



# Kerékpárral munkába

Csizmadia Péter, Köteles Gábor

Országos Egészségfejlesztési Intézet

## 1. Bevezetés

A kerékpár a legsokoldalúbb közlekedési eszköz, a lehető leghatékonyabb jármű, hogy egyszerűen, kényelmesen eljussunk A pontból B pontba. Az emberek az utóbbi időben egyre inkább felismerik a kerékpározás pozitív hatásait, jobban terjed, és újra divatba jön ez a közlekedési forma.

A kerékpáros munkába járás mind a társadalom, mind a munkáltató, mind a munkavállaló számára különösen hasznos. E tények ismeretében fontosnak tartjuk a munkába való kerékpározás terjesztését, ösztönzését. A munkavállalók előnyei többek közt a rendszeres testedzés és annak egészségre gyakorolt pozitív hatásai, a forgalmi akadályokból eredő késések kisebb száma, a szabadabb, rövidebb távon gyorsabb közlekedési lehetőségek, az intermodalitás (közlekedési eszközök kombinációja) és a környezettudatosság. A munkáltató részéről a költségesökkentési lehetőségek, a munkahelyi egészségfejlesztésből, az egészségesebb munkavállalókból eredő előnyök a velejárói a kerékpárral történő munkába járásnak. A kerékpározás hozzájárul a város fejlődéséhez. Amellett, hogy remek közlekedési eszköz, hatásai érezhetőek a társadalmi összefogásban, a közlekedésfejlesztésben. Mint a motorizált közlekedés alternatívája, csökkenti a zsúfoltságot, a légszennyezettséget és a zajterhelést, hozzájárul a környezet védelméhez.

Az alábbiakban kifejtettek nagy mértékben támaszkodnak *Kiss-Dobronyi Bence és Torda Ádám: A kerékpárral történő munkába járás ösztönzése vállalati környezetben* című dolgozatára.

## 2. Érvek a kerékpározás mellett

### 2.1 A kerékpározás egészségi állapotra gyakorolt hatásai

A kerékpározásnak számos egészségre gyakorolt pozitív hatása ismert. Javítja a szív- és érrendszer állóképességét, gazdaságossá teszi a szív munkáját, fokozza a szervek vérellátását, ezáltal oxigenizációját, javítja a légzőrendszer munkáját és az anyagcsere-paramétereket, vagyis csökkenti a vérszír (triglicerid) szintjét, emeli a védő-koleszterin (HDL) szintjét, fokozza a cukortoleranciát, és hosszasan sorolhatnánk. Hatásai miatt nem csak az egészségmegőrzésben, hanem bizonyos betegségek kezelésében is kulcsszerepet tölt be, annál is inkább, mivel kerékpározni

szinte mindenki tud, és mert igen alacsony, szinte különösebb erőfeszítést nem igénylő intenzitáson is gyakorolható. A szívinfarktuson átesett betegek rehabilitációjában, valamint az elhízás kezelésében is rendkívül fontos szerepet játszhat ez a testedzési forma.

Már napi fél óra kerékpározás is jelentősen növeli az állóképességet, mindemellett kíméli az ízületeket, de a test összes izmát megmozgatja. A biciklizés az aerob mozgásformák közé tartozik. Ez azt jelenti, hogy a kerékpározás során ugyanaz a mozdulatsor egymás után ismétlődik, a mozgás dinamikus, vagyis oxigén jelenlétében megy végbe.

Amikor a kerékpározás egészséges voltáról beszélünk, sokszor felmerül az a kérdés, hogy a levegő szennyezettségének biciklizés közben elszenvedett negatív



hatásai nem nőnek-e túl a pozitív hatásokon. Ennek a kérdésnek a tisztázására több tanulmány is vállalkozott már. Mi elsősorban egy Koppenhágában készült kutatást emelnénk ki. Ennek konklúziója szerint a hatások úgy ellensúlyozzák egymást, hogy – a kutatás ideje alatt – az adott környezetben élők közül azok körében, akik nem biciklivel jártak munkába, 39%-kal magasabb volt a halálozás aránya. Ugyan – a kutatás jellegéből adódóan – csak egy kisebb környezetre koncentrált, de hasonló következtetésekre jutottak mind Barcelona, mind Hollandia tekintetében.

Egy 2009-es, 2 400 munkavállaló fizikai állapotát vizsgáló tanulmány szerint az aktív (kerékpárral vagy gyalog) munkába járók fittebbek, vékonyabbak, megfelelőbb a vérnyomásuk, az inzulin- és koleszterinszintjük, mint azoknak, akik a munkába járás inaktív formáit választják.

Nem elhanyagolható az sem, hogy a fitt munkavállalók toleránsabbak a stresszre, miközben kevésbé fáradékonyak és az alvási problémák is kevésbé jelentkeznek náluk.

A legújabb skandináv tanulmányok bebizonyították, hogy a kerékpározás egészségjavító hatása anyagiakban is kifejezhető. A becslések szerint a biciklizés kilométerenként 0,15 euró (37,- Ft) nettó egészségügyi hasznot hoz. Egy finn közlekedéstervezési szakkönyv szerint az egészségjavulás minden új, kerékpárral közlekedő által 1.200,- euró (295.000,- Ft) bevételt eredményez évente.

A 185 000 lakosú dán Odensee városában, egy négyéves projekt keretében 20 százalékkal növelték a kerékpárral közlekedők arányát. A projekt végén a helyi városvezetés megállapította, hogy a program költségei csupán a kórházi ágyak számának csökkentésén keresztül is kifizetődek.

## 2.2 A környezetterhelés csökkentése

A kerékpározás a környezettudatossághoz, a környezetvédelemhez messzemenően kapcsolódik. Nem okoz zajszennyezést, kevesebb helyet foglal és emellett a széndioxid-kibocsátás csökkentésében is fontos szerepe van. Egy e-misszióval kapcsolatos kutatás a komplett életfolyamatokat vizsgálva arra a következtetésre jutott, hogy a kerékpárosok 21 gramm, az autósok átlagosan 271 gramm, a tömegközlekedés járművei pedig átlagosan 101 gramm széndioxidot bocsátanak ki fejenként egy kilométer megtétele alatt.

Minden olyan városnak, amely a fenntarthatóság felé kíván elmozdulni, fontos, hogy a fosszilis erőforrások felhasználása és a mérgező gázok kibocsátása csökkenjen. Ha kisebb távolságokra autó helyett kerékpárt használunk, a széndioxid-kibocsátást 3–4%-kal csökkenthetjük.

Az autós közlekedés okozta légszennyezés és az ebből adódó egészségügyi és egyéb károk költsége négy-öttszöröse annak, mint amennyibe a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése kerül.

## 2.3 Pozitív hatások a városi közlekedésre

A kerékpár 7 km alatti utakra kiváló, az elektromos kerékpár akár 15 kilométeres távra is megfelel. Ez azt jelenti, hogy a kerékpáros az otthona körüli 150 km<sup>2</sup>-t könnyedén bejárhatja. Általánosságban elmondható, hogy városban az autóval megtett távolságok fele 5 km alatt van. A párizsi polgárok 80%-a nem tesz meg 20 kilométernél többet egy átlagos héten. Ez is bizonyítja, hogy a kerékpározás a hétköznapi közlekedés hatalmas részét lefedheti.

A kerékpár kisebb városi távolságokon gyorsabb, mint egy autó. A városokban a hosszú sorokban, lassan araszó autók és a közöttük, mellettük vígan gördülő biciklik látványa Magyarországon is megszokottá vált. Európában az autóval megtett utak 30 százaléka 3 km-nél, 50 százaléka pedig 5 kilométernél rövidebb. Ezen a távolságon – a parkolóhely keresésével töltött időt is beleszámítva – gyorsabb a kerékpár.

Az időtakarékoság pedig pénzt jelent a gazdaságnak, a cégeknek, jobb életminőséget az embereknek. A torlódások miatt elvesztegetett idő- és termelőkiesés Londonban évente több 10 Mrd euróra rúg, és nincs ez másképp Budapesten sem.

Érdemes azt is figyelembe venni, hogy azonos (3,5 m) keresztmetszeten 2 000 (többségében egy főt szállító) autó tud áthaladni átlagos városi környezetben, míg a 14 000 kerékpáros hétszeres áteresztőképességet jelent (jármű/óra). Tehát a kerékpározás nem csak idő, hanem helytakarékos is, amely a szűk utcájú történelmi településeken egyedülálló előny.

Fontos látnunk, hogy a kerékpározás bizonyos alapvető, egyértelmű hasznokat von maga után. Ilyen például a rugalmasság. A kerékpárral közlekedők a tömegközlekedéssel szemben nem kötöttek bizonyos indulási időkhöz. Ezt azért lényeges, mert a munkahelyi késések leggyakrabban megjelölt okai a közlekedési nehézségek. Így a kerékpárosok haladása dugók esetén könnyen gyorsabb lehet, mint egy autóé. Egy átlagos kerékpáros sebessége az *Amerikai Kerékpárosok Szövetsége* szerint körülbelül 10 mérföld óránként, ami körülbelül 16 km/h-nak felel meg.

A kerékpározás nagyon autonóm, független. A kerékpár szinte bármikor, bármilyen útvonalon használható. Ilyen értelemben éppolyan jól alkalmazható, mint az autó, és nem olyan kötött, mint a közösségi közlekedés. A kerékpár egy rugalmas, „ajtótól-ajtóig” használható közlekedési eszköz. Könnyű felpattanni rá és leszállni, megállni, útirányt változtatni és leparkolni.

## 1. táblázat

## Költségek az egyes közlekedési formák esetében Budapesten

Lakóhely	Egyszeri beruházás	Fenntartási költség	Időköltség
Kerékpár	kerékpárvásárlás, kiegészítők vásárlása (kb. 100 eFt)	szervizelés (kb. évi 20 eFt)	16 km/h
Személygépkocsi	személygépkocsi vásárlása (kb. 3 millió Ft)	üzemanyag (kb. 54 eFt–2500 km), szervizelés (kb. évi 20 eFt), engedélyek beszerzése	22,3 km/h
Tömegközlekedés	éves bérlet vásárlása (kb. 120 eFt)	nincs	21,5 km/h

(a számítás a következő módon történt: 250 munkanappal és átlagosan 10 km-es oda-vissza úttal számolva a munkahely és a lakóhely között: 2500 km. 95-ös benzin átlagára (2012.03.18.) 430,- Ft/liter; normál feltételezett fogyasztás 5 l/100 km városban)

A kerékpározásnak és a megszakítatlan villamosvonalaknak van a legbiztosabban tervezhető menetideje a városi környezetben, ugyanis ezeket nem érinti a dugó, mint az autós vagy a közösségi közlekedést. Így a kerékpáros pontosabb és nem vesztegeti az idejét.

2005-ös adatok szerint mind az európai nagyvárosok, mind Budapest mutatószámai szerint a gépkocsival történő közlekedés csak korlátozottan képes az igények kielégítésére. Az is kiderül, hogy 2005-ben a budapesti közlekedés csúcspontban számolt átlagsebessége személygépjárművek esetében 22,3 km/h, míg tömegközlekedés esetében 21,5 km/h volt.

A közlekedési előnyök tárgyalásánál meg kell említeni a közlekedési eszközök közötti intermodalitást. Figyelembe véve a magas parkolási árakat, az intermodalitás személygépkocsi esetében megkérdőjelezhető. Az *Európai Bizottság* számára készült jelentés alapján például Budapesten (de említhetnénk Londont, Madridot vagy akár Prágát is) 1 óra parkolás annyiba kerül, mintha 5 km utat tennénk meg személygépjárművel.

Nagyobb távolságokra való közlekedésnél a kerékpár kiváló „ráhordó” eszköze a közösségi közlekedésnek (gondoljunk a vonatra vagy a HÉV-re). Kis mérete miatt a közlekedési csomópontok kerékpárral való megközelítése sokkal könnyebb, hatékonyabb.

A kerékpár kicsi, könnyű, tiszta és csendes. Könnyű vezetni, kezelni, parkolni, lényegesen könnyebb fenntartani és szerelni, mint a személyautót. Kevés helyet igényel: egy 2 méter széles kerékpárút óránként 2 000 embert képes „szállítani”, míg egy három és fél méter széles autópálya ugyanekkora a teljesítménye. A 30 km/h vagy alacsonyabb maximális sebességű utakon nem igényel külön területet, hiszen a motorizált járművekkel azonos helyen is haladhat.

Koppenhágában a kerékpárt alapvető eszköznek tartják a lakóbarát város kialakításában. Habár az autó néhányuk számára még mindig státusz-szimbólum, az életminőséget, környezetük élhetőbbé tételét a lakosok egyre inkább az autók számának és sebességének csökkentésében látják. A legtöbb európai polgár a városi közlekedést elviselhetetlennek (22%) vagy alig elviselhetőnek (54%) tartja. Ráadásul a forgalomcsillapítást követően a lakástulajdonosok igen jó néven veszik ingatlanjaik értékének növekedését. A forgalomcsillapítást lehet kombinálni kerékpárral, akár úgy, hogy az autópálya elkerüljük, akár úgy, hogy a sebességet 30 km/órán rögzítjük. Kutatások igazolják, hogy a forgalomcsökkentés hatására (ahol többen gyalognak és kerékpároznak) csökken a balesetek száma is.

#### 2.4 A legolcsóbb közlekedési eszköz

Még egy alapvető kérdés: olcsóbb-e biciklivel közlekedni, mint autóval vagy tömegközlekedéssel? Itt egy érdekes számítás közlünk *Kiss-Dobronyi Bence és Torda Ádám* dolgozatából. A szerzők az egyszerűsítés kedvéért háromféle költségtényezőt vettek figyelembe: 1. az egyszeri beruházási díjat, 2. a fenntartás költségeit, 3. az idő- vagy alternatíva-költséget. (1. táblázat)

Egyértelműnek tűnik, hogy a tömegközlekedés évente megújuló beruházási költségével hosszú távon elmarad a másik két opciótól, habár rövid távon a legjobb megoldást jelentheti. A személygépkocsi esetében nagy beruházási költségről és napjainkban már nagy fenntartási költségről beszélhetünk, cserébe az idő-költségnek hoznia kéne az „egyenlítés” lehetőségét. Azonban a budapesti közlekedésben ez az érték alig 40%-kal haladja meg a kerékpáros közlekedés értékét. Ezek után egy

vázlatos számítással (feltételezzük, hogy az amortizáció azonos mértékben történik gépkocsi és kerékpár esetében, továbbá eltekintünk a gépkocsi üzemanyagon és szervizelésen felül jelentkező költségeitől, évi 2 500 km közlekedést feltételezve) kimutatható, hogy:

*Évi költségek személygépkocsi esetében:*

20 eFt + 54 eFt = 74 eFt

átlagsebesség városban 22,3 km/h;

112 óra közlekedés

*Évi költségek kerékpár esetében:*

20 eFt; átlagsebesség városban 16 km/h;

156 óra közlekedés

A számítás alapján tehát elmondható, hogy az autósok átlagosan 1.227,- Ft/óra prémiumot fizetnek a gyorsabb sebességért. A szerzők hozzáteszik, hogy ez a sebesség a kötött út adta korlátokat figyelembe véve valójában talán nem is gyorsabb. A számítások korlátozottak lehetnek, azonban valóságtartalmukat alátámaszthatja az is, hogy egyes vélemények szerint havi bruttó 500 eFt kereset alatt nem éri meg a személygépjármű használata Budapesten.

A kerékpározás támogatja a helyi gazdaság fejlődését. A kerékpározásba fektetett pénz megtakarítást jelent az autós infrastruktúrába való befektetéshez viszonyítva. Egy kerékpár parkolóhelyének költsége 5%-a egy autónak. A kerékpározás a városi gazdaságra is jó hatással van, hiszen javítja a városközpontban és a lakónegyedekben levő kereskedelmi egységek életképességét. Ez azért van így, mert a kerékpárosok számára a közelben lévő üzletek könnyen elérhetőek, nem úgy, mint autós társaiknak, akik a távoli, parkolóval rendelkező boltokat részesítik előnyben.

A kerékpározás egy város marketingjében is jelentős szerepet játszhat. *Richard Florinda* neves amerikai városkutató szerint a kerékpárosok a lakóközösség kreatív életmódot folytató tagjai. Ez azt jelenti, hogy ha városunkba kreatív lakókat szeretnénk vonzani, akik a gazdasági fejlődés motorjai, fejlesztenünk kell a kerékpáros közlekedést. A kerékpározás egyre divatosabb, az életstílust kiszolgáló designerek is megerősítik ezt (pl. Párizs a közösségi kerékpározás bevezetésével rengeteg publicitást kapott.) A kerékpározás a látogatóknak és a turistáknak egyaránt vonzó lehet, hiszen olcsón, egyszerűen és a sétálásnál gyorsabban biztosítja egy város bejárást. Nem véletlen tehát a kerékpáros, vezetett városnéző túrák népszerűsége és a közösségi kerékpár-rendszerek elterjedése sem.

### 3. Kerékpárral munkába

Ebben a fejezetben a kerékpáros munkába járás vállalatokat érintő hatásait vesszük sorra, alátámasztva, hogy ennek alacsony befektetés mellett számtalan előnye lehet.

A hatások az alábbiak szerint csoportosíthatók:

1. A munkavállalók egészségi állapota (ami a munkavállaló és munkáltató szempontjából is pozitív hatás)
2. Költségek
3. CSR (vállalati társadalmi felelősség vállalás), környezettudatosság és a hozzá kapcsolódó PR

#### 3.1 A munkavállalók egészségi állapota és a megtakarítható költségek

Ahogy már bemutattuk, a munkavállalók egészségi állapota a rendszeres kerékpárhasználat következtében jelentősen javulhat. Ez vállalati szinten is pozitív hatást fejt ki, hiszen a munkavállalók – jobb egészségi állapotukból adódóan – kevesebbet hiányoznak, kevésbé fáradékonyak, nagyobb lehet a munkabírásuk.

A dolgozók egészségi állapota számokban is kifejezhető előnnyel jár a vállalat számára. Az elhízott dolgozók a tengerentúlon többször számolnak be alacsonyabb teljesítőképességről, amely számítások szerint az Egyesült Államok vállalatainak több mint 42,49 milliárd dollárjába kerül évente.

A munkabírás szempontjából más hatások, például a dolgozók jobb stressztűrése és nagyobb munkabírása sem elhanyagolható. Egy kutatás arra az eredményre jutott, hogy aki kerékpárral jár munkába, átlagosan 15%-al kevesebb napot hiányzik munkahelyéről, mint inaktív társai.

Az Egyesült Királyságbeli kerékpáros munkavállalók esetében ez 1,3 nappal kevesebb betegszabadságot jelent évente.

Számítások szerint ez a teljes gazdaság számára évi 128 millió font, a következő 10 évre vetítve további 1,6 milliárd font megtakarítását eredményezheti.

A kerékpáros közlekedéssel a cégek a parkolási költségeket és az elvárt parkolóhelyek számát is csökkenthetik. Egy Baltimore térségére készült munkáltatói ajánlás alapján az itt elért megtakarítás akár 6 000 dollár is lehet éves szinten, de a céges autók esetében is jelentős költségcsökkentés érhető el.

Mivel a dugók és a forgalmi torlódások könnyebben elkerülhetők egy kerékpáros számára, így egy kerékpárral közlekedő dolgozó pontosabban érkezik a munkahelyére, márpedig ez jelentős anyagi hasznot is jelenthet. A késéssel érkező munkavállaló ugyanis a vállalatnak súlyos összegekbe kerül. *Diana DeLonzor* szerint ez az összeg az Egyesült Államokban az évi 3 milliárd dollárt is elérheti, ennyibe kerülnek a vállalatoknak a kiesett munkórak. Ha emellett figyelembe vesszük azt is, hogy a leggyakoribb indok a késésre a közlekedéshez kapcsolódik, akkor nyugodtan kijelenthetjük, hogy a kerékpározás hozzájárulhat a vállalat költségeinek csökkentéséhez.

### 3.2 CSR, környezettudatosság és a hozzá kapcsolódó PR

Porter és Kramer a közlekedés megváltoztatását, így a csökkenő CO<sup>2</sup> kibocsátást CSR-elemként írják le.

A CSR sokszor szorosan illeszkedik a marketinghez és a vállalati PR-feladatokhoz. A leírt előnyökre alapozva a vállalat a megfelelő PR-használattal képessé válik fenntarthatósági törekvéseiből pozitív üzenetet kommunikálni, így jó színben tüntetheti fel magát érintettei előtt. A vállalat választhatja azt, hogy dolgozói számára maga biztosít kerékpárt, és hozzá a megfelelő felszerelést (például bukósisakot, lakatot, esőkabátot, stb.), így amellet, hogy hozzájárul munkavállalói biztonságához, ezeket az eszközöket logóval, designelemekkel ellátva ingyenes marketingfelületként használhatja. Ezt a hatást tovább erősítheti, hogy a „reklám” megjelenése egyben ezt a fenntartható tevékenységet a vállalatról kialakult képhez is kapcsolja.

## 4. A kerékpáros közlekedés ösztönzésének lehetőségei

Az ösztönzők alapvetően három kategóriába sorolhatóak. Vannak alapvető infrastrukturális feltételek, amelyek megléte még a kerékpározáshoz szokott munkavállalók részéről is elvárt a munkahellyel szemben (pl. fedett biciklitároló). Amennyiben ezek megléte biztosított, akkor kell megjelenniük a pszichológiai ösztönzőknek, amelyek képesek a munkavállalók attitűdjére hatni. Ehhez erős hatásként képes hozzájárulni az információs ösztönzők köre, amely az általunk is ismertett előnyök bemutatását jelenti a munkavállalók számára. Végül pedig – ha ez a feltétel is teljesült, és elindult egyfajta kerékpáros kultúra kialakulása (akár a vállalaton belül) –, akkor felvethetjük az anyagi ösztönzők kérdését.

### 4.1 Infrastrukturális ösztönzők

A szükséges infrastruktúra megléte azért alapvető feltétel, mert a kerékpáros közlekedés bizonyos eszközök nélkül nehezen képzelhető el.

Egy 1994-ben készült kutatás például alátámasztja, hogy az egyik legerősebb indok a kerékpár használata ellen az attól való félelem, hogy ellopják. Emiatt alapvető elvárás egy őrzött biciklitároló megléte. *De Sener és Eluru* is kiemelik tanulmányukban, hogy a kerékpárosok többsége elégedetlen a rendelkezésre álló infrastruktúrával. Ahol megvannak a megfelelő tárolók, zuhanyzók és öltözők a kerékpározáshoz, ott a kerékpárosok aránya jóval magasabb. Ezekon túl felmerülhet a gépjárműflottákhoz hasonló szervizszemélyzet fenntartása vagy szervizműhely üzemeltetése, akár külső partnerrel szerződve.

### 4.2 A pszichológiai ösztönzők

A társadalom és a kollégák kerékpározásról alkotott véleménye is nagyban befolyásolja a dolgozókat a közlekedési eszköz megválasztásában. Akinek főnökei és kollégái autóval közlekednek, és úgy gondolja, hogy ők és a társadalom is ugyanezt a viselkedésmódot várják el tőle, nehezen várhatjuk el, hogy kerékpárra üljön.

A kerékpározás esetében azok, akik kerékpároznak, tisztában vannak az előnyökkel, de a társadalom többsége félelemmel fordul a kerékpározás felé. Ezt az ellenérzést rengeteg dolog táplálja, kezdve attól, hogy a kerékpárhasználat veszélyes, kényelmetlen és az ember túlságosan megizzad. E félelmek nagy részét a társadalom a motorizáció során maga teremtette, többségében alaptalanok vagy könnyen kiküszöbölhetőek.

Pszichológiai ösztönző, ha a munkavállaló nem csak hallja, hanem el is hiszi, hogy munkatársai nincsenek ellene, sőt, támogatják is kerékpáros munkába járásban. Erre az egyik legjobb eszköz, amikor a vállalatok vezetői is kerékpárra ülnek – nemcsak azért, hogy népszerűsítsék e mozgásformát, hanem mert maguk is tisztában vannak az előnyeivel.

A *Bringázz a Munkába!* 2010 őszi kampánya a „Vedd rá a kollégádat...” szlogen jegyében zajlott, amely kitűnő példa a kerékpározás népszerűsítésére. A mások adta motiváció nem csak a kipróbálást eredményezheti, hanem a gyakoribb ismétlődésben, egyszeri cselekvésből szokássá válás folyamatában is fontos szerepet tölthet be.

A következő ösztönző az lehet, hogy meggyőzzük munkatársainkat arról, hogy maguk is képesek kerékpárral közlekedni. Tanácsadást, orvosi vizsgálatokat szervezhetünk számukra, közösen feltérképezhetjük a kerékpárutakat. A kevésbé gyakorlott biciklistáknak rövid elméleti és gyakorlati oktatást tarthatunk, amely után talán könnyebben vágnak neki a kerékpáros munkába járásnak. Ha egyszer valaki elkezd, és ráérez az ízére, akkor a tapasztalat valószínűleg még inkább a kerékpározás folytatására fogja sarkallni.

### 4.3 Az anyagi ösztönzők

Lehetőség van anyagi ösztönzők bevezetésére is, amelyek további munkatársakat vonzhatnak a kerékpározók közé.

Az anyagi ösztönzők terén fontos kérdés a törvényi szabályozás is, ami országonként jelentősen eltérő. Logikus, hogy a vállalatok előnyben részesítik az adómentesen adható juttatásokat. Az adómentesség mértéke és formája eltérő – Hollandiában a munkahely által adómentesen biztosítható kerékpár, míg Belgiumban vagy Nagy-Britanniában a kerékpárral munkába járók megtett kilométerei után fizetett juttatás részesülhet ilyen

kedvezményben. Magyarországon jelenleg még hasonló módon nem támogatható a kerékpárral munkába járás, azonban ilyen javaslat már született – 30,- Ft/kilométer összeget ajánlottak a juttatás alapjának.

Talán az infrastrukturális lehetőségek közé is vehetnénk, de kettős hatása miatt mégis inkább ide soroljuk a különböző juttatásként adott eszközöket. Ilyenek lehetnek például az ún. *starter-kitek*, amelyek tartalmazhatják a kerékpározáshoz szükséges teljes felszerelést, ellátva akár a vállalati branding elemeivel.

## 5. Best practice-ok a világból

A leírt elméleti elemek alátámasztására fontos, hogy bemutassunk olyan jól működő programokat, ahol az említett tevékenységek megjelennek. Ezek főleg külföldi példák, de itthon is láthatunk ilyen irányú kezdeményezéseket.

### 5.1 Hazai best practice-ok

#### HVG

A HVG 2010-ben 10 db Csepel Rapid, főleg városi használatra fejlesztett kerékpárt vásárolt, amelyekre olyan dolgozók között írtak ki pályázatot, akik korábban nem kerékpároztak. A HVG-nél ebben az időben már volt 15–20 munkatárs, aki a kerékpáros közlekedést választotta. Ez a körülbelül 80 fős szerkesztőség közel negyede, így elmondható, hogy e munkába járási forma szervezeti elfogadottsága már ekkor is erős volt. Az infrastrukturális feltételek adottak voltak, így az új, vállalati kerékpárflotta megfelelően megalapozott környezetbe érkezett. A cég az akció népszerűsítésére különböző rendezvényeket is szervezett, így a kerékpáros munkatársak száma hamar megnőtt. A dolgozók a munkába járáson kívül a városban belüli mindennapi közlekedésre is használják a kerékpárokat.

Ebben a folyamatban az infrastrukturális, a pszichológiai és a közösségi tényezők is megjelentek, amelyek a program megvalósulásához szükségesek.

#### NATIONAL INSTRUMENTS (MAGYARORSZÁG)

Az elektronikai eszközök gyártásával foglalkozó *National Instruments* 1 000 főt foglalkoztató debreceni központjában több, mint 100 kerékpár elhelyezésére alkalmas fedett, zárt, kamerával megfigyelt tárolót alakítottak ki, emellett a cég mobil kerékpártárolóval is rendelkezik. A vállalat a városi kerékpáros közlekedés korszerűsítését is támogatja a kerékpárutak fejlesztéséhez nyújtott támogatáson keresztül.

### 5.2 Nemzetközi példák

#### CATMA JUTALOM PROGRAM (EGYESÜLT ÁLLAMOK)

A *CATMA* több intézményt egybefogó kezdeményezés (tagjai: *American Red Cross, Champlain College, Fletcher Allen Health Care, University of Vermont*). Jutalomprogramja azokat a munkavállalókat ismeri el, akik gyalog vagy kerékpárral járnak dolgozni. A program feltétele, hogy a résztvevők egy 4 hetes periódus alatt minden héten legalább három napon az említett két közlekedési mód valamelyikével jussanak be a munkahelyükre. A program a választható ösztönzőkön (utalványok, színházjegyek, stb.) kívül felkínál egy „vészhelyzet esetére” szóló opciót: a résztvevők, ha a gyalogos vagy kerékpáros közlekedés során nem megoldható problémával szembesülnek, egy ingyen taxiútra jogosultak.

#### GOOGLE (EGYESÜLT ÁLLAMOK)

A *Google* minden évben meghirdet egy „*Bike to work*” napot, ami egyébként több tengerentúli vállalatnál is bevett szokás. Ezen a programon 2011-ben körülbelül 2 500 munkatárs vett részt, ez a 32 467 munkavállaló több mint 8%-a. A kerékpározás ösztönzésére a *Google* a CSR-céloknak kétszeresen is megfelelő programot alkotott: azt, hogy mely jótékony szervezeteket támogassanak, azon dolgozók véleménye alapján döntenek el, akik az alternatív közlekedési formákat választják. Minden alkalommal, amikor egy munkatárs ilyen formát választ, „digitális bélyegeket” gyűjt, amelyeket adománydollárokká váltanak, ezeket pedig a dolgozó tetszése szerint ajánlhatja fel. Negyedévente 140 dollárt lehet ilyen módon gyűjteni és felajánlani. A programban a kezdetektől több mint 8 000 alkalmazott vett részt.

#### CLIF BAR & COMPANY (EGYESÜLT ÁLLAMOK)

A *Clif Bar* szinte minden általunk vázolt eszközt alkalmaz alternatív munkába járást támogató programjában. A vállalat dolgozói 500 dollár értékben kerékpárt vásárolhatnak a közlekedéshez, ha elfogadják, hogy havonta kétszer kerékpárral érkeznek munkába. További anyagi ösztönzőként akár 960 dollárral többet kereshetnek azon munkatársak, akik ezt közlekedési formát választják. A jutalom elosztása is sokszínű, fizetési kiegészítésként is kapható, de arra is lehetőség van, hogy – a *Google* módszeréhez hasonlóan – felajánlásokra fordítsák a kapott összegeket. A vállalat megfelelő infrastrukturális feltételekkel rendelkezik, és márkázott eszközöket (pl. kabátok) is nyújt munkavállalóinak.

### PLEASECYCLE (NAGY-BRITANNIA)

A *PleaseCycle* kissé kilóg a sorból, hiszen itt nem egy konkrét vállalat programjáról van szó. A cég *CycleHub* nevű rendszere ugyanis gyakorlatilag komplett, kész megoldást kínál az ösztönzés és nyomonkövetés igényére. A kínált közösségi megoldás segítségével a használó vállalat munkatársai meg tudnak egymással osztani kerékpárútvonalakat, tippeket. Emellett rangsorokat állít fel, CO<sup>2</sup> kibocsátást vizsgál és lehetőséget ad a – szintén a *PleaseCycle* által menedzselte – *BikeMiles* nevű jutalomprogramban való részvételre is. A cég kiemeli azt az általunk is felvetett ténytet, hogy ez a tevékenység és eredményeinek ismerete nagyban hozzájárulhat a vállalati CSR működéséhez. A modell nagyban épít az angol társadalomban jelenlévő kerékpáros kultúrára is, hiszen az Egyesült Királyságban az emberek 27 százaléka kerékpározik.

### CHAMBÉRY (FRANCIAORSZÁG)

A kerékpár ideális közlekedési eszköz az utazás első vagy utolsó kilométereinek megtételére. Az infrastruktúra terén is egyre több szolgáltatás jön létre a bicikliről közösségi közlekedésre átszálló kerékpárosok kiszolgálására. Chambéryben 2002-ben a vasútállomás mellett egy nagy kerékpárállomás épült, hogy ezzel is ösztönözzék az intermodális utazásokat. Itt őrzött kerékpártárolás, ingyenes kerékpár-átnézés és kerékpárkölcsonzés vehető igénybe. A környék különböző pontjain P+R parkolókat, zárható egyedi kerékpártárolókat létesítettek azok számára, akik gépkocsival jönnek be a városba, de ott szívesen szállnak át kerékpárra.

### CIVITAS PROGRAM (PORTUGÁLIA)

A portugáliai Funchal lakosai a város domborzata miatt szkeptikusak voltak a biciklizéssel kapcsolatban. A *CIVITAS* program keretében azonban kerékpártartókat szereltek három helyi autóbuszjárat járműveire, és a kerékpározóknak megengedték, hogy kerékpárjaikat ingyen szállítsák a buszon.

### LONDON CYCLE HIRE SCHEME ÉS LEGIBLE LONDON (NAGY-BRITANNIA)

Nem mindenkinek van lehetősége saját kerékpár használatára. Mind több város és közlekedési vállalat épít ki közösségi kerékpár-kölcsonző rendszereket, vagy létesít kerékpár-kölcsonzőt a vasútállomások környékén, illetve a közösségi közlekedés más pontjain, hogy ezzel is segítse az intermodalitást. A *Londoni Kerékpárkölcsonző Rendszer (London Cycle Hire Scheme)* ezzel szemben

úgy döntött, hogy kölcsönzési pontjait nem a pályaudvarok közelében helyezi el. A felmérések ugyanis azt mutatták, hogy a közösségi kölcsönzési rendszer kerékpárjai iránti kereslet a Londonba vonaton érkező ingázók körében a legnagyobb, így a fontosabb pályaudvarok környékén a kerékpárok iránti igény túlságosan nagy lenne. Ehelyett inkább a közösségi közlekedés integrált jegyrendszerével, az *Oyster Carddal* kapcsolják össze a közösségi kerékpár-kölcsonzést. A Nagy-London közlekedési rendszeréért felelős *Transport for London* így támogatja a multimodalitást, miközben azt reméli, hogy növekszik a városban a kerékpáros közlekedés aránya, tehermentesítve ezáltal a zsúfolt metró- és autóbusz közlekedést. Ezt a célt hivatott szolgálni a *Legible London (Átlátható London)* terv is, amely a stratégiai pontokon elhelyezett térképekkel és jelzésekkel segíti a városban való eligazodást. A rendszert más közlekedési módokkal is összekapcsolták, beleértve a buszmegállókat, a metró- és taxiállomásokat is, így amikor az utasok elhagyják az egyik közlekedési formát, gyorsan megtalálják az útirányt, amerre újtjukat – lehetőleg gyalog – folytathatják. A *Legible London* feltünteti az útvonal mellett található nevezetességeket, és azt is jelzi, hogy mennyi idő alatt lehet az úticélt elérni.

### VALLON RÉGIÓ (BELGIUM)

A Vallon Régióban az utasok olyan autóbuszbérletet válthatnak, amely egy összecsukható kerékpár bérletét is magában foglalja. A bérlet évi 415–670 euróba kerül attól függően, milyen távolságra szól a buszbérlet.

### OV-FIETS (HOLLANDIA)

A fejlett kerékpáros kultúrájú Hollandiában nagyon népszerű a holland vasúttársaság által fenntartott „*OV-fiets*” (közösségi közlekedési kerékpárok) nevű országos közösségi kerékpár-kölcsonzési rendszer, amely 5 000 kerékpárral évi csaknem 1 millió utazást bonyolít le. A rendszer hangsúlyozza a kerékpár és a közösségi közlekedés integrációját. A vonatjegy mellé nem kell külön jegyet venni a kerékpárnak.

A közelmúltban bevezetett *OV-fiets@home* nevű szolgáltatásnak köszönhetően az ingázók estére hazavihetik a közösségi kerékpár-kölcsonző rendszer kerékpárját, és csak reggel kell visszavinniük, sőt, a hétvégére is maguknál tarthatják. Ez a szolgáltatás havi 15 euróba kerül.

## 6. Összefoglalás

A kerékpáros munkába járás mind a vállalat, mind a munkavállaló, mind a társadalom számára hasznos, ezért szükségesnek látjuk terjesztését, ösztönzését. A mun-

kavállalók számára biztosított előnyök között a pozitív sportolási/egészségre gyakorolt hatásokat, a közlekedési lehetőségek javítását és a környezettudatos gondolkodás fejlesztését említhetjük. A munkáltató részéről ezzel szemben a költségsökkentési lehetőségek, a munkavállalók egészségi állapotának javulásából fakadó előnyök és a CSR elemeinek bővítése mutatkozik kihasználható lehetőségként.

A kerékpáros munkába járást népszerűsíteni kívánó vállalatoknak javasoljuk, hogy építsenek ki megfelelő infrastruktúrát, ezután következhet a pszichológiai bevonás, ahol fontos, hogy a vállalat vezetése is szerepet kapjon, jó példával járjon munkatársai előtt. Második lépésként a közösségi bevonás javasolt, végül pedig lehetséges egy anyagi ösztönző rendszer bevezetése is.

Annak érdekében, hogy hazánkban is növekedjen a kerékpárosok száma, történt néhány előremutató kezdeményezés. A *Nemzeti Fejlesztési Minisztérium* meghirdette a „*Kerékpárosbarát munkahely 2012*” című pályázatát, amelyhez a for-profit és a non-profit szféra

is csatlakozhat. Célja a kerékpárosokért a legtöbbet tett munkahelyek díjazása.

A *Pest Megyei Kormányhivatal* szintén nemrég hirdette meg a „*Két keréssel a Hivatalba*” elnevezésű kezdeményezést, amelynek célja az egészséges életmód, ezen belül a kerékpározás népszerűsítése, valamint a kerékpárral munkába járás elterjesztése a hivatalok életében.

Javasoljuk, hogy a népegészségügy szereplői kezdeményezzenek olyan jogszabálymódosításokat, amelyek lehetővé teszik, hogy a munkaadók különböző formában támogathassák dolgozóikat a kerékpárral való munkába járásban. Nemzetközi példák bizonyítják, hogy a külföldi vállalatok előnyben részesítik az ilyen adómentesen adható juttatásokat, amelyek mértéke és formája országonként eltérő.

Nem az egyéb közlekedési módok kiszorítása a cél, hanem a kerékpározás előtérbe helyezése, egy fenntarthatóbb környezet és egy összetartóbb, a vállalat felé elkötelezettebb dolgozói közösség megteremtése, életre hívása.

#### IRODALOM

- Benczik–Finta–Tar, 2009: *Belvárosi forgalomcsillapítás jogi, műszaki és gazdasági eszközeinek összevetése*. [http://emla.hu/aa2.10.0/img\\_upload/f1b7fd0e4cde967799ab3c249bb8f4f4/Belvarosi\\_forgalomcsillapitas.pdf](http://emla.hu/aa2.10.0/img_upload/f1b7fd0e4cde967799ab3c249bb8f4f4/Belvarosi_forgalomcsillapitas.pdf), letöltve: 2012. október 11.
- Dufour, 2010: *PRESTO Kerékpáros Irányelvek*. <http://www.kmsz.hu/sites/default/files/PRESTOOutputato.pdf>, letöltve: 2012. október 11.
- Ahlquist, Ivo–Auerbach, Sascha–Bender, Corinne–Biallas, Bianca–Heckenbach, Leonie–Kehr, Nina–Schmidt, Gunnar–Wallman, Birgit, 2004: *Cycling and Health. Statistics*. German Sport University. [http://www.selleroyal.com/news/CyclingAndHealth/big/Cycling&Health\\_UK.pdf](http://www.selleroyal.com/news/CyclingAndHealth/big/Cycling&Health_UK.pdf), letöltve: 2012. október 11.
- Andersen, Lars Bo–Schnohr, Peter–Schroll, Marianne–Hein, Hans Ole, 2000: „All-Cause Mortality Associated With Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work.” *Archives of Internal Medicine*, 160 (11) (June 12): 1621–1628. <http://archinte.jamanetwork.com/article.aspx?articleid=485349>, letöltve: 2012. október 11.
- Céges biciklit vett munkatársainak a HVG. Hirbehozó blog. <http://hirbehozoposterous.com/ceges-bicikliket-vett-munkatarsainak-ahvg>, letöltve: 2012. október 11.
- BaM! 2011. *Rangsor*. <http://bam.hu/index.php/a-kampany/vegeredmeny>, letöltve: 2012. október 11.
- Baltimore Metropolitan Council, 2011: *Employer Guide to Bicycle Commuting. Baltimore, Maryland: Baltimore Metropolitan Council*. [http://www.baltometro.org/downloadables/bike/BikeCommuter-Guide\\_Employers.pdf](http://www.baltometro.org/downloadables/bike/BikeCommuter-Guide_Employers.pdf), letöltve: 2012. október 11.
- Benoît, Blondel–Mispelon, Chloé–Ferguson, Julian, 2011: *Cycle more often 2 cool down the planet! Cycle. Brussels*. [http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF\\_CO2\\_WEB.pdf](http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF_CO2_WEB.pdf), letöltve: 2012. október 11.
- CATMA. 2012. *CATMA's Bike/Walk Reward Program*. [http://www.catmavt.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=63&Itemid=70](http://www.catmavt.org/index.php?option=com_content&view=article&id=63&Itemid=70), letöltve: 2012. október 11.
- CTC. *Safety in numbers*. [http://www.ctc.org.uk/resources/Campaigns/CTC\\_Safety\\_in\\_Numbers.pdf](http://www.ctc.org.uk/resources/Campaigns/CTC_Safety_in_Numbers.pdf), letöltve: 2012. október 11.
- Kiss–Dobronyi–Torda, 2012: *A kerékpárral történő munkába járás ösztönzése vállalati környezetben*. [http://www.bikefm.hu/media/bikefm\\_kiss-dobronyi-torda\\_kerekpáros\\_munkaba\\_jarás\\_vallati\\_ostzonzese.pdf](http://www.bikefm.hu/media/bikefm_kiss-dobronyi-torda_kerekpáros_munkaba_jarás_vallati_ostzonzese.pdf), letöltve: 2012. október 11.
- CareerBuilder, 2009: *One-in-Five Workers Are Late to Work at Least Once a Week*, <http://www.careerbuilder.com/share/aboutus/press-releasesdetail.aspx?id=pr483&sd=2%2F25%2F2009&ed=12%2F31%2F2009>, letöltve: 2012. október 11.
- Clif Bar&Company, 2011: *Sustainability Benefits Program*. [http://www.clifbar.com/uploads/press\\_downloads/CBCO-Sustainability-Benefits.pdf](http://www.clifbar.com/uploads/press_downloads/CBCO-Sustainability-Benefits.pdf), letöltve: 2012. október 11.
- DeLonzor, Diana, 2005: „MANAGEMENT TOOLS – Running Late – Managing chronically late employees will boost productivity for everyone.” *HRMagazine*, 50 (11): 109. Department of Health. 2010. *Benefits of cycling*. <http://www.nhs.uk/Livewell/fitness/Pages/Cycling.aspx>, etöltve: 2012. október 11.
- Erhart Szilárd, 2007: „A budapesti közlekedési dugók okai és következményei.” *Közgazdasági Szemle*, LIV (5): 435–358. <http://epa.oszk.hu/00000/00017/00137/pdf/3erhart.pdf>, letöltve: 2012. október 11.
- Eurobarometer. 2007: *Survey on transportation issues among the general population in the 27 Member States*. [http://ec.europa.eu/public\\_opinion/flash/fl\\_206b\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_206b_en.pdf), letöltve: 2012. október 11.
- Eurobarometer. 2010: *Sport and Physical Activity*. [http://ec.europa.eu/public\\_opinion/archives/ebs/ebs\\_334\\_fact\\_hu\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_334_fact_hu_en.pdf), letöltve: 2012. október 11.



- Google Inc., 2012: *We commute sustainably*. <http://www.google.com/green/efficiency/oncampus/>. letöltve: 2012. október 11.
- Gordon-Larsen, Penny–Boone–Heinonen, Janne–Sidney, Steve–Sternfeld, Barbara–Jacobs, David R. Jr.–Lewis, Cora E., 2009: „Active Commuting and Cardiovascular Disease Risk: The CARDIA Study.” *Archives of Internal Medicine*, 169 (13) (July 13): 1216–1223. <http://archinte.ama-assn.org/cgi/content/abstract/169/13/1216>, letöltve: 2012. október 11.
- Heinen, Eva–Wee, Bert van–Maat, Kees, 2009: „The impact of work-related factors on levels of bicycle commuting.” *Transportation Research*, (January): 1–19. <http://siliconvalleytrails.pbworks.com/f/Impact%2Bof%2BWork-Related%2BFactors%2Bon%2BLevels%2Bof%2BBicycle%2BCommuting.pdf>, letöltve: 2012. október 11.
- Horton, Dave, 2010: *Fear of Cycling*. <http://thinkingaboutcycling.wordpress.com/article-fear-of-cycling/>, letöltve: 2012. október 11.
- Johan de Hartog, Jeroen–Boogaard, Hanna–Nijland, Hans–Hoek, Gerard, 2010: „Do the health benefits of cycling outweigh the risks?” *Environmental health perspectives*, 118 (8) (August): 1109–1116. doi:10.1289/ehp.0901747. <http://www.pubmedcentral.nih.gov/articlerender.fcgi?artid=2920084&tool=pmcentrez&render-type=abstract>, letöltve: 2012. október 11.
- London School of Economics and Political Science, 2011: *Cyclists can help Britain's economy get back on its bike suggests research*. <http://www2.lse.ac.uk/newsAndMedia/news/archives/2011/08/cycling.aspx>, letöltve: 2012. október 11.
- Lukács András–Pavics Lázár–Horváth Zsolt–Pál János, 2010: „Térítés a gyalogosan és kerékpárral történő munkába járáshoz.” *Környezetbarát közlekedés*. [http://www.mgszt.hu/index2.php?option=com\\_docman&task=doc\\_view&gid=64&Itemid=17](http://www.mgszt.hu/index2.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=64&Itemid=17), letöltve: 2012. október 11.
- Porter, Michael E.–Kramer, Mark R., 2006: „Strategy & Society: The Link Between Competitive Advantage and Corporate Social Responsibility.” *Harvard Business Review*, 84 (12) (December): 78–92. <http://efnorthamerica.com/documents/events/ccc2008/Mark-Kramer-Keynote/Strategy-Society.PDF>, letöltve: 2012. október 11.
- Ricci, Judith A.–Chee, Elsbeth, 2005: „Lost productive time associated with excess weight in the U.S. workforce.” *Journal of occupational and environmental medicine*, 47 (12): 1227–1234. <http://ovidsp.ovid.com/ovidweb.cgi?T=JS&CSC=Y&NEWS=N&PAGE=fulltext&D=emed7&AN=2005577265>
- Rojas-Rueda, David–Nazelle, Audrey de–Tainio, Marko–Nieuwenhuijsen, Mark J., 2011: „The health risks and benefits of cycling in urban environments compared with car use: health impact assessment study.” *BMJ*, 343. doi:10.1136/bmj.d4521.
- Sener, In–Eluru, N., 2009: „An analysis of bicyclists and bicycling characteristics: Who, why, and how much are they bicycling.” *Transport Research Board Annual*. [http://www.ce.utexas.edu/prof/bhat/ABSTRACTS/sener\\_eluru\\_bhat\\_bicycle\\_rev\\_Jan18\\_TRBstyle.pdf](http://www.ce.utexas.edu/prof/bhat/ABSTRACTS/sener_eluru_bhat_bicycle_rev_Jan18_TRBstyle.pdf)
- TNO, 2009: *Reduced sickness absence in regular commuter cyclists can save employers 27 million euros*. [www.vcl.li/bilder/518.pdf](http://www.vcl.li/bilder/518.pdf)
- Taylor, Neil, 2006: *Urban Transport Benchmarking Initiative Year Three. Benchmarking*. <http://www.transportbenchmarks.eu/pdf/final-reports/UTB3-A0-FINAL-REPORT.pdf>
- Xing, Yan–Handy, S.L.–Buehler, T.J., 2008: „Factors associated with bicycle ownership and use: A study of 6 small US cities.” *Research Board*, <http://industrializedcyclist.com/factorsassocwbikeownrs-hip.pdf>, letöltve: 2012. október 11.