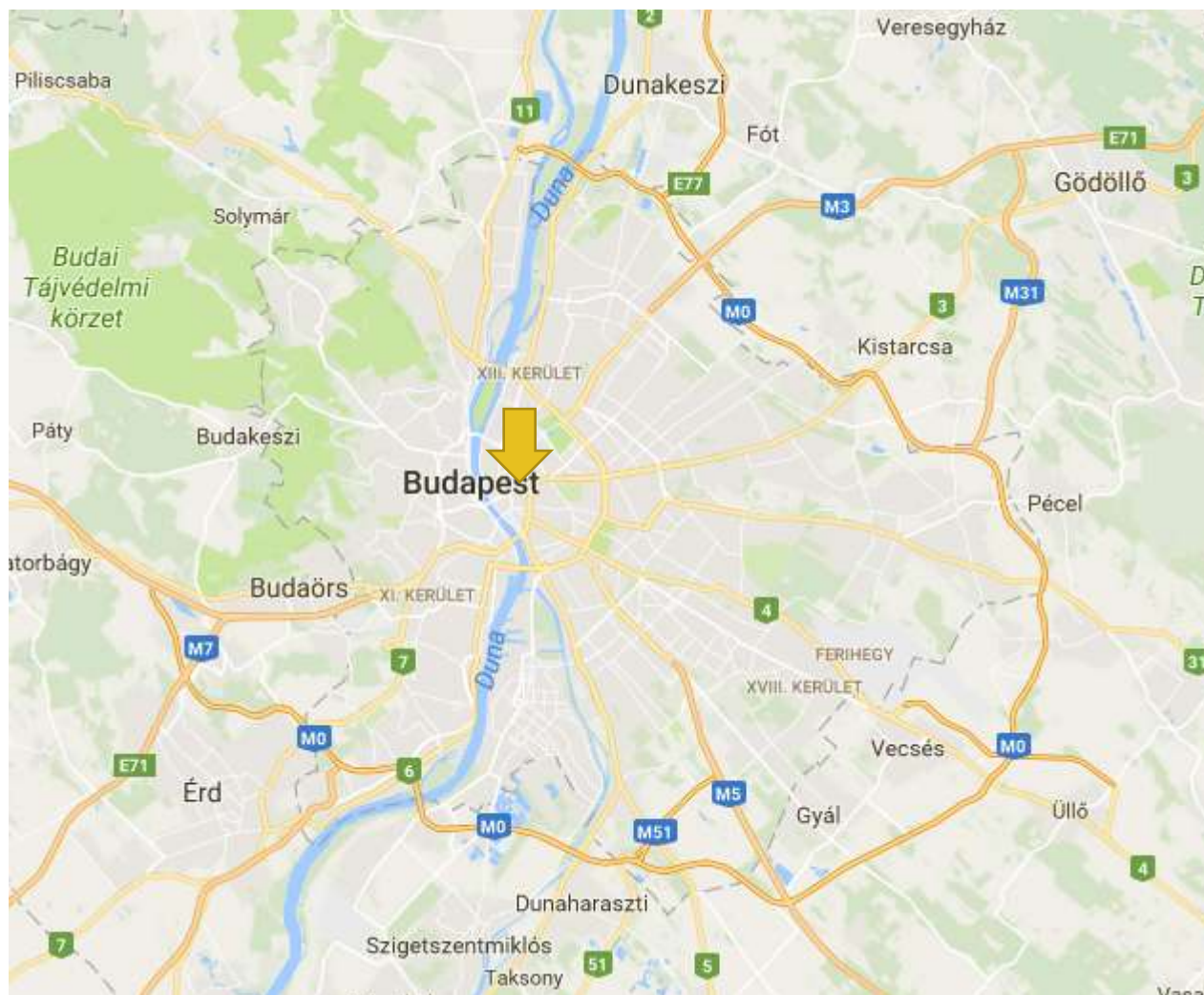
3. Motiváció befelé, példamutatás kifelé

A közlekedésszervezésért felelős szervezet ismeri az egyéni közlekedésre építő városi közlekedési rendszer fenntarthatatlanságát, így saját példáján keresztül is meg kívánja mutatni, hogy miként képzei a városi mobilitás jövőjét. Ez ugyanakkor egy belső tartást és folyamatos motivációt is jelent a munkavállalók számára, akik a saját maguk által szervezett rendszert folyamatosan használják, tesztelik és tapasztalják meg a fejlesztési beavatkozások hatásait.

4. Jelenlegi helyzet elemzése

4.1. Az intézmény bemutatása

A BKK Zrt. számos telephelyt működtet, amelyek közül a jelen terv a Rumbach Centert vizsgálja. Ezen a telephelyen mintegy 500 munkatársat foglalkoztat a BKK Zrt., köztük a menedzsmentet. A Rumbach Center Budapesten belüli elhelyezkedését az alább ábra mutatja.



3. ábra Rumbach Center Budapest áttekintő térképén

Elérhetősége egyéni közlekedéssel

Budapest egyik központjának számító Deák Ferenc tértől 5 percre található az irodaház, amely egyéni közlekedéssel minden irányból közel azonos feltételek mellett elérhető. A városközpontban a reggeli és a délutáni csúcsidőben is jelentős forgalmi torlódások alakulnak ki. Kritikus a parkolóhely hiány is a környéken, ugyanakkor ez a Rumbach Centerbe személygépjárművel érkező kollégák számára nem jelent problémát, mivel jelentős többségük az irodaházhoz tartozó parkolóházban garantált parkolóhellyel rendelkezik. Elektromos autó töltésére a parkolóházban jelenleg nincs lehetőség.

Elérhetősége közösségi közlekedéssel

Az alábbi ábrán látható a Rumbach Center elérhetősége közösségi közlekedéssel.

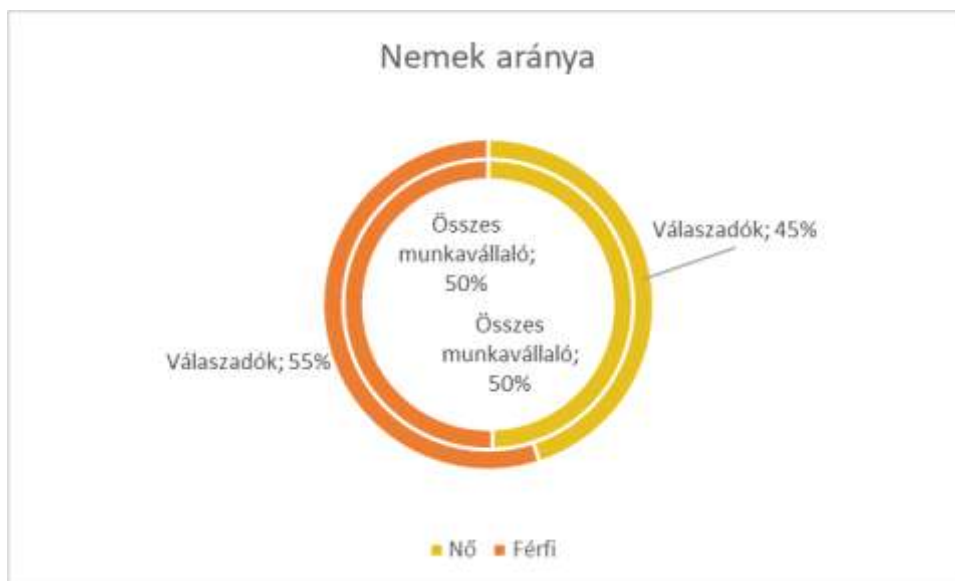


4. ábra A Rumbach Center közelében elérhető közösségi közlekedés

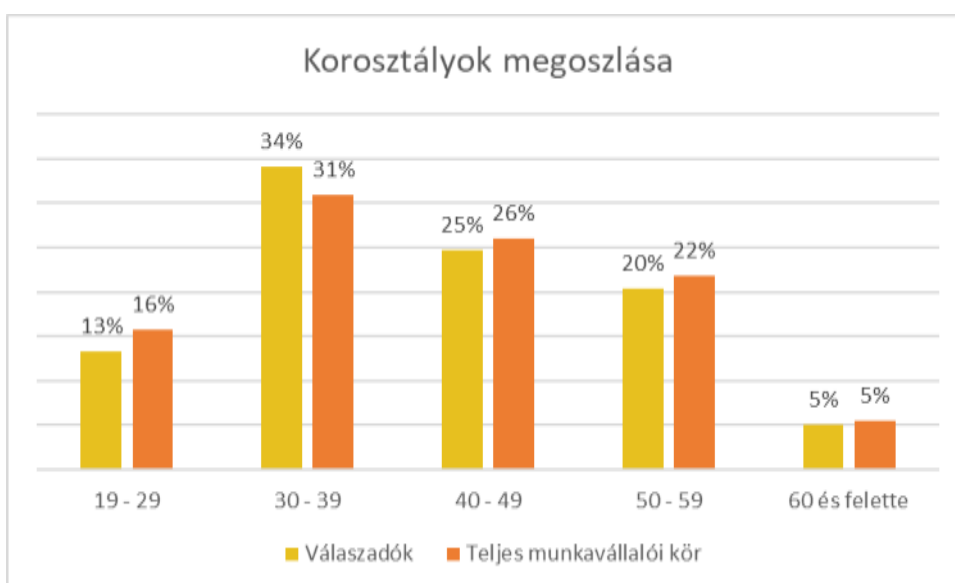
Közösségi közlekedéssel kiemelkedően jól elérhető helyen van a Rumbach Center, ugyanis a Deák téren három metróvonal találkozik, továbbá számos busz és két villamos vonal is kiszolgálja a területet. A közösségi közlekedés megállótól mintegy 5 perc sétára található az irodaház bejárata. A metró vonalakon keresztül az országos vasúthálózattal is jó kapcsolata van.

4.2. Mobilitási kérdőív

2017 áprilisában egy kétételes online mobilitási kérdőív keretében vizsgáltuk a BKK Zrt. munkavállalóinak munkahelyi ingázási szokásait. Az online kérdőívre mutató hivatkozás egy köremlben került szétküldésre a teljes munkavállalói állomány számára. A 265 beérkezett válasz a teljes munkavállalói létszám (kb. 1200 fő) közel 22%-a.



5. ábra Válaszadók nem szerinti megoszlása

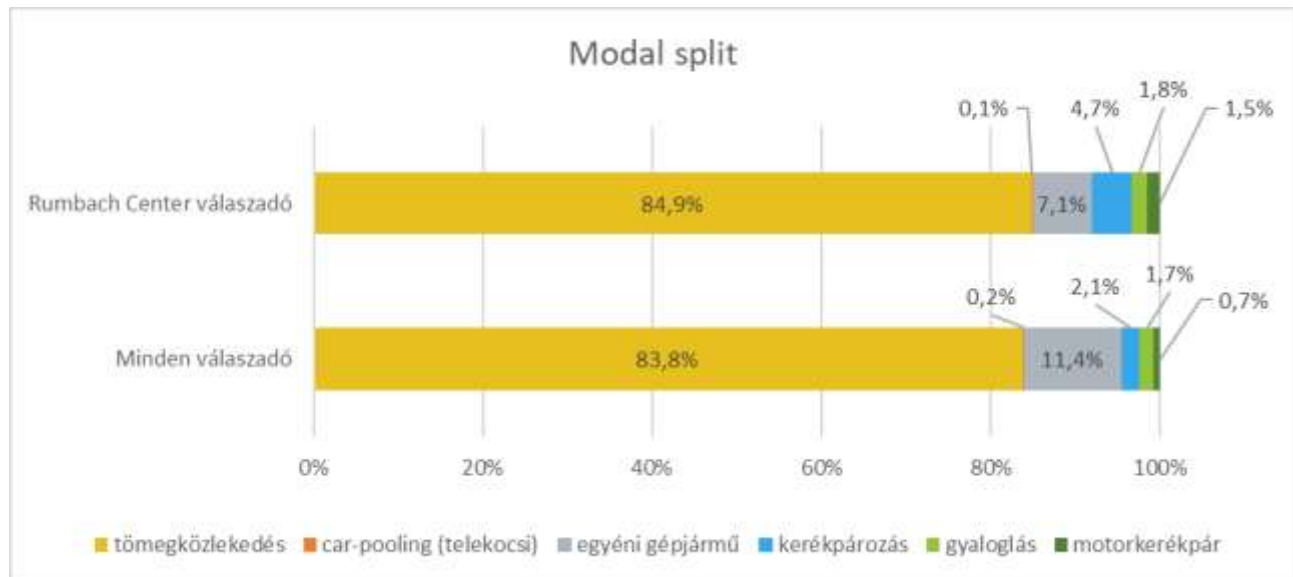


6. ábra Válaszadók kor szerinti megoszlása

A fenti ábrákon látható a válaszadók nem szerinti és a korosztályos megoszlása összevetve a teljes munkavállalói körre vonatkozó hasonló adatokkal. Megállapítható, hogy a kitöltők jól reprezentálják a teljes munkahelyi közösséget. A továbbiakban, ahol külön nem jelöltük, a Rumbach Center telephelyre ingázó dolgozók válaszait ismertetjük, ugyanis jelen Mobilitási Terv vizsgálata erre a telephelyre korlátozódik. A válaszadók száma ezen a telephelyen 140, az itt dolgozó kollégák mintegy 23%-a.



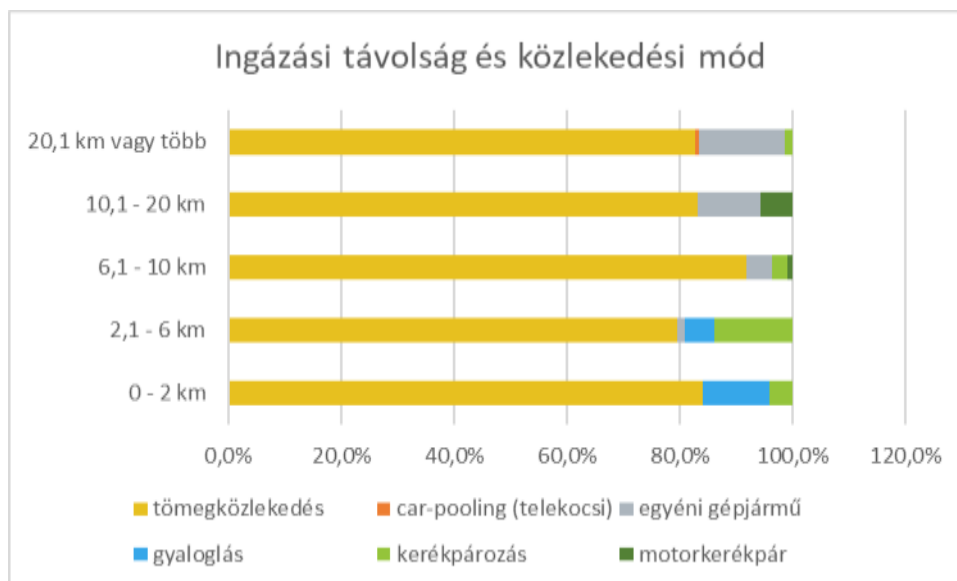
4.2.1. Alapvető utazási szokások, és modal-split



7. ábra Modal-split a válaszadók körében

A modal-split a budapesti viszonyokhoz képest is kiugróan magas közösségi közlekedés használatot mutat, ennek három fontosabb oka van. Az első, hogy a munkáltató épp a közösségi közlekedés szervezéséért felelős szervezet, így a munkavállalók elkötelezettek a közösségi közlekedés iránt. Második oka, hogy majd minden munkavállalónak ingyenesen jár a havi bérlet (akiknek erre napi szinten szükségük van), akiknek így a munkába ingázáshoz is praktikus megoldás a közösségi közlekedés. A harmadik fontos szempont, hogy az irodaház belvárosi elhelyezkedése részben nagyon jó közösségi közlekedési kapcsolatokat ad a város gyakorlatilag minden pontjáról (három metróvonal találkozási pontja 5 perc séta távolságra), valamint nehezen elérhetővé teszi az egyéni gépjármű használók számára.

A 10 százalékos egyéni gépjárműhasználat oka lehet, hogy bizonyos vezetői pozíciókhoz céges gépjármű jár juttatásként, amihez ingyenes parkolás biztosított.



8. ábra Utazási távolság és mód kapcsolata

Távolság szerint vizsgálva a közlekedési módváltást, hasonló eredményt kapunk, a közösségi közlekedés dominanciájával. Jelentős eltérés csak a rövid távú utazásoknál van, ahol a csak gyaloglással történő munkába járás kimutatható. Az egyéni gépjárműközlekedés részaránya az utazási táv növekedésével folyamatosan növekszik, köszönhetően annak, hogy a távolságnál erősebben nő a közösségi közlekedés és az egyéni közlekedés eljutási ideje közötti különbség. Szembetűnő a kerékpározás magasabb részaránya a 2-6 km utazási távolság esetében.

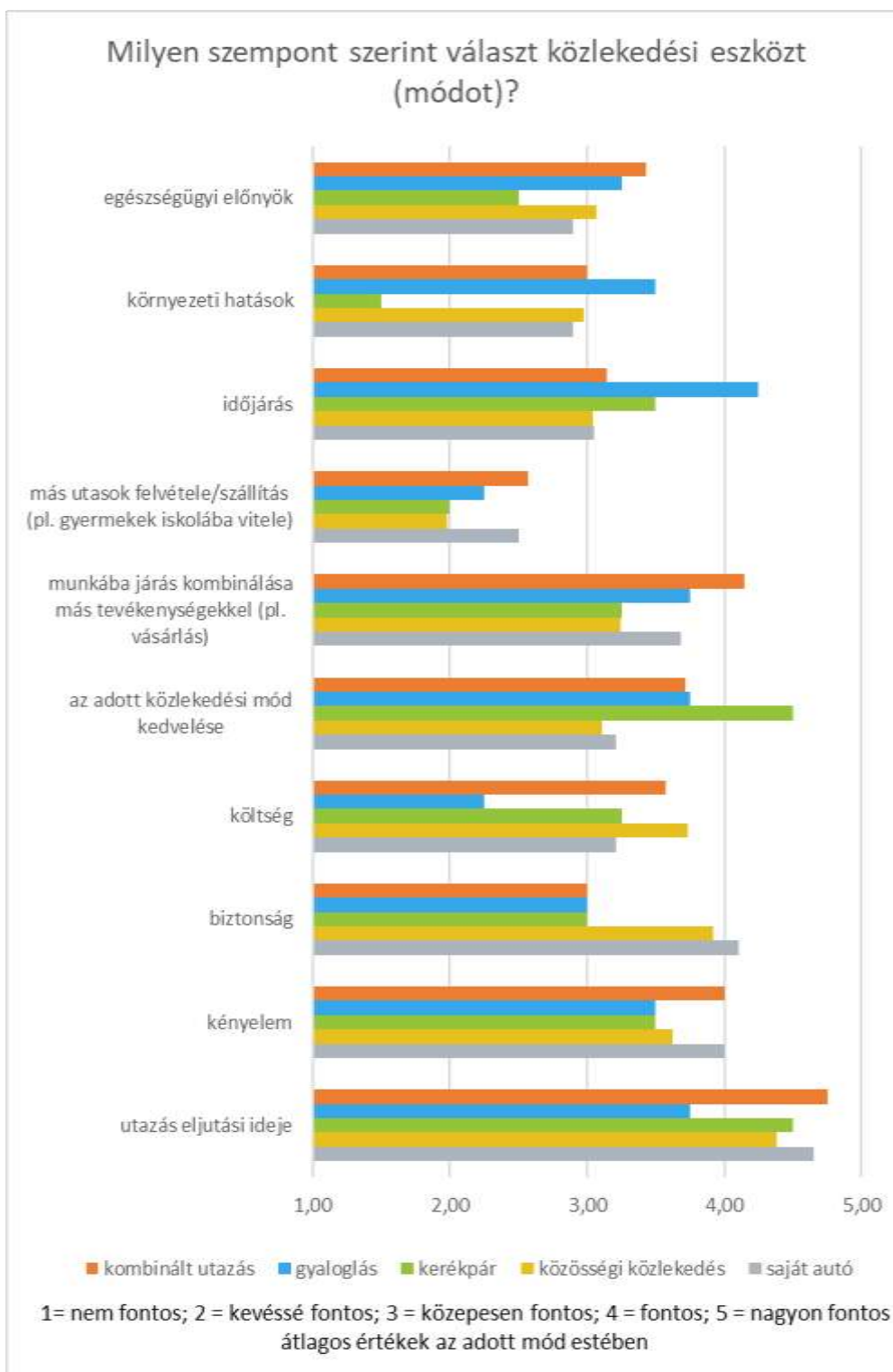


9. ábra Munkába járás távolsága

Az ingázási távolságot vizsgálva megfigyelhető, hogy kiemelkedően magas a távoli lakóhelyről történő ingázás, a válaszadók 84%-a több, mint 5 kilométert ingázik naponta; de a munkavállalók több, mint a fele 10 kilométernél is többet ingázik. Ez részben köszönhető a munkahelyet körülvevő belvárosi környezetnek.



4.2.2. A módválasztás indokai



10. ábra Módválasztást befolyásoló döntési szempontok

Az utazási mód megválasztása során a BKK Zrt. munkavállalói az eljutási időt tekintik a legerősebb szempontnak. Ez részben köszönhető a fent említett nagy ingázási távolságoknak, továbbá a belvárosban kiugróan jelentkező csúcsforgalom okozta forgalmi torlódásoknak. A kerékpározásnál is fontos az eljutási idő, ugyanakkor ennek élvezeti értéke kiugróan magasán szerepel a döntési szempontok között. A közösségi közlekedés választása mögött erősen jelenik meg, hogy jól kombinálható más tevékenységekkel,



például, ha szabadidős program vagy bevásárlás alakítja a napi utazási láncot. Érdekes, hogy az egyéni közlekedés magasabb átlagos értéket kapott a biztonság szempontjából, mint a közösségi közlekedés.

4.2.3. Módváltási szándék fenntartható közlekedési módokra

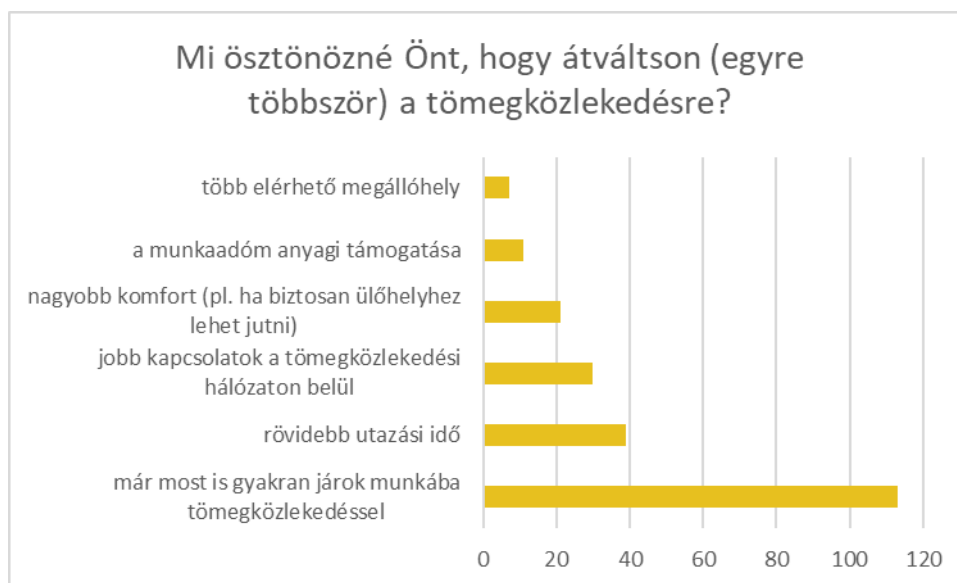


11. ábra Módváltási hajlandóság

A fenti ábráról leolvasható az az érdekes megállapítás, miszerint az egyéni gépjárművel közlekedők elsősorban közösségi közlekedésre tartják elképzelhetőnek a váltást. Ez abban az olvasatában érdekes, hogy az egyéni gépjárművel közlekedők így egyszerre adják fel az 'egyéni' és a 'gépjárműves' közlekedést, miközben a telekocsi rendszerben csak az egyéni közlekedést, a kerékpár használatával pedig csak a gépjárművel történő közlekedést lenne szükséges feladni. A kerékpározásra váltás elutasítottságának oka elsősorban megint a jelentős ingázás távolság. A telekocsi rendszer elutasítottsága pedig annak köszönhető, hogy ezt a megoldást ma még elsősorban az utazási költségcsökkentésnek tekintik, nem pedig környezetterhelés csökkentési megoldásnak, ugyanakkor a céges gépjármű költségeit a cég állja.

A munkahelyi telekocsi vagy minibuszos rendszer tehát elsősorban a jelenleg közösségi közlekedőket terelné kevésbé fenntartható közlekedési módokra.

4.2.4. Igény felmérés



12. ábra Ösztönzők közösségi közlekedésre

A közösségi közlekedést most is igen jelentős részben használják a válaszadók. Ennél is többször közösségi közlekedésre akkor váltanának a munkavállalók, ha azzal gyorsabb eljutás lenne elérhető. Ez ma, és a közeljövőben még csak igen kevés utazási relációban valósul meg. A munkáltató támogatása az utazási költségekben, a magasabb komfort és a jobb elérhetőség szintén olyan beavatkozások, amelyek a közösségi közlekedést attraktívabbá teszik.



13. ábra Ösztönzők car-poolra

Telekocsi rendszer használatát elsősorban az segítené elő, ha egy jól működő foglalási rendszer lenne elérhető a munkahelyi ingázásban történő telekocsizásra. Továbbá ennek pénzügyi támogatása vagy erre a célra kijelölt ingyenes paroklóhely is javítja ennek az ingázási módnak a választási valószínűségét. Ebben az esetben is utazási költségmegtakarítást vár a munkavállaló, részben az üzemanyag költségek megosztása, részben a parkolási költségek átvállalása okán.

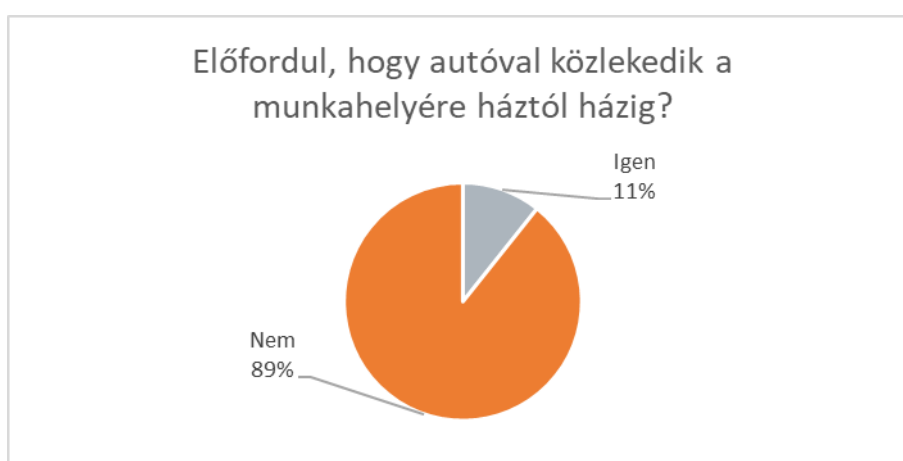


14. ábra Ösztönzők kerékpározásra

A kerékpározás további térnyeréséhez szinte az összes területen jelentős előre lépésre van szükség, ezek közül kiemelkedik az érintett útszakaszok kerékpáros infrastruktúrájának fejlesztése, és a kerékpározás irodához köthető szolgáltatásainak fejlesztése, mint például öltözők, mosdók stb. Utóbbiak ugyanakkor a Rumbach Centerben elérhetőek, így feltételezhető, hogy egyes munkavállalóknak nincs pontos tudásuk erről. Ennek javítására figyelemfelhívó és tájékoztató kampányokat érdemes tartani.

4.2.5. Jelenlegi közlekedési helyzet

Parkolási helyzet



15. ábra Alkalmankénti autó használók



16. ábra Parkolás helye

A rendszeresen autóval ingázók számára biztosított a Rumbach Center mélygarázsa, az alkalmanként ingázók ugyanakkor elsősorban közterületen tudják a járműveket hagyni, ami jelentős parkolási költséggel jár.



17. ábra Fizetés parkolásért

Az ábra alátámasztja, hogy elsősorban a felsővezetői rétegre jellemző a személygépjárművel történő munkahelyi ingázás.



18. ábra Parkolóhely keresésre szánt idő

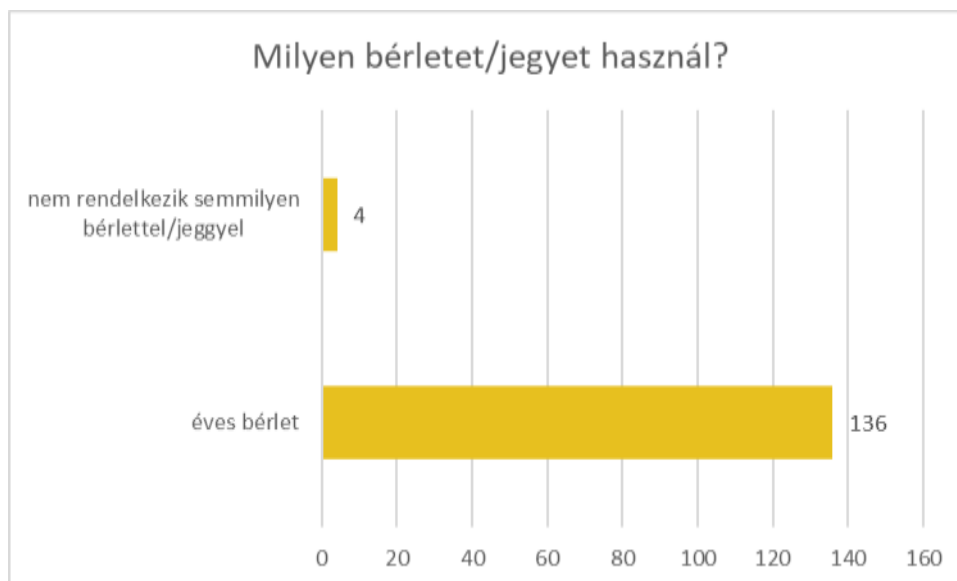
A biztosított parkolóhelyek révén a parkolóhely keresés nem jelent jelentős időszükségletet.



19. ábra Parkoló távolsága a munkahelytől

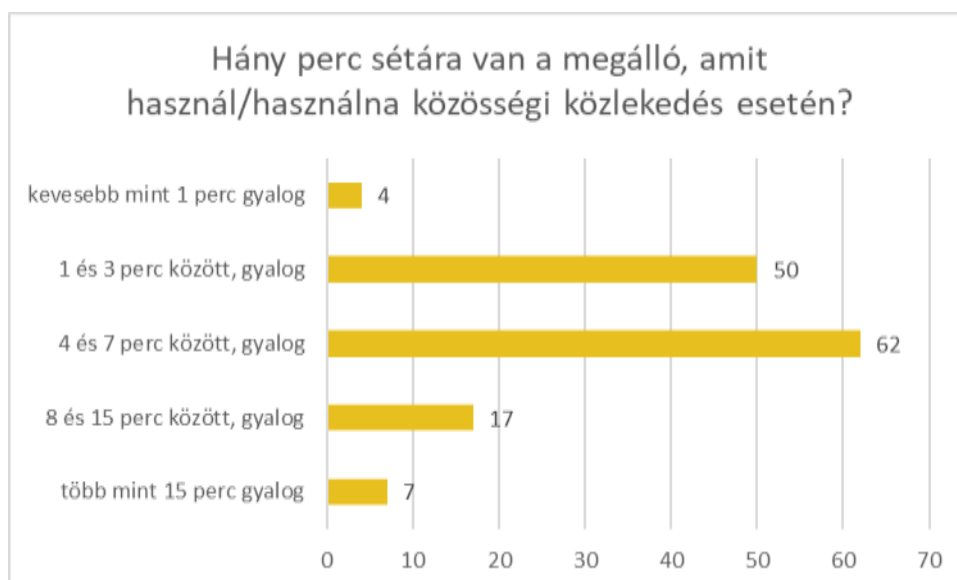
A kedvező parkolási viszonyok nem csak a parkolóhely keresésre szükséges időt szüntetik meg, hanem az irodába történő begyaloglás is igen kevés időt vesz igénybe.

Közösségi közlekedés és kerékpározás



20. ábra Bérlet és jegy használat

Ahogy azt már jeleztük, a legtöbb kollégának munkaköréhez jár az éves bérlet/szabadjegy. A kérdőívészés során ezt változatos néven illették a munkavállalók, tekintettel arra, hogy számos kolléga már rendelkezik a hamarosan bevezetésre kerülő Rigo elektronikus jegyrendszer utasmédia hordozójával. Fontos kiemelni ezúttal is a szoros összefüggést a közösségi közlekedésre való jogosultság pénzügyi támogatása, és a közösségi közlekedés módváltásrészesaránya között.



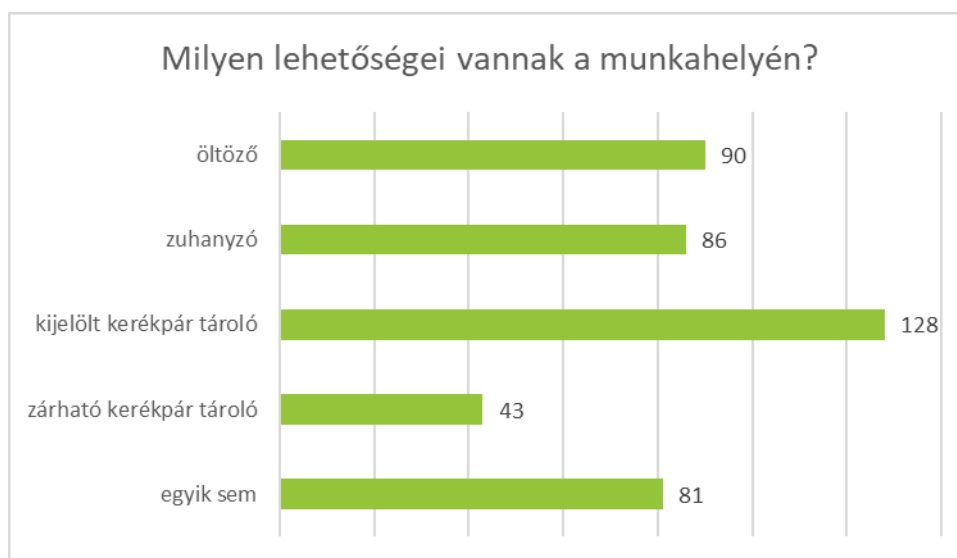
21. ábra Megállóhely távolsága a munkahelytől

A válaszadók döntő többsége 8 percnél kevesebb idő alatt talál közösségi közlekedési megállóhelyet a számára legmegfelelőbb útvonalon, és feltételezhető, hogy akik ennél távolabb szállnak le a járműről, azok szükség esetén (pl.: kedvezőtlen időjárás) átszállással közelebbre is tudnának utazni.



22. ábra Kerékpár rendelkezésre állása

A válaszadók döntő többségének van lehetősége kerékpárt használni. A kerékpározás részarányának javítására így komoly lehetőség mutatkozik.



23. ábra Munkahelyi lehetőségek kerékpárosok számára

A fenti ábráról ugyan nem leolvasható, de részletes adatelemzéssel kiderült, hogy olyan válaszadók is azt jelölték be, hogy nem rendelkeznek zuhanyzási és/vagy öltözőkódési lehetőséggel, akik számára valójában elérhető ez a szolgáltatás a telephelyükön. Ez tehát az informálatlanságra ad bizonyítékot, amelynek orvoslása az egyik legegyszerűbb beavatkozási mód.

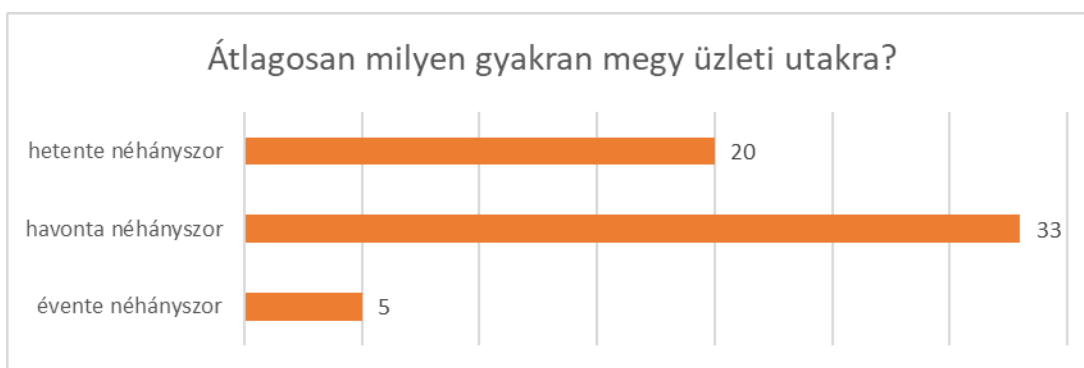
4.2.6. Üzleti utak

Üzleti utaknak tekintjük ebben a tervben azokat az utazásokat, amelyek munkavégzéshez köthető utazás, és nem munkahelyi ingázás.



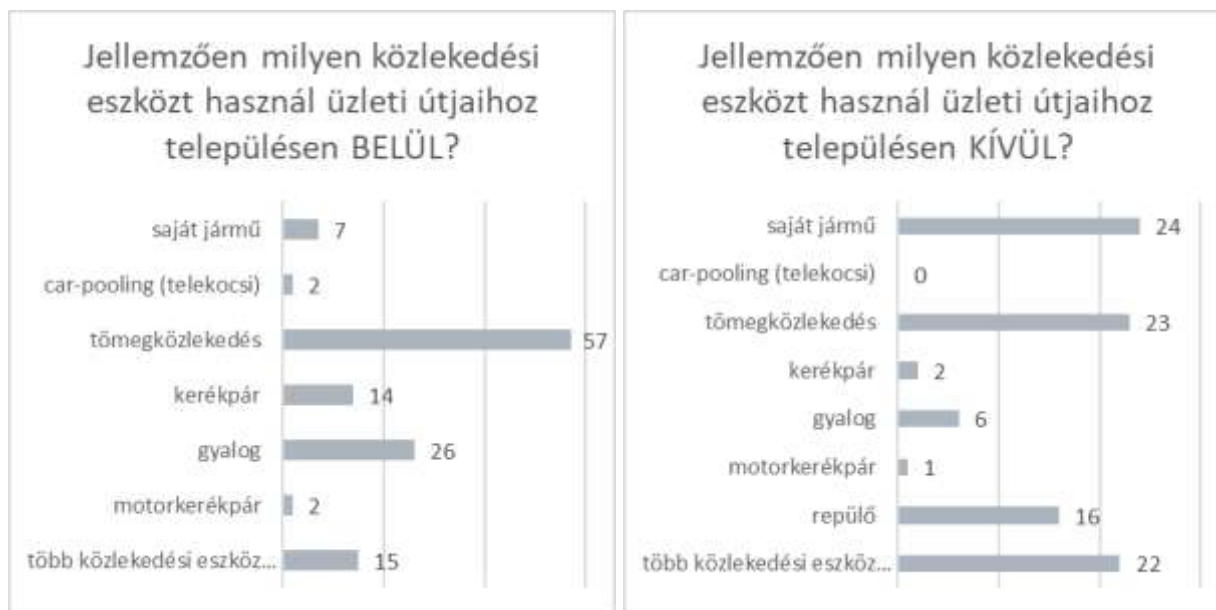
24. ábra Üzleti utazók aránya

A válaszadók közel negyedének szükséges üzleti útra menniük. Ugyanakkor, ha a Rumbach Centerre szűrjük a válaszokat, itt már majdnem 30%-nak szükséges üzleti utakra járnia.



25. ábra Üzleti utazások gyakorisága

Akik üzleti utakra járnak, azok általában rendszeresen teszik ezt, így tehát ezen utak bár keveseket érintenek, mégis nagyobb a gyakoriságuk.



26. ábra Módválasztás üzleti úthoz, településen belül és kívül

Budapesten belül hasonlóan alakulnak az arányok, mint a munkahelyi ingázás esetében. Ugyanakkor személyes beszélgetések során kiderült, hogy saját vagy céges autó használata ezeken a városon belüli utakon gyakran indokolatlan. E mögött az áll, hogy aki így közlekedik, nem rutinos akár a közösségi közlekedés, akár a közbringa rendszer használatában, így nem méri fel megfelelően, hogy számára akár jó is lehet az előbb említett mód egyike. Feltehetően a városon belüli car-pool használat kollégák közötti fuvarmegosztást jelent. A településen kívüli gyaloglás értelmezhetetlen, erre utaljunk?

4.2.7. Értékelés

A kérdőívezés megerősítette azokat az előzetes feltételezéseket, amelyeket vártunk: a Rumbach Center kiváló közösségi közlekedési kapcsolatai, a munkavállalók széles ismereteiből fakadó elkötelezettsége a fenntartható közlekedési módok iránt és a közösségi közlekedés intenzív anyagi támogatása (bérlet biztosítás formájában) kiugróan jó hatással vannak a közlekedési módválasztásra.

További értékes tapasztalatokra lehetett szert tenni a kérdőívezéshez kapcsolódó szabadszöveges véleménynyilvánítási lehetőségen keresztül: a közösségi közlekedés menettrendjei, és annak kiszámíthatóságára merült fel itt igény, továbbá felmerült a munkavállalói igény egy belső fuvarmegosztási felületre.

4.3. Helyszíni vizsálatok

A Rumbach Center megközelítési lehetőségeit ismertettük a 4.1. fejezetben. Az alábbiakban az épülethez köthető vizsálatokat mutatjuk be. A Rumbach Center dedikált parkolóhelyekkel rendelkezik, nem csak egyéni gépjárművek számára, hanem kerékpárok számára is. Ezek a kerékpártárolók szimbolikusán korábbi autóbeállók helyére kerültek, amint azt az alábbi fénykép is mutatja, a 31-es és 32-es álláshelyek lettek átalakítva.



27. ábra Kerékpártárolók a Rumbach Centerben

Öltöző és zuhanyzási lehetőség is elérhető, ugyanakkor sajnálatos módon elektromos kerékpárok töltésére nincs lehetőség.



28. ábra Öltöző a Rumbach Centerben



29. ábra Zuhanyzó a Rumbach Centerben



5. Intézkedési terv

5.1. Áttekintő táblázat

2. Táblázat Intézkedési terv

#	Intézkedés	Típus	Költségigény	Indikátor	Komplexitás	Felelős	Időtáv	Megj.
1.	BKK Zrt. Innovation Lab létrehozása	Stratégiai	100 000 Ft	Az Innovation Lab tagjainak száma	Magas	Mobility Team, Stratégia és Innováció	2017 -	
2.	Munkavállalók BuBi használatának egyszerűsítése	Kerékpározás	0 Ft	BuBi bérletesek részaránya	Alacsony	Mobility Team, HR	2018	
3.	Kerékpáros szerszám készlet beszerzése	Kerékpározás	100 000 Ft	nem releváns	Alacsony	Mobility Team, Üzemeltetés	2018	
4.	BuBis bebringázás	Kerékpározás	0 Ft	részt vevők száma	Közepes	Mobility Team	2018 -	
5.	Tájékoztató anyag a Rumbach Centerről	Stratégiai, Gyalogos	750 000 Ft	nem releváns	Közepes	Mobility Team, HR	2018 - 2020	
6.	Elektromos töltőpontok kialakítása a Rumbach Centerben	Stratégiai	---	nem releváns	Közepes	Mobility Team, Üzemeltetés	2018-2020	
7.	Munkahelyi mobilitási terv további telephelyek számára	Stratégiai	0 Ft	nem releváns	Magas	Mobility Team, HR	2020 -	
8.	Dízelüzemű vállalati flotta leváltása	Egyéni motorizált közlekedés	---	dízelüzemű vállalati járművek részaránya	Magas	Mobility Team, Üzemeltetés	2020 -	
9.	Saját kerékpárpark kialakítása	Kerékpározás	200 000 Ft - 700 000 Ft	Saját kerékpárok kihasználtsága	Közepes	Mobility Team, Üzemeltetés	2020 -	
10.	Handbike tricikli beszerzése és integrálása BuBi-ba	Kerékpározás	--	nem releváns	Magas	Mobility Team, HR	2020 -	



5.2. BKK Zrt. Innovation Lab létrehozása

A BKK Zrt. számos K+F projektben vesz részt, egyike ezeknek a Mobilitási Terv készítését magába foglaló MoveCit is. Ezen projektekbe számos módon lehet bekapcsolódni: teszteléssel, ötleteléssel, egyéb projekt feladatokkal. Annak érdekében, hogy a BKK Zrt. munkavállalói továbbra is élen járjanak a tudatos és fenntartható közlekedési módok használatában, érdemes őket bevonni ezekbe a projektekbe. Ahogy a bringás reggeli kapcsán korábban írtuk, jelentős az érdeklődés az ilyen, nem saját munkakörben végzett feladatok iránt. A MoveCit projekt egyes intézkedéseinek kivitelezéséhez is hozzájárulhatnak a munkavállalók. A BKK Zrt. Innovation Lab létrehozása folyamatban van, az első alkalom 2017.12.04-ére került. Ekkor az érdeklődő munkavállalókat pilot projektekhez kapcsolják érdeklődési körüknek megfelelően. A BKK Zrt. Innovation Lab-ben workshop módszertanok fejlesztése is tervezett.

5.3. Munkavállalók BuBi használatának egyszerűsítése

1. BuBi bérlet meghosszabbítása

A munkavállalói egyeztetéseken elhangzottak alapján a BKK Zrt. munkavállalói részére biztosított kedvezményes BuBi bérlet meghosszabbítása javítandó belső ügyintézési folyamat. Egyrészt nem érkezik a bérlet lejártáról értesítés, így kimutathatóan minden év szeptemberében (ebben a hónapban indult a BuBi) egyre kevesebb bérletes munkatárs van, másrészt sokszor hagyják el a kollégák az azt egyszerű folyamatot, hogy egy nyomtatvány kitöltsenek a hosszabbításért. A javaslat, hogy vagy legyen automatikusan meghosszabbított a munkavállalók BuBi bérlete, vagy legalább havonta a lejárt bérletek tulajdonosait értesítsék előre.

2. További BuBi termékek kialakítása belső használatra

Számos olyan helyzet van, ahol a cég munkavállalói az alap lehetőségektől eltérő módon használnák kerékpárjaikat, pl. helyszíneléshez nem elegendő a 30 perc ingyenes használat, szakmai bemutatók alkalmán pedig az egyszerre kölcsönözhető négy kerékpár bizonyulhat kevésnek. Javasolt a munkavállalói egyeztetések után újabb BuBi termékek kifejlesztése paraméterezhető időszakokra és darabszámokra.

5.4. Kerékpáros szerszám készlet beszerzése

A Rumbach Center parkolójában egy kisebb szerszámkészlet, és egy-két pumpa beszerzésével javítani lehet a kerékpáros infrastruktúrát.

5.5. BuBis bebringázás

Annak érdekében, hogy a kollégák megismerjék a Rumbach Center környékének kerékpáros hálózatát, és a biztonságos kerékpáros útvonalakat, önkéntes alapon BuBis bebringázásokat tartanak a tapasztaltabb kerékpárosok az érdeklődőknek. Az eseményeket a HR szervezi.

5.6. Tájékoztató anyag a Rumbach Centerről

Tájékoztató anyag kialakítása a Rumbach Centerről, amely tartalmazza a telephelyen elérhető szolgáltatásokat, a munkavállalók által igényelhető kedvezményeket és a javaslatokat a közlekedésre. Az információ elérhetősége lehet nyomtatott formában (pl. hirdetőtábla vagy szórólap), vagy akár online felületen is. A tájékoztató létrehozása a Flow projekt keretében megvalósítható.



5.7. Munkahelyi mobilitási terv további telephelyek számára

Jelen Munkahelyi Mobilitási Terv és annak kivitelezésének tapasztalatai alapján további telephelyekre is elkészíteni egy hasonló tervet.

5.8. Elektromos töltőpont létesítésének támogatása a Rumbach Centerben

1. Elektromos kerékpárok töltési lehetősége

Kisebberuházással elektromos kerékpárok töltési lehetőségét javasolt biztosítani, amely akár egy hosszabbító kialakításával is megoldható.

2. Elektromos autók töltési lehetősége

A munkaidő ideje alatt akár hagyományos (azaz nem gyors) töltők használatával is megfelelően fel lehet tölteni elektromos autókat, így vagy erre, vagy gyorsöltő kialakításának lehetőségét javasolt kivizsgálni. Az elektromos kerékpárok esetében a kisebb áramfelvételi igény miatt nem indokolt ennek költségét a felhasználóra terhelni, de elektromos autók esetében igen.

Mivel az irodaházban a BKK Zrt. nem tulajdonos, csak bérlő, így ezek kialakítása az irodaház üzemeltetésével történő egyeztetés és a bérleti szerződés adta lehetőségeken belül megvalósítható.

5.9. Dízelüzemű vállalati flotta leváltása

Távlati tervként javasolt a jelenlegi (elsősorban dízel üzemanyaggal meghajtott autók) álló gépjárműpark részének, vagy egészének cseréje legalább benzines, de inkább hibrid, vagy elektromos meghajtású autókra.

5.10. Saját kerékpárpark kialakítása

Távlati tervként javasolt saját kerékpárparkot kialakítani, amelyek a kulcsos autókhoz hasonló rendszerben munkavégzéssel kapcsolatos célra bárki számára hozzáférhetőek. A kerékpárpark vegyes kialakítása (pl.: cargo kerékpár, összecusukható kerékpár, stb.) sokoldalú használatra ad lehetőséget.

5.11. Handbike tricikli beszerzése és integrálása BuBi-ba

Távlati tervként javasolt a korábban már a BKK Zrt. által tesztelt, és a Stringbike cég által BuBi-színeken elkészített handbike tricikli beszerzése, és integrálása a BuBi rendszerbe. A fejlesztés első célja a BKK Zrt. mozgáskorlátozott munkavállalói számára lehetőséget biztosítani handbike használatra, távlati célja pedig minden mozgáskorlátozott számára a BuBi élmény megtapasztalásának lehetőségét megteremteni.