**DELAVNIČNI DEL**

**Delavnica je potekala v treh skupinah, njen namen pa je bil soustvariti aktivnost *Osebno mobilnostno svetovanje*, ki jo bodo občine lahko izvajale na stojnicah med Evropskim tednom mobilnosti.**

Gre za proces, namenjen posameznikom – predvsem ranljivim skupinam – ki težje dostopajo do informacij o trajnostnih oblikah prevoza. Svetovanje poteka ob življenjskih prelomnicah (npr. selitev, zaposlitev, upokojitev), ko so ljudje bolj odprti za spremembe. Cilj je zmanjšati informacijsko vrzel in postopoma spreminjati potovalne navade.

Svetovanje spodbuja uporabo trajnostnih načinov prevoza – hoje, kolesarjenja, javnega prevoza, prevozov na klic, sopotništva in brezemisijskih vozil – kjer to omogoča infrastruktura. Tovrstni pristopi se uspešno uporabljajo tudi v tujini, v Sloveniji pa jih ponekod že uvajajo (npr. pri vstopu v šolo ali informiranju turistov). Ključen rezultat je priprava osebnega mobilnostnega načrta, prilagojenega posamezniku, ter podpora pri njegovi izvedbi.

**Udeleženci so odgovarjali na tri sklope vprašanj:**

1. ***Vloga občin pri mobilnostnem svetovanju***

*Kakšna je lahko vloga občin pri izvajanju mobilnostnega svetovanja?*

*Ali občine že izvajajo kakršnokoli obliko mobilnostnega svetovanja? (npr. v okviru aktivnosti ob Evropskem tednu mobilnosti, informacijske točke, svetovalne stojnice ipd.)*

*Kakšne kapacitete in znanja občine trenutno imajo za izvajanje mobilnostnega svetovanja? Kdo so tisti deležniki, ki bi to lahko izvajali, imajo dovolj znanj?*

*S katerimi izzivi (npr. pomanjkanje kadra, znanja, sredstev) se lahko občine pri tem soočajo?*

1. ***Uporabniki in ciljne skupine mobilnostnega svetovanja***

*Kdo so potencialni uporabniki storitve mobilnostnega svetovanja (npr. starejši, mladostniki, zaposleni, brezposelni)? Kako svetovalci ali občine identificirajo ranljive skupine prebivalcev?*

*Ali ste v okviru OCPS (Občinski celostni prometni strategiji) oziroma delnih analiz ugotavljali tudi ranljivost?*

*Katere ključne informacije potrebuje mobilnostni svetovalec za kakovostno delo in kako jih lahko pridobi? (vprašalnik...)*

*Kako pristopiti k ranljivim skupinam in tistim, ki kažejo potencial za spremembo potovalnih navad?*

1. ***Osebni mobilnostni načrti in trajnostne spremembe***

*Kako oblikovati osebni mobilnostni načrt? Kakšen je lahko ta načrt v kontekstu obstoječih storitev na občini?*

*Katere obstoječe trajnostne alternative prevozov vključiti/predlagati, so že na voljo v lokalnem okolju?*

*Kako zagotoviti, da bodo spremembe v potovalnih navadah dolgoročne? Katere metode so se v praksi izkazale kot uspešne? (npr. zgled, primeri dobrih praks, osebna komunikacija, spremljanje uporabnika pri uvajanju sprememb - spremljanje na avtobus)*

**POVZETKI UGOTOVITEV**

1. ***Vloga občin pri mobilnostnem svetovanju***

Učinkovito mobilnostno svetovanje je možno le tam, kjer so **že vzpostavljene ustrezne trajnostne alternative avtomobilu** – infrastruktura za hojo in kolesarjenje, dostopen in zanesljiv javni potniški promet, poenoteni vozni redi, kakovostni brskalniki in storitve, kot so prevozi na klic, sopotništvo ali povečane kapacitete trajnostnih prevozov. Kjer teh možnosti ni, je težko spodbujati trajnostne potovalne navade.

Nekatere občine izražajo pripravljenost nuditi svetovanje občanom, ne pa tudi turistom – to nalogo ponekod prevzemajo TIC-i. Kadar občine oklevajo pri vzpostavitvi svetovalne pisarne, kot glavne ovire navajajo pomanjkanje financiranja in kadra. Ob tem poudarjajo, da takšna storitev ni smiselna brez urejenih mobilnostnih rešitev, ki bi učinkovito naslavljale prevozno revščino in omogočale dejanske alternative.

Trenutno svetovanje poteka pretežno individualno – ko se posamezniki v stiski obrnejo na občino, jim zaposleni pomagajo poiskati prilagojeno rešitev. Sistemskega pristopa pa zaradi pomanjkanja virov večinoma ni. Zato občine lažje izvajajo svetovanja kot del obstoječih aktivnosti (ETM stojnice, TIC-i, Centri trajnostne mobilnosti, Regijski centri mobilnosti), ne pa kot stalno storitev.

Občine dobro poznajo svoje lokalno okolje in potrebe ranljivih skupin, vendar potrebujejo strokovno podporo z regijske in nacionalne ravni. Ena od možnosti je medobčinsko sodelovanje ali pa skupna uporaba storitev RCM-jev, tudi z mobilnimi enotami. Koristno bi bilo tudi povezovanje z drugimi svetovalnimi pobudami (npr. energetsko svetovanje).

Dobre prakse že obstajajo: v občinah s turistično dejavnostjo (svetovanje prek TIC-ev), z organiziranimi prevozi od vrat do vrat (klicni centri), v podjetjih in večjih prometnih generatorjih (mobilnostni načrti), ter v šolskem okolju (ob vpisu). Občine sicer svetujejo tudi prek telefonov, a je ta možnost premalo promovirana in premalo izkoriščena. Veliko je mogoče narediti tudi neformalno – znotraj lokalnih skupnosti, med sosedi in znanci.

Za informiranje občani uporabljajo občinske spletne strani, lokalne medije (časopisi, TV), brošure po gospodinjstvih in družbena omrežja, ki je lahko orodje za širjenje informacij o prevoznih možnostih, a morajo biti objave inovativne, da pritegnejo javnost.

1. ***Uporabniki in ciljne skupine mobilnostnega svetovanja***

Predstavniki občin kot primarne uporabnike osebnega mobilnostnega svetovanja izpostavljajo **ranljive skupine**, zlasti starejše na podeželju (ki jih pogosto že nagovarjajo z brezplačnimi prevozi na klic), mlade, brezposelne in osebe s posebnimi potrebami. Ranljivim je najlažje pristopiti preko CSD-jev, nevladnih organizacij, društev upokojencev, izobraževalnih ustanov, pobud kot je *Starejši za starejše ipd.* Vse skupine prebivalcev pa se obvešča še preko TIC-ev, večjih zaposlovalcev ter Regijskih centrov mobilnosti.

Občine opažajo velik potencial za spremembo potovalnih navad predvsem pri delovno aktivnem prebivalstvu na podeželju, ki je pogosto prisiljeno v uporabo osebnega avtomobila. Ti posamezniki bi ob boljši dostopnosti in informiranosti občasno z veseljem uporabljali tudi druge oblike prevoza, npr. za obisk družabnih in kulturnih dogodkov. Pomembna skupina so tudi posamezniki ob življenjskih prelomnicah (selitev, vpis v šolo ali na fakulteto, smrt partnerja, pridobitev vozniškega izpita ipd.), saj so v tem času bolj dovzetni za spremembe navad.

Pogosto izpostavljena skupina so tudi starši otrok, ki uporabljajo šolske prevoze, ter učenci in dijaki ob prehodu iz OŠ v SŠ. Prav tako so za informiranje primerni bodoči študenti – predvsem v času informativnih dni. Za starejše bi bilo poleg predstavitev električnih koles smiselno približati še JPP – na primer z organizacijo skupnih izletov.

Prebivalci podeželja pogosto ne uporabljajo JPP, zato jim manjkajo osnovne informacije o voznih redih in možnostih. Ker so izzivi kompleksni, bi moral mobilnostni svetovalec dobro poznati stanje na terenu, obstoječe storitve, aktualne vozne rede ter biti v stiku z različnimi deležniki.

Dodatne priložnosti za svetovanje in promocijo trajnostne mobilnosti se kažejo pri večjih zaposlovalcih, izobraževalnih ustanovah ter generatorjih prometa (npr. trgovski centri), kjer bi lahko v okviru mobilnostnih načrtov že vključili individualno svetovanje za zaposlene in uporabnike. Zanimivi ukrepi vključujejo tudi sheme skupinskih prevozov otrok na popoldanske aktivnosti, *Kiss & Ride* rešitve in kolesarske priključke na parkiriščih *Park & Ride*.

1. ***Osebni mobilnostni načrti in trajnostne spremembe***

Udeleženci so izpostavili številne obstoječe trajnostne možnosti v lokalnih okoljih, ki so usmerjene predvsem v specifične ciljne skupine:

* Brezplačni prevozi za starejše na klic – zelo učinkoviti, a kapacitete pogosto nezadostne.
* Brezplačna ali plačljiva izposoja koles in e-koles – različno uspešni projekti.
* Park & Ride – neučinkovita rešitev v manjših mestih (spremeni se v parkirišče), učinkovita v večjih mestih.
* E-kombi v TNP (ToyotaGo) – brezplačni prevozi otrok na obšolske dejavnosti, zelo uspešna rešitev.
* Skupni občinski kombi za NVO – pogosto uporabljen za prevoze na dogodke, zelo učinkovita rešitev.
* Šolske kolesarnice – izjemno učinkovite, tudi pozimi beležijo visoko uporabo.
* Urejene šolske poti – dobro delujoč ukrep.
* Peš-bus za OŠ otroke – omejeno na dva tedna v letu.
* Brezplačni JPP za starejše – deluje dobro.
* Urejene mestne površine za invalide in kolesarje – pozitivni učinki.

Kljub raznolikim ukrepom so te rešitve pogosto osredotočene na posamezne ciljne skupine in niso sistemsko povezane. Zaradi tega je oblikovanje osebnih mobilnostnih načrtov oteženo – zlasti dokler niso v občini vzpostavljene celovite rešitve, ki bi učinkovito naslovile prevozno revščino in omogočile realno izbiro trajnostnih alternativ.

V nekaterih občinah dajejo poudarek na vzgoji otrok in mladih, saj želijo dolgoročno vplivati na spremembe potovalnih navad. Pomembno pa je tudi, da poleg spodbud (»korenčka«) uporabimo tudi vzvode (»palico«): npr. ob zaporah cest ali zastojih je primeren trenutek za promocijo JPP. Višje cene goriva bi prav tako povečale zanimanje za cenejše trajnostne alternative.

Pri spodbujanju je ključno, da posameznikom predstavimo koristi, ki jih osebno nagovarjajo – naj bo to prihranek časa, denarja ali prijetnejša izkušnja. Pomagajo tudi mehki ukrepi, kot so animacije ali pogostitve ob uporabi JPP, ki zmanjšajo začetno zadržanost.

Potrebno je tudi opolnomočenje potnikov glede njihovih pravic v JPP.Starejšim lahko pomagamo pri pridobivanju IJPP kartice. Ob prvi uporabi JPP je smiselno uporabnikom nuditi spremstvo, usmerjanje na zanesljive linije ter jih opogumiti, da ne obupajo ob morebitni slabi prvi izkušnji. Pomembno je postopno uvajanje sprememb in delovanje tam, kjer je to najlažje, saj dobre izkušnje ene skupine pozitivno vplivajo tudi na druge.

Osebni mobilnostni načrti danes postajajo domena tehnologije – umetna inteligenca in aplikacije lahko pomagajo pri generiranju optimalnih, multimodalnih poti. Kljub temu pa ostaja človeški stik ključen za delo z ranljivimi skupinami in za premostitev informacijskih ter socialnih vrzeli.