



MOBILNOSTNI NAČRT UPRAVE MESTNE OBČINE VELENJE

1. Uvodni nagovor župana

Mestna občina Velenje je, konec februarja 2017, sprejela Celostno prometno strategijo. Z novim pristopom k reševanju izzivov v prometu in dostopnosti smo stopili na pot trajnostnega prometnega načrtovanja, ki pomeni zadovoljiti potrebe vseh ljudi po mobilnosti in obenem zmanjšati promet, posledično onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in porabo energije. Trajnostna mobilnost je tista, ki je hkrati okoljsko sprejemljiva, socialno pravična in spodbuja razvoj gospodarstva.

Ukrepe, ki smo jih s strategijo opredelili v petih stebrih (načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet), lahko razdelimo na 4 skupine (osveščanje in promocija, izboljšanje obstoječih sistemov, izdelava študij in dokumentacije in storitev ter urejanje infrastrukture). V Velenju smo v preteklih letih na področju trajnostne mobilnosti naredili že veliko, vendar želimo še več.

Zavedamo se, da lahko k spremembam potovalnih navad prispeva prav vsak izmed nas in da skupaj ustvarjamo pogoje za boljši jutri.

Izdelava mobilnostnega načrta, za zaposlene na upravi Mestne občine Velenje, je že prvi korak in prava smer na poti uresničevanja strategije. Začeti je namreč potrebno pred svojim pragom. Zaposlenim in obiskovalcem že danes nudimo dobro dostopnost do stavbe občinske uprave s kolesom (kolesarske povezave, stojala in Bicy postaja), od avtobusnega postajališča, kjer se ustavljam takto medkrajevni kot tudi lokalni avtobusi smo oddaljeni 350 m. Na parkirišču je na voljo tudi polnilnica za električne avtomobile. Sodelavci lahko za premagovanje krajsih razdalj uporabljajo električno kolo. Veselimo se predlogov, kako obrniti prihode na delo in opravke, ki jih imajo v naši stavbi občani, v čim bolj trajnostne in zdrave. Vsaka pot, ki jo opravimo, ima lahko namreč mnoge koristi tudi za posameznika. Redno pešačenje, kolesarjenje lahko zadovoljita naše osnovne potrebe po vsakodnevnom gibanju in s tem pozitivno vplivata na naše zdravje in počutje. Zrak, ki je manj obremenjen z izpušnimi plini je tisti, ki nas bo spremjal na prvi jutranji poti. Želimo si, da bi vsak posameznik našel najboljšo kombinacijo poti, ki bo najboljša zanj in za okolje.

V viziji Celostne prometne strategije smo si zadali smelo sliko prihodnosti: Mestna občina Velenje prihodnosti bo kot regijsko vozlišče spodbujala in uvajala različne oblike trajnostne mobilnosti. Stremela bo k dostopnosti vsem prebivalcem, dnevnim migrantom iz naselij in zaselkov celotne Šaleške doline ter drugim obiskovalcem, ponašala se bo s privlačno urejenimi javnimi površinami in učinkovitim povezavami znotraj občine in regije.

Verjamemo, da bodo tako začrtani poti sledile tudi druge organizacije in gospodarske družbe v dolini in širše, saj vemo, da je trajnostna pot edina prava, ki nas vodi naprej. Velenje je najlepše peš in s kolesom. Pri daljših poteh, pa skočimo na Lokalca!

Bojan Kontič, župan



2. O mobilnostnem načrtu

Kaj je Mobilnostni načrt?

Pobuda za mobilnostni načrt Uprave Mestne občine Velenje je prišla v okviru priprave Celostne prometne strategije Mestne občine Velenje (v nadaljevanju CPS MOV), katere namen je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti in akcijskega načrta za njihovo izvedbo na občinski ravni. Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije.

Pomemben element Celostne prometne strategije (v nadaljevanju CPS) so tudi t.i. mehki ukrepi oziroma ukrepi upravljanja mobilnosti, ki temeljijo na upravljanju prometnega povpraševanja, ki namesto iskanja rešitev za zadostitev povpraševanja po osebnem motornem prometu aktivno razvija in vzpodbuja odgovorno rabo slednjega ter večjo uporabo bolj trajnostnih oblik prometa, tj. javni potniški promet, kolesarjenje in hojo. Tovrstni ukrepi se lahko izvajajo tako na ravni občine kot na ravni posamezne lokacije ali organizacije v okviru mobilnostnega načrta.

Mobilnostni načrt je dolgoročna strategija upravljanja mobilnosti na ravni individualne organizacije ali lokacije, ki zasleduje cilje trajnostne mobilnosti z izbiro ukrepov in sistematičnim spremljanjem in vrednotenjem. Poglavitni cilj mobilnostnih načrtov je zmanjšati uporabo avtomobilov s samo enim potnikom, kar ima veliko prednosti za organizacije z vidika zdravja, produktivnosti, zmanjšanja stroškov, zagotavljanja dostopnosti, ugleda itd.

Mobilnostni načrt temelji na mehkih ukrepih, kot so obveščanje, izobraževanje in organizacija storitev znotraj obstoječih zmogljivosti infrastrukture. Mehki ukrepi praviloma niso finančno zahtevni, a imajo ugodno razmerje med koristmi in stroški. Poudarek načrta je na spodbujevalnih ukrepih, usmerjenih v skupino zaposlenih/učencev in uporabnikov, ki izrazi pripravljenost in ima možnost za spremembe potovalnih navad. Pomembno prispeva tudi k izboljšanju razmer za tiste zaposlene ali uporabnike, ki že potujejo drugače kot z osebnim avtomobilom. Ukrepi mobilnostnega načrta so prilagojeni specifičnim značilnostim institucije kot na primer dostopnosti, strukturi zaposlenih in njihovim potovalnim navadam.

Zakaj Mobilnostni načrt?

Praksa v tujini kaže, da imajo mobilnostni načrti potencial zmanjšati uporabo avtomobilov za 10–15 %. Na Nizozemskem so analize mobilnostnih načrtov pokazale 3-odstotno porast uporabe koles na delo z dokaj preprostimi ukrepi (parkirišče za kolesa, tuš, službena kolesa ipd.), kolesarjenje pa se ponekod spodbuja tudi z uvedbo proračuna mobilnosti, kjer zaposleni dobijo finančno nadomestilo za uporabo koles.¹

Poseben pomen imajo ti. aktivne oblike prometa, pri čemer imamo v mislih zlasti pešačenje in kolesarjenje, pa tudi ostale, npr. skiro. Po danih raziskavah² je ugotovljeno, da se za vsakih 1.200 prekolesarjenih kilometrov povprečna bolniška odsotnost zmanjša za en dan. Kolesarjenje ima poleg zdravstvenih koristi vpliv tudi na gospodarstvo. Danska prihrani približno 0,8 € za vsak prevožen kilometer, kar pri 5,7 milijonih Dancih in povprečni 1,5 km dolgi poti opravljeni s kolesom na dan znese dnevno vsaj 6.840.000 €.

¹ <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/CyclingintheNetherlands2009.pdf>

² <http://www.cycling-embassy.dk/facts-about-cycling-in-denmark/statistics/>



Hkrati imajo trajnostne oblike prometa pozitivne učinke na prometno varnost, okolje (kakovost zraka in hrup) in zdravje, ter s tem na kakovost bivanja. Trajnostna mobilnost tudi pomembno vpliva na doseganje potrebne telesne aktivnosti. Glede na to, da opažamo v MOV nadpovprečno bolniško odsotnost, ki je kar 14 % nad slovenski povprečjem (15,6 dni v MOV in 13,7 dni v SLO), nadpovprečno število prejemnikov zdravil zaradi sladkorne bolezni (5,6 % v in 5,1 % v SLO) in zdravil zaradi povišanega krvnega tlaka (25,7 % v MOV in 23,7 % v SLO) ter nadpovprečno število srčnih kapi (3,0 % v MOV in 1,9 % v SLO). Zaskrbljajoč podatek je tudi, da se nezdrave življenjske navade prebivalcev odražajo tudi na mlajši generaciji, kar se vidi v nadpovprečnemu številu predebelih otrok (26,6 % v MOV in 24,6 % v SLO) in podpovprečnemu telesnemu fitnesu otrok (49,3 % v MOV in 50,0 % v SLO)³. Večji delež pešačenja in kolesarjenja pa tudi uporabe javnega potniškega prometa bi lahko pomembno prispeval k izboljšanju teh zdravstvenih kazalnikov.

3. O Upravi Mestne občini Velenje

Sedež Uprave Mestne občine Velenje se nahaja v središču mesta Velenje. Občinska uprava opravlja upravne, strokovne, pospeševalne in razvojne naloge, naloge v zvezi z zagotavljanjem javnih služb iz občinske pristojnosti ter druge naloge v okviru pravic in dolžnosti MOV⁴. Uprava MOV deluje na različnih lokacijah. Sedež je v centru mesta, na naslovu Titov Trg 1, kjer poteka večina aktivnosti, druga pa je na Koroški cesti 37b, kjer ima prostore Medobčinska inšpekcija, redarstvo in varstvo okolja (MIRVO), ostale lokacije pa so na drugih lokacijah v okviru Urada za urejanje prostora (UUP) SAŠA. Uprava MOV je razdeljena na 5 uradov in kabinet župana, s skupaj 88 zaposlenimi ter skupna organa občinske uprave MIRVO z 19 zaposlenimi in UUP SAŠA s 4 zaposlenimi, od katerih 1 oseba dela na naslovu Titov trg 1, ostali pa drugod.

Preglednica 1: Število zaposlenih po lokacijah

Lokacija	Število zaposlenih
Titov trg 1	88+3*
Koroška cesta 37b	16 (+3 na drugi lokaciji)
Drugod	3**
Skupaj	111

* 3 zaposleni preko UUP SAŠA

** 3 zaposleni drugod v regiji

Največji delež zaposlenih ima klasičen, vendar premakljiv delovni čas. Prihod na delo je med 7 in 8. uro, odhod pa je med 15. in 16. uro. V sredo se zaradi uradnih ur čas prihoda zamakne za eno uro. Uradne ure Uprave so v ponedeljek in torek od 8.00–14.30, v sredo od 8.00–17.00 in v petek od 8.00–13.00. Zaposleni na MIRVO imajo 3-izmenski urnik (dopoldan, popoldan in ponoči). Nekaj zaposlenih ima tudi skrajšan delovni čas in nekaj je takšnih, ki delajo po potrebi v nujnih primerih.

³ <http://obcene.njjz.si/Dokumenti/pdf/2016/obcene/133.pdf>

⁴ <http://www.velenje.si/uprava-organi-obcene/uprava-mov>



Slika 1: Karta lokacij Uprave Mestne občine Velenje

Na sliki sta prikazani obe lokaciji Uprave MOV (1 – Titov trg 1 in 2 – Koroška cesta 37b). Poleg tega je na karti prikazana tudi oddaljenost posamezni postaj/postajališč (Bicy in avtobusna postajališča ter železniška postaja).

Slika 2: Karta bivališč zaposlenih na MOV

V Mestni občini Velenje stanuje 81 zaposlenih oziroma 74 % vseh zaposlenih, ostali na delo migrirajo iz okoliških občin.



4. Analiza dostopnosti upravnih stavb MOV

4.1 Dostopnost – Titov trg 1

Uprava MOV na naslovu Titov trg 1 je relativno dobro dostopna z vsemi vrstami prevoza.

Dostopnost peš

V neposredni okolici Uprave so poti, namenjene samo pešcem, na ostalih cestah pa so urejeni pločniki in varni prehodi za pešce. Precej dobro je poskrbljeno tudi za osebe z gibalno oviranostjo. V vhodno avlo je preko klančine možen dostop za gibalno ovirane, nato pa varnostnik pokliče uradnika, ki ga stranka potrebuje. Za slepe in slabovidne je na stavbi le poimenovanje objekta, vodenja s taktilnimi oznakami do stavbe ni.



Slika 3: Urejena klančina za gibalno ovirane osebe pred glavnim vhodom v stavbo



Slika 4: Uprava MOV stoji na osrednjem velenjskem Titovem trgu



Slika 5: Peš cona v neposredni okolici stavbe



Slika 6: Urejen prehod za pešce za stavbo Uprave na Šaleški cesti





Slika 7: Urejen prehod za pešce s fizično oviro na Rudarski cesti

Slika 8: Slabo vzdrževan podhod Mastodont pod Šaleško cesto

Dostopnost s kolesom

Kolesarske poti v okolici Uprave obstajajo, a niso povsod sklenjene, zato morajo zaposleni uporabljati pločnik in pešpoti. Pred Upravo MOV so postavljena tudi stojala za kolesa, ki so deloma primernih, deloma pa neprimernih oblik. Pred stavbo je tudi postaja avtomatiziranega sistema za izposojo koles Bicy. Skupaj je 17 parkirnih mest za lastna kolesa ter 8 mest za kolo v sistemu Bicy.

Dve bližnji postaji Bicy sta še na glavni avtobusni postaji in pri Vili Bianci.



Slika 9: Postaja Bicy ter parkirišče za lastna kolesa v ozadju, pred vhodom v Upravo



Slika 10: Postaja Bicy na glavni avtobusni postaji, ki je od Uprave oddaljena 350 m oz. 4 min peš



Slika 11: Postaja Bicy na avtobusni postaji Vila Bianca, ki je od Uprave oddaljena 400 m oz. 5 min peš



Slika 12: Dvosmerna kolesarska steza na glavni Šaleški cesti



telefon: 03-8961-600 / info@velenje.si / www.velenje.si / ID za DDV: SI-49082884 / podračun EZR MOV pri Banki Slovenije: 01333-0100018411

Dostopnosť z autobusom

Glavna avtobusna postaja Velenje je od sedeža Uprave oddaljena 350 m. Na njej ustavlja tako medkrajevno-primestni kot tudi mestni avtobus. Glavni prevoznik v medkrajevno-primestnem prometu je Nomago, d. o. o., ki opravlja naslednje prevoze v smeri Celja, Črne na Koroškem, Dravogradu, Ljubljane, Maribora, Mislinje, Mozirja, Prevalj, Sl. Gradca, Sl. Konjic, Šoštanja, idr.

V bližini sta še dve avtobusni postajališči brezplačnega mestnega avtobusa Lokalc (Vila Bianca, ki je oddaljena 400 m in Cvetličarna Iris, ki je oddaljena 450 m od uprave), kjer poteka rumena proga, ki je tudi najbolj frekventna v Velenju in povezuje Šalek s središčem Velenja, Velenjskim jezerom, nakupovalnim središčem Velenjka, železniško postajo itd. Avtobusi rumene proge vozijo na približno 15 minut med 6.00 in 20.00.

Avtobusi so v času jutranje (6.00–8.00) in popoldanske (13.00–15.00) prometne konice dokaj zasedeni, izven konic pa so precej prazni. Poleg tega je zasedenost odvisna od linije ter vrste prevoza.



Slika 13: Glavna avtobusna postaja Velenje, ki je od Uprave oddaljena 350 m oz. 4 min peš



Slika 14: Avtobusno postajališče Vila Bianca, ki je od Uprave oddaljeno 400 m oz. 5 min peš



Slika 15: Avtobusno postajališče Cvetličarna Iris, ki je od Uprave oddaljeno 450 m oz. 6 min peš



Dostopnost z vlakom

Železniška postaja Velenje je končna postaja regionalne železniške proge št. 31 med Celjem in Velenjem. Od sedeža Uprave je oddaljena okoli 1,2 km oziroma 15 min peš. Železniška postaja nima neposredne povezave z avtomatiziranim sistemom za izposojo koles Bicy niti z mestnim avtobusom Lokalc.

Vlak povezuje Velenje z mestom Celje ter tudi z manjšimi kraji, kot na primer Šoštanj, Florjan, Paška vas, Šmartno ob Paki, Polzela, Šempeter v Savinjski dolini, Žalec ter Petrovče. Dnevno pelje 12 potniških vlakov, vozni red je v jutranji konici na približno eno uro, v popoldanski na pol ure oz. eno uro, izven konic na približno dve uri. Cena vozovnice je 3,44 EUR, čas potovanja med Velenjem in Celjem pa je približno 50 minut, medtem ko vožnja z avtom traja okoli 30 minut. V primerjavi z avtobusom je vožnja z vlakom privlačna alternativa, saj vožnja z avtobusom traja okoli 45 min in stane 4,10 EUR, vendar je poglavitna težava v nizki frekvenci voženj vlakov.



Slika 16: Železniška postaja Velenje, ki je od Uprave oddaljena 1,2 km oz. 15 min peš



Slika 17: Neprimerna stojala za kolesa na železniški postaji

Dostopnost z avtomobilom

Uprava MOV je dobro povezana s prometnicami. Mimo namreč vodi glavna cesta G1-4 (Dravograd–Arja Vas). Vsa bližnja javna parkirišča so zajeta v modro cono - cona A in v garažni hiši Mercator. Parkiranje je plačljivo ob delovnikih od 7.00–15.30. Z označitvijo prihoda je parkiranje do 30 min brezplačno. Prav tako je brezplačno parkiranje med vikendi in ob praznikih. Za avtomobil je v bližnji okolici 46 parkirnih mest za kratkotrajno parkiranje ter 330 parkirnih mest v garažni hiši Mercator.



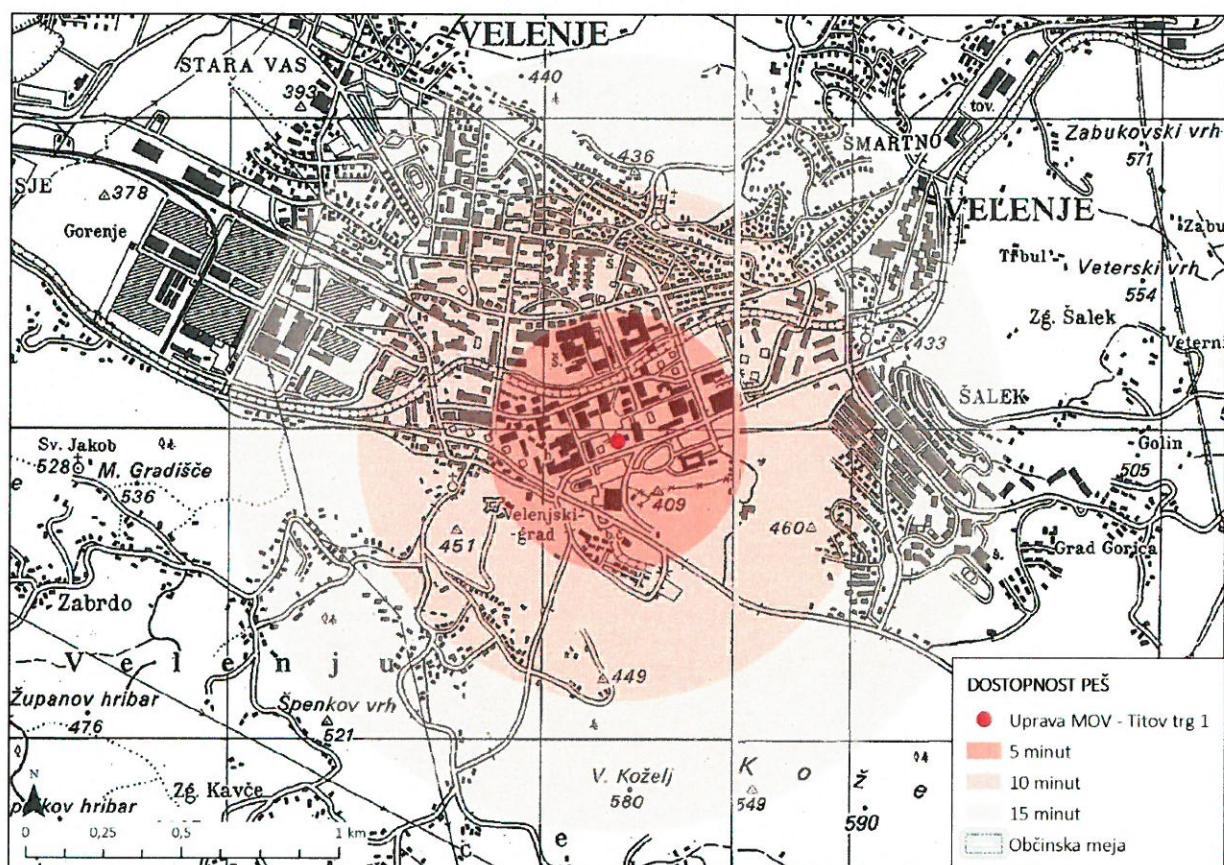
Slika 18: Modra cona in dve parkirni mesti za električna vozila na Šaleški cesti



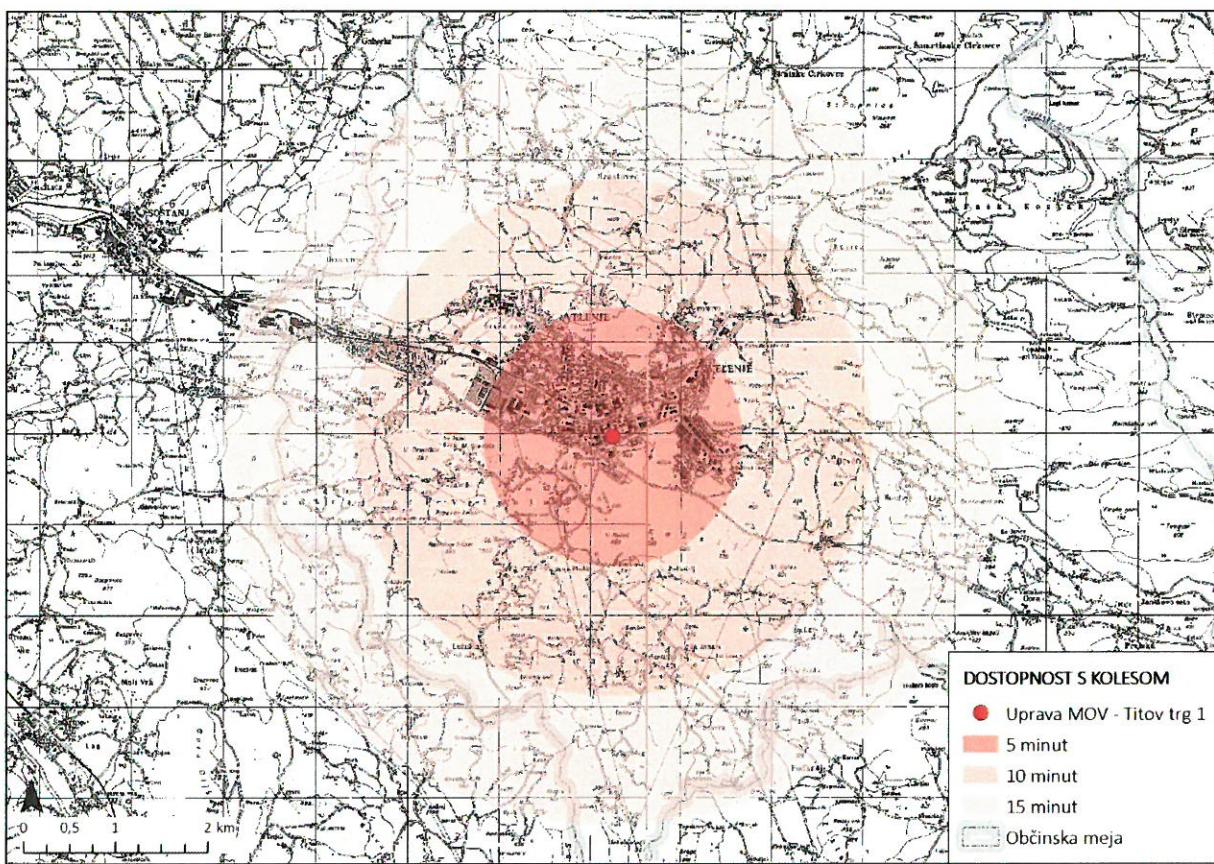
Slika 19: Modra cona na Rudarski cesti



Slika 20: V bližini je tudi garažna hiša Mercator



Slika 21: Karta dostopnosti Uprave MOV (Titov trg 1) peš – potovalna hitrost 5 km/h



Slika 22: Karta dostopnosti Uprave MOV (Titov trg 1) s kolesom – potovalna hitrost 17 km/h

4.2 Dostopnost– Koroška cesta 37b

Na lokaciji Koroška cesta 37b ima prostore Medobčinska inšpekcija, redarstvo in varstvo okolja, ki je del uprave MOV. Lokacija MIRVO je relativno dobro dostopna z vsemi vrstami prevoza.

Dostopnost peš

V okolici MIRVO so urejene poti za pešce. Pred vhodom v stavbo je tudi rahla klančina za gibalno ovirane osebe.

Dostopnost s kolesom

V neposredni okolici MIRVO so poti, deloma namenjene pešcem, deloma pa tudi pešcem in kolesarjem. Na delih, kjer površine za kolesarje niso zvezne kolesarji namesto po vozišču vozijo kar po pločniku za pešce. Pred stavbo ni parkirišč za kolesa, tako da zaposleni lastna in službena kolesa puščajo v službenih prostorih ali garaži. Organizacija ima v tri (3) redarska kolesa ter en (1) tuš za zaposlene.

Dostopnost z avtobusom

Najbližje avtobusno postajališče je Velenje Rud. dom, ki je od MIRVO oddaljeno 120 m oz. 2 min peš. Postajališče je brez nadstrešnice. Do železniške postaje je 1,1 km oz. 14 min peš.



Dostopnost z vlakom

Železniška postaja Velenje je od stavbe MIRVO oddaljena približno 950 m oziroma 11 min hoje. Železniška postaja nima neposredne povezave z avtomatiziranim sistemom za izposojo koles Bicy niti z mestnim avtobusom Lokalc.

Dostopnost z avtomobilom

Nasproti prostorov MIRVO je večje parkirišče, kjer parkirajo zaposleni bližnjih podjetij. Na samem parkirišču sta označeni dve parkirni mesti za službeni vozili MIRVO in tri parkirna mesta za kratkotrajno parkiranje, kjer parkirajo obiskovalci namenjeni na različne naslove podjetij. Poleg tega lahko zaposleni in obiskovalci parkirajo lahko parkirajo v Sončnem parku. Ob stavbi je tudi neurejeno parkirišče ob regionalni Koroški cesti.



Slika 23: Pločnik in kolesarska steza pred stavbo



Slika 24: Konec kolesarske steze na Koroški cesti



Slika 25: Kolesarji vozijo kar po pločniku za pešce namesto po vozišču

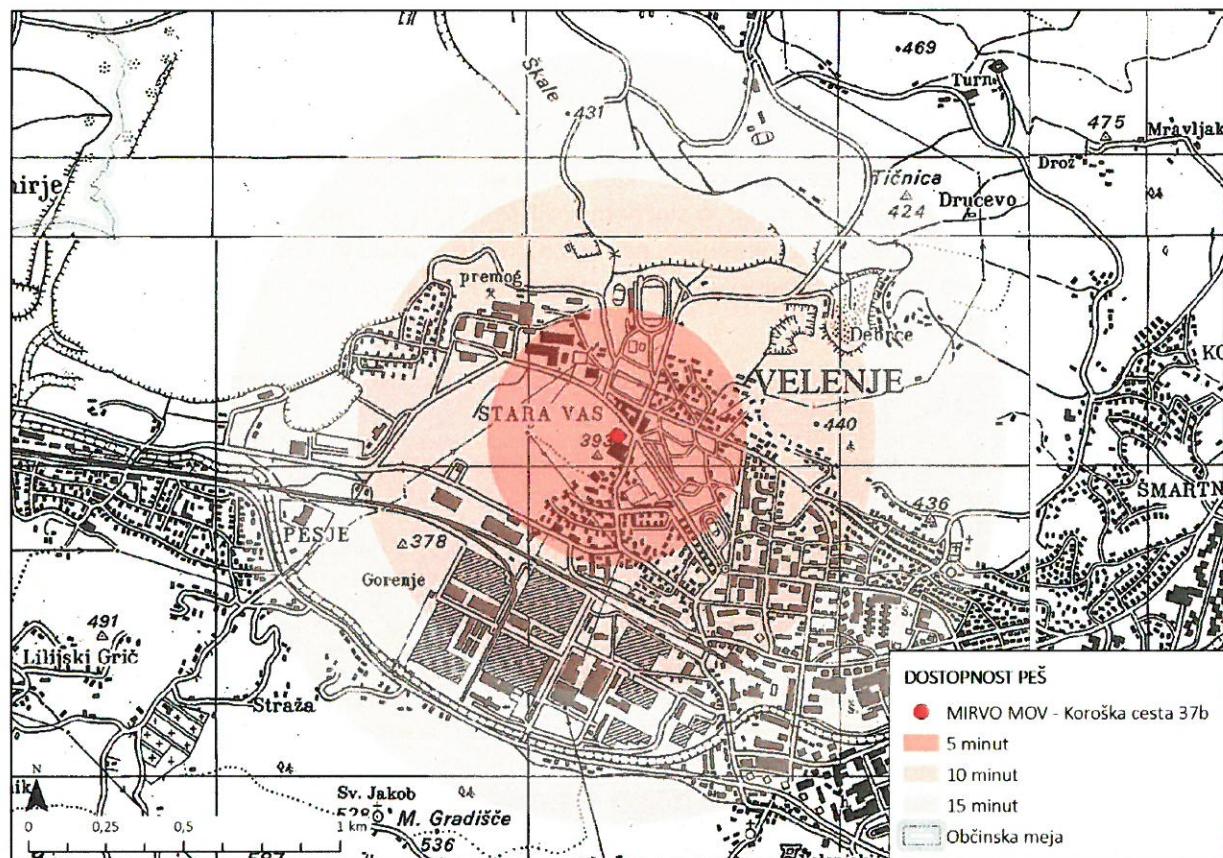


Slika 26: Enosmerna kolesarska steza - kolesarji vozijo raje po napačni strani kot po vozišču

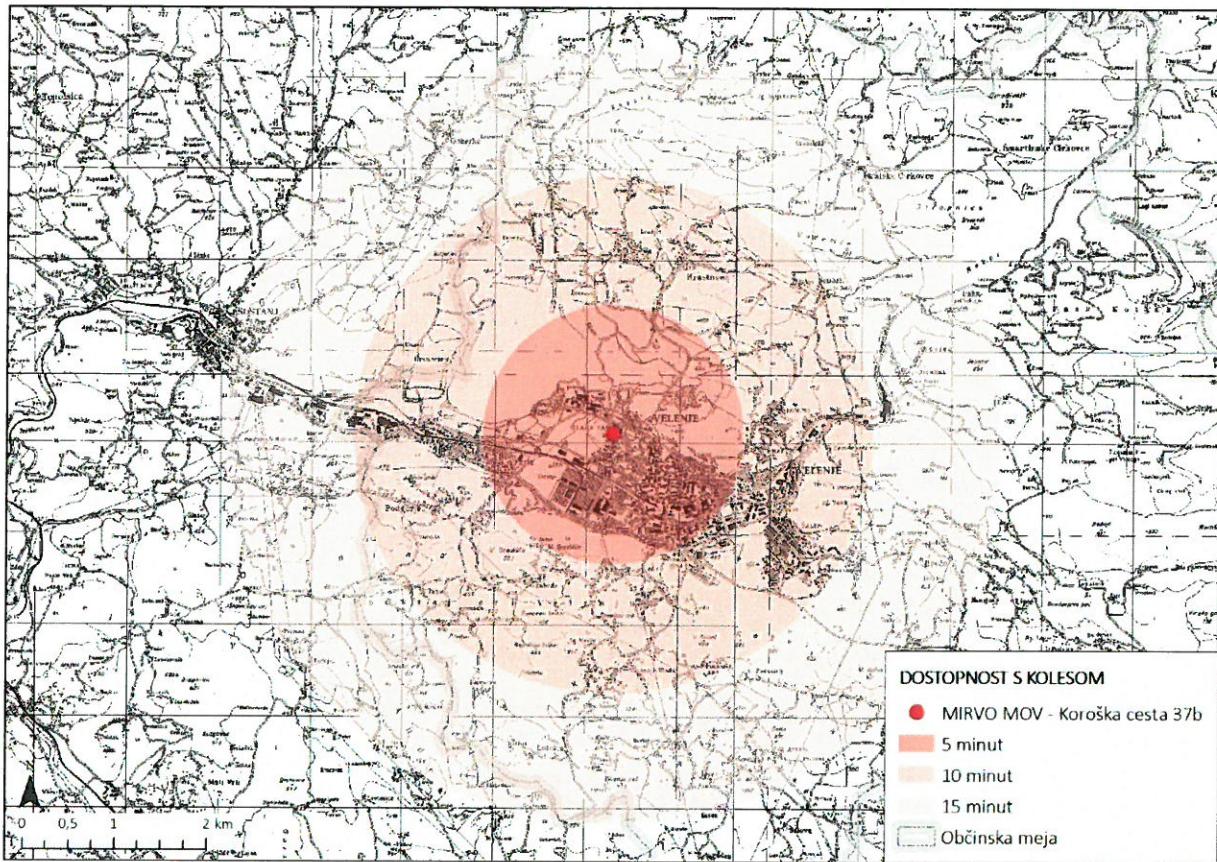




Slika 27: Avtobusno postajališče Velenje Rud. dom, ki je od MIRVO oddaljeno 120 m oz. 2 min peš. Postajališče je brez nadstrešnice



Slika 28: Karta dostopnosti MIRVO (Koroška cesta 37b) peš – potovalna hitrost 5 km/h



Slika 29: Karta dostopnosti MIRVO (Koroška cesta 37b) s kolesom – potovalna hitrost 17 km/h

5. Dosedanji dosežki

Uprava MOV na lokaciji Titov trg spodbuja uporabo trajnostnih sredstev za prevoz na delo na način v sklopu uvedbe fleksibilnega prihoda (od 7.00 do 8.00) in odhoda (od 16.00 do 17.00) na delovno mesto. Organizacija ima na razpolago tudi dve (2) službeni električni kolesi, ki pa nista posebej promovirani. Poleg tega ni posebnih vzpodbud za uporabo avtomatiziranega sistema za izposojo koles Bicy ali pa mestnega avtobusa Lokalc. V ustanovi niti garderob niti tušev za zaposlene. S podražitvijo parkirnine v garažni hiši Mercator je postal bolj privlačno parkiranje na modri coni tik pred stavbo občine, s čimer se je še povečala privlačnost uporabe avtomobila za prihod na delo.

MIRVO na lokaciji Koroška cesta 37b sicer ima en (1) tuš za zaposlene, vendar delodajalec zaposlenih ne izobražuje ali spodbuja za uporabo trajnostnih prevoznih sredstev. Edini »pozitivni« ukrep je ta, da pred stavbo ni zadostnega števila parkirnih mest za vse zaposlene, tako da so nekateri primorani parkirati ob Sončnem parku.

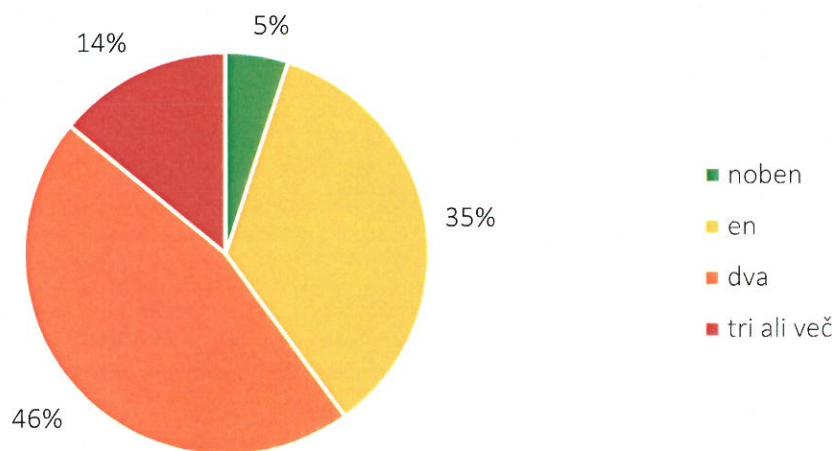
6. Potovalne navade zaposlenih

V sklopu Celostne prometne strategije Mestne občine Velenje smo v tretji fazi projekta med 30. 1. 2017 in 3. 2. 2017 izvedli anketo z namenom analize potovalnih navad in izdelave MN za MOV.



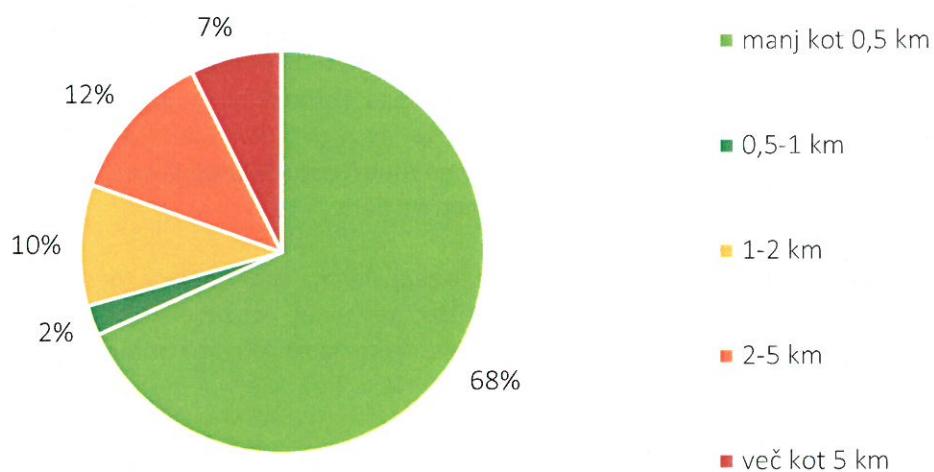
Ciljno skupino so predstavljali vsi zaposleni Mestne občine Velenje. Izpolnjevanje je potekalo anonimno.

Pridobili smo 65 ustrezeno izpolnjenih vprašalnikov, tj. 59 % vseh zaposlenih. Od tega je bilo 52 vrnjenih anket s strani zaposlenih na naslovu Titov trg 1 in 13 z naslova Koroška cesta 37b. 62 % anketiranih je bilo žensk in 38 % moških. Največ vprašanih (38 %) je pripadalo skupini starih med 35–44 let, nekoliko manj je bilo starih med 45–54 let, ti so predstavljali 35 % vseh anketiranih zaposlenih. 14 % je bilo starih med 55–64 let. Najmanj je bilo tistih, ki so bili stari med 25–34 let. 95 % gospodinjstev anketiranih zaposlenih ima na razpolago vsaj en avto, 60 % ima na voljo vsaj dva avtomobila.



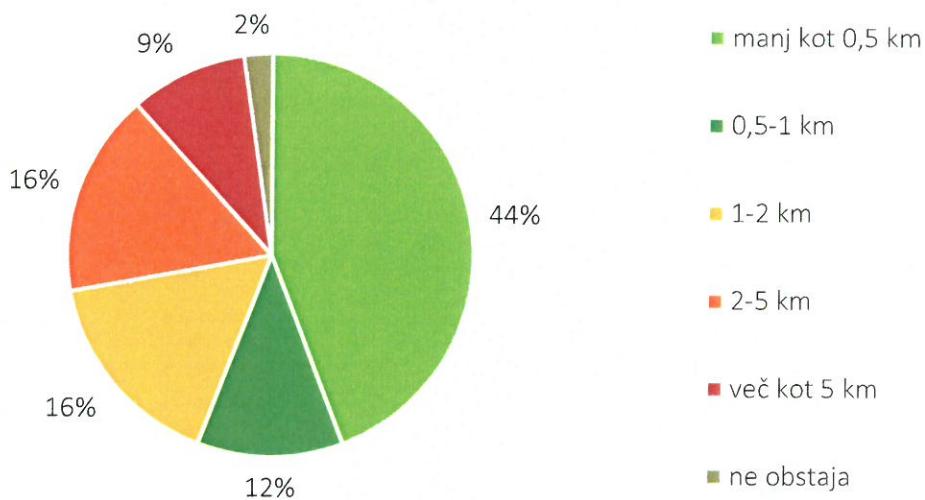
Slika 30: Število avtomobilov v gospodinjstvu zaposlenega (N=65)

Naslednji diagrami prikazujejo oddaljenost peš, kolesarskih poti in avtobusnih postajališč in kraja bivanja. Sedem od deset zaposlenih ima do najbližje urejene pešpoti manj kot 1 km, do urejene kolesarske steze manj kot 2 km in do najbližjega avtobusnega postajališča manj kot 1 km.

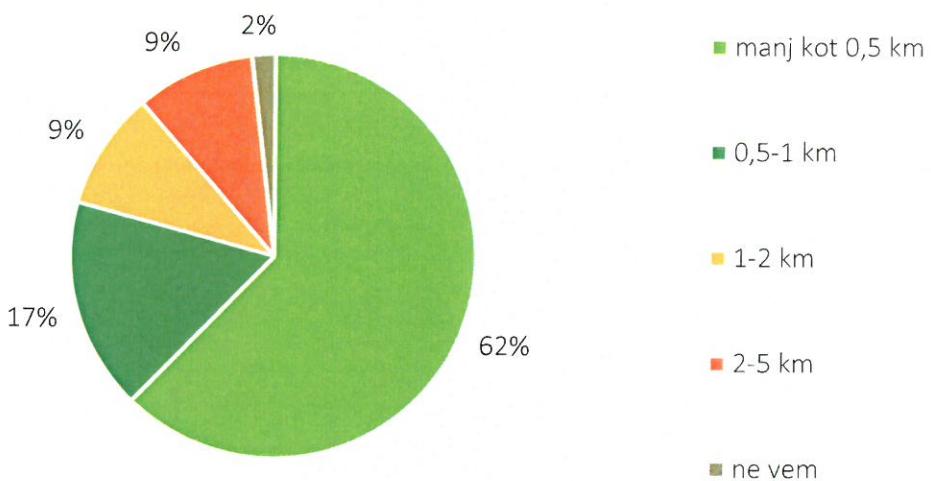


Slika 31: Oddaljenost prebivališča od najbližje urejene pešpoti (N=41⁵)

⁵ N je manj kot 65, ker vsi anketiranci niso napisali oddaljenosti.



Slika 32: Oddaljenost prebivališča od najbližje urejene kolesarske povezave ($N=43^6$)

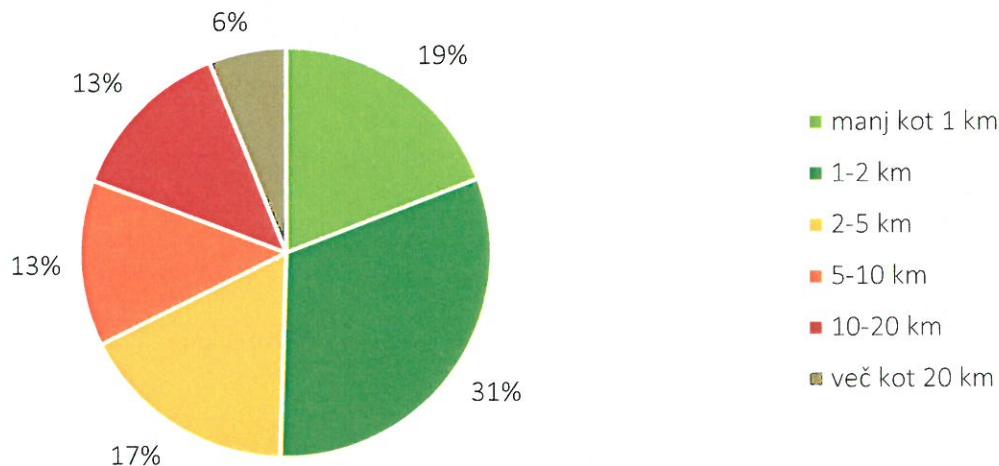


Slika 33: Oddaljenost prebivališča od najbližjega avtobusnega postajališča ($N=53^7$)

Polovica zaposlenih, ki dela na naslovu Titov trg 1, živi manj kot 2 km od delovnega mesta, 19 % manj kot 1 km stran, 31 % pa med 1 in 2 km od službe. 17 % jih je oddaljenih 5–10 km, 13 % 10–20 km, 6 % pa jih živi več kot 20 km stran.

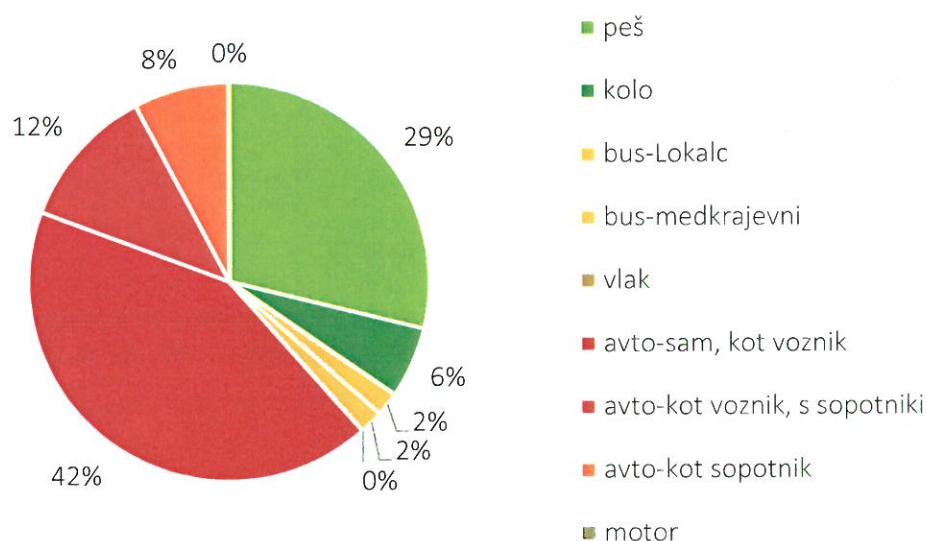
⁶ N je manj kot 65, ker vsi anketiranci niso napisali oddaljenosti.

⁷ N je manj kot 65, ker vsi anketiranci niso napisali oddaljenosti.



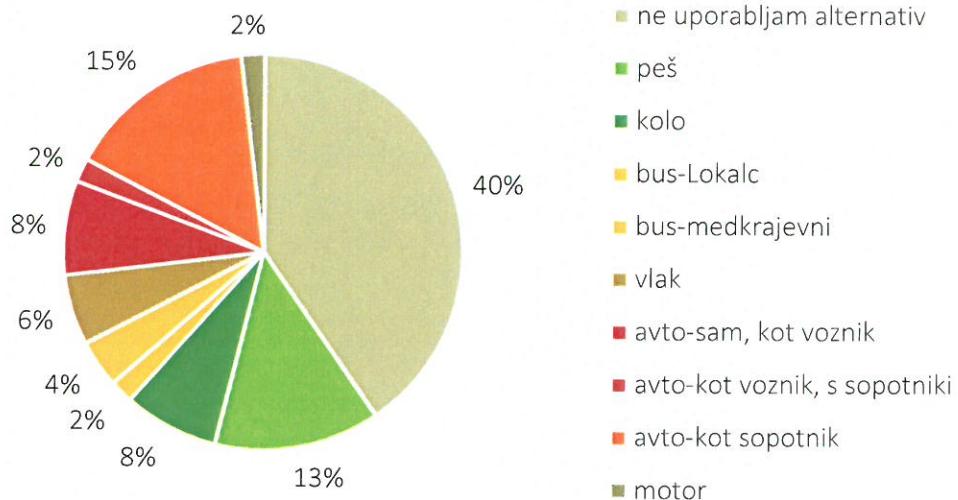
Slika 34: Oddaljenost zaposlenih od doma do službe (Titov trg 1) (N=52)

Trije od petih zaposlenih se vozijo v službo z avtomobilom. 42 % se jih vedno vozi brez sopotnikov, 20 % pa se jih vozi s sopotniki ali pa so sami sopotniki. Javni potniški promet uporablja 4 % vprašanih. 35 % zaposlenih gre v službo peš ali s kolesom, 29 % jih redno pešači, ostali pa kolesarijo. Opaziti je torej, da je običajen način potovanja na delo z avtomobilom in peš, medtem ko javni potniški promet uporabljava le dva vprašana.



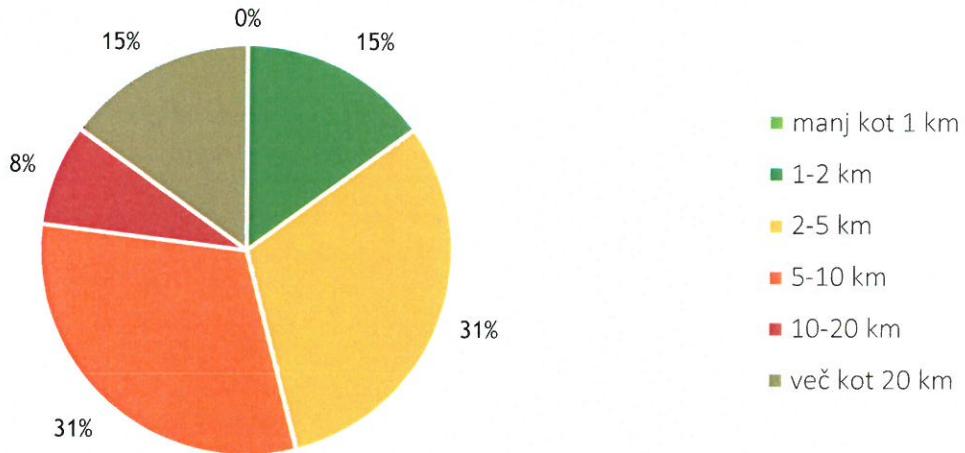
Slika 35: Običajen način potovanja na delo (Titov trg 1) (N=52)

Zaposlene smo vprašali tudi o alternativnem prevoznem sredstvu. 40 % zaposlenih ga ne uporablja. 13 % jih gre peš, 8 % zaposlenih pa občasno kolesari. En zaposlen včasih uporablja mestni avtobus Lokalc, dva zaposlena medkrajevni avtobus in trije vlak (večina ponavadi uporablja avtomobil). Četrtina jih kot alternativo uporabi avto, štirje kot vozniki, en, ki občasno kot voznika deli prevoz z ostalimi, in 8 oseb, ki se včasih pelje z nekom drugim.



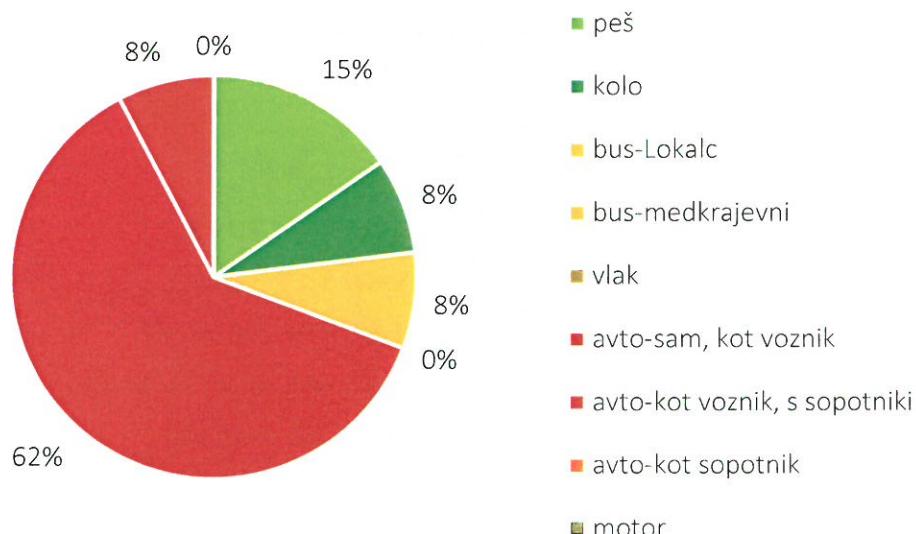
Slika 36: Alternativni način potovanja na delo (Titov trg 1) (N=52)

Vsi zaposleni, ki delajo na naslovu Koroška cesta 37b, imajo od doma do službe več kot kilometer. 46 % jih stane v radiju 5 km, od tega 15 % živi največ 2 km stran. 31 % jih je oddaljenih 5–10 km, 8 % 10–20 km, kar 15 % pa jih živi več kot 20 km stran.



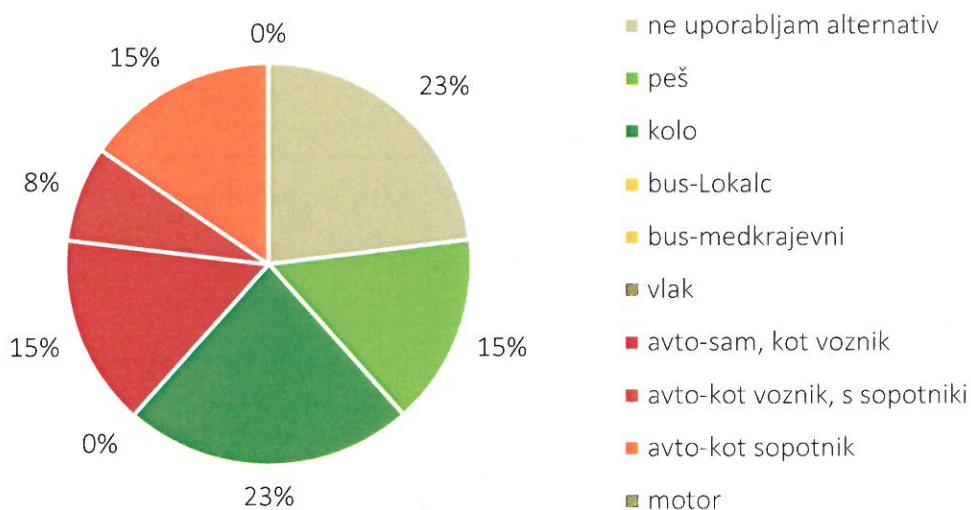
Slika 37: Oddaljenost zaposlenih od doma do službe (Koroška cesta 37b) (N=13)

70 % zaposlenih se vozi v službo z avtomobilom. 62 % se jih vedno vozi brez sopotnikov, 8 % pa s sopotniki. Brezplačni mestni avtobus Lokalc uporablja 8 % vprašanih (1 oseba), ostalih javnih prevoznih načinov ne uporablja nihče. Skoraj četrtina vprašanih (3 osebe) gre v službo peš ali s kolesom, od tega dve osebi pešačita, ena pa kolesari. Opaziti je torej, da je običajen način potovanja na delo predvsem z avtomobilom.



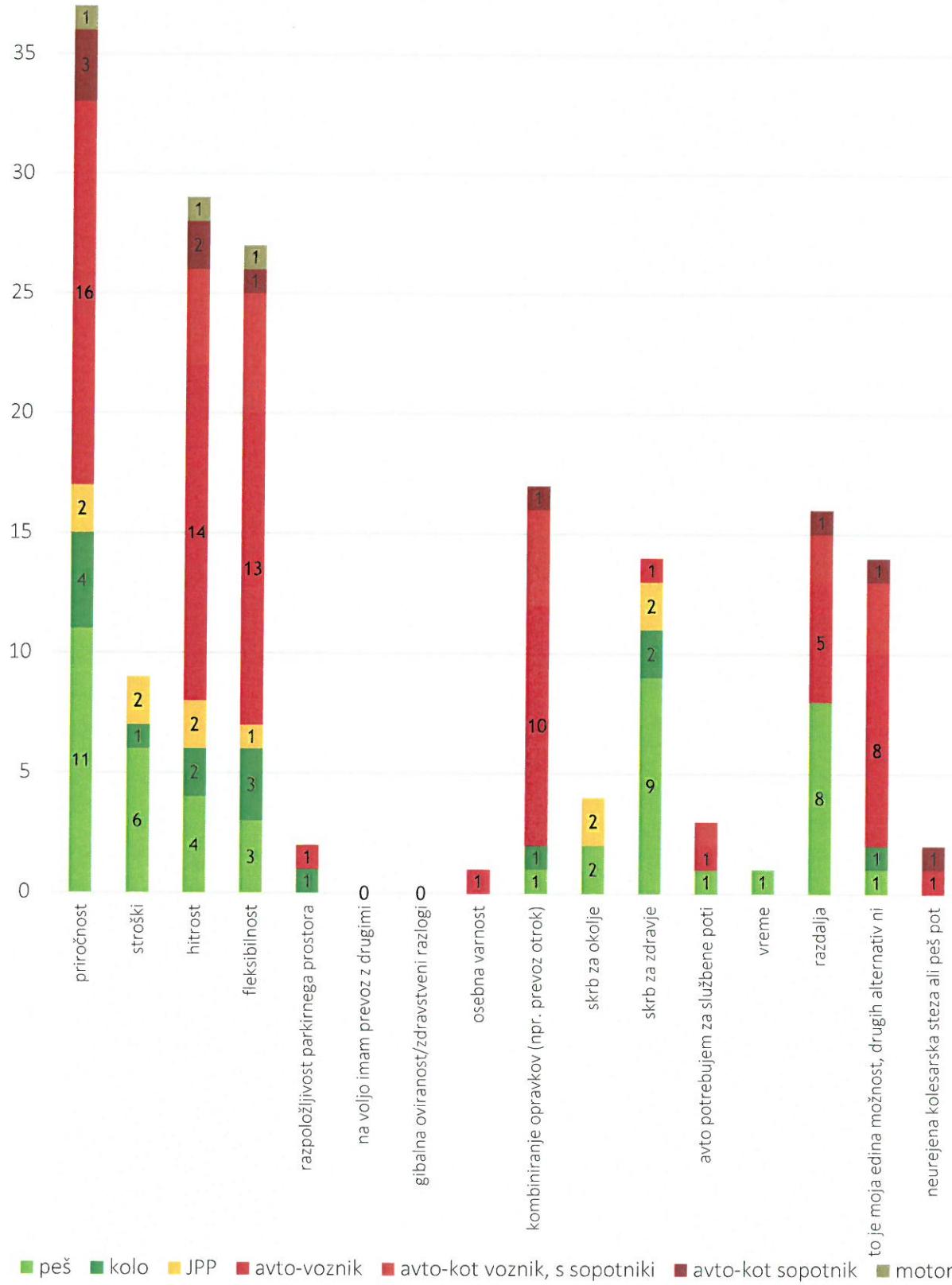
Slika 38: Običajen način potovanja na delo (Koroška cesta 37b) (N=13)

Zaposlene smo vprašali tudi o alternativnem prevoznem sredstvu. Četrtina ga ne uporablja. Dve osebi gresta peš, tri s kolesom, nihče pa kot alternativo ne uporablja javnega potniškega prometa. Dva zaposlena, ki redno pešačita oz. kolesarita gresta občasno na delo kot voznika z avtomobilom, dve osebi, ki sta ponavadi voznika pa se občasno pripeljeta v službo z nekom drugim.



Slika 39: Alternativni način potovanja na delo (Koroška cesta 37b) (N=13)

Zanimali so nas tudi razlogi za uporabo običajnega prevoznega sredstva (možnih je bilo več odgovorov). Tisti, ki pešajo, so največkrat označili priročnost, skrb za zdravje, razdaljo in stroške. Tisti, ki se vozijo z avtomobilom, so največkrat označili hitrost, priročnost, fleksibilnost in kombiniranje opravkov. Tisti, ki kolesajo in uporabljajo javni potniški promet, to počnejo zlasti zaradi priročnosti, fleksibilnosti, hitrosti in skrbi za zdravje in okolje.

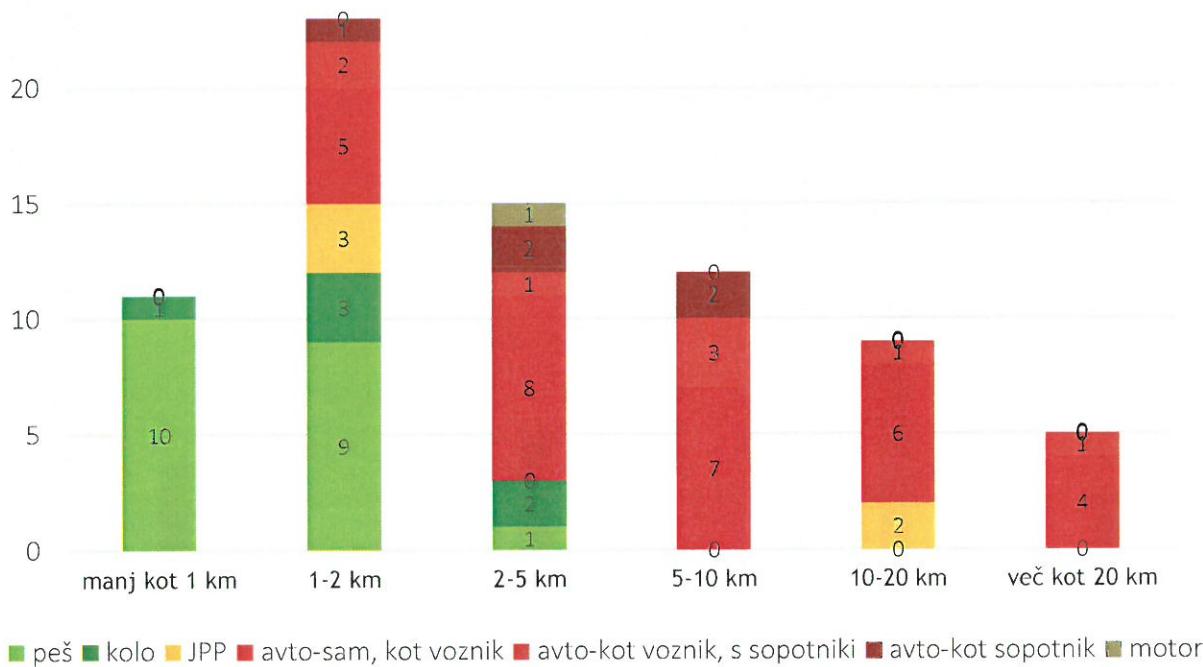


Slika 40: Razlogi za uporabo običajnega prevoznega načina (N=65)



Skoraj polovica (44 %) zaposlenih stanuje manj kot 2 km oddaljena od delovnega mesta in za pot na delo večinoma (76 %) uporablja trajnostne načine potovanj, ostali (24 %) se na delo pripeljejo z avtomobilom. To razmerje se obrne pri oddaljenosti 2–5 km, kjer se z motornim vozilom v službo pripelje kar 80 % vprašanih, peš ali s kolesom pa le 20 %. Skoraj vse poti, ki so daljše od 5 km, se opravijo z avtomobilom. Izjema sta dve osebi, ki uporabljata javni potniški promet.

25

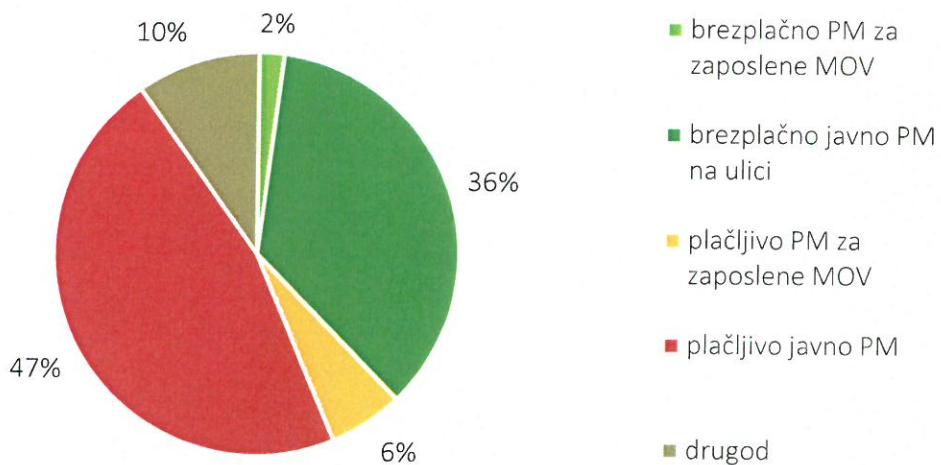


■ peš ■ kolo ■ JPP ■ avto-sam, kot voznik ■ avto-kot voznik, s sopotniki ■ avto-kot sopotnik ■ motor

Slika 41: Običajen način potovanja glede na razdaljo poti (N=75⁸)

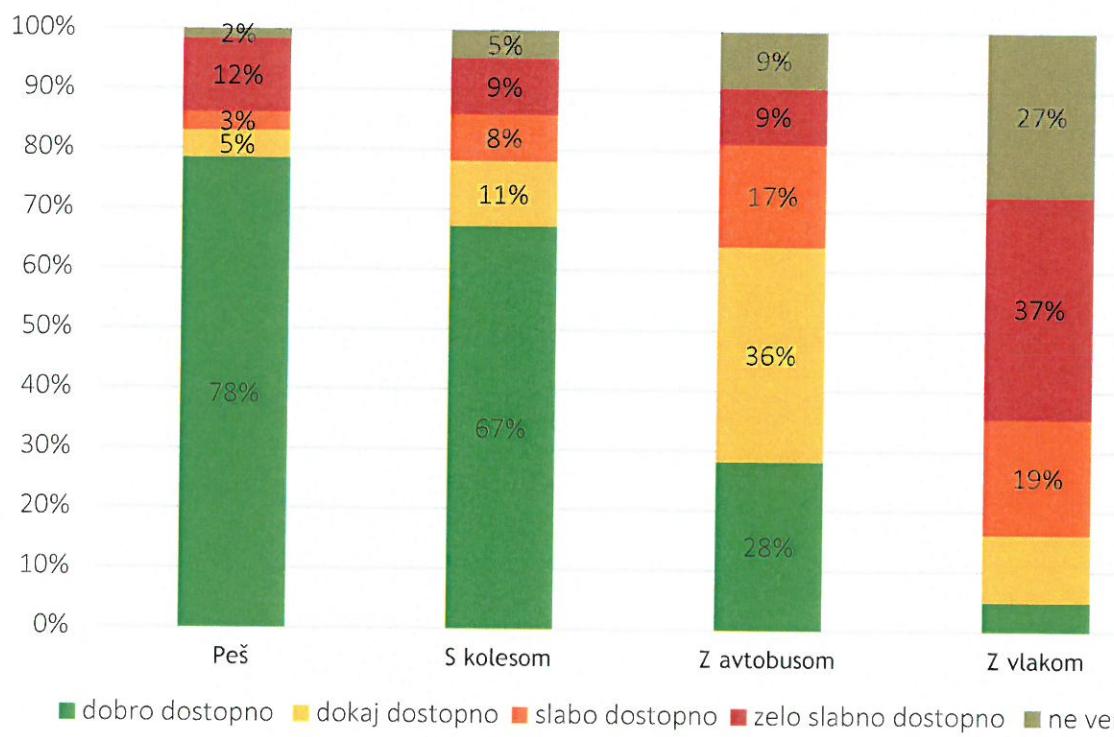
Približno polovica (47 %) anketiranih zaposlenih iz MOV običajno parkira avtomobil na plačljivem parkirnem mestu (npr. modra cona, garažna hiša), 36 % jih parkira na brezplačnem javnem parkirnem mestu na ulici. 6 % vprašanih parkira na plačljivem parkirnem mestu za zaposlene MOV, 2 % na brezplačnem parkirnem mestu za zaposlene MOV, 10 % pa jih parkira drugje (npr. na zaseben parkirnem mestu, na parkirišču ob Sončnem parku ali pa kot sopotnik vozila ne parkirajo sami).

⁸ N je več kot 65, ker so nekateri anketiranci označili več prevoznih načinov.



Slika 42: Običajen način potovanja glede na razdaljo poti (N=489)

Zaposlene smo povprašali, kako ocenjujejo dostopnost Uprave MOV z različnimi prevoznimi načini. Večina ocenjuje dostopnost peš in s kolesom kot dobro. Precej slabše je ocenjena dostopnost z javnim potniškim prometom, še posebej z vlakom, kar ni presenetljivo, saj je železniška postaja precej oddaljena, pa tudi nivo storitev je nizek. Zanimivo je, da skoraj dve tretjini anketirancev (41 oseb) meni, da je dostopnost z avtobusom dobra ali dokaj dobra, a vendarle le 4 osebe uporabljajo to storitev redno in 3 občasno. 14 % zaposlenih ne ve, kako bi ocenili dostopnost s kolesom ali avtobusom, ter 27 % jih ne ve, kako bi ocenili dostopnost z vlakom.

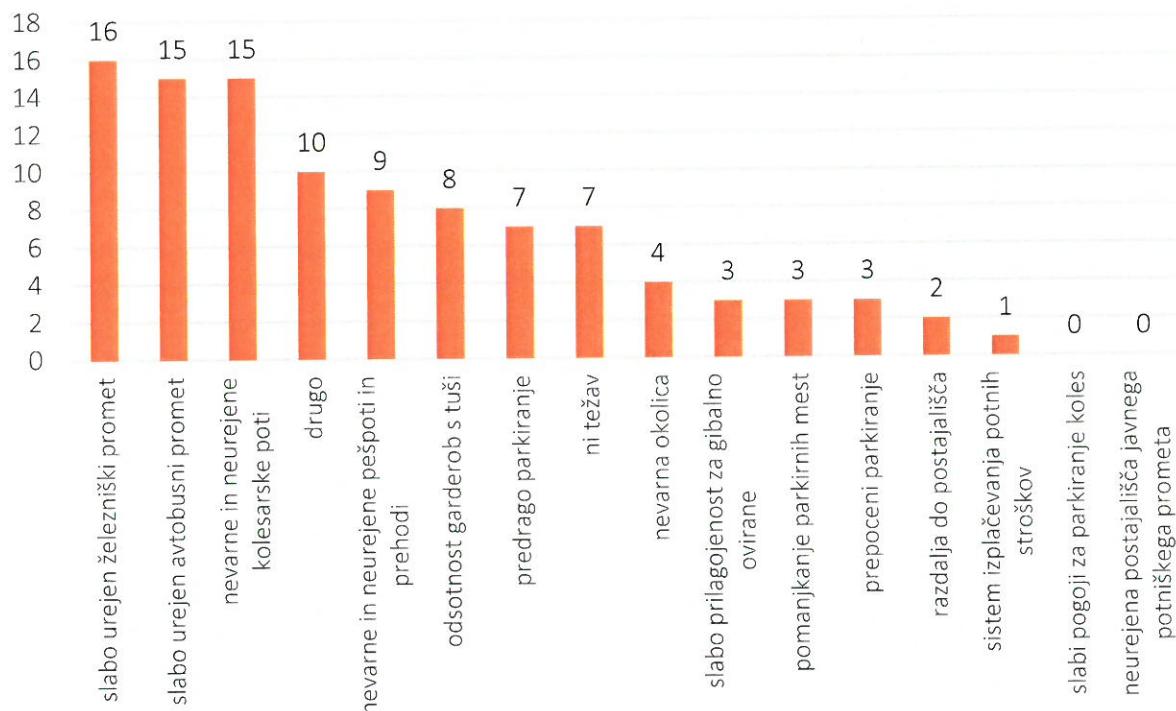


Slika 43: Ocena dostopnosti z različnimi prevoznimi načini (N=65)

⁹ N je manj kot 65, ker vsi anketirani ne pridejo na delo z avtomobilom.



Kot poglavitne težave z vidika dostopnosti so zaposleni največkrat navedli slabo urejen avtobusni in železniški promet (premajhna frekventnost in predolgi potovalni časi), nevarne in neurejene kolesarske in pešpoti ter prehodi čez prometnice. 19 oseb je je sicer označilo ostale razloge, vendar se jih je le sedem opredelilo, da ni težav z dostopnostjo. Precej zaposlenih pogreša garderobe s tuši. Nekaterim se zdi predrago parkiranje, spet drugi ne vidijo večjih težav z vidika dostopnosti. Nekaj oseb je za težavo označilo nevarno okolico (zanemarjenost in slaba javna razsvetljjava), slabo prilagojenost za osebe z gibalno oviranostjo, pomanjkanje parkirnih mest in prepoceni parkiranje. Dve osebi sta označili, da je težava v preveliki oddaljenosti postajališča JPP, ena pa meni, da je težava v sistemu izplačevanja potnih stroškov. Nihče od vprašanih ne vidi težav v pogojih za parkiranje koles in urejenosti postajališč JPP.

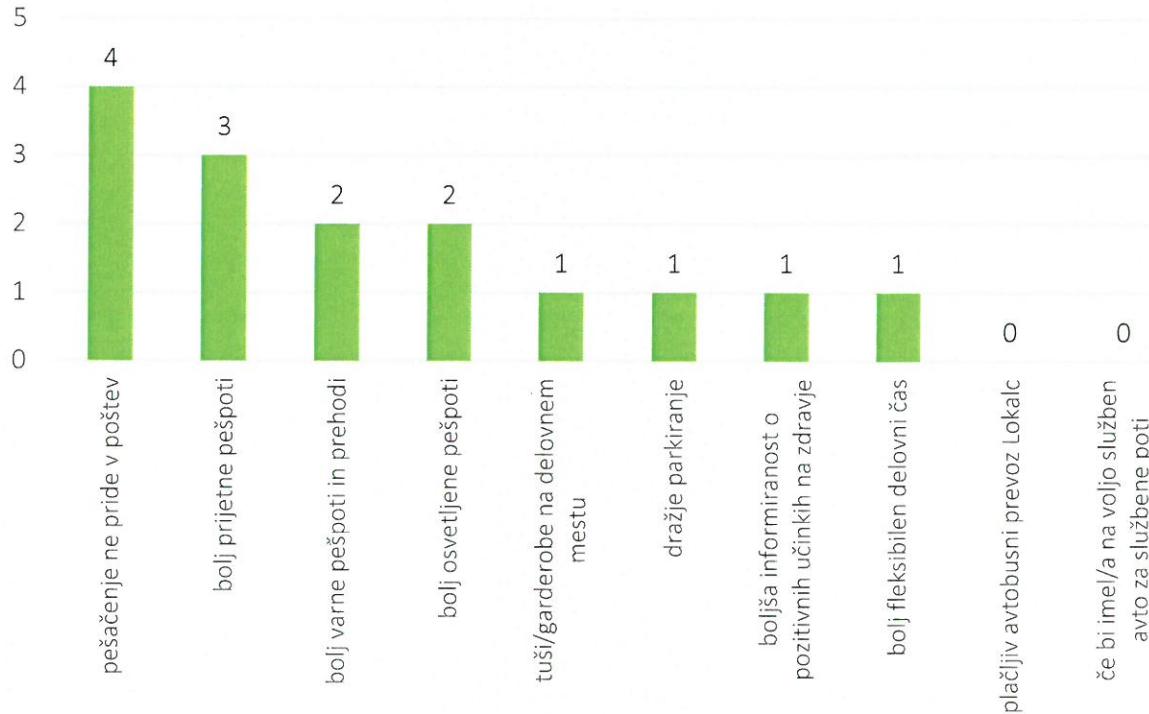


Slika 44: Glavne težave z vidika dostopnosti lokacije delovnega mesta (N=65)

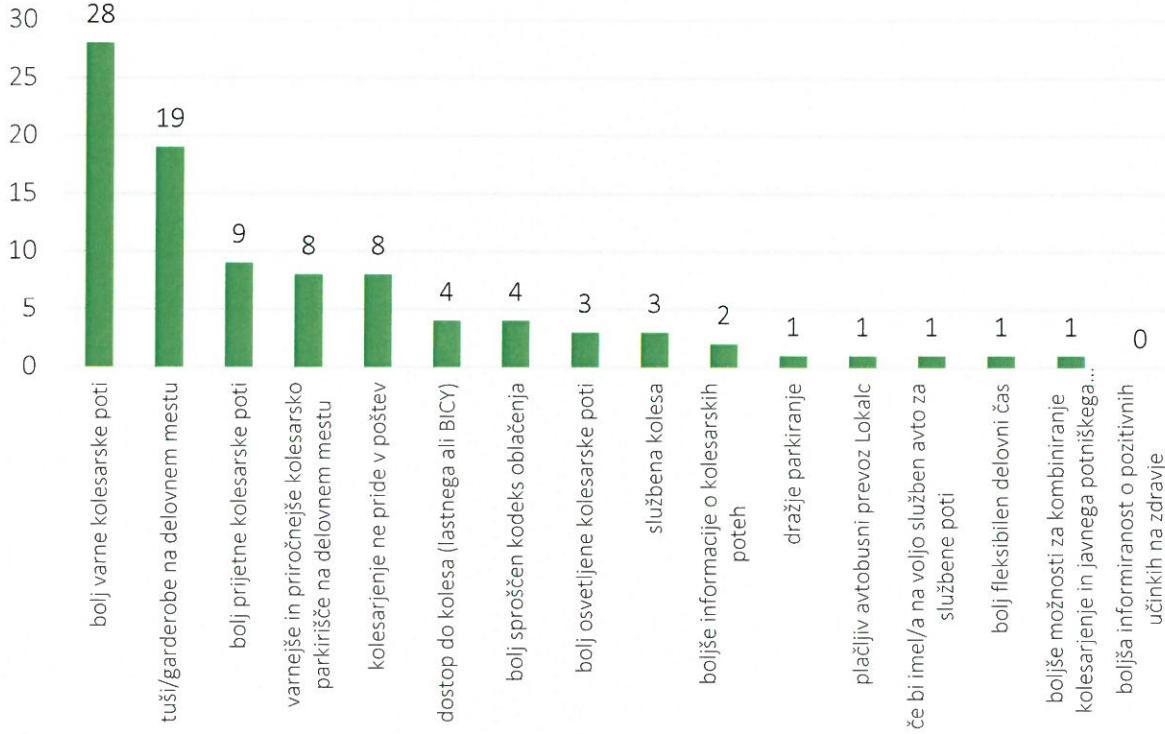
Zaposlene smo povprašali, kaj bi jih spodbudilo, da bi pešačili in kolesarili do službe oziroma kaj bi izboljšalo pešačenje in kolesarjenje tistim, ki že potujejo na ta način (možnih je bilo več odgovorov).

Z vidika pešačenja se je največ (4) zaposlenih opredelilo, da pešačenje ne pride v poštev (zaradi gibalne oviranosti/zdravstvenih razlogov, službenih poti, prenašanja težjih stvari, kombiniranja opravkov itd.), ostali pa bi radi videli bolj prijetne (npr. zelenje, manj prometa itd.), varne in osvetljene pešpoti ter prehode. Kot spodbudo so omenili tudi tuše in garderobe na delovnem mestu, podražitev parkirnin ter boljšo informiranost pozitivnih učinkov na zdravje.

Z vidika kolesarjenja večina zaposlenih vidi rešitev v povečanju varnosti kolesarskih poteh. Velika spodbuda za kolesarjenje bi bila tudi vzpostavitev tušev in garderob na delovne mestu. Ljudje si želijo tudi bolj prijetne kolesarske poti (npr. zelenje, manj prometa itd.), varnejše in priročnejše kolesarsko parkirišče na delovnem mestu, veliko pa jih pravi, da kolesarjenje ne pride v poštev (zaradi gibalne oviranosti/zdravstvenih razlogov, službenih poti, prenašanja težjih stvari, kombiniranja opravkov itd.). Vzpodbude bi bile možne tudi v bolj sproščenem kodeksu oblačenja in službenih kolesih.



Slika 45: Spodbude za pešačenje na delo

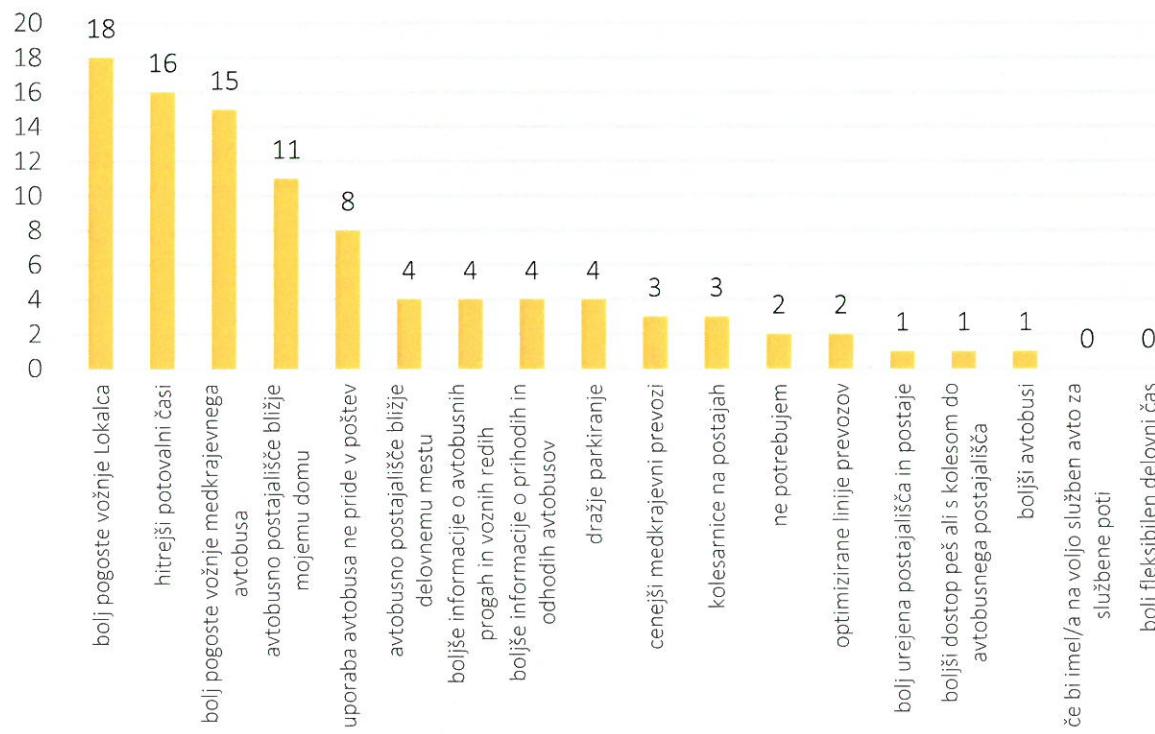


Slika 46: Spodbude za kolesarjenje na delo

Podobno smo jih vprašali, kaj bi jih spodbudilo k uporabi avtobusov. Največ zaposlenih si želi bolj pogostih voženj mestnega avtobusa Lokalc in medkrajevnega avtobusa, hitrejših potovalne čase in avtobusna postajališča bližja domu. Osem jih pravi, da uporaba avtobusa ne pride v poštev zaradi gibalne

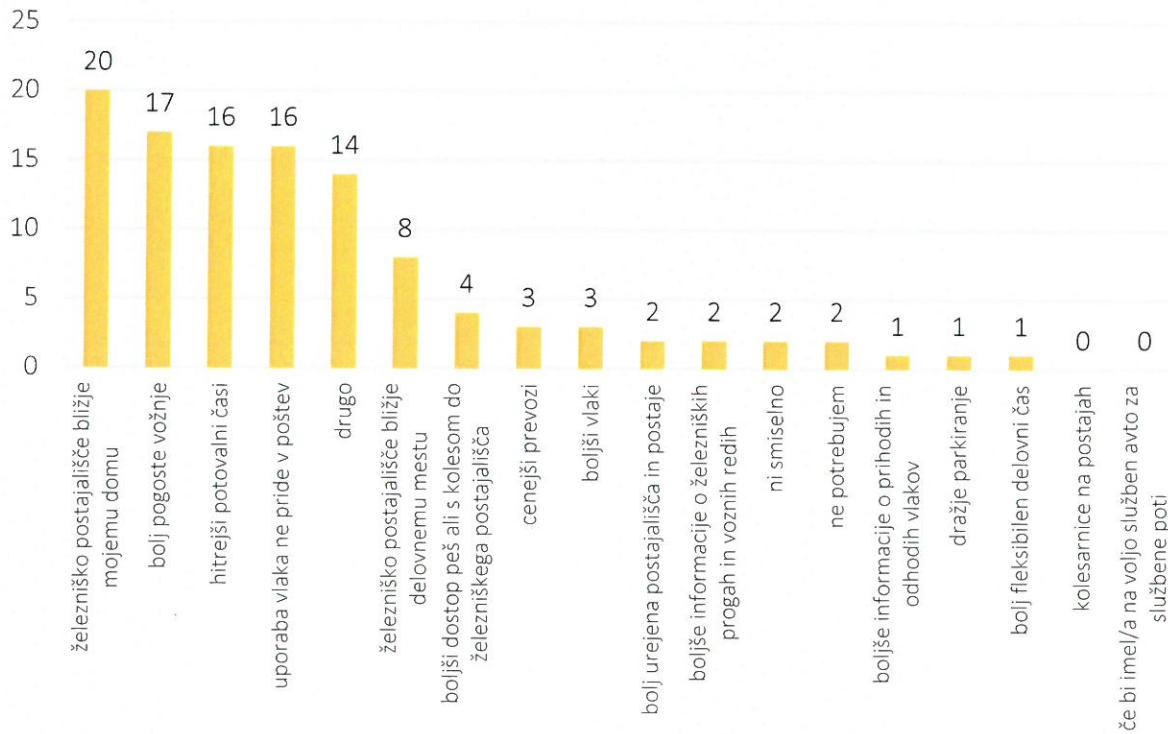


oviranosti/zdravstvenih razlogov, službenih poti, prenašanja težjih stvari, kombiniranja opravkov itd.), po širje pa si želijo boljše informiranosti o JPP (linije, vozni redi, časi prihodov in odhodov), dražje parkirnine in cenejše vozovnice medkrajevnih avtobusov. Trije zaposleni so omenili, da bi kot dobra spodbuda bila tudi postavitev kolesarnic na postajah.



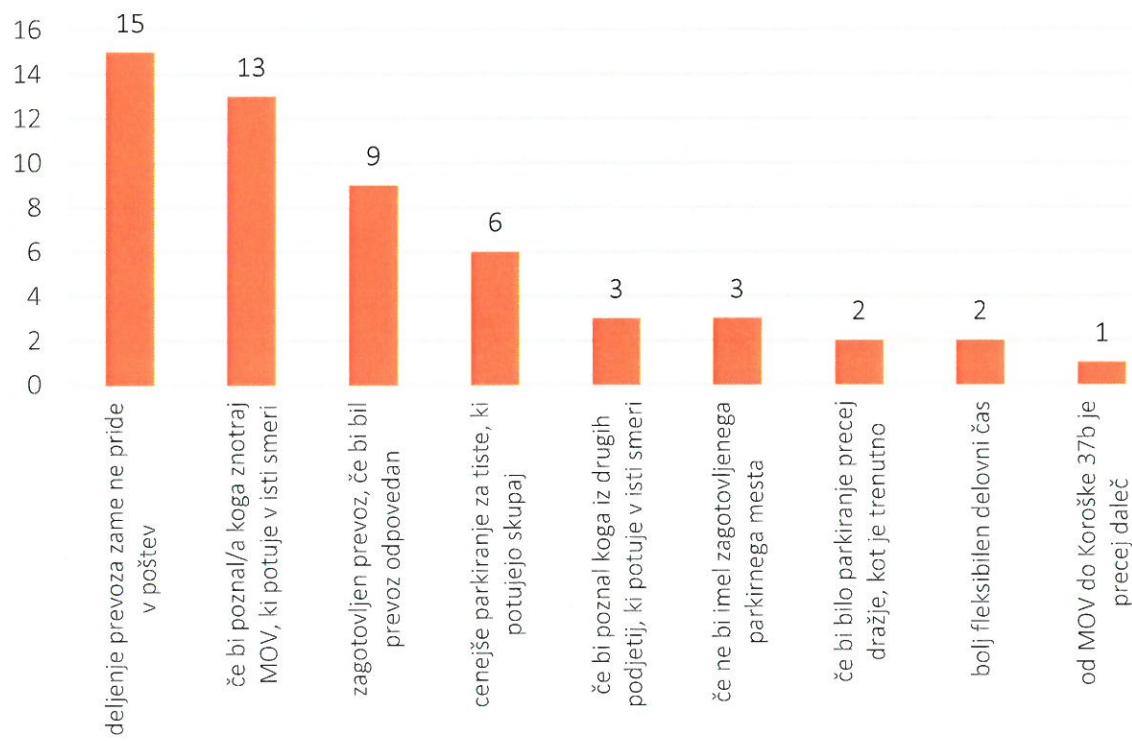
Slika 47: Spodbude za uporabo avtobusov na delo

Pri spodbudah za povečanje deleža potovanj na delo z vlakom je večina vprašanih videla omejitve glede postavitve železniške trase. Večina zaposlenih namreč ne živi v neposredni bližini železniškega postajališča. Ostali, ki vseeno imajo to možnost pa vidijo spodbude predvsem v povečanju števila voženj vlakov, hitrejših in boljših vlakih (wi-fi, prilagojenost osebam z mobilno oviranostjo ipd., cenejših vozovnicah in boljši informiranosti. Preveriti bi bilo potrebno možnost prestavitev oz. vzpostavitev novega postajališča bližje delovnemu mestu ter ureditvi postajališč in peš in kolesarskih povezav do železniških postajališč.



Slike 48: Spodbude za uporabo vlakov na delo

Zaposlene, ki se danes vozijo v službo z avtomobilom, smo vprašali, kaj bi jih spodbudilo, da bi si delili avtomobilski prevoz za pot na delo. Večina je odgovorila, da to zanje nikakor ne pride v poštev, med tem ko je podobno število ljudi omenilo, da ne poznajo nikogar znotraj MOV, ki bi potoval v isti smeri. Vidni so pomisleki z zagotavljanjem prevoza v primeru, če bi bil deljen prevoz odpovedan. Ena izmed spodbud bi tudi bila cenejše parkiranje za tiste, ki potujejo skupaj, predvsem v primeru podražitve trenutnih cen parkirnin in premajhnega števila parkirnih mest. Kot možnost zaposleni vidijo tudi v povezovanju deljenih prevozov z drugimi podjetji in bolj fleksibilnem delovnem času.



Slika 49: Spodbude za uporabo deljenih prevozov na delo

Zaposleni so na koncu vprašalnika dodali še svoje predloge za izboljšanje alternativ uporabi osebnemu avtomobilu za dostopanje do delovnega mesta:

- boljše JPP in kolesarske povezave,
- kolesarska steza Velenje–Vinska Gora,
- kolesarska povezava Velenje–Obirc,
- kolesarska in peš povezava od Obirca–Zajc,
- pokrita kolesarnica v primeru dežja,
- podaljšanje rumene proge Lokalca do Vinske gore in
- cenejše parkiranje za uslužbence MOV.



7. Cilji

Cilji mobilnostnega načrta temeljijo na možnostih za spremembe potovalnih navad glede na oddaljenost delovnega mesta od kraja bivanja in pripravljenosti zaposlenih za spremembe.

Za posamezno skupino zaposlenih, glede na lokacijo dela, se predvidevajo naslednje spremembe v potovalnih navadah:

Zaposleni na lokaciji Titov trg 1:

- ohranjanje deleža pešačenja do leta 2020 (leta 2017: 29 %, leta 2020: 29 %),
- povečanje deleža kolesarjenja za približno 300 % (tj. 10 oseb več) do leta 2020 (leta 2017: 6 %, leta 2020: 25 %),
- povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa za 350 % (tj. 10 oseb več) do leta 2020 (leta 2017: 4 %, leta 2020: 14 %) in
- zmanjšanje deleža prihodov z avtomobilom za približno 45 % (tj. 15 oseb manj) do leta 2020 (leta 2017: 62 %, leta 2020: 33 %).

Glede na to, da dva od treh zaposlenih na Upravi MOV (lokacija Titov trg 1) stanujeta v radiju 5 km od delovnega mesta in celo kar vsak drugi v radiju do 2 km, si lahko zadamo cilj, da konkretno povečamo delež poti opravljenih s kolesom in javnim potniškim prometom, seveda na račun voženj z avtomobilom.

Zaposleni na lokaciji Koroška cesta 37b:

- ohranjanje deleža pešačenja do leta 2020 (leta 2017: 15 %, leta 2020: 15 %),
- povečanje deleža kolesarjenja za 200 % (tj. 2 osebi več) do leta 2020 (leta 2017: 8 %, leta 2020: 23 %),
- povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa za 100 %(tj. 1 oseba več) do leta 2020 (leta 2017: 8 %, leta 2020: 15 %) in
- zmanjšanje deleža prihodov z avtomobilom za približno 30 % (tj. 3 osebe manj) do leta 2020 (leta 2017: 70 %, leta 2020: 46 %).

Zaradi narave dela (3-izmenski urnik) velikega zmanjšanja prihodov na delo z avtomobilom ne pričakujemo. Vseeno pa ciljamo na zaposlene, ki stanujejo radiju 5 km, da bi se več vozili s kolesom, ki ga določeni že danes uporabljajo kot alternativo.

Cilj je tudi pridobiti certifikat Kolesarjem prijazno podjetje.

Podrobnejši cilji Mobilnostnega načrta izhajajo iz ugotovitev analize stanja in so opredeljeni kot izhodišče za posamezne ukrepe v naslednjem poglavju



8. Ukrepi

Nabor ukrepov Mobilnostnega načrta MOV temelji na iskanju rešitev za ugotovljene probleme na področju mobilnosti in dostopnosti iz analize stanja. Izhaja iz pregleda dobrih praks Mobilnostnih načrtov za podjetja v državah s tradicijo na tem področju ter njihovem prilagajanju na pravne in druge okvire v Sloveniji. Nastal je kot izbor širšega seznama ukrepov na osnovi predloga analize stanja. Ukrepi so razvrščeni v naslednje skupine:

- dostop do informacij o mobilnosti in dostopnosti
- promocijski in ozaveščevalni ukrepi
- organizacijski ukrepi
- infrastrukturni in storitveni ukrepi

V nadaljevanju sledi podrobnejši opis načrtovanih ukrepov. Vsak opis ukrepa vsebuje krajšo utemeljitev, odgovorno osebo, vpliv na spremembe, predvidene stroške in rok izvedbe.



8.1. Dostop do informacij o mobilnosti in dostopnosti

Ukrep	Strošek	Odgovornost	Zahetvnost	Časovnica
Informacijski paket za vse zaposlene, zlasti ob novih zaposlitvah (urniki avtobusnih, železniških prevozov in Lokalca, zemljevid peš in kolesarskih poti, navodila za registracijo v sistem BICY, parkiranje, pozitivni učinki trajnostne mobilnosti, kolesarsko parkirišče itd.) in za obiskovalce	Tisk ca. 110 kopij	MOV	Majhna	Vsako leto, začetek pomlad 2019
Zavihek o trajnostni mobilnosti na spletni strani (podobno kot informacijski paket)	Brez	MOV	Majhna	Stalno, začetek pomlad 2019
Vzpostavitev evidence za deljenje prevozov med zaposlenimi	Brez	UJFSZ MOV	Majhna	Stalno, začetek pomlad 2019

8.2. Promocijski in ozaveščevalni ukrepi

Ukrep	Strošek	Odgovornost	Zahetvnost	Časovnica
Evropski teden mobilnosti (ETM) – kolesarski zajtrk, zaprtje parkirišča za druge namene, tekmovanje, itd.	Odvisno od aktivnosti	MOV	Srednja	Enkrat letno, mesec september
Sodelovanje v pobudi Pripelji srečo v službo (interno tekmovanje, lahko tudi v povezavi z OŠ)	Strošek za nagrade ob koncu akcije	UJFSZ MOV, promocija zdravja na delovnem mestu	Nizka	Enkrat letno, mesec maj
Sodelovanje v drugih promocijskih akcijah trajnostne mobilnosti (npr. Peš petek za aktiven začetek)	Brez	UJFSZ MOV, promocija zdravja na delovnem mestu	Nizka	Stalno, od leta 2019
Baza naslovov zaposlenih za promocijo deljenja prevozov	Brez	UJFSZ MOV	Nizka	Do konca leta 2019
Kolesarski zajtrk za zaposlene (lahko v okviru ETM)	100 EUR	UUP MOV, promocija zdravja na delovnem mestu	Nizka	Dvakrat letno
Kolesarski izlet po Velenju za zaposlene	Brez	Zavod za turizem, UJFSZ MOV, promocija zdravja na delovnem mestu	Srednja	Enkrat letno
Organizacija urbanega sprehoda (Jane's Walk)	Brez	UDD MOV	Nizka	Enkrat letno
Brezplačen pregled in servis koles za zaposlene	300 EUR	URI MOV	Nizka	Dvakrat letno



Ukrep	Strošek	Odgovornost	Zahlevnost	Časovnica
Uradni zagon mobilnostnega načrta	V okviru ETM	župan MOV	Nizka	V okviru ETM, september 2019
Financiranje udeležbe na izbrani rekreativni prireditvi (tek, kolesarjenje, triatlon itd.)	500 EUR	MOV, v sodelovanju s sindikatom in promocijo zdravja na delovnem mestu	Nizka	Enkrat letno od leta 2019

8.3. Organizacijski ukrepi

Ukrep	Strošek	Odgovornost	Zahlevnost	Časovnica
Imenovanje koordinatorja za trajnostno mobilnost	Brez	Župan MOV	Visoka	Vsako leto, začetek do konca 2018
Imenovanje prvaka/skupine prvakov trajnostne mobilnosti med zaposlenimi (spodbujanje sodelavcev, pomoč pri uvajanju v kolesarjenje itd.)	Brez	MOV	Srednja	Vsako leto, začetek do konca 2018
Spodbujanje organizacije sestankov na daljavo (uporaba programskih orodij za telekonference) in dela od doma	Odvisno do izvedbe	MOV	Srednja	Do konca 2018
Prijava za pridobitev sredstev sofinanciranja ukrepov trajnostne mobilnosti iz evropskih skladov	Brez	URI in UKD MOV	Srednja	2018

8.4. Infrastrukturni in storitveni ukrepi

Ukrep	Strošek	Odgovornost	Zahlevnost	Časovnica
Dodatna stojala in nadstrešek za kolesarska stojala za zaposlene na lokaciji na Titovem trgu	3.000 EUR	UKD MOV	Srednja	Do konca 2019
Kolesarska stojala na lokaciji MIRVO na Koroški cesti	1.000 EUR	UKD MOV	Nizka	Do konca 2017
Odstranitev nevarnih točk v okoli občine	Odvisno od ukrepa	UKD MOV	Visoka	Stalno
Nakup dodatnih službenih koles	1.500 EUR	URI MOV	Nizka	Do konca 2019
Ozelenitev vozneg parka	V sklopu prenove vozneg parka	URI MOV	Srednja	V sklopu prenove vozneg parka



Ukrep	Strošek	Odgovornost	Zahetvnost	Časovnica
Tuš in garderoba na lokaciji na Titovem trgu	5.000 EUR	URI MOV	Visoka	Do konca 2019
U mestitev taktilnih oznak do stavbe	76 EUR/m oziroma 250 EUR/m ²	UKD MOV	Visoka	Do konca 2020
Nadstrešnica na avtobusnem postajališču Rud. dom	5.000 EUR	UKD MOV	Visoka	Do konca 2018

9. Spremljanje in vrednotenje

Pomemben del mobilnostnega načrta je tudi njegovo spremljanje (monitoring) in vrednotenje (evalvacija). Monitoring spremja gibanje kazalcev proti doseganju specifičnih določenih ciljev, evalvacija zajema širši pogled, ki je namenjen napredku proti določenim ciljem, samo logiko ukrepov in njene posledice. Namen teh aktivnosti je torej meriti napredek v smislu učinkov in rezultatov, hkrati pa želimo vrednotiti in prepozнатi izzive in druge morebitne ovire za pravočasno uresničitev ukrepov.

Izvajali bomo naslednje aktivnosti:

Aktivnost	Strošek	Odgovornost	Časovnica
Kratka anketa o deležu uporabe prevoznih sredstev (spletna)	Brez	UUP MOV	Enkrat letno (mesec februar)
Objava poročila o rezultatih ankete in izvedenih ukrepih	Brez	UUP MOV	Enkrat letno
Prenova mobilnostnega načrta s ponovitvijo širše ankete o potovalnih navadah ter ukrepih (v papirnati in spletni obliki)	5.000 EUR	UUP MOV	Vsakih pet let – leta 2022

Avtorji: Lea Ružić, univ. dipl. geog (PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o.), Katja Zgonec, univ. dipl. inž. grad. (PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o.), mag. Katarina Ostruh, univ. dipl. geog. (Mestna občina Velenje)

Velenje, 18.9.2018

