



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA KOHEZIJO
IN REGIONALNI RAZVOJ

Trata 2.1

Iceland
Liechtenstein
Norway grants

Priporočila za upravljanje mobilnosti v poslovnih conah



Priporočila za upravljanje mobilnosti v poslovnih conah

Predgovor



Spoštovani bralci,

Mobilnost zaposlenih na delo je pomembna tema, ki zadeva tako gospodarstvo kot javni sektor in okolje. Poslovne cone so srce slovenskega gospodarstva, saj združujejo največja in najuspešnejša podjetja, ki zaposlujejo skoraj pol milijona ljudi. Te cone so pogosto slabo povezane z javnim prevozom, kolesarskimi stezami in pešpotmi. Pomanjkanje raznolikih mobilnostnih možnosti zaposlene in obiskovalce območja poslovne cone omejuje na prihod z osebnim avtomobilom, kar povzroča prometne zastoje, onesnaževanje in niža kakovost življenja in zadovoljstva.

Partnerji projekta Trata 2.1 smo s tem namenom pripravili Priporočila za upravljanje mobilnosti v poslovnih conah, ki so namenjene spodbujanju trajnostne mobilnosti in sodelovanja med različnimi deležniki. Naš cilj je, da bi vsaj 50 poslovnih con v Sloveniji sprejelo in uresničilo ta priporočila, ki bi prispevala k boljši kakovosti življenja in dela v teh conah.

Priporočila temeljijo na izkušnjah in rezultatih projekta Trata 2.1, ki se je izvajal v Škofja Loki in je bil prva pilotna zgodba na tem področju v Sloveniji. V projektu smo uspešno sodelovali z občino, podjetji, razvojno agencijo in svetovalnimi organizacijami, da bi izboljšali dnevno mobilnost zaposlenih v industrijski coni Trata. Pokazali smo, da je možno spremeniti potovalne navade zaposlenih, povezati prostorsko in prometno načrtovanje, vzpostaviti lokalna partnerstva in promovirati trajnostno mobilnost.

Verjamemo, da je to le začetek poti do bolj učinkovite in okolju ter zaposlenim prijazne mobilnosti v poslovnih conah. Zato vas vabimo, da preberete naša priporočila, jih implementirate ter se pridružite našemu prizadevanju za boljšo prihodnost.

Gašper Kleč

direktor Razvojne agencije Sora

Seznam uporabljenih kratic

EGP	Evropski gospodarski prostor
Trata 2.1	akronim projekta Trata, industrijska cona za 21. stoletje
JPP	javni potniški promet
MN	mobilitetni načrt

Slovar uporabljenih izrazov

(trajnostno) upravljanje mobilnosti	Trajnostno upravljanje mobilnosti na ravni lokacije tako, da se prednostno upravlja prometno povpraševanje in ne gradnja infrastrukture ter se s tem prispeva k zmanjševanju motornega prometa v lokalnem okolju in boljši dostopnosti do lokacije na trajnosten način.
mobilitetni koordinator	Kot opredeljeno v Pravilniku o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilitetnih načrtih je »mobilitetni koordinator« kompetentna oseba v ustanovi, ki skrbi za uvajanje ukrepov in koordiniranje vseh postopkov za izvajanje MN na ravni celotne ustanove ali funkcionalno in prostorsko povezanih ustanov. Ta oseba spremlja in poroča o napredku in ovirah pri izvajanju MN ter skrbi za ustrezno obveščanje o rezultatih.
mobilitetni manager	V projektu Trata 2.1 je to poimenovanje mobilitetnega koordinatorja.
poslovna cona, industrijska cona	V priporočilih uporabljamo izraze poslovna cona, gospodarska cona in industrijska cona, ki zajema tudi obrtne cone, poslovno-obrtne cone, trgovske cone, logistične centre, tehnološke parke, tehnološke centre, pa tudi podjetniške inkubatorje, oziroma vsa zaključena območja, ki so namenjena pretežno gospodarskim dejavnostim, npr. industriji, obrti, proizvodnji, storitvam, poslovnim dejavnostim, trgovini, gostinstvu (Urbanistični terminološki slovar, 2015).
ustanova	Po Pravilniku o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilitetnih načrtih je ustanova javna ali zasebna že delujoča institucija ali več povezanih institucij, kot na primer vrtec, šola, zdravstveni dom, bolnišnica, podjetje, nakupovalno središče ali poslovna cona.
mobilitetni načrt (MN)	Dokument, ki celovito obravnava dostopnost določene lokacije z vidika izboljšanja razmer za trajnostne potovalne načine. Sestavljajo ga naslednje obvezne sestavine: - kratek povzetek dokumenta; - ključne ugotovitve analize stanja: dostopnost lokacije, potovalne navade, ključni izzivi in potenciali; - vizija in cilji, obravnavani scenariji, ukrepi, akcijski načrt.

Kazalo

Predgovor	3
Izkušnje projekta Trata 2.1	6
1. Poslovne cone	7
1.1. Upravljanje poslovnih con	9
1.2. Ključni akterji pri upravljanju poslovnih con	10
2. Upravljanje mobilnosti v poslovnih conah	11
2.1. Koristi za zaposlene, podjetja in občine	12
2.2. Učinki upravljanja mobilnosti	13
3. Poslovne cone v Sloveniji	17
3.1. Upravljanje poslovnih con v Sloveniji	19
3.2. Mobilnost v poslovnih conah v Sloveniji	20
4. Priporočila za upravljanje mobilnosti v poslovnih conah	23
4.1. Mobilnostna partnerstva	24
4.2. Promocijske kampanje	26
4.3. Mobilnostni načrti	28
4.4. Infrastruktura za aktivno mobilnost	30
4.5. Kolesa za zaposlene	32
4.6. Javni potniški promet	34
4.7. Sopotništvo	36
4.8. Upravljanje parkiranja	38
5. Gradiva o upravljanju mobilnosti v podjetjih	41
6. Viri in literatura	42

Izkušnje projekta Trata 2.1

Upravljanje mobilnosti v poslovnih conah smo preizkusili v sklopu projekta Trata 2.1 na primeru treh podjetij v partnerstvu, ki so locirana v skupni poslovni coni v srednje velikem slovenskem kraju. Gre za eno največjih poslovnih con na Gorenjskem, industrijsko cono Trata v Škofji Loki (v nadaljevanju IC Trata).

Na območje IC Trata v Škofjo Loko s površino slabih 100 hektarjev dnevno migrira več kot 3000 zaposlenih. Pilotno območje je temeljilo na sodelovanju z večjimi zaposlovalci tega območja – Knauf Insulation, SIBO G in LTH Castings, ki skupaj zaposlujejo več kot 1000 ljudi. Na ravni treh sodelujočih podjetij je, glede na analizo njihovih potovalnih navad opravljeno pozimi 2022, 89 % prihodov na delo opravljenih z osebnimi avtomobili.

V treh omenjenih podjetjih v IC Trata smo izrazito netrajnostne potovalne navade zaposlenih naslovili v mobilnostnih načrtih, v katerih smo predlagali sveženj ukrepov za spremembo potovalnih navad zaposlenih v bolj trajnostne.

K oblikovanju ukrepov in pripravi mobilnostnih načrtov ter pripravi pričujočih priporočil je prispeval tudi študijski obisk v Lihtenštajn in v avstrijsko deželo Predarlško, kjer smo se marca 2023 partnerji projekta seznanili z dobrimi praksami s področja načrtovanja trajnostne mobilnosti v podjetjih. Menimo, da bi lahko generični del pripravljenih mobilnostnih načrtov v obliki priporočil koristil tudi drugim slovenskim občinam in poslovnim conam pri upravljanju dnevne mobilnosti zaposlenih in omogočanju, da se lahko več poti opravi trajnostno.



Pogled na industrijsko cono Trata. Foto: Broad Reach

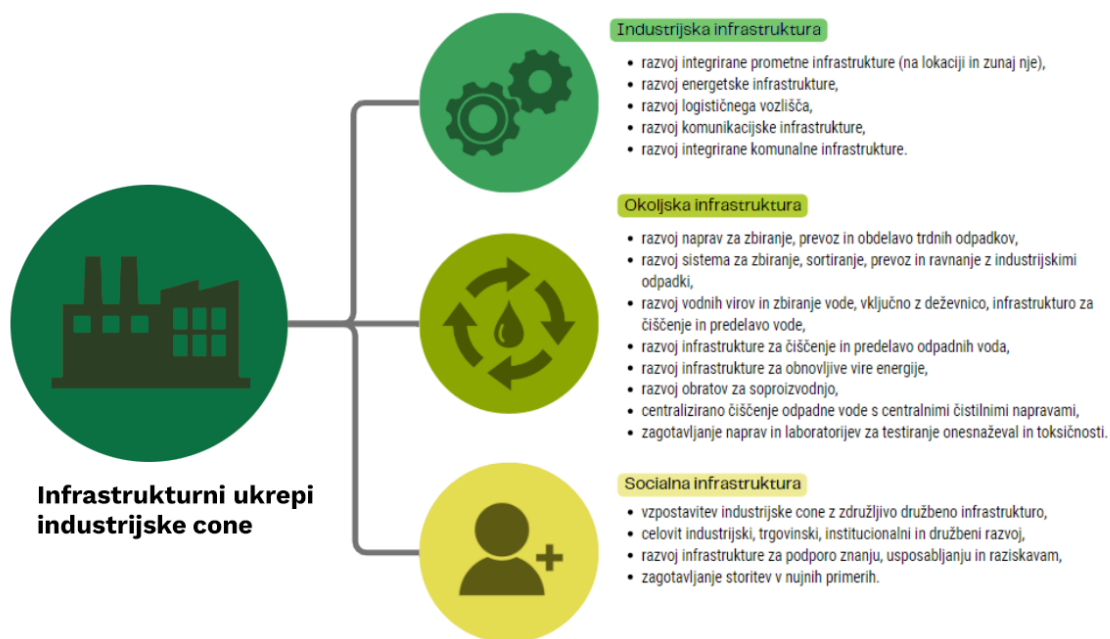
1. Poslovne cone

Poslovna cona je zaključeno območje, ki je namenjeno pretežno gospodarskim dejavnostim in lahko služi tudi kot gospodarsko središče in center rasti lokalne skupnosti skozi ustvarjanje delovnih mest, krepitev prometnih storitev, priložnosti za izobraževanje in usposabljanje, zdravstvenega varstva, poštnih, pa tudi komunikacijskih storitev (UNIDO, 2019, str. 30).

Poslovne cone prihodnosti so zasnovane na trajnostnih in inovativnih načelih, za katerih uresničevanje si prizadeva tudi organizacija Združenih narodov za gospodarski razvoj (UNIDO), nekatere elemente pa lahko zasledimo tudi v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije do 2050. Ta med drugim pravi, naj se pri razvoju in umestitvi gospodarskih con upošteva dostopnost s trajnostno mobilnostjo do lokacij gospodarskih con. Trajnostna načela združujejo učinkovitost, okoljsko odgovornost ter tehnološki napredek.

Ključne značilnosti poslovnih con prihodnosti tako vključujejo uporabo obnovljivih virov energije, visoko tehnologijo, minimalno onesnaževanje ter sledijo principom krožne ekonomije. Poslovne cone so vključene v povezovalno mrežo, ki omogoča sodelovanje z drugimi gospodarskimi panogami ter so prilagojene potrebam lokalnih skupnosti. Omogočajo dostopnost, varnost in delovno učinkovitost.

Z vidika mobilnosti v oziru dostopnosti izpostavljamo kategorijo razvoja integrirane prometne infrastrukture (znotraj lokacije poslovne cone in zunaj nje) (glej sliko 3). Mreža poti znotraj poslovne cone s hodniki za pešce omogoča dostop po celotnem območju. Urejene so kolesarske steze, povezava z železnico ter sistemi sistemi souporabe koles, ki zmanjšujejo odvisnost rabe avtomobila za dosegljive razdalje za prevoz zaposlenih na delo in z dela (UNIDO, 2019, str. 55).



Razvojni cilj poslovnih con (povzeto po: UNIDO, 2019)

Lokacije poslovnih con

Lokacija poslovnih con mora biti premišljeno umeščena na način, da omogoča trajnostne načine mobilnosti za usposobljeno delovno silo ter logistične poti blaga ali storitev. Na delo v poslovne cone dnevno migrira različno število zaposlenih. V večjih poslovnih conah, kot je industrijska cona v Trati v Škofji Loki je dnevnih migracij veliko, saj je na območju s površino 100 ha več kot 3000 zaposlenih (AJ PES, 2022). To pomeni, da je upravljanje mobilnosti zaposlenih v prid boljših možnosti trajnostnega dostopa do delovnega mesta zato pomembno zlasti z vidika zdravja lokalnega okolja in zmanjševanja nepotrebnih dodatnih izpustov toplogrednih plinov v ozračje, kar lahko ublaži posledice podnebnih sprememb.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije do 2050 ugotovitev podpira z zapisom: “Gospodarske cone, ki lahko vključujejo logistične centre, se umeščajo ob vozliščnih lokacijah tako, da so dobro povezane z javnim potniškim prometom z vseh območij regije in sosednjih regij – pri izbiri lokacije se preverijo možnosti prenove in sanacije opuščenih in razvrednotenih območij. Območja za gospodarski razvoj morajo v čim večji meri kot celota in posamezni deli izkazovati okoljsko trajnost, to je snovno, energetsko in prostorsko učinkovitost, ter morajo delovati po načelu industrijskih simbioz in imeti primeren delež zelenih površin kot element dobrih delovnih pogojev, prilagajanja na podnebne spremembe in blaženja vidnih ali okoljskih vplivov (na primer hrupa).”

Poslovne cone prihodnosti bi tako lahko ponujale privlačno poslovno okolje za investitorje in (lokalno) prebivalstvo, saj bi nudile podporne storitve skupnosti ter si še bolj prizadevale za delovanje s spoštovanjem narave in lokalnega okolja. S celovitim pristopom k trajnosti in inovacijam so lahko gonilna sila naprednega in uravnoteženega gospodarskega razvoja lokalnega okolja, regije in države in so privlačen zaposlovalec za delovno silo, ki vedno bolj ceni trajnostno vizijo podjetja in kakovost življenja, ki ga delovno mesto omogoča.

1.1. Upravljanje poslovnih con

Upravljanje poslovne cone pomeni

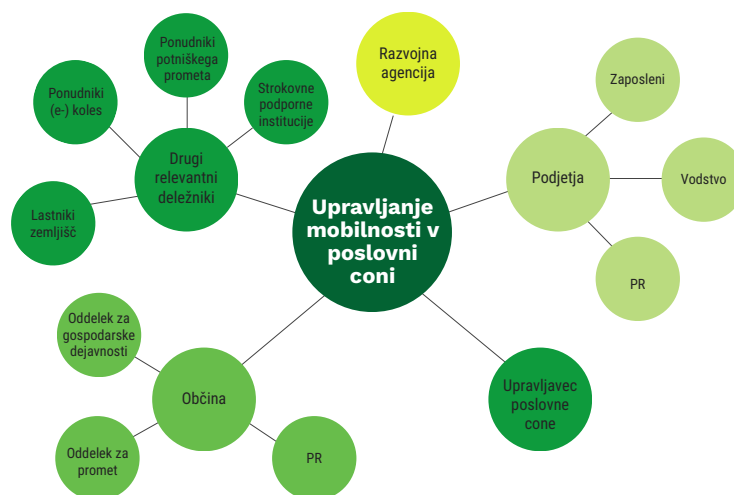
- zagotavljanju fizične infrastrukture (načrtovanje in razvoj komunalne infrastrukture (telekomunikacije, kanalizacija, vodovod, čiščenje odpadnih voda in odvoz odpadkov), načrtovanje in usmerjanje razvoja pločnikov, kolesarskih stez, cest in avtobusnih postajališč),
- zagotavljanje konkurenčne ponudbe mobilnostnih storitev: logistika, potniški promet, izposoja koles, parkiranje, carsharing, P+R...
- zagotavljanje ponudbe poslovnih storitev: varnost, vzdrževanje in čiščenje (skupnih in poslovnih prostorov), razvoj, trženje in promocija, stiki z javnostjo
- zagotavljanje ponudbe družbenih storitev: gostinska ponudba, zelene površine, rekreacija, vrtec

Ustrezno in načrtovano upravljanje poslovnih con bi izjemno koristilo pri uresničevanju skupnih prizadevanj za trajnostno naravnost celotnih con, s tem pa tudi na mobilnost zaposlenih v povezavi s potjo na delo in iz dela ter na službenih poteh.

Upravljanje je koristno za

- rast in razvoj gospodarstva v regiji,
- boljšo organizacijo in koordinacijo dejavnosti podjetij,
- izboljšanje kakovosti storitev in dejavnosti v poslovni coni,
- razbremenitev podjetij ali organizacij v poslovni coni,
- podporo podjetjem pri identificiranju potreb,
- podporo podjetjem pri izmenjevanju znanj in usposabljanju,
- krepitev konkurenčnosti na trgu in privabljanje investorjev,
- večje zadovoljstvo partnerjev in strank ter posledično večji prihodek,
- promoviranje in komuniciranje z javnostjo in investitorji – dvig interesa za stranke in nova partnerstva s podjetji v gospodarski coni,
- izboljšana kakovost bivanja z upravljanjem mobilnosti za lokalno skupnost in zaposlene na območju,
- krepitev prizadevanj v skladu s trajnostnim razvojem,
- regionalni (gospodarski) razvoj.

1.2. Ključni akterji pri upravljanju poslovnih con



Relevantni deležniki in njihova vloga v povezavi s poslovnimi conami, kot jih prepozna UNIDO.

Pri upravljanju poslovnih con igrajo ključno vlogo različni akterji. V tabeli so opisane njihove vloge.

Nosilni prostorskih planov	To so praviloma država, občine ali drugi javni subjekti. Njihova naloga je oblikovati regulativni okvir za poslovne cone, ki bo spodbujal njihovo vključenost in trajnostnost. Poleg tega morajo nadzirati in zagotavljati kakovost načrtovanja, izvajanja in delovanja poslovnih con ter dejavnosti njihovih uporabnikov.
Razvojniki (developerji)	Njihova naloga je načrtovati in ustanavljati poslovne cone, ki bodo ustrezali zahtevam podjetij in zagotavljali trajnostno rabo prostora.
Upravniki	Njihova naloga je zagotavljati storitve in podporo uporabnikom poslovnih con. Poleg tega morajo usklajevati in optimizirati te storitve, da bi povečali zadovoljstvo in učinkovitost uporabnikov. Predstavljajo most med podjetji v poslovnih conah in lokalno skupnostjo.
Uporabniki	Njihova naloga je sprejemati premišljene odločitve o naložbah in dodeljevanju sredstev v poslovnih conah. Poleg tega si prizadevajo za zmanjšanje svojih proizvodnih stroškov ter okoljsko in družbeno odgovorno poslovanje.
Razvojni in finančni partnerji	To so običajno razvojne agencije, finančne institucije in drugi razvojni partnerji. Njihova naloga je nuditi učinkovito finančno in nefinančno podporo obstoječim in novim poslovnim conam.

2. Upravljanje mobilnosti v poslovnih conah

Način, kako zaposleni potujejo na delo ima pomemben vpliv na okolje, prometne tokove in infrastrukturo ter življenje zaposlenih posameznikov. Mobilnost zaposlenih na delo z osebnim avtomobilom je močan generator prometa v urbanih in suburbanih območjih in emisij toplogrednih plinov (ITF, 2020).

K trajnostnemu razvoju prištevamo tudi razvoj trajnostne mobilnosti zaposlenih za pot na delo. Pri tem imajo podjetja v poslovnih conah in upravitelji poslovnih con pomembno vlogo pri zagotavljanju čim več razpoložljivih možnosti, da bi zaposleni lahko pot na delo opravili trajnostno (peš, s kolesom, avtobusom, vlakom ali kot sopotniki).

Netrajnostne potovalne navade običajno povečajo prometne tokove in s tem ne obremenjujejo le poslovne cone, pač pa celoten kraj ali vsaj del kraja, kjer so locirane cone. Posledica tega je pogosto želja, da se z namenom "zmanjšanja" prometne obremenitve cestne povezave med krajem in poslovno cono razširijo oziroma povečajo v zmožljivosti, kar je običajno strošek občin in/ali države. Raziskave kažejo, da na ta način dolgoročno ne rešimo prometnih težav, ampak se z investicijami v prometno infrastrukturo količina prometa samo še povečuje (Anupriya in sod., 2023).

Upravljanje mobilnosti, ki je usmerjeno v izboljšanje pogojev za trajnostne oblike prihoda na delo, lahko spodbudi izboljšave infrastrukture za hojo in kolesarjenje v okolici, razvoj javnega prevoza in pripomore k razvoju lokalnega okolja. Izboljša lahko tudi pretočnost prometa in varnost na cestah in s tem kakovost bivanja v lokalnem okolju. Prispeva k blaženju podnebnih sprememb, saj zmanjšuje izpuste toplogrednih plinov in zato onesnaženost zraka, zmanjšuje pa tudi zvočno onesnaženje ter porabo energije.

V luči mobilnosti nas zanima predvsem vidik upravljanja prostora in infrastrukture, kar pa se pri posameznih nalogah prepleta tudi z administrativnimi, režijskimi in vzdrževalnimi storitvami.



Parkirišče pred Knauf Insulation. Foto: Urban Jeriha

2.1. Koristi za zaposlene, podjetja in občine

Koristi upravljanja mobilnosti v poslovnih conah za občino

- zmanjšanje prometnih tokov,
- večja ugled in privlačnost občine in poslovne cone za podjetja,
- vzor drugim poslovnim conam kot primer dobre prakse pri uvajanju ukrepov trajnostne mobilnosti,
- manjša obremenitev parkirnih mest in manjša potreba po novih parkirnih mestih zaradi boljšega izkoristka prostora,
- doseganje zakonskih obvez, smernic in standardov s področja varovanja okolja in ohranjanja narave,
- aktivno blaženje posledic podnebnih sprememb.

Koristi upravljanja mobilnosti za podjetja na območju poslovne cone

- večja privlačnost podjetja kot delodajalca,
- večji ugled podjetja (v lokalnem okolju, med ostalimi podjetji in poslovnimi partnerji),
- močnejši občutek pripadnosti podjetju, ki skrbi za svoje zaposlene,
- zmanjšanje stroškov v povezavi z vzdrževanjem parkirnih mest, službenih vozil,
- izboljšan dostop za obiskovalce in zaposlene do svojih delovnih mest,
- omogočanje večje produktivnosti zaposlenih, manj bolniških odsotnosti zaradi boljšega duševnega zdravja in telesne vzdržljivosti zaposlenih (Hendriksen in sod., 2010),
- prihranek denarja za nadomestila poti na delo.

Koristi upravljanja mobilnosti za zaposlene v poslovni coni

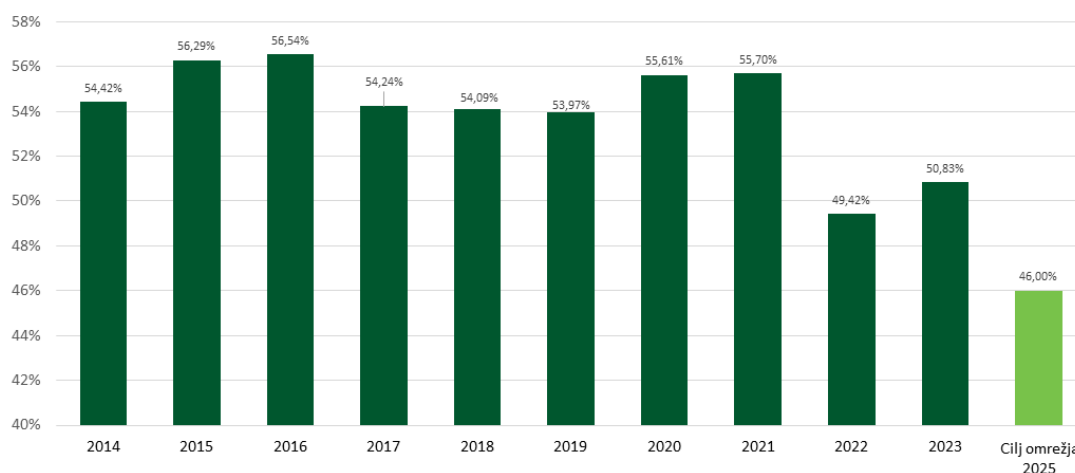
- enostaven dostop do svojih delovnih mest, kar vpliva na njihovo produktivnost in zadovoljstvo,
- boljše duševno zdravje in telesna vzdržljivost zaposlenih vpliva na manj bolniških odsotnosti,
- večje osebno zadovoljstvo in močnejši občutek pripadnosti podjetju,
- možnost koriščenja časa med vožnjo pri sopotništvu ali vožnji z javnim prevozom za druge namene,
- prihranek denarja, ker ni potrebno kupiti dodatnega avtomobila za prevoz na delo.

“Tista podjetja, do katerih zaposleni potujejo na prijeten, udoben in cenovno ugoden način, pritegnejo boljše kadre in so zaradi tega uspešnejša.”

2.2. Učinki upravljanja mobilnosti

V nadaljevanju so opisani trije primeri upravljanja mobilnosti na nivoju omrežja podjetij (WirtschaftMOBIL, Avstrija), občine (Nottingham, Velika Britanija) in industrijske cone (Sam Martino, Švica).

WirtschaftMOBIL



Letna povprečja motoriziranih individualnih prevozov v omrežju WirtschaftMOBIL in njihovi cilji za leto 2025. © Energieinstitut Vorarlberg/Wirtschaft MOBIL

V avstrijski regiji Predarlška je iz zgodovinskih razlogov močno prisotna kultura varčnosti, preudarnosti in okoljskih vrednot. Zaradi geografske ločenosti od Avstrije in bližine Švice ter Lihtenštajna so se pri različnih temah razvile zanimive rešitve. Za Slovenijo je zanimivo, ker ima naselja primerljive velikosti z našimi.

Vse več Predarlskih podjetij podpira okolju prijazno in zdravo mobilnost svojih zaposlenih. 15 vodilnih podjetij sodeluje v mreži Wirtschaft MOBIL pri razvoju novih zamisli in ukrepov, ki na koncu koristijo vsem. Delujejo že od leta 2013 in se redno srečujejo, da bi skupaj razvijali in izvajali ideje ter ukrepe.

Podjetja, ki so člani mreže Wirtschaft MOBIL, so si zastavila jasen cilj. S številnimi ukrepi želijo do leta 2025 spodbuditi svoje zaposlene, da se z avtomobilov preusmerijo na zdrava in okolju prijazna prevozna sredstva.

Polletno štetje vozil vseh podjetij v mreži kaže, da ukrepi vodijo k uspehu. Podjetja so zmanjšala delež individualnih motoriziranih poti na delo s 54 % pred desetimi leti na sedanje povprečje 51 %. Cilj je do leta 2025 ta delež še znižati na 46 %, s čimer bi skupno prihranili skoraj 2 000 voženj z avtomobilom na dan.

Več o tem, na kakšen način delujejo v okvirju mreže:

<https://www.ra-sora.si/dobre-prakse-trajnostne-mobilnosti-iz-pedarlskega-in-liht-enstajna/>

Pristojbina za službena parkirišča



Preglednica učinkov pristojbine na službena parkirišča. Vir: Nottingham Transit

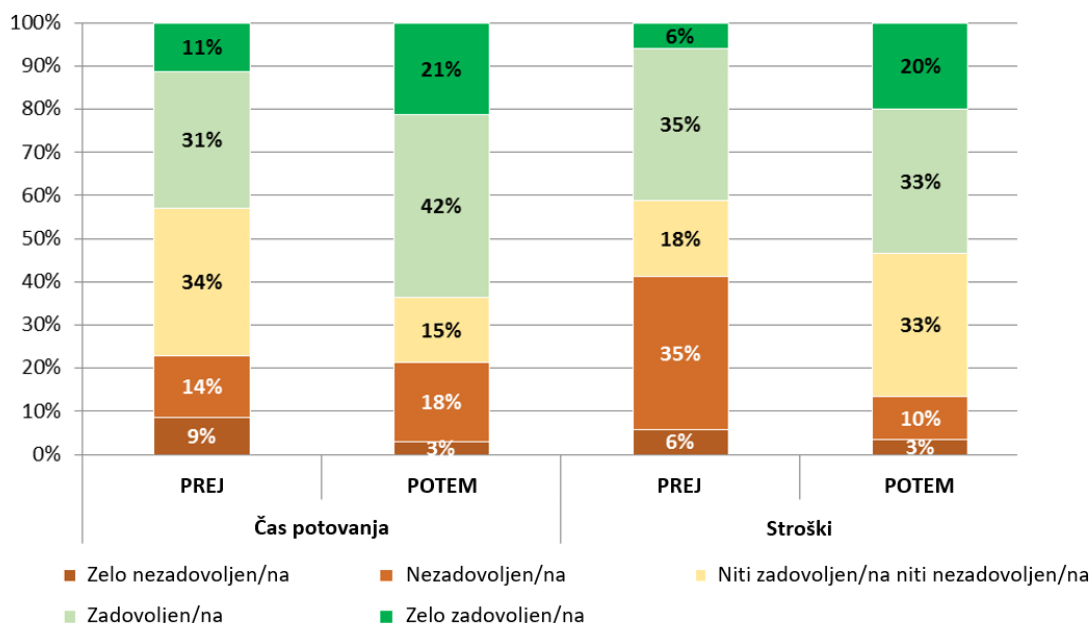
Leta 2007 so se v Nottinghamu soočali z naraščajočim problemom zastojev in zavedali so se, da morajo ukrepati, da bi mestu omogočili razvoj. Želeli so privabiti nova podjetja in povečati zaposlovanje, hkrati pa zmanjšati prometne zastoje. Podjetja so sporočala, da potrebujejo javni potniški promet, ki bi jim pomagal do razpoložljivih kadrov in tako podpiral njihove ambicije.

Prometni zastoji so lokalno gospodarstvo stali 160 milijonov funtov na leto, pri čemer je polovico stroškov padlo na podjetja. Zastoji naj bi se po napovedih do leta 2021 povečali za 15 % in še naprej naraščali. Večina vozil na cesti je prihajala izven Nottinghama, ponudba javnega prevoza pa je bila zastarela. Posledično je v Nottinghamu vsako leto umrlo več kot 400 ljudi zaradi vzrokov, povezanih s slabo kakovostjo zraka.

Pristojbino na službena parkirišča (Workplace Parking Levy) je bila prva takšna v Evropi in predstavlja vir prihodkov za financiranje ukrepov trajnostne mobilnosti. Koristi presegajo zgolj zmanjševanje zastojev; je trajnostna rešitev, zaradi katere je Nottingham boljši kraj za življenje in delo. Javni prevoz je sedaj dostopnejši za predmestja, 730.000 ljudem so povečali zaposlitvene možnosti. In zmanjšali so emisije CO₂ za 58 % glede na leto 2005.

V zadnjih desetih letih se je v Nottinghamu odprlo 2600 novih podjetij. Od vseh podjetij, ki so se tja preselila, jih je 67 % dejalo, da so bile dobre prometne povezave dejavnik pri njihovi odločitvi.

Industrijska cona San Martino



Učinki 6-mesečnega uvajanja sopotništva in delavskih avtobusov do IC San Martino. Vir: Mobitrends

V industrijski coni San Martino na jugu Švice dela več kot 5.000 ljudi. V preteklosti se jih je večina vozila z avtomobili, ker ni bilo dobrih povezav z javnim prevozom. To je še posebej veljalo za tiste, ki so prihajali iz Italije, ker ni bilo dobrih rešitev za t.i. zadnji kilometer. V času prometnih konic je bilo veliko gneče, predvsem na mejnih prehodih med Italijo in Švico.

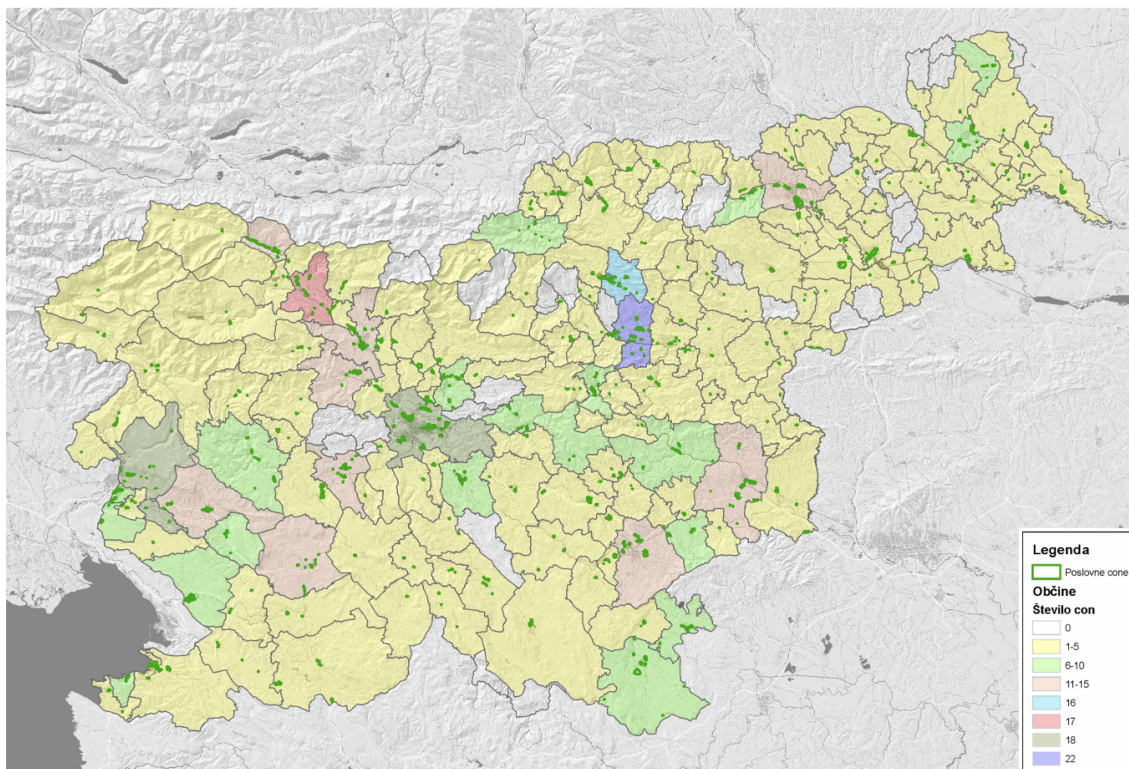
Podjetje Mobitrends je začelo projekt, v katerem je sodelovalo več kot 50 podjetij in 3.200 zaposlenih. Z akcijo "Pripelji svojega prijatelja" so spodbujali, da so se vozili skupaj. Ker so s sopotništvom lahko dosegli samo omejene učinke, so organizirali delavske avtobuse, ki so vozili po petih linijah, od 2 do 3-krat na dan. Nekatera podjetja so tudi omejila parkiranje: manj parkirnih mest in brezplačno parkiranje zgolj za avtomobile s tremi ali več potniki. Razvili so aplikacijo Mobalt, da zaposleni v njej lahko najdejo najboljšo možnost za prevoz brez avtomobila. Aplikacija omogoča nakup vozovnic za javni prevoz in prilagojene možnosti za vsako podjetje ali industrijsko cono – na primer vozni red delavskih avtobusov, možnosti za sopotništvo, rezervacijo parkirnega mesta pred podjetjem, rezervacijo službenega kolesa itd. Med projektom so imeli tudi promocijske aktivnosti, kot so mobilnostni jackpot in kvizi z nagradami.

Pred projektom je trajnostno na delo prihajalo samo 10 odstotkov zaposlenih, danes pa 70 odstotkov, od tega 66 % z delavskimi avtobusi, kar kaže na velik uspeh.

3. Poslovne cone v Sloveniji

V Sloveniji je veliko število poslovnih con. Urbanistični Inštitut Republike Slovenije jih je v popisu (UIRS, 2019a) identificiral 829¹. Določene cone so bile po posvetovanju z občinami iz baze odstranjene zaradi pomanjkanja bodisi komunalne opreme, neobstoječih ali opuščenih dejavnosti ter degradiranih con. Skupaj zabeleženih je tako 653 poslovnih con, ki so med seboj zelo različne - po dejavnostih, po opremljenosti, po velikosti in številu zaposlenih.

Pri vpogledu števila poslovnih con na statistično regijo, jih je največ v Gorenjski (91), Savinjski (90), Osrednjeslovenski (84) in Goriški regiji (82). Slednje so tudi med bolj razvitimi regijami. Največ poslovnih con obsega do 5 ha (297 con), sledijo cone velikosti od 5 do 15 ha (201) in še največje cone, s površino preko 15 ha (155) (UIRS, 2019a).



Kartografski prikaz števila poslovnih con na posamezno občino v Sloveniji (UIRS, 2019a)

¹ To so poslovne cone, ki so jih predlagale občine ob pogoju, da imajo še proste kapacitete in še omogočajo širitev.

Poslovnih con je v Sloveniji torej veliko, a so majhne in prostorsko zelo razpršene, po celotni Sloveniji in tudi znotraj posamezne regije in občine. Za njihovo umeščanje ni pripravljenih posebnih regionalnih načrtov. Tudi strokovnjaki že več let opozarjajo na probleme planiranja in poseganja v prostor na račun degradiranja dragocenih kmetijskih površin (Šorman Lebar in sod., 2012). To odpira številne izzive, zlasti v luči koncepta trajnostnega razvoja države. Eden od izzivov je tudi mobilnost zaposlenih na delo. Pri tem bi lahko imelo regionalno prostorsko načrtovanje, ali napovedana ustanovitev pokrajin ključ do reševanja problema v širšem območju.

Slovenske poslovne cone z nestratesko umestitvijo tako ne prispevajo k reševanju problema, temveč ga celo poglobljajo. Pogosto namreč niso povezane z linijami javnega potniškega prometa, primanjkuje tudi možnosti za prihod s kolesom, e-kolesom ali peš. Tako je avtomobil najbolj uporabljeno prevozno sredstvo za pot na delo v poslovno cono. Pri spreminjanju potovalnih navad zaposlenih imajo večja podjetja v poslovnih conah pomembno vlogo pri zagotavljanju več možnosti za trajnostno mobilnost v sodelovanju z občino in morebitnimi upravljavci.

Nacionalna raziskava Zakaj ljudje potujejo tako, kot potujejo? razkriva, da imajo anketiranci (n= 2859) v povprečju v gospodinjstvu 1,6 avtomobila in dve kolesi. Avtomobil uporabljajo precej več kot ostale načine mobilnosti. Osebni avtomobil vsak dan uporablja slaba polovica vprašanih, dobra petina pogosto oziroma več kot trikrat tedensko, slaba petina pa avtomobil uporablja občasno oziroma enkrat do dvakrat tedensko. Kolo, skiro ali rolko vsak delovni dan uporablja slaba desetina anketiranih (ur. Halilović, 2020).

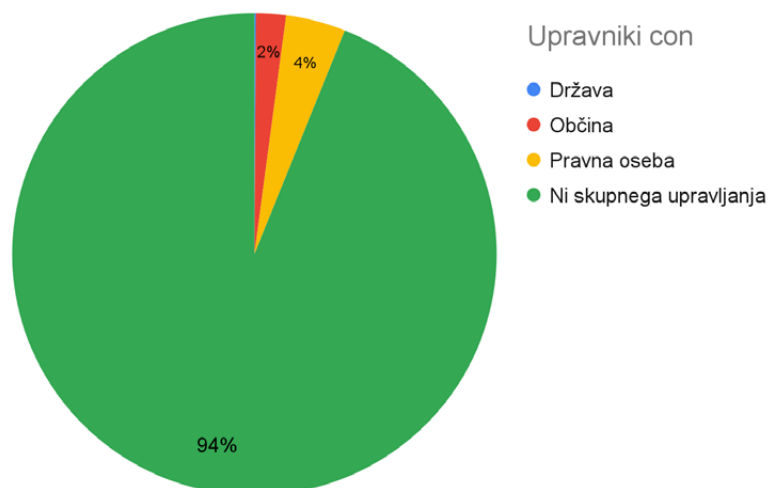


Parkirišče pred Knauf Insulation. Foto: Broad Reach

3.1. Upravljanje poslovnih con v Sloveniji

Eden od večjih izzivov poslovnih con je njihovo upravljanje. Upravljanje namreč v veliki večini primerov (94 %) ni urejeno (UIRS, 2019b). To pomeni, da podjetja delujejo vsak v svojem interesu in ni skupnega urejanja prostora območja poslovne cone.

Upravljanje s poslovno cono naj bi se začelo že s samo idejo o vzpostavitvi nove poslovne cone. Kot navajajo Bizjak in sodelavci (2019), "večina obstoječih upravljanj poslovnih con temelji na prepletanju javno-zasebnega partnerstva, kjer vloga in odgovornost posameznika ni posebej izražena. Javne institucije skrbijo predvsem za obstoječo pozitivno politično podobo območja, v katerem se nahaja poslovna cona (oziroma je predvidena poslovna cona), investitorji, da bi za čim manj denarja dobili čim več." Kot so ugotavljali tudi na UIRS (2019) "*manjše občine težko samostojno zagotovijo vse potrebne prostorske in infrastrukturne pogoje (npr. zadostno velikost poslovne cone, zmogljiv priključek na električno omrežje, priključek na industrijski plin, priključek na železniško omrežje ipd.) ter druge vire (človeške, finančne ipd.)*", kar je lahko razlog za neučinkovito upravljanje.



Večina poslovnih con v Sloveniji je brez učinkovitega upravljanja (povzeto po: UIRS, 2019b)

Vlogo upravnika v redkih primerih opravlja pravna oseba (4 %) ali občina (2 %). Pomanjkljivo upravljanje gospodarskih con prispeva k fragmentaciji con po celi Sloveniji. Pomanjkljivo upravljanje poslovnih con pa vodi v neracionalno rabo prostora in obstoječe infrastrukture ter energije, povečan tovorni in potniški promet in zaradi tega otežen razvoj gospodarstva.

3.2. Mobilnost v poslovnih conah v Sloveniji

Zaradi prostorskih trendov, ki se kažejo v rasti predmestnih naselij, se Slovenija sooča s posebno težko nalogo. K vidni preobrazbi slovenskega prostora pa prispevata tudi gradnja prometne in energetske infrastrukture ter gospodarskih con in proces zaraščanja kmetijskih zemljišč, kar poudari tudi Strategija prostorskega razvoja Slovenije do 2050.

V Sloveniji v tem trenutku še nimamo strategije upravljanja na področju poslovnih con, cone so po državi različno poimenovane, različne so si po velikosti in po vsebini. To prispeva k razdrobljenosti in neorganiziranosti, kar ima za posledico neracionalno in netrajnostno rabo prostora ter povečane negativne vplive tako na gospodarstvo kot na okolje (UIRS, 2019) in s tem na trajnostni razvoj države.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije do 2050 pravi, da naj se pri razvoju gospodarskih con upoštevajo tudi prostorska merila, pri tem poudari potreben dostop s trajnostno mobilnostjo do lokacij gospodarskih con. Slovenske poslovne cone pa v praksi niso vedno povezane z linijami javnega potniškega prometa, ali pa te niso konkurenčne prevozu z osebnim avtomobilom, primanjkuje tudi možnosti za prihod s kolesom, e-kolesom ali peš. Uporaba avtomobila kot prevoznega sredstva je najpogostejše uporabljena praksa.

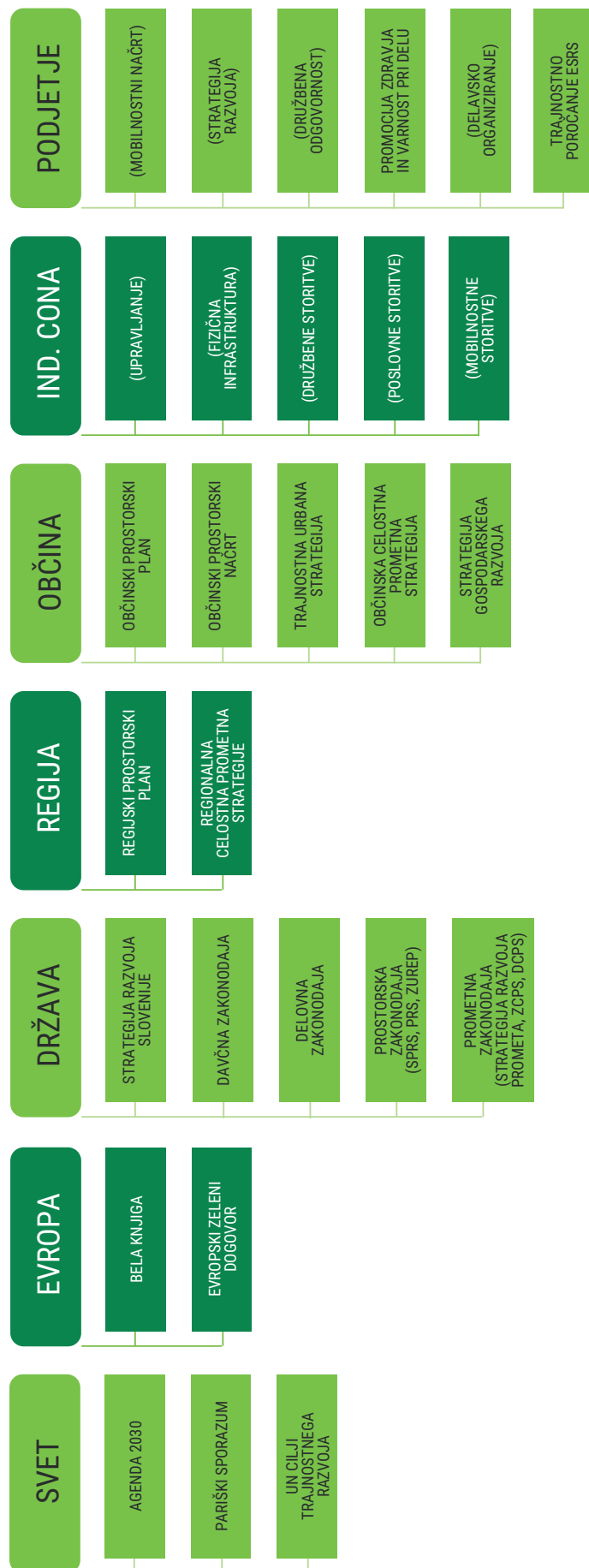
Poslovnih con se v slovenskem prostoru ne upravlja načrtno, kar predstavlja dodaten izziv tudi za upravljanje mobilnosti za lokacije. Upravljanje namreč v veliki večini poslovnih con ni vzpostavljeno, kar otežuje pogoje za skupno upravljanje mobilnosti na lokaciji.

Čeprav je jasno, da niso vse poslovne cone enake po velikosti, prometnih tokovih in obremenitvah, si v glavnem delijo zelo podoben izziv: kako svojim zaposlenim omogočiti, da bodo na delo lahko hodili trajnostno in na ta račun zmanjšati delež prihodov na delo z osebnimi avtomobili.



Poslovna stavba LTH Castings v IC Trata. Foto: Broad Reach

Izhodišča za upravljanje mobilnosti v industrijskih conah



V tabeli so navedeni strateški dokumenti, kjer so opredeljena izhodišča za upravljanje mobilnosti v industrijskih conah. Za industrijske cone same pri nas ne poznamo zavezujočih dokumentov, zato so tu navedena področja njihovega upravljanja.

4. Priporočila za upravljanje mobilnosti v poslovnih conah

Upravljanje mobilnosti v poslovnih conah zahteva celovito upoštevanje potreb zaposlenih in obiskovalcev na območju, mobilnostnih izzivov ter trajnostnega razvoja. Sledijo priporočila, ki temeljijo na izkušnjah, pridobljenih skozi izvajanje projekta Trata 2.1 in na študijskem obisku Lihtenštajna in avstrijske dežele Predarlske marca 2023.

O priporočilih

Priporočila za upravljanje mobilnosti v poslovnih conah predstavljajo generične ukrepe za upravljanje trajnostne mobilnosti na področju potovanja na delo v poslovne cone primerljive velikosti. Cilj priporočil je predstaviti možnosti za uresničevanje skupnih prizadevanj za bolj zdravo, okolju prijazno mobilnost na delovno mesto na območju poslovnih con v Sloveniji in s tem tudi dvig konkurenčnosti in primerljivosti z evropskimi poslovnimi conami.

Priporočila služijo kot predlog za izboljšanje možnosti trajnostne mobilnosti za dnevno mobilnost v poslovne cone. Z njimi identificiramo potrebo po nadaljnjih analizah in raziskavah, zlasti za potencialen razvoj nacionalnih smernic za upravljanje mobilnosti v poslovnih conah ali razvoju pravnih okvirjev na tem področju.

Upravljanje in organizacijski ukrepi	Infrastruktura in storitve
→ Mobilnostna partnerstva → Promocijske kampanje → Mobilnostni načrti	→ Aktivna mobilnost → Kolesa za zaposlene → Javni potniški promet → Sopotništvo → Upravljanje parkiranja

4.1. Mobilnostna partnerstva



Zagonski sestanek projekta Trata 2.1. Vir: RA Sora

Oblikovanje partnerstva med podjetji, občino in drugimi deležniki v industrijski coni je proces sodelovanja in usklajevanja med različnimi akterji, ki imajo skupen interes za izboljšanje mobilnosti na območju industrijske cone. Partnerstvo je ponekod poimenovano tudi pakt ali omrežje.

Upravljanje mobilnosti v industrijskih conah zahteva sodelovanje med podjetji, občino in drugimi deležniki v industrijski coni. Ključno vlogo pri spodbujanju trajnostne mobilnosti imata občina in razvojna agencija, ker lahko povezujeta javne in zasebne akterje. Za upravljanje prometa je potrebna povezava med različnimi subjekti, ki ga upravljajo in organizirajo.

Za pripravo MN je treba ustanoviti delovno skupino z različnimi deležniki, ki jo vodi upravljavec poslovne cone, če obstaja, ali se določi osebo, ki vodi delovno skupino. Delovna skupina se pogosteje sestaja na začetku, ko določa vizijo, cilje, trajanje in financiranje ukrepov, kasneje pa spremlja izvajanje in evalvacijo. Delovna skupina deluje kot podpora pri reševanju izzivov, odprtih vprašanj, naslavljanju pobud, organizaciji promocijskih kampanj in podobno. Pomembna je kontinuiteta delovne ekipe – menjave vodstva in članov niso dobra popotnica za uvajanje izboljšav in spreminjanje potovalnih navad.

Partnerstvo ima več možnosti in vzdržnosti za doseganje skupnih ciljev kot posamezno, še posebej manjše, podjetje. Pobude za izboljšanje pogojev za trajnostno mobilnost lahko prihajajo tudi od upravljavca ali partnerstva podjetij.



Izkušnje iz Predarlskega

Podjetja v Predarlskem so povezana v mrežo Wirtschaft MOBIL, ki jim pomaga pri upravljanju mobilnosti. Mreža se ukvarja z različnimi vidiki korporativnega upravljanja mobilnosti in spodbuja izmenjavo izkušenj. Vsako leto se štirikrat na kratko srečajo in srečanja delovnih skupin. Strokovno vodstvo in pomoč zagotavljata Energetski inštitut Vorarlberg in svetovalno podjetje Fritz Führungskreise.

V partnerstvu si izmenjujejo ideje, koncepti, izkušnje, pri projektih, procesih in zgradbah, skrbijo pa tudi za komunikacijo znotraj podjetij, v mreži in v javnosti.

Koristi za podjetja vidijo v zmanjševanju stroškov mobilnosti v podjetju, za preprečevanje konfliktov s sosedi in za izboljšanje dostopnosti do lokacije podjetja. Poleg tega spodbujajo zdravje zaposlenih, zmanjšanje stroškov prevoza zaposlenih, povečanje energetske učinkovitosti in prispevanje k varstvu okolja ter energetski neodvisnosti.

Cilj partnerstva je, da bi do leta 2025 vsaj 54 % potovanj zaposlenih opravili z zdravimi in okolju prijaznimi načini prevoza. Veliko vozil za prevoz na kratke razdalje, vozne parke podjetij in lahka gospodarska vozila je treba spremeniti v nizko- ali ničemisijске pogone. Kjer je to mogoče, stremijo tudi k energetsko učinkovitemu prevozu blaga, na primer po železnici ali z ladjami.

Več na: <https://www.energieinstitut.at/unternehmen/mobilitaet/netzwerk-wirtschaft-mobil/>

Trata 2.1

Razvojna agencija Sora je večja podjetja (z več kot 100 zaposlenimi) v industrijski coni Trata povabila k sodelovanju na področju spodbujanja trajnostne mobilnosti. Vabilu so se odzvala tri podjetja, ki so v okviru projekta Trata 2.1 del partnerstva med občino, razvojno agencijo in tremi svetovalnimi in raziskovalnimi organizacijami. Predstavniki is sodelujočih podjetij so izrazili, da bi se podjetja upravljanja mobilnosti težko lotila brez sodelovanja v delovni skupini, saj je bilo veliko odprtih vprašanj na področju upravljanja mobilnosti in izzivov, na katere so naleteli med izvajanjem ukrepov.

4.2. Promocijske kampanje



Kampanja spodbujanja kolesarjenja "Kolesarimo na delo" v sodelovanju z nacionalno pobudo Polni zagona je bila prva mesečna kampanja spodbujanja trajnostnega prihoda na delo v sklopu projekta Trata 2.1.

Navade ne moremo enostavno spremeniti samo s spremembo mišljenja, kot kažejo neuspehi informacijskih kampanj. **Spremembe navad se sicer začnejo z motivacijo in željo po končnem rezultatu, dosežemo pa jih le, če postanejo te navade del naše identitete.**

Če želimo spremeniti navado moramo tako sprejeti odločitev za spremembo, nato pa novo, dobro navado ponavljati tolikokrat, da z njo zamenjamo staro, slabo navado. Ena od najučinkovitejših strategij za spremembo navad so participativne kampanje spreminjanja navad. Dlje, kot trajajo, večji učinek imajo.

Izkušnje iz Predarlskega

Eco Points je bonusni sistem za nagrajevanje družbeno zaželenega in finančno ugodnega vedenja. Ob prihodu in prijavi na delovno mesto zaposleni označijo način prihoda. V primeru prihoda na trajnostni način zaposleni zbirajo bonusne točke za zdrave in okolju prijazne potovalne poti. Dnevna nagrada deluje kot majhna spodbuda za nadaljnje trajnostno potovanje. Prav tako pa je pomembna tudi za redno ozaveščanje z vsakodnevnim opomnikom. Zbrane točke ("EcoPoints") lahko najpogosteje vnovčijo za nakupe v partnerskih trgovinah.



Das Punkte-System für nachhaltige Mitarbeitermobilität

Gemeinsam in die Zukunft investieren.

Bonusni sistem Eco Points, s katerim delodajalci nagrajujejo trajnostne prihode na delovno mesto.

Izkušnje iz Trate 2.1



Predstavitev uspehov kampanje "Avto naj bo doma, kolikor se da".

V sklopu projekta Trata 2.1 smo v maju 2023 izvedli prvo kampanjo spodbujanja trajnostnega prihoda na delo. Spodbujali smo prihod na delo s kolesom v sklopu nacionalne kampanje "Polni zagona". Da bi še dodatno spodbujali zaposlene h kolesarjenju na delo, smo kampanjo nadgradili, ponudili dodatne tedenske nagrade in kampanjo komunicirali po internih in lokalnih kanalih.

Kampanja je presegla pričakovanja, je pa podala tudi dobro povratno informacijo, da bi v prihodnjih kampanjah želeli sodelovati vsi, ki na delo prihajajo na trajnostni način.

Tako smo jeseni 2023 izvedli kampanjo "Avto naj bo doma, kolikor se da", ki je nagrajevala vse, ki so za prihod na delo uporabili karkoli drugega, kot individualni prihod z avtomobilom (sem je spadalo tudi sopotništvo). V 5 tednih kampanje je 200 zaposlenih zbralo več kot 20.000 trajnostnih kilometrov. Pri analizi se je pokazalo, da je bila kampanja zelo dobro sprejeta in da si takih kampanj zaposleni želijo še več.

4.3. Mobilnostni načrti



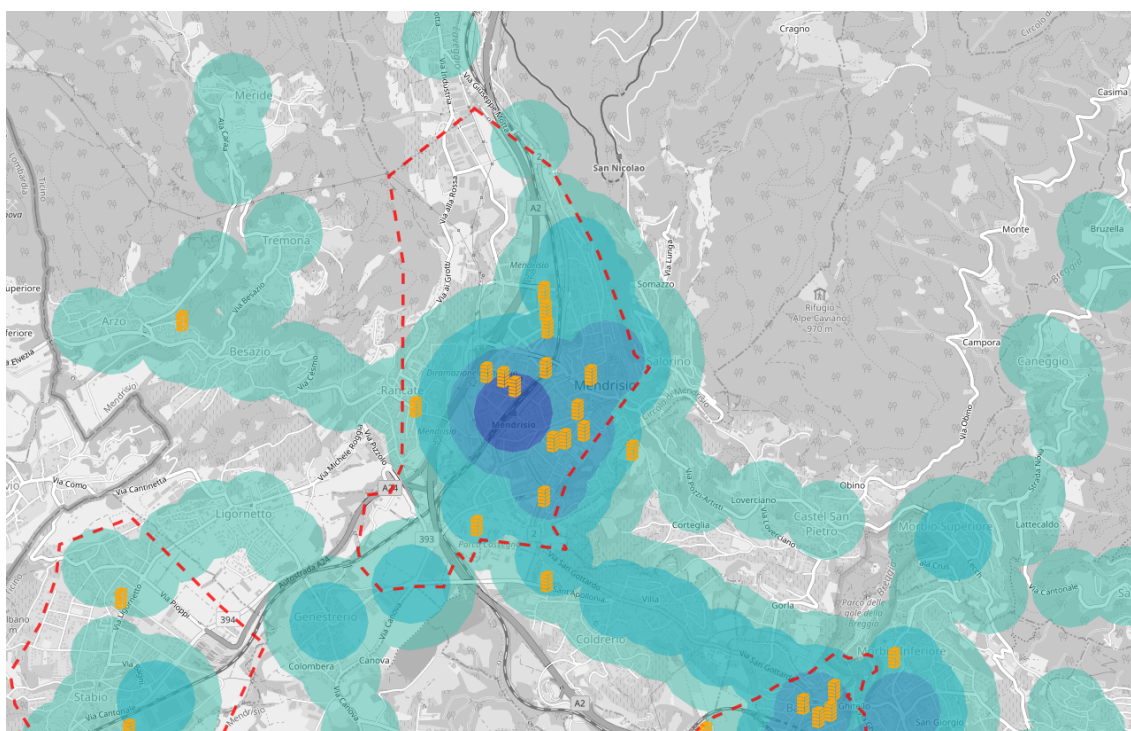
Mobilnostni načrti za podjetja Sibo G, LTH Castings in Knauf Insulation. Foto: Urban Jeriha

Mobilnostni načrt je “dokument, ki celovito obravnava dostopnost določene lokacije z vidika izboljšanja razmer za trajnostne potovalne načine.” (PRAVILNIK o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilnostnih načrtih, 2023). Vključuje analizo stanja, vizijo in cilje, obravnavani scenarij, ukrepe in akcijski načrt. Cilj priprave mobilnostnega načrta je vplivati na potovalne navade zaposlenih tako na ravni prihoda na delo, kot tudi na ravni službenih poti.

Mobilnostni načrt je eno izmed ključnih orodij za trajnostno upravljanje mobilnosti na območjih poslovnih con “s katerim se prednostno upravlja prometno povpraševanje in ne gradnja infrastrukture ter se s tem prispeva k zmanjšanju motornega prometa v lokalnem okolju in boljši dostopnosti do lokacije na trajnosten način” (Pravilnik o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilnostnih načrtih, 2023).

Izkušnje iz Trate 2.1

Za tri sodelujoča podjetja na območju industrijske cone Trata smo pripravili mobilnostne načrte, za katere smo pripravili skupni analitični del, saj se podjetja nahajajo na sorazmerni majhni medsebojni oddaljenosti. Celoten proces priprave analize in sprejemanja zastavljenih ciljev in ukrepov je bil izveden na participativni način z vključevanjem zaposlenih in vodstva. Uvedli smo tudi tri **mobilnostne koordinatorje**, za vsako podjetje svojega, za področje trajnostne mobilnosti, ki skrbijo nad uresničevanjem ukrepov in komunicirajo z zaposlenimi in vodstvom.



Prikaz ponudbe mobilnostnih storitev za zaposlene. Vir: centremobilita.ch/

Izkušnje iz Ticina

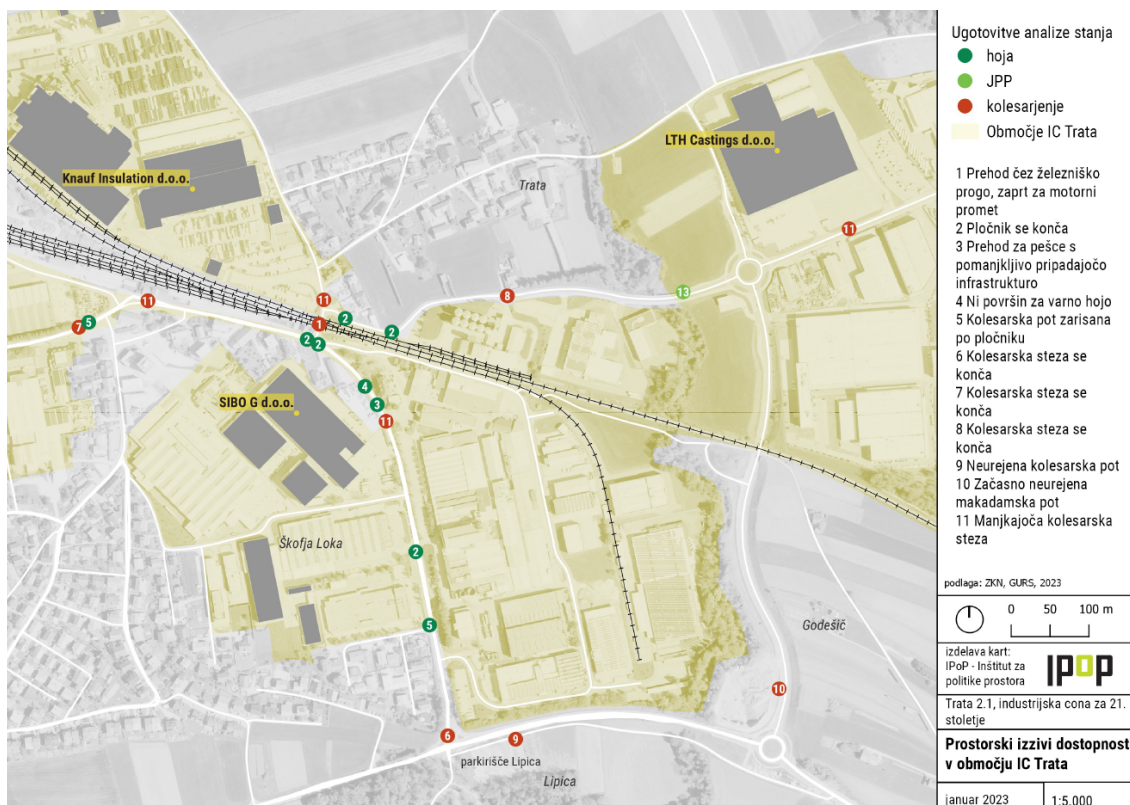
Podjetje Mobalt je pomembno na področju izdelave mobilnostnih načrtov za podjetja in industrijske cone v kantonu Ticino v Švici. Njihova pot se je začela v industrijski coni San Martino v Mendrisiu, kjer je bilo opaziti veliko povpraševanje po prevozih zaradi vsakodnevnih zastojev na meji z Italijo. Največje podjetje v coni je beležilo do 600 prihodov zaposlenih na dan.

Aktivnosti: Mobalt je začel z razvojem carpooling aplikacije, ki je zaradi povpraševanja prerasla v storitve avtobusnih shuttle prevozov. Pristop, da je sopotništvo vstopna točka za organiziranje delavskih avtobusov, se je izkazal za velik uspeh. Podjetja in lokalne skupnosti sedaj nagrajujejo počasno mobilnost, na način, da kilometre, opravljene s kolesi ali z električnimi skiroji pretvorijo v vrednostne bone. Z izboljševanjem dostopnosti v zadnjem kilometru se namreč poveča uporabnost in privlačnost javnega potniškega prometa.

Nauki:

- Potrebna je kar nekaj časa za prepričevanje vseh partnerjev.
- Promocijski ukrepi kot so 'pripelji prijatelja', 'mobilnostni jackpot', kvizi o mobilnosti, letaki in hitri zmenki za sopotništvo, so pomembnejši od tehničnih rešitev.
- Promocijski ukrepi kot so 'pripelji prijatelja', 'mobilnostni jackpot', kvizi o mobilnosti, letaki in hitri zmenki za sopotništvo, so pomembnejši od tehničnih rešitev.
- Sopotništvo za prevoz na delo je družbeno, ne tehnično vprašanje. Za vsakodnevno vožnjo je ključna stabilna skupnost vozačev. Sopotništvo je bolj priljubljeno pri šoferjih kot pri sopotnikih.

4.4. Infrastruktura za aktivno mobilnost



Identifikacija prostorskih izzivov dostopnosti do treh podjetij v partnerstvu projekta Trata 2.1

Infrastruktura za aktivno mobilnost je skupek objektov, naprav in storitev, ki omogočajo in spodbujajo uporabo aktivnih načinov mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje. Za namen spodbujanja aktivnih prihodov na delo je potrebno:

→ Izboljšanje pogojev za peš prihod na območje in znotraj območja

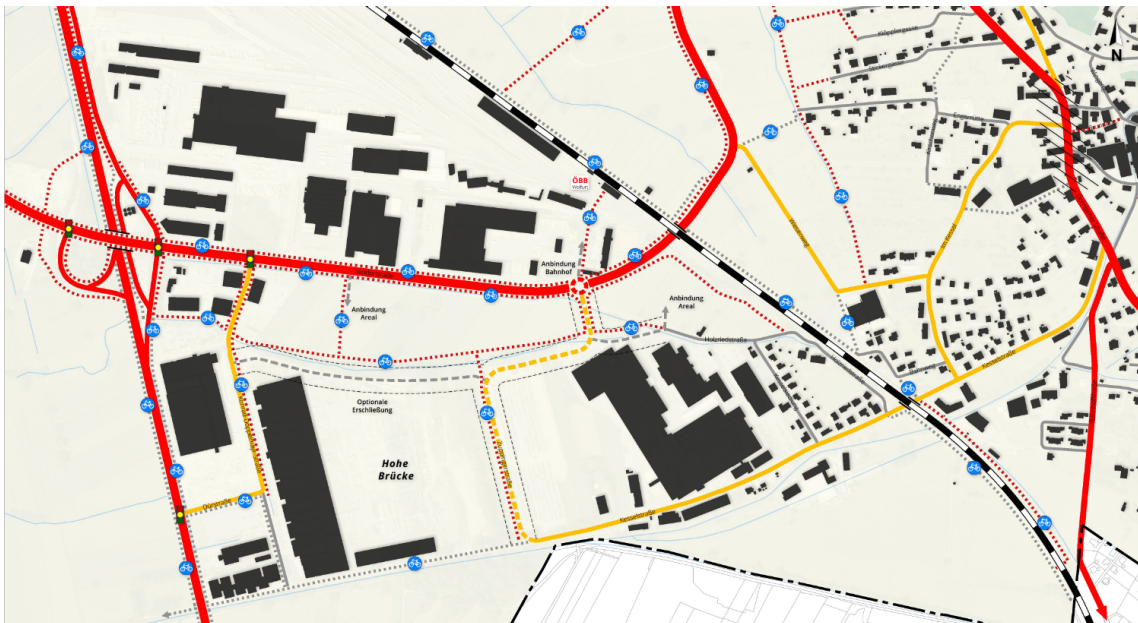
Vsaka pot se začne in konča s hojo, zato je potrebna ureditev peš koridorjev, da se lahko pešec po območju giba samostojno ter da je pot prijetna in brez ovir. Sorazmerno z velikostjo poslovne cone je potrebna vzpostavitev mreže peš poti in navezav na postajališča za javni prevoz in postajališča sistema za izposajo koles, ki poslovno cono povezuje s preostalimi deli mesta.

→ Izboljšanje pogojev za kolesarjenje

Kolesarjenje je eden od najbolj zaželenih načinov mobilnosti na delo, ki bi jo izbral velik delež zaposlenih na pilotnem območju, če bi imeli prosto izbiro². Pomanjkanje varne infrastrukture je najbolj izpostavljen razlog, zakaj zaposleni na tak način še ne potujejo.

Infrastruktura za kolesarjenje zajema kolesarske poti, pokrite kolesarnice in stojala za zaklepanja koles, vtičnice za polnjenje električnih koles, orodja za popravilo koles, tuše, garderobe, omarice ipd.

² To so pokazali rezultati 644 ustrezno rešenih anket, posredovanih zaposlenim v treh partnerskih podjetjih v sklopu projekta Trata 2.1. Anketa je bila aktivna med novembrom 2022 in februarjem 2023.



Shema načrta mreže cestnih, dostavnih, kolesarskih in peš poti v poslovni coni Hohe Brücke. Vir: Občina Wolfurt, Verkehrsingenieure.

Izkušnje iz Trate 2.1

K izboljšanju pogojev za kolesarjenje v industrijski coni Trata so v času izvajanja projekta Trata 2.1 prispevali naslednji infrastrukturni ukrepi:

- izgradnja kolesarske steze od krožišča pri Godešiču v smeri IC Trata-sever in med železniško postajo ob Kidričevi cesti v smeri centra,
- postavitve nove postaje v okviru sistema izposoje mestnih koles (primer eKOLOka),
- zagotovitev kolesarskih stojal v bližini glavnih vhodov v podjetja,
- postavitve kolesarnic za shranjevanje koles in vzpostavitev varnostnega sistema (primer: odklepanje kolesarnice z enotno RFID kartico podjetja),
- nameščanje e-polnilnic za omogočanje polnjenja e-koles.

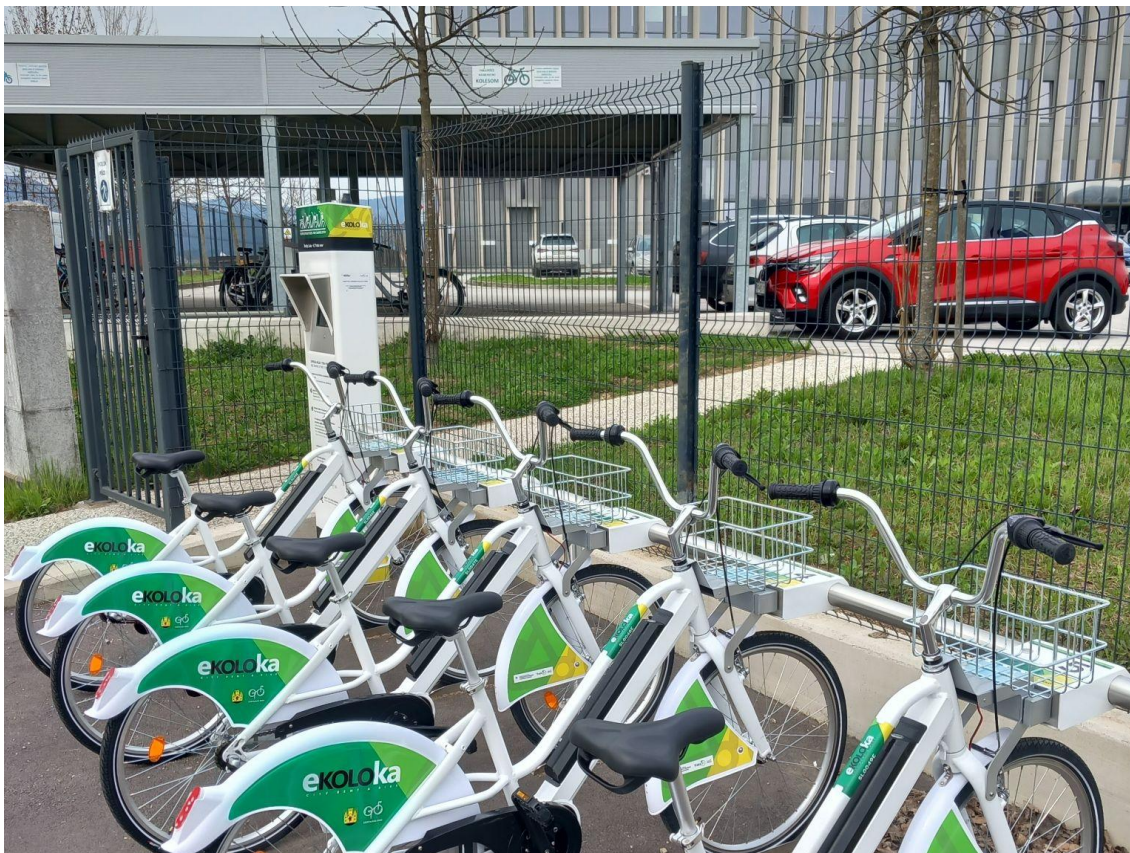
Izkušnje iz Predarlskega

Mesto Wolfurt je v sodelovanju s sosednjo občino Lauterach, ASFINAG, Uradom deželne vlade Vorarlberg, v sodelovanju načrtovalcev in prebivalcev pripravil načrt za poslovni park Hohe Brücke. Cilj je bil posodobiti shemo cestnih koridorjev in načrtovanim ukrepom za zaščito ranljivih udeležencev v cestnem prometu ter za večjo učinkovitost in privlačnost nemotoriziranega prometa.

Za zaščito ranljivih udeležencev in povečanje privlačnosti nemotoriziranega prometa so zasnovali naslednje ukrepe:

- širitev omrežja pešpoti in kolesarskih poti ob obstoječih in novih cestah;
- vzpostavitev nove in osrednje osi pešpoti in kolesarskih poti skozi območje;
- izboljšanje pešpoti in kolesarske poti do železniške postaje Wolfurt;
- zmanjšanje tranzitnega prometa skozi stanovanjsko območje;
- zmanjšanje števila priključkov ob prometnejših cestah za zmanjšanje možnosti konfliktov med motoriziranim prometom (zlasti težkimi tovornimi vozili) ter pešci in kolesarji.

4.5. Kolesa za zaposlene



Postaja sistema izposoje koles ekOLOka v industrijski coni Trata v Škofji Loki. Foto: Miloš Bajt

Kolesarjenje na delo postaja vse pogostejše priljubljen način prihoda na delo in je lahko uspešna alternativa javnemu potniškemu prevozu. Med ukrepe za spodbujanje kolesarjenja zaposlenih na delo v območje poslovne cone uvrščamo zagotavljanje koles za zaposlene.

Možnosti za uresničevanje slednjega ukrepa je lahko več – s smiselno postavitvijo postaje mestnega sistema izposoje kolesa v območju poslovne cone ali skozi nakup službenih koles.

Izkušnje iz Predarlskega

Podjetje Blum delavcu **omogoča ugodnejši nakup lastnega kolesa** na tak način, da z različnimi kolesarskimi trgovinami sklene pogodbo za nakup koles. Med temi trgovinami ima nato zaposleni možnost izbire kolesa po izbiri, podjetje pa ga v njegovem imenu plača. Podjetjem v Avstriji je za nakup kolesa zagotovljena davčna olajšava (Zbornik dobrih praks ..., 2023)



Kolesarska stojala s polnilnicami za električna kolesa v podjetju Haberkorn. Na železniški postaji imajo zaposleni v tem podjetju svojo kolesarnico, od koder se s kolesom zapeljejo do službe. Foto: Samo Kham

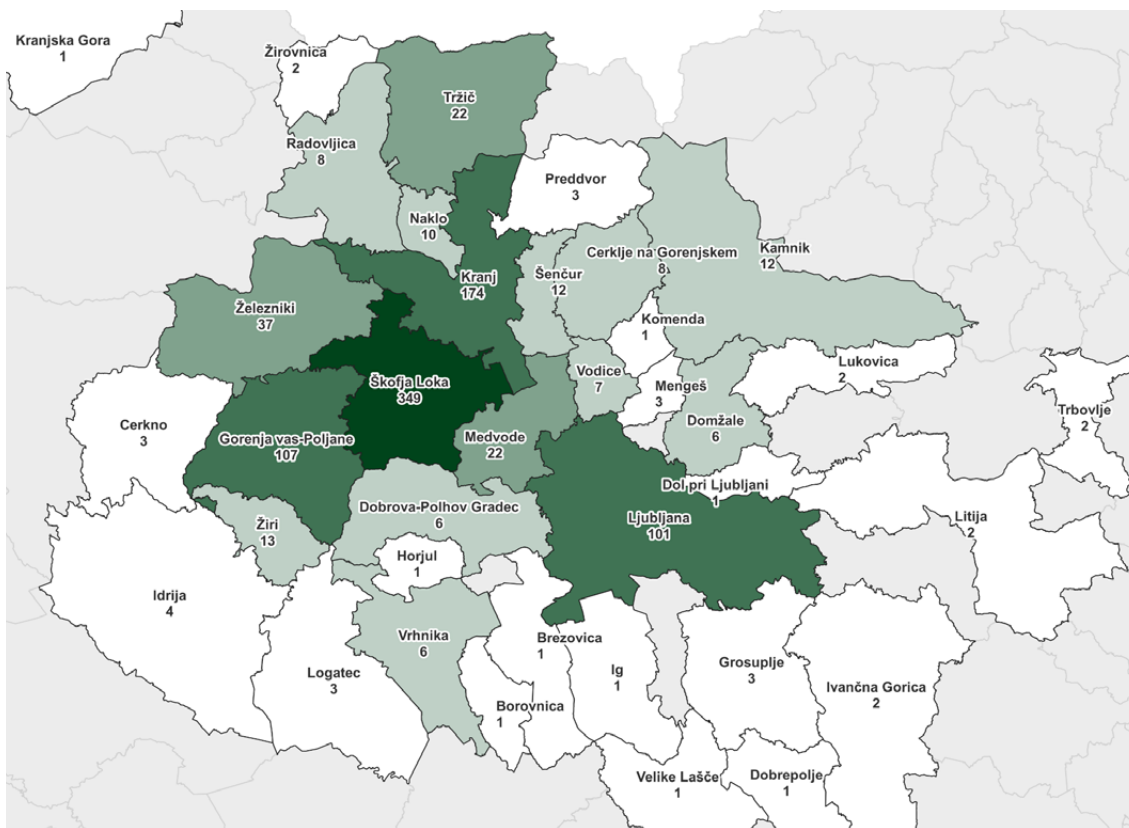
Izkušnje iz Trate 2.1

Kolesarjenje je eden od najbolj zaželenih načinov mobilnosti na delo, ki bi jo izbral velik delež zaposlenih na pilotnem območju, če bi imeli prosto izbiro. Pomanjkanje varne infrastrukture je najbolj izpostavljen razlog, zakaj zaposleni na tak način še ne potujejo. Za pot na delo in z dela se lahko zaposlenim zagotovi službena kolesa ali električna kolesa.

Ta ukrep je bil uresničen tudi v projektu Trata 2.1. Tri v projektu sodelujoča podjetja so kupila skupaj 45 električnih koles (dva po 20 in eno 5), ki so jih poleg opreme na lokaciji (električne polnilnice, nadstrešene in varovane kolesarnice) ponudili svojim zaposlenim. Uvedli so tudi sistem izposoje, ki je voden interno, koordinira ga mobilnostni koordinator.

Pri uresničevanju tega ukrepa smo se v okviru projekta srečali z ovirami trenutne zakonodaje (ZDDV-1), kjer za podjetja, oziroma zavezance za DDV, ob nakupu električnega kolesa ni možno odbiti DDV, hkrati pa se zaposlene obdavči z boniteto na uporabo službenih vozil. Odločitev je nenavadna zlasti ob ugotovitvi, da imajo davčni zavezanci pri nakupu električnega avtomobila pravico do odbitka DDV pri nabavi, boniteta za uporabo električnih službenih vozil pa znaša 0 €.

4.6. Javni potniški promet



Prikaz naslovov bivanja zaposlenih po občinah, ki prihajajo na delo v vsa tri partnerska podjetja v Trato. Vir: IPOP

Razvejan in učinkovit sistem JPP je ključen pri spodbujanju trajnostne mobilnosti, ker omogoča prevoz večjega števila oseb po rednem urniku. Na podlagi podatkov o kraju bivanja zaposlenih se lahko v sodelovanju s podjetji in ponudniki prevozov podaljša dodatna linija avtobusnega prevoza, s širitvijo cone doda postajališče ali poveča frekventnost voženj, ki omogočajo zanesljivo izbiro poti na delo z javnim potniškim prevozom.

"Potrebno je poskrbeti, da so alternative boljše izbira. Zaposleni mora imeti občutek, da je nekaj pridobil."

dr. Georg Sele, predsednik mobilnostnega kluba v Lihtenštajnu

Izkušnje iz Trate 2.1

Zaradi pomanjkanja linij javnega potniškega prometa je bila v okviru projekta Trata 2.1 v partnerstvu oblikovana pobuda za izboljšanje povezave industrijske cone Trata v Škofji Loki s Kranjem. Pobuda je bila posredovana ponudniku prevoza za to relacijo – ARRIVA, družba za prevoz potnikov, d.o.o., DUJPP – Direkciji za upravljanje javnega potniškega prometa in Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo.

Proposte di linee per un servizio navetta MobAlt verso le sedi di Mendrisio 1 e 2 di Consitex SA

Tariffario a zone*

*abbonamento mensile con incentivo aziendale

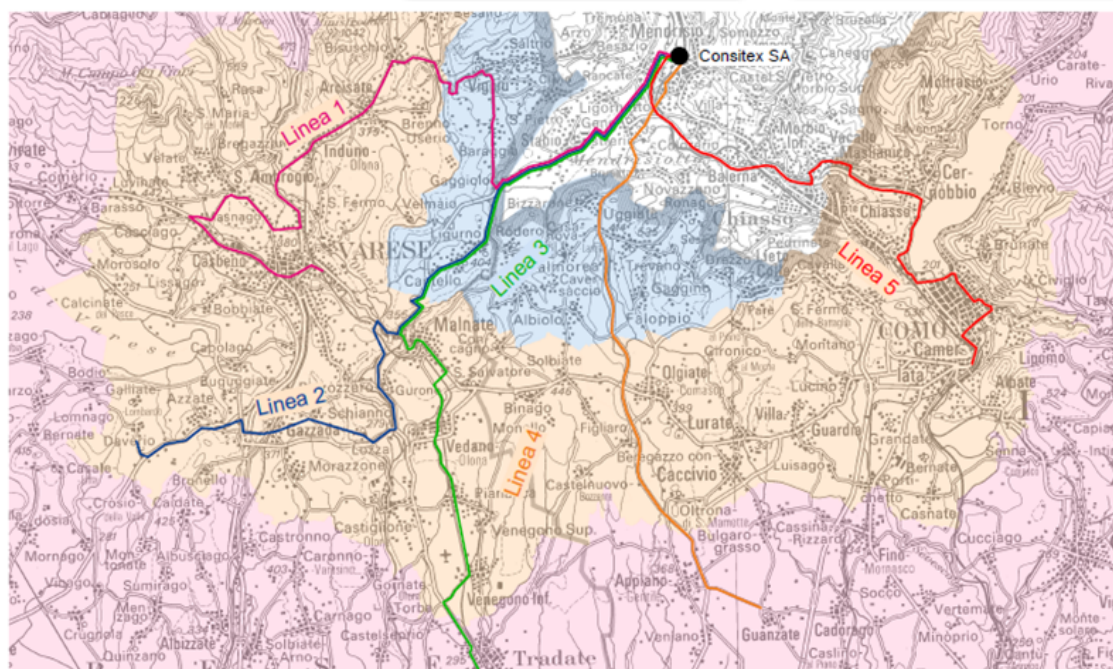
 Zona 1 (mensile 50.-, settim. 25.-, giornal. 6.-)
 Zona 2 (mensile 75.-, settim. 30.-, giornal. 8.-)
 Zona 3 (mensile 100.-, settim. 35.-, giornal. 10.-)

Varese - Bisuschio - Gaggiolo - Mendrisio

	And.	Rit.
Varese Largo Gigli (Deposito bus)	05:50	17:20
Varese via V. Veneto (Zara)	05:53	17:17
Varese via Sanvito (p.za Foresio)	05:57	17:13
Varese via Borghi (Esselunga)	06:00	17:10
Varese via Borghi (p.le De Gasperi Stadio)	06:02	17:08
Varese viale Ippodromo (p.le Martiri Libertà)	06:06	17:04
Induno Olona (via Porto Municipio)	06:12	16:58
Arcisate SS 344 (banca Unicredit)	06:16	16:54
Bisuschio (fermata bus via Pellico)	06:18	16:52
Bisuschio via Roma (piazza)	06:21	16:49
Bisuschio via Correnti	06:22	16:48
Bisuschio via Roma (scuole)	06:23	16:47
Bisuschio Piamò (stazione)	06:25	16:45
Baraggia di Viggio (via Indipendenza)	06:30	16:40
Gaggiolo Dogana	06:37	16:33
rotonda Fox Town	06:49	16:21
CONSITEX Mendrisio 2, via Moree	06:52	16:18
CONSITEX Mendrisio 1, via Laveggio	06:55	16:15

Daverio - Cantello - Mendrisio

	And.	Rit.
Daverio via Roma (farmacia)	06:00	17:07
Azzate via Piave (fermata bus dopo via Isorzo)	06:05	17:02
Buguggiate (ferm. bus prima del distributore)	06:07	17:00
Schianno via per Lozza (campo sportivo)	06:13	16:54
Rondò Ponte di Vedano (Casa del miele)	06:16	16:51
folia di Malnate (fermata bus via Gorizia)	06:25	16:42
Cantello Municipio	06:32	16:35
Gaggiolo Dogana	06:39	16:30
rotonda Fox Town	06:50	16:18
CONSITEX Mendrisio 2, via Moree	06:52	16:15
CONSITEX Mendrisio 1, via Laveggio	06:54	16:13



Shema linij delavskih avtobusov iz Italije v švicarsko mesto Mendrisio. Vir: Mobitrends

Izkušnje iz Predarlškega

V podjetju Blum v avstrijskem Predarlskem, ki zaposluje več kot 2.000 oseb, spodbujajo uporabo javnega potniškega prometa in s ponujanjem možnosti letne vozovnice za javni potniški promet v vrednosti 400 evrov v zameno za odstop od parkirnega prostora. Zaposleni v Avstriji sicer praviloma nimajo zagotovljenega povračila potnih stroškov.

Dober način spodbujanja uporabe javnega potniškega prometa je tudi z redno posodobljenim prikazovalnikom časovnega prihoda avtobusov in vlakov z oznako linij v podjetju Haberkorn.

4.7. Sopotništvo



Označena parkirna mesta za sopotništvo pred podjetjem LTH Castings so privilegirana zaradi svoje bližine vhoda. Foto: Uroš Škander

Sopotništvo za prihod na delovno mesto je oblika trajnostne mobilnosti, ki pomeni, da si več ljudi, ki potujejo na isto ali bližnjo lokacijo, deli prevoz z enim avtomobilom. Sopotništvo lahko zmanjša stroške prevoza, zmanjša prometno obremenjenost in izboljša kakovost zraka. Sopotništvo je lahko organizirano na različne načine, na primer preko spletnih platform, aplikacij, oglasnih desk ali medsebojnega dogovora.

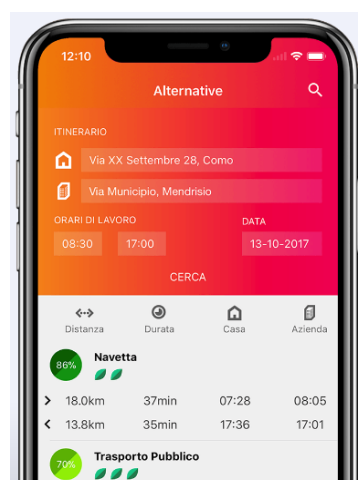
Sopotništvo je zelo koristna alternativa in mobilnostna storitev, ki dopolnjuje javni potniški promet zlasti na daljših relacijah in ciljno usmerjenih poteh (primer Kranj-Škofja Loka industrijska cona Trata). Spodbujanje sopotništva je zato dobrodošlo z vidika zagotavljanja trajnostnih prihodov na delo, možnosti koriščenja časa med vožnjo pri sopotništvu v druge namene, pa tudi možnosti mreženja z ostalimi zaposlenimi z izhodiščno ali ciljno točko (zaposleni v isti poslovni coni), ter zmanjšanje števila parkiranih avtomobilov, kar pomeni potrebo po izgradnji dodatnih parkirnih mest, s tem pa racionalni rabi prostora.

Izkušnje iz Trate 2.1

V sodelovanju s tremi zaposlovalci partnerji v projektu smo v sodelovanju z organizacijo prevoz.org dodali "postajo" (lokacijo za začetek ali konec poti) v industrijski coni Trata v Škofji Loki. Zaposleni bodo tako za iskanje sopotnikov ali za sopotništvo uporabili aplikacijo prevoz.org. Kampanja poteka v marcu 2024 in spodbuja zaposlene iz krajev z neustreznimi povezavami z javnim prevozom, da za prihod na delo izberejo sopotništvo. Podjetje LTH bo namenilo določena preferirana parkirišča samo za sopotnike in na ta način spodbujala prihod "Z družbo v službo", kot je naslov kampanje.



Zajem zaslona spletne strani prevoz.org, ki je najbolj razširjena sopotniška aplikacija v Sloveniji.



Zajem zaslona aplikacije Mobalt, ki je namenjena mobilnosti zaposlenim.

Izkušnje iz Tizina in Predarlskega

V industrijski coni San Martino v Mendrisiu na jugu Švice, ki zaposluje več kot 5.000 zaposlenih, so bile povezave z javnim potniškim prometom, zlasti za čezmejne poti delavcev izredno slabe. Z akcijo »Pripelji svojega prijatelja« so začeli s spodbujanjem sopotništva in organizirali "speed-dating" srečanja za zaposlene potencialne voznike in sopotnike. V nadaljevanju je sopotništvo podprl iskalnik prevoza v aplikaciji Mobalt in razširitev kapacitet prevozov z delavskimi avtobusi, ki vozijo na 5 linijah 2–3-krat dnevno. Nekatera podjetja so našla rešitev v nakupu službenega kombija za prevoz zaposlenih na delo.

Tudi avstrijsko energetska podjetje Illwerke, je službene kombije dodelilo zaposlenim, ki so od delovnega mesta najdlje oddaljeni, nato pa na poti na delo ali na terensko delo vsakodnevno pobirajo sodelavce. Za zaposlene to predstavlja udobno rešitev. Za podjetje je slabost v veliki odvisnosti od posameznega šoferja, zato ukrep postopoma umikajo.

4.8. Upravljanje parkiranja

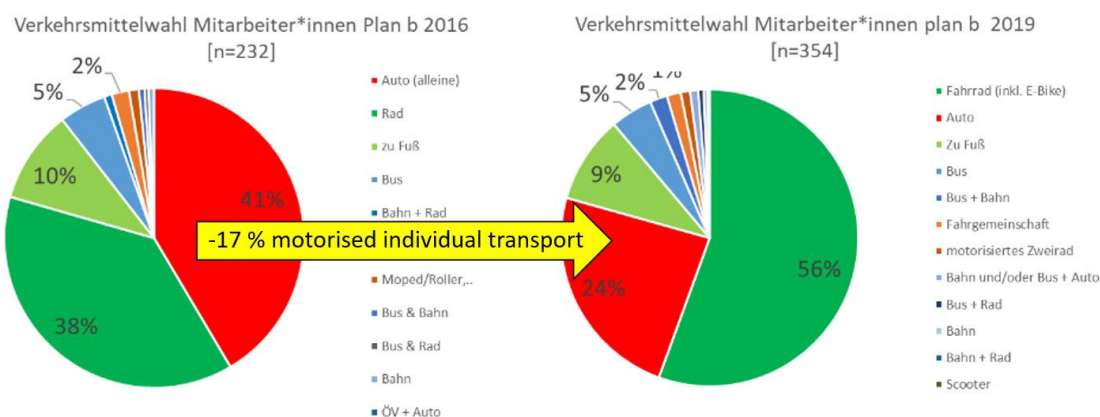


Parkirna mesta v podjetju Knauf Insulation. Foto: Broad Reach

Upravljanje parkiranja v poslovnih conah je nabor ukrepov, ki omogočajo bolj učinkovito in trajnostno rabo parkirnih površin in zmogljivosti v območjih, kjer se nahajajo podjetja. Cilj upravljanja parkiranja je vplivati na izbiro potovalnih načinov ter spodbujati alternativne načine prevoza, kot so javni prevoz, kolesarjenje in hoja. S tem se zmanjšujejo negativni vplivi osebnega prometa na okolje, promet, varnost in kakovost življenja. Hkrati pa se z zmanjšanimi potrebami po parkiriščih omogoča ponuja možnost širitve poslovne cone ali podjetja.

Upravljanje parkiranja v poslovnih conah lahko vključuje različne ukrepe:

Ukrep	Učinek
Skupna raba parkirnih mest med različnimi uporabniki, ki imajo različne časovne potrebe po parkiranju.	Zmanjšuje skupno potrebno število parkirnih mest.
Povečanje zmogljivosti obstoječih parkirnih površin z uporabo tehnologij, kot so senzorji, kamer, aplikacije in rezervacijski sistemi.	Boljša informiranost, usmerjanje na prosta parkirna mesta in optimizacijo števila parkirnih mest.
Ureditev oddaljenih parkirnih površin in zagotovitev prevoza med njimi in poslovni objekti s pomočjo avtobusov, kombijev ali koles.	Manjše potrebno število parkirnih mest ob tovarnah.
Uvedba planskih orodij za upravljanje s parkirišči. Prilagodljivi ali maksimalni parkirni normativi predpisujejo najvišje dovoljeno število parkirnih mest za določeno rabo. Mobilnostni načrti za določanje potrebnega števila parkirnih mest.	Na podatkih utemeljen izračun potrebnega števila parkirnih mest.



Uvedba parkirne politike za zaposlene v občinah Plan B na Predarlskem je prinesla 17 % zmanjšanje števila avtomobilov. Vir: Plan B, Vmobil.at

Izkušnje iz Trate 2.1

Primer ukrepa za upravljanje parkiranja je odmik parkirnih mest izpred vhoda v objekt delovnega mesta ali dodeljevanje parkirnih mest za redne voznike s sopotniki. To v sklopu projekta uvaja podjetje LTH Castings.

Izkušnje iz Predarlskega, Tizina in Lihtenštajna

V podjetju Blum v Predarlskem analizo parkiranih avtomobilov na svojih parkiriščih opravljajo mesečno. Avtomobile na tovarniškem dvorišču ročno preštejejo, nato pa število avtomobilov primerjajo s podatkom o številu zaposlenih v podjetju v času popisa.

V švicarski industrijski coni San Martino v Mendrisiu so sočasno z uvajanjem sopotništva nekatera podjetja uvedla tudi strožjo parkirno politiko za zmanjšanje zasedenosti parkirnih mest. Brezplačno parkiranje so namenili samo vozilom, ki so na lokacijo pripeljala v zasedenosti vsaj 3 osebe (Zbornik dobrih praks ..., 2023).

V Lihtenštajnu imajo mobilnostni načrt, ki velja za vse javne uslužbence. Pomemben del tega je plačljivo parkiranje oz. spodbujanje trajnostnih prihodov, ki se dnevno beleži. Kadar zaposleni na delo prihaja s trajnostnimi načini prevoza, pridobi mobilnostni bonus, delno nadomestilo za javni potniški promet in finančno spodbudo, npr. za nakup kolesa. Kadar pa se na delo vozi z avtomobilom, mora plačati parkirnino, kar se mu obračuna ob plači.

5. Gradiva o upravljanju mobilnosti v podjetjih



Dobre prakse uvajanja trajnostne mobilnosti v podjetjih in ustanovah

Žemlja, K. in Čatakovič, D. (CIPRA Slovenija). 2023.



Zbirka orodij za upravljanje mobilnosti v podjetju

CIPRA Slovenija, povzeto po CIPRA International. 2023.

6. Viri in literatura

- AJPES. (2022). Poslovni subjekti iz Občine Škofja Loka po stanju PRS. Dostop: okt. 2022.
- Anupriya, Bansal, P., & Graham, D. J. (2023). Congestion in cities: Can road capacity expansions provide a solution? Elsevier. Transportation Research Part A: Policy and Practice. DOI: 10.1016/j.tra.2023.103726. Dostop: 20 Feb. 2024.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856423000262>
- ARSO. (2022). Izdatki za osebno mobilnost. Dostop: 26. feb. 2024.
<https://kazalci.arso.gov.si/sl/content/izdatki-za-osebno-mobilnost-2?tid=14>
- BCSD Portugal. (2019). Corporate Mobility Pact for the City of Lisbon. Dostop: 26. feb. 2024.
https://www.bcsdportugal.org/wp-content/uploads/2020/02/FINAL-CMP_-_English-and-Portuguese_10.10-1.pdf
- Bizjak, I. (ur.) (2020). Metodologija za popis poslovnih con na območju Slovenije – izvedba terenskega popisa in vzpostavitev ažurne evidence. Urbani izziv, strokovna izdaja, št. 10. Dostop: 15. dec. 2023.
http://poslovnecone.uirs.si/portals/9/porocilo/Priloga2_Karte.pdf
- Bizjak, I. (ur.) (2019). Model upravljanja poslovnih con. UIRS (Urbanistični inštitut Republike Slovenije). CRP V5-1723. Dostop: 26. feb. 2024.
http://poslovnecone.uirs.si/portals/9/porocilo/Poslovne_cone_zakljucno_porocilo_UIRS_GIS.pdf
- CIPRA. (2023). Zbirka orodij za upravljanje mobilnosti v podjetju. CIPRA International. Dostop: 26. feb. 2024.
https://www.cipra.org/sl/cipra/international/projekti/zakljuceni-projekti/cross-border-mobility-cezmejna-mobilnost/dateien-3/Zbirka%20orodij%20za%20upravljanje%20mobilnosti%20v%20podjetju_Website.pdf/@download/file/Vaša%20zbirka%20orodij%20za%20upravljanje%20mobilnosti%20v%20podjetju.pdf?inline=true
- Gesmopoli project. (2008). Technical Guide For Developing And Applying Mobility Pacts. European Commission. Dostop: 26. feb. 2024.
<https://webgate.ec.europa.eu/life/publicWebsite/project/LIFE05-ENV-E-000262/integral-mobility-management-in-industrial-estates-and-areas-gesmopoli>
- Gothmann, K. (ur.) (2015). Guidelines for Sustainable Industrial Areas (SIA), Version 1.0. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ). Dostop: 27. Feb. 2024.
<https://tuewas-asia.org/wp-content/uploads/2017/05/7-Guidelines-for-Sustainable-Industrial-Areas.pdf>
- Halilović, N. (ur.) (2020). Zakaj ljudje potujejo tako, kot potujejo? Analiza odnosa, motivov, vrednot in navad za mobilnostne navade v Sloveniji. IPoP. Dostop: 26. feb. 2024.
https://ipop.si/wp/wp-content/uploads/2019/03/A2.2_Analiza-odnosa-motivov-vrednot-in-navad_-za-mobilnostne-navade-v-Sloveniji_IPoP.pdf
- Hendriksen, I. J. M., Simons, M., Galindo Garre, F., & Hildebrandt. (2010). The association between commuter cycling and sickness absence. Preventive Medicine. DOI: 10.1016/j.ypmed.2010.05.007. Dostop: 26. feb. 2024.
<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/20580736/>

- ITF. (2020). Good to Go? Assessing the Environmental Performance of New Mobility. OECD Publishing. International Transport Forum Policy Papers, No. 86. DOI: 10.1787/f5cd236b-en. Dostop: 26. feb. 2024.
- Jeriha, U., Didovič, U., & Ličer, L. (2023). Trata 2.1 zapiski iz Vorarlberga. IPoP. Lasten vir.
- Keystone-SDA. (2018). Pendlerstatistik. Arbeiterkammer Vorarlberg. Dostop: 26. feb. 2024.
<https://vbg.arbeiterkammer.at/beratung/steuerundeinkommen/PendlerInnen/Pendlerstatistik.html>
- Kokelj, S. (2012). Analiza poslovnih con na Gorenjskem. Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta. Magistrsko delo. Dostop: <http://www.cek.ef.uni-lj.si/magister/kokelj910-B.pdf>
- Mihelič, B., Humar, M., & Nikšić, M. (ur.) (2015). Urbanistični terminološki slovar. UIRS, ZRC SAZU. DOI: <https://doi.org/10.3986/978-961-254-943-5>. Dostop: 26. feb. 2024.
<https://isjfr.zrc-sazu.si/sl/terminologisce/slovarji/urbanisticni/iskalnik>
- Piry, M. (ur.) (2023). Udobna mesta. Ministrstvo za okolje in prostor. Dostop: 26. feb. 2024.
https://www.gov.si/assets/ministrstva/MNVP/Dokumenti/urejanje_prostora/Udobna_mesta.pdf
- Sladoljev, K. (2023). Dobre prakse trajnostne mobilnosti iz Predarlskega in Lihtenštajna. RA Sora. Dostop: 26. feb. 2024.
<https://www.ra-sora.si/dobre-prakse-trajnostne-mobilnosti-iz-pedarlskega-in-lihtenstajna/>
- Statistični urad Republike Slovenije. (2021). Kraj parkiranja osebnega avtomobila, uporabljenega za pot na delo, po spolu voznika, Slovenija. STAT-SI. Dostop: 26. feb. 2024. <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/2281931S.px>
- Šorman Lebar, A., Temeljotov Salaj, A., & Dečman Dobrnjič, O. (2012). Problematika načrtovanja poslovno-obrtnih con. Urbani izziv, posebna izdaja. Dostop: <https://www.urbanizziv.si/Portals/urbanizziv/Clanki/2012/Problematika%20na%C4%8Drtovanja%20poslovno%20-%20obrtnih%20con.pdf>
- Transport Nottingham. (2023). WPL 10-Year Impact Report. Dostop: 26. feb. 2024.
<https://www.transportnottingham.com/wp-content/uploads/2022/10/WPL-10-Year-Impact-Report-Digital-Nov-22.pdf>
- UNIDO. (2019). International Guidelines for Industrial parks. Dostop: 15. dec. 2023.
https://www.unido.org/sites/default/files/files/2020-05/International_Guidelines_for_Industrial_Parks_EN_0.pdf?_token=587170176
- Uradni list. (2023). Pravilnik o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilnostnih načrtih [NUMLNIPPMN]: Predlog predpisa. Dostop: 26. feb. 2024.
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2024-01-0625/pravilnik-o-nacrtih-upravljanja-mestne-logistike-nacrtih-izvajanja-parkirne-politike-in-mobilnostnih-nacrtih?h=imenovanju%20sveta%20RTV%20Slovenija>
- Žemlja, K. in Čataković, D. (2023). Dobre prakse uvajanja trajnostne mobilnosti v podjetjih in ustanovah. CIPRA Slovenija. Dostop: 26. feb. 2024.
<https://www.cipra.org/sl/publikacije/dobre-prakse-uvajanja-trajnostne-mobilnosti-v-podjetjih-in-ustanovah-1>

Podatki o projektu Trata 2.1

Ime projekta: Trata, industrijska cona za 21. stoletje

Akronim: Trata 2.1

Številka projekta: 172

Programska prioriteta: Blaženje podnebnih sprememb in prilagajanje nanje

Vodilni partner projekta: Občina Škofja Loka

Partnerji projekta:

Razvojna agencija SORA

IPoP – Inštitut za politike prostora

CIPRA Slovenija

CIPRA International

Knauf Insulation, d.o.o.

LTH Castings, d.o.o.

SIBO G, d.o.o.

Trajanje: september 2022 – april 2024

Vrednost projekta: 1.070.023,60 eur

Financiranje: Projekt **Trata 2.1** sofinancirajo Islandija, Lihtenštajn in Norveška s sredstvi Finančnega mehanizma EGP (100 % financiranje). Več na www.eeagrants.si.

Namen projekta je zaposlene v industrijski coni Trata spodbuditi k spremembi potovalnih navad, povečati število prihodov na delo na trajnostni način in s tem prispevati k ublažitvi podnebnih sprememb.

Kontaktna oseba za Občino Škofja Loka: Katja Prevodnik, katja.prevodnik@skofjaloka.si

Kontaktna oseba za komunikacije: Katarina Sladoljev, katarina@ra-sora.si

Dokument

Priporočila za upravljanje mobilnosti v poslovnih conah na podlagi izkušenj iz projekta Trata 2.1

Delovni sklop	T.3 Evalvacija in ekstrapolacija
Aktivnost	T3.3 Oblikovanje priporočil
Izroček	Priporočila za upravljanje mobilnosti v poslovnih conah
Avtor/-ji, projektni partner	Urška Didovič, Urban Jeriha, Anja Slapničar, Aidan Cerar, Marko Peterlin; IPoP – Inštitut za politike prostora
Verzija (osnutek, finalna)	O1
Datum	marec 2024

Ta dokument je nastal s finančno podporo Finančnega mehanizma EGP. Za vsebino tega dokumenta je odgovoren izključno IPoP – Inštitut za politike prostora in zanj v nobenem primeru ne velja, da odraža stališča Nosilca programa Blaženje podnebnih sprememb in prilagajanje nanje.



Občina
Škofja Loka



Trata 2.1



Občina
Škofja Loka



RAZVOJNA
AGENCIJA
SORA d.o.o.



CIPRA
ŽIVETI
V ALPAH



LTH Castings



SIBO
group

closures
plastics
tools



CIPRA
LEBEN IN
DEN ALPEN