



Mobilnostni načrt Ministrstva za okolje, podnebje in energijo

Mobilnostni načrt Ministrstva za okolje, podnebje in energijo Republike Slovenije
@ Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo Republike Slovenije

Naročnik in založnik:
Republika Slovenija, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Langusova ulica
4, 1000 Ljubljana

Izvajalci:
Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, Tehnološki park 19,
1000 Ljubljana (RRA LUR)
Ljubljanski urbanistični zavod d. d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana (LUZ)
IPoP – Inštitut za politike prostora, Tržaška 2, 1000 Ljubljana (IPoP)

Mobilnostni načrt Ministrstva za okolje, podnebje in energijo je financiran iz operacije Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti, ki jo sofinancirata Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo Republike Slovenije ter Evropska unija iz kohezijskega sklada. Operacija se je izvajala v okviru operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, prednostne osi št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostne naložbe št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi v okviru specifičnega cilja Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

Avtorji:
Rok Vodopivec (LUZ), Maruša Strmec (LUZ), Klemen Milovanovič (LUZ),
Klemen Gostič (RRA LUR), Matej Gojčič (RRA LUR), Špela Kranjc (RRA LUR),
dr. Aidan Cerar (IPoP), Urban Jeriha (IPoP), Karina Sirk (IPoP)

Uredniki na Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo:
Teja Božovič Holc, Staša Kraljič, Gregor Steklačič, Polona Demšar Mitrovič,
Pia Primec, Tadej Žaucer, Kaja Poznič, Tomislav Tkalec

Lektoriranje:
Generalni sekretariat Vlade Republike Slovenije, Sektor za prevajanje

Fotografije:
Ljubljanski urbanistični zavod d. d. (so vse slike pri analizi stanja),
Gregor Steklačič, Jan Hajšen, Marko Zaplatil, Staša Kraljič, Tadej Žaucer,
Tit Košir, Uroš Novina, Warehouse collective d. o. o.

Oblikovanje:
Marjeta Gabrijel s. p.

Tisk:
Partner graf d. o. o.

Naklada:
10 izvodov

Publikacija je brezplačna.



Mobilnostni načrt Ministrstva za okolje, podnebje in energijo Republike Slovenije

Kazalo vsebine

1 SPLOŠNO O MOBILNOSTNEM NAČRTU	9
1.1 Kaj je mobilnostni načrt?	9
1.2 Proces priprave	10
1.3 Časovni okvir	12
2 KLJUČNE UGOTOVITVE ANALIZE STANJA	15
2.1 Osnovni podatki o ustanovi	15
2.2 Dostopnost lokacije in infrastruktura	17
2.3 Potovalne navade zaposlenih na MOPE	38
2.4 Ključni izzivi in zmožnosti	46
3 VIZIJA IN CILJI MN MOPE	51
3.1 Vizija	51
3.2 Cilji	51
4 SCENARIJI MN MOPE	55
5 UKREPI MN	59
5.1 Opis integralnih ukrepov	60
5.2 Opis ukrepov na področju spodbujanja hoje	66
5.3 Opis ukrepov na področju spodbujanja kolesarjenja	67
5.4 Opis ukrepov na področju spodbujanja javnega prevoza	72
5.5 Opis ukrepov na področju spodbujanja gospodarne rabe osebnih avtomobilov	74
6 KAZALNIKI USPEŠNOSTI IZVAJANJA MN MOPE	79
7 AKCIJSKI NAČRT	83
8 KAZALO VIROV IN REFERENC	88

Kazalo slik

Slika 1: Sklopi in koraki izdelave mobilnostnega načrta (vir: Nacionalne smernice za pripravo mobilnostnih načrtov za ustanove, Ministrstvo za infrastrukturo, 2019)	11
Slika 2: Shema linij LPP v bližini objekta MOPE (vir: prominfo.projekti.si)	17
Slika 3: Shema železniških postajališč v bližini objekta MOPE (vir: prominfo.projekti.si, maps.google.com)	19
Slika 4: Shema železniškega omrežja Slovenskih železnic s poudarkom na postajališčih vzdolž primorske železniške proge (vir: potniski.sz.si)	20
Slika 5: Dostopnost do objekta MOPE z uporabo kolesa (vir: smappen.com)	21
Slika 6: Peš dostopnost do objekta MOPE (vir: smappen.com)	22
Slika 7: Ureditev parkirnih površin za kolesa pred vhodom v objekt MOPE – običajno stanje	23
Slika 8: Ureditev parkirnih površin za kolesa pred vhodom v objekt MOPE – običajno stanje	24
Slika 9: Ureditev parkirnih površin za kolesa pred vhodom v objekt MOPE – običajno stanje	24
Slika 10: Ureditev parkirnih površin za kolesa – stojalo za vrednejša kolesa v objektu	25
Slika 11: Flota službenih koles za potrebe zaposlenih na MOPE	26
Slika 12: Lokacije in predvideni čas hoje do postajališč sistemov za izposajo klasičnih in električnih koles (izhodišče: objekt MOPE)	27
Slika 13: Ureditev postajališč BicikeLJ in Nomago na območju Trga MDB	28
Slika 14: Urejenost kopalnice za potrebe zaposlenih na MOPE	29
Slika 15: Obodno in notranje cestno omrežje na območju objekta MOPE	30
Slika 16: Ureditev parkirnih površin v podzemni garaži – PM, namenjena mesečnemu najemu	32
Slika 17: Ureditev parkirnih površin v podzemni garaži – PM, namenjena službenim vozilom	32
Slika 18: Ureditev parkirnih površin na nivoju terena – PM, namenjena obiskovalcem MOPE	33
Slika 19: Ureditev parkirnih površin na nivoju terena – parkirišče ob Tržaški cesti brez parkirnega režima	33
Slika 20: Lokacije in zmogljivost javnih parkirišč v bližini objekta MOPE (vir: prominfo.projekti.si)	34
Slika 21: Infrastruktura za polnjenje e-vozil za potrebe MOPE v podzemni garaži	35
Slika 22: Lokacije in predvideni čas hoje do javne polnilne infrastrukture za polnjenje električnih vozil (izhodišče: objekt MOPE)	36
Slika 23: Lokacije in predvideni čas hoje do postajališč sistemov za izposajo električnih osebnih vozil (izhodišče: objekt MOPE)	37

Kazalo grafikonov

Grafikon 1: Oddaljenost prebivališča zaposlenih do lokacije Langusova ulica (n = 197)	38
Grafikon 2: Izbira prevoznega sredstva za prihod na delo v osnovno enoto (Langusova ulica) (n = 195)	39
Grafikon 3: Prikaz razporejenost različnih potovalnih načinov glede na oddaljenost zaposlenih od lokacije bivanja do lokacije dela na MOPE (Langusova ulica). (vir: Anketa potovalnih navad MOPE, 2023, N: 195)	41
Grafikon 4: Razlogi za trajnostni način prihoda na delo (MOPE Langusova ulica) (n = 193)	42
Grafikon 5: Kaj bi zaposlene na MOPE (Langusova ulica) spodbudilo, da bi na delo večkrat prišli s kolesom (n = 192)	43
Grafikon 6: Oddaljenost prebivališča zaposlenih do lokacije Dunajska cesta (n = 45)	44
Grafikon 7: Izbira prevoznega sredstva za prihod na delo na dislocirani enoti (Dunajska cesta) (n = 45)	45



1 Splošno o mobilnostnem načrtu

1.1 Kaj je mobilnostni načrt?

Mobilnostni načrt (v nadaljnjem besedilu: MN) je dokument, ki celovito obravnava prometno dostopnost določene lokacije (na primer ustanove, novogradnje, deli naselja, rekreacijska območja) ali dogodka (na primer prireditve, izredni dogodki ali dela na infrastrukturi) s ciljem izboljšanja dostopnosti lokacije in spreminjanja potovalnih navad uporabnikov, kar se doseže z upravljanjem prometa in izboljšanjem razmer za trajnostne potovalne načine (Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, 2022).

Dokument ima naslednje obvezne vsebine:

- kratek povzetek dokumenta: kaj je MN, proces priprave MN in časovni okvir za njegovo izvedbo;
- ključne ugotovitve analize stanja: dostopnost lokacije, potovalne navade, ključni izzivi in zmožnosti;
- vizija in cilji;
- obravnavani scenariji;
- ukrepi in
- akcijski načrt.”

Z ukrepi MN se predvsem spodbuja trajnostna mobilnost in s tem na pozitiven način ozaveščajo uporabniki, prebivalci in zaposleni o razponu možnosti in učinkih uporabe različnih prevoznih možnosti za opravljanje vsakdanjih potovanj. Namen MN je trajnostno upravljanje mobilnosti na ravni lokacije tako, da se prednostno upravlja prometno povpraševanje in ne gradnja infrastrukture, s čimer se prispeva k zmanjšanju motornega prometa v lokalnem okolju in boljši dostopnosti do lokacije na trajosten način.

MN po svoji vsebini in strukturi pretežno upoštevajo Celostne prometne strategije (v nadaljnjem besedilu: CPS), vendar so pri območju obravnave omejeni le na posamezno lokacijo (na primer na ustanovo ali del naselja). MN so zato eden od ključnih ukrepov CPS, saj lahko njihova izdelava pomembno prispeva k doseganju splošnih in podrobnih ciljev strategij posameznih občin.

Velike ustanove so pogosto tudi veliki generatorji prometnih obremenitev, z MN pa se jim omogoči, da same prispevajo svoj delež k boljšemu upravljanju prometa v svoji okolici. Izvajanje MN v ustanovah lahko namreč pozitivno vpliva na povečanje deleža uporabe trajnostnih potovalnih načinov, kot so javni potniški promet (v nadaljnjem besedilu: JPP), kolo in hoja, za opravljanje vsakdanjih potovanj do območja ustanove. Poleg spreminjanja potovalnih navad MN ustanovam prinašajo tudi druge koristi, kot je zmanjšanje obremenjenosti cest, kar je še posebej pomembno v času prometnih konic. Z novimi ureditvami pa se izboljšata tudi dostopnost do lokacije in prometna varnost.

Ključni del MN je celovit nabor ukrepov, s katerimi se vpliva na spreminjanje potovalnih navad uporabnikov, pri čemer se MN osredotoča predvsem na tiste uporabnike, ki si želijo oziroma so pripravljene spremeniti svoje vsakdanje potovalne navade in lahko to tudi uresničijo. Obenem MN prispeva k izboljšanju razmer za tiste uporabnike, ki namesto osebnega avtomobila že uporabljajo druge, bolj trajnostne potovalne načine. MN v splošnem temelji na mehkih ukrepih, kot so na primer obveščanje, izobraževanje in organiziranje storitev znotraj obstoječih infrastrukturnih zmogljivosti.

Z MN predlagani mehki ukrepi praviloma niso finančno zahtevni, a dosegajo ugodno razmerje med stroški in koristmi. Prav zato so primerni za večje generatorje prometa, kot so na primer poslovne stavbe, športni objekti, bolnišnice, šole oziroma trgovska središča. Čeprav je MN praviloma prednostno namenjen upravljanju prometnega povpraševanja, so lahko vanj vključeni tudi stroškovno zahtevnejši infrastrukturni ukrepi, s katerimi se spodbuja uporabo trajnostnih oblik prevozov (na primer gradnja avtobusnih postajališč, kolesarskih stez, kolesarnic in pločnikov). Nasprotno so iz MN praviloma izpuščeni infrastrukturni ukrepi, ki bi spodbujali uporabo lastnega osebnega vozila (na primer gradnja dodatnih parkirnih površin).

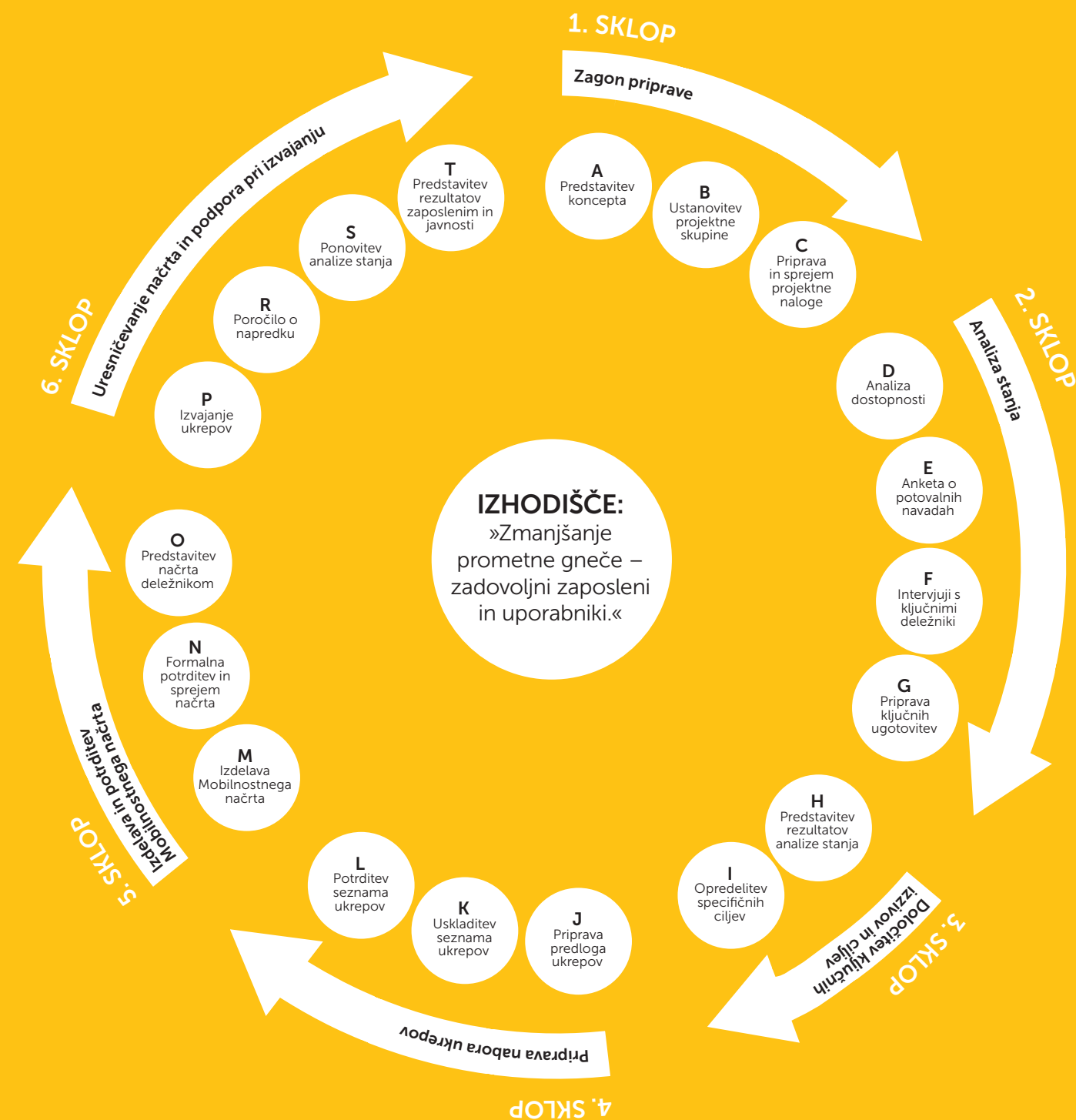
1.2 Proces priprave

Pričujoči MN ni prvi, pripravljen za ustanovo, ki deluje na zdajšnjem naslovu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: MOPE). V letu 2011 je Urbanistični inštitut Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: UIRS) pripravil Mobilnostni načrt Ministrstva za promet (Plevnik, Mladenovič in Ružič, 2011), v letu 2020 pa je bila izdelana pripravniška naloga z naslovom Predlog Mobilnostnega načrta Ministrstva za infrastrukturo (Lipuš, 2020). Čeprav zaradi reorganizacije ministrstev navedena MN ne odražata in obravnavata enakega stanja aktivnosti zaposlenih na področju mobilnosti, pa sta pomembni izhodišči obravnavanja trajnostne mobilnosti pri zaposlovalcu MOPE. Navedena dokumenta sta izhodišči za nekatere usmeritve MN MOPE in podajata informacije glede podatkov o stanju mobilnosti v organizaciji, čeprav v nekoliko drugačni zaposlitveni strukturi.

Proces izdelave MN MOPE je potekal v skladu z Nacionalnimi smernicami za pripravo mobilnostnih načrtov za ustanove (2019), in sicer v teh korakih:

- zagon priprave;
- analiza stanja;
- določitev ključnih izzivov, oblikovanje vizije in ciljev;
- priprava nabora ukrepov;
- izdelava in potrditev MN.

Sklopi in koraki priprave Mobilnostnega načrta



1.3 Časovni okvir

MN MOPE je izdelan za obdobje med letoma 2024 in 2028 (petletno časovno obdobje veljavnosti MN). V izbranem časovnem obdobju je predvideno izvajanje z MN predlaganih ukrepov z namenom spreminjanja potovalnih navad zaposlenih v ustanovi v skladu z zmožnostmi ustanove za njihovo izvajanje. Delovna skupina za izdelavo MN nudi podporo mobilnostnemu koordinatorju pri izvajanju ukrepov ter sledenju učinkov v MN predvidenih ukrepov.

Po preteku petletnega obdobja je smiselno izdelati novo analizo stanja, vključno s ponovitvijo ankete o potovalnih navadah zaposlenih, s čimer se neposredno preveri učinkovitost sprejetih ukrepov. V primeru, da je na podlagi rezultatov ponovljene ankete ugotovljeno, da ustanova kljub uvedenim ukrepom ne dosega zastavljenih ciljev o zmanjšanju deleža uporabe lastnega osebnega vozila med zaposlenimi, je smiselno v MN dodati nove ukrepe oziroma prilagoditi že sprejete ukrepe.





2 Ključne ugotovitve analize stanja

2.1 Osnovni podatki o ustanovi

MOPE deluje na področju okolja, energetike, podnebja in prometne politike. Skrbi za učinkovito energetske preskrbo in uvajanje sodobnih energetskih politik, s posebnim poudarkom na pospešenem povečanju deleža obnovljivih virov energije. Ti so ključni za varovanje okolja, energetske samooskrbo in blažitev podnebnih sprememb. Poleg tega na MOPE skrbijo tudi za prometno politiko, JPP, trajnostno mobilnost in infrastrukturo za alternativna goriva v prometu.

MOPE deluje na dveh ločenih lokacijah na območju Ljubljane, in sicer je osnovna enota ministrstva locirana na naslovu Langusova ulica 4, del zaposlenih pa svoje naloge opravlja v enoti na naslovu Dunajska cesta 8.

ŠTEVILO ZAPOSLENIH

V času izdelave MN (november, december 2023) je na MOPE zaposlenih 280 ljudi, od tega je v:

- osnovni enoti na naslovu Langusova ulica 4 zaposlenih 220 ljudi,
- dislocirani enoti na naslovu Dunajska cesta 8 zaposlenih 60 ljudi.

V osnovni enoti delo opravlja večinski delež zaposlenih na MOPE, zato so se aktivnosti v sklopu analize obstoječega stanja osredotočale predvsem na to lokacijo.

V sklopu MN sta bili analiza obstoječega stanja in analiza obstoječe infrastrukture izvedeni samo za lokacijo osnovne enote MOPE, medtem ko je bila analiza obstoječih potovalnih navad med zaposlenimi prek anketnega vprašalnika izvedena za obe lokaciji MOPE.

ORGANIZIRANOST DELOVNIH PROCESOV

Delovni procesi na MOPE so razdeljeni v več organizacijskih enot, in sicer:

- Kabinet ministra
- Služba za odnose z javnostmi
- Direktorat za okolje
- Direktorat za energijo
- Direktorat za podnebne politike
- Direktorat za prometno politiko
- Urad za spodbujanje zelenega prehoda
- Generalni sekretariat
- Služba za EU in mednarodne zadeve
- Služba za notranjo revizijo

Poleg tega v okviru MOPE delujeta tudi dva organa v sestavi, in sicer Agencija Republike Slovenije za okolje in Inšpektorat Republike Slovenije za okolje in energijo.

Delo v okviru organizacijskih enot na MOPE je za zaposlene organizirano enoizmensko, s premakljivim delovnim časom z začetkom med 7.00 in 9.00 ter koncem med 15.00 in 17.30, ob petkih med 14.30 in 16.30.

Čeprav v organizacijski strukturi MOPE ne obstaja pravilnik, ki bi zaposlenim na sistemski ravni dovoljeval čas prihoda na delovno mesto izven zgoraj navedenih okvirjev, lahko zaposleni, ki jim vsebina dela to omogoča, individualno zaprosijo za spremembo delovnega časa. V tem primeru posamezni zaposleni vodji notranje organizacijske enote predloži prošnjo o spremembi delovnega časa, ta pa na podlagi dodatnega razgovora z zaposlenim spremembo odobri ali zavrne.

Na podlagi predhodno pridobljenih podatkov ima v organizacijski strukturi znaten delež zaposlenih na MOPE odobren delovni čas tudi izven zgoraj navedenega določenega osnovnega delovnega časa na ravni celotnega ministrstva.

2.2 Dostopnost lokacije in infrastruktura

V sklopu analize stanja je bil na podlagi terenskega ogleda oziroma drugih pridobljenih podatkov izveden opis dostopnosti lokacije z vidika različnih oblik mobilnosti (JPP, aktivna mobilnost, motoriziran promet) in podrobnejši popis infrastrukture, ki je na območju obravnavanega objekta MOPE namenjena uporabnikom različnih oblik mobilnosti.

2.2.1 Dostopnost in infrastruktura javnega potniškega prometa

AVTOBUSNI JAVNI POTNIŠKI PROMET

Linije javnega mestnega (Ljubljanski potniški promet, v nadaljnjem besedilu: LPP) in medkrajevnega potniškega prometa (na primer linije operaterjev Nomago d. o. o., Arriva d. o. o.) v bližnji okolici objekta MOPE potekajo po Tržaški cesti, severno od objekta. Obstoječa shema linij avtobusnega prometa LPP ter medkrajevnih linij JPP na širšem območju objekta MOPE je prikazana na sliki 2.



Slika 2: Shema linij LPP v bližini objekta MOPE (vir: prominfo.projekti.si)

Severno od objekta MOPE je ob Tržaški cesti urejen par avtobusnih postajališč Hajdrihova, bližje središču Ljubljane pa par avtobusnih postajališč Tobačna. Avtobusna postajališča so od objekta MOPE oddaljena približno 200 in 250 metrov (čas hoje: dve do tri min).

Mestni potniški promet LPP:

- linija številka 1 (Dolgi most P + R–Stanežiče P + R)
- linija številka 6 (Črnuče–Dolgi most P + R)
- linija številka 6B (Bežigrad–Notranje Gorice)
- linija številka 51 (Ljubljana AP–Polhov Gradec)
- linija številka 56 (Ljubljana AP–Šentjošt)

Medkrajevni potniški promet LPP:

- linija številka 47 (Ljubljana AP–Brezovica–Vrhnika)
- linija številka 48 (Ljubljana–Vrhnika–Logatec–Kalce–Grčarevec)

Liniji medkrajevnega potniškega prometa številka 47 in številka 48 v smeri proti Ljubljani ustavljata na postajališču Hajdrihova, medtem ko v obratni smeri ustavljata na postajališču Tobačna.

Na postajališču Hajdrihova ustavljajo tudi avtobusi na različnih primestnih linijah v smeri Ljubljane, ki jih opravljajo drugi ponudniki avtobusnih prevozov, kot sta Arriva, d. o. o. in Nomago, d. o. o. (na primer iz Kopra, Pirana, Nove Gorice, Sežane, Žirov, Logatca), med tem ko avtobusi na istih primestnih linijah iz smeri Ljubljane ustavljajo na bližnjem avtobusnem postajališču Tobačna.

MOPE si prizadeva za povečanje deleža uporabe JPP pri opravljanju službenih poti, saj svojim zaposlenim že omogoča uporabo službenih vozovnic za JPP. MOPE v času izdelave MN svojim zaposlenim omogoča uporabo dvanajstih mestnih kartic Urbana (avtobusni JPP na območju MOL) in dveh prenosljivih kartic integriranega javnega potniškega prometa (v nadaljnjem besedilu: IJPP), ki omogočata kombinacijo različnih oblik JPP na območju celotne Slovenije.

ŽELEZNIŠKI JAVNI POTNIŠKI PROMET

Dostop do objekta MOPE je omogočen tudi z uporabo javnega železniškega prometa, saj je v širši okolici območja obravnave ob primorski železniški progi urejeno železniško postajališče Ljubljana Tivoli.

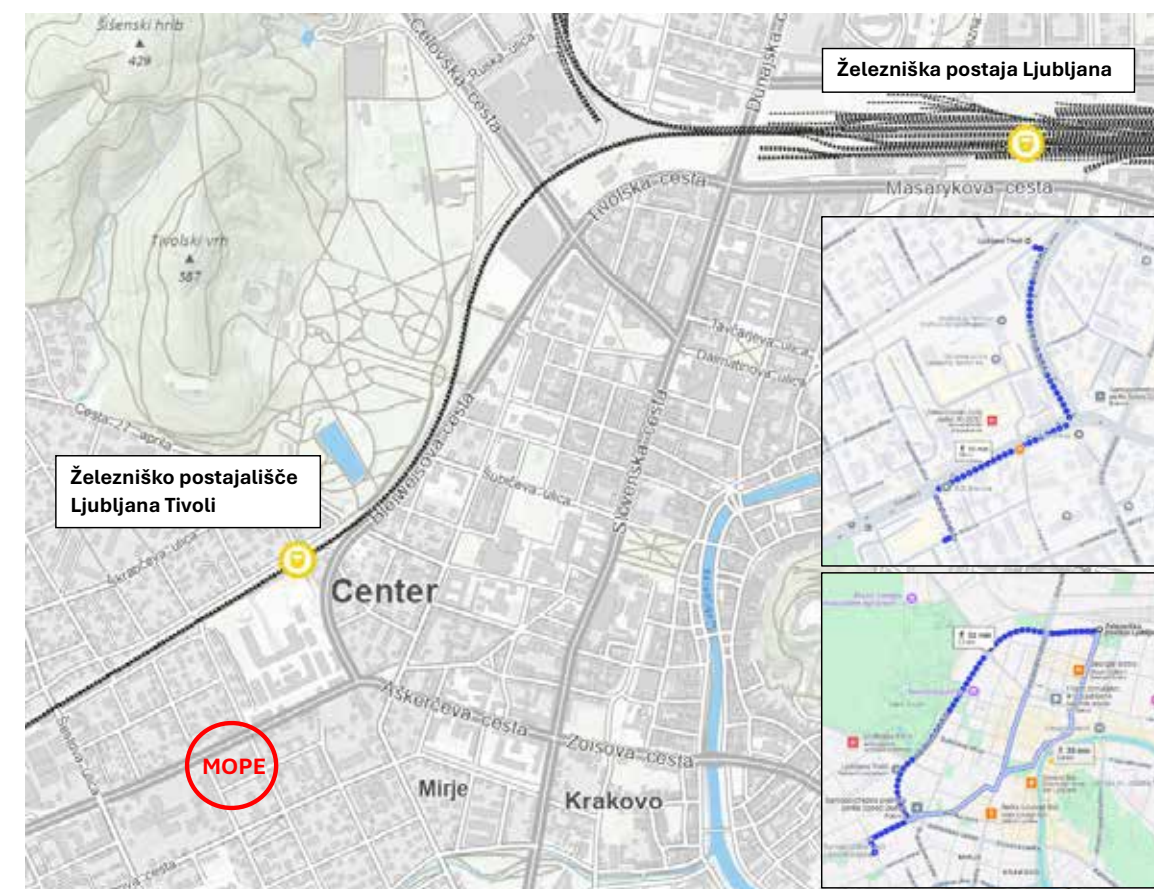
Železniško postajališče Ljubljana Tivoli, ki je ob Bleiweisovi cesti oziroma ob Cesti 27. aprila, je od objekta MOPE oddaljeno približno 700 metrov (razdalja do objekta MOPE je merjena po Tržaški in Bleiweisovi cesti), pri čemer je čas hoje ocenjen na deset minut.

Z vlakom je do objekta MOPE mogoče dostopati tudi z glavne železniške postaje Ljubljana in s prestopom na eno od linij LPP, z uporabo kolesa (lastnega ali iz izposoje koles BicikeLJ/ Nomago) ali peš. Postaja je od MOPE oddaljena 2,4 kilometrov, kar povprečna oseba prehodi v približno 34 minutah.

Nasproti železniške postaje (Trg OF) je urejeno postajališče za izposajo mestnih koles, kjer je na voljo 26 parkirnih mest za navadna kolesa (BicikeLJ) in sedem mest za električna kolesa (Nomago). Z navadnim kolesom se lahko zaposleni ali obiskovalec MOPE odpelje do postajališča BicikeLJ Tržaška cesta - Ilirija, do koder potrebuje približno 15 minut kolesarjenja

in nato še približno šest minut hoje do objekta MOPE. Ministrstvu najbližje postajališče za Nomago e-kolesa je Trg Mladinskih delovnih brigad (v nadaljnjem besedilu: MDB), ki je od železniške postaje oddaljeno približno deset minut vožnje s kolesom, do objekta MOPE pa je nato še približno šest minut hoje.

Z glavne železniške postaje Ljubljana, kjer je tik pred njo glavna avtobusna postaja Ljubljana, je do MOPE mogoče priti tudi z JPP. Medkrajevne linije iz Ljubljane proti Logatcu, Žirem, Idriji in Cerknici potekajo po Bleiweisovi ulici in prispejo do avtobusnega postajališča Tobačna v 12 minutah, od koder je do MOPE še za nadaljnji dve minuti hoje. Za uporabo LPP-linije je treba najprej pešačiti do postajališča Bavarski dvor, nato pa se odpeljati z linijo številka 6 do postajališča Hajdrihova, ki je od MOPE oddaljeno približno dve minuti hoje.



Slika 3: Shema železniških postajališč v bližini objekta MOPE (vir: prominfo.projekti.si, maps.google.com)



Slika 4: Shema železniškega omrežja Slovenskih železnic s poudarkom na postajališčih vzdolž primorske železniške proge (vir: potniski.sz.si)

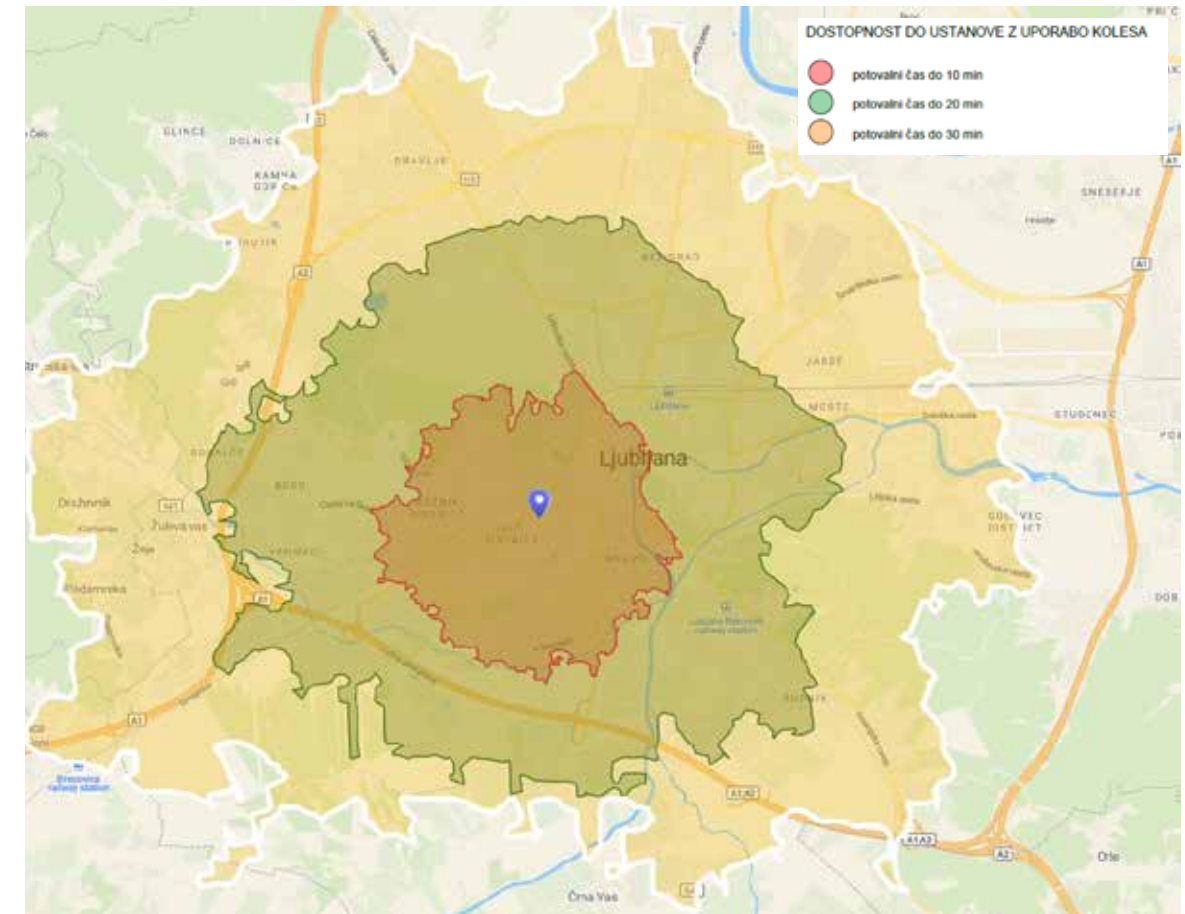
2.2.2 Dostopnost in infrastruktura za kolesarje in pešce

Širše območje objekta v katerem deluje MOPE, je z vidika dostopa za kolesarje oziroma pešce precej dobro urejeno, saj so ločene površine za kolesarje in pešce izvedene ob večini obodnih cest, ki vodijo do območja obravnave.

Površine za kolesarje so ob Tržaški in Jamovi cesti urejene v obliki nivojsko ločenih kolesarskih stez in mestoma kolesarskih pasov na vozišču. Prek ločenih površin za kolesarje in pešce ob obodnih cestah je območje objekta MOPE povezano z različnimi predeli Ljubljane (na primer Center, Trnovo, Vič, Rožna dolina, Murgle, Prule, Mestni log in drugi), pri čemer pa je infrastruktura za kolesarje ponekod (predvsem ob Jamovi cesti) potrebna prenove.

Kolesarske površine so ob Tržaški cesti, ki je bila v celoti rekonstruirana leta 2021, urejene v obliki kolesarskih stez, medtem ko so na nekaterih drugih obodnih cestah kolesarske površine urejene v obliki kolesarskih pasov na vozišču, kar je z vidika dostopnosti za kolesarje ustrezno. Z vidika prometne varnosti kolesarjev bi bilo v prihodnje na odsekih, kjer prostorske možnosti to dopuščajo, smiselno urediti nivojsko ločene kolesarske steze izven vozišča.

Površine za kolesarje in pešce so ob nekaterih notranjih cestah pomanjkljive oziroma jih v zdajšnji prometni ureditvi ni (na primer Langusova ulica, Hajdrihova ulica). Na slikah je v nadaljevanju prikazana dostopnost do objekta MOPE z uporabo kolesa in peš v izbranih časovnih obdobjih (deset, 20 in 30 minut).



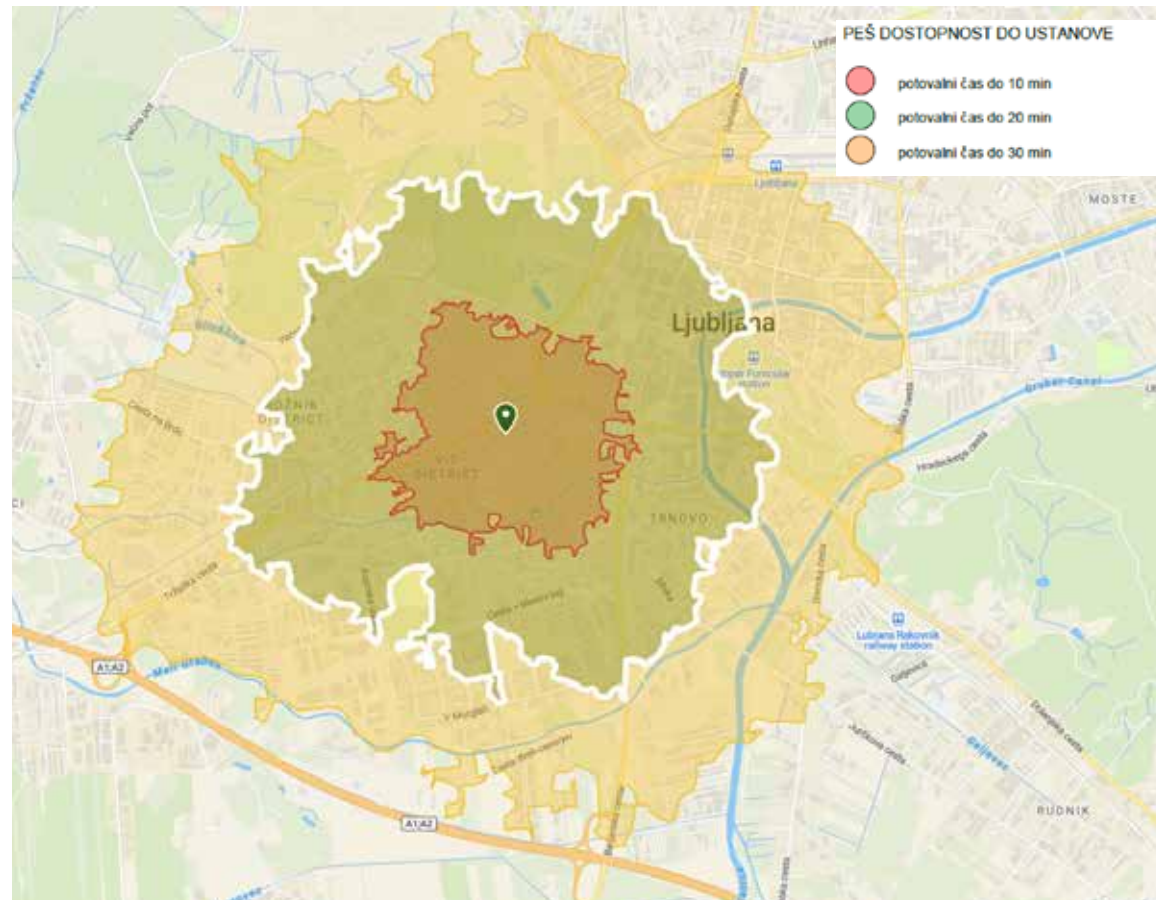
Slika 5: Dostopnost do objekta MOPE z uporabo kolesa (vir:smappen.com)

Slika 5 prikazuje dostopnost do objekta MOPE z uporabo kolesa. V desetminutnem časovnem obdobju je dostopnost omejena na širše območje objekta MOPE na mestne predele Center, Trnovo, Vič, Rožna dolina, Kolezija, Murgle, Prule in Mestni log.

V dvajsetminutnem časovnem obdobju se dostopnost z uporabo kolesa razširi na celotno mestno središče, na mestne predele Tabor, Vrhovci, Brdo, Dolgi most, Spodnja Šiška, Vodmat, Poljane, Galjevica, Rakovnik, Ilovica, Sibirija in Rakova jelša.

V tridesetminutnem časovnem obdobju se dostopnost z uporabo kolesa razširi na skoraj celotno območje Ljubljane znotraj avtocestnega obroča (ljubljska obvoznica). Na severu, zahodu in jugu se dostopnost razširi tudi izven obvoznice, in sicer na predele Ježica, Črna vas, Brezovica pri Ljubljani, Dravljje in Podutik.

Predeli znotraj obvoznice, ki niso dostopni v tridesetminutnem časovnem obdobju, so Nove Fužine, predeli Bizovika in Studenec.



Slika 6: Peš dostopnost do objekta MOPE (vir:smappen.com)

Slika 6 prikazuje peš dostopnost do objekta MOPE. V desetminutnem časovnem obdobju je peš dostopnost omejena na jugovzhodni predel Rožne doline, Mirje in Kolezijo.

V dvajsetminutnem časovnem obdobju se peš dostopnost razširi na jugozahodni del centra mesta ter na območja mestnih predelov Trnovo, Murgle, Krakovo, zahodni del Rožne doline in vzhodni del Viča.

V tridesetminutnem časovnem obdobju se peš dostopnost razširi na celotno mestno središče, na celotne mestne predele Murgle, Mestni log, Spodnja Šiška, Tabor, Prule ter na zahodni del Viča in severni del Rakove jelše.

KOLESARNICE IN STOJALA ZA PRIKLEPANJE KOLES ZA POTREBE MOPE

Za potrebe zaposlenih in drugih uporabnikov prostorov MOPE (na primer obiskovalci) so pred glavnim vhodom v objekt urejena stojala za parkiranje in priklepanje koles. Na platoju pred glavnim vhodom v objekt je v zdajšnji prometni ureditvi nameščenih 18 naslonov za bočno priklepanje okvirjev koles, kar omogoča parkiranje 36 koles (po dve kolesi na stojalo). Poleg naslonov je na platoju pred vhodom v objekt nameščeno tudi dodatno klasično nizko stojalo za priklepanje koles, ki omogoča parkiranje do šestih koles. V zdajšnji ureditvi je tako pred glavnim vhodom v objekt MOPE mogoče parkirati do 42 koles. Večina parkirnih mest za kolesa

je postavljena pod nadstrešek samega objekta, s čimer so kolesa zaščitena pred zunanjimi (vremenskimi) vplivi.

Dodatno klasično nizko stojalo za priklepanje koles je za potrebe zaposlenih na MOPE postavljeno tudi v vhodni avli objekta, kjer lahko zaposleni parkirajo vrednejša kolesa, saj je stojalo za parkiranje treh koles postavljeno v neposredni bližini recepcije v objektu (tako je urejeno fizično varovanje koles, kar sicer sloni na individualnih dogovorih z vratarji/receptorji). Kolesa parkirana na tem mestu imajo možnost polnjenja saj je slučajno poleg stojala dostop do električne vtičnice. Stojalo je tu nameščeno neuradno in ni predvideno za dolgoročno uporabo. Druge parkirne površine za kolesa zdaj ne nudijo možnosti za električno polnjenje za e-kolesa ali e-skiroje.

Glede na s terenskim ogledom ugotovljeno stanje, infrastruktura za parkiranje koles zaposlenih in drugih uporabnikov objekta MOPE ne zadošča dejanskim potrebam po takšnih parkirnih mestih, saj je zmogljivost parkirnih mest za kolesa pred glavnim vhodom v objekt prek dneva bistveno presežena (kolesa so parkirana tudi ob stojalih, ob fasadi objekta in podobno). To potrjujejo tudi opravljeni intervjuji, fokusni skupini in podatki ankete, iz katerih je razvidno, da si veliko zaposlenih želi urejenega, varnega in pred vremenskimi pogoji zaščitenega mesta za parkiranje in priklepanje koles.



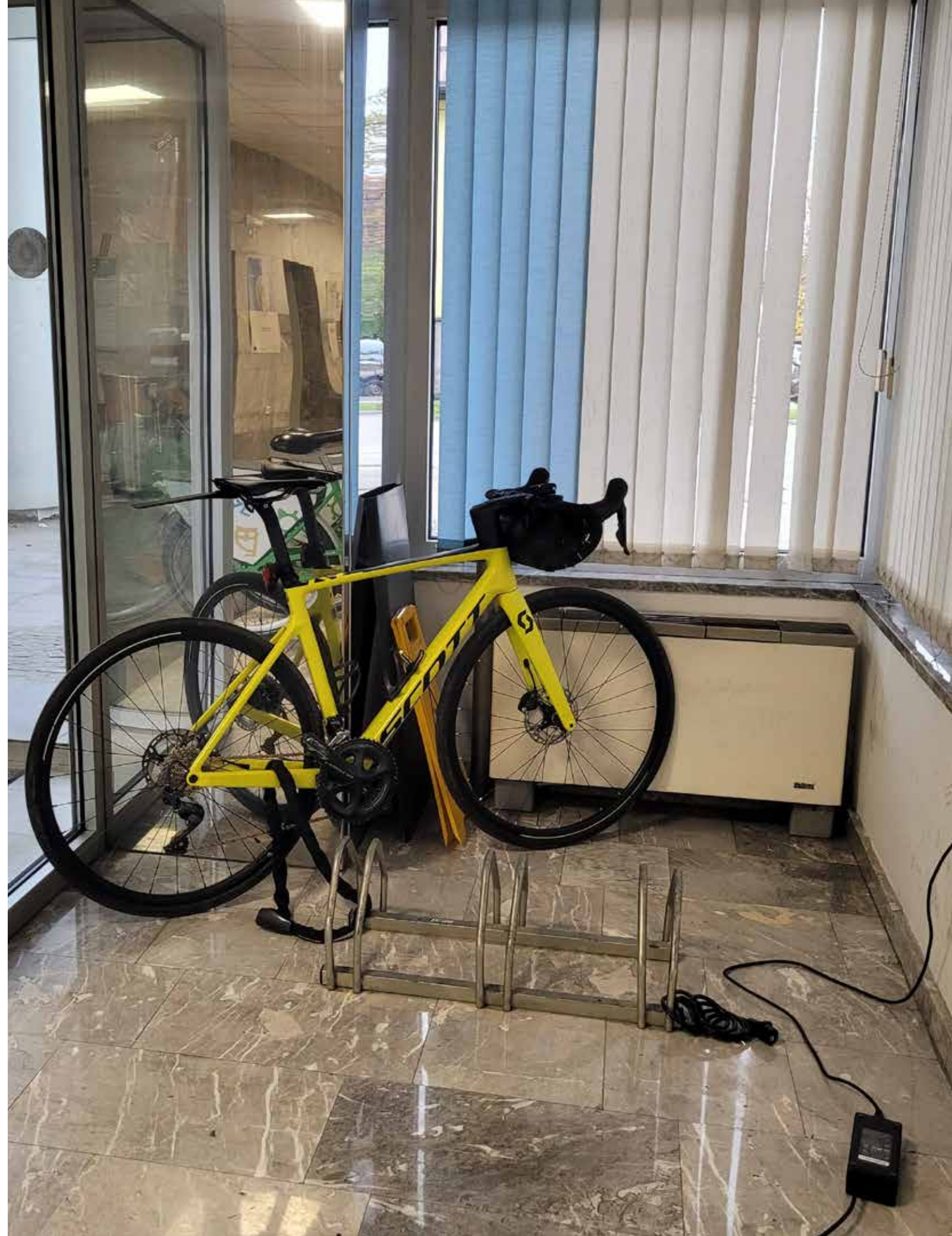
Slika 7: Ureditev parkirnih površin za kolesa pred vhodom v objekt MOPE – običajno stanje



Slika 8: Ureditev parkirnih površin za kolesa pred vhodom v objekt MOPE – običajno stanje



Slika 9: Ureditev parkirnih površin za kolesa pred vhodom v objekt MOPE – običajno stanje



Slika 10: Ureditev parkirnih površin za kolesa – stojalo za vrednejša kolesa v objektu

SLUŽBENA KOLESNA ZA ZAPOSLENE

MOPE svojim zaposlenim omogoča izposojlo službenih koles za opravljanje poti v službenem času (na primer za poti na sestanke, malico in podobno). V času izdelave MN je v floto službenih koles vključenih sedem klasičnih koles, namenjenih urbani vožnji. Nobeno od teh koles ni električno. Zaposleni si kolo rezervirajo preko portala za rezervacijo službenih vozil, pri čemer pridobljeni podatki pričajo o tem, da je uporaba službenih koles med zaposlenimi precej priljubljena (ugotovljeno je, da so pogosto hkrati v uporabi vsa službena kolesa).

Službena kolesa so zdaj parkirana v vhodni avli objekta, ob recepciji, s čimer je vzpostavljen fizični nadzor nad uporabo oziroma izposojlo koles.

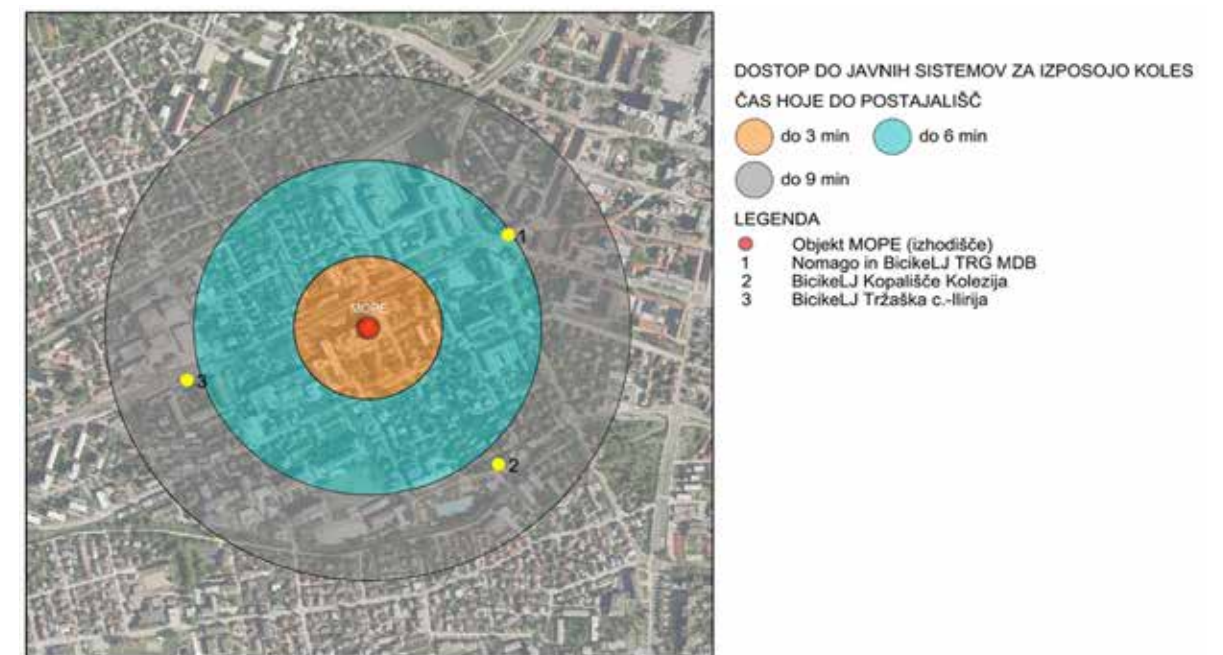


Slika 11: Flota službenih koles za potrebe zaposlenih na MOPE

JAVNI SISTEMI ZA IZPOSOJO KOLES

V bližini objekta MOPE so v zdajšnji prometni ureditvi postavljena tri postajališča javnega sistema za izposojlo koles BicikeLJ, in sicer postajališče Tržaška - Ilirija (v smeri avtobusnega postajališča Glince), postajališče Trg Mladinskih delovnih brigad (v nadaljnjem besedilu: MDB) na območju križišča Tržaške, Aškerčeve in Bleiweisove ceste ter postajališče Kopališče Kolezija v neposredni bližini kopališča Kolezija. Na vsakem postajališču je za izposojlo na voljo 20 stojal za kolesa (skupna zmogljivost v bližini objekta MOPE je 60 klasičnih koles).

Na Trgu MDB je urejeno tudi postajališče za izposojlo električnih koles (ponudnik je Nomago) z zmogljivostjo šestih koles. Postajališče je od objekta MOPE oddaljeno približno 400 metrov oziroma šest minut hoje.



Slika 12: Lokacije in predvideni čas hoje do postajališč sistemov za izposojlo klasičnih in električnih koles (izhodišče: objekt MOPE)



Slika 13: Ureditev postajališč BicikeLJ in Nomago na območju Trga MDB

GARDEROBE ZA ZAPOSLENE

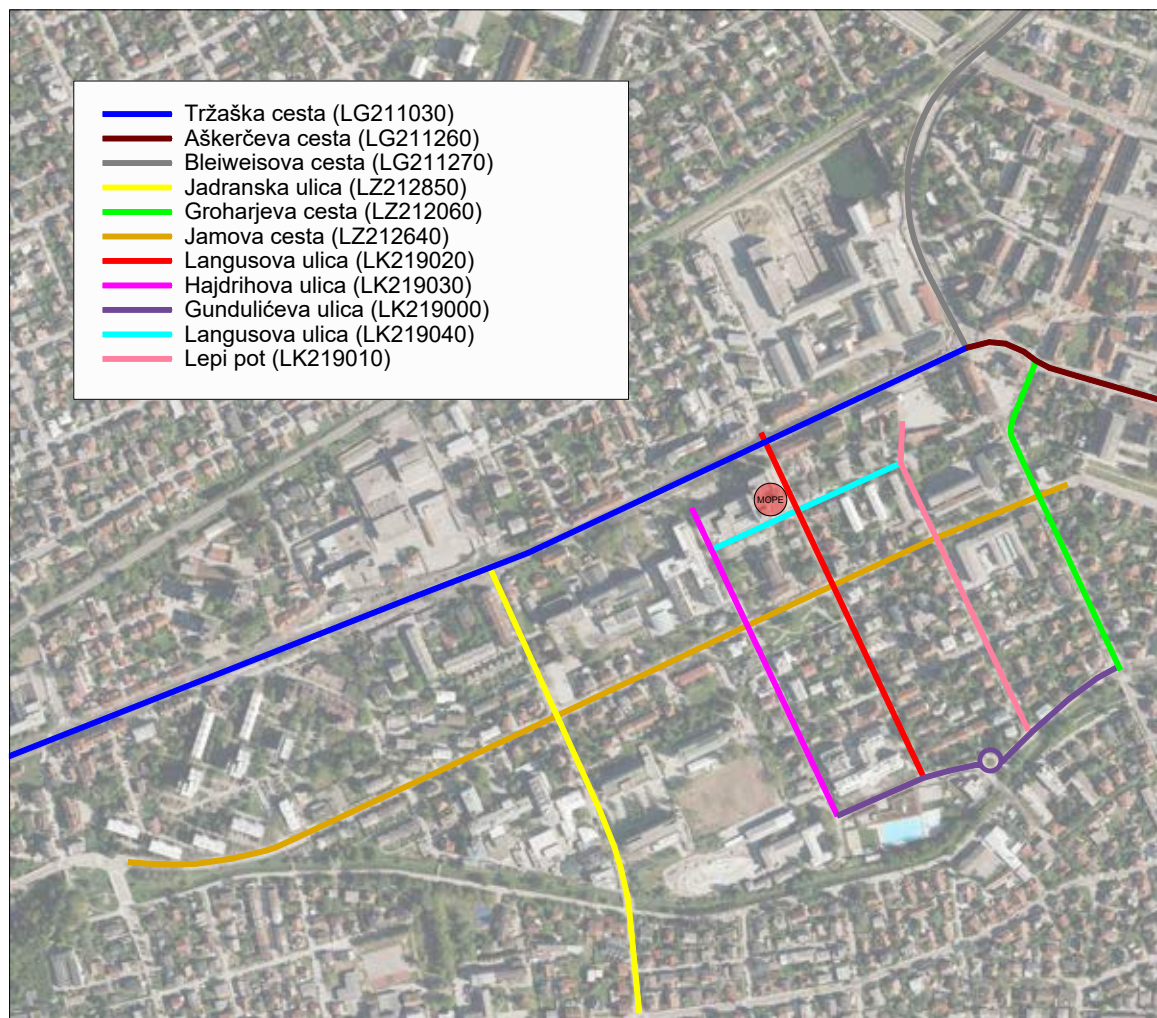
Garderobe za potrebe zaposlenih na MOPE niso urejene, imajo pa zaposleni možnost uporabe tuša, ki ga aktivno uporabljajo predvsem kolesarji, ki prevozijo daljše razdalje (podatki kažejo, da je tuš v uporabi predvsem v poletnih dneh oziroma ob slabem vremenu). Za čiščenje kopalnice na ravni organizacije ni poskrbljeno, zato se morajo zaposleni za čiščenje prostora zavzeti sami. Na podlagi anket in intervjujev je bilo ugotovljeno, da zaradi neurejenih garderob zaposleni mokra oblačila sušijo kar v svojih pisarnah, ki si jih v veliko primerih delijo s sodelavci. Vse pisarne niso nujno najbolj primerne za sušenje mokrih (na primer od dežja ali znoja) oblačil. Za sušenje je potreben prostor (na primer oblačila, obešena na stojalu, na radiatorju), saj lahko z oblačil odteka voda, pot in podobno. V pisarnah neredko potekajo sestanki z zunanjimi deležniki in sušenje oblačil v teh okoliščinah morda ni najbolj zaželeno.



Slika 14: Urejenost kopalnice za potrebe zaposlenih na MOPE

2.2.3 Dostopnost in infrastruktura cestnega prometnega omrežja

Objekt, v katerem deluje MOPE (osrednja enota Langusova), je v bližini mestnega središča Ljubljane. Ožje območje obravnave je na severnem robu omejeno s Tržaško cesto, na vzhodnem in južnem robu z Langusovo ulico, na zahodnem robu pa s Hajdrihovo ulico. Širše območje obravnave poleg omenjenih cest zajema tudi Jamovo cesto na jugu in Groharjevo cesto na vzhodu.



Slika 15: Obodno in notranje cestno omrežje na območju objekta MOPE

Objekt na vzhodnem in južnem robu omejuje Langusova ulica, ki je kategorizirana kot krajevna cesta (vzhodni rob območja obravnave: cesta LK219020 – odsek LK219021 in južni rob območja obravnave: cesta LK219040 – odsek LK219041). Na osrednjem odseku LK219021 je Langusova cesta izvedena kot dvopasovna cesta z obojestranskimi ločenimi površinami za pešce, površine za kolesarje pa niso urejene. Osrednji odsek Langusove ulice se severno od objekta MOPE navezuje na Tržaško cesto, proti jugovzhodu pa poteka proti Jamovi cesti oziroma naprej proti kopališču Kolezija.

Ob južnem robu objekta MOPE je odsek Langusove ceste LK219041 urejen kot dvopasovna cesta brez sredinske ločevalne črte med pasovoma. Na celotnem odseku ceste je urejeno

enostransko pravokotno parkiranje vozil: 29 parkirnih mest (v nadaljnjem besedilu: PM) za osebna vozila. Preko odseka Langusove ulice ob južnem robu objekta MOPE je urejen tudi dostop v podzemno garažno hišo.

Langusova ulica proti jugu križa tudi Jamovo cesto, ki je kategorizirana kot zbirna mestna cesta (cesta 212640, odsek LZ212641). Jamova cesta je na obravnavanem odseku urejena kot dvopasovna cesta z obojestranskimi ločenimi površinami za pešce in kolesarje (ločeni hodniki za pešce ter kolesarske steze oziroma deloma kolesarski pasovi na vozišču).

Na severnem robu območja MOPE omejuje Tržaška cesta, ki je kategorizirana kot glavna mestna cesta (cesta LG211030, odsek LG211031/LG211032). Tržaška cesta se na vzhodnem delu začne v križišču z Aškerčevo in Bleiweisovo cesto, v nadaljevanju pa proti jugovzhodu poteka do AC-priključka Ljubljana zahod/Vič (dolžina odseka je približno 2,5 kilometra) in naprej proti Brezovici. Ob Tržaški cesti je na območju AC-priključka Ljubljana zahod/Vič urejeno tudi parkirišče P + R Dolgi most. Večji del Tržaške ceste je bil preurejen leta 2021, leta 2023 pa še preostali del, pri čemer so bili v sklopu rekonstrukcije poleg vozišča popolnoma obnovljeni tudi obojestranske ločene površine za kolesarje in pešce ter postajališča za avtobuse. Tržaška cesta je tudi po obnovi urejena kot štiripasovna cesta z mestoma urejenim zelenim ločilnim otokom in obojestranskimi ločenimi površinami za pešce in kolesarje (ločeni hodniki za pešce in kolesarske steze ali skupne površine za pešce in kolesarje).

Ob severnem robu objekta MOPE je parkirišče za osebna vozila, do katerega je dostop urejen prek odseka Langusove ulice ob južnem robu objekta oziroma preko severnega odseka Hajdrihove ulice (cesta LK219030, odsek LK219032), ki je na obravnavanem odseku dvopasovna cesta brez površin za pešce in kolesarje ter z dvostranskimi površinami za pravokotno parkiranje osebnih vozil (uporabniško dodeljena PM za osebna vozila, opremljena s tehničnimi ovirami za omejevanje parkiranja – stebrički, niso v uporabljanju MOPE, kar pomeni, da tam zaposleni in obiskovalci MOPE ne morejo parkirati).

PARKIRNE POVRŠINE ZA MOTORNI PROMET ZA POTREBE MOPE

Osnovna enota MOPE je v stavbi na naslovu Langusova 4 v Ljubljani, katere upravljavec je Ministrstvo za javno upravo Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: MJU). V stavbi poleg MJU in MOPE deluje tudi Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: MZI) in del zaposlenih Ministrstva za digitalno preobrazbo (v nadaljnjem besedilu: MDP) ter nekatere druge javne in zasebne ustanove oziroma podjetja.

Za potrebe vseh uporabnikov objekta so PM za osebna vozila urejena v podzemni garaži in na nivoju terena ob objektu.

Od skupne zmogljivosti PM v podzemni garaži oziroma na terenu, MOPE razpolaga oziroma ima v uporabi le manjše število PM, in sicer:

- | | |
|--|-------|
| • parkirna mesta za osebna vozila (v garaži): | 41 PM |
| • parkirna mesta za osebna vozila (ob objektu): | 2 PM |
| <hr/> | |
| • skupno število parkirnih mest za osebna vozila (MOPE): | 43 PM |

Od 41 PM v podzemni garaži je 11 PM namenjenih službenim vozilom, 30 PM pa je dodeljenih zaposlenim v kabinetu ministra in vodjem notranjih organizacijskih enot. Preostali zaposleni teh PM za lastna vozila ne morejo uporabljati.

Dve PM na nivoju terena sta namenjeni obiskovalcem MOPE.

PM v podzemni garaži so prvenstveno namenjena uporabnikom treh ministrstev in preostalim najemnikom, določen delež parkirnih površin pa je namenjen oddajanju PM v mesečni najem (v upravljanju MJU). Ta PM lahko za lastne potrebe najamejo tudi zaposleni na MOPE, pri čemer je mesečni najem PM 100 evrov.

Na nivoju terena, ob obravnavanem objektu, je urejenih več PM za osebna vozila, ki so namenjena obiskovalcem oziroma so dodeljena zaposlenim v posameznih ustanovah na



Slika 16: Ureditev parkirnih površin v podzemni garaži – PM, namenjena mesečnemu najemu



Slika 17: Ureditev parkirnih površin v podzemni garaži – PM, namenjena službenim vozilom

območju obravnave, poleg tega pa je na severni strani objekta, ob Tržaški cesti, na nivoju terena urejeno dodatno večje parkirišče z zmogljivostjo približno 53 PM, na katerem v zdajšnjem stanju ni parkirnega režima (na parkirišču lahko brezplačno parkira kdor koli). Zasedenost obravnavanega parkirišča prek dneva bistveno preseže zmogljivost – zaposleni v objektu na Langusovi 4/Tržaški 19 oziroma drugi uporabniki parkirišča na vetrobranskem steklu vozila pustijo kontakt (telefonsko številko), pri tem pa zaparkirajo druga vozila oziroma vse manipulativne površine parkirišča.



Slika 18: Ureditev parkirnih površin na nivoju terena – PM, namenjena obiskovalcem MOPE



Slika 19: Ureditev parkirnih površin na nivoju terena – parkirišče ob Tržaški cesti brez parkirnega režima

JAVNE PARKIRNE POVRŠINE ZA MOTORNI PROMET

Na širšem območju obravnave je zaposlenim in drugim uporabnikom na voljo več večjih in manjših parkirišč na nivoju terena, kjer lahko za plačilo parkirajo svoje vozilo. V oddaljenosti do 500 metrov od objekta MOPE so urejena naslednja javna parkirišča na nivoju terena:

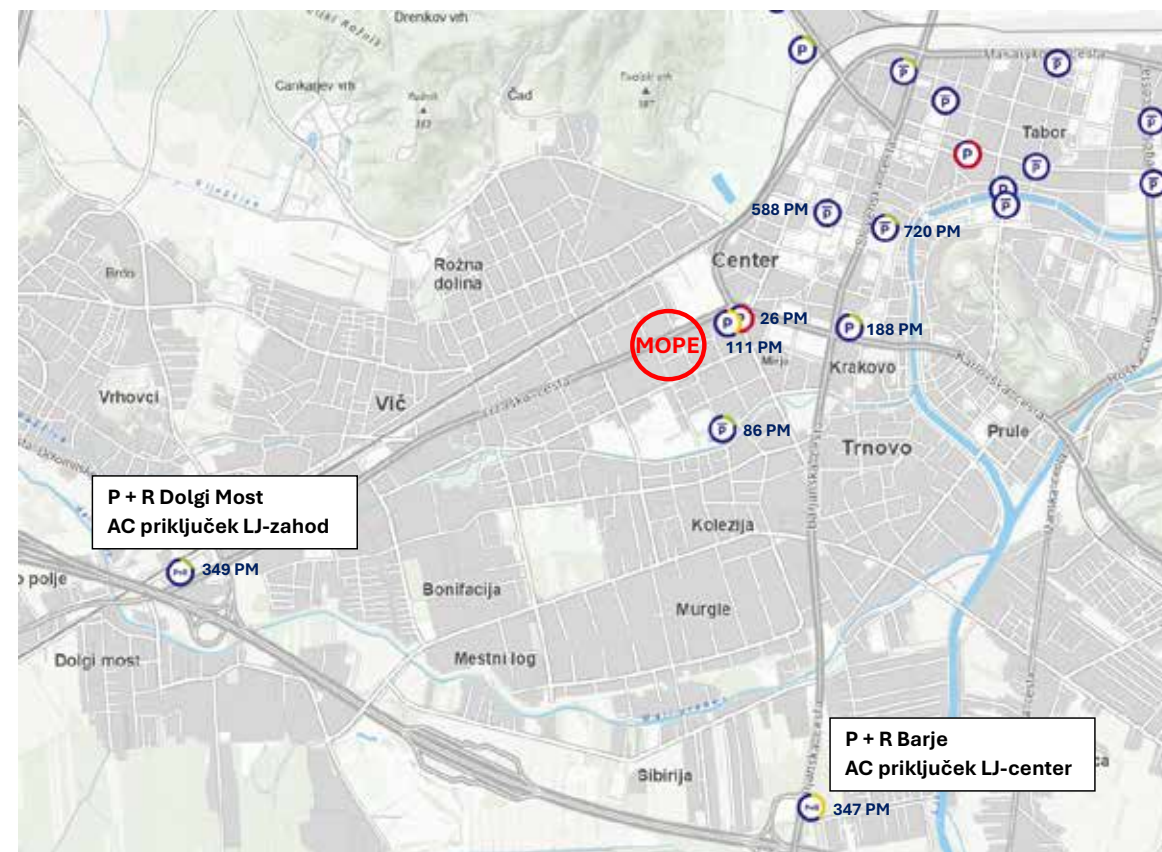
- parkirišče »Mirje« s 111 PM (oddaljenost od MOPE približno 300 metrov oziroma štiri minute hoje),
- parkirišče »Trg MDB« s 26 PM (oddaljenost od MOPE približno 450 metrov oziroma sedem minut hoje).

V oddaljenosti do 500 metrov od objekta MOPE je zaposlenim in drugim uporabnikom na voljo tudi ena javna parkirna hiša (v nadaljnjem besedilu: PH), in sicer:

- PH »Kolezija« s 86 PM (oddaljenost od MOPE približno 450 metrov oziroma šest minut hoje).

Zaposlenim in drugim uporabnikom so javna PM na voljo tudi ob posameznih cestah in ulicah (na primer ob ulično parkiranje na območju Kolezije in Bičevja, ob Langusovi in Oražnovi ulici). Območja v neposredni bližini objekta MOPE spadajo v območje parkirne cone 3 z nižjo urno tarifo parkiranja (0,50 evra/uro).

Objekt MOPE je smeri južne ljubljanske obvoznice najlažje dostopen prek dveh avtocestnih priključkov, in sicer Ljubljana zahod/Vič in Ljubljana Center. Ob obeh avtocestnih priključkih sta v zdajšnji prometni ureditvi urejeni P + R parkirišči, kjer lahko zaposleni in drugi uporabniki parkirajo svoje vozilo in pot nadaljujejo z avtobusnim JPP.



Slika 20: Lokacije in zmogljivost javnih parkirišč v bližini objekta MOPE (vir: prominfo.projekti.si)

Osnovni podatki o obeh P+R parkiriščih v širši okolici objekta MOPE so:

- P + R Dolgi most (AC-priključek Ljubljana zahod) s 349 PM. Uporabniki lahko pot proti središču Ljubljane nadaljujejo z avtobusom številka 6, pri čemer je čas vožnje z avtobusom ter čas hoje med postajališčem in objektom MOPE ocenjena na skupno 13 minut.
- P + R Barje (AC-priključek Ljubljana Center) z zmogljivostjo 347 PM. Uporabniki lahko pot proti središču Ljubljane nadaljujejo z avtobusom številka 9, pri čemer je čas vožnje z avtobusom ter čas hoje med postajališčem in objektom MOPE ocenjen na skupno 19 minut.

INFRASTRUKTURA ZA POLNJENJE E-VOZIL ZA POTREBE MOPE

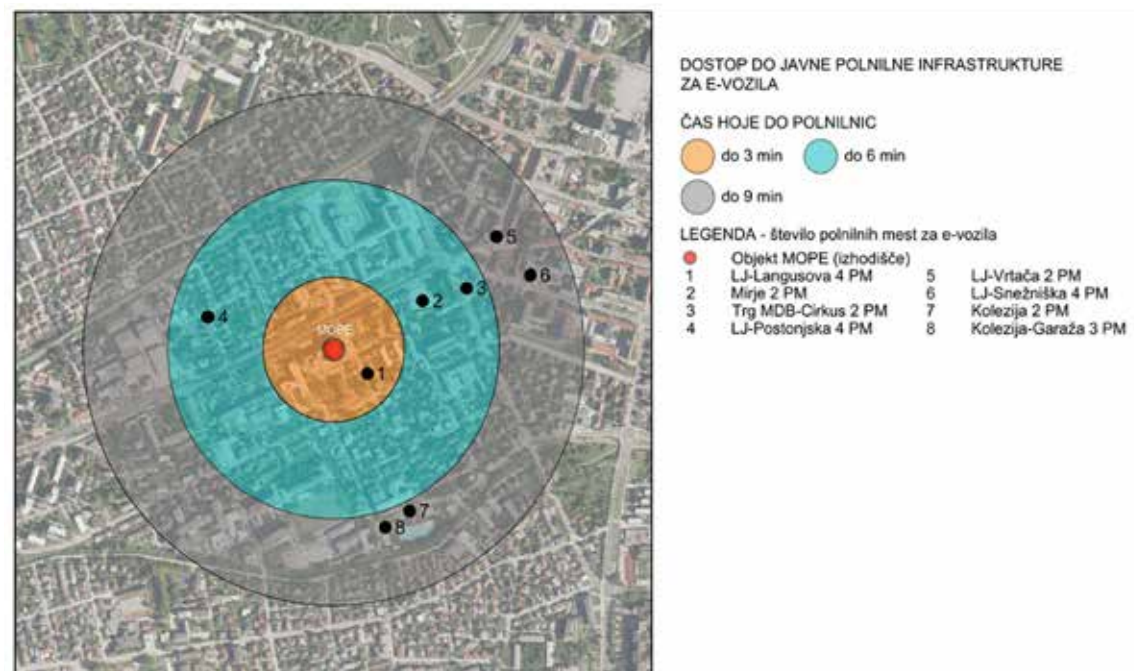
V okviru PM, ki so v podzemni garaži na območju obravnave namenjena zaposlenim na MOPE (41 PM za osebna vozila), sta uporabnikom na voljo tudi dve polnilnici za polnjenje električnih vozil. Infrastruktura je v lastni MJU, med ministrstvom je sklenjen dogovor za uporabo.



Slika 21: Infrastruktura za polnjenje e-vozil za potrebe MOPE v podzemni garaži

JAVNA POLNILNA INFRASTRUKTURA ZA E-VOZILA

Na širšem območju objekta MOPE je zaposlenim in drugim uporabnikom na voljo več javnih polnilnic za električna vozila. V radiju hoje do devet minut je na podlagi javno dostopnih podatkov uporabnikom na voljo 23 električnih polnilnic s pripadajočimi PM. Štiri PM za počasno polnjenje e-vozil so urejena v neposredni bližini vhoda v objekt MOPE (ob Langusovi ulici – PM za vzdolžno parkiranje ob vozišču).



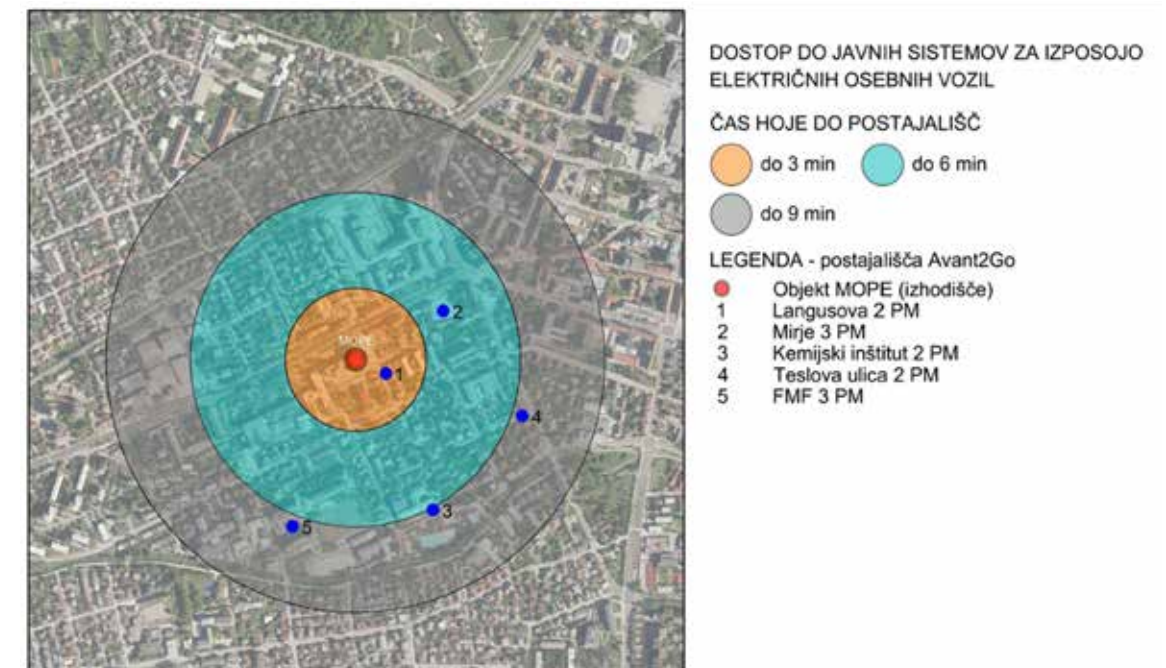
Slika 22: Lokacije in predvideni čas hoje do javne polnilne infrastrukture za polnjenje električnih vozil (izhodišče: objekt MOPE)

JAVNI SISTEMI ZA IZPOSOJO ELEKTRIČNIH VOZIL

V neposredni bližini vhoda v objekt MOPE je v obstoječi prometni ureditvi urejeno postajališče za izposajo električnih vozil »Langusova«, ki omogoča parkiranje dveh e-vozil.

V oddaljenosti do 600 metrov od objekta MOPE so urejena še druga PM za e-vozila (ponudnik Avant2Go):

- Postajališča »Mirje«: 3 PM (oddaljenost 250 metrov, čas hoje štiri minute),
- Postajališče »Kemijski inštitut«: 2 PM (oddaljenost 400 metrov, čas hoje šest minut),
- Postajališče »Teslova ulica«: 2 PM (oddaljenost 550 metrov, čas hoje sedem minut),
- Postajališče »Fakulteta za matematiko in fiziko (FMF)«: 3 PM (oddaljenost 600 metrov, čas hoje osem minut).



Slika 23: Lokacije in predvideni čas hoje do postajališč sistemov za izposajo električnih osebnih vozil (izhodišče: objekt MOPE)

2.3 Potovalne navade zaposlenih na MOPE

2.3.1 Splošno o analizi potovalnih navad

Analiza potovalnih navad med zaposlenimi na MOPE je bila izvedena s ciljem raziskati uveljavljene potovalne vzorce med zaposlenimi ter njihovo dovzetnost za izbiro določenih načinov mobilnosti. Osrednji namen analize je vpogled v potovalne navade zaposlenih, ki so temelj za oblikovanje ukrepov MN MOPE.

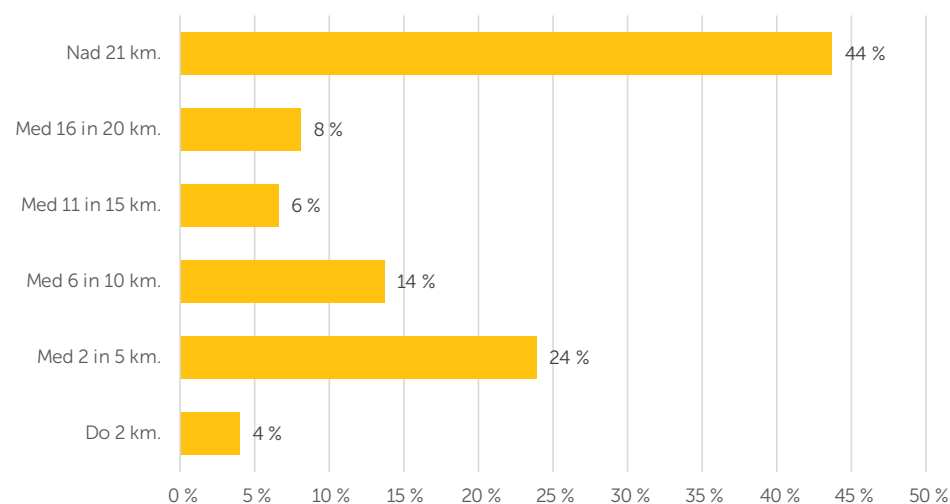
Osrednja kvantitativna metoda zbiranja podatkov ter želenih izbir glede potovalnih navad zaposlenih na MOPE je bila **izvedba spletne ankete**, ki smo jo dopolnili še z izvedbo dveh kvalitativnih metod: **fokusne skupine in poglobljenih polstrukturiranih intervjujev**.

Anketiranje zaposlenih je na obeh lokacijah ministrstva potekalo med 19. in 26. oktobrom 2023. Pri oblikovanju anketnih vprašalnikov sta bila preko usklajevanja z naročnikom zasnovana dva ločena vprašalnika. Osnovni, bolj izčrpen vprašalnik, je bil namenjen zaposlenim na osnovni lokaciji MOPE (Langusova ulica), medtem ko je bil dopolnilni, okrnjeni vprašalnik, namenjen dislocirani enoti (Dunajska cesta). Tak način anketiranja zaposlenih je omogočal pridobivanje podrobnejših podatkov glede na svojstvenost lokacij in njihovih potovalnih izzivov. Z lokacije Langusova ulica 4 je bilo prejetih 197 ustrezno izpolnjenih vprašalnikov, na naslovu Dunajska cesta 8 pa je bilo ustrezno izpolnjenih 45 vprašalnikov.

Na željo MOPE je bilo v izvedbo ankete zajeto tudi anketiranje obiskovalcev, ki je s pomočjo receptorja na lokaciji Langusova ulica 4 potekalo med 23. in 26. oktobrom 2023.

2.3.2 Povzetek rezultatov ankete na lokaciji Langusova 4

ODDALJENOST OD DELOVNEGA MESTA



Grafikon 1: Oddaljenost prebivališča zaposlenih do lokacije Langusova ulica (n = 197)

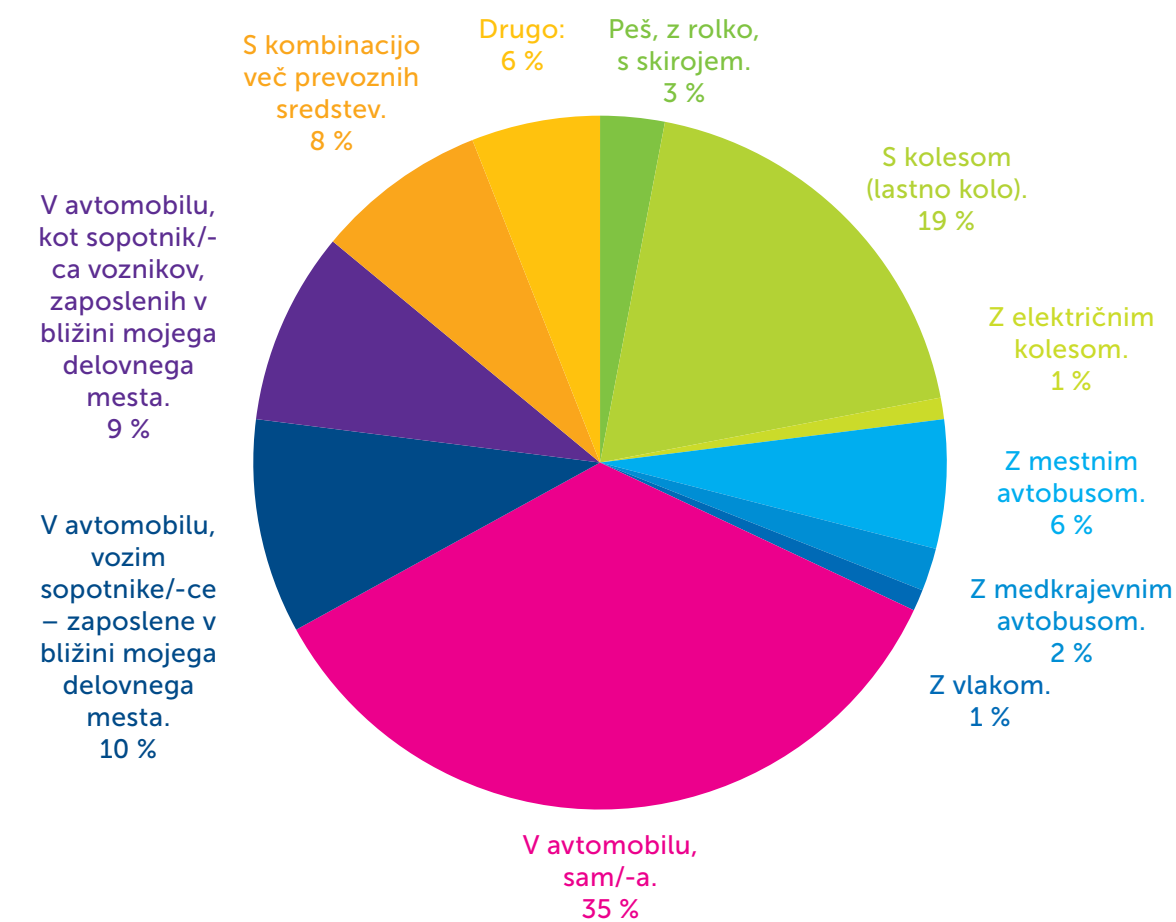
Rezultati odgovorov na anketni vprašalnik kažejo, da slaba polovica zaposlenih na MOPE, na lokaciji Langusova 4, na delo prihaja iz območij, ki so od lokacije dela oddaljena do 11 kilometrov. Na tej razdalji namreč potuje 42 % anketiranih.

Do šest kilometrov od lokacije dela je oddaljenih 28 % zaposlenih, do 16 kilometrov pa 49 % zaposlenih. Kar 44 % zaposlenih na lokacijo Langusova ulica potuje z območij, oddaljenih 21 kilometrov ali več.

NAČIN POTOVANJA NA DELOVNO MESTO

Podatki ankete kažejo, da zaposleni osnovno lokacijo MOPE (Langusova) ocenjujejo kot dobro dostopno peš (oziroma z rolko ali skirojem). Več kot dvakrat več je tistih (32,6 %), ki ocenjujejo peš dostopnost kot dobro in zelo dobro, glede na tiste, ki jo ocenjujejo kot slabo ali zelo slabo (14,6%).

Peš (ali z rolko, s skirojem) si želi na delo prihajati 6,3 % zaposlenih, zdaj jih prihaja 3 %, pri čemer jih polovica opravi pot, dolgo do dveh kilometrov, druga polovica pa do šestih kilometrov. Hkrati 94,3 % zaposlenih na MOPE ocenjuje svojo telesno pripravljenost kot odlično, še kar dobro ali niti dobro, niti slabo (brez težav dobim po ravnem več kilometrov /.../).



Grafikon 2: Izbira prevoznega sredstva za prihod na delo v osnovno enoto (Langusova ulica) (n = 195)

Na lokaciji Langusova 19 % zaposlenih (38 oseb) na delo prihaja s kolesom, od tega 1 % z e-kolesom. Od teh 8 % (tri osebe) prekosari do dveh kilometrov, 68 % (26 oseb) do šestih kilometrov, 18 % (sedem oseb) do 11 kilometrov, 6 % pa prekosari od 11 do 12 kilometrov.

Anketa kaže, da zaposleni na MOPE (obe lokaciji) za pot na delo ne uporabljajo javnih sistemov za izposajo koles (na primer BicikeLJ ali Nomago). Manjši delež zaposlenih poroča, da na delo ne hodi s kolesom, ker na MOPE nimajo dovolj varne kolesarnice ali druge infrastrukture, vseeno pa anketiranci pravijo, da bi jih h kolesarjenju na delovno mesto najbolj spodbudila prav varna kolesarnica ter urejena kolesarska infrastruktura (urejene kolesarske steze) na poti med domom in službo.

Le 6 % zaposlenih na lokaciji Langusova uporablja LPP, 2 % medkrajevni avtobus in 1 % vlak. Razlogov za to je verjetno več, med njimi tudi dejstvo, da za enako pot z avtomobilom porabijo manj časa. Nekaj uporabnikov vlaka najdemo tudi med odgovori v kategoriji drugo, kjer se pogosto pojavlja kombinacija vlaka in hoje in/ali kolesarjenja.

Zaznava dostopnosti javnega prevoza se kaže kot zelo pomembna. Anketiranci omenjajo zamude v JPP ter dejstvo, da nimajo dostopa do dobrih povezav z vlakom ali avtobusom (trasa, urnik). Glede ocene udobja, varnosti, praktičnosti različnih načinov potovanja za prihod v službo najboljše ocenjujejo dostop peš, s skirojem, z rolko, sledita kolo in mestni avtobus ter avto. Najslabše anketiranci ocenjujejo vidike potovanja z medkrajevnim avtobusom in vlakom.

Večina zaposlenih, ki hodi na delo na trajnostni način, to počne zato, ker tako skrbi za okolje, temu sledi skrb za zdravje in dejstvo, da ocenjujejo, da so brez avta preprosto hitrejši (opomba: pri vprašanju »Kadar v službo pridete na trajnostni način, kaj so vaši razlogi za to?« so udeleženci lahko izbrali do tri odgovore).

Anketa kaže, da bi zaposlene h kolesarjenju spodbudile različne stvari, prednjačijo varna kolesarnica (30 %), urejena kolesarska steza od doma do službe (27 %) ter finančna nagrada oziroma vzpodbuda (14 %). Anketiranci bi bili veseli tudi občasnega brezplačnega servisa koles v službi in nagrade v obliki dodatnega prostega dne/dopusta (opomba: pri vprašanju »Kaj bi vas spodbudilo, da bi večkrat prišli v službo s kolesom?« so udeleženci lahko izbrali do tri odgovore).

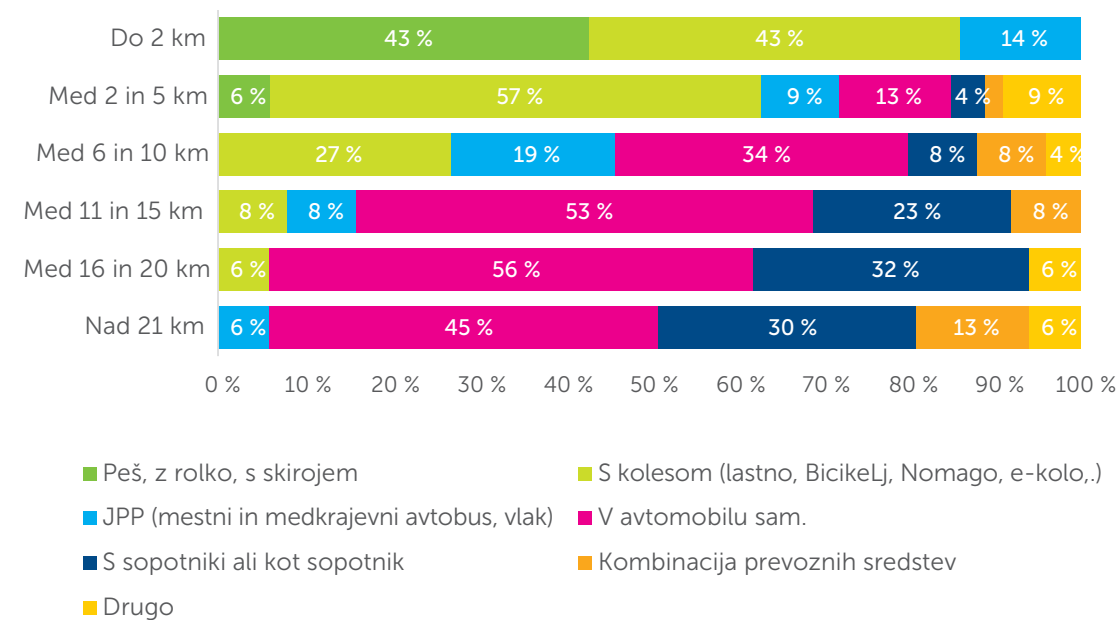
Največ zaposlenih (35 %) na lokaciji Langusova na delo prihaja z avtomobilom samih. Če dodamo še tiste, ki vozijo sopotnike oziroma se vozijo kot sopotniki, je teh skupaj 54 %. Čeprav anketiranci razumejo dostopnost z avtomobilom do MOPE kot zelo dobro, imajo zaposleni v bližini Langusove težave s parkiranjem, kar jih očitno delno odvrča od uporabe avtomobila.

Še 8 % zaposlenih na delo prihaja s kombinacijo več prevoznih sredstev, od tega največ s kombinacijo vlaka in hoje oziroma kolesarjenja.

Če delež tistih, ki pridejo na delo sami z avtomobilom, primerjamo z drugimi organizacijami na primerljivih lokacijah, je v primeru MOPE (Langusova ulica) ta delež sorazmerno nizek. V Univerzitetnem kliničnem centru Ljubljana je na primer delež zaposlenih, ki prihajajo na delo sami z avtomobilom, 49 %, v drugih organizacijah na obrobju Ljubljane oziroma z večjimi brezplačnimi parkirnimi površinami za zaposlene pa je ta delež praviloma več kot 50- ali 60-%. Med zaposlenimi na MOPE izstopa predvsem delež tistih, ki na delo potujejo s kolesom, saj je ta delež (19 %) v primerjavi z drugimi ustanovami visok (v UKC LJ je ta delež na primer 11 %).

NAČIN POTOVANJA NA DELOVNO MESTO GLEDE NA ODDALJENOST

Iz grafikona 3 je razvidno, kako so različni potovalni načini do lokacije zaposlovalca MOPE (Langusova ulica) razporejeni glede na oddaljenost od doma.



Grafikon 3: Prikaz razporejenosti različnih potovalnih načinov glede na oddaljenost zaposlenih od lokacije bivanja do lokacije dela na MOPE (Langusova ulica). (vir: Anketa potovalnih navad MOPE, 2023, N: 195)

Če podrobneje pogledamo podatke o tem, kako zaposleni na **Langusovi** prihajajo na delovno mesto z njihovo oddaljenostjo do delovnega mesta, pridemo do nekaterih ugotovitev: Na razdalji **do dveh kilometrov oddaljenosti** trije zaposleni prihajajo peš, z rolko ali skirojem, tri osebe s kolesom, ena oseba z mestnim avtobusom.

Na razdalji **med dvema in pet kilometri** tri osebe prihajajo peš, z rolko ali skirojem, 26 oseb z lastnim kolesom, ena oseba z električnim kolesom, kar **šest oseb pa v avtomobilu samih**. Ena oseba na tej razdalji vozi sopotnike v bližino svojega delovnega mesta, ena oseba je sopotnik/-ca, še ena oseba pa poroča, da na delo prihaja s kombinacijo prevoznih sredstev.

Na razdalji **med šestimi in desetimi kilometri** se sedem oseb vozi z lastnim kolesom, pet oseb z mestnim avtobusom, kar devet oseb v avtomobilu samih, ena oseba vozi sopotnike, še ena oseba je sopotnik/-ca, dve osebi uporabljata kombinacijo več prevoznih sredstev ter ena oseba izbira možnost drugo.

Med 11 in 15 kilometri ena oseba poroča, da se vozi na delo z lastnim kolesom, ena oseba z mestnim avtobusom, sedem oseb v avtomobilu samih, dve osebi vozita sopotnike, ena oseba kot sopotnik/-ca, ena oseba pa s kombinacijo prevoznih sredstev.

Na razdalji **med 16 in 20 kilometrov** se ena oseba vozi s kolesom, devet oseb v avtomobilu samih, dve osebi vozita sopotnike, tri osebe so sopotniki/-ce, ena oseba poroča, da izbira možnost drugo.

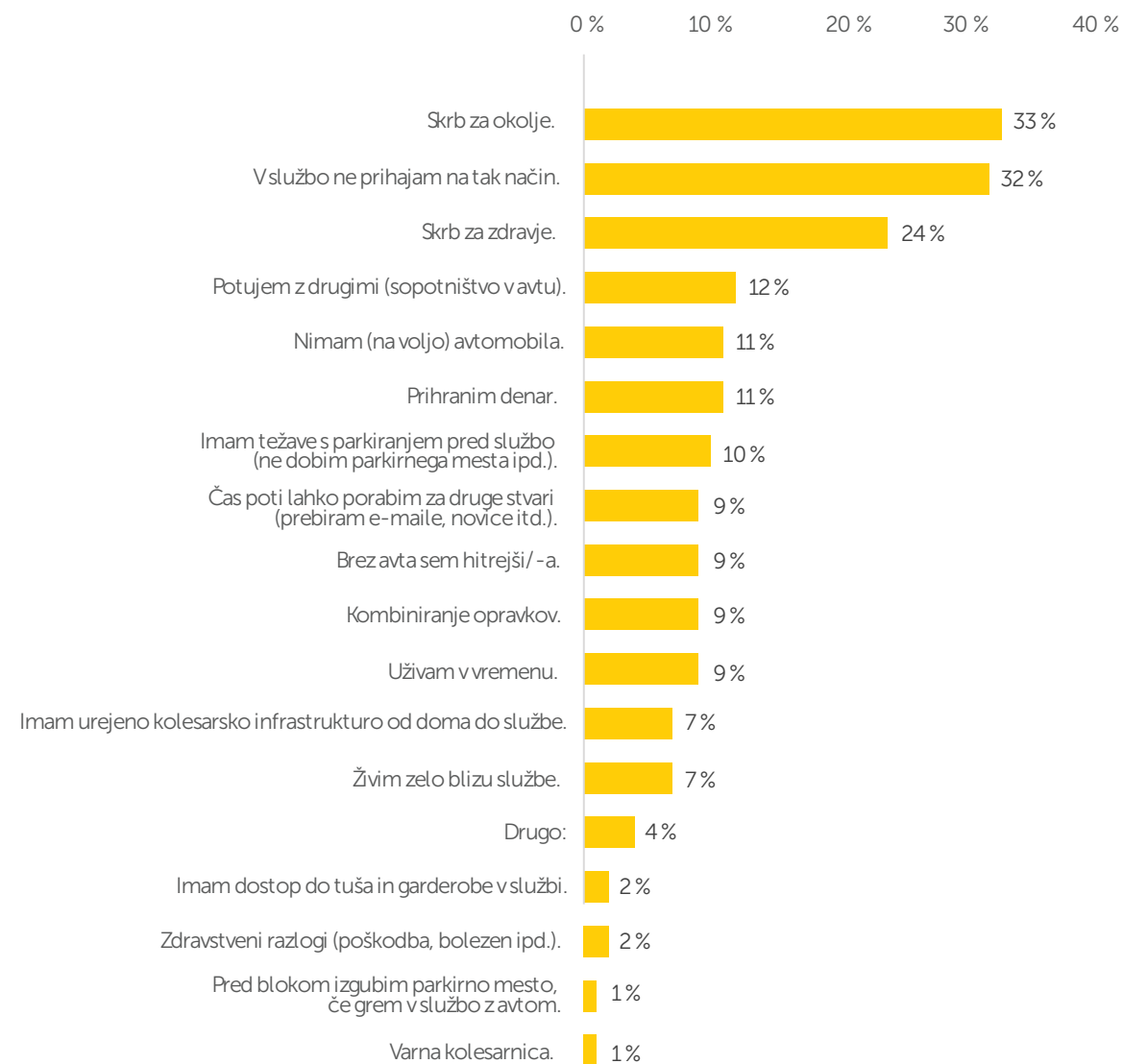
Na razdalji **nad 21 kilometrov** se ena oseba vozi z mestnim avtobusom, tri osebe z medkrajevnim avtobusom, dve osebi z vlakom, 38 oseb v avtomobilu samih, 14 oseb vozi sopotnike, 12 oseb se vozi kot sopotniki/-ce, 11 oseb s kombinacijo več prevoznih sredstev, pet oseb pa izbira možnost drugo.

V nadaljevanju dokumenta prikazujemo različne podatke o razlogih za trajnostni način prihoda na delo, zbrane v sklopu anketiranja za namen izdelave MN MOPE.

RAZLOGI ZA TRAJNOSTNI NAČIN PRIHODA NA DELO

Vprašani, ki na delo v osnovno enoto MOPE na Langusovi ulici prihajajo na trajnostni način (zaposleni, ki uporabljajo kolo, JPP, električni skiro, hodijo, uporabljajo sopotništvo in podobno) kot razlog za to navajajo naslednje razloge:

- skrb za okolje (33 %),
- skrb za zdravje (24 %),
- prihranek denarja (11 %),
- nimajo na voljo avtomobila (11 %),
- imajo težave s parkiranjem pred službo (10 %),
- drugi razlogi, prikazani na grafu v nadaljevanju (opomba: pri vprašanju »Kadar v službo pridete na trajnostni način, kaj so vaši razlogi za to?« so udeleženci lahko izbrali do tri odgovore).

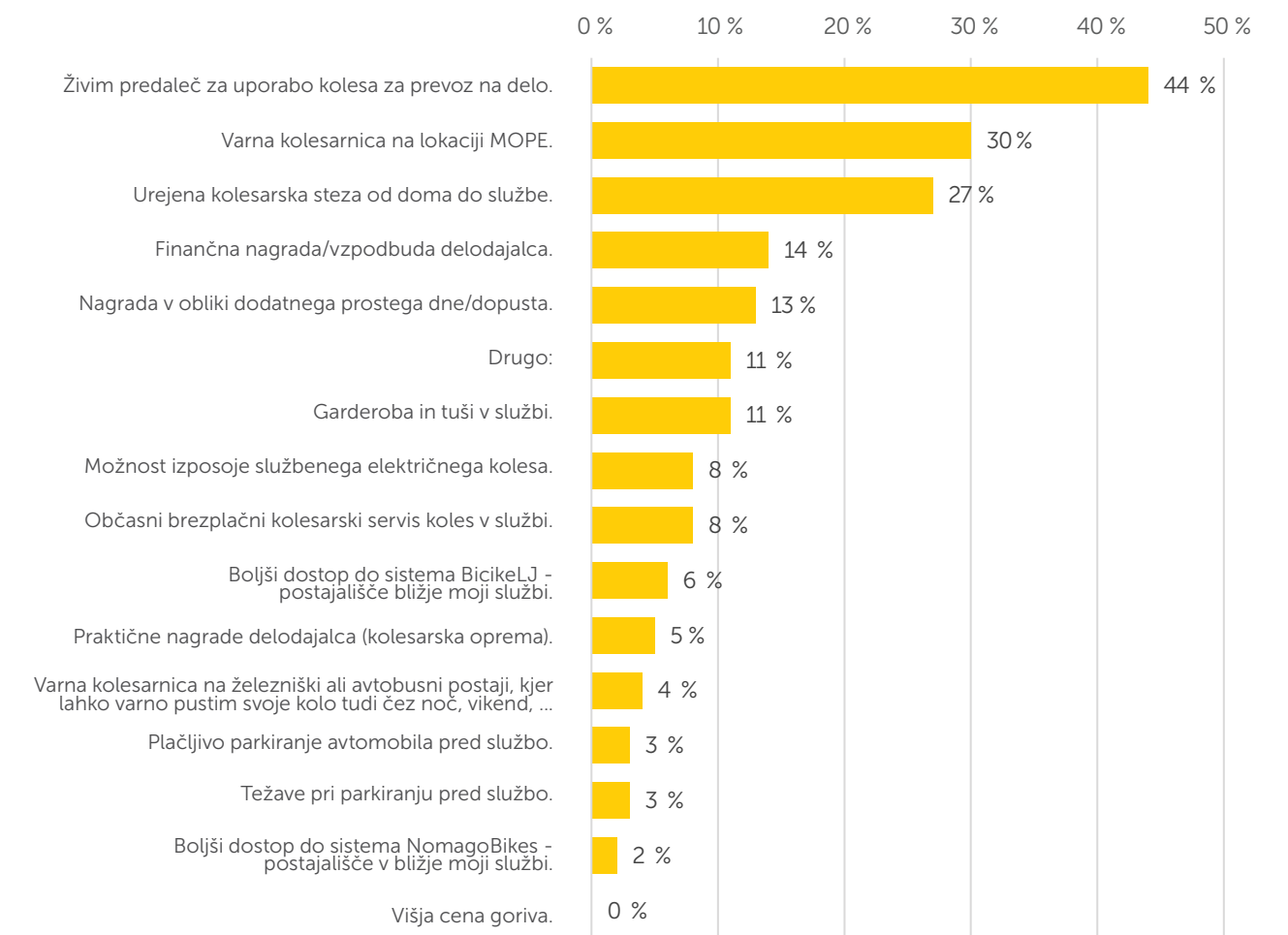


Grafikon 4: Razlogi za trajnostni način prihoda na delo (MOPE Langusova ulica) (n = 193)

RAZLOGI ZA SPODBUJANJE UPORABE KOLESA

Delež zaposlenih na MOPE (lokacija Langusova ulica), ki poročajo, da živijo predaleč za dnevno uporabo kolesa za prevoz na delo je 44 %. Drugi zaposleni bi večkrat prišli v službo s kolesom, če bi:

- bila urejena varna kolesarnica na lokaciji MOPE (30 %),
- bila urejena kolesarska steza od doma do službe (27 %),
- delodajalec finančno nagradil oziroma vzpodbudil zaposlene (14 %),
- zaposleni dobili nagrado v obliki dodatnega prostega dne/dopusta (13 %),
- bili urejeni drugi razlogi, prikazani v grafu v nadaljevanju.



Grafikon 5: Kaj bi zaposlene na MOPE (Langusova ulica) spodbudilo, da bi na delo večkrat prišli s kolesom (n = 192)

RAZMERJE MED DELOM NA LOKACIJI IN DELOM OD DOMA

Na podlagi rezultatov izvedene ankete zaposleni na MOPE (lokacija Langusova) del službenih obveznosti opravijo od doma (delo od doma). Zaposleni poročajo, da na delovno mesto na lokaciji Langusova ulica, prihajajo:

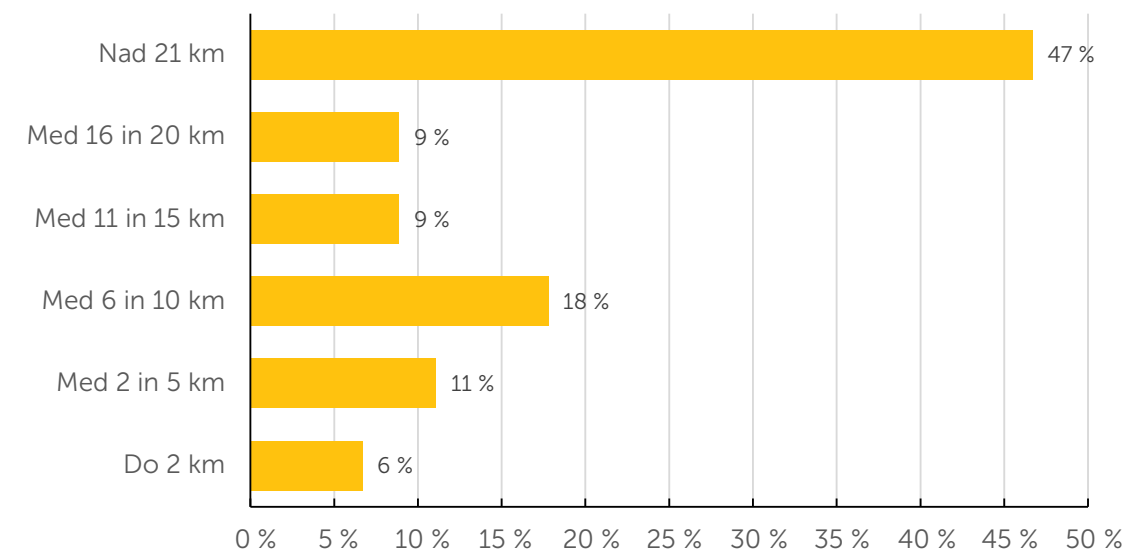
- petkrat na teden (45 %),
- štirikrat na teden (17 %),
- trikrat na teden (28 %),
- dvakrat na teden (8 %),
- enkrat na teden (1 %).

(Opomba: Podrobnejši rezultati ankete so prikazani v Poročilu izvajalca za Sklop A – Sinteza ankete.)

2.3.3 Povzetek rezultatov ankete na lokaciji Dunajska 8

ODDALJENOST OD DELOVNEGA MESTA

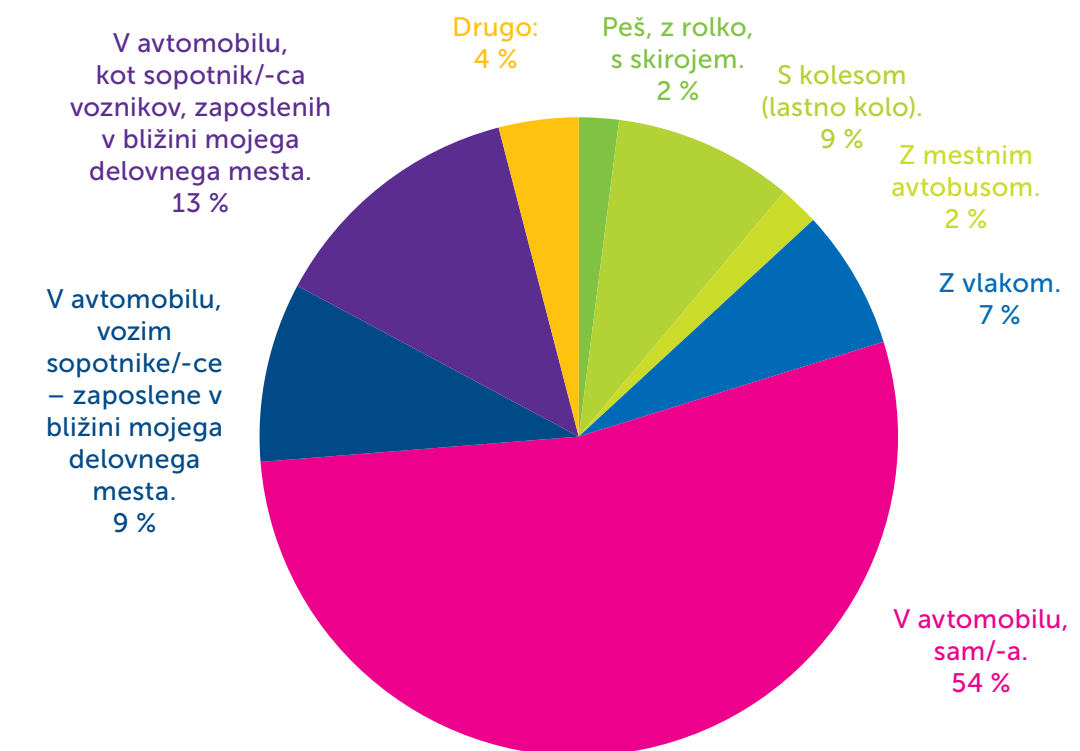
Slaba polovica zaposlenih, ki na delo prihajajo v dislocirano enoto MOPE na Dunajsko cesto 8, dnevno potuje iz območij, ki so od lokacije oddaljena 21 kilometrov ali več. Do šestih kilometrov je od lokacije dela oddaljenih 18 %, do 11 kilometrov 36 %, do 16 kilometrov pa je oddaljenih 45 % zaposlenih.



Grafikon 6: Oddaljenost prebivališča zaposlenih do lokacije Dunajska cesta (n = 45)

NAČIN POTOVANJA NA DELOVNO MESTO

Odgovori o potovalnih navadah zaposlenih na dislocirani enoti MOPE na Dunajski cesti kažejo, da jih več kot polovica (54 %) na delo prihaja z avtomobilom samih. Če dodamo še tiste, ki vozijo sopotnike oziroma se vozijo kot sopotniki, je teh skupaj 76 %. Z vlakom ali mestnim avtobusom na delo pride 9 % zaposlenih, medtem ko aktiven način potovanja izbere 11 %, od tega 9 % s kolesom.



Grafikon 7: Izbira prevoznega sredstva za prihod na delo na dislocirani enoti (Dunajska cesta) (n = 45)

Zbrani podatki preko anketiranja, fokusnih skupin in izvedenih intervjujev prikazujejo različne izzive in zmožnosti s katerimi se sooča MOPE pri aktivnejšem obravnavanju trajnostne mobilnosti pri prehodu zaposlenih na delo in službenih poteh. V naslednjem poglavju so prikazani ključni evidentirani izzivi in zmožnosti MOPE za upravljanje mobilnosti.

2.4 Ključni izzivi in zmožnosti

Manevrske možnosti spreminjanja potovalnih navad v bolj trajnostne so na MOPE manjše kot v drugih organizacijah, ker je delež tistih, ki na delo prihajajo sami z avtomobilom, sorazmerno majhen. Vseeno se določen manevrski prostor kaže pri tistih zaposlenih, ki stanujejo dokaj blizu ustanove in na delo še ne potujejo trajnostno.

2.4.1 Izzivi na področju organiziranja dela in upravljanja mobilnosti

Analiza intervjujev in fokusnih skupin kaže, da je osrednji izziv na področju upravljanja mobilnosti MOPE primanjkljaj veznega člana, ki bi aktivno izvajal ukrepe s področja mobilnosti, sprejemal pobude zaposlenih ter vzpostavil komuniciranje med zaposlenimi in vodstvom MOPE za usklajevanje in izvedbo mobilnostnih ukrepov. Institut mobilnostnega koordinatorja, ki bi ustrezno usmerjal in spodbujal zaposlene k uporabi aktivnejših oblik prihoda na delo, je v ta namen predlagana rešitev.

- **Izziv 1.1.** Organiziranje delovnega časa na način, ki bi omogočal prilagodljivejšo uporabo prometnih sredstev ter z uporabo javnih prometnih sredstev časovno ugoden prihod na delovno mesto.
- **Izziv 1.2.** Sorazmerno nizka stopnja informiranosti zaposlenih o možnostih prihoda na delo na trajnosten način in dostopnosti lokacij/-e.
- **Izziv 1.3.** Primanjkljaj vzpostavljene metodologije, ki bi omogočala analizo izhodiščnega stanja in redno spremljanje učinkov izvedenih aktivnosti trajnostne mobilnosti na spreminjanje potovalnih navad zaposlenih.
- **Izziv 1.4.** Malo kampanj, ki bi podpirale širšo prepoznavnost trajnostnega prihoda na delo ugotovljenim primernim skupinam zaposlenih – tj. skupini zaposlenih, katerih bivališče je od lokacije dela oddaljeno med šestimi in 15 kilometri.
- **Izziv 1.5.** Primanjkljaj mobilnostnega svetovanja oziroma informiranja za zaposlene o možnostih uporabe različnih prometnih sredstev tako za namene potovanja do zaposlovalca kot tudi za opravljanje službenih poti.

Podatki, pridobljeni v individualnih intervjujih z vodstvenim kadrom in v fokusnih skupinah, kažejo, da je kljub visoki ozaveščenosti zaposlenih o okoljskih vplivih potovanj eden od zelo poudarjenih izzivov načrtovanje prihoda zaposlenih na delo in odhoda. Predvsem tistim, ki se na delo vozijo iz oddaljenih krajev, preučitev vseh možnosti, ki jih imajo za prihod na delo in odhod z njega, povzroča veliko stresa. Kot odgovor na to vidimo kombinacijo dela od doma (respondenti kažejo pretežno zadovoljstvo z zdajšnjim sistemom organiziranosti dela 2 - 2 - 1) in možnost zgodnejšega prihoda na delo za tiste, ki jim to olajša načrtovanje prihoda na delo in odhoda z dela.

2.4.2 Izzivi pri spodbujanju hoje kot načina prihoda na delovno mesto

Zaposleni, ki želijo na delo prihajati nekoliko prej, poudarjajo olajšano potovanje zaradi izogibanja jutranji gneči na cesti, prav tako pa tudi lažjo pot domov, saj se izognejo popoldanski konici z zgodnejšim odhodom iz Ljubljane. Poročajo, da so nadrejeni v večini naklonjeni odobritvi takšnih individualnih prošelj, če to ne ovira samega dela.

- **Izziv 2.1.** Potreba po izboljšanju peš dostopa in infrastrukture za hojo v bližini MOPE.
- **Izziv 2.2.** Obravnava in pregled dostopnosti do MOPE za osebe z oviranostmi in informiranje zaposlenih ter komuniciranje z obiskovalci o dostopnosti z vidika uporabe javnih prometnih sredstev.

Izzivi na področju hoje so predvsem poudarjeni z vidika večvrstnosti oziroma večmodalnosti. Oddaljenost do sredstev avtobusnega javnega prevoza je dovolj majhna in površine za pešce ustrezno urejene.

2.4.3 Izzivi razvoja kolesarjenja

Čprav je delež kolesarjev do lokacije zaposlovalca nad povprečjem, se MOPE vseeno sooča z izzivom spodbujanja kolesarjenja med zaposlenimi, predvsem tistimi, ki so od delovnega mesta oddaljeni med petimi in 15 kilometri. Na teh razdaljah bi bila električna kolesa odlična rešitev, omogočajoč manj telesno pripravlenim hitro kolesarjenje na daljše razdalje. Za spodbujanje uporabe e-koles bi lahko MOPE zaposlenim za določen čas ponudilo možnost izposoje e-koles, kar bi verjetno privedlo do povečanja zanimanja za e-kolesarjenje in celo nakupa lastnega e-kolesa. Postavitev nove kolesarnice na delovnem mestu bi omogočila varno shranjevanje in polnjenje e-koles, kar bi dodatno spodbudilo zaposlene k izbiri trajnostnih prevoznih sredstev.

- **Izziv 3.1.** Analiza kaže, da na lokaciji MOPE ni zagotovljenega varnega hranjenja dražjih in boljših koles, ki jih praviloma uporabljajo zaposleni, ki bivajo v večji oddaljenosti od zaposlovalca. Kot izziv se kaže smiselno uvajanje dodatnih ukrepov za varno hrambo koles in polnjenja e-koles, ki bi dolgoročno ohranjala visok delež kolesarjev na MOPE ter motivirala nove potencialne kolesarje.
- **Izziv 3.2.** Spodbujevalne aktivnosti, za povečanje deleža kolesarjenja med tistimi, ki živijo v oddaljenosti med petimi in 15 kilometri od delovnega mesta. Izboljšanje zavedanja med zaposlenimi, da se poti do 15 kilometrov lahko opravijo tudi aktivno s kolesom.
- **Izziv 3.3.** Pomanjkanje prostora oziroma primernih lokacij za postavitev zaprte kolesarnice ali drugačne zagotovitve hrambe koles z nadstrešnico zaradi strnjene pozidave in pomanjkanja lastnih zemljišč v bližnji okolici MOPE oziroma primernih lokacij.
- **Izziv 3.4.** Izkaže se, da zdajšnje zmogljivosti in sistem rezervacije službenih koles ne delujejo najbolj zanesljivo. Potrebna sta razširitev števila koles ter nadgradnja sistema rezervacij in uporabe sistema službenih koles.
- **Izziv 3.5.** Kolesarji, ki pridejo na delo prepoteni ali mokri zaradi vremenskih razmer, svoje opreme ne morejo posušiti na ustreznem mestu. Treba je zagotoviti različne storitve za spodbujanje kolesarjenja v vseh vremenskih okoliščinah in na daljše razdalje (vplivi vremenskih razmer, tuširanje in sušenje kolesarske opreme na delovnem mestu).

Ključni izziv se kaže tudi pri uporabi službenih koles za poti po mestu med delovnim časom. Pogosto, predvsem v toplejšem delu leta, so ta kolesa zasedena in težko dostopna, kar poraja potrebo po učinkovitem upravljanju službenih koles, ob čemer bi lahko ministrstvo razmislilo o vzpostavitvi bolj organiziranega sistema rezervacij in nadzora nad uporabo koles.

Naslednji pomemben izziv je pomanjkljiva infrastruktura za shranjevanje koles pred vhomom v stavbo. Čeprav so na voljo nasloni za kolesa, so ti pogosto polno zasedeni, nekateri pa so postavljeni tako, da so kolesa izpostavljena dežju, kar pri zaposlenih zmanjšuje zanimanje za uporabo. Poleg tega je varno hranjenje dražjih in boljših koles težavno. Kraje koles in delov koles pomenijo tveganje za zaposlene, zato moramo nujno iskati trajnostne rešitve, kot je postavitve kakovostnih kolesarnic s streho in ustrezno varnostjo.

Zaposleni na drugi lokaciji ministrstva na Dunajski cesti v Ljubljani izkazujejo podobne želje po kakovostnih kolesarnicah. Fokusne skupine kažejo, da bi bilo smiselno v kolesarnicah omogočiti tudi varno hranjenje e-skirojev, ki postajajo vse bolj priljubljeno prevozno sredstvo.

Ministrstvo se spoprijema z izzivi glede zagotavljanja udobnih pogojev za kolesarje med delovnim časom. Čeprav imajo zaposleni na voljo tuš, ki pomeni prijetno dodano vrednost za kolesarje, so se med intervjuji in fokusnimi skupinami izkazale nekatere pomanjkljivosti, ki jih velja izboljšati.

Kopalnica na ministrstvu se aktivno uporablja, predvsem med kolesarji, ki prevozijo daljše razdalje, še posebej v vročih poletnih dneh ali ob slabem vremenu. Nekateri zaposleni, ki opravijo nadpovprečno dolge kolesarske poti, kopalnico uporabljajo vsak dan. Kljub temu so navedli težavo glede čiščenja kopalnice, saj čistilni servis ne poskrbi za to, zaposleni pa se morajo organizirati sami.

Dodatni izziv se kaže pri sušenju in shranjevanju kolesarske opreme. Kolesarji so prisiljeni skrbeti vsak zase in na svoj način. Nekateri uporabljajo svoje pisarne, drugi so se dogovorili s sodelavci za dodatna stojala in podobno. Težava nastane zlasti pri sušenju zelo razmočenih oblačil, ki ne samo da se težko posušijo v pisarnah, ampak tudi kvarijo delovno okolje, saj se to morda uporablja tudi za sestanke.

Kot rešitev tega izziva so intervjuvanci predlagali izkoriščanje majhnih praznih prostorov po ministrstvu, ki zdaj nimajo jasnega namena. Ti prostori bi se lahko preuredili v nekakšne sušilnice za kolesarsko opremo, kar bi omogočilo boljše organiziranje sušenja in shranjevanja kolesarskih pripomočkov. Tako bi ne le izboljšali pogoje za kolesarje, ampak dosegli tudi kar najboljši izkoristek prostora na ministrstvu.

2.4.4 Izzivi uporabe sredstev JPP

Čeprav so preostale trajnostne modalitete dovolj dobro urejene, se ministrstvo sooča z izzivom nizke uporabe javnega prometa za dostop na delo kot tudi službenih poti. Pomemben izziv je tudi pomanjkljivo seznanjanje zaposlenih z možnostmi javnega prevoza, kar kažejo odgovori v fokusnih skupinah. Ob upoštevanju te ugotovitve bi lahko MOPE vpeljalo določeno število prenosnih vozovnic za vse sisteme javnega prometa (s poudarkom na železnicah), ki bi jih zaposleni lahko pilotno (testno) uporabljali v določenem obdobju, z namenom spreminjanja potovalnih navad. Dodatno bi mobilnostni koordinator lahko zaposlenim svetoval trajnostne načine prihoda na delo tudi glede na poznavanje njihovih družinskih okoliščin in navad, saj to močno vpliva na mobilnostne možnosti posameznika bodisi zaradi njegovih časovnih ali drugih omejitev (spremembo potovalnih navad morata običajno sprejeti oba starša/partnerja in podobno).

- **Izziv 4.1.** Izkazana je potreba po povečanju ozaveščenja o možnostih javnega prometa med zaposlenimi in omogočanju kombiniranja trajnostnih prometnih sredstev (večmodalnost) tako za dostop do zaposlovalca kot tudi za službene poti.
- **Izziv 4.2.** MOPE zdaj ne razpolaga z možnostjo zbiranja in prikazovanja različnih vrst podatkov o JPP na enem mestu.

2.4.5 Izzivi na področju rabe osebnega avtomobila

Čeprav so v primerljivih organizacijah izzivi bolj pereči, se MOPE vseeno ukvarja s številnimi mobilnostnimi izzivi zaposlenih, kar se odraža predvsem v podatkih o potovalnih navadah. Podatki kažejo, da se osem posameznikov, katerih pot na delo je krajša od šestih kilometrov, na delo vozi z avtomobilom. Še 11 je takih, pri katerih je pot na delo krajša od 11 kilometrov. Skupno to pomeni slabih 10 % vseh zaposlenih na MOPE (lokacija Langusova ulica). Seveda ne moremo pričakovati, da bodo vsi ti spremenili svoje potovalne navade, vendar če jih spremeni slaba polovica, lahko pričakujemo približno 4 % zmanjšanje deleža tistih, ki na delo prihajajo z avtomobilom. Nekaj dodatnega manevrskega prostora je tudi v povečanju deleža sopotništva, zaradi česar je smiselno oblikovati cilj, da se delež tistih zaposlenih, ki na delo potujejo sami v lastnem osebnem vozilu, zmanjša za nekaj odstotkov.

- **Izziv 5.1.** Sopotništvo se na MOPE sicer izvaja, a ni sistematizirano in organizirano iz enotne informacijske točke. Kaže se potreba po bolj dejavnem spodbujanju uporabe osebnega vozila v obliki sopotništva in zmanjševanju prihodov na delovno mesto v osebnem avtomobilu samostojno s kratkih razdalj.
- **Izziv 5.2.** Dostopnost PM ima velik vpliv na izbiro potovanja. Opaziti je, da PM v posameznih primerih zasedajo zaposleni, katerih lokacija bivanja je izrazito blizu lokacije dela. Kaže se potreba po optimizaciji in prenovi pravil za dodeljevanje PM.
- **Izziv 5.3.** Izziv je tudi dejstvo, da zaposleni zaradi pomanjkanja informacij o službenih poteh sodelavcev na iste relacije občasno potujejo vsak v svojem vozilu. Potrebna sta obravnava problematike službenih poti, opravljenih z osebnim vozilom, in dolgoročno načrtovanje ozelenitve voznega parka MOPE.

Uvedba sistema za spodbujanje sopotništva je dodatna možnost za spodbujanje trajnostne mobilnosti, saj le 5 % anketiranih izraža željo po samostojni vožnji z avtomobilom. To bi lahko vključevalo bolj učinkovito povezovanje potencialnih sopotnikov tako znotraj kot tudi na sami lokaciji MOPE (MZI, MJU, MOPE). Razviti digitalno orodje za iskanje sopotništva za zaposlene na območju vzhodnega dela Tržaške ceste bi bilo smiselno in koristno. Treba je omeniti, da se mnenja fokusnih skupin razlikujejo glede uporabe bodisi elektronskih orodij bodisi analognih načinov iskanja sopotnikov. Razvoj in izvajanje takega sistema zahtevata premišljeno strategijo z upoštevanjem raznolikih želja in potrebe zaposlenih na obeh lokacijah MOPE.

Čeprav anketiranci dostopnost z avtomobilom ocenjujejo kot zelo dobro, se zaposleni v bližini Langusove pri parkiranju spoprijemajo s težavami, kar jih delno odvrča od uporabe avtomobila. Poleg tega MOPE razpolaga z omejenim številom PM v garaži (41, od tega enajst za službena vozila), kar je še dodatni izziv. Interni pravilnik za dodeljevanje PM vsebuje tudi določbi glede oddaljenosti od doma do delovnega mesta in sopotništva, ki sta merili za dodelitev PM, a hkrati intervjuji kažejo, da so PM dodeljena glede na hierarhično organiziranost ministrstva, kar pomeni, da so PM lahko dodeljena tudi tistim, ki stanujejo v bližini MOPE ali znotraj ljubljanskega obroča, če jim njihov položaj v hierarhiji ministrstva to omogoča. S temi izzivi se MOPE ukvarja tudi z vidika izkoriščenosti PM, kjer aplikacija za rezervacijo prostih PM (zdaj neuporabljenih) že pomeni možno rešitev za boljšo organiziranost in izkoriščenost razpoložljivih PM.

Ambiciozen načrt spreminjanja voznega parka v bolj trajnostnega postavlja MOPE v vodilno vlogo v javni upravi. Kljub temu pa se opaža izziv v zasedenosti službenih vozil, kjer bi lahko prenovljen sistem rezervacij spodbujal skupne vožnje, s čimer bi povečali izkoriščenost uporabljenih vozil. Intervjuji razkrivajo tudi nesistematizirano opravljanje službenih poti na večje razdalje, kjer se pogosto uporablja letalski prevoz kljub dostopnim alternativam, kot so dobre železniške povezave.



3 Vizija in cilji MN MOPE

MOPE je zavezano k ambicioznemu uresničevanju svojega MN in izvajanju ukrepov trajnostne mobilnosti. Na državni ravni s pripravo MN prevzema pionirsko vlogo odgovorne ustanove za spodbujanje trajnostne mobilnosti. MOPE želi s tem postati referenčna ustanova v slovenskem prostoru na področju vzpostavitve in izvajanja MN. Uvaja napredne, na strokovnih spoznanjih utemeljene ukrepe, ki bi lahko postali dobra praksa tudi za druge.

3.1 Vizija

MOPE je vodilno ministrstvo v slovenskem prostoru, ki z MN uvaja, informira in spodbuja k dolgoročnemu razvoju trajnostne mobilnosti med zaposlenimi. Na ministrstvu si prizadevajo vzpostaviti pogoje za varno, dostopno in okolju prijazno mobilnost, s čimer dosegajo tudi cilje zmanjševanja zastojev, onesnaženja in rabe energije iz prometa.

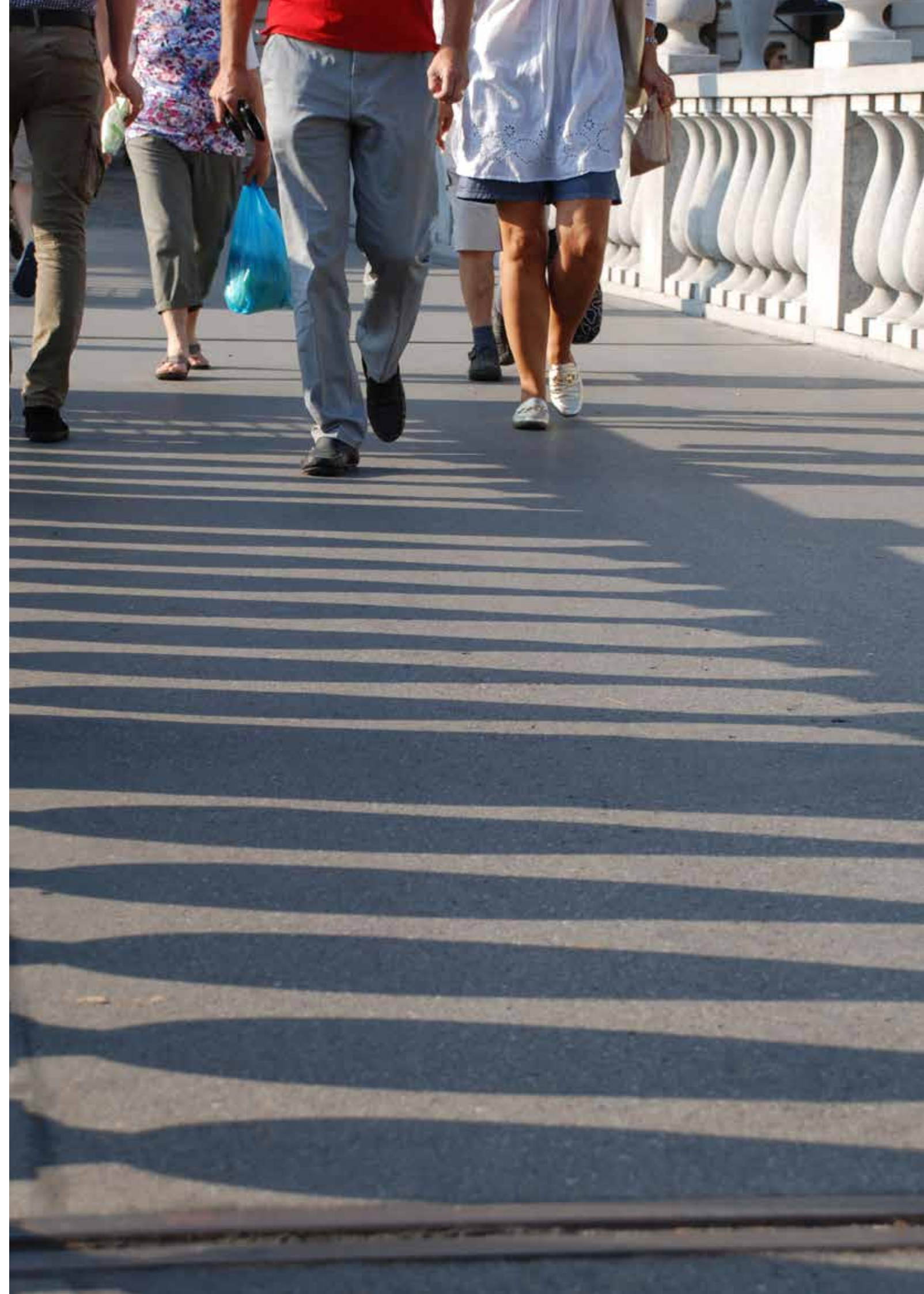
3.2 Cilji

Splošni cilji na osnovi poslanstva in vizije ministrstva so:

- **Splošni cilj 1:** Prepoznavnost MOPE kot aktivnega zaposlovalca, ki odgovorno in gospodarno obravnava tematike, povezane s trajnostno mobilnostjo zaposlenih in obiskovalcev tako med ministrstvi in javnimi ustanovami kot tudi širše, postane dolgoročen zgled in primer dobre prakse.
- **Splošni cilj 2:** Aktivnosti ozaveščanja zaposlenih o pomenu ter prepletanju prometnega in prostorskega načrtovanja in vplivu trajnostne mobilnosti na splošno izboljšanje kakovosti življenja.
- **Splošni cilj 3:** Zavedanje zaposlenih o pomenu zmanjševanja ogljičnega odtisa, rabe energije, zastojev in optimizacije službenih poti.
- **Splošni cilj 4:** Dvig zavedanja med zaposlenimi, da opravljanje tudi daljših razdalj na aktivne načine potovanja prispeva k zdravju in dobremu počutju zaposlenih.
- **Splošni cilj 5:** Obravnavanje problematike in povečanje deleža uporabe javnega prevoza, organiziranega sopotništva ter uporabe kombinacije različnih javnih prometnih sredstev.

Specifični cilji MOPE ustrezajo širšim strateškim usmeritvam MOPE na področju prometne politike, energetske, okoljske in podnebne, sledijo CPS Mestne občine Ljubljana (MOL), prihodnji viziji razvoja območja, v katerem je MOPE, ter predvidevajo dolgoročno izboljšanje pogojev za trajnostno mobilnost v MOL.

- **Specifični cilj 1:** Zmanjšanje deleža prihodov z avtomobilom pod 33 % do leta 2028 (45 % leta 2023).
- **Specifični cilj 2:** Zmanjšanje deleža samostojnih prihodov z avtomobilom pod 30 % do leta 2028 (35 % leta 2023).
- **Specifični cilj 3:** Povečati delež aktivnih oblik prihoda na delo nad 28 % do leta 2028 (23 % leta 2023).
- **Specifični cilj 4:** Povečati delež prihodov s sredstvi javnega prevoza nad 15 % do leta 2028 (9 % leta 2023).





4 Scenariji MN MOPE

SPLOŠNO O SCENARIJIH

V splošnem je za doseganje z MN določenih ciljev mogoče predvideti različne načine izvedbe, ki določajo nabor ter upoštevanje ukrepov. V nadaljevanju dokumenta MN MOPE sta, poleg scenarija 0, predstavljena še dva splošna scenarija (scenarij 1 in scenarij 2) za doseganje ciljev in izvajanje ukrepov MN.

- **Scenarij 0:** zatečeno stanje in neizvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.
- **Scenarij 1:** predvidevanje delne uvedbe ukrepov, predlaganih v akcijskem načrtu, kar pomeni naložbe v ukrepe z določeno visoko prednostno stopnjo za izvedbo v petletnem obdobju.
- **Scenarij 2:** obravnava načrtovanje in izvedbo celostne strukture v akcijskem načrtu predlaganih ukrepov (nizka, srednja in visoka prednostna stopnja) v skladu z načrtovano časovnico ukrepov.

SCENARIJ 0

Scenarij 0 predvideva ohranjanje obstoječega stanja in neizvajanje ukrepov v dobro trajnostne mobilnosti. Ob neizvajanju aktivnosti trajnostne mobilnosti, določene v MN MOPE, in ohranjanju obstoječega stanja ocenjujemo, da bi se delež prihodov z avtomobilom do leta 2028 povišal predvidoma na 52 % (45 % leta 2023), delež samostojnih prihodov z avtomobilom povišal na najmanj 42 % (35 % leta 2023), zmanjšanje deleža aktivnih oblik prihoda na delo na 17 % do leta 2028 (23 % leta 2023) in zmanjšanje deleža prihodov s sredstvi javnega prevoza na obstoječih 7 % do leta 2028 (9 % leta 2023).

SCENARIJ 1

Scenarij 1 predvideva samo delno uvedbo ukrepov, navedenih v MN MOPE, in sicer le ukrepe, v akcijskem načrtu označene z visoko stopnjo prednostne obravnave. Čeprav imajo izbrani ukrepi velik potencial oziroma možnost za spreminjanje potovalnih navad, njihovo delno spodbujanje predstavitvenih, izobraževalnih, spodbujevalnih ter preostalih ukrepov trajnostne mobilnosti na MOPE povzroči le delno izboljšanje stanja.

Ukrepi, ki jih predvideva scenarij 1, vsebujejo le nujne izvedbene ukrepe za izboljšanje stanja trajnostne mobilnosti na MOPE, in sicer:

- imenovanje mobilnostnega koordinatorja MOPE, katerega delovanje ni dodatno pospremljeno z ukrepi spodbujanja, informiranja in podpiranja širše prepoznavnosti trajnostne mobilnosti na MOPE;
- delno spodbujanje vzpostavitve ustrezne kolesarske infrastrukture pri MOPE ter delno podpiranje širše prepoznavnosti in spodbujanje kolesarjenja na delo,
- obravnava in priprava predloga spremembe pravilnika o dodeljevanju PM na MOPE, ki omogoča le stagnacijo prihodov na delovno mesto z osebnim avtomobilom.

Po scenariju 1 bi se delež prihodov z avtomobilom do leta 2028 povišal predvidoma do 48 % (45 % leta 2023), delež samostojnih prihodov z avtomobilom pa na najmanj 38 % (35 % leta 2023). Pričakovala bi se zmanjšanje deleža aktivnih oblik prihoda na delo le na 20 % do leta 2028 (23 % leta 2023) in stagnacija deleža prihodov s sredstvi javnega prevoza pri obstoječih 9 % leta 2028.

SCENARIJ 2

Ta scenarij pomeni upravljanje mobilnosti v skladu s predlaganim akcijskim načrtom in sodobnim načinom reševanja izzivov s področja mobilnosti in mirujočega prometa, pri čemer je za razliko od scenarija 1 poudarek na izvedbi večjega dela predlaganih ukrepov MN MOPE. Ker se v scenariju 2 celostno spodbuja uvajanje trajnostne mobilnosti, ima MOPE večjo možnost postopnega uvajanja ukrepov in njihovega poznejšega spreminjanja ter s tem večje možnosti za sprejemanje ukrepov med zaposlenimi. Celostno obravnavanje ukrepov ima velik vpliv na spreminjanje potovalnih navad zaposlenih in obiskovalcev MOPE, zato ima scenarij 2 izrazito boljše učinke na spreminjanje potovalnih navad in doseganje ciljnih vrednosti postavljenih v specifičnih ciljnih MOPE.

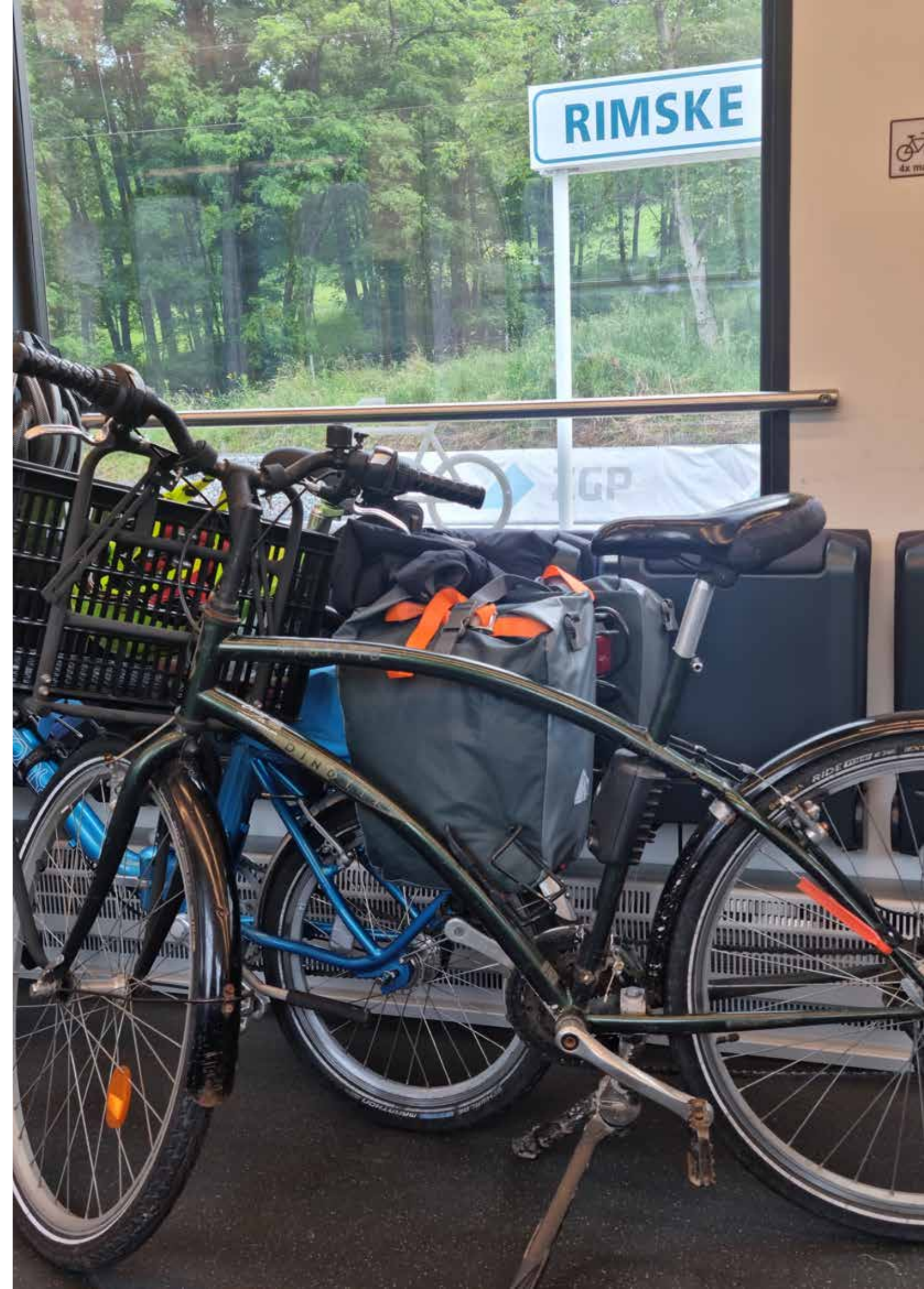
Scenarij 2 ima vrsto prednosti, ukrepi, ki jih predvideva, pa vsebujejo prvine z različnih področij:

- izboljšanje dostopnosti zaposlenih MOPE do JPP zaradi izvajanja ukrepov MN,
- spodbujanje zaposlenih k hoji na delovno mesto, kolesarjenju in uporabi podobnih trajnostnih mobilnostnih sredstev,
- uvajanje novih trajnostnih načinov za prihod na delovno mesto (na primer skupinski prevozi na delo po sistemu sopotništva, izboljšanje možnosti za večmodalnost),
- organiziranje in optimizacija delovnih procesov,
- informiranje, ozaveščanje in izobraževanje s področja mobilnosti.

Po scenariju 2 bi se delež prihodov z avtomobilom do leta 2028 znižal predvidoma pod 33 % (45 % leta 2023), delež samostojnih prihodov z avtomobilom pod 30 % (35 % leta 2023), povečal bi se delež aktivnih oblik prihoda na delo nad 28 % do leta 2028 (23 % leta 2023) in tudi delež prihodov s sredstvi javnega prevoza nad 15 % do leta 2028 (9 % leta 2023).

REZULTAT PREGLEDA SCENARIJEV

Podatki kažejo, da si je treba – z namenom uresničevanja opredeljene vizije MN MOPE – pri izvajanju ukrepov MN prizadevati za cilje scenarija 2. V primerjavi s scenarijem 1, v katerem je poudarjanje celostnega izvajanja ukrepov manj izrazito, scenarij 2 omogoča celostno in postopno uvajanje trajnostnih rešitev. Ta način omogoča MOPE večjo možnost prilagajanja ukrepom glede na spreminjajoče se potrebe in možnosti zaposlenih ter glede na lokacijo dela in bivanja. Z izboljšano dostopnostjo do javnega prevoza, spodbujanjem hoje in kolesarjenja ter uvajanjem novih trajnostnih načinov prihoda na delovno mesto le scenarij 2 smotrno prispeva k učinkovitemu spreminjanju potovalnih navad zaposlenih in obiskovalcev MOPE. Prednosti obravnavanega scenarija 2 segajo še dlje, saj vključujejo optimizacijo delovnih procesov ter uvajajo celostno izobraževanje in ozaveščanje zaposlenih o tematikah trajnostne mobilnosti ter nagrajujejo smotrno spremembo posameznikovih potovalnih navad za prihod na delo in opravljanje službenih poti, da bi z izvedenimi investicijami v infrastrukturo trajnostne mobilnosti MOPE lahko uspešno dosegali zadane splošne in specifične cilje MOPE.





5 Ukrepi MN

IZBRANA PODROČJA UKREPOV

Z namenom doseganja zastavljenih ciljev s področja mobilnosti na MOPE so v nadaljevanju MN predstavljeni različni ukrepi, ki jih je predhodno obravnaval in potrdil projektni odbor.

MN vsebuje pet glavnih področij ukrepov, ki se med seboj povezujejo in dopolnjujejo. Ključni namen vseh predlaganih ukrepov je spreminjanje potovalnih navad zaposlenih v obravnavani ustanovi, pri čemer je osnovni cilj zmanjšanje deleža uporabe lastnega osebnega vozila za prihod na delo ter povečanje uporabe drugih trajnostnih oblik mobilnosti (JPP, kolo in hoja).

Predlagani ukrepi po posameznih področjih, so:

- integralni ukrepi;
- ukrepi na področju spodbujanja hoje;
- ukrepi na področju spodbujanja kolesarjenja;
- ukrepi na področju spodbujanja uporabe javnega prevoza;
- ukrepi na področju spodbujanja gospodarne rabe osebnih avtomobilov.

MN za MOPE predvideva ukrepe iz vseh petih področij, pri čemer so v nadaljevanju in v akcijskem načrtu (7. poglavje) za vsakega od ukrepov navedeni naslednji osnovni parametri:

- kratek opis vsebine in način izvedbo ukrepa;
- ocena višine stroškov za izvedbo ukrepa;
- odgovornost za izvedbo ukrepa;
- vir financiranja;
- rok izvedbe;
- opombe, v katerih so dodatno navedeni:
 - ocena prednostne stopnje izvedbe ukrepa;
 - ocena zahtevnosti izvajanja ukrepa;
 - ocena vpliva ukrepa na potovalne navade zaposlenih;
 - izzivi in svojstveni cilji MN MOPE, ki jih obravnava posamezni ukrep.

POMEMBNO

Vsi ukrepi, ki jih predvideva MN veljajo tako za osnovno enoto MOPE na Langusovi ulici v Ljubljani, kot tudi za dislocirano enoto na Dunajski cesti v Ljubljani. Določeni mehkejši ukrepi za spreminjanje potovalnih navad se lahko izvajajo skupno za obe enoti ministrstva, določene infrastrukturne ukrepe pa je treba izvesti ločeno za vsako posamezno lokacijo (na primer postavitev kolesarnice).

5.1 Opis integralnih ukrepov

UKREP 1.1: OPTIMIZACIJA NAČRTOVANJA DELOVNEGA ČASA

Ukrep se nanaša predvsem na optimizacijo urnikov delovnega časa zaposlenih, pri čemer ustanova v okviru možnosti, ki jih določa organiziranost delovnih procesov, prilagodi urnike delovnega časa željam in potrebam zaposlenih.

Ukrep predvideva sprejetje internega pravilnika, ki ga MOPE uskladi s pristojnimi ustanovami oziroma službami (na primer z MJU). Sprejeti pravilnik naj za vse zaposlene na MOPE, ki jim naravnost dela to omogoča, predvideva možnost časovno prilagodljivega prihoda na delovno mesto med 6. in 10. uro dopoldne ter možnost časovno prilagodljivega odhoda z delovnega mesta med 14. in 18. uro popoldne.

Ukrep omogoča, da si zaposleni, ki na delo v ustanovo prihajajo z istih območij, medsebojno uskladijo delovne čase (prijod na delo oziroma odhod domov), zato je pomemben osnovni pogoj za izvajanje drugih ukrepov, ki se nanašajo predvsem na organiziranost skupinskih prevozov na delo (na primer skupinski prevozi na delo z enim osebnim avtomobilom – sopotništvo).

Ukrep spodbuja k spremembi potovalnih navad tudi zaposlene, ki živijo v bolj oddaljenih krajih in bi na delovno mesto lahko prišli večmodalno – s kolesom in JPP, pa danes tega zaradi časovne stiske ne izvajajo.

UKREP 1.2: ORGANIZIRANJE IN OPTIMIZACIJA DELOVNIH PROCESOV – DELO OD DOMA

V času epidemije covid-19 se je izkazalo, da je lahko ob primerni organiziranosti in komuniciranju med zaposlenimi delo od doma učinkovita in enakovredna alternativa delu v ustanovi.

S prometnega vidika ima delo od doma pozitivne učinke na zmanjšanje dnevnih prometnih obremenitev in zastojev na cestah ter zato potreb po PM, zato je tak ukrep še posebej priporočljiv za vse ustanove, kjer zaposleni prihajajo na delo iz 21 kilometrov (ali več) oddaljenega kraja in ki lahko omogočijo zaposlenim delo od doma predvsem ob dnevih, kritičnih za promet (na primer ponedeljek in petek, predvsem v času turistične sezone, praznikov).

Ukrep predvideva, da ustanova ohrani že uveljavljeni način organiziranosti dela od doma, in sicer v razmerju 2-2-1 (2 dni v službi, 2 dni od doma, 1 dan pa je prilagodljiv glede na dogovor z vodjo). Priporoča se, da ustanova ne določa nespremenljivih (fiksni) dni, ko morajo biti na lokaciji prisotni vsi zaposleni, ali da se nespremenljivi dnevi za prisotnost na delu zamikajo oziroma prilagajajo posameznim oddelkom oziroma glede na dinamično napovedovanje kritičnih dni v prometu, s čimer se zmanjšajo prometne obremenitve in zastoji na cestah.

UKREP 1.3: MOBILNOSTNI KOORDINATOR

Izvajanje ukrepov, določenih v okviru MN, bo za ustanovo lažje, če imenuje pristojno osebo, ki bo del svojega delovnega časa namenila vprašanjem, povezanim z mobilnostjo. Delovne obveznosti mobilnostnega koordinatorsa so tudi priprave na izvajanje ukrepov, njihovo izvajanje, spremljanje ter poročanje o napredku in o morebitnih ovirah.

Mobilnostni koordinatorsa je oseba, zaposlena v ustanovi, ki skrbi za uvajanje ukrepov in usklajevanje vseh postopkov za izvajanje MN na ravni celotne ustanove ali funkcionalno in prostorsko povezanih ustanov. Njeni nalogi sta spremljanje in poročanje o napredku in ovirah pri izvajanju MN ter skrb za ustrezno obveščanje o rezultatih.

V primeru, da z MN predlagani ukrepi ne dosegajo željenih ciljev, lahko mobilnostni koordinatorsa za ustanovo predlaga dodatne ukrepe oziroma spremembo že uveljavljenih ukrepov. Mobilnostni koordinatorsa po pooblastilu vodstva ustanove skupaj z delovno skupino, imenovano za izvajanje MN, vodi postopke za uresničevanje ciljev MN.

Osebi, ki jo ustanova imenuje za mobilnostnega koordinatorsa, naj bo področje mobilnosti blizu, hkrati pa naj jo odlikujejo tudi dobre komunikacijske sposobnosti, saj je v sklopu izvajanja ukrepov ključna dobra komunikacija med mobilnostnim koordinatorsom, vodstvom ustanove, zaposlenimi in drugimi deležniki v procesu sprejetja in izvajanja ukrepov. MOPE naj si prizadeva, da se mobilnostni koordinatorsa dodatno izobražuje o temah s področja mobilnosti, ki so pomembne za nemoteno izvajanje ukrepov (udeležba na seminarjih, konferencah, izobraževanja s področja upravljanja mobilnosti).

Ukrep predvideva, da se znotraj zaposlitvene strukture na MOPE imenuje ena oseba, ki bo del svojega delovnega časa namenila izvajanju MN za MOPE. Glede na obseg MN, število uporabnikov in število predlaganih ukrepov se ocenjuje, da bo v prvem petletnem obdobju mobilnostni koordinatorsa za opravljanje delovnih nalog s področja mobilnosti moral nameniti približno tretjino (30 %) svojega delovnega časa.

UKREP 1.4: OSEBNI MOBILNOSTNI POSVET ZA NOVOZAPOSLENE (IN PO POTREBI TUDI ZA PREOSTALE)

Spreminjanje potovalnih navad med zaposlenimi je izziv za marsikatero ustanovo. Da bi dosegla tak cilj, mora zaposlene najprej spodbuditi k razmisleku, ali bi za dostop do območja ustanove lahko uporabili tudi druge načine prevoza. To nalogo lahko učinkovito izvedemo z osebnim mobilnostnim svetovanjem ob individualnem pogovoru svetovalca (na primer mobilnostnega koordinatorsa), ki ima pregled nad ponudbo vseh potovalnih načinov za dostop do ustanove, z zainteresiranim zaposlenim. V okviru osebnega svetovanja svetovalec zaposlenemu pripravi osebno prilagojen informacijski paket, ki vsebuje informacije o različnih možnostih prihoda na delo, s poudarkom na trajnostnih oblikah mobilnosti (podatki o ponudnikih različnih oblik JPP na relaciji delo–dom, organiziranost linij, vozni redi, lokacije postajališč, dostopnost do ustanove z uporabo posamezne oblike JPP, ceniki in podobno).

Priporoča se, da osebno mobilnostno svetovanje za zaposlene v okviru svojih delovnih nalog izvaja mobilnostni koordinatorsa v ustanovi. Svetovalec si pri delu pomaga z analizo dostopnosti, ki je del MN, ter drugimi gradivi, ki mu jih zagotovi ustanova oziroma si jih priskrbi sam.

Mobilnostni koordinatorsa lahko nudi zaposlenim pomoč tudi pri oblikovanju računa za sistem izposoje koles BicikeLJ ali Nomago Bike, pri čemer lahko zaposlenega spremlja do postajališča za izposajo koles in mu pomaga pri prvi izposoji oziroma mu na terenu praktično predstavi način izposoje. Zaposlenemu lahko svetuje in pomaga tudi pri nakupu vozovnice IJPP (predstavi mu možne popuste pri nakupu – na primer letna vozovnica je cenejša in podobno). Koordinatorsa lahko v sklopu svetovanja vzpostavi podatkovno zbirko ambasadorjev/potencialnih

spremljevalcev – zaposlene, ki se na določeni relaciji na delovno mesto vozijo z osebnim avtomobilom, lahko ambasadorji, ki pot na tej relaciji opravijo na trajnostni način (na primer JPP) povabijo k enkratni vožnji z njimi, na kateri jim predstavijo najkrajšo pot do postaje, vozne rede, uporabniške izkušnje in podobno.

Med pridobivanjem informacij se mobilnostni koordinator oziroma svetovalec lahko poveže s ponudniki oziroma izvajalci prevozov (na primer JPP, skupinski prevozi po naročilu, ponudniki sistemov izposoje koles), pri čemer se lahko z njimi dogovori tudi o možnih popustih, kar bo zaposlene še dodatno motiviralo k vsaj občasni uporabi alternativnih oblik mobilnosti.

Ukrep je najbolj smiselno izvajati za potrebe novozaposlenih, ki iščejo optimalni način prihoda na delovno mesto, po potrebi pa se mobilnostno svetovanje lahko izvede tudi za preostale zainteresirane zaposlene.

UKREP 1.5: INFORMACIJSKI PAKET ZA ZAPOSLENE IN OBISKOVALCE

Ustanove na širšem območju Ljubljane so običajno dobro dostopne z različnimi oblikami mobilnosti, pri čemer pa zaposleni pogosto vseh možnih oblik mobilnosti za dostop do ustanove sploh ne poznajo oziroma niso seznanjeni z njihovimi prednostmi v primerjavi z drugimi oblikami mobilnosti. V želji po spreminjanju potovalnih navad za prihod na delo med zaposlenimi je zato smiselno, da ustanova svoje zaposlene dodatno izobrazí oziroma informira o vseh potovalnih načinih, ki so jim na voljo.

Ustanova lahko predviden ukrep razširi tudi na druge uporabnike območja (na primer obiskovalce), pri čemer mora posebno pozornost nameniti posebnim skupinam uporabnikov (na primer tujci, gibalno ovirane osebe) ter drugim posebnostim same lokacije.

Ukrep naj v sodelovanju z mobilnostnim koordinatorjem izvede služba za komuniciranje, lahko pa ustanova za pripravo informacijskih gradiv najame tudi zunanje strokovnjake. Informacijsko gradivo naj obsega:

- spletne digitalne informacije, ki naj kar najbolj nadomeščajo tiskana gradiva; spletne informacije naj obsegajo navodila za dostop do lokacije (na primer zavihke na spletni strani ustanove, kjer se navedejo podobne vsebine kot v primeru tiskanih gradiv);
- navodila z vrisanimi možnostmi dostopa do lokacije MOPE s poudarkom na trajnostnih oblikah mobilnosti, ki se v digitalni obliki kot priloga vabilom pošiljajo obiskovalcem (na primer ob vabilu za sestanke, kongres);
- občasna tiskana gradiva, kot so zloženke, letaki, brošure, plakati o dostopnosti do območja ustanove, z vrisanimi linijami JPP, kolesarskimi povezavami, označenimi lokacijami parkirnih površin za različne oblike mobilnosti, podatki o voznih redih in lokacijah postajališč za različne oblike JPP, ceniki, povezavami do spletnih strani ponudnikov JPP in podobno – z željo po čim manjših vplivih na okolje naj bodo tiskana gradiva pripravljena v manjših količinah oziroma samo za najpomembnejše informacijske vsebine.

Informacijski paket naj prejme vsak novozaposleni v ustanovi ter vsak obiskovalec, ki se ga na podlagi vabila pričakuje na obravnavani lokaciji (v digitalni obliki). Informacijski paket naj poleg splošnih informacij o možnosti uporabe različnih oblik mobilnosti za dostop do ustanove vsebuje na primer tudi opis organiziranosti parkiranja na lokaciji (parkirni red za različne oblike mobilnosti), navodila za odgovorno obnašanje pešcev, kolesarjev in voznikov avtomobilov v prometu in podobno.

UKREP 1.6: CELOSTNE PROMOCIJSKE IN OZAVEŠČEVALNE AKTIVNOSTI NA PODROČJU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI ZA ZAPOSLENE NA MOPE

Ustanova naj sodeluje ali organizira različne predstavitvene dogodke za spodbujanje trajnostnega načina prihoda na delovno mesto (kolesarjenje, hoja, JPP, druge aktivne oblike prevoza), s katerimi se lahko zaposlene spodbudi k spremembi potovalnih navad in zmanjšanju deleža uporabe lastnega osebnega vozila.

Ustanova naj organizira dogodke za podpiranje širše prepoznavnosti pomena trajnostnih in aktivnih načinov prihoda na delo različnim skupinam zaposlenih z največjim poudarkom na skupini zaposlenih, ki živijo na ustreznih razdaljah za posamezni trajnostni način prihoda na delo (na primer v akcijah za spodbujanje kolesarjenja z uporabo e-kolesa naj se spodbujajo zaposleni, ki živijo na razdalji do deset kilometrov oziroma do 20 kilometrov).

Najboljši argument za spodbujanje aktivnega načina prihoda na delovno mesto je skrb za ohranjanje in krepitev zdravja. S tega vidika je najbolj smiselno, da ustanova promocijske aktivnosti poveže z dogodki za izboljšanje zdravja zaposlenih.

Predstavitveni dogodki naj bodo intenzivnejši v toplem delu leta, ko so vremenske razmere bolj primerne za aktivne prihode na delo. V okviru ukrepa je smiselno izvesti naslednje aktivnosti:

- sodelovanje in organiziranje promocijskih akcij za spodbujanje kolesarjenja, hoje in uporabo JPP,
- podpiranje širše prepoznavnosti doseganja dobrih rezultatov med zaposlenimi (doseganje ciljev MN na področju hoje, kolesarjenja in uporabe JPP),
- preizkus fizične pripravljenosti zaposlenih v sodelovanju z Nacionalnim inštitutom za javno zdravje oziroma izbranim izvajalcem meritev za aplikacijo SLOfit odrasli,
- organiziranje kolesarskih in peš izletov za zaposlene in njihove družine,
- testiranje koles in kolesarske opreme za zaposlene.

Podpiranje širše prepoznavnosti se lahko izvaja tudi ob drugih dogodkih in dosežkih, v ustanovi povezanih z uporabo aktivnega načina prihoda na delovno mesto (na primer predstavitveni dogodki ob razširitvi kolesarnice za zaposlene, vzpostavitvi ali nadgradnji sistema izposoje službenih koles, ob prisotnosti serviserja na lokaciji v času akcije Polni zagona kolesarimo v službo).

UKREP 1.7: NAGRAJEVANJE ZAPOSLENIH ZA PRIHOD NA DELO NA TRAJNOSTEN NAČIN

Podajanje nagrad zaposlenim v primeru trajnostnega prihoda na delo je eden od bolj inovativnih ukrepov, ki pa ima velik vpliv na doseganje z MN zastavljenih ciljev. Ustanova lahko zaposlene, ki na delo prihajajo s trajnostnimi oblikami mobilnosti, kot so na primer kolo, JPP, skupinski prevozi po naročilu, skupinski prevozi po sistemu sopotništva, nagradi na različne načine, pri čemer izbrani način nagrajevanja neposredno vpliva tudi na strošek takega ukrepa. V primeru javnih ustanov kot je MOPE, je treba pri določanju nagrad za zaposlene upoštevati določila Zakona o integriteti in preprečevanju korupcije.

Med možne nagrade za zaposlene na MOPE lahko uvrstimo različne uporabne nagrade nižjih vrednosti (na primer pelerine za kolo, dežniki, odsevniki, manjši kompleti orodja za popravilo koles). Ustanova naj nagrade za zaposlene izbere na podlagi tehtnega premisleka, pri čemer si lahko pomaga z izvedbo kratke ankete (na primer »Kakšna nagrada bi vas motivirala za spremembo potovalnih navad?« ali »Kakšne uporabne nagrade bi si želeli?«). Na

podlagi izkušenj s podobnimi ukrepi, ki so jih v preteklosti izvedle različne ustanove v tujini, se priporoča, da se ukrep izvede z organiziranjem nagradne igre na način, kot je opisano v nadaljevanju:

Ustanova v okviru podpiranja širše prepoznavnosti trajnostnega načina prihoda na delo za zaposlene organizira nagradno igro, pri čemer k sodelovanju po ustaljenih komunikacijskih poteh v ustanovi povabi vse zaposlene ne glede na njihov način prihoda na delo. V sklopu vabila se zaposlenim predložijo tudi podrobna navodila oziroma pogoji za sodelovanje v nagradni igri, hkrati pa se natančno opredelijo nagrade. Za izvedbo igre se na spletni strani ustanove oziroma na aplikaciji, ki jo zaposleni v ustanovi uporabljajo za različne teme s področja mobilnosti (izposoja službenih koles, organiziranje skupinskih prevozov na delo in podobno), oblikuje podstran oziroma spletni zavihek, kjer sodelujoči zaposleni dnevno označujejo način svojega prihoda na delovno mesto (na primer z lastnim osebnim vozilom, z osebnim vozilom v družbi sodelavcev, s kolesom, z uporabo JPP, peš). Ob koncu meseca se na predpisani način organizira žrebanje, kjer se od vseh sodelujočih v nagradni igri izžreba ena oseba.

V primeru, da je izžrebana oseba celotni mesec oziroma večinski del meseca (na primer vsaj 18 od 22 delovnih dni – delež se natančno določi v okviru navodil za sodelovanje v nagradni igri) za prihod na delo uporabljala trajnostne načine prevozov, se ji podeli predvidena mesečna nagrada.

V primeru, da je izžrebana oseba, ki za prihod na delovno mesto večinsko uporablja lastno osebno vozilo, se ji nagrada ne podeli, ampak se zadrži v nagradnem skladu in prenese v naslednji krog, kar zaposlene še dodatno motivira k sodelovanju v nagradni igri in uporabi trajnostnih načinov mobilnosti. V primeru, da je v naslednjem mesecu izžrebana oseba, ki zadosti pogojem trajnostnega prihoda na delo, pridobi nagrado iz celotnega nagradnega sklada, v nasprotnem primeru se nagrada vnovič prenese v naslednji mesec.

Pomemben del ukrepa je tudi nadzor nad tem, da nagrado pridobijo le tisti zaposleni, ki za prihod na delo resnično uporabljajo trajnostne načine prevoza, pri čemer naj ustanova najprej poseže po mehkejših ukrepih, kot je na primer dnevno izpolnjevanje načina svojega prihoda na delovno mesto za vse zaposlene, ki sodelujejo v nagradni igri.

UKREP 1.8: SPREMLJANJE POTOVALNIH NAVAD UPORABE PROMETNIH SREDSTEV Z ENOVITIM VPRAŠALNIKOM

Glavni namen ukrepov, ki jih predvideva MN, je spreminjanje potovalnih navad zaposlenih – s poudarkom na želji po zmanjšanju deleža uporabe lastnega osebnega vozila in povečanju deležev drugih trajnostnih oblik mobilnosti. Vsi predlagani ukrepi MN morajo biti merljivi, zaradi tega pa je smiselno, da ustanova redno spremlja rezultate oziroma vplive ukrepov na spreminjanje potovalnih navad zaposlenih.

Ukrep predvideva redno ponavljanje ankete o potovalnih navadah zaposlenih v ustanovi, pri čemer MN priporoča ponavljanje spletne ankete enkrat letno.

V sklopu priprave MN so bile izvedene različne analize obstoječega stanja, kot je na primer analiza dostopnosti, analiza potovalnih navad zaposlenih, ki so lahko osnova za nadaljnje spremljanje učinkov MN.

Analiza potovalnih navad med zaposlenimi na MOPE naj se na podlagi spletne ankete ponovi enkrat letno, pri čemer je lahko ponoviten vprašalnik manj obsežen kot prvotni vprašalnik v postopku priprave MN.

Ponovitevno anketo je med zaposlenimi smiselno izvesti tako v osnovni enoti ministrstva na Langusovi ulici kot tudi na dislocirani enoti na Dunajski cesti. Izvede naj se v enakem obdobju, kot je bila izvedena prvotna anketa (isti mesec), s čimer se zagotovi primerljivost rezultatov.

V ponovitenih anketah naj ustanova preveri predvsem potovalne navade zaposlenih (v odvisnosti od oddaljenosti od delovnega mesta), na podlagi česar lahko izvede primerjavo v posameznih časovnih obdobjih ter glede na to oceni uspešnost ukrepov, ki jih je z namenom spreminjanja potovalnih navad izvajala v analiziranem časovnem obdobju.

UKREP 1.9: OBLIKOVANJE, OBJAVA IN PODPIRANJE ŠIRŠE PREPOZNAVNOSTI DOKUMENTA MN MOPE

Ukrep priporoča, da MOPE svoj MN oblikuje v lično brošuro, ki jo nato objavi na svoji spletni strani, na portalu Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (SPTM) oziroma na internih objavnih mestih ustanove (na primer Oglasna deska MOPE).

Ustanova naj o ustrezno oblikovanem in objavljenem dokumentu predstavitevno poroča v sklopu različnih promocijskih in izobraževalnih akcij, s čimer lahko k izdelavi podobnih dokumentov za spreminjanje potovalnih navad usmeri tudi druge zainteresirane ustanove.

Smiselno je, da ustanova poskrbi za sprotno osveženost podatkov v svojem MN (na primer prek API-vmesnika) ter objavi vse izvedene spremembe in ugotovitve.

Po preteku določenega časovnega obdobja je smiselno MN spremeniti, novelirati, novo različico pa znova objaviti na različnih javnih in internih spletnih portalih.

V sklopu spremembe MN je treba pomemben del vsebine nameniti oceni izvedenih ukrepov, za kar je ključno redno spremljanje učinkov posameznih ukrepov.

UKREP 1.10: ANALIZA DELEŽA IZVEDENIH UKREPOV NA LETNI RAVNI (VKLJUČNO Z VLOŽKOM FINANCIRANJA)

Izvajanje vseh ukrepov v MN vodi mobilnostni koordinator. Vsako leto mobilnostni koordinator pripravi poročilo o izvedenih ukrepih, vključno z vložkom financiranja in o tem poroča vodstvu ustanove.

5.2 Opis ukrepov na področju spodbujanja hoje

UKREP 2.1: PODROBNEJŠA ANALIZA STANJA IN PRIPRAVA POBUDE S PREDLOGI UKREPOV NA PODROČJU HOJE V OKOLICI – PEŠ DOSTOPNOSTI DO MOPE

Ukrep predvideva izvedbo podrobne analize obstoječega stanja peš infrastrukture v okolici ustanove (območje v radiju dveh kilometrov od ustanove), ki jo v okviru svojih delovnih nalog pripravi mobilnostni koordinator oziroma ustanova za to najame zunanje strokovnjake. Kot osnovo za izvedbo podrobne analize stanja lahko izvajalec uporabi analizo stanja, izvedeno v okviru MN (za splošne pobude bo osnovna analiza stanja iz MN dovolj, za bolj zahtevne pobude pa je smiselno osnovno analizo stanja nadgraditi).

Če se z analizo ugotovijo pomanjkljivosti v ureditvah peš površin na širšem obravnavanem območju, prek katerih je urejen dostop do ustanove (pločniki, prehodi za pešce, druge javne površine za pešce), oziroma če se izkaže, da bi boljša infrastruktura lahko vplivala na povečanje deleža hoje med zaposlenimi, je smiselno, da ustanova na Mestno občino Ljubljana naslovi pobudo za nadgradnjo infrastrukture za pešce. V pisni pobudi naj MOPE jasno opredeli svoje potrebe in opredeli, katere spremembe bi zaposlenim lahko koristile (na primer izgradnja novega ali rekonstrukcija obstoječega pločnika, zagotavljanje zveznosti peš povezav do ustanove iz različnih strani, urejanje varnejših in udobnejših peš površin). V pobudi naj se oceni tudi, na koliko zaposlenih bi predlagana sprememba morda vplivala.

Ustanova se lahko pri pripravi pobude poveže tudi z drugimi ustanovami ali programi v bližnji okolici, ki bi jim ukrep prav tako koristil. V ta namen se vodstvo ustanove poveže z vodstvom druge ustanove in pri njih poišče podporo za izvedbo predlaganih ukrepov.

UKREP 2.2: SPREMLJANJE IN OBRAVNAVA DOSTOPNOSTI DO MOPE Z JAVNIMI PREVOZNIMI SREDSTVI ZA OSEBE Z OVIRANOSTMI

V okviru podrobnih analiz stanja infrastrukture za dostopnost do območja ustanove z uporabo različnih trajnostnih oblik mobilnosti (na primer z uporabo kolesa, JPP ali peš), ki jih v okviru svojih delovnih nalog pripravi mobilnostni koordinator oziroma ustanova za to najame zunanje strokovnjake, je treba prav posebno pozornost nameniti tudi dostopnosti do ustanove za osebe z različnimi oviranostmi (na primer gibalno ovirane osebe ali slepe osebe).

V analizi se osredotoči na dostopnost do objekta MOPE iz območij bližnjih postajališč JPP (AP Hajdrihova in Tobačna, ŽP Ljubljana Tivoli, ŽP Ljubljana, z vidika večmodalnosti tudi P + R Dolgi most, P + R Barje) za pešce in osebe z različnimi oviranostmi.

Kot zgled za druge ustanove na tem področju naj MOPE v okviru ukrepa pripravi tudi različno informacijsko gradivo, ki ga objavi na spletni strani ustanove, v katerem predstavijo različne možnosti dostopa do ustanove za osebe z različnimi oviranostmi, pri čemer naj se osredotoči na uporabo trajnostnih oblik mobilnosti (na primer opišejo naj se možnosti dostopa do ustanove za invalide, slepe ali slabovidne iz smeri glavne železniške postaje Ljubljana oziroma P+R Dolgi most, predstavijo naj se možnost uporabe nizkopodnih avtobusov, ureditev taktilnih oznak na Tržaški cesti, možnost uporabe klančin pred vhodi v objekt MOPE in podobno).

V sklopu analize naj mobilnostni koordinator oceni ustreznost dimenzij površin za pešce in osebe z različnimi oviranostmi, kakovost zgornjega ustroja na peš površinah, osenčenost in obremenjenost s hrupom, urejenost taktilnih oznak, možnost uporabe signalov za slepe na

semaforiziranih križiščih, dolžine zelenih faz na semaforiziranih prehodih za pešce in podobno, pri čemer naj se osredotoči na območje med objektom MOPE in bližnjimi postajališči JPP.

5.3 Opis ukrepov na področju spodbujanja kolesarjenja

UKREP 3.1: POVEČANJE ŠTEVILA SLUŽBENIH KOLES Z E-KOLESI, OSNOVNA (DEŽNA) KOLESARSKA OPREMA IN NADGRADNJA SISTEMA ZA REZERVACIJO SLUŽBENIH KOLES

Službena kolesa so preprost in med zaposlenimi priljubljen ukrep. Floto koles, ki je v lasti ustanove, lahko zaposleni uporabljajo v službene namene, na primer za krajše poti v službenem času (poti na sestanke ali malico). Vsa kolesa morajo biti varna za uporabo v prometu (luči, odsevniki, primeren tlak v pnevmatikah, pravilno delovanje menjalnikov in zavor ter drugo), prilagojena urbani mestni vožnji (primerne pnevmatike, blatniki), priporoča pa se, da so opremljena tudi s prtljažnikom oziroma košaro za prevoz manjše prtljage, kot so torbe, prenosni računalniki in podobno.

Na podlagi ugotovljenih potreb se lahko v floto službenih koles vključijo tudi električna kolesa, s čimer se ta oblika trajnostne mobilnosti lahko uporablja tudi za nekoliko daljše službene poti. V tem primeru mora ustanova, poleg ustreznih parkirnih površin za službena kolesa v objektu ali v varovani kolesarnici, zagotoviti tudi možnost istočasnega polnjenja vseh službenih e-koles (ureditev polnilnice oziroma ustreznega števila električnih vtičnic).

Ustanova že razpolaga s floto sedmih klasičnih koles, namenjenih urbani vožnji. Iz analiz je razvidno, da so pogosto hkrati v uporabi vsa službena kolesa, zato se z ukrepom priporoča povečanje števila službenih koles. V prvem koraku se z MN priporoča nakup dodatnih treh klasičnih službenih koles ter dveh službenih e-koles. Nadalje naj ustanova spremlja zasedenost flote službenih koles in v primeru ugotovljenih potreb (na primer, če se dvakrat mesečno zgodi, da so hkrati zasedena vsa kolesa), naj ustanova v floto službenih koles doda eno dodatno kolo.

Rezervacija službenih koles je zdaj urejena preko portala za rezervacijo službenih vozil, pri čemer so zaposleni opozorili, da občasno kljub pravočasni rezervaciji službenega kolesa ne dobijo (na primer, kolo brez rezervacije odpelje drugi zaposleni). V okviru MN se predlaga, da se sistem izposoje koles nadgradi tako, da do okoliščin, ko bi zaposleni v ustanovi kljub rezervaciji ostali brez kolesa, ne bo prihajalo, oziroma da se na ravni ustanove sprejmejo jasna pravila glede izposoje službenih koles. Interni pravilnik za izposoje službenih koles naj se prek komunikacijskih poti razpošlje vsem zaposlenim v ustanovi.

MOPE naj v okviru sistema izposoje službenih koles svojim zaposlenim omogoči tudi izposoje osnovne kolesarske opreme, kot je na primer kolesarska čelada ali dežni plašč – pončo.

UKREP 3.2: MOŽNOST TESTNE UPORABE SLUŽBENEGA E-KOLESA ZA PRIHOD NA DELO (KO BO SLEDNJE ZAKONSKO USTREZNO SPODBUJENO NA DRŽAVNI RAVNI)

Pot do službe z e-kolesom je enostaven in trajnostni način prihoda na delo, posebno primeren za zaposlene, ki so od službe oddaljeni več kot deset kilometrov. Kolesarjenje ima namreč

mnoge prednosti v primerjavi z osebnim vozilom, kot na primer izogibanje prometnim konicam, prav tako pa se zaposleni izognejo zamudnemu iskanju PM. Po drugi strani je lahko nakup e-kolesa za zaposlene (pre)velik finančni zalogaj, če pa e-kolesa do zdaj še niso uporabljali, zaposleni običajno niti ne vedo, ali je tak način mobilnosti sploh primeren za njihovo pot na delovno mesto.

Ukrep tako predvideva, da ustanova zagotovi službena e-kolesa, ki jih zaposleni v testnem obdobju lahko uporabijo za opravljanje poti na relaciji služba–dom. Obenem s floto e-koles, namenjenih zaposlenim za opravljanje vsakdanjih poti, ustanova poskrbi tudi za ustrezen način rezervacije oziroma dodeljevanja e-kolesa zainteresiranim zaposlenim.

Za polno izvedbo ukrepa bo sicer potrebna predhodna sprememba zakonodaje, saj zakonodaja s tega področja ne omogoča, da ustanova lastniška službena e-kolesa nameni svojim zaposlenim za opravljanje zasebnih poti izven delovnega časa, torej na poti med službo in domom (službena električna kolesa se po zdajšnji zakonodaji obravnavajo kot ugodnost za zaposlenega).

Do spremembe zakonodaje se ukrep lahko izvede na način, da ustanova izbere zunanjega izvajalca, preko katerega za testno obdobje najame ustrezno število e-koles za svoje zaposlene (v tem primeru preko zunanjega izvajalca najame le storitev izposoje e-koles, sama pa ni lastnica flote e-koles).

UKREP 3.3: OBČASNA PRISOTNOST SERVISERJA NA LOKACIJI USTANOVE

Za varno in udobno kolesarjenje je poleg dobre kolesarske infrastrukture ključno tudi dobro vzdrževanje koles. Možnost servisiranja koles neposredno na lokaciji ustanove lahko zaposlene, ki živijo na primerni razdalji od delovnega mesta (do deset kilometrov z uporabo običajnega kolesa in do 20 kilometrov z uporabo e-kolesa), dodatno spodbudi k vsaj občasni uporabi kolesa za opravljanje poti na delovno mesto. Osnovni namen ukrepa je, da serviser v času svoje prisotnosti na lokaciji ustanove izvede brezplačne preglede in osnovna popravila koles, s katerimi zaposleni prihajajo na delo (lastniška kolesa zaposlenih), poleg tega pa v tem času izvede tudi redno vzdrževanje flote službenih koles, ki jih ustanova nameni zaposlenim za opravljanje službenih poti oziroma poti med delovnim mestom in domom.

Ustanova naj se z izbranim serviserjem koles dogovori za obdobjo izvajanje manj zahtevnih servisnih popravil koles na sami lokaciji ustanove (MN predvideva tri letne obiske serviserja na lokaciji MOPE, in sicer naj se prvi termin načrtuje v spomladanskem času ob začetku kolesarske sezone, drugi termin v poletnem času in tretji v jesenskem času ob koncu kolesarske sezone).

Ustanova naj serviserju koles na lokaciji zagotovi primeren prostor za izvajanje servisnih storitev (na primer na platuju ob kolesarnici oziroma stojalih za kolesa), hkrati pa zaposlene preko običajnih komunikacijskih poti obvesti o terminu prisotnosti serviserja oziroma o njegovem delovnem času. Na podlagi ugotovljenih potreb lahko ustanova na svoji platformi za mobilnost (spletna stran, portal, aplikacija) zaposlenim ponudi možnost rezervacije termina za servis v času, ko je serviser koles na lokaciji ustanove.

UKREP 3.4: PODROBNEJŠA ANALIZA STANJA IN PRIPRAVA POBUDE ZA IZBOLJŠANJE KOLESARSKE INFRASTRUKTURE V OKOLICI MOPE

Slaba infrastruktura v okolici ustanove lahko od uporabe kolesa odvrne tudi tiste zaposlene in obiskovalce, ki bi sicer, ob ustrezno zasnovani in dovolj varni kolesarski infrastrukturi, za pot v službo oziroma do ustanove uporabljali tudi to trajnostno obliko mobilnosti.

Z MN se predlaga izvedba podrobne analize obstoječega stanja kolesarske infrastrukture v širši okolici ustanove (MOPE), ki jo lahko v okviru svojih delovnih nalog pripravi mobilnostni

koordinator oziroma ustanova za to najame zunanje strokovnjake. Kot osnovo za izvedbo podrobne analize stanja lahko izvajalec/koordinator uporabi tudi analizo stanja, izvedeno v okviru MN (za pripravo splošnih pobud bo osnovna analiza stanja iz MN dovolj, za bolj zahtevne pobude pa je smiselno osnovno analizo stanja nadgraditi).

Če se z analizo ugotovijo pomanjkljivosti v ureditvah kolesarske infrastrukture na širšem obravnavanem območju, oziroma se izkaže, da bi boljša infrastruktura lahko vplivala na povečanje deleža uporabe kolesa med zaposlenimi, je smiselno, da ustanova na Mestno občino Ljubljana naslovi pobudo za nadgradnjo kolesarske infrastrukture.

V pisni pobudi naj ustanova jasno opredeli svoje potrebe in opredeli, katere spremembe bi zaposlenim lahko koristile (na primer izgradnja nove ali rekonstrukcija obstoječe kolesarske steze). V pobudi naj se oceni tudi, na koliko potencialnih kolesarjev (zaposlenih) bi predlagana sprememba vplivala.

Ustanova se lahko pri pripravi pobude poveže tudi z drugimi ustanovami ali programi v bližnji okolici, ki bi jim tak ukrep koristil. V ta namen se vodstvo ustanove poveže z vodstvom druge ustanove in pri njih poišče podporo za izvedbo ukrepa.

UKREP 3.5: DOGRAJEVANJE IN VZDRŽEVANJE PARKIRNE KOLESARSKE INFRASTRUKTURE NA LOKACIJI (TUDI ZA TOVORNA KOLESNA)

Eden od ključnih dejavnikov spodbujanja kolesarjenja kot alternativne oblike mobilnosti za dostop zaposlenih in drugih uporabnikov do ustanove je zagotavljanje in vzdrževanje zadostne parkirne kolesarske infrastrukture na lokaciji ustanove. Ustanova naj čim bližje vhoda v objekt za potrebe zaposlenih in obiskovalcev uredi dodatna stojala, ki omogočajo varno priklopjanje koles na okvir (na eno stojalo se lahko prikleneta dve kolesi).

Ob vhodu v objekt MOPE (lokacija Langusova) je že urejenih 18 naslonov za bočno priklopjanje okvirjev koles (brez omejitve dostopa), kar omogoča parkiranje 36 koles, ter dodatno še šest klasičnih stojal, ki omogočajo parkiranje do šestih koles. Večina jih je postavljenih pod nadstrešek objekta, kar kolesa varuje pred zunanjimi in vremenskimi vplivi. Terenski ogled je pokazal, da parkirna infrastruktura za kolesa ne zadostuje dejanskim potrebam po parkirnih mestih za kolesa, saj je zmogljivost parkirnih mest za kolesa pred glavnim vhodom v objekt prek dneva večkrat precej presežena. Z MN se tako priporoča ureditev dodatnih parkirnih mest za kolesa, pri čemer naj se ta prvenstveno izvede na način stojal za bočno priklopjanje okvirjev koles (stojala naj bodo po možnosti postavljena pod streho oziroma pod nadstreške).

Ukrep najprej predvideva izvedbo analize o morebitnih lokacijah postavitve dodatnih stojal za priklopjanje koles (preveri naj se lastništvo zemljišč, ustreznost lokacije z vidika dostopa, oceni naj se število stojal, ki jih je mogoče postaviti na posamezni lokaciji). Po potrebi naj se v postopku pridobijo ustrezna soglasja, na podlagi katerih je v nadaljevanju možna postavitve dodatnih stojal za priklopjanje koles na izbranih lokacijah. Stojala naj bodo javno dostopna, tako da jih lahko za svoje potrebe uporabljajo različni uporabnik (zaposleni, obiskovalci).

V sklopu ureditve dodatnih parkirnih mest za kolesa se z MN priporoča tudi ureditev dimenzijsko prilagojenih parkirnih mest za tovorna kolesa, pri čemer naj se število takšnih parkirnih mest prilagodi dejanskim potrebam (za začetek naj se zagotovita eno ali dve parkirni mesti za tovorna kolesa, nato pa naj se spremlja zasedenost in po potrebi uredijo dodatna parkirna mesta).

Pri vzdrževanju parkirne kolesarske infrastrukture naj se spremlja zasedenost. V primeru, da se ugotovi, da so na parkirnih površinah dalj časa parkirana kolesa izven uporabe, naj se na primer enkrat letno izvede akcija, v sklopu katere MOPE označi vsa kolesa, za katera ocenjuje, da so parkirana na lokaciji dlje časa oziroma trajno, hkrati pa obvesti zaposlene (in ustrezno tudi obiskovalce), naj v izbranem časovnem obdobju ustrezno spremenijo oznako oziroma

kontaktirajo mobilnostnega koordinatorja. Vsa kolesa, ki po določenem časovnem obdobju ne bodo imela spremembe oznake oziroma uporabnik ne bo kontaktiral mobilnostnega koordinatorja, bodo pristojni zaposleni v ustanovi odstranili s stojal ter jih ustrezno deponirali.

Zaposleni naj se o akciji označevanja koles obvestijo po ustaljenih komunikacijskih poteh, obiskovalci in drugi uporabniki pa z obvestilom, nameščenim neposredno ob stojalih.

UKREP 3.6: UREDITEV VAROVANE KOLESARNICE ZA ZAPOSLENE Z MOŽNOSTJO POLNJENJA E-KOLES

Pomemben dejavnik pri odločitvi zaposlenih, ali za prihod na delovno mesto uporabiti kolo, je oddaljenosti delovnega mesta od doma. Zaposleni, ki so od ustanove oddaljeni nekoliko dlje (na primer na razdalji med desetimi in 15 kilometri), za opravljanje vsakdanjih poti v službo ne uporabljajo koles tudi zato, ker na lokaciji ni urejene varovane kolesarnice, kjer bi lahko brezskrbno parkirali tudi dražja kolesa (za opravljanje nekoliko daljših poti so navadno v uporabi boljša in dražja kolesa oziroma tudi električna kolesa).

Ukrep se tako nanaša na ureditev varovane kolesarnice na območju ustanove, ki se nameni izključno zaposlenim (omejen dostop do kolesarnice). Varovana kolesarnica naj se opremi tudi z infrastrukturo za polnjenje električnih koles (električne vtičnice).

Priporoča se, da je kolesarnica za zaposlene urejena tako, da je prostor zaprt oziroma ograjen in da imajo dostop do njega samo zaposleni, ki do ustanove dostopajo s kolesom (vsak zaposleni lahko na podlagi prošnje pridobi ključ, kodo za dostop do kolesarnice ali pa za dostop aktivira službeno kartico). V primeru, da je kolesarnica urejena na prostem, je smiselno urediti tudi nadstrešnico, ki kolesa zaščiti pred vremenskimi vplivi. Varnost kolesarnice se lahko izboljša z vzpostavitvijo sistema video nadzora, kar dodatno zmanjša možnost kraje koles.

Za potrebe zaposlenih na MOPE se z MN priporoča postavitve zaprte varovane kolesarnice z zmogljivostjo med 25 in 50 kolesi, pri čemer naj izbrani izvajalec objekt načrtuje v gabaritih, ki ustrezajo pogojem za enostavne objekte (objekti, za katere ni treba pridobiti gradbenega dovoljenja).

Ukrep najprej predvideva izvedbo analize o možnih lokacijah za postavitve varovane kolesarnice (preveri naj se lastništvo zemljišč, ustreznost lokacije z vidika dostopa, oceni naj se zmogljivost varovane kolesarnice, ki jo je mogoče postaviti na posamezni lokaciji). Po potrebi naj se v postopku pridobijo ustrezna soglasja in mnenja, na podlagi katerih je kolesarnico mogoče postaviti.

Med vsebinskim oblikovanjem MN se je kot možna lokacija za postavitve varovane kolesarnice za zaposlene na MOPE izkazal plato ob Tržaški cesti (območje parkirišča za osebna vozila brez parkirnega režima). Za potrebe ureditve varovane kolesarnice se lahko po potrebi del tega parkirišča tudi preuredi v površine namenjene kolesarjem.

UKREP 3.7: UMEMSTITEV ČIŠČENJA TUŠEV MED REDNO ČIŠČENJE POSLOVNIH PROSTOROV

Pomemben dejavnik pri odločitvi zaposlenih za vsakdanjo uporabo kolesa za prihod na delo tudi v vročih poletnih mesecih ali v deževnih dneh je možnost tuširanja na delovnem mestu, s čimer lahko zaposleni poskrbijo za ustrezno osebno higieno.

Poleg same možnosti tuširanja na delovnem mestu, ki je za zaposlene na MOPE zagotovljena že v zdajšnji ureditvi, je ključen dejavnik tudi dobra urejenost in čistoča tušev. Iz vprašalnikov v anketi je bilo ugotovljeno, da zaposleni tuše uporabljajo vsak dan, vendar pa za prostore s tuši ni urejenega čiščenja na ravni ustanove. Prostore s tušem tako zaposleni čistijo sami.

Z ukrepom se predvideva, da ustanova čiščenje prostorov s tuši umesti med redno čiščenje poslovnih prostorov.

UKREP 3.8: AKTIVNOSTI ZA UMEŠČANJE MOŽNIH LOKACIJ ZA UREDITEV GARDEROBE ZA KOLESARJE

Poleg primerno urejenih parkirnih mest za kolesa in urejenosti tušev k odločitvi o uporabi kolesa za pot na delo prispeva tudi ustrezna ureditev prostorov, kjer lahko zaposleni pospravijo in po potrebi posušijo osebno kolesarsko opremo ter se preoblečejo. Ukrep se torej nanaša na ureditev skupnih prostorov za zaposlene z garderobami za preoblačenje.

Zdaj v ustanovi garderobe za preoblačenje ali hrambo kolesarske opreme niso urejene, kar je za zaposlene, še posebej ob slabem vremenu, ko na delovno mesto pridejo v premočenih oblačilih, lahko težava oziroma razlog za neuporabo kolesa.

Z MN MOPE se priporoča ureditev skupnih prostorov z garderobami za preoblačenje, kjer lahko zaposleni pustijo osebno kolesarsko opremo. Po potrebi se prostor opremi tudi s sušilniki za lase ter opremo za likanje (likalniki in likalne deske). Dostop do skupnih prostorov za kolesarje se iz varnostnih vidikov lahko omeji na podoben način kot v primeru dostopa do varovane kolesarnice (samo za zaposlene, ki zaprosijo za dostop).

Na začetku izvajanja ukrepa naj ustanova z izvedbo analize prostorov preveri ter določi možne lokacije oziroma prostore, ki bi jih z ustreznimi gradbenimi posegi lahko preuredili v skupne prostore zaposlenih (faza 2: izvedba).

UKREP 3.9: NAKUP SLUŽBENIH ZLOŽLJIVIH KOLES ZA OPRAVLJANJE SLUŽBENIH POTI VEČMODALNO (JPP IN KOLO, SLUŽBENI AVTO IN P + R TER TUDI KOLO). EVALVACIJA UPORABE SISTEMA.

Zložljiva kolesa so zaradi kompaktnosti in uporabnosti čedalje bolj priljubljen način mobilnosti. Primerna so za opravljanje krajših razdalj, še posebej pa so učinkovita z vidika večmodalnosti – za kombinacijo kolesarjenja in uporabe javnega prevoza. Omogočajo lahkotno prestopanje med prevoznimi sredstvi, zaradi funkcije zložljivosti pa zavzamejo malo prostora za hrambo. V floto službenih koles naj se zato vključijo tudi zložljiva kolesa, s čimer se zaposlenim omogoči kombiniranje različnih oblik trajnostne mobilnosti za opravljanje službenih poti (na primer za poti na sestanke s kombinacijo kolesarjenja ter vožnje z vlakom ali avtobusom).

Za MOPE se z MN najprej načrtuje nakup dveh novih zložljivih koles. Ustanova naj nato spremlja uporabo oziroma zasedenost teh koles, na podlagi ugotovljenih potreb pa lahko floto zložljivih koles dolgoročno tudi razširi. Tudi zložljiva kolesa morajo biti varna za uporabo v prometu (luči, odsevniki) in prilagojena mestni vožnji (primerne pnevmatike, blatniki).

UKREP 3.10: NAKUP IN UMEMSTITEV LASTNEGA STOJALA S SERVISNO OPREMO

Ukrep predvideva nakup in postavitve stojala z osnovno servisno kolesarsko opremo, s katero lahko zaposleni na hitro izvedejo manjša popravila koles (privijačenje sedeža, napolnitev zračnic in podobno).

Stojala s servisno opremo, ki so na voljo na trgu, so običajno opremljena s tlačilko, orodjem za popravilo in vzdrževanje okvirjev in vilic, orodjem za popravilo in nastavitve pogona, orodjem za popravilo kolesnega sklopa ter večnamenskim osnovnim orodjem.

Stojalo s servisno opremo naj ustanova umesti ob površinah za parkiranje koles (ob stojalih za priklapljanje koles oziroma ob varovani kolesarnici), po možnosti na vidno in bolj pogosto uporabljeno mesto, s čimer se zmanjša podvrženost stojala različnim oblikam vandalizma.

5.4 Opis ukrepov na področju spodbujanja javnega prevoza

UKREP 4.1: NAKUP VOZOVNIC IJPP ZA UPORABO ZA SLUŽBENE POTI. REDNO SPREMLJANJE NJIHOVE UPORABE.

Vozovnica IJPP omogoča uporabo različnih vrst javnega prevoza, kar pomeni, da je na določeni relaciji znotraj Slovenije prestopanje med različnimi oblikami JPP in različnimi ponudniki storitev omogočeno z enotno integrirano vozovnico. Različne oblike JPP so lahko učinkovita alternativa za opravljanje službenih poti na območju Slovenije, saj lahko poleg finančnega prihranka (uporaba JPP je cenejša od uporabe službenega vozila) zaposleni v določenih primerih privarčujejo tudi čas (ni treba na primer iskati prostega PM za osebno vozilo). Ukrep je smiselno izvesti skupaj z nakupom zložljivih službenih koles, saj lahko v tem primeru zaposleni službeno pot opravijo z uporabo različnih oblik mobilnosti (na primer kombinacija kolesa in vlaka).

V času izdelave MN je MOPE v postopkih pridobivanja dveh vozovnic IJPP, poleg tega pa je zaposlenim omogočena uporaba dvanajstih ljubljanskih mestnih kartic Urbana, s katerimi je omogočena uporaba mestnih avtobusov LPP. Ustanova naj redno spremlja uporabo vozovnic JPP (tako IJPP kot Urbana) oziroma njihovo zasedenost ter jih v primeru ugotovljenih potreb tudi dokupi.

UKREP 4.2: PODROBNEJŠA ANALIZA TER SPREMLJANJE IZBOLJŠAV DOSTOPNOSTI Z VIDIKA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA JPP IN PRIPRAVA POBUDE S PREDLOGI UKREPOV NA PODROČJU JPP V OKOLICI MOPE

Z ukrepom MN se predlaga tudi izvedba podrobne analize dostopnosti do ustanove z uporabo različnih oblik JPP, ki jo v okviru svojih delovnih nalog pripravi mobilnostni koordinator oziroma ustanova za to najame zunanje strokovnjake. Kot osnovo za izvedbo podrobne analize stanja lahko izvajalec ali koordinator uporabi tudi analizo stanja, ki je že izvedena v okviru MN (za pripravo splošnih pobud bo osnovna analiza stanja iz MN zadoščala, za bolj zahtevne pobude pa je smiselno osnovno analizo stanja nadgraditi).

Če se z analizo ugotovijo pomanjkljivosti v ureditvah infrastrukture JPP v okolici ustanove oziroma se z analizo izkaže, da bi boljša infrastruktura lahko vplivala na povečanje deleža uporabe JPP med zaposlenimi, je smiselno, da ustanova na pristojne izvajalce JPP (na primer LPP Mestne občine Ljubljana, Slovenske železnice – SŽ) in DUJPP, ki je upravljavec medkrajevnega in železniškega prometa in izvaja voznoredno načrtovanje, naslovi pobudo za nadgradnjo infrastrukture oziroma storitve na splošno. V pisni pobudi naj ustanova jasno opredeli svoje potrebe in opredeli, katere spremembe bi zaposlenim v ustanovi lahko koristile (na primer izgradnja dodatnih avtobusnih ali železniških postajališč, prilagoditev voznih redov in frekvence voženj avtobusov in vlakov, ureditev rumenih pasov po Tržaški cesti).

V pobudi naj se oceni tudi, na koliko potencialnih zaposlenih bi predlagana sprememba JPP vplivala. Ustanova se lahko pri pripravi pobude poveže tudi z drugimi ustanovami ali programi v bližnji okolici, ki bi jim tak ukrep koristil. V ta namen se vodstvo ustanove poveže z vodstvom druge ustanove in pri njih poišče podporo za izvedbo predlaganih ukrepov.

UKREP 4.3: IZDELAVA SMERNIC ZA ZAPOSLENE ZA OPRAVLJANJE SLUŽBENIH POTI, KI PREDNOSTNO IZBIRAJO JPP (VEČMODALNO) ZA SLUŽBENE POTI. SPREMLJANJE IZVAJANJA.

Ukrep predvideva pripravo smernic na ravni ustanove, s katerimi se določijo pravila za izvajanje službenih poti zaposlenih na MOPE. Smernice naj bodo pripravljene tako, da se za službene poti zaposlenih predvideva prednostna uporaba trajnostnih oblik mobilnosti, kot so na primer kolesa in e-kolesa (za službene poti na območju Ljubljane in širše na območju ljubljanske urbane regije) oziroma uporaba JPP ter kombinacije trajnostnih prevozov (večmodalnost) za potovanja na območju Slovenije in v tujini.

Uporaba službenih osebnih vozil naj bo omejena na primere, ko bi uporaba drugih trajnostnih oblik mobilnosti nesorazmerno podaljšala službeno pot, oziroma ko več sodelavcev hkrati potuje na dogodek in bi s tem izvajali sopotništvo.

UKREP 4.4: DOLOČITEV METODOLOGIJE, IZHODIŠČNEGA STANJA IN VZPOSTAVITVE SISTEMA SPREMLJANJA UČINKOVITOSTI SLUŽBENIH POTI TER POVEČANJE RABE JPP

Ustanova naj najprej analizira sistem opravljanja službenih poti zaposlenih ter na podlagi ugotovitev izhodiščnega stanja predlaga ukrepe za spremembo njihovih potovalnih navad. Analizo stanja ter ukrepe za spremembe naj v okviru svojih delovnih nalog izvede mobilnostni koordinator v ustanovi.

V okviru sprememb potovalnih navad zaposlenih za opravljanje službenih poti naj se sprejmejo različni ukrepi, s katerimi bo ustanova zmanjšala delež uporabe osebnih vozil za opravljanje službenih poti oziroma povečala uporabo drugih trajnostnih oblik mobilnosti (na primer kolo in JPP).

Ugotovitve analize izhodiščnega stanja ter osnovna načela predlaganih ukrepov za spremembo potovalnih navad naj se upoštevajo tudi pri pripravi smernic za opravljanje službenih poti za zaposlene na MOPE (ukrep 4.4).

5.5 Opis ukrepov na področju spodbujanja gospodarne rabe osebnih avtomobilov

UKREP 5.1: PRIPRAVA IN IZVAJANJE PREDLOGA SPREMEMBE PRAVILNIKA ZA DODELJEVANJE PM

MOPE ima na voljo 43 PM za osebna vozila (41 PM v garaži in dve PM na nivoju terena), od tega jih je 11 namenjenih službenim vozilom, dve obiskovalcem, preostala pa so dodeljena zaposlenim v kabinetu ministra in vodjem notranjih organizacijskih enot. Vsi drugi zaposleni teh PM za lastna vozila ne morejo uporabljati, lahko pa v podzemni garaži objekta MOPE najamejo PM (mesečni najem stane 100 evrov).

Ukrep predvideva spremembo pravilnika za dodeljevanje PM za osebna vozila v garaži pod objektom MOPE. Sprva se lahko izvedejo manjše spremembe pravilnika, kjer se kot ključen dejavnik pri dodeljevanju PM upošteva tudi oddaljenost prebivališča zaposlenega od delovnega mesta (na primer do oddaljenosti treh kilometrov od delovnega mesta zaposlenemu ne pripada PM za osebno vozilo).

V tem primeru bi se tudi pri zaposlenih v kabinetu ministra oziroma pri vodjih organizacijskih enot, ki jim PM po pogodbi sicer pripada, pri dodeljevanju PM upoštevalo merilo oddaljenosti prebivališča od delovnega mesta (v primeru, da zaposleni živi na razdalji znotraj treh kilometrov, se mu PM za osebno vozilo kljub vodstvenemu delovnemu mestu ne dodeli).

V nadaljevanju se lahko pravilnik spremeni celostno, pri čemer se kot ključni ukrep predvidita odprava brezplačnega parkiranja za zaposlene (ne glede na delovno mesto ali položaj) ter uvedba plačljivega režima parkiranja na vseh parkiriščih, ki so na voljo zaposlenim na MOPE.

Uvedba sprememb pravilnika za zaposlene je z vidika spreminjanja potovalnih navad ključna (velik vpliv na spremembe), zato je treba veliko komunicirati z zaposlenimi. Na začetku bi bil tak ukrep med nekaterimi zaposlenimi lahko dojet negativno, saj deloma zmanjšuje že pridobljene pravice posameznikov, zaradi česar je pomembno, da se vodstvo ustanove pri predstavitvi osredotoči na pozitivne učinke ukrepa, kot so na primer težnja ustanove po zmanjševanju rabe osebnih vozil na krajših razdaljah, merljivi pozitivni učinki na okolje in zdravje ljudi, solidarnost do sodelavcev, ki se na delo vozijo iz bolj oddaljenih krajev, in podobno.

Sočasno z uvedbo plačljivih PM se lahko določen delež PM izvzame iz takega parkirnega režima oziroma se na njih vzpostavi poseben parkirni režim. Ukrep v tem delu predvideva ureditev oziroma označitev ustreznega števila PM, ki se namenijo izključno uporabnikom sistema sopotništva (zaposleni lahko na teh PM parkirajo, če se na delo pripeljejo v družbi sodelavcev). Ustanova lahko na teh PM ohrani brezplačni režim parkiranja oziroma zaposlenim ponudi posebne ugodnosti pri parkiranju (na primer: če se v avtu pripeljeta dva sodelavca, je cena parkiranja 60 % osnovne cene, če se pripeljejo trije sodelavci, je cena parkiranja 40 % osnovne cene, v primeru treh ali več sodelavcev pa je cena parkiranja za en avtomobil 20 % osnovne cene).

UKREP 5.2: VZPOSTAVITEV IN VZDRŽEVANJE ORODJA ZA OBVEŠČANJE ZA DOGOVORE O SKUPNIH PREVOZIH

Zaposleni se zaradi pomanjkanja PM za osebna vozila in v želji, da bi privarčevali pri stroških prevozov na delo, na delovno mesto pogosto vozijo skupaj v enem osebnem vozilu. Dogovarjanje o skupnih prevozih na delo je sploh v ustanovah z večjim številom zaposlenih velikokrat oteženo, saj se vsi zaposleni ne poznajo med seboj. To težavo lahko reši vzpostavljen sistem za dogovore o skupnih prevozih na ravni ustanove. Poleg organiziranja skupnih poti na delo je sistem koristen tudi za dogovore o skupnih vožnjah v delovnem času (poti na sestanke, izobraževanja in podobno).

Sistem za dogovarjanje je v ustanovi lahko urejen v obliki oglasne deske, spletnega portala ali aplikacije oziroma v obliki tematskih dogodkov. Postavitev oglasne deske in tematski dogodki ne zahtevajo obsežnejših priprav, v primeru vzpostavitve spletnega portala ali aplikacije pa naj si ustanova pomaga s strokovnjaki z IT-področja.

Ustanova lahko nekajkrat letno organizira na primer enourni dogodek na temo sopotništva, kjer se v avli objekta postavijo mize za posamezna območja oziroma kraje, od koder prihajajo zaposleni (na primer miza za Dolenjsko, Primorsko ali Ivančno Gorico, Domžale). Zaposleni v ustanovi lahko nato pristopijo k mizi, ki pokriva območje, iz katerega prihajajo, se tam spoznajo z drugimi zaposlenimi z istega območja ter ugotovijo ali obstaja možnost rednega oziroma vsaj občasnega skupnega prevoza na delovno mesto.

Ustanova naj o vzpostavitvi sistema za dogovarjanje skupnih prevozov na delo svoje zaposlene obvesti po ustaljenih komunikacijskih poteh, ob enem pa naj jim predstavi vse prednosti take oblike mobilnosti za prihod na delovno mesto. Sopotništvo naj spodbuja tudi z uvedbo drugih ukrepov, kot je na primer uvedba označenih PM za sistem sopotništva, ki jih zaposleni lahko uporabijo v primeru, da se na delovno mesto pripeljejo v družbi sodelavcev (tak ukrep je zajet v okviru ukrepa 5.1).

UKREP 5.3: PRIPRAVA NAČRTA OBNOVE VOZNEGA PARKA IN POSODABLJANJE VOZNEGA PARKA SLUŽBENIH VOZIL V E-VOZILA

Ukrep predvideva pripravo strategije na ravni ustanove, s katero se načrtuje posodobitev voznega parka službenih vozil, s poudarkom na umikanju službenih vozil na fosilna goriva ter njihovem nadomeščanju z električnimi vozili.

Strategija ustanove naj natančno določi letne načrte za posodobitve voznega parka ter ciljno leto, v katerem naj se doseže popolna elektrifikacija službenih vozil.

Poleg načrta posodobitve voznega parka naj strategija vsebuje tudi načrt nadgradnje infrastrukture za polnjenje električnih vozil, saj bodo potrebe po takšni infrastrukturi zaradi povečanja števila službenih električnih vozil v prihodnje zagotovo naraščale. Ustanova naj poskrbi, da se določila strategije v praksi tudi dejansko izvajajo.

UKREP 5.4: VZPOSTAVITEV METODOLOGIJE V SISTEMU REZERVACIJ SLUŽBENIH VOZIL ZA OBVEŠČANJE O SKUPNIH SLUŽBENIH POTEH IN SPREMLJANJE RABE ZASEDENOSTI SLUŽBENIH VOZIL.

Za učinkovitost sistema uporabe službenih vozil je poleg ustreznega voznega parka treba predpisati tudi metodologijo oziroma strategijo izposoje službenih vozil, v kateri se natančno določijo pogoji in okoliščine, v katerih lahko zaposleni uporabljajo službeno vozilo. Pri tem naj se natančno določi predvsem, kdaj ima uporaba službenega osebnega vozila prednost pred

uporabo drugih trajnostnih oblik mobilnosti za opravljanje službenih poti (na primer avtobusa, vlaka oziroma kombinacije različnih trajnostnih oblik).

Postopek izposoje službenih vozil naj ustanova digitalizira (na primer vzpostavitev portala za izposajo službenih vozil), pri čemer naj sistem omogoča rezervacijo različnih oblik službenih vozil na enem mestu (na primer rezervacijo službenih osebnih vozil, koles, zložljivih koles, službene vozovnice za IJPP).

Digitaliziran sistem rezervacije službenih vozil je hkrati dobra osnova za spremljanje uporabe različnih oblik službenih vozil, kar je pomembno predvsem pri pripravi strategij in načrtov za posodabljanje flot službenih vozil (na primer potrebe po dodatnih službenih kolesih).

UKREP 5.5: VZPOSTAVITEV IN LETNA POSODOBITEV UPORABNIŠKEGA RAČUNA MOPE ZA UPORABO SISTEMA SOUPORABE VOZIL ZA SLUŽBENE POTI

Učinkovita alternativa uporabi službenih osebnih vozil je lahko uporaba javnih sistemov za izposajo vozil (sistem souporabe vozil). Javni sistemi souporabe vozil, v katere so praviloma vključena električna vozila, so se na podlagi izkušenj različnih ustanov, predvsem z ekonomsko-finančnega vidika, izkazali kot učinkovit nadomestek floti lastnih službenih vozil.

Neposredno pred vhomom v objekt MOPE (lokacija Langusova ulica) sta v zdajšnji prometni ureditvi urejeni dve PM za sistem souporabe vozil, kar daje zaposlenim na MOPE dodatne možnosti za uporabo storitve.

Ukrep predvideva vzpostavitev službenega računa za izposajo vozil po sistemu souporabe za potrebe zaposlenih (na primer za opravljanje službenih poti), pri čemer naj ustanova pred sklenitvijo pogodbe oziroma vzpostavitvijo računa preveri ponudbe različnih ponudnikov storitev.





6 Kazalniki uspešnosti izvajanja MN MOPE

Za spremljanje izvajanja in učinkovitosti ukrepov MN MOPE smo izbrali te kazalnike:

- imenovanje mobilnostnega koordinatorja;
- priprava informacijskega paketa o mobilnostnih možnostih za zaposlene in obiskovalce;
- spremljanje potovalnih navad zaposlenih in obiskovalcev ustanove in uporabe prometnih sredstev z enovitim vprašalnikom (analiza deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo primerjalno z dolžino poti na delo), ki se izvede vsaki dve do tri leta, saj je treba upoštevati, da je za posvojitev novih potovalnih navad potrebnega nekaj časa, pomembno pa je tudi upoštevanje morebitnih sprememb potovalnih navad zaradi fluktuacije kadrov (kazalnika delež uporabe potovalnih načinov na delo in dolžina poti na delo se tudi ujemata z obveznima kazalnikoma občinskih celostnih prometnih strategij, glede katerega morajo občine za vsako leto posebej poročati MOPE);
- izdelava smernic za zaposlene za opravljanje službenih poti, ki prednostno usmerjajo zaposlene k izboru JPP (večmodalno) za službene poti (in spremljanje izvajanja);
- vzpostavitev in vzdrževanje orodja za obveščanje zaposlenih za dogovore o skupnih prevozih na delo in z njega;
- analiza deleža izvedenih ukrepov na letni ravni (vključno z vložkom financiranja).

Predlagani kazalniki uspešnosti izvajanja mobilnostnih načrtov za **ustanovo nimajo finančnih posledic** in so hkrati dovolj **splošni**, da jih lahko izvede in o njih poroča vsaka ustanova (na primer ukrep mobilnostnega načrta, kot je postavitve varne kolesarnice ali izgradnja kopalnice, je lahko za ustanovo neustrezen, tehnično neizvedljiv ali finančno predrag in zato ne more biti obvezen). Vsekakor pa je najbolj merodajen kazalnik uspešnosti izvajanja mobilnostnega načrta sprememba potovalnih navad zaposlenih in obiskovalcev ustanove ter uporaba prometnih sredstev. Vendar je treba vedeti, da je za posvojitev novih potovalnih navad potrebnega nekaj časa, upoštevati pa moramo tudi morebitne spremembe potovalnih navad zaradi fluktuacije kadrov (kazalnika delež uporabe potovalnih načinov na delo in dolžina poti na delo se tudi ujemata z obveznima kazalnikoma občinskih celostnih prometnih strategij, glede katerega morajo občine vsako leto posebej poročati MOPE). Sprememba potovalnih navad je torej običajno dolgotrajen proces in se zato predlaga spremljanje njegovih rezultatov na dve do tri leta.

Širše, na ravni javne uprave oziroma gospodarstva, so kazalniki uspešnosti izvajanja mobilnostnih načrtov lahko podobni kot za mobilnostni načrt MOPE in hkrati smiselno prilagojeni glede na vrsto ustanove in dejavnost, ki jo ta opravlja. V izobraževalnih ustanovah se na primer upošteva analiza načina prihoda/oddaljenosti/prevoza z avtomobilom učencev/dijakov/študentov; v proizvodnih obratih je smiselno upoštevati še obseg tovarnega prometa in dostavo, možnosti uvedbe delavskega avtobusa in podobno.

OPIS KAZALNIKA	POROČANJE ZA OBDOBJE OD 7. 10. 2024 DO 31. 12. 2024	POROČANJE ZA OBDOBJE OD 1. 1. 2025 DO 31. 12. 2025	VMESNO PREVERJANJE SPREMEMB POTOVALNIH NAVAD	POROČANJE ZA OBDOBJE OD 1. 1. 2026 DO 31. 12. 2026	POROČANJE ZA OBDOBJE OD 1. 1. 2027 DO 31. 12. 2027	POROČANJE ZA OBDOBJE OD 1. 1. 2028 DO 31. 12. 2028	KONČNO PREVERJANJE SPREMEMB POTOVALNIH NAVAD
Imenovanje mobilnostnega koordinatorja.	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno	SPREMEMBE POTOVALNIH NAVAD ZAPOSLENIH IN OBISKOVALCEV	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno	SPREMEMBE POTOVALNIH NAVAD ZAPOSLENIH IN OBISKOVALCEV
Priprava informacijskega paketa o mobilnostnih možnostih za zaposlene in obiskovalce.	izvedeno /delno/ni bilo izvedeno (predlagam elektronski pdf dokument)	število razdeljenih info paketov		število razdeljenih info paketov	število razdeljenih info paketov	število razdeljenih info paketov	
Spremljanje potovalnih navad zaposlenih in obiskovalcev ustanove in uporabe prometnih sredstev z enovitim vprašalnikom (analiza deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo primerjalno z dolžino poti na delo).	2024: izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno	2025/2026/2027/2028: izvedeno/delno izvedeno/ni bilo izvedeno; sprememba deležev potovalnih načinov		izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno; sprememba deležev potovalnih načinov	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno; sprememba deležev potovalnih načinov	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno; sprememba deležev potovalnih načinov	
Izdelava smernic za zaposlene za opravljanje službenih poti, ki prednostno usmerjajo zaposlene k izboru JPP (večmodalno) za službene poti (in spremljanje izvajanja).	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno; število zaposlenih, ki uporabljajo JPP za službene poti	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno; število zaposlenih, ki uporabljajo JPP za službene poti		izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno; število zaposlenih, ki uporabljajo JPP za službene poti	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno; število zaposlenih, ki uporabljajo JPP za službene poti	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno; število zaposlenih, ki uporabljajo JPP za službene poti	
Vzpostavitev in vzdrževanje orodja za obveščanje zaposlenih za dogovore o skupnih prevozih na/iz dela.	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno		izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno	
Analiza deleža izvedenih ukrepov na letni ravni (vključno z vložkom financiranja).	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno		izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno	izvedeno/delno izvedeno/ ni bilo izvedeno	



7 Akcijski načrt



1. INTEGRALNI UKREPI	OCENA STROŠKA	ODGOVORNOST ZA IZVEDBO UKREPA	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE	PRIORITETA	ZAHTEVNOST	VPLIV NA SPREMEMBO POTOVALNIH NAVAD	IZZIVI INTEGRALNIH UKREPOV	SPECIFIČNI CILJI INTEGRALNIH UKREPOV
1.1 Optimizacija načrtovanja delovnega časa.	Ni dodatnih stroškov za ustanovo.	Sekretariat	Lastni viri	2024-2028	Srednja	Srednja	Nizka	Izziv 1.1.	Vsi SC
1.2 Organizacija in optimizacija delovnih procesov – delo od doma.	Nakazan je prihranek delodajalca, ki ni finančno ocenjen in je minimalen. MOPE pripravi oceno finančne primerjave nadomestila za delo od doma ter povračila poti na delo.	Sekretariat	Lastni viri	2024-2028	Srednja	Srednja	Nizka	Izziv 1.1.	SC1
1.3 Mobilnostni koordinator.	Ukrep predvideva okvirno tretjino delovnega časa enega (1) zaposlenega z dodanimi stroški izobraževanj, ki so ocenjeni na 500 EUR letno. Za oceno stroška je potrebna izdelava stroška oziroma popis del mobilnostnega koordinatorja.	Sekretariat, DPrP	Lastni viri	2024-2028	Visoka	Srednja	Visoka	Izziv 1.2. Izziv 1.3. Izziv 1.4.	Vsi SC
1.4 Osebnostni mobilnostni posvet za novo zaposlene (in po potrebi tudi za preostale).	Stroški so predvideni kot del aktivnosti pri Ukrepu 1.3. Mobilnostni koordinator.	Mobilnostni koordinator, Kadrovska služba	Lastni viri	2025-2028	Srednja	Srednja	Visoka	Izziv 1.2. Izziv 1.3. Izziv 1.4.	Vsi SC
1.5 Informacijski paket za zaposlene in obiskovalce.	Do 500 EUR za posamezen informacijski paket, ki je lahko uporabljen večkrat (preferenčno digitalno, ali manjše tiskano gradivo).	Mobilnostni koordinator, Kadrovska služba	Lastni viri	2025-2028	Srednja	Srednja	Srednja	Izziv 1.4. Izziv 1.5.	Vsi SC
1.6 Celostne promocijske in ozaveščevalne aktivnosti na področju trajnostne mobilnosti za zaposlene na MOPE.	Aktivnosti dela upoštevana v zaposlitvi mobilnostnega koordinatorja. Ker gre v večini za digitalno promocijo, dodatni stroški niso predvideni.	DPrP, Kadrovska služba, Mobilnostni koordinator	Lastni viri	2024-2028	Visoka	Srednja	Visoka	Izziv 1.2. Izziv 1.4. Izziv 1.5.	Vsi SC
1.7 Nagrajevanje zaposlenih za prihod na delo na trajnosten način.	Celotna vrednost mora biti skladna z zakonodajo o integriteti in preprečevanju korupcije.	DPrP, Kadrovska služba, Mobilnostni koordinator	Lastni viri	2025-2028	Nizka	Srednja	Nizka	Izziv 1.2. Izziv 1.4. Izziv 1.5.	SC3
1.8 Spremljanje potovalnih navad uporabe prometnih sredstev z novitimi vprašalnikom.	Stroški priprave, izvedbe in analize so upoštevani kot del aktivnosti pri Ukrepu 1.3. Mobilnostni koordinator.	DPrP, Kadrovska služba, Mobilnostni koordinator	Lastni viri	2024-2028	Srednja	Nizka	Nizka	Izziv 1.3.	Vsi SC
1.9 Oblikovanje, objava in podpiranje širše prepoznavnosti dokumenta Mobilnostni načrt MOPE.	Predvidoma 500 EUR za grafično oblikovanje dokumenta.	DPrP, Mobilnostni koordinator	Lastni viri	2024-2028	Srednja	Nizka	Nizka	Izziv 1.2. Izziv 1.4. Izziv 1.5.	Vsi SC
1.10 Analiza deleža izvedenih ukrepov na letni ravni (vključno z vložkom financiranja)	Ni dodatnih stroškov za ustanovo.	Mobilnostni koordinator, Kadrovska služba, finančna služba	Lastni viri	2024-2028	Srednja	Nizka	Nizka		Vsi SC
2. UKREPI NA PODROČJU SPODBUJANJA HOJE	OCENA STROŠKA	ODGOVORNOST ZA IZVEDBO UKREPA	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE	PRIORITETA	ZAHTEVNOST	VPLIV NA SPREMEMBO POTOVALNIH NAVAD	IZZIVI NA PODROČJU SPODBUJANJA HOJE	SPECIFIČNI CILJI S PODROČJA HOJE
2.1 Podrobnejša analiza stanja in priprava pobude s predlogi ukrepov na področju hoje v okolici peš dostopnosti do MOPE.	Lastni viri v okviru aktivnosti pri Ukrepu 1.3. Mobilnostni koordinator.	DPrP	Lastni viri	2024-2028	Srednja	Nizka	Srednja	Izziv 2.1. Izziv 2.2.	SC3
2.2 Spremljanje in obravnavanje dostopnosti do MOPE z javnimi prevoznimi sredstvi za osebe z oviranostmi.	Ni dodatnih stroškov za ustanovo.	DPrP	Lastni viri	2024-2028	Srednja	Nizka	Srednja	Izziv 2.2.	SC3
3. UKREPI NA PODROČJU SPODBUJANJA KOLESARJENJA	OCENA STROŠKA	ODGOVORNOST ZA IZVEDBO UKREPA	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE	PRIORITETA	ZAHTEVNOST	VPLIV NA SPREMEMBO POTOVALNIH NAVAD	IZZIVI NA PODROČJU KOLESARJENJA	SPECIFIČNI CILJI NA PODROČJU KOLESARJENJU
3.1 Povečanje števila službenih koles z e-kolesi, osnovna (dežna) kolesarska oprema in nadgradnja sistema za rezervacijo službenih koles.	Strošek je odvisen od števila koles. Ocenjen strošek kolesa je 500 EUR, e-kolesa pa 1.500 EUR. Strošek vzdrževanja je ocenjen na 50 EUR/kolo/leto.	Sekretariat, Mobilnostni koordinator	Lastni vir oziroma v morebitnem nakupu/najemu preostalih ministrstev na lokaciji	2024-2028	Visoka	Srednja	Srednja	Izziv 3.4.	SC3
3.2 Možnost testne uporabe službenega e-kolesa za prihod na delo (ko bo slednje zakonsko ustrezno stimulirano na državni ravni).	Do spremembe zakonodaje, najem električnega kolesa v vrednosti do 2.500 EUR.	Sekretariat, Mobilnostni koordinator	Lastni viri	2025-2028	Srednja	Srednja	Visoka	Izziv 3.3. Izziv 3.4.	SC3
3.3 Občasna prisotnost serviserja na lokaciji ustanove.	300 EUR na delovni dan serviserja oziroma 2.700 EUR letno.	Sekretariat, Mobilnostni koordinator	Lastni viri	2024-2028	Srednja	Nizka	Srednja	Izziv 3.3. Izziv 3.4.	SC3
3.4 Podrobnejša analiza stanja in priprava pobude za izboljšanje kolesarske infrastrukture v okolici MOPE.	Lastni viri v okviru aktivnosti pri Ukrepu 1.3. Mobilnostni koordinator.	DPrP	Lastni viri	2024-2028	Srednja	Nizka	Nizka	Izziv 3.2.	SC3
3.5 Dograjevanje in vzdrževanje parkirne kolesarske infrastrukture na lokaciji (tudi za tovorna kolesa).	Stroški investicije (5.000 EUR) in tekoče letno vzdrževanje 1.000 EUR/leto. Odvisno od obsega projektov.	Sekretariat, DPrP, Mobilnostni koordinator	Lastni viri, občinska sredstva, državna sredstva. Sredstva pilotnih projektnih aktivnosti na ravni EU.	2024-2028	Visoka	Nizka	Srednja	Izziv 3.1. Izziv 3.3.	SC1 SC2 SC3

3.6 Ureditev varovane kolesarnice za zaposlene z možnostjo polnjenja e-koles.	Strošek ureditve kolesarnice, ki vključuje tudi vse priporočljive varnostne ukrepe, je ocenjen na med 15.000 EUR in 20.000 EUR za eno kolesarnico. Odvisnost od števila potrebnih koles. V primeru polnilne infrastrukture, se investicija poveča za + 7.500 EUR.	Sekretariat, DPrP, Mobilnostni koordinator	Lastni viri, občinska sredstva, državna sredstva. Sredstva pilotnih projektnih aktivnosti na ravni EU.	2025-2028	Visoka	Visoka	Visoka	Izziv 3.3.	SC1 SC2 SC3
3.7 Umestitev čiščenja tušev med redno čiščenje poslovnih prostorov.	Cena je približno 500 EUR/leto. Dokončna vrednost je odvisna od cenika za čiščenje MOPE.	Sekretariat	Lastni viri	2024-2028	Visoka	Srednja	Srednja	Izziv 3.5.	SC3
3.8 Aktivnosti za umeščanje možnih lokacij za ureditev garderobe za kolesarje.	Strošek obnove oziroma rekonstrukcije garderobe z omaricami, tuši in preostalo opremo je ocenjen na med 10.000 EUR in 15.000 EUR za en prostor.	Sekretariat, Mobilnostni koordinator	Lastni viri	2024-2028	Srednja	Visoka	Srednja	Izziv 3.5.	SC3
3.9 Nakup službenih zložljivih koles za opravljanje službenih poti večmodalno (JPP in kolo, službeni avto in P + R ter tudi kolo). Evalvacija uporabe sistema.	Posamezno zložljivo kolo je ocenjeno na 2.000 EUR. Vzdrževanje 100 EUR letno.	Sekretariat, Mobilnostni koordinator	Lastni viri	2025-2028	Srednja	Nizka	Srednja	Izziv 3.4. Izziv 4.1.	SC3 SC4
3.10 Nakup in umestitev lastnega stojala s servisno opremo.	Cena posameznega stojala je nekje med 300 EUR in 500 EUR. Umestitev potrebna na vidno mesto. Predlagana lokacija pred vhod.	Sekretariat	Lastni viri	2024-2028	Srednja	Nizka	Srednja	Izziv 3.2. Izziv 3.4.	SC3
4. UKREPI NA PODROČJU SPODBUJANJA JAVNEGA PREVOZA	OCENA STROŠKA	ODGOVORNOST ZA IZVEDBO UKREPA	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE	PRIORITETA	ZAHTEVNOST	VPLIV NA SPREMEMBO POTOVALNIH NAVAD	IZZIVI NA PODROČJU JP	SPECIFIČNI CILJI NA NA PODROČJU JP
4.1 Nakup vozovnic IJPP za uporabo za službene poti in podpiranje njihove širše prepoznavnosti med zaposlenimi. Redno spremljanje njihove uporabe.	Cena neimenske letne vozovnice je 720 EUR / leto. Predvideni sta dve vozovnici.	DPrP	Lastni viri	2024-2028	Nizka	Nizka	Srednja	Izziv 4.1.	SC4, SC5
4.2 Podrobnejša analiza ter spremljanje izboljšav dostopnosti z vidika javnega potniškega prometa in priprava pobude s predlogi ukrepov na področju JPP v okolici MOPE.	Ni dodatnih stroškov za ustanovo.	DPrP	Lastni viri	2024-2028	Srednja	Nizka	Srednja	Izziv 4.2.	SC4, SC5
4.3 Izdelava smernic za zaposlene za opravljanje službenih poti, ki prednostno izbirajo JPP (večmodalno) za službene poti. Spremljanje izvajanja.	Priprava internega pravilnika, ni dodatnih stroškov.	Sekretariat, DPP, DPrP	Lastni viri	2024-2028	Srednja	Nizka	Srednja	Izziv 4.1.	SC4, SC5
4.4 Določitev metodologije, izhodiščnega stanja in vzpostavitve sistema spremljanja učinkovitosti službenih poti ter povečanje rabe JPP.	Ni dodatnih stroškov za ustanovo, zaposleni na DPrP in kadrovski službi.	DPrP	Lastni viri	2024-2028	Srednja	Srednja	Srednja	Izziv 4.1.	SC4, SC5
4. UKREPI NA PODROČJU SPODBUJANJA JAVNEGA PREVOZA	OCENA STROŠKA	ODGOVORNOST ZA IZVEDBO UKREPA	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE	PRIORITETA	ZAHTEVNOST	VPLIV NA SPREMEMBO POTOVALNIH NAVAD	IZZIVI NA PODROČJU JP	SPECIFIČNI CILJI NA NA PODROČJU JP
5.1 Priprava in izvajanje predloga spremembe pravilnika za dodeljevanje parkirnih mest.	Ni dodatnih stroškov. Aktivnosti in stroški v okviru delovne skupine in delu mobilnostnega koordinatorja.	Sekretariat, Mobilnostni koordinator	Lastni viri + viri preostalih ministrstev na lokaciji, če je obravnava celostna za naslov na Langusovi.	2024-2028	Visoka	Visoka	Visoka	Izziv 5.1. Izziv 5.2.	SC1, SC2
5.2 Vzpostavitev in vzdrževanje orodja za obveščanje za dogovore o skupnih prevozih.	Lastni viri in obstoječe interne IT storitve.	Služba za splošne zadeve in informatiko	Lastni viri	2024-2028	Srednja	Srednja	Visoka	Izziv 5.1. Izziv 5.2.	SC1, SC2
5.3 Priprava načrta obnove voznega parka in posodabljanje voznega parka službenih vozil v e-vozila.	Ni določljivo. Vrednost odvisna od načrta obnove.	Sekretariat	Lastni viri	2024-2028	Srednja	Srednja	Nizka	Izziv 5.3.	SC1, SC2
5.4 Vzpostavitev metodologije v sistemu rezervacij službenih vozil za obveščanje o skupnih službenih poteh in spremljanje rabe zasedenosti službenih vozil.	Ni dodatnih stroškov za ustanovo.	Služba za splošne zadeve in informatiko	Lastni viri	2024-2028	Srednja	Srednja	Nizka	Izziv 5.3.	SC1, SC2
5.5 Vzpostavitev in letna posodobitev uporabniškega računa MOPE za uporabo sistema souporabe vozil za službene poti.	Stroški odvisni od rabe sistema (približno 100 evrov mesečno) pri povprečni rabi za službene poti).	Služba za splošne zadeve in informatiko	Lastni viri	2024-2028	Srednja	Srednja	Srednja	Izziv 5.3.	SC1, SC2

8 Kazalo virov in referenc

- Javno podjetje: Ljubljanska parkirišča in tržnice – območja časovno omejenega parkiranja in plačilo parkirnine. URL: <https://www.lpt.si/parkirisca/informacije-za-parkiranje/placilo-parkirnine> (Citirano 1. 11. 2023).
- Lipuš, K. Predlog Mobilnostnega načrta Ministrstva za infrastrukturo. Pripravniška naloga, Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije, Ljubljana, Maj 2020
- Ljubljanski potniški promet, 2023. Vozni red – Mestni potniški promet, 2019. URL: <https://www.lpp.si/javni-prevoz/vozni-redi> (Citirano 1. 11. 2023).
- Mestna občina Ljubljana – PromInfo, 2023. URL: <https://prominfo.projekti.si/web/> (Citirano 1. 11. 2023).
- Obravnava in karte dostopnosti območja MOPE: URL: <https://www.smappen.com/> (Citirano 1. 11. 2023)
- Plevnik, A., Mladenovič, L., Ružič L. Mobilnostni načrt Ministrstva za promet, Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Avgust 2011
- Portal GOV.si. Organigram delovnih procesov na MOPE. URL: <https://www.gov.si/> (Citirano 1. 11. 2023)
- Slovenske železnice: Shema omrežja potniškega prometa. URL: <https://potniski.sz.si/> (Citirano 1. 11. 2023)
- Uvrstite mobilnost med strateške priložnosti – Nacionalne smernice za pripravo Mobilnostnih načrtov za ustanove, 2019. URL: Smernice (sptm.si) (Citirano 1. 11. 2023).
- Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22)





