ÚTMUTATÓ

a munkahelyi közlekedési tervek készítéséhez

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

ÚTMUTATÓ

a munkahelyi közlekedési tervek készítéséhez

NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTÉRIUM

Budapest, 2012

Ez a kiadvány a kisméretű szálló por (PM10) csökkentés ágazatközi intézkedési programjáról szóló 1330/2011. (X. 12.) Korm. határozatban foglalt, a "munkahelyi közlekedési tervek népszerűsítése" programpont megvalósítását segíti elő.

Szerző: Éri Vilma
Környezettudományi Központ Alapítvány

Képek: Éri Vilma, Laczó Dániel, Petrovickijné Dr. Angerer Ildikó

ISBN 978-963-89328-5-3

Felelős kiadó: Mészáros Imre
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
Cím 1011 Budapest, Fő utca 44-50.
Postacím: 1440 Budapest, Pf. 1
Telefon: +36-1-795-6799
Fax: +36-1-795-0651
Mobil: +36-70-77-88-197
E-mail: imre.meszaros@nfm.gov.hu
Web: www.kormany.hu

Tartalom

1. BEVEZETÉS 1

2. MUNKAHELYI KÖZLEKEDÉSI TERVEK 4

2.1. A munkahelyi közlekedési terv fogalma 4
2.2. A munkahelyi közlekedési tervek vállalati és társadalmi haszna 5
2.3. Kinek ajánlható a terv elkészítése? 7

3. MUNKAHELYI KÖZLEKEDÉSI TERVEK EURÓPÁBÓL 8

3.1. Sky Broadcasting, Egyesült Királyság 8
3.2. STMicroelectronics, Grenoble, Franciaország 10
3.3. Anton Paar, Graz, Ausztria 11
3.4. SIVECO Romania, Bukarest 12
3.5. CIB Bank 13
3.6. A sikeres terv előfeltételei - az esettenulmányok tapasztalatai 14

4. A MUNKAHELYI KÖZLEKEDÉSI TERV KÉSZÍTÉSÉNEK FOLYAMATA 17

4.1. Előkészítés 17
4.2. Helyzetfelmérés: az utazási szokások értékelése és a telephelyi audit 19
4.3. A terv elkészítése 22
4.4. A terv végrehajtása 27
4.5. Megfigyelés és értékelés 29
4.6. A cselekvési terv frissítése 30

5. TOVÁBBI INFORMÁCIÓK, ÖTLETEK ÉS ÚTMUTATÓK 33

6. FÜGGELÉK 33

6.1. Minta az alkalmazottak utazási szokásainak és változtatási hajlandóságának a felméréséhez 34
6.2. Minta a telephely felméréséhez 37
6.3. Iratminta a munkahelyi közlekedési tervhez 39
6.4. A SIVECO Romania SA cselekvési terve 40

1. Bevezetés

„A napi közlekedés életünk szerves része, sokat utazunk, sok időt töltünk el utazással, és erre jelentős anyagi forrást fordítunk. A 10 milliós lakosság évi 3,6 milliárd napi utazása, az erre fordított évi 1,2 millárd óra, a megtett 41 milliárd kilométer és az elköltött 624 millárd forint jelzi ennek társadalmi súlyát. A közösségi közlekedés szerepe ezekben a folyamatokban valószínűleg lényegesen kisebb annál, mint ami egy társadalomban egészséges lehet. A napi utazások 40%-a, az utazásra fordított idő 41%-a, a ráfordítások 32%-a olyan arányok, amelyek akár arra is utalhatnak, hogy pazarlóan bánunk erőforrásainkkal. A motorizáció jelenlegi fejlettsége, a 3 millió darab feletti személygépkocsi-állomány bizonyos szempontokból már-már telítettségre utal, a fenti adatok pedig arra, hogy kényszerű okokból, kényelmi megfontolásokból, vagy éppen a közösségi közlekedési szolgáltatások színvonalából következően nehezen változtatunk autózási szokásainkon."[1/]

„2009-ben a közlekedés az EU teljes ÜHG-kibocsátásának 24%-át adta. Az ütemterv szerint az EU tagállamainak a közlekedésből származó ÜHG-kibocsátásokat 2050-ig – az 1990-es szintekhez képest – 60%-kal kell csökkenteniük. Mivel a kibocsátások 1990 és 2009 között ténylegesen 27%-kal növekedtek, az EU-nak 2009 és 2050 között összesen 68%-os csökkenést kell elérnie.

1990 és 2007 között a közlekedés éves energiafogyasztása folyamatosan nőtt az EGT tagországaiban. Noha a közlekedés teljes energiaigénye 2007–2009 viszonylatában 4%-kal csökkent, a gazdasági növekedéssel valószínűleg ismét folytatódik a növekvő tendencia.

A levegőminőséggel kapcsolatos célkitűzéseket több területen is meghaladták. A nitrogén-dioxid (NO_2) esetében – amely asztmát és légzőszervrendszeri problémákat okozhat – az éves határértékek túllépése a forgalomfigyelő állomások 41%-ánál volt észlelhető 2009-ben.[2/]

A gazdaság működéséhez és az életminőséghez egyaránt nélkülözhetetlen a mobilitás. A közlekedés és a szállítás jelenlegi rendszere azonban hosszabb távon fenntarthatlan, mert túl nagy az energiafelhasználása és az általa okozott környezetterhelés.

A közlekedés energiaigényének és környezeti terhelésének mérséklésére sokféle eszköz létezik a járművek Euro osztályokba sorolásától az üzemanyagra és a gépjárművekre kivetett adókon át a behajtási korlátozásokig és a parkolásszabályozásig. E sokféle eszköz egyike a mobilitás-szervezés.

A mobilitás-szervezés a fenntartható közlekedés népszerűsítése, valamint a gépkocsi használatnak az utazók hozzáállásának és viselkedésének a megváltoztatásával történő visszaszorítása.[3/] Célja az „ésszerű mobilitás", a pénzügyi, energia- és környezetvédelmi szempontból egyaránt hatékony közlekedés előmozdítása az autóhasználat, mindenekelőtt az egyszemélyes autóhasználat

[1/] KSH, A lakossági közösségi és egyéni közlekedés jellemzői, 2009. Budapest, 2010. november, 3.o.

[2/] Forrás: http://www.eea.europa.eu/hu/pressroom/newsreleases/az-europai-koezlekedesi-agazatnak-ambiciozusnak

3/ Lsd. EPOMM Mobilitás-szervezés meghatározás. http://www.epomm.eu/docs/mmtools/MMDefinition/MMDefinition_HU.pdf

csökkentésével, és a fenntartható közlekedési módok: a közösségi közlekedés, a kerékpározás és a gyaloglás elősegítésével.

Fontos jellemzője, hogy az **önkéntességre épít**. A közlekedők magatartását, utazási szokásait akarja megváltoztatni. Meggyőzéssel, szemléletformálással akar célt érni, illetve vonzó alternatívákat kínál az autózás helyett. Arra akarja rávenni az embereket, hogy csak akkor és annyit autózzanak, amikor és amennyit feltétlenül szükséges, más esetekben viszont a közlekedés fenntartható módjait válasszák. Szokásos eszközei a gyaloglás és a kerékpározás feltételeinek a javítása, a közösségi közlekedéssel, a fenntartható közlekedési módokkal kapcsolatos differenciált, esetenként akár személyre szabott tájékoztatás (menetrendek, útvonaltervezők), különféle, a kerékpározáshoz vagy a közösségi közlekedéshez kapcsolódó kényelmi szolgáltatások, a különböző közlekedési módok összehangolása, ösztönző díjrendszerek stb.[4/] Ezek a mobilitás-szervezés által használt „puha" eszközök jól kiegészítik az infrastruktúra fejlesztések, a személygépkocsival kapcsolatos adók vagy a behajtási korlátozások hatását. Mivel „puha" eszközökről van szó, költségigényük is általában alacsony.

Bár egyes mobilitás-szervezési intézkedéseket nálunk is régóta alkalmaznak, a mobilitás-szervezés Magyarországon új fogalom. Készültek már városi fenntartható közlekedési tervek, a cafeteria rendszerben a munkáltató fizeti az alkalmazottak közlekedési bérletét, az ingatlanpiacon már megjelentek az olyan irodaházak hirdetései, amelyek kerékpártárolóval, a kerékpárosoknak kialakított zuhanyozókkal hirdetik magukat; a nagyobb rendezvények (Forma1 futam, Sziget Fesztivál, kiállítások) belépőjegyeivel kedvezményesen lehet igénybe venni a közösségi közlekedést stb. Ezeket az intézkedéseket azonban nálunk általában még nem kezelik együtt, komplex módon, ezért nincs is – vagy eddig nem volt - rájuk összefoglaló kifejezésünk. Van kerékpárosbarát város és kerékpárosbarát munkahely, de nincs, vagy kivételszámba megy a munkahelyi mobilitás-szervezés. Még nem jellemző az a törekvés, hogy a mobilitási igények és a fenntartható közlekedési módokat elősegítő sokféle eszköz együttes mérlegelésével különböző döntési szinteken mobilitási tervek készüljenek. A kisméretű szálló por (PM_{10}) csökkentés ágazatközi intézkedési programjáról szóló 1330/2011. (X. 12.) Korm. határozat, amelyik a közlekedési ágazat feladatai között ***a munkahelyi közlekedési tervek*** kialakítását is nevesíti, lendületet adhat a mobilitás-szervezési eszközök, köztük a munkahelyi mobilitási tervek elterjedésének.

A fenntartható közlekedési módok igénybe vételére ösztönző mobilitás-szervezési eszközök országos szinten és az egyes létesítmények, intézmények, szervezetek szintjén egyaránt alkalmazhatók, ezért minden szinten készülnek közlekedési tervek. Szervezeti szinten is többféle közlekedési terv létezik, pl. a sok alkalmazottat foglalkoztató

[4/] A mobilitás-szervezési eszközök gazdag tárházát kínálják az EPOMM (European Platform of Mobility Management), az Európai Mobilitás-szervezési Platform e-update című kiadványai , lsd. http://www.epomm.eu

munkahelyeknek, a nagy vásárlóközönséget vonzó bevásárló-központoknak, a jelentős ügyfél- vagy látogatóforgalmat lebonyolító kórházaknak, rendelőintézeteknek, hivataloknak, iskoláknak, egyetemeknek, pályaudvaroknak, repülőtereknek, lakóparkoknak, kulturális és sportrendezvényeknek vannak ilyen tervei. Ezekben a tervekben közös, hogy a gépkocsihasználatot akarják csökkenteni, és hogy ezt az utazók szokásainak, igényeinek a befolyásolásával akarják elérni. A fenntartható közlekedést elősegítő eszköztár azonban tervtípusonként változik.

Ez az útmutató a munkahelyi közlekedési tervekre koncentrál:

- áttekinti a munkahelyi mobilitási tervek fogalmát, céljait, vállalati és társadalmi hasznát,
- bemutat példamutató hazai és külföldi gyakorlati megoldásokat, köztük az úttörő kezdeményezéseket is, és ezek tapasztalatait,
- megismerteti az olvasót a munkába járók gépkocsi-használatának csökkentésére alkalmas eszközökkel, intézkedésekkel, valamint
- végigveszi a terv elkészítésének folyamatát, lépéseit, az egyes lépések megtételéhez kapcsolódó tudnivalókat.

Nem receptet ad, csak útmutatást, ugyanis ahogy minden munkahely, úgy minden közlekedési terv más. Más intézkedésekre van szükség a zsúfolt belvárosban és a város szélén vagy a városon, településen kívül. Mások a lehetőségei egy kisvállalatnak és egy multinacionális cég helyi leányvállalatának. Nincs mindenki számára egyformán alkalmazható megoldás. A munkahelyi tervek tartalma és a tervkészítés folyamata munkahelyenként változó, mindkettőt a helyi körülményekhez kell igazítani.

2. Munkahelyi közlekedési tervek

2.1. A munkahelyi közlekedési terv fogalma

A munkahelyi közlekedési terv a mobilitási terv egy fajtája. A többi mobilitás-szervezési eszközhöz hasonlóan az általa érintett célközönség ***utazási keresletére*** igyekszik hatni; ***az utazási igényeknek és az utazók magatartásának a befolyásolására irányul***. Olyan ***stratégia, illetve cselekvési program, amellyel a munkaadó szervezetek segítik és ösztönzik alkalmazottaik, ügyfeleik és látogatóik fenntartható közlekedését***. A terv keretében a munkahelyek meghatározzák azokat az intézkedéseket, amelyekkel elősegíthetik a fenntartható közlekedési szokások és magatartás elterjedését.

Ezek a tervek egyidejűleg szolgálják a mobilitást és a környezetterhelés csökkentését. Céljuk nem csupán egy logisztikai feladat megoldása, hanem a közlekedési igények fenntartható módon történő kielégítése. Szemléletükben nagy hangsúlyt kap a fenntarthatóság és a környezeti hatás, mivel ezeknek a terveknek az elkészítését eleve a gépkocsiközlekedés visszaszorítása motiválta.

A munkahelyi közlekedési tervek hasonlóak egy város, városrész vagy egy régió számára készített közlekedési tervekhez, de léptékük, eszközeik és esetenként a szemléletük is eltér a városi tervekétől. Természetesen az adott szervezet működésével kapcsolatos közlekedési igényekre koncentrálnak, eszközeik pedig jellemzően kevésbé költségesek, mint egy városi közlekedési tervé. Lehetnek benne kisebb „infrastruktúra” fejlesztések (kerékpártároló, zuhanyozó), de általában a meglevő külső közlekedési infrastruktúrára építenek. Tartalmazhatnak szervezési intézkedéseket (távmunka, koncentrált munkahét), különböző ösztönzőket, szemléletformáló programokat, szolgáltatásokat, más környékbeli munkahelyekkel összehangolt intézkedéseket (pl. lobbizás a közösségi közlekedési szolgáltatásokban a munkahely igényeinek a figyelembe vételéért) stb.

A munkahelyi közlekedési terv nem az asztalfiók számára készülő dokumentum, hanem a közlekedési szokások alakítására alkalmas helyi, intézményi, szervezeti szintű fenntartható közlekedéspolitika. (Ettől persze az intézkedéseket, a végrehajtásért felelősök nevét, a tervezési folyamat eredményeit írásba foglalják.) A jó munkahelyi közlekedési terv lényege nem az, hogy sok intézkedést tartalmaz, vagy hogy hasonlít az itt bemutatandó esettanulmányokra, hanem az, hogy működik, és eredményesen befolyásolja a célközönség közlekedési szokásait.

2.2. A munkahelyi közlekedési tervek vállalati és társadalmi haszna

A nemzetközi gyakorlatban a munkahelyi közlekedési tervek készítése lehet önkéntes vagy kötelező. Az Egyesült Királyságban a kormány az önkormányzatok és egyes kormányhivatalok számára már évekkel ezelőtt előírta ilyen tervek készítését. Ugyancsak az Egyesült Királyságban a jogszabályok azt is megengedik az önkormányzatoknak, hogy a földhasználati engedély megadását munkahelyi közlekedési terv készítéséhez kössék, és számos önkormányzat él is ezzel a lehetőséggel. A tervek többsége azonban kényszer nélkül születik. A tervek elkészítéséhez a munkaadóknak több országban, így például az Egyesült Királyságban, Hollandiában, Svédországban, Németországban és Franciaországban pénzügyi vagy szakmai támogatást is adnak, elősegítve, hogy ezek a tervek hozzájáruljanak a városi, települési, kerületi fenntartható közlekedési tervek megvalósításához.

Miért vállalkozik önkéntesen egy vállalat, egy magántulajdonban álló cég ilyen terv elkészítésére? Milyen előnye származik ebből? Az érthető, ha biztosítani akarja az alkalmazottaknak a munkahelyre történő eljuttatását, amennyiben a vállalat telephelyén nincs megfelelő közlekedési szolgáltatás, és ezért különféle intézkedéseket hoz. De miért érdekelt a fenntartható, környezetbarát közlekedési megoldások alkalmazásában?

A közlekedési tervek megvalósításának számos kedvező hatása lehet. Például:

- Azzal, hogy csökkentik a zsúfoltságot, kevesebb lesz a dugó, a közlekedés gyorsabbá és kiszámíthatóbbá válik, ami társadalmi, települési, vállalati és egyéni szinten egyaránt előnyös.
- A gépkocsihasználat mérséklésével csökken az energia-felhasználás, ezért csökkennek az utazással járó költségek.
- A kisebb gépkocsiforgalom csökkenti a levegő– és zajszennyezést, ezért egészségesebbé válik a környezet.
- A gyaloglás, a kerékpározás, de a közösségi közlekedés igénybe vétele is több mozgással jár, mint az autózás, ami egészségi szempontból és az életminőség szempontjából egyaránt kedvező.
- A munkahelyi közlekedési tervek az utazási igények mérséklésével (pl. távmunka) vagy a közlekedés jobb megszervezésével időt takarítanak meg az alkalmazottaknak.
- A tervek a gépkocsihasználat alternatíváit különféle többlet-szolgáltatásokkal teszik vonzóvá, például zuhanyozási lehetőség a kerékpárosoknak, vállalati buszjárat a közösségi közlekedés és a telephely között stb.
- A felszabaduló parkolóhelyeket más hasznos célra lehet felhasználni, például a telephely bővítésére vagy szociális célokra.
- A vállalat a terv elkészítésével eleget tesz a társadalmi felelősség követelményének.

- A dolgozóknak nyújtott többletszolgáltatások segíthetnek a munkaerő megtartásában, a kellemes munkahelyi légkör kialakításában, ami a munkavégzés eredményét is kedvezően befolyásolhatja.
- A forgalom csökkenése növeli az utak biztonságát, ez az üzleti utak biztonságát is érinti.

A munkahelyi közlekedési tervek előnyei a helyi körülményeknek megfelelően más-más mértékben és formában jelentkeznek. Kisebb városokban például nem jellemzőek a dugók, ezért ott nem a zsúfoltság felszámolása a legfontosabb előny, hanem például az energia- és költségmegtakarítás. A társadalmi felelősségvállalást nem minden vállalat veszi egyformán komolyan, és ott, ahol a munkahely a terv készítését megelőzően sem tartott fenn nagy parkolót az alkalmazottak számára, a parkoló más célra való felhasználásából nem származik gazdasági haszon. A jól végiggondolt és elkészített közlekedési terv ettől függetlenül előnyös nemcsak a közösségnek, az egyéneknek, hanem a tervet készítő vállalatoknak is.

Települési/társadalmi	Vállalati	Egyéni
előnyök		
torlódások csökkenése utazási idő csökkenése biztonságosabb utak, kevesebb baleset energia-megtakarítás kisebb ökológiai lábnyom és CO_2 kibocsátás kevesebb zaj és szennyezés jobb életminőség	könnyebb megközelítés javul az utak biztonsága csökken a parkolás helyigénye / kevesebb parkolási költség csökken a munkából való távolmaradás kedvezőbb munkahelyi légkör a munkaerő megtartása a vállalat eleget tesz a társadalmi felelősségvállalás követelményének	olcsóbb közlekedés időmegtakarítás kevesebb stressz (rugalmas munkaidő, kiszámíthatóbb utazás) új szolgáltatások a munkahelyen kedvezőbb munkahelyi légkör javuló egészségi állapot javuló életminőség

A munkahelyi közlekedési tervek egyes források szerint 15%-kal is csökkenthetik a gépkocsival közlekedő alkalmazottak számát.[5/] Az írországi közlekedési hatóság a munkahelyi közlekedési tervet készítő cégekhez, telephelyekhez kapcsolódó autóforgalom 10-30%-os csökkenésével számol. A „Smarter Travel Workplaces" (Okosan közlekedő munkahelyek) programban részt vevő ír szervezetek ugyanakkor átlagosan 18%-kal tudták csökkenteni a gépkocsival történő

[5/] Louise Baker, *Workplace Travel Plans. A New Rule of the Game.* http://www.earoph.info/pdf/2007papers/012.pdf

utazásokat, ami pénzben és időben is jelentős megtakarításokat hozott a számukra.[6/]

2.3. Kinek ajánlható a terv elkészítése?

A munkahelyi közlekedési terv készítésére bármilyen szervezet vállalkozhat, ahol az alkalmazottak munkába járáshoz vagy üzleti utakra gépkocsit használnak, s ahol a gépkocsihasználatnak van reális alternatívája. Az alkalmazottak gépkocsihasználata mellett érdemes a látogatók, az ügyfelek vagy a vásárlók közlekedését is figyelembe venni.

Egyes cégek számára különösen fontos a munkahelyi közlekedési terv, ilyenek például:

- a sok alkalmazottat foglalkoztató, a nagy autó-forgalmat generáló szervezetek és létesítmények, ipari parkok, nagy irodaépületek,
- a környezetvédelmi vagy forgalmi szempontból érzékeny területen, például a természetvédelmi területeken, nemzeti parkokban, vagy zsúfolt belvárosban működő szervezetek,
- azok a vállalatok, amelyek különösen komolyan veszik a társadalmi felelősséget.

Minél nagyobb az adott szervezet, telephely vagy munkahely gépjárműforgalma, annál nagyobb lehet a terv hatása. Nemcsak azért, mert a nagy vállalatoknál nyilván több embert érintenek a tervben szereplő intézkedések, és több erőforrást tudnak a terv végrehajtásához biztosítani, hanem mert a nagyobb méretekből adódóan többféle eszközt tudnak alkalmazni. Nagyobb vállalatoknál például egyszerűbb a telekocsi[7/] megszervezése, gazdaságos lehet a telephelyet és a közösségi közlekedést összekötő vállalati buszjárat, vagy az utazóközönség létszáma miatt könnyebb egy újabb megállóért vagy útvonalmódosításért a közlekedési vállalatnál lobbizni.

Ez azonban nem azt jelenti, hogy csak nagy cégek foglalkozhatnak közlekedési tervvel. A kisebb cégek által készített tervek egyenként kisebb hatását összeadva az eredmény számottevő lehet, főleg, ha sok kis cégről van szó. A kisebb cégek a méretükből adódó hátrányokat összefogással ellensúlyozhatják. Egy ipari park kisebb vállalkozásai például közös közlekedési tervet készíthetnek, együtt oldva meg a hasonló közlekedési problémákat. Egy kisvállalat családias légköre ugyanakkor kedvező környezetet jelent a szokások megváltoztatásához, a lendület fenntartásához is, ami ellensúlyozhatja azt a hátrányt, hogy a kisebb vállalatok kevesebb forrást tudnak a tervhez mozgósítani.

[6/] Department of Transport, Your Step by Step Guide to Travel Plans. http://www.nationaltransport.ie/downloads/travel_planning_guidance_for_employers.pdf

[7/] A telekocsi azt jelenti, hogy az autóval munkába járó alkalmazott nem egyedül utazik, hanem a környéken lakó egy vagy több kollégáját is fuvarozza.

3. Munkahelyi közlekedési tervek Európából

Az igazán sikeres tervek testre szabottak. Elkészítésüket elkötelezettség, a problémák megoldásának szándéka motiválja, eszközeik a helyi igényekhez és adottságokhoz igazodnak. Ezt igazolják az itt következő esettanulmányok is.

Sajnos nem szerepel közöttük kisvállalkozás által készített terv, mert a munkahelyi közlekedési tervekkel foglalkozó felmérések és publikációk, érthető okokból, a látványosabb - és drágább - nagyvállalati terveket részesítik előnyben.

3.1. Sky Broadcasting[8/], Egyesült Királyság

A Sky Broadcasting – sok más egyesült királyságbeli vállalathoz hasonlóan - egy földhasználati engedély iránti kérelem jogszabály által előírt kellékeként készítette el a munkahelyi közlekedési tervét. A cég azonban már korábban is bizonyította a környezet iránti elkötelezettségét: ő volt az Egyesült Királyság egyik első szén-dioxid semleges vállalata, szponzorálta a Brit Kerékpárszövetséget és a London Freewheel kerékpáros rendezvényt, így a terv nemcsak a jogszabályi előírás teljesítését szolgálta. A vállalat a tervvel környezeti elkötelezettségéhez híven segíteni akarta az alkalmazottait a fenntartható életstílus kialakításában.

A 2006-ban készült terv a 2015-ig tartó időszak feladatait foglalja össze. A célokat évente felülvizsgálják és frissítik.

A terv az egyszemélyes gépkocsiutak arányát a 2006. évi 63%-ról 2015-ig 29%-kal akarja csökkenteni, a kerékpárral megtett utak arányát pedig 2,5%-ról 9%-ra emelni.

A célok elérése érdekében:

- Helyben kialakított kerékpáros központot létesítettek, amelyet egy helyi kerékpárszaküzlet üzemeltet. Ez ingyenes kerékpár-karbantartást, továbbá kedvezményes kerékpár és alkatrész-árakat biztosít az alkalmazottaknak.
- A meglevő 30 mellé további három zuhanyozót alakítottak ki, és újabb 18 létesítését tervezik.
- Új kerékpártárolót építtettek, majd ezt bővítették, egy már meglévő, rosszabb minőségűt pedig felújították és modernizáltak.
- Két parkolót hoztak létre a telek stratégiai pontjain a telekocsival érkezők részére. Ezzel a telekocsik számára fenntartott parkoló-helyek száma az igényeknek megfelelően 10-ről 15-re bővült.

[8/] Lsd. http://www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=2747

Forrás: http://www.eltis.org/index.php?id138&lang1=en&study_id=2747

A Sky székhelye nehezen közelíthető meg tömegközlekedéssel, ezért kisbusz járatokat indítottak az alkalmazottak számára a főbb átszállóhelyekhez.

A helyi közlekedési problémák kölcsönösen előnyös megoldása érdekében a Sky szorosan együttműködik a helyi önkormányzattal (London Hounslow önkormányzata) és a Transport for Londonnal[9/], valamint a West Trans regionális közlekedési társasággal. Tagja a London Hounslow nevű választókörzetében működő, 40 szervezetből álló Golden Mile Transport Group (Arany Mérföld Közlekedési Csoport) hálózatnak. A hálózat tagjai együttesen kb. 20 ezer főt alkalmaznak, és közös közlekedési tervet készítettek. Az erőforrások egyesítése a közös kerékpárpark kialakításánál, a valós idejű közlekedési tájékoztatás megszervezésénél és a közös internetes portál működtetésénél méretgazdaságossági előnyökkel járt.

Az eredményekről 3 éveként átfogó értékelés, a köztes években gyorsfelmérés készül. A parkoló gépkocsikat a biztonsági őrök naponta, a kerékpárokat hetente megszámolják. A sűrű ellenőrzésnek köszönhetően jól látható, hogy hol tart a projekt megvalósítása, és adatokat lehet kapni az utazási szokások évszakok szerinti változásáról. Az adatok begyűjtéséért és a közlekedési csoport felé történő továbbításáért a biztonsági szolgálat egy kinevezett tagja felel.

A vállalat nyugat-londoni telephelyén a gépkocsival történő utazások száma két év alatt 18%-kal, a gépkocsiban egyedül utazók száma 22%-kal csökkent. 2006 és 2009 között az egyes közlekedési módok igénybe vétele a következőképpen változott:

Személygépkocsi:	63% (2006)	45% (2009)
Személygépkocsiban utasként:	1% (2006)	3% (2009)
Motorkerékpárok:	3% (2006)	3% (2009)
Busz:	3% (2006)	2% (2009)
Vasút:	18%(2006)	26% (2009)
Földalatti:	7,5% (2006)	9% (2009)
Kerékpár:	2,5% (2006)	5% (2009)
Gyaloglás:	2,5% (2006)	4% (2009)
Vállalati mikrobusz:	0% (2006)	3% (2009)
Egyéb:	0,5% (2006)	0% (2009)

A Sky munkahelyi közlekedési terve elnyerte a PEWTA Díjat[10/] 2010-ben a 'Legjobb Munkaadó' kategóriában a gráci ECOMM konferencián!

[9/] A Budapesti Közlekedési Központ londoni megfelelője

[10/] A PEWTA (Pan European Workplace Travel Plan Awards) a legjobb közlekedési tervek elismerése. A díjat 3 kategóriában ítélik oda: közintézményi, vállalati és hálózati kategóriában. A díjak átadására az éves Európai Mobilitás-szervezési Konferencia (European Conference on Mobility Management - ECOMM) keretében kerül sor. A díj igen népszerű: 3 év alatt 111-en pályáztak rá.

3.2. STMicroelectronics, Grenoble, Franciaország[11/]

A grenoble-i székhelyű STMicroelectronics vállalat 2000-ben vágott bele a közlekedési terv elkészítésébe, amikor egy felmérésből kiderült, hogy az alkalmazottak több mint 80%-a autóval jár munkába, ráadásul egyedül használja az autót, és a cég energiafelhasználásának 40%-át a napi munkába járás energiaigénye tette ki.

A terv elsősorban az egyszemélyes autóhasználat csökkentésére irányult. A vállalat célja az volt, hogy az autóval közlekedők arányának visszaszorításával a dolgozói létszám bővülése ellenére elkerülje a parkolóhelyek bővítését, csökkentse a munkába járás által kibocsátott szén-dioxid mennyiségét, és az alkalmazottak jobb állapotban, kevesebb stressz árán jussanak el a munkahelyükre.

A munkahelyi közlekedési terv két szakaszból állt. Az első öt évben, 2000-2005 között 1900, a második, 2005-2010 közötti időszakban pedig 2400 alkalmazottat érintett. Az első szakaszban az alkalmazottak 50%-át, a második szakaszban további 10%-át (összesen tehát 60%-ukat) szerették volna rávenni arra, hogy más, alternatív közlekedési módokat használjanak.

A cél elérésére nem korlátozásokat, hanem ösztönzőket vezettek be:

- Ingyenes mikrobusz járatot létesítettek a vasútállomás és a telephely között, amely heti 6 napon, hétfőtől-szombatig közlekedik.
- Minden busszal vagy villamossal közlekedő alkalmazottnak fizetik a havi vagy éves bérlet 80%-át.
- A kerékpárosok biztonsági készletet kaptak, amely egy hátizsákból, sisakból, láthatósági mellényből, esőkabátból, kerékpárpumpából, valamint első és hátsó kerékpárlámpákból állt.
- Bevezették a „Bringa-joker” szolgáltatást, amelynek keretében váratlan helyzetekben vagy rossz időjárás esetén busszal és taxival hazaszállítják a kerékpárral bejárókat.
- Környezetbarát meghajtású céges autókra tértek át (a francia Környezet és Energia Ügynökség a drágább elektromos autók árkülönbözetének, illetve a hagyományos autók átalakítási költségeinek 80%-át megtéríti).
- A helyszínen postai szolgáltatást és közösségi közlekedési jegyeket árusító jegyautomatát működtetnek.
- A kerékpárosok számára kerékpárjavító szolgáltatást nyújtanak, amelynek keretében egy műszerész évente kétszer átvizsgálja a járműveket, és elvégzi a téli ellenőrzést.
- Bővítették a cég földgázzal üzemeltetett járművekből álló járműparkját (ezeket a járműveket az alkalmazottak bérelhetik).

Forrás: http://www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=282

[11/] Forrás: http://www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=282

- Támogatják a telekocsi rendszert: segítenek az együtt utazók közötti kapcsolat kialakításában, a telekocsival érkezők számára külön parkolóhelyeket tartanak fenn (kezdetben 20 ilyen fenntartott hely volt, később a számukat harminccal bővítették).
- Az autósok és a kerékpárosok számára biztonsági tréninget szerveztek.

Az intézkedések 7 év alatt meggyőző eredményt hoztak: az alternatív közlekedési módokat igénybe vevő alkalmazottak száma 20%-ról 54%-ra nőtt, az autózók száma 34%-kal csökkent. A 2400 alkalmazottból

- 120-an telekocsival, környezetbarát autóval vagy motorkerékpárral járnak,
- csaknem 900 alkalmazott közösségi közlekedéssel, és több mint 350 kerékpárral utazik (a cégnek 400 férőhelyes kerékpár parkolója van).

Bár az alkalmazottak száma 2000 és 2007 között ötszázzal nőtt, nem volt szükség további parkolóhelyekre. A vállalat a közlekedésből származó éves szén-dioxid kibocsátását 2006-ban 900, 2007-ben 1050 tonnával mérsékelte.

Az MTMicroelectronics közlekedési terve 2008-ban, Londonban a 'Legjobb Munkaadó' kategóriában elnyerte a PEWTA díjat.

3.3. Anton Paar, Graz, Ausztria[12/]

Az Anton Paar GmBH analitikai és mérőműszereket gyárt ipari és a tudományos célokra. A vállalat grazi részlegének 700 munkatársa van.

A munkahelyi közlekedési terv a vállalat „Anton Paar mozgásban” nevű egészségügyi kampányából fejlődött ki. A kampány az alkalmazottak egészséges táplálkozását és fizikai aktivitását akarta elősegíteni. Ez utóbbi célnak megfelelően arra buzdítja az alkalmazottakat, hogy kerékpárral járjanak dolgozni.

Forrás: http://www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=1473

- A vállalatnál adott a kerékpáros infrastruktúra – nagy fedett parkoló, töltési lehetőséggel az elektromos kerékpároknak, zuhanyozó, kerékpár-szervíz pont.
- Az alkalmazottak részt vesznek az ausztriai *Bringázz a munkába!* kampányban, és a vállalat díjat is nyert a nagyvállalati kategóriában.
- Kerékpáros kirándulásokat és kerékpáros helyi túrákat szerveznek.
- Évente egyszer autómentes hetet tartanak. Ennek keretében a rendszeres kerékpározók megmutatják a legszebb,

[12/] Forrás: http://www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=1473

legbiztonságosabb és legrövidebb kerékpáros útvonalakat kollégáknak. Azoknak, akik ezen a napon otthon hagyják az autójukat, a vállalat egészséges közös reggelit szervez.

- A dolgozók minden egyes alkalommal, amikor kerékpárral érkeznek, 1,50 eurot kapnak, amelyet hó végén, a fizetéssel együtt fizetnek ki a számukra.

A kampány sikerét jelzi, hogy az alkalmazottak 20%-a kerékpárral jár dolgozni, a vállalati parkoló parkolóhelyeinek fele pedig üres.

3.4. SIVECO Romania, Bukarest[13/]

Forrás: http://eltis.org/index.php?id=61&video_id=14

A SIVECO a legnagyobb romániai szoftvergyártó cég, amelynek 650 alkalmazottja van Bukarestben. A munkahelyi közlekedési tervre a vállalat költözése miatt volt szükség. A telephely a város szélén volt, és kevés volt a parkolóhely. A megoldás érdekében a vállalat a béren juttatások részeként közlekedési tervet dolgozott ki.[14/] A terv készítésénél a gépkocsihasználat csökkentése mellett az is fontos szempont volt, hogy az alkalmazottak stresszmentesen, kényelmesen jussanak el a munkahelyükre.

A terv célja az autóval történő munkába járás arányának évi 5%-os csökkentése és a közösségi közlekedéssel, illetve a vállalati minibusz igénybevételével történő munkába járás arányának a növelése volt. Ez utóbbi arányát az első két évben 15%-kal akarták növelni.

- Az intézkedések központi eleme a vállalati minibusz szolgáltatás, amely egy városközponti közlekedési csomópont és a telephely között ingyen szállítja a dolgozókat. A szolgáltatást egy magáncég üzemelteti 6 db kisbusszal. A buszok reggelente és esténként két órán keresztül 20 perces időközönként járnak, és az útvonalon több megállójuk is van. (A működtetés éves költsége kb. 147 500 Euro.)
- Bevezették a rugalmas munkaidőt: a munkaidő reggel 8 és 10 között kezdődik, így a dolgozók el tudják kerülni a csúcsforgalmat.
- A vállalati parkolóban csak a vállalati kocsik parkolhatnak.
- A magántulajdonban levő gépkocsik használatáért nem jár költségtérítés.
- Egyes alkalmazottaknak megtérítik a közlekedési bérlet árát.
- A dolgozók részletes tájékoztatást kaptak a vállalati minibusz és az új telephely közelében található közösségi közlekedési járatok útvonaláról, menetrendjéről, a megállókról, valamint az átszállási lehetőségekről.

[13/] Forrás: http://www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=2818

[14/] A SIVECO cselekvési terve megtalálható a Függelékben.

A szolgáltatás igénybe vételét havonta 3 alkalommal mérik. Az első hat hónap eredményeként a közlekedési módok aránya a következőképpen alakult:

- Vállalati busz: 0%-ról 29,03%-ra nőtt (209 alkalmazott),
- Közösségi közlekedés: 43,17%-ról 25,14%-ra csökkent (181 alkalm.),
- Saját gépkocsi: 46,62%-ról 18,05%-ra csökkent (130 alkalm.),
- Vállalati kocsi: 14,33%-ról 26,39%-ra nőtt (190 alkalmazott),
- Telekocsi: 1,87%-ról 1,39%-ra csökkent (10 alkalm.).

A közlekedésből származó szén-dioxid kibocsátás évi 28 tonnával mérséklődött.[15/]

Az adatokból látható, hogy a terv a fő célokat elérte: már 6 hónap alatt jelentősen csökkent a saját gépkocsival közlekedők aránya, miközben a vállalati minibuszt az alkalmazottak csaknem egyharmada vette igénybe. Két év elteltével a minibusszal rendszeresen utazók száma 450-re emelkedett.)

A terv eredményeként tehát úgy sikerült a dolgozók kényelmes, megbízható munkába járását megoldani, hogy a saját tulajdonban levő gépkocsik használata csökkent. Némi szépséghiba, hogy az alkalmazottak egy része a saját gépkocsiról vállalati gépkocsira váltott. A gépkocsival megtett út aránya az első hat hónapban összességében így is kb. 15%-kal csökkent.

3.5. CIB Bank[16/]

A CIB Banknál az anyavállalatnak, az Intesa Sanpaolo Banknak köszönhetően erős a társadalmi felelősség és a fenntarthatóság iránti elkötelezettség. Az anyavállalat példáját követve a CIB 2006-ban a hazai bankok közül elsőnek tette közzé fenntarthatósági jelentését. A vállalati kultúrához hozzátartozik, hogy a Bank felelősséget érez működésének környezeti hatásaiért. Ennek megfelelően a munkatársak közlekedésének káros környezeti hatásait is csökkenteni akarta. A környezet-barát közlekedés érdekében tett intézkedéseket segítette, hogy a munkatársak közül sokan érdeklődtek a kerékpározás iránt.

Munkahelyi közlekedési terv készítéséről csak 2009-ben született döntés, addig az intézkedéseket a munka- és környezetvédelmi terv keretében születtek.

[15/] Az egyes közlekedési módokat igénybe vevő alkalmazottak számát összeadva 720 fő jön ki, ami nagyobb, mint a vállalati foglalkoztatottak létszáma (650). Ez úgy lehetséges, hogy a közlekedési módok igénybe vételi arányainak kiszámítása távolságarányosan történt, emiatt azok, akik közösségi közlekedéssel jutottak el a minibuszhoz, a létszámban a közösségi közlekedésnél és a minibusz utasai között is szerepelnek.. (A közlekedési módok induló arányainak összege több, mint 100%, de ezek az arányok az eredeti forrásban is hibásan vannak feltüntetve.)

[16/] Forrás: A CIB Bank 2006 és 2011 közötti fenntarthatósági jelentései és a Bank közlése.

- 2006-ban a Bank saját tulajdonú székházaiban kerékpártárolókat és vizesblokkal ellátott öltözőket létesített, majd az érdeklődésre való tekintettel ezeket a későbbi időszakban folyamatosan bővítette és fejlesztette.
- Az irodaépületekben, valamint 37 bankfiókja előtt kerékpártárolókat telepített. A kerékpártárolókhoz a Magyar Kerékpáros Klubbal való együttműködés segítségével sikerült közterület-foglalási engedélyt szerezni.
- Az üzleti utak videokonferenciával történő részbeni kiváltására megteremtették a szükséges informatikai hátteret.
- Több vidéki bankfiók megszervezte a telekocsi rendszert.
- A bank 45-50 dolgozója rendszeresen részt vett és vesz az évente kétszer, országosan megrendezett *Bringázz a munkába!* kampányban.

A kerékpározást és a környezetbarát közlekedést a bankon belüli kommunikáció (tematikus hírlevelek, az intranet fenntarthatósági lapjai) és a környezetvédelmi, illetve a különböző kerékpáros programok is segítik.

A munkahelyi közlekedési terv készítésével a Bank célja az volt, hogy az alkalmazottak közlekedési szokásainak, elvárásainak a felmérésével a korábban meghozott intézkedéseket bővítse, az elért eredményeket tovább javítsa.

A felmérésből egyértelműen kiderült, „hogy a napközben a munkaügyben történő utazások jelentős része 5-10 kilométeren belül marad. Ezek gyors lebonyolításához, a székházak és a bankfiókok közötti közlekedéshez célszerűnek tűnt a saját kerékpárkölcsönző rendszer kiépítése, melynek mintájául a CIB anyabankjánál, az Intesa Saopaolo Csoportnál már bevált modell szolgált.” [17/]

A kerékpárkölcsönző programhoz 8 darabból álló flottát hoztak létre, Budapesten 6, vidéken 2 kerékpárral. A kerékpárok beszerzését az anyabank támogatta. A program népszerűségét mutatja, hogy a „CIB Bike sharing” kerékpárkölcsönző programot 2011-ben csaknem 250 munkatárs vette igénybe.

3.6. A sikeres terv előfeltételei - az esettenulmányok tapasztalatai

A jól működő munkahelyi közlekedési tervnek több előfeltétele is van. Ezek megléte növeli a siker, hiányuk pedig a kudarc valószínűségét.

A szervezet és a felső vezetés elkötelezettsége

A munkahelyi közlekedési terv készítése nem tartozik a vállalat vagy a szervezet alaptevékenységéhez. Ráadásul a terv változásokat hoz a korábbi, megszokott állapotokhoz és gyakorlathoz képest. Ezeken a nehézségeken csak úgy lehet átlendülni, ha a szervezet és annak

[17/] Forrás: http://www.bikefm.hu/cib-vallalati-kerekpar-flotta

vezetése elkötelezett a terv mellett, nemcsak színleg, hanem komolyan szívén viseli a terv sikerét.

A terv illeszkedése a vállalati politikába vagy a vállalati irányítási rendszerbe

A projekt kezdetén a lendület még kitart. Az információ gyűjtéshez és a cselekvési terv készítéséhez még elég a projekt státusz. A végrehajtás azonban hosszabb időt vesz igénybe. Nagyobb a siker esélye, ha a tervhez kapcsolódó intézkedések illeszkednek a mindennapokat meghatározó többi vállalati/szervezeti eljáráshoz, például a minőségbiztosítási eljárásokhoz, a környezetvédelmi irányítási rendszer eljárásaihoz vagy a vállalati jóléti rendszerhez.

Az alkalmazottak bevonása, rendszeres konzultáció

A projekt fennmaradásához nélkülözhetetlen, hogy ne néhány ember ügye, hanem „vállalati/szervezeti közügy" legyen. A projektben a következők részvételére van szükség:

- a munkahelyi közlekedési terv „tulajdonosa", valaki, aki a felső vezetés szintjén felelős a projektért; általában az a felső vezető, aki akár a humán erőforrásokért, a környezetvédelemért vagy az ingatlan(ok) üzemeltetéséért felelős;
- a terv „bajnoka", aki élen jár a tervhez kapcsolódó intézkedések végrehajtásában, pl. a leglelkesebb kerékpáros vagy egy olyan vezető, aki maga is kerékpározik, a közösségi közlekedés elkötelezett használója vagy maga is a telekocsival utazik;
- közlekedési koordinátor, aki a munkahelyi közlekedési terv kidolgozásával és végrehajtásával kapcsolatos napi feladatokat végzi; általában osztott munkakörben, egyéb - HR, környezetvédelmi vagy ingatlankezelési - munkája mellett látja el ezeket a feladatokat, kivéve a legnagyobb vállalatokat, akik teljes munkaidős közlekedési koordinátort foglalkoztatnak;
- az alkalmazottak, akik nemcsak saját közlekedési magatartásuk megváltoztatásával vesznek részt a végrehajtásban, hanem esetleg munkaköri feladataikhoz kapcsolva a rendszer működtetéséhez kapcsolódó feladatokat is elláthatnak; pl. a gondnokság munkatársai részt vehetnek a kerékpárparkoló létesítésében és karbantartásában, a biztonsági őrök rendszeresen megszámolhatják a parkoló autókat, a kommunikációs vagy PR munkatársak segíthetnek a munkahelyi közlekedési tervvel kapcsolatos kommunikációs feladatok elvégzésében, a helyi sportkör tagjai kerékpáros rendezvényeket szervezhetnek stb.

A terv megvalósításához szükséges eszközök, erőforrások biztosítása

A tervek erőforrásigénye munkahelyenként változik. Általános szabály, hogy olyan cselekvési tervet kell készíteni, amely figyelembe veszi a rendelkezésre álló erőforrásokat, és esetleg feltünteti azoknak a további intézkedéseknek a költségeit és hasznait, amelyek megvalósításához extra erőforrásra lenne szükség.

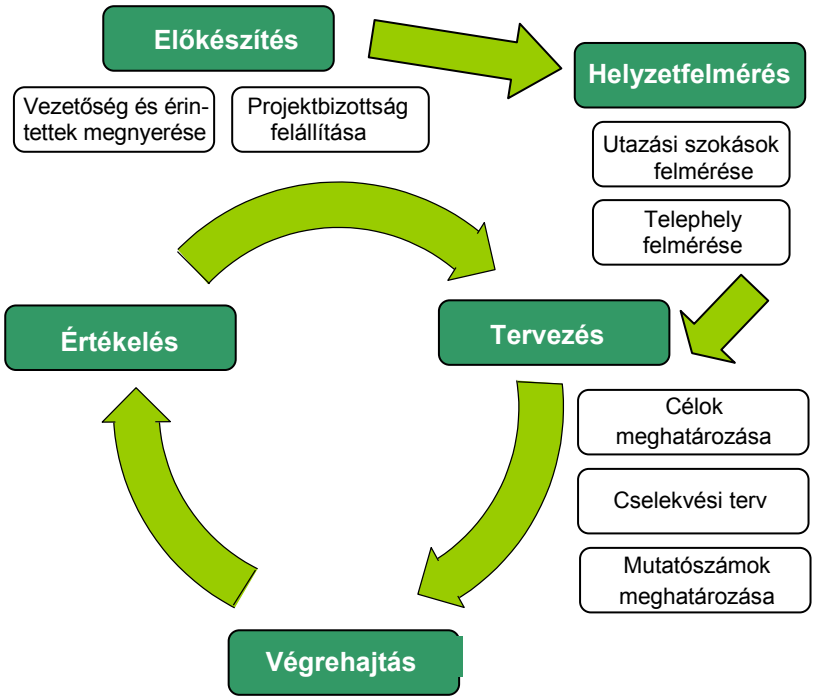
A helyi körülményekhez és lehetőségekhez igazodó megoldások

A helyi lehetőségek és körülmények figyelembe vétele nemcsak a rendelkezésre álló erőforrások számba vételét jelenti, hanem olyan adottságokét is, mint a meglevő közösségi közlekedési szolgáltatások, a kiépített vagy kijelölt kerékpárút közelsége, az alkalmazottak érdeklődése (vállalati természetjáró klub, már meglevő fitness klub), a szomszédságban levő vállalatok által alkalmazott megoldások stb. Érdemes összefogni a környékbeli kerékpárüzlettel vagy kerékpár-szervízzel stb.

A terv készítése során minden lépésben ügyelni kell, hogy a sikeres terv itt ismertetett feltételei teljesüljenek.

4. A munkahelyi közlekedési terv készítésének folyamata

A tervezés – legyen szó bármilyen tervről – minden esetben hasonló folyamat. Ezt a folyamatot többféleképpen lehet szakaszokra bontani. Lehet több vagy kevesebb szakasz, de mindig ugyanazoknak a feladatoknak az elvégzéséről és mindig egy körfolyamatról van szó. Azoknak a vállalatoknak, amelyek minőségirányítási, környezetirányítási vagy más irányítási rendszert működtetnek, az alábbi ábra ismerős lehet.



A munkahelyi közlekedési tervek tervezésének és végrehajtásának folyamata

4.1. Előkészítés

Az előkészítő szakasz célja a terv melletti elkötelezettség kialakítása és a projektbizottság felállítása.

A terv készítésével kapcsolatban az első kérdés, hogy mikor érdemes egy ilyen projektbe belefogni. Bár munkahelyi közlekedési tervet bármikor lehet készíteni, vannak alkalmak, amelyek szinte kínálják magukat erre a célra. Ilyen alkalom, ha a cég új helyre költözik, ha a közelben a közlekedési feltételek megváltoznak, például a közösségi közlekedés szolgáltatása javul (járatsűrítés, új megálló a közelben, új járat stb.), útépítés miatt a gépkocsival való közlekedés nehezebbé válik, a közelben kerékpárutat adnak át vagy parkolási nehézségek tapasztalhatók, mert egyre többen akarják a vállalati parkolót igénybe venni stb.

4.1.1. Az elkötelezettség kialakítása

A kezdeményezés a terv megvalósítására több forrásból is jöhet. Például a kerékpárral munkába járó alkalmazottaktól, akik szeretnék, ha a vállalat kedvezőbb feltételeket biztosítana a számukra, a parkolási gondoktól szenvedő autósoktól, akik szeretnék, ha a gondjukat megoldanák, vagy jöhet magától a vezetéstől, amelyik szeretné a vállalat közlekedéssel kapcsolatos költségeit lefaragni.

Amennyiben a kezdeményezés nem a vezetéstől indul, fontos feladat a felső vezetés támogatásának a megszerzése, és a vezetés elkötelezettségének a megteremtése.

A vezetés megnyeréséhez a kezdeményezőknek alaposan át kell gondolniuk, hogy milyen előnyei származnak a szervezetnek a terv megvalósításából, vagyis hogy a munkahelyi közlekedési tervek szokásos előnyei (lsd. 2.2. fejezet) hogyan jelentkeznek az adott vállalatnál. Hogyan járul hozzá a terv a vállalat társadalmi felelősséggel kapcsolatos politikájához, környezeti irányítási rendszeréhez, hogyan hat a vállalat közlekedéssel, parkolással kapcsolatos költségeire, milyen hatása lesz a munkahelyi légkörre stb.

Amennyiben a vezetést sikerül megnyerni, és megszületik a terv elkészítésére vonatkozó döntés, szükség van egy **koordinátorra**, aki meghatározza az elvégzendő feladatokat, egyeztet az érintettekkel a feladatok elvégzéséről, figyelemmel kíséri a projekt végrehajtását, és részt vesz az eredmények értékelésében.

Nagy vállalat, sok embert foglalkoztató objektum esetében nem elég a koordinátor. A szerteágazó tevékenység összefogásához egy több tagú projektbizottság is kell, amelyben minden olyan vállalati részleg képviselője helyet kap, amelynek a terv elkészítésében és végrehajtásában fontos szerepe lehet: pl. az emberi erőforrás részleg, a pénzügy, a gondnokság, a kommunikációs részleg, a biztonsági szolgálat, a szakszervezet képviselője, a társadalmi felelősséggel foglalkozó szakember és a környezetvédelmi megbízott. A projektbizottság ülései között a feladatok elvégzését a koordinátor hangolja össze. A koordinátor nagy vállalat esetében teljes munkaidőben látja el a feladatát, kisebb vállalatoknál ez részmunkaidős vagy osztott munkaidős megbízás.

4.1.2. Konzultáció az érintettekkel

Érdemes már az előkészítési szakaszban konzultálni az alkalmazottakkal: még a döntés előtt tájékoztatni őket a szándékról, hogy a vállalat munkahelyi közlekedési terv végrehajtására készül, és meghallgatni a reakciókat. Az alkalmazottak pozitív hozzáállása elősegítheti a terv sikerét, és a vezetők könnyebben rászánják magukat a terv elkészítésére, ha számíthatnak az alkalmazottak támogatására.

A projekt tervének fogadtatása jelzi azt is, hogy mennyire lesz nehéz a munkahelyi közlekedési terv megvalósítása, mennyi támogatásra vagy ellenkezésre számíthat a projekt. Mint minden változás, a munkahelyi közlekedési terv bevezetése is megoszthatja az érintetteket. Érdemes meghallgatni az ellenvéleményeket, az ellenzőket meggyőzni, a kétségeket eloszlatni, és a kérdéseket megválaszolni, mert ez megkönnyíti a majdani végrehajtást.

Fontos, hogy az érintettek lássák a tervből származó előnyöket, pl. a parkolóhelyek ésszerűbb elosztását, az alternatív közlekedési módok használatából adódó megtakarításokat, a környezeti előnyöket vagy a mozgással járó pozitív egészségügyi hatásokat.

Az érintetteket tájékoztatni kell arról, hogy

- a munkahelyi közlekedési terv nem egyenlő az autózás betiltásával,
- nem kell mindenkinek másnaptól kerékpároznia, akár akar, akár nem,
- a terv a drága autózást akkor és ott akarja más közlekedési móddal kiváltani, amikor és ahol az autózás más közlekedési móddal jól helyettesíthető,
- a részeredmények is fontosak, vagyis az olyan változások, hogy az autót nem minden nap és nem az út teljes hosszán használják, hanem, mondjuk, csak hetente kétszer, vagy csak az otthon és a vasútállomás között stb.

A kommunikáció tartalmában és formájában is igazodjon a célközönség elvárásaihoz: idősebb munkavállalók esetén a kényelmi szempontokra lehet utalni, fiatalabb munkavállalók esetén a kerékpározásnak a sportos, dinamikus életstílusban játszott szerepét érdemes hangsúlyozni.

4.2. Helyzetfelmérés: az utazási szokások értékelése és a telephelyi audit

A helyzetfelmérésnek kettős célja van: egyrészt meg kell ismerni a célközönség utazási szokásait, változtatási hajlandóságát, a reálisan szóba jövő fenntartható megoldásokat ahhoz, hogy jól átgondolt cselekvési tervet lehessen készíteni. Az induló állapot ismerete ugyanakkor a majdani intézkedések hatásának az értékeléséhez is szükséges: a későbbi adatokat, szokásokat ezzel az induló állapottal lehet majd összehasonlítani.

Az utazási szokásokkal kapcsolatban mindenekelőtt azt kell megtudni, hogy

- hogyan, milyen közlekedési mód igénybe vételével jutnak el az alkalmazottak a munkahelyre,
- miért az adott közlekedési módot választják,
- hogyan oszlanak meg az utazások a különböző közlekedési módok között.

Az utazási szokások mellett fel kell mérni az utazási szokások befolyásolásának lehetőségeit és korlátait, vagyis hogy

- milyen feltételek mellett lennének hajlandók az alkalmazottak a fenntarthatóbb közlekedési módokat választani,
- az adott helyszínen milyenek az alternatív közlekedési módok (közösségi közlekedés, kerékpározás, gyaloglás, telekocsi, távmunka) lehetőségei, illetve
- milyen költségekkel járna ezen alternatívák igénybe vétele.

A felmérés nemcsak a munkába járással, hanem az üzleti utakkal is foglalkozhat, ha erre az adott szervezetnél igény mutatkozik.

A helyzetfelmérés történhet helyszíni szemlével, kérdőíves felméréssel, interjúkkal, fókuszcsoportok alkalmazásával stb. A kérdőíves felméréshez található egy minta a függelékben.

A KSH adatai szerint a munkába járást országosan az aktív népesség 42%-a, a fővárosban lakók 36%-a oldja meg személygépkocsival. Ez az arány a helyi munkalehetőségek, a közösségi közlekedési szolgáltatások, a távolságok, a jövedelmi viszonyok stb. függvényében településtípusonként változik. Érdemes összevetni a felhasznált közlekedési módok arányára vonatkozó helyi felmérés eredményeit az adott településtípusra vonatkozó országos adatokkal.

A munkába járáshoz használt közlekedési mód a lakóhely nagysága szerint

%

Településkategóriák / Közlekedési mód	0 - 1 999	2 000 – 4 999	5 000 – 9 999	10 000 – 49 999	50 000 – 99 999	100 ezer és több	Buda-pest	Összesen
	lakosú települések							
Autóval összesen	**44,1**	**41,2**	**42,1**	**43,0**	**45,6**	**44,8**	**36,2**	**42,0**
Ebből Egyszemélyes autó	22,6	19,4	21,4	25,2	24,8	31,3	26,5	24,7
Többen egy autóban	21,4	21,9	20,6	17,7	20,8	13,5	9,7	17,3
Közösségi közlekedéssel	**32,9**	**27,9**	**22,8**	**20,0**	**27,6**	**36,9**	**56,4**	**32,8**
Egyéb (nem autó és nem közösségi)*	**23,0**	**30,9**	**35,1**	**37,0**	**26,8**	**18,2**	**7,3**	**25,2**
Ebből kerékpár	13,6	19,9	24,5	21,5	11,4	9,0	2,2	14,4
Összesen	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

* Egyéb közlekedési módok: kerékpár, motorkerékpár, taxi

Forrás: KSH

Munkahelyenként változó, hogy mennyi új információra van szükség, vagy hogy az adott helyen mennyire magától értetődőek a változtatási lehetőségek. A felmérésnek elég alaposnak kell lennie ahhoz, hogy a helyi igényekhez és lehetőségekhez igazodó, testre szabott terv készülhessen. A válaszadási hajlandóságot ugyanakkor csökkenti, ha túl sokáig tart a kérdések megválaszolása. Ezért célirányos kérdésekkel csak azokról a változtatási lehetőségekről érdemes informálódni, amelyek megvalósítására az adott helyszínen reális esély van. Arra is vigyázni kell, hogy a munkahelyi közlekedési terv készítése ne a felmérésben merüljön ki, jusson energia és részvételi hajlandóság a tervezés további lépéseire is.

Az összegyűjtött információ felhasználásával SWOT elemzés készíthető, amely számba veszi a vállalat vagy a szervezet erősségeit, gyengeségeit, lehetőségeit és fenyegetéseit. Természetesen az erősségeket, a gyengeségeket, a lehetőségeket és a fenyegetéseket a munkahelyi közlekedési terv szempontjából kell értékelni.

Az **erősségek** közé tartoznak a szervezetnek azok az adottságai, amelyek megkönnyítik a terv elkészítését és megvalósítását. Ilyen erősség lehet a vállalatnak a társadalmi felelősség vagy a környezetvédelem iránti elkötelezettsége, a vállalati környezetirányítási rendszer megléte, a vállalatnál működő kerékpáros vagy természetjáró klub, a dolgozóknak vagy a vezetésnek a fenntartható közlekedési megoldások bevezetése iránti igénye stb.

A terv szempontjából **gyengeség** lehet a fentiek hiánya, a megrögzött gépkocsihasználók magas aránya, az információhiány vagy a gépkocsihasználathoz kötött juttatások kiterjedt rendszere.

A munkahelyi közlekedési terv szempontjából **lehetőség** a közösségi közlekedés közelsége, a közösségi közlekedés szolgáltatásainak magas minősége, a kiépített, biztonságos kerékpárút hálózat, **fenyegetés** a közösségi közlekedési szolgáltatások alacsony színvonala, a biztonságos kerékpározás vagy gyaloglás feltételeinek hiánya.

A cselekvési terv az erősségekre épít, kihasználja a szervezet környezete által nyújtott lehetőségeket, ellensúlyozza vagy felszámolja a meglevő gyengeségeket és a környezetből érkező fenyegetéseket. Az erősségek és a gyengeségek a vállalat saját belső tulajdonságai, a lehetőségek és a fenyegetések a külső környezet által nyújtott kedvező vagy kedvezőtlen feltételek.

4.3. A terv elkészítése

A terv készítése a célok és a célok elérését segítő intézkedések meghatározását jelenti. A tervnek az intézkedések megnevezése mellett tartalmaznia kell végrehajtásért felelős személyeket, a határidőket és az egyes intézkedések erőforrásigényét. A közvetlenül a gépkocsihasználat csökkentését szolgáló intézkedések mellett a tervbe érdemes belevenni a kommunikációval és a projekt előrehaladásának nyomonkövetésével kapcsolatos tennivalókat is.

A terv elkészítése eredménye nemcsak egy dokumentum, hanem az elkötelezettség a tervben foglalt intézkedések végrehajtására.

A munkahelyi közlekedési tervnek nem kell feltétlenül terjedelmes dokumentumnak lennie. A lényeg a terv mögött álló elkötelezettség és cselekvési szándék. Bár a tervkészítés egyes szakaszainak eredményeit érdemes írásba foglalni, hogy a későbbi értékelés és a terv majdani megújítása során ezeket fel lehessen használni, a terv és pl. az előzetes felmérés eredményeinek az összesítése vagy a SWOT analízis lehetnek különálló dokumentumok is. Maga a terv akár egyetlen táblázatból is állhat, amely összefoglalja a célokat, a célok elérését szolgáló intézkedéseket, illetve az ezekhez kapcsolódó felelősöket, erőforrásokat és határidőket.

A tömör, lényegre törő táblázatos forma helyett lehet részletes, szöveges tervformát is használni, olyat, amely a tervkészítés minden fázisának eredményét tartalmazza, nemcsak az intézkedéseket, és eligazítást nyújt az intézkedések végrehajtásának módjáról is.

A Függelék mindkét megközelítéshez tartalmaz iratmintát.

A munkahelyi közlekedési tervnek az átfogó cél, a gépkocsihasználat visszaszorítása és a fenntartható közlekedési módok előtérbe helyezése mellett több (rész)célja lehet. Ezeknek a **céloknak** konkrétaknak és mérhetőeknek kell lenniük, hogy lehetővé tegyék a majdani eredmények értékelését. Ilyen cél lehet pl. a kerékpárral közlekedők arányának 2015-ig történő megduplázása, az egyszemélyes autós utak számának 5 év alatt 15%-kal való csökkentése, a távmunka bevezetése vagy hogy a vállalati parkolóhelyek száma nem haladhatja meg az 50-t. Ezek a célok egyben meghatározzák azokat a **mutatószámokat** is, amelyeket a végrehajtás során mérni kell, és amelyek alapján a végrehajtás értékelése történik.

A célok elérését szolgáló intézkedések négy csoportba sorolhatók:

- a közlekedés iránti igényeket csökkentő eszközök,
- információs, szemléletformáló eszközök, oktatás,
- a közlekedési lehetőségeket, a szolgáltatásokat bővítő, a szolgáltatások minőségét javító eszközök,
- a fenntartható közlekedési formák használatát ösztönző eszközök.

Az eszközök közlekedési mód szerint is csoportosíthatók. A főbb csoportok:

- a közlekedés iránti igényeket csökkentő eszközök,
- a közösségi közlekedés igénybe vételére ösztönző eszközök,
- a kerékpározás arányának növelését segítő eszközök,
- a gyaloglás arányának növelését segítő eszközök,
- az autóhasználat ésszerűsítését szolgáló eszközök – pl. telekocsi, osztott autóhasználat.

A felsorolt eszközök mellett, azok kiegészítésére a vállalatok is alkalmazhatják a parkolásszabályozás korlátozó és ösztönző módszereit.

A célok és a célok elérését szolgáló intézkedések vállalatonként, szervezetenként igen különbözőek lehetnek. A hasonló célokból adódóan az intézkedések között természetesen van néhány megszokott, visszatérő közös megoldás (ezek alkalmazása sem

	A közösségi közlekedés arányának növelése	**A kerékpározás arányának növelése**	**A gyaloglás arányának növelése**	**Telekocsi, osztott gépkocsi-használat**	**Az utazás iránti igények csökkentése**	**Parkolás-szabályozás**
Hagyományos/ Gyakoribb/ Ismertebb	• Utazási bérletek vállalati támogatása • A munkaidő kezdetének és végének hozzáigazítása a menetrendhez • Tájékoztatás a menetrendről	• Kerékpártároló • Zuhanyozó, öltöző, szekrények • Kerékpáros rendezvények, szabadidős programok • Kerékpárjavítás	• Öltözők, hajszárító, öltöző-szekrények • Kölcsönözhető esernyők • Térképek	• Telekocsi	• Rugalmas munkaidő • Távmunka • Tele-konferencia • Video-konferencia • Sűrített munkahét	• A parkolás engedélyhez, díjfizetéshez kötése, korlátozások
Újszerűbb / ritkább megoldások	• Egyeztetés a közlekedési vállalattal a szolgáltatások javítása érdekében • A közeli vagy útbaeső cégekkel közös fellépés a szolgáltatások javításáról a közlekedési vállalattal folytatott tárgyalásokon • Vállalati mikrobuszjárat a telephely és a vasútállomás vagy egy közlekedési csomópont között • Költözés esetén olyan telephely választása, amely közösségi közlekedéssel jól megközelíthető	• Vállalati kerékpárpark • Elektromos kerékpárok • Kényelmi szolgáltatások		• Biztonságos hazajutás megszerve-zése arra az esetre, ha az együtt utazók közül valakinek váratlanul a megbeszélt-nél hamarabb vagy később kell hazamennie • Osztott gépkocsi használat	• Élő internetes közvetítés • Webinar	• Parkoló-helyek biztosítása a telekocsik részére • Fizető parkoló zónában vállalati támogatás a telekocsis közlekedők parkolásához • Elektromos autók előnyben részesítése a parkolóhelyek elosztásánál

4.3.1. A közösségi közlekedés igénybe vételére ösztönző eszközök

A közösségi közlekedéssel munkába járók aránya hazánkban európai összehasonlításban viszonylag magas. Átlagosan az ilyen célú utazások durván egyharmadában vesznek igénybe valamilyen közösségi közlekedési eszközt, de Budapesten, ahol a közösségi közlekedés feltételei kedvezőbbek, ez az arány 56,4%, a százezernél több lakosú vidéki városokban pedig 37%.

A munkáltatók leggyakrabban a béren kívüli juttatások részeként adott utazási bérletekkel, a közösségi közlekedéssel történő munkába járás költségeinek a megtérítésével ösztönzik ennek a közlekedési módnak az igénybe vételét. Ez a megoldás adózási szempontból a munkáltatónak és a munkavállalónak egyaránt kedvező.

Nagyobb munkáltatók egyeztetni tudnak a közlekedési vállalattal a megálló helyéről, a menetrendről vagy egy új járat beindításáról. Kisebb cégek a környék vállalataival, más munkáltatókkal összefogva, együtt tudnak ilyen változtatásokért eredményesen tárgyalni. A munkahelyi közlekedési terv készítése során végzett felmérés hasznos érveket adhat a munkáltatónak ehhez a tárgyaláshoz.

Segíthet a közösségi közlekedést választó munkavállalóknak, ha a munkaidő kezdetét és végét a távolsági busz vagy a vonat menetrendjéhez igazítják, mert ezzel lerövidíthető a várakozással együtt számított utazási idő.

Drágább megoldás a vállalati minibusz, amely egy közlekedési csomópontot, megállót, vasútállomást köt össze a telephellyel. A költségek csökkentésére többféle módszer is van: egy ipari park vállalatai például együtt tarthatják fenn a szolgáltatást, a buszt nem egész nap, hanem csak a reggeli és a délelőtti csúcs idején üzemeltetik, a nap további részében pedig például postázásra használják, vagy külső szolgáltatótól rendelik meg a személyszállítási szolgáltatást stb.

A mini- vagy mikrobusz helyettesíthető vállalati kerékpárflottával, így a vasútállomás és a telephely között az utat gyorsabban lehet megtenni, mint gyalog.

A közösségi közlekedés igénybe vételét munkáltatói oldalról olyan kisebb kényelmi szolgáltatásokkal is ösztönözni lehet, mint például az újonnan munkába állók tájékoztatása a helyi közösségi közlekedésről.

Érdemes megvizsgálni az üzleti utak közösségi közlekedéssel történő lebonyolításának a lehetőségeit is.

4.3.2. A kerékpározás arányának növelését segítő eszközök

A kerékpározás rohamosan növekvő népszerűsége megkönnyíti azoknak a munkahelyeknek a dolgát, akik vállalkoznak a munkahelyi közlekedési terv kidolgozására. Országosan 2009-ben a munkába járáshoz már az utazások 14,4 %-a kerékpárral történt.

A munkáltatók a kerékpáros munkába járást a leggyakrabban kerékpártárolók létesítésével és bővítésével segítik. Fontos, hogy a kerékpártároló biztonságos (zárt, jól megvilágított), könnyen megközelíthető legyen, és hogy az újonnan kerékpárra váltók könnyen tudjanak a tárolóhoz kulcsot szerezni. A kerékpárral közlekedők sok helyen zuhanyozót, öltözőszekrényt is használhatnak. Nagyobb munkáltatók megszervezik a kerékpárok időszakonkénti karbantartását vagy kerékpárjavító tanfolyamot szerveznek. Hasznos lehet a portán vagy más központi helyen kerékpárjavító felszerelést (szerszámokat, pumpát, defekt javító készletet), valamint láthatósági mellényt, kerékpárlámpát elhelyezni, és ezek elérhetőségét közhírré tenni. Az újonnan munkába lépő vagy frissen kerékpárra váltó alkalmazottak számára hasznos a helyi kerékpáros útvonalakról készített térkép.

A kerékpáros kampányokban való részvétel (BAM, Critical Mass, Autómentes nap, Európai Mobilitási Hét), a kerékpározóknak szervezett programok, kerékpáros tanfolyamok segítik a munkahelyi kerékpáros közösség kialakulását. Ahogy a CIB Bank példája is mutatja, egy ilyen közösség olyan összetartó erő, amely hozzájárul a kezdeti lelkesedés és lendület fenntartásához, és ezáltal segíti a közlekedési terv végrehajtását.

Egyes cégek vállalati kerékpárokat is üzembe állítanak, amelyeket a kisebb távolságra tett napközbeni üzleti utakhoz tudnak a dolgozók felhasználni (telephelyek közötti közlekedéshez, helyszíni szemlékhez stb.). Kedvezőtlen domborzati viszonyok esetén jó szolgálatot tesznek az elektromos kerékpárok (PEDELEC), amelyekkel a rájuk szerelt villanymotornak köszönhetően lejtőn felfelé is könnyű haladni.

„Ha kerékpárral közlekedünk, részben több időnk marad magunkra, alvásra, nyugodt reggelizésre, részben az utazási időt is pontosabban tudjuk kiszámítani, nem késünk el a közlekedési dugók miatt.” (A 2012. évi Bringázz a munkába! kampány fő üzenete)

4.3.3. A gyaloglás arányának növelését segítő eszközök

A gyaloglás a kerékpározáshoz hasonlóan egy aktívabb életstílust jelent, amelynek az egészségre gyakorolt hatásai is kedvezőek. Elsősorban a munkahelyükhöz közel lakók járnak gyalog, de az út hosszabb-rövidebb szakaszát a közösségi közlekedéssel érkezők is gyalog teszik meg, így a gyaloglás feltételeinek javítása a közösségi közlekedéssel utazóknak is kedvez.

A kerékpározókhoz hasonlóan a gyaloglók is értékelik az öltözőt és az öltözőszekrényeket, mert így a munkába való eljutás esetleges viszontagságai után rendbe tudják hozni magukat (hajszárítás, cipőváltás, fésülködés). Egy váratlan eső esetére kölcsönözhető esernyőket lehet tartani a portán, a biztonságos gyalogló-sétáló útvonalakról térkép készülhet az új munkavállalók számára.

4.3.4. Az autóhasználat ésszerűsítését szolgáló eszközök

Bizonyos körülmények között az alkalmazottak munkába való eljutása vagy az üzleti út lebonyolítása autó nélkül aránytalanul nehéz lehet. Ilyen esetekre a telekocsi vagy az osztott autóhasználat jelent megoldást.

A telekocsi rendszer itthon sem ismeretlen. A rendszer bevezetését lehet próbaidőszakkal kezdeni. Az egy irányban lakók könnyebben találnak útitársat, ha rugalmas munkaidőben dolgoznak. A rendszer rugalmasságát fokozza, ha az útitársaknak nem kell minden nap együtt utazniuk, hanem saját maguk megállapodnak abban, hogy milyen sűrűn társulnak. Ugyancsak javítja az együttutazási hajlandóságot, ha a vállalat rendkívüli helyzetekben is biztosítja a telekocsiban utasként érkezők számára a hazajutást (pl. taxivállalattal kötött szerződés segítségével). Ilyen rendkívüli helyzet lehet egy túlóra vagy ha betegség miatt a gyereket hamarabb haza kell hozni az óvodából. A telekocsi igénybe vételét a vállalat azzal is ösztönözheti, ha a telekocsival érkezők számára fenntartott helyet jelöl ki a vállalati parkolóban.

Az autóval történő munkába járást az is csökkenti, ha a napközbeni üzleti utakra az alkalmazottak a vállalati gépkocsiparkot vehetik igénybe. Ennek a megoldásnak egy további előnye is van, ha a vállalat kisfogyasztású, környezetbarát járműveket vásárol.

4.3.5. A közlekedés iránti igényeket csökkentő eszközök

A munkába járással kapcsolatos közlekedési igényeket csökkenti a **sűrített munkahét** (a szerződés szerinti heti munkaidő nem öt, hanem pl. négy munkanap alatt történő ledolgozása) vagy a **távmunka**, amelyek segítségével a munkába járás hetente egyszer vagy akár többször is elkerülhető. A modern kommunikációs technológiák sok szellemi dolgozónak adnak lehetőséget arra, hogy távolról végezze a munkáját, és közben kapcsolatban álljon a vállalattal és a kollégáival. Persze ezek a megoldások nem minden munkahelyen alkalmazhatók, de sokféle munkát lehet távmunka formájában megszervezni (telefonos ügyfélszolgálat, kisebb adminisztrációs feladatok, rendszergazda stb.)

A kommunikációs technológiák az üzleti utazások számát is csökkenthetik. A személyes üzleti találkozók egy része kiváltható **telefon- és videokonferenciák**kal, a szakmai konferenciákon való jelenlét pedig **élő internetes közvetítések**kel és **internetes szemináriumok**kal.

A dolgozók közlekedése szempontjából előnyös lehet a **rugalmas munkaidő** bevezetése, mert így könnyebben tudnak alkalmazkodni a vasúti vagy az autóbusz közlekedés menetrendjéhez, és nem kényszerülnek autóval utazni.

A távmunkát nemcsak a munkaszervezési szempontok, hanem esetleg a dolgozók otthoni körülményei is akadályozhatják (internetkapcsolat hiánya, kicsi lakás). Az ilyen esetekre jelentenek megoldást az ún. okos munkavégző helyek, amelyekben íróasztalt, tárgyalások, megbeszélések lebonyolítására alkalmas termeket lehet rövid időre, akár néhány órára bérelni. Egyes központokat csak bizonyos vállalatok alkalmazottai vehetnek igénybe, mások bárkit fogadnak. Sok központ további szolgáltatásokat is kínál: büfészolgáltatást, fénymásolást, nyomtatást vagy gyermekmegőrzést. Ilyen szolgáltatások már itthon is elérhetők. Ezek igénybe vétele esetén a munkavállalónak nem kell a távoli munkahelyére eljutnia, elég a lakásához közeli munkavégző központba bemennie.

Az internetes szeminárium (webinar) olyan oktatási forma, amely lehetővé teszi, hogy az oktató széles nemzetközi hallgatóságot érjen el anélkül, hogy a résztvevőknek utazniuk kellene. A résztvevők „élőben” látják és hallják az előadót, és saját mikrofonjukon vagy chat-elés formájában kérdéseket tehetnek fel neki. Az internetes szemináriumról készített felvétel bármely internetes portálon közzétehető, s ez lehetővé teszi, hogy a későbbiekben mások is megnézzék az anyagot.

4.3.6. Parkolásszabályozás

Saját parkolóval, garázzsal rendelkező vállalatok a parkolás szabályozást ugyanolyan hatékonyan tudják alkalmazni, mint a települések. Ez az eszköz nem egy konkrét alternatív közlekedési mód igénybe vételét ösztönzi, a célja a telephelyet gépkocsival megközelíteni kívánók számának a csökkentése.

A parkolóhelyek igénybe vételét engedélyhez vagy díjfizetéshez lehet kötni. A díjazást célszerű az igénybevétel időtartamával arányosan megállapítani, mert az előre fizetett éves vagy havi díjak a szolgáltatás minél intenzívebb használatára ösztönöznek.

A fenntarthatóbb közlekedés érdekében a jó parkolóhelyeket a gépkocsiközlekedés fenntarthatóbb formái, így például a telekocsi utasok és a környezetbarát járművek számára érdemes fenntartani.

Eredményes módszer a parkolóhelyek számának csökkentése, és a felszabaduló terület más célra történő felhasználása. Ez a cél lehet gazdasági cél (bérbeadás, értékesítés) vagy szociális cél (park, pihenőhely, sportpálya).

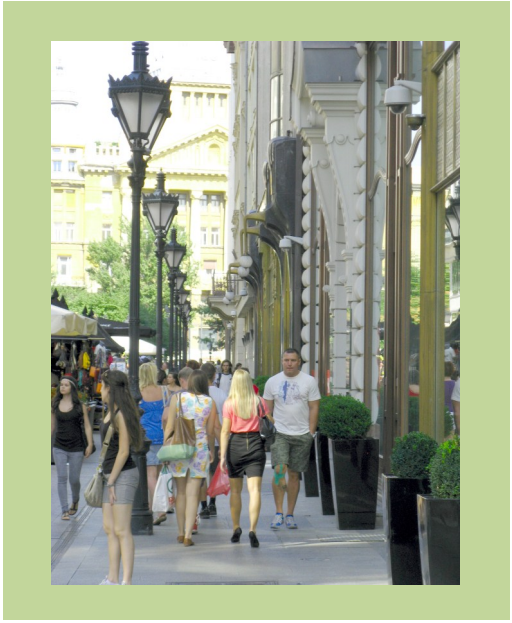
4.4. A terv végrehajtása

A végrehajtás a tervben foglalt intézkedések megvalósítását jelenti. Ennek a szakasznak két fontos, egymással összefüggő feladata van. Az egyik a tenniakarás, **a lendület megteremtése és fenntartása**, a másik a kommunikáció.

A közlekedés módja része egy kialakult életstílusnak, és az életmódváltás nem megy egyik napról a másikra. Még olyan munkahelyeken is, ahol a vezetés és az alkalmazottak egyaránt támogatják a tervet, folyamatos megerősítésre van szükség ahhoz, hogy a kezdeti lelkesedés elmúltával a dolgok ne zökkenjenek vissza a régi kerékvágásba, az új szokások rögzüljenek és tartóssá váljanak.

Az érdeklődés és a motiváció fenntartására nincs biztos recept, a sikerhez vezető út, csakúgy mint a terv egésze szervezetenként különböző. Néhány alapvető tanács:

- Az elkészült tervet széleskörben ismertetni kell az érintettekkel, egyben hangsúlyozva a vállalatnak a benne foglaltak végrehajtására vonatkozó elkötelezettségét.
- A végrehajtást érdemes olyan egyszerű, kockázatmentes intézkedésekkel kezdeni, amelyek fogadtatása várhatóan pozitív, és amelyek gyorsan, biztosan érzékelhető eredményt hoznak. A bonyolultabb, kockázatosabb intézkedéseket inkább a végrehajtás későbbi szakaszaira kell halasztani.
- A tervezett intézkedésekről kellő időben, megfelelően részletes tájékoztatást kell adni, hogy az érintettek tudjanak róla, és azt is



tudják, mi a teendőjük, ha élni akarnak az új lehetőséggel, igénybe akarják venni az új szolgáltatást vagy alkalmazkodni akarnak a változásokhoz. (Mikor adják át a zárt kerékpártárolót, hol lehet hozzá kulcsot szerezni stb.)

- A helyben szokásos kommunikációs csatornákon (belső hírlevelek, intranet, munkaértekezletek) keresztül folyamatosan hírt kell adni a végrehajtás előre haladásáról és az eredményekről. Maga a rendszeres híradás is érzékelteti az alkalmazottakkal, hogy a projekt folyamatban van, de a hírek megfogalmazásánál is érdemes ügyelni a folyamatosság hangsúlyozására. El lehet mondani, hogy az intézkedésre a felmérés eredményei alapján került sor, hogy eddig az ügyben történt-e fejlemény, és hogy mi lesz a végrehajtás során a következő lépés. A folyamatosság hangsúlyozása egyben a terv végrehajtásával, a fenntartható közlekedés elősegítésével kapcsolatos tartós elkötelezettséget is jelzi az alkalmazottaknak.

- A fennmaradást segíti a terv intézkedéseinek a vállalat működési folyamataiba történő integrálása, a napi rutinba való beillesztése. (Pl. az új munkavállalók tájékoztatásához automatikusan hozzátartozik a közlekedési terv ismertetése, a cafetéria csomag része a közlekedési bérlet, a költségvetés összeállításánál mindig figyelembe veszik a tervhez kapcsolódó intézkedések költségigényét stb.)

- A lendület fenntartására alkalmasak a különböző rendezvények (pl. a telekocsival utazók számára szervezett reggeli közös kávézás, amelyen a leendő partnerek jobban megismerik egymást, a kerékpárosoknak szervezett túra, a legtöbbet kerékpározó alkalmazottak díjazása és az ebből az alkalomból rendezett kisebb ünnepség, évi egyszeri kerékpárkarbantartási nap stb.) Ezek a rendezvények még hatásosabbak, ha a helyi vagy országos rendezvényekhez igazítva szervezik meg őket, mert így az országos vagy települési rendezvény és a helyi rendezvény hatása erősíti egymást.

- A terv állandó, érzékelhető „jelenlétét” segíthetik az olyan intézkedések, mint a közösségi közlekedés mindenkori aktuális menetrendjének az elérhetővé tétele akár a belső internetes oldalakon, akár a porta mellett kifüggesztve, akár sokszorosított formában kihelyezve, hogy kifelé és befelé menet bárki vehessen egy saját példányt; vagy ha a portán mindig kéznél van a kerékpárjavító készlet stb. Természetesen állandó emlékeztető körülmény a mindenki által látható helyen lévő kerékpárparkoló vagy a vállalati emblémával ellátott kerékpárokból álló saját kerékpárflotta is.

- Fontos az eredmények elismerése, megünneplése, jelképes jutalmazása.

- A kommunikáció legyen pozitív. Autósellenes kommunikáció helyett inkább arra kell rávenni az autósokat, hogy például üzemanyagtakarékos vezetéssel járuljanak hozzá a közlekedés környezeti hatásainak a csökkentéséhez, vagy próbálják ki az autómentes alternatívákat.

4.5. Megfigyelés és értékelés

Az eredményeket értékelésének a célja a program és az alkalmazott intézkedések továbbfejlesztése. Ebben az értelemben ez a lépés hasonlít a program kezdetén elvégzett helyzetértékelésre, azzal a különbséggel, hogy az értékelés az eredményekre is kiterjed.

Tehát a vizsgált kérdések a következők:

- milyen eredmények születtek, sikerült-e a kitűzött célokat teljesíteni,
- mennyire voltak hatásosak az egyes intézkedések,
- felmerültek-e olyan változások vagy új körülmények, amelyeket a terv további részében figyelembe kell venni,
- milyen erőforrásokat igényelt és milyen pénzügyi haszonnal járt a terv megvalósítása.

Az értékelést legalább évente egyszer, az üzleti év zárásához és egyéb jelentések elkészítéséhez kapcsolódóan célszerű elvégezni. Amennyiben erre szükség van, gyakrabban is lehet értékelést tartani. Például egy-két hónapi működés után fel lehet mérni a közlekedési csomópont és a vállalati telephely között bevezetett vállalati buszjárat tapasztalatait, hogy hányan használják, megfelelő-e a menetrend stb.

Az értékelés előkészítése már a célok kitűzésével elkezdődik. A célokat úgy kell kitűzni, hogy az eredmények mérhetőek legyenek, és a célok kitűzésével egyidejűleg ki kell választani azokat a paramétereket, amelyeket mérni kell. A terv figyelemmel kíséréssel és méréssel foglalkozó része meghatározza a mérések módját, gyakoriságát, felelőseit, valamint azt is, hogy a mért eredményeket ki, milyen gyakorisággal kell jelenteni. A közlekedési paraméterek (különböző közlekedési módok aránya, a parkolót rendszeresen használók száma, a telekocsival utazók aránya) mellett fontos lehet a közlekedési magatartás, a szokások változásának a mérése is.

Az eredmények értékelése általában az értékelés időpontjában meglevő, és a projekt előtti állapot összehasonlításával történik. Ez az összehasonlítás önmagában is érdekes megállapításokat lesz lehetővé: például vizsgálható, hogy az induló állapothoz képest történő elmozduláshoz mennyi erőforrásra van szükség.

Ennél részletezettebb és differenciált értékelést tesz lehetővé, ha projekt eredményét más hasonló projektekével is összehasonlítjuk (benchmarking). Az EPOMM, az Európai Mobilitás-szervezési Platform honlapján elérhető MaxEva számítógépes alkalmazás (http://www.epomm.eu/maxeva/index.php?id=1) lehetővé teszi a projektek néhány alapvető paraméterének az összehasonlítását. Az alkalmazás a felhasználók által megadott adatok alapján kiszámítja a közlekedési módok arányának változását, a gépkocsival megtett utak együttes hosszának a változását és az ebből adódó szén-dioxid kibocsátás csökkenést. Ezeket az értékeket azután sok más projekt mutatóival lehet összehasonlítani. (Az alkalmazás egyszerre akár 100 projekt adatainak kilistázására és rendezésére is módot ad.)

A közlekedési szokások átalakulásának méréséhez az ugyancsak az EPOMM honlapján elérhető MaxSumo (http://www.epomm.eu/index.php?id=2602) módszer ajánlható. A módszer szakaszokra bontja a közlekedési szokások megváltozásának összetett folyamatát. Az egyes egymást követő szakaszokra külön-külön célokat és mutatószámokat lehet megállapítani, és az egyes szakaszok végrehajtása külön-külön értékelhető. Így a kitűzött céltól való eltérés már a projekt korai szakaszában észrevehető és korrigálható. A módszer rugalmas, egyetlen eszköz és egy több eszközből álló eszköztár alkalmazása esetén, a projekt közben és a projekt egy szakaszának lezárása után egyaránt használható.

A munkahelyi közlekedési tervek tartalmának, tervezési folyamatának és megvalósításának értékeléséhez segítséget adnak a CO_2MMERCE projekt által kidolgozott szabványok, amelynek segítségével a tervek alapszintű, közepes és haladó szintű kategóriákba sorolhatók. A szabványok megtalálhatók a Szabványok a munkahelyi közlekedési tervek kidolgozásához című kiadványban.

4.6. A cselekvési terv frissítése

Az eredményeket értékelése után új ciklus kezdődik, amelynek első lépése a cselekvési terv frissítése.

A cselekvési terv felülvizsgálata kiterjed a korábbi célokra, a célok elérését szolgáló intézkedésekre, az intézkedések végrehajtásáért felelős személyekre, a határidőkre, a várható költségekre és hasznokra, azaz mindazokra a szempontokra, amelyeket az eredeti cselekvési terv elkészítésekor a projektbizottság figyelembe vett. Az értékelés eredményeitől függően a projektbizottság (kisvállalatoknál az érdekeltek bevonásával a koordinátor) végiggondolja, hogy érvényesek-e az

eredetileg kitűzött célok, vagy az elért eredményekre való tekintettel új célokat kell kitűzni. Siker esetén az új célok a korábbinál ambíciózusabbak lehetnek, vagy a meglevő célokat újakkal lehet kiegészíteni. Kevésbé sikeres projekt esetén az eredetileg kitűzött célértékeket csökkenteni lehet. A terv frissítése keretében szükség esetén az új célokhoz új mutatószámokat, intézkedéseket, felelősöket, határidőket és erőforrásokat kell rendelni.

A frissített cselekvési terv nemcsak a célokat és a végrehajtás eszközeit újítja meg, hanem a szervezetnek a fenntartható közlekedési módok melletti elkötelezettségét is megerősíti és demonstrálja.

5. További információk, ötletek és útmutatók

Magyar nyelven:

Szabványok a munkahelyi közlekedési tervek kidolgozásához. CO_2MMERCE projekt. http://www.londoncouncils.gov.uk/London%20Councils/COMMERCESTANDARDS12PPHungarianvis.pdf

A munkahelyi közlekedési tervek tartalmának, tervezési folyamatának és megvalósításának értékeléséhez adnak segítséget a CO_2MMERCE projekt által kidolgozott szabványok, amelynek segítségével a tervek alapszintű, közepes és haladó szintű kategóriákba sorolhatók.

Munkahelyi Közlkedési Terv kalauz. CO_2MMERCE projekt. http://www.londoncouncils.gov.uk/London%20Councils/MKTkalauzillustrated.pdf

EPOMM e-updates. http://www.epomm.eu

A Európai Mobilitás-szervezési Platform havi hírlevele friss hírekkel, a legjobb példák rövid ismertetésével, részben magyarul. Innen elérhetők az ELTIS esettanulmányok is.

ELTIS honlap. http://www.eltis.org/

Nagyon sok esettanulmánnyal, amelyek között téma, ország, dátum és nyelv szerint lehet válogatni. Az esettanulmányok egy része magyar nyelven is elérhető.

Kiss-Dobronyi Bence, Torda Ádám, *A kerékpárral történő munkába járás ösztönzése vállalati környezetben. Motivációs eszközök a fenntarthatóság szolgálatában.* http://www.bikefm.hu/media/bikefm_ kiss-dobronyi-torda_kerekparos_munkaba_jaras_vallalati_osztonzese.pdf

Angol nyelven

Mobility Plan Guide Book. CO_2MMERCE. http://www.londoncouncils.gov.uk/services/commerce/mobilityplan.htm

Ian Taylor, *The Essential Guide to Travel Planning. Department of Transport*, March 2008. http://ways2work.bitc.org.uk/pool/resources/essential-guide-to-travel-planning-final-mar-08.pdf

Your Step by Step Guide tp Travel Plans. Smartertravel Workplaces. http://www.nationaltransport.ie/downloads/travel_planning_guidance_for_employers.pdf

Workplace Travel Plans: Guidance for Canadian Employers. Report prepared for Transport Canada by the Association for Commuter Transportation of Canada and Noxon Associates, 2010. http://www.tc.gc.ca/eng/programs/environment-urban-menu-eng-1682.htm

EPOMM weblap. http://www.epomm.eu

Adatbázis a közlekedési módok arányairól különböző európai városokban, a MaxEva és a MaxSumo értékelő alkalmazások, e-update hírlevelek

Making travel plans work. Lessons from UK case studies. http://eu-added-value.eu/docs/makingtravelplansworklessons5783.pdf

Workplace travel plan guidelines. http://www.nzta.govt.nz/resources/travel-planning-toolkit/docs/workplace-travel-plan-guidelines.pdf

How to create a workplace travel plan. http://www.businesslink.gov.uk/bdotg/action/layer?topicId=1079934951

6. Függelék

6.1. Minta az alkalmazottak utazási szokásainak és változtatási hajlandóságának felméréséhez[18/]

A vállalat fejléce, logoja

KÉRDŐÍV

Általános információk

1. Honnan jár Ön munkába?

   .....

   .....

2. Van-e olyan fogyatékossága, amelyet az utazás módjának megválasztásánál figyelembe kell vennie?
   - ❑ Van
   - ❑ Nincs

3. Általában mikor ér be a munkahelyére?
   - ❑ 6.00 – 6.30
   - ❑ 6.30 – 7.00
   - ❑ 7.00 – 7.30
   - ❑ 7.30 – 8.00
   - ❑ 8.00 – 8.30
   - ❑ 8.30 – 9.00
   - ❑ 9.00 – 9.30
   - ❑ 9.30 – 10.00

   Máskor (írja be, hogy mikor) .....

4. Mikor szokott hazaindulni?
   - ❑ 15.00 – 15.30
   - ❑ 15.30 – 16.00
   - ❑ 16.00 – 16.30
   - ❑ 16.30 – 17.00
   - ❑ 17.00 – 17.30
   - ❑ 17.30 – 18.00
   - ❑ 18.00 – 18.30
   - ❑ 18.30 – 19.00

   Máskor (írja be, hogy mikor) .....

5. Teljes munkaidőben vagy részmunkaidőben dolgozik?
   - ❑ Teljes munkaidőben
   - ❑ Részmunkaidőben

6. Szokott-e otthon dolgozni?
   - ❑ Igen
   - ❑ Nem

7. Ha igen, milyen gyakran?
   - ❑ Hetente legalább háromszor
   - ❑ Hetente egyszer vagy kétszer
   - ❑ Havonta kétszer
   - ❑ Havonta egyszer
   - ❑ Alkalmanként

Az utazás módjára vonakozó kérdések

8. Milyen közlekedési módo(ka)t vesz igénybe a munkába járáshoz? (Többet is megjelölhet.)
   - ❑ Autóval, vezetőként
   - ❑ Autóval, utasként
   - ❑ Helyi közösségi közlekedéssel
   - ❑ Vonattal
   - ❑ Motorkerékpárral
   - ❑ Kerékpárral
   - ❑ Gyalog
   - ❑ Taxival
   - ❑ Más módon (írja be)

   .....

   .....

9. Hány átszállással jut el a munkahelyére?

   .....

10. Miért választotta ezeket az utazási módokat? (Több választ is megjelölhet.)
    - ❑ Kényelmi szempontok miatt
    - ❑ A költségek miatt
    - ❑ Egészségi okok miatt
    - ❑ Nincs más alternatíva
    - ❑ A munkához is kell az autó
    - ❑ Egyéb okok miatt (írja be)

    .....

    .....

    .....

[18/] Forrás: http://www.warwickshire.gov.uk/Web/corporate/wccweb.nsf/Links/637AF374332C345880257840003DA62A/$file/

11. Szokott-e más közlekedési módot is használni munkába járáshoz?

- ❑ Igen
- ❑ Nem

Ha igen, akkor melyiket?

- ❑ Autóval, vezetőként
- ❑ Autóval, utasként
- ❑ Helyi közösségi közlekedéssel
- ❑ Vonattal
- ❑ Motorkerékpárral
- ❑ Kerékpárral
- ❑ Gyalog
- ❑ Taxival
- ❑ Más módon (írja be)

.....

12. Milyen messze lakik a munkahelyétől?

- ❑ 1 kilométeren belül
- ❑ 1 – 2 km
- ❑ 2 – 5 km
- ❑ 5 – 10 km
- ❑ 10 – 20 km
- ❑ 20 – 50 km
- ❑ 50 – 100 km
- ❑ 100 km-nél messzebb

13. Átlagosan mennyi időt vesz igénybe a munkahelye és a lakóhelye közötti utazás?

- ❑ 15 percnél kevesebbet
- ❑ 16 – 30 percet
- ❑ 31 – 45 percet
- ❑ 46 – 60 percet
- ❑ Egy óránál többet

14. Van-e tudomása a vállalat közlekedési tervéről?

- ❑ Van
- ❑ Nincs

Autóval munkába járókra vonatkozó kérdések

Ha Ön nem autóval jár munkába, ugorjon a 20. kérdéshez.

15. Hogyan tudna eljutni a munkahelyére, ha a kocsija elromolna vagy szervízben lenne?

- ❑ Autóval, vezetőként
- ❑ Autóval, utasként
- ❑ Helyi közösségi közlekedéssel
- ❑ Vonattal
- ❑ Motorkerékpárral
- ❑ Kerékpárral
- ❑ Gyalog
- ❑ Taxival
- ❑ Más módon (írja be) .....

16. Miért jár autóval munkába? (Legfeljebb három választ jelöljön meg!)

- ❑ Útközben beadom a gyereke(ke)t az iskolába, óvodába
- ❑ A kocsira munka után, más programomhoz is szükség van (pl. edzőterem, bevásárlás)
- ❑ Túl nagy a távolság ahhoz, hogy gyalogoljak vagy kerékpározzak
- ❑ Nap közben, a munkához is szükségem van az autóra
- ❑ Nincs, akivel együtt utazhatnék
- ❑ Nincs közösségi közlekedési kapcsolat vagy túl hosszú lenne az utazási idő
- ❑ Személyes biztonsági okokból
- ❑ Egészségi okok miatt (pl. nehezen jár)
- ❑ Olcsóbb, mint a közösségi közlekedés
- ❑ Megbízhatóbb, mint a közösségi közlekedés
- ❑ Egyéb okból (írja be)

.....

.....

17. Milyen gyakran használja egyedül az autót munkába menet?

- ❑ Havonta legfeljebb egyszer vagy ritkábban
- ❑ Hetente legfeljebb egyszer
- ❑ Hetente legfeljebb kétszer
- ❑ Hetente legalább négyszer

18. Hajlandó lenne együtt utazni valakivel?

- ❑ Igen
- ❑ Igen, de csak utasként
- ❑ Nem

19. Mennyit lenne hajlandó fizetni a parkolásért?

.....

Egyéb utazási formák

20. Mennyire tartaná hasznosnak, ha a vállalat megvalósítaná az alábbi intézkedéseket?

	Nagyon hasznos	Hasznos	Nem túl hasznos	Feles-leges
Telekocsi	❑	❑	❑	❑
Csúsztatás (havi egy szabadnap a túlórákért)	❑	❑	❑	❑
Sűrített munkahét (pl. a kétheti 80 óra 9 munkanap alatt történő ledogozása	❑	❑	❑	❑
Távmunka, távkonferencia	❑	❑	❑	❑
Otthoni munkavégzés	❑	❑	❑	❑
A szolgálati autó helyett fizetésemelés	❑	❑	❑	❑
Kerékpárbérleti rendszer, lízingelési lehetőség	❑	❑	❑	❑
Kerékpárvásárlás vállalati támogatással	❑	❑	❑	❑
Elektromos kerékpár vásárlása vállalati támogatással	❑	❑	❑	❑
Üzleti utaknál vonattal, és az állomásig/állomásról taxival történő utazás	❑	❑	❑	❑
Vállalati kölcsön a saját gépkocsi gázüzeművé alakításához	❑	❑	❑	❑
A vállalati parkoló fizetőssé tétele	❑	❑	❑	❑
Vállalati gépkocsik megosztott használata	❑	❑	❑	❑
A távolsági busz vagy vonatjegy árának részleges megtérítése	❑	❑	❑	❑
Többlet szabadnap engedélyezése annak, aki nem autóval jár munkába	❑	❑	❑	❑
Zuhanyozók létesítése	❑	❑	❑	❑
Öltözőszekrények beszerzése	❑	❑	❑	❑
Kerékpártárolók felállítása	❑	❑	❑	❑
Kerékpáros és gyalogos ösvények kiépítése	❑	❑	❑	❑
A meglevő parkolási engedélyek pénzben történő megváltása	❑	❑	❑	❑
Személyre szabott közlekedési terv	❑	❑	❑	❑

Milyen más intézkedést látna szívesen? .....

.....

Ha hasznosnak találná a személyre szabott közlekedési tervet, adja meg az elérhetőségét:

.....

Egyéb megjegyzés, javaslat: .....

.....

6.2. Minta a telephely felméréséhez[19/]

Vállalati fejléc, logo

TELEPHELYI FELMÉRÉS

Általános kérdések

1. Hányan dolgoznak az adott telephelyen?

   Teljes munkaidőben .....

   Részmunkaidőben .....

   Kisegítőként, alkalmilag .....

   Idénymunkások.....

2. A munkaidő kezdete és vége

   .....

3. A műszakváltás(ok) ideje . .....

   .....

Közösségi közlekedés

4. Milyen messze van a legközelebbi buszmegálló?

   .....perc járásra

   ❑ Nem tudom / Nem vagyok biztos benne

5. Milyen messze van a telephelytől a legközelebbi vasútállomás?

   .....perc járásra

6. Tájékoztatja-e a vállalat a dolgozókat a közösségi közlekedés lehetőségeiről?
   - ❑ Igen
   - ❑ Nem

7. Ha igen, milyen formában? (Jelöljön be annyi lehetőséget, ahány csak elérhető!)
   - ❑ Tájékoztató brosúrával
   - ❑ Nyomtatott menetrenddel
   - ❑ Belső internetes hálózaton
   - ❑ Hirdetőtáblákon
   - ❑ Egyéb módon (írja le)

   .....

   .....

8. Ad-e tájékoztatást a telephelyre közösségi közlekedéssel való eljutás módjáról a honlapján?

A dolgozóknak adott tájékoztatóban	A honlapján
❑ Igen	❑ Igen
❑ Nem	❑ Nem

Kerékpáros és gyalogos infrastruktúra

9. Van-e a vállalatnak kerékpár tárolója?
   - ❑ Igen
   - ❑ Nem

   Ha igen, a kerékpártároló jellemzői (férőhely, tető, zárható-e, bejárattól való távolsága) .....

   .....

   .....

10. Van-e a vállalatnak zuhanyozója?
    - ❑ Igen
    - ❑ Nem

    Ha igen, a zuhanyozó(k) jellemzői (számuk, melegvíz, helyük, megfelelőségük) .....

    .....

    .....

11 Vannak-e a vállalatnak öltözőszekrényei?
    - ❑ Igen
    - ❑ Nem

    Ha igen, mennyi? .....

12. Vannak-e a telephelyen belül gyalogosutak?
    - ❑ Igen
    - ❑ Nem

    Ha igen, az utak jellemzői (biztonságuk, állapotuk stb.) .....

    .....

    .....

13. Vannak-e a telephelyen motorosok számára kialakított szolgáltatások?
    - ❑ Igen
    - ❑ Nem

    Ha igen, milyenek?

    .....

    .....

14. Vannak-e a gyalogosok, kerékpárosok személyes biztonságát figyelő zárt láncú kamerák?
    - ❑ Igen
    - ❑ Nem

[19/] Forrás: http://www.warwickshire.gov.uk/Web/corporate/wccweb.nsf/Links/637AF374332C345880257840003DA62A/$file/

15. Hány férőhelyes a vállalati parkoló? .....

A férőhelyek közül hány fenntartott férőhely van
Mozgássérültek .....
Látogatók .....
A vezetőség tagjai .....
A vállalati gépkocsik .....
A telekocsival érkezők .....
Mások .....
számára fenntartva?

16. Kell-e parkolási engedély a parkoló igénybe vételéhez?
- ❑ Igen
- ❑ Nem

17. Jut-e elég parkolóhely az alkalmazottaknak?
- ❑ Igen
- ❑ Nem

18. Vannak-e a zárt láncú kamerák a parkolóban?
- ❑ Igen
- ❑ Nem

Üzleti utak

19. Üzleti utakhoz hány vállalati autó áll az alkalmazottak rendelkezésére?

.....

20. Hány alkalmazottnak van vállalati kocsija?

.....

21. A vállalati autók (mindkét fenti kategóriában) közül hánynak környezetbarát meghajtású (gázüzemű, villanyautó)? (Részletezze)

.....

.....

22. Mekkora a gépkocsival megtett üzleti utak éves összköltsége?

.....

Vállalati szabályozások

23. Lehetővéteszik-e a belső szabályok
- ❑ a csúsztatást
- ❑ a rugalmas munkavégzést
- ❑ távmunkát
- ❑ otthoni munkát?

24. Van-e a vállatnál zárt video-konferencia lehetőség?
- ❑ Igen
- ❑ Nem

25. Van-e a vállalatnak saját kisbusza a dolgozók szállítására (pl. közlekedési csomópontig, P+R parkolóig, vasútállomásig stb.)?
- ❑ Igen
- ❑ Nem

26. Működik-e ez a kisbusz szolgáltatás?
- ❑ Igen
- ❑ Nem

27. Kapnak-e az alkalmazottak költségtérítést, vállalati kölcsönt, pénzügyi támogatást stb. az alábbi formában? Ha igen, röviden írja le a szabályokat.

❑ Helyi közösségi közlekedés támogatása

.....

.....

.....

❑ Távolsági közlekedés költségtérítése

Milyen arányú a költségtérítés, mindenki kap-e?

.....

.....

❑ Kedvezményes vállalati kölcsön kerékpárvásárláshoz

.....

.....

❑ Munkaruha támogatás kerékpározóknak

.....

.....

❑ Garantált hazaszállítási szolgáltatás telekocsival közlekedőknek rendkívüli helyzet esetén (pl. taxiköltség térítése, vállalati kocsival stb.)

.....

.....

❑ Más támogatás

.....

.....

6.3. Iratminta a munkahelyi közlekedési tervhez

Vállalati logo és cím

Bevezetés

Mi indította a vállalatot / szervezetet a munkahelyi közlekedési terv elkészítésére? Mi a fő célja?

Kire, mire vonatkozik? (A vállalat alkalmazottainak munkába járására, az üzleti utakra, a látogatókra, az ügyfelekre stb.)

Milyen időszakra szól?

Milyen előnyöket vár a vállalat a megvalósításától?

Helyzetelemzés

A telephelyi felmérés és az alkalmazottakra vonatkozó felmérés eredményeinek rövid szöveges összefoglalása.

A terv céljai

A terv részletes (mérhető) céljainak az ismertetése. (V.ö. 4.3. fejezet)

A terv intézkedései

A célok elérését szolgáló intézkedések, az intézkedések határidejének, felelősének és a hozzárendelt erőforrásoknak a bemutatása.

A terv népszerűsítésével, terjesztésével kapcsolatos feladatok.

A figyelemmel kíséréssel és a méréssel kapcsolatos feladatok, ezek felelőseinek, határidőinek az ismertetése. (Milyen paramétereket, milyen gyakorisággal, kinek kell mérnie, kinek és milyen időközönként kell a mérés eredményeit jelentenie.)

6.4. A SIVECO Romania SA cselekvési terve [20/]

Átfogó cél	Konkrét cél	Intézkedés	Az intézkedés határideje	Felelős	Nyomon követés és mérés	
					módja	üte-mezése
Az alkalmazottak munkába járásához kapcsolódó stressz csökkentése	A dolgozók saját autóval történő munkába járásának a csökkentése	Ingyenes vállalati minibusz járat fenntartása, amely a Charles de Gaulle tértől a vállalati telephelyre szállítja a dolgozókat	2008 június	Humán erőforrás részleg	A mini-busz igénybe vételé-nek szintje	Havonta három-szor
	Az alkalmazottak tájékoztatása a különböző közlekedési lehetőségekről	Az alkalmazottak emailben való tájékoztatása a közösségi közlekedéssel való utazási lehetőségekről (a vonal száma,	2008 június, tovább szükség szerinti frissítés	Humán erőforrás részleg	-	-
		Az alkalmazottak emailben való tájékoztatása az ingyenes válallati minibusz útvonaláról, indulási	2008 június, tovább szükség szerinti frissítés	Humán erőforrás részleg	-	-
		Az új alkalmazottak tájékoztatása a közlekedési lehetőségekről az eligazítás részeként	folyamatos	Humán erőforrás részleg	-	-
A fenntartható közlekedési módok igénybe vételének növelése	Az ingyenes vállalati busz igénybe vételének bővítése	A vállalati busz menetrendjének módosítása az igényeknek megfelelően	2008 június, 2008 december	Humán erőforrás részleg	Fel-mérés	Két-évente
	A közösségi közlekedés igénybe vételének növelése	A bérletek árának részleges megtérítése	havonta	Pénzügyi és adminisztratív részleg	-	-
	A saját autóval egyedül érkezők számának csökkentése	A parkolót az alkalmazottak saját autójukkal nem vehetik igénybe (a vállalati parkolási szabályzat rendelkezése)	2008 június	Adminisztációs részleg	-	-
		A saját autóval munkába járók utazási költségeit a vállalat nem téríti meg	2008 június	Pénzügyi részleg	-	-
	A telekocsi rendszer igénybe vételének növelése	A parkolót az alkalmazottak saját autójukkal nem vehetik igénybe (a vállalati parkolási szabályzat rendelkezése)	2008 június	Adminisztációs részleg	-	-
A termelékenység emelése	A dolgozók késésének megszüntetése	Rugalmas munkaidő bevezetése (a munkaidő kezdete reggel 8:00 és 10:00 között van)	2008 június	Humán erőforrás részleg	-	-
A mobilitási terv pénzügyi eredményessé-gének növelése	A munkahelyi közlekedési terv költség-vetésének meghatározása	A munkahelyi közlekedési terv költségvetésének a koordinátorhoz történő telepítése	2008 június	Alelnök, pénzügyi részleg -	-	-

[20/] Forrás: http://www.eltis.org

VIGYÁZZ
AUTÓ!
ecopolski