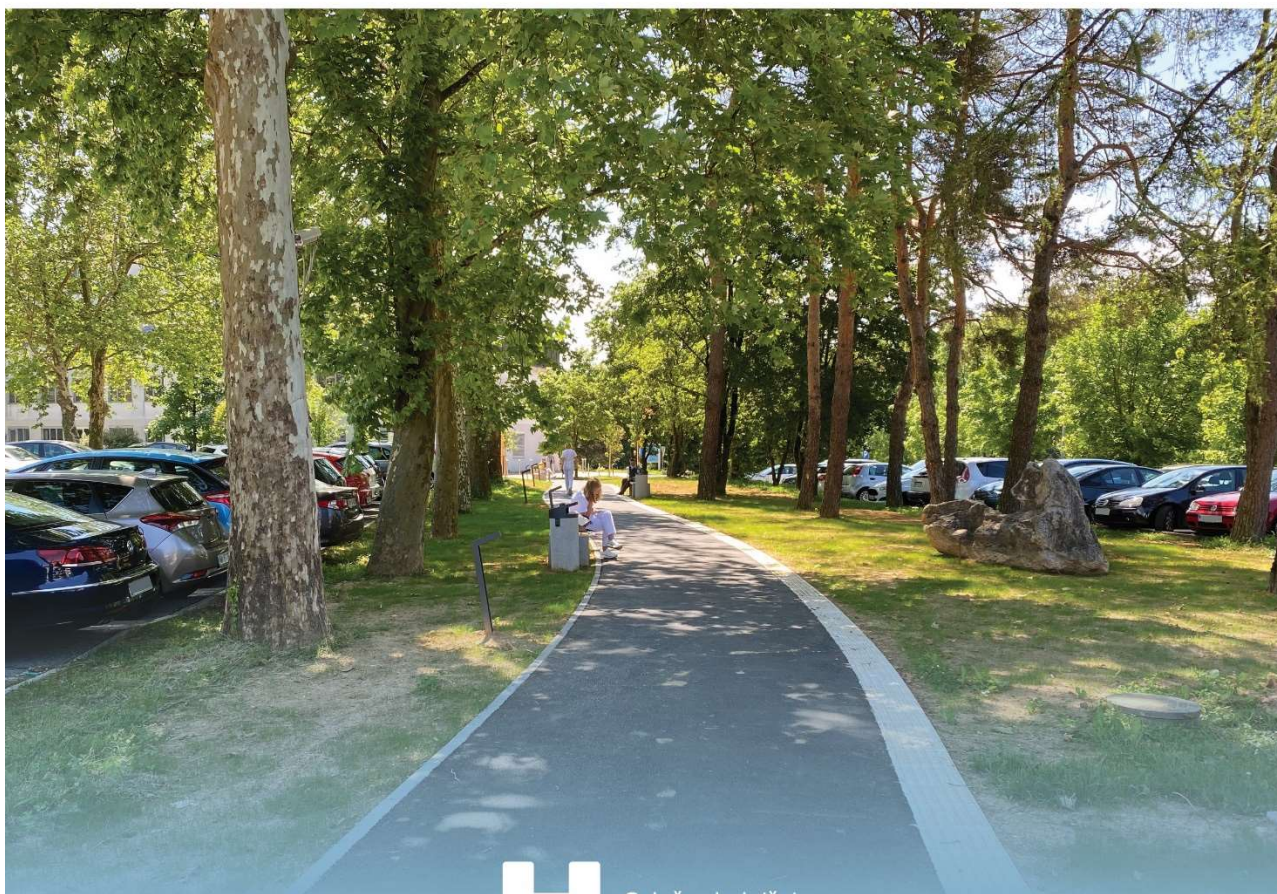




REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA KOHEZIJO IN REGIONALNI RAZVOJ

Iceland
Liechtenstein
Norway grants



Splošna bolnišnica
Novo mesto

MOBILNOSTNI NAČRT ZA SPLOŠNO BOLNIŠNICO NOVO MESTO

Mobilnostni načrt (v nadaljnjem besedilu MN) za Splošno bolnišnico Novo mesto (v nadaljnjem besedilu SB NM) je rezultat projekta SALOMON, ki ga sofinancirajo Islandija, Lihtenštajn in Norveška s sredstvi Finančnega mehanizma EGP v višini 393.971 EUR. Namen projekta je povečati ozaveščenost o bolj trajnostni mobilnosti ter spremeniti način potovanj.

Partnerji v projektu so Razvojni center Novo mesto (nosilec projekta), Splošna bolnišnica Novo mesto in Univerza Nord iz Kraljevine Norveške. Pričujoči dokument je nastal v sodelovanju partnerjev projekta SALOMON s predstavniki Mestne občine Novo mesto.

Datum:	April 2024
Izdelala:	Splošna bolnišnica Novo mesto
Odgovorna urednica:	doc. dr. Milena Kramar Zupan, direktorica
Avtorica:	Monika Selan
Pregledala in odobrila:	mag. Ljubinka Počrvina
Lektoriranje:	Irena Potočar Papež
Vodja delovne skupine za pripravo MN:	Katarina Drenik, SB NM
Člani delovne skupine za pripravo MN:	Ljubinka Počrvina, SB NM Nataša Piletič, SB NM Monika Selan, SB NM Sonja Fir, SB NM Beno Červenka, SB NM Božidar Podobnik, SB NM Luka Ficko, SB NM Tadej Cindrič, SB NM Vane Urh, RC NM Klemen Beličič, MO NM Peter Geršič, MO NM

VSEBINA

1	Uvod	1
1.1	Projekt SALOMON	3
1.2	Kaj je mobilnostni načrt	5
1.3	Proces priprave	5
1.4	Časovni okvir	6
2	Ključne ugotovitve analize stanja	7
2.1	SB NM – lokacija, ki ustvarja veliko prometa	7
2.2	Hoja	10
2.3	Kolesarjenje	11
2.4	Ponudba javnega potniškega prometa	13
2.5	Parkirišče za obiskovalce SB NM	15
2.6	Parkirišče za zaposlene SB NM	17
2.7	Potovalne navade deležnikov SB NM	18
2.7.1	Pogostost uporabe različnih načinov potovanja	19
2.7.2	Stališča, družbene norme in namere, povezane z uporabo trajnostnih načinov potovanja	20
2.7.3	Zaznane ovire pri uporabi trajnostnih načinov potovanja	21
2.7.4	Sklepi	23
2.8	Ponovitvena raziskava potovalnih navad deležnikov SB NM	23
2.8.1	Ozaveščenost deležnikov SB NM o trajnostni mobilnosti	24
2.8.2	Sprememba potovalnih navad deležnikov SB NM	24
2.9	Intervjuji s ključnimi deležniki	25
2.10	Ključni izzivi SB NM	26
2.11	Potenciali za spremembo potovalnih navad	26
3	Vizija in cilji	28
4	Ukrepi	31
4.1	Področje upravljanja mobilnosti	33
4.1.1	Optimizacija načrtovanja delovnega časa	33
4.1.2	Informacijski paket za zaposlene in uporabnike	33
4.1.3	Spodbujanje zaposlenih za trajnostni prihod na delo	34
4.2	Ukrepi za spodbujanje hoje	35
4.2.1	Urejanje površin za pešce	35
4.2.2	Označitev območja in stavb s smerokazi	35
4.2.3	Promocija hoje	36
4.3	Ukrepi za spodbujanje kolesarjenja	37

4.3.1 Oprema lokacije za spodbujanje kolesarjenja	37
4.3.2 Dograjevanje in vzdrževanje kolesarske infrastrukture.....	37
4.3.3 Službena kolesa.....	38
4.3.4 Promocija kolesarjenja na delo.....	38
4.3.5 Ohranitev obstoječega javnega sistema za izposajo koles	39
4.4 Ukrepi za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa	40
4.4.1 IT orodje za spodbujanje trajnostne mobilnosti	40
4.4.2 Spodbujanje izboljšanja ponudbe javnega potniškega prometa	40
4.5 Ukrepi za spodbujanje trajnostne uporabe osebnega avtomobila.....	42
4.5.1 Polnilnice za električne avtomobile	42
4.5.2 Platforma za dogovore o skupnih vožnjah	42
5 Akcijski načrt.....	44
6 Viri in literatura	45

1 Uvod

Splošna bolnišnica Novo mesto (v nadaljevanju SB NM) je osrednja zdravstvena ustanova v regiji Jugovzhodna Slovenija in četrta največja bolnišnica v Sloveniji, ki na sekundarni ravni zagotavlja zdravstvene storitve več kot 190.000 prebivalcem JV regije in širše. V bolnišnici je več kot 1220 zaposlenih, od tega več kot 200 zdravnikov in približno 600 zaposlenih s področja zdravstvene nege.

Prednostna naloga bolnišnice je stalno izboljševanje zdravstvenega varstva in varnosti pacientov. Kot sodobna in inovativna bolnišnica SB NM nenehno sledi visokim standardom ter si prizadeva za doseganje izjemnih rezultatov. Zahvaljujoč uspehu in napredku v zadnjem desetletju, je SB NM postala referenčni center na področjih ortopedije, intenzivne medicine in endoskopij. Poleg tega dosega izjemne mejnike na področju zdravljenja srčno-žilnih bolezni, radiologije, klinične prehrane, paliativne oskrbe in porodniško-ginekološke dejavnosti, zato je postala prepoznavna tudi izven regije, v bolnišnici pa se zdravi vedno več pacientov iz drugih delov Slovenije.

Vizija SB NM je postati bolnišnica, primerljiva evropskim bolnišnicam in ena najboljših slovenskih bolnišnic. Najpomembnejši cilj bolnišnice je pridobivanje zaupanja bolnikov, zagotavljanje njihovega dobrega počutja in doseganje zadovoljstva s prijaznim odnosom ter visoko kakovostjo storitev.



Slika 1: Splošna bolnišnica Novo mesto (vir: Uroš Abram, 2023)

Za nadaljnji razvoj si je SB NM postavila cilje, ki vključujejo tako vzdrževanje visokih zdravstvenih standardov kot tudi izboljšanje infrastrukture in storitev. Strateške usmeritve SB NM temeljijo na ključnih razvojnih ciljih, ki imajo odločilen vpliv na kakovostno izvajanje poslanstva bolnišnice. Ena od strateških usmeritev SB NM je tudi skrb za trajnostni razvoj, del skrbi za trajnostni razvoj pa predstavljata trajnostno urejeno okolje bolnišnice in uporaba oblik bolj trajnostne mobilnosti.



Slika 2: Strateška usmeritev SB NM – Skrb za trajnostni razvoj (vir: Strateške usmeritve SB NM, 2023)

Glavne strateške aktivnosti za trajnostno urejeno okolje bolnišnice so:

- ureditev parkovnih površin okrog bolnišnice;
- upravljanje z energenti in nevarnimi snovmi;
- preprečevanje razlitja in kontaminacije reke Krke in potoka Težka voda;
- postavitev sončne elektrarne;
- vzpostavitev pešpoti – Julijina pot in pot na obrežju reke Krke;
- prenova objektov skladno s trajnostnim razvojem;
- prenova čolnarne;
- urejanje prometne infrastrukture okoli bolnišnice po načelu trajnostne mobilnosti.

Glavne strateške aktivnosti za uporabo oblik bolj trajnostne mobilnosti:

- postavitev kolesarnice avtomatskega sistema za izposajo koles GoNM (ki deluje v Mestni občini Novo mesto, Straži, Mirni Peči, Trebnjem in Beli krajini);
- postavitev polnilnice za električna vozila;
- nakup in uporaba električnih koles;
- promocija trajnostne mobilnosti med zaposlenimi in uporabniki zdravstvenih storitev (drugače do bolnišnice; z vlakom, avtobusom, s kolesom, peš);
- povečanje števila potovanj z oblikami trajnostne mobilnosti in zmanjšanje prometa v neposredni bližini bolnišnice.

SB NM si želi vzpostaviti trajnostno, zdravo, vključujoče in dostopno okolje na območju kompleksa bolnišnice, zato se je kot projektni partner pridružila projektu SALOMON.

1.1 Projekt SALOMON

Projekt SALOMON so sofinancirale Islandija, Lihtenštajn in Norveška s sredstvi Finančnega mehanizma EGP v višini 393.971 EUR. Namen projekta je povečati ozaveščenost o bolj trajnostni mobilnosti ter spremeniti način potovanja. Projekt je potekal med letoma 2022 in 2024.

Partnerji projekta:

- RAZVOJNI CENTER NOVO MESTO, Slovenija (nosilec projekta),
- SPLOŠNA BOLNIŠNICA NOVO MESTO, Slovenija,
- NORD UNIVERSITETE, Poslovna šola, Oddelek za cestni promet, Kraljevina Norveška.

SB NM se je kot ena največjih regijskih ustanov ob začetku projekta soočala z več izzivi, med njimi so:

- izzivi obvladovanja prometnih tokov, dostopnosti do lokacije in varnosti,
- prometni izzivi s parkiranjem in vzdrževanjem parkirišč za zaposlene, bolnike in obiskovalce,
- izzivi doseganja okoljskih zavez in zmanjšanja negativnih vplivov prometa okrog ustanove na lokalno okolje (hrup, kakovost zraka, emisije toplogrednih plinov, zastoji, nesreče) in s tem povezana kakovost bivanja ter
- izzivi glede skrbi za zdravje zaposlenih, pacientov in obiskovalcev.

Z izdelavo mobilnostnega načrta za aktivno upravljanje trajnostne mobilnosti na »lastnem dvorišču« SB NM, s promocijskimi kampanjami in izvedenimi ukrepi za povečanje povprečnega letnega porasta potovanj z uporabo trajnostnih oblik mobilnosti na tem območju (na primer hoja, kolesarjenje, javni promet, sopotništvo) bo s projektom vzpostavljen koncept trajnostne mobilnosti, ki bo posebej prilagojen za večje zdravstvene ustanove (z različnimi ciljnimi skupinami) in bo posledično spodbudil izdelavo primernih, inovativnih modelov upravljanja trajnostne, intermodalne mobilnosti za zdravstvene ustanove z visoko stopnjo ponovljivosti, ki zmanjšujejo emisije toplogrednih plinov in onesnaževanje zraka, blažijo podnebne spremembe ter lajšajo življenje in privlačnost okolja.

Glavni cilj projekta je podpreti blaženje podnebnih sprememb in zmanjšati tovrstno ranljivost z izdelavo mobilnostnega načrta ter pilotnega modela upravljanja trajnostne mobilnosti za SB NM kot ene izmed osrednjih lokacij v JV Sloveniji, ki predstavlja večji generator prometa. S predlaganim ciljem projekta se spodbuja aktivna uporaba trajnostnih načinov dostopa do lokacije SB NM (aktivno potovanje, e-vozila, sopotništvo ali javni prevoz) z namenom zmanjševanja prihodov z osebnimi vozili in povezanega ogljičnega odtisa v prometu.

Ključni rezultati projekta SALOMON:

1. poglobljena analiza stanja in razumevanje psiholoških dejavnikov, ki vplivajo na izbiro potovanja;
2. mobilnostni načrt za SB NM;
3. izvedba ukrepov in mobilnostnega načrta za SB NM;
4. izboljšanje upravljanja mobilnosti.

Projekt SALOMON je dosegel:

- 5.000+ splošne javnosti, od tega več kot 1.200 zaposlenih v SB NM,
- 50+ organizacij,
- organiziranih je bilo 7 javnih dogodkov,
- prisotni smo bili na 13 tematskih dogodkih.

Učinki projekta SALOMON

1. Povečanje ozaveščenosti o trajnostni mobilnosti, razumevanje potovalnih navad in njihovih vplivov na okolje, družbo in ekonomijo.
2. Povečanje poznavanja Finančnega mehanizma EGP, ki izvaja t. i. Program blaženja in prilagajanja na podnebne spremembe.
3. Zmanjšanje opravljenih poti na lokacijo SB NM z osebnim vozilom in povečanje potovanj z uporabo bolj trajnostnih oblik mobilnosti.



Slika 3: Plakat projekta Salomon (vir: SB NM, 2022)

1.2 Kaj je mobilnostni načrt

Mobilnostni načrt je strateški dokument, ki celovito obravnava dostopnost določene lokacije. Ustanovam pomaga urejati prometno dostopnost in s tem posledično vplivati na potovalne navade uporabnikov. Njegov integralni del so ukrepi, ki vodijo do uvajanja trajnostnih oblik prometa ter pomagajo vzpostaviti pravo razmerje med spodbujanjem novih potovalnih navad in ukinitvijo slabih praks. Mobilnostni načrt s svojimi ukrepi spodbuja zlasti tiste, ki so pripravljeni spremeniti svoje potovalne navade. Obenem pomembno prispeva k izboljšanju razmer za tiste, ki namesto osebnega avtomobila že uporabljajo druge potovalne načine. Temelji na mehkih ukrepih, kot sta obveščanje in izobraževanje, ki niso finančno zahtevni in dosegajo ustrezno razmerje med koristmi in stroški. Prav zato so primerni za večje generatorje prometa, med katere prav gotovo spadajo tudi bolnišnice. V Sloveniji se vedno več ustanov intenzivno vključuje v mobilnostno načrtovanje ter tako korak za korakom uveljavljajo trajnostne prakse urejanja prometnih izzivov na lastnem dvorišču.

Mobilnostni načrt za Splošno bolnišnico Novo mesto, ki je nastal v okviru projekta SALOMON, predstavlja srednjeročno osnovo in sprožilec procesa za obvladovanje izzivov trajnostne mobilnosti za SB NM. Ureja pogoje za dostop do bolnišnice in tako vpliva na potovalne navade zaposlenih, pacientov in obiskovalcev. Vsebuje vrsto ukrepov, katerih cilj je izboljšanje dostopnosti bolnišnice z različnimi načini s poudarkom dostopnosti peš, s kolesom in z javnim prevozom.

Mobilnostni načrt za Splošno bolnišnico Novo mesto temelji na mehkih ukrepih, vsebuje pa tudi nekatera izboljšanja in dograditve obstoječe infrastrukture. Večino ukrepov bo bolnišnica izvajala sama. Za ukrepe, ki presegajo zmožnosti in pristojnosti bolnišnice, bo bolnišnica podala pobudo za njihovo izvedbo na Mestno občino Novo mesto in druge organizacije (na primer ponudnikom storitev javnega potniškega prometa).

1.3 Proces priprave

Pri izdelavi MN upravljanja trajnostne mobilnosti za SB NM smo temeljili na Nacionalnih smernicah za pripravo mobilnostnih načrtov za ustanove s celovitim pristopom, ki zajema kompleksnost integracije vseh vidikov mobilnosti njihovih ključnih deležnikov in gradi na uravnoteženem gospodarskem razvoju, socialni pravičnosti in dobri kakovosti okolja.

Pri načrtovanju ukrepov iz MN nam je služil tudi celovit pregled literature na temo trajnostne mobilnosti, ki so ga izvedli partnerji z Univerze Nord. Obstoječa literatura prepoznava različne dejavnike, ki vplivajo na posameznikove potovalne navade. Univerza Nord je izvedla sistematičen pregled literature o raziskavah, ki so proučevale različne dejavnike, povezane s potovalnim vedenjem posameznikov, in prišla do naslednjih zaključkov:

- doseganje trajnostnih ciljev mobilnosti na delovnem mestu zahteva sodelovanje več deležnikov, kot so zaposleni, delodajalci, prevozniki in vladne agencije;
- uvedeni MN v ustanovah so učinkoviti pri zmanjševanju uporabe osebnih avtomobilov in povečanju trajnostnih načinov prevoza med zaposlenimi;
- za spremembo vedenja potnikov k bolj aktivnim in okolju prijaznim načinom je ključno izboljšanje tako prometne infrastrukture, objektov in storitev, kot tudi stališč, navad in ozaveščenosti potnikov;
- celostni pristop k mobilnosti na delovnem mestu je bolj učinkovit kot posamezni ukrepi;

- percepcija in pripravljenost delodajalcev imata pomembno vlogo pri izvajanju uspešnih mobilnostnih načrtov;
- stroški so ključni dejavnik pri določanju, kakšne vrste mobilnostnih intervencij organizacije izvajajo; nizkocenovni ukrepi se izvajajo pogosteje kot dragi ukrepi.

Proces priprave MN je trajal 9 mesecev. Delovno skupino za pripravo MN načrta je sestavljalo 12 članov, od tega en član vodstva SB NM, osem zaposlenih v SB NM, en predstavnik vodilnega partnerja projekta Salomon in dva člana Mestne občine Novo mesto z Urada za prostor in razvoj.

Delovno skupino za pripravo MN so sestavljali:

- Katarina Drenik, SB NM, pomočnica direktorice za pravne zadeve, vodja delovne skupine,
- mag. Ljubinka Počrvina, SB NM, vodja Oddelka za splošne zadeve,
- Nataša Piletič, SB NM, pomočnica direktorice za zdravstveno nego,
- Monika Selan, SB NM, strokovna sodelavka, komunikacijska menedžerka projekta Salomon,
- Sonja Fir, SB NM, strokovna sodelavka, finančna menedžerka projekta Salomon,
- Beno Červenka, SB NM, Služba za investicije,
- Božidar Podobnik, SB NM, vodja Službe za energetiko,
- Luka Ficko, SB NM, strokovni sodelavec Oddelka za splošne zadeve,
- Tadej Cindrič, SB NM, strokovni sodelavec Oddelka za splošne zadeve,
- Vane Urh, RC NM, vodja projekta Salomon,
- Klemen Beličič, MO NM, strokovni sodelavec Oddelka za promet in mobilnost,
- Peter Geršič, MO NM, vodja Pisarne za razvoj.

Priprava načrta je slonela na rednih mesečnih sestankih delovne skupine, ki je pregledala obstoječe stanje mobilnosti v SB NM, identificirala izzive in priložnosti ter oblikovala smernice za izboljšanje trajnostne mobilnosti v okolici bolnišnice. Delovna skupina je pripravila nabor ukrepov, ki jih naslavlja mobilnostni načrt, ter prispevala k njegovemu celovitemu in uspešnemu oblikovanju.

1.4 Časovni okvir

MN je sestavni del strateškega razvoja SB NM 2023–2032, zato so tudi ukrepi, ki jih vsebuje, usmerjeni v to časovni obdobje. Ta časovni okvir nam omogoča, da izpeljemo večino predlaganih ukrepov in ocenimo njihov učinek. Za zagotavljanje učinkovitega izvajanja in prilagajanja spremembam bomo vsako leto izvedli anketo o potovalnih navadah ter evalvirali učinkovitost ukrepov za izboljšanje dostopnosti SB NM. Na podlagi rezultatov bomo dokument ustrezno dopolnili z novimi ukrepi ali posodobili obstoječe.

2 Ključne ugotovitve analize stanja

Namen analize stanja je boljše razumevanje potovalnih navad zaposlenih v SB NM in uporabnikov njenih storitev, ki dnevno prihajajo na omenjeno lokacijo (pacienti, obiskovalci). S pomočjo analize stanja smo pridobili širši vpogled v stanje mobilnosti na lokaciji SB NM in smo lažje načrtovali potrebne izboljšave ter bolje razumeli potencial drugih trajnostnih oblik mobilnosti.

2.1 SB NM – lokacija, ki ustvarja veliko prometa

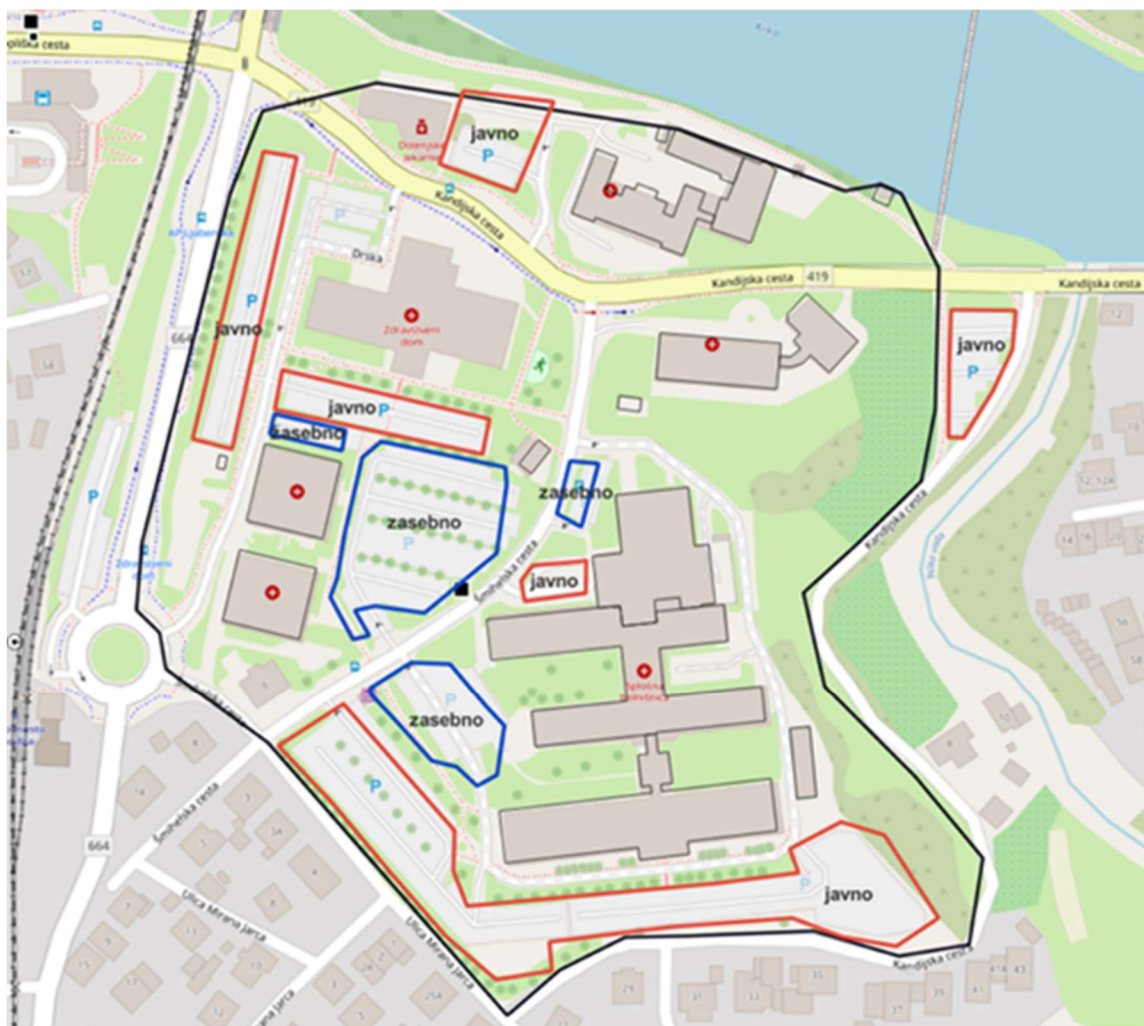
SB NM je z nekaj več kot 1220 zaposlenimi med večjimi zaposlovalci na območju MO NM. Večina zaposlenih prihaja iz MO NM – skoraj 44 %. Od 4 do 5 % zaposlenih prihaja iz občin Šentjernej, Trebnje in Črnomelj. Nekaj manj zaposlenih (približno 3 %) prihaja iz občin Krško, Dolenjske Toplice, Straža, Ljubljana, Metlika in Žužemberk. Nekateri zaposleni prihajajo tudi iz občin, ki niso v jugovzhodni statistični regiji, 5 zaposlenih pa iz sosednje Hrvaške (Zagreb). V preglednici 1 sta prikazana delež zaposlenih po občinah, iz katerih prihajajo na delo, ter oddaljenost od SB NM.

Preglednica 1: Delež zaposlenih po občinah, iz katerih prihajajo, in oddaljenost od SB NM

OBČINA	ODSTOTEK ZAPOSLENIH	ODDALJENOST OD SBNM
NOVO MESTO	43,76	0,3–16 km
ŠENTJERNEJ	4,98	12–24 km
TREBNJE	4,73	16–32 km
ČRNOMELJ	4,01	27–47 km
KRŠKO	3,67	24–50 km
DOLENJSKE TOPLICE	3,43	12–19 km
STRAŽA	3,35	6,5–13 km
LJUBLJANA	3,26	62–82 km
METLIKA	2,94	12–16 km
ŽUŽEMBERK	2,94	12–34 km
MIRNA PEČ	2,61	8–14 km
ŠKOCJAN	2,53	18–28 km
ŠMARJEŠKE TOPLICE	2,45	12–19 km
KOSTANJEVICA NA KRKI	1,79	21–28 km
MIRNA	1,79	25–32 km
MOKRONOG - TREBELNO	1,63	14–30 km
BREŽICE	1,38	39–58 km
IVANČNA GORICA	1,31	32–50 km
SEVNICA	1,31	25–50 km
GROSUPLJE	1,22	52–60 km
ŠENTRUPERT	1,06	26–31 km
SEMIČ	0,98	25–28 km
ZAGREB	0,41	72–99 km
KOČEVJE, ŠKOFLJICA	0,32	46–61 km
DOMŽALE	0,24	78–79 km
MEDVODE, VODICE	0,16	84–88 km

ŠMARTNO PRI LITJI	0,16	39– 47 km
BREZOVICA, KAMNIK, IG, ŠKOFJA LOKA, SODRAŽICA, SLOVENSKA BISTRICA, MORAVČE, LOG - DRAGOMER	0,08	65–120 km

SB NM je tudi eden pomembnejših ciljev potovanj v jugovzhodni regiji in širše. V SB NM je v letu 2021 na preglede v ambulate prišlo 290.988 pacientov, v letu 2022 je prišlo 311.389 pacientov in v letu 2023 kar 328.542 pacientov. Dnevno torej prihaja na preglede v ambulate od 1.200 do 1.500 prebivalcev jugovzhodne regije, v manjši meri pa tudi iz drugih regij. Temu je treba prišteti še obiske svojcev bolnikov. Pacienti in obiskovalci parkirajo na plačljivem parkirišču, ki se nahaja na zahodni in južni strani stavbe 1 ob Šmihelski cesti in Ulici Mirana Jarca. Možnost parkiranja obstaja tudi na plačljivih javnih parkiriščih, ki jih upravlja MO NM – Zdravstveni dom, ob Težki vodi, pri Železniški postaji Kandija ter pri stavbi Dolenjskih lekarn na Kandijski cesti.

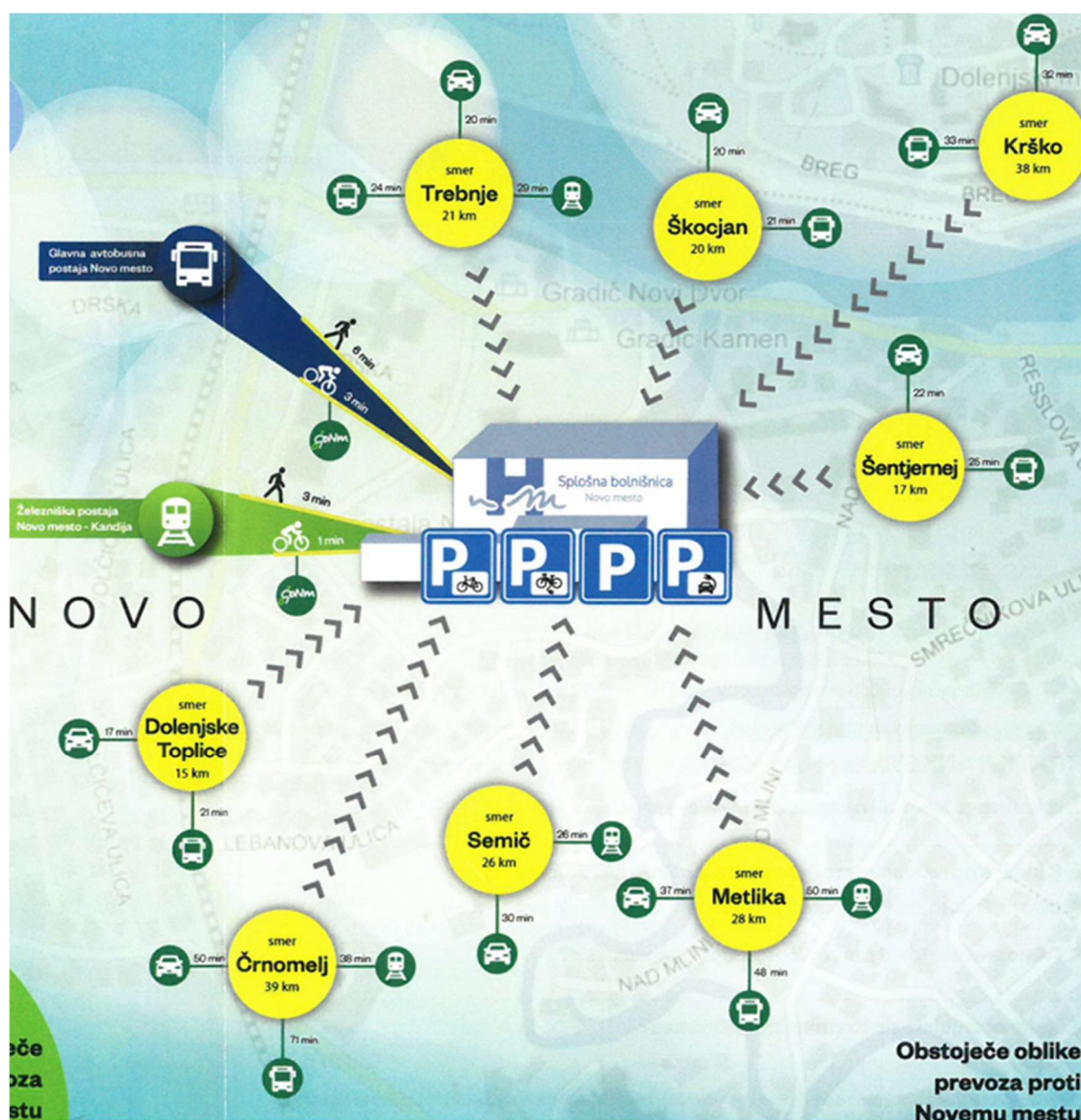


Slika 4: Lokacija javnih parkirišč za obiskovalce in parkirišč za zaposlene SB NM (vir: RC NM, 2023)

SB NM ima središčno lego v Novem mestu in leži na desnem bregu reke Krke. Bolnišnični kompleks sestavlja 6 stavb, ki ga seka več cest – med njimi glavna prometnica v Novem mestu (Kandijska cesta ter Šmihelska cesta). Neposredno ob bolnišnici je Zdravstveni dom Novo mesto. V bližini so še avtobusna in železniška postaja ter lekarna.

Lokacija ustanov bolnišničnega kompleksa je z vidika dostopnosti z avtomobilom lahko dostopna (urejenost cestne mreže, bližina avtoceste). Razmere na cestni mreži v neposredni bližini bolnišnice so v času prometnih konic slabe zaradi gneče, kar podaljša potovalni čas. Veliko dnevnih potovanj v SB NM pomeni velik pritisk na cestno infrastrukturo okrog bolnišnice, saj deležniki za pot do SB NM v večini uporabljajo osebni avtomobil. Soseščina ostalih pomembnih generatorjev prometa (Zdravstveni dom Novo mesto, Dolenjske lekarne, železniška postaja ter nekoliko dlje Šolski center Novo mesto) povzroča velike prometne pritiske na majhnem prostoru mesta in s tem povezane težave s parkiranjem ter gnečo na cesti.

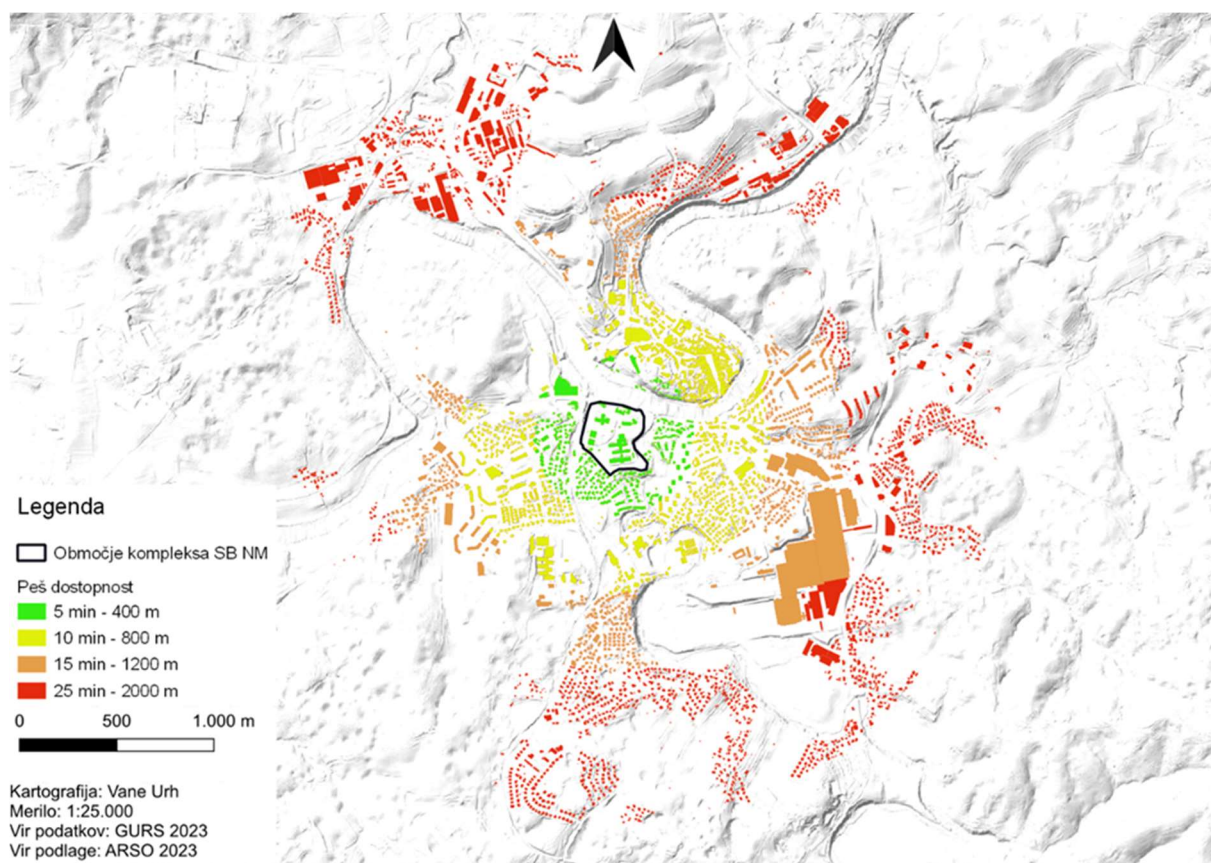
Slika 5 prikazuje možne načine potovanja iz občin v bližini SB NM, iz katerih prihajajo tako zaposleni kot tudi obiskovalci oziroma pacienti SB NM. Na sliki so prikazani potovalni časi javnega potniškega prometa in osebne avtomobila ter približna oddaljenost od SB NM.



Slika 5: Možni načini potovanja iz občin v bližini SB NM (vir: letak projekta Salomon, 2023)

2.2 Hoja

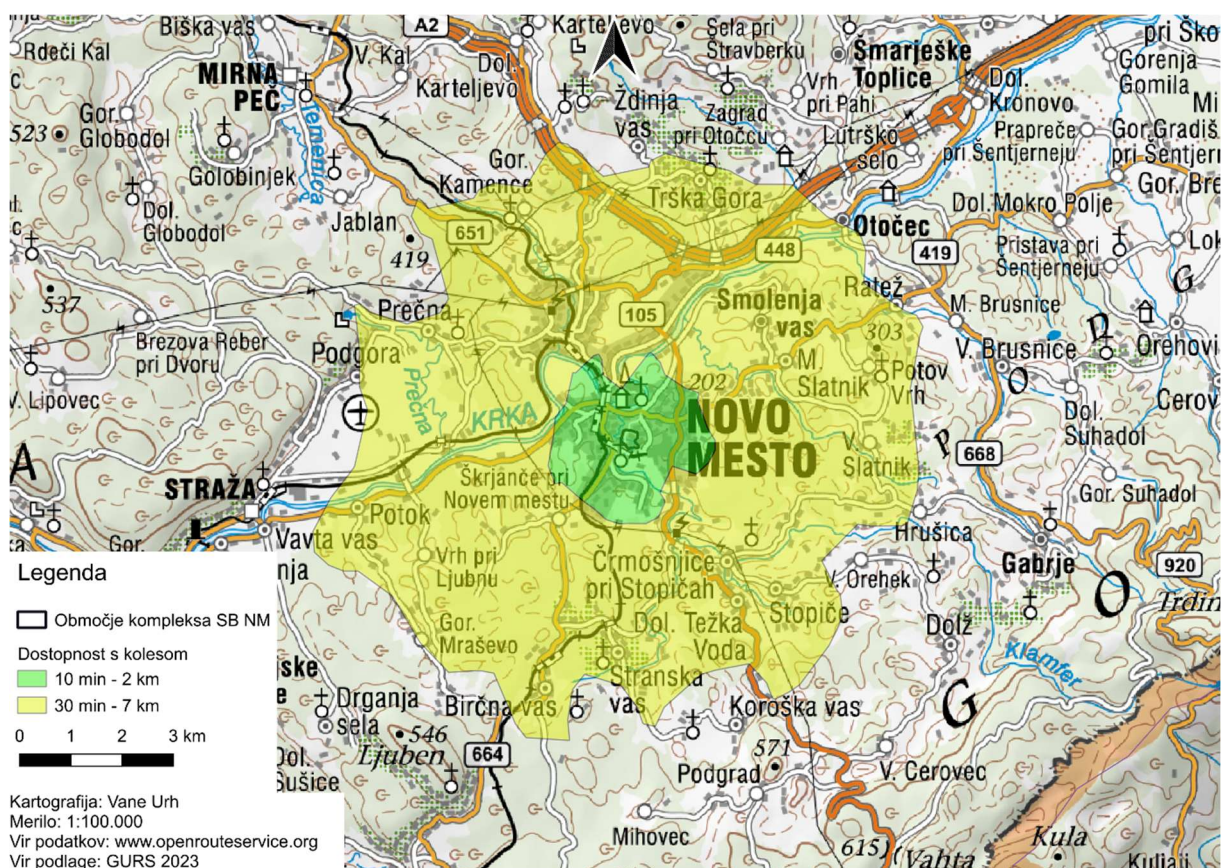
Novo mesto je prostorsko nekoliko razpršeno, vendar je večina pomembnih dejavnosti na voljo v bližini središča. SB NM ima središčno lego znotraj mesta in je tako za uporabnike (zaposlene, bolnike in obiskovalce), ki živijo v bližini, enostavno dosegljiva peš. Dolgoletno zapostavljanje hoje in usmerjanje v cestni promet so zmanjšali privlačnost tovrstnega premikanja. MO NM v zadnjih letih vlaga veliko truda in finančnih sredstev v urejanje pešpoti ter načrtuje prometne ureditve, s čimer bodo v prihodnosti zagotovljeni pogoji, da bo hoja možna povsod (vir: Celostna prometna strategija MO NM). Pločniki so ob vseh glavnih prometnicah, ob sekundarnih cestah pa so površine za pešce pomanjkljive. Mestne zelene površine niso ustrezno povezane s pešpotmi. Tudi sprehajalne poti so slabo urejene, kar zlasti velja za obrežja Krke in pritokov, ki imajo sicer velike potencialne za kakovostna sprehajališča (vir: Trajnostna urbana strategija NM 2030). Obstoječa infrastruktura na območju kompleksa SB NM (prehodi za pešce, signalizacija, usmerjevalne označbe) nudi pešcem razmeroma enostavno dostopnost do SB NM. Še vedno pa obstaja priložnost za izboljšave, in sicer za gibalno ovirane osebe. V 2-kilometrskem radiju bolnišnice živi 237 zaposlenih, kar predstavlja 19,36 % zaposlenih. Od teh jih danes občasno na delo prihaja peš le 13 %. S povečanjem ozaveščenosti in z motivacijskimi dejavniki je priložnost za povečanje deleža zaposlenih, ki bodo na delo prihajali peš in tako sprostili parkirna mesta za zaposlene, ki prihajajo iz oddaljenih krajev.



Slika 6: Peš dostopnost do SB NM (vir: RC NM, 2023)

2.3 Kolesarjenje

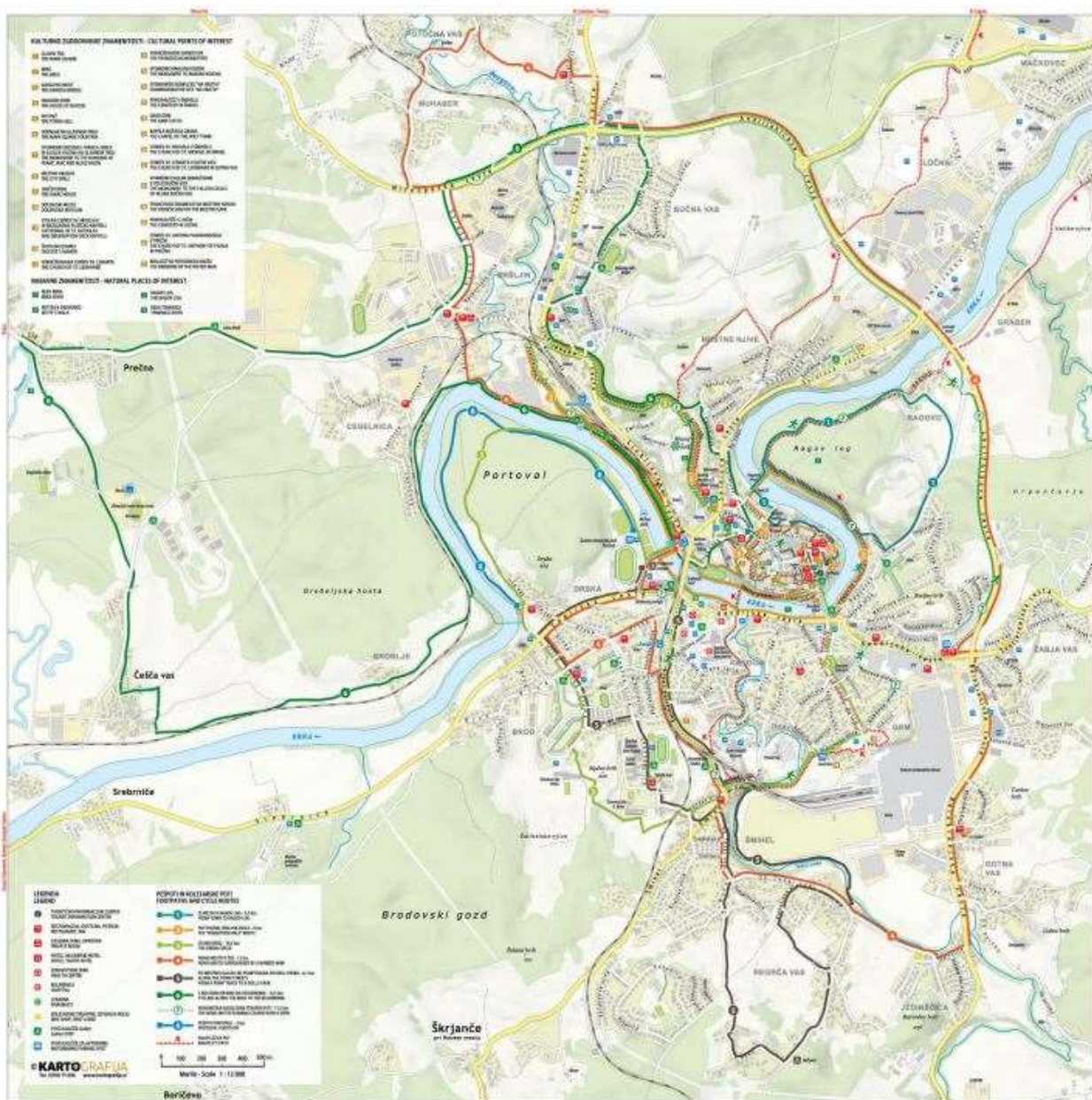
Novo mesto je občina, ki ima visok potencial za kolesarjenje tako zaradi geografskih kot klimatskih značilnosti tega območja, zato ga tudi Celostna prometna strategija MO NM postavlja v ospredje. Novo mesto je območje razmeroma kratkih razdalj, zato kolesarjenje predstavlja idealen način potovanja. Kolesarjenje je poceni, na krajših poteh najhitreje, je okolju prijazno, prav tako pa tudi ugodno vpliva na zdravje. Čeprav MO NM v zadnjem desetletju veliko vloga v razvoj kolesarske infrastrukture, je omrežje kolesarskih povezav v Novem mestu še nepovezano. Trenutno je zgrajenih več kot 20 km kolesarskih stez, ki pa še niso sklenjene v zaključene funkcionalne celote. Kolesarski promet je na območju Novega mesta slabo urejen, saj primanjkuje varnih kolesarskih stez in poti. Tako prihaja do mešanja kolesarjev in motornih vozil na voziščih, kar je še zlasti pereče v mestnem središču, kjer zaradi strnjene srednjeveške pozidave marsikje ni niti varno urejenih pločnikov. Pomanjkanje kolesarskih stez je pereče na vseh mestnih vpadnicah in cestah, ki povezujejo stanovanjske soseske z območji šol in različnimi zaposlitvenimi, upravnimi in trgovskimi središči (vir: Trajnostna urbana strategija NM 2030). Nepovezanost omrežja oziroma njegove pogoste prekinitve povzročajo nevarne prehode kolesarjev med cestiščem in pločnikom. Kolesarji so ogroženi zaradi prehitre vožnje avtomobilov. Manjkajo tudi urejene (ločene in varne) kolesarske povezave z zaledjem Novega mesta in med preostalimi naselji, ki bi zagotovile povečanje deleža dnevnih migracij s tem potovalnim načinom. Intenzivno dograjevanje kolesarske infrastrukture ostaja prioriteta MO NM tudi v prihodnje, saj je pripravljenih ali se pripravlja vrsta projektov za bližnjo prihodnost.



Slika 7: Radiji dostopnosti s kolesom do SB NM (vir: RC NM, 2023)

Zaradi premagovanja večjih razdalj s kolesom v primerjavi s hojo je v 15 minutah dosegljivo veliko večje območje s kolesom kakor peš. Območje SB NM je v 15 minutah dostopno iz celotnega Novega mesta ter tudi nekaterih primestnih naselij. V območju 10-minutne dostopnosti s kolesom do SB NM živijo skoraj vsi prebivalci mesta. Seveda je poleg razdalj pomembna tudi kolesarska infrastruktura, ki je trenutno na več lokacijah velikokrat neustrezna ali pa je ni. Tudi na ožjem območju kompleksa SB NM še vedno nimamo ustrezne kolesarske infrastrukture (kolesarske steze, prometna signalizacija).

V radiju od 2 do 7 km od SB NM živi 173 zaposlenih, kar predstavlja 14,13 % zaposlenih. Od teh jih na delo občasno prihaja s kolesom le 5,48 %. Lega bolnišnice sicer predstavlja velik potencial za povečanje kolesarjenja na delo, vendar ob predpostavki, da se uredi kolesarska infrastruktura, kar ostaja v pristojnosti MO NM.

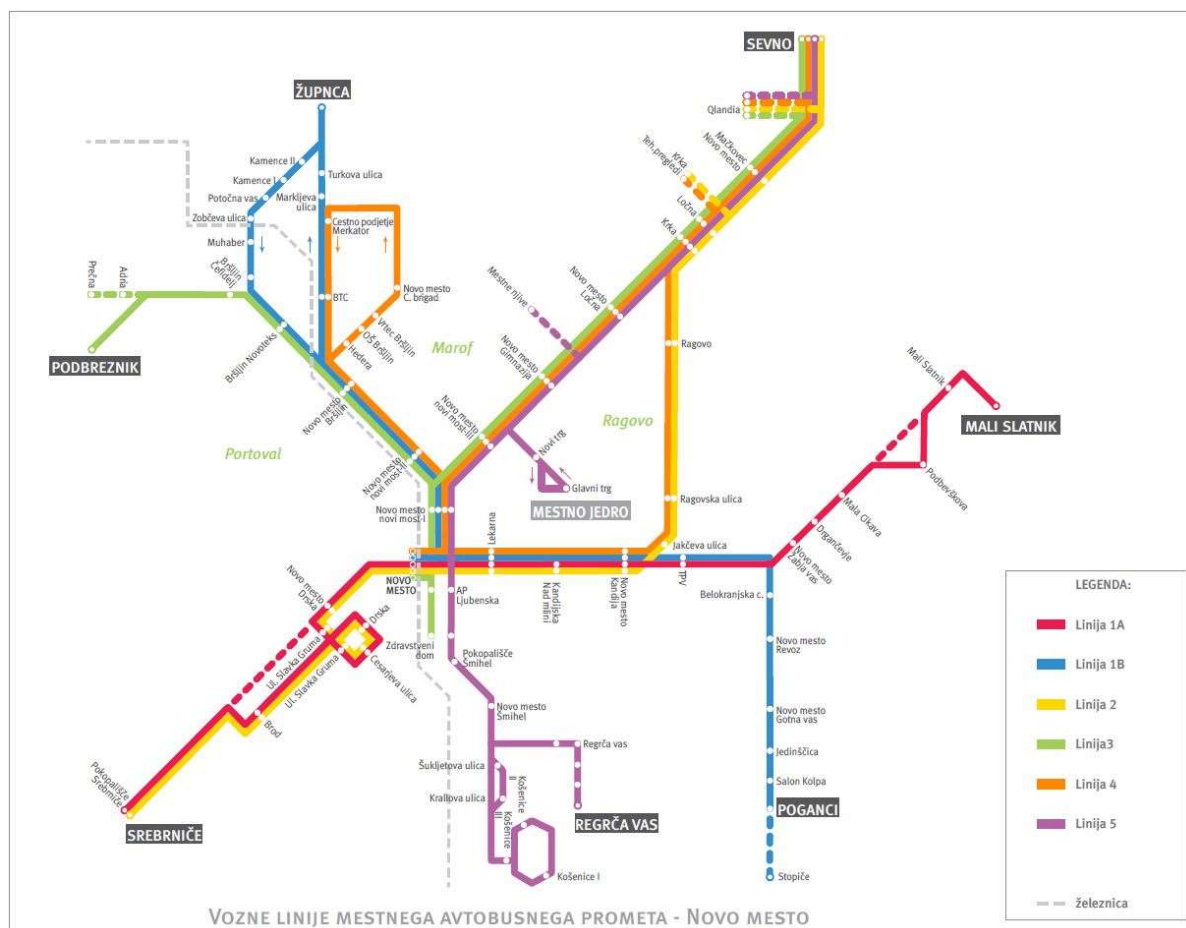


Slika 8: Karta kolesarskih in pešpoti v Novem mestu (vir: Zavod Novo mesto, 2023)

2.4 Ponudba javnega potniškega prometa

V okoljih, kjer imajo prebivalci kjer koli in kadar koli na voljo dobro organiziran, sodoben in udoben javni potniški promet, je uporaba osebnega avtomobila bistveno manj zanimiva. Prav javni prevoz je tisti, lahko več potnikov prepelje hitro, z nizkimi stroški in brez večjih obremenitev okolja. Največji izziv Novega mesta bo oblikovati sodoben javni potniški promet glede na omejeno povpraševanje, kar je posledica majhnosti občine (vir: CPS MO NM). Zaradi relativno nizke gostote poselitve v regiji ni mogoče pričakovati vzpostavitve javnega prometa, ki bi pomembno nadomestil rabo osebnega vozila (vir: TUS NM 2030).

Novo mesto je srednje veliko mesto, vendar nima učinkovitega sistema mestnega prometa. Sistem mestnega avtobusnega prometa se izvaja od leta 1999, leta 2013 pa je MO NM z nakupom osmih novih vozil popolnoma prenovila vozni park. Mestni potniški promet trenutno obsega 6 linij, ki ustavljajo na 100 postajališčih (vir: Avtobusni promet v MO NM, spletna stran MO NM). Na sliki 9 je prikazana shema mestnega potniškega prometa.

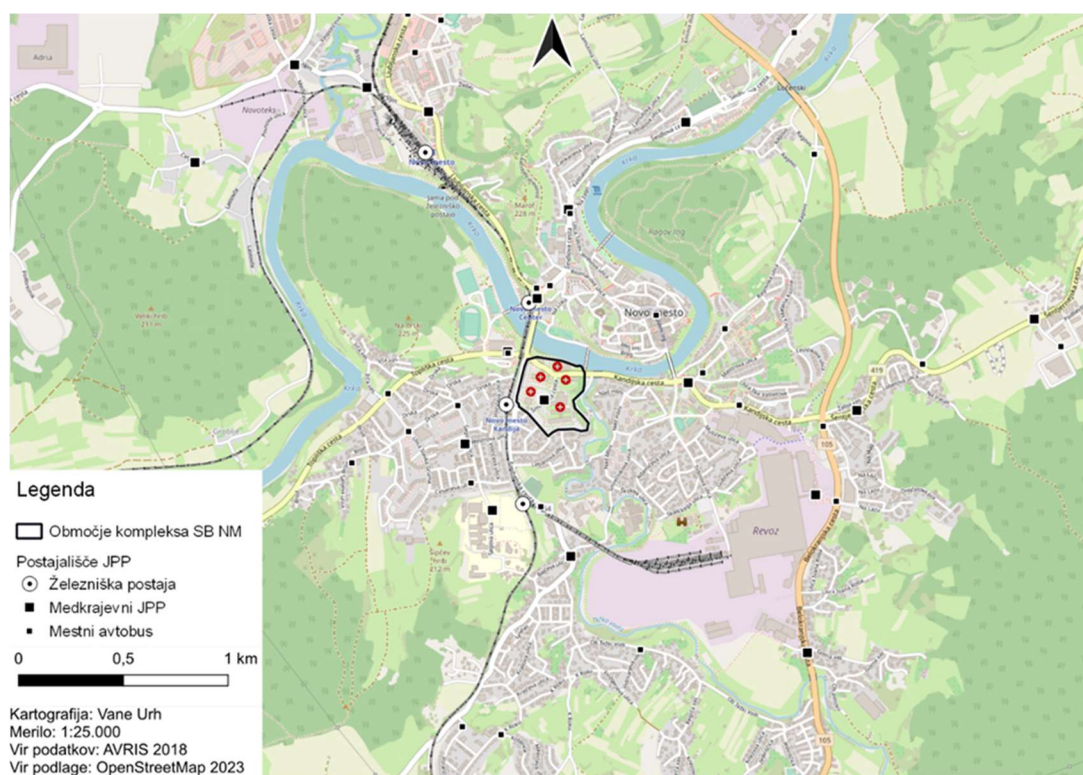


Slika 9: Shema linij mestnega potniškega prometa (vir: MO NM, 2020)

Novo mesto si je v raziskavi, ki jo je sofinanciralo Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo, v začetku decembra 2022 pa jo je izvedel Mednarodni inštitut za potrošniške raziskave, skupaj z Mursko Soboto, Novo Gorico, Velenjem in Ptujem prislužilo oceno najmanj potrošnikom prilagojen mestni potniški promet (vir: Javni mestni promet v Novem mestu: Premajhno, da bi se res splačalo, Dolenjski list, 4. 1. 2023). Najbolj frekventna je linija 4, Sevnem–Krka–Ragovo–Hedera–Novo mesto–Sevnem, na njej na nekaterih postajah mestni avtobus ustavi dvajsetkrat na dan,

frekvence pa so različne, od 25 minut v času prometnih konic do dveh ur sredi dopoldneva, popoldne pa mestni avtobusi kmalu po 16. uri prenehajo voziti. To je tudi eden od glavnih razlogov, da zaposleni zaradi narave dela (dežurstva, izmene, vikendi) ne uporabljajo javnega potniškega prometa. Lokacija bolnišničnega kompleksa je sicer odlično pozicionirana, saj je le 6 minut peš oddaljena od glavne avtobusne postaje v Novem mestu in le 3 minute od postajališča mestnega potniškega prometa.

Območje kompleksa SB NM je razmeroma dobro dostopno tudi z vlakom. Železniška postaja Kandija je od kompleksa SB NM oddaljena le 3 minute hoje. Vozni red vlaka na relaciji Novo mesto–Ljubljana ponuja dobro povezavo z naselji Mirna Peč, Trebnje, Velika Loka, Šentvid pri Stični, Ivančna Gorica, Višnja Gora in Grosuplje vse do Ljubljane. Vozni red vlaka na relaciji Novo mesto–Metlika nudi dobro povezavo z Birčno vasjo, Uršnimi seli, Rožnim Dolom, Semičem, Črnomljem in Metliko. Frekvence voženj so dokaj pogoste tudi v popoldanskem in večernem času. Težavo predstavljajo predvsem dolgi potovalni časi.



Slika 10: Postajališča javnega potniškega prometa: železnica, mestni promet, medkrajevni promet (vir: RC NM, 2023)

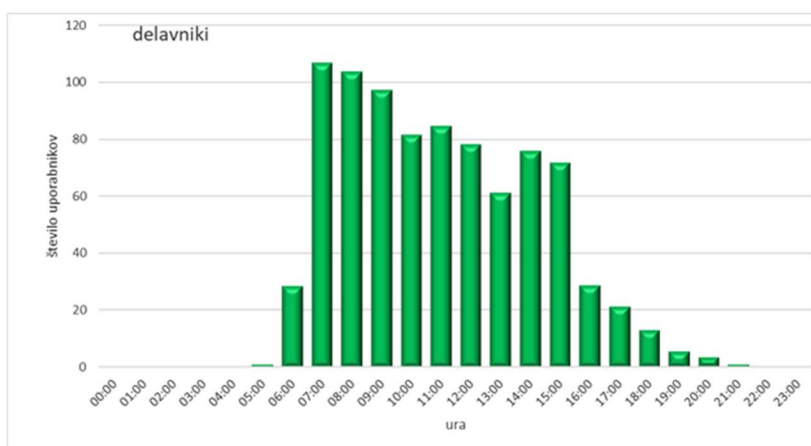
Pri taki ureditvi javnega potniškega prometa, kot je trenutno v Novem mestu, so poleg zaposlenih v SB NM najbolj prizadeti predvsem starejši ljudje, ki nimajo svojega vozila ali nekoga, ki bi jih lahko kam peljal, kadar to potrebujejo. Zagato na MO NM rešujejo s sistemom brezplačnega prevoza starejših in invalidov Rudi, ki ga na klic ljudi, ki potrebujejo prevoz, opravljajo vozniki prostovoljci. Prevozi so od ponedeljka do petka med 7. in 15. uro. Del pomanjkljivosti obstoječega sistema javnega mestnega avtobusnega prevoza uspešno blaži tudi električni minibus Leon na sliki 11, ki ponuja brezplačno vožnjo po širšem mestnem jedru (vir: Javni mestni promet v Novem mestu: Premajhno, da bi se res splačalo, Dolenjski list, 4. 1. 2023).



Slika 11: Brezplačni električni minibus Leon (vir: MO NM, 2021)

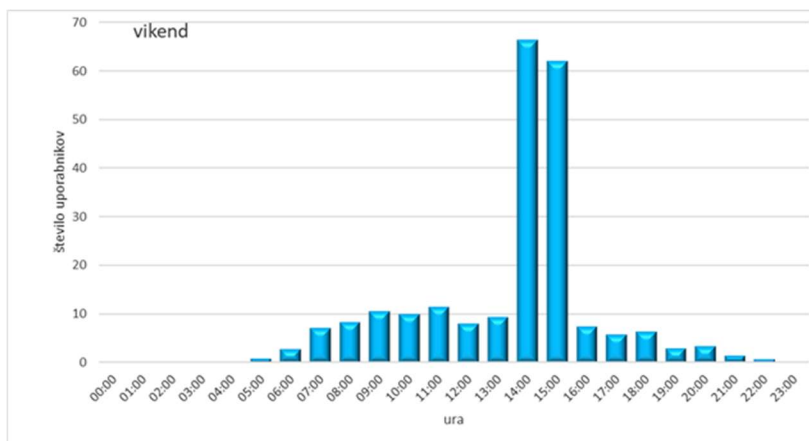
2.5 Parkirišče za obiskovalce SB NM

Lokacija parkirišča za obiskovalce SB NM je z avtomobilom dobro dostopna. Obiskovalci in pacienti lahko parkirajo na parkirišču, ki obratuje vse dni v letu. Parkirišče je v letu 2022 obsegalo 148 parkirnih mest. Od vseh parkirnih mest je pet parkirnih mest rezerviranih za invalide in eno parkirno mesto za vozilo z dojenčki. Delovni čas parkirišča je 24 ur dnevno, vse dni v tednu. V letu 2023 je prišlo do spremembe cenika pri plačilu začetnih dveh ur parkiranja, kjer velja cena 1 EUR, vsaka nadaljnja ura parkiranja pa stane dodaten 1 EUR. Za nočni čas parkiranja (od 20. do 6. ure) ter ob vikendih in praznikih velja vrednost parkiranja 40 % redne cene glede na dnevno ceno uporabe parkirišča za delovni dan. Z grafikona 1 je razvidno, da je največje povpraševanje po parkirnih površinah od ponedeljka do petka v dopoldanskem času med 7. in 15. uro.



Grafikon 1: Pogostost povpraševanja po parkirnih površinah SB NM med delavniki

Na grafikonu 2 vidimo, da ob sobotah, nedeljah in praznikih povpraševanje po parkirnih površinah naraste predvsem v popoldanskem času med drugo in tretjo uro popoldne, kar sovpada s časom obiskov v SB NM.



Grafikon 2: Pogostost povpraševanja po parkirnih površinah SB NM med vikendi

Največji letni obisk na parkirišču za obiskovalce je bil zabeležen leta 2019 in je znašal 214.761 uporabnikov. V letu 2022 je bilo zabeleženih 181.655 uporabnikov, kar je za 10,6 % več kot leta 2021. Vzrok povečanja uporabe je predvsem v režimu delovanja bolnišnice, ki je bil bistveno spremenjen glede na predhodna covid obdobja. V letu 2022 je bilo doseženo 79 % največjega letnega obiska, ki je bilo v letu 2019. V letu 2021 je bila povprečna zasedenost parkirišča 451 vozil na dan, v letu 2022 pa 498. Med vikendi je bilo v povprečju parkiranih 89 vozil, povprečna zasedenost ob delavnikih pa je bila 684 vozil v letu 2022. Na parkirišču za obiskovalce je bilo v letu 2023 izvedenih nekaj bistvenih sprememb. Do 17. marca je parkirišče delovalo po režimu predhodnih let, nato je bil zaustavljen. Narejene so bile spremembe na vhodni in izhodni strani, premaknjena je bila lokacija blagajne. Parkirni sistem je bil vnovič vzpostavljen 15. aprila 2023. V času izvajanja del je bilo parkiranje nekoliko spremenjeno in brezplačno. V letu 2023 smo zabeležili 183.442 uporabnikov, kar je za 1,09 % več kot leta 2022. Vzrok nižjega povečanja uporabe je predvsem v režimu delovanja bolnišnice in skoraj enomesečnega izpada delovanja zaradi zamenjave sistema. Največja obremenjenost parkirišča je bila ob delavnikih med 8. in 11. uro dopoldne, ko je bilo parkirišče polno zasedeno. Problematika, ki se pogosto pojavlja, se kaže v manipulaciji na parkirnem parkomatu in s tem povezanim vstopanjem na parkirišče ter vključevanjem v promet po zapuščanju parkirišča. Na grafikonu 3 je prikazano število uporabnikov po letih v obdobju 2017–2023.



Grafikon 3: Število uporabnikov parkirišča za obiskovalce SB NM po letih

2.6 Parkirišče za zaposlene SB NM

Zaposleni v Splošni bolnišnici Novo mesto lahko parkirajo na več lokacijah – na parkiriščih za zaposlene pred stavbami 1, 2, 4, 5 in 6. Uvozi na parkirišča so urejeni z zapornico. Zaposleni do parkirišč dostopajo z daljinskim upravljalnikom zapornic, ki ga prejme vsak zaposleni, ki to želi (ob enkratnem plačilu) ob nastopu delovnega mesta. Skupaj je v SB NM okoli 500 parkirnih mest za zaposlene. Zaposleni delajo v različnih izmenah in dežurstvih. Največje povpraševanje po parkirnih površinah je v dopoldanskem času, v katerem je na delovnem mestu celotna uprava, splošne službe ter vsi ostali zaposleni, ki delajo v dopoldanski izmeni – skupaj povprečno 600 zaposlenih dnevno. Parkirišče za zaposlene je v dopoldanskem času več kot 100-odstotno zasedeno, s precej nepravilno parkiranimi vozili (slika 13).



Slika 12: Gneča na parkirišču za zaposlene SB NM (vir: SB NM, 2023)



Slika 13: Nepravilno parkirana vozila na parkirišču za zaposlene (vir: SB NM, 2023)

2.7 Potovalne navade deležnikov SB NM

V okviru projekta SALOMON je bila v obdobju od februarja do aprila 2023 izvedena anketna raziskava s ciljema:

1. prepoznati trenutne potovalne vzorce in
2. raziskati kritične dejavnike (na primer čas potovanja, udobje, varnostna tveganja), ki vplivajo na izbiro načina potovanja med deležniki bolnišnice (zaposleni, pacienti in obiskovalci).

Za zbiranje podatkov je bila uporabljena spletna anketa. Na anketo je odgovorilo 279 anketirancev; 146 zaposlenih in 133 pacientov oziroma obiskovalcev. Ker so bolniki in obiskovalci obiskali bolnišnico le občasno in je bilo njihovih odgovorov manj, so bili ti združeni. V preglednici 2 so prikazane značilnosti vzorca anketirancev po spolu, starosti, izobrazbi in statusu.

Preglednica 2: Značilnosti vzorca anketirancev (vir: članek Univerza Nord, september 2023)

	Zaposleni (146)	Pacienti in obiskovalci (133)
Spol anketirancev (%)		
Moški	18,5	25,6
Ženske	81,5	74,4
Povprečna starost anketirancev	44,1	48,4
Izobrazba anketirancev (%)		
Osnovnošolska	0,7	1,5
Srednješolska	24,0	27,8
Višješolska	29,5	14,3
Univerzitetna in višje	45,9	56,4
Mesečni dohodek (%)		
do 1000 EUR	18,3	20,9
od 1000 do 1500 EUR	34,1	35,7
od 1500 do 2000 EUR	23,0	30,4
2000 EUR in več	24,6	13,0
Status (%)		
Zaposlen	100	81,2
Nezaposlen	/	3,8
Študent	/	0,0
Upokojenec	/	15,0

Analizo spletne ankete so pripravili partnerji z Univerze NORD. Ugotovili so, da večina anketirancev, tako med zaposlenimi kot med pacienti in obiskovalci, za pot do SB NM uporablja motorizirana osebna vozila na bencinski oziroma dizelski pogon. Po drugi strani iz anket izhaja, da anketiranci redko uporabljajo trajnostne načine potovanja (uporaba javnega prevoza in kolesarjenja). V anketi so identificirali potovalne vzorce in raziskali kritične dejavnike, ki vplivajo na izbiro prevoznih sredstev med tistimi, ki potujejo v bolnišnico. Na izbiro načina prevoza imajo velik vpliv tudi psihološki dejavniki, zato so s pomočjo ankete preučili tudi te.

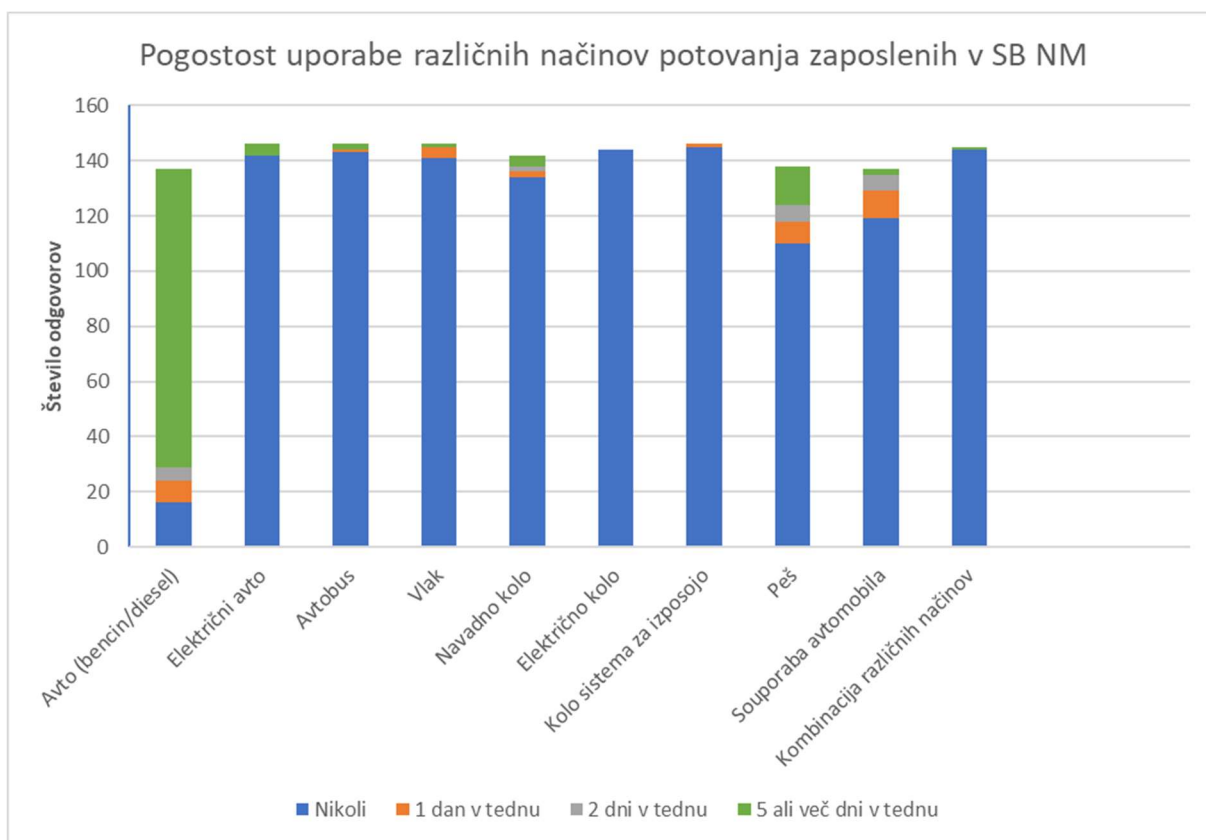
Anketni vprašalnik je bil sestavljen iz več delov. V prvi del vprašalnika so bila vključena vprašanja, ki merijo pogostost uporabe različnih načinov potovanj (na primer bencinski/dizelski avto, avtobus, vlak, hoja) med anketiranci. Prav tako je bilo nekaj vprašanj namenjenih zbiranju

nekaterih osnovnih informacij, kot so razdalja do bolnišnice, lokacija parkirišč in urnik dela (za zaposlene).

Drugi del je vključeval lestvico, ki je merila nekatere psihološke spremenljivke anketirancev, kot so stališča, subjektivne norme, opisne norme in namere, povezane z uporabo trajnostnih načinov potovanja. Anketiranci so bili pozvani, da ocenijo posamezne trditve z uporabo 5-stopenjske Likertove lestvice (od 1 = sploh se ne strinjam do 5 = popolnoma se strinjam). Tretji del vprašalnika je vključeval tri lestvice za merjenje zaznanih ovir pri uporabi javnega prevoza (na primer premajhna frekvenca voženj javnega potniškega prometa) in aktivnega prevoza (na primer pomanjkanje varnih pešpoti in kolesarskih poti). Za vsako lestvico so bili navedeni ustrezni dejavniki, anketiranci pa so bili pozvani, da navedejo, v kolikšni meri jih ti dejavniki ovirajo pri uporabi omenjenega načina potovanja (od 1 = sploh ne do 5 = zelo). Nekaj vprašanj na koncu ankete je merilo demografski profil (na primer starost, spol, izobrazba) ter lastništvo vozil in koles anketirancev.

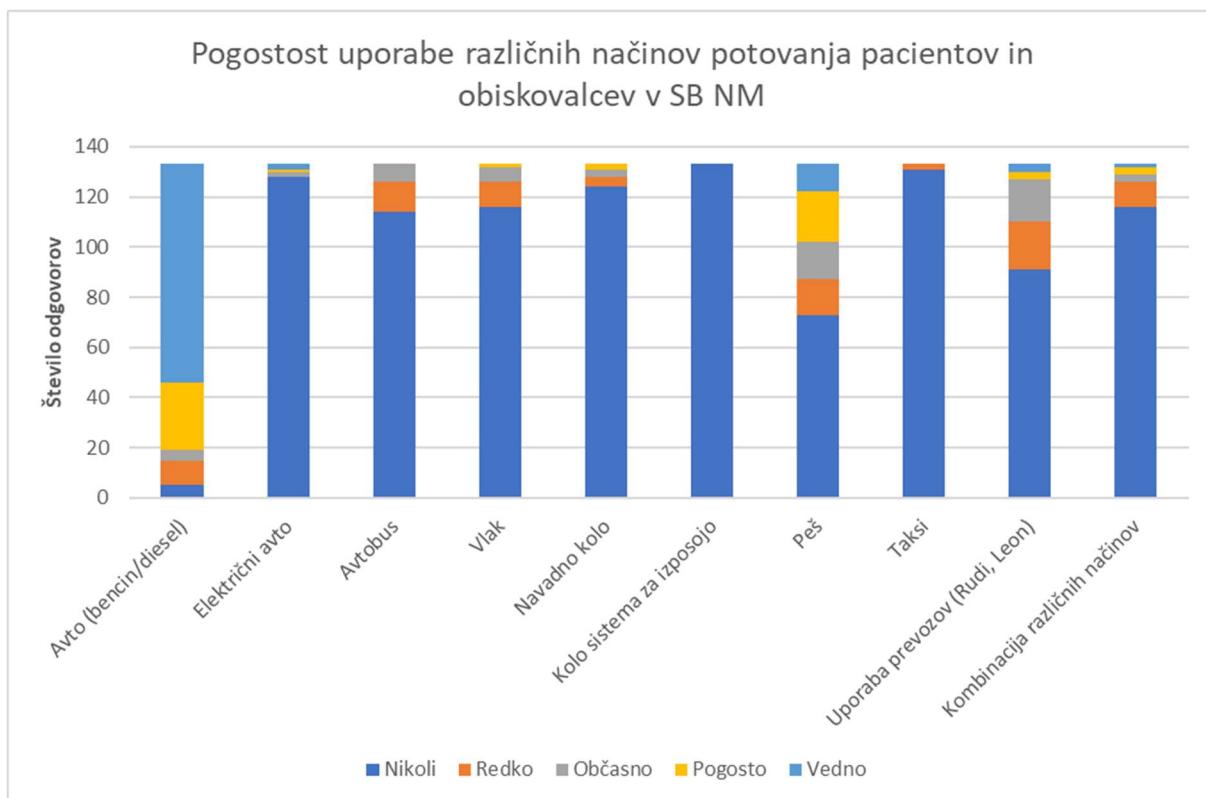
2.7.1 Pogostost uporabe različnih načinov potovanja

Najpogosteje uporabljen način potovanja za zaposlene je bil bencinski/dizelski avto, ki mu je sledila hoja in souporaba vozila. Večina zaposlenih (76 %) je poročala o uporabi avtomobila 4 dni ali več dni na teden. 13 % zaposlenih poroča o uporabi avtomobila od 1 do 3 dni na teden. Le 11 % anketirancev za pot do SB NM nikoli ne uporablja avtomobila. Večina anketirancev, ki ne uporablja avtomobila, v bolnišnico pride peš, s kolesom ali z javnim potniškim prometom. Od anketiranih samo 4 zaposleni uporabljajo električno osebno vozilo (2,7 %). Grafikon 4 prikazuje uporabljene načine potovanja v bolnišnico ali iz nje v običajnem tednu.



Grafikon 4: Načini potovanja zaposlenih v SB NM

Pogostost uporabe načina potovanja za paciente in obiskovalce ni bila merjena tedensko, saj ne prihajajo v bolnišnico tako pogosto kot zaposleni. Ravno tako kot zaposleni tudi pacienti oziroma obiskovalci za pot do bolnišnice večinoma uporabljajo osebni avtomobil – 65,4 % anketirancev je poročalo, da za pot do bolnišnice vedno uporabljajo avtomobil. 20,3 % anketirancev uporablja avtomobil za pot do bolnišnice pogosto. Naslednja najpogostejše uporabljena potovalna načina sta bila hoja ter uporaba posebnih prevozov (Rudi, Leon). Najbolj redko uporabljeni načini so bili: uporaba sistema izposoje koles, taksiji in električni avtomobili. Čeprav potovalni vzorci zaposlenih in pacientov/obiskovalcev kažejo velike podobnosti, je v primerjavi z zaposlenimi delež pacientov/obiskovalcev, ki za pot do bolnišnice uporablja hojo, avtobus, vlak ali kombinacijo različnih načinov potovanja, višji. To nakazuje, da je pogosta uporaba avtomobila za pot v bolnišnico večji izziv predvsem med bolnišničnim osebjem. Grafikon 5 prikazuje uporabljene načine potovanja pacientov in obiskovalcev v bolnišnico ali iz nje.



Grafikon 5: Načini potovanja pacientov in obiskovalcev v SB NM

2.7.2 Stališča, družbene norme in namere, povezane z uporabo trajnostnih načinov potovanja

Preglednica 3 prikazuje povprečne ocene postavk, ki merijo stališča, družbene norme in namere v zvezi z uporabo trajnostnih načinov tako za bolnišnično osebje kot za bolnike in obiskovalce. Elementi so bili merjeni s 5-stopenjsko lestvico (od 1 = sploh se ne strinjam do 5 = popolnoma se strinjam) tako, da višji rezultati kažejo ugodnejši odnos. Kar zadeva odnos do možnosti trajnostnih načinov potovanja, so se anketiranci v veliki meri strinjali s trditvami, ki so povezane z zdravstvenimi koristmi aktivnih načinov potovanja, sledijo jim postavke, povezane z okoljskimi koristmi, in postavke, povezane s časovno potratnim vidikom javnega prevoza. Po drugi strani pa je bilo najmanj postavk, s katerimi so se anketiranci strinjali, povezanih z ustreznostjo povezav javnega

potniškega prometa in enostavnostjo kolesarjenja do bolnišnice. Poleg tega povprečne ocene za elemente, ki merijo odnos zaposlenih do pristopa vodstva SB NM, kažejo, da zaposleni menijo, da trajnostna mobilnost ni prednostna tema v bolnišnici. Pri obeh skupinah anketirancev je bil namen merjenja elementov ocenjen na zmerni ravni, kar ne kaže niti na šibek niti na močan namen uporabe trajnostnih načinov prevoza v prihodnosti.

Preglednica 3: Povprečne ocene za elemente odnosa, družbenih norm in namena (vir: članek Univerza Nord, september 2023)

	Zaposleni	Pacienti in obiskovalci
Odnos do trajnostnih načinov potovanja		
Javne prometne povezave do bolnišnice so ustrezne.	2,17	2,39
Uporaba javnega prevoza v/iz bolnišnice je zamudna.	3,75	4,03
Uporaba javnega prevoza v/iz bolnišnice je stroškovno učinkovita.	2,88	3,02
Od tam, kjer živim, je enostavno kolesariti do bolnišnice.	2,43	2,50
Uporaba aktivnih načinov potovanja je koristna za moje zdravje.	4,53	4,41
Kolesarjenje v/iz bolnišnice je nevarno zaradi možnosti nesreč.	3,60	3,58
Z uporabo aktivnih načinov potovanja v/iz bolnišnice lahko prihranim.	3,29	3,18
Povečanje trajnostne mobilnosti lahko zmanjša okoljske težave.	4,03	3,96
Da bi zmanjšali gnečo okoli bolnišnice, bi morali zmanjšati uporabo avtomobilov.	3,92	3,74
Namen		
V prihodnosti nameravam pogosteje uporabljati trajnostne možnosti prevoza.	2,77	2,92
Subjektivna norma		
Moji bližnji me podpirajo pri uporabi trajnostnih možnosti prevoza.	3,10	3,36
Opisna norma		
Večina kolegov v bolnišnici uporablja trajnostne možnosti prevoza.	1,77	/
Odnos do pristopa vodstva SB NM		
Trajnostna mobilnost v bolnišnici ni prioritetna tema.	3,06	/
Bolnišnica namenja premalo spodbud za povečanje trajnostne mobilnosti.	3,34	/

2.7.3 Zaznane ovire pri uporabi trajnostnih načinov potovanja

Preglednica 4 prikazuje povprečne ocene za zaznane ovire za uporabo javnega prevoza in uporabo aktivnih oblik mobilnosti. Kot najmočnejše ovire za uporabo javnega prevoza se v obeh skupinah anketirancev pojavljajo premajhna frekvenca voženj javnega potniškega prometa, sledi pomanjkanje fleksibilnosti potovalnih časov in pomanjkanje možnosti kombiniranja z drugimi aktivnostmi, kot sta nakupovanje in prevoz otrok v šolo. Za zaposlene eno močnejših ovir predstavlja delo v nočni izmeni. Kot najnižje ovire se pri obeh anketirancih pojavljajo tveganje za promete nesreče, tveganje za nadlegovanje oziroma neprijetne dogodke in pomanjkanje udobja.

Pri hoji in kolesarjenju so bile med najvišje ocenjenimi naslednje ovire: slabe vremenske razmere (na primer sneg), dolgi potovalni časi, pomanjkanje kolesarskih in peš poti ter delo v nočnih izmenah (samo za zaposlene). Najnižji ocenjeni oviri za obe skupini anketirancev sta bili: nevarnost nadlegovanja/neprijetnih dogodkov ter pomanjkanje možnosti za izposojlo koles. Ni presenetljivo, da so med anketiranci pacienti poročali o večjih zdravstvenih težavah in fizičnem nelagodju, zaradi katerih težje hodijo ali kolesarijo. Poleg tega so zaposleni v primerjavi s pacienti/obiskovalci ocenili pomanjkanje varnih pešpoti in kolesarskih poti ter objektov (na primer varnih zavetij za kolesa) kot večjo oviro, kar je mogoče pojasniti s tem, da morajo pogosteje potovati v bolnišnico.

Preglednica 4: Povprečne ocene za dejavnike oviranja pri uporabi bolj trajnostnih načinov potovanja (vir: članek Univerza Nord, september 2023)

	Dejavniki	Zaposleni	Pacienti in obiskovalci
Ovire za uporabo javnega prevoza (avtobus, vlak)			
dolgi potovalni časi	poraba časa	3,69	3,54
oddaljenost od najbližje postaje javnega potniškega prometa	razdalja	3,25	3,14
redka frekvenca voženj JPP	pogostost	4,27	4,11
zamude JPP	zamude	3,58	3,26
pomanjkanje udobja	udobje	2,47	2,51
pomanjkanje prilagodljivosti potovalnega časa	fleksibilnost	3,99	3,97
pomanjkanje možnosti kombiniranja z drugimi dejavnostmi (trgovina, šola)	kombiniranje	3,76	3,73
slabi vremenski pogoji	vreme	3,07	3,36
drage vozovnice	stroški	2,60	2,71
tveganje za prometne nesreče/poškodbe	nesreče	2,21	2,20
tveganje za nadlegovanje ali druge neprijetne dogodke	nadlegovanja	2,26	2,20
Ovire za uporabo aktivnih oblik mobilnosti (hoja, kolesarjenje)			
dolgi potovalni časi	poraba časa	3,67	3,90
fizično neudobje	udobje	3,33	3,64
pomanjkanje kolesarskih objektov (na primer varne kolesarnice)	objekti	3,53	3,28
pomanjkanje varnih kolesarskih in pešpoti	varne poti	3,82	3,59
pomanjkanje možnosti kombiniranja z drugimi dejavnostmi (trgovina, šola)	kombiniranje	3,48	3,41
slabi vremenski pogoji	vreme	3,93	4,07
tveganje za prometne nesreče/poškodbe	nesreče	3,34	3,11
tveganje za nadlegovanje ali druge neprijetne dogodke	nadlegovanja	2,36	2,34
zdravstvene težave	zdravje	2,80	3,46
pomanjkanje možnosti za izposojlo koles	izposoja	2,73	2,56

2.7.4 Sklepi

Rezultati ankete o potovalnih navadah deležnikov SB NM potrjujejo, da anketiranci za pot do bolnišnice največ uporabljajo osebne avtomobile na fosilna goriva, medtem ko trajnostne možnosti prevoza, kot sta javni prevoz in kolesarjenje, uporabljajo le redko ali občasno. Te ugotovitve jasno kažejo, da je treba sprejeti ukrepe za zmanjšanje uporabe avtomobilov za pot v bolnišnico. Ti ukrepi lahko pomagajo k zmanjšanju prometnih zastojev, okoljskih težav in prometnih nesreč v okolici bolnišnice, ki je ena bolj prometno obremenjenih lokacij. V smislu psiholoških spremenljivk, ki so povezane z izbiro načina potovanja, sta obe skupini anketirancev poročali o pozitivnem odnosu do zdravstvenih in okoljskih koristi uporabe trajnostnih možnosti prevoza. Vendar pa anketiranci poročajo tudi o manj ugodnih vidikih uporabe trajnostnih načinov potovanja – zlasti glede porabe časa (na primer pogostost storitev javnega prevoza, zamude) in z vidika varnosti (na primer tveganja prometnih nesreč). Tudi namen za uporabo takšnih oblik potovanja v bodoče je bil relativno nizek. Ugotovitve kažejo, da čeprav anketiranci močno verjamejo v okoljske in zdravstvene koristi uporabe trajnostnega načina potovanja, ugotavljajo, da jih je težko uporabljati zaradi praktičnih in varnostnih razlogov. Preostali del študije je bil osredotočen na preučevanje specifičnih ovir, ki bi anketirance lahko ovirale pri uporabi javnega prevoza in aktivnih oblik transporta. Rezultati kažejo, kar zadeva uporabo javnega prevoza, za obe skupini anketirancev najpomembnejši dejavniki pogostost storitev javnega prevoza, fleksibilnost, poraba časa in zamude. Čeprav sta obe skupini anketirancev podali precej podobne ocene, zaposleni zaznavajo predvsem ovire, povezane s časom, kar je mogoče pojasniti s strogimi urniki v službi. Ko govorimo o aktivnih oblikah prevoza, se varne poti za hojo in kolesarjenje, zmanjšanje verjetnosti prometnih nesreč in poraba časa kažejo kot najbolj kritični dejavniki za izboljšanje pri obeh skupinah. Treba je opozoriti, da čeprav imajo ponudniki javnih prevozov svobodo pri tem, kako se obnašajo na trgu, jim ni mogoče v celoti pripisati odgovornosti, saj morajo delovati znotraj javnih predpisov za prevoz potnikov. Posledično morajo zadovoljiti zahtevam in izpolnjevati kriterije pogodb za pridobitev sredstev, ki jih vežejo. Zato bi bilo treba razviti izboljšanje teh dejavnikov s sodelovanjem med prevoznimi podjetji in organi, ki jih subvencionirajo.

2.8 Ponovitvena raziskava potovalnih navad deležnikov SB NM

V januarju in februarju 2024 je bila izvedena ponovitvena raziskava potovalnih navad deležnikov SB NM. Izvedena je bila z namenom pridobitve podatkov o spremembi potovalnih navad ter učinkovitosti informiranja deležnikov bolnišnice o projektu SALOMON ter o trajnostni mobilnosti. Za zbiranje podatkov je bila uporabljena spletna anketa, ki je bila vsem zaposlenim poslana po elektronski poti. Pacienti in obiskovalci so bili obveščeni s pomočjo povezav, ki so bile objavljene na spletnih straneh in družbenih omrežjih SB NM. Ker je bilo teh odgovorov manj, so bili odgovori pacientov in obiskovalcev bolnišnice združeni v isto skupino. Da bi dosegli večje število anketirancev, še posebno med starejšo populacijo, smo pridobili odgovore tudi z osebnim anketiranjem na območju bolnišnice. Sodelovanje v anketi je bilo prostovoljno. Na anketo je odgovorilo 279 anketirancev – 173 zaposlenih ter 106 pacientov in obiskovalcev.

Anketni vprašalnik je bil sestavljen iz 7 vprašanj. Vključena so bila vprašanja, ki merijo uporabo različnih načinov potovanja (avto, avto kot sopotnik, avtobus, vlak, peš, kolo, prostofer oziroma prostovoljni šofer ...), oceno dostopnosti do bolnišnice, oceno ozaveščenosti o možnostih za trajnostno mobilnost na lokaciji bolnišnice ter oceno poznavanja Norveškega finančnega mehanizma EGP.

2.8.1 Ozaveščenost deležnikov SB NM o trajnostni mobilnosti

Ponovljena raziskava o mobilnosti deležnikov bolnišnice je potrdila učinkovitost informiranja deležnikov o trajnostni mobilnosti. 68 % anketirancev je ocenilo, da so bolj ozaveščen o potovalnih navadah in možnostih za trajnostno mobilnost na lokaciji SB NM. Ciljna vrednost, ki je znašala 30 %, je bila torej presežena za 38 %.



Grafikon 6: Ozaveščenost deležnikov SB NM o trajnostni mobilnosti na lokaciji SB NM

2.8.2 Sprememba potovalnih navad deležnikov SB NM

Najpomembnejši cilj projekta Salomon je bila sprememba potovalnih navad oziroma povečanje števila deležnikov, ki do bolnišnice dostopajo z uporabo trajnostnih oblik mobilnosti, za 6 %. Po rezultatih prve ankete, ki jo je v okviru projekta izvedla Univerza Nord v letu 2023, se je kar 82,5 % anketiranih zaposlenih, pacientov in obiskovalcev v bolnišnico pripeljalo z osebnim avtomobilom pogosto ali vedno. Samo 17,5 % anketiranih je za dostop do bolnišnice uporabljalo trajnostni način potovanja. Iz ponovitvene ankete izhaja, da je 27,5 % anketirancev za dostop do bolnišnice uporabilo trajnostne načine potovanja, kar predstavlja povečanje za 10 odstotnih točk.



Grafikon 7: Rezultat ponovljene ankete – način prihoda deležnikov do SB NM

2.9 Intervjuji s ključnimi deležniki

V juniju 2023 je nosilec projekta SALOMON RC NM organiziral skupinski intervju s ključnimi deležniki, in sicer z namenom aktivnega sodelovanja v kontekstu trajnostne mobilnosti in pri izdelavi MN za SB NM. V razpravi so sodelovali predstavniki RC NM, SB NM, MO NM, Društva upokojencev Novo mesto in podjetja Arriva Slovenija.



Slika 13: Skupinski intervju s ključnimi deležniki na Razvojnem centru (vir: SB NM, 2023)

Intervju je bil izveden s cilji:

- razumeti, kako zainteresirane strani dojemajo trajnostne načine prevoza;
- prepoznati ovire za trajnostni promet;
- razumeti uporabo javnega potniškega prometa;
- spremeniti miselnost o uporabi avtomobila;
- oceniti učinkovitost promocijskih akcij in
- zagotoviti enostaven dostop za vse ciljne skupine na lokaciji bolnišnice.

Glavne ugotovitve, ki izhajajo iz intervjuja, so, da je potrebno spreminjanje miselnosti in potovalnih navad, saj deležniki SB NM menijo, da so trajnostni načini prevoza manj varni ter vidijo avto kot najbolj udobno možnost tudi zaradi organizacijskih razlogov. Sprememba miselnosti je proces, ki ima realne možnosti, saj obstaja nekaj primerov promocijskih aktivnosti, ki so obrodile rezultate. Promocijske akcije morajo biti spodbudne namesto omejevalne.

Vpliv na potovalne navade ima tudi SB NM, saj zaradi značilnosti ustanove potrebujejo deležniki bolnišnice čim bližji in lažji dostop. Glavna ciljna skupina trajnostne mobilnosti so mlajši, zdravi in aktivni popotniki iz bližnjih krajev.

Udeleženci razprave so se strinjali, da finančni ukrepi, kot je na primer plačevanje parkirnine, niso vedno dovolj učinkoviti. Mogočih ukrepov je več: ukrepi, ki imajo pozitiven učinek na zdravje, povečana frekvenca medkrajevnega javnega prometa, manjše parkirne kapacitete, ukrepi določanja parkirnin glede na oddaljenost potnikov, multimodalni centri, ki združujejo različne

javne prevoze, stalno izobraževanje deležnikov o alternativnem prometu ter programi nagrajevanja podjetij za trajnostne oblike mobilnosti. Vsi udeleženci razprave so se strinjali, da je nujno potrebna promocija o različnih možnostih in načinih potovanja ter da je potrebno spremembo potovalnih navad načrtovati dolgoročno, saj rezultatov ne moremo pričakovati na hitro. Ravno tako je treba izboljšati sodelovanje med organizacijami za upravljanje mobilnosti.

2.10 Ključni izzivi SB NM

Na območju SB NM prevladuje uporaba osebnih vozil – tako za prevoz zaposlenih na delo kot tudi obiskovalcev in pacientov, to pa je tudi razlog za prekomerno zasedenost parkirišč za zaposlene, paciente in obiskovalce v dopoldanskem času. Na območju kompleksa SB NM se križajo intervencijske in pešpoti, infrastruktura za kolesarje je pomanjkljiva (pomanjkanje kolesarskih stez v neposredni bližini lokacije in varnih kolesarnic), deležniki SB NM redko uporabljajo javni potniški promet. Ker SB NM v bližnji prihodnosti načrtuje nove gradnje, je pričakovati, da bo to povzročilo dodatne prometne in prostorske obremenitve.

2.11 Potenciali za spremembo potovalnih navad

Analiza stanja je vključevala tudi preveritev potencialov za spremembo načina prihoda v SB NM. Potenciali so ocenjeni na podlagi ankete med zaposlenimi ter izračunani glede na lokacijo bivanja zaposlenih ter posledično njihovo oddaljenost od SB NM. V analizi smo upoštevali tudi razpoložljivost javnega potniškega prometa ob primerni uri glede na delovni čas in oddaljenost od doma do postajališča javnega potniškega prometa.

Potenciali za spremembo potovalnih navad zaposlenih:

- potencial za povečanje hoje predstavljajo tisti zaposleni, ki živijo v razdalji do 2 km od SB NM in na delo še ne hodijo. V razdalji do 2 km živi 19,36 % zaposlenih, na delo jih hodi samo 13%. Potencial za povečanje hoje tako znaša 6 % zaposlenih (72 oseb);
- potencial za povečanje kolesarjenja predstavljajo tisti zaposleni, ki živijo v razdalji od 2 do 7 km od SB NM in na delo še ne kolesarijo. Kot potencial se upošteva samo razdalja, ne pa tudi možnost izposoje koles in slaba infrastruktura okoli SB NM. Slednja se glede na CPS MO NM nenehno izboljšuje. Delež zaposlenih, ki živijo v razdalji od 2 do 7 km od SB NM, je 14,13 %, na delo jih vsaj 3 ali več dni v tednu kolesari le 5,48 %. Električno kolo za pot do SB NM uporabljata le dva zaposlena. Potencial za povečanje kolesarjenja na delo tako znaša dobrih 8 % (98 oseb);
- potencial za povečanje uporabe avtobusa za prihod na delo predstavljajo zaposleni, ki imajo na razpolago ustrezno ponudbo javnega potniškega prometa. Pri izračunu potenciala gre samo za zaposlene, ki živijo več kot 2 km od SB NM, ostali namreč predstavljajo potencial za hojo. Vključeni pa so zaposleni, ki živijo v razdalji od 2 do 7 km, ki so sicer že upoštevani pri potencialu za kolesarjenje, vendar sta na taki razdalji primerna oba potovalna načina. O avtobusu kot alternativni sedanjemu prihodu na delo bi bilo pripravljeno razmisliti 40 % zaposlenih;

- potencial za skupne vožnje z avtomobili predstavljajo zaposleni, ki imajo v radiju do 500 m od lokacije bivanja dva zaposlena, ki delata na delovnem mestu s primerljivim urnikom in ne uporabljata javnega potniškega prometa. Po podatkih, ki smo jih pridobili iz ankete, trenutno na tak način vsaj 3 dni v tednu do SB NM potuje 7,53 % zaposlenih. Glede na zelo raznolike delovne čase (izmene, dežurstva) je potencial za skupne vožnje težko oceniti. Kot izhaja iz opravljene ankete, bi bilo o taki vožnji na delo pripravljeno razmisliti 34 % zaposlenih.

Potencialov za spremembo potovalnih navad obiskovalcev in pacientov nismo upoštevali, saj imajo pacienti zdravstvene težave – potencial za spremembo potovalnih navad je majhen.

3 Vizija in cilji

Vizija MN SB NM je, da se potovalne navade zaposlenih in obiskovalcev lokacije spremenijo v smislu bolj trajnostne mobilnosti. Pri tem bo SB NM sodelovala na različne načine, ki so določeni z ukrepi MN, ter bo delovala na način, da:

- zagotovi enakovredne pogoje za dostop z vsemi potovalnimi načini;
- poveča ozaveščenost o negativnih vplivih motoriziranega prometa in
- poveča ozaveščenost o zdravem načinu življenja.

Krovni cilji MN SB NM izhajajo iz ugotovitev analize stanja in bodo služili kot izhodišče za posamezne ukrepe, ki jih bo naslavljal MN.

MN SB NM ima več krovnih ciljev:

- izboljšati kakovost zraka, zmanjšati hrup in blažiti podnebne spremembe;
- zmanjšati prometne zastoje in nesreče v okolici SB NM;
- povečati prometno varnost v okolici SB NM;
- spodbujati aktivno mobilnost (hoja, kolesarjenje);
- izboljšati dostopnost z javnim potniškim prometom (optimizacija voznih redov, uvedba dodatnega postajališča) in
- izboljšati boljše počutje občanov ter obiskovalcev mesta.

Časovno obdobje za izvajanje MN SB NM je deset let, za prihodnost pa je predvideno, da ga bomo na podlagi izkušenj, ki jih bomo pridobili, še izboljšali. Za ta namen se bo tudi v naslednjih letih redno izvajalo anketo o potovalnih navadah, s katero bomo pridobili tudi predloge zaposlenih, obiskovalcev in pacientov SB NM o mobilnosti na lokaciji bolnišnice. Pridobljeni predlogi nam bodo služili kot usmeritev za nadaljnji razvoj MN.

SB NM je med trajanjem projekta v letu 2023 že izvedla dva ukrepa MN: postavitve postaje sistema izposoje koles GoNM na območju SB NM ter postavitev 3 polnilnic za električna vozila na parkirišču za zaposlene SB NM.

V preglednici 5 so prikazani specifični cilji ter predvidene spremembe v potovalnih navadah deležnikov SB NM.

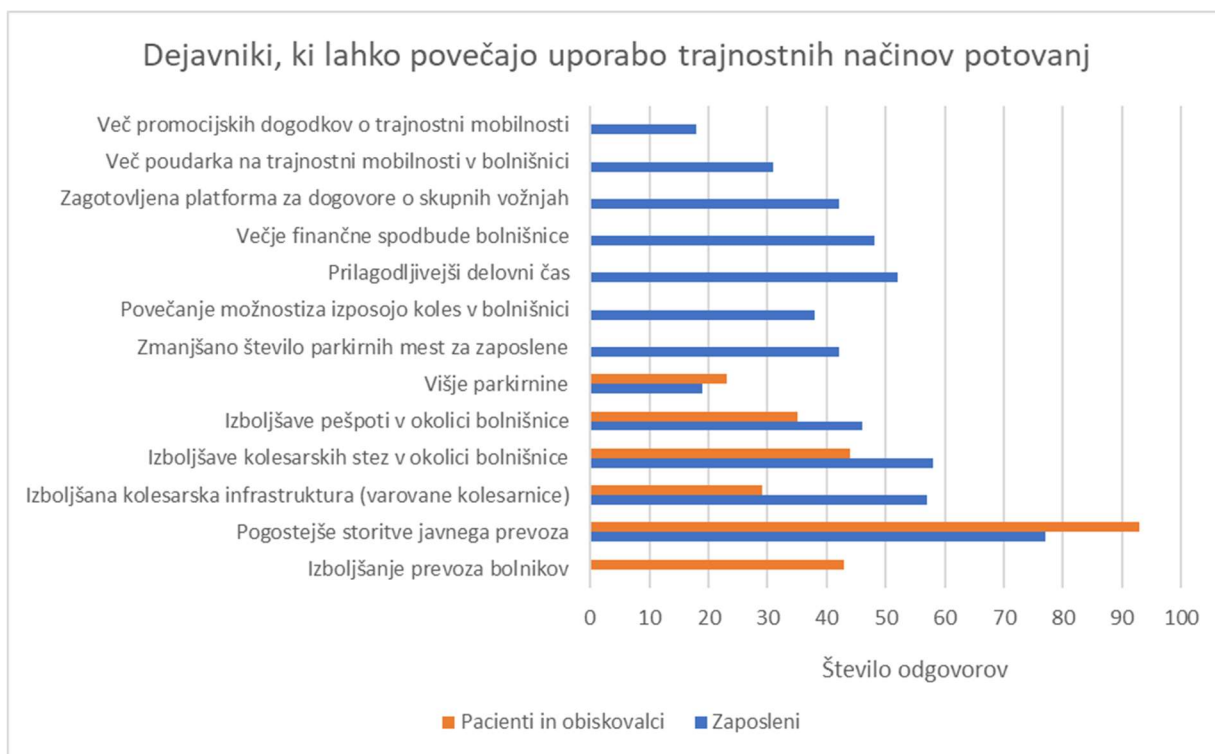
Preglednica 5: Specifični cilji in želene ciljne vrednosti

SPECIFIČNI CILJI	CILJNE VREDNOSTI
HOJA	
Povečati delež zaposlenih, ki na delo prihajajo peš.	Povečati delež zaposlenih, ki na delo prihajajo peš, s 13 % na 19 %.
Urediti površine za pešce.	Urediti in označiti površine za pešce na območju kompleksa SB NM do leta 2027.
KOLESARJENJE	
Povečati delež zaposlenih, ki na delo prihajajo s kolesom.	Povečati delež zaposlenih, ki na delo prihajajo s kolesom, s 5,48 % na 10 %.
Izboljšati kolesarsko infrastrukturo – ureditev za varno parkiranje koles zaposlenih.	Postaviti dve kolesarnici za zaposlene – eno v začetku leta 2024 in eno do konca leta 2025.
Povečati število službenih e-koles.	Povečati število službenih e-koles iz 2 koles leta 2023 na 4 kolesa do leta 2027.
Vzpostaviti sistem izposoje koles GoNM.	Vzpostavljen v letu 2023.
JAVNI PREVOZ	
Izboljšati ponudbo javnega potniškega prometa.	Urediti dodatno postajališče javnega potniškega prometa pri Urgentnem centru do leta 2030. Povečati frekvenco voženj mestnega potniškega prometa ob vikendih/praznikih do leta 2030 (TUS NM 2030).
SOUPORABA AVTOMOBILA	
Vzpostaviti platformo za skupne prevoze zaposlenih.	Vzpostaviti platformo za dogovore o skupnih vožnjah do leta 2026.
Povečati sopotništvo oziroma souporabo avtomobila med zaposlenimi.	Povečati sopotništvo med zaposlenimi za 5 % do leta 2030.
OPTIMIZIRAN MOTORNI PROMET	
Zmanjšati delež avtomobilskih poti zaposlenih na delo.	Zmanjšati delež avtomobilskih poti zaposlenih na delo s 87 % v letu 2023 na 80 % do leta 2032.
Zmanjšati delež avtomobilskih poti obiskovalcev SB NM.	Zmanjšati delež avtomobilskih poti obiskovalcev SB NM s 85,7 % v letu 2023 na 82 % do leta 2032.

Zmanjšati delež zaposlenih, ki uporabljajo osebni avtomobil na bencinski oziroma dizelski pogon.	Postaviti 3 polnilnice za električna vozila na parkirišču za zaposlene SB NM v letu 2023.
Zmanjšati zastoje in hrup na območju bolnišničnega kompleksa.	Zapreti del Šmihelske ceste, ki poteka mimo Urgentnega centra, do leta 2032.
PROMOCIJA IN INFORMIRANJE	
Povečati vključevanje zaposlenih SB NM v promocijske kampanje.	Najmanj 1x letno se vključiti v nacionalno/mednarodno kampanjo (na primer Evropski teden mobilnosti).
Zmanjšati stroške za bolniške odsotnosti.	Zmanjšati bolniško odsotnost zaposlenih za 3 % do leta 2032.
Izdelati IT orodja/platforme za ozaveščanje javnosti o trajnostni mobilnosti.	Izdelati IT orodje do leta 2024.

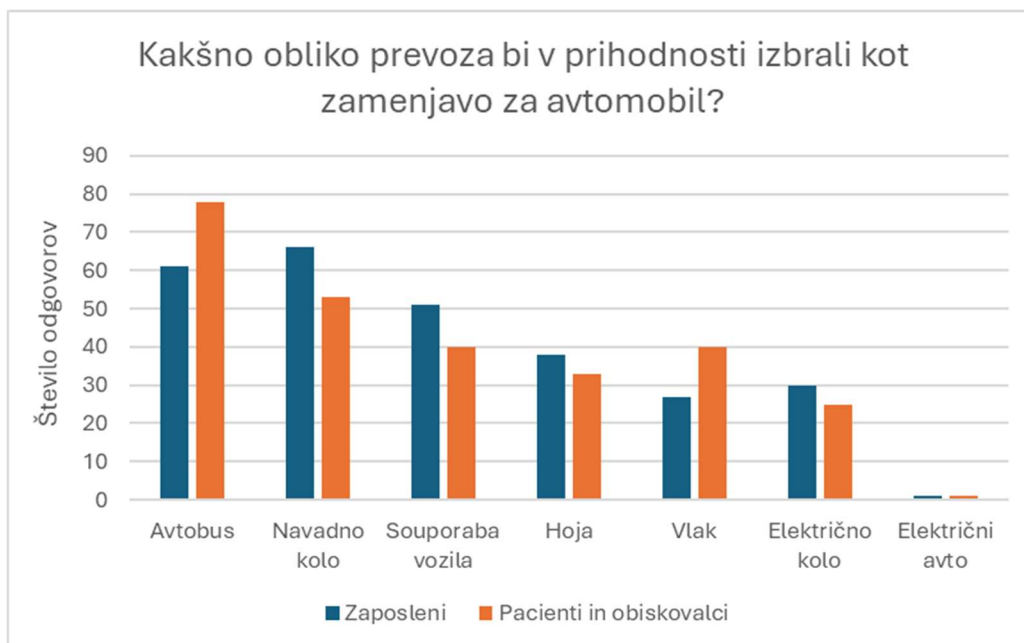
4 Ukrepi

Delovna skupina za pripravo MN za SB NM se je za ukrepe, ki smo jih izbrali, odločala tudi na podlagi izvedene ankete. Anketirance smo prosili, da izberejo dejavnike, ki bi jih spodbudili k uporabi okolju prijaznejših načinov prevoza namesto osebnega avtomobila. Grafikon 6 prikazuje število anketirancev, ki so izbrali vsak posamezen dejavnik. Najpogosteje izbran dejavnik, ki bi lahko povečal trajnostne načine prevoza za obe skupini (zaposleni in pacienti ter obiskovalci), so pogostejše storitve javnega prevoza. Za zaposlene v bolnišnici so med najpogosteje izbranimi dejavniki sledile izboljšave kolesarskih poti in kolesarskih objektov v bolnišnici, nato pa bolj prilagodljiv delovni čas. Pacienti in obiskovalci so najpogosteje izbrali izboljšave kolesarskih in pešpoti ter boljše storitve prevoza za paciente. Ugotovitve kažejo, da je za povečanje trajnostne mobilnosti bolj pomembno uvesti mehke ukrepe kot omejevalne ukrepe, na primer višje parkirnine in zmanjšanje parkirnih prostorov.



Grafikon 6: Dejavniki, ki lahko povečajo uporabo trajnostnih načinov potovanja v SB NM

Anketirance smo vprašali tudi, katero trajnostno možnost prevoza bi v prihodnosti izbrali namesto avtomobila. Grafikon 7 prikazuje število anketirancev, ki so izbrali različne možnosti. Za zaposlene v bolnišnici je najpogosteje izbrana možnost običajno kolo, sledijo ji avtobus, souporaba avtomobila, hoja in električno kolo. Za paciente in obiskovalce je najpogosteje izbrana možnost avtobus, sledijo ji običajno kolo, souporaba avtomobila, vlak, hoja in električno kolo. Na splošno se zdi, da imata uporaba avtobusa in kolesarjenje največji potencial za zamenjavo osebnih avtomobilov v prihodnosti za obe skupini.



Grafikon 7: Oblika prevoza, ki bi jo anketiranci izbrali kot zamenjavo za osebni avtomobil

Pri izbiri ukrepov za MN smo izhajali iz Nacionalnih smernic za pripravo mobilnostnih načrtov za ustanove, iz celovitega pregleda literature na temo trajnostne mobilnosti ter iz izsledkov ankete, ki smo jo opravili v okviru projekta Salomon. Za MN SB NM smo predvideli 5 ključnih področij ukrepanja:

- področje upravljanja mobilnosti,
- ukrepi za spodbujanje hoje,
- ukrepi za spodbujanje kolesarjenja,
- ukrepi za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa in
- ukrepi za spodbujanje trajnostne uporabe osebnega avtomobila.

Izbrali smo tiste ukrepe, ki so izvedljivi in bodo pustili trajen učinek pri spremembi kulture ljudi. Pri vsakem predlaganem ukrepu smo podali oceno zahtevnosti, sprejemljivosti in stroškov, kratek opis, predvidene vire sredstev in odgovornost za izvedbo.

4.1 Področje upravljanja mobilnosti

4.1.1 Optimizacija načrtovanja delovnega časa

Skupina ukrepov	področje upravljanja mobilnosti
Zahtevnost izvedbe	nezahtevna
Sprejemljivost	visoka
Stroški	nizki
Odgovorni	vodstvo SB NM

Dandanes sodobna tehnologija omogoča različne oblike dela od doma, ki jih spodbuja tudi SB NM. Če delovni proces omogoča opravljanje dela od doma, našim zaposlenim omogočamo, da opravljajo delo od doma ter tako prihranijo čas in prevozne stroške na delo.

Delo na domu opredeljuje Pravilnik o opravljanju dela od doma, ki je bil sprejet 1. 11. 2021. Delo na domu se omogoča za delovna mesta, ki so določena v aktu o sistemizaciji, razen za tista, za katera narava dela, delovni proces ali predpisi tega ne omogočajo. Za tako obliko dela se SB NM in zaposleni sporazumno dogovorita (vir: Pravilnik o opravljanju dela na domu, SB NM, 2021).

4.1.2 Informacijski paket za zaposlene in uporabnike

Skupina ukrepov	področje upravljanja mobilnosti
Zahtevnost izvedbe	nezahtevna
Sprejemljivost	visoka
Stroški	nizki
Odgovorni	vodstvo SB NM

Lokacija SB NM je dobro dostopna z različnimi potovalnimi načini, še posebno za hojo in kolesarjenje, vendar pa se zaposleni in obiskovalci pogosto ne zavedajo vseh možnosti dostopa in njihovih prednosti. Podatki so na voljo na spletu, vendar so zelo razpršeni. Privlačnost alternativnih potovalnih načinov nadalje zmanjšuje tudi rutinska uporaba avtomobila, ki se je v preteklem desetletju zelo okrepila. Zato je pomembno, da so uporabniki seznanjeni z vsemi potovalnimi načini, ki so jim na voljo. V okviru ukrepa bomo pripravili informacijski paket, ki bo sestavljen iz naslednjih gradiv:

- tiskana gradiva o dostopnosti lokacije SB NM, v katerih so označene lokacije linij javnega potniškega prometa, organiziranost kolesarskega omrežja, parkirišč za kolesa in podobno;
- spletne informacije z navodili za dostop do lokacije SB NM;
- paket informacij za nove zaposlene s spodbujanjem trajnostnih oblik potovanja na delo in z informacijami o dostopnosti SB NM.

4.1.3 Spodbujanje zaposlenih za trajnostni prihod na delo

Skupina ukrepov	področje upravljanja mobilnosti
Zahtevnost izvedbe	nezahtevna
Sprejemljivost	visoka
Stroški	srednji
Odgovorni	vodstvo SB NM

Na lokaciji SB NM je bila v okviru projekta Salomon vzpostavljena avtomatska postaja za izposajo koles GoNM. Za registracijo in uporabo sistema je potrebna uporabniška sezonska kartica, za katero mora uporabnik odšteti 25 EUR. Ker v SB NM poleg trajnostne mobilnosti spodbujamo tudi zdrav način življenja, smo se odločili, da našim zaposlenim ponudimo sezonske uporabniške kartice za sistem GoNM brezplačno. Od leta 2023 dalje vsako leto SB NM zaposlenim ponudi 100 brezplačnih uporabniških kartic.

4.2 Ukrepi za spodbujanje hoje

4.2.1 Urejanje površin za pešce

Skupina ukrepov	hoja
Zahtevnost izvedbe	zelo zahtevna
Sprejemljivost	visoka
Stroški	visoki
Odgovorni	vodstvo SB NM

Na območju SB NM je trenutno urejena pešpot, ki povezuje kompleks med upravno stavbo in glavno stavbo bolnišnice, vendar pa nekateri dostopi za pešce še niso povsem urejeni, problematično je predvsem križanje intervencijske poti in pešpoti pred glavnim vhodom v bolnišnico. V sklopu ukrepov se bo za SB NM izdelala projektna dokumentacija za izgradnjo novega glavnega vhoda, južnega prizidka ter ureditev cestne infrastrukture, katere sestavni del bo tudi umestitev nove pešpoti za zaposlene, paciente in obiskovalce SB NM. Namen ureditve cestne infrastrukture je ločitev poti za pešce, intervencijske poti in dostavne poti za tovorni promet. S tem bomo zagotovili krajše, kakovostne in varne površine za pešce in gibalno ovirane osebe ter povečali privlačnost hoje tako za zaposlene in tudi za paciente ter obiskovalce.

4.2.2 Označitev območja in stavb s smerokazi

Skupina ukrepov	hoja
Zahtevnost izvedbe	srednja
Sprejemljivost	visoka
Stroški	srednji
Odgovorni	vodstvo SB NM

Območje SB NM je že opremljeno s kartami s shematskim prikazom ožjega območja bolnišnice in s smerokazi, ki deležnike bolnišnice informirajo o lokaciji vhodov v bolnišnico ter o lokacijah posameznih oddelkov. V prihodnosti bomo območje opremili s smerokazi za osebe z invalidnostjo (vhodi, parkirišča) in z drugimi pomembnimi informacijami (na primer parkirišča za kolesa, kolesarnice, postaja za izposojlo koles). Opredelitev lokacij za postavitev elementov za usmerjanje ter njihova vsebina bodo pripravljeni v okviru projektne dokumentacije za izgradnjo novega glavnega vhoda, južnega prizidka ter ureditev cestne infrastrukture. Vsebina in lokacije elementov za usmerjanje se bodo prilagajale skladno s preurejanjem območja.

4.2.3 Promocija hoje

Skupina ukrepov	hoja
Zahtevnost izvedbe	nizka
Sprejemljivost	visoka
Stroški	nizki
Odgovorni	vodstvo SB NM

Potencial za hojo zaposlenih SB NM ni v polnosti izkoriščen. V 2-kilometrskega radiju bolnišnice živi 237 zaposlenih, kar predstavlja 19,36 % zaposlenih, od teh pa jih občasno na delo prihaja peš le 13 %. Zaposleni so v okviru izvedene raziskave izpostavili nekaj ovir, ki jim preprečujejo, da bi na delo hodili peš: slabe vremenske razmere (na primer sneg), dolgi potovalni časi, pomanjkanje pešpoti ter delo v nočnih izmenah. V prihodnosti je smiselno potencial za hojo spodbujati na različne načine, predvsem s promocijo hoje, ki bo temeljila na informiranju o zdravstvenih prednostih hoje. Za ozaveščanje o pozitivnih vplivih hoje bodo izpeljane različne aktivnosti, ki bodo namenjene različnim skupinam glede na njihove navade:

- izdelava elektronskih gradiv z informacijami o pozitivnih učinkih hoje na zdravje;
- sodelovanje v promocijskih akcijah (Teden zdravja, Evropski teden mobilnosti);
- promocija dobrih rezultatov na področju hoje.

4.3 Ukrepi za spodbujanje kolesarjenja

4.3.1 Oprema lokacije za spodbujanje kolesarjenja

Skupina ukrepov	kolesarjenje
Zahtevnost izvedbe	srednje
Sprejemljivost	visoka
Stroški	visoki
Odgovorni	vodstvo SB NM

Lega bolnišnice predstavlja velik potencial za povečanje kolesarjenja za prihod na delo. Za celodnevno parkiranje koles in za parkiranje dražjih električnih koles zaposlenih je potrebna postavitve varovanih kolesarnic. Slednje bodo spodbudile uporabo koles tudi na daljših razdaljah, za katere je potrebna uporaba kakovostnih in zmogljivih koles. V naslednjih letih SB NM načrtuje postavitve dveh kolesarnic. Ena kolesarnica bo nekoliko odmaknjena od glavnega vhoda in postavljena za Urgentnim centrom ter bo ograjena in pod stalnim nadzorom, dostop do nje pa bo mogoč z uporabo službene kartice SB NM. Lokacija druge kolesarnice bo opredeljena v okviru projektne dokumentacije za izgradnjo novega glavnega vhoda, južnega prizidka ter ureditev cestne infrastrukture. V sklopu kolesarnic bo urejeno tudi polnjenje električnih koles.

4.3.2 Dograjevanje in vzdrževanje kolesarske infrastrukture

Skupina ukrepov	kolesarjenje
Zahtevnost izvedbe	srednje
Sprejemljivost	srednja
Stroški	srednji
Odgovorni	vodstvo SB NM

Za celovito izboljšanje dostopnosti bolnišnice s kolesom bo SB NM v sklopu projektne dokumentacije za izgradnjo novega glavnega vhoda, južnega prizidka ter ureditev cestne infrastrukture umestila postavitev stojal za kolesa za obiskovalce, odstranitev ovir (kjer te obstajajo) in prilagoditev dostopov za kolesarje. Pomembno je tudi označevanje lokacije s smerokazi (v paketu s smerokazi za hojo). Trenutna kolesarska infrastruktura bo redno vzdrževana.

4.3.3 Službena kolesa

Skupina ukrepov	kolesarjenje
Zahtevnost izvedbe	srednje
Sprejemljivost	srednja
Stroški	srednji
Odgovorni	vodstvo SB NM

Službena kolesa so v mnogih ustanovah že dobro uveljavljena. S kolesom je mogoče opraviti večino službenih poti znotraj mesta in v njegovem bližnjem zaledju. SB NM je v okviru projekta Salomon v letu 2023 nabavila dve električni kolesi, število službenih koles pa bo v prihodnjih petih letih povečala na 4. SB NM ima že vzpostavljen sistem izposoje službenih koles, ki je natančno določen v Navodilu o uporabi službenih električnih koles.

4.3.4 Promocija kolesarjenja na delo

Skupina ukrepov	kolesarjenje
Zahtevnost izvedbe	nizka
Sprejemljivost	visoka
Stroški	nizki
Odgovorni	vodstvo SB NM

V radiju od 2 do 7 km od SB NM živi 173 zaposlenih, kar predstavlja 14,13 % zaposlenih. Od teh jih na delo občasno prihaja s kolesom le 5,48 %. Glavne ovire za kolesarjenje, ki so jih izpostavili anketiranci: slabe vremenske razmere (na primer sneg), dolgi potovalni časi, pomanjkanje kolesarskih poti ter delo v nočnih izmenah. V prihodnosti je treba potencial za kolesarjenje spodbujati na različne načine, predvsem s promocijo kolesarjenja, ki bo temeljila na informiranju o zdravstvenih prednostih kolesarjenja. V SB NM že poteka promocija kolesarjenja, zlasti v okviru Evropskega tedna mobilnosti, v prihodnjih letih pa bomo za ozaveščanje o pozitivnih vplivih kolesarjenja izpeljali še več različnih aktivnosti, med njimi so:

- izdelava elektronskih gradiv z informacijami o pozitivnih učinkih kolesarjenja na zdravje;
- sodelovanje v promocijskih akcijah (Teden zdravja, Evropski teden mobilnosti);
- promocija dobrih rezultatov na področju kolesarjenja.

4.3.5 Ohranitev obstoječega javnega sistema za izposajo koles

Skupina ukrepov	kolesarjenje
Zahtevnost izvedbe	nizka
Sprejemljivost	srednja
Stroški	nizki
Odgovorni	vodstvo SB NM

Z željo zmanjševanja prometne obremenjenosti okoli bolnišnice je bila v okviru projekta Salomon pri upravnih stavbi SB NM v letu 2023 postavljena kolesarnica sistema izposoje koles [GoNM](#). Postaja SB NM je že 18. postaja sistema. Sistem je avtomatski in omogoča enostavno izposajo in vožnjo s kolesi, ki so na voljo na več postajališčih v Mestni občini Novo mesto, Straži, Mirni Peči, Trebnjem in Beli krajini. SB NM vsako leto zaposlenim razdeli 100 brezplačnih uporabniških sezonskih kartic. Ker je sistem med zaposlenimi dobro sprejet, bo SB NM tudi v prihodnjih letih nadaljevala z omenjeno prakso.

4.4 Ukrepi za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa

4.4.1 IT orodje za spodbujanje trajnostne mobilnosti

Skupina ukrepov	JPP
Zahtevnost izvedbe	srednja
Sprejemljivost	srednja
Stroški	srednji
Odgovorni	vodstvo SB NM

V okviru projekta Salomon je bilo razvito IT orodje za spodbujanje trajnostne mobilnosti med pacienti, obiskovalci in zaposlenimi v SB NM, ki uporabnikom omogoča integrirane informacije o razpoložljivosti JPP in trajnostnih prevoznih oblikah ter promovira uporabo aktivnega potovanja za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Orodje trajnostno mobilnost predstavlja kot prijetno izkušnjo za uporabnike in hkrati ponuja priložnost za enostavno upravljanje trajnostne mobilnosti na lokaciji SB NM. Orodje je uporabno na način, da prikazuje funkcije, kot so načrtovanje poti, obveščanje obiskovalcev, beleženje dosežkov in statistike ter izpolnitev ankete o potovalnih navadah. Velik poudarek IT orodja je namenjen povezavi do multimodalnega načrtovalca poti, ki iskalcu ponuja preverjene in zanesljive podatke o razpoložljivi ponudbi JPP.

4.4.2 Spodbujanje izboljšanja ponudbe javnega potniškega prometa

Skupina ukrepov	JPP
Zahtevnost izvedbe	zelo zahtevna
Sprejemljivost	visoka
Stroški	visoka
Odgovorni	vodstvo SB NM, prevozniki (Arriva, Slovenske železnice)

Novo mesto je zaposlitveno središče JV regije. To generira močne prometne tokove, ki v kotlinski legi povzročajo dodatno onesnaževanje zraka in druge okoljske vplive. MO NM v Trajnostni urbani strategiji načrtuje več ukrepov za izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa, med drugimi tudi prenovo postajališč javnega potniškega prometa, vzpostavitev medkrajevnih linij za boljšo dostopnost Novega mesta ter izboljšanje splošne podobe javnega prometa (vir: TUS NM 2030). Ukrep za izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa v okolici bolnišnice vključuje prilagoditev urnikov in tras prevozov ter vzpostavitev novega postajališča v neposredni bližini bolnišnice. V sklopu projektne dokumentacije za izgradnjo novega glavnega vhoda, južnega prizidka ter ureditev cestne infrastrukture bo bolnišnica pripravila pobudo za prilagoditev sistema javnega potniškega prometa (potrebe po dodatnih vožnjah ter dodatnem postajališču pri Urgentnem centru) ter jo posredovala na MO NM.

4.5 Ukrepi za spodbujanje trajnostne uporabe osebnega avtomobila

4.5.1 Polnilnice za električne avtomobile

Skupina ukrepov	osebni avtomobil
Zahtevnost izvedbe	zahtevna
Sprejemljivost	visoka
Stroški	visoki
Odgovorni	vodstvo SB NM

Alternativna goriva lahko odločilno pripomorejo k zmanjšanju izpustov in doseganju okoljskih ciljev, zato smo na parkirišču za zaposlene pred upravo stavbo bolnišnice v letu 2023 postavili tri polnilnice za električna in hibridna vozila s šestimi polnilnimi mesti. Svojim zaposlenim smo v času trajanja projekta SALOMON omogočili, da so svoja vozila napolnili brezplačno. Na ta način smo spodbujali naše zaposlene k lažji odločitvi za nakup električnega vozila, ki ga bodo lahko napolnili, ko so v službi. Po končanem projektu bodo zaposleni plačevali polnjenje električnih vozil po veljavnem ceniku.

4.5.2 Platforma za dogovore o skupnih vožnjah

Skupina ukrepov	osebni avtomobil
Zahtevnost izvedbe	nizka
Sprejemljivost	srednja
Stroški	nizki
Odgovorni	vodstvo SB NM

Številni zaposleni v SB NM nimajo in tudi ne bodo imeli druge možnosti, kot da se na delo vozijo z osebnim avtomobilom. Vendar ugotovitve o porazdelitvi lokacij bivanja zaposlenih ter izsledki, ki izhajajo iz opravljenih anket, nakazujejo možnost souporabe prevoza z drugimi zaposlenimi. Usklajevanje o skupnih vožnjah je pogosto izziv, saj zaposleni med seboj niso vedno dobro povezani ali ne vzdržujejo redne komunikacije. Poleg tega delajo v različnih izmenah. Za premagovanje teh ovir bo vzpostavljena spletna platforma za dogovore o skupnih vožnjah, ki bo dostopna vsem zaposlenim SB NM in jim bo omogočala enostavno dogovarjanje o skupnih vožnjah. Pri vzpostavitvi platforme bosta ključni intenzivna komunikacija in promocija njene uporabe.

5 Akcijski načrt

	Ocena stroška (v EUR)	Odgovornost	Viri financiranja	Rok izvedbe	Opombe
Področje upravljanja mobilnosti					
Optimizacija načrtovanja delovnega časa	/	SB NM	lastna sredstva	2023–2032	
Informacijski paket za zaposlene in uporabnike	1.000/paket	SB NM	lastna sredstva	2025	
Spodbujanje zaposlenih za trajnostni prihod na delo	3.000 *	SB NM	lastna sredstva	2023–2027	nakup GoNM kartic za zaposlene
Ukrepi za spodbujanje hoje					
Urejanje površin za pešce	*	SB NM MO NM	lastna in državna sredstva	2023–2032	ocena na podlagi projektne dokumentacije
Označitev območja in stavb s smerokazi	10.000 *	SB NM	lastna sredstva	2023–2032	odvisno od zahtevnosti ureditev
Promocija hoje	500/akcijo	SB NM	lastna sredstva	2023–2032	
Ukrepi za spodbujanje kolesarjenja					
Oprema lokacije za spodbujanje kolesarjenja	40.000	SB NM	lastna sredstva	2025	
Dograjevanje in vzdrževanje kolesarske infrastrukture	*	SB NM	lastna sredstva	2023–2032	ocena na podlagi projektne dokumentacije
Službena kolesa	6.000	SB NM	lastna sredstva	2027	
Promocija kolesarjenja na delo	500/akcijo	SB NM	lastna sredstva	2023–2032	
Ohranitev obstoječega javnega sistema za izposajo koles	/	SB NM	lastna sredstva	2023–2027	vzdrževanje sistema pokrito z nakupom kartic
Ukrepi za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa					
IT orodje za spodbujanje trajnostne mobilnosti	3.000	SB NM	EU sredstva	2024	
Izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa	*	SB NM MO NM	lastna in državna sredstva	2023–2032	ocena na podlagi projektne dokumentacije
Ukrepi za spodbujanje trajnostne uporabe osebne avtomobila					
Polnilnice za električne avtomobile	1.000 *	SB NM	lastna sredstva	2023	letno vzdrževanje polnilnic
Platforma za dogovore o skupnih vožnjah	1.000	SB NM	lastna sredstva	2026	

6 Viri in literatura

- Avtobusni promet – Promet v Mestni občini Novo mesto, spletna stran MO NM, maj 2020. Dostopno na naslovu: [Avtobusni promet – Promet v Mestni občini Novo mesto](#)
- Celostna prometna strategija MO NM – Enostavne poti do živahnih središč, maj 2017. Dostopno na naslovu: [novomesto.si/mma/-/2018010808140299/](#)
- Literature review report for the Salomon project, Özlem Simsekoglu, Nord Univerity Business School, Road Traffic Section, Stjørdal, Norway, november 2022.
- Javni mestni promet v Novem mestu: Premajhno, da bi se res splačalo, Dolenjski list, 4. 1. 2023. Dostopno na naslovu: [Objava | Dolenjski list \(svet24.si\)](#)
- Mobilnostni načrt za Splošno bolnišnico Slovenj Gradec, ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o., marec 2019.
- Mobilnostni načrt Občine Ljutomer, projekt MOVECIT, januar 2018.
- Mobilnostni načrt Vintgar, PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., marec 2020.
- Mobilnostni načrt Ekonomske fakultete, Urbanistični inštitut Republike Slovenije, junij 2012.
- Slovenske železnice, vozni redi po relacijah, relacija Ljubljana–Novo mesto in Novo mesto–Metlika, december 2023. Dostopno na naslovu: <https://potniski.sz.si/vozni-redi-po-relacijah-od-11-decembra-2022-do-9-decembra-2023/>
- Splošna bolnišnica Novo mesto, Pravilnik o opravljanju dela na domu, november 2021.
- Splošna bolnišnica Novo mesto, Strateške usmeritve 2023–2032, februar 2023.
- Sustainable Mobility at High Traffic Locations – The Case of the General Hospital Novo mesto: Final report from the SALOMON project, Özlem Simsekoglu and Terje Andreas Mathisen, Nord Univerity Business School, Road Traffic Section, februar 2024.
- Trajnostna urbana strategija NM 2030, oktober 2015. Dostopno na naslovu: <https://www.novomesto.si/mma/-/2017091316031533/>
- Uvrstitev mobilnost med strateške priložnosti: nacionalne smernice za pripravo mobilnostnih načrtov za ustanove, Zbirka nacionalnih usmeritev na področju trajnostne mobilnosti, Ministrstvo za infrastrukturo, januar 2019.
- Zloženka Novo mesto pešpoti in kolesarske poti, 2023. Dostopno na naslovu: [novomesto.si/mma/-/2023061210530670/](#)