

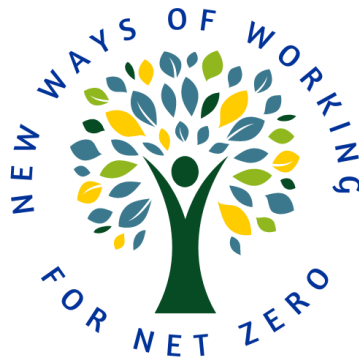


TÖÖRIISTAKOMPLEKT 2

TÖÖGA SEOTUD LIIKUVUS

MILLISED METOODIKAD JA (DIGITAALSED) LAHENDUSED
AITAKSID PIIRATA REISIMIST JA MÕJUTADA POSITIIVSELT
SÜSINIKUJALAJÄLJE VÄHENEMIST?

NWoW4NET-ZERO PROJEKT



TÖÖRIISTAKOMPLEKT 2

TÖÖGA SEOTUD LIIKUVUS

Millised metoodikadja (digitaalsed) lahendused aitavad piirata reisimist ja mõjuvad positiivselt süsinikujälje vähenemisele?



Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union

Euroopa Komisjoni toetus käesoleva väljaande koostamisele ei tähenda selle sisu heakskiitmist, kuna see kajastab üksnes autorite seisukohti, samuti ei vastuta Komisjon selles sisalduva teabe võimaliku kasutamise eest.

Projektist

NWoW4Net-Zero projekti eesmärk on anda personalijuhidele nende võtmeisikute roll, kes aitavad kaasa ELi eesmärgile saavutada 2050. aastaks süsinikuneutraalsus. NWoW4Net-Zero annab personalijuhtidele konkreetseid tegevusvahendid, et nad saaksid läbi viia üleminekut oma tegevusvaldkonnas rakendades uusi tööviise, töökohti ja organisatsioonivõimekusi, et tagada digitaalsete lahenduste laialdasem kasutus. Projekti eesmärk on töötada välja tegevusvahendite komplekt, koolituskursus ja teadmusjagamise platvorm. Käesolevas 24-kuulises Erasmus+ poolt toetatud projektis osaleb 5 partnerit:

- **CKM - Centre for Knowledge Management** (koordinaator, Põhja-Makedoonia)
- Htag by **Références** (partner, Belgia)
- **TalTech** – Tallinna Tehnikaülikool (partner, Eesti)
- **C&R - Conseil & Recherche** (partner, Prantsusmaa)
- **PLS - Pour la Solidarité** (partner, Belgia)

ELi eesmärgiks on, et Euroopast saab esimene maailmajagu, kus saavutatakse kliimaneeutraalsus. 2019. aastal käivitatud Euroopa roheline kokkuleppe raames kohustuvad riigid vähendama kasvuhoonegaaside (KHG) netoheitmeid. Eesmärk on muuta põhjalikult Euroopa majandussüsteemi nii, et 2050. aastaks oleksid liikmesriigid süsinikuneutraalsed, kusjuures vahe-eesmärk on vähendada ELi kasvuhoonegaaside heitkoguseid 2030. aastaks 55% võrra võrreldes 1990. aasta tasemega. Uued töökorralduse viisid (ka seoses Covid-19 pandeemiaga) ja uued digitaalsed lahendused annavad võimaluse aidata kaasa selle eesmärgi saavutamisele.

NWoW4Net-Zero kaudu uuritakse kolme võimalust, kuidas aidata inimressurssidel kaasa süsinikdioksiidi neutraalsuse eesmärkide saavutamisele:

- **NWoW:** milliseid töökorralduse ja töö hübriidistamise viise tuleks rakendada, et osaleda keskkonnamõjude vähendamise eesmärgi saavutamisel?
- **Tööga seotud liikuvus:** milliseid lahendusi tuleks rakendada, et vähendada tööle ja töölt koju sõitmise süsinikujalajälge?
- **Digitaalne:** kuidas vähendada süsinikujalajälge digitehnoloogiate vastutustundliku kasutamise kaudu tööl ja kaugtöö puhul?

Oodatavad tulemused

- Koolituskava, mis on esitatud kolme tööriistakomplektina: NWoW, tööalane ja digitaalne liikuvus.
- Metoodika ja koolitustee, mis võimaldab individuaalset õppimiskogemust vastavalt iga õppija ja tema organisatsiooni vajadustele.
- Mõju hindamise metoodika ja kasutusjuhend.
- Teadmiste platvorm, interaktiivne keskkond, kus kasutajad saavad hõlpsasti õppida ja saada teavet ja teadmisi uute tööviiside kohta ja selle kohta, kuidas neid saab organisatsioonides personalijuhtimise kaudu kasutusele võtta.



Eessõna

Uued tööviisid (NWoW) hõlmavad ruumilis-ajalist paindlikkust (kaugtöö, tööruumide planeerimine, paindlik tööaeg jne.), juhtimistavasid (autonoomia, usaldus, osalemine jne.), samuti töökorralduse tavasid ((pool)autonoomsed meeskonnad jne.).

Eeldatavasti leitakse paindlikku tööd tehes selliseid võimalusi, mis aitavad kaasa CO2 heitkoguste vähendamisele, töötades töökeskkonnaga.

Sisukord

Projektist	3
Eessõna.....	4
Sisukord	5
Peatükk 1 - Sidusrühmad	6
Peatükk 2 – Jätkusuutlikkuskultuuri loomine.....	10
Peatükk 3 - Personaliprotsesside kohandamine süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamiseks	12
Peatükk 4 - Heitkoguste vähendamist toetavad vahendid.....	14
5. peatükk – Inspireerivad algatused.....	19
6. peatükk – Soovitused personalitöö panuse rakendamisel netonullheite saavutamisel	21

Peatükk 1 - Sidusrühmad

Personalijuht vastutab ainult osaliselt küsimuste eest, mis on seotud töötajate liikuvusega tööle ja töölt koju.

Selleks, et aidata kaasa ettevõtte süsinikuheitmete vähendamisele, peab personalijuht tegema tihedat koostööd erinevate sidusrühmadega, kellest peamised on projektipartnerid määratlenud järgmiselt:

1.1 Tegevjuht/juhtkond

Ettevõtte asukoht

Ettevõtte asukoht on määratletud kui koht või struktuur, mida ettevõtte kasutab oma tegevuse juhtimiseks. Kui me vaatame ettevõtete asukohavaliku põhjendusi, ei ole ükski kriteerium tühine ja on üldiselt üks olulistest faktoritest. Siin peame silmas nn tööhõive kogumit, milles ettevõtte end positsioneerib.

Kui teie organisatsioonil on kolimisplaanid, uurite kas "jääda või minna" otsust, kaalute mitme kontori ühendamist või satelliitkontori avamist, on oluline analüüsida sellega seotud mõjusid ja töötajate pendelrände võimalusi. Valige asukoht uus rongi- või bussijaama lähedal ja juurdepääsuga teistele ühistranspordi liikidele.

Positiivne lähenemine

Üks peamisi teemasid, mille kallal töötada, on panna juhtkond ja ettevõtte mõistma, mida võidakse saada lisaks, kui analüüsitakse tööprotsessi ning arvestades sealjuures kogemusest hommikul kodust tulekut ja õhtul kojuminekut ning proovides võtta liikuvust tööalase tegevuse lahutamatu osana. Kui see on nii, on lihtsam mõista, miks ettevõtte peab sellele aega kulutama, miks ta peab sellesse energiat ja ressursse panema või võtma tarvitusele teatud meetmeid. Oleks kasulik eemalduda halduspiirangutest, mis on seotud kohustusega koostada liikuvuskava, ja võtta selle asemel positiivne lähenemisviis.

Võimalused ja... piirangud

Vähem süsihappegaasiheitmeid tekitava liikuvuse kui protsessi toetamine ei ole kunagi ettevõtte põhitegevus - ja see ei muutu selleks ka edaspidi. Paindlikkus piirangute osas,

mida saab kehtestada, ei ole paraku väga suur. Esimene samm on seega kehtestada piirangute tase, mida ettevõtte on valmis kehtestama.

Näidake eeskju

Kui tehakse algatusi süsinikdioksiidisõbralikuma liikuvuse kasuks, on oluline, et juhtkond kasutaks ja edendaks neid läbi enda eeskju. Uuringud näitavad, et plaanitavate edusammude võti on antud plaani eest seisev juhtfiguur.

1.2 Rahastamine

Rahasummad, mida ettevõtted on valmis kulutama liikuvusküsimustele strateegilisel tasandil, on tavaliselt äärmiselt väikesed võrreldes nendega, mida nad kulutavad maksude optimeerimisele või personaliteenuste pakujatele. Teadlikkust tõstvate meetmete puhul hinnati seda kaheksa kuni kümme korda vähemaks võrreldes eeltoodud näidetega. Nii madalate ambitsioonidega on võimatu tegelikult midagi muuta. Kahjuks näeme, et liikuvuskavadega töötamist tajuvad ettevõtted endiselt kui piirangut, mitte kui tegeliku võimalust oma keskkonnamõju muuta. Siiski võib liikuvusprojektide investeringutasuvus olla otsene ja väga märkimisväärne.

Personalijuhtidel on võimalik selles valdkonnas edusamme teha, kui nad töötavad välja reaalse ärimudeli koos konkreetsete arvudega.

1.3 Teavitamine

Kommunikatsioonistrateegia

Liikuvusega seotud käitumise tõeliseks muutmiseks on oluline, et ettevõtted töötaksid välja kommunikatsioonistrateegia ja et jõupingutusi tehtaks regulaarselt. Sõnumit tuleb pidevalt korrata. Näiteks mäng on siin suurepärase võimalus, mis muudab selle sõnumi kergemini edastavaks ja pakub ka osalejatele auhindu. Töökoha liikuvuskava jaoks logo ja/või kaubamärgi loomine võib aidata tähelepanu köita ja säilitada.

1. Belgias SWIFTis korraldati "heategevuslik väljakutse", et julgustada jalgrattasõitu liikuvusnädalatel: iga läbitud kilomeetri eest annetati 1 euro jalgrattasportiga seotud ühendustele. See töötajaid kaasav tegevus oli väga edukas, kuna see ühendas nii töötajate välise kui ka sisemise motivatsiooni.
- Belgias Service Public de Wallonie's korraldati "Round the World Cycling Tour": osalejatel paluti sisestada oma tööga seotud rattaretked veebivormi kaudu osana kollektiivsest väljakutsest läbida 26 nädala jooksul kokku 40 075 kilomeetrit. Sihtkohtadesse jõuti ühiselt, tuuri lõpus räägiti ühiseid nalju, pakuti maiuspalu ja osalejad said ka diplomid, mis kajastasid antud ettevõtmises ka tasemetega ja

märkide dünaamikat, pakkudes läbi mängu samal ajal ka osalejatele ka ettearvamatusi ja arendasid nende loovust.

Allikas: UWE mobiilsusüksus

Keskenduge õigele asjale

Liikuvusele ei tohiks läheneda otse ja ainult keskkonna vaatenurgast. Keskkonnamõõde on positiivne tulemus, pigem eesmärk, mille poole peame püüdlema. Kuid see ei ole suhtlusvahend: inimesed ei pruugi muutuda keskkonnakaalutlustel, vaid pigem mugavuse, tõhususe, kogukonna huvides ... Seega, inimkäitumisega seotud põhjused on need, mis aitavad kaasa eesmärkide saavutamisel.

Töötajad üldiselt ei muuda oma käitumist sellepärast, et see vähendab ettevõtte süsinikujalajälge, vaid seetõttu, et neil on uued võimalused oma pere paremaks juhtimiseks, oma teekonna meeldivamaks muutmiseks ... ja lõppkokkuvõttes on neil planeedile positiivne mõju.

1.4 Liikuvusjuht

Määrake liikuvusjuht

Liikuvusjuht on sisemine isik, kes juhib liikuvusprojekti ja annab ideaaljuhul aru juhtkonnale, sest volitused on valdkonnaülesed: kommunikatsioon, personalijuhtimine, rajatised, liikuvusvahendid jne. Isik võib olla pärit mis tahes osakonnast - ja miks mitte ka personaliosakonnast -, kuid tal peab olema otsene kontakt juhtkonna ja töötajate esindajatega. Seejärel tuleb seda isikut liikuvusküsimustes koolitada.

Liikuvusjuhist ei piisa

Liikuvus jääb üksikisiku vabaduse väljenduseks väljaspool mis tahes tööalaseid piiranguid. Individuaalse vabaduse seisukohast on näiteks auto normatiivne roll endiselt väga oluline. Seetõttu on vaja teha palju veenvat ja harivat teavitustööd. Personalitöö arendus võib toimuda tööga seotud reise puhul (näiteks transpordisektoris või kui ettevõttes töötavad liikuvad töötajad), kuid see on raskem kodu-töö pendelrändel, mis osaliselt puudutab erasfääri. Liikuvusega seotud valikud sõltuvad siis palju rohkem inimeste heast tahtest või sellest, mida inimesed on valmis tegema, teadlikult või alateadlikult.

1.5 Andmehaldur

Muutustega kaasamine tähendab, et ettevõtted peavad investeerima oma vahendeid – rahalisi, inim- ja ajalisi ressursse –, et põhjalikult uurida oma praeguseid liikuvustavasid ja seda, kuidas individuaalsed muutujad (vanus, sugu, tööpositsioon, pendelrändemarsruudid jne) mõjutavad nende töötajate eelistatud transpordiliiki. Teabe kogumine küsitluste, töötajate, tarnijate ja klientide intervjuude ning muude tööriistade kaudu on sobiva vastuse kujundamisel ülioluline. Ettevõtetel on juba tohutul hulgal andmeid ja kui nad soovivad, on neil sageli käepärast vajalikud elemendid, et lihtsal ja odaval viisil edasi liikuda.

1.6 Ametiühingud

Kui koostate liikuvuskavasid ülalt alla, ametiühinguid kaasamata, nende esindajaid kaasamata ja kohapeal asju katsetamata, siis ei pruugi need kavad toimida. Liikuvus on ettevõtetes üks tundlikumaid teemasid. Ja kui kahju on tehtud, on äärmiselt raske positiivsesse dünaamikasse tagasi pääseda. Samuti peate olema valmis tagasi minema, kui teete vea, ja nõustuma oma plaanide ülevaatamisega.

1.7 Riigiasutused

Eduka CO₂-neutraalse liikuvuskava koostamisel on oluline, et kohalikud omavalitsused ja ametlikud institutsioonid oleksid kaasatud sellesse maksimaalselt tõhusalt. Kohalik planeerimine on ülioluline. Ja tavaliselt on poliitika peamine muutuste liikumapanev jõud: 60% ettevõtete muutustest liikuvuse planeerimisel on ajendatud soovist joonduda (või järgida) riiklikku, piirkondlikku või kohalikku poliitikat.

Kuigi kaugtöötamist peaks reguleerima tööandja, kuid see tuleb integreerida ka avaliku poliitika perspektiivi. Kui kaugtöö meetoditel lubatakse areneda ilma avaliku poliitika seisukohast taotletavaid eesmärke täpsustamata, on nende saavutamise võimalused väikesed.

1.8 Ühistranspordiettevõtjad

Kui ettevõtete liikuvus- või personalijuhid, isegi siis, kui nad on erinevatest sektoritest, teevad koostööd 500–800 meetri läbimõõduga alal transpordisõlme ümber - rongijaamas, bussijaamas jne. - saavad nad luua dünaamika ja läbi selle minna ühiselt kohtuma riigiasutuste, ühistranspordiettevõtjate ja liikuvusteenistustega ning öelda neile: "Meid on, ütleme, 30; me oleme tuvastanud sellise ja sellise vajaduse; mida me saame selles suhtes ette võtta". Kui ainult üks ettevõtte tuleb, ei ole sellel mingit mõju. 30 ettevõttega olukord muutub. Teil on vaja sellist massi, et mõju avaldada.

Peatükk 2 – Jätkusuutlikkuskultuuri loomine

2.1 Mõjutage käitumist

Organisatsioonid ei saa mõjutada seda, kus töötajad otsustavad elada, sest see oleks nende privaatsuse ilmne rikkumine. Tööle sõitmist on raske kaalule panna, isegi kui püütakse arvestada selliseid parameetreid nagu odavam eluase või parem isikliku elu kvaliteet. Töötage koos ekspertidega, et kolleege sellistel teemadel teavitada.

Näide: **Wever** on Prantsusmaal loodud platvorm, mis teeb ettepaneku leiutada kaasav ja tõhus liikuvus, asetades kasutaja ja tema väljendatud vajadused pakkumise kavandamise keskmesse. See annab igaühele võimaluse väljendada oma vajadusi, katsetada uusi lahendusi ja hääletada kõige huvitavamate lahenduste elluviimise poolt pikas perspektiivis.

Kuidas see töötab?

1. Liikumisdiagnostikat kasutatakse töötajate reisiharjumuste ja vajaduste kogumiseks. Iga inimese vajaduste kogumiseks ja diagnoosi määramiseks kulub vaid mõni minut.
2. Armatuurlaud võimaldab jälgida reaajas tehtud diagnoose ja näha soovitusi tegutsemiseks, lisatud on ka kommentaarid. See visuaalne tööriist võimaldab pakutavat liikuvuskava kasutajatega ühiselt koostada.
3. Algoritm tuvastab liikuvusvõimalused, tuues välja olemasolevad lahendused ja modelleerides uusi vastuvõetavaid lahendusi.
4. Tänu personaliseeritud toetusele muutustele ja individuaalset hüvede loogikat silmas pidades on teenust kasutava isiku muutused nähtavad mõne nädala pärast.

Lisainformatsioon: www.wever.fr

2.2 Tee see konkreetseks

Ärge tehke tööga seotud liikuvuse kampaaniaid liftis olevate plakatitega, sest seda tehes ei saa te oma käitumist muuta. Käige kolm korda nädalas kohvikus, et rääkida inimestega, tunda huvi nende liikuvuse ja murede vastu ning soovitage edasisi samme.

Lühidalt, isikupärastage oma lähenemine iga inimese jaoks. See võtab aega ja energiat. Teine näide on jalgrattarühma loomine ja jalgrattaürituste korraldamine kohapeal ja väljaspool seda. Samuti võite paluda veendunud kolleegidel teha esitlus või rääkida mingil teemal.

2.3 Autode parkimisprobleemide lahendamine

Autode parkimine on keskne küsimus: ettevõtted on välja töötanud meetmed alates stiimulitest (rahaline tasu näiteks selle eest, et oma autot ei tooda kohapeale) kuni trahvideni (kohapealse parkimistasu kehtestamine või maksimaalne päevade / nädala või kuu arv parkla kasutamiseks).

2.4 Algatada osaluspõhine lähenemisviis

Luaa liikuvusega seotud teemavaldkond, kuhu on kaasatud vabatahtlikud töötajad, et koguda ideid ja ettepanekuid ning arendada välja sisesaadikute funktsioon ja nende eesmärgid. Mõned organisatsioonid on delegeerinud liikuvuse/tööletulekuviiside haldamise rolli otsestele juhtidele, et luua töörühmade sisene jälgendamine läbi vahetu eeskuju.

2.5 Edendage „kastist väljas“ mõtlemist

Julgustage inimesi mõtlema reisi põhjusele, enne kui valite/mõtlete reisimisviisile/-viisile.

Peatükk 3 - Personaliprotsesside kohandamine süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamiseks

3.1 (TÖÖKORRALDUS)

Kaugtöölepingute vormistamine

Veel kolm-neli aastat tagasi oli kaugtöö suures osas mitteametlik. Täna muutub see üha ametlikumaks, kuna see on pärast tervisekriisi laialdaselt kasutusele võetud suurtes organisatsioonides. Selline formaliseerimine võib toimuda ettevõtte poliitika ja/või tööandja/juhtide ja ametiühingute/töötajate vaheliste arutelude vormis suuniste üle, mille raames tööandja soovib kaugtööd kujundada. Seistes silmitsi ühistranspordi ja teedevõrgu küllastumisega, on väljakutse arendada kaugtööd nende liikuvusvoogude reguleerimiseks.

3.2 (PREEMIAD) Säästva liikuvuse pakett

Samamoodi nagu töötajate ühistransport, pakub selline skeem teatavat liiki hüvitist neile, kes tulevad tööle, kasutades "voorustikke" transpordiliike, näiteks jalgrattasõitu või koossõitu. Mis puutub ametiautodesse, siis diiselmootoriga autode keelustamine, bensiinimootoriga sõidukite asendamine heitevabade sõidukitega.

Prantsusmaal saavad tööandjad maksta säästva liikuvuse paketti oma töötajatele, kes kasutavad oma tööreisidel säästvat transpordivahendit. Hõlmatud on järgmised transpordivahendid: isiklik jalgratas (sealhulgas elektrijalgratas), koossõit kaassõitja ja juhina, jagatud liikuvusteenused (elektri- või hübriidautode ühiskasutus, tõukerataste või jalgrataste rentimine ja iseteenindus), ühistransport (välja arvatud perioodipiletid). Säästva liikuvuse paketi maksimaalne summa on 700 eurot aastas töötaja kohta. Makstud summa on vabastatud sotsiaalkindlustusmaksetest ja tulumaksust.

Belgias on jalgrattatoetus läbisõidutoetus, mida tööandja maksab töötajatele, kes kasutavad jalgratast kodu ja töökoha vahelise vahemaa täielikuks või osaliseks läbimiseks. Toetuse eesmärk on katta jalgratturi kulud, kuid eelkõige on selle eesmärk julgustada rohkem töötajaid oma jalgratast kasutama. Kilomeetrite soodustus on maksuvaba kuni 0,25 eurot läbitud kilomeetri kohta 2023. Majandusaastal. Teisisõnu, kuni läbisõiduhüvitise summa ei ületa 0,25 eurot läbitud kilomeetri kohta, ei tule maksu maksta. Kui tööandja maksab suuremat läbisõidutoetust, maksustatakse see ülejääk kutsetuluna.

Kontrollige, millised võimalused teie riigis olemas on!

3.3. (TÖÖAEG) soodustage pehme liikuvusega reisimist

Tööandja võib arvestada liikuvusaega tööajana, kuid ainult pehme liikuvusega reisimise korral - st mis tahes transpordiliik, mis ei kasuta sisepõlemismootorit ega eralda kasvuhoonegaase. Sellel on täiendav eelis, mis annab inimesele võimaluse reisida väljaspool tiptunde.

3.4 (VÄRBAMINE) Värbamine kohalikul tasandil

Ühe parameetrina, mida võiks kasutada värbamisel, oleks kandidaatide valikus arvesse võtta nende kodu ja kontori vahelise kaugust. Seda võib olla vägagi raske aktiveerida, kui tööturg on pingeline või sobivaid profiile on harva leida. Tänu väga tugevale kogemusele, mille oleme omandanud kaugtöös - mida nõuab Covid-19 -, on kohalik värbamine iseenesest jätkuvalt mõistlik, kuid tundub veelgi raskem praktiseerida.

3.5 (HEAOLU) Liikuvusega seotud küsimused

Liikuvus on üks tööheaolu alustalasid. Lähenemisviisid võivad siis olla vägagi valdkonnaülesed. Jalgrattasõidu edendamine võib näiteks aidata parandada füüsilist vormi, stimuleerida keskendumist tööl ja isegi edendada kogukonnaelu.

Peatükk 4 - Heitkoguste vähendamist toetavad vahendid

4.1 Viige läbi liikuvuse analüüs

Viige läbi oma ettevõtte süsinikdioksiidi heitkoguste hindamine: leidke ekspert, et selgitada välja kõige mõjukamad teemad (liikuvus, lennukiga reisimine, ehitus jne) ja keskenduge neile. Seejärel viige läbi liikuvuse skaneerimine, mis põhineb täpsetel ja ajakohastel andmetel.

Näited: **Mobiilsusmärgis**, vahendid nutikamaks pendelrändeks

<https://mobilitylabel.com>

Mob Box koondab ja koostab massilisi toorandmeid. Alates ettevõttesisestest andmetest kuni väliste avatud lähtekoodiga andmeteni muudab see arvud selgelt mõistetavateks kaartideks ja intuiitivseteks diagrammideks. See aitab teil saada põhjaliku ülevaate oma töötajate liikuvusest ning hinnata transpordiliikide üldist jaotust ning analüüsida CO2-heidet ja sellega seotud kulusid.

<http://www.mob-box.eu>

4.2 Tutvuge saadaolevate avalike lahendustega

Prantsusmaal: **Forfait Mobilité Durable** (säästva liikuvuse pakett)- iga ettevõtte võib toetada või rahastada oma töötajate kodu-töö sõite mahus kuni 800 eurot aastas, millele ei rakendu tulumaksudest ja sotsiaalkindlustusmaksetest, kui neid kasutatakse "rohelistes" transpordivahendites – ühistransport, elektrilised tõukerattad, jagatud elektriautod, autode ühiskasutus ...

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/0509_Mobilite%20durable%20entrepriseA4_pourBAT.pdf

Belgias: **Eelarve mobiliseerimine** (Mobility Budget) võimaldab ettevõtetel pakkuda töötajatele, kellel on ametiauto, eelarvet keskkonnasõbralikumate liikuvusvõimaluste jaoks — <https://lebudgetmobilite.be/fr>

4.3 Individuaalne diagnostika / liikuvusuuringud

Vaadake, kuidas inimesed oma töökohale reisivad, ja pakuge neile individuaalsete turundusmeetmete abil alternatiive. On olemas terve diagnoosimise ja inimeste toetamise protsess, et näidata neile, et auto ei pruugi olla kõige tõhusam viis liikumiseks.

Põhjalikum analüüs (jälgides inimesi mitu päeva) võib neile näidata, et on ka teisi viise, kuidas asju teha, vähem motoriseeritud, ökonoomsemad jne.

4.4 Mitmeliigilise transpordi marsruudiplatvormid

Mitmeliigilise transpordi marsruudiplatvormid võivad näidata erinevaid võimalusi ja võimaldada inimestel mõista, et autoga reisimine on vähem tõhus kui teiste transpordiliikide puhul. Mõned neist vahenditest näitavad erinevate reisiliikidega seotud CO₂-heidet.

Näide: Skipr, kõik-ühes lahendus ettevõtete liikuvuse haldamiseks

www.skipr.co

Skipr võitleb ühe kasutajaga autode kasutamise vastu linnas. See pakub töötajatele rakendust, mis võimaldab neil näha, kuidas jõuda punktist A punkti B, kombineerides nende ümber olevaid erinevaid transpordivahendeid: ühistransport, jagatud sõidukid, elektrilised tõukerattad, rohelised sõidukid jaama jõudmiseks jne. See on kaaspiloot, mis tagab neile võimaluse oma autot mitte võtta. See võimaldab osta ühistranspordipileteid ettevõtte kontolt koos maksekaardiga, mis on seotud sama "liikuvuse eelarvega" alternatiivsete liikuvusliikide jaoks. Ettevõtte jaoks pakub see juhtimisplatvormi, mis teeb kahte asja: kehtestab ettevõtte juhised (määrab kindlaks, kellel on õigus millele) ja pakub aruandlusvahendit, mis annab täieliku ülevaate saavutatud säästust ja süsinikdioksiidi heitkoguste vähenemisest võrreldes traditsioonilise auto kasutamisega. Töötajatel on oma andmetega tabloovaade, kuid ettevõttel on ainult koondaruanded. Reisivõimaluste otsimisel saavad töötajad kolme infokildu: saabumisaeg, maksumus eurodes ja CO₂ emissioon.

4.5 Julgustage autode ühiskasutust

Edu tingimused: tööaja paindlikkus on üks esimesi põhjuseid, miks kolleegide vahel autot ei jagata. Sama tööaja puudumine on piirav tegur, eriti kui isiklikud piirangud – laste pealevõtmine, asjaajamine jne. – lisatakse. Abiks võib olla projektijuhi olemasolu, kes laua ja pliiatsiga teekonnad kirja paneb ja need kokku sobitab. Kui jätate selle inimeste endi otsustada, on see keerulisem. Kui jätate selle rakenduse hooleks, on see ka keeruline. Digitaalsed tööriistad töötavad väga hästi pikkade vahemaade korral, kuid need ei ole nii tõhusad lühikeste vahemaade, korduvate ja igapäevase kasutamise korral.

Siiski on olemas platvormid, mis hõlbustavad autode ühiskasutust sobitamisevõimalustega, teabega maksusoodustuste kohta ja jälgimisvõimalustega suhtluse suunamiseks. Oluline on märkida, et autode ühiskasutus ei toimi hästi, kui töökoht on ühistranspordi hea pakkumise lähedal.

4.6 Transport

Mitmed ühistranspordi kasutamise suurima kasvuga organisatsioonid olid kasutusele võtnud tasuta spetsiaalse ettevõttebussi, mis oli ühendatud kohalike linnade ja/või kohalike rongi- ja bussijaamadega. Partnerlusse kuulusid organisatsioonid, kes suurendasid ühes uuringus objektile saabuvate bussiteenuste arvu muljetavaldava keskmiselt umbes 14 lisabussi võrra tipptunnil. Absoluutarvudest olulisemad tundusid asjakohaste ja kohandatud teenuste olemasolu: näiteks odavamad piletihinnad, läbiräägitud piletid, parem kohapealne taristu/teenuse kvaliteet ning uute bussipeatuste rahastamine platsil või selle lähedal.

4.7 Jalgrattasõit

Tegurid, mis olid kõige tihedamalt seotud jalgrattasõidu kõrge tasemega, näisid olevat kvaliteetne juurdepääs väljaspool tegevuskohta või juurdepääsu parandamine väljaspool tegevuskohta; jalgratturitele parkimisvõimaluste suurendamine; ja jalgrattaremonditeenuse pakkumine. Tähelepanuväärne oli ka see, et enamik uuringus osalenud organisatsioonid oli pakkunud dušše, vahetus-, kuivatamis- ja/või kapiruumid; kokkulepitud allahindlused jalgrattaseadmetele.

4.8 Elektriautod? Jah, aga...

Elektriauto ei ole lahendus liiklusummikutele. Auto on ikkagi auto, olgu see siis elektri-, vesiniku-, bensiini- või diiselmootor, see võtab teedel ruumi. See ei tekita CO₂-heidet, vaid vähem: kõik sõltub sellest, kuidas elektrit toodeti. See ongi liikuvusega seotud probleemide raskus: ei ole olemas sellist asja nagu üks suurus sobib kõigile. Igaühel on oma eripära. Elektriautode puhul tuleb arvestada ka kulude ja laadimisega. Ikka veel on takistusi. Asjad muutuvad kiiresti, kuid imelahendust ei ole.

Paigaldage elektriautode laadimistaristu: need on vajalikud elektriautode kasutamise suurendamiseks.

4.9 Jalgrattaliising (elektrijalgratastele)

Näide: Jalgratta liisimine (Belgia)

Belgia tööandjana saate valida jalgrattaliisingu pakkumise mitmel viisil: tasuta või (osalise) sissemaksuga jalgratta jaoks. Kõigi stsenaariumide korral on töötajatel umbes 40% suurune maksusoodustus.

Te ei maksa liisitud jalgratta eest mitterahalist hüvitist, sest kasutate jalgratast regulaarselt pendelrändeks. Aga saate töötajale välja maksta jalgrattatoetust. See motiveerib teie töötajaid jalgrattaga sõitma. Jalgrattaliisingut käsitlevates määrustes ei tehta vahet liisitud ja erajalgrattal. Tulemused? Paremas füüsilises vormis töötajad: 1-2 päeva vähem töölt puudumisi ja võimas panus rohelisse liikuvuskavasse.

4.10 Ökosõiduuskuse koolitus

Näide: Ökoloogiliselt vastutustundlik liiklemine teel olles nõuab enam kui keskkonnasõbralikku sõidukit. Teil peab olema roheline sõidustiil. Ja see on midagi, mida teie juhid õpivad E-positiivses koolitusprogrammis, mis on ALD Automotive'i üheaastane koolitus.

Kuidas see töötab?

«Alustame sellest, mida teie juhid saavad teha; See paneb kaartidele nende praegused sõidustiilid ja sõidukikasutuse. Pärast seda läbivad nad e-õppe kursuse ja saavad koolitust – individuaalselt ja grupis.

Juhendaja annab neile pidevalt personaalseid näpunäiteid ja punkte, millele nad peavad tähelepanu pöörama. Tulemus? Koolituse lõpus sõidavad kõik e-positiivse suhtumisega.»

10 näpunäidet ökoloogiliseks sõiduks

1. Minge sobival ajal kõrgemale käigule. Diiselmootoriga, kuskil 2000 pöörde ja bensiinimootoriga 2500 pöörde juures.
2. Aeg liikuma hakata? Lükake gaasipedaal täielikult sisse, sest aeglane kiirendamine ei säästa kindlasti kütust.
3. Hoidke enda ees olevast sõidukist piisavat vahemaad. Siis ei pea te pidevalt pidurdama ja kiirendama.
4. Kas peate aeglustama või peatuma? Ärge vajutage koheselt pidurit, vaid vabastage gaasipedaal aegsasti. Mootoriga pidurdamisel ja sidurit kasutamata aeglustate keskkonnasõbralikumalt.
5. Lülitage püsikiiruse hoidja sisse, et tagada ühtlane sõidukiirus ja seega keskkonnasõbralikkus.
6. Kas olete täielikult peatunud kauem kui 20 sekundit, siis lülitage seismise ajal mootor välja.

7. Planeerige oma marsruut ette, et te ei tekitaks tarbetut läbisõitu.
8. Sa ei vaja oma katuseboksi, jalgratast ega pagasihoidikut? Võtke see ära ja vähendage oma õhutakistust.
9. Kontrollige regulaarselt rehvirõhku.
10. Laske oma sõidukit õigeaegselt hooldada: ainult siis saate sõita säästlikult ja ohutult.

Allikas: ALD Automotive

4.11 MaestroMobile

MaestroMobile on tõsine mäng, mille on välja töötanud Espaces-Mobilités Belgias liikuvuse valdkonnas ja mille eesmärk on muuta käitumist eksperimenteerimise kaudu.

Lisateave: <https://www.maestromobile.eu>

Mobility Van koosneb liikuvusekspertidest, kes sõidavad avalikesse ruumidesse ja ettevõtetesse ning näitavad töötajatele kõiki liikuvuslahendusi praktilisel viisil (mikroliikuvusmasinate, jalgrataste, rakenduste testimine jne)

The City Game on reaalse linna mäng, mis on korraldatud meeskonnatöö vormis ja võimaldab osalejatel katsetada erinevaid liikuvuslahendusi praktilisel viisil, samal ajal (taas)avastades linna, täites väljakutseid, vastates viktoriinidele jne. Kasutades populaarsete mängude, näiteks *Pokemon Go* koode või linnarasside põhimõtteid, on *City Game* loonud oma universumi, mis on seotud liikuvusteenuste avastamisega.

Sarnaselt spordiprogrammidega pakub *Mobility Passport* liikuvusega seotud väljakutset, mis viib osalejad umbes kuu aja jooksul läbi mitme liikuvuse õppimise eri etappide, alates teenuse tundmaõppimisest kuni selle kasutamiseni. Mobiilirakenduse kaudu saab osaleja oma oskuste kinnituse ja talle väljastatakse tunnistused, mis on tema liikumispassis templi kujul.

GO Mobility on hübriidplatvorm, mis pakub täielikku programmi juhendamiseks ja liikuvuse alternatiivide avastamiseks.

Critical MaaS on personaalne coaching, et katsetada uusi liikuvusi ja muuta oma liikumisviisi. Koos ekspertidega katsetate kõiki uusi teenuseid ja saate oma liikuvuse meistriks.

5. peatükk – Inspireerivad algatused

5.1 Sulgege parkimiskohad

Et takistada autode kasutamist töölkäimiseks, eemaldasid mõned ettevõtted ettevõtetes reserveeritud parkimiskohad. Kui kõigile töötajatele on sihtkohas peaaegu tagatud koht, kasutavad nad autot tööle sõitmiseks palju rohkem kui siis, kui nad seda ei teeks.

5.2. Jagatud liikuvuse hõlbustamine

Brasiilia energiaettevõtte töötas välja rakenduse, et hõlbustada jagatud liikuvust oma São Paulo asukohas: kasutajad sisestasid oma pendelrändemarsruudi ja rakendus ühendas andmed kõigi teiste sisenditega ning tuvastas sarnaseid marsruute järgivaid töötajad. Jagatud liikuvus kasvas 18% võrra ja säästis ettevõttele 300 000 USA dollarit aastas.

5.3 Julgustage jalgrattasõitu

Uuenduslikumad parimad tavad juhtumiuuringutes hõlmasid jalgrataste parema turvalisuse tagamist (individuaalselt lukustatavad parkimisalused; politsei märgistamine või jalgrattakindlustusskeemide pakkumine); jalgrattavarustuse laenus (akud, tuled, pumbad, lukud, kiivrid, autohoidikud, lasteistmed jne); kohaspetsiifilised tsüklikaardid; rahalised stiimulid ja tasuta tooted (näiteks kaitsevestide pakkumine).

Näited positiivsetest meetmetest: partnerlus kaubajalgrataste rentimiseks tarnimiseks või kasutamiseks tehniliste töötajate poolt, elektrijalgrataste laenuskampania, et võimaldada töötajatel neid katsetada, tööriist "Bike to work", et mõõta süsinikuneutraalsust ja osaleda erinevates väljakutsetes.

5.4 Detsentraliseeritud ühised bürood

Tsentraliseeritud jagatud kontoriruumide pilootprojekt, mis võimaldab neil, kes ei saa mõnel päeval kaugtööd teha, mitte tulla peakorterisse, kui nad elavad kaugel või kui see on nende jaoks liiga keeruline. Lahendus loodi läbi koostöötamise operaatori, tsentraliseeritud arveldussüsteemiga.

5.5 Muutke rong konkurentsivõimelisemaks

Ärireiside poliitika:

1. Rahaliste vahendite eraldamine lennukist kõrgema hinna kompenseerimiseks, et muuta rongid konkurentsivõimelisemaks.
2. Mitte lubada lennukisõitu, mis kestab vähem kui 2 tundi, kui sama tee saab läbida rongiga.

5.6 Maksa selle eest, mida tarbid" lähenemine

Maksan seda, mida tarbin" lähenemine ametiautodele: inimesed kontrollivad, mida nad tarbivad + kilomeetrite hüvitamine, mida pole tarbitud või üle tarbitud/ mõjutab liisingu hinda ja eraldatavat eelarvet.

HEA TAVA

Solvay käivitas ettevõttereiside jaoks sisemise süsinikuhinna

Solvay käivitab uue algatuse, et jälgida ettevõtte süsinikureiside jalajälge, koguda raha grupi jätkusuutlikkuse projektide toetamiseks ning suurendada teadlikkust vastutustundlikust ja jätkusuutlikust reisimisest. Algatuse eesmärk on rõhutada iga töötaja individuaalset süsinikujalajälge.

Alates 2019. aastast on Solvay vähendanud oma üldist lennu- ja rongireisidega seotud süsinikukasutust ligi 70%, seda suuresti Covid-19 pandeemia tõttu, aga ka Solvay uue tööviisi rakendamise tõttu, kus digitaalsed tööriistad on muutnud virtuaalsed külastused kõigile hõlpsasti kättesaadavaks.

Grupp on nüüd keskendunud nende uute käitumisviiside säilitamisele ja ettevõtte reiside süsinikujalajälje minimeerimisele, planeerides vähem isiklikke kohtumisi, vähendades rahvusvaheliste lendude arvu, surudes maha ühepäevased lennureisid ja soovitades minna ärilt üle turistiklassile või lennult raudteele, kui need alternatiivid on olemas. Neid meetmeid rõhutatakse kui viisi, kuidas suurendada teadlikkust igapäevase individuaalse süsinikujalajäljest.

Solvay reisijalajälje jälgimisest rahastatakse lõpuks fondi, mida kasutatakse jätkusuutlikkuse projektide sponsoreerimiseks, keskendudes süsinikdioksiidi kompenseerimisele, kui see on teostatav. Globaalsed äriüksused panustavad (majandus)üksuse reisijalajäljel põhineva rahalise summa, mis arvutatakse 100 eurole ühe tonni CO₂ kohta. See summa võetakse igalt üksuselt ja kantakse üle grupireiside süsinikdioksiidi sissemaks fondi.

Selle sissemaksefondi eesmärk on püüelda ÜRO jätkusuutlikkuse eesmärkide poole ja julgustada iga töötajat andma oma osa planeedi kaitsmiseks omanike ja kodanikena.

6. peatükk - Soovitud personalitöö panuse rakendamisel netonullheite saavutamisel

6.1 Meede: kuid parem on edasi liikuda ebatäiuslike mõõtmistega

Täiuslikkuse ootamine on parim viis mitte midagi teha ...

6.2 Valige ettevõttele asukoht, kuhu pääseb säästlike transpordivahenditega

Ettevõtetal ei ole võimalik "värvata kohapealt" ega kehtestada oma töötajatele elamiskohti, välja arvatud juhul, kui nad pakuvad töölepingu raames majutust. Nad ei saa mõjutada kodu-töö distantsti, kuid nad saavad valida asukohta, mis on nende töötajatele ligipääsetav säästvamate vahenditega kui auto.

6.3 Planeerige, käituge, aktiveerige

Esimene samm on strateegia diagnoosimine ja määratlemine. Siis tuleb rakendamine mobiilsüsteemide, andmehalduse, finantsseire, infrastruktuuri jms abil. Enamik ettevõtteid peatub seal ja näeb siis, et see ei tööta. Miks? Lihtsalt sellepärast, et käitumismuutuste mõõde puudub.

Kõik ülaltoodud on vajalik, kuid mitte piisav. Sa pead "aktiveerima". Kui ettevõtte ütleb teile, et on vastuvõtualale paigutanud kümme elektrijalgratast, kuid keegi neid ei kasuta, puudub see samm: aktiveerimine. Sa ei ole inimesi motiveerinud.

Nende motiveerimist saab teha mitmel viisil, näiteks korraldada preemiaga seotud mäng neile, kes neid kõige rohkem kasutavad.

6.4 Omandage arusaam pikaajalisest pendelrändest või väga pikkadest vahemaadest

Näiteks: inimesel on kaks tööga seotud elukohta – kas teise elukohaga hotellis või isegi AirBnB-s. Seega, eksisteerivad topeltresidentsid, mis on seotud inimestega, kellel on kaks töökohta kahes eri linnas või kellel on väga sagedane tööga seotud reisimine jne.

Ometi väärib see kaalumist personalitöö seisukohast ja veelgi enam, kui kolitakse uuele töökohale, pidades silmas mõju pendelrändele ja vajalikku tuge.

6.5 Ärge keskenduge ainult eelarveaspektile

Liikuvuse valiku loogika hõlmab ka kiirust (kui ühistranspordiga kulub 1,5 tundi, mitte 40 minutit autoga, ei avalda raha suurt mõju), aga ka paljusid muid kriteeriume, nagu mugavus (st kogu reisikogemus: rongil on suhteline eelis, kui saate sellega muid tegevusi teha - magada, lugeda, töötada jne. - kuid see eelis nullitakse, kui rong on rahvarohke ja teil pole näiteks istekohta), pilt või kogemus, mis teil on erinevatest transpordiliikidest, harjumustest, ohutusest jne. Mõelge liikuvuspoliitikale, mis integreerib kõik mõõtmel (maksumus, kiirus, mugavus jne), et alternatiivid oleksid atraktiivsed.

Minge 500-euroselt liikuvuseelarvelt üle eelarvele, mis on x kilo CO₂, ja jaotage vastavalt töötajate liikuvuseelarve, võimaluse korral kolleegide vahelise kauplemise või võimalusega vahetada sääste puhkepäevade vastu.

6.6 Mitmeliigilise transpordi soodustamine

Edendage ümbersuunamisi, et inimesed vähendaksid auto rolli oma teekonnal. Inimesed, kes elavad hõredalt asustatud piirkondades või linnalähedastes piirkondades võivad vähendada auto kasutamist, kui nad kasutavad lisaks autole ka teisi transpordiliike.

Minge üle pigem laiendatud kui vähenenud autole: jätkake ametiautoga, võib-olla väiksemaga, parema keskkonnatoimega, kuid andkem inimestele ka võimalus reisida teisiti. See ei nõua alati pakkumise suurendamist, vaid lihtsalt nõustumist ühistranspordile või muudele liikumisviisidele juurdepääsu hõlbustamisega.

Tänapäeval pakutakse hulgaliselt multimodaalseid lahendusi.

6.7 Ametiautod: pöörake tähelepanu...

Kui ettevõtte tunneb kohustust pakkuda ametiautosid (talentide ligimeelitamiseks, hoidmiseks, staatuseks, esindamiseks...), pöörake tähelepanu sõiduki tüübile, isegi kui me teame, et ka elektrisõiduki keskkonnamõju ei ole neutraalne.

6.8 Tegelege parkimiskohtadega

Kui ettevõtte pakub parkimiskohta, maksab ta teatud mõttes töötajatele auto kasutamise eest. Mida me vajame, on lihtsalt tasakaalustada eelised erinevate transpordiliikide vahel: kui sõidate jalgrattaga, ei võta te parkimiskohta. Kui võtate vähem ruumi, võib ettevõtte anda teile teatud summa - näiteks 200 eurot -, sest säästate ettevõtte raha jalgrattaga tules.

Jälgige ettevõtte juhtidele reserveeritud parkimiskohti, mis on üldiselt paremas asukohas. See hierarhiline eelis ei kajasta ettevõtte ambitsiooni vähem süsinikumahuka

liikuvuse osas. Kui on olemas parkla, tuleks kontori sissepääsule kõige lähemal asuv ruum reserveerida ühiskasutavatele autodele.

6.9 Kasutage "sisesaadikuid"

Töötage katseprojektidega, kus väikesed saadikute rühmad on valmis seda rolli täitma. Ärge muutke oma ettevõttes liikuvust revolutsiooniliselt. Alustage inimestest, kes on valmis, ja väikestest algatustest, mis idanevad ja kasvavad. Mobiliseerige juhtkond: kui tegevjuht ja tippjuhid istuvad ise jalgratase selga ja teevad seda regulaarselt, on sellel organisatsioonile ja selle väärtustele suur mõju.

6.10 Võtmesõna: koostöö

Kiba-Janiaki ja Witkowski ülevaates märgitakse, et eduka liikuvuskava põhinäitaja on koostöö avaliku või erasektori sidusrühmade võrgustikuga, ning märgitakse, et see on kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks eesmärgi saavutamiseks oluline tegur.



Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union

NWoW4Net-Zero project is co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

The European Commission's support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents, which reflect the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.