



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko

Analiza pripravljenosti za vključitev organizacij zasavske regije v sistem souporabe vozil

Avtorji:

Darja Topolšek

Tina Cvahte Ojsteršek

Celje, 2022

Naslov: Analiza pripravljenosti za vključitev organizacij zasavske regije v sistem souporabe vozil

Avtorji: Darja Topolšek, Tina Cvahte Ojsteršek

Naročnik: Regionalna razvojna agencija Zasavje

Kraj: Celje

Leto: 2022

Poročilo je izdelano kot del prijave na razpis Programme for the Environment and Climate Action (LIFE) s strani EU.

Kazalo vsebine

UVOD.....	1
1 MATERIALI IN METODE	2
1.1 VPRAŠALNIK	2
1.2 VZOREC	5
2 REZULTATI.....	7
2.1 OBSTOJEČE STANJE VOZNEGA PARKA IN SLUŽBENIH POTOVANJ	7
2.2 POTENCIAL ZA VKLJUČENOST V SISTEM SOUPORABE OSEBNIH VOZIL	10
SKLEP	16

Kazalo slik

SLIKA 1: VELIKOSTNA STRUKTURA ORGANIZACIJ V VZORCU	5
SLIKA 2: TIP ORGANIZACIJ V VZORCU	6
SLIKA 3: VOZNI PARK ZA PREVOZ OSEB ZA SLUŽBENE NAMENE	7
SLIKA 4: KOLIČINA VOZIL V VOZNEM PARKU	8
SLIKA 5: TIP NAKUPA/NAJEMAN VOZNEGA PARKA	8
SLIKA 6: MOBILNOSTNE NAVADE ZA SLUŽBENE POTI	9
SLIKA 7: POZNAVANJE CAR SHARING SISTEMA	11
SLIKA 8: VZPOSTAVITEV KONCEPTA SOUPORABE ELEKTRIČNIH OSEBNIH VOZIL.....	12
SLIKA 9: PREDNOSTI SOUPORABE VOZIL V ORGANIZACIJAH	13
SLIKA 10: SLABOSTI, KI JIH LAHKO ORGANIZACIJAM PRINESE VKLJUČENOST V SISTEM IZPOSOJE AVTOMOBILOV	14

Uvod

V letu 2017 so občine Hrastnik, Zagorje ob Savi, Trbovlje in Litija izdelale in sprejele Celostne prometne strategije občin, v katerih so se zavezale k spodbujanju in omogočanju trajnostne mobilnosti na ravni občin in regije. Na podlagi strategij in sorodnih pobud so se uvajali ukrepi, kot so implementacija kolesarskih in pešpoti, izposoja koles ter podobno. Gre predvsem za mikromobilnostne ukrepe, ukrepi, povezani z rabo osebnih avtomobilov, pa so manj obsežni. Ukrepi so v veliki meri povezani s prebivalstvom, manj pa se osredotočajo na organizacije v regiji in njihove potrebe po mobilnost zaposlenih.

Občine v regiji so se v letu 2022 povezale in odločile za skupno prijavo na razpis Programme for the Environment and Climate Action (LIFE) s strani EU. Cilji projekta so povezani z uvedbo sistema souporabe in izposoje avtomobilov na regijski ravni, ki bo omogočal uporabo vozil za potrebe občinskih in drugih subjektov v delovnem času, izven delovnega časa pa tudi za druge uporabnike. Predvidevamo, da bo dodatna ponudba trajnostnih oblik mobilnosti pozitivno vplivala na premik deleža uporabe modalitet za potovanja v smeri bolj trajnostnih modalitet. V skladu s projektno idejo bi bile v sistem vključene tudi organizacije v regiji, ki bi jim bila omogočena izposoja vozil v sklopu sistema med delovnim časom, s čimer bi bil sistem optimiziran, hkrati pa bi bila organizacijam ponujena bolj trajnostna in cenovno učinkovitejša alternativa uporabi službenih vozil za službene poti.

V sklopu priprave prijave na razpis je bila izvedena anketa med organizacijami v regiji, katere primarni namen je bil ugotoviti stopnjo pripravljenosti organizacij za vključitev v sistem souporabe vozil. Poročilo podaja izsledke ankete ter izhodišča za pripravo sistema.

1 Materiali in metode

Kot del prijave na razpis Programme for the Environment and Climate Action (LIFE) s strani EU se je pripravila analiza potenciala in pripravljenosti za vključitev organizacij v sistem souporabe vozil v regiji za službene poti oziroma za delno nadomestitev službenih vozil z vozili iz sistema souporabe vozil. Tako se je v fazi pred prijavo na omenjeni razpis pripravil vprašalnik, ki bi dal odgovore na postavljena vprašanja, izmeril potencial za vključitev, ter omogočil natančnejše določevanje ciljev, ki bi jih prijavljen projekt in v njem načrtovani ukrepi lahko dosegali.

Vprašalniki so bili diseminirani med različnimi tipi organizacij v s strani Regionalne razvojne agencije Zasavje prek spletnih strani, socialnih omrežij in elektronskih naslovov v obdobju med sredino avgusta in sredino septembra 2022. V analizo je vključenih 114 odgovorov, od česar jih je 60 popolnih, 54 pa delno ustreznih.

Rezultati analiz anketnih vprašalnikov temeljijo na analizi podatkov v programskem paketu SPSS. V vprašalniku in analizi je bila uporabljena moška slovnična oblika, kar pa enakovredno zajema moške in ženske anketirance.

1.1 Vprašalnik

Vprašalnik je zajemal več sklopov, ki so skupaj obsegali 11 vprašanj, znotraj katerih je tudi več posameznih trditev.

Vprašalnik tako zajema sledeča področja in pod področja:

- Prvo vprašanje se je nanašalo na poznavanje koncepta souporabe avtomobilov (car sharing).
- V nadaljevanju vprašalnika smo anketirance povprašali o trenutni uporabi različnih osebnih vozil v organizaciji, ki jo predstavljajo, ter karakteristikah službenih poti, s čimer bomo identificirali potencial za vključitev v regijski sistem souporabe osebnih vozil. Vprašanje se je glasilo: »V kolikšni meri za vašo organizacijo veljajo naslednje

trditve (osredotočite se na poti, ki jih opravijo zaposleni z osebnimi avtomobili ali sorodnimi vozili za prevoz oseb, torej ne npr. poti, ki zahtevajo tovorne kombije ali specifične delovne stroje)?« Anketirani so podane trditve, ki so opisovale njihove službene poti, ocenili na pet stopenjski lestvici: Za organizacijo sploh ne velja; Za organizacijo bolj ne velja; Niti velja niti ne velja; Za organizacijo pretežno velja; Za organizacijo popolnoma velja. Vprašanje je zajemalo sledeče trditve:

- Zaposleni službene avtomobile uporabljajo tudi izven delovnega časa.
 - Za službene poti po Sloveniji zaposlene spodbujamo k uporabi javnega potniškega prometa.
 - Zaposleni za službene poti uporabljajo lastna vozila.
 - Naše službene poti je mogoče opraviti z električnimi avtomobili (službenimi ali lastnimi).
 - O vključitvi v sistem souporabe vozil smo že razmišljali.
 - Na nekaterih poteh (v večja mesta, v tujino) naši zaposleni že uporabljajo javne souporabe vozil.
 - V naši floti vozil za prevoz potnikov že uporabljamo električna vozila.
 - Naše službene poti se opravljajo v običajnem delovnem času (med 7. uro zjutraj in 17. uro popoldne, med tednom).
- Po predstavitvi koncepta car sharing smo neposredno preverili pripravljenost in potencial, da bi njihova organizacija uporabljala storitve sistema souporabe električnih osebnih vozil, če bi se vzpostavil v regiji. Anketirance smo prosili, da ocenijo vnaprej podane trditve oziroma podajo oceno, v kolikšni meri bi posamezna trditev veljala za njihovo organizacijo na sledeči lestvici: Sploh ne velja; Ne velja, Niti velja niti ne velja; Velja; Popolnoma velja. Podane so bile sledeče trditve:
 - Souporaba osebnih vozil bi bila za našo organizacijo dobra možnost.
 - Vključenost v shemo souporabe osebnih vozil bi zmanjšala stroške podjetja zaradi službenih poti.
 - Službene poti zaposlenih so preveč kompleksne, da bi jih lahko opravljali z osebnimi vozili, izposojenimi v sistemu souporabe vozil.
 - Zaposleni se ne bi strinjali s preходом na vključenost v sistem souporabe osebnih vozil namesto uporabe lastnih vozil organizacije ali svojih lastnih vozil za službene poti.

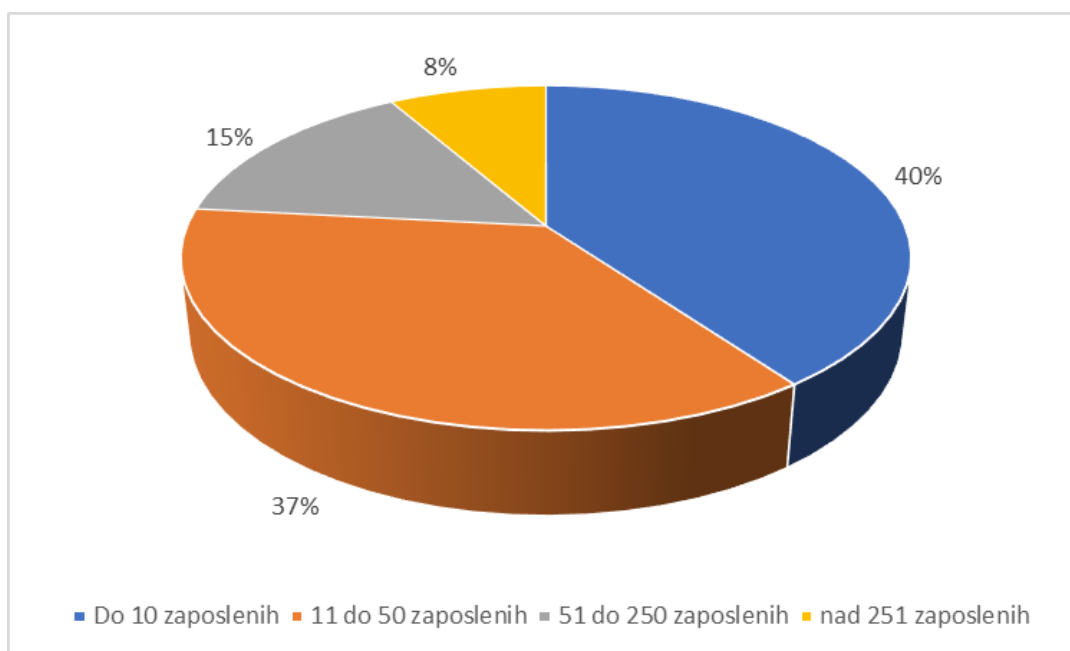
-
- Službene poti zaposlenih so preveč kompleksne, da bi jih lahko opravljali z električnimi vozili.,
 - V nadaljevanju smo želeli konkretizirati odnos organizacij do sistema souporabe vozil ter primernost za vključevanje v delovne procese organizacije, zato smo preverili, v kolikšni meri posamezne najpogostejše identificirane prednosti in slabosti vključenosti organizacij v car sharing veljajo za konkretne organizacije v regiji. Najprej smo preverili, v kolikšni meri za organizacijo veljajo posamezne potencialne prednosti, kjer so anketirani posamezne prednosti na vnaprej podanem seznamu ocenili na pet stopenjski lestvici od Sploh ne velja do Popolnoma velja. Ocenjevali so sledeče trditve:
 - Povečala bi se izkoriščenost (zasedenost) flote.
 - Povečala bi se fleksibilnost uporabe flote.
 - Zmanjšali bi se stroški vzdrževanja.
 - Zmanjšali bi se stroški goriva.
 - Zmanjšala bi se količina prevoženih kilometrov.
 - Izboljšala bi se trajnostna podoba organizacije.
 - Manj zaposlenih bi moralo za službene poti uporabljati lastna vozila.
 - Zaposleni bi lahko uporabljali sistem izposoje avtomobilov tudi v prostem času.
 - Sledeče vprašanje, s katerim smo preverili še, v kolikšni meri konkretno za organizacijo veljajo potencialne slabosti vključitve v sistem, je anketirance spet prosilo, da ocenijo posamezne trditve na lestvici od Sploh ne velja do Popolnoma velja. Ocenjevali so sledeče trditve:
 - Zaposleni bi manj skrbeli za vozila.
 - Zaposleni bi bili manj pozorni na varno vožnjo.
 - Podjetje bi izgubilo pomemben del svoje zunanje podobe.
 - Lahko se zgodi, da v nekem trenutku ni na voljo avtomobila za izposajo.
 - Lahko se zgodi, da zaradi podaljšanja ene poti pride do težav pri naslednji poti, če sta časovno zelo blizu.
 - Ob uporabi električnih vozil lahko pride do težav zaradi dometa vozila.
 - Lahko se zgodi, da ne dosežemo želenih stroškovnih prihrankov.

- Na koncu ankete so sledila še vprašanja o samem anketirancu oziroma njegovi vlogi v organizaciji, tipu in velikosti organizacije in trenutno uporabljenem voznem parku. Preverili smo, ali ima organizacija lasten vozni park, kako velik je ter ali imajo vozila v lasti oziroma v najemu.

1.2 Vzorec

Anketo so v popolnosti izpolnili predstavniki 60 organizacij. Velikostna struktura je prikazana na spodnjem grafu (Slika 1).

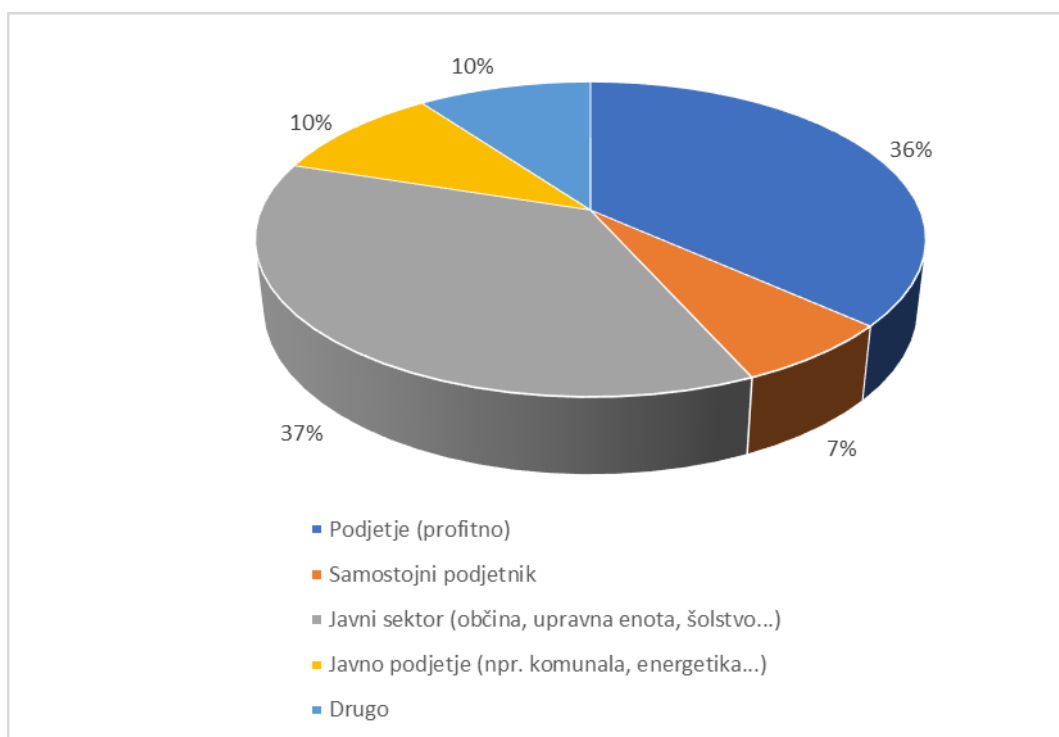
Slika 1: Velikostna struktura organizacij v vzorcu



Vzorec je zajel vse velikosti organizacij s poudarkom na mikro in majhnih podjetjih, kar je enakovredno celotni populaciji organizacij v regiji. Zajeli smo tudi 9 srednje velikih in 5 velikih organizacij iz regije.

Vzorec je zajemal različne tipe organizacij, kot je prikazano na Slika 2.

Slika 2: Tip organizacij v vzorcu



Vzorec je vseboval neporocionalno veliko javnih podjetij (10 %) in organizacij javnega sektorja (37 %), kar je skladno s primarno usmeritvijo predvidenega sistema, kjer bodo najprej k sodelovanju pozvane obćinske sluŹbe in sorodne javne organizacije, ki bodo tudi fokus analiz obstojećega voznega parka in pilotnih uvedb sistema. Dodatne sodelujoće organizacije pokrivajo tudi ostale tipe organizacij.

Ankete so v imenu organizacij izpolnjevali njihovi predstavniki. Kot je pokazalo vprašanje, s katerim smo preverjali vlogo anketiranih v organizaciji, je šlo većinoma za direktorje (predvsem v primeru manjših podjetij), vodje sektorjev ali vodje logistike in sekretarje oziroma referente. V veliki većini gre za zaposlene, ki so neposredno vkljućeni v uporabo sluŹbenih vozil in v doloćeni meri tudi za zaposlene, ki sprejemajo odloćitve o voznem parku in sluŹbenih poteh.

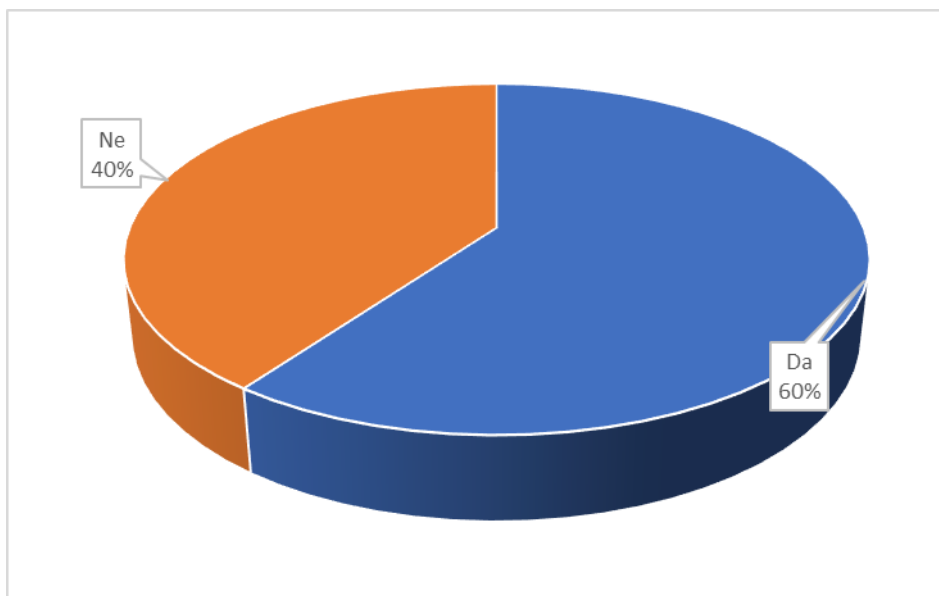
2 Rezultati

Analiza rezultatov raziskovanja temelji torej na 114 vprašalnikih, od katerih je bilo 60 vprašalnikov popolnoma izpolnjenih. V nadaljevanju podajamo ključne ugotovitve iz vprašalnika s potrebnimi pojasnitvami.

2.1 Obstoječe stanje voznega parka in službenih potovanj

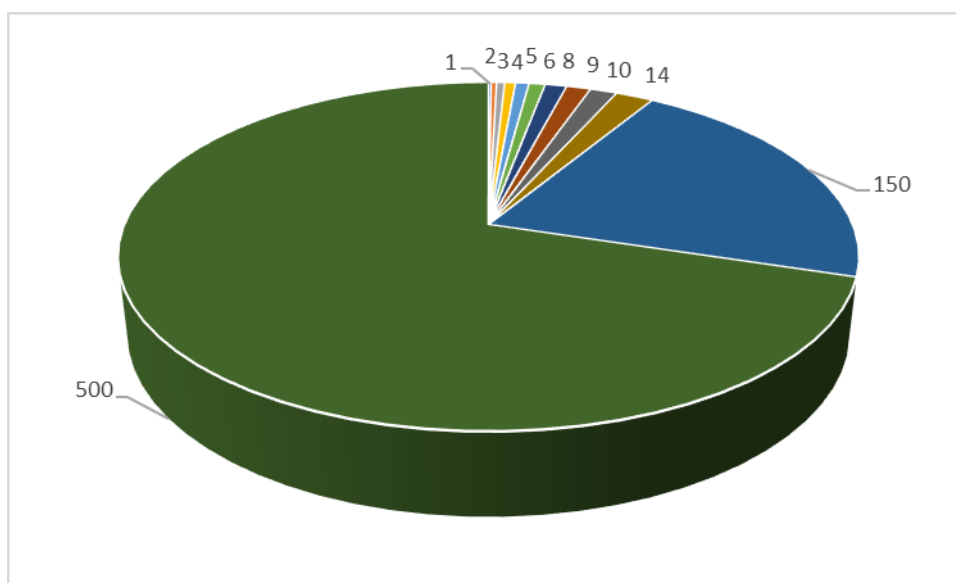
Za ugotovitev potenciala za vključitev v sistem nas je najprej zanimalo, v kolikšni meri imajo organizacije lasten vozni park oziroma potrebo po njem, ter kakšne so njegove karakteristike. Obstoje lastnega voznega parka osebnih vozil za službene namene organizacij prikazuje spodnja slika.

Slika 3: Vozni park za prevoz oseb za službene namene



60 % organizacij ima v uporabi vozila, ki so primarno namenjena za prevoz oseb in jih uporabljajo za službena potovanja. Nadalje smo predstavnike teh organizacij vprašali, koliko osebnih vozil, ki jih uporabljajo za prevoz potnikov v službene namene, imajo v voznem parku organizacije, kjer so podali številčno oceno količine vozil (Slika 4).

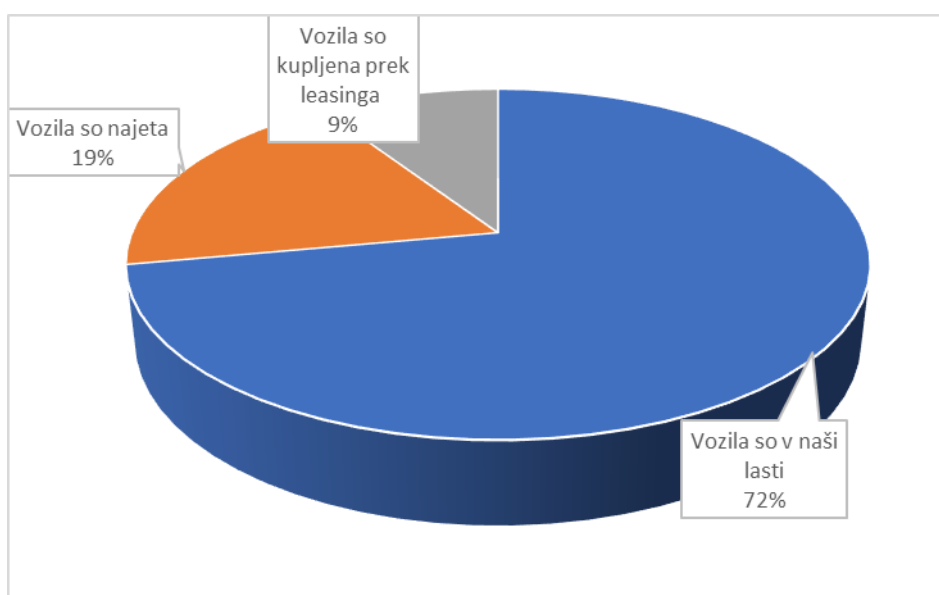
Slika 4: Količina vozil v voznem parku



Največ organizacij ima v svojem voznem parku 1 vozilo (44 %), skupno ima 91 % organizacij 10 ali manj vozil. Po ena organizacija ima 14, 150 in 500 vozil v voznem parku. Zajeli smo torej predvsem organizacije z manjšim voznim parkom.

Za tiste organizacije, ki imajo vozni park osebnih vozil, nas je zanimalo še, ali so vozila v njihovi lasti ali v najemu. Rezultate prikazuje Slika 5.

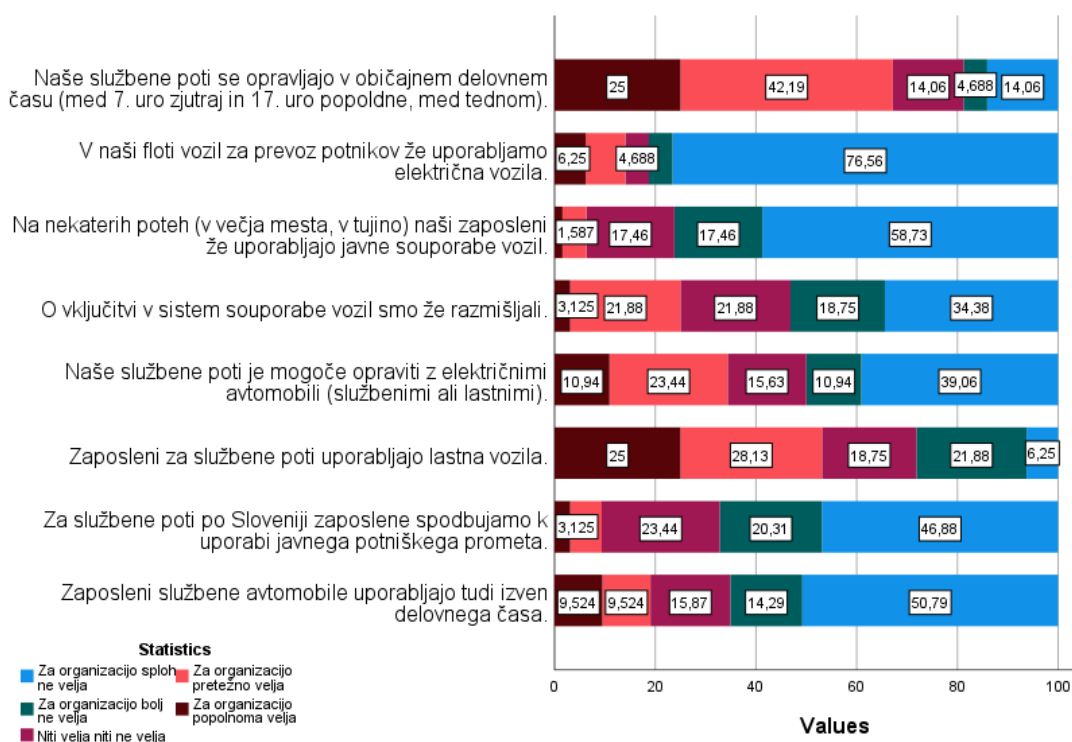
Slika 5: Tip nakupa/najeman voznega parka



Vidimo lahko, da imajo organizacije vozila pretežno v lasti (kupljena 72 % in kupljena prek leasinga 9 %), 19 % organizacij pa vozila najema.

V nadaljevanju vprašalnika smo zajeli vse organizacije, katerih predstavniki so sodelovali v anketi, ne glede na to, ali imajo lastni vozni park za službene poti ali ne. Najprej nas je zanimalo, kako zaposleni opravljajo svoje službene poti, ali obstajajo spodbude za uporabo javnega potniškega prometa ter sorodne karakteristike uporabe voznega parka oziroma opravljanja službenih potovanj zaposlenih. Anketiranci so na to vprašanje odgovarjali tako, da so izbirali med možnostmi: Za organizacijo sploh ne velja; Za organizacijo bolj ne velja; Niti velja niti ne velja; Za organizacijo pretežno velja; Za organizacijo popolnoma velja. Rezultate na to vprašanje prikazujemo s spodnjim grafom (Slika 6).

Slika 6: Mobilnostne navade za službene poti



Glede na odgovore anketirancev lahko zaključimo sledeče. V organizacijah se večina službenih poti opravi v običajnem delovnem času, kar pretežno ali popolnoma velja za 67 % organizacij. Za 82 % organizacij bolj ali sploh ne velja, da že uporabljajo električna vozila v svoji floti, le 14 % jih tovrstna vozila uporablja. Sisteme javne souporabe vozil

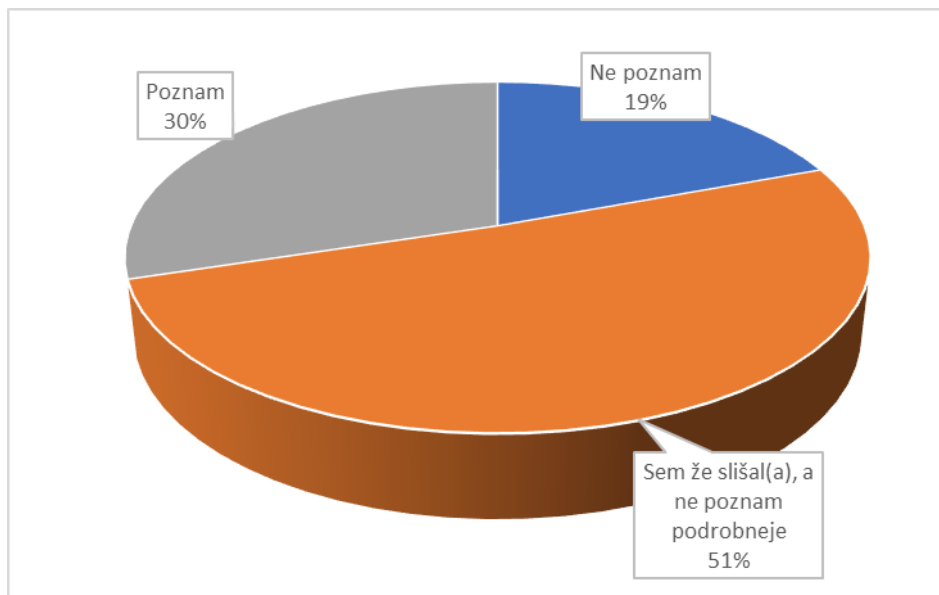
zaposleni pretežno ne uporabljajo niti na poteh v večja mesta ali v tujino, ta trditev bolj ali pretežno velja le za 7 % organizacij. Spodbudna pa je informacija, da je 25 % organizacij že razmišljalo o vključitvi v sistem souporabe vozil, kar podaja optimistično napoved glede potenciala sistema v regiji. Kot problematično se bi lahko izkazalo dejstvo, da 50 % organizacij ocenjuje, da njihovih službenih poti ne bi bilo mogoče opravljati z električnimi vozili. Izkazalo se je, da je relativno pogosta praksa, da zaposleni za službene poti uporabljajo lastna vozila, kar velja ali pretežno velja za kar 53 % organizacij, na drugi strani pa zaposleni v organizacijah, kjer imajo lastno floto vozil, zaposleni službena vozila za private namene pogosto uporabljajo v 20 % primerov. Zaključimo lahko, da med organizacijami sicer obstaja nekaj interesa za prehod na souporabo vozil, vendar trenutne prakse tega v veliki meri ne omogočajo oziroma bi bile potrebne tudi organizacijske spremembe.

2.2 Potencial za vključenost v sistem souporabe osebnih vozil

V naslednjem delu vprašalnika smo bolj neposredno naslovili potencial za vključenost organizacij v sistem souporabe vozil v regiji. Pred tem delom vprašalnika smo anketirancem tudi opredelili sistem car sharing kot: »Gre za sistem, kjer se zagotovijo osebna vozila (v tem primeru električna), ki si jih uporabniki izposodijo v uporabo za krajši čas in storitev plačajo glede na čas uporabe in/ali prevožene kilometre. Sistem je ustrezno digitalno podprt in vključuje postaje za izposajo in oddajo električnih osebnih vozil po celotni regiji.«

Na začetku ankete smo pri anketiranih želeli ugotoviti, kakšno je njihovo poznavanje Car sharing sistema. Anketiranci so lahko odgovorili z: Ne poznam ali Sem že slišal(a), a ne poznam podrobneje ali Poznam. Slika 7 prikazuje odgovore na to vprašanje.

Slika 7: Poznavanje Car sharing sistema



Večina anketiranih (51 %) je že slišalo za ta sistem, vendar ga ne poznajo podrobneje, 19 % anketiranih pa Car sharing sistema ne pozna.

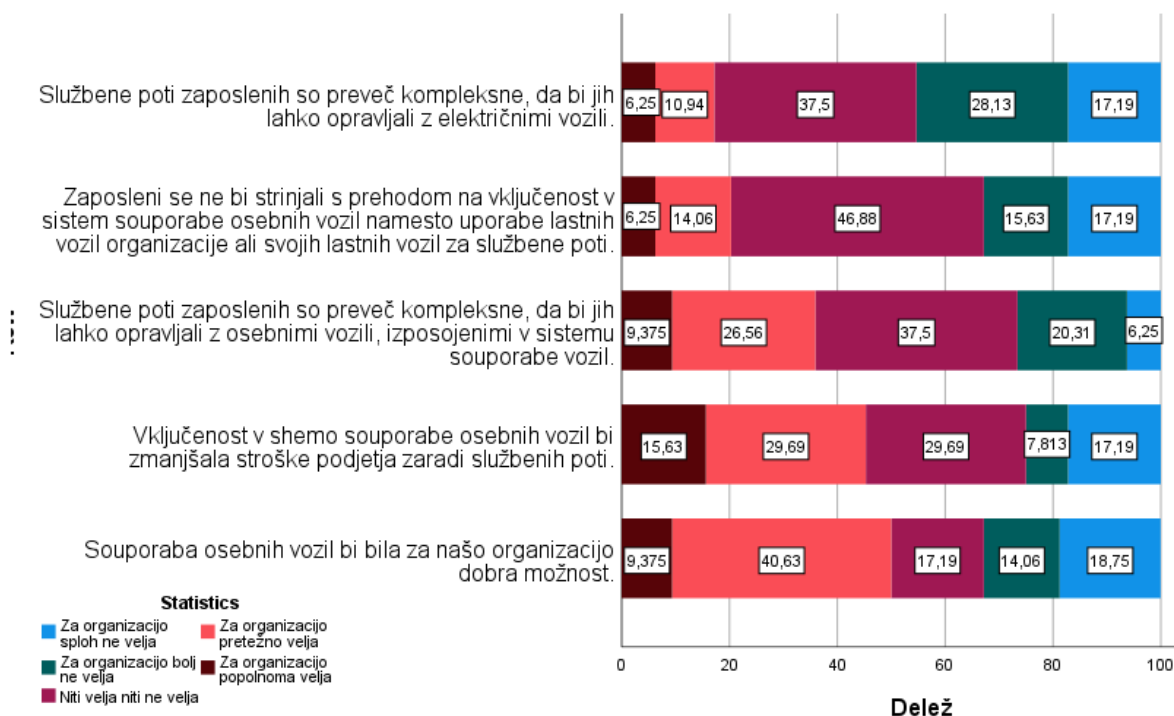
V nadaljevanju nas je zanimalo mnenje anketirancev o vpeljavi sistema souporabe električnih osebnih vozil v regiji in vključitev njihove organizacije v sistem za potrebe službenih potovanj oziroma kot delna nadomestitev njihove flote osebnih vozil. Pri vsaki nadaljnji trditvi so anketiranci izbirali med: Za organizacijo sploh ne velja; Za organizacijo bolj ne velja; Niti velja niti ne velja; Za organizacijo pretežno velja; Za organizacijo popolnoma velja; trditve so bile sledeče:

- Souporaba osebnih vozil bi bila za našo organizacijo dobra možnost.
- Vključenost v shemo souporabe osebnih vozil bi zmanjšala stroške podjetja zaradi službenih poti.
- Službene poti zaposlenih so preveč kompleksne, da bi jih lahko opravljali z osebnimi vozili, izposojenimi v sistemu souporabe vozil.
- Zaposleni se ne bi strinjali s preходом na vključenost v sistem souporabe osebnih vozil namesto uporabe lastnih vozil organizacije ali svojih lastnih vozil za službene poti.

- Službene poti zaposlenih so preveč kompleksne, da bi jih lahko opravljali z električnimi vozili.

Odgovore anketirancev prikazuje sledeča slika (Slika 8).

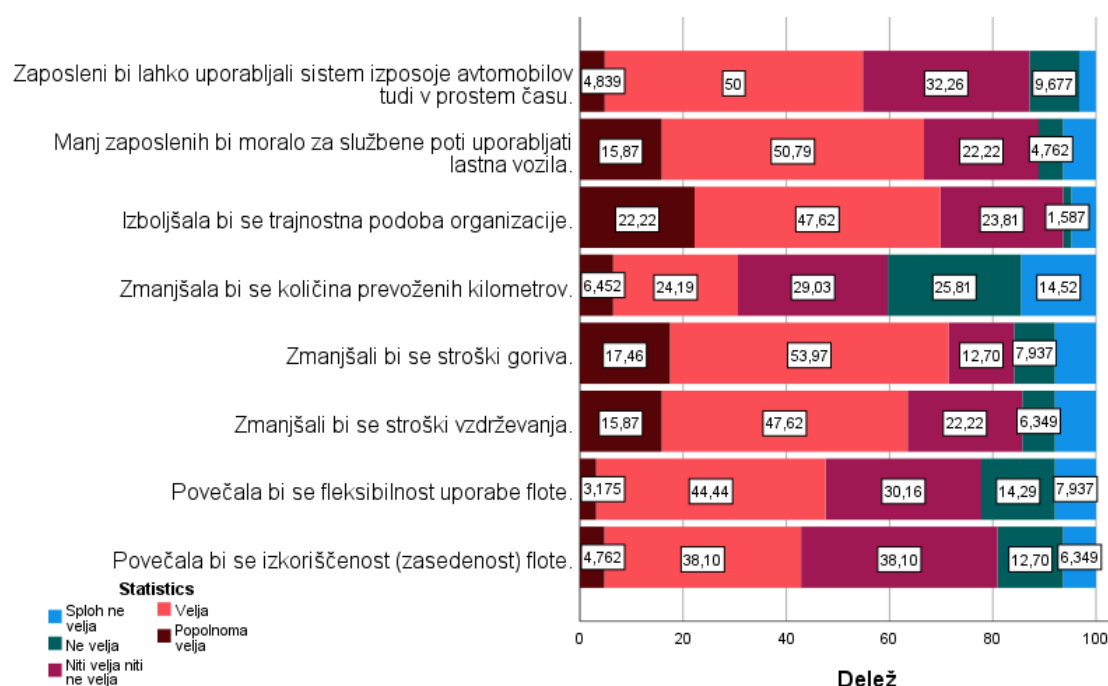
Slika 8: Vzpostavitev koncepta souporabe električnih osebnih vozil



Mnenja anketirancev o vpeljavi sistema souporabe električnih osebnih vozil v njihovo organizacijo so različna. V povprečju odgovorov izstopa trditev »Souporaba osebnih vozil bi bila za našo organizacijo dobra možnost«, ki jo kot pretežno ali popolnoma veljavno za organizacijo ocenjuje 50 % anketiranih. O vprašanju strinjanja zaposlenih glede vključitve v sistem souporabe vozil so anketirani precej neodločeni, kar 47 % se o trditvi ni opredelilo, popolnoma se s trditvijo ne strinja le 17 %.

V nadaljevanju smo iskali še konkretne opredelitve organizacij glede prednosti in slabost vključenosti v sistem souporabe vozil za potrebe službenih poti. Najprej smo podali nabor potencialnih prednosti uporabe sistema, na katere so anketiranci v nadaljevanju podajali strinjanje (Sploh ne velja; Ne velja; Niti velja niti ne velja; Velja; Popolnoma velja) s podanimi prednostmi. Odgovori na zastavljeno vprašanje so prikazani v nadaljevanju (Slika 9).

Slika 9: Prednosti souporabe vozil v organizacijah



Ugotavljamo, da so najpogostejše izpostavljene prednosti zmanjšanje stroškov goriva, kar kot veljavno ali popolnoma veljavno ocenjuje 71 % organizacij, izboljšanje trajnostne podobe organizacije (70 %) in zmanjšanje uporabe lastnih vozil zaposlenih za službene poti (67 %). Na splošno so bile trditve večinoma ocenjene pozitivno, izstopa pa trditev, da bi se zmanjšala količina prevoženih kilometrov, kar kot manj verjetno prednost izpostavlja 41 % organizacij.

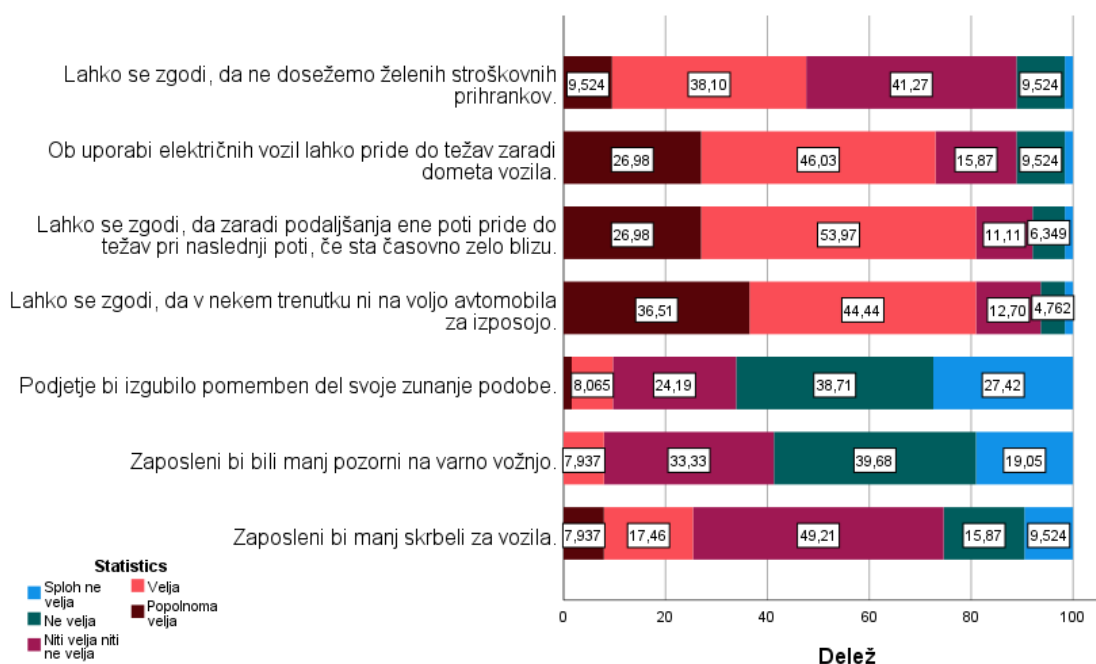
Če pogledamo povprečno oceno vseh podanih trditev, ki opisujejo potencialne prednosti za organizacije ob vključitvi v sistem souporabe električnih osebnih vozil, lahko glede na odgovore vključenih organizacij trditve rangiramo od najpomembnejše prednosti do najmanj pomembne, kot sledi:

1. Izboljšala bi se trajnostna podoba organizacije.
2. Zmanjšali bi se stroški goriva.
3. Manj zaposlenih bi moralo za službene poti uporabljati lastna vozila.
4. Zmanjšali bi se stroški vzdrževanja.
5. Zaposleni bi lahko uporabljali sistem izposoje avtomobilov tudi v prostem času.
6. Povečala bi se izkoriščenost (zasedenost) flote.

7. Povečala bi se fleksibilnost uporabe flote.
8. Zmanjšala bi se količina prevoženih kilometrov.

Zavedamo se, da imajo vsi sistemi določene prednosti, vendar včasih tudi pomanjkljivosti. Tako smo anketirance vprašali o njihovem mnenju glede možnih negativnih učinkov sistema izposoje avtomobilov. Na podane trditve s potencialnimi slabostmi so tako podajali svoje videnje na pet stopenjski lestvici (Sploh ne velja; Ne velja; Niti velja niti ne velja; Velja; Popolnoma velja). Rezultate prikazujemo s sledečim grafom (Slika 10).

Slika 10: Slabosti, ki jih lahko organizacijam prinese vključenost v sistem izposoje avtomobilov



Povprečja odgovorov na podane slabosti, ki jih lahko organizacijam prinese vključenost v sistem izposoje avtomobilov, so si med sabo različna v odvisnosti od trditve. Izstopajoče visoko ocenjene potencialne slabosti, torej področja, ki organizacije najbolj skrbijo glede potencialne vključitve v sistem souporabe vozil za namen službenih poti, so možne težave zaradi dometa električnih vozil, kar so kot veljavno ali popolnoma veljavno anketirani ocenili v 73 %, težave z urniki izposoje v primeru nepričakovanih podaljšanj službenih poti (81 %) in težav zaradi pomanjkanja avtomobilov za izposajo

oziroma prezasedenosti sistema (81 %). Gre torej za področja, ki jih je treba pri načrtovanju in vzpostavitvi sistema še posebej nasloviti in upoštevati zahteve ter urnike izposoje potencialno sodelujočih organizacij, da se premosti potencialne slabosti z vidika tovrstnih uporabnikov. Ostale potencialne slabosti so ocenjene nižje, še posebej nizka je skrb zaradi potencialne izgube pomembnega dela zunanje podobe organizacije in zmanjšanja pozornosti na varno vožnjo s strani zaposlenih.

Če pogledamo povprečno oceno vseh podanih trditev, ki opisujejo potencialne slabosti za organizacije ob vključitvi v sistem souporabe električnih osebnih vozil, lahko glede na odgovore vključenih organizacij trditve rangiramo od najpomembnejše slabosti do najmanj pomembne, kot sledi:

1. Lahko se zgodi, da v nekem trenutku ni na voljo avtomobila za izposajo.
2. Lahko se zgodi, da zaradi podaljšanja ene poti pride do težav pri naslednji poti, če sta časovno zelo blizu.
3. Ob uporabi električnih vozil lahko pride do težav zaradi dometa vozila.
4. Lahko se zgodi, da ne dosežemo želenih stroškovnih prihrankov.
5. Zaposleni bi manj skrbeli za vozila.
6. Zaposleni bi bili manj pozorni na varno vožnjo.
7. Podjetje bi izgubilo pomemben del svoje zunanje podobe.

Sklep

Organizacije v regiji trenutno za službene poti, ki jih opravljajo z osebnimi vozili, v veliki meri uporabljajo osebna vozila v lasti zaposlenih ali iz lastnega voznega parka. Uporaba sistemom javnega potniškega prometa ali celo souporabe/izposoje vozil je na zelo nizki ravni. Kljub temu je zaznati določeno mero pripravljenosti za spremembe oziroma za vključitev v sistem souporabe električnih osebnih vozil v regiji, v kolikor bi bili izpolnjeni določeni pogoji.

Tekom analize se je pokazalo, da velik del službenih poti zaposleni opravijo z lastnimi osebnimi vozili, kar predstavlja največji potencial za souporabo vozil. Dodatno je razvidno, da se večji del poti opravlja med običajnim službenim delovnim časom. Kombinacija teh dveh dejavnikov pomeni, da bi lahko zaposleni za prihod na delo ter med delom za službena potovanja uporabljali osebna vozila iz sistema souporabe vozil, s čimer bi dosegli večjo izkoriščenost vozil ter višjo stopnjo trajnostne sprejemljivosti tega dela potovanja, ki se danes opravijo z različnimi vozili.

Pri načrtovanju sistema je treba, želimo veliko stopnjo vključenosti organizacij, nasloviti nekaj skrbi oziroma potencialnih slabosti, ki so jih organizacije identificirale kot problematične. Predvsem se pojavljajo skrbi glede urnikov izposoje in njihovega usklajevanja s potrebami službenih poti, saj bi pri uporabi sistema s strani več deležnikov lahko hitro prišlo do nedostopnosti vozil v sistemu, ko se potreba po službenih poteh pojavi nepričakovano. Torej je ključno v sistemu načrtovati sistem rezervacij vozil oziroma na podlagi analize obstoječih potreb organizacij zagotoviti dovolj vozil v obtoku, da se pokrijejo osnovne potrebe organizacij. Ker sistem temelji na električnih vozilih, organizacije predvidevajo, da del poti z njimi ne bi mogel biti opravljen. Na tem področju bi torej bila potrebna pilotna testiranja s strani organizacij, da se natančneje identificirajo poti, za katere električna vozila niso primerna oziroma načini, kako bi se lahko službene poti reorganizirale za uporabo električnih vozil

Na drugi strani organizacije prepoznavajo, da jim vključitev v sistem prinaša tudi pomembne prednosti predvsem v obliki znižanja stroškov ter spodbujanja trajnostnega delovanja organizacije.

Na splošno ocenjujemo, da je ob uspešni vpeljavi sistema mogoče pričakovati veliko stopnjo interesa med organizacijami zasavske regije za vključitev v sistem souporabe vozil.