



**Direktorjem podjetij na območjih GZS s
slabo kakovostjo zraka (po Direktivi
2008/50/ES)**

Številka: [številka]
Datum: 22.4.2015 [datum]

Zadeva: Vzorec in usmeritve za izdelavo načrtov mobilnosti za podjetja

V Sloveniji je po Direktivi 2008/50/ES sedem območij s slabo kakovostjo zraka (več kot 35 dni preseganj na leto). Ta območja so: MO Murska Sobota, MO Maribor, MO Celje, MO Kranj, MO Ljubljana, MO Novo mesto in Zasavske občine). Glavna vira slabe kakovosti sta promet in male kurilne naprave, delno pa tudi industrija.

Urejanje področja malih kurilnih naprav je v Načrtih kakovosti zraka zaobsežen v prvem stebru, drug steber pa obsega ukrepe trajnostne mobilnosti. Med ukrepe tega stebra spada tudi ukrep izdelave in uresničevanje mobilnostnih načrtov (za vse večje subjekte javne uprave in podjetja z več zaposlenimi).

V skladu z odloki o načrtih kakovosti zraka vam pošiljamo, kot je določeno v načrtih, osnutek Načrta mobilnosti za podjetja in ustrezne usmeritve.

Kot je znano, je bilo med državo, lokalnimi skupnostmi in gospodarstvom dogovorjeno, da se gospodarstva v prvem triletnem obdobju izvajanja načrtov kakovosti zraka (2014-2016) zaradi doseganja konkurenčnosti na globalnem trgu (finančno) ne obremenjuje, gospodarstvo pa izvaja ukrepe »prostovoljno«. Upam, da bomo uspeli takšno politiko uveljaviti tudi naprej.

Pošiljamo vam vzorec načrta mobilnosti, ki je sad ustvarjalnega dela vodje načrtovanja kakovosti zraka, pri čemer so uporabljene že dane rešitve nekaterih drugih načrtov mobilnosti v Sloveniji. Predlagamo, da usmeritve in vzorec uporabite ustvarjalno, glavno vodilo pa vam naj bo, da bo vaš mobilnostni načrt predvsem uporaben in bo kot ukrep prispeval k izboljšanju kakovosti zraka. Torej so lahko med načrti mobilnosti različnih subjektov velike razlike, glavno vodilo naj bo, da naj bodo uresničljivi in naj pomagajo izboljševati kakovost zraka (med drugim). Izvajanje tega načrta bo morda posredno prineslo več zdravja, manj bolniškega staleža, boljše počutje zaposlenih, več ugleda podjetja tudi zaradi izvajanja načrta mobilnosti.

Država bo v sodelovanju z lokalnimi skupnostmi v okviru ukrepov iz Načrtov kakovosti zraka opravljala svoj del nalog, predvsem prehod na pešhojo, krepitev JPP in kolesarstva (vključno z nabavo sodobnih avtobusov mestnega potniškega prometa in širjenjem kolesarskih stez).

Smiselno je, da podjetja preko načrtovanja in uresničevanja mobilnostnih načrtov za svoje zaposlene (in tudi dobavitelje, stranke, partnerje) izrabijo priložnost in tudi opravijo svoj del nalog.

V kolikor so potrebna dodatna pojasnjevanja ali imate še boljše predloge, prosimo, da se obrnete na MOP, na Jožeta Jurša, mail: joze.jursa@gov.si, tel. 01 478 7491.

S spoštovanjem,

Mag. Jože Jurša

Priloge:

- | | |
|-----------------|--|
| 1. | Usmeritve za izdelavo Načrtov mobilnosti |
| 2. | Vprašalnik o potovalnih navadah zaposlenih |
| 3. | Vzorec načrta mobilnosti za subjekte javne uprave ali |
| podjetja | |

PRILOGA 1:

Usmeritve za izdelavo Načrtov mobilnosti

Predlagamo, da so načrti mobilnosti preprosti, jasni in uporabni.

V zvezi s pristopom izdelave načrtov, njihovim ažuriranjem in uporabo v občinah v Sloveniji še ni večjih izkušenj in sta ta vzorec in usmeritve morda premalo realni, toda vseeno je potrebno čim prej pristopiti k nalogi.

Naš predlogi v zvezi s tem so:

- Glavni skrbnik načrta na nivo podjetja npr. lahko kadrovsko-splošni sektor, ki zagotavlja, da bodo vse službe znotraj podjetja pri izdelavi in uporabi načrta sodelovale.
- Pripravljalec načrta naj bo oseba, ki vsaj malo pozna področje prometa, ki pa naj bo dovolj informacijsko podkovana. Sodelujoči naj bodo šefi služb, eden ključnih sodelavcev je skrbnik spletne strani, ki bo poskrbel, da bo načrt mobilnosti dosegljiv tui preko spleta
- Sodelujoči izven podjetja naj bodo predstavniki občine s področja prometa, predstavniki mestnega potniškega prometa ter subjekti, ki skrbijo za cestno infrastrukturo. Dobro bi bilo, da podjetje v pripravo, predvsem pa v promocijo vključi od vsega začetka tudi organizacije civilne družbe s področja okolja in trajnostne mobilnosti
- Skoraj v istem času z podjetji bodo načrte trajnostne mobilnosti izdelovale tudi občine in Upravne enote, takoj za njimi pa vsi ostali večji subjekti javne uprave na območju občine. Prav bi bilo, da občina prevzame odgovornost, da so vsi načrti kljub njihovi specifičnosti koordinirani in usklajeni, zato je smiselno, da se podjetje v tem smislu poveže z občino
- Konkretno predlagamo tudi, da v delu ukrepov na področju kolesarskih stez, pločnikov in druge infrastrukture ter potreb-želja na področju mestnega JPP, podjetje stopi v stik z občino in se v tem smislu ukrepi podjetja uskladijo z načrti občine (da bodo ukrepi iz mobilnostnega načrta podjetja uresničljivi)
- Analiza stanja naj bo časovno zelo kratka in preprosta, ključno je, da bodo pod vodstvom pripravljalca načrta doseženo, da bodo zaposleni v vseh oddelkih-službah-OE v zelo kratkem času izpolnili sicer dobro pripravljene, jasne in kratke vprašalnike
- Predlagamo, da podjetje samo izdela načrt (torej, da niso izdelani od zunaj)
- Vzorec, ki je poslan, je samo vzorec, predlog Ministrstva za okolje in prostor(dalje:MOP) vseeno je, da se uporabijo njegove rešitve (spet samo kot vzorec) s področja zmožnosti, ki jih nudi svetovni splet, prav tako predlagamo, da se mobilnostni načrt, kljub temu, da je namenjen zaposlenim v podjetju, uporabijo tudi za občane – stranke, dobavitelje, kupce ter ostale sodelujoče (zelo odvisno od dejavnosti podjetja)
- Po naši oceni bi lahko bil mobilnostni načrt v vseh podjetjih izdelan in sprejet do konca leta 2015
- MOP bo prevzel nalogo, da bo pri izboljševanju mobilnostnih načrtov prevzel izmenjavo dobrih rešitev med samimi občinami, podjetji kot drugimi subjekti, kljub temu predlagamo, da se podjetje poveže in samo

izmenja rešitve z drugimi subjekti v lokalni skupnosti ali pa drugimi primerljivimi podjetji v Sloveniji, ki že imajo prakso pri mobilnostnem načrtu.

PRILOGA 2:

Vprašalnik o potovalnih navadah zaposlenih

V okviru priprav na Mobilnostni načrt v podjetju.....bi radi ugotovili vaš način prihoda v službo ter kaj bi vas motiviralo za okolju bolj prijazen način prihoda v službo. Zato vas prosimo za odgovore na spodnja vprašanja.

Ko bo mobilnostni načrt končan, vas bomo seznanili z njim in ga bomo poskušali skupaj z vami tudi uresničevati uresničevati.

1. Od doma do službe imamkm
2. V službo prihajam na naslednji način (obkrožite ustrezen odgovor):
 - a) Peš
 - b) S kolesom
 - c) JPP
 - d) Avtomobil
 - e) Drugo -kombinirano_____
3. Če bi se odločil, da v službo prihajal okolju bolj prijazno, bi uporabil naslednji način prevoza (obkrožite ustrezen odgovor):
 - a) Peš
 - b) S kolesom
 - c) JPP
 - d) Avtomobil
 - e) Drugo__________
4. Da do sedaj nisem uporabljal tega načina prihoda v službo, me je motilo:

5. Da bi se lažje odločil za nov okolju prijazen način prihoda v službo, bi me spodbudilo:

PRILOGA 3:

Vzorec načrta mobilnosti

MOBILNOSTNI NAČRT PODJETJA..... (naslovna stran)

KRAJ, datum sprejetja

(druga stran)

Pripravljalci Mobilnostnega načrta podjetjaso:

1.....

2.....

3.....

Načrt ja nastal v okviru Odloka o načrtu kakovosti zraka na območju Mestne občine
..... po predloženem vzorcu Ministrstva za okolje in prostor.

Mobilnostni načrt podjetja je odobril direktor
dne.....

(tretja stran)

Poslanstvo in cilji mobilnostnega načrta ter njegovo izvajanje

Mobilnostni načrt podjetja..... je izdelan s ciljem, da se uresničuje, da se po eni strani zmanjša potreba komurkoli priti v podjetje, po drugi strani pa, da se zaposlenim, dobaviteljem, kupcem, partnerjem in vsem obiskovalcem čim bolj omogoči, da pridejo do podjetja z javnim potniškim prometom, s kolesom ali peš (ali v kombinaciji med temi tremi načini), oziroma, da se potreba priti z osebnim avtom čim bolj zmanjša.

V tem smislu si bo podjetje prizadevalo v okviru možnosti, ki jih nudi svetovni splet, da bi občani, stranke, dobavitelji in drugi svoje opravke v podjetju..... opravijo na daljavo, zaposlenim pa, da določen del delovnega časa opravijo od doma, v kolikor to ne ovira delovnega procesa.

Uresničevanje Mobilnostnega načrta podjetjazahteva minimalna vlaganja glede na koristi, ki jih prinaša, temelji pa na spremembi potovalnih navad vseh udeležencev, zato je cilj načrt tudi ozaveščanje vseh udeležencev.

Mobilnostni načrt mestne podjetjaima več konkretnih ciljev:

- Izboljšanje kakovosti zraka na območju mestne občine.....
- Prispevek podjetja..... z uresničevanjem mobilnostnega načrta k blaženju podnebnih sprememb
- Zmanjšanju hrupa na območju mestne občine
- Povečanju prometne varnosti
- Izgledu okolice podjetja
- Turistični zanimivosti in dostopnosti središča mesta
- Uresničevanje Mobilnostnega načrta podjetja omogoča delu zaposlenih v podjetju, da se njihovo gospodinjstvo mogoče celo odreče investiciji v še en avto in ta denar nameni za druge potrebe
-in ne nazadnje mobilnostni načrt prispeva k zdravju in počutju zaposlenih.

Ambicija Mobilnostnega načrta podjetja.....je, da se potovalne navade zaposlenih spremenijo v smeri trajnostne mobilnosti, pri tem jim bo podjetje..... v čim večji meri ugodilo z različnih vidikov, kot je določeno v ukrepih Mobilnostnega načrta.

Mobilnostni načrt se bo v polni meri uresničil v dveh letih, za naprej pa je predvideno, da ga bomo na podlagi razvoja in izkušenj pri njegovem uresničevanju po dveh do treh letih izboljšali.

V tem smislu so dobrodošli vsi sprotni predlogi zaposlenih, občanov ter vseh drugih deležnikov. Uprava podjetja bo hvaležna vsakega predloga v zvezi s tem na mail:.....

Direktor podjetja.....
.....

1. ANALIZA STANJA

1.1. Dostopnost do podjetja

1.1.1. Svetovni splet

Podjetje ima vzpostavljeno spletno stran, ki vsebuje vse naslove, področja in vsebine, ki jih potrebujejo kupci, stranke, poslovni partnerji.... pri poslovanju s Podjetjem Z vidika dnevnih potreb občanov pri komuniciranju s Podjetjem in opravljanju vsakodnevnih poslov z njim je trenutno stanje pokritosti elektronskega poslovanja 47%; manjkajo še obrazci:.....,, in (našteti), ki bi v celoti omogočali opravilo poslov preko svetovnega spleta. Podjetje še nima odzivnih spletnih strani (svetovni splet preko mobilnih naprav in tablic). Podjetje bo odzivni splet vzpostavilo do leta.....

Vsi zaposleni Podjetja imajo doma tehnološke pogoje za delo od doma, podjetje na tem področju v smislu organizacije dela in tehnoloških rešitev še nima vzpostavljenih potrebnih pogojev, bo pa jih imelo do leta....., tako da bi lahko 25% dela bilo opravljeno od doma.

1.1.2. Peš

Pešpoti do poslovnih prostorov Podjetja so brez večjih ovir in vzponov. Smeri so neposredne in brez večjih ovinkov. Poti potekajo v 95% po pločnikih. Osvetljenost poti ni pomembna, ker se posli opravljajo podnevi razen redkih dogodkov v najkrajših delih dni pozimi, načeloma pri osvetljenosti ni pomanjkljivosti.

Večje ovire, ki zaposlene in poslovne partnerje kakorkoli odvrtaajo od pešhoje so:

- Na cesti.....v višinini na razdalji 400m nobenega prehoda za pešce
- Na cestiv višinina nobeni strani ceste nobenega pločnika, promet motoriziranih vozil pa je zgoščen
- Na cestah, inso na cestiščih večje luknje, ki ob deževje povzročajo, da vozila pešce poškopijo.

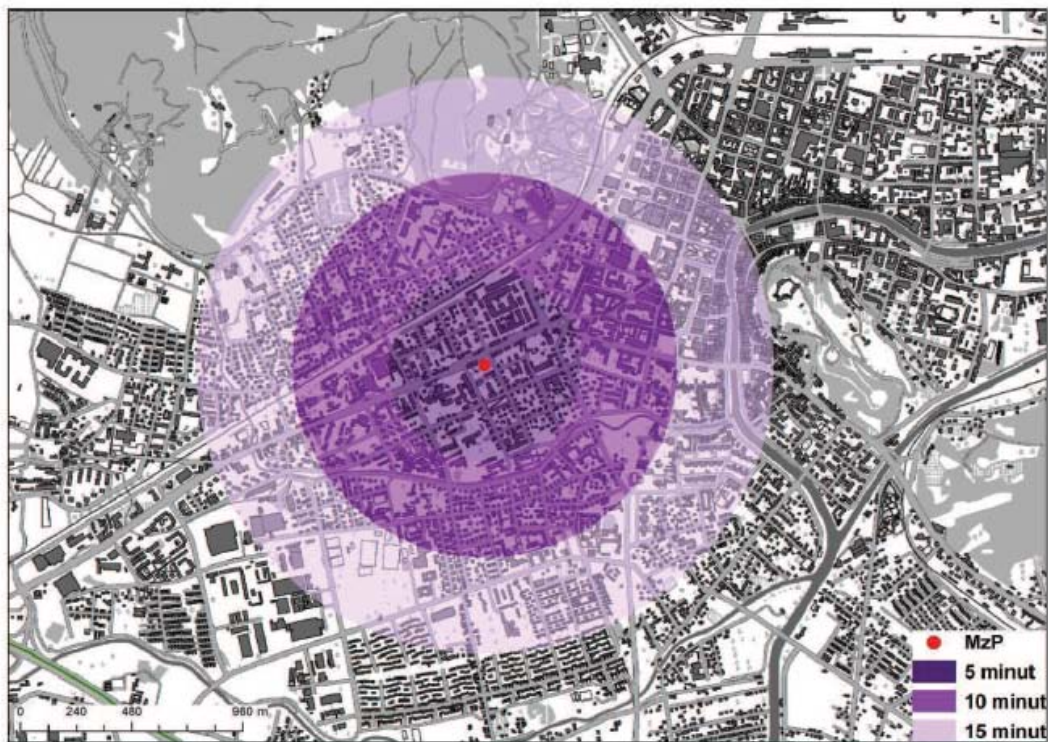
47% delavcev lahko peš pride do podjetja v 10 minutah, preostalih 25 pa v 15-20 minutah pri hitrosti 5km/h. V tem smislu so izjema prebivalci območij, in, ki bi peš potrebovali 45-60 minut in morajo zato kolesariti ali uporabiti druge načine prevoza.

Za promet je v celoti zaprto območje ulice In.....trga, za varnejši prihod do podjetja bi bilo potrebno zaprti še območje ulicedo križišča zcesto.

Gibalno ovirane osebe imajo sicer prihod do podjetja prost, ovire pa ostajajo še z južne strani ob vhodu v podjetje, znotraj poslovnih prostorov podjetja je dostopnost zagotovljena.

Čez 20 minut pešhoje potrebujejo zaposleni iz naselij,, in, ki bodo zato morali trajnostni način svoje mobilnosti kombinirati s kolesarjenjem in JPP.

Dostopnost pešpoti do Podjetja je prikazana na sliki 1:



Slika 1: Karta peš dostopnosti MzP – potovalna hitrost 5 km/h

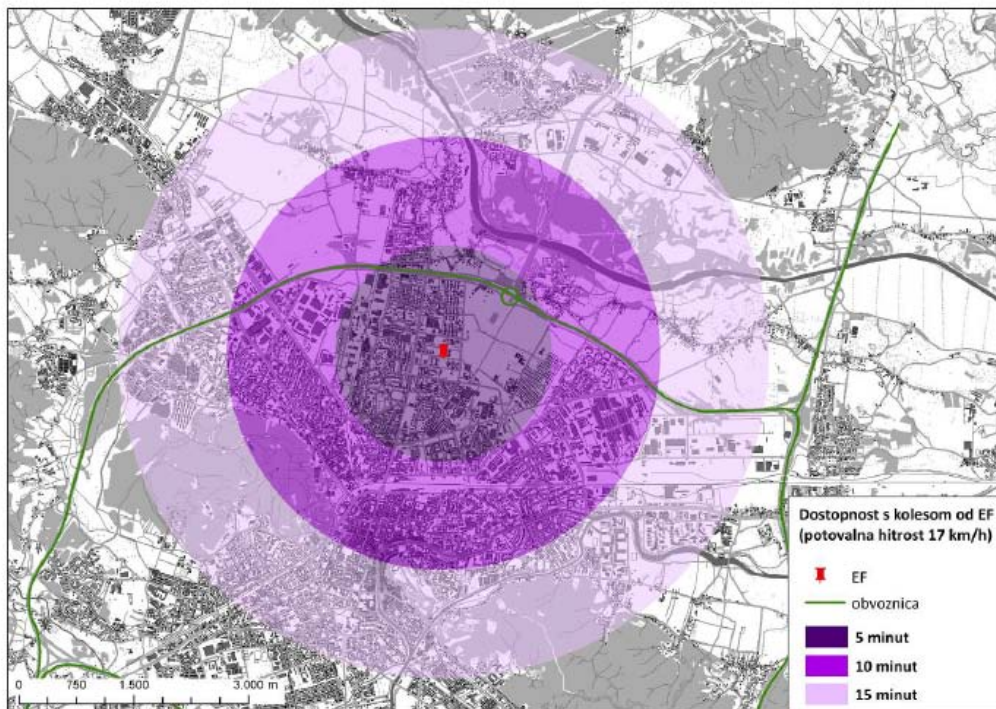
1.1.3.

S kolesom

Prihod s kolesom so podjetja je zaradi položnosti terena, razporeditve kolesarskih stez ali urejenosti cest relativno ugoden.

Razen naselij..... Inse večina zaposlenih lahko pripelje do podjetja v 15 minutah.

Na sliki 2 je karta dostopnosti do podjetja s kolesom (VIR: mobilnostninarčt EPF Lj):



Slika 2: Karta dostopnosti Ekonomske fakultete s kolesom – potovalna hitrost 17 km/h (UIRS, 2012).

Ovir na samih kolesarskih trasah neposredno ni, pomanjkljivosti pa so:

- Na trasah , , in so robniki in prehodi med kolesarskimi površinami in cestami preostri
- Kolesarske površine se skoraj v celoti pozimi ne sploh ne splužijo
- Kolesarske površine se pomladi prepozno počistijo (veliko je gumi defektov)
- Na kolesarski stezi..... in v višini občasno parkirajo avtomobili
- Dostavna vozila trgovine mulec&mulec vsaj dvakrat po pol ure ustavijo vozila na kolesarskih površinah
- Na kolesarskih stezah Inse na cesti nahajajo elektrodrogi
- Poslovna stavba ima sicer dovolj velika stojala za kolesa, ki pa poškodujejo kolesa
- Posebej za zaposlene v podjetju ni zagotovljena varnejša kolesarnica, sploh pa ni zagotovljeno varovanje dražjih koles
- Delavci se ob prihodu v podjetje ne morejo preobleči, kaj šele stuširati
- Uprava podjetja ima sicer za svoje potrebe 3 kolesa, ki pa nimajo svojega skrbnika (kolesa niso stalno vozna).
-
-

1.1.4. Javni potniški promet (od občine do občine zelo različna situacije)

Neposredno do poslovnih prostorov podjetja (ni postajališča) ni neposredne povezave. Najbližje postajališče je v oddaljenosti 700m (proga 2) in 800m (proga 1).

Od tam naprej morajo zaposleni peš, pri čemer je dodatna pomanjkljivost, da v primeru proge 1 ni neposredno ob sicer prometni cesti ni prehoda za pešce, ki prav »sili« potnike, da se izpostavljajo nevarnosti.

Noben avtobus mestnega potniškega prometa nima variante, da bi se izvajala kombinacija potovanja JPP-kolesar, saj niti mestni niti primestni avtobusi nimajo možnosti prevoza koles.

Približno polovica mestnih in primestnih avtobusov ni prilagojenih za prevoz z invalidskimi vozički in so se ti potniki prisiljeni prevažati z osebnimi avtomobili.

Zaposleni v podjetju imajo premalo službenih »urban« in ni pregleda na njimi, prav tako se pogosti zgodi, da niso napolnjene z ustrezno denarno vrednostjo vozovnic.

1.2. Potovalne navade in ozaveščenost zaposlenih in drugih deležnikov

Analiza potovalnih in drugih navad zaposlenih - strank ni bila opravljena. Predpostavlja pa se, da bi zaposleni in partnerji, če se bi storite-delo v podjetju lahko opravili na daljavo, fizično ne bi šli v podjetje.

Prav tako se predpostavlja, da imajo zaposleni in stranke podobne potovalne navade, kot vsi drugi občani in da so glede načina potovanja pred podobnimi problemi, ovirami in izzivi, kot vsi drugi občani na konkretnem območju. Zlasti to velja za mestni avtobusni potniški promet, katerega frekvenca je ob konicah še sprejemljiva, redkost voženj v času uradnih ur občine pa otežuje prihod občanov na občino.

Analiza potovalnih navad zaposlenih je pri vzorcu dokumenta povzeta po mobilnostnem načrtu Mzl in predlog je, da se opravi med zaposlenimi v enem tednu, izrecno pa predlagamo, da se intervjujance zaprosi, da ko odgovarjajo na vprašanja, da imajo v mislih tudi neugodne vremenske pogoje in tudi jesensko-zimski čas:

Ugotovljene potovalne navade zaposlenih temeljijo na anketi, ki je vključevala podatke o strukturi zaposlenih, potovalnih navadah na delo in med delom ter možnostih in pripravljenosti za spremembe potovalnih navad.

Izbira prevoznih sredstev zaposlenih za poti na delo v letu 2010 je bila:

- 5 % peš,
- 9 % kolo,
- 9 % JPP ter
- 77 % osebni avtomobil.

S katerim prevoznim sredstvom se večinoma vozite na delo?

(N = 108)

4,6%

9,3%

7,4%

1,9%

10,2%

20,4%

46,3%

hoja

kolo

avtobus

vlak

avtomobil (sopotnik)

avtomobil (voznik, pripeljem tudi

sopotnika)

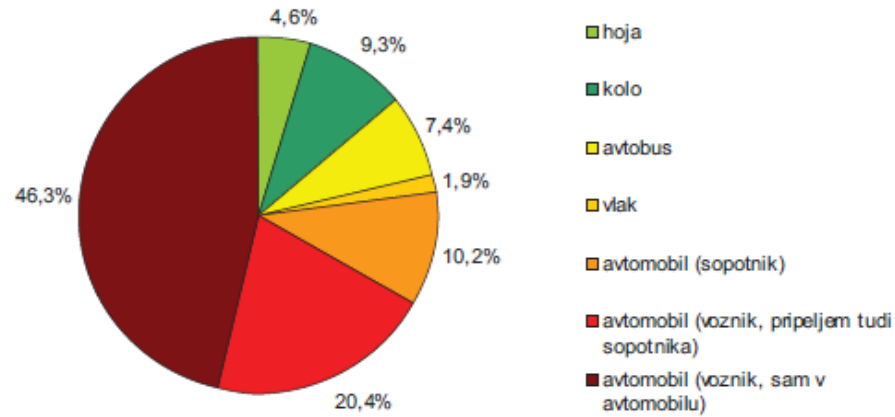
avtomobil (voznik, sam v

avtomobilu

Manj kot 2 km na delo potuje 5 % zaposlenih, 2-5 km 19 %, 5-10 km 17 %, 10-30km 26 % in več kot 30 km 34

% . Manj kot polovica zaposlenih potuje na delo do 30 minut, 15 % jih porabi več kot 60 minut.

S katerim prevoznim sredstvom se večinoma vozite na delo?
(N = 108)

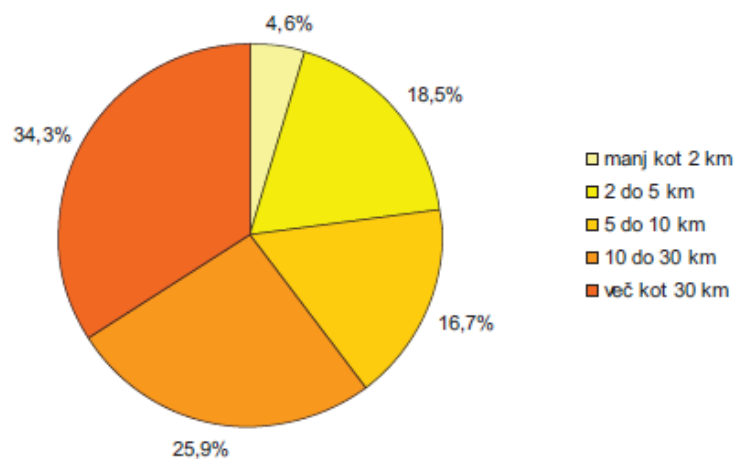


Slika 5: Primarni način potovanja na delo

Kako daleč potujete na delo? (N = 108)

4,6%
18,5%
16,7%
25,9%
34,3%
manj kot 2 km
2 do 5 km
5 do 10 km
10 do 30 km
več kot 30 km

Kako daleč potujete na delo? (N = 108)



Slika 6: Dolžina potovanj na delo

Potencial za hojo na delo je glede na oddaljenost zaposlenih od MzP v veliki meri izkoriščen. Poleg tega 8 % zaposlenih na delo hodi občasno. 28 % zaposlenih hodi na bližnje službene poti, 10 % zaposlenih smatra hojo kot sprejemljivo alternativo. Kot glavne ovire za hojo zaposleni navajajo predvsem neprimerne razdalje. Potencial za kolesarjenje je velik, saj čez 20 % zaposlenih živi na razdalji do 5 km, do 10 km pa celo 40 %. Potencial je ob sedanjem 9 % deležu opravljenih poti še precej neizkoriščen. 5 % zaposlenih sicer občasno kolesari, 24 % zaposlenih pa kolesarjenje dojema kot sprejemljivo alternativo. Glavne ovire za kolesarjenje, ki jih navajajo zaposleni, so neprimerna razdalja, higienski razlogi ter neprimernost službenih oblačil. Sledita pomanjkanje kolesarske infrastrukture in pomisleki glede osebne varnosti. Razmere za kolesarjenje na MzP imajo še veliko možnosti za izboljšave. Manjkajo namreč večja pokrita in varnejša kolesarnica, garderobe in tuši.

Za 60 % zaposlenih so zaradi oddaljenosti prebivališča (nad 10 km) JPP ali skupne vožnje z avtomobilom edina realna alternativa samostojni vožnji z avtomobilom. Le 9 % zaposlenih JPP redno uporablja, 31 % občasno, tretjina pa ga dojema kot sprejemljivo alternativo. Pri službenih poteh se kar 45 % zaposlenih odloča za JPP, karodraža dobro dostopnost z mestnim JPP. Glavne ovire za bolj pogosto uporabo JPP, ki jih navajajo zaposleni, so pomanjkanje primernih povezav, slaba frekvenca, nizka kakovost storitve, neprimerna razdalja in previsokacena. Pomemben element, ki ustvarja pomembno prednost osebnemu avtomobilu v konkurenci z JPP, je razmeroma velika dostopnost zaposlenih do brezplačnih parkirnih mest.

Kar 77 % zaposlenih za pot na delo uporablja avtomobil (46 % kot sami v avtu, 31 % se jih vozi v avtu še s kom).

V veliki meri temu prispeva oskrbljenost s parkirišči, saj ima 39 % zaposlenih zagotovljeno parkirišče, v bližini pa še zmeraj precej parkirišč brezplačnih. Večina zaposlenih izjavlja, da uporablja avto, ker je hitrejši od ostalih načinov prevoza in ker je vožnja z avtomobilom udobna in časovno predvidljiva.

Potencial racionalizacije poti z avtomobili na delo predstavljajo organizirane skupne vožnje zaposlenih. Od 124 zaposlenih, ki živijo izven MOL, je 58 % takih, ki imajo v radiju 5 km najmanj dva sodelavca, s katerima bi lahko delili avto in še 9 takih, ki imajo v bližini vsaj enega sodelavca. Zaposleni se peljejo na delo v avtomobilu zaradi pomislekov glede možnosti organizacije časov skupne vožnje, v četrtini primerov pa zaradi pomanjkanja informacij o možnostih za skupno vožnjo. Glede na to in na razloge, da se zaposleni ne odločajo za tovrstno obliko prevoza, obstaja precejšen potencial organiziranja skupnih poti.

Predlagamo, da se po vprašalniku v Prilogi 2 opravi ustrezna analiza, ki bo dala širše odgovore motivov zaposlenih, ne pa samo gole statistične podatke.

2. UKREPI MOBILNOSTNEGA NAČRTA

2.1. Ozaveščanje in skupni upravljalški ukrepi

VSEBINA UKREPA	NOSILEC	SODELUJE	STROŠKI	ROK IZVEDBE
Ob uvedbi mobilnostnega načrta izvesti »izčrpno« seznanitev zaposlenih z njim in jih povabiti k uresničevanju			0	
Ob uvedbi mobilnostnega načrta seznaniti z njim vse občane, vključno z novimi možnostmi poslovanja preko svetovnega spleta			0	
Potem, ko se (po enem letu) izvajanja mobilnostnega načrta vzpostavijo pogoji za			0	

JPP, kolesarstvo in pešhojo, se zaposlenim				
--	--	--	--	--

2.2.

Ukrepi s pomočjo svetovnega spleta

Cilj podjetja je preko izboljšanja svojih spletnih strani med drugim tudi zmanjšati potrebe strank, da bi izvedli nek popravek in bi morali pri tem priti v podjetje. Za zmanjšanje potreb strank da bi fizično prihajali v podjetje, bo podjetje izvedlo naslednje ukrepe:

- Izboljšala bo svojo spletno stran z vidika vseh zmožnosti, ki jih omogoča svetovni splet tipa 2.0
- Od leta 2016 bo vzpostavila odzivne spletne strani
- Do začetka leta 2017 bo dvignila elektronsko poslovanje (da bodo stranke in poslovni partnerji lahko nek posel opravili na daljavo) z 47% na 73% do, do konca leta 2017 pa bo delež 82%.
- Do konca leta 2016 bo podjetje potrebe po dostavi fizičnih materialnih sredstev prepolovilo, v delu, kjer pa bo mogoče elektronsko poslovanje, bo v istem obdobju potekalo le-to v celoti.
- Do konca leta bo podjetje poučilo možnosti in omogočilo delo na daljavo delu zaposlenih v podjetju

2.3.

Več peš

Približno 38% zaposlenih živi v oddaljenosti manj kot 1km od podjetja, nadaljnjih 7% pa manj kot 1,5 km. Peš jih pa hodi do podjetja samo 5%.Podoben odstotek je med zaposlenimi. Glede na ta podatek in analizo stanja pešhoje obstaja realna verjetnost, da se s primernimi ukrepi doseže v treh letih, da se delež pešhoje dvigne na 15% od vseh potovanj, v petih letih pa 20%.

VSEBINA UKREPA	NOSILEC	SODELUJE	STROŠKI	ROK IZVEDBE
Po zagonu mobilnostnega načrta vsaj dvakrat ponoviti kampanjo za pešhojo	občina	NVO	0	Sept 2015 Marec 2016
Ob desni strani cestev višinizgraditi pločnik (zahtevati od občine)			65.000	
Na cestiv višini.....postaviti prehod za pešce (zahtevati od občine)			1.500	
Vsako pomlad do obnove asfaltne prevleke pregledati ceste in zakrpati vse luknje (zahtevati od občine)			800	
Od ceste..... do ulice podaljšati linijo mestnega avtobusa št 3 in postaviti postajališče 1 na ...ulici in 2 nacesti (zahtevati od občine in prevoznika)			1.400	
Za promet v celoti zapretitrg inulico v višini..... (zahtevati od občine)			200	
Na vhodu na južni strani stavbe – poslovnih prostorov omogočiti			400	

neoviran prihod gibalno oviranim osebam				
Podjetje skupaj s poslovnim sektorjem v radiusu 800m od podjetja preveri možnosti skupnih ukrepov, da bi zaposleni prihajali na to območje pozitivno naravnano (varno, učinkovito, mirno, zdravo, sproščujoče, zanimivo, koristno,....hkrati) na način, da bi zaposleni in stranke prišli sem peš			0	
Zagotavljati zadostno količino dežnikov in omogočiti njihovo izposojanje pri varnostniku občinske stavbe			30	
SKUPAJ STROŠKI				

2.4.

Več s kolesom, rolerji in skirojem

VSEBINA UKREPA	NOSILEC	SODELUJE	STROŠKI	ROK IZVEDBE
Komunalno podjetje pozimi sproti čisti sneg tudi s kolesarskih stez s posebno pozornostjo tistih bliže podjetju(zahtevati od občine)			0	
Kolesarske steze pomladi očistiti peska čim prej(zahtevati od občine)			0	
Občina Redarski službi dati usmeritev, da posebno pozornost nameni tudi odvrčanju parkiranja na kolesarskih stezah na poti do podjetja			0	
Pred podjetjem (za ograjo) postaviti pred vhod novo zmogljivo, uporabno in varno stojalo za kolesa			200	
Za zaposlene zagotoviti varno (pod ključem) hranjenje koles			100	
Izboljšati sistem vzdrževanja in uporabe službenih koles ter omogočiti njihovo uporabo vsem zaposlenim.				
Postaviti prostor za tuširanje in preoblačenje kolesarjev-zaposlenih			300	

SKUPAJ STROŠKI				
----------------	--	--	--	--

2.5.

Več z javnim potniškim prometom

VSEBINA UKREPA	NOSILEC	SODELUJE	STROŠKI	ROK IZVEDBE
Vsak nov avtobus, ki bo uveden v promet, bo en teden vozil brezplačno. Takrat intenzivno promovirati uporabo JPP (izvaja občina)			0	
Zadnje tri dni v zadnjem tednu marca bodo vsi mestni avtobusi vozili zastonj. Takrat intenzivno promovirati uporabo JPP (izvaja občina in prevoznik)			0	
Vsi novi primestni in mestni avtobusi bodo imeli nižja tla in vrata prilagojena za prevoz invalidov (izvaja občina in prevoznik)			0	
Na avtobusnih progah števil. 2, 4 in 5 uvesti nakup in montažo prtljažnikov za kolesa. Enak ukrep uvesti na primestnih progah 1 in 3 (izvaja občina in prevoznik)			5.000	
Jutranji primestni in mestni avtobusi na progah 3 in 7 bodo ob konicah imeli prihod mimo podjetja 15 minut prej, da bodo zaposleni lahko pravočasno na delovnem mestu (izvaja občina in prevoznik)			0	
Avtobusi št. 5 in 4 bodo (mimo podjetja) bodo v delovnem času imeli povečano frekvenco voženj na 20 minut (izvaja občina in prevoznik)			0	
V podjetju nabaviti 3 nove službene urbane in izboljšati - urediti organizacijo uporabe			100	
Mestni potniški promet (in primestni) skupaj s »kadrovske službe« podjetja izvedeta analizo in ponudita »urbano« preostalim zaposlenim, ki je še nimajo			0	
Mestni potniški promet (in			0	

primestni) skupaj s »kadrovsko službo« podjetja preučita dodatne možnosti (skladno s predpisi), da se zaposlene pozitivno motivirano preusmerja na koriščenje JPP				
SKUPAJ STROŠKI				

SKUPAJ VSI STROŠKI MOBILNOSTNEGA NAČRTA

PODROČJE UKREPOV	EUR
Ozaveščanje in skupni upravljalški ukrepi	
Ukrepi s pomočjo svetovnega spleta	
Več peš	
Več s kolesom, rolerji in skirojem	
Več z javnim potniškim prometom	
SKUPAJ STROŠKI	

1. UPRAVLJANJE MOBILNOSTNEGA NAČRTA IN NJEGOVO IZBOLJŠEVANJE

Mobilnostni načrt Podjetje upravlja uprava podjetja, ki ga za svoje področje odgovornosti uresničuje, zagotavlja njegovo tolmačenje, ga usklajuje z drugimi udeleženci in subjekti javnega sektorja ter poslovnimi subjekti.

Uprava podjetja sprejema pobude svojih zaposlenih in drugih subjektov v zvezi z izvajanjem Mobilnostnega načrta Podjetja ter njegovim izboljševanjem. Skrbnik načrta vodi evidenco predlogov, sprotno uresničuje takoj uresničljive predloge, ostali se pozneje vnesejo ob ažuriranju načrta.

Uprava podjetja v zvezi z Mobilnostnim načrtom podjetja daje ustrezne pobude državnim organom ter drugim poslovnim subjektom v industrijski coni..

V treh letih po izvajanju Mobilnostnega načrta Podjetjapodjetje izvede analizo uspešnosti izvajanja načrta ter ga izboljša po enakem postopku, kot je bil izdelan in sprejet.

Skrbnik Mobilnostnega načrta je oddelek za.....telefon:....., mail:.....in naj vsi, ki imajo vprašanja in predloge v zvezi z Mobilnostnim načrtomPodjetja le-te pošiljajo na ta naslov.

ZABELEŽKE OB IZVAJANJU MOBILNOSTNEGA NAČRTA (vodi ga skrbnik mobilnostnega načrta)

Avtor predloga	Datum predloga	Opis predloga	Izvedene aktivnosti

