

Borgarstjórn 16. júní 2020

Tillaga borgarfulltrúa Sjálfstæðisflokksins um sveigjanlegra vinnuumhverfi

Borgarstjórn samþykkir að fela [borgarstjóra og] umhverfis- og skipulagssviði að hafa forgöngu um viðræður við stærstu vinnustaði borgarinnar um sveigjanlegan vinnutíma og sveigjanlegra vinnuumhverfi. Borgin gangi fram með góðu fordæmi og tryggi sveigjanleika á eigin starfsstöðvum, svo sem á ólíkum fagsviðum, innan dótturfyrirtækja og hjá stofnunum Reykjavíkurborgar. Sérstök áhersla verði lögð á viðræður við stærstu vinnustaði borgarinnar, svo sem LSH, Háskóla Íslands og Háskólann í Reykjavík. Þannig verði ræddir möguleikar á sveigjanlegum opnunartímum og auknum möguleikum á fjarnámi og fjarvinnu. Sveigjanleikinn er hvoru tveggja, hagkvæmasta og skjótvirkasta leiðin svo draga megi úr umferðarlági í Reykjavík. Niðurstöður viðræðna liggja fyrir eigi síðar en 1. september 2020.

Greinargerð:

I. Umferðartafir

Á tímum samkomubanns dró verulega úr umferðartöfum í Reykjavík. Vinnustaðir buðu sveigjanlegri vinnutíma og möguleikum til fjarvinnu fjölgaði. Mörgum urðu ljós þau gífurlegu tækifæri sem felast í auknum sveigjanleika, ekki síst svo draga megi úr umferðarlági.

Árið 2019 má ætla að tæplega níu milljónum klukkustunda hafi verið sóað í umferðartafir innan höfuðborgarinnar. Umferðartafir á annatíma höfðu aukist um nærri 50% á örfáum árum. Þetta sýndu niðurstöður umferðarlíkans VSÓ og mælingar Vegagerðarinnar. Tafirnar samsvöruðu um 40 klukkustundum – eða heilli vinnuviku - á hvern höfuðborgarbúa árlega. Þennan vanda þarf að leysa.

Samtök iðnaðarins hafa áætlað að 15% minni umferðartafir geti skilað fólki og fyrirtækjum 80 milljarða króna ábata á örfáum árum. Þá eru ótalin þau auknu lífsgæði sem felast í greiðum samgöngum. Hér er til mikils að vinna.

II. Loftslagsmál

Sérfræðingahópur frá Háskóla Íslands og Háskólanum í Reykjavík vann árið 2019 að mati á losun gróðurhúsalofttegunda frá umferð bifreiða á höfuðborgarsvæðinu árið 2030. Það var mat sérfræðingahópsins að draga þurfi úr akstri innan höfuðborgarsvæðisins um a.m.k. 15% til 2030 frá því sem nú er svo ná megi markmiðum Parísarsamkomulagsins. Í samantekt á niðurstöðum segir:

„Mat á losun gróðurhúsalofttegunda frá fólksbifreiðum á höfuðborgarsvæðinu árið 2030 sýnir að nauðsynlegt er ráðast í metnaðarfullar aðgerðir til að standast skuldbindingar Parísarsamkomulagsins. Rafbílavæðing og aukin sparneytni bifreiða er langt frá því að vera nægjanleg til að mæta markmiðum Parísarsamkomulagsins og því er þörf á öðrum aðgerðum sem draga úr akstri til að ná settum markmiðum.“

Frá því sérfræðingahópurinn vann niðurstöðu sína hafa forsendur reyndar breyst talsvert og hefur rafbílavæðing náð mun meira flugi en áætlanir gerðu ráð fyrir. Rafbílavæðing mun því sannarlega hafa meiri jákvæð áhrif en greining sérfræðingahópsins gerði ráð fyrir. Þannig mun rafbílavæðing draga úr losun gróðurhúsalofttegunda, en þó ekki leysa samgönguvandann. Þessu er rétt að halda til haga.

Í framhaldi af vinnu sérfræðingahópsins, óskaði Reykjavíkurborg eftir greiningu á gögnum úr ferðavenjukönnun meðal íbúa höfuðborgarsvæðisins, þ.e. mati á því hvaða breytingar á ferðavenjum þyrftu að koma til ef minnka ætti losun gróðurhúsalofttegunda frá umferð bifreiða um 5% á ári. Greiningin var unnin af EFLU verkfræðistofu og niðurstaðan leiddi í ljós að draga þyrfti úr mengandi akstri á höfuðborgarsvæðinu um tæplega 190.000 km á hverjum virkum degi svo ná mætti 5% samdrætti í losun. Það jafngildir um 6,7 km akstri á hvern íbúa á viku. Meðallengd hverrar bílferðar skv. ferðavenjukönnun er 5,4 km og því má álykta að hver íbúi þyrfti að jafnaði að fækka bílferðum um eina til tvær í hverri viku og ferðast þess í stað með

vistvænni samgöngumátum – eða hreinlega ferðast alls ekki neitt, einn dag í viku. Er hér vísað til þess möguleika að eiga kost á einum fjarvinnudegi vikulega.

Þetta er nýr vinkill. Fyrir einungis örfáum mánuðum töldu flestir einu leiðina til að ná markmiðum Parísarsamkomulagsins, vera þá að ferðast áfram sömu vegalengdir, en breyta bara um farartæki og ferðavenjur. Nú hafa hins vegar fleiri áttað sig á þeim möguleika, að ferðast hreinlega minna. Nú hafa fleiri opnað augun fyrir þeirri staðreynd, að vel má ná markmiðum og skuldbindingum Parísarsamkomulagsins með þeirri einföldu aðgerð að tryggja vinnandi fólki á höfuðborgarsvæðinu, einn fjarvinnudag vikulega.

III. Reynsla af sveigjanlegu vinnuumhverfi

Íslandsbanki greindi nýverið frá jákvæðri reynslu af fjarvinnu starfsfólks í samkomubanni. Framkvæmdi bankinn könnun meðal starfsfólks eftir að meirihluti þess hafði stundað fjarvinnu síðustu vikur og mánuði. Niðurstöðurnar sýndu mikinn áhuga starfsfólks á áframhaldandi fjarvinnu hluta úr viku. Þær sýndu jafnframt að félagsleg tengsl hefðu haldist ágæt og afkastageta aukist í mörgum tilvikum. Fyrirkomulagið hefði einnig dregið úr kolefnisspori bankans en ferðir starfsfólks til og frá vinnu hafa vegið hvað þyngst í kolefnismælingum bankans undanafarin ár. Þá voru aðgerðirnar taldar hafa jákvæð rekstraráhrif á bankann. Viðbrögð bankans við breyttu umhverfi eru til fyrirmyndar og verða vonandi öðrum aðilum á vinnumarkaði til eftirbreytni.

IV. Kostnaður af samgöngulausnum

Rétt er að geta þess að sveigjanlegt vinnuumhverfi, sem lausn á samgönguvanda höfuðborgarsvæðisins, er sannarlega hvoru tveggja, hagkvæmasta og skjótvirkasta leiðin til að draga úr umferðarálagi í Reykjavík. Margar þær samgönguframkvæmdir sem nú eru á vinnslustigi eða hafa verið á umræðustigi um árabil, kosta tugi, jafnvel hundruðir milljarða. Þá er óljós ávinningur framkvæmdanna, sem hugsanlega mun skila sama, eða jafnvel minni árangri við lausn samgönguvandans.

Því er mikilvægt að setja sérstakan þunga í þá lausn að vinna að auknum sveigjanleika, bæði hjá opinberum aðilum en einnig einkaaðilum. Sannarlega verður það alltaf ákvörðun einkaaðila hvaða leiðir þeir velja, eða hvaða leiðir þeir geta valið, en það er mikilvægt að Reykjavíkurborg hefji umræðuna og leiði saman stærstu vinnustaði borgarinnar til viðræðna um aukinn sveigjanleika. Málið skiptir Reykjavíkurborg gríðarlegu máli, enda geta sveigjanlegar lausnir dregið verulega úr kostnaði borgarinnar af hvers kyns samgöngumannvirkjum eða samgöngulausnum.

V. Niðurlag

Breyttar aðstæður kalla á breytta nálgun. Þegar veruleikanum er kollvarpað er ástæða til að endurskoða langtímaáætlanir og grípa þau óvæntu tækifæri sem gefast. Ef við setjum meginþunga á sveigjanleika sem lausn samgönguvandans getum við dregið fram verulegan ávinning fyrir lítið sem ekkert opinbert fé. Við getum fengið meira fyrir minna. Ef við hins vegar höldum uppteknum hætti og setjum í forgang fyrri áform um kostnaðarsamar samgönguframkvæmdir fáum við hugsanlega minna fyrir meira, eða það sama fyrir meira. Hér er rétt að staldra við og forgangsraða opinberu fjármagni af skynsemi og ráðdeild.

Nú er lag að hefja viðræður við stærstu vinnustaði borgarinnar um sveigjanlegri vinnutíma. Síðustu mánuðir hafa sýnt hve sveigjanleikinn getur aukið lífsgæði og létt á umferðarálagi. Aðgerðin er einföld og kostar skattgreiðendur ekkert. Hér er rétt að höfuðborgin taki forystu, innleiði sveigjanlegra vinnuumhverfi á sínum starfsstöðvum og leiði jafnframt viðræður við stærstu vinnustaði borgarinnar, um aukinn sveigjanleika fyrir fólkið í borginni.

Mikilvægt er að hlaupa hratt, nú þegar fólk og fyrirtæki eru móttækileg fyrir breytingum, og er því lagt til að niðurstöður viðræðna liggja fyrir eigi síðar en 1. september 2020.