



**Kolesarji so bolj zdravi:** Zaposleni v Inficonu so redko na bolniški.

## Na kolo za zdravo telo

**Podjetje v Liechtensteinu nagraduje zaposlene, če na delo ne prihajajo z avtomobilom. Stranski učinek: število ljudi, ki so na bolniški odsotnosti, je izredno nizko.**

Sončni žarki so pravkar obsijali vrh gore Mittagspitz, ko se Urs Wälchli s kolesom pripelje izza ovinka. Požvižgava si pesem. Aktovko ima pritrjeno na prtljažniku in s ščipalkama si je ob meča pripel hlačnici svetle poletne obleke. Da si je ne bi umazal na verigi. Deluje zadovoljen in poln energije. »Kakšen lep dan,« pripomni, ko kolo prisloni na stojalo poleg drugih koles. »Če bi prišel z avtom, ne bi pol tako užival.«

Urs Wälchli se je po zajtrku od doma v švicarskem Churu odpravil peš do štiri minute oddaljene železniške postaje. Usedel se je na vlak za Zürich in 21 minut kasneje prispel na ploščad pred železniško postajo v Sargansu. Tam je odklenil svoje kolo in se mimo cve-točih travnikov po nasipu ob Renu pripeljal skoraj do kraja Balzers. S pogledom na veličastni grad Gutenberg, ki kraljuje nad mestom, je prečkal reko in se po dvajsetih minutah vožnje pripeljal pred podjetje. Popravi si od vetra razmršene lase, pogladi obleko in se skozi steklena vrata odpravi v preddverje. Wälchli je direktor podjetja Inficon, enega najuspešnejših podjetij v kneževini Liechtenstein. Inficon za svetovni trg razvija in proizvaja merilne naprave za vakuumsko tehnologijo. Inficon Holding je podjetje, dejavno po vsem svetu. Letni promet celotnega podjetja je leta 2006 dosegel 212 milijonov ameriških dolarjev. Proizvodne in razvojne lokacije podjetja so v Nemčiji, ZDA in Liechtensteinu.

Wälchli v tretjem nadstropju sreča sodelavca iz oddelka za menedžment. Georg Sele je v omaro pravkar pospravil svojo kolesarsko čelado. »Usnjeni sedež proizvajalca Brooks je nadvse udoben,« reče Wälchli v pozdrav. »Nakup se je izplačal.« Če si drugi vodil-

**Profil zmagovalca:** Direktorju podjetja Inficon Ursu Wälchliju veter vsako jutro razmrši lase.



ni moške izmenjujejo informacije o notranji opremi svojega Porscheja, se vodilna menedžerja Inficona pogovarjata o kolesarskih sedežih.

Na začetku je bil enostaven izračun. »Ko smo načrtovali novo proizvodno halo, bi morali urediti še parkirišča za približno 75 odstotkov zaposlenih. Pod stavbo bi morali zgraditi še dve etaži parkirišč, kar bi bila ogromna investicija,« pove Georg Sele. Strastni kolesar se je domislil boljše ideje: »Zaposlene bomo motivirali, da bodo na delovno mesto prihajali s kolesom in javnimi prevoznimi sredstvi.« Prav nič lahka naloga za podjetje na podeželju, obdano z visokimi gorami, in dejstvo, da se 70 odstotkov vseh zaposlenih dnevno pripelje iz bližnje Švice. Kolesarskih poti je malo in v Liechtensteinu je avto morda bolj kot kjer koli drugje statusni simbol. »Poleg tega,« doda Sele, »so avtomobili prej kot ne statična stvar. Prek dneva so parkirani v podzemnih garažah ali na parkirišču in tudi veliko stanejo.«

Sele velja za izumitelja prometnega načrta za podjetje, ki je bilo odlikovano z več nagradami, med njimi s prestižno nagrado Binding za varovanje narave in okolja ter z nagrado Prix Velo za podjetja, ki spodbujajo kolesarjenje. Sele je bil povabljen tudi v Berlin in švedski Lund, kjer je na kongresih in delavnicah predstavil svojo uspešno idejo. Danes več kot polovica zaposlenih podjetja Inficon svoj avto pusti doma in se v službo odpravi s kolesom, avtobusom ali pa se pridruži sodelavcu v avtomobilu. Vsi skupaj so nagrajeni s posebnim sistemom nagrajevanja, ki jih, večkrat kot pustijo avto doma, bogatejše nagradi pri obračunu plače.

Toda največ od vsega skupaj ima podjetje samo. »Ne le, da nam ni bilo treba zgraditi dodatnega nadstropja v podzemni garaži, vsako leto s takim načinom prihajanja na delo prihranimo 120.000 frankov. Imamo eno najnižjih stopenj bolniške odsotnosti v celotnem Liechtensteinu,« pojasni Sele. Drugi delodajalci si najverjetneje mislijo, da se je pri njih zgodil medicinski čudež, ko slišijo, da so zaposleni v podjetju letno v

povprečju na bolniški tri do štiri dni. »To pojasnujem z manj stresnim prihodom na delo s kolesom ali avtobusom,« meni Sele. »Kolesarji so bolj zdravi ljudje.« Tudi tega jutra je v garaži ostalo precej prostih parkirnih mest. S pleksi steklom prekrita stojala za kolesa pa so skoraj polna. Stojala so nameščena prav pred glavnim vhodom, torej tam, kjer imajo v drugih podjetjih direktorji navadno rezervirana parkirna mesta za svoje avtomobile. Med starejšimi mestnimi kolesi in nekaj primerkov gorskih, opazimo tudi kolesa visokega razreda ameriškega proizvajalca Cannondale, neke vrste Maseratija med kolesi, s hidravličnimi zavorami in dinamom, vgrajenim v pesto. Enega od takšnih koles ima tudi Sele, ki se je za kolesarjenje navdušil med večletnim bivanjem v ZDA. »Kot vsak drugi sem se na delo vozil z avtom, dokler nisem nekega dne skoraj povozil sosede. Tako raztresen sem bil za volanom.« Šok me je spremenil in vprašal sem se: »Kakšna je vrednost tega pravzaprav neizkoriščenega časa?« Odgovor je našel v sedežu in pedalih.

Ko se je vrnil v Liechtenstein, je Sele izdelal osnutek prometnega načrta za podjetje Inficon. Čim večjemu številu izmed 220 zaposlenih v Balzersu je želel olajšati prehod na uporabo kolesa ali avtobusa. Pri tem je bila odločilnega pomena analiza porabljene energije, ki jo je Inficon leta 1998 izračunal za pridobitev mednarodnega ISO standarda 14001. Temu standardu pri mednarodnih dodelitvah naročil dajejo vedno večji pomen. »Ko smo izračunali našo skupno porabo energije,« pove Sele, »smo ugotovili, da uporabljamo avtomobil za dobrih 65 odstotkov vseh poti v službo. To je bila dobra polovica celotne porabe energije pri Inficonu. Večina podjetij tega velikega energetskega izdatka ne vračuna v svoje energetske bilance, to je nepošteno. Mi smo to storili in smo ga na vsak način hoteli znižati.«

In ker do človeka najlažje prideš prek denarja, je Sele iskal sistem, pri katerem bi bili bistveno boljše nagrajeni tisti, ki se v službo ne bi vozili z avtomobilom. Za uporabo parkirnih mest v garaži Inficon je treba let-



**Sproščena na poti v službo:** Avtobus ustavi pred vrati Nathalije Kanaet. Ko konča z delom, jo avtobus počaka pred vrati podjetja in odpelje v bližnji Buchs.

no plačati določen znesek pa tudi v bližnji okolici je komaj kaj prostih parkirnih mest, tako da so skoraj vsi motorizirani zaposleni prisiljeni, da najamejo parkirno mesto v podjetju. Kdor bi se lahko na delovno mesto pripeljal s kolesom ali avtobusom (oddaljenost od podjetja do tri kilometre ali 60 minut z javnim prevoznim sredstvom), mu Inficon zaračuna na leto 720 frankov za uporabo parkirišča. Kdor živi dlje in do službe ne uspe priti z javnim prevoznim sredstvom v eni uri, plača le polovico.

Še bolj domišljene so pozitivne spodbude s članstvom v posebnem klubu. Kdor se obveže, da bo v službo

prišel največ dvanajstkrat letno sam z avtomobilom, ob drugih dnevih pa s kolesom, javnim prevoznim sredstvom ali se pridružil kateremu od sodelavcev v avtomobilu, mu kot »top-članu« na račun nakažejo 500 frankov. »Top-članov« je dobra tretjina zaposlenih. »Plus-članov« je več kot 20 odstotkov zaposlenih, ki se pripeljejo največ 52-krat z lastnim avtomobilom in za to prejmejo 380 frankov. »Osnovni člani« se lahko pripeljejo 96 krat na leto z avtomobilom ali motorjem in so za to nagrajeni le še s 100 franki. Poleg tega so vsi člani kluba tudi člani švicarskega Mobility Car-Sharinga in lahko ob delavnikih brezplačno upora-



**Korekten in odločen:** Georg Sele je v podjetju Inficon ustanovitelj programa za prihod na delo. Nekega dne se je vprašal: »Koliko je vreden neizkoriščen čas v avtomobilu?« Odgovor je našel v dveh kolesih, pedalih in balanci.

bljajo vozila združenja. Eno vozilo je parkirano neposredno pred podjetjem in namenjeno tistim, ki morajo po koncu delavnika opraviti še kakšen nakup ali so naročeni pri zdravniku. In niso le ženske, ki morajo po končani službi poskrbeti še za gospodinjstvo, tiste, ki ponudbo rade izkoristijo med odmorom za kosilo. Tako se lastnemu avtomobilu zlahka odpovedo.

Heini Eggenberger iz deset kilometrov oddaljenega kraja v Švici je bil sprva vse kaj drugega kot navdušen nad pozivi in mamljivimi ponodbami. Konec koncev je bil pred prihodom v Inficon zaposlen v avtomobilski industriji in velik oboževalec motorjev. »Hitreje

bi kamelo spravili skozi šivankino uho kot Heinija na kolo,« je takrat menil Sele in odnehal s prepričevanjem. Toda potem se je zgodil »čudež v Balzersu«. Eggenberger, 54-letnik krepke postave, se je nekega sončnega jutra pripeljal s kolesom. In posvetilo se mu je. Danes je vodja servisnega oddelka zglednih kolesarjev v podjetju, celo v odmoru za kosilo odkolesari domov in se vrne čez eno uro. Ima luksuzno kolo, za katerega je odštél 4000 frankov. Eggenberger je bil nekdanj nagnjen k debelosti, danes je mišičast. Prej je bil pozimi pogosto bolan, danes se je utrdil. »Kolesarim tudi po ledu in v snegu. Takrat uporabim gume Spikes in že me več ni.«



**Članstvo se izplača:** Kdor se obveže, da bo v službo prišel največ dvanajstkrat letno sam z avtomobilom, ob drugih dnevih pa bodisi s kolesom, avtobusom ali se bo v avtomobilu pridružil kateremu od sodelavcev, prejme na račun 500 frankov.

Na kolo je presedlal zaradi svoje radovednosti: »Sodelavci so mi vseskozi navdušeno pripovedovali, kako prijetno je kolesariti in enkrat sem se odločil, da poskusim.« Medtem je jutranja vožnja na delo postala neke vrste domači safari: »Pogosto vidim o robu poti lisico ali čapljo, včasih prek ceste stečejo srne. Takrat mi srce začne hitreje biti. Prej mi je bilo vseeno.« Eggenberger vsak večer vnese prevoženo razdaljo v tabelo. V petih letih je na poti v službo prekolesaril že 33.219 kilometrov. »Kaj mislite,« me vpraša, »kolikšen bi bil strošek, če bi se vozil z avtom?«

Le za nek septembrski dan leta 2004 si Heini Eggenberger želi, da ne bi sedel na kolesu. Voznik avtomobila je

tistega turobnega deževnega dne spregledal kolesarja, ki je zavil pred njim, in ga zadel od strani. Močno potolčen je imel Eggenberger pravzaprav srečo v nesreči. »Življenje mi je rešila le čelada,« pove. Od tedaj je menedžer Georg Sele med sodelavci še inštruktor vožnje in svoje kolege redno seznanja z varnostnimi pravili. Kdor mu prinese račun za nakup kolesarske čelade – pa naj bo ta od prijatelja vnuka nekega zaposlenega – prejme iz privatne blagajne podjetja 30 frankov gotovine. »Tudi tako prihranimo denar,« je prepričan Sele. »Če bi se na primer ta otrok poškodoval s kolesom, bi to za več dni prizadelo našega zaposlenega, ki ne bi mogel dosegati svojih običajnih rezultatov. Kaj je



**Čudež Balzesa:** Nekdanji ljubitelj motorjev Heini

Eggenberger je pred petimi leti presedlal na kolo in v tem času do delovnega mesta prekolesaril že 33.219 kilometrov.

v primerjavi s tem 30 frankov?»

Med člani transportnega kluba večkrat na leto izžrebajo nagrade, ki presegajo skupno vrednost 10.000 frankov. Poleg tega enkrat letno pride v podjetje serviser in vsako kolo brezplačno popravi. Povprečna vrednost enega popravila znaša 40 frankov. Inficon je tudi uredil slačilnice, tuš kabine in daje v uporabo brisače, da zaposleni niso prepoteni na svojih delovnih mestih. »Menedžment takega prihajanja na delo je stvar vodilnih kadrov,« pove Georg Sele. »Če sami projekta ne podpirajo, ga tudi drugi ne bodo vzeli resno.«

Če uslužbenec potrebuje več kot 60 minut, da pride na delovno mesto z javnim prevoznim sredstvom, ali trikrat dlje kot bi potreboval z avtom, so v katalog vnesli oznako »se ne pričakuje več«. To velja tudi za Hansa Wunderja. Če želi kljub temu dobiti kakšne ugodnosti, ki jih ponuja program, ima na izbiro avtobus ali skupno vožnjo v avtu s katerim od sodelavcev. Izračunal je, da avtobus do Balzesa potrebuje dobro uro, z avtom pa prispe v 15 minutah. Torej se on in še nekaj sodelavcev, ki imajo isti pot do službe, vozijo skupaj v enem avtomobilu. Nathalija Kanaet z oddelka za inženiring pa se je odločila za avtobus, saj ima postajališče tik pred hišo. In da njen avtobus ustavi tudi v bližnjem Buchsu, ko se je za večino zaposlenih v Inficonu delovni dan že zaključil, nakaže Inficon

skupaj z drugimi podjetji iz Balzesa prevozniku primestnega prometa več kot 30.000 frankov letno. Kot protistoritev avtobus iz Buchsa ustavi zjutraj enkrat in pozno popoldne štirikrat neposredno pred glavnim vhodom podjetja.

Posledice te spodbude so vidne. Danes je delež kolesarjev v Inficonu dobrih enajst odstotkov, za razliko od povprečja v Liechtensteinu, ki znaša pet odstotkov. Nekdaj se je z avtomobilom vozilo v službo 65 odstotkov zaposlenih, danes med 45 in 50 odstotki, kar je blizu zastavljenemu cilju 40 odstotkov. Poraba energije in emisija ogljikovega dioksida sta se zmanjšali za približno tretjino.

»Nisem menih ali kakšen skrajnež,« pravi direktor podjetja Wälchli. »Včasih zgolj za veselje najamem Porscheja. Toda s kolesom se zjutraj pripeljem v službo kot povsem drugačen človek.« Popoldan ima še sestanek na banki v Liechtensteinu, ki se ga že veseli. Tja se ne bo odpeljal s kolesom, ampak z živo rdečim Renault Meganom, ki stoji pred podjetjem kot avto združenja CarSharing. »Parkiral ga bom med Mercedesu in Porscheju drugih strank in upravnega odbora banke. Kako me včasih pogledajo! In to me neznanško zabava.«