



bolnišnica  
za **GINEKOLOGIJO**  
in **PORODNIŠTVO**  
Kranj

# MOBILNOSTNI NAČRT



**Bolnišnica za ginekologijo in podništvo Kranj**

Kidričeva cesta 38a

4000 Kranj

Tel.: +386 4 208 28 00

Kranj, februar 2016

Mobilnostni načrt Bolnišnice za ginekologijo in porodništvo Kranj sta pripravili:

- mag. Mihela Šifrer, pom. direktorice,
- Tanja Bizovičar, univ. dipl. ekon. - vodja FRS
- Jelena Veselinović, Predsednica Sindikata zdravstvenega in socialnega varstva v Bolnišnici za ginekologijo in porodništvo Kranj

Mobilnostni načrt je nastal v okviru Odloka o načrtu kakovosti zraka na območju Mestne občine Kranj, Priloge – opis območja čezmerne onesnaženosti, analiza stanja onesnaženosti, viri onesnaževanja, vpliv virov na onesnaženost, ukrepi za zmanjšanje onesnaženosti, odgovorni organi za izvajanje ukrepov (Ur. l. RS št. 108/2013, z dne 20. 12. 2013) in po predloženem vzorcu Ministrstva za okolje in prostor.

Mobilnostni načrt Bolnišnice za ginekologijo in porodništvo Kranj je določila direktorica Andreja Cerkvenik Škafar, dr.med.

## **NAMEN IN CILJI MOBILNOSTNEGA NAČRTA TER NJEGOVO IZVAJANJE**

Mobilnostni načrt Bolnišnice za ginekologijo in porodništvo Kranj (v nadaljevanju BGP) je izdelan s ciljem, da se zaposlenim, poslovnim partnerjem, uporabnikom naših storitev in vsem obiskovalcem omogoči dostop v bolnišnico z javnim potniškim prometom, s kolesom ali peš (ali v kombinaciji med temi tremi načini) oziroma, da svoj prihod opravijo brez osebnega avtomobila.

V tem smislu si bo BGP prizadevala v okviru možnosti (potrebna podpora ministrstva nap. tako kot pri izvedbi e-recept, e-napotnica,...), ki jih nudi svetovni splet, da omogoči uporabnikom naših storitev določene storitve opraviti na daljavo (naročanje receptov, dajanje informacij pooblaščenim osebam, naročanje na pregled,.....). Žal pa je narava našega dela taka, da zaposleni svojega dela ne morejo opravljati od doma.

Uresničevanje Mobilnostnega načrta BGP zahteva **veliko vlaganja** s strani Mestne občine Kranj, Ministrstva za okolje in prostor, Ministrstva za zdravje,... glede na koristi, ki bi jih prinesla sprememba. Načrt mobilnosti temelji na spremembi potovalnih navad vseh zaposlenih, kot tudi uporabnikov naših storitev.

Mobilnostni načrt BGP ima več konkretnih ciljev:

- izboljšanje kakovosti zraka, zmanjšanje hrupa in blaženje podnebnih sprememb,
- spodbujanje aktivne mobilnosti (hoja, vožnja s kolesom, rolerji...),
- povečanje prometne varnosti,
- boljša dostopnost z JPP (okolju prijazna vozila, optimizacija vozniških redov, uvedba novih avtobusnih linij, .....),
- zmanjšanje prometnih zastojev in nesreč,
- uresničevanje Mobilnostnega načrta bi lahko omogočila komu od zaposlenih, da se njihovo gospodinjstvo odreče investiciji v dodatni avto (nap. drugi avto) in ta sredstva nameni za druge potrebe,
- Mobilnostni načrt prispeva zaradi izboljšanja zraka k boljšemu počutju občanov in obiskovalcev mesta.

Smiselno bi bilo Mobilnostni načrt BGP uskladiti z vsemi Mobilnostnimi načrti, ki bi jih pripravili vsi subjekti javnega sektorja, komunalnih služb, večjih športnih organizacij in vseh večjih gospodarskih družb na območju Mestne občine Kranj. Mestna občina Kranj in Občinska uprava pa naj bi nudili strokovno pomoč in skrbeli, da bodo vsi Mobilnostni načrti medsebojno usklajeni in realizirani.

Dobrodošli so prav vsi predlogi zaposlenih v BGP, poslovnih partnerjev, uporabnikov naših storitev, obiskovalcev, naših plačnikov in ustanovitelja.

Direktorica

Andreja Cerkvenik Škafar, dr.med.

## KAZALO VSEBINE

NAMEN IN CILJI MOBILNOSTNEGA NAČRTA TER NJEGOVO IZVAJANJE .....	3
KAZALO VSEBINE .....	5
1. ANALIZA STANJA .....	6
1.1. DOSTOPNOST DO BGP .....	6
1.1.1. Svetovni splet .....	6
1.1.2. Peš .....	6
1.1.3. Kolesarjenje .....	8
1.1.4. Javni potniški promet (JPP) .....	10
1.2. POTOVALNE NAVADE IN OSVEŠČENOST ZAPOSLENIH, UPORABNIKOV NAŠIH STORITEV IN OBISKOVALCEV .....	13
1.2.1. Analiza potovalnih navad zaposlenih .....	13
1.2.1.1. Namen ankete .....	13
1.2.1.2. Analiza rezultatov ankete .....	14
2. UKREPI MOBILNOSTNEGA NAČRTA .....	18
2.1. OZAVEŠČANJE IN SKUPNI UPRAVLJALSKI UKREPI .....	18
2.2. Ukrepi s pomočjo svetovnega spleta .....	18
2.3. Več peš .....	19
2.4. Več s kolesom, rolerji in skirojem .....	19
2.5. Več z javnim potniškim prometom .....	20
2.6. SKUPAJ VSI STROŠKI MOBILNOSTNEGA NAČRTA .....	22
UPRAVLJANJE MOBILNOSTNEGA NAČRTA IN NJEGOVO IZBOLJŠEVANJE ....	23
ZABELEŽKE OB IZVAJANJU MOBILNOSTNEGA NAČRTA .....	23

## 1. ANALIZA STANJA

V kadrovske službi BGP smo pridobili prve podatke o zaposlenih, glede njihovega prihoda v službo in domov in način prihoda v službo.

### 1.1. DOSTOPNOST DO BGP

BGP stoji v centru mesta v bližini avtobusne postaje, žal pa je od železniške postaje kar precej oddaljena. Stoji na sredini izvoza iz avtoceste Kranj vzhod in Kranj zahod.

#### 1.1.1. Svetovni splet

BGP ima vzpostavljeno spletno stran, ki vsebuje vse naslove, področja in vsebine, ki jih potrebujejo zaposleni, uporabniki naših storitev in obiskovalci pri svojem delu ali koriščenju naših storitev. Z vidika dnevnih potreb uporabnikov naših storitev pri komuniciranju z bolnišnico in pri opravljanju vsakodnevnih poslov z njo je trenutno stanje pokritosti elektronskega poslovanja 35%. Imamo vpeljan sistem naročanja preko e-pošte; [narocanje@bgp-kranj.si](mailto:narocanje@bgp-kranj.si), preko telefona na posebno številko rezervirano za naročanje, nekaj pa je še vedno osebne naročanje. Samo poslovanje poteka preko spleta (plačilo računov, naročanje materiala,...). Narava našega dela pa je taka, da ne omogoča dela preko svetovnega spleta.

V bolnišnici nimamo dostop preko širokopasovnega spleta.

Vsi vodje oddelkov in enot imajo svoj elektronski naslov. Vsi zaposleni imajo možnost dostopa do interneta. Pacienti imajo posebno info točko, ki jim omogoča povezavo z internetom. V sobah nimamo interneta z izjemno štirih nadstandardnih sob.

Težko rečemo kdaj bodo pogoji vzpostavljeni, saj sami nimamo zadosti finančnih sredstev in tukaj pričakujemo pomoč ustanovitelja.

#### 1.1.2. Peš

BGP je v neposredni bližini mestnega središča in je z vseh strani mesta dostopna za pešce. Pešpoti so brez večjih ovir in vzponov.

Iz vseh strani je oddaljena od roba mesta približno dva kilometrov, kar ocenjujemo, da je za zdrave ljudi primerno za pešačenje, saj so v veliki večini urejeni pločniki in

osvetljenost poti. Osvetljenost poti ni pomembna, ker se dejavnost vrši podnevi. Izjema so le zimskih dnevi (krajši dan).

Večje ovire, ki zaposlene in uporabnike naših storitev odvrtaajo od peš hoje so:

- premalo prehodov za pešce,
- slabe ceste, saj so na cestišču luknje, ki ob deževju povzročajo, da vozila poškrbijo pešce,
- na cestah ni posebnega pločnika za kolesa ali motorna vozila in ti ovirajo na pločniku pešce.

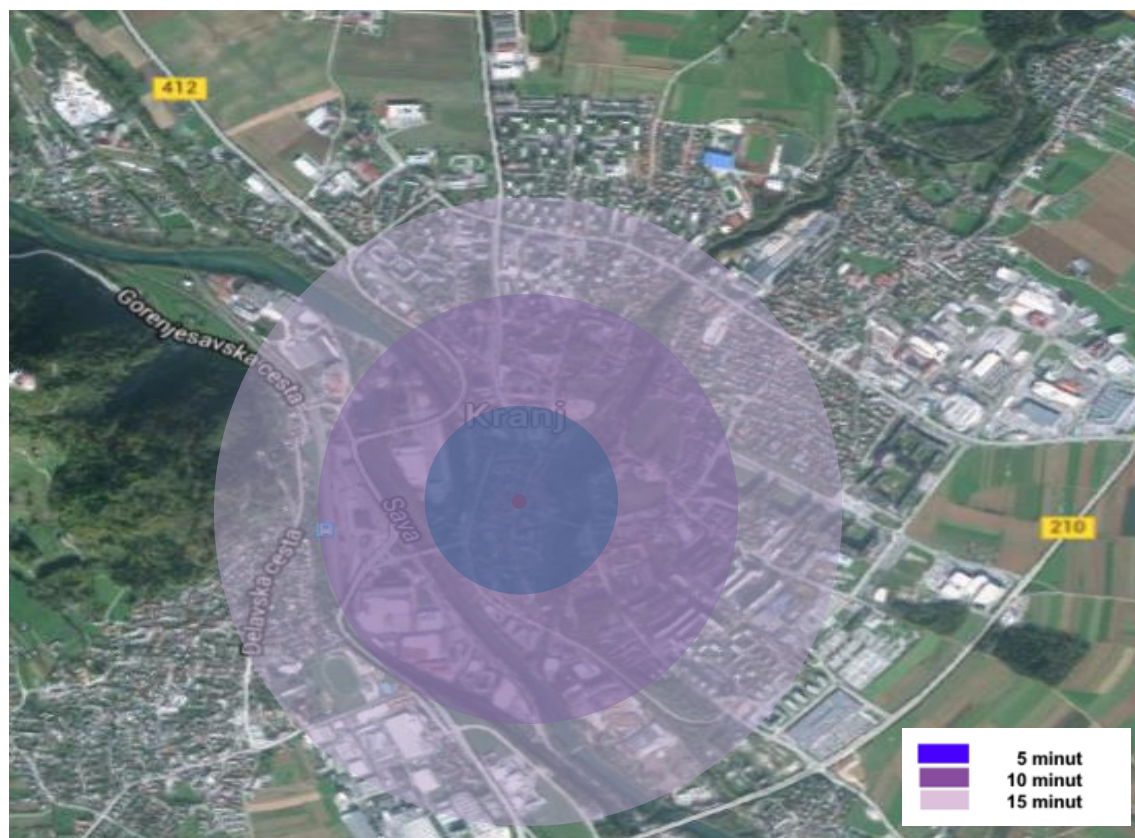
Zaposleni in uporabniki naših storitev iz neposredne bližine lahko v bolnišnico pridejo v 5 minutah, iz mestnega središča lahko prihod v bolnišnico opravijo peš v 10 - 15 minutah. Izjema so prebivalci naselij Stražišče, Čirče, Hrastje in Kokrica, ki bi za peš hojo do bolnišnice potrebovali 25-45 minut. Ti občani bi morali v smislu trajnostne mobilnosti pot do bolnišnice opraviti s kolesom oziroma javnim prevozom.

Dostopnost gibalno oviranih oseb je urejena skozi glavni vhod bolnišnice in naprej z dvigalom v vsa nadstropja bolnišnice.

Cilji Mobilnostnega načrta v zvezi s peš hojo so:

- prepričati čim več zaposlenih, da bodo pogosteje prihajali peš v službo,
- omogočiti uporabnikom naših storitev ter obiskovalcem, da pridejo v bolnišnico peš,
- poudarjanje vloge hoje kot sestavnega dela potovanj skupaj z javnim potniškim prometom.

## Dostopnost pešpoti do BGP oziroma mesta Kranj:



Slika 1: Dostopnost peš poti.

### 1.1.3. Kolesarjenje

Prihod s kolesom v BGP iz centra mesta je zaradi ustreznega terena in razporeditev kolesarske steze relativno ugoden.

Težavo predstavljajo naselja Mlaka, Kokrica, Britof, Hrastje, Drulovka, Zgornje Bitnje, sosednje občine (Šenčur, Naklo), kjer ni kolesarske steze. Ti kraji so za prihod v bolnišnico s kolesom oddaljeni manj kot 15 minutah.

BGP nima posebne kolesarnice, omogoča pa parkiranje koles pod nadstreškom pri glavnem vhodu v bolnišnico.

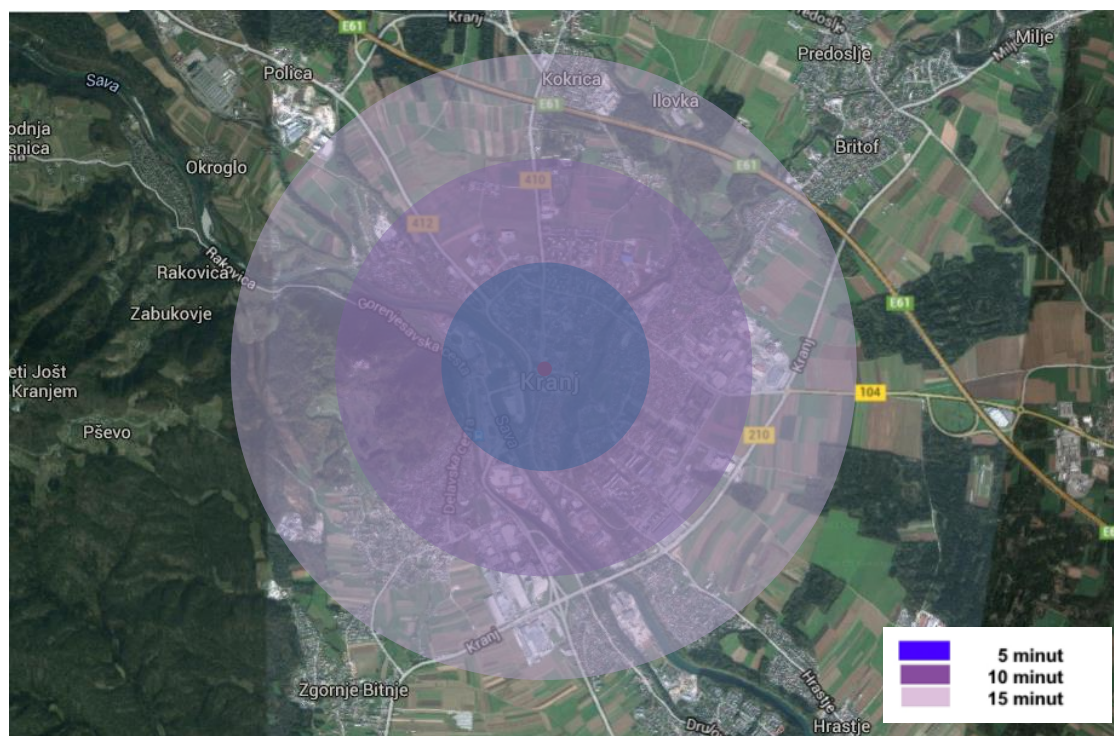
Pomanjkljivosti na kolesarskih trasah:

- zaposleni, uporabniki naših storitev in obiskovalci se ob prihodu v bolnišnico ne morejo stuširati in preobleči,
- za zaposlene, uporabnike naših storitev in obiskovalce ni pokrite kolesarnice,



- na nekaterih trasah so robovi in prehodi med kolesarskimi površinami in cestami prestrmi in preostri,
- na celotni trasi ni kolesarske steze,
- kolesarske površine se skoraj v celoti pozimi ne pluži,
- kolesarske površine se spomladi prepozno očistijo (veliko je gumni defektov),
- na nekaterih kolesarskih površinah so parkirani avtomobili,
- pred bolnišnico ni zagotovljeno varovanje dražjih koles.

### Dostopnost v BGP s kolesom:



Slika 2: Dostopnost s kolesom

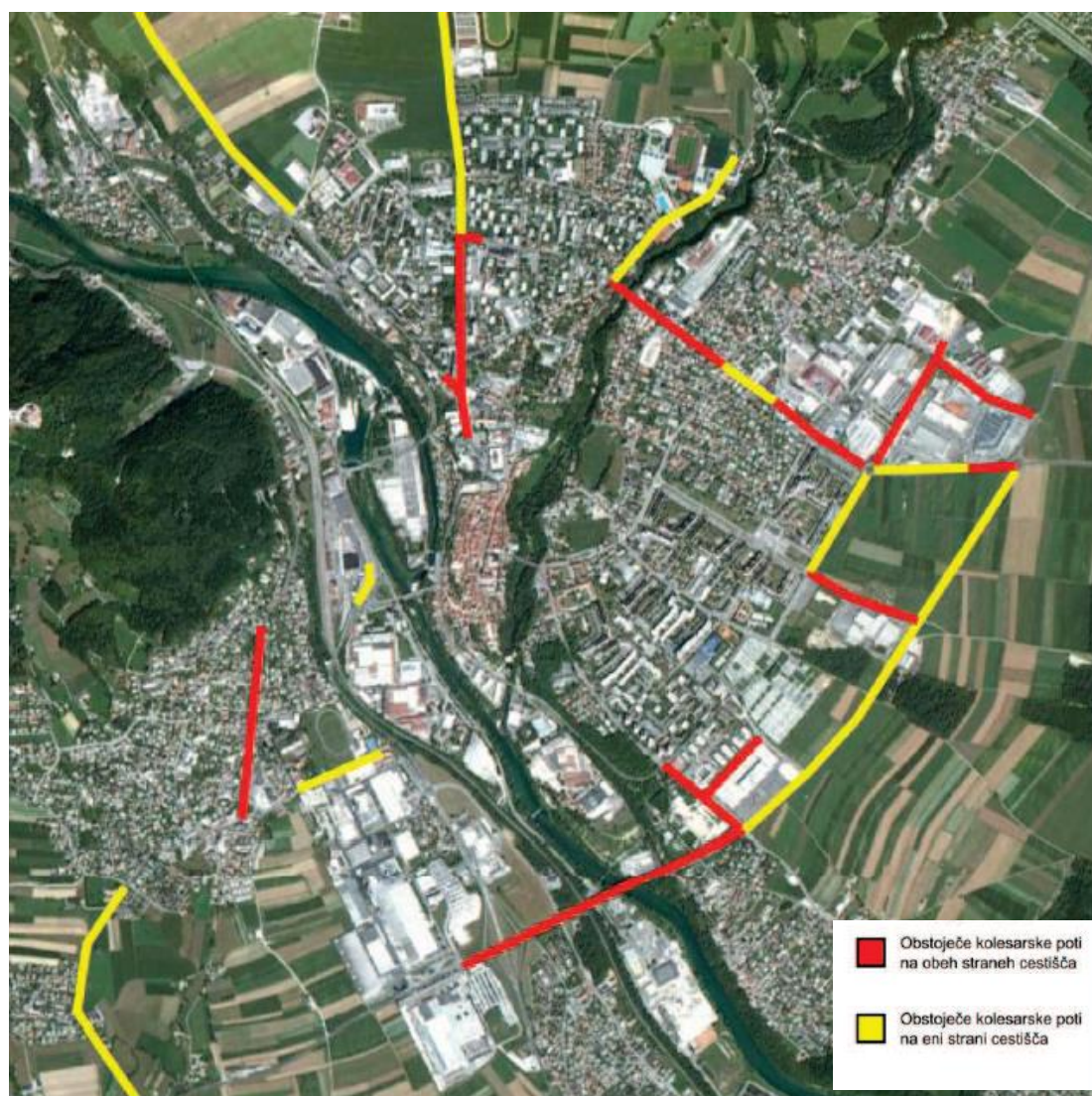
Povezovalne kolesarske poti potekajo po kranjski vzhodni vpadnici na južnem delu mesta Kranj (Iskratel oziroma križišče z Ljubljansko cesto) čez Delavski most, po Cesti Boštjana Hladnika do Mercator centra Primskovo (križišče s Cesto Staneta Žagarja) ter se nadaljujejo po Cesti Staneta Žagarja do Vodovodnega stolpa oziroma mostu čez reko Kokro.

Kolesarske poti povezujejo južni in severni del mesta po obvoznici ob vzhodnem delu Kranja. Povezana z mestnim jedrom je s severne strani, iz smeri Kokrice (žal brez kolesarske steze).

Ostale kolesarske poti potekajo po desnem bregu Save, v Stražišču (Delavska in Škofjeloška cesta), nekaj med Savo in Kokro na severu Kranja (Koroška cesta, Bleiweisova cesta in Partizanska cesta) in v vzhodnem delu mesta, na Planini (Šuceva ulica, Cesta Jaka Platiše, Cesta Rudija Papeža, Ulica Angelce Hlebce in Ulici 1. maja).

Kolesarske steze so maloštevilne in jih je potrebno dograditi.

### Urejene kolesarske poti:



Slika 3 : Urejene kolesarske poti

#### 1.1.4. Javni potniški promet (JPP)

Stavba BGP se nahaja v središču mesta Kranj in omogoča dostop z vsemi trajnostnimi načini prevoza.

Zaposleni, uporabniki naših storitev in obiskovalci iz okolice mesta Kranja in zaposleni, uporabniki naših storitev in obiskovalci iz primestnih naselij imajo zato na razpolago hiter, poceni, varen in okolju prijazen dostop z JPP do stavbe BGP. Tudi zaposleni iz drugih krajev imajo možnost prevoza z JPP do avtobusne postaje Kranj oziroma se odločijo za hojo do zgradbe BGP, ki je oddaljena od avtobusne postaje približno 300 m.

Avtobusi vozijo na 12 progah, ki povezujejo okolico in bivalna naselja Kranja z železniško postajo, središčem mesta in industrijskimi conami. Prevoz se izvaja vse dni v letu, tudi ob sobotah in nedeljah, res da bolj okrnjeno. V jutranji in opoldanski konici so vozni redi v največji meri prilagojeni zaposlenim, dijakom, učencem in so usklajeni z voznimi redi vlakov in medkrajevnega linijskega prevoza. V tem času večina linij obratuje s polurnim intervalom. Izven konic avtobusi vozijo najmanj na vsako uro. Shema avtobusnih prog je prikaza na sliki 4.

Avtobusi mestne izvedbe, ki opravljajo prevoze v mestnem prometu Kranj so »nizkopodni«, torej omogočajo vstop in izstop v višini pločnika, prilagojeni so invalidom, ki lahko preko preklopne invalidske rampe pri drugih vratih vstopajo v avtobus z invalidskim vozičkom ter so opremljeni s trojnimi vrati, ki omogočajo hiter vstop in izstop potnikov.

Povezava z železniško postajo:

Do postajališča Kranj kolodvor, ki je locirano na železniški postaji, so speljane proge:

PROGA 1 – Kolodvor – Globus – Primskovo – Planina - Hrastje

PROGA 7 – Kolodvor - Globus - Srakovlje - Bobovek - Mlaka

PROGA 12 – Kranj – Kolodvor - Besnica

PROGA 15 – Primskovo – Planina - Kolodvor

V neposredno bližino železniške postaje, do postajališča KRANJ ŽP, ki je locirana na Ljubljanski cesti, se lahko pripeljete tudi z naslednjimi avtobusi:

PROGA 2 – Globus – Primskovo – Planina – Stražišče - Globus

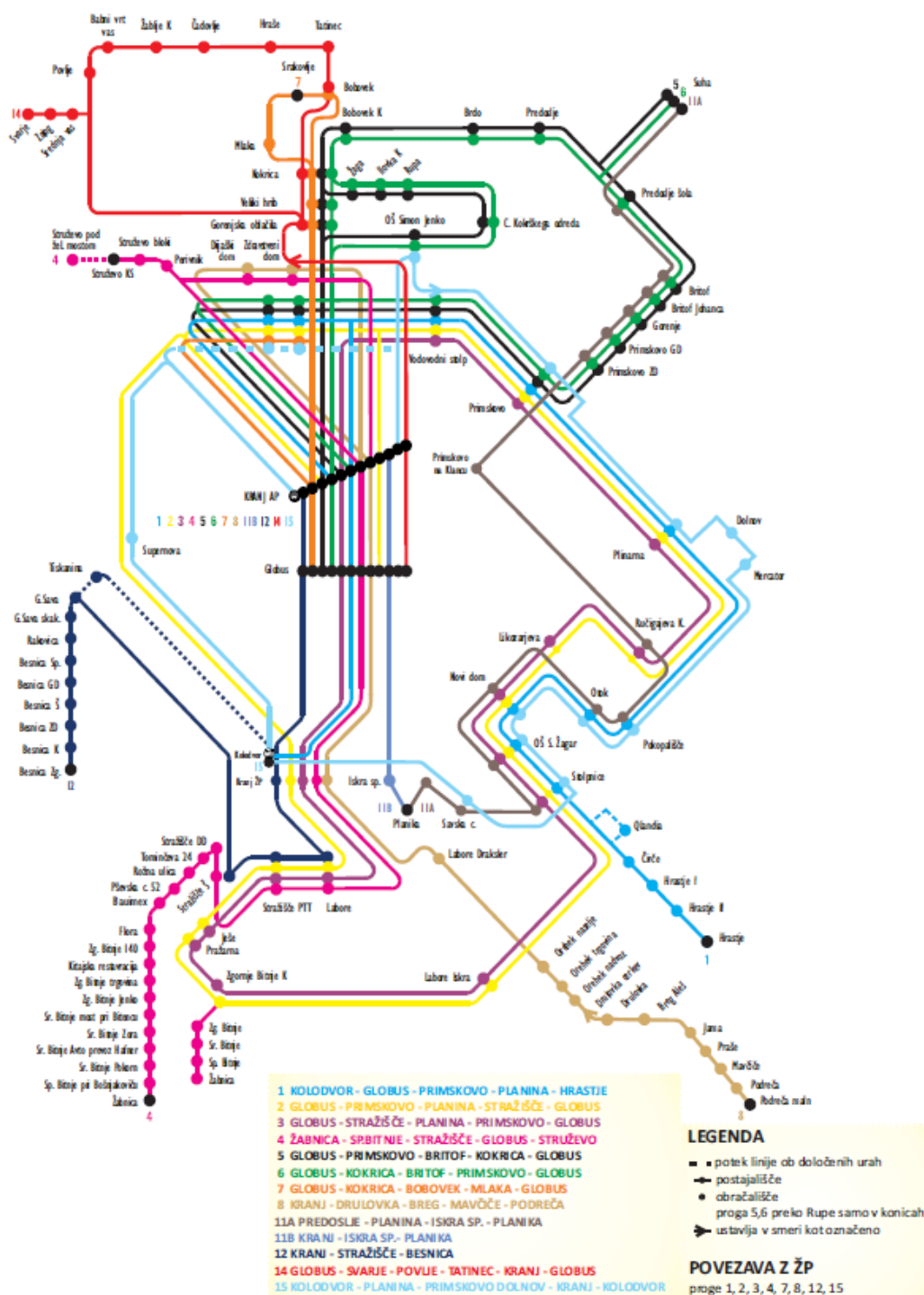
PROGA 3 – Globus – Stražišče – Planina - Primskovo-Globus

PROGA 8 – Kranj – Globus – Drulovka - Podreča

Vozni redi so usklajeni z voznimi redi vlakov v jutranji in zgodnji popoldanski konici. S progo 1 in 15 je povezava železniške postaje in bivalnega naselja Planina zagotovljena s 15-minutnim intervalom v dneh šolskega pouka in s polurnim intervalom v dneh šolskih počitnic. Progi 7 in 12 pa zagotavljata povezavo na določenih odhodih.



## Schema avtobusnih prog:



Slika 5: Shema avtobusnih prog

## 1.2. POTOVALNE NAVADE IN OSVEŠČENOST ZAPOSLENIH, UPORABNIKOV NAŠIH STORITEV IN OBISKOVALCEV

Predpostavlja se, da imajo uporabniki naših storitev in obiskovalci enake navade kot Zaposleni in da so glede načina potovanja pred podobnimi problemi, ovirami, in izzivi, kot vsi drugi ljudje na konkretnem območju. Zlasti to velja za mestni avtobusni promet, katerega frekvenca je ob konicah še sprejemljiva, redkost voženj v času počitnic, pa otežuje prihod v bolnišnico.

### 1.2.1. Analiza potovalnih navad zaposlenih

#### 1.2.1.1. Namen ankete

Slovenija mora zaradi visoke onesnaženosti zraka z delci PM10 izvesti ukrepe za zmanjšanje onesnaženosti zraka, ki so določeni v Odlokih o načrtih za kakovost zraka na območjih preseganj.

RS izvaja in bo tudi v okviru Kohezije 2014 - 2020 izvajala skupaj s slovenskimi mesti oziroma občinami določene investicije v trajnostno mobilnost, saj je promet drugi največji vir emisij delcev. Pri tem je eden od ključnih ukrepov sprejetje in uresničevanje načrtov mobilnosti v vseh večjih poslovnih subjektih javnega in gospodarskega sektorja.

Na podlagi dopisa Ministrstva za zdravje je tudi naša bolnišnica pristopila k izdelavi načrta mobilnosti. V okviru priprav na Mobilnostni načrt bolnišnice želimo ugotoviti način prihoda v službo zaposlenih ter kaj bi jih motiviralo za okolju bolj prijazen način prihoda v službo.

Anketo smo izvedli na celotni populaciji zaposlenih. Oddanih je bilo 108 anketnih vprašalnikov. Zajeti niso bili zaposleni, ki so odsotni zaradi bolniških oziroma porodniških. Vrnjenih smo dobili 49 anketnih vprašalnikov, kar predstavlja 45 % vseh razdeljenih vprašalnikov. Anketa, ki je vključevala podatke o strukturi zaposlenih, potovalnih navadah na delo in z dela ter možnosti in pripravljenost za spremembe potovalnih navad.

### 1.2.1.2. Analiza rezultatov ankete

- **Oddaljenost od doma do službe v km**

manj kot 2 km – 12,2 % zaposlenih

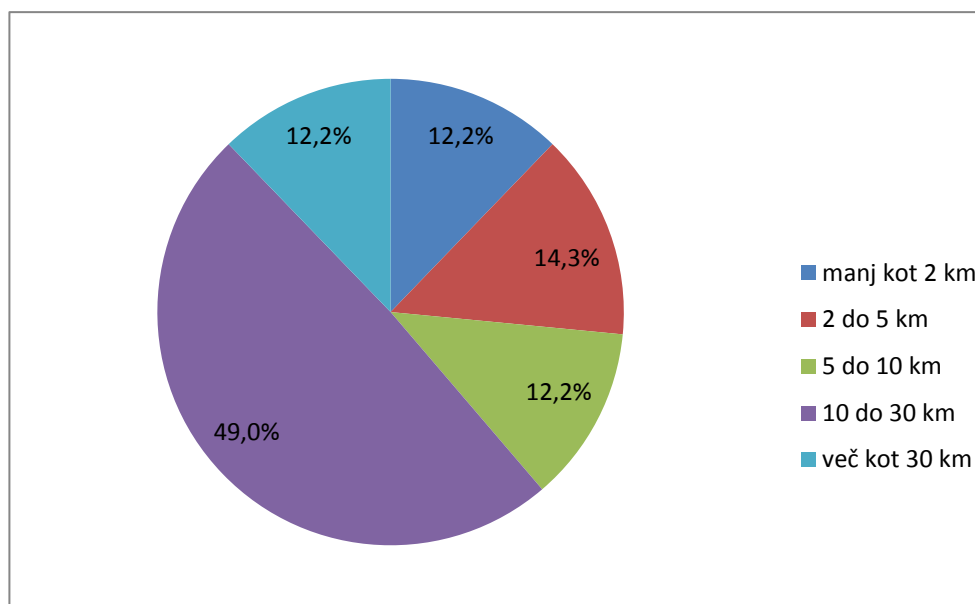
2 do 5 km – 14,3 % zaposlenih

5 do 10 km - 12,2 % zaposlenih

10 do 30 km – 49,0 % zaposlenih

več kot 30 km – 12,2 % zaposlenih

Manj kot 2 km na delo potuje 12,2 % zaposlenih, 2-5 km 14,3 %, 5-10 km 12,2 %, 10-30 km 49,0 % in več kot 30 km 12,2 % zaposlenih. Večina zaposlenih je oddaljena od doma do službe med 10 in 30 km.



**Graf 1: Oddaljenost zaposlenih od doma do službe**

- **Način prihoda v službo**

peš – 12,9 % zaposlenih

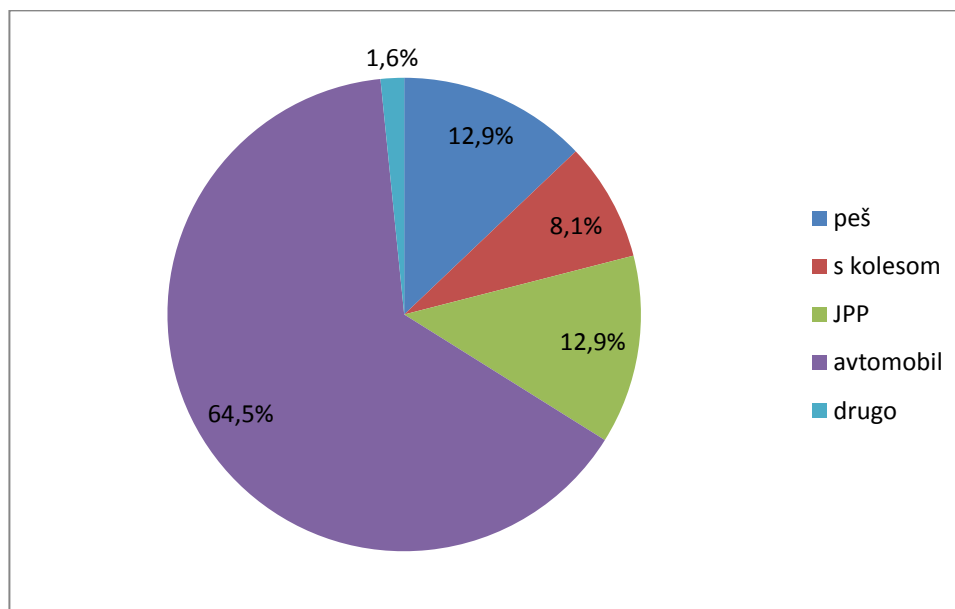
s kolesom – 8,1 % zaposlenih

JPP - 12,9 % zaposlenih

avtomobil – 64,5 % zaposlenih

drugo – rolerji - 1,6 % zaposlenih

Peš prihaja na delo 12,9 % zaposlenih, s kolesom 8,1 %, z JPP 12,9 %, z avtomobilom 64,5 % in na drugačen način (rolerji) 1,6 % zaposlenih. Večina zaposlenih prihaja v službo z avtomobilom.



**Graf 2: Primarni način potovanja na delo**

- **Kakšen način prevoza bi uporabil, če bi se odločil, da bi v službo prihajal okolju bolj prijazno**

peš – 23,7 % zaposlenih

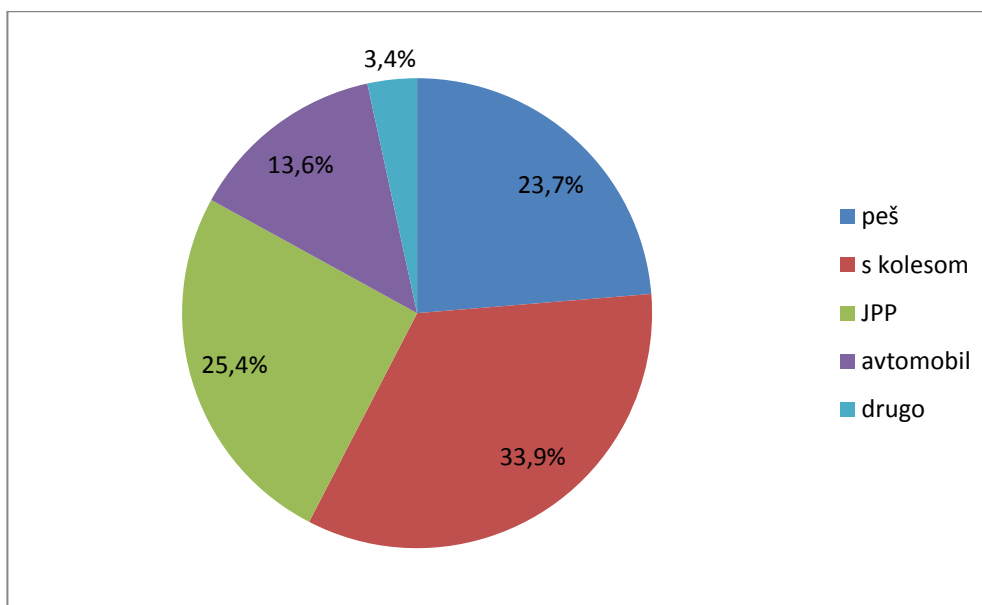
s kolesom – 33,9 % zaposlenih

JPP – 25,4 % zaposlenih

avtomobil – 13,6 % zaposlenih

drugo – vlak, električni avtomobil – 3,4 % zaposlenih

Da bi v službo prihajali okolju bolj prijazno, bi peš prihajalo na delo 23,7 % zaposlenih, s kolesom 33,9 %, z JPP 25,4 %, z avtomobilom 13,6 % in z vlakom oziroma električnim avtomobilom 3,4 % zaposlenih. Večina zaposlenih bi v primeru, da bi se odločili za okolju bolj prijazen prihod v službo, izbrala kolo.



**Graf 3: Način potovanja na delo, da bi prihajal okolju bolj prijazno**

- **Razlogi neuporabe tega načina prihoda v službo do sedaj:**
  - prevelika oddaljenost do službe,
  - slabe avtobusne povezave, posebej popoldne in ob vikendih,
  - ni kolesarskih stez,
  - velika izguba časa.
  
- **Zaposlene bi za lažjo odločitev okolju prijaznejšega načina prihoda v službo spodbudilo:**
  - ureditev kolesarske steze,
  - prostor za shranjevanje – parkiranje koles v službi,
  - ureditev kopalnice za zaposlene,
  - finančne stimulacije za nakup boljšega kolesa,
  - možnost polnjenja električnega avtomobila v službi,
  - subvencioniranje nabave električnega avtomobila,
  - boljše avtobusne povezave,
  - avtobusni prevozi prilagojeni urnikom zaposlenih,
  - ugodne cene javnega prevoza,
  - optimalna rekonstrukcija javnega in zasebnega prevoza.



- **Zaključek**

Potencial za hojo na delo je glede na oddaljenost zaposlenih od BGP v veliki meri izkoriščen. Kot glavne ovire za hojo zaposleni navajajo predvsem neprimerne razdalje.

Največ zaposlenih (49 %) je od BGP oddaljenih med 10 in 30 km ter 12,2 % nad 30 km. Zaradi tega pri teh zaposlenih uporaba kolesa kot prevozno sredstvo za prihod v službo skoraj ne pride v poštev. Nekateri od teh zaposlenih bi si izbrali JPP, če bi imeli boljše povezave, ki pa so zelo slabe predvsem popoldne in čez vikend. Nekateri od teh navajajo, da bi nabavili električni avtomobil ob določenih subvencijah Eko sklada.

Potencial za kolesarjenje je velik, saj bi se od sedanjih 8,1 % zaposlenih, ki prihajajo v službo s kolesom, za tak način odločilo 33,9 % zaposlenih, če bi bile urejene kolesarske steze. Razmisliti bo potrebno tudi o nujenju parkirnih mest za kolesarje ter postavitvi tuša za zaposlene.

12,9 % zaposlenih uporablja za prihod v službo JPP. Glavne ovire za bolj pogosto uporabo JPP, ki jih navajajo zaposleni, so pomanjkanje primernih povezav, slaba frekvenca, neprimerna razdalja in previsoka cena.

Kar 64,5 % zaposlenih za pot na delo uporablja avtomobil. Potencial racionalizacije poti z avtomobili na delo predstavljajo organizirane skupne vožnje zaposlenih.

## 2. UKREPI MOBILNOSTNEGA NAČRTA

### 2.1. OZAVEŠČANJE IN SKUPNI UPRAVLJALSKI UKREPI

VSEBINA UKREPA	NOSILEC	SODELUJE	Stroški	ROK IZVEDBE
Ob uvedbi Mobilnostnega načrta izvesti »izčrpno« seznanitev zaposlenih z njim in jih povabiti k uresničevanju	Mihela Šifrer	Lea Ahčin, Jelena Veselinović, Urška Šinkovec	0	30.4.2016
Ob uvedbi Mobilnostnega načrta seznaniti z njim vse uporabnike naših storitev in obiskovalce, vključno z novimi možnostmi poslovanja preko svetovnega spleta.	Mihela Šifrer	Lea Ahčin, vsi vodje oddelkov in enot	0	31.5.2016
BGP na podlagi svojih analiz predlaga Mestni občini Kranj, da skupaj proučita možnost izvedbe Mobilnega načrta: - urejevanje pešpoti, - kolesarskih stez, - proučitev voznega reda JPP, - pokrite kolesarnice, - nabava dežnikov, - izgradnja tušev, - sofinanciranje električnih avtomobilov	Mihela Šifrer	Lea Ahčin, Angelca Bizovičar	0	Dogovor z MOK

### 2.2. UKREPI S POMOČJO SVETOVNEGA SPLETA

Cilj BGP je preko svojih spletnih strani čim bolj informirati uporabnike naših storitev glede naročanja in pridobivanja drugih informacij v zvezi z zdravljenjem, ali odpravo določenih dvomov. Že uvodoma smo pojasnili, da pa je žal narava našega dela taka, da je potrebno fizično prihajati v bolnišnico.

### 2.3. VEČ PEŠ

Približno 12,2 % občanov živi v oddaljenosti manj kot 2 km od BGP, nadaljnjih 14,3 % pa manj kot 5 km. Peš jih hodi v BGP 12,9 %. Glede na ta podatek in analizo stanja peš hoje obstaja realna verjetnost, da se s primernimi ukrepi doseže v treh letih, da se delež peš hoje dvigne na 15% od vseh potovanj, v petih letih pa 20%.

VSEBINA UKREPA	NOSILEC	SODELUJE	STROŠKI	ROK IZVEDBE
Po zagonu Mobilnostnega načrta vsaj dvakrat ponoviti kampanjo za peš hojo	Sindikar	Vodje oddelkov in enot	0	30.6.2016
Vsako pomlad do obnove asfaltne prevleke pregledati ceste in zakrpati vse luknje	MOK	BGP	MOK	30.6.2016
Zagotavljati zadostno količino dežnikov in omogočiti njihovo izposojanje pri informatorju	MOK	BGP	MOK	dogovor z MOK
Ustanova na podlagi svojih analiz predlaga MOK, da izvede naslednje ukrepe: - nabava dežnikov, - izgradnja tušev	MOK	BGP, MZ	MOK, MZ	dogovor z MOK
SKUPAJ STROŠKI				

### 2.4. VEČ S KOLESOM, ROLERJI IN SKIROJEM

VSEBINA UKREPA	NOSILEC	SODELUJE	STROŠKI	ROK IZVEDBE
Komunalno podjetje pozimi sprotno čisti sneg tudi s kolesarskih stez s posebno pozornostjo tistih bliže BGP	MOK	BGP	MOK	
Kolesarske steze pomladi čim prej očistiti in odstraniti pesek z njih	MOK		MOK	
Redarski službi dati usmeritev - predlog, da posebno pozornost nameni tudi odvrčanju parkiranja	MOK		MOK	

na kolesarskih stezah				
Pred BGP postaviti pred vhod zmožljivo, uporabno in varno stojalo za kolesa	MOK		MOK	
Za zaposlene zagotoviti varno kolesarnico (pod ključem hranjenje koles)	MOK		MOK	
Vzpostaviti sistem nabave, vzdrževanja in uporabe službenih koles ter omogočiti njihovo uporabo vsem zaposlenim	MOK		MOK	
Postaviti prostor za tuširanje in preoblačenje kolesarjev - zaposlenih	MOK		MOK	
Ustanova na podlagi svojih analiz predlaga MOK, da izvede naslednje ukrepe: - nabavi kolesa, rolerje, skiroje, - napravi tuše za zaposlene, ki bi prihajali v službo s kolesom	MOK		MOK	
SKUPAJ STROŠKI				

## 2.5. VEČ Z JAVNIM POTNIŠKIM PROMETOM

VSEBINA UKREPA	NOSILEC	SODELUJE	STROŠKI	ROK IZVEDBE
Vsak nov avtobus, ki bo uveden v promet, bo en teden vozil brezplačno in je to potrebno intenzivno promovirati	MOK		MOK	
Zadnje tri dni v zadnjem tednu marca bodo vsi mestni avtobusi vozili zastonj. Takrat intenzivno promovirati uporabo JPP	MOK		MOK	
Vsi novi primestni in mestni avtobusi bodo imeli nižja tla in vrata prilagojena za	MOK		MOK	

prevoz invalidov in mamic z otroškimi vozički				
Na avtobusnih progah uvesti nakup in montažo prtljažnikov za kolesa.	MOK		MOK	
Jutranji in opoldanski primestni in mestni avtobusi ob konicah imeli prihod 15 minut prej, da bodo zaposleni lahko pravočasno na delovnem mestu	MOK		MOK	
Mestni potniški promet (in primestni) skupaj s »kadrovsko službo« BGP izvedeta analizo in ponudita »urbano« preostalim zaposlenim, ki je še nimajo	MOK		MOK	
Mestni potniški promet (in primestni) skupaj s »kadrovsko službo« BGP preučita dodatne možnosti (skladno s predpisi), da se zaposlene pozitivno motivirano preusmerja na koriščenje JPP	MOK		MOK	
V času obiskov bolnišnic se MOK predlaga naslednje ukrepe: - bolj pogoste vožnje	MOK		MOK	
Za obiskovalce bolnišnice iz oddaljenih krajev (ki nimajo alternative prihajanja peš ali s kolesom) se izvedejo naslednji ukrepi: - uvedba proge in prilagoditev ure prihoda in odhoda avtobusa	MOK		MOK	
SKUPAJ STROŠKI				

## 2.6. SKUPAJ VSI STROŠKI MOBILNOSTNEGA NAČRTA

PODROČJE UKREPOV	EUR
Ozaveščanje in skupni upravljalski ukrepi	
Ukrepi s pomočjo svetovnega spleta	
Več peš	
Več s kolesom, rolerji in skirojem	
Več z javnim potniškim prometom	
<b>SKUPAJ STROŠKI ZA IZVEDBO UKREPOV</b>	*

\* BGP za uresničitev Načrta mobilnosti nima zagotovljenih lastnih sredstev, zato bi v primeru uresničevanja Mobilnostnega načrta BGP zahtevalo **veliko vlaganja** s strani Mestne občine Kranj, Ministrstva za okolje in prostor, Ministrstva za zdravje,...

Načrt mobilnosti temelji na spremembi potovalnih navad vseh zaposlenih, kot tudi uporabnikov naših storitev, na katere pa BGP ne more vplivati.

## **UPRAVLJANJE MOBILNOSTNEGA NAČRTA IN NJEGOVO IZBOLJŠEVANJE**

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

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

Uprava BGP v zvezi z Mobilnostnim načrtom BGP daje ustrezne pobude državnim organom.

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

Skrbnik Mobilnostnega načrta BGP je mag. Mihela Šifrer, telefon: 04 208 28 45, mail: [mihela.sifrer@bqp-kranj.si](mailto:mihela.sifrer@bqp-kranj.si) in naj vsi, ki imajo vprašanja in predloge v zvezi z Mobilnostnim načrtom BGP le-te pošiljajo na ta naslov.

### **ZABELEŽKE OB IZVAJANJU MOBILNOSTNEGA NAČRTA** (vodi ga skrbnik Mobilnostnega načrta)

<b>Avtor predloga</b>	<b>Datum predloga</b>	<b>Opis predloga</b>	<b>Izvedene aktivnosti</b>