

**Interreg**  
CENTRAL EUROPE



**MOVECIT**

European Union  
European Regional  
Development Fund

# MOBILNOSTNI NAČRT OBČINE LJUTOMER

---

D.T.3.2.2

01 2018

---





## Vsebina

1. Povzetek / Summary .....	2
2. Uvod .....	4
2.1. Projekt MOVECIT .....	4
2.2. Občina Ljutomer .....	4
2.3. Priprava Mobilnostnega načrta.....	6
3. Mobilnostni koncept .....	8
3.1. Poslanstvo, zaveza in sodelovanje.....	8
3.2. Namen in specifični cilji.....	8
4. Analiza trenutnega stanja .....	12
4.1. Dostopnost občine .....	12
4.2. Potovalne navade zaposlenih .....	21
4.2.1. Osnovni vzorci potovanja - poročilo o modalni razporeditvi.....	21
4.2.2. Razlogi za izbiro posameznega načina potovanja.....	24
4.2.3. Pripravljenost na spremembe za trajnostne načine .....	25
4.2.4. Zahtevani ukrepi .....	26
4.2.5. Trenutni pogoji za trajnostno potovanje .....	28
4.2.5.1. Parkiranje .....	28
4.2.5.2. Javni prevoz in kolesarjenje.....	31
4.2.5.3. Službene poti .....	33
4.2.6. Razlogi trenutnega stanja .....	34
4.2.7. Najbolj vidni rezultati.....	35
5. Načrtovani ukrepi .....	36
5.1. Akcijski načrt .....	36
6. Viri .....	41



## 1. Povzetek / Summary

The process of document preparation included six steps: confirmation of mission and commitment, establishment of a working group, analysis of the situation, definition of vision and goals, elaboration of the strategy, definition of responsibilities and resources. Based on the experience of the members of the working group, the step of defining the vision and objectives was preceded by an analysis of the situation. This early formulation of the vision was carried out with the intention to define the framework and direction in the process for the preparation of the mobility plan, in which all other activities that are in this case coordinated with the final goal. The vision of the desired situation was thus treated as a criterion, by means of which it is possible to assess the relevance of the input data as well as direct the course of the preparation of the entire document.

Certain content of the document was presented and discussed at the training of employees. This step has been necessary in order to ensure the implementation of the plan and measures, as the document also acquires a binding nature. The final strategy was presented via various channels, including also the municipal website, by e-mail of the employees.

Otherwise, the employees of the municipality were intensively involved in the process of the mobility plan, since such a way of work enables the acquisition of important data that field and other analyses cannot provide. A series of meetings were conducted in the context of the situation analysis and the selection of measures. Key stakeholders (employees) also participated at the training. The employees were included in the preparation of the strategy through the questionnaire, and the training process was informed about the training process itself. A school bus provider and taxi company were also the participants of the meetings and contribute to the specific measures which enable to cover broader area.

The space and the traffic system of the entire Ljutomer Municipality devotes a little more attention to other settlements in the municipality as well as outside the municipality and other surrounding municipalities.

Ljutomer is the centre of regional significance and is connected in the light of trade, business and shopping to the centre of national significance which is Murska Sobota. However, when municipal employees commute many more links occur between another centre of regional significance, Gornja Radgona which is 30 km far away from Ljutomer. The analyse shows that during the school hours, connections with many centres have been halved. The public transport provides unsatisfactory connections. The diversification of the network of lines during working days is appropriate, but some lines are poorly frequent. The presence of the railway greatly improves the level of accessibility in the hinterland of the railway stations, but not to Gornja Radgona, the railways works only for freight transport. The envisaged measures to bridge that gap is integration of the public transport with the school bus transport. The employees could use the school buses for commuting. Almost 20% employees travel between 10 and 20 kilometres in each way and this measure can enhance the sustainable commuting. Additional low carb solution how to overcome the challenge of the better connection with the city core and hinterlands is to improve and increase the cycling lines, which can enable commuting across the municipalities' borders. The distances between other municipalities are quite short (up to 10 km) and reachable. 48% of employees live in a radius of 1 - 10 km. The cycling connections are not in all directions connected, thus should be updated and reconstructed properly to be able to connect them with the other municipalities' lines. The municipality will in next 5 years provides and ensures 6,75 M EUR for new cycling lines.

Additionally, carpool is one of the great measure that can decrease single car occupancy usage. Thus, the carpool system will be established to allow employees to match the trips. The action plan provides a significant number of other soft measures that foster the low carbon solutions. For instance: capacity building for employees, promotional and awareness raising campaigns, rewarding the employees, carpool e-system, call on demand system and parking management in a favour for carpool parking slots. On the other hand, infrastructure and equipment investment are also part of changing the employees' behaviour.



Purchasing of e-bikes for using them for home-work-home trips, e-car purchase, installation of electrical recharging station at the municipal station and maintenance of the existing pavements and cycling lines.

In terms of the timetable, the document deals with several time horizons of mobility development. It sets out in the starting points a long-term vision of the development of transport and soft measures (motivational part of the plan). Within this period, most of the strategic and specific goals and target values of the plan are also identified. A more detailed action and financial plan has a 5-year reach with the period until the end of 2022. After five years, a renewed rebuilding of the plan is envisaged.



## 2. Uvod

### 2.1. Projekt MOVECIT

Mobilnostni načrt za zaposlene na Občini Ljutomer je bil pripravljen v sklopu evropskega projekta MOVECIT, ki nosi daljši naslov 'Vključevanje zaposlenih iz javnih organov / institucij pri vzpostavljanju trajnostne mobilnosti in mobilnostnega načrtovanja' in je sofinanciran s strani Evropskega sklada za regionalni razvoj, v okviru programa INTERREG Srednja Evropa. Projekt traja 36 mesecev in se je začel izvajati junija 2016. V projektu sodeluje deset partnerjev iz sedmih srednjeevropskih držav, med drugim tudi Občina Ljutomer.

Specifični cilji projekta so:

- Ozaveščanje zaposlenih na občini, vplivanje na njihovo vedenje in motivirati in doseči spremembe v mobilnostnem obnašanju.
- Uvedba načrtov za mobilnost kot strateški dokument mesta v dnevnem programu dela in ga sprejeti tudi na občinskem / mestnem svetu za pridobitev širšega konsenza.
- Zmanjševanje emisij CO<sub>2</sub> za do 20% na leto med osebjem občin v zvezi z izvajanjem načrtov za mobilnost in s spremembo načina prevoza na bolj trajnosten način.

Občina Ljutomer kot pilotno mesto prvič pripravlja te vrste mobilnostni načrt, saj so tukaj vključeni le zaposleni na občini. Občina bo v okviru projekta pridobila tudi sredstva za izvedbo pilotnega ukrepa, ki vključuje postavitev pokrite kolesarnice ter električne polnilne postaje za avtomobile in kolesa. Osnovni namen načrta je, da določa cilje in izvaja ukrepe, ki bodo spodbujali trajnostne prihode na delovno mesto. V sklopu akcijskega načrta se ne pričakuje samo investicijsko naravnanih ukrepov, temveč tudi motivacijske ukrepe, ki bodo na mehek način vplivali na zaposlene pri prihodih v službo. Za ta namen je v projekt vključena tudi izvedba promocijske kampanje, ki se bo izvajala predvsem v drugem delu projekta ter naslavljala aktivnosti v smeri mehkega prehoda iz avtomobila na peš hojo, kolesarjenje in uporabo javnega transporta. V okviru projekta so partnerji razvili tudi skupno orodje, priročnik, ki usmerja delo pri pripravi mobilnostnega načrta. Projekt MOVECIT tako v manjšem obsegu pripomore k začetnim korakom naproti trajnostnim prihodom svojih zaposlenih. Po koncu projekta je na občini, da nadaljuje z izvajanjem mobilnostnega načrta.

### 2.2. Občina Ljutomer

Občina Ljutomer je bila ustanovljena leta 1994. Pokriva severovzhodni del slovenskih gričev in del zahodnega območja panonskega oboda, tako da v občini obstajata dve geografsko in gospodarsko povsem različni območji. Severovzhodno je ravno s polji, travniki, gozdovi, manjšimi površinami in večjimi naselji ter jugozahodno izredno hribovito območje z vinogradi, gozdovi in raztresenimi naselji. Geografska raznolikost dokaj vpliva na različne transportne tokove ter prihode na delovno mesto, kar lahko uporabimo pri interpretaciji različnih rezultatov in trenutne situacije delovnih/dnevnik migrantov.

Občina šteje 11.773 prebivalcev in se razteza preko 107 km<sup>2</sup>. Obsega 44 manjših naselij, večinoma vasi. Mesto je del SI031 Statistične regije Mure (NUTS3) in je delno sub-regijsko središče, ki se navezuje na večje regijsko središče, tj. Murska Sobota.

Občina Ljutomer je bila izbrana kot projektni partner, saj je od leta 2012 intenzivno vpeta v področje trajnostne obilnosti in zavzeto izvaja ukrepe Celostne prometne strategije, ki je bila v letu 2017 prvič revidirana. Izbira občine je zato logična in potrjuje dejstvo, da je občina zavezana k implementaciji



mobilnostnih strategij. K temu botruje tudi dejstvo, da je kar nekaj ukrepov Celostne prometne strategije bilo do sedaj uspešno izvedenih. Mobilnostni načrt za zaposlene na občini Ljutomer je smiselno nadaljevanje in se komplementarno dopolnjuje s Celostno prometno strategijo, ki ne zajema določeno skupino ljudi kot mobilnostni načrt, temveč cilja na celostno območje občine ter na vse ciljne skupine.

Občina Ljutomer ima v projektu MOVECIT vlogo pilotnega mesta, ki pripravi Mobilnostni načrt za zaposlene ter izvede določene ukrepe, kot je pilotni ukrep.

Občina Ljutomer ima 28 zaposlenih s polnim delovnim časom. Mestna uprava ima štiri oddelke: splošni oddelek, oddelek za prostorsko načrtovanje in javne storitve, občinski inšpektorat in oddelek za javne površine. Občina Ljutomer ima županjo in dva podžupana. Večina zaposlenih prihaja na delovno mesto iz naselij Ljutomer, Moravci, Vogričevci, Noršinci, Gornja Radgona, Cven, Cezanjevci, Križevci, Stara cesta, Presika, Šalinci, Sp. Kamenščak in Ilovci, za kar uporablja večinoma avtomobil.

Obstaja nekaj pozitivnih znakov, ki opogumljajo zaposlene za prehod na trajnostne oblike prevoza. Občinsko interno pravilo namreč določa uporabo dovoljenj za parkiranje, ki so številčno omejene. Prav tako izvaja nadzor na uporabo in izdajo. Velik premik v planiranju pa je občina izkusila pri pripravi Celostne prometne strategije (CPS), ki je znatno spremenila načrtovanje prometa v občini v smeri trajnostnega razvoja. Ključna točka je močna politična podpora občinskemu CPS in njegovemu izvajanju. Pomemben mejnik je bil tudi, ko je Evropska komisija leta 2013 podelila občini nagrado, ki je povečala ozaveščenost o pomembnosti CPS.

Za nadaljnje planiranje moramo narediti pregled vseh prednosti in pomanjkljivosti, s katerimi se sooča občina. Le-te nam lahko pomagajo pri pravilnih odločitvah in nadaljnjih usmeritvah. Ta analiza je bila narejene že v sklopu CPS in se prav tako tematsko navezuje na mobilnosti načrt.

Prednosti občine:

- Vključenost javnosti je bila prepoznana že v okviru CPS kot pomemben zagon in je bila prenesena na ravni posameznih projektov.
- Ustrezen dostop do javnega prevoza ima le center Ljutomer.
- Prisotnost železnic močno izboljša stopnjo dostopnosti.
- Potencial hoje in kolesarjenje je zelo velik zaradi majhnih vasi in gostejšega naselja.
- V Ljutomeru lahko s 15-minutno hojo ali 5 minutnim kolesarjenjem dosežete vse ustrezne javne ustanove.
- Naselja so dovolj blizu, da omogočajo vzajemno dostopnost s kolesom, nekatera celo peš.

Pomanjkljivosti:

- Občina Ljutomer ima zaradi majhnosti mestne uprave pomanjkanje osebja, ki bi ;
- Občina bi lahko sodelovala z drugimi občinami pri načrtovanju mobilnosti (povezovanje občin, ipd.).
- Pri vključevanju deležnikov občina ne vključuje vseh sektorjev.
- Število dnevniških železniških in avtobusnih povezav v večini sosednjih občin ne ustreza minimalnim standardom dostopnosti.
- Problem povzroča nepovezane in slabo organizirane povezave za kolesarjenje in peš hojo.



## 2.3. Priprava Mobilnostnega načrta

Priprava mobilnostnega načrta je dokaj novost v Sloveniji, čeprav se je že kar nekaj institucij srečalo s pripravo takšnega dokumenta. Ministrstvo za promet (2010, 2011) in Ekonomska fakulteta UL (2012) sta eni izmed institucij, ki sta se že soočali s pripravo mobilnostnega načrta. Le-ta lahko delno regulira prometno povpraševanje in vpliva na prometno učinkovitost institucije in širše. Mobilnostni načrt na celovit način omogoča reševanje problemov, še posebej ob sledenju ciljev, ki jih določi znotraj načrta. S pomočjo akcijskega načrta pa lahko balansira med omejevalnimi in spodbujevalnimi ukrepi.

Občina Ljutomer se od leta 2012 intenzivneje vključuje v mobilnostjo načrtovanje, a zahvaljujoč projektu MOVECIT se prvič spopada z mobilnostjo zaposlenih. Občina ni velik generator prometa, a lahko s svojimi zaposlenimi postavlja zgled in dobro prakso drugim občinam in javnim institucijam.

Mobilnostni načrt je sklop ukrepov, s ciljem spreminjanja potovalnih navad zaposlenih, izboljšanja dostopnosti lokacije ter promocije trajnostne izbire prevoznih sredstev. Izhaja iz koncepta upravljanja prometnega povpraševanja, ki namesto iskanja rešitev za zadostitev povpraševanja po osebnem motornem prometu, aktivno razvija in spodbuja odgovorno rabo slednjega ter večjo uporabo t.i. alternativnih oblik prometa. To so predvsem javni potniški promet, kolesarjenje in hoja.

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 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. Če na primer velik delež zaposlenih živi v oddaljenosti do 5 km, se načrt usmeri v ukrepe za spodbujanje hoje in kolesarjenja. Če se po drugi strani velik delež zaposlenih vozi iz oddaljenih krajev, se načrt usmeri v ukrepe za zmanjševanje potovalnih potreb in ukrepe za odgovorno rabo osebnega avtomobila. V mobilnostnem načrtu občine Ljutomer se pojavlja tudi nekaj investicijsko naravnanih ukrepov, ki se vsebinsko dopolnjujejo z ukrepi Celostne prometne strategije (2017). V fazi priprave načrta je bila to smiselna odločitev, saj se načrta tematsko in ciljno dopolnjujeta, zato je iskanje novih ukrepov nesmiselno.

V dokumentu so predstavljeni rezultati procesa priprave mobilnostnega načrta, ki je potekal v letu 2017, od meseca aprila do novembra. V nadaljevanju so najprej predstavljene ugotovitve analize stanja, sledijo cilji načrta, zadnji sklop pa obsega podrobnejšo predstavitev izbranih ukrepov.

Celoten proces mobilnostnega načrta je trajal 10 mesecev. Vključevanje deležnikov v proces načrtovanja v zgodnji fazi bo pripomoglo k spodbujanju občutka lastništva nad svojimi cilji ter zagotovilo podpore, ki bi se lahko uporabila v celotnem obdobju načrta mobilnosti na delovnem mestu. S tem bo pomagalo spodbuditi razmišljanje in razpravo o možnostih trajnostnega potovanja med zaposlenimi.

Mobilnostno skupino je sestavljalo šest članov različnih občinskih sektorjev (oddelek za promet, oddelek za prostorsko planiranje, oddelek za človeške vire) ter zunanji deležniki (predstavniki vodilnega partnerja projekta MOVECIT). Vsa priprava načrta je slonela na mobilnostni skupini, ki se je sestajala ob vsaki fazi procesa. Dodatni zunanji deležniki so bili prav tako vabljeni na srečanja, še posebej predstavniki ponudnikov šolskega transporta in Taxi podjetja. V sklopu zadnje faze priprave načrta je bilo organizirano usposabljanje vseh zaposlenih z namenom, da se jih informira in osvesti v zvezi s pripravo načrta. Obenem je namen usposabljanja bil tudi motivacija in aktivacija zaposlenih v zvezi s trajnostnimi prihodi na delovno mesto. Pilotna aktivnost in investicija sta bili predstavljeni.

Proces mobilnostnega načrta je proces, ki se odvija po sodobnih smernicah mobilnostnega načrtovanja in pri katerem je potrebno vključiti različne deležnike, ki lahko vplivajo na izvajanje načrta. V ospredju so





vsekakor zaposlenih, a je potrebno načrt vzeti v kontekst širšega okolja, predvsem funkcionalnih urbanih središč, ki se v Sloveniji izraziteje orisujejo v večjih urbanih središčih (Ljubljana, Maribor) z večjim zaledjem, a lahko v našem primeru tudi že govorimo o dnevni migracijski središčih (Ljutomer - Murska Sobota, Ljutomer - Gornja Radgona). Predvsem je potrebno vključiti različne ponudnike javnega ali zasebnega transporta, ki lahko zagotavljajo prevoz za daljše razdalje v funkcionalnem urbanem območju.

Partnerstvo - mobilnostno skupino - bi bilo treba ohranjati v celotnem procesu odločanja, od faze načrtovanja, do faze izvajanja do konca ocenjevalne faze. Zagotovili smo, da zainteresirane strani razumejo, kako bodo vključene v celoten proces. Morda vseh zainteresiranih strani ne bo potrebno vključiti tako globoko v vseh fazah procesa, vendar jih je potrebno najmanj obveščati o tem, kako se uporabljajo njihovi vložki in kako se ta proces napreduje, da bi ohranili občutek lastništva sprejetih odločitev in ukrepov, ki se izvajajo.

Ob koncu procesa so se izrisale in pridobile določene izkušnje, ki jih lahko povzamemo kot:

- V manjših mestih se ne oblikujejo določene javne iniciative, ki bi lahko ustvarile javno mnenje, opozorile na težave, predlagale rešitve in zagotovile javni dialog glede mobilnosti.
- Manjša mesta se soočajo s pomanjkanjem kadrovske zmogljivosti.
- Prednost manjših mest je manjše število nosilcev odločanja, s čimer se lahko hitreje doseže soglasje, odločitve so prilagodljive in hitre, rezultati so hitro vidni. Ukrepi (tudi manjši) imajo večji učinek, velja močan duh skupnosti ter močna javna podpora. Soglasje in odločitve je lažje doseči. Postopki za izvedbo ukrepov so hitri.
- Dogovori z zaposlenimi so hitri, kar lahko pripisujemo tudi izkušnjam s procesom priprave celostne prometne strategije.
- Stanje v zvezi s ponudniki transporta je večinoma pogojeno z zasebnimi prevoznimi podjetji, ki se osredotočajo na komercialne linije. Sporazum na regionalni ali celo lokalni ravni je skoraj nemogoč. Ne obstajajo regionalni organi, ki bi lahko povezovali podjetja z občinami in bi upravljali in usklajevali sporazum, tudi na politični ravni.
- Izziv ostaja: integracija šolskih in javnih prevozov.

V sklopu mobilnostnega načrta je občina skupaj z vodilni partnerjem projekta izvedla določene promocijske aktivnosti. Diseminacijski dogodek za preostale občine je bil organiziran v okviru občinskega dogodka, kjer so se priključile dodatne občine, ki so lahko pridobile določene informacije o pripravi mobilnostnega načrta.

Mobilnostni načrt Občine Ljutomer je pridobil zavezo županje za potrditev in izvedbo načrta, kar omogoča lažje in hitrejše izvajanje načrta. Za ta namen je bilo novembra 2017 podpisano Pismo zaveze.





## 3. Mobilnostni koncept

### 3.1. Poslanstvo, zaveza in sodelovanje

Občina Ljutomer se je z vstopom v projektno partnerstvo zavezala k izvedbi mobilnostnega načrta. Mobilnostni načrt občine je izdelan s ciljem, da se uresničuje, da se po eni strani zmanjša potreba komurkoli priti na delovno mesto, po drugi strani pa, da se zaposlenim čim bolj omogoči, da pridejo do institucije 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 občina prizadevala v okviru možnosti, ki jih nudi svetovni splet, da bi zaposleni delo opravili na daljavo, v kolikor to ne ovira delovnega procesa. Uresničevanje mobilnostnega načrta občine zahteva minimalna vlaganja glede na koristi, ki jih prinaša, temelji pa na spremembi potovalnih navad vseh udeležencev, zato je cilj načrta tudi ozaveščanje vseh udeležencev.

### 3.2. Namen in specifični cilji

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

Mobilnostni načrt se bo v polni meri uresničil v petih 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 ter vseh drugih deležnikov. Občina bo hvaležna vsakega predloga v zvezi s tem.

Še preden pa preidemo h konkretnim ukrepom še razkrijmo, kako smo prišli do ukrepov in kaj nam horizontalno ter vertikalno sodelovanje pomeni pri procesu priprave mobilnostnega načrta. Gre za interaktivno, moderirano sodelovanje, kjer imajo različni deležniki možnost izražanja in odločanja ne samo o ukrepih, temveč tudi o postopkih in načinih priprave. Pri tem je njihov vložek k temu ravno tista dragocenost, ki jo iščemo, saj je edinstvena pri takih procesih. Namen priprave mobilnostnega načrta je bil določen na začetnem srečanju deležnikov in je:

- Okoljsko osveščanje zaposlenih in s tem povezana kvaliteta zraka.
- Predstavitev alternativnih načinov prevoza.
- Večje zadovoljstvo zaposlenih (socialno povezovanje med sodelavci, ko so-potujejo, ipd.).
- Višja kakovost bivanja zaposlenih.
- Boljše zdravje zaposlenih.

Mobilnostna skupina je na podlagi srečanj naredila presek gospodarskih, socialnih in okolijskih prioritet, ki imajo veliko skupnega s tem, katere trenutne značilnosti in ukrepe občina želi povečati, zmanjšati oz. ohraniti. Le-ti so pokazatelj naših resničnih zahtev, pričakovanj, povpraševanj ter prioritet, včasih tudi konkretnih želja. Ti so predstavljeni tukaj:



#### POVEČATI:

- Število linij JPP - izboljšanje povezav.
- Vzpostavitev skupne rabe prevozov (ponudba prevoza).
- Vzpostaviti kolesarsko mrežo.
- Mrežo električnih polnilnic.
- Vzpostaviti parkirišča za kolesa.
- Tuš.
- Fleksibilnost delovnega časa (glede na vremenske pogoje).

#### ZMANJŠATI:

- Število službenih prevozov z avtomobili.
- Število parkirnih mest.

#### OHRANITI:

- Akcije za aktivno spodbujanje trajnostne mobilnosti.

Pri razvoju vizije, ki jo občina želi zasledovati dolgoročno, pa so nam pomagala tri vprašanja, kateri odgovori so predstavljeni v nadaljevanju:

- Kakšen bi lahko (naj) bil položaj dnevnih migracij zaposlenih?
  - Večina migracij se opravi s kolesi in JPP;
  - Boljše možnosti JPP;
  - Združevanje prevozov s sodelavci + boljše povezave JPP.
- Kakšna bi lahko (naj) bila službena potovanja zaposlenih?
  - Združevanje v skupni prevoz;
  - Vsa potovanja se opravijo s kolesi ali električnim avtomobilom;
  - Uporaba javnega prevoza (vlak, ...) in načrtovanje službenih poti za več sodelavcev na isti dan.
- Kako se razlikujejo razmere za mobilnost in obnašanje v prometu od drugih delodajalcev in zaposlenih?
  - Občina ponuja nagrajevanje zaposlenih;
  - Manj bolniških in večje zadovoljstvo zaposlenih;
  - Večja ozaveščenost (okoljska, ipd.) + boljše zdravje zaposlenih (fizično in psihično);

Na podlagi pridobljenih informacij smo razvili vizijo, ki se glasi:

**„S TRAJNOSTNO MOBILNOSTJO DO ZADOVOLJNIH ZAPOSLENIH.”**



Vizija odraža kvalitativen odnos in želje občine do mobilnosti zaposlenih. Opisuje dolgoročne načrte v smeri trajnostne mobilnosti in zaposlenih ter posredno vpliva na odločitve občine. Vizija narekuje ukrepe, ki jih bo občina zasledovala tekom petih let. Ob popolni izvedbi vseh ukrepov in ciljev, bomo dosegli zadovoljstvo zaposlenih, kar se bo odražalo tako v socialnem kot tudi ekonomskem in zdravstvenem zadovoljstvu zaposlenih.

Krovni cilji mobilnostnega načrta izhajajo iz ugotovitev analize stanja in so opredeljeni kot izhodišče za posamezne ukrepe. Nekateri cilji pa se prekrivajo in ujemajo s cilji Celostne prometne strategije, saj je analiza pokazala, da oba dokumenta stremita k istim dosežkom, sredstvom in ukrepom. Splošni cilji načrta so:

- Povečanje dostopnosti javnega prometa.
- Izboljšanje položaja za sopotništvo (carpooling).
- Optimizacija uporabe avtomobila.
- Učinkovitejši e-prevozi zunaj in znotraj občine.
- Povečanje kolesarjenje.
- Povečano zadovoljstvo zaposlenih (izboljšanje mentalnega zdravja).
- Nagrajevanje zaposlenih.
- Promocija mehkih ukrepov.

Specifični cilji predvidevajo naslednje spremembe v potovalnih navadah:

SPECIFIČNI CILJI:	CILJNE VREDNOSTI:
<b>JAVNI PREVOZ:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Povečanje povezovanja s ponudniki in izboljšanje ponudbe JPP.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1 dogovor s ponudnikom šolskega prevoza.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Povezovanje javnega s šolskimi prevozi.</li> </ul>	
<b>SOUPORABA AVTOMOBILA:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Povečanje sopotništva med zaposlenimi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Povečanje sopotništva (carpool) za 5%.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Povečanje sopotništva za najmanj 10% (2,8 ljudi) med zaposlenimi, ki že prakticirajo sopotništvo</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Povečanje števila parkirišč za uporabo sopotništva (carpool parkirišča).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zmanjšanje parkirnih mest za 10% od obstoječega</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Povečanje carpool parkirišč za 10%</li> </ul>
<b>OPTIMIZIRAN MOTORNI PROMET:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zmanjšanje deleža avtomobilskih poti zaposlenih na delo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zmanjšanje deleža avtomobilskih poti zaposlenih na delo s 68 % leta 2017 na 60 % do leta 2022.</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmanjšanje deleža avtomobilskih poti zaposlenih na delo, pri katerih se vozijo sami v avtu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmanjšanje deleža avtomobilskih poti zaposlenih na delo, pri katerih se vozijo sami v avtu s 41 % leta 2017 na 35 % do leta 2022.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Povečati uporabo e-prevozov za službene poti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Povečati uporabo e-prevozov za službene poti za 10%.</li> </ul>
KOLESARJENJE:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Povečati dolžino kolesarskega omrežja v naselju Ljutomer z zaledjem;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Do leta 2022 podvojiti dolžino kolesarskega omrežja v naselju Ljutomer z zaledjem.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vpeljati ureditve za varno parkiranje koles ob večini ključnih ciljev poti v Ljutomeru.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Do leta 2022 povečati delež zaposlenih, ki na delo kolesarijo na 5 %.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Povečati delež zaposlenih, ki na delo kolesarijo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vzpostaviti celovito kolesarsko omrežje do leta 2027.</li> </ul>
PROMOCIJA IN INFORMIRANJE:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmanjšanje stroškov za bolniške odsotnosti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmanjšanje bolniških med zaposlenimi za 3 %.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Povečati fleksibilnost delovnega časa.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Povečanje nagrajevanja za najbolj uspešne zaposlene.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Najmanj enkrat na leto vključitev v nacionalno/mednarodno kampanjo.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Povečanje vključevanja zaposlenih v promocijske kampanje.</li> </ul>	



## 4. Analiza trenutnega stanja

Analiza stanja je bila eden iz med naslednjih korakov pri pripravi mobilnostnega načrta. V njej se je ugotavljalo trenutno stanje potovalnih vzorcev zaposlenih in njihovi motivi za trenutno izbiro mobilnostnih sredstev in morebitnih potovalnih sprememb ob določenih izboljšavah. Prav tako smo pregledali dostopnost občine. Pridobljeni podatki so predstavljali podlago za opredelitev problemov, izbor ukrepov. Namen analize je bil:

- ugotoviti potenciale in ovire za uporabo trajnostnih/nemotoriziranih prevoznih načinov;
- izdelati jasno predstavo o razpoložljivih prevoznih alternativah;
- določiti področja, kjer so možne izboljšave v korist okoljsko bolj prijaznih prevoznih načinov;
- določiti morebitna dodatna vprašanja za analizo potovalnih navad zaposlenih.

V aprilu in maju 2017 je bila opravljena anketa o mobilnostnem obnašanju v Ljutomerski občinski upravi. Anketa je bila promovirana med vsemi zaposlenimi. Za razširjanje ankete je bila uporabljena spletna pošta. Podatki so bili zbrani s spletnim vprašalnikom z uporabo Google Forms. Časovni okvir zbiranja podatkov je bil 3 tedne. Število zaposlenih na občini je 28, od katerih se 25 anketirancev (89,29%) lahko šteje za ustrezno reprezentativno ovrednotenje ankete.

V nadaljevanju so predstavljeni povzetki ugotovitev.

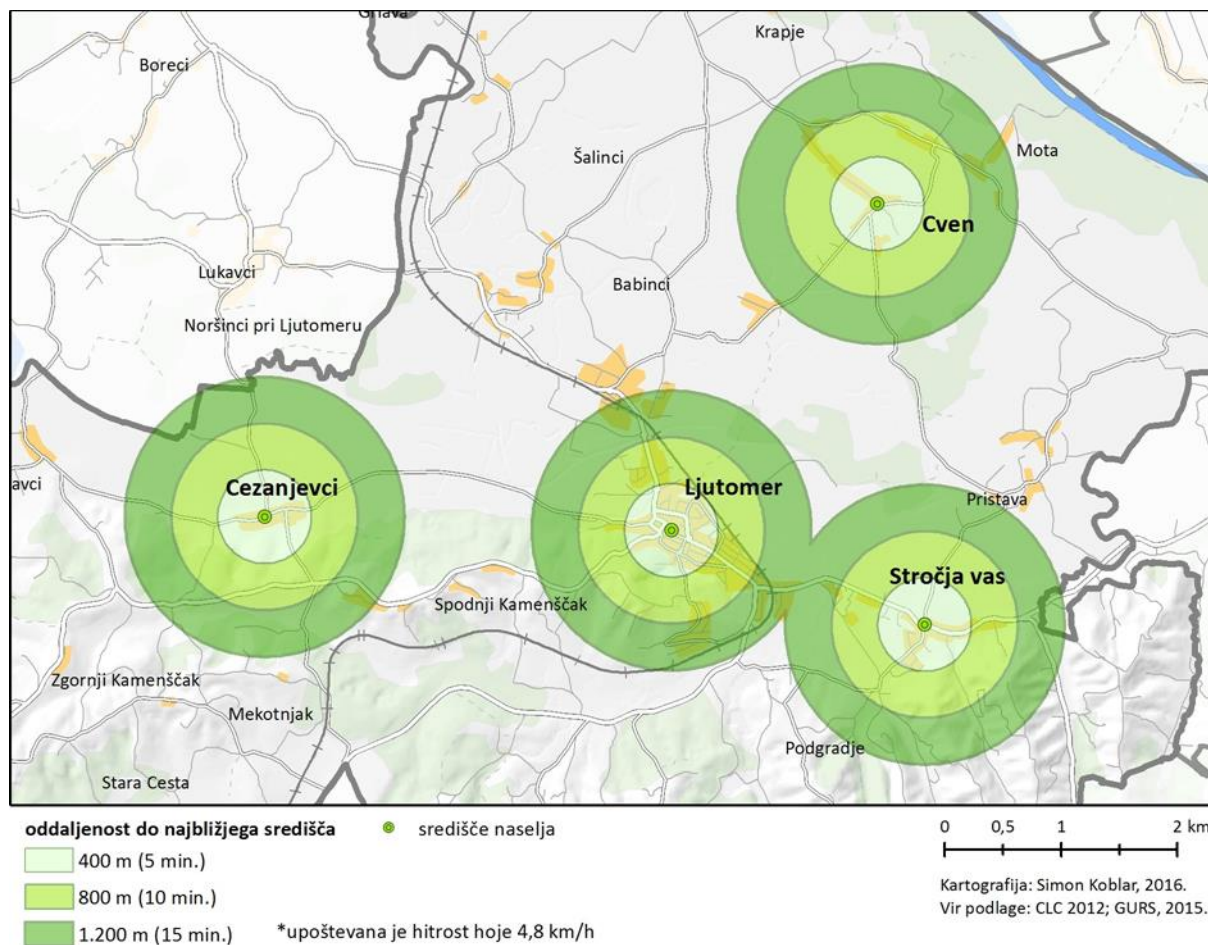
- Iz modalne porazdelitve je razvidno, da prevladuje zasebna raba avtomobila, vendar pa je prisotno tudi znatno razmerje uporabe koles in hoje.
- Visoka zavrnitev uporabe javnega transporta odraža nizko kakovost lokalnega javnega avtobusnega prevoza.
- Zasebna uporaba vozila je močno odvisna od dejstva, da je za zaposlene na občinski upravi rezervirano brezplačno parkiranje, kar še bolj spodbuja uporabo avtomobila.
- Funkcionalni sistem rezervacije so-uporabe avtomobila je glavna ovira, za široko razširitev so-uporabe.

Za nadaljnjo analizo stanja smo se poslužili tudi ugotovitev Celostne prometne strategije iz leta 2017, ki nam je pomagala razsvetliti dejstva na področju dostopnosti občine. Analiza iz strategije je sicer zajemala celotno občino, kar pa ne pomeni, da so dejstva kaj drugačna, ko gre za dnevne migracije zaposlenih na občini. Še več, le-ti prihajajo tudi iz drugih občin, zato je potrebno razširiti analizo dostopnost še na druge večje kraje izven občine.

### 4.1. Dostopnost občine

Geografske značilnosti Ljutomera omogočajo, da bi lahko prebivalci in obiskovalci veliko večji delež poti opravili na nemotoriziran način - peš ali s kolesom. Razen Ljutomera, so celotna območja naselij dostopna v času 15 minut ali manj. Tudi velik del Ljutomera je iz glavnega trga dostopen v 15 minutah, izjema je le industrijska cona na severu. Središča naselij ležijo na ravnini, zato relief za hojo ne predstavlja večje ovire. V Ljutomeru je iz glavnega trga v 10 minutah hoje dosegljiva večina javnih storitev: pošta, banka,

živilska trgovina, zdravstveni dom, občina, osnovna šola, gimnazija, železniška in avtobusna postaja, vrtec, itd.

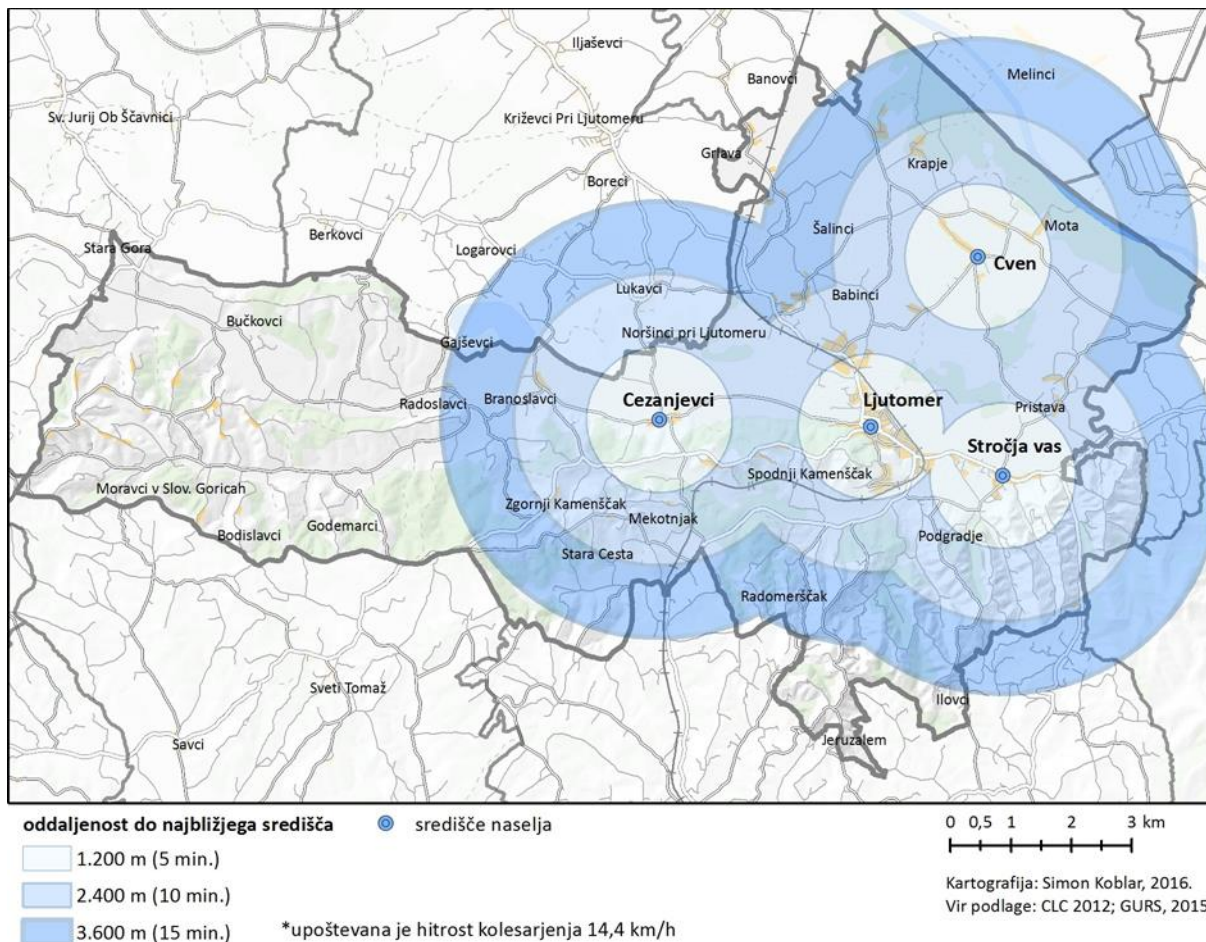


Slika 1: Peš dostopnost do glavnih središč v Občini Ljutomer.

Razdalje so še posebej naklonjene kolesarjenju, ki je v takem merilu nedvomno najhitrejši prevozni način. Tako je s kolesom v 15 min dosegljiv velik del naselij v neposrednem zaledju Ljutomera.

Dostopnost do naselij na zahodu je veliko manjša zaradi gričevnatega reliefa in strmih vzponov. Med Ljutomerom in Cezanjevc, ter med Ljutomerom in Cvenom je okrog 15 minut kolesarjenja. Stročja vas je od Ljutomera oddaljena manj kot 10 minut. Glavne cestne povezave med temi naselji potekajo po ravnem, tako da relief nima velikega vpliva na hitrost kolesarjenja.





Slika 2: Dostopnost s kolesom do glavnih središč v Občini Ljutomer.

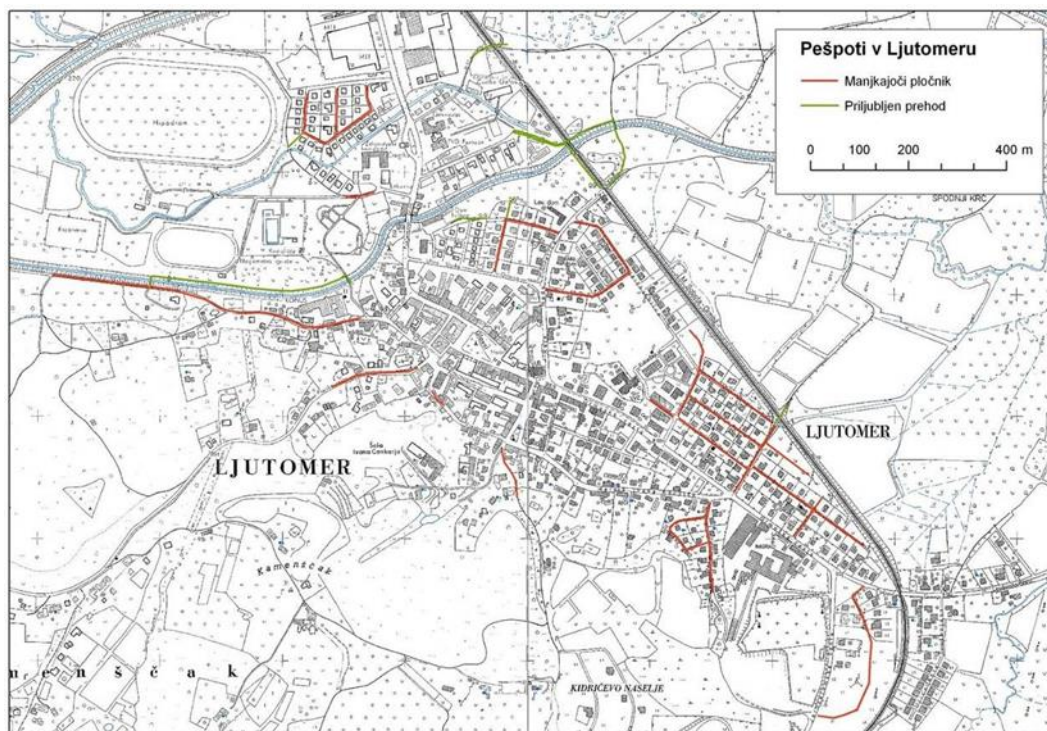
### Velikih potencial hoje še ni izkoriščen

Enostranski razvoj infrastrukture za cestni promet in zapostavljanje infrastrukture za hojo in kolesarjenje zmanjšujejo privlačnost za tovrstno premikanje po Ljutomeru. Intervju z deležniki je pokazal na 3 največkrat izpostavljene težave, povezane s hojo:

- manjkajo pločniki (v mestu in izven njega), veliko obstoječih pločnikov je v slabem stanju,
- na nekaterih ključnih mestih manjkajo prehodi za pešce,

Terenski ogled je potrdil, da pomemben del Ljutomera še zmeraj nima urejenih pločnikov in da obstaja precej peš poti - bližnjic (nekaterih tudi neurejenih), ki jih prebivalci veliko uporabljajo. Stanje prikazuje naslednja slika.





Slika 3: Stanje pešpoti v Ljutomeru leta 2011. Vir: UIRS, 2011.

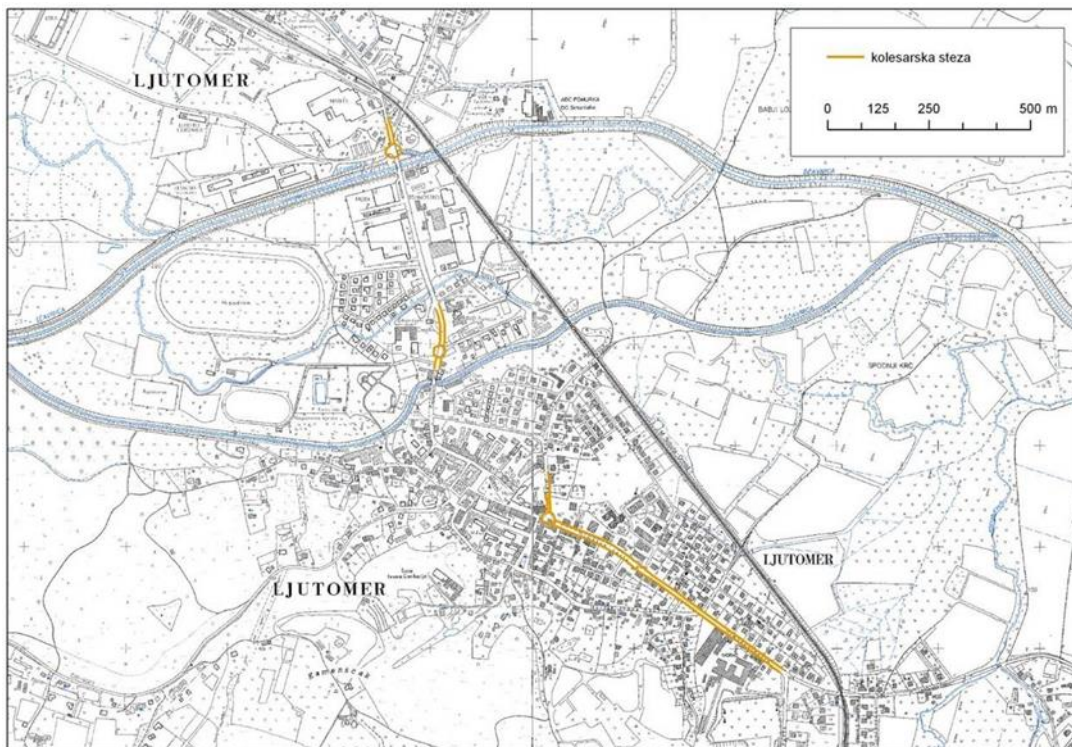
Večina novejših stanovanjskih sosesk izven mestnega središča nima urejenih pločnikov. Tudi ob posegih v prometnice, npr. zaradi prenove komunalne infrastrukture, se v teh mestnih delih ne ureja pločnikov. Redki prehodi za pešce na glavnih prometnicah skozi Ljutomer ogrožajo prometno varnost prebivalcev.

### Zapostavljene ureditve za kolesarje

Kolesarska infrastruktura se počasi pojavlja v Ljutomeru, saj se ob rekonstrukcijah pomembnejših cest v občinah v zadnjem času urejajo tudi kolesarske steze. Vseeno pa so to šele začetki, saj gre za nepovezано omrežje, ki je izvedeno s premalo pozornosti za detajle, ključne za varno kolesarjenje. Intervju z deležniki je pokazal na 3 največkrat izpostavljene težave, povezane s kolesarjenjem:

- sistem kolesarskih stez v mestu je nepovezan, ureditev ni celovita,
- kolesarske steze niso varne, preveč je križanj z motoriziranim prometom,
- pomanjkanje urejenih (ločenih, varnih) kolesarskih povezav z zaledjem Ljutomera.

Prvo ugotovitev podpira spodnja karta fragmentov omrežja kolesarskih stez, ki se vse nahajajo ob poteku državne ceste R-230 skozi Ljutomer.



Slika 4: Stanje kolesarski stez v Ljutomeru. Vir: UIRS 2011.

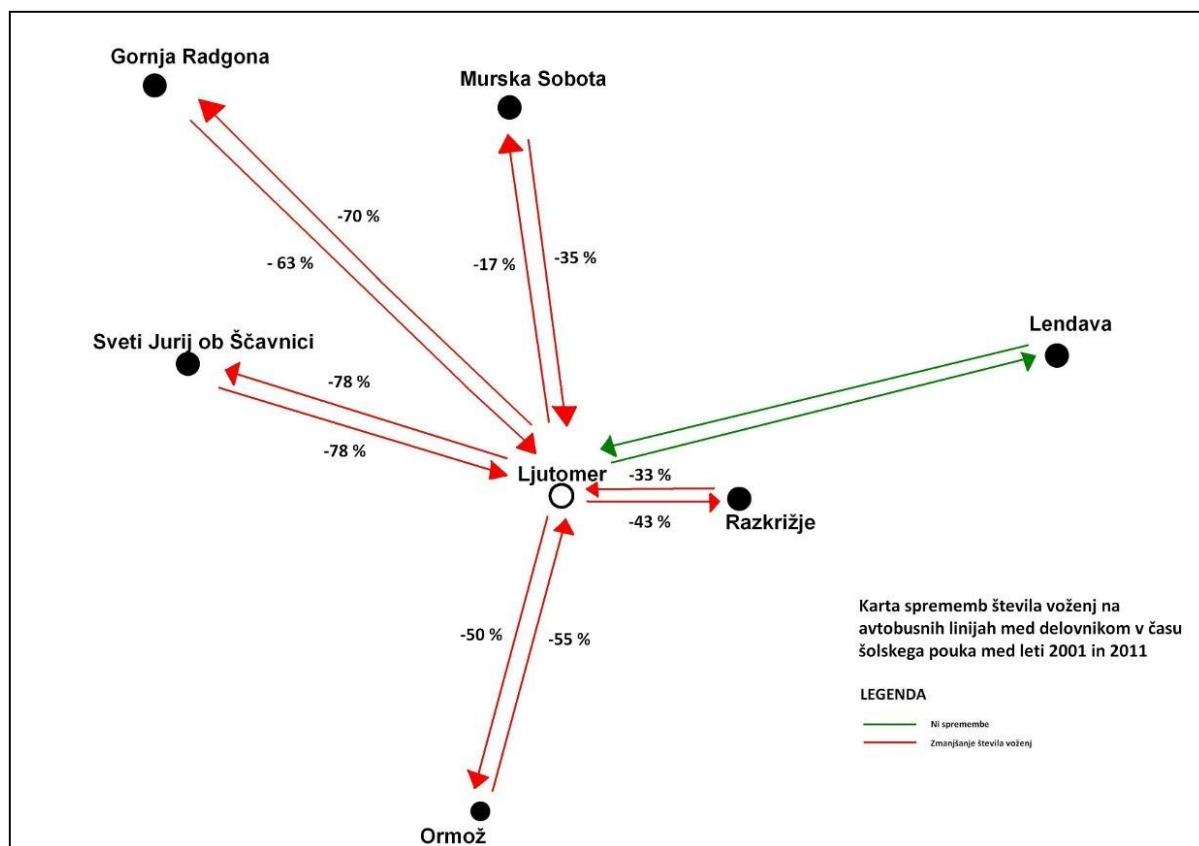
Nepovezanost omrežja oziroma njegove pogoste prekinitve povzročajo nevarne prehode kolesarjev med cestiščem in pločnikom, kot jih prikazujeta spodnji sliki.



Slika 5: Nevarni ureditvi za kolesarje na R-230 v Ljutomeru. Vir: arhiv UIRS.

### Upad medkrajevnih avtobusnih povezav

Tudi OL je prizadel splošen trend avtobusnih prevozov, katerih ponudba od osamosvojitve in intenzivne motorizacije naprej ves čas upada. Posledično se zmanjšuje tudi število potnikov. Spodnji shemi kažeta na razvoj avtobusnih povezav Ljutomera s središči v ožji in širši regiji, ki kaže, da so se tudi med delovniki v času šolskega pouka povezave z marsikaterim središčem prepolovile.



Slika 6: Spremembe števila voženj na avtobusnih linijah iz in v Ljutomer med delovnikom v času šolskega pouka med leti 2001-2011. Vir: UIRS, 2011.

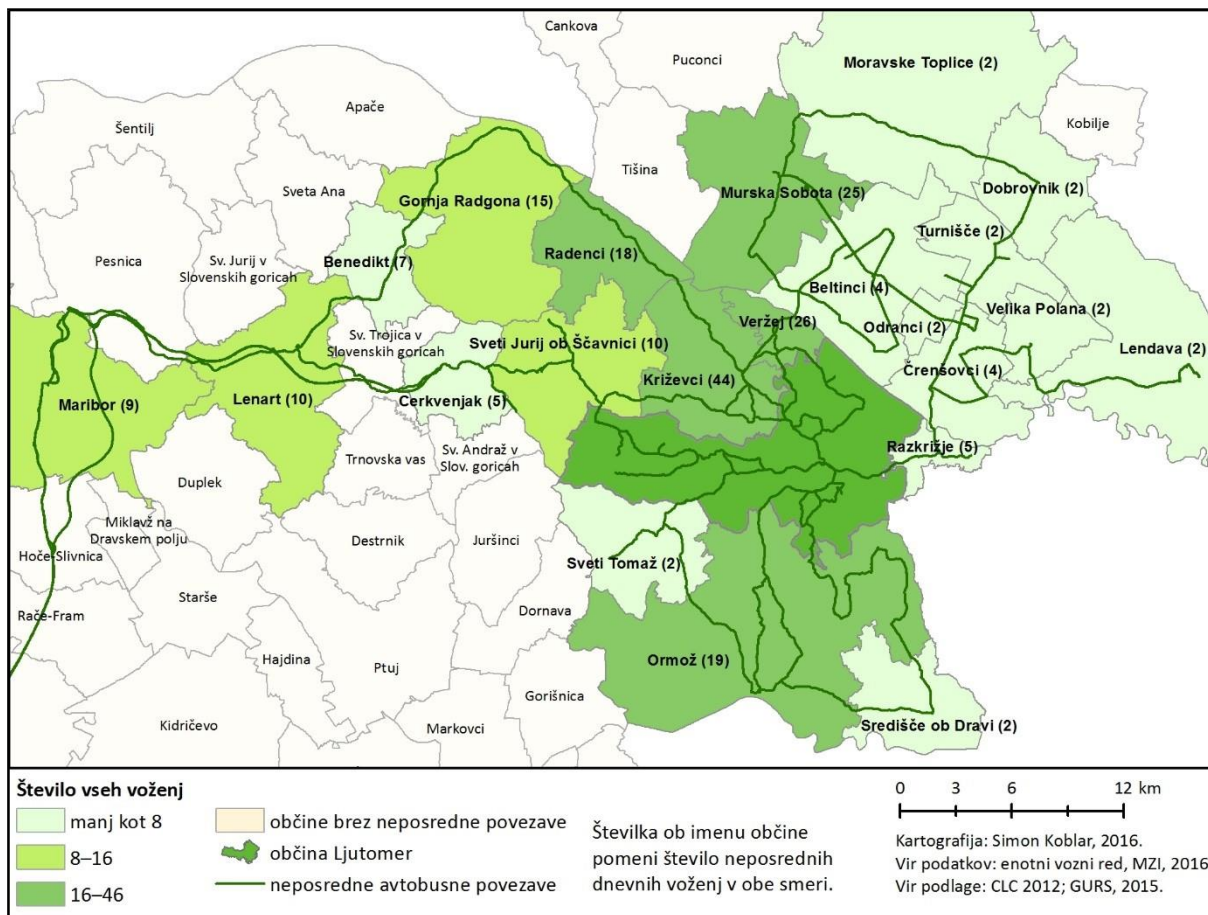
**Število dnevnih JPP povezav z večino sosednjih občin ne izpolnjuje minimalnih standardov dostopnosti.**

V analizi smo ugotavljali, v katera občinska središča se je iz Ljutomera leta 2016 mogoče peljati z direktno avtobusno povezavo. Ob upoštevanju železnice, bi bilo število voženj v nekatere občine višje. V bolj oddaljene občine je dostop mogoč s prestopanjem na postajališčih v sosednjih občinah, vendar teh povezav v analizi nismo upoštevali, saj so prestopi nezaželeni in po navadi tudi časovno potratni. Število voženj pomeni število povezav v obe smeri. Omrežje linij je razvejano med tednom, vendar večina teh linij ne obratuje med vikendom in šolskimi počitnicami.

**Število avtobusnih povezav med delavniki**

Med delavniki med šolskim letom zadovoljivo število voženj znaša 8 v vsako stran. Iz Občine Ljutomer je s tako frekvenco dostopnih le pet občin. Nekatere občine izpolnjujejo le standard zadovoljivega števila voženj med vikendi. V večino ostalih občin pa je število vseh voženj manjše od 8, kar pomeni nezadovoljivo povezanost.

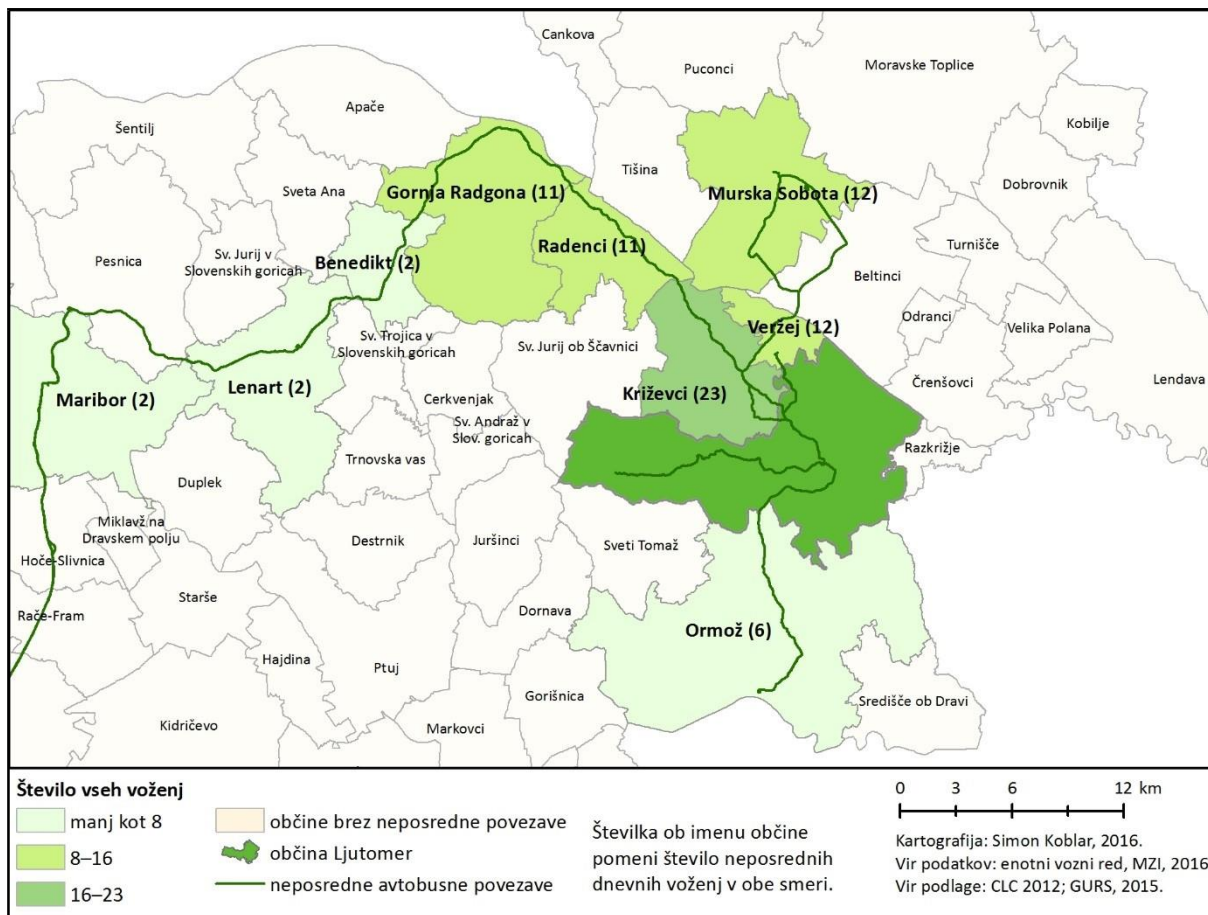




Slika 7: Število neposrednih avtobusnih povezav z občino Ljutomer (sreda, 12. 10. 2016)

### Število povezav med šolskimi počitnicami

Ob sredah med šolskimi počitnicami je število voženj še nekoliko nižje. Le z občino Križevci je doseženo zadovoljivo število voženj, štiri občine pa izpolnjujejo kriterij zadovoljivega števila voženj med vikendom.



Slika 8: Število neposrednih avtobusnih povezav z občino Ljutomer (počitnice - sreda, 13. 7. 2016)

### Nefleksibilnost železniškega prevoza

Železnica ostaja pomemben element mobilnosti, predvsem za dijake v OL, kljub dolgoletni stagnaciji ponudbe in posledično nekonkurenčnim potovalnim časom. Glavni očitki v zvezi z železniškim prevozom so usmerjeni v nefleksibilnost SŽ, predvsem glede usklajenosti vozni redov z delovnim časom. Centraliziranost upravljanja SŽ otežuje dialog z občino. (Ne)fleksibilnost je deloma pogojena z enotirno progo, ki ne omogoča veliko manevrskega prostora spremembam vozni redov. Uporabo železnic otežuje tudi neprilagojenost vlakov gibalno oviranim osebam.

V občini Ljutomer so štiri železniške postaje: Ljutomer mesto, Ljutomer, Mekotnjak in Grlava. Zraven občinske meje pa se nahaja še postaja Veržej. Najbolj frekventna je postaja Ljutomer mesto, kjer ustavljajo tudi vlaki tipa intercity in mednarodni vlak. Ob sobotah in nedeljah je železniška povezava edina povezava z JPP v občine Ormož in Murska Sobota.

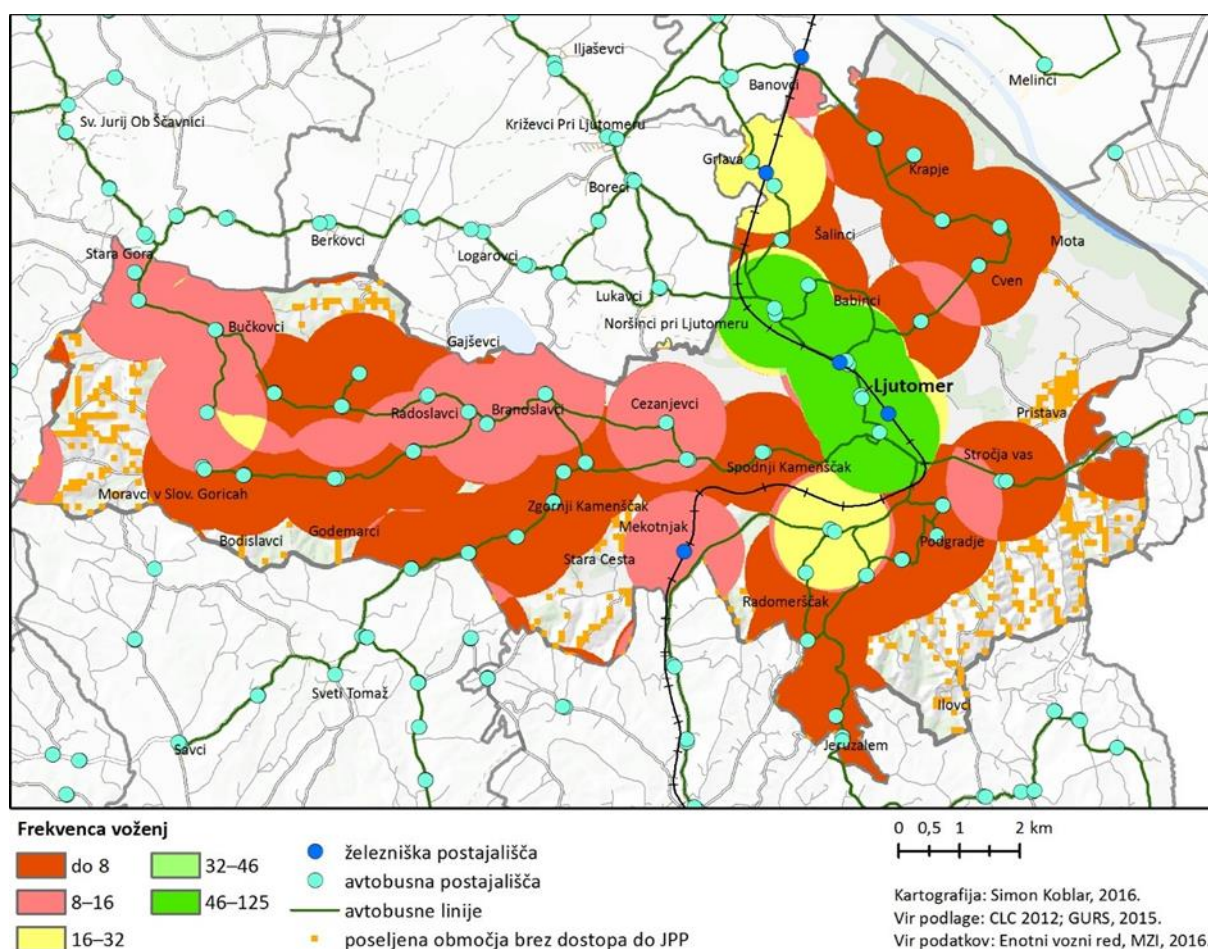
	sreda	sobota	nedelja	sreda-počitnice
Ljutomer mesto - Ormož	8	4	6	7
Ljutomer mesto - Murska Sobota	10	7	7	8

Slika 9: Število dnevni povezav iz postaje Ljutomer mesto (Vir: SŽ, 2016)

Železnica je tudi pomembna prostorska ovira za naselje, ki je hkrati zadržala njegovo pretirano prostorsko razpršitev. Majhno število prehodov za pešce in kolesarje je povzročilo pojav nevarnih nelegalnih prehodov. Nivojski železniški prehodi so ozko grlo na glavni mestni prometnici, posebej ob konicah.

### Slaba pokritost ozemlja s postajališči in povezavami JPP

Primerno dostopnost do JPP ima le središče Ljutomera. Razvejanost omrežja linij med delovniki je primerna, vendar so nekatere linije slabo frekventne. Prisotnost železnice močno izboljša nivo dostopnosti v zaledju železniških postajališč.



Slika 10: Prostorska razmestitev prebivalcev v določenem razredu dostopnosti JPP ob sredah.





## 4.2. Potovalne navade zaposlenih

Metodologija, uporabljena za anketo o potovalnem obnašanju zaposlenih je bilo zbiranje podatkov preko spletnega vprašalnika, kar je bilo enako za vse institucije vključene v MOVECIT projekt.

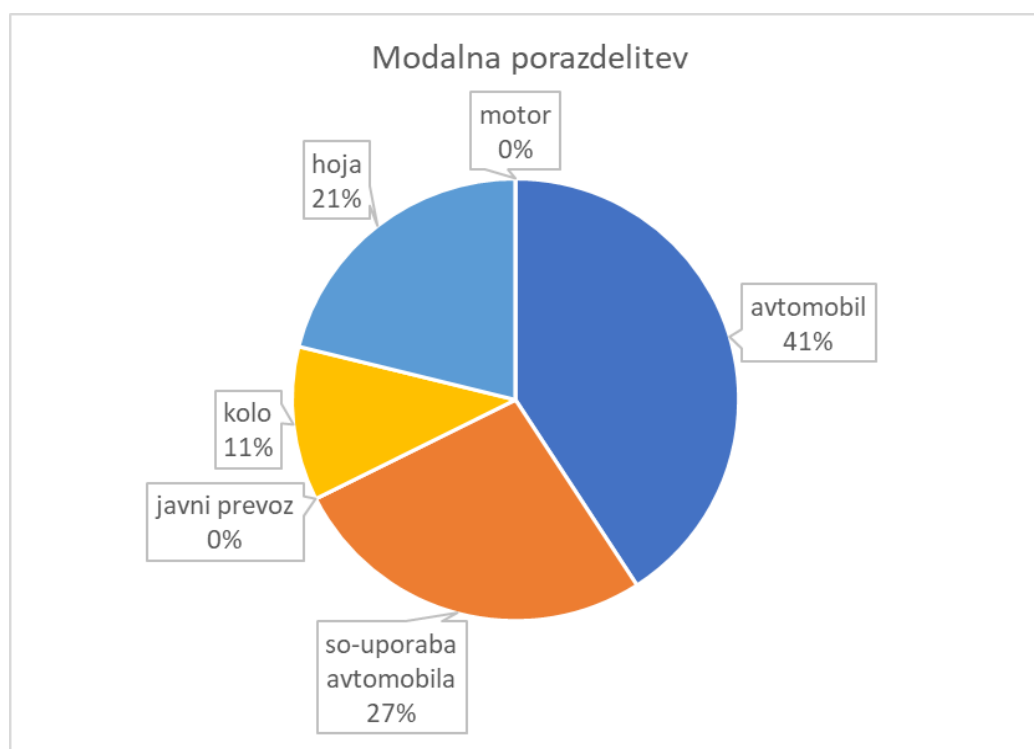
Spletni vprašalnik je bil odprt in na voljo 1 mesec, kar je bil primeren čas za izpolnitev vprašalnika. Izpolnjevanje je potekalo v mesecu aprilu in maju 2017, kar zagotavlja bolj realne podatke na podlagi vremenskih pogojev. Vprašalnik je bil prvič predstavljen na prvem sestanku deležniške skupine na občini. Zagotovljen je bil tudi letak, ki je zaposlene dodatno motiviral k izpolnitvi vprašalnika, vseboval je splošne informacije o njem (povezavo do vprašalnika in QR kodo za dostop). Člani mobilnostne skupine zavezani k ciljem MOVECIT projekta, so pri tem imeli vlogo multiplikatorja in vzornika med osebjem. Neprekinjeno so opozarjali zaposlene, da izpolnijo vprašalnik.

Vprašalnik je izpolnilo 25 zaposlenih, to je 89,28 % vseh, kar je precej visoka stopnja in odraža dejansko stanje v občini. 3 manjkajoči odgovori so zaradi bolniških odsotnosti in drugih dolžnosti, ki zaposlenim niso omogočale, da ga izpolnijo.

Vprašalnik je imel več področij, ki jih je bilo potrebno izpolniti. Vprašanja so bila tematsko povezana in združena. Npr. splošna vprašanja, parkiranje, izbira načina potovanja, službene poti, e-mobilnost, uporaba zasebnih prevoznih sredstev, dostopnost javnega prevoza in kolesarske infrastrukture ter motivacija in pripravljenost za spremembo glede uporabe trajnostnih prevoznih sredstev. Korelacije med različnimi vprašanji so bile zagotovljene in izražajo dodano vrednost za interpretacijo.

Opravljeni so bili tudi osebni razgovori s tremi zaposlenimi, ki so izkazali interes v sodelovanju pri dodatnem intervjuju ter pridobili kvalitativne podatke o motivaciji. Vprašalnik za razgovor je imel 17 vprašanj, ki so bila razdeljena v 4 sekcije (prioritete/motivatorji, ovire/problemi, ozaveščenost/spremembe in rešitve/ukrepi).

### 4.2.1. Osnovni vzorci potovanja - poročilo o modalni razporeditvi



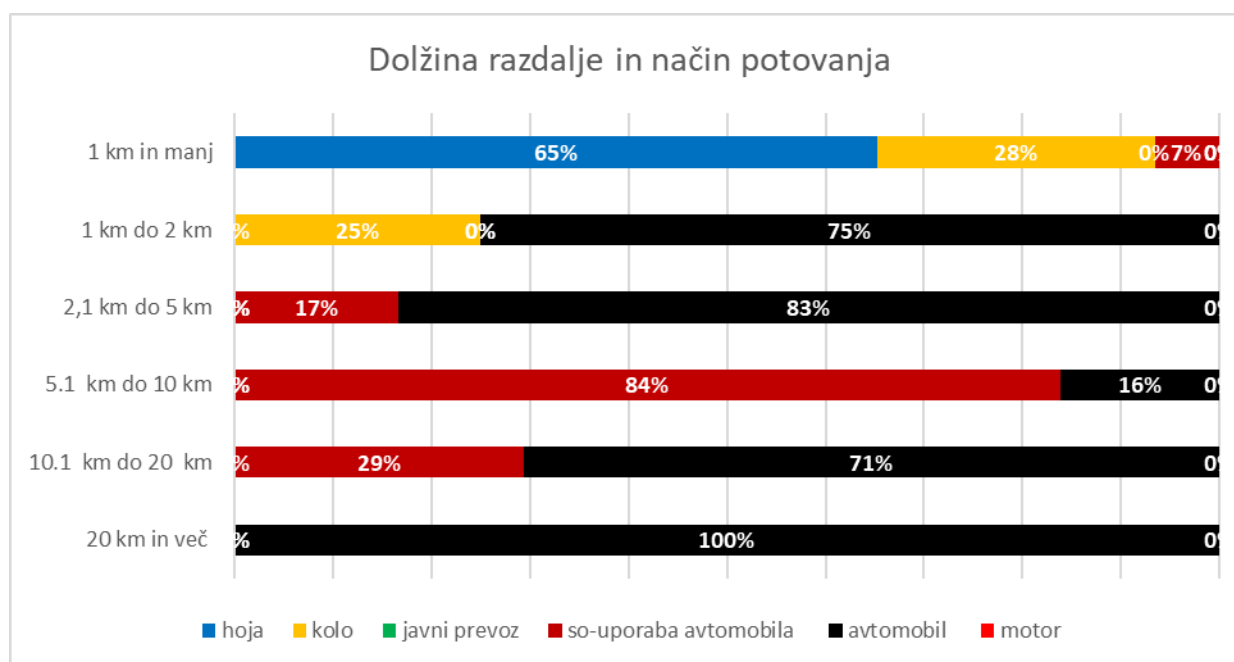
Slika 11: Prikaz načinov potovanja v skupnem številu poročenih potovanj zaposlenih v občinski upravi Ljutomer





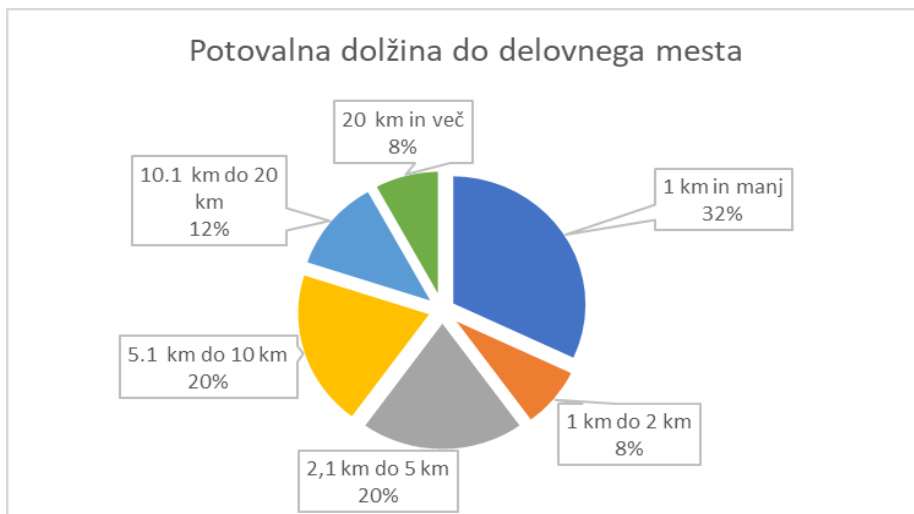
Zaposleni v Občini Ljutomer potujejo na delovno mesto z različnimi načini potovanja. Slika 1 prikazuje modalno porazdelitev zaposlenih glede prihodov na delovno mesto. Najvišji odstotek prihodov sodi v uporabo avtomobila, to je 41 %. Drugi največji delež pripada so-uporabi avtomobila (27 %) in hoji, ki dosega presenetljivih 21 %.

Uporaba javnega prevoza doseže 0 % in predstavlja največjo oviro za bolj trajnostne prihode na delovno mesto. Delež kolesarjev je zelo majhen, saj je Ljutomer mesto, ki ga je mogoče doseči s kolesom v radiju 4 - 5 kilometrov, ravno in zagotavlja zelo optimizirane možnosti kolesarjenja.



Slika 12: Razmerje med potovalnim načinom in dolžino poti v občinski upravi Ljutomer

Hoja je najpogosteje uporabljena pri kratkih razdaljah, to je za 1 kilometer ali manj. Kolo se najpogosteje uporablja za razdalje od 1 do 2 kilometrov. So-uporaba avtomobila se uporablja pri razdaljah od 5,1 do 10 kilometrov. Avto je prednostno določen tudi za kratke razdalje, kar povzroča več skrbi, saj ga zaposleni uporabljajo tudi na razdalji dolžine 1 kilometer. Pogostejša je tudi uporaba avtomobila zaradi slabega javnega prevoza in nepovezane kolesarske infrastrukture v bližnji okolici.

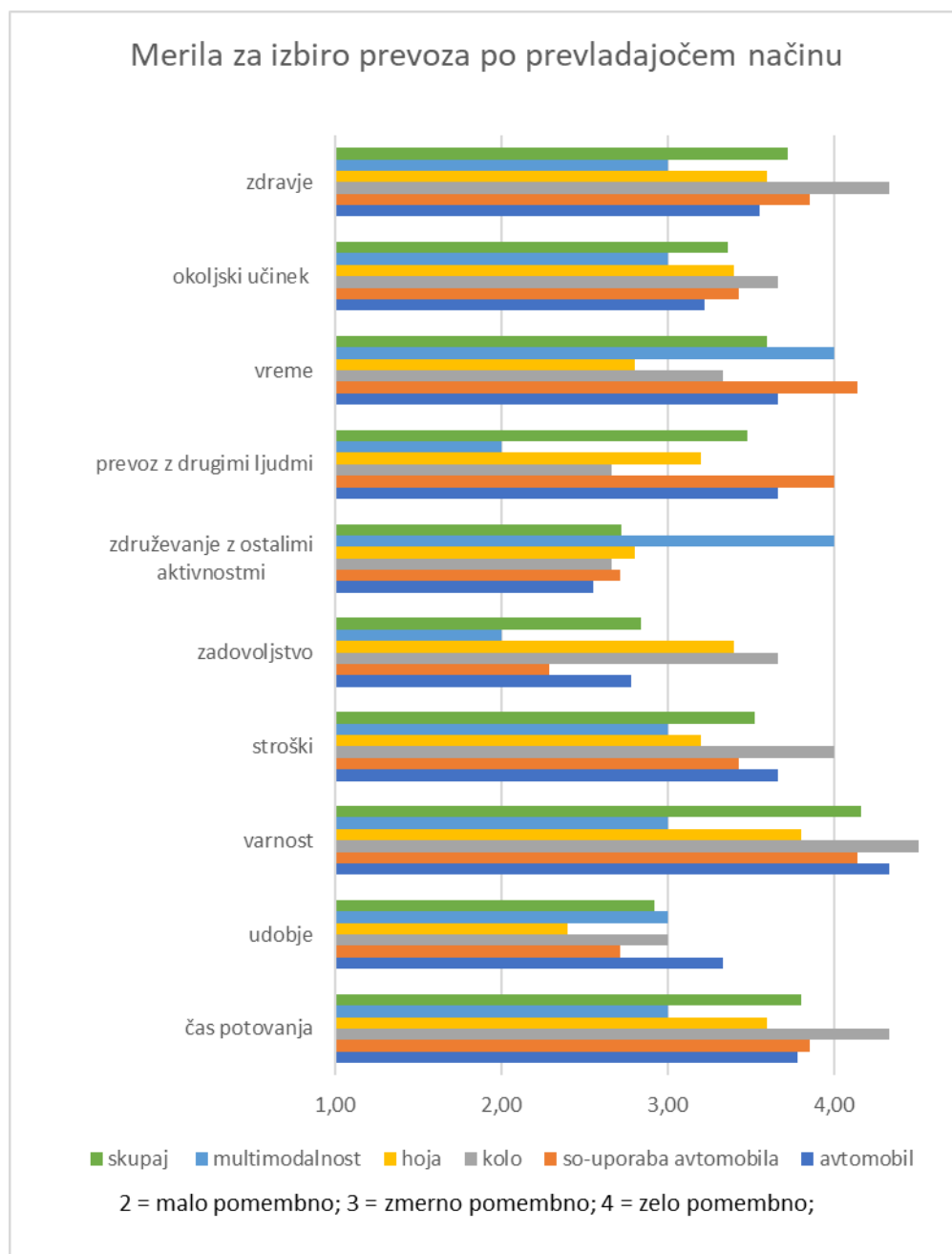


Slika 13: Potovalna dolžina do delovnega mesta zaposlenih v občinski upravi Ljutomer

Večina zaposlenih ima potovalno razdaljo do delovnega mesta 1 kilometer ali manj. Velik odstotek potuje na razdalji od 1 - 5 ali 5 - 10 kilometrov, saj zaposleni potujejo iz več vasi okolice Ljutomera.



#### 4.2.2. Razlogi za izbiro posameznega načina potovanja

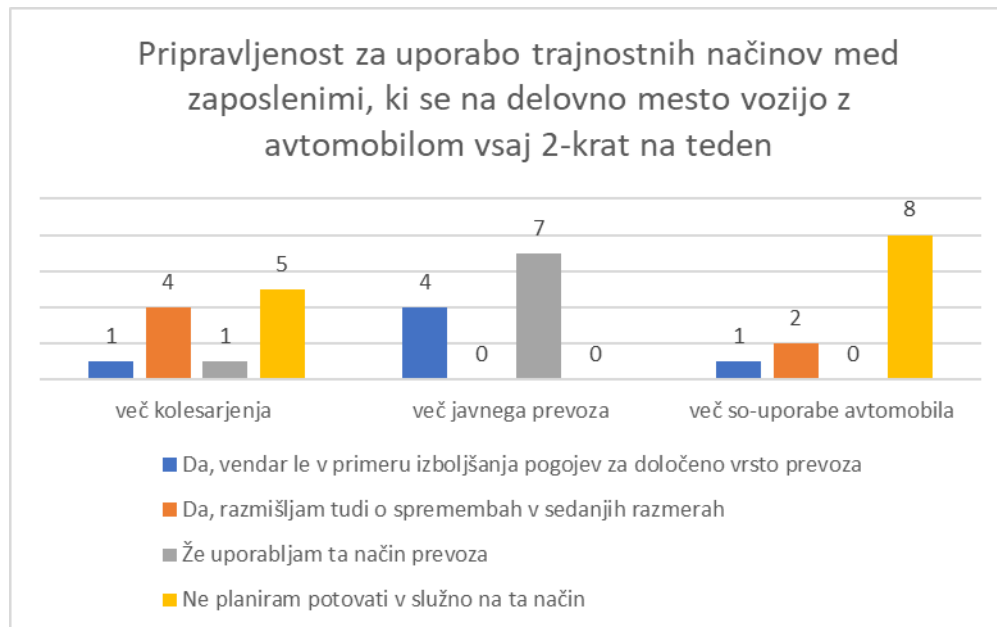


Slika 14: Merila za izbiro prevoza po prevladujočem načinu v občinski upravi Ljutomer

Čas potovanja, zdravje in varnost so najpomembnejša merila za izbiro ustreznega načina potovanja. Vremenski pogoji in združevanje z drugimi aktivnostmi sta pomembna razloga za izbiro multimodalnega načina. Vreme, združeno z drugimi aktivnostmi, kot je varnost in čas potovanja, so glavna merila za izbiro hoje. Zaposleni izberejo kolo na podlagi zdravja, stroškov, varnosti in časa potovanja. Avtomobil je izbran zaradi vremenskih razmer, prevoza drugih ljudi in varnosti, kar je v nasprotju z logiko trajnostne mobilnosti, ki podpira aktivne potovalne načine, kar povzroča manj avtomobilskih nesreč.



### 4.2.3. Pripravljenost na spremembe za trajnostne načine

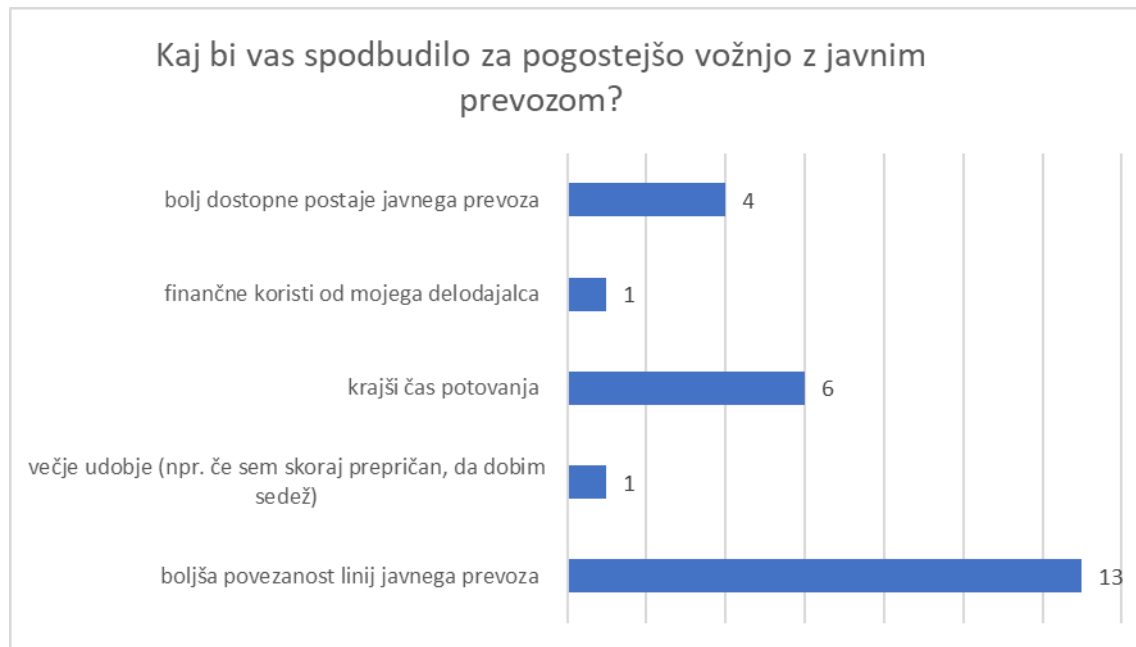


Slika 15: Pripravljenost za spremembe na trajnostne načine potovanja v občinski upravi Ljutomer

Napoved, ki jo odraža diagram je precej obetavna, še posebej, ko se upošteva človeško srce in misli. Polovica uporabnikov avtomobilov je pripravljena kolesariti pogosteje v trenutnih ali izboljšanih pogojih. Kolesarska infrastruktura že sedaj zagotavlja precej dobre kolesarske povezave. Težava je v tem, da niso vse direktne povezane z mestnim središčem, kjer se nahaja občinska stavba. Zaposleni si želijo in zahtevajo glavne izboljšave v zvezi javnim prometnim sistemom. Zaposleni bi želeli pogosteje uporabljati avtobus, vendar pod izboljšanimi pogoji. Manj priljubljen način je so-uporaba avtomobila, skoraj vsi vozniki avtomobila ne bi spreminjali načina. Razlogi za nepriljubljenost so-uporabe avtomobila je lahko združevanje potovanja z drugimi aktivnostmi, manj udobja in nefleksibilen delovni čas.

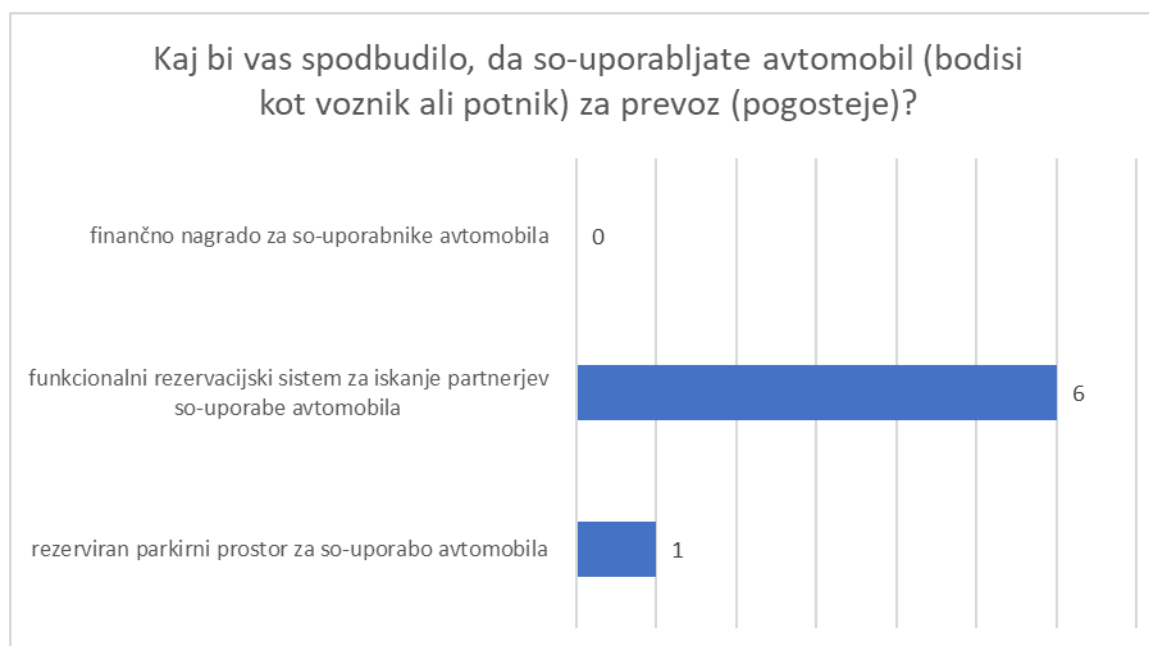


#### 4.2.4. Zahtevani ukrepi



Slika 16: Motivacijski razlog za pogostejšo vožnjo z javnim prevozom v občinski upravi Ljutomer

Glavni razlog za spremembo načina prevoza iz avtomobila na javni prevoz je boljša povezanost linij. To pomeni, da je treba javni prevoz logistično preurediti in povečati pogostost ter njegovo privlačnost za uporabnike (krajšanje časa potovanja je drugi pomemben razlog za prehod na javni prevoz). Izvirnost javnega prevoza je slaba in potrebuje izboljšanje.



Slika 17: Motivacijski razlogi za pogostejšo uporabo so-uporabe avtomobila v občinski upravi Ljutomer



Funkcionalni rezervacijski sistem za rezervacijo so-uporabe avtomobila bi podpiral in spodbujal zaposlene za večjo uporabo so-uporabe avtomobila. To je pomemben razlog, ki izstopa iz množice. Zaposleni bi morali biti ozaveščeni s sistemom in njegovo koristnostjo.



Slika 18: Motivacijski razlogi za pogostejši приход na delovno mesto s kolesom v občinski upravi Ljutomer

Glavni razlog za povečano potovanje v službo s kolesom je izboljšanje kolesarske infrastrukture proti občinski stavbi, ki trenutno ni povezana z vseh smeri. Obstaja že nekaj povezanih kolesarskih poti, ki pa jih bi bilo potrebno optimizirati in posodobiti. Zaposleni bi si želeli izboljšati tudi prostore (tuše, garderobe...), pridobiti ustrezno kolesarnico (ki bo zagotovljena s strani pilotne investicije MOVECIT projekta), kar bi lahko povečalo kolesarjenje na delovno mesto.

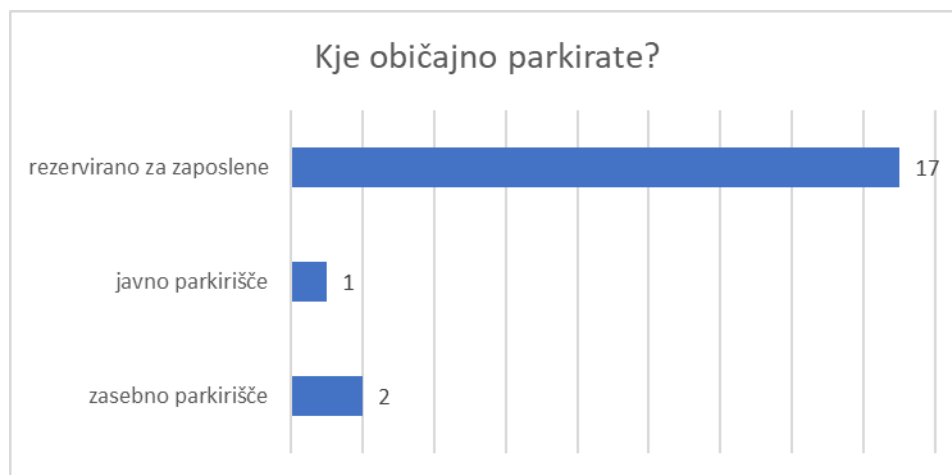


## 4.2.5. Trenutni pogoji za trajnostno potovanje

### 4.2.5.1. Parkiranje



Slika 19: Število voznikov avtomobila v občinski upravi Ljutomer



Slika 20: Najpogostejši parkirni prostori zaposlenih v občinski upravi Ljutomer

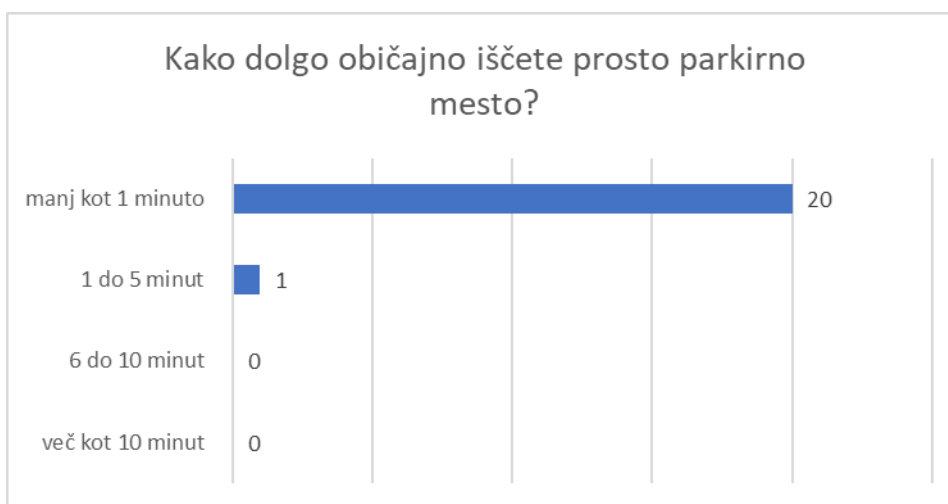
Na slikah 9 in 10 je prikazan vpogled v upravljanje parkirišča v občinski upravi Ljutomer. Oba grafa odražata visoko frekvenco voznikov avtomobilov (solo uporaba ali so-uporaba). Interna pravila za parkiranje zaposlenim omogočajo, da parkirajo na rezerviranih parkirnih mestih pred občinsko stavbo, kar še bolj privablja voznike avtomobilov. Interni občinski sporazum med zaposlenimi in občino prepoveduje parkiranje zaposlenim, ki potujejo v službo manj kot 2 - 3 kilometre, kar je optimistična ureditev za povečanje trajnostnih prihodov na delovno mesto.





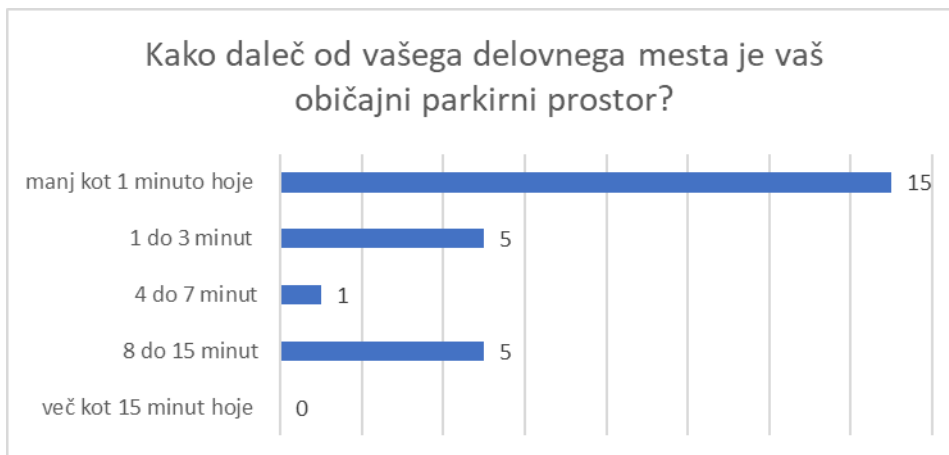
Slika 21: Pogostost parkirnega poročila zaposlenih v občinski upravi Ljutomer

Zaposleni, ki na delovno mesto prihajajo z avtomobilom, nikoli ne plačajo parkirnine, kar prikazuje ne le parkirno politiko in situacijo pred občinsko stavbo, ampak tudi na splošno v Ljutomeru. Parkirne točke so prosto dostopne po celotnem mestu, kjer je nekaj plačilnih parkirnih mest, vendar pa uporabniki brez težav lahko najdejo brezplačna parkirna mesta. Tako je parkirna politika privlačna za voznike avtomobilov in ima nekaj prostora za izboljšave.



Slika 22: Čas, porabljen za iskanje prostega parkirnega mesta zaposlenih v občinski upravi Ljutomer

Rezultati prikazujejo ohlapno politiko parkiranja. Parkirno mesto se najde z lahkoto, saj so na voljo brezplačno, še posebej pred občinsko stavbo.

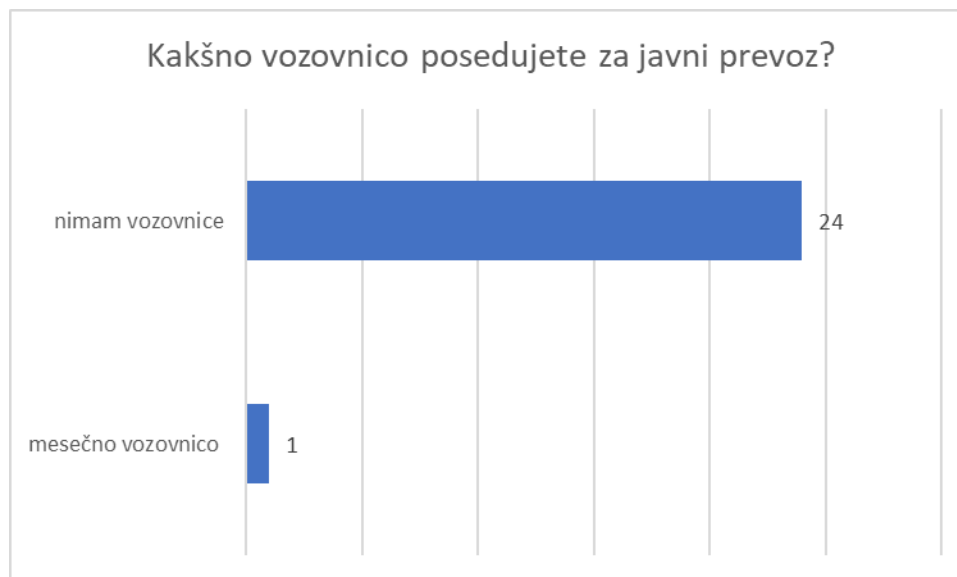


Slika 23: Časovna razdalja parkirnega prostora do delovnega mesta v občinski upravi Ljutomer

Mesto Ljutomer ima majhno mestno jedro, zato so v bližini občinske stavbe na voljo parkirne površine. Zaposleni iščejo parkirni prostor manj kot 1 minuto, hoja od parkirnega pa do delovnega mesta traja manj kot 1 minuto, še posebej, če so avtomobili parkirani pred občinsko stavbo.

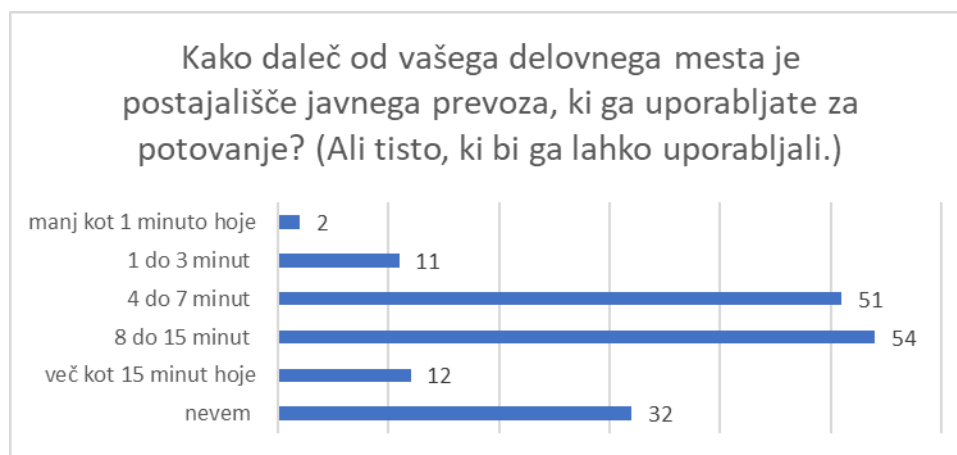


#### 4.2.5.2. Javni prevoz in kolesarjenje



Slika 24: Posedovanje vozovnice za javni prevoz zaposlenih v občinski upravi Ljutomer

Glede na rezultate modalne porazdelitve v poglavju 4.1 ni uporabnikov javnega prevoza, posledično se ne kupujejo vozovnice. Izjema je le ena mesečna vozovnica.

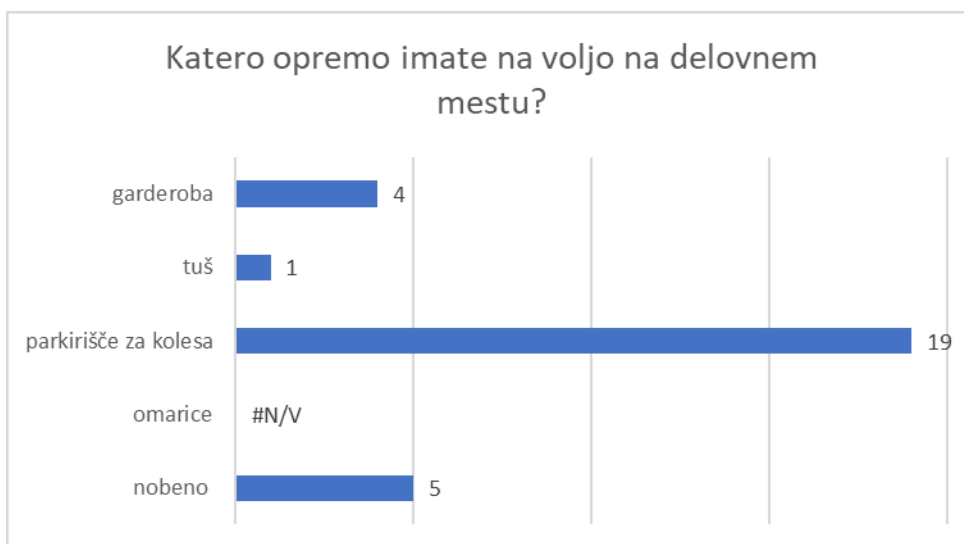


Slika 25: Časovna razdalja od postajališča javnega prevoza do občinske uprave Ljutomer

Povprečen čas, ki ga uporabnik potrebuje od postajališča javnega prevoza do delovnega mesta je od 4 do 7 minut. Ta časovni okvir je še vedno optimalen za uporabo javnega transporta in zaposlenim omogoča, da pridejo na delovno mesto v dostojnem času.



Slika 26: Razpolaganje s kolesom zaposlenih v občinski upravi Ljutomer

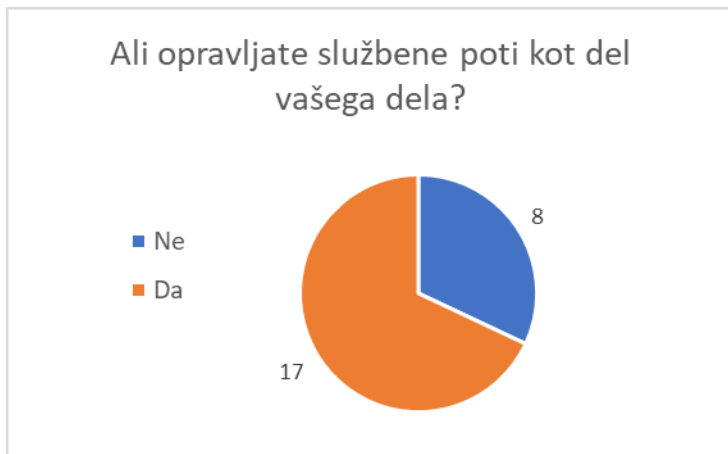


Slika 27: Oprema, ki je na voljo zaposlenim v občinski upravi Ljutomer

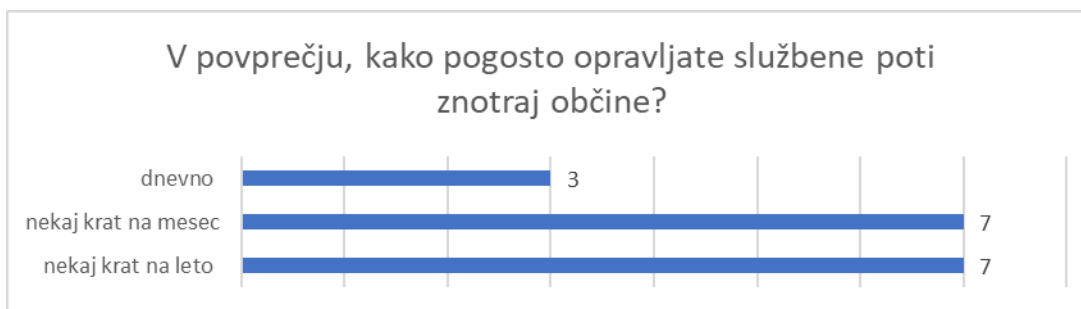
Sliki 16 in 17 prikazujeta posedovanje koles zaposlenih v občinski upravi in katera oprema je na voljo zaposlenim. Skoraj vsi zaposleni razpolagajo z lastnim kolesom, torej vožnja s kolesom ni ovira. Večina zaposlenih je odgovorila, da obstaja možnost parkiranja koles, če bi pogosteje kolesarili v službo. Garderoba in prha je na voljo le za nekaj ljudi.



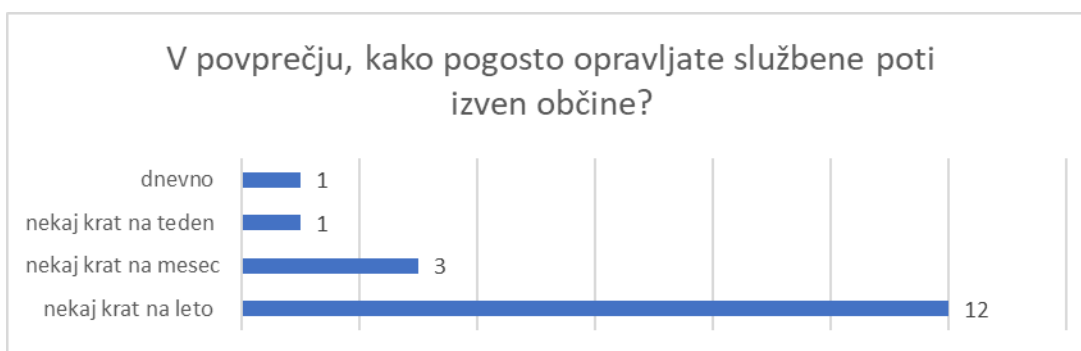
#### 4.2.5.3. Službene poti



Slika 28: Število službenih poti med zaposlenimi v občinski upravi Ljutomer

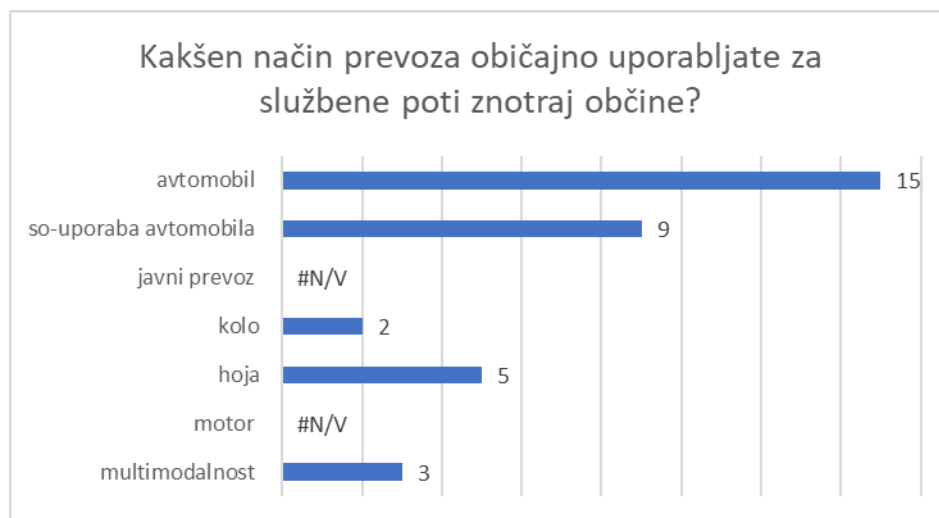


Slika 29: Pogostost službenih poti v občinski upravi Ljutomer, ki so jih opravili zaposleni

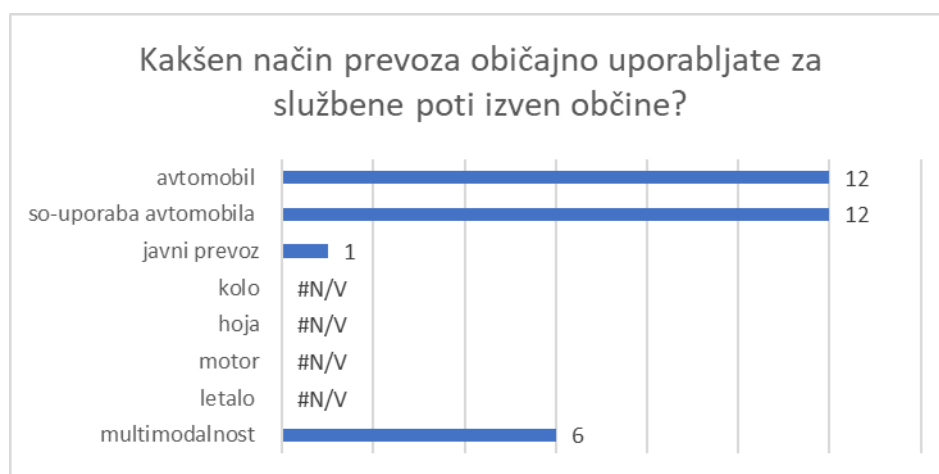


Slika 30: Pogostost službenih poti izven občine Ljutomer, ki so opravili zaposleni v občinski upravi Ljutomer

Zaposleni potujejo pogosteje znotraj občine Ljutomer, redkeje izven občine (nekajkrat na leto).



Slika 31: Tipični načini službenih poti znotraj občine Ljutomer, ki jih opravijo zaposleni na občinski upravi Ljutomer



Slika 32: Tipični načini službenih poti izven občine Ljutomer, ki jih opravijo zaposleni v občinski upravi Ljutomer

Za službene poti znotraj in izven občine Ljutomer je najbolj zastopan avtomobilski prevoz.

#### 4.2.6. Razlogi trenutnega stanja

Vrednotenje vprašalnikov in izvedenih razgovorov nam dajejo pomemben vpogled v sedanje stanje trajnostnega potovanja. Podatki kažejo, da je največja prednost udobje pri prevozu na delovno mesto, na drugem mestu je čas, ki ga porabimo za potovanje, nato sledi življenjski slog, ki omogoča prosti čas in udobno potovanje. Motivacijski dejavniki so: manj časa za potovanje, krajše poti in udobje.

Pripotovati do občinske stavbe Ljutomer je manj udobno, čeprav jo je mogoče doseči v 5 - 30 minutah iz vseh smeri. Razgovori so pokazali in nakazali na nizko kakovost infrastrukture (večinoma kolesarske), ki ne omogoča trajnostnega potovanja iz vseh smeri.

Poudarjeno je bilo nagrajevanje, ki bi lahko pozitivno motiviralo zaposlene za trajnostno potovanje in z že omenjeno izboljšano in dostopno infrastrukturo.



#### 4.2.7. Najbolj vidni rezultati

Delež avtomobilov je presenetljivo precej nizek, čeprav so-uporaba avtomobila povečuje delež voznikov avtomobila. Predhodna ocena je bila, da bo kolesarski delež veliko bolj pomemben in izstopajoč, ker temelji na bolj ali manj dobrih kolesarskih povezavah in ponudbi. Zaposleni niso pripravljeni deliti avtomobila z drugimi zaposlenimi zaradi neprilagodljivega delovnega časa in udobja.





## 5. Načrtovani ukrepi

Nabor ukrepov mobilnostnega načrta temelji na iskanju rešitev za ugotovljene probleme na področju mobilnosti in dostopnosti iz analize stanja. Izhaja iz pregleda dobrih praks mobilnostnega načrta za institucije v državah s tradicijo na tem področju ter njihovem prilagajanju na pravne in druge okvire v Sloveniji. Prav tako smo zgled poiskali pri dveh slovenskih primerih (Ministrstvo za promet ter Ekonomska fakulteta UL) in predlogu, ki ga zdajšnje Ministrstvo za infrastrukturo podaja kot referenco za podjetja, ki želijo izdelati mobilnostni načrt. Nastal je kot izbor širšega seznama ukrepov, ki ga je opravila mobilnostna skupina in pozneje bil še ocenjen med zaposlenimi na skupnem usposabljanju:

- javni prevoz,
- souporaba avtomobila,
- optimiziran motorni promet,
- kolesarjenje;
- promocija in informiranje.

V nadaljevanju sledi podrobnejši opis načrtovanih ukrepov.

### 5.1. Akcijski načrt

Ukrep	Strošek občine	Indikator (na podlagi cilja)	Zahtevnost (nizka, srednja, visoka)	Odgovornost	Rok izvedbe	Komentar
1. Redno izobraževanje odgovorne osebe v občini o novih praksah na področju trajnostne mobilnosti	500€	Število izobraževalnih dogodkov Sodelovanje št. oseb	nizka	občina	marec 2018 in maj 2020	V sklopu projekta MOVECIT  ali  sredstva v sklopu EU projektov
2. Posodobitev načrta mobilnosti na delovnem mestu za občino Ljutomer	10.000 €	Št. dokumentov	srednja	Občina in zunanji strokovnjaki	2020	sredstva v sklopu EU projektov
3. Revizija načrta mobilnosti na delovnem mestu za občino Ljutomer	20.000 €	Št. dokumentov	srednja	Občina in zunanji strokovnjaki	2022	sredstva v sklopu EU projektov



4.	Izvajanje spremljanja načrta mobilnosti na delovnem mestu za občino Ljutomer	1000 € / leto	Modalna porazdelitev	nizka	Občina in zunanji strokovnjaki	2017-2022	financiranje v okviru redne dejavnosti občine ali v okviru spremljanja CPS
5.	Aktivno sodelovanje v projektih EU	0€ *	Št. projektov	nizka	Občina in zunanji strokovnjaki	Redna dejavnost	
6.	Redno izobraževanje odgovorne osebe v občini o novih praksah na področju trajnostne mobilnosti	0€ *	Število izobraženih z večjimi zmogljivostmi	nizka	Občina	Redna dejavnost od 2018	* udeležba v okviru sodelovanja v projektih EU, razen v primeru sofinanciranja projekta
7.	Zaposlovanje strokovnjaka za mobilnost, ki bo obravnaval pridobivanje nacionalnih in evropskih sredstev ter se bo financiral s projekti EU	0€ *	Število zaposlenih strokovnjakov za mobilnost	srednja	Občina	2018	* razen v primeru sofinanciranja projekta
8.	Promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne kampanje za vse stebre	5000 € *	Število izobraženih z večjimi zmogljivostmi	srednja	Občina in zunanji strokovnjaki	Redna dejavnost od 2018-2019	*v sklopu projekta MOVECIT
9.	Nagrajevanje zaposlenih na podlagi vzpostavljenega sistema, ki spodbuja trajnostne prihode na delovno mesto	500€/ leto	Modalna razporeditev	nizka	Občina	2019	

Ukrep	Strošek občine	Indikator (na podlagi cilja)	Zahtevnost (nizka, srednja, visoka)	Odgovornost	Rok izvedbe	Komentar
1. Redno vzdrževanje infrastrukture za pešce	10.000 € / leto	Modalna razporeditev in št. prometnih nesreč	srednja	Občina in zunanji strokovnjaki	Redna dejavnost	



2.	Urejanje pločnikov v Ljutomeru	60.000 € *	Modalna razporeditev Št. kilometrov urejenih pločnikov	srednja	Občina in zunanji strokovnjaki	2018	*Kohezijska sredstva ministrstva
3.	Izgradnja turistično-kolesarskih-zalednih povezav	6,75 M €* 200€	Modalna razporeditev in št. kilometrov novih peš povezav	visoka	Občina in zunanji strokovnjaki	2022	*EU sredstva *ukrep je omenjen tudi v drugem stebru
4.	Zagotavljati zadostno količino dežnikov in omogočiti njihovo izposojanje pri varnostniku občinske stavbe	200€	Modalna razporeditev	nizka	Občina	2019	

Ukrep	Strošek občine	Indikator (na podlagi cilja)	Zahtevnost (nizka, srednja, visoka)	Odgovornost	Rok izvedbe	Komentar
1. Nakup e-koles	2.000€	Št. e-koles	nizka	občina	2019	Sredstva v sklopu projekta MOVECIT
2. Redno vzdrževanje kolesarske infrastrukture	10.000 € /leto	Modalna razporeditev, št. prometnih nesreč	srednja	Občina in zunanji strokovnjaki	Redna dejavnost od 2018	
3. Dogovori o manjkajočih kolesarskih povezavah v Ljutomeru	285.000 €* 16.000 €* 1000€ /leto	Modalna porazdelitev, kilometri novih kolesarskih povezav	Srednja	Občina in zunanji strokovnjaki	2018	*Kohezijska sredstva
4. Namestitev električne polnilne postaje za e-kolesa	16.000 €* 1000€ /leto	Število trajnostnih potnikov (dnevni migrantov), Modalna porazdelitev	Srednja	Občina in zunanji strokovnjaki	2018	* v okviru projekta MOVECIT
5. Postajališča	1000€ /leto	Modalna	Srednja	Občina in	Redna dejavnost	



	javnega prometa opremljena s stojali za kolesa		porazdelitev, št. kolesarskih stojal		zunanji strokovnjaki	od 2018	
6.	Sodelovanje v nacionalnih kampanjah za promocijo kolesarjenja	0 €	Modalna porazdelitev	nizka	Občina	Redna dejavnost	
7.	Vzpostavitev potrebnih tušev in garderob za kolesarje na delovnem mestu	10.000€	Modalna razporeditev	Srednja	Občina	2019	

Ukrep	Strošek občine	Indikator (na podlagi cilja)	Zahtevnost (nizka, srednja, visoka)	Odgovornost	Rok izvedbe	Komentar
1. Promocija JT	0 €	N/A	srednja	Podjetja javnega transporta	Maj 2018	Financiranje v okviru EU projekta Ali Na podlagi podjetij JT
2. Pridobivanje pilotnih projektov za razvoj javnega prevoza v majhnih občinah	0€*	Modalna porazdelitev	Visoka	Občina in zunanji strokovnjaki	2022	* razen v primeru sofinanciranja projekta
3. Oprema vseh postajališč javnega prevoza v občini *	1000 € /leto	Modalna porazdelitev	srednja	Občina in zunanji strokovnjaki	Redna dejavnost od 2018	* pokrite kolesarnice, klopi, vozni redi, razsvetljava, stojala za kolesa
4. Vključevanje šolskega transportnega sistema v redni javni prevoz ali "prevoz po potrebi"	5.000 €	Modalna porazdelitev	srednja	Občina in zunanji strokovnjaki	2019	
5. Vzpostavitev poskusnega sistema »javne	0 €*	Modalna porazdelitev	visoka	Občina in zunanji strokovnjaki		* razen v primeru sofinanciranja



	storitve na poziv«						projekta - prijave na projekte
6.	Informiranje zaposlenih v občini o izboljšanih storitvah javnega transporta	0 €	Modalna porazdelitev	nizka	Občina in zunanji strokovnjaki	Redna dejavnost od 2018	

Ukrep	Strošek občine	Indikator (na podlagi cilja)	Zahtevnost (nizka, srednja, visoka)	Odgovornost	Rok izvedbe	Komentar
1. Nakup e-avtomobilov	60.000€	Št. e-avtomobilov	visoko	Občina	Oktober 2020	Sredstva pridobljena projektu EU ali financiranje v okviru redne dejavnosti občine
2. Namestitev električne polnilne postaje za e-avtomobile	16.000 €*	Modalna porazdelitev	Srednja	Občina in zunanji strokovnjaki	2018	*v okviru projekta MOVECIT
3. Upravičena uporaba sredstev iz parkirnih mest za ukrepe trajnostne mobilnosti	0 €*	Modalna porazdelitev	Srednja	Občina	Po letu 2018	
5. Nakup e-avtomobila za službena potovanja	30.000 €*	Kilometri trajnostnih poti	Nizka	Občina	2019	*EU sredstva
6. Upravljanje parkiranja za občinsko stavbo	5000 €	Modalna porazdelitev	Srednja	Občina in zunanji strokovnjaki	2019	
7. Ureditev službenega parkirišča za carpool prevoze	100€	Št. Carpool poti	Nizka	Občina	2019	
8. Vzpostavitev e-platfome za carpool prevoze za zaposlene v mestu Ljutomer	0€	Št. Carpool poti	Srednja	občina	2018-2019	*V sklopu projekta MOVECIT





## 6. Viri

- Prenova Celostne prometne strategije Občine Ljutomer, Ključne ugotovitve analize stanja, september 2016.
- Udobna, zdrava in varčna potovanja za vse, CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LJUTOMER, marec 2017.
- Vzorec in usmeritve za izdelavo načrtov mobilnosti za podjetja, Ministratvo za okolje in prostor, Direktorst za okolje, april 2015.
- Mobilnostni načrt Ministrstva za promet, UIRS, avgust 2011.
- Mobilnostni načrt Ekonomske Fakultete, UIRS, junij 2012.
- Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost - Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministratvo za infratsrukturo in promet, 2012.
- Potujmo trajnostno, Priročnik za pripravo, spremljanje in vrednotejnje mobilnostnega načrta, projekt MOVECIT, maj 2017.
- Guidelines for developing a mobility plan, projekt MOVECIT, maj 2017.