



Mestna občina Ljubljana - MOL



Univerza v Ljubljani
Fakulteta *za družbene vede*



**KONČNO POROČILO O REZULTATIH 1. DELA JAVNOMNENJSKE
RAZISKAVE: SPREMINJANJE UREDITVE JAVNEGA PROMETA V
LJUBLJANI IN LJUBLJANSKI REGIJI**

Matjaž Uršič

Simona Zavratnik

Franc Trček

Drago Kos

Marjan Hočevar

Anže Zorman

Ljubljana, oktober 2009

PODATKI O RAZISKAVI

IZVAJALEC

Univerza v Ljubljani

Fakulteta za družbene vede

Center za prostorsko sociologijo

Kardeljeva ploščad 5, 1000 Ljubljana

www.fdv.uni-lj.si

NASLOV RAZISKAVE

»SPREMINJANJE UREDITVE JAVNEGA PROMETA V LJUBLJANI IN LJUBLJANSKI REGIJI«

Raziskava je del raziskovalnega projekta: CIVITAS Elan – 7.okvirni program EU (FP7)

TRAJANJE PROJEKTA

2008-2012

RAZISKOVALCI

Dr. Matjaž Uršič, vodja ukrepa 4.1

Dr. Simona Zavratnik

Dr. Franc Trček

Dr. Drago Kos

Dr. Marjan Hočevar

Anže Zorman

FINANCER RAZISKAVE

7. okvirni program EU (FP7) – CIVITAS Elan

KAZALO

1 UVOD: POVZETEK VSEBINE RAZISKAVE.....	4
2 OPIS POTEKA DELA PO POSAMEZNIH FAZAH.....	5
2.1 OBLIKOVANJE VZORCA ZA ANKETNO RAZISKAVO.....	7
2.2 STRUKTURA VPRAŠALNIKA.....	11
2.3 TERENSKA RAZISKAVA: IZVEDBA JAVNOMNENJSKE RAZISKAVE.....	14
3 PREDSTAVITEV REZULTATOV ANKETE »SPREMINJANJE UREDITVE JAVNEGA PROMETA V LJUBLJANI IN LJUBLJANSKI REGIJI«	16
3.1 OCENA PROMETNE UREDITVE V LJUBLJANI.....	16
3.2 ZADOVOLJSTVO UPORABNIKOV S STORITVAMI JAVNEGA PREVOZA (IN GRADNJO VELIKIH PROJEKTOV).....	19
3.3 PROMET IN FUNKCIONALNOST	24
3.4 STANJE IN RAZVOJ KOLESARJENJA V MESTU.....	31
3.5 DOSTAVNI PROMET	31
3.6 IZBOLJŠANJE DELOVANJA JAVNEGA PROMETA – UKREPI CIVITAS ELAN	33
3.7 ENOTNA VOZOVNICA.....	36
3.8 ZASTOJI IN PLAČEVANJE NADOMESTILA ZA UPORABO CESTNEGA OMREŽJA V MESTNEM SREDIŠČU – »CONGESTION CHARGING«	37
3.9 RUMENI PASOVI.....	40
3.10 OBVEŠČANJE, VKLJUČEVANJE JAVNOSTI, AKTERJI, ODLOČANJE.....	41
3.11 SPLOŠNI VTIS ANKETIRANCEV O LJUBLJANI IN VREDNOTE	41
3.12 DEMOGRAFIJA.....	43
4 SKLEPNE UGOTOVITVE	50
5 ANALIZA REZULTATOV ZA POTREBE POSAMEZNIH UKREPOV	52
5.1 UKREP 2.1 – INTEGRATED HIGH-QUALITY CORRIDOR.....	53
5.2 UKREP 1.12 – GREEN PROCUREMENT FOR PUBLIC FLEETS	99
5.3 UKREP 3.1 – IMPLEMENTATION OF SUSTAINABLE CONGESTION CHARGING.....	102
5.4 UKREP 4.9 – UPDATE OF THE SUSTAINABLE TRANSPORT PLAN	115

5.5 UKREP 5.2 – SAFETY AND SECURITY FOR SENIORS AND PT USERS	123
5.6 UKREP 8.1 – PUBLIC TRANSPORT PRIORITY AT INTERSECTIONS; UKREP 8.4 – REAL TIME INFORMATION FOR STAFF AND PASSENGERS	130
5.7 UKREP 8.5 – E-TICKETING AND FARE INTEGRATION.....	135
5.8 WP 13 – DISSEMINATION, CITIZENS'S ENGAGEMENT	142
LITERATURA IN VIRI.....	147
PRILOGE	149
PRILOGA 1: INFORMATIVNI LETAK O POTEKU RAZISKAVE.....	149
PRILOGA 2: INFORMATIVNI LETAK O PROJEKTU CIVITAS ELAN.....	150

1 UVOD: POVZETEK VSEBINE RAZISKAVE

Prostorsko načrtovanje se prepogosto razume kot »vrednotno nevtralno« ali celo kot »tehnično« početje, ki naj bi imelo podlago v preciznih merilnih instrumentih in mehanizmi s katerimi se določa razvoj prostora in dejavnosti na širših urbanih območjih.

Pri oblikovanju novih prometnih infrastruktur v mestu se pogosto predpostavlja da bodo prostorski posegi sledili podrobnim, vnaprej definiranim postopkom in izbranim ciljem prostorskega načrta, ki bo omejil negativne in favoriziral vplive, ki delujejo v dobro celotne skupnosti. V sodobnih družbah naj bi prostorske posege v prostor izvajali kompleksni formalizirani in institucionalizirani sistemi upravljanja s prostorom, vendar je ob tem potrebno omeniti da je prostorsko načrtovanje v bistvu odraz precej širših procesov, ki poleg upravljanja s fizičnim prostorom vključujejo tudi druge bolj »mehke« oz. družbene dejavnike v prostoru.

Ali bo nek projekt dojet kot uspešen ali neuspešen je pravzaprav odvisno od cele vrste dejavnikov, ki imajo realen učinek v prostoru in se skrivajo pod kategorijami, podsistemi, ki so izven formalnega in institucionaliziranega sistema prostorskega načrtovanja. S tega vidika imajo ukrepi, ki sodijo zgolj pod okvir formaliziranega in institucionaliziranega sistema urejanja prostora »omejen domet« in morda res rešujejo probleme na ravni fizičnega urejanja prostora vendar ob tem lahko ustvarjajo druge (socialne, ekonomske) probleme, ki zahtevajo dodatno obravnavo in jih je potrebno analizirati na drugačne načine. S tega vidika se vse večkrat pa se kaže potreba po povezovanju vrste formalnih prostorsko-načrtovalskih praks in prostorsko-družboslovnih znanosti, ki dajejo bolj »informirane odločitve« glede posegov v prostor.

Za mnoge presenetljivo radikalni odzivi in uporabi »civilne družbe«, ki se v Sloveniji pojavljajo v zadnjem času, se dotikajo pomembnega vprašanja legitimizacije odločitev, ki jih sprejemajo sodobni formalizirani, institucionalizirani sistemi glede fizičnih posegov v prostor. Reakcije in nasprotovanja različnih družbenih skupin na posege v prostor nas napeljuje na dejstvo, da mnoge legalno sicer sprejete odločitve glede posegov v prostor ne morejo biti implementirane zaradi nizke stopnje legitimnosti oz. premajhne podpore in odprte/skrite opozicije s strani pomembnih akterjev (lokalnih, mnenjskih voditeljev) na specifičnih območjih. Posamezne odločitve formalnega sistema prostorskega načrtovanja morda niti niso napačne in bi z implementacijo pripomogle k prostorskemu razvoju območja, vendar njihovo uresničitev preprečuje neformalen družbeno-kulturni sistem, ki ni pripravljen na spreminjanje ustaljenih, rutiniziranih življenjskih vzorcev. V takem okolju je lahko vsaka manjša sprememba dojeta kot nelegitimen ukrep ali potencialna nevarnost, ki prinaša nepredvidljive posledice za lokalno skupnost.

Z vidika projekta CIVITAS ELAN ima vsaka sprememba v prometni ureditvi v mestu pomembne vplive na družbeno-gospodarski razvoj posameznih mestnih četrti, zlasti v mestnem središču, ki je še posebej občutljivo zaradi svoje specifične družbeno-zgodovinske prostorske ureditve. V tem kontekstu ima preoblikovanje posameznih prometnih infrastruktur ali uvedba omejevalnih ukrepov za določene vrste prometa na posameznih območjih lahko tudi negativen vpliv na razvoj mesta. Da bi ohranili dosedanje relativno visoko kakovost življenja v mestu je potrebno ukrepe, ki bodo implementirani v okviru projekta podvreči podrobnim preverjanjem oz. oceniti stopnjo legitimizacije projektnih ukrepov med prebivalci, ki bodo spremembe v prometni ureditvi najbolj občutili. Ključni cilj raziskave javnega

mnenja o spreminjanju ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji zato ni orientiran na uspešnost neposredne implementacije formalnih, institucionalnih ukrepov v prostoru, ki se po določenem časovnem obdobju lahko izkažejo za zgrešene, temveč iskanje načinov za doseganje konsenza med različnimi interesnimi skupinami, ki poleg oblasti (lokalne in državne) in kapitalskih struktur vključujejo tudi navadne državljane. Upoštevati analize družbene konstrukcije prostorov oz. ugotoviti kako ljudje vidijo, razumejo in občutijo prostor je v tem kontekstu ključnega pomena, saj le načrtovanje »od spodaj navzgor« (bottom-up) lahko preprečuje morebitne konflikte, ki bi nastali zaradi prehitre implementacije ukrepov formalnega sistema, ki pogosto deluje »od zgoraj navzdol« (up-bottom).

2 OPIS POTEKA DELA PO POSAMEZNIH FAZAH

Raziskovalni projekt je bil razdeljen v tri večje faze. V prvi fazi je bil opravljen nabor splošnejših (teoretskih in metodoloških) virov ter pregled novejših domačih in tujih raziskav o prometnih ureditvah v različnih mestih (glej navedeno literaturo in vire). Temu je sledil pregled oz. evalvacija obstoječih raziskovalnih projektov, ki nam je nakazala na katere elemente, teme, podatke je potrebno biti še posebej pozoren pri preučevanju družbeno-prostorskih sprememb, ki so povezane s prometom.

V drugi fazi so sledila posvetovanja in sestanki z različnimi akterji, evalvatorji in partnerji v projektu glede izdelave ustreznega vzorca za potrebe raziskave: »Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji«. Ta faza je vključevala tudi predhodno analizo in zamejitev širšega območja koridorja CIVITAS ELAN v Ljubljani, kjer bo prišlo do največjih sprememb obstoječe prometne ureditve (glej zemljevide oz. slike 1, 2 in 3 - geografska zamejitev vzorčnih območij ob koridorju).

V tretji fazi smo v Centru za prostorsko sociologijo organizirali vrsto sestankov (brainstroming meetings) v okviru katerih smo postopoma pripravili prvo, osnovno verzijo pol-strukturiranega vprašalnika za terensko raziskavo. Osnovna verzija vprašalnika je bila po elektronski pošti nato dostavljena vsem lokalnim partnerjem (vodjem ukrepov) z namenom da izrazijo svoja mnenja, predstavijo možne dodatke, nove ideje glede strukture vprašalnika in strategije raziskovanja. S tem namenom je bil organiziran tudi poseben sestanek na Mestni občini Ljubljana (13. oktober 2008), kjer so bili vsi partnerji iz ljubljanskega konzorcija seznanjeni z vsebino vprašalnika in postopkom raziskave. Partnerjem je bilo nato omogočeno da nam v določenem roku pisno podajo svoje mnenje in predstavijo možne izboljšave, dodatke na vprašalnik in postopek raziskovanja. Mnenja partnerjev so bila nato vključena v novo verzijo vprašalnika, ki je bila ponovno dostavljena po elektronski pošti lokalnim partnerjem, da nam sporočijo še končne opombe glede vprašalnika. Končna verzija vprašalnika in raziskovalni model je bil nato izdelana v okviru raziskovalne skupine Centra za prostorsko sociologijo na Fakulteti za družbene vede. Pri tem je bilo izvedeno tudi testno anketiranje na omejeni populaciji. Po testnem anketiranju smo nekatera vprašanja ali posamične formulacije znotraj vprašanj prilagodili.

Podroben razrez strukture aktivnosti po posameznih fazah:

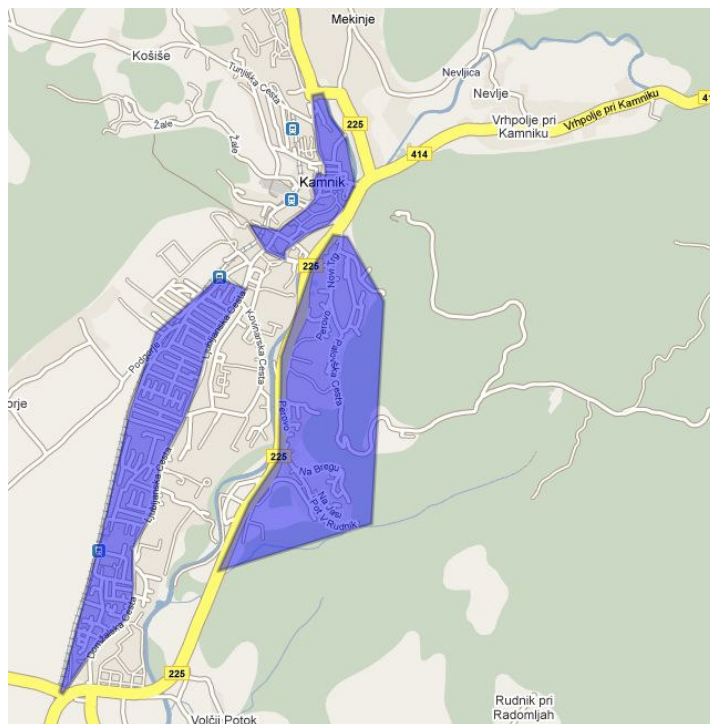
Faza	Opis aktivnosti
PRVA	1) Predhodna analiza - pregled in evalvacija obstoječih raziskovalnih projektov, povezanih z javnim prevozom in ureditvijo prometa
DRUGA	2) Posvetovanja in sestanki z različnimi akterji, evalvatorji in partnerji v projektu glede izdelave ustreznega vzorca za potrebe raziskave. Zamejitev širšega območja koridorja za potrebe raziskave.
TRETJA	3) Sestanki raziskovalne skupine Centra za prostorsko sociologijo za izdelavo osnovne strukture vprašalnika. 7 delovnih sestankov na Fakulteti za družbene vede. 4) Distribucija prve različice vprašalnika lokalnim partnerjem. Prva verzija vprašalnika je vključevala približno 360 spremenljivk na 30-ih straneh. Sestanek z lokalnimi partnerji na Mestni občini Ljubljana. 5) Vnos sprememb, dopolnitev vprašalnika in strategije raziskovanja, ki so bili podani s strani lokalnih partnerjev. Skupaj 7 partnerjev je v pisni obliki podalo svoja mnenja in dopolnitve. 6) Sestanki raziskovalne skupine Centra za prostorsko sociologijo. 8 delovnih srečanj na Fakulteti za družbene vede. 7) Izdelava nova verzije vprašalnika in raziskovalnega modela, ki sta vključevala mnenja, dodatke lokalnih partnerjev. Nova verzija vprašalnika poslana preko elektronske pošte lokalnim partnerjem. 8) Izmenjava zaključnih mnenj, popravkov prek e-pošte z raziskovalno ekipo na Fakulteti za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo. 9) Oblikovanje končne različice vprašalnika. 4 delovna srečanja raziskovalne skupine na Fakulteti za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo. Testiranje vprašalnika na izbranem vzorcu. Pridobitev 21 testnih vprašalnikov. Nove prilagoditve in popravki vprašalnika na podlagi testiranega vzorca.

2.1 OBLIKOVANJE VZORCA ZA ANKETNO RAZISKAVO

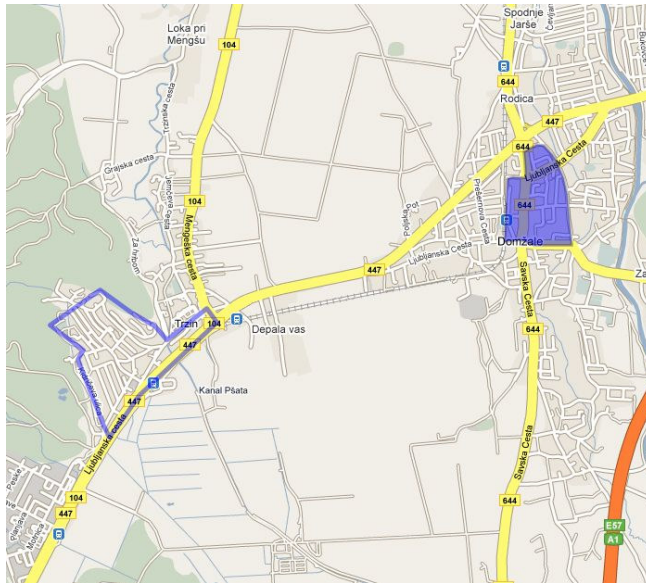
Poleg oblikovanja vprašalnika je izdelava ustreznega vzorca predstavljala najzahtevnejši del priprave na izvedbo javnomnenjske raziskave na terenu. Ker je projekt CIVITAS ELAN aplikativno naravnan oz. usmerjen v izdelavo novih infrastrukturnih omrežij in prometnih izboljšav na izbranem koridorju v Ljubljani, je bil po posvetu z ostalimi partnerji v projektu, temu primerno oblikovan tudi vzorec. Gre za t.i. »naključni vzorec« na geografsko zamejenem območju koridorja (glej slike 1, 2 in 3). Naključni vzorec, kjer so med potencialne anketirance vključena vsa gospodinjstva na določenem območju, je bil primeren predvsem zaradi geografsko omejenega območja koridorja, kjer živi le omejeno število ljudi, na katere bodo imele spremembe prometne infrastrukture največji vpliv. Da bi zagotovili dovolj visoko reprezentativnost oz. enakomerno porazdelitev vseh družbenih skupin, ki živijo na območju koridorja je v vsakem gospodinjstvu vprašalnik izpolnila polnoletna oseba, ki je imela zadnja rojstni dan.

Območje koridorja smo za potrebe anketiranja porazdelili v več vzorčnih območij v katerih je bil opravljen določen delež anketiranja. Anketiranje smo z namenom pridobivanja vpogleda v prometne navade ljudi izven Ljubljane razširili tudi na območje Ljubljanske regije. Med vzorčna območja so bila uvrščena posamezna naselja v Trzinu, Domžalah in Kamniku (glej slike 1 in 2). Navedena območja so bila vključena v analizo tudi zaradi njihove povezanosti s koridorjem CIVITAS ELAN, ki za prebivalce teh naselij predstavlja vstopno točko oz. zaključni del dostopa do središča Ljubljane.

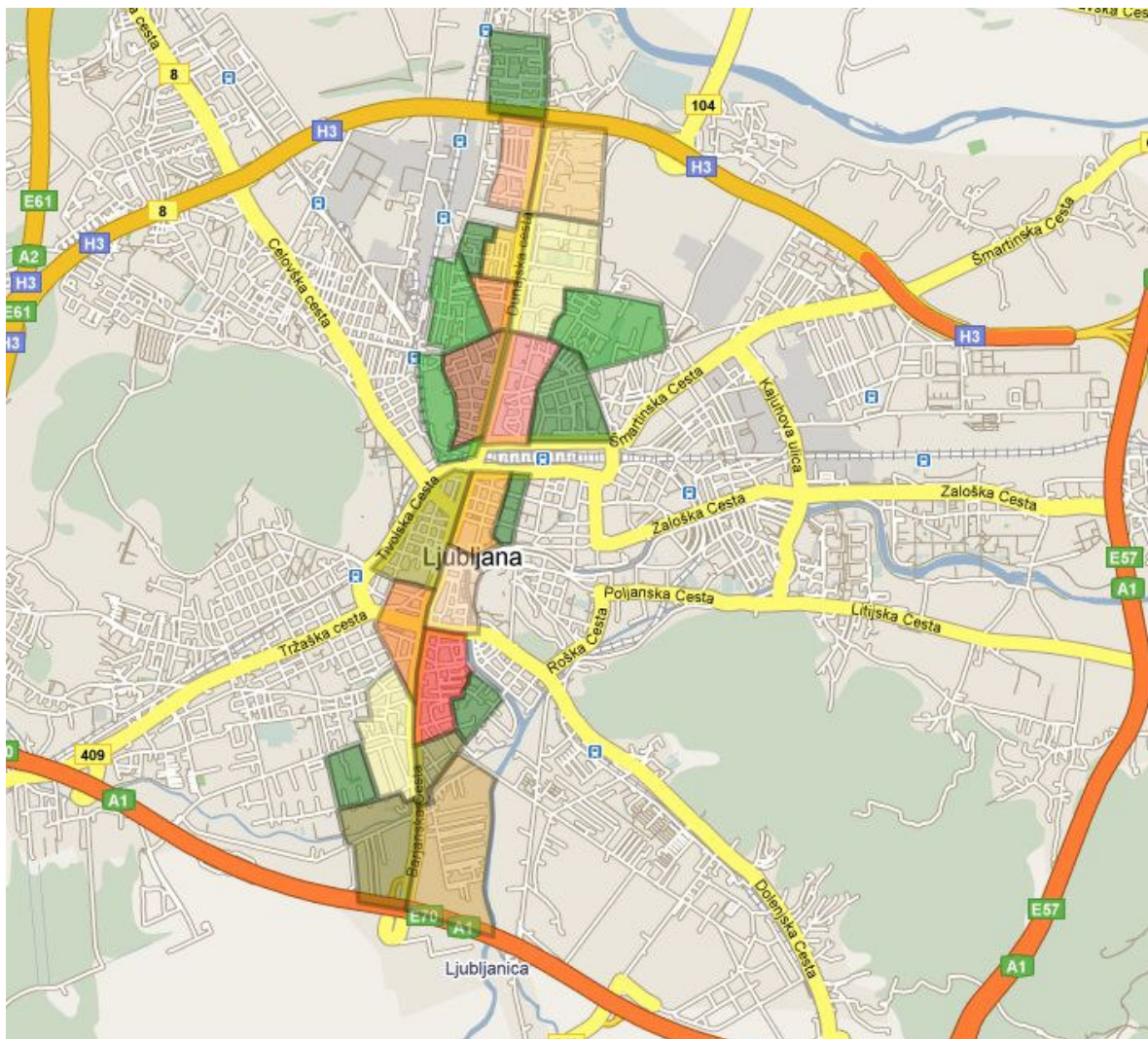
Slika 1: Geografska zamejitev vzorčnih območij (Kamnik)



Slika 2 - Geografska zamejitev vzorčnih območij (Trzin, Domžale)



Slika 3: Geografska zamejitev vzorčnih območij ob koridorju (Ljubljana)



Na območju Ljubljane smo posameznim zamejenim območjem dali posebne oznake oz. imena s kateri smo lažje opravljali analize podatkov. Območja so dobila imeni bodisi po posameznih zgradbah, imenih stanovanjskih območij, razpoznavnih simbolih in institucijah itd. Določili smo naslednjih 15 območij oz. lokacij: Območje BS 3, Območje WTC – Rotunda, Brinje, Kardeljeva ploščad, Plava laguna, Bežigrajski Stadion, Parmova ulica, Območje RTV, Tivoli (TR3), Filozofska fakulteta, Stara Ljubljana, Trnovo, Murgle, Sibirija, Rakova Jelša.

Formalna definicija vzorca

Ciljna velikost vzorca $N \approx 1000$. Zaradi pričakovane stopnje sodelovanja, ki ima faktor cc. 0,65 smo potrebno izhodiščno velikost vzorca povečali za približno 350 enot. Skupno število enot (N) oz. razdeljenih vprašalnikov je zato bilo cc. 1350. Od tega je bilo realiziranih 1081 enot, kar predstavlja 80% uspešnost. Med procesom filtriranja smo zaradi različnih razlogov (manjkajočih podatkov, nepravilnega vnosa podatkov v vprašalnik itd.) izločili 12 vprašalnikov. V končni fazi je skupno število vprašalnikov znašalo **1069**. Ti vprašalniki so bili potem nadaljnje obdelani in vneseni v bazo podatkov. 901 vprašalnikov je bilo opravljenih na ožjem območju Ljubljane oz. MOL, 168 pa v okviru Ljubljanske regije (glej sliko 1). V tabeli 1 je prikazana še podrobna razporeditev vzorca oz. število realiziranih vprašalnikov po posameznih lokacijah ob koridorju.

Slika 2: Vzorčna razporeditev

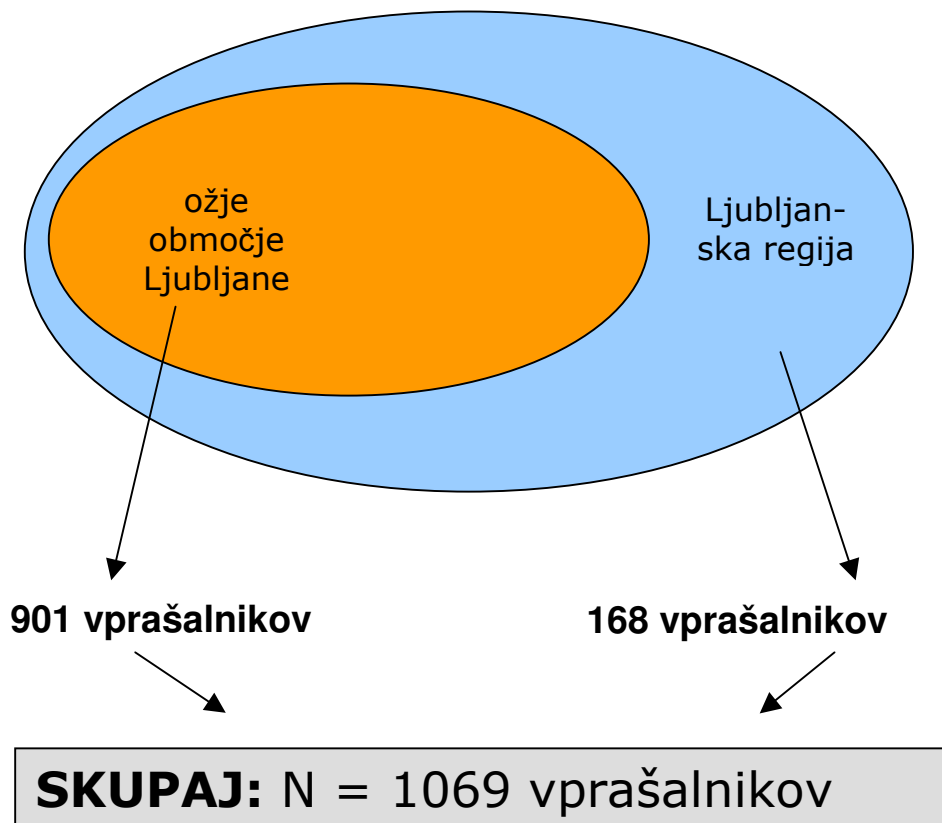


Tabela 1: Realizirano število vprašalnikov po lokacijah ob koridorju

VZORČNA ENOTA		Število anket	%
OBMOČJE BEŽIGRAD	Območje BS 3	94	8,8
	Območje WTC - Rotunda	50	4,7
	Brinje	56	5,2
	Kardeljeva ploščad	61	5,7
	Plava laguna	65	6,1
	Bežigrajski Stadion	60	5,6
	Parmova ulica	63	5,9
OBMOČJE SREDIŠČA LJUBLJANE	Območje RTV	47	4,4
	Tivoli (TR3)	61	5,7
	Filozofska fakulteta	57	5,3
	Stara Ljubljana	27	2,5
OBMOČJE BARJANSKE CESTE	Trnovo	71	6,6
	Murgle	71	6,6
	Sibirija	46	4,3
	Rakova Jelša	72	6,7
OBMOČJE LJUBLJANSKE REGIJE	Trzin	49	4,6
	Domžale	34	3,2
	Kamnik	85	8,0
SKUPNO ŠTEVILO		1069	100,0

Format in shramba podatkov

Podatki so shranjeni v SPSS (Statistical Package for Social Sciences) podatkovni bazi (enotna baza za celoten vzorec N in posamične lokacije na koridorju). Podatki so (začasno) varno shranjeni v arhivu CPS, IDV CPS in so dostopni zgolj za raziskovalne namene izvajalca in naročnikov. Vse posamične in celotne pravice razpolaganja s podatkovno bazo so pridržani. Po javni objavi podatkov v dogovoru z naročnikom bo baza dostopna v Arhivu družboslovnih podatkov (ADP) na FDV. Podatki so »očiščeni«, kodirani in pripravljeni za nadaljnjo statistično in vsebinsko obdelavo.

Pri obdelavi podatkov nismo uporabljali dodatnega demografskega ali drugih metodološko relevantnih uteževanj.

2.2 STRUKTURA VPRAŠALNIKA

Med postopkom izdelave končne strukture vprašalnika je bilo oblikovanih 11 različnih verzij vprašalnika. Postopek izdelave končne strukture vprašalnika je trajal približno tri mesece, priprave na to pa so se začele že pred formalnim začetkom projekta. Zaradi omejenih časovnih rokov za izvedbo raziskave se je zbiranje materialov, raziskav, člankov na omenjeno temo začelo že približno tri mesece pred uradnim začetkom projekta. Na koncu, oktobra 2008 smo se odločili za vprašalnik z naborom dvanajstih vsebinskih poglavij, ki vključuje 48 vprašanj.

Vprašanja v javnomnenjskem vprašalniku so bila oblikovana na kompleksni, večravenjski osnovi, ki z dodatnimi statističnimi metodami omogoča navzkrižno analiziranje različnih tematik povezanih s prometno ureditvijo v Ljubljani in Ljubljanski regiji. Vprašalnik omogoča ne le splošno preverjanje javnega mnenja glede sprejemanja novih izboljšav v prometni ureditvi na koridorju, temveč med drugim analizira tudi mnenja relevantnih družbenih skupin, omogoča povratne (feedback) informacije o možnih izboljšavah predvidenih ukrepov, anticipira možne konflikte, ki se utegnejo pojaviti v okviru projekta in z pozivom k sodelovanju izdaja del mnenjskih voditeljev po posameznih lokacijah, ki bodo nadaljnje vključeni v proces izboljševanja prometne ureditve na koridorju CIVITAS ELAN.

Vprašalnik je sestavljen iz standardiziranih odprtih in zaprtih vprašanj, ki so razvrščena v dvanajst tematskih sklopov:

1. OCENA PROMETNE UREDITVE V LJUBLJANI – sklop obsega štiri vprašanja v katerih smo ugotavljali kako anketiranci ocenjujejo trenutno stanje prometne ureditve v Ljubljani za različne vrste uporabnikov, kaj jih najbolj moti, kako pogosto uporabljajo posamezne vrste prevoza in kaj se jim zdi potrebno izboljšati.
2. ZADOVOLJSTVO UPORABNIKOV S STORITVAMI JAVNEGA PREVOZA (IN GRADNJO VELIKIH PROJEKTOV) – sklop obsega dve večji »bateriji« vprašanj, kjer anketirance sprašujemo po oceni oz. zadovoljstvu glede posameznih vidikov storitev javnega prevoza v Ljubljani in Ljubljanski regiji. V tem sklopu anketirance sprašujemo tudi o podpori večjim gradbenim projektom, ki naj bi bili izvedeni v Ljubljani. Z njim ugotavljamo odnos anketirancev do sprememb, ki utegnejo radikalno vplivati na spremembo načina življenja ob koridorju.
3. PROMET IN FUNKCIONALNOST – v sklopu ugotavljamo na kakšen način (za kakšne aktivnosti, opravila) anketiranci uporabljajo posamezne vrste prometa in kako percipirajo časovno-prostorske ritme (trajanje poti, oddaljenost od kraje zaposlitve, šole) v okviru svojih vsakdanjih aktivnosti. Sklop obsega devet vprašanj, še posebej pa je razdelan odnos anketirancev do rabe avtomobilskega prometa.
4. STANJE IN RAZVOJ KOLESARJENJA V MESTU – v vprašalniku na več mestih anketirance sprašujemo o stanju in razvoju kolesarjenja v mestu. Sklop je zato razporejen oz. razdrobljen po celotnem vprašalniku. Zaradi izredne pomembnosti tematike, je bilo kolesarjenju namenjeno tudi nekaj posameznih vprašanj, kjer anketirance sprašujemo o razlogih za neuporabo kolesa, razlogih o uporabi kolesa za prevoz na delo (v šolo) itd.
5. DOSTAVNI PROMET – v sklopu sta dve vprašanji, kjer ugotavljamo kako bi anketiranci uravnavali dostavni promet in kateri je najbolj primeren čas za dostavo blaga v mestno središče Ljubljane.

6. IZBOLJŠANJE DELOVANJA JAVNEGA PROMETA – UKREPI CIVITAS ELAN – tematski sklop vsebuje baterijo štirinajstih vprašanj, kjer anketirance sprašujemo o podpori/nepodpori posameznim ukrepom Civitas Elan.
7. ENOTNA VOZOVNICA – vprašanje je namenjeno ugotavljanju stopnji podpore uvajanju enotne vozovnice in analizi načina uporabe enotne vozovnice, ki bo uporabna za javni prevoz na območju Ljubljane.
8. ZASTOJI IN PLAČEVANJE NADOMESTILA ZA UPORABO CESTNEGA OMREŽJA V MESTNEM SREDIŠČU – »CONGESTION CHARGING« - tematski sklop obsega tri baterije vprašanj oz. trditev, kjer ugotavljamo odnos anketirancev do posameznih oblik prometne ureditve. Pri tem se še posebej osredotočimo na to kako anketiranci percipirajo zastoje v prometu in različne vidike odpravljanja zastojev v mestu. Med drugim anketirance tudi neposredno sprašujemo o zapori posameznih mestnih lokacij za različne vrste prometa.
9. RUMENI PASOVI – vprašanja v katerih anketirance sprašujemo o odnosu do enega izmed najpomembnejših ukrepov v okviru projekta Civitas Elan so razporejena po celotnem vprašalniku, kar nam bo v nadaljnjih fazah analize (križanja itd.) prineslo podroben vpogled v to tematiko. Posamezna vprašanja v sklopu se osredotočijo zlasti na ugotavljanje podpore/nepodpore uvajanju rumenih pasov z vidika različnih skupin uporabnikov prometu.
10. OBVEŠČANJE, VKLJUČEVANJE JAVNOSTI, AKTERJI, ODLOČANJE – v vprašanju ugotavljamo katere akterji naj bi sodelovali oz. posredovali in presojali v primeru morebitnih sporov pri uvajanju nove prometne ureditve.
11. SPLOŠNI VTIS ANKETIRANCEV O LJUBLJANI IN VREDNOTE - sklop obsega štiri vprašanja, s pomočjo katerih smo ugotavljali predvsem odnos respondentov do kraja v katerem živijo, njihove povezave s sorodniki, prijatelji znanci, način bivanja in kako vrednotijo različne teritorialne ravni (lokalno, globalno).
12. DEMOGRAFIJA sklop je sestavljen iz osemnajstih vprašanj na podlagi katerih smo pridobili osnovne demografske podatke respondentov. Poleg podatkov o starosti, spolu, izobrazbi, zaposlitvi, gospodinjstvu, vprašanja obsegajo tudi ocene lokacije prebivanja, stanovanjske mobilnosti, delovnem času, uporabi avtomobila, dostopu do postajališč javnega prometa in možnosti nadaljnega sodelovanja pri projektu.

Pri oblikovanju javnomnenjskega vprašalnika smo se oprli na naslednje že opravljene raziskave, doseči pa smo skušali tudi čim večjo metodološko in interpretativno primerljivost.

- HOČEVAR, Marjan, URŠIČ, Matjaž, BUGARIČ, Boštjan. Raznovrstnost vsebin: kulturno, turistično, storitveno in družabno oživljanje središča. FDV – UL, Ljubljana: 2006-2007.
- KOS, Drago, VEHOVAR, Vasja, KURDIJA, Slavko, GRUEV, Marta. Socialno prostorski vplivi avtocest v Sloveniji.. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo, 1997.
- KOS, Drago, HOČEVAR, Marjan, TRČEK, Franc, URŠIČ, Matjaž. Socialno prostorski vplivi avtocest v Sloveniji : (Slovensko javno mnenje o avtocestah): Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo, sept. 2002.
- KOS, Drago, MANDIČ, Srna, URŠIČ, Matjaž, BOŠKIČ, Ružica, FILIPOVIĆ, Maša. Living in Ljubljana : research project RE-URBAN MOBIL "Reurbanisation of inner city residential areas on condition of demographic change". Ljubljana: City Municipality of Ljubljana (MOL); Leipzig: Centre for Environmental Research (UFZ), julij 2004.

- HOČEVAR, Marjan, KOS, Drago, MAKAROVIC, Jan, TRČEK, Franc, ŠTEBE, Janez, URŠIČ, Matjaž. Vrednote prostora in okolja. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, 2. jul. 2004.
- KOS, Drago, TRČEK, Franc, HOČEVAR, Marjan, URŠIČ, Matjaž. Prenova stanovanjskih sosesk v Ljubljani – Savsko naselje, Sociološka raziskava. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo, UIRS Ljubljana, Junij 2004.
- GANTAR, Pavel, KOS, Drago. Sociološka presoja pripomb in predlogov občanov ob javni razgrnitvi projekta preureditve Prešernovega trga v Ljubljani. Ljubljana: RSS, 1988.
- POLIČ, Marko, KOS, Drago, MARUŠIČ, Janez, NATEK, Karel, KLEMENČIČ, Marijan M., KUČAN, Ana, ULE, Mirjana, REPOVŠ, Grega. Spoznavni zemljevid Slovenije : poročilo o tretji fazi raziskovalne naloge: analiza z razlago. Ljubljana: Filozofska fakulteta - Znanstveni inštitut, 1999.
- DIMITROVSKA ANDREWS, Kaliopa, MIHELIČ, Breda, COTIČ, Boštjan, ŠAŠEK-DIVJAK, Mojca, KOS, Drago, HOČEVAR, Marjan, TRČEK, Franc. Mesto kot razpoznavna struktura : strokovna podlaga (Prostorski plan mestne občine Ljubljana). Ljubljana: Urbanistični inštitut Republike Slovenije: Urbi, 2001.
- TOŠ, Niko, MLINAR, Zdravko, MAKAROVIC, Jan, GANTAR, Pavel, KOS, Drago, HAFNER-FINK, Mitja, ŠTEBE, Janez, ŠVARA, Sergio, MALNAR, Brina, UHAN, Samo, KURDIJA, Slavko, KRAMBERGER, Boris. Slovensko javno mnenje 1994/1 : razvojne vrednote in prostor in stališča o zdravju in zdravstvu. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, Arhiv družboslovnih podatkov, 2000.
- TOŠ, Niko, GRIZOLD, Anton, KLINAR, Peter, MARKIČ, Boštjan, ROTHER, Zdenko, TRAMPUŽ, Cveto, JELUŠIČ, Ljubica, GANTAR, Pavel, KOS, Drago, ŠTEBE, Janez, MALNAR, Brina, UHAN, Samo, KURDIJA, Slavko. Slovensko javno mnenje 1990/3 : raziskava stališč o nacionalni varnosti ter o vprašanjih energetike in ekologije. Fakulteta za družbene vede, Arhiv družboslovnih podatkov, 2000.
- Raziskava med potniki in nepotniki ljubljanskega mestnega potniškega prometa 2007 – analiza glede na spol anketirancev. Valicon, 2008. Mestna občina Ljubljana – Odsek za mednarodne odnose in protokol.
- KOS D., HOČEVAR M., TRČEK F., URŠIČ M., KRAIGHER T, PEČAR J., Priprava scenarijev regionalnega razvoja za izračun dolgoročnih projekcij gibanja prebivalcev in zaposlenih za pripravo bilance ponudbe in povpraševanja po zazidljivih zemljiščih.
- KOS. Drago, HOČEVAR, Marjan, TRČEK Franc, URŠIČ, Matjaž (2006). Sociološka študija za pripravo prostorskih dokumentov občine Grosuplje. Raziskovalni elabrat. FDV, Ljubljana

2.3 TERENSKA RAZISKAVA: IZVEDBA JAVNOMNENJSKE RAZISKAVE

Raziskava javnega mnenja je bila izvedena v treh tednih. V prvem tednu je bila opravljena inštruktaža oz. seminar in usposabljanje anketarjev za delo na terenu. V sklopu posebne delavnice je bil podrobno predstavljen potek, območje in namen anketiranja. V prvi fazi terenskega dela so bili potencialni respondenti na območjih anketiranja obveščeni o začetku terenske raziskave. V ta namen je bil izdelan poseben informativni plakat in dopis v katerem smo pojasnili namen raziskave, apolitičnost vprašanj, pomembnost njihovih odgovorov ter zaupnost podatkov in jih obenem obvestili tudi o prihodu anketarja na njihov dom (glej prilogo 1).

V drugem tednu se je začel postopek anketiranja na terenu. Vsakemu anketarju je bilo določeno posebno območje oz. lokacija na kateri je bil realizan določen delež vprašalnikov. Anketar je najprej vzpostavil kontakt z potencialnim respondentom, mu razložil namen raziskave in strukturo vprašalnika ter se dogovoril za prevzem vprašalnika. Anketar je bil v vmesnem času na razpolago respondentom za dodatna vprašanja in informacije glede vprašalnika ali raziskave.

V obdobju terenskega dela so imeli člani raziskovalne ekipe na Fakulteti za družbene vede informativna srečanja, kjer se je analiziralo potek raziskave oz. delo na terenu. Med potekom terenskega dela je bil vsaj eden od članov raziskovalne ekipe Centra za prostorsko sociologijo periodično na voljo respondentom za odgovore na vprašanja, ki so povezana z raziskavo. V ta namen je bila med informativnimi materiali podana posebna telefonska številka in e-poštni naslov za potencialne respondente iz Ljubljane in Ljubljanske regije. Skupaj z vprašalnikom je bil respondentom dostavljen tudi poseben informativni letak o projektu CIVITAS ELAN, ki je bil izdelan v sodelovanju z MOL in REC (glej prilogo 2). V njem so bile podane podrobnosti o projektu, vizualna predstavitev koridorja in opisi nekaterih ukrepov znotraj projekta.

V obdobju dveh tednov je bilo zbranih skupno število 1081 vprašalnikov. Med procesom filtriranja je bilo zaradi različnih razlogov (manjkajoči podatki, napačen vnos podatkov v vprašalnik, manjkajoči podatki itd.) izločenih 12 vprašalnikov. V zaključni fazi je skupno število vprašalnikov znašalo 1069, ki so bili vključeni v nadaljnjo obdelavo podatkov.

Raziskava javnega mnenja je bila dobro sprejeta med prebivalstvom v Ljubljani. Odzivnost je bila izjemno visoka (več kot 80%), kar dokazuje, da so ljudje zelo zainteresirani za prometne tematike s katerimi se ukvarja projekt CIVITAS ELAN. Nekoliko manjša odzivnost populacije je bila po pričakovanjih zaznana le na lokaciji starega mestnega jedra Ljubljane, kjer je zaradi izjemne lokacije in posledično velike obremenjenosti relativno majhne populacije z različnimi tržnimi raziskavami težko realizirati optimalno število vprašalnikov. Kljub temu, je potrebno poudariti, da je bila odzivnost prebivalstva glede na celoten vzorec nadpovprečna, delno tudi zaradi dobre obveščenosti in informiranosti potencialnih respondentov glede izvedbe raziskave. Večja skupina ljudi (cc. 225 respondentov) je tudi izrazila željo in pričakovanja, da bi dejavno sodelovala pri nadaljnjih fazah projekta.

Podroben prikaz opravljenih dejavnosti

Teden	Opis aktivnosti
1 teden	Začetek raziskave javnega mnenja o prometu v Ljubljani in Ljubljanski regiji- inštruktaža, obveščanje potencialnih respondentov o prihodu anketarjev.
2 teden	Izvajanje raziskave javnega mnenja na terenu oz. lokacijah koridorja CIVITAS ELAN. Informativna srečanja raziskovalne skupine na Fakulteti za družbene vede (4 delovni sestanki Centra za prostorsko sociologijo). Periodično dežurstvo članov raziskovalne skupine za spremljanje dela na terenu in posedovanja informacij glede raziskave potencialnim respondentom.
3 teden	Zbiranje 1300 vprašalnikov, ki so bili razdeljeni na terenu. Končen nabor 1081 vprašalnikov, ki so bili po filtriranju skupnega števila 1069 vprašalnikov vključeni v nadaljnjo obdelavo podatkov.

3 PREDSTAVITEV REZULTATOV ANKETE »SPREMINJANJE UREDITVE JAVNEGA PROMETA V LJUBLJANI IN LJUBLJANSKI REGIJI«

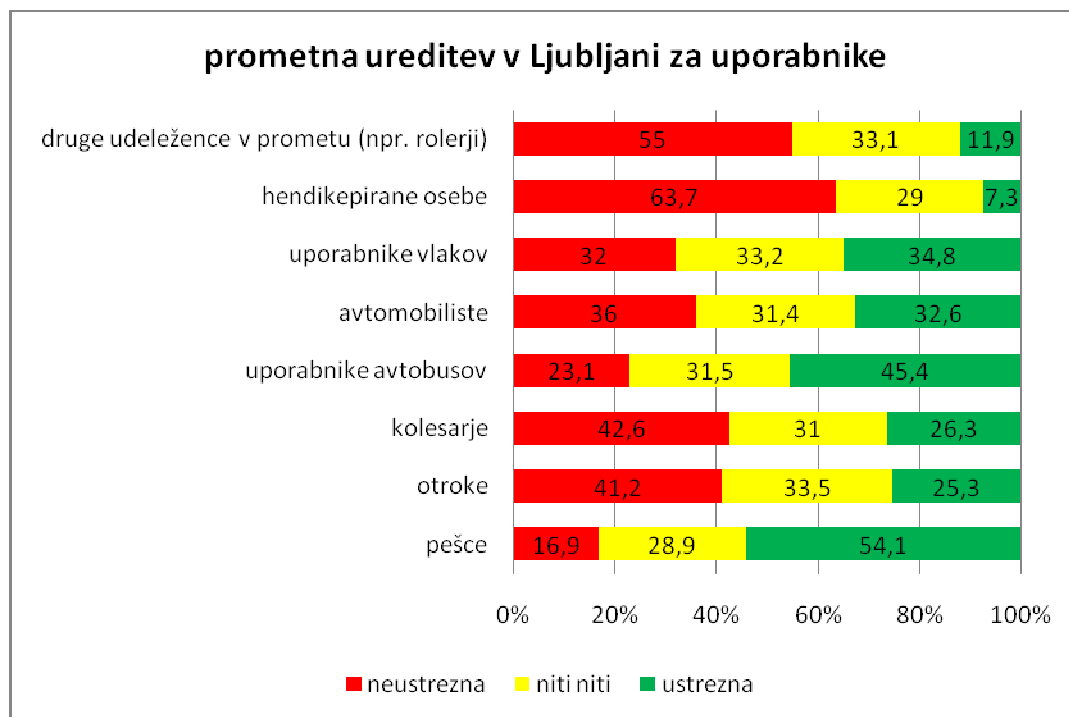
Po prvem pregledu in filtriranju oz. izločanju morebitnih neprimernih vprašalnikov, so bili vsi podatki iz končnega števila realiziranih vprašalnikov (N = 1069) vpisani v SPSS matriko. Pri tem so bili v matriko SPSS vneseni tudi vsi odprti odgovori. Nekateri izmed odprtih odgovorov so bili po potrebi dodatno preoblikovani tj. rekodirani za potrebe ustreznejše interpretacije odgovorov. Prav tako so bili po ustreznih metodoloških standardih rekodirani ali razvrščene v posamezne razrede različne spremenljivke (npr. starost) in drugi potencialno dvoumni podatki. V nadaljevanju so prikazani sumarni podatki oz. frekvenčna porazdelitev po posameznih spremenljivkah in interpretacije dobljenih rezultatov po tematskih sklopih. Vsi podatki v tabelah, grafih in tekstu so prikazani v procentih (%) in prečiščeni tj. rekodirani glede na potrebe sumarnega prikaza.

3.1 OCENA PROMETNE UREDITVE V LJUBLJANI

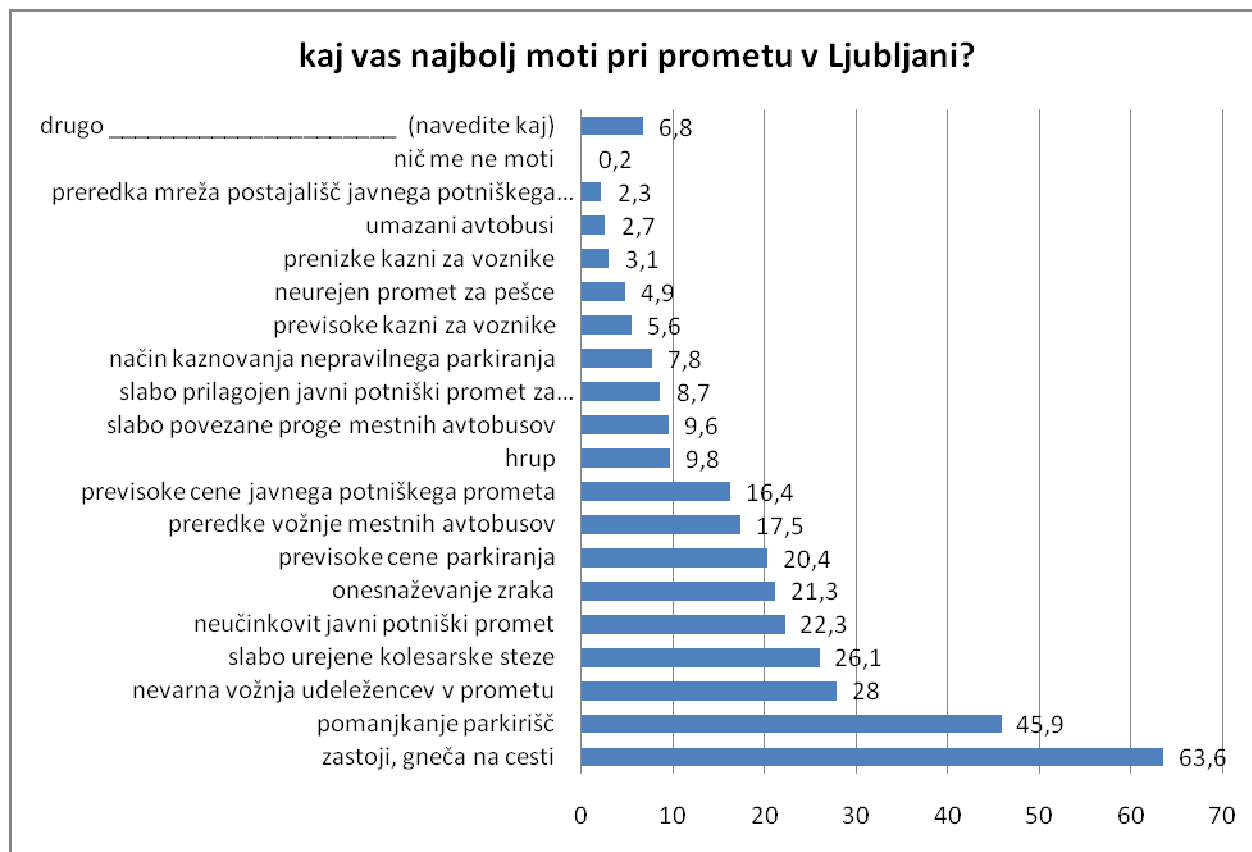
Vprašanje 1.0 KAKŠNA SE VAM ZDI PROMETNA UREDITEV V LJUBLJANI ZA NAVEDENE UPORABNIKE:

	zelo neustrezna	neustrez na	niti neustrezna, niti ustrezna	ustrezna	zelo ustrezna
1 - pešce	4,0	12,9	28,9	50,1	4,0
2 - otroke	11,2	30,0	33,5	23,7	1,6
3 - kolesarje	10,9	31,7	31,0	24,3	2,0
4 - uporabnike avtobusov	4,8	18,3	31,5	40,9	4,5
5 - avtomobiliste	8,8	27,2	31,4	29,8	2,8
6 - uporabnike vlakov	6,9	25,1	33,2	32,0	2,8
7 - hendikepirane osebe	21,9	41,8	29,0	6,4	0,9
8 - druge udeležence v prometu (npr. rolerji)	17,5	37,5	33,1	10,6	1,3

Ljubljana kot srednje veliko evropsko mesto, kjer razdalje med posameznimi prostori niso prevelike in ima klasično zasnovano strnjeno historično mestno središče, predstavlja idealno podlago za pešce. To se zrcali tudi v odgovorih glede ustreznosti prometne ureditve v Ljubljani za posamezne vrste uporabnikov. Anketiranci so mnenja da ima Ljubljana (tudi zaradi spremljajočih nedavnih ukrepov zaprtja delov mestnega središča za promet) izrazito ugodne prometne pogoje za pešce. V nekoliko manjši meri kot zelo ugodno ocenjujejo tudi prometno ureditev za uporabnike avtobusov, kar lahko pojasnujemo predvsem z nekaterimi investicijami v izboljšanje infrastrukture za uporabnike avtobusov (novi nadstreški) in posebno ureditvijo za avtobusni promet v središču mesta (obstoječi rumeni pasovi) glede na ostale vrste prometa



Določena mera indifirentnosti anketirancev glede obstoječe prometne ureditve v Ljubljani (vse tri kategorije odgovorov so po deležih približno enakomerno razporejene) se kaže pri ocenjevanju rabe vlakov ter avtomobilov, medtem ko v oči bodejo predvsem slabo urejene prometne razmere za ostale oblike mestne mobilnosti (uporaba koles in rolerjev). Pri sledenjem se zdi, da anketiranci ne nakazujejo le na potrebe po izboljšanju prometnih razmer za te načine prevoza, temveč opažajo pomanjkanje možnosti za različne oblike prometne dostopnosti in zadovoljevanje potreb za bolj diferencirano skupino uporabnikov mest, ki bi radi uporabljali različne oblike prevoza ob različnih časovnih obdobjih. Najbolj neustrezno je bila ocenjena prometna ureditev z vidika otrok ter hendikepiranih oseb, kar lahko pojasnujemo predvsem kot posledico še vedno relativno velikega števila gibalnih ovir in težav pri zagotavljanju ustrezne prometne varnosti v mestu za te skupine prebivalstva.

Vprašanje 1.1 KAJ VAS NAJBOLJ MOTI PRI PROMETU V LJUBLJANI?

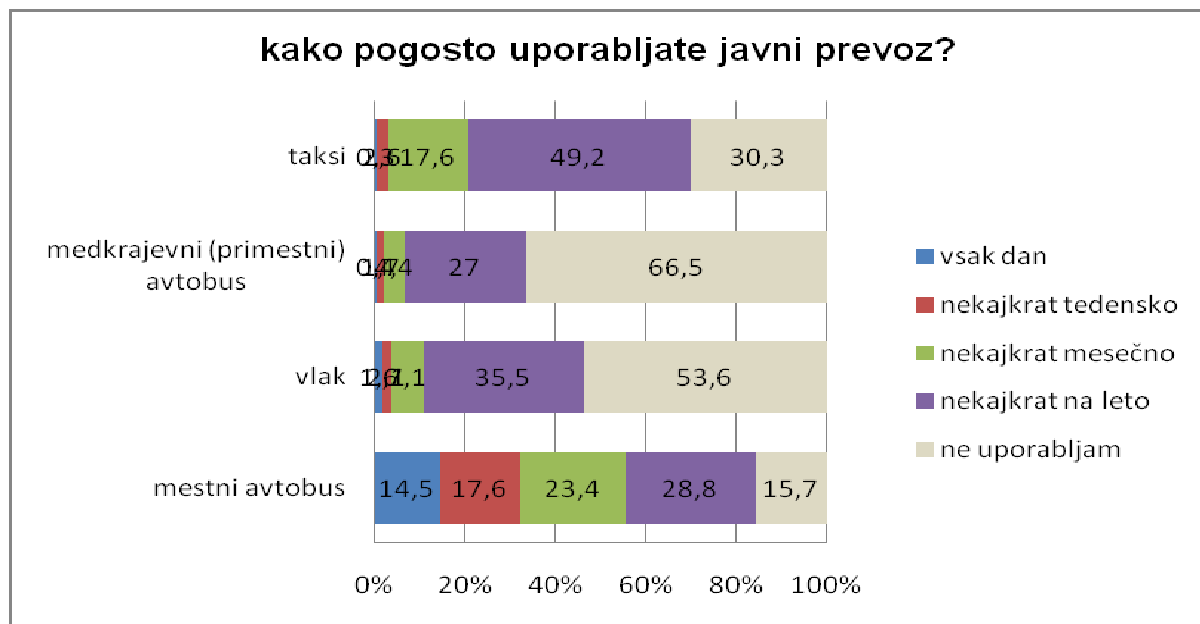
Ljubljana ima kot središče ekonomskih in družbenih dejavnosti širok krog uporabnikov, ki poleg prebivalcev vključuje tudi veliko število dnevnih migrantov in obiskovalcev, ki se v mesto pripeljejo z avtomobilom. Ker obstoječa infrastruktura ter sama zasnova mesta nista prilagojena tolikšnemu številu osebnih vozil, anketiranci v raziskavi zaznavajo kot najbolj moteča elementa gnečo oz. zastoje in parkiranje. Ostali poudarjeno moteči elementi se deloma navezujejo na omenjeno gnečo ter neučinkovitost javnega prometa, onesnaževanje zraka ter cene parkiranja deloma pa je ponovno poudarek tudi na slabi kolesarski infrastrukturi.

V odgovorih se zrcali določena »avtomobilistična« miselnost prebivalcev Ljubljane in ljubljanske regije oz. močna vkoreninjenost življenjskih stilov, ki so vezani na uporabo avtomobilskega prevoza. Navkljub evidentnim problemom povezanim z rabo avtomobilskega prevoza, večina anketirancev gibanje po mestu še vedno povezuje s tem načinom prevoza. Iz tega izhajajo tudi pričakovanja anketirancev po čim hitrejši ureditvi navedenih »motenj« v prometni ureditvi Ljubljane.

3.2 ZADOVOLJSTVO UPORABNIKOV S STORITVAMI JAVNEGA PREVOZA (IN GRADNJO VELIKIH PROJEKTOV)

Vprašanje 1.2 KAKO POGOSTO UPORABLJATE JAVNI PREVOZ?

	vsak dan	nekajkrat tedensko	nekajkrat mesečno	nekajkrat na leto	ne uporabljam
1 - mestni avtobus	14,5	17,6	23,4	28,8	15,7
2 - vlak	1,6	2,1	7,1	35,5	53,6
3 – medkrajevni (primestni) avtobus	0,4	1,7	4,4	27,0	66,5
4 - taksi	0,3	2,6	17,6	49,2	30,3

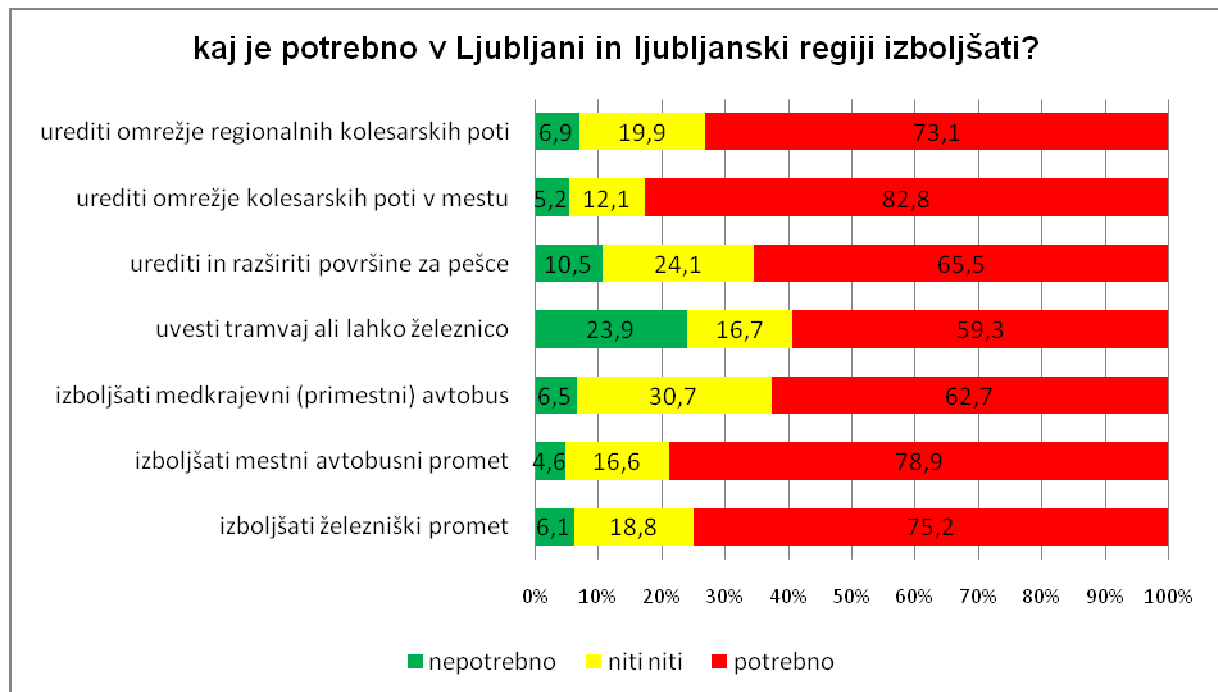


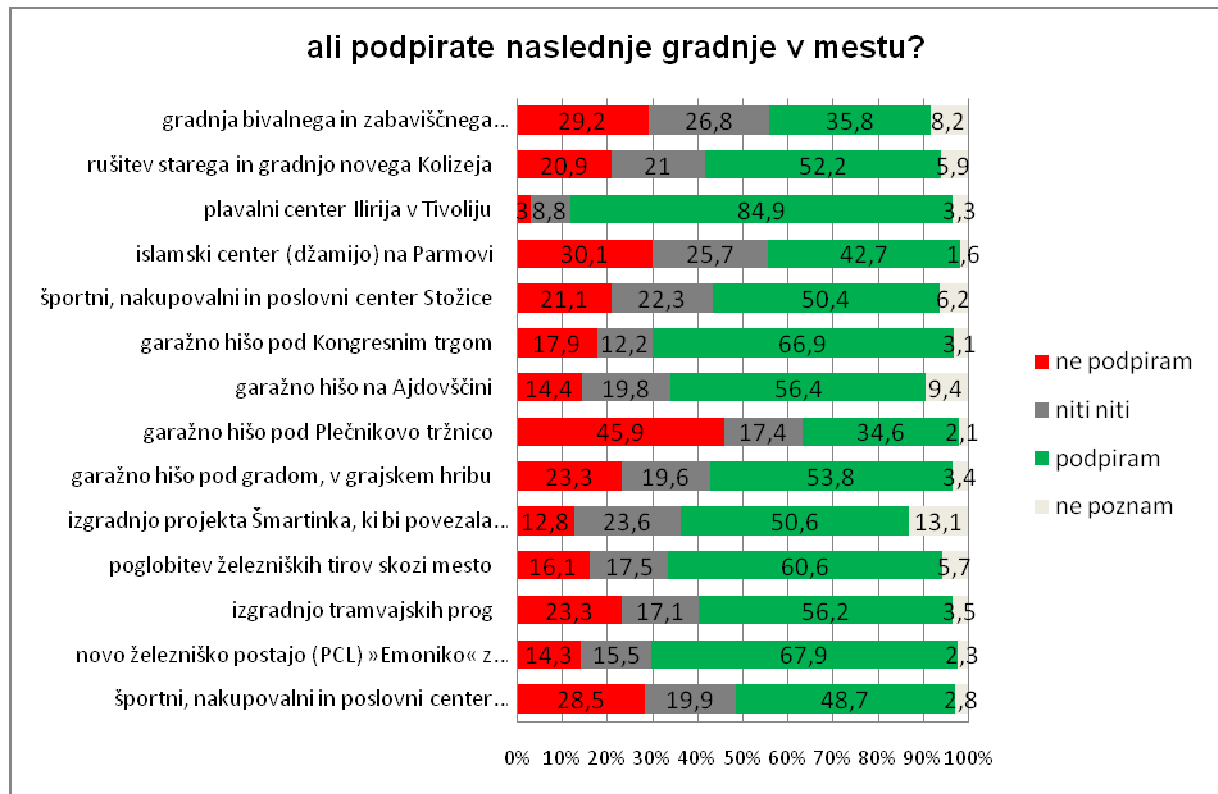
Glede na mnenja anketirancev je očitno, da obstoječ sistem javnega prevoza ne funkcioniira optimalno - ustrezno temu je njegova raba precej omejena. Ker so potrebe prebivalcev usmerjene k iskanju bolj fleksibilnih in časovno diferenciranih oz. časovno čim bolj razpoložljivih prevoznih sredstev, navkljub višjim cenam relativno pogosto izbirajo tudi taksi storitve, ki jim omogočajo hitro, preprosto in 24 urno razpoložljivost. Raba medkrajevnih avtobusov je zelo redka, kar deloma lahko pojasnujemo predvsem z veliko odvisnostjo od avtomobilskega prometa, deloma pa tudi z razlogi, vidnimi pri vprašanju 1.5, kjer so podane ocene nekaterih storitev javnega prevoza.

Vprašanje 1.3 ALI SE VAM ZDI POTREBNO V LJUBLJANI IN LJUBLJANSKI REGIJI:

	popolnoma nepotrebno	nepotrebno	niti nepotrebno, niti potrebno	potrebno	zelo potrebno
1 – izboljšati železniški promet	1,2	4,9	18,8	41,2	34,0
2 – izboljšati mestni avtobusni promet	0,5	4,1	16,6	40,3	38,6
3 – izboljšati medkrajevni (primestni) avtobus	0,6	5,9	30,7	40,6	22,1
4 – uvesti tramvaj ali lahko železnico	10,5	13,4	16,7	27,9	31,4
5 – urediti in razširiti površine za pešce	1,4	9,1	24,1	40,0	25,5
6 – urediti omrežje kolesarskih poti v mestu	1,0	4,2	12,1	42,7	40,1
7 – urediti omrežje regionalnih kolesarskih poti	0,9	6,0	19,9	38,1	35,0
8 – drugo: _____	7,5				

Načelno velja močna podpora izboljšavi skoraj vseh področij, najbolj izstopa izražena želja po boljše urejenem omrežju kolesarskih poti, kar zopet nakazuje na veliko potrebo po izboljšanju pogojev za rabo koles v mestu. Hkrati je zanimivo in zgovorno, da je podpora uvedbi tramvaja sorazmerno mlačna, in da se ta približno četrtini anketirancev zdi nepotrebna, kar lahko pojasnujemo predvsem z zavedanjem anketirancev o velikih ekonomskih vložkih, ki bi bili potrebni za izpeljavo takega projekta. V spodnjem grafu so, z namenom večje preglednosti podpora oz. nepodpora predlaganim izboljšavam, kategorije popolnoma nepotrebno in potrebno združeni v eno, prav tako kategoriji potrebno in zelo potrebno.



Vprašanje 1.4 ALI PODPIRATE ALI NE PODPIRATE NASLEDNJE GRADNJE V MESTU?

V zgornjem grafu so, z namenom večje preglednosti podpori oz. nepodpori predlaganim gradnjam v mestu, kategorije sploh ne podpiram in ne podpiram združeni v eno, prav tako kategoriji podpiram in zelo podpiram.

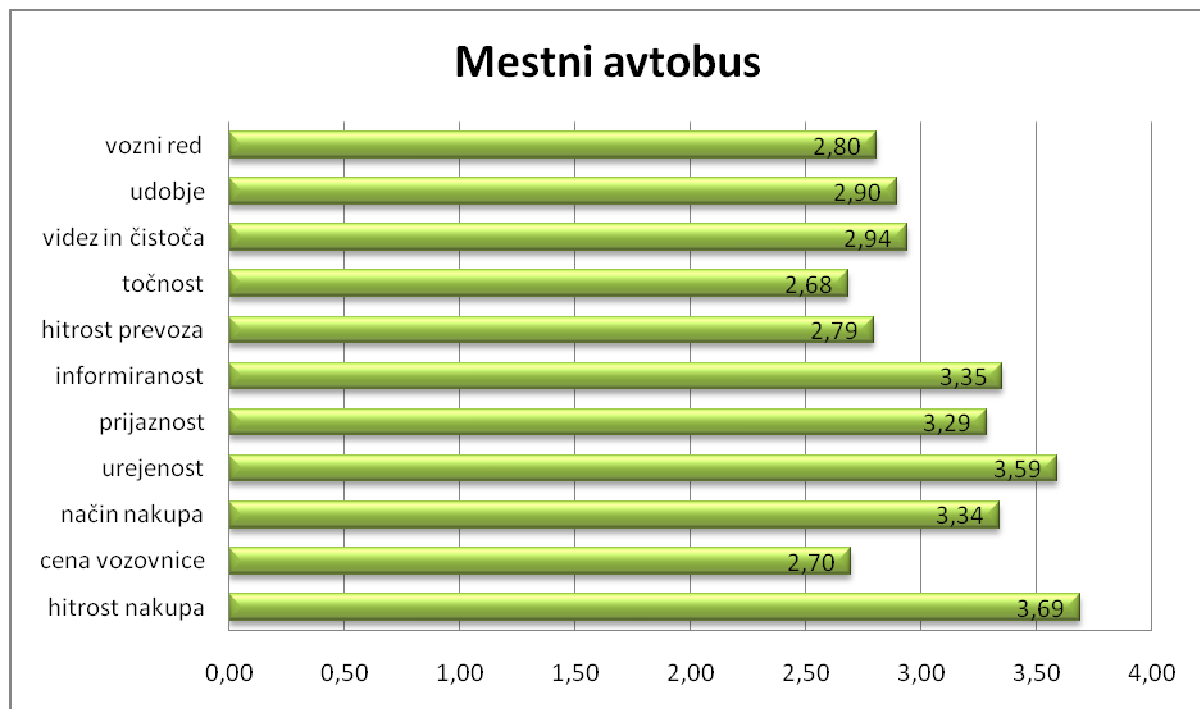
Večini napovedanih gradenj v mestu je javnost sorazmerno naklonjena, če izvajamo dva najbolj medijsko izpostavljena (in z obzirom na rezultate tudi najbolj poznana) primera. Pri garažni hiši pod Plečnikovo tržnico ter gradnji islamskega centra gre tako za precej polarizirano sliko glede na ostale gradnje, ki pa je utemeljena predvsem na ideoloških oz. družbeno-kulturnih dejavnikih. Garažna hiša je tako edina, katere gradnjo več ljudi nasprotuje kot podpira, kar lahko razumemo kot posledico močne in jasno artikulirane civilne iniciative. Nekoliko boljša je podpora gradnji islamskega centra, kateremu pa zaradi kulturnih faktorjev oz. določene mere ksenofobnega strahu pred tujimi kulturnimi elementi, še vedno nasprotuje slaba tretjina anketirancev. Obe lokaciji oz. gradnji sta posredno povezani tudi z učinkom NIMBY (»not in my backyard«), »ne na mojem dvorišču«, kjer prebivalci na njihovem območju bivanja nečemu nasprotujejo, čeprav bi bila gradnja lahko koristna za širšo družbeno skupnost.

Najvišjo podporo sicer uživa izgradnja plavalnega centra, zelo visoko pa se vrednotita tudi izgradnja nove železniške postaje ter spremljajočega kompleksa in poglobitev železniških tirov skozi mesto. Oba posega sta napovedana v ambientalno nekoliko manj privlačnih delih mesta in sta kot taka razumljena tako kot funkcionalen in estetski napredek.

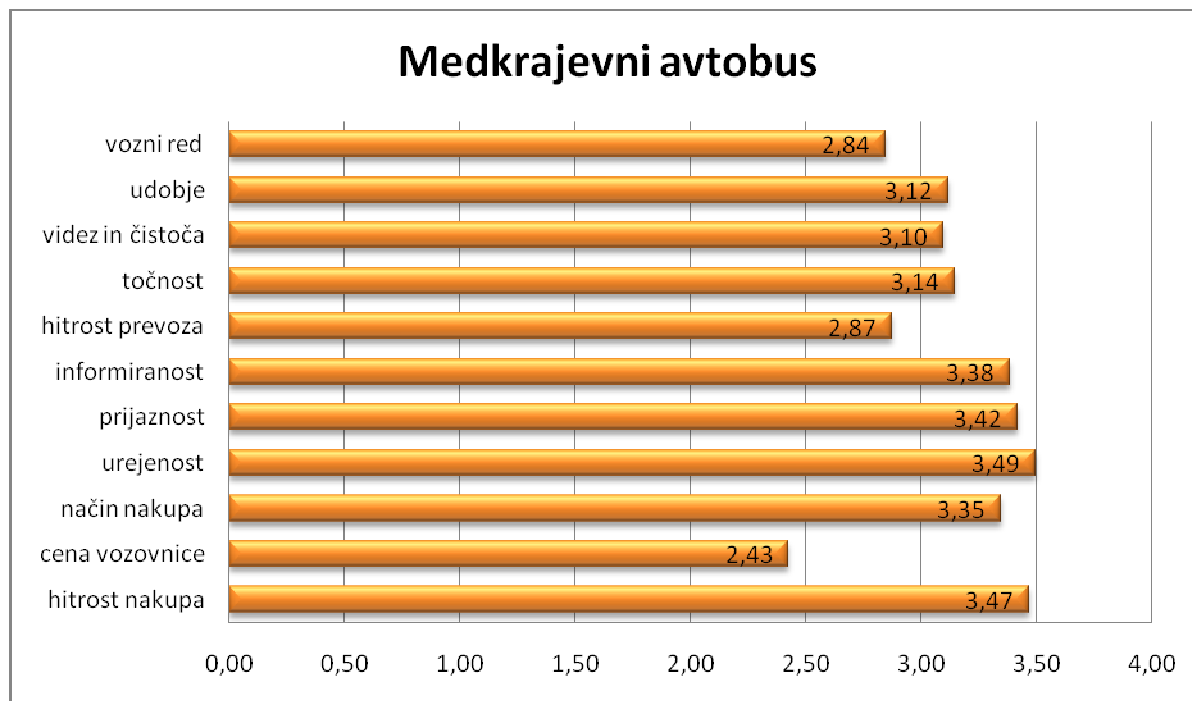
Vprašanje 1.5 OCENITE KAKO STE ZADOVOLJNI Z:

	mestni avtobus					medkrajevni (primestni) avtobus					vlak				
PRODAJO VOZOVNIC	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1 – hitrost nakupa	5,4	7,2	27,8	32,6	27,0	2,3	12,9	37,3	30,7	16,8	6,7	17,2	27,8	29,8	18,6
2 – cena vozovnice	18,7	23,4	33,4	18,5	6,0	25,7	25,3	32,3	13,3	3,3	12,8	21,1	35,1	22,9	8,0
3 – način nakupa	9,3	13,1	29,9	30,0	17,8	5,8	12,2	38,1	28,9	14,9	9,1	15,6	31,9	28,7	14,7
OSEBJEM	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
4 – urejenost	1,7	6,7	37,2	39,6	14,9	0,3	9,4	40,4	40,4	9,4	1,6	9,9	30,3	39,0	19,3
5 – prijaznost	5,1	14,2	38,9	30,6	11,2	1,3	10,7	41,1	38,8	8,0	2,1	10,8	33,3	37,2	16,6
6 – informiranost	4,1	12,5	38,4	33,9	11,1	2,7	11,7	39,6	36,9	9,1	3,9	10,4	31,6	36,4	17,7
PREVOZNO STORITVIJO	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
7 – hitrost	13,3	24,9	36,1	20,5	5,2	9,0	25,3	39,0	22,7	4,0	17,7	19,8	29,3	23,0	10,1
8 – točnost	15,1	29,8	31,4	18,8	4,9	4,4	19,5	39,9	29,9	6,4	9,4	9,9	27,9	33,9	18,9
9 – videz in čistoča	8,2	23,0	39,7	24,7	4,4	3,0	18,8	47,0	27,9	3,4	9,9	19,2	36,3	28,9	5,8
10 – udobje	9,0	24,1	38,6	24,5	3,7	3,7	19,7	42,5	29,4	4,7	5,8	15,2	30,5	36,7	11,8
11 – vozni red	13,1	24,8	35,1	22,4	4,5	10,4	21,1	44,0	22,5	2,0	16,1	19,8	35,3	21,2	7,6

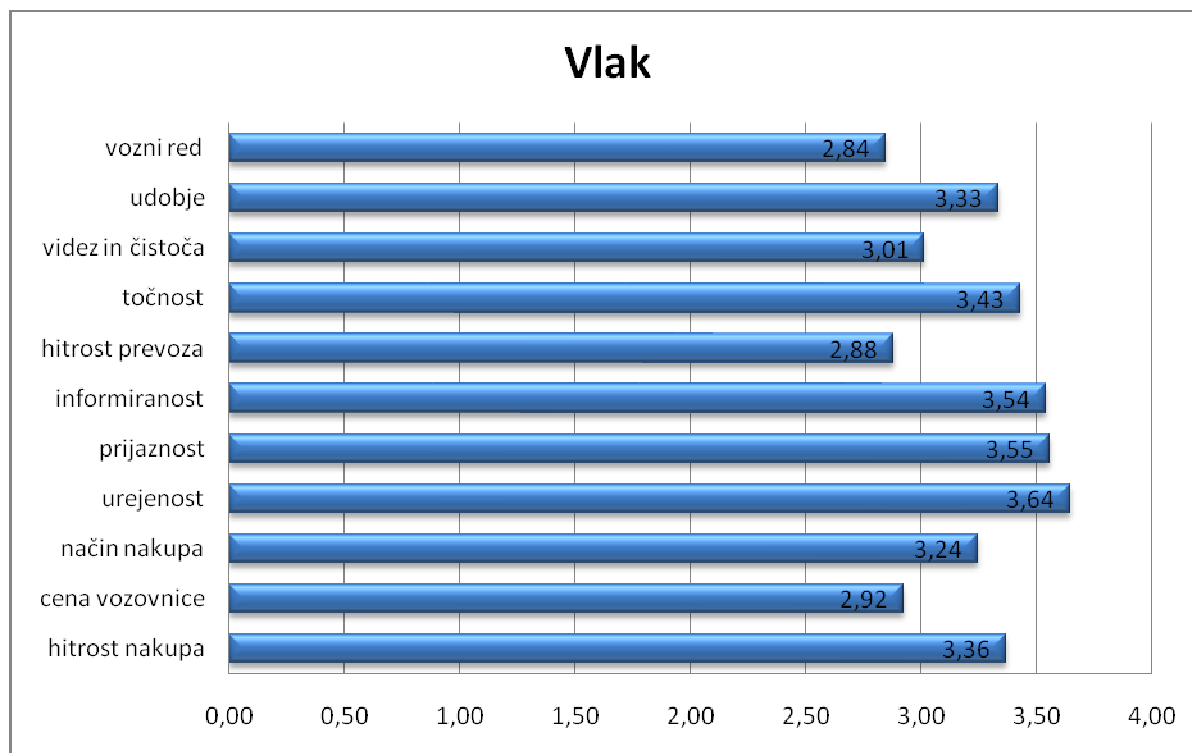
Kljub temu da smo v odgovorih zaznali posamezne negativne značilnosti storitev javnega prevoza, je potrebno poudariti da z generalnega vidika anketiranci relativno dobro ocenjujejo prevozne storitve mestnih avtobusov, medkrajevnih (primestnih) avtobusov in vlakov. Večina storitev je dobila pozitivno oceno, negativne ocene pa so v večini primerov povezane s problemi, ki izhajajo iz neprimerno prometne ureditve, ki favorizira avtomobilski v odnosu na javni promet.



Zadovoljstvo z mestnim avtobusom je sorazmerno visoko, in poglobiten problem te vrste javnega prevoza se zdi slaba gibljivost v zgoščenem mestnem prometu ter posledični problemi s točnostjo in hitrostjo. Prav tako uporabniki slabo ocenjujejo vozni red, ki je sodeč po odgovorih, izraženih pri drugih vprašanjih, problematičen predvsem ponoči. Nezadovoljstvo je vidno tudi glede relativno pogosto rastoče cene vozovnic.



Podobne pomanjkljivosti kot so bile zaznane v primeru storitev mestnega avtobusa so prisotne tudi v medkrajevnem (primestnem) avtobusu. Za odtenek so močnejše izražene neprimerne cene vozovnic. Ostala dva elementa, ki vzbujata največ nezadovoljstva pri uporabnikih medkrajnega (primestnega) avtobusa sta še hitrost in vozni red.



Vsi problemi, ki so bili omenjeni v primeru mestnih in primestnih (medkrajevnih) avtobusov se zdijo še najmanj poudarjeni pri vlaku, katerega uporabnost pa je v okviru mestnega prometa zaradi manjšega števila postajališč in infrastrukturnih omejitev precej zmanjšana.

3.3 PROMET IN FUNKCIONALNOST

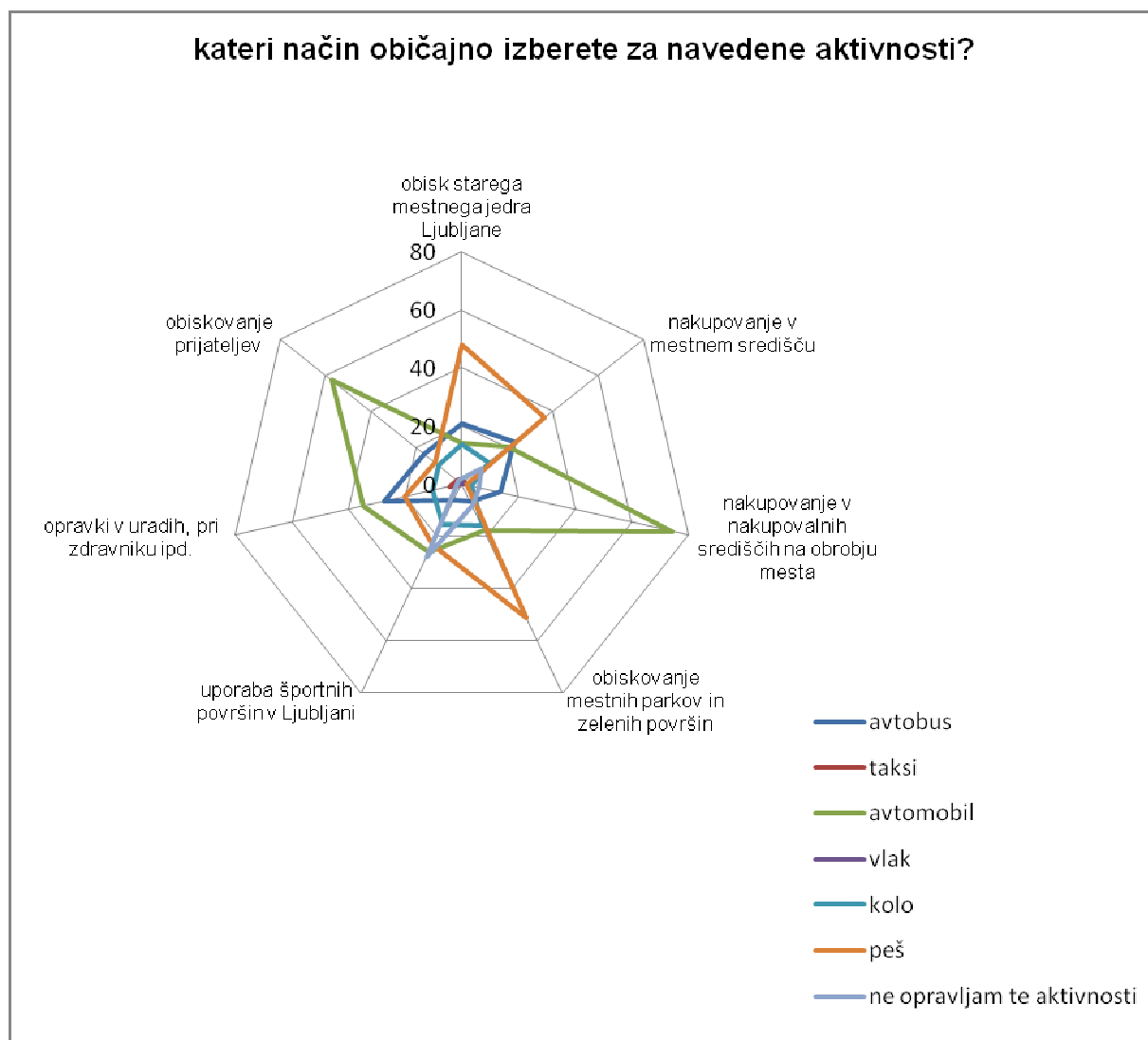
Vprašanje 2.0 KATERI NAČIN PREVOZA OBIČAJNO IZBERETE ZA OPRAVLJANJE SPODAJ NAVEDENIH AKTIVNOSTI:

	avtobus	taksi	avtomobil	vlak	kolo	peš	ne opravljam te aktivnosti
1 - obisk starega mestnega jedra Ljubljane	20,8	1,2	14,1	1,0	13,5	47,8	1,7
2 - nakupovanje v mestnem središču	22,9	0,7	20,2	0,2	11,5	36,3	8,3
3 - nakupovanje v nakupovalnih središčih na obrobju mesta	13,8	0,6	74,3	0,3	3,2	1,8	6,0
4 - obiskovanje mestnih parkov in zelenih površin	7,0	0	17,6	0,4	15,9	51,3	7,9
5 - uporaba športnih površin v Ljubljani	6,5	0,3	26,1	0,3	15,3	23,5	28,0
6 - opravi v uradih, pri zdravniku ipd.	27,6	4,4	34,6	0,9	10,4	20,1	2,0
7 - obiskovanje prijateljev	16,6	1,9	57,3	0,3	10,3	11,9	1,7

Po odgovorih sodeč anketiranci navedene aktivnosti najpogosteje opravljajo z avtomobilom. Pri tem najbolj izstopa nakupovanje na mestnem obrobju, osebni avtomobil pa se pogosto uporablja tudi za dostop do športnih površin, zdravnika ter opravke na uradih. Zaradi narave aktivnosti ter relativne oddaljenosti lokacij aktivnosti od glavnih prometnih linij centralnega dela mesta, je razumljivo da anketiranci ob obstoječi prometni ureditvi najraje uporabljajo

omenjene načine prevoza. Za zdravstvene ter uradne storitve se pogosto rabi tudi avtobus, ki pa se kaže kot dokaj nefunkcionalno prevozno sredstvo pri nakupovanju v mestnem središču. Peš raba mesta je sicer relativno visoka, predvsem Za aktivnosti v mestnem središču je pešačenje dokaj pogosta oblika dostopa v mesto. Kot najbolj problematičen rezultat pa bje v oči povsod izražena nizka raba kolesa, kar nakazuje na relativno slabo izrabo kolesarskega prevoza. Navedena kategorija prevoza predstavlja možno »prometno nišo« v Ljubljani, ki bi jo bilo potrebno v prihodnosti močneje razviti.

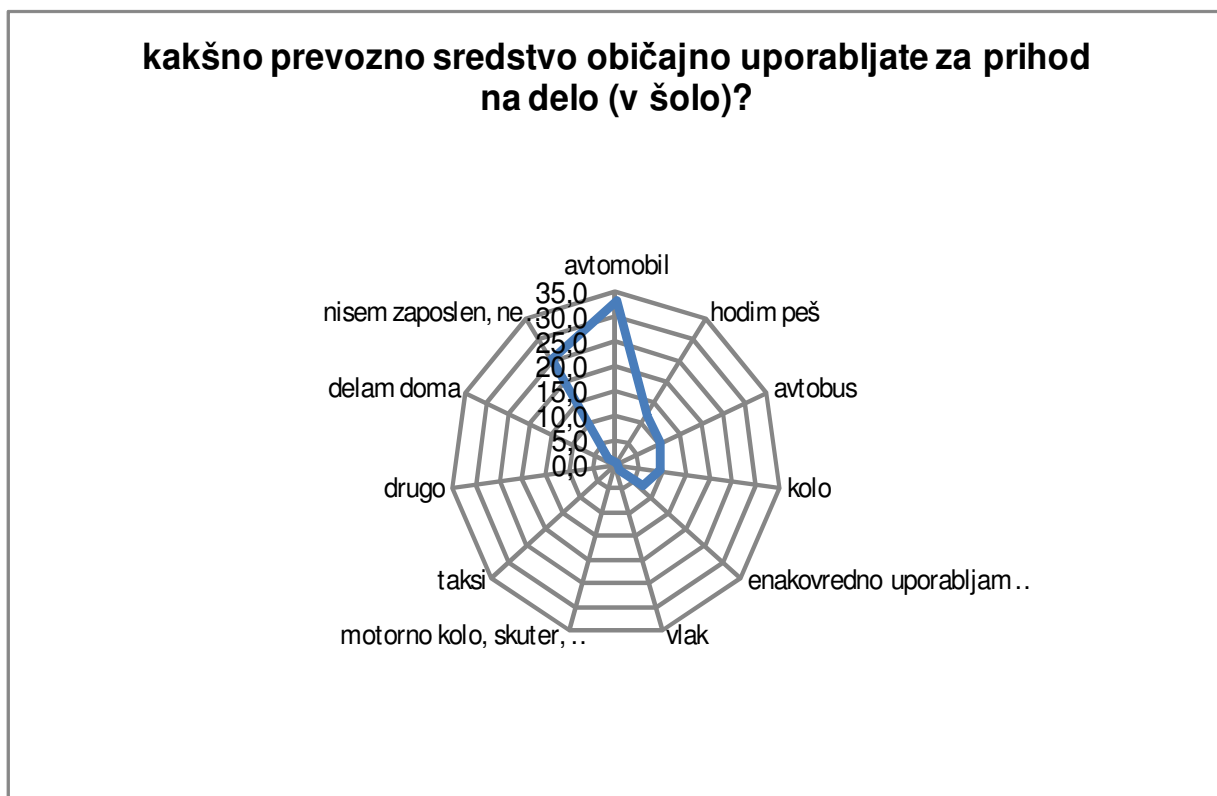
Spodnji graf prikazuje frekventnost rabe posameznih vrst prevoza glede na navedene aktivnosti. Večja kot je pokritost posameznih istobarvnih linij v grafu, večja je stopnja uporabe določenih oblik prevoza za opravljanje posameznih aktivnosti.



Vprašanje 2.1 KAKŠNO PREVOZNO SREDSTVO OBIČAJNO UPORABLJATE ZA PRIHOD NA DELO (V ŠOLO)?

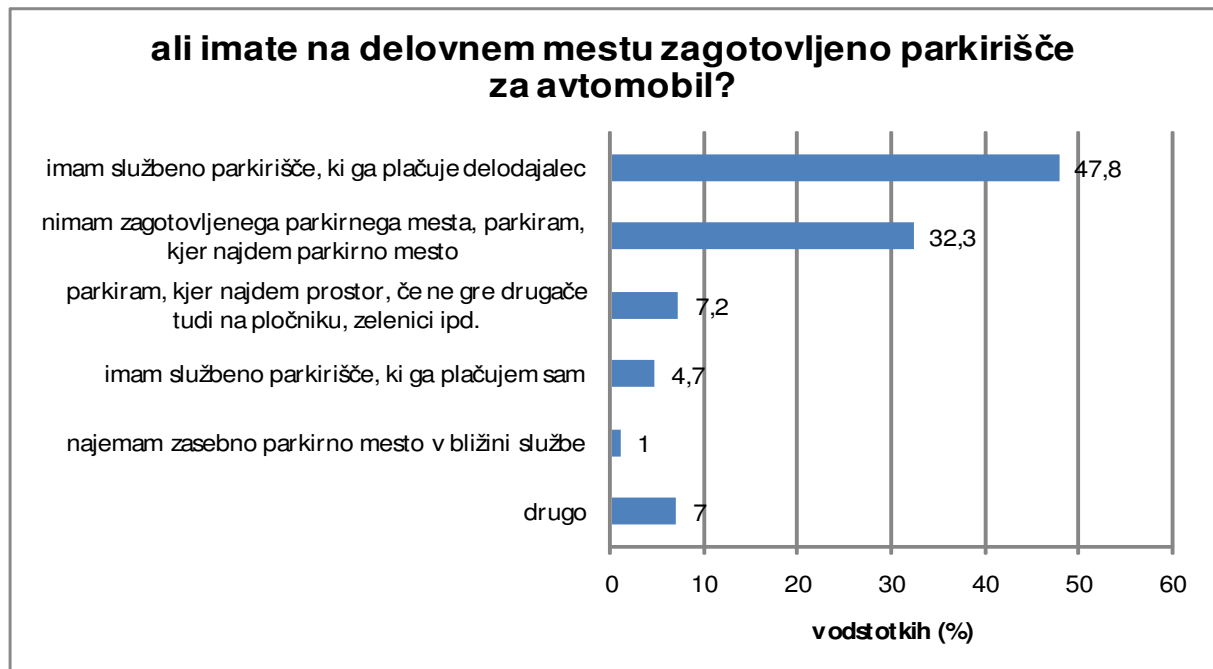
RANG	%	Možni odgovori
1	33,2	avtomobil
2	11,4	hodim peš
3	9,8	avtobus
4	9,2	kolo
5	7,1	enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza (navedite katere) _____
6	1,7	vlak
7	0,2	motorno kolo, skuter, moped
8	0	taksi
	0,2	drugo (navedite): _____
	1,9	delam doma
	25,4	nisem zaposlen, ne hodim v šolo

Za prihod na delo oz. v šolo skoraj dve tretjini anketirancev uporablja avtomobil, iz česar se da sklepati na določeno mero nezaupanja do ostalih načinov prevoza, predvsem z vidika zahtevane točnosti in hitrosti, ki jo zahtevajo te pogoste (vsakodnevne) aktivnosti. Spodnji graf prikazuje rabo posameznih vrst prevoza za navedene aktivnosti. Večja kot je pokritost posameznih istobarvnih linij v grafu, večja je stopnja uporabe določenih oblik prevoza za opravljanje aktivnosti.



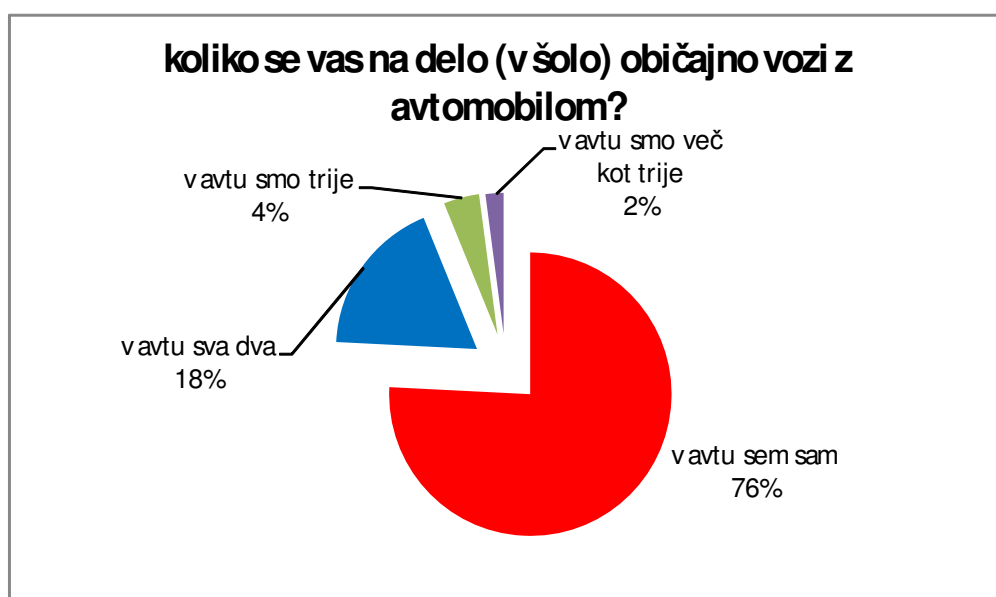
Vprašanji 2.2.1 in 2.2.2 sta podvprašanji vprašanja 2.2. Na navedeni podvprašanji so odgovarjali le anketiranci, ki za prihod na delo (v šolo) običajno uporabljajo avtomobil.

Vprašanje 2.2.1 ALI IMATE NA DELOVNEM MESTU ZAGOTOVLJENO PARKIRIŠČE ZA VAŠ AVTOMOBIL?



Kot kaže je raba avtomobila za vožnjo na delovno mesto dobro podprta tudi s strani delodajalcev, ki skoraj polovici vprašanih zagotavljajo parkirno mesto. Tretjina, ki si vedno znova sama išče parkirno mesto je evidenten razlog, zakaj je tako močno problematizirano področje parkiranja v mestu.

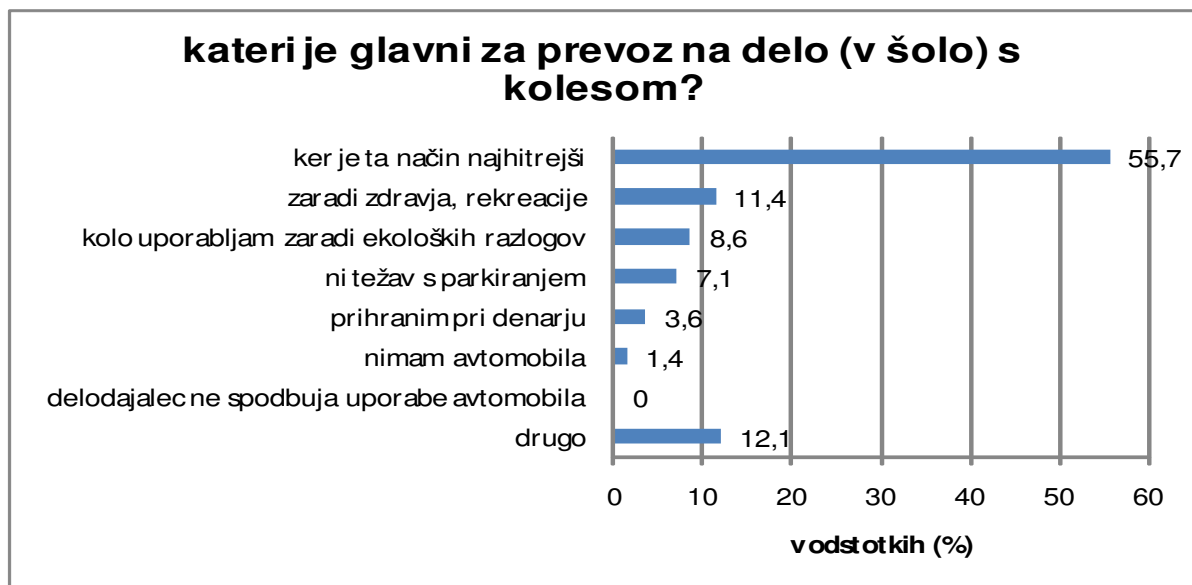
Vprašanje 2.2.2 ALI SE NA DELO (V ŠOLO) Z AVTOMOBILOM OBIČAJNO VOZITE SAMI ALI VAS JE VEČ?



Odgovori na vprašanje 2.2.2 kažejo precej zaskrbljujočo prakso, da se v avtu ljudje pretežno vozijo sami. Ob ustreznih ukrepih, se tu kažejo veliki potenciali za zmanjševanje zastojev, onesnaženosti ter problemov s parkiranjem brez posebnih infrastrukturnih posegov, katere bi nadomestila večja ekološka, solidarnostna ter nenazadnje stroškovna ozaveščenost uporabnikov avtomobilov. Alternativne prakse, ki se tu ponujajo naj bi bile osredotočena predvsem na koncepta car-sharinga in car-poolinga kot primera pozitivne vzpodbude oz. »privlačnostnega faktorja« (pull factors), ter morda specifične oblike obdavčevanja takšnega načina mestne vožnje kot ukrep negativne oz. prisilne vzpodbude (push factors).

Vprašanje 2.2.3 je podvprašanje vprašanja 2.2. Na navedeno podvprašanje so odgovarjali le anketiranci, ki za prihod na delo (v šolo) običajno uporabljajo kolo.

Vprašanje 2.2.3 KATERI JE GLAVNI RAZLOG ZA PREVOZ NA DELO (V ŠOLO) S KOLESOM?



Tudi to vprašanje kaže že večkrat omenjene neizkoriščene potencialne, ki jih ima raba kolesa v mestnem prometu Ljubljane, saj se kaže kot odgovor na enega najbolj izpostavljenih problemov ostalih vrst prevoza – hitrost.

Vprašanje 2.3 KOLIKOKRAT MORATE PRESTOPITI PRI VOŽNJI NA DELO (V ŠOLO)?

Možni odgovori	%
Ni mi treba prestopiti.	32,4
1x prestopim	3,0
2x prestopim	4,6
3x prestopim	0,4
Običajno ne uporabljam javnega prevoza	29,0
Del poti se pripeljem z avtom in nato prestopim na mestni avtobus (vlak)	0,5
Delam doma.	3,0
Nisem zaposlen.	26,9

Infrastruktura ter izpeljava prog Ljubljanskega javnega prevoza znotraj mesta je po mnenju anketirancev relativno dobra, saj večina obstoječih uporabnikov LPP ne prestopa z ene proge na drugo. Z vidika obstoječih uporabnikov in ni posebne potrebe po izboljšavah oz. uvajanju tangencialnih linij z vidika zmanjševanja porabe časa pri gibanju z enega konca mesta do drugega. Vsekakor pa lahko domnevamo da se bo ob poskusih povečanja uporabnikov LPP diferencirala tudi struktura uporabnikov, pri čemer se bo avtomatično sprožilo tudi vprašanje uvajanja dodatnih (tangencialnih) prog, novih prometnih storitev in infrastruktur ter prestopnih sistemov za potnike.

Vprašanje 2.4 KAKO DALEČ JE OD VAŠEGA STALNEGA BIVALIŠČA DO KRAJA ZAPOSLOTITVE (ŠOLE)?

Možni odgovori	%
Do 2 km	20,7
3 - 5 km	19,0
6 - 10 km	10,6
11 - 20 km	8,8
21 - 30 km	7,3
Več kot 30 km	3,7
Delam doma	3,7
ne hodim v službo (v šolo), sem v pokoju	26,1

Velika večina anketirancev ima od doma do kraja zaposlitve/šole zelo kratko razdaljo (do 2 oz. 5 km). Če združimo kategoriji anketirancev v oddaljenosti do 5 km z tistimi, ki delajo doma je skupni delež te skupine kar 43,4 %. Ko v celotni skupini anketirancev upoštevamo še nezaposlene oz. upokojece, lahko sklepamo da je pogostost uporabe avtomobila in prisotnost življenjskega stila vezanega na avtomobilski prevoz res močna med anketiranci. Nenazadnje to pomeni tako za posameznika kot tudi za mesto ekonomsko, ekološko in tudi časovno vse bolj nesmotrno dejavnost, ki pa je utemeljena na določenih družbeno-kulturnih elementih (vrednotah, statusu itd.).

Vprašanje 2.5 KOLIKO ČASA PRIBLIŽNO PORABITE ZA PRIHOD NA DELO (V ŠOLO) V ENO SMER, VKLJUČNO Z VOŽNJO, PEŠAČENJEM IN ČAKANJEM?

Možni odgovori	%
Do 10 min	16,7
11 - 20 min	23,8
21 - 30 min	14,3
31 - 45 min	8,4
46 min - 1 ure	5,4
Več kot 1 uro	1,7
Delam doma	3,7
Ne hodim v službo (v šolo), sem v pokoju	25,9

Navkljub odgovorom anketirancev iz vprašanja 1.1, ki so sugerirali da jih v prometni ureditvi Ljubljane najbolj motijo gneča in prometni zastoji, se v vprašanju 2.5 izkaže, da gre v precejšnji meri predvsem za psihološki moment oz. način percepcije zastojev z zelo omejenimi časovnimi intervali. Odgovori anketirancev v vprašanju 2.5 namreč kažejo, da je poraba časa za prihod na delo (v šolo) sorazmerno nizka in ima Ljubljana iz tega vidika še vedno zelo ugodno shemo časovne porabe za prometne storitve.

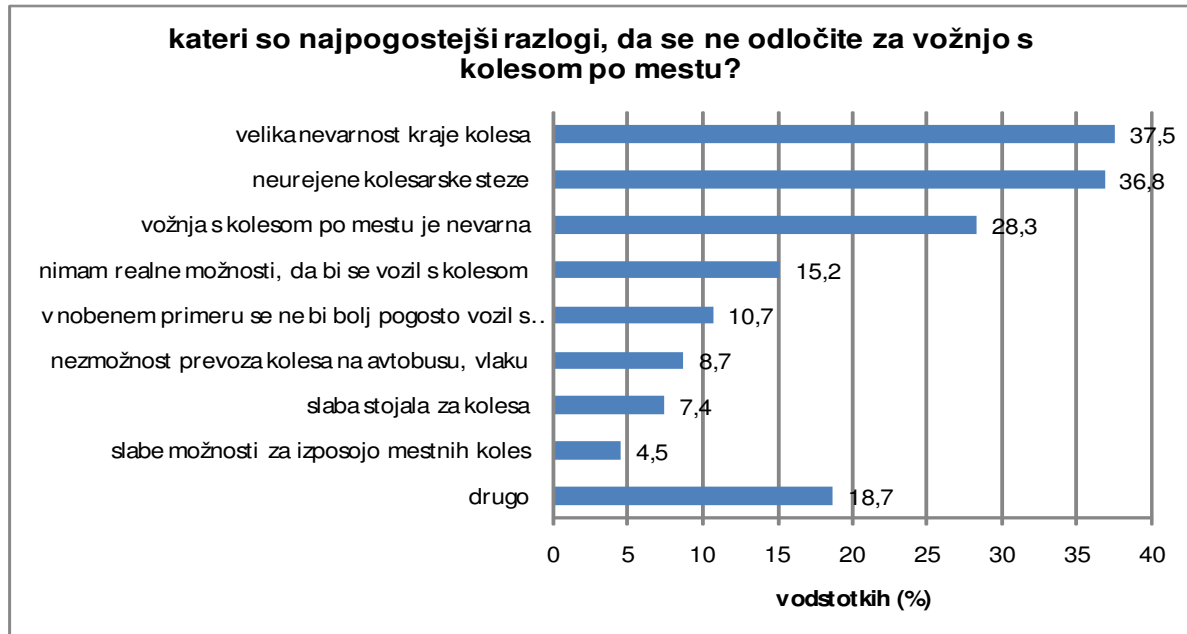
Vprašanje 2.6 NAJVEČ KOLIKO ČASA BI SE BILI PRIPRAVLJENI VOZITI V SLUŽBO V ENO SMER, ČE BI S TEM BISTVENO NAPREDOVALI ALI IZBOLJŠALI SVOJE DOHODKE?

Možni odgovori	%
Do 10 min	16,7
11 - 20 min	23,8
21 - 30 min	14,3
31 - 45 min	8,4
46 min - 1 ure	5,4
Več kot 1 uro	1,7
Delam doma	3,7
Ne hodim v službo (v šolo), sem v pokoju	25,9

Odgovori iz vprašanja 2.6 se skladajo z odgovori v vprašanju 2.5, kjer se kaže nizek prag tolerance v odnosu na porabo časa za prevoz na delo (v šolo). Anketiranci niso pripravljeni bistveno spreminjati svoje časovne porabe oz. povečevati razpona časa, ki ga porabijo za prihod na delo. Ob primerjavi podatkov iz prejšnjih raziskav (npr. Vrednote prostora 2004), lahko kljub temu ugotavljamo, da se pripravljenost na širitev porabe časa postopoma povečuje, čeprav še vedno ne dosega povprečij, ki se jih zaznava v drugih Evropskih državah.

3.4 STANJE IN RAZVOJ KOLESARJENJA V MESTU

Vprašanje 2.7 KATERI SO NAJPOGOSTEJŠI RAZLOGI, DA SE NE ODLOČITE ZA VOŽNJO S KOLESOM PO MESTU:



Iz odgovorov je razvidno, da za večjo rabo koles v mestu manjka predvsem urejene kolesarske infrastrukture tj. varna parkirišča ter boljše varovane, dosledneje nadzorovane in jasneje definirane kolesarske poti. Odgovori anketirancev kažejo, da bi bilo mogoče z relativno malo posegi oz. dokaj majhnimi infrastrukturnimi vložki doseči opazno izboljšanje pogojev za kolesarjenje v mestu.

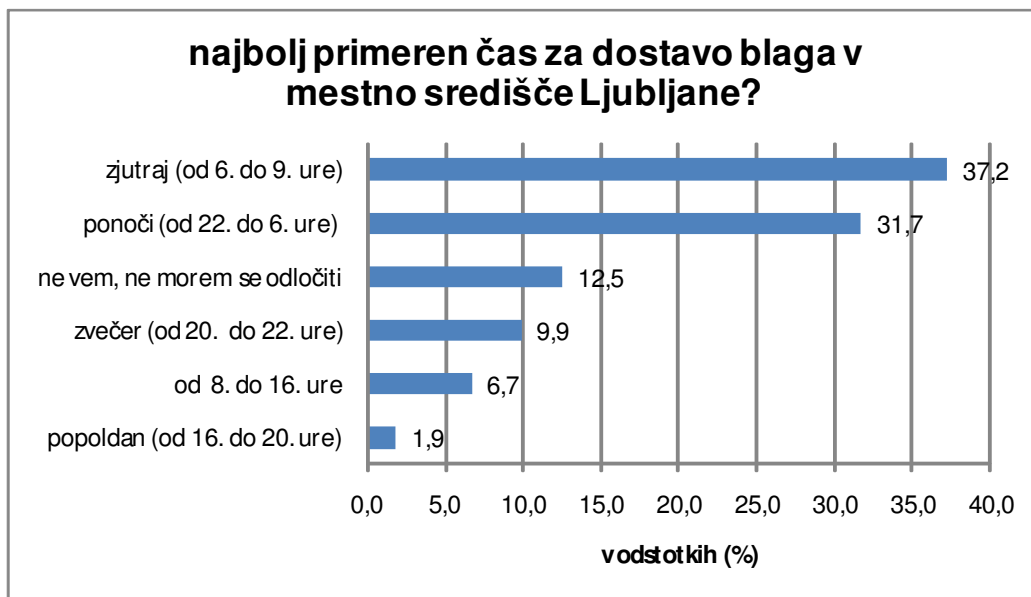
3.5 DOSTAVNI PROMET

Vprašanje 3.0 KATERI JE PO VAŠEM MNENJU NAJBOLJŠI NAČIN ZA URAVNAVANJE DOSTAVNEGA PROMETA V OŽJEM MESTNEM SREDIŠČU LJUBLJANE?

%	Možni odgovori
13,2	uvedba takse za »nečista« oz. ne-ekološka vozila
32,5	omejitev časa za nakladanje/razkladanje
28,3	združevanje pošiljk različnih prevoznikov in s tem zmanjšanje števila voženj
2,2	drugo (navedite): _____
23,8	ne vem, ne morem se odločiti

Z ozirom na izrazito specifičnost in zahtevnost vprašanja morda velja izpostaviti le to, da ni posebno izrazite podpore uvedbi takse za »nečista« oz. ne-ekološka vozila, kar je še en vidik zelo pro-avtomobilistično usmerjene kulture. Ostali odgovori anketirancev so približno enakomerno razporejeni med različne rešitve uravnavanja dostavnega prometa v mestnem središču Ljubljane.

**Vprašanje 3.1 KDAJ JE PO VAŠEM MNENJU NAJBOLJ PRIMEREN ČAS ZA DOSTAVO
BLAGA V MESTNO SREDIŠČE LJUBLJANE?**



Dostava blaga v mestnem središču s strani anketirancev očitno ni razumljena kot izrazito problematična, saj se večini zdi najprimernejši čas za dostavo dopoldne, ko je promet v mestu sicer že zelo gost. Še ena tretjina bi dostavo blaga uvedla ponoči, preostalih pa ne bi motila niti čez dan oz. so brez mnjenja glede problematike.

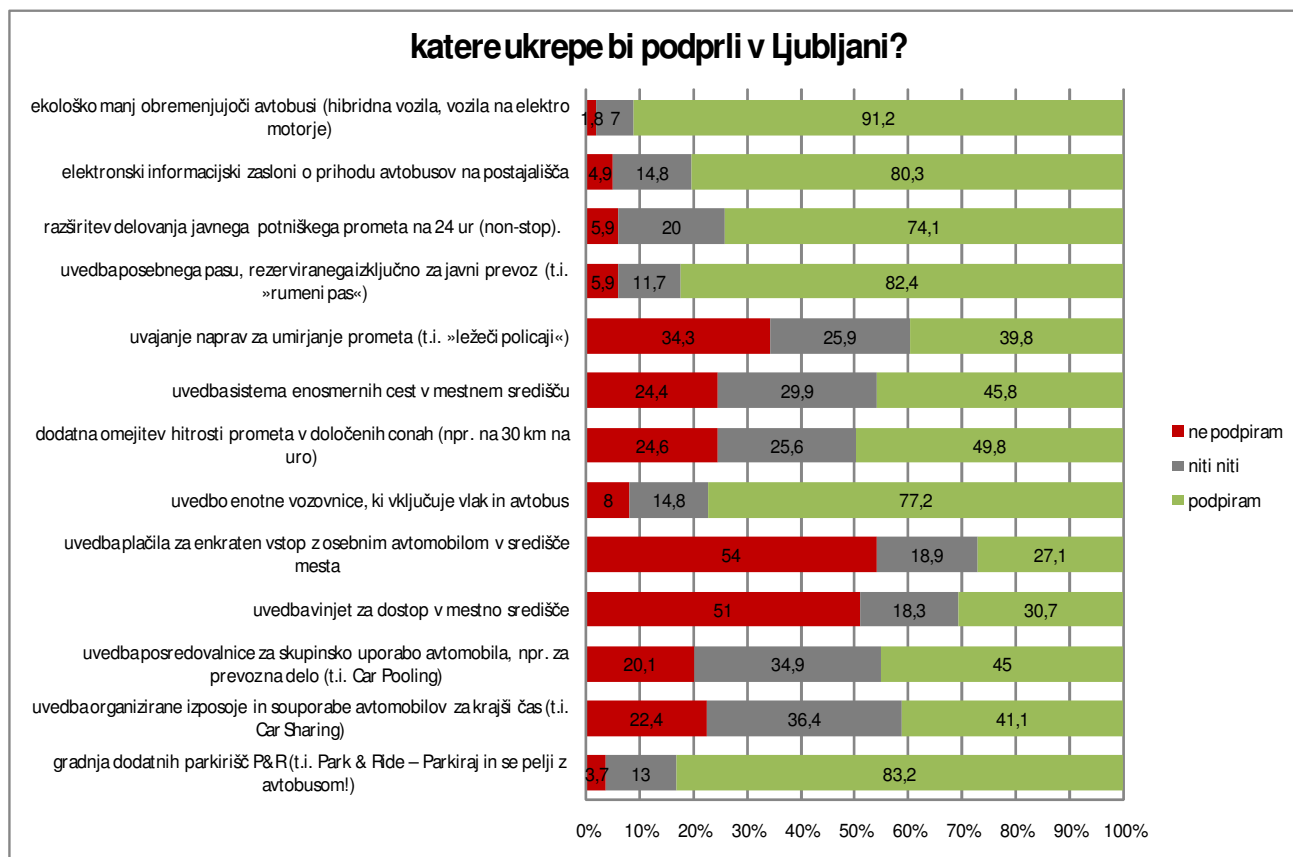
3.6 IZBOLJŠANJE DELOVANJA JAVNEGA PROMETA – UKREPI CIVITAS ELAN

Vprašanje 4.0 KATERE UKREPE BI PODPRILI ALI NE BI PODPRILI V LJUBLJANI?

	v nobenem primeru ne podpiram	ne podpiram	niti ne podpiram, niti podpiram	podpiram	zelo podpiram
1 - gradnja dodatnih parkirišč P&R (t.i. <i>Park & Ride</i> – Parkiraj in se pelji z avtobusom!)	0,8	2,9	13,0	40,9	42,3
2 – uvedba organizirane izposoje in souporabe avtomobilov za krajši čas (t.i. <i>Car Sharing</i>)	4,7	17,7	36,4	29,2	11,9
3 – uvedba posredovalnice za skupinsko uporabo avtomobila, npr. za prevoz na delo (t.i. <i>Car Pooling</i>)	4,2	15,9	34,9	30,8	14,2
4 - uvedba vinjet za dostop v mestno središče	21,6	29,4	18,3	19,4	11,3
5 - uvedba plačila za enkratni vstop z osebnim avtomobilom v središče mesta	22,8	31,2	18,9	17,2	9,9
6 - uvedbo enotne vozovnice, ki vključuje vlak in avtobus	2,4	5,6	14,8	41,0	36,2
7 - dodatna omejitev hitrosti prometa v določenih conah (npr. na 30 km na uro)	7,3	17,3	25,6	33,3	16,5
8 - uvedba sistema enosmernih cest v mestnem središču	5,6	18,8	29,9	32,3	13,5
9 - uvajanje naprav za umirjanje prometa (t.i. »ležeči policaji«)	11,7	22,6	25,9	29,5	10,3
10 - uvedba posebnega pasu, rezerviranega izključno za javni prevoz (t.i. »rumeni pas«)	1,0	4,9	11,7	41,6	40,8
11 - razširitev delovanja javnega potniškega prometa na 24 ur (<i>non-stop</i>).	0,9	5,0	20,0	38,8	35,3
12 - elektronski informacijski zasloni o prihodu avtobusov na postajališča	1,1	3,8	14,8	41,4	38,9
13 - ekološko manj obremenjujoči avtobusi (hibridna vozila, vozila na elektro motorje)	0,5	1,3	7,0	31,1	60,1
14 - drugo: _____					

Za prometno razbremenitev središča načeloma velja visoka podpora. Pri zagovarjanju sprememb v prometni ureditvi Ljubljane so anketiranci dokaj neselektivni in generalno podpirajo večino ukrepov, kar kaže na veliko željo respondentov po drugačni prometni ureditvi, obenem pa se skozi njihove odgovore zrcali veliko pomanjkanje informacij oz. orientacijskih točk prek katerih bi lahko razločevali med posameznimi ukrepi in njihovo vlogo, pomenom, časovno izvedljivostjo, primernostjo v kontekstu Ljubljane. To se kaže predvsem na ravni razločevanja med ti. »mehkimi« in »trdimi ukrepi«, ki so vezani predvsem na finančno sankcioniranje uporabnikov. Anketiranci močno podpirajo mehke ukrepe, ki vključujejo izboljšave javnega prometa, gradnjo P&R parkirišč ter uvedbo car-sharing in car-pooling sistemov. Precej manjša podpora oz. celo nasprotovanje pa se pokaže pri trdih, restriktivnih ukrepih, kot so vpeljava vinjet oz. plačilo za dostop v mestno središče. Tudi pri napravah za umirjanje prometa (»ležečih policajih«) je podpora manj nedvoumna, kar je obenem verjetno izraz že večkrat omenjene vkoreninjenosti »avtomobilske kulture«, pa tudi inertnega odpora zoper restriktivne in za anketirance finančno obremenjujoče prakse mestnih oblasti.

V spodnjem grafu so, z namenom večje preglednosti podpori oz. nepodpori predlaganim ukrepom, kategorije v nobenem primeru ne podpiram in ne podpiram združeni v eno, prav tako kategoriji podpiram in zelo podpiram.



Vprašanje 5.0 PROSIMO, OZNAČITE, V KOLIKŠNI MERI SE STRINJATE ALI NE STRINJATE Z NASLEDNJIMI TRDITVAMI?

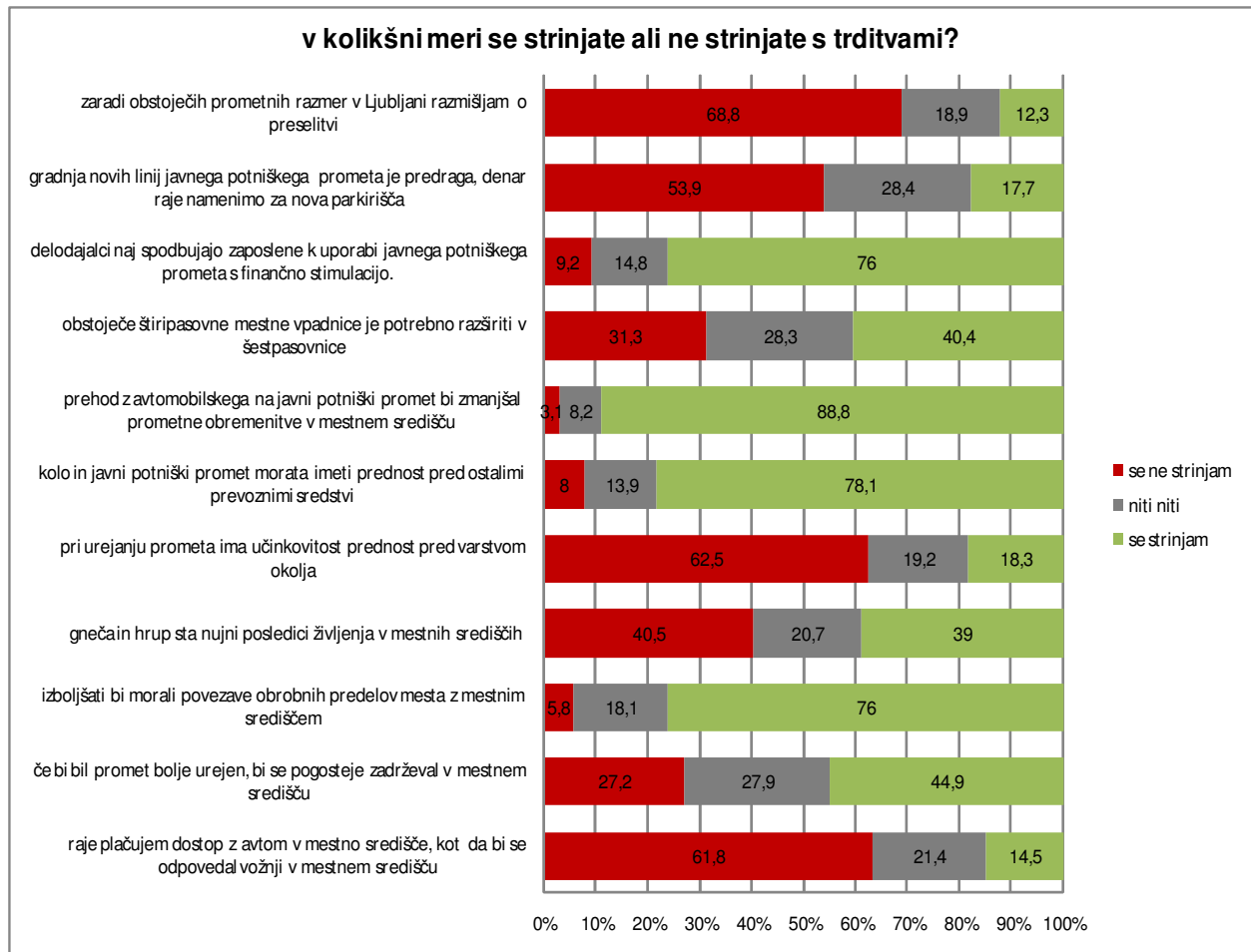
	sploh se ne strinjam	se ne strinjam	ni ne strinjam, ni strinjam	se strinjam	popolnoma se strinjam
1 - raje plačujem dostop z avtom v mestno središče, kot da bi se odpovedal vožnji v mestnem središču	33,1	30,9	21,4	11,6	2,9
2 - če bi bil promet bolje urejen, bi se pogosteje zadrževal v mestnem središču	9,9	17,3	27,9	35,7	9,2
3 – izboljšati bi morali povezave obrobni predelov mesta z mestnim središčem	1,8	4,0	18,1	52,7	23,3
4 - gneča in hrup sta nujni posledici življenja v mestnih središčih	13,9	26,6	20,7	31,4	7,6
5 - pri urejanju prometa ima učinkovitost prednost pred varstvom okolja	24,6	37,9	19,2	13,0	5,3
6 - kolo in javni potniški promet morata imeti prednost pred ostalimi prevoznimi sredstvi	1,4	6,6	13,9	40,1	38,0
7 – prehod z avtomobilskega na javni potniški promet bi zmanjšal prometne obremenitve v mestnem središču	0,9	2,2	8,2	47,4	41,4
8 – obstoječe štiripasovne mestne vpadnice je potrebno razširiti v šestpasovnice	11,6	19,7	28,3	24,9	15,5
9 – delodajalci naj spodbujajo zaposlene k uporabi javnega potniškega prometa s finančno stimulacijo.	2,3	6,9	14,8	42,1	33,9
10 - gradnja novih linij javnega potniškega prometa je predraga, denar raje namenimo za nova parkirišča	21,5	32,4	28,4	13,4	4,3
11 – zaradi obstoječih prometnih razmer v Ljubljani razmišljam o preselitvi	37,9	30,9	18,9	8,4	3,9

V odgovorih se ponovno kaže visoka načelna podpora javnemu potniškemu prometu (podvprašanja 7 in 9) ter razvoju kolesarskega prometa, tako glede prednosti v sami prometni ureditvi (podvprašanje 6) kot tudi z vidika alokacije oz. črpanja in prerazporejanja ekonomskih sredstev za razvoj prometnih infrastruktur (podvprašanje 10). Anketiranci načeloma izražajo visoko stopnjo soglasja glede prioritete obravnavega varstva okolja (podvprašanje 5).

Plačevanje dostopa z avtom v mestno središče (podvprašanje 1) bi po rezultatih sodeč dejansko precej zmanjšala prometno obremenjenost središča, saj bi tovrstna ureditev anketirance, sicer na zelo restriktiven način, odvrnila od vožnje po tem območju. Hkrati je javnost precej nenaklonjena takšnim ukrepom, kot se je izkazalo pri vprašanju 4.0.

Zgovorna je relativna neodločenost anketirancev glede vprašanja razširjanja mestnih vpadnic (podvprašanje 8), kar glede na pomembnost vprašanja kaže na preveliko odsotnost tega vprašanja v javni debati oz. anketiranci občutijo pomanjkanje informacij o zanje pomembnih infrastrukturnih spremembah. Prav tako se kaže, da obstoječe prometne razmere še zdaleč niso prešle tiste kritične točke, onkraj katere bi se kakovost bivanja v mestu zaradi njih drastično poslabšala in zaradi njih le majhen delež občanov razmišlja o selitvi (podvprašanje 11).

V spodnjem grafu so, z namenom večje preglednosti podpora oz. nepodpora predlaganim ukrepom, kategorije v nobenem primeru ne podpiram in ne podpiram združeni v eno, prav tako kategoriji podpiram in zelo podpiram.



3.7 ENOTNA VOZOVNICA

Vprašanje 4.1 MESTNA OBČINA LJUBLJANA UVAJA ENOTNO VOZOVNICO, KI BO UPORABNA ZA VSE OBLIKE JAVNEGA PREVOZA NA LJUBLJANSKEM OBMOČJU. KATERO OD SPODAJ NAVEDENIH OBLIK ENOTNE VOZOVNICE BI NAJPOGOSTEJE UPORABLJALI?

%	Možni odgovori
14,2	enotno vozovnico za enkratno vožnjo (z možnostjo prestopanja) na omrežju javnega prevoza
14,5	enotno vozovnico za obdobje enega dneva
3,0	tedensko enotno vozovnico
25,7	mesečno enotno vozovnico
29,1	posebno enotno vozovnico oz. elektronsko kartico, s katero bo omogočeno plačevanje in uporaba tudi drugih storitev (npr. parkirišč)
13,6	ne vem

Uvedba elektronske kartice ter enotnih vozovnic, ki bi bile uporabne za različne vrste prevoza na ljubljanskem območju, imajo sorazmerno visoko podporo med anketiranci. Največji delež anketirancev je izbral posebno enotno vozovnico, ki bi jim omogočala plačevanje čimveč storitev, kar kaže na potrebe uporabnikov po možnostih rabe kartice za različne, tudi neprometne storitve. Rezultati kažejo, da bi z združevanjem čimveč različnih funkcij oz. možnosti plačevanja različnih storitev, enotna vozovnica pridobila na pomenu in atraktivnosti za nove skupine uporabnikov. Četrtnina vprašanih pa bo očitno še naprej zadovoljna z

obstoječim sistemom mesečnih vozovnic in zaenkrat ne vidijo potrebe oz. prednosti po možnosti plačevanja različnih storitev z eno kartico.

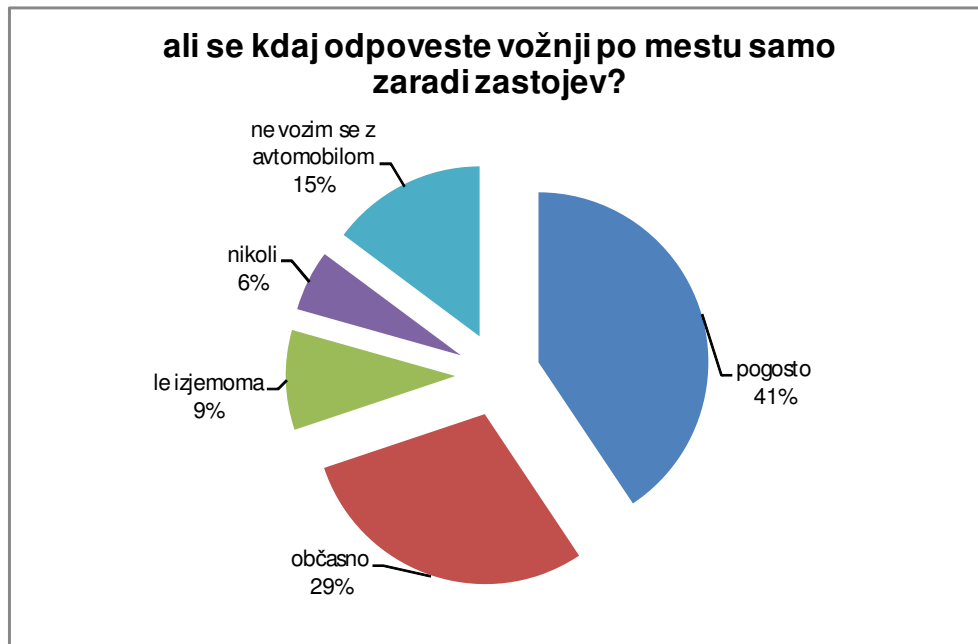
3.8 ZASTOJI IN PLAČEVANJE NADOMESTILA ZA UPORABO CESTNEGA OMREŽJA V MESTNEM SREDIŠČU – »CONGESTION CHARGING«

Vprašanje 6.0 V KOLIKŠNI MERI, PO VAŠEM MNENJU, NASLEDNJI RAZLOGI VPLIVAJO NA CESTNE ZASTOJE V LJUBLJANI?

	sploh se ne strinjam	se ne strinjam	ni ne strinjam, ni strinjam	se strinjam	popolnoma se strinjam
1 - pomanjkljive informacije o prometu na cesti	10,5	30,0	26,5	27,6	5,4
2 - naraščanje avtomobilskega prometa	0,3	1,3	3,1	43,5	51,7
3 - zapore, dela na cesti	1,1	5,6	17,9	46,4	28,9
4 - neustrezen javni potniški promet	2,8	15,4	28,1	32,2	21,5
5 - preozke, slabo pretočne ceste	1,8	7,3	19,7	47,0	24,2
6 - neprimerno delovanje prometne signalizacije	4,0	23,2	39,1	23,2	10,7
7 - na cestah v Ljubljani ne opažam prevelikih zastojev	46,0	34,6	12,8	4,7	1,9
8 - drugo: _____					

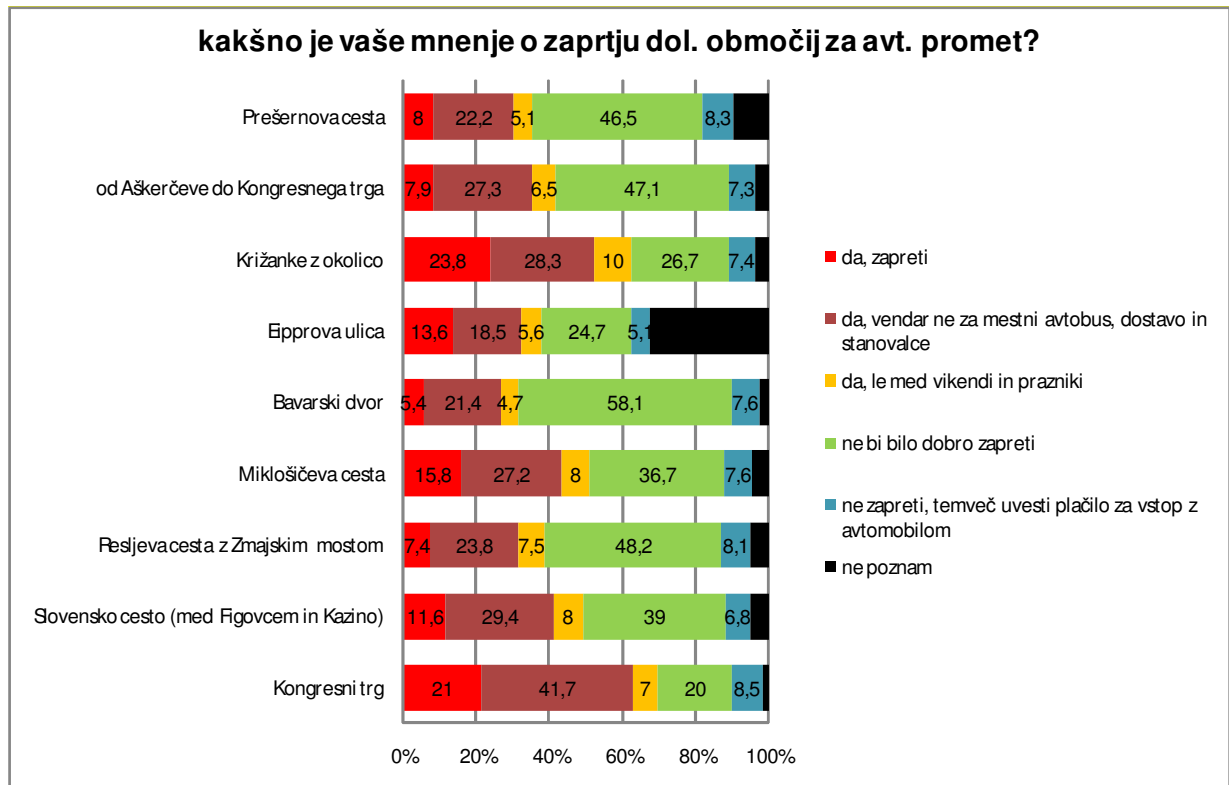
Anketiranci za zastoje krivijo predvsem preozke ceste, dela na cesti ter v največji meri naraščanje avtomobilskega prometa. Nekoliko presenetljivo med manjše razloge za cestne zastoje uvrščajo tudi neustrezen javni potniški promet, ki predstavlja neznaten delež vozil v prometu na ključnih vpadnicah v mestu. Skozi prizmo avtomobilske kulture se določenemu deležu anketirancev zdi, da avtobusi po nepotrebnem zasedajo cestne pasove, ki bi lahko služili za večjo pretočnost cestnega prometa. Delovanje prometne signalizacije se jim zdi manj sporno, prav tako tudi informiranje o prometu na cesti. Veliki večini se sicer dozdeva, da v Ljubljani opažajo prevelike zastoje.

Vprašanje 6.1 ALI SE KDAJ ODPOVESTE VOŽNJI PO MESTU SAMO ZARADI ZASTOJEV?



Kot kaže, se zaradi zastojev, vožnji v mestu, pogosto ali občasno odpove precej velik delež uporabnikov mesta. Tem se sedanja situacija očitno zdi zelo sporna in predstavlja veliko psihično obremenitev voznikov, kar se kaže tudi pri drugih vprašanjih v anketi (vprašanje 2.5). Kljub temu, da v Ljubljani cestna prometna obremenitev še ni dosegla kritične točke, ki bi pripeljala do drastičnega poslabšanja možnosti avtomobilskega prevoza po mestu (zastoji so omejeni na določene časovne intervale – jutranji prihod na delo, popoldanski »rush hour«) pa uporabniki avtomobilov opažajo določene spremembe v prometu in se na to odzivajo neproporcionalno tj. psihološki moment percepcije zastojev v določeni meri vpliva na njihovo odločitev o vožnji po mestu v določenih obdobjih dneva.

Vprašanje 6.2 SPODAJ SO NAVEDENA OBMOČJA V LJUBLJANI, KI NAJ BI JIH ZAPRLI ZA AVTOMOBILSKI PROMET. KAKŠNO JE VAŠE MNENJE O URAVNAVANJU PROMETA NA TEH OBMOČJIH?

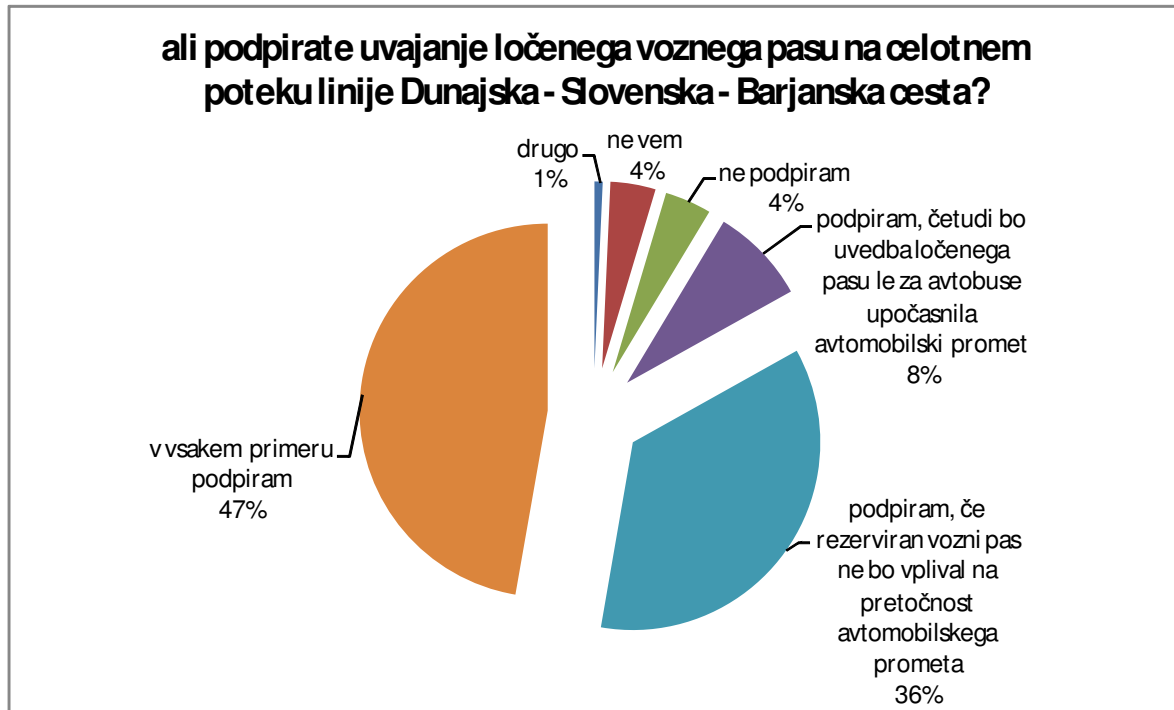


Podpora zaprtju ambientalno visoko vrednotenih območij, kot sta Kongresni trg ter Križanke z okolico, deloma pa tudi Miklošičeva ulica je precej visoka. O tem je potrebno omeniti, da se večina anketirancev strinja z zaprtjem s pridržkom tj. le v primeru da se ne zapre dostopa za stanovalce, dostavna vozila in mestni avtobus. Glede zaprtja drugih omenjenih delov Ljubljane so anketiranci precej neodločeni oz. načeloma podpirajo zaprtje le ob dodatnih omejitvah (zaprtje le ob določenih dnevih). V nekaterih primerih pa anketiranci podajajo tudi odklonilno mnenje, tu prednjačita predvsem Bavarski dvor ter Resljeva cesta.

Spet se kaže tudi pomanjkljiva informiranost prebivalcev – Eipprova ulica je tako večini neznana. Sicer pa je očitna še ponovno izražena zelo nizka podpora plačevanju dostopa z avtomobilom, ki je bolj ali manj enaka za večino območij.

3.9 RUMENI PASOVI

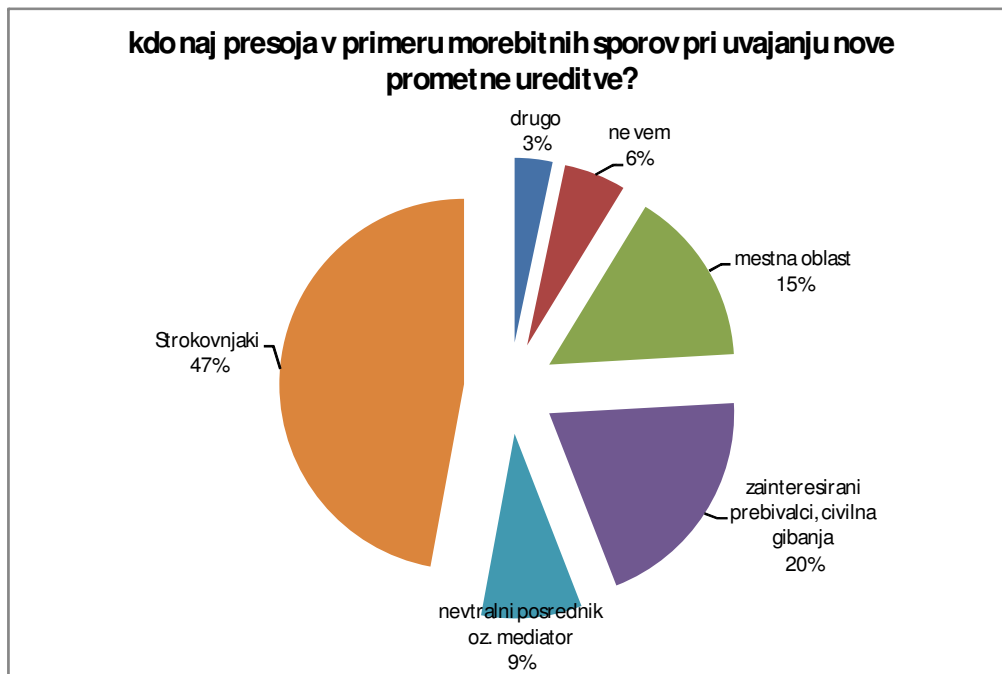
Vprašanje 7.0 ZA VEČJO POTOVALNO HITROST MESTNIH AVTOBUSOV V LJUBLJANI JE PREDVIDENO UVAJANJE LOČENEGA VOZNEGA PASU NA CELOTNEM POTEKU LINIJE DUNAJSKA - SLOVENSKA - BARJANSKA CESTA. ALI TO ZAMISEL PODPIRATE ALI NE?



Uvedbo ločenega rumenega pasu v vsakem primeru, brez pridržka pretočnosti avtomobilskega prometa, zagovarja kar polovica prebivalcev, kar kaže na precejšen nivo podpore za prehod na javni potniški promet. Podobno kot pri drugih podobnih vprašanjih v anketi (npr. vprašanje 4.0, podvprašanje 11) anketiranci zelo pozitivno vrednotijo uvajanje posebnih rumenih pasov za javni promet na koridorju. Vendar je pri tem potrebno omeniti, da še vedno velik, a vseeno precej manjši delež anketirancev, predstavlja mnenja, da bi uvedbo rumenih pasov podprlo le, če se pretočnost avtomobilskega prometa ne bi zmanjševala. Vprašanje 7.0 je s tega vidika kontrolno vprašanje v raziskavi, ki glede na ostala vprašanja v anketi, kaže da je podpora uvajanju rumenih pasov še vedno precej velika, vendar se pri določenem deležu anketirancev (35,9%) kaže močna navezanost na avtomobilski prevoz. Ta del anketirancev bi podprla uvedbo rumenih pasov le v primeru, da se obenem ne bi zmanjšala kakovost pretočnosti avtomobilskega prometa. Rezultati raziskave torej kažejo, da obstaja neka relativno velika skupina prebivalstva, ki ji bodisi manjka informacij o projektu ali pa so elementi avtomobilske kulture tako močno prisotni v njihovem življenjskem stilu, da niso pripravljeni spreminjati svojih življenjskih nazorov v dobro širše skupnosti. To skupino je potrebno tekom projekta še posebej pozorno spremljati in dodatno informirati, obveščati ter osveščati o možnih pozitivnih učinkih zmanjševanja odvisnosti od avtomobilskega prevoza.

3.10 OBVEŠČANJE, VKLJUČEVANJE JAVNOSTI, AKTERJI, ODLOČANJE

Vprašanje 7.1 KDO NAJ PRESOJA V PRIMERU MOREBITNIH SPOROV PRI UVAJANJU NOVE PROMETNE UREDITVE?



Odgovor na to vprašanje kaže zelo visoko legitimnost strokovnjakov, ki naj bi bili primarna referenčna točka pri uvajanju nove prometne ureditve in razsojanju v primeru morebitnih sporov. Petina anketirancev je izbrala možnost, da bi v primeru sporov odločali zainteresirani prebivalci oz. civilna gibanja. Relativno majhna je stopnja zaupanja v mestno oblast, kar je predvsem posledica zmanjšanja pomena avtoritet v družbeno-političnem življenju po prehodu v drug politično-ekonomski sistem. To značilnost namreč opažamo v množici opravljenih raziskav (npr. Ule, 1999), kjer se je pokazalo da je stopnja zaupanja v kakršnokoli formalno obliko oblasti v Sloveniji relativno nizka.

3.11 SPLOŠNI VTIS ANKETIRANCEV O LJUBLJANI IN VREDNOTE

Vprašanje 8.0 ZANIMA NAS, KAKŠEN JE VAŠ SPLOŠNI VTIS O LJUBLJANI.

	1	2	3	4	5	
grda	1,4	2,2	14,5	41,6	40,2	lepa
hrupna	7,9	21,7	47,6	18,8	4,1	tiha
neprijazna	2,3	6,3	28,0	44,7	18,6	prijazna
neurejena	2,8	9,4	37,3	38,5	12,0	urejena
dolgočasna	4,5	10,8	34,9	35,2	14,4	pestra
nevarna	5,5	12,4	36,6	32,2	13,2	varna

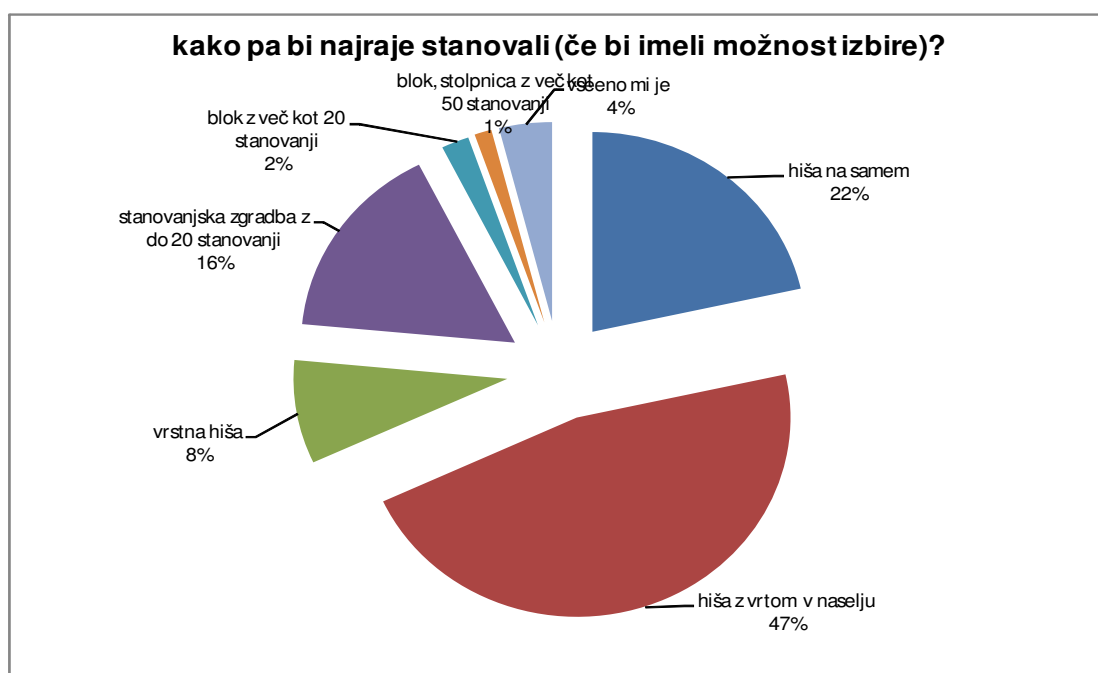
Anketirana populacija ima načeloma zelo dober splošni vtis o Ljubljani, in kot edini moteč dejavnik izpostavljajo njeno hrupnost. To na nek način kaže močno prisotno razumevanje

mesta kot namenjenega bivanju in manj uporabi. Precej nizek prag tolerance v odnosu na hrup in gnečo kaže na prisotnost ne-urbanih vrednot, kjer se skuša življenjsko okolje mesta prilagajati značilnostim okolja, ki veljajo za manj gosto naseljena ali celo podeželska območja (glej še vprašanje 5.0 – podvprašanje 4).

Vprašanje 8.1 ZANIMA NAS, KJE PREBIVAJO VAŠI SORODNIKI, PRIJATELJI, POSLOVNI PARTNERJI, S KATERIMI VZDRŽUJETE STALNE STIKE.

	v mojem ožjem bivalnem okolju oz. soseski	drugje v mestu	drugje v isti regiji	drugje v Sloveniji
1 - sorodniki	22,8	38,1	18,0	45,1
2 - prijatelji	29,8	55,9	24,1	21,5
3 - poslovni partnerji	10,3	36,9	22,2	23,7

Vprašanje 8.2 KAKO PA BI NAJRAJE STANOVALI, ČE BI IMELI MOŽNOST ZA TO?



Pri tem vprašanju velja podobno kot pri vprašanju 8.0 izpostaviti značilnosti slovenskih prostorskih vrednot, ko so v veliki meri vsebuje tudi elemente kulture, ki je prisotna predvsem na ruralnih, podeželskih območjih. S tega vidika kot idealtipski model bivanja izstopa hiša z vrtom v naselju. Taka izbira velja kot prednostna tudi med anketiranci v urbanem okolju kot je Ljubljana.

Vprašanje 8.3 LJUDJE SE RAZLIKUJEMO MED SEBOJ GLEDE NA TO, KOLIKŠNO NAVEZANOST ČUTIMO DO KRAJA, V KATEREM ŽIVIMO, IN DO ŠIRŠIH GEOGRAFSKIH OBMOČIJ. V KOLIKŠNI MERI PA VI ČUTITE NAVEZANOST NA SLEDEČE KRAJE?

	nisem navezan	malo navezan	navezan	močno navezan
1 - svoj stanovanjski okoliš	10,4	22,6	44,9	22,1
2 - svoj kraj ali mesto	4,3	16,8	47,2	31,7
3 - svojo regijo	8,9	22,0	48,3	20,8
4 - Slovenijo	3,0	11,6	43,3	42,1
5 - Evropsko unijo	26,3	32,0	32,2	9,4
6 - svet kot celoto	21,2	24,9	33,0	20,9

Vprašanja vezana na prostorske vrednote so v kontekstu raziskave uporabljene predvsem kot dodatna merila in informacije, ki bodo v nadaljnjih fazah analizah uporabljene za bolj podrobno določanje življenjsko-stilskih orientacij anketirancev. Z ustreznimi povezavami podatkov oz. križanji vprašanj bomo lahko analizirali nazore anketirancev in določali, predvidevali, pojasnjevali vzroke in posledice, ki so pripeljali do določenih odločitev o uporabi prometnih infrastruktur in prevoznih sredstev.

3.12 DEMOGRAFIJA

V sklopu demografskih vprašanj smo anketirance spraševali o njihovem izobrazbenem, delovnem in ekonomskem statusu. Med demografska vprašanja smo uvrstili tudi vprašanja o primernosti lokacije prebivanja oz. bivanjskih in selitvenih, mobilnostnih preferencah, dostopnosti do postajališč javnega prometa, avtomobilskih vozniških navadah in možnosti nadaljnega sodelovanja pri projektu.

Vprašanje 9.0 SPOL:

%	Možni odgovori
41,7	moški
58,3	ženska

Vprašanje 9.1 STAROST:

RAZRED	%
18 - 25 let	18,2
26 - 35 let	23,7
36 - 45 let	13,5
46 - 55 let	12,3
56 - 65 let	16,1
Nad 65 let	16,3

Vprašanje 9.2 IZOBRAZBA

%	Možni odgovori
2,0	osnovna šola ali manj
39,3	poklicna ali srednja šola
50,4	višja šola, visoka šola, fakulteta
8,3	magisterij, doktorat

Vprašanje 9.3 KOLIKO ČLANOV ŠTEJE VAŠE GOSPODINJSTVO:

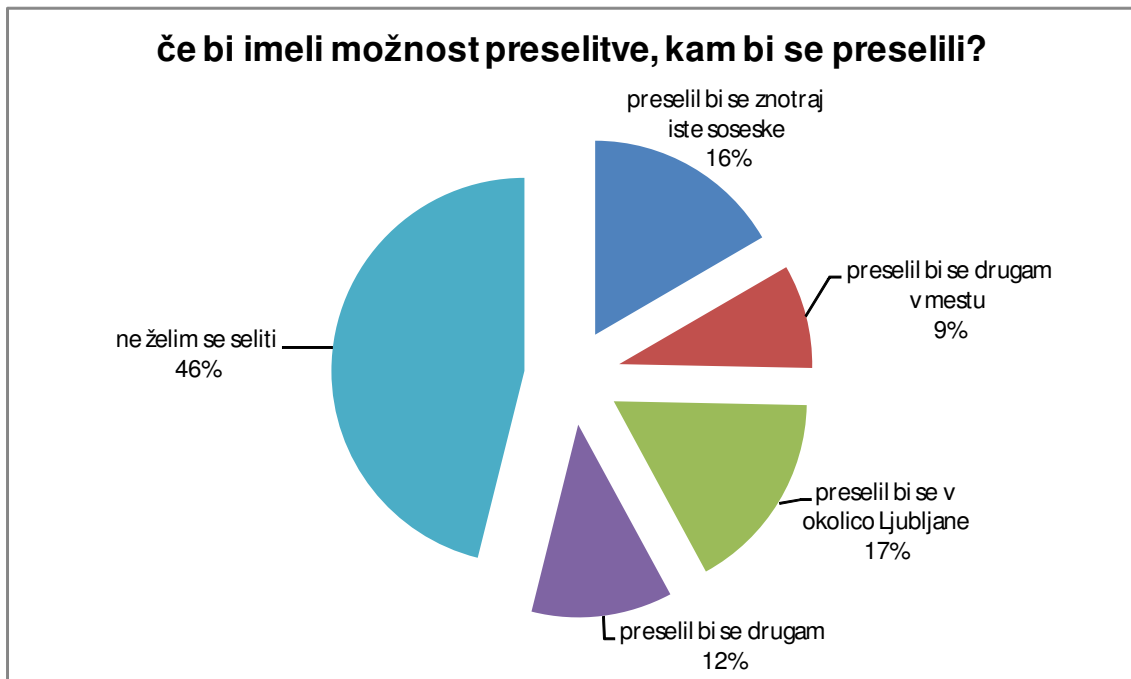
Število članov gospodinjstva	%
1	14,1
2	30,1
3	23,6
4	22,5
5	5,6
6	1,9
7	0,2
Več kot 7	0,2
ne bom odgovarjal	1,9

Vprašanje 9.4 KOLIKO ČASA ŽE ŽIVITE NA TEM NASLOVU?

%	Možni odgovori
10,2	manj kot eno leto
89,8	več kot eno leto, navedite število let: _____

Vprašanje 9.5 OD KJE STE SE PRESELILI NA TA NASLOV:

%	Možni odgovori
43,9	preselil sem se iz drugega predela mesta
7,2	preselil sem se iz okolice v mesto
6,0	preselil sem se iz mesta v okolico
22,2	preselil sem se iz drugih koncev Slovenije
14,2	že od nekdaj živim tukaj
6,6	drugo: _____

Vprašanje 9.6 ČE BI IMELI MOŽNOST PRESELITVE, KAM BI SE PRESELILI:

Velika večina vprašanih je zadovoljna s svojo lokacijo bivanja in ne čuti posebne želje po selitvi drugam, kvečjemu v primeru selitve znotraj iste soseske. V odgovorih anketirancev se poleg zadovoljstva z obstoječo lokacijo prebivanja, izraža tudi precejšnja nenaklonjenost selitvam ali kakršnimkoli oblikam daljše časovne odsotnosti iz kraja prebivanja. Relativna nizka pripravljenost na selitev iz obstoječega okolja prebivanja nakazuje na precejšno »sedentarnost« oz. obstoj vrednot, ki izražajo močno navezanost na domači kraj in prevladujoče družbeno-kulturno okolje.

Vprašanje 9.7 ALI DELATE (STE DELALI) V ZASEBNEM ALI V JAVNEM SEKTORJU? DELAM...

%	Možni odgovori
5,8	v državni/občinski upravi, vojski, policiji
13,3	v javnem zavodu (zdravstvo, šolstvo ipd.)
1,5	v javnem podjetju (energetika, promet, komunala ipd.)
5,9	v podjetju v državni lasti
25,7	v podjetju v privatni lasti
0	sem kmetovalec
0,3	sem gospodinja
16,8	sem dijak, študent
25,4	sem upokojen
1,2	sem nezaposlen
4,1	drugo: _____

Vprašanje 9.8 ALI JE VAŠE DELOVNO MESTO:

%	Možni odgovori
23,7	v središču Ljubljane
24,4	v širšem mestnem območju
6,0	izven Ljubljane
45,9	drugo: _____

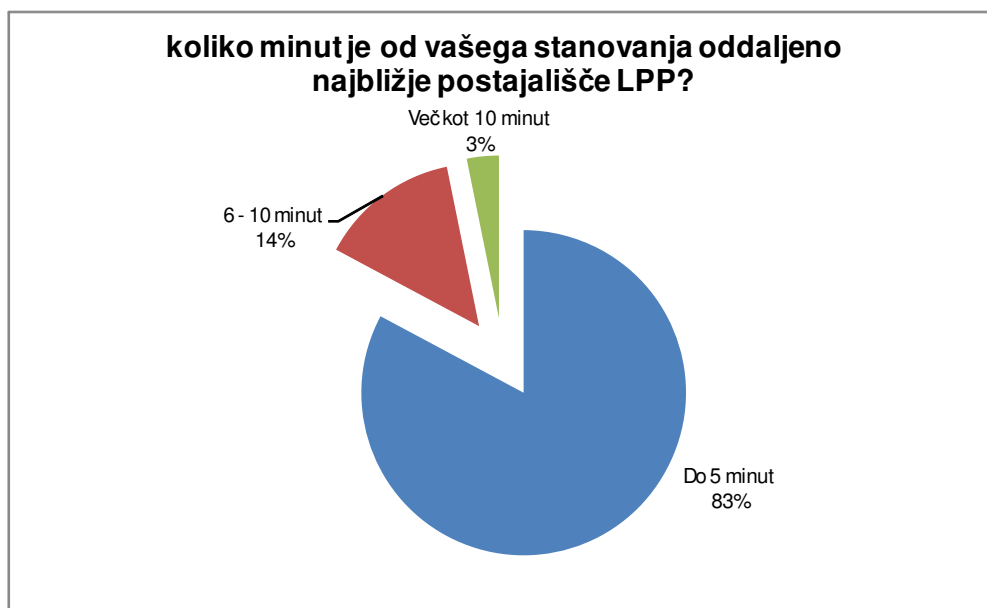
Vprašanje 9.9 KDAJ SE OBIČAJNO ZAČNE VAŠ DELOVNI ČAS (ŠOLA)?

%	Možni odgovori
1,4	Pred 6 uro,
8,3	med 6:00 in 7:00
27,5	med 7:00 in 8:00
24,6	med 8:00 in 9:00
6,4	kasneje
3,1	izmenično (popoldne, ponoči)
8,1	imam fleksibilen delovni čas
20,6	ne hodim v službo (v šolo)

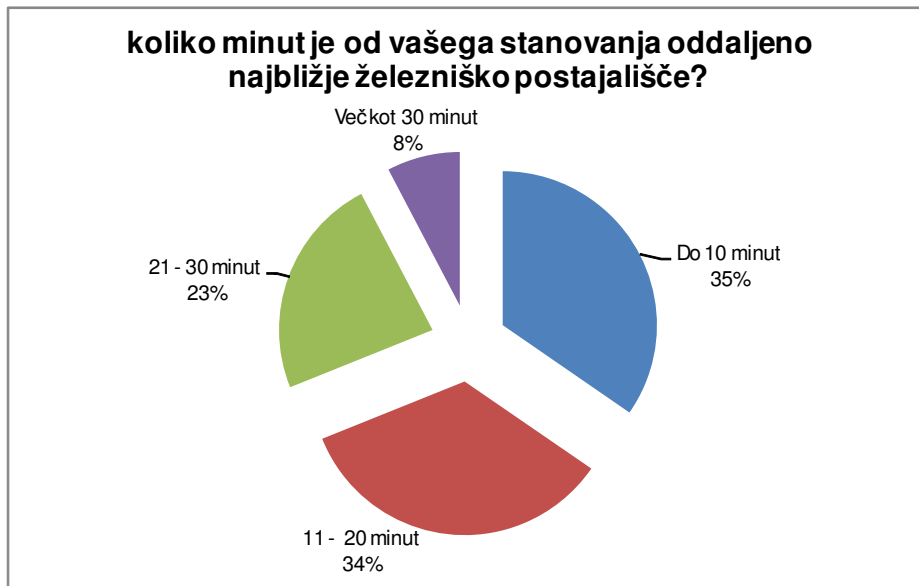
Vprašanje 9.10 OB KATERI URI SE OBIČAJNO KONČA VAŠ DELOVNI ČAS (ŠOLA)?

%	Možni odgovori
3,6	pred 14:00
8,7	med 14:00 in 15:00
20,6	med 15:00 in 16:00
17,2	med 16:00 in 17:00
7,7	med 17:00 in 18:00
5,8	po 18. uri
3,2	delam izmenično (popoldne, ponoči)
12,3	imam fleksibilen delovni čas
20,8	nisem zaposlen, ne hodim v šolo

Vprašanje 9.11 KOLIKO MINUT JE OD VAŠEGA STANOVANJA (HIŠE) ODDALJENO NAJBLIŽJE POSTAJALIŠČE AVTOBUSNEGA PROMETA (v min.):



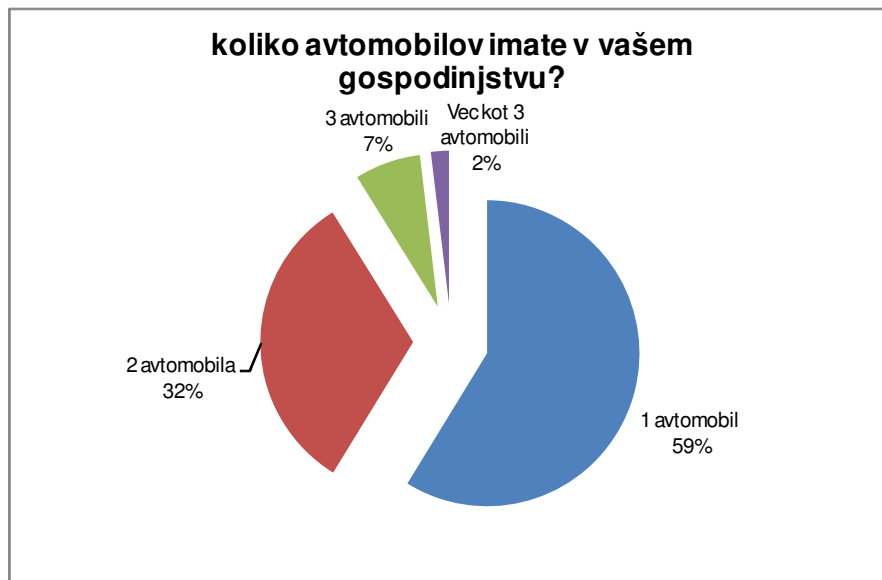
Vprašanje 9.12 KOLIKO MINUT JE OD VAŠEGA STANOVANJA (HIŠE) ODDALJENO NAJBЛИŽJE ŽELEZNIŠKO POSTAJALIŠČE (v min.):



Odgovori na vprašanji 9.11 in 9.12 kažejo, da je dostopnost do sredstev javnega potniškega prevoza, predvsem avtobusnega in nekaj manj železniškega, na obravnavanem območju precej dobra. Pokritost obeh sistemov oz. mrež javnega prevoza je po mnenju obstoječih uporabnikov ustrezna in s tega vidika ni potrebno uvajati novih postajališč ali dopolnjevati mreže z novimi linijami javnega prevoza.

Vprašanje 9.13 KOLIKO AVTOMOBILOV IMATE V VAŠEM GOSPODINJSTVU?

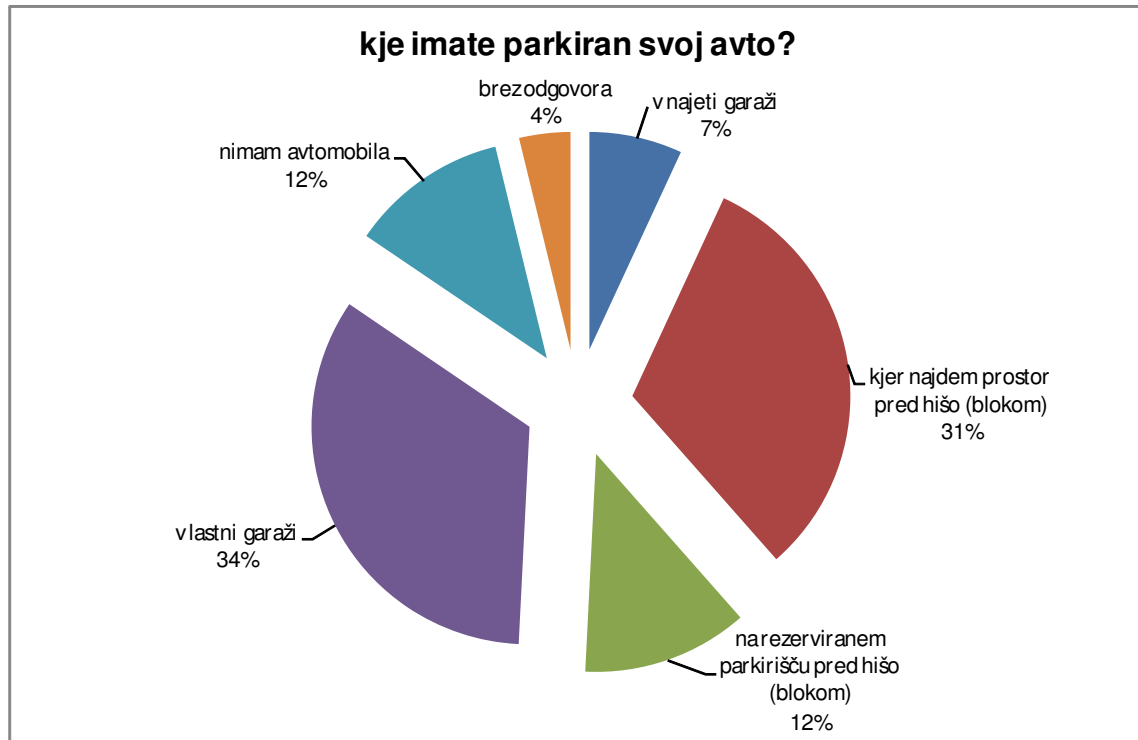
Imam(o)
avtomobil
88,3 %



nimam(o)
avtomobila
11,7 %

V anketiranih gospodinjstvih prevladuje lastništvo enega ali največ dveh avtomobilov, več kot dva avtomobila na gospodinjstvo pa ima le slaba desetina vprašanih. Avtomobila nima približno 11% gospodinjstev.

Vprašanje 9.14 KJE IMATE PARKIRAN SVOJ AVTO:



Lastništvo garaže ali pokritega parkirnega prostora je v Ljubljani še vedno zelo pogosta opcija, saj več kot tretjina lastnikov avtomobilov le te hrani v lastni garaži. Druga, nekoliko manjša tretjina ga parkira pred blokom, približno 20% pa ima v ta namen najeto ali rezervirano garažo oz. parkirno mesto.

Vprašanje 9.15 KOLIKO KILOMETROV VI OSEBNO PREVOZITE Z AVTOMOBILOM NA LETO?

%	Možni odgovori
18,8	do 5 000 km
24,0	med 5 000 do 10 000
21,3	med 10 000 do 20 000
12,7	med 20 000 do 30 000
6,1	več kot 30 000
6,8	nimam voznškega dovoljenja
10,4	ne vozim se z avtomobilom

Vprašanje 9.16 ALI NAM LAHKO ZAUPATE KOLIKO ZNAŠA POVPREČEN DOHODEK VAŠEGA CELOTNEGA GOSPODINJSTVA (NETO VSOTA NA MESEC)?

%	Možni odgovori
4,1	do 500 EUR
14,8	nad 500 do 1000 EUR
15,0	nad 1000 do 1500 EUR
13,9	nad 1500 do 2000 EUR
11,0	nad 2000 do 2500 EUR
5,6	nad 2500 do 3000 EUR
9,8	nad 3000 EUR
25,8	brez odgovora

Vprašanje 9.17 ALI BI ŽELELI BITI BOLJ PODROBNO INFORMIRANI ALI SODELOVATI KOT DEL ZAINTERESIRANE JAVNOSTI PRI PROJEKTU PRENOVE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA V LJUBLJANI?

%	Možni odgovori
20,8	želel bi biti podrobno informiran o projektu *
4,9	pripravljen sem aktivno sodelovati pri izvajanju projektnih ukrepov *
74,3	ne bi želel sodelovati

Približno ena četrтина anketirancev je izrazila željo, da bi rada bila bolj podrobno informirana o projektu oz. bi bila pripravljena aktivno sodelovati pri izvajanju projektnih ukrepov. Ta skupina predstavlja tudi močno jedro za nadaljnje procese obveščanja in aktivnega vključevanja prebivalstva v procese, ki bodo radikalno spremenili način življenja in prevoznih storitev ob omenjenem koridorju.

4 SKLEPNE UGOTOVITVE

Rezultati javnomnenjske raziskave »Spreminjanje prometne ureditve v Ljubljani in ljubljanski regiji« nakazujejo ključne smernice razvoja prometa na območju Ljubljane. Raziskava je razkrila in v kontekst umestila pomembne elemente, akterje, družbeno-prostorske trende, ki utegnejo v prihodnosti močno vplivati na prostorski razvoj in kvaliteto življenja v mestu. Iz raziskave izhajajo naslednji zaključki, ki kažejo na potrebo po spreminjanju trenutne prometne ureditve v Ljubljani in prometnih strategij, ki so bile v preteklosti v preveliki meri usmerjene k zagotavljanju čim lažjega avtomobilskega prevoza.

- Odgovori anketirancev kažejo močno vkoreninjenost "avtomobilske kulture" oz. obstoj vrednotnega sistema in življenjskih stilov, ki so močno vezani na uporabo avtomobilskega prevoza. Na primer pri vprašanju 1.1 kaj jih najbolj moti pri prometu v Ljubljani v največji meri navajajo probleme povezane z zagotavljanjem nemotenega avtomobilskega prevoza (zastoji, gneča na cesti in pomanjkanje parkirišč). Opaženo je bilo tudi, da anketiranci svoje vsakodnevne aktivnosti in prostorsko-časovne ritme oz. dnevne rutine v določenih primerih prilagajajo avtomobilskemu prevozu ali pa se v primeru omejene rabe avtomobila celo odpovejo gibanju po mestu (vprašanje 6.1)
- Anketiranci izredno pozitivno vrednotijo in podpirajo večino ukrepov CIVITAS ELAN (vprašanje 4.0) za katere menijo da izboljšujejo prometno ureditev v mestu. Anketiranci se zavedajo prometnih problemov v Ljubljani in skladno s tem zagovarjajo določene spremembe, ki bi omilile trenutno stanje. Pri zagovarjanju sprememb v prometni ureditvi Ljubljane so anketiranci dokaj neselektivni in generalno podpirajo večino ukrepov, kar kaže na veliko željo respondentov po drugačni prometni ureditvi, obenem pa se skozi njihove odgovore zrcali veliko pomanjkanje informacij oz. orientacijskih točk prek katerih bi lahko razločevali med posameznimi ukrepi in njihovo vlogo, pomenom, časovno izvedljivostjo, primernostjo v kontekstu Ljubljane. Obenem je potrebno omeniti, da se podpora ukrepom bolj izrazito kaže predvsem pri ti. »mehkih ukrepih«, ki vključujejo izboljšave javnega prometa, gradnjo P&R parkirišč ter uvedbo car-sharing in car-pooling sistemov. Precej manjša podpora oz. celo nasprotovanje pa se pokaže pri konkretnjših oz. bolj »trdih«, restriktivnih ukrepih, kot so vpeljava vinjet oz. plačilo za dostop v mestno središče.
- Anketiranci navidezno močno zagovarjajo bolj ekološke in trajnostne vzorce mobilnosti (vprašanje 5.0), ki naj bi zmanjševali rabo avtomobilskega prevoza, vendar se pri »kontrolnih vprašanjih«, kjer jih sprašujemo po konkretnih ukrepih s katerimi naj bi zmanjševali odvisnost od avtomobilskega prevoza odločajo pretežno za spremembe, ki so povezane z čim manjšimi ekonomskimi stroški. Anketiranci zlasti zavračajo ukrepe, ki so povezani z večanjem sredstev za prevoz po mestu (npr. podvprašanja 4 in 5 pri vprašanju 4.0), čeprav bi to morda prineslo določene pozitivne učinke z vidika kakovosti življenja v mestu (izboljšanje zraka, zmanjšanje hrupa itd). Kategorično zanikanje ukrepov, ki so povezani s povečevanjem ekonomskih stroškov je izredno močno prisoten element skozi celotno raziskavo in kaže na izrazito materialistično vrednotno orientacijo anketirancev ob koridorju.
- Izredno visoka je podpora izboljšanju pogojev za rabo kolesa v mestnem prometu. Večina anketirancev na različnih mestih (npr. vprašanje 1.3) poudarja možnost večje uporabe kolesa pri gibanju po mestu. Pri tem opažajo tudi ovire, ki preprečujejo večje možnosti rabe kolesa (vprašanje 2.7). Za večjo rabo koles v mestu manjka predvsem bolj urejena kolesarska infrastruktura – varna parkirišča ter bolj varovane, dosledneje nadzorovane in jasneje definirane kolesarske poti. Iz rezultatov raziskave je razvidno

da je kolesarstvo bilo do nedavnega ena najbolj prezrtih tematik in trenutno predstavlja, glede na postopno večanje kolesarske ozaveščenosti anketirancev, eno največjih možnosti, perspektiv za nadaljnji razvoj bolj trajnostno naravnane prometne ureditve v Ljubljani, ki bi zmanjšala odvisnost od avtomobilskega prevoza.

- Pri posameznih vprašanjih (npr. vprašanje 4.0, podvprašanje 11) anketiranci zelo pozitivno vrednotijo uvajanje posebnih rumenih pasov za javni promet na koridorju. Pri kontrolnem vprašanju 7.0 je podpora uvajanju rumenih pasov še vedno precej velika, vendar se pri določenem deležu anketirancev (35,9%) kaže močna navezanost na avtomobilski prevoz. Ta del anketirancev bi podprla uvedbo rumenih pasov le v primeru, da se obenem ne bi zmanjšala pretočnost avtomobilskega prometa. Rezultati raziskave torej kažejo, da obstaja neka posebna skupina prebivalstva, ki jo potrebno še pozorno spremljati in dodatno informirati, obveščati ter osveščati o možnih pozitivnih učinkih zmanjševanja odvisnosti od avtomobilskega prevoza.
- Omejevanje prometa oz. uvajanje ukrepov za zmanjševanje obremenitve mestnega središča z avtomobili na podlagi denarnih nadomestil (congestion charging) je bilo med anketiranci dokaj negativno ovrednoteno (vprašanje 4.0, podvprašanja 4 in 5). Pri tem je potrebno poudariti da anketiranci načeloma podpirajo druge ukrepe za zmanjšanje pretočnosti avtomobilskega prevoza v mestu (npr. vprašanje 4.0, podvprašanje 7 - uvajanje omejitev hitrosti prometa na 30 km/h), vendar kategorično zanikajo vse ukrepe, ki bi jih dodatno finančno obremenili.
- Storitve javnega prometa so bila med anketiranci dobro ocenjene, kar kaže na to da je javni promet kljub relativno majhnemu deležu uporabnikov na primerni oz. kakovostni ravni. Anketiranci so najbolj negativno ocenili hitrost in točnost javnih prevoznih sredstev, kar pa je v največji meri povezano s pretočnostjo prometa na najbolj obremenjenih cestah. Druga dokaj negativno ocenjena značilnost javnega prometa je cena vozovnic, ki je po mnenju anketirancev previsoka. Večje izpostavljanje pomembnosti hitrosti kot pa cene vozovnic, kaže da je za anketirance ključna pomanjkljivost obstoječih javnih prevoznih sredstev neprimerna potovalna hitrost, medtem ko je ekonomski faktor šele drugotnega pomena.
- Mestno središče Ljubljane je po mnenju anketirancev najbolj urejeno za pešce (vprašanje 1.0). S tega vidika je bila širitve con za pešce relativno dobro sprejeta. Velika je tudi podpora širitvi obstoječih con za pešce, vendar le na tistih delih mesta, ki so ambientalno in dogodkovno, prizoriščno visoko vrednotena. Za te dele mesta je podpora zaprtju nesporna, seveda ob ustreznih olajšavah za prebivalce na teh območjih. Prepoved oz. omejevanje avtomobilskega prometa na teh strogo omejenih območjih, bi bila lahko kljub veliki odvisnosti od avtomobilskega prometa, pozitivno sprejeta med večino prebivalstva v Ljubljani.

5 ANALIZA REZULTATOV ZA POTREBE POSAMEZNIH UKREPOV

Po analizi in interpretaciji osnovnih sumarnih rezultatov tj. frekvenčni porazdelitvi vseh odgovorov anketiranih, ki so predstavljene v obliki deležev, smo za potrebe posameznih ukrepov še bolj podrobno analizirali posamezne tematike. Z namenom pridobivanja informacij o podrobnih analizah podatkov iz raziskave, ki jih potrebujejo posamezni ukrepi, je bil organiziran poseben sestanek na Mestni občini Ljubljana, kjer so vodje ukrepov na lokalni ravni predstavili svoje želje in potrebe po pridobivanju določenih oblik podatkov. Posamezni partnerji v projektu, so svoje pripravljene ideje, napotke, razmisleke glede nadaljnjih analiz podatkov za potrebe njihovih ukrepov, zapisali na poseben obrazec. V nadaljevanju so po posameznih sklopih in za vsakega partnerja posebej najprej predstavljeni obrazci, kjer so partnerji zapisali sugestije glede nadaljnjih analiz podatkov za potrebe lažje implementacije njihovih ukrepov, nato pa sledijo analize in interpretacije zelenih podatkov.

Obrazce za nadaljnjo analizo podatkov za potrebe njihovih ukrepov je izpolnilo in poslalo 9 vodij ukrepov na lokalni ravni (od tega je ena analiza opravljena za WP 13). Analize podatkov za posamezne ukrepe sledijo po naslednjem vrstnem redu:

1. Integrated high-quality mobility corridor - ukrep 2.1
2. Green procurement for public fleets – ukrep 1.12
3. Implementation of sustainable congestion charging scheme – ukrep 3.1
4. Update of the Sustainable Urban Transport Plan – ukrep 4.9
5. Safety and security for seniors and PT users – ukrep 5.2
6. Public transport priority at intersections – ukrep 8.1
7. Real time information for staff and passengers – ukrep 8.4
8. E-ticketing and fare integration – ukrep 8.5
9. WP 13 – Dissemination, citizen's engagement

5.1 UKREP 2.1 – INTEGRATED HIGH-QUALITY CORRIDOR

1.	Naslov ukrepa:	2.1. - LJU Integrated high-quality mobility corridor
2.	Ključne teme, problematike ukrepa, ki so vezane na teme iz vprašalnika:	Create a high quality mobility North-South corridor going through the city centre and towards neighbouring municipalities, integrating a variety of measures and transport modes
3.	Spremenljivke oz. vprašanja iz vprašalnika javnomnenjske raziskave, ki so neposredno povezane z ukrepom in jih želite podrobno analizirati	1) <i>Vprašanje 1.1</i> – Kdo (od kod, starost, spol, izobrazba, zaslužek, zaposleni) so ljudje, ki jih najbolj moti gneča in koga gneča ne moti? Kako se vozijo na delo (z avtom, avtobusom, kolesom, peš) in koliko časa potrebujejo za pot? Koga najbolj moti pomanjkanje parkirišč? Kakšna je struktura tistih, ki uvršajo slabo urejene kolesarske steze v rang do 3 – koliko od njih se vozi s kolesom na delo? Koliko je previsokih cen parkiranja v rangi do 3? Kdo so tisti, ki cene parkiranja rangirajo najvišje (da so previsoke), kako se vozijo v službo, koliko časa porabijo? 2) <i>Vprašanje 1.2.</i> Kako se obnaša vprašanje samo za primestne anketirance in po posameznih vzorčnih enotah? 3) <i>Vprašanje 2.0</i> Kako se obnaša vprašanje za 1 in 2 alinejo samo za primestne anketirance in po posameznih vzorčnih enotah? 4) <i>Vprašanje 2.1</i> Podrobno analizo po posameznih prevoznih sredstvih: avtomobil, peš, avtobus, kolo, vlak, drugo. 5) 2.2.1. analiza anketirancev 32,2 % nimam zagotovljenega parkirnega mesta (izvor, starost, spol, čas potovanja v službo) in 7,2% 6) 2.4 Katero vrsto prevoza uporabljajo anketiranci, ki so oddaljeni do 5 km, 6 do 10 in nad 10? 2.5 Katero vrsto prevoza uporabljajo anketiranci (glede na čas potovanja)

		2.5. tudi obnašanje ločeno za posamezne vzorčne enote
4.	Prosimo opišite kakšno obliko analize želite oz. na kakšen način želite analizirati izbrane spremenljivke	- potrebovali bi t.i. križanja, interpretacije povezav med posameznimi vrstami vnaprej izbranih spremenljivk z namenom pridobivanja posebnih podatkov za potrebe našega ukrepa: 7) 1.3. in 1.4 – Kakšna je korelacija med negativnimi odgovori glede tramvajskih prog v vprašanju 1.4 – 3 in 1.3. -4 (ali so to isti ljudje – po domače - ne podpirajo, ker se jim zdi nesmiselno? – ali so ti anketiranci naklonjeni širitvi cest 5.0 – 6 in 7 in kakšen odnos imajo do rumenih linij? Kakšna je njihova osnovna struktura? 8) 4.0. – 10 (uvredba rumenega pasu) x Kakšno je razmerje pri primestnih anketirancih in na posameznih lokacijah (vzorčnih enotah) skrajni sever in skrajni jug koridorja do JPP in uvedbe rumenih pasov? 9) 5.0 – 3 x potrebujemo osnovne interpretacije izbranih spremenljivk vprašanj x kako so po posameznih odgovorih anketiranci naklonjeni uvedbi rumenih linij, kak odnos imajo do širitve vpadnic, od kod so oziroma kje so odgovarjali na vprašanje 5.0 – 5 in 6 in 8 x potrebujemo osnovne interpretacije izbranih spremenljivk vprašanj ter informacijo za vsako skupino odgovorov, kakšna je struktura prevoza na delo ali v šolo pri anketiranih 10) 6. 2 in 7.0. potrebujemo osnovne interpretacije izbranih spremenljivk vprašanj Ter za 7.0. kako in koliko časa se vozijo na delo, v šolo odgovori v skupini 47,3 in 35,9
5.	Katere so ciljne skupine, ki jih želite	Uporabniki avtomobilov, starostne skupine 18-25 in 26 - 35

	analizirati	
6.	Ostale pripombe, sugestije glede analize podatkov za potrebe ukrepa	

- 1) **Vprašanje 1.1 - Kdo** (od kod, starost, spol, izobrazba, zaslužek, zaposleni) so ljudje, ki jih **najbolj moti gneča in koga gneča ne moti?** Kako se **vozijo na delo** (z avtom, avtobusom, kolesom, peš) in **koliko časa potrebujejo za pot?** Koga najbolj moti **pomanjkanje parkirišč?** Kakšna je struktura tistih, ki uvrščajo **slabo urejene kolesarske steze** v rang do 3 – koliko **od njih se vozi s kolesom na delo?** Koliko je **previsokih cen parkiranja** v rang do 3? Kdo so tisti, ki cene parkiranja rangirajo najvišje (da so previsoke), **kako se vozijo v službo, koliko časa porabijo?**

Strukturo anketirancev, ki so med najbolj moteče elemente ljubljanskega prometa navedli:

- zastoje in gnečo
- slabo urejene kolesarske steze
- pomanjkanje parkirišč
- previsoke cene parkiranja

smo preverili po naslednjih parametrih:

- spol
- starost
- izobrazba
- področje dela
- višina dohodkov v gospodinjstvu
- vzorčna enota oz. območje koridorja

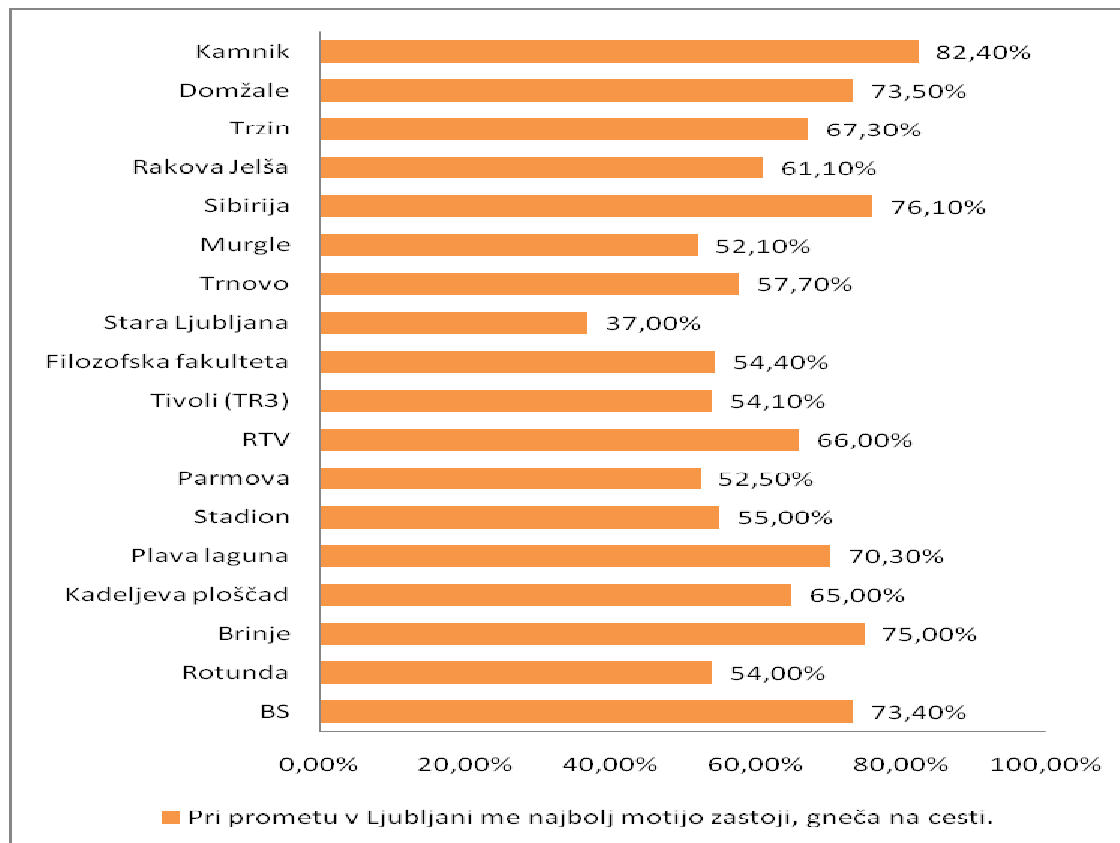
V nadaljevanju smo se ozrli še na:

- način vožnje na delo/v šolo
- porabljen čas za prihod na delo/v šolo

Grafični ali tabelarni prikaz rezultatov bomo podali le tam, kjer glede na navedene paremetre pride do opaznejšega oz. relevantnega odstopanja.

Moteč element – zastoji, gneča na cesti in vzorčna enota oz. območje koridorja

	Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo zastoji, gneča na cesti.	
	Da	Ne
Vzorčna enota BS	73,4%	26,6%
Rotunda	54,0%	46,0%
Brinje	75,0%	25,0%
Kadeljeva ploščad	65,0%	35,0%
Plava laguna	70,3%	29,7%
Stadion	55,0%	45,0%
Parmova	52,5%	47,5%
RTV	66,0%	34,0%
Tivoli (TR3)	54,1%	45,9%
Filozofska fakulteta	54,4%	45,6%
Stara Ljubljana	37,0%	63,0%
Trnovo	57,7%	42,3%
Murgle	52,1%	47,9%
Sibirija	76,1%	23,9%
Rakova Jelša	61,1%	38,9%
Trzin	67,3%	32,7%
Domžale	73,5%	26,5%
Kamnik	82,4%	17,6%
Total	63,6%	36,4%



Moteč element – zastoji, gneča na cesti in področje dela

		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo zastoji, gneča na cesti.	
		Da	Ne
Področje dela	Državna/občinska uprava, vojska, policija	49,2%	50,8%
	Javni zavod (zdravstvo, šolstvo ipd.)	67,6%	32,4%
	Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	76,5%	23,5%
	Podjetje v državni lasti	77,8%	22,2%
	Podjetje v privatni lasti	67,5%	32,5%
	Gospodinja	100,0%	
	Dijak, študent	70,9%	29,1%
	Upokojenec/ka	50,8%	49,2%
	Nezaposlen/a	71,4%	28,6%
	Drugo	80,0%	20,0%
	Samozaposlen	53,8%	46,2%
Total		63,4%	36,6%

Moteč element – zastoji, gneča na cesti in starost

		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo zastoji, gneča na cesti.	
		Da	Ne
STAROST	18 - 25 let	71,1%	28,9%
	26 - 35 let	67,3%	32,7%
	36 - 45 let	66,2%	33,8%
	46 - 55 let	64,8%	35,2%
	56 - 65 let	60,9%	39,1%
	Nad 65 let	48,2%	51,8%
Total		63,4%	36,6%

Moteč element – zastoji, gneča na cesti in spol

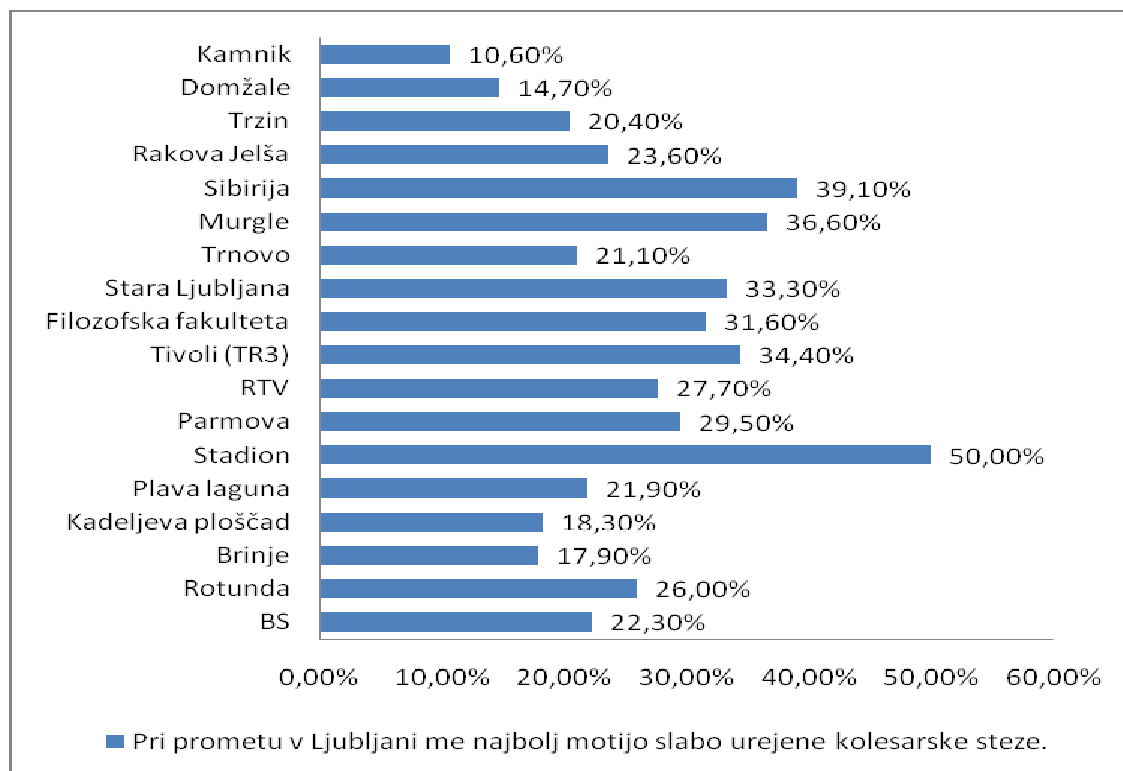
		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo zastoji, gneča na cesti.	
		Da	Ne
Spol	Moški	66,7%	33,3%
	Ženska	61,1%	38,9%
Total		63,4%	36,6%

Zastoji in gneča na cesti najbolj moti prebivalci vzorčnih območij, ki imajo slabo urejene parkirne površine. Primer takega območja je BS za Bežigradom, kjer imajo prebivalci zaradi pomanjkanja parkirnih površin velike probleme z avtomobilsko gnečo oz. parkiranjem avtomobilov. Avtomobilsko precej obremenjena so tudi območja, kjer se zaradi omejene prostorske strukture (ozkih ulic) težje najde parkirišče (npr. Brinje) in območja izven Ljubljane (Domžale, Kamnik), ki so v veliki meri odvisna od avtomobilskega prevoza na delo (v šolo) in zaradi česar prihaja od konicah do večjih zastojev. Zastoje in gnečo na cesti povečini opažajo na vseh vzorčnih območjih (povsod, razen na območju Stare Ljubljane, kjer je število anketirancev premajhno da bi lahko ugotavljali vzroke), saj delež anketirancev, ki so odgovorili pritrdilno povsod presega 50%. Zastoji in gneča na cesti prav tako najbolj motijo delovno najbolj aktivno populacijo in dijake, študente, ki prevozna sredstva uporabljajo na dnevni bazi, medtem ko najmanj moti upokojece in nekoliko presenetljivo zaposlene v

državni/občinski upravi, ki uporabljajo tudi druge ne-avtomobilske vrste prevoza. Starost močno vpliva na percepcijo zastojev in gneče na cesti, saj mlajše starostne populacije (18-25 let) bolj kritično ocenjujejo zastoje in gnečo na cesti. Z naraščanjem starosti upada tudi kritično mnenje o zastojih in gneči – starejši od 65 let le v 48,2% primerih odgovarjajo pritrdilno.

Moteč element – slabo urejene kolesarske steze in vzorčna enota oz. območje koridorja

		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo slabo urejene kolesarske steze.	
		Da	Ne
Vzorčna enota	BS	22,3%	77,7%
	Rotunda	26,0%	74,0%
	Brinje	17,9%	82,1%
	Kadljeva ploščad	18,3%	81,7%
	Plava laguna	21,9%	78,1%
	Stadion	50,0%	50,0%
	Parmova	29,5%	70,5%
	RTV	27,7%	72,3%
	Tivoli (TR3)	34,4%	65,6%
	Filozofska fakulteta	31,6%	68,4%
	Stara Ljubljana	33,3%	66,7%
	Trnovo	21,1%	78,9%
	Murgle	36,6%	63,4%
	Sibirija	39,1%	60,9%
	Rakova Jelša	23,6%	76,4%
	Trzin	20,4%	79,6%
	Domžale	14,7%	85,3%
	Kamnik	10,6%	89,4%
Total		26,1%	73,9%

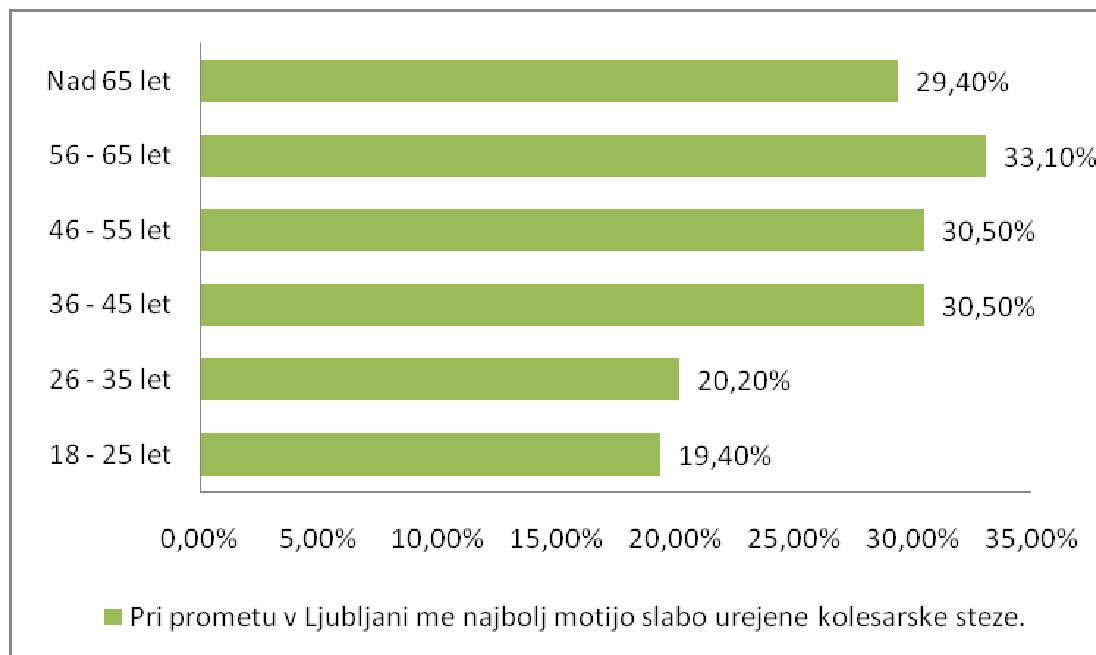


Moteč element – slabo urejene kolesarske steze in področje dela

		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo slabo urejene kolesarske steze.	
		Da	Ne
Področje dela	Državna/občinska uprava, vojska, policija	38,1%	61,9%
	Javni zavod (zdravstvo, šolstvo ipd.)	26,2%	73,8%
	Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	23,5%	76,5%
	Podjetje v državni lasti	30,2%	69,8%
	Podjetje v privatni lasti	21,6%	78,4%
	Gospodinja	33,3%	66,7%
	Dijak, študent	20,5%	79,5%
	Upokojenec/ka	32,2%	67,8%
	Nezaposlen/a	7,1%	92,9%
	Drugo	20,0%	80,0%
	Samozaposlen	11,5%	88,5%
Total		25,8%	74,2%

Moteč element – slabo urejene kolesarske steze in starost

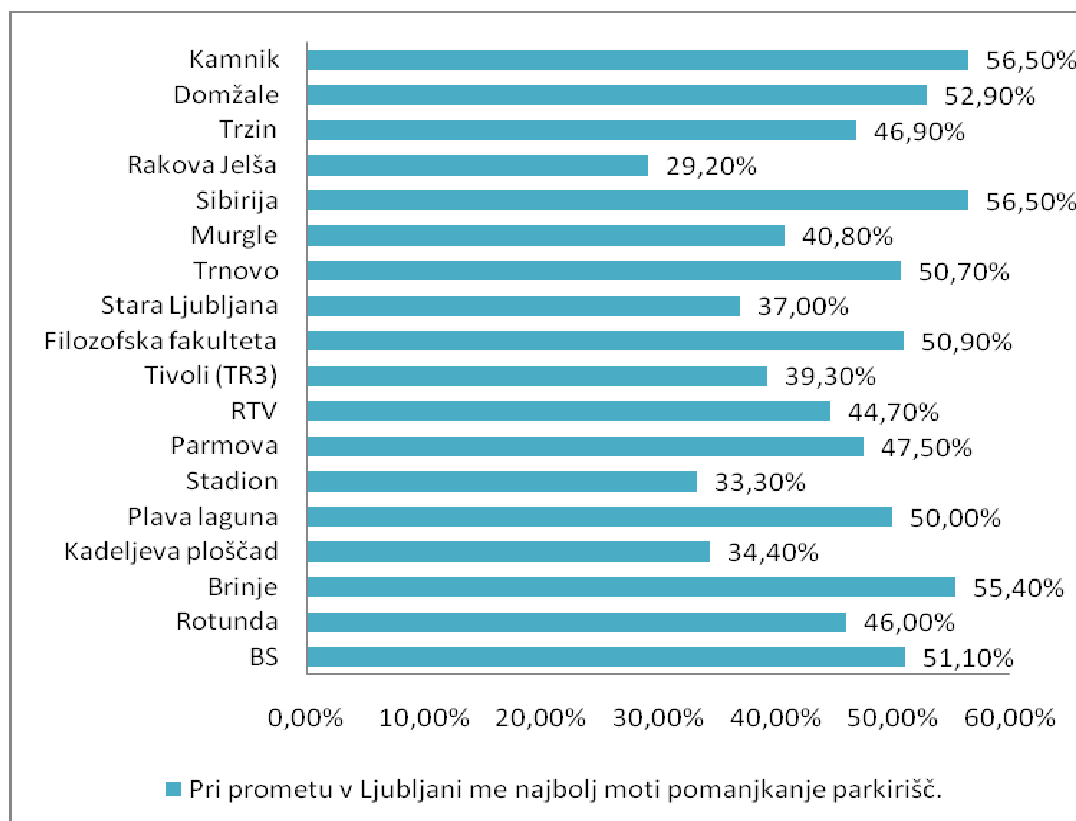
		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo slabo urejene kolesarske steze.	
		Da	Ne
STAROST	18 - 25 let	19,4%	80,6%
	26 - 35 let	20,2%	79,8%
	36 - 45 let	30,5%	69,5%
	46 - 55 let	30,5%	69,5%
	56 - 65 let	33,1%	66,9%
	Nad 65 let	29,4%	70,6%
Total		26,3%	73,7%



Moteč element – slabo urejene kolesarske steze in spol

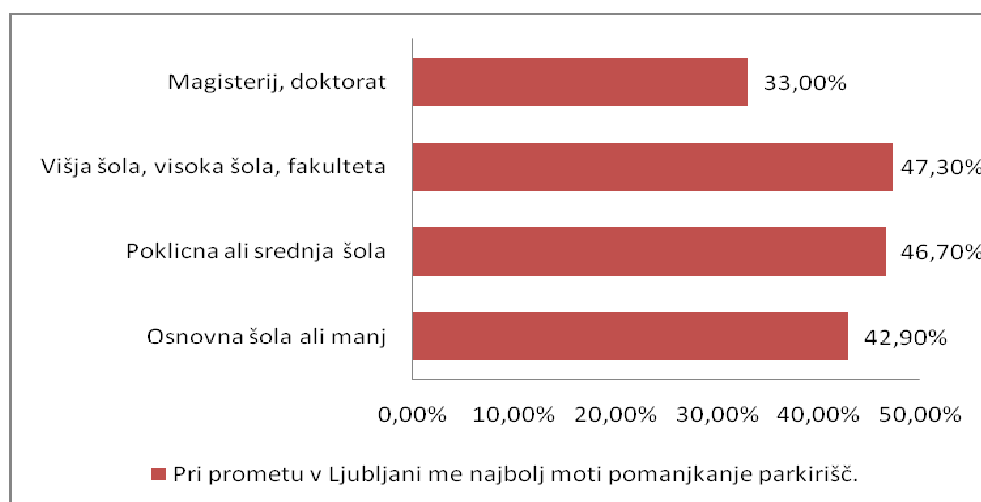
		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo slabo urejene kolesarske steze.	
		Da	Ne
Spol	Moški	22,3%	77,7%
	Ženska	29,0%	71,0%
Total		26,2%	73,8%

Slabo urejene kolesarske steze najbolj motijo anketirance na območjih, ki imajo zaradi specifične prostorske ureditve, manjše možnosti za postavitev primernih kolesarskih stez (npr. Stara Ljubljana), trenutnih del in graditve novih objektov delne zapore (npr. Stadion) ali pa so prometno še vedno delno zapostavljena v odnosu na ostala mestna območja (npr. Sibirija). Slabo urejene kolesarske steze najbolj motijo zaposlene v državni, občinski upravi, ki so tudi med bolj pogostimi uporabniki kolesarskega prevoza, saj je večina delovnih mest v državnih institucijah lociranih v mestnem središču. Neurejene kolesarske steze najmanj motijo nezaposlene, dijake in študente ter zaposlene v podjetjih v privatni lasti (slednji v večji meri uporabljajo avtomobil). Glede na starost, slabo urejene kolesarske steze najbolj motijo anketirance v razredu 56-65 let, kar lahko pojasnujemo z veliko senzibilnostjo teh starostnih skupin do tovrstne problematike, hkrati pa so te starostne skupine še vedno dovolj fizično aktivne, da uporabljajo kolo in opažajo pomanjkljivosti. Najmlajše starostne skupine (18-25 let) so zaradi dobre fizične pripravljenosti tudi najmanj občutljive in bolj prilagodljive na slabšo ureditev kolesarskih stez ali ovire v kolesarskem prometu. Slabo urejene kolesarske steze nekoliko bolj motijo ženske kot moške, kar se sklada z številom uporabnikov avtomobilskega prevoza, ki je med moškimi nekoliko večje kot med ženskami.

Moteč element – pomanjkanje parkirišč in vzorčna enota oz. območje koridorja

Moteč element – pomanjkanje parkirišč in starost

		Pri prometu v Ljubljani me najbolj moti pomanjkanje parkirišč.	
		Da	Ne
STAROST	18 - 25 let	55,0%	45,0%
	26 - 35 let	51,2%	48,8%
	36 - 45 let	38,7%	61,3%
	46 - 55 let	46,1%	53,9%
	56 - 65 let	38,5%	61,5%
	Nad 65 let	40,0%	60,0%
Total		45,7%	54,3%

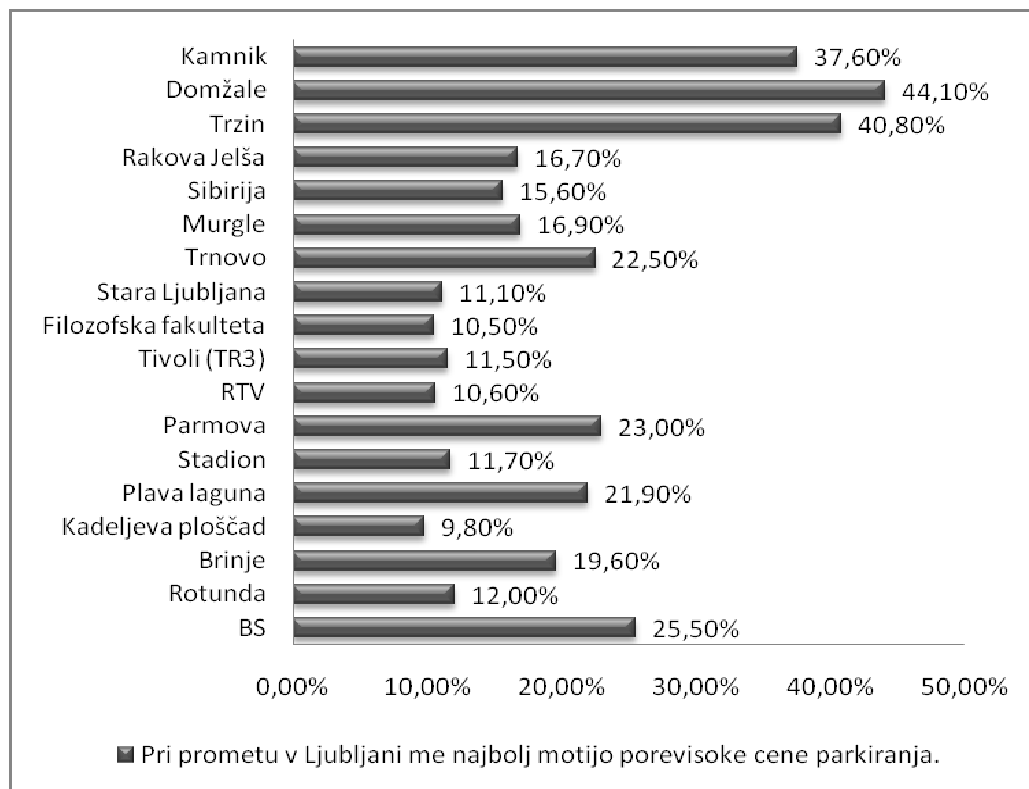
Moteč element – pomanjkanje parkirišč in izobrazbaMoteč element – pomanjkanje parkirišč in področje dela

		Pri prometu v Ljubljani me najbolj moti pomanjkanje parkirišč.	
		Da	Ne
Področje dela	Državna/občinska uprava, vojska, policija	38,1%	61,9%
	Javni zavod (zdravstvo, šolstvo ipd.)	40,0%	60,0%
	Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	23,5%	76,5%
	Podjetje v državni lasti	46,0%	54,0%
	Podjetje v privatni lasti	53,3%	46,7%
	Gospodinja	66,7%	33,3%
	Dijak, študent	51,7%	48,3%
	Upokojenec/ka	39,4%	60,6%
	Nezaposlen/a	57,1%	42,9%
	Drugo	40,0%	60,0%
	Samozaposlen	57,7%	42,3%
Total		46,0%	54,0%

Moteč element – pomanjkanje parkirišč in povprečen dohodek celotnega gospodinjstva

		Pri prometu v Ljubljani me najbolj moti pomanjkanje parkirišč.	
		Da	Ne
Ali nam lahko zaupate koliko znaša povprečen dohodek vašega celotnega gospodinjstva (neto vsota na mesec)?	do 500 EUR	33,3%	66,7%
	Nad 500 do 1000 EUR	38,1%	61,9%
	Nad 1000 do 1500 EUR	44,2%	55,8%
	Nad 1500 do 2000 EUR	55,6%	44,4%
	Nad 2000 do 2500 EUR	47,4%	52,6%
	Nad 2500 do 3000 EUR	44,8%	55,2%
	Nad 3000 EUR	48,0%	52,0%
	Brez odgovora	45,3%	54,7%
Total		45,5%	54,5%

Pomanjkanje parkirišč najbolj moti anketirance na območjih, kjer imajo na voljo relativno majhno število parkirišč (npr. Brinje) ali pa so precej neurejena (npr. BS), pritisk uporabnikov avtomobilov, pa je zaradi različnih institucij in servisov, ki se nahajajo na teh območjih velik (mestno središče, območje Plave lagune za Bežigradom). Prav tako pomanjkanje parkirišč najbolj moti mlade, s starostjo pa se kritičnost do tega problema zmanjšuje. Podatki o izobrazbi kažejo, da pomanjkanje parkirišč približno enakomerno moti anketirance z različno stopnjo izobrazbe, izstopa le skupina z najvišjo izobrazbo, ki problem parkiranja ocenjuje bistveno manj negativno. V kategoriji področja dela, pomanjkanje parkirišč najbolj moti zaposlene v podjetjih v privatni lasti, medtem ko imajo zaposleni v javnih podjetjih bistveno manj problemov s parkiranjem. Zdi se da imajo podjetja oz. zaposleni v javni sferi na voljo bistveno več parkirišč in tudi uporabljajo druge načine prevoza. Pomanjkanje parkirišč opazajo tudi študentje in nezaposleni. Gospodinjstva z večjim dohodkom problem parkiranja bistveno bolj moti kot gospodinjstva z nižjimi dohodki, kar lahko pojasnujemo z manjšo pripravljenostjo slednjih do plačevanja parkirnine in posledično tudi manjšo rabo avtomobila za določena opravila.

Moteč element – previsoke cene parkiranja in vzorčne enote oz. območje koridorjaMoteč element – previsoke cene parkiranja in starost

		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo previsoke cene parkiranja.	
		Da	Ne
STAROST	18 - 25 let	18,8%	81,2%
	26 - 35 let	25,8%	74,2%
	36 - 45 let	17,6%	82,4%
	46 - 55 let	21,1%	78,9%
	56 - 65 let	17,9%	82,1%
	Nad 65 let	18,2%	81,8%
Total		20,3%	79,7%

Moteč element – previsoke cene parkiranja in izobrazba

		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo previsoke cene parkiranja.	
		Da	Ne
Izobrazba	Osnovna šola ali manj	9,5%	90,5%
	Poklicna ali srednja šola	23,4%	76,6%
	Višja šola, visoka šola, fakulteta	19,2%	80,8%
	Magisterij, doktorat	17,0%	83,0%
Total		20,5%	79,5%

Moteč element – previsoke cene parkiranja in povprečen dohodek celotnega gospodinjstva

		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo previsoke cene parkiranja.	
		Da	Ne
Ali nam lahko zaupate koliko znaša povprečen dohodek vašega celotnega gospodinjstva (neto vsota na mesec)?	do 500 EUR	21,4%	78,6%
	Nad 500 do 1000 EUR	16,1%	83,9%
	Nad 1000 do 1500 EUR	29,9%	70,1%
	Nad 1500 do 2000 EUR	19,4%	80,6%
	Nad 2000 do 2500 EUR	19,5%	80,5%
	Nad 2500 do 3000 EUR	22,4%	77,6%
	Nad 3000 EUR	15,7%	84,3%
	Brez odgovora	18,7%	81,3%
	Total	20,2%	79,8%

Moteč element – previsoke cene parkiranja in področje dela

		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo previsoke cene parkiranja.	
		Da	Ne
Področje dela	Državna/občinska uprava, vojska, policija	15,9%	84,1%
	Javni zavod (zdravstvo, šolstvo ipd.)	22,1%	77,9%
	Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	23,5%	76,5%
	Podjetje v državni lasti	23,8%	76,2%
	Podjetje v privatni lasti	27,0%	73,0%
	Gospodinja	33,3%	66,7%
	Dijak, študent	17,0%	83,0%
	Upokojenec/ka	16,7%	83,3%
	Nezaposlen/a		100,0%
	Drugo		100,0%
	Samozaposlen	19,2%	80,8%
Total		20,5%	79,5%

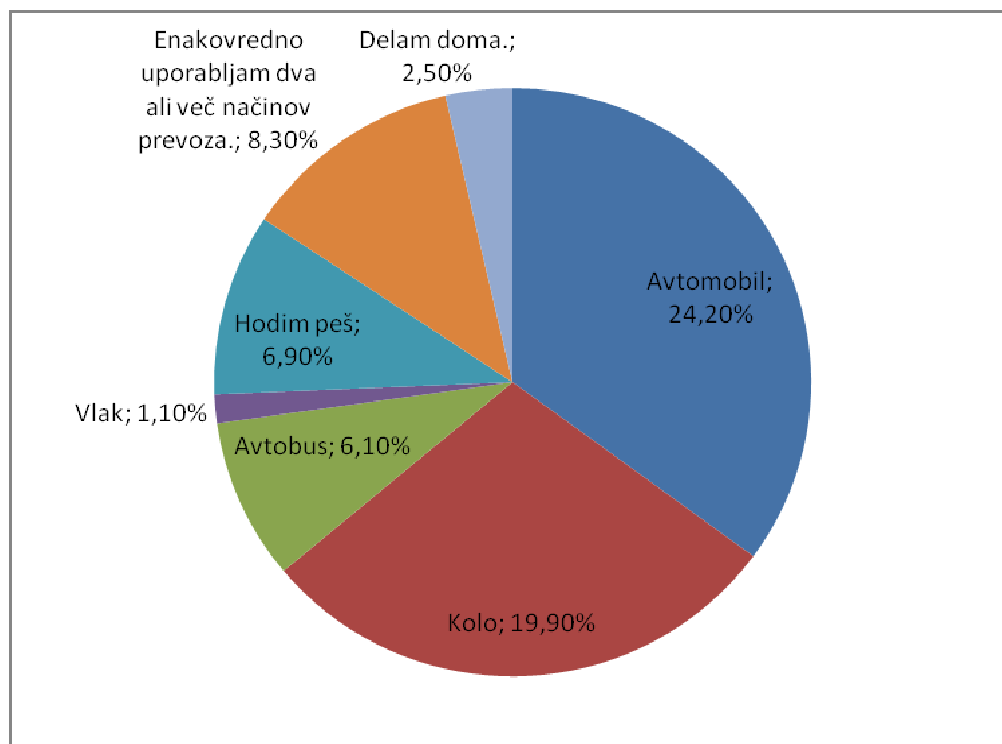
Velika večina anketirancev meni, da cene parkiranja niso tako moteč element kot drugi problemi, ki se pojavljajo v prometni ureditvi Ljubljane. Kljub temu lahko opazimo nekatere zanimive značilnosti med posameznimi družbenimi skupinami, ki so se opredelile do tega problema. Anketirance iz območij zunaj Ljubljane (Trzin, Domžale, Kamnik) previsoke cene parkiranja izrazito motijo, kar lahko pojasnujemo z dnevno avtomobilsko vožnjo na delo in problemi, ki so povezani z iskanjem »primerne« (cenovno ugodnega) parkirnega mesta. Anketirance, ki živijo v Ljubljani visoke cene parkiranja ne moti v tolikšni meri, saj prevoz lahko kombinirajo na različne načine, poleg tega pa je plačevanje določenih storitev kot je parkirna postala del vsakdanjega življenja na določenih mestnih območjih. Starost ne vpliva v veliki meri na mnenja o cenah parkiranja. Najbolj negativno cene parkiranja ocenjujejo mlajši zaposleni (26-35 let), medtem ko mlajši in najstarejši anketiranci zaradi možnosti bolj časovno fleksibilne rabe avtomobila problema visokih parkirnih ne občutijo v tolikšni meri. Cene parkiranja nekoliko bolj občutijo skupine z manjšimi prihodki kot tista z najvišjimi prihodki, podobno cene parkiranja manj motijo anketirance z višjo izobrazbo. Cene parkiranja najbolj motijo zaposlene v podjetjih v privatni lasti (delež gospodinj je v skupnem merilu

premajhen da bi ga lahko v tem primeru upoštevali za analizo), najmanj pa zaposlene v državni/občinski upravi, dijake, študente in upokojene.

Za anketirance, ki so kot enega najbolj motečih elementov ljubljanskega prometa navedli enega od obravnavanih problemov, smo izpostavili še način prevoza na delo (v šolo) ter količino porabljenega časa za to opravilo.

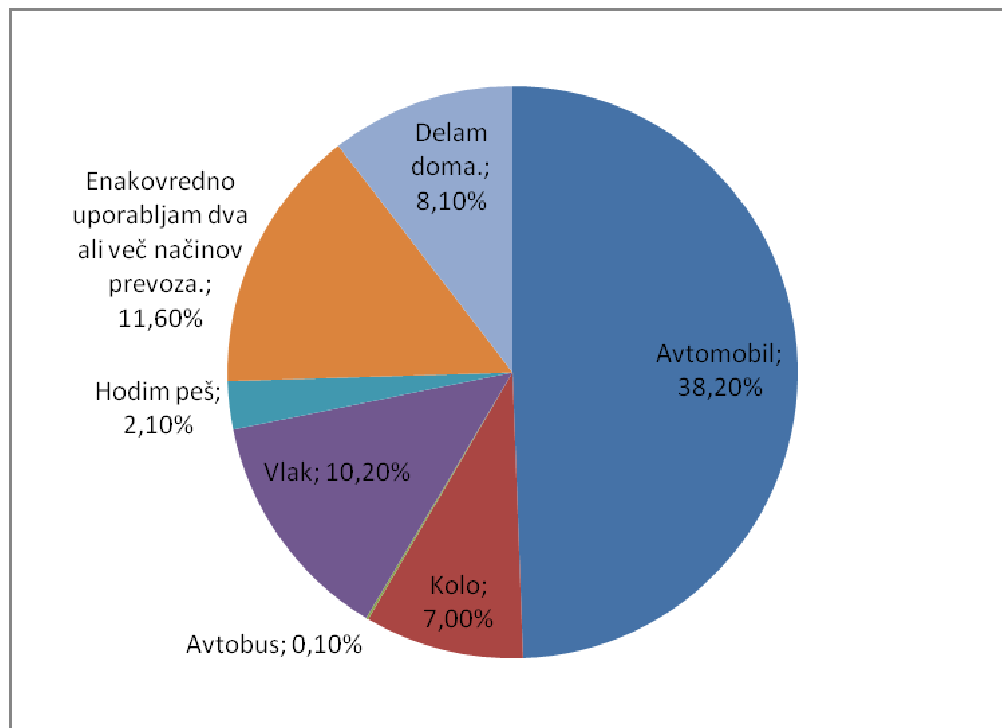
Način prevoza na delo (v šolo) in moteč element – slabo urejene kolesarske steze

Anketiranci, ki so med tri najbolj moteče elemente mestnega prometa umestili slabo urejene kolesarske proge:



Način prevoza na delo (v šolo) in moteč element – zastoji, gneča na cesti

Anketiranci, ki so med tri najbolj moteče elemente mestnega prometa umestili zastoje in gneče na cesti

Način prevoza na delo (v šolo) in moteč element – previsoke cene parkiranja

	Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?							
	Avtomobil	Kolo	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
previsoke cene parkiranja	47,2%	4,6%	6,9%	1,4%	9,7%	7,9%	0,5%	21,8%

Način prevoza na delo (v šolo) in moteč element – pomanjkanje parkirišč

	Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?									Total
	Avtomobil	Kolo	Motorno kolo, skuter, moped	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.	
pomanjkanje parkirišč	39,1%	6,6%	0,2%	9,7%	2,1%	11,5%	6,4%	2,1%	22,4%	100,0%

Način prevoza na delo (v šolo) v bistveni meri vpliva na mnenja povezana s problemi prometne ureditve v Ljubljani. Odgovori glede motenj v prometu so povečini povezani s percepcijo uporabnikov avtomobilskega prevoza, medtem ko uporabniki ostalih načinov prevoza niti ne pridejo toliko do izraza. Odgovori kažejo na visoko odvisnost anketirancev od avtomobilskega prevoza, zato so tudi vsi problemi povezani s prometno ureditvijo usmerjeni

k reševanju problemov avtomobilske pretočnosti, parkiranja, cen storitev povezanih z avtomobilskim prevozom itd.

Poraba časa za prihod na delo (v šolo) in moteč element – slabo urejene kolesarske proge

	Koliko časa porabite za prihod nad delo (v šolo)?							
	Do 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	31 - 45 min	46 min - 1 ure	Več kot 1 uro	Delam doma	Ne hodim v službo (v solo), sem v pokoju
slabo urejene kolesarske proge	18,2%	25,2%	12,0%	5,5%	3,3%	0,7%	3,6%	31,4%

Poraba časa za prihod na delo (v šolo) in moteč element – zastoji, gneča na cesti

	Koliko časa porabite za prihod nad delo (v solo)?							
	Do 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	31 - 45 min	46 min - 1 ure	Več kot 1 uro	Delam doma	Ne hodim v službo (v solo), sem v pokoju
zastoji, gneča na cesti	17,6%	23,1%	15,7%	10,4%	6,3%	1,9%	4,2%	20,7%

Poraba časa za prihod na delo (v šolo) in moteč element – previsoke cene parkiranja

	Koliko časa porabite za prihod nad delo (v solo)?							
	Do 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	31 - 45 min	46 min - 1 ure	Več kot 1 uro	Delam doma	Ne hodim v službo (v solo), sem v pokoju
previsoke cene parkiranja	13,2%	28,3%	15,1%	8,0%	9,9%	0,9%	3,3%	21,2%

Poraba časa za prihod na delo (v šolo) in moteč element – pomanjkanje parkirišč

	Koliko časa porabite za prihod nad delo (v solo)?							
	Do 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	31 - 45 min	46 min - 1 ure	Več kot 1 uro	Delam doma	Ne hodim v službo (v solo), sem v pokoju
pomanjkanje parkirišč	17,3%	24,4%	14,4%	9,6%	6,5%	1,9%	3,5%	22,5%

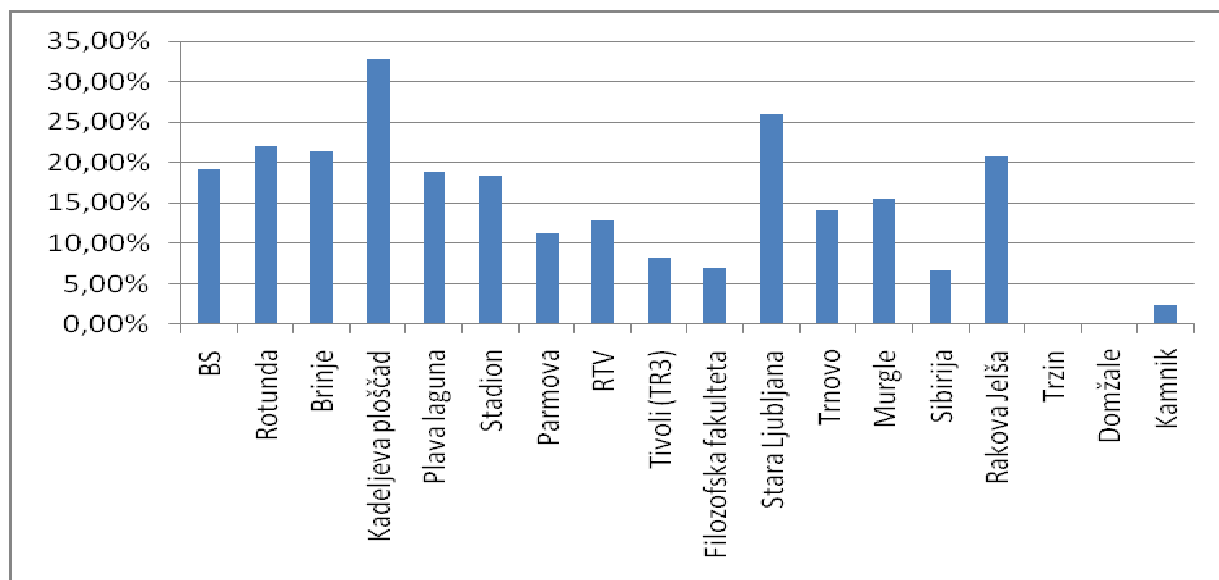
Anketiranci, ki v povprečju porabijo manj časa (do 20 min) za prihod na delo (v šolo), probleme povezane s prometno ureditvijo v Ljubljani ocenjujejo bolj kritično, kar lahko pojasnujemo z večjo senzibilnostjo teh skupin. Vsaka ovira, problem, ki nastane v prometni ureditvi Ljubljane in odstopa od ustaljenih mobilnostnih ritmov, navad, je percipiran precej bolj kritično kot pri anketirancih, ki so zaradi večje časovne porabe, oddaljenosti od delovnega mesta (šole) bolj prilagojeni na tovrstne probleme.

2) **Vprašanje 1.2** - Kako se obnaša vprašanje samo za **primestne anketirance** in po posameznih vzorčnih enotah?

Pogostost rabe posameznih sredstev javnega potniškega prevoza glede na območje koridorja:

		Kako pogosto uporabljate mestni avtobus?				
		Vsak dan	Nekajkrat tedensko	Nekajkrat mesečno	Nekajkrat letno	Ne uporabljam
Vzorčna enota	BS	19,1%	21,3%	28,7%	21,3%	9,6%
	Rotunda	22,0%	32,0%	24,0%	16,0%	6,0%
	Brinje	21,4%	21,4%	21,4%	19,6%	16,1%
	Kadeljeva ploščad	32,8%	19,7%	29,5%	16,4%	1,6%
	Plava laguna	18,8%	21,9%	17,2%	26,6%	15,6%
	Stadion	18,3%	25,0%	20,0%	21,7%	15,0%
	Parmova	11,3%	16,1%	32,3%	32,3%	8,1%
	RTV	12,8%	14,9%	27,7%	34,0%	10,6%
	Tivoli (TR3)	8,3%	21,7%	28,3%	31,7%	10,0%
	Filozofska fakulteta	7,0%	21,1%	28,1%	26,3%	17,5%
	Stara Ljubljana	25,9%	11,1%	25,9%	22,2%	14,8%
	Trnovo	14,1%	19,7%	21,1%	25,4%	19,7%
	Murgle	15,5%	11,3%	26,8%	36,6%	9,9%
	Sibirija	6,7%	17,8%	24,4%	28,9%	22,2%
	Rakova Jelša	20,8%	13,9%	20,8%	22,2%	22,2%
	Trzin		2,1%	16,7%	43,8%	37,5%
	Domžale		6,1%	15,2%	54,5%	24,2%
	Kamnik	2,4%	11,9%	11,9%	46,4%	27,4%

Delež anketirancev, ki vsak dan uporabljajo mestni avtobus, glede na območje koridorja:



CIVITAS Elan – measure 4.1

		Kako pogosto uporabljate vlak?				
		Vsak dan	Nekajkrat tedensko	Nekajkrat mesečno	Nekajkrat letno	Ne uporabljam
Vzorčna enota	BS			4,5%	27,0%	68,5%
	Rotunda		4,2%	12,5%	35,4%	47,9%
	Brinje		2,0%	3,9%	43,1%	51,0%
	Kadeljeva ploščad	1,7%	3,3%	11,7%	46,7%	36,7%
	Plava laguna	3,3%		10,0%	38,3%	48,3%
	Stadion			5,0%	40,0%	55,0%
	Parmova			7,0%	42,1%	50,9%
	RTV		2,2%	10,9%	39,1%	47,8%
	Tivoli (TR3)		1,7%	5,2%	46,6%	46,6%
	Filozofska fakulteta			1,8%	40,4%	57,9%
	Stara Ljubljana			3,8%	38,5%	57,7%
	Trnovo			4,5%	31,3%	64,2%
	Murgle		2,9%	5,9%	26,5%	64,7%
	Sibirija				22,5%	77,5%
	Rakova Jelša		6,9%	2,8%	15,3%	75,0%
	Trzin	6,1%		6,1%	34,7%	53,1%
	Domžale	12,1%	9,1%	12,1%	42,4%	24,2%
	Kamnik	7,2%	6,0%	18,1%	41,0%	27,7%

		Kako pogosto uporabljate medkrajevni (primestni) avtobus?				
		Vsak dan	Nekajkrat tedensko	Nekajkrat mesečno	Nekajkrat letno	Ne uporabljam
Vzorčna enota	BS			1,1%	22,7%	76,1%
	Rotunda			4,3%	27,7%	68,1%
	Brinje		3,8%		28,8%	67,3%
	Kadeljeva ploščad		1,7%	6,9%	24,1%	67,2%
	Plava laguna	1,7%		6,7%	28,3%	63,3%
	Stadion		1,7%	3,3%	15,0%	80,0%
	Parmova				32,1%	67,9%
	RTV		2,2%	6,7%	31,1%	60,0%
	Tivoli (TR3)				25,5%	74,5%
	Filozofska fakulteta			1,8%	35,1%	63,2%
	Stara Ljubljana			3,7%	40,7%	55,6%
	Trnovo		1,5%	6,1%	21,2%	71,2%
	Murgle			2,9%	23,5%	73,5%
	Sibirija		2,5%	2,5%	10,0%	85,0%
	Rakova Jelša			4,2%	13,9%	81,9%
	Trzin	4,2%	4,2%	6,3%	35,4%	50,0%
	Domžale		9,4%	9,4%	40,6%	40,6%
	Kamnik	1,2%	6,0%	13,3%	42,2%	37,3%

CIVITAS Elan – measure 4.1

		Kako pogosto uporabljate taksi?				
		Vsak dan	Nekajkrat tedensko	Nekajkrat mesečno	Nekajkrat letno	Ne uporabljam
Vzorčna enota	BS			12,2%	61,1%	26,7%
	Rotunda			18,8%	56,3%	25,0%
	Brinje		3,9%	17,6%	60,8%	17,6%
	Kadeljeva ploščad		5,1%	11,9%	50,8%	32,2%
	Plava laguna		3,2%	35,5%	46,8%	14,5%
	Stadion	1,7%		16,7%	48,3%	33,3%
	Parmova		5,2%	25,9%	48,3%	20,7%
	RTV	2,2%	2,2%	13,0%	43,5%	39,1%
	Tivoli (TR3)		5,0%	30,0%	43,3%	21,7%
	Filozofska fakulteta		10,5%	28,1%	42,1%	19,3%
	Stara Ljubljana		3,7%	29,6%	44,4%	22,2%
	Trnovo			25,4%	55,2%	19,4%
	Murgle		2,9%	17,1%	60,0%	20,0%
	Sibirija			19,5%	53,7%	26,8%
	Rakova Jelša		4,2%	8,3%	40,3%	47,2%
	Trzin		2,1%		39,6%	58,3%
	Domžale			3,1%	28,1%	68,8%
	Kamnik	1,2%		7,4%	45,7%	45,7%

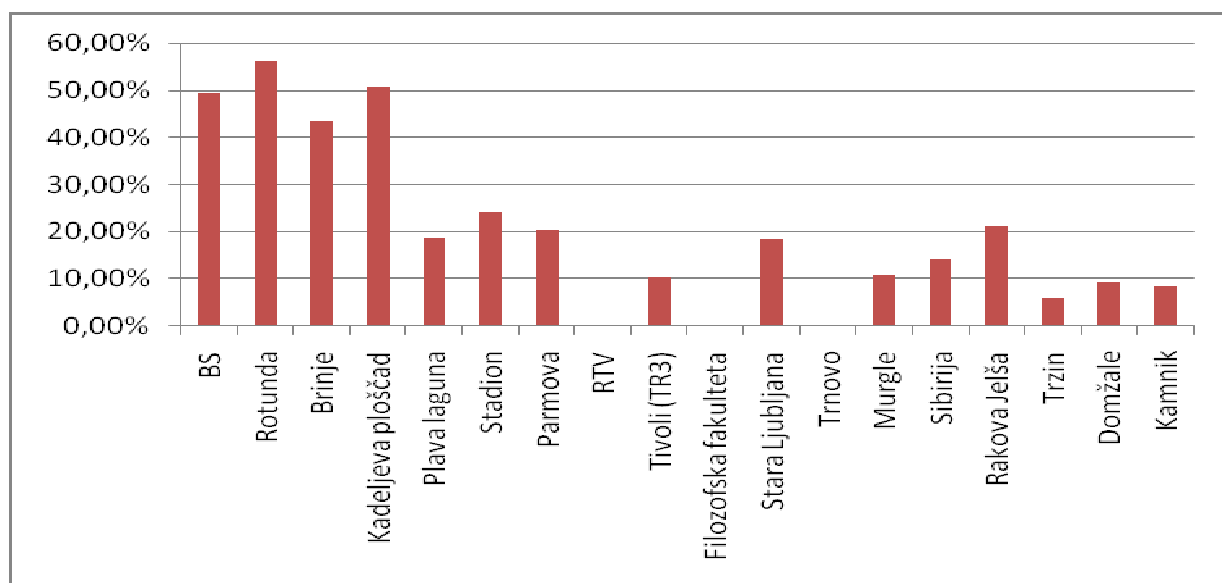
Podatki, kjer smo povezali oz. križali vzorčne enote s pogostostjo uporabe posameznih prevoznih sredstev so pokazali, da anketiranci na primestnih območjih (Trzin, Domžale, Kamnik) v manjši meri uporabljajo mestni avtobus kot anketiranci, ki živijo v Ljubljani. Še posebej močno mestni avtobus uporabljajo anketiranci na območju Bežigrada, kjer je lociranih več fakultet in študentski domovi. Manjšo navezanost na uporabo mestnega avtobusa s strani anketirancev na primestnih območjih pojasnjujemo z večjo uporabo avtomobilskega prevoza za prihod na delo (v šolo), po drugi strani pa ti anketiranci v nekoliko večji meri uporabljajo primestni avtobus in vlak. Kljub temu je uporaba vlaka in primestnega avtobusa relativno majhna tudi pri teh skupinah, ki so v največji meri odvisne od avtomobila. Prav tako anketiranci primestnih območij v manjši meri uporabljajo taksi, največ pa ga uporabljajo anketiranci v mestnem središču in v okolici območja fakultet za Bežigradom.

3) **Vprašanje 2.0** - Kako se obnaša vprašanje za 1 in 2 alinejo oz. **podvprašnji 1 in 2**, samo za **primestne anketirance** in po **posameznih vzorčnih enotah**?

Način prevoza za posamezne aktivnosti.

		Kateri način prevoza običajno izberete za obisk starega mestnega jedra Ljubljana?						
		Avtobus	Taksi	Avtomobil	Vlak	Kolo	Peš	Ne opravljam te aktivnosti.
Vzorčna enota	BS	49,5%	1,1%	17,6%		18,7%	12,1%	1,1%
	Rotunda	56,3%		20,8%		10,4%	12,5%	
	Brinje	43,4%	3,8%	24,5%		5,7%	20,8%	1,9%
	Kadeljeva ploščad	50,8%		8,5%		11,9%	28,8%	
	Plava laguna	18,8%	4,7%	9,4%		7,8%	57,8%	1,6%
	Stadion	24,1%	3,4%	8,6%		29,3%	24,1%	10,3%
	Parmova	20,3%	1,7%	3,4%		18,6%	52,5%	3,4%
	RTV					4,3%	93,6%	2,1%
	Tivoli (TR3)	10,2%				10,2%	79,7%	
	Filozofska fakulteta			1,8%		7,3%	90,9%	
	Stara Ljubljana	18,5%				7,4%	74,1%	
	Trnovo		1,5%	1,5%		4,4%	92,6%	
	Murgle	10,9%		1,6%		37,5%	50,0%	
	Sibirija	14,0%		14,0%		20,9%	46,5%	4,7%
	Rakova Jelša	21,1%		14,1%		31,0%	31,0%	2,8%
	Trzin	6,1%		63,3%	4,1%	4,1%	20,4%	2,0%
	Domžale	9,1%	3,0%	30,3%	6,1%		51,5%	
	Kamnik	8,3%	1,2%	33,3%	7,1%		48,8%	1,2%

Delež anketirancev znotraj posameznih območij koridorja, ki za obisk mestnega jedra uporabljajo avtobus:

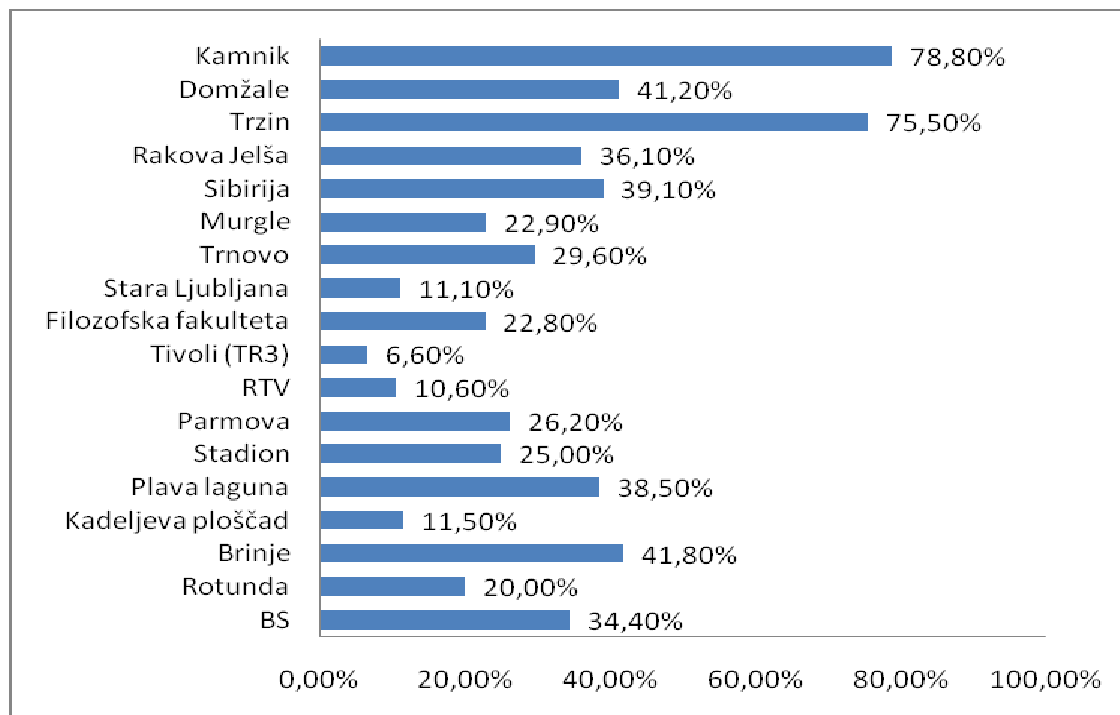


CIVITAS Elan – measure 4.1

		Kateri način prevoza običajno izberete za nakupovanje v mestnem središču?						
		Avtobus	Taksi	Avtomobil	Vlak	Kolo	Peš	Ne opravljam te aktivnosti.
Vzorčna enota	BS	50,5%		23,1%		12,1%	7,7%	6,6%
	Rotunda	51,0%	2,0%	20,4%		6,1%	14,3%	6,1%
	Brinje	37,5%		31,3%		6,3%	16,7%	8,3%
	Kadeljeva ploščad	59,3%		10,2%		11,9%	13,6%	5,1%
	Plava laguna	19,4%	1,6%	21,0%		11,3%	40,3%	6,5%
	Stadion	22,4%	1,7%	17,2%		20,7%	19,0%	19,0%
	Parmova	21,1%		19,3%		17,5%	38,6%	3,5%
	RTV					8,5%	85,1%	6,4%
	Tivoli (TR3)	6,8%		3,4%		11,9%	76,3%	1,7%
	Filozofska fakulteta		1,8%	3,6%		7,1%	87,5%	
	Stara Ljubljana	18,5%				11,1%	66,7%	3,7%
	Trnovo	7,4%		5,9%		10,3%	73,5%	2,9%
	Murgle	19,4%		11,9%	1,5%	28,4%	35,8%	3,0%
	Sibirija	19,0%	2,4%	35,7%		19,0%	21,4%	2,4%
	Rakova Jelša	33,3%		25,0%		16,7%	11,1%	13,9%
	Trzin	4,1%		61,2%	2,0%	2,0%	14,3%	16,3%
	Domžale	14,7%		32,4%			32,4%	20,6%
	Kamnik	10,6%	2,4%	37,6%			29,4%	20,0%

		Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?							
		Avtomobil	Kolo	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
Vzorčna enota	BS	34,4%	7,5%	10,8%		5,4%	12,9%		29,0%
	Rotunda	20,0%	8,0%	12,0%		10,0%	8,0%	4,0%	38,0%
	Brinje	41,8%	5,5%	14,5%		10,9%	3,6%		23,6%
	Kadeljeva ploščad	11,5%	8,2%	21,3%		23,0%	4,9%	3,3%	27,9%
	Plava laguna	38,5%	10,8%	12,3%	3,1%	6,2%	3,1%	3,1%	23,1%
	Stadion	25,0%	15,0%	8,3%		6,7%	8,3%	5,0%	30,0%
	Parmova	26,2%	16,4%	6,6%		8,2%	8,2%	1,6%	32,8%
	RTV	10,6%	14,9%	10,6%		23,4%	12,8%		27,7%
	Tivoli (TR3)	6,6%	21,3%	9,8%		24,6%	6,6%	4,9%	26,2%
	Filozofska fakulteta	22,8%	7,0%	1,8%		22,8%			45,6%
	Stara Ljubljana	11,1%	11,1%	18,5%		29,6%	7,4%		22,2%
	Trnovo	29,6%	8,5%	11,3%		16,9%	12,7%	1,4%	19,7%
	Murgle	22,9%	18,6%	7,1%		14,3%	10,0%	4,3%	20,0%
	Sibirija	39,1%	4,3%	6,5%		2,2%	10,9%	2,2%	34,8%
	Rakova Jelša	36,1%	5,6%	13,9%		4,2%	6,9%		33,3%
	Trzin	75,5%		4,1%	4,1%		4,1%		12,2%
	Domžale	41,2%		5,9%	14,7%	5,9%		2,9%	29,4%
	Kamnik	78,8%		2,4%	10,6%	2,4%	3,5%	1,2%	1,2%

Delež anketirancev znotraj posameznih območij koridorja, ki se na delo/v šolo vozijo z avtomobilom:



Anketiranci na primestnih območjih za opravljanje posameznih aktivnosti v Ljubljani, v bistveno večji meri uporabljajo avtomobil kot anketiranci, ki živijo v Ljubljani. Kljub temu je tudi pri prebivalcih Ljubljane opaziti visoko odvisnost od avtomobilskega prevoza v primeru opravljanja določenih aktivnosti. Anketiranci s posameznih območij v Ljubljani kot so BS, Brinje, Plava laguna, Sibirija in Rakova Jelša tako v veliki uporablajo avtomobil za prevoz na delo (v šolo), podobne značilnosti pa je opaziti tudi pri anketirancih iz Rakove Jelše in Sibirija ko gre za nakupovanje v mestnem središču, ali pa obisk mestnega središča, kjer nekoliko bolj izstopata še Rotunda in Brinje. Kljub temu pa je potrebno omeniti, da anketiranci na območju Bežigrada (BS, Rotunda, Brinje, Kardeljeva ploščad) za opravljanje posameznih aktivnosti v nadpovprečni meri uporabljajo avtobus, anketiranci iz mestnega središča uporabljajo kolo in hodijo peš, anketiranci iz primestnih območij pa so močno navajeni na uporabo avtomobilskega prevoza.

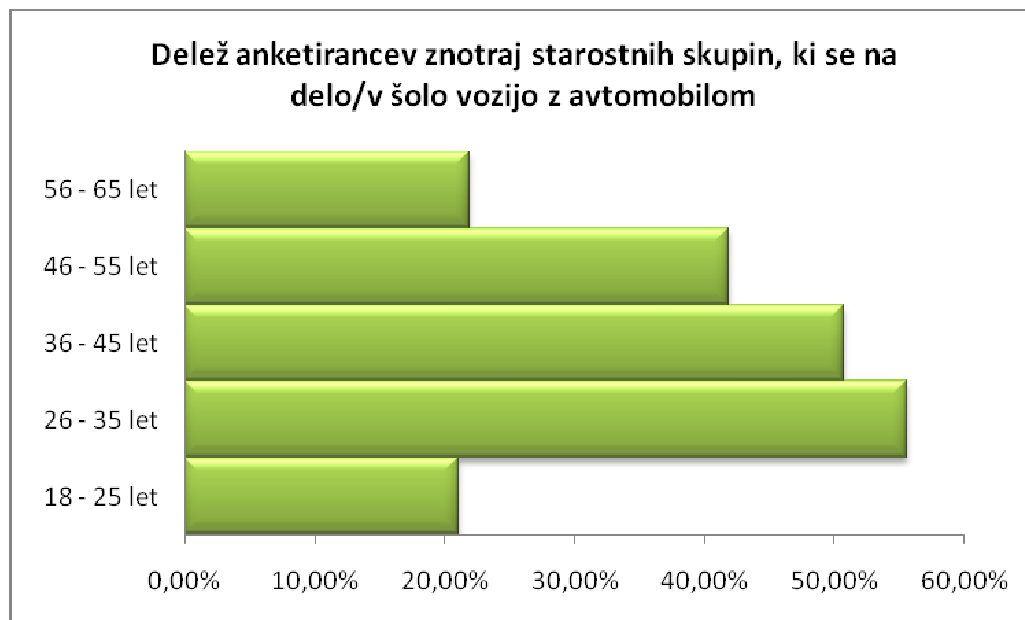
4) **Vprašanje 2.1** - Podrobno **analizo po posameznih prevoznih sredstvih:**
avtomobil, peš, avtobus, kolo, vlak, drugo.

Glede na prevozno sredstvo za prihod na delo oz. v službo smo anketirance razporedili po spolu, starosti, izobrazbi, področju dela.

		Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?									
		Avtomobil	Kolo	Motorno koli, skuter, moped	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Drugo	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
<u>Spol</u>	Moški	38,3%	9,5%	0,5%	6,3%	2,0%	11,0%	6,3%		2,0%	24,1%
	Ženska	29,4%	8,9%		12,2%	1,5%	11,4%	7,8%	0,2%	1,8%	26,9%

		Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?							
		Avtomo- bil	Kolo	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
<u>STAROST</u>	18 - 25 let	21,1%	14,7%	26,3%	3,2%	21,6%	10,5%	1,1%	1,1%
	26 - 35 let	55,6%	11,7%	7,3%	1,6%	12,5%	8,1%	2,4%	0,4%
	36 - 45 let	50,7%	10,7%	6,4%	2,9%	14,3%	8,6%	2,1%	3,6%
	46 - 55 let	41,9%	11,6%	14,0%	1,6%	10,1%	12,4%	3,1%	5,4%
	56 - 65 let	21,9%	5,3%	3,6%	0,6%	7,7%	4,1%	1,8%	55,0%
	Nad 65 let	2,9%	0,6%				0,6%	1,2%	94,7%

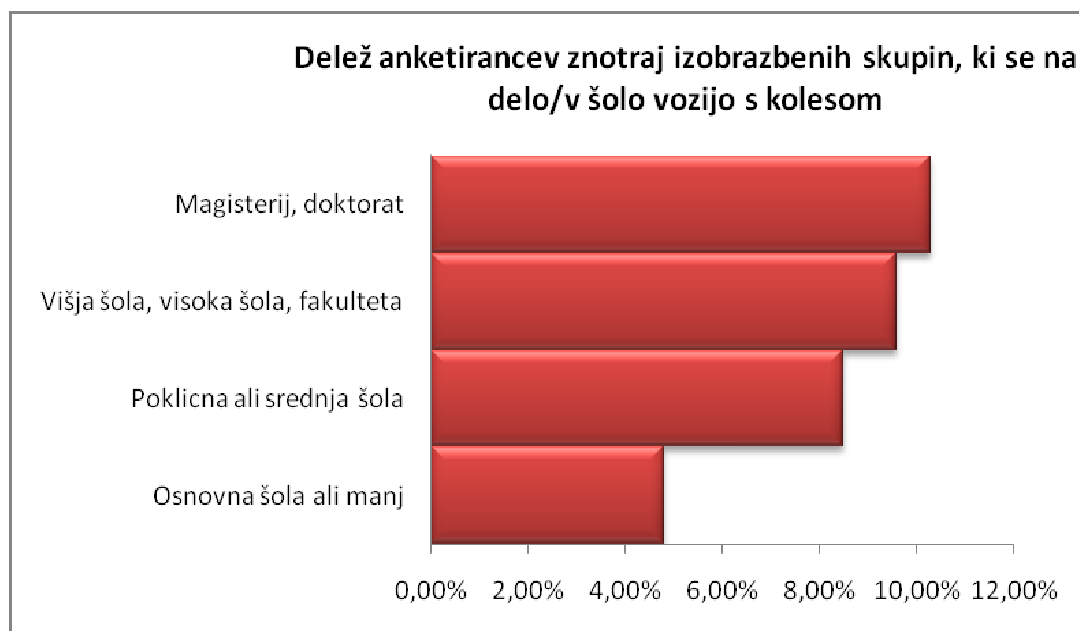
Starost – uporaba avtomobila za prihod na delo (v šolo)



CIVITAS Elan – measure 4.1

		Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?								
		Avtomobil	Kolo	Motorno koli, skuter, moped	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
<u>Izobrazba</u>	Osnovna šola ali manj	9,5%	4,8%		9,5%	4,8%	9,5%			61,9%
	Poklicna ali srednja šola	28,3%	8,5%	0,5%	14,0%	1,7%	11,1%	7,0%	1,4%	27,5%
	Višja šola, visoka šola, fakulteta	37,3%	9,6%		6,4%	1,7%	10,5%	7,9%	2,1%	24,6%
	Magisterij, doktorat	34,5%	10,3%		10,3%	1,1%	17,2%	5,7%	3,4%	16,1%

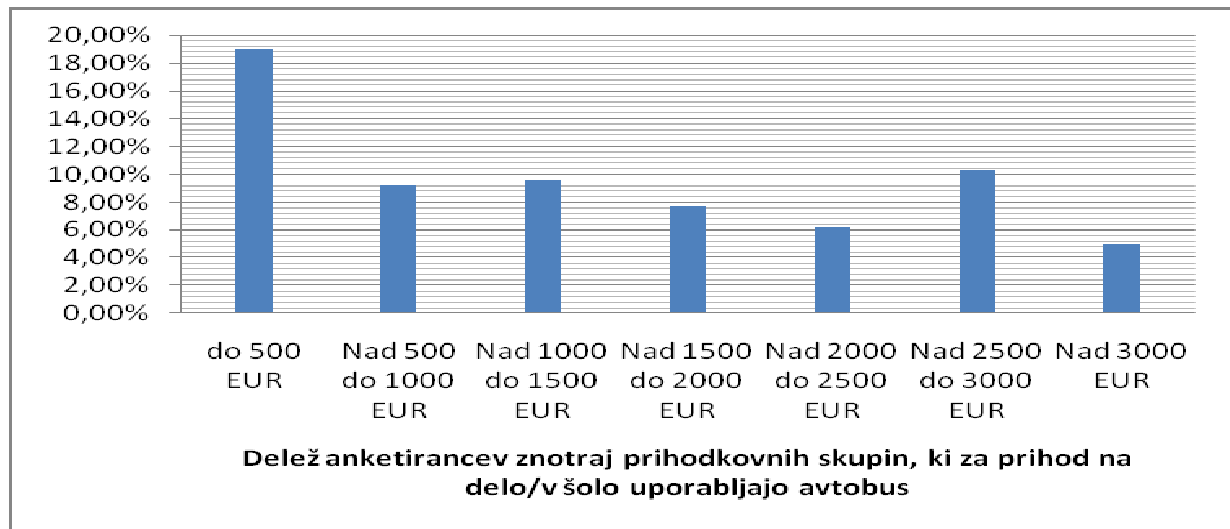
Izobrazba – uporaba kolesa za prihod na delo (v šolo)



CIVITAS Elan – measure 4.1

		Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?							
		Avtomobil	Kolo	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
<u>Področje dela</u>	Državna/občinska uprava, vojska, policija	31,7%	12,7%	12,7%	4,8%	22,2%	11,1%	1,6%	1,6%
	Javni zavod (zdravstvo, šolstvo ipd.)	38,6%	20,0%	9,7%	3,4%	15,9%	10,3%		1,4%
	Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	47,1%	23,5%	5,9%		11,8%	5,9%		5,9%
	Podjetje v državni lasti	58,7%	3,2%	14,3%	1,6%	7,9%	12,7%		1,6%
	Podjetje v privatni lasti	65,7%	6,9%	6,6%	1,5%	8,8%	6,9%	3,3%	
	Gospodinja	66,7%						33,3%	
	Dijak, študent	18,8%	14,8%	26,7%	2,8%	24,4%	11,4%	1,1%	
	Upokojenec/ka								100,0%
	Nezaposlen/a	21,4%	21,4%	21,4%			7,1%	7,1%	21,4%
	Drugo	40,0%	20,0%			20,0%	20,0%		
	Samozaposlen	25,0%	12,5%	4,2%		29,2%	8,3%	20,8%	

		Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?							
		Avtomobil	Motorno koli, skuter, moped	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
<u>Ali nam lahko zaupate koliko znaša povprečen dohodek vašega celotnega gospodinjstva (neto vsota na mesec)?</u>	do 500 EUR	7,1%		19,0%	2,4%	11,9%	4,8%		42,9%
	Nad 500 do 1000 EUR	24,8%		9,2%	0,7%	9,2%	2,6%	1,3%	45,8%
	Nad 1000 do 1500 EUR	30,8%		9,6%	2,6%	7,7%	7,7%	1,3%	30,8%
	Nad 1500 do 2000 EUR	38,5%		7,7%	3,5%	8,4%	4,9%	2,8%	23,1%
	Nad 2000 do 2500 EUR	46,9%		6,2%	2,7%	6,2%	9,7%	3,5%	15,9%
	Nad 2500 do 3000 EUR	39,7%		10,3%	1,7%	17,2%	13,8%		10,3%
	Nad 3000 EUR	54,5%		5,0%		13,9%	6,9%	3,0%	8,9%
	Brez odgovora	24,3%	0,7%	13,1%	1,1%	15,7%	9,0%	1,5%	23,5%

Dohodek – uporaba avtobusa

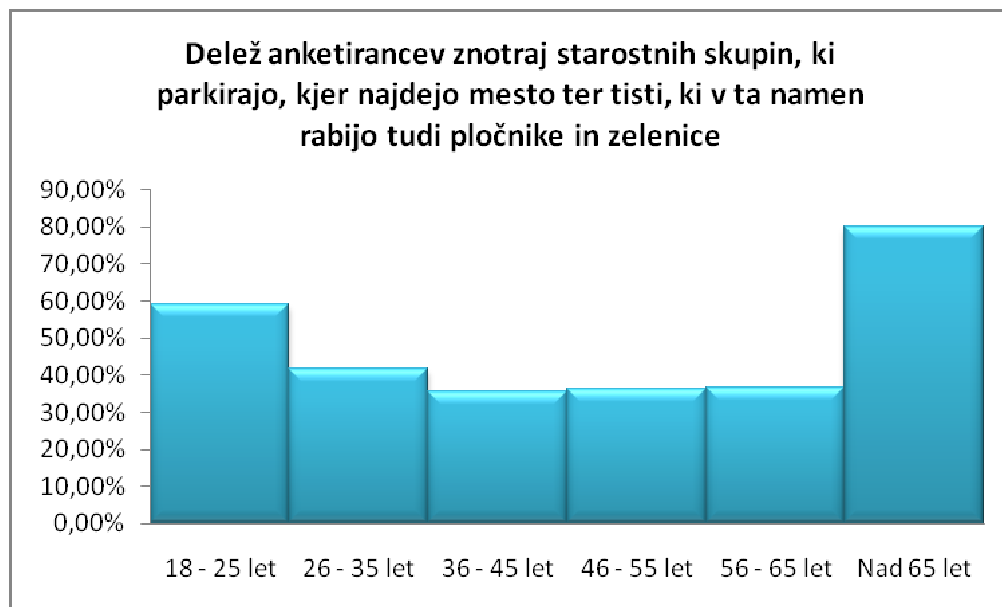
V Ljubljani so podobno kot v nekaterih drugih po značilnostih sorodnih evropskih mestih (npr. Graz) opazne razlike med moškimi in ženskimi uporabniki/nicami avtomobila in javnega prevoza. Razlike pri uporabnikih avtomobila med moškimi in ženskami sicer niso tako velike, vendar opazne (razlika znaša cc. 10%). Se večje so razlike pri uporabnikih/icah javnega prevoza, saj v tej kategoriji glede na število vseh uporabnikov/ic javnega prevoza močno prevladujejo ženske (na območju koridorja se na sredstvih javnega prevoza vozi skoraj se enkrat toliko žensk kot moških!!! (6,3% vs. 12,2%). Z avtomobili se pretežno vozijo prebivalci v starostni skupinah 26-35 in 36-45 let, kar je po svoje razumljivo, ker gre za srednje, ekonomsko najbolj aktivne starostne razrede; z avtobusom pa se pretežno vozijo mladi do 18-25 let (teh je 26,3%). Če dodatno križamo spremenljivke starost, spol in način prevoza, dobimo ven spet zanimive rezultate, saj se med mladimi (18-25) pretežno vozijo moški, žensk je za približno polovico manj in se raje vozijo z avtobusom (32,5%). Zanimiva pa je tudi kategorija 26-35 let kjer so v kategoriji vožnje z avtomobilom moški in ženske kar poravnani (58 oz 53%) kar lahko na prvi pogled kaže na to da se nove generacije precej hitreje navadijo na uporabo avtomobila ko dosežejo določeno starost in ekonomski status, lahko pa to kaze tudi na spremenjen bolj individualen način življenja oz. življenjski stil tako moških kot žensk, za kar je seveda potreben avtomobil, ki omogoča večjo mobilnost. Avtomobil približno enakomerno uporabljajo za prihod na delo (v šolo) vse izobrazbene skupine, razen najmanj izobraženih, ki so zastopani v najmanjši meri oz. se povečini uvrščajo med nezaposlene. Zaposleni v državni/občinski upravi in javnih zavodih povečini kombinirajo različne vrste prevoza, medtem ko zaposleni v podjetjih v bistveno večji meri uporabljajo avtomobil. Dijaki in študenti v največji meri uporabljajo avtobus ali hodijo peš. Anketiranci iz gospodinjstev z nižjimi prihodki v večji meri uporabljajo avtobus in hodijo peš, medtem ko tisti v premožnejših gospodinjstvih v večji meri uporabljajo avtomobil, izjema je le razred med 2500 in 3000 EUR, kjer gre za bolj izobražene pripadnike višjega srednjega sloja, ki so tudi bolj ekološko osveščeni.

5) **Vprašanje 2.2.1** - analiza anketirancev 32,2 % **nimam zagotavljenega parkirnega mesta (izvor, starost, spol, čas potovanja v službo)**

Za vprašanje »Ali imate na delovnem mestu zagotovljeno parkirišče za vaš avtomobil?« smo združili tiste, ki nimajo zagotavljenega parkirnega prostora in skupino, ki parkira, kjer najde mesto s tistimi, ki v ta namen rabijo tudi pločnike in zelenice. To skupino anketirancev smo označili s številko 4 (skupine 1, 2, 3 so ostale enake kot sicer), iz sledečih tabel pa je razvidno, kako se pripadnost tej skupini kaže glede na starost, izobrazbo, področje dela, neto dohodek, območje koridorja (razlika glede na spol je minimalna).

		(rec) Rekordirane spremenljivke			
		1 – imam službeno parkirišče, ki ga plačuje delodajalec	2 – imam službeno parkirišče, ki ga plačujem sam	3 – najemam zasebno parkirno mesto v bližini službe	4 – nimam zagotavljenega parkirnega mesta
STAROST	18 - 25 let	36,4%	4,5%		59,1%
	26 - 35 let	55,4%	1,4%	1,4%	41,7%
	36 - 45 let	55,7%	7,6%	1,3%	35,4%
	46 - 55 let	53,4%	8,6%	1,7%	36,2%
	56 - 65 let	55,3%	7,9%		36,8%
	Nad 65 let	20,0%			80,0%

Starost – nimam zagotavljenega parkirnega mesta



CIVITAS Elan – measure 4.1

		rec			
		1,00	2,00	3,00	4,00
<u>Izobrazba</u>	Osnovna šola ali manj	100,0%			
	Poklicna ali srednja šola	58,8%	3,4%	0,8%	37,0%
	Višja šola, visoka šola, fakulteta	47,7%	4,2%	1,4%	46,8%
	Magisterij, doktorat	61,3%	16,1%		22,6%

		rec			
		1,00	2,00	3,00	4,00
<u>Področje dela</u>	Državna/občinska uprava, vojska, policija	54,5%	9,1%		36,4%
	Javni zavod (zdravstvo, šolstvo ipd.)	59,3%	1,7%	1,7%	37,3%
	Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	62,5%	12,5%		25,0%
	Podjetje v državni lasti	61,0%	7,3%		31,7%
	Podjetje v privatni lasti	55,1%	4,9%	1,1%	38,9%
	Gospodinja	50,0%			50,0%
	Dijak, študent	22,9%	5,7%		71,4%
	Nezaposlen/a	33,3%			66,7%
	Drugo	100,0%			
	Samozaposlen			14,3%	85,7%

		rec		
		1,00	2,00	4,00
<u>Ali nam lahko zaupate koliko znaša povprečen dohodek vašega celotnega gospodinjstva (neto vsota na mesec)?</u>	do 500 EUR			100,0%
	Nad 500 do 1000 EUR	64,9%	2,7%	32,4%
	Nad 1000 do 1500 EUR	47,2%	1,9%	50,9%
	Nad 1500 do 2000 EUR	63,6%	5,5%	30,9%
	Nad 2000 do 2500 EUR	49,1%	5,3%	45,6%
	Nad 2500 do 3000 EUR	52,0%	4,0%	44,0%
	Nad 3000 EUR	54,4%	12,3%	33,3%

		rec			
		1,00	2,00	3,00	4,00
<u>Vzorčna enota</u>	BS	48,6%	5,7%		45,7%
	Rotunda	30,0%		10,0%	60,0%
	Brinje	57,1%			42,9%
	Kadeljeva ploščad	62,5%			37,5%
	Plava laguna	36,0%	4,0%	4,0%	56,0%
	Stadion	61,5%		7,7%	30,8%
	Parmova	50,0%	5,6%		44,4%
	RTV	57,1%	14,3%		28,6%
	Tivoli (TR3)	100,0%			
	Filozofska fakulteta	69,2%			30,8%
	Stara Ljubljana	60,0%			40,0%
	Trnovo	57,7%	7,7%	3,8%	30,8%
	Murgle	36,8%	5,3%		57,9%
	Sibirija	52,4%	9,5%		38,1%
	Rakova Jelša	50,0%	7,1%		42,9%
	Trzin	57,9%	2,6%		39,5%
	Domžale	54,5%			45,5%
	Kamnik	54,4%	7,4%		38,2%

Probleme s parkiranjem na delovnem mestu oz. anketiranci, ki zagotovljenega parkirišča na delovnem mestu spadajo pretežno med mlajše starostne skupine (do 35 let), kar pojasnjujemo z domnevo, da jo zapolnjujejo osebe, ki so delovno aktivne, nimajo pa še »uveljavljenega« statusa na delovnem mestu in posledično zagotovljenega parkirnega mesta kot njihovi starejši kolegi. To tezo podpirajo tudi podatki o izobrazbi, kjer pretežno osebe s končano višjo, visoko šolo, fakulteto nimajo zagotovljenega parkirnega prostora na delovnem mestu. Probleme s parkiranjem na delovnem mestu imajo še dijaki in študenti, ki za zaradi »začasnega« delovnega mesta nimajo povečini nimajo možnosti pridobitve parkirne površine za avtomobil.

- 6) **Vprašanje 2.4** - Katero vrsto prevoza uporabljajo anketiranci, ki so oddaljeni do 5 km, 6 do 10 in nad 10 km? **Vprašanje 2.5** - Katero vrsto prevoza uporabljajo anketiranci glede na čas potovanja; **Vprašanje 2.5** - tudi obnašanje ločeno za posamezne vzorčne enote.

Najprej smo preverili katero vrsto prevoza za prihod na delo (v šolo) uporabljajo anketiranci glede na oddaljenost (v minutah ter kilometrih) od kraja zaposlitve (šole), nato pa smo glede na dve obravnavani tematiki anketirance porazdelili tudi po območju koridorja.

		Kako daleč je od vašega stalnega bivališča do kraja zaposlitve (sole)?						
		Do 2 km	3 - 5 km	6 - 10 km	11 - 20 km	21 - 30 km	Vec kot 30 km	Delam doma
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?	Avtomobil	10,7%	23,9%	18,7%	18,7%	16,7%	6,6%	0,3%
	Kolo	49,0%	37,5%	9,4%				
	Motorno koli, skuter, moped			100,0%				
	Avtobus	15,5%	36,1%	26,8%	11,3%	4,1%	5,2%	
	Vlak	5,6%			50,0%	44,4%		
	Hodim peš	79,0%	9,2%	2,5%	0,8%		5,9%	
	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	29,3%	45,3%	6,7%	6,7%	8,0%	4,0%	
	Drugo						100,0%	
	Delam doma.							5,9%
	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.							13,7%

CIVITAS Elan – measure 4.1

		Koliko časa porabite za prihod nad delo (v solo)?							Ne hodim v službo (v solo), sem v pokoju
		Do 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	31 - 45 min	46 min - 1 ure	Več kot 1 uro	Delam doma	
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v solo)?	Avtomobil	17,2%	35,9%	18,4%	13,2%	8,6%	2,9%	3,7%	
	Kolo	33,7%	46,3%	13,7%	2,1%			4,2%	
	Motorno kolo, skuter, moped			100,0%					
	Avtobus	5,0%	21,8%	37,6%	24,8%	10,9%			
	Vlak	5,6%			33,3%	38,9%	22,2%		
	Hodim peš	54,6%	29,4%	10,9%	1,7%		0,8%	2,5%	
	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	16,0%	32,0%	28,0%	10,7%	10,7%	2,7%		
	Drugo						100,0%		
	Delam doma.							100,0%	
	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.							0,4%	
									99,6%

		Kako daleč je od vasega stalnega bivalisca do kraja zaposlitve (sole)?							
		Do 2 km	3 - 5 km	6 - 10 km	11 - 20 km	21 - 30 km	Vec kot 30 km	Delam doma	99
Vzorčna enota	BS	14,0%	32,3%	16,1%	1,1%		6,5%		30,1%
	Rotunda	10,4%	25,0%	10,4%			6,3%		47,9%
	Brinje	20,4%	29,6%	9,3%	9,3%	5,6%	1,9%	14,8%	9,3%
	Kardeljeva ploščad	21,1%	17,5%	14,0%	1,8%	1,8%	14,0%	22,8%	7,0%
	Plava laguna	21,5%	15,4%	7,7%	9,2%	4,6%	6,2%		35,4%
	Stadion	22,8%	26,3%	10,5%	3,5%		1,8%		35,1%
	Parmova	29,5%	18,0%	4,9%	6,6%	4,9%	1,6%	11,5%	23,0%
	RTV	40,4%	21,3%	6,4%	2,1%	2,1%			27,7%
	Tivoli (TR3)	40,0%	18,3%	6,7%			1,7%		33,3%
	Filozofska fakulteta	32,7%	12,7%	5,5%	1,8%			12,7%	34,5%
	Stara Ljubljana	40,7%	22,2%	14,8%					22,2%
	Trnovo	28,6%	21,4%	11,4%	7,1%	2,9%	5,7%		22,9%
	Murgle	21,7%	30,4%	11,6%	2,9%	1,4%	4,3%		27,5%
	Sibirija	16,3%	16,3%	18,6%	4,7%	4,7%			39,5%
	Rakova Jelša	13,9%	15,3%	15,3%	11,1%	2,8%			41,7%
	Trzin	6,1%	8,2%	24,5%	44,9%	2,0%		6,1%	8,2%
	Domžale	5,9%			47,1%	11,8%	2,9%		32,4%
	Kamnik	2,4%	3,5%	3,5%	18,8%	62,4%	7,1%	1,2%	1,2%

CIVITAS Elan – measure 4.1

		Koliko časa porabite za prihod nad delo (v solo)?							
		Do 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	31 - 45 min	46 min - 1 ure	Več kot 1 uro	Delam doma	Ne hodim v službo (v solo), sem v pokoju
Vzorčna enota	BS	17,2%	26,9%	16,1%	5,4%	2,2%	2,2%	1,1%	29,0%
	Rotunda	16,0%	16,0%	12,0%	10,0%	4,0%		4,0%	38,0%
	Brinje	17,0%	24,5%	17,0%	15,1%	1,9%		1,9%	22,6%
	Kadelljeva ploščad	28,3%	11,7%	11,7%	8,3%	8,3%		3,3%	28,3%
	Plava laguna	23,1%	15,4%	16,9%	3,1%	4,6%	1,5%	12,3%	23,1%
	Stadion	11,7%	35,0%	11,7%	5,0%			6,7%	30,0%
	Parmova	16,7%	30,0%	18,3%			1,7%		33,3%
	RTV	21,3%	40,4%	6,4%	4,3%				27,7%
	Tivoli (TR3)	31,7%	21,7%	10,0%	1,7%		1,7%	8,3%	25,0%
	Filozofska fakulteta	21,8%	25,5%	3,6%	1,8%				47,3%
	Stara Ljubljana	33,3%	29,6%	11,1%	3,7%				22,2%
	Trnovo	18,3%	29,6%	16,9%	5,6%	2,8%	4,2%	2,8%	19,7%
	Murgle	17,4%	26,1%	14,5%	8,7%	4,3%	1,4%	7,2%	20,3%
	Sibirija	13,3%	20,0%	17,8%	6,7%	4,4%		2,2%	35,6%
	Rakova Jelša	4,2%	26,8%	11,3%	11,3%	5,6%		7,0%	33,8%
	Trzin	4,1%	36,7%	24,5%	16,3%	4,1%		2,0%	12,2%
	Domžale	8,8%	2,9%	20,6%	17,6%	17,6%		2,9%	29,4%
	Kamnik	5,9%	10,6%	16,5%	24,7%	29,4%	10,6%	1,2%	1,2%

Anketiranci v oddaljenosti do 5 km največ hodijo peš (zlasti do 2 km), uporabljajo kolo, avtobus ali pa kombinirajo različne načine prevoza. Nad 6 km se bistveno poveča uporaba avtomobila in vlaka. Anketiranci, ki na delovno mesto hodijo peš ali uporabljajo kolo večinoma ne potrebujejo do kraja zaposlitve več kot 20 min, kar je razumljivo, ker gre za prebivalce Ljubljane, kjer razdalje med posameznimi lokacijami v mestnem središču niso pretirano velike. Skladno z oddaljenostjo od delovnega mesta narašča uporaba avtomobila in poraba časa, ki pa še zmeraj ni tako velika (do 45 min) kot v primeru večjih evropskih, svetovnih mest, kjer so dolžine in poraba časa pri dnevnih migracijah precej višje. Anketiranci, ki živijo na območju Ljubljane povečini nimajo do lokacije zaposlitve (šole) več kot 5 km, oddaljenost od delovnega mesta naraste šele pri anketirancih s primestnih območij (Trzin, Domžale, Kamnik). Podobni rezultati se pokažejo pri porabi časa za prihod na delovno mesto, kjer anketiranci v Ljubljani povečini ne potrebujejo več kot 20 min, na primestnih območjih pa bistveno več (med 20 min do 1 ure).

- 7) Vprašanja 1.3. in 1.4 – Kakšna je **korelacija med negativnimi odgovori glede tramvajskih prog v vprašanju 1.4 – 3 in 1.3. -4** (ali so to isti ljudje - ne podpirajo, ker se jim zdi nesmiselno? – ali so ti anketiranci naklonjeni širitvi cest 5.0 – 6 in 7) in kakšen **odnos imajo do rumenih linij**? Kakšna je njihova osnovna struktura?

Anketirance, ki so na vprašanje 1.4 – 3 (ali podpirate izgradnjo tramvajskih prog) odgovorili, »sploh ne podpiram« ter »ne podpiram« smo združili, nato pa najprej preverili, ali gre za isto skupino, ki so negativno odgovorili na vprašanje 1.3 – 4. Rezultati so pokazali, da se ti dve skupini zelo močno pokrivata tj. ujemata se v več kot 80%. To skupino anketirancev smo naprej obravnavali glede na vprašanja 4.0 – 10 (uvredba rumenega pasu) ter 5.0 – 6,7, nato pa še območju koridorja, spolu, starosti, izobrazbi in področju dela.

	V kolikšni meri podpirate uvedbo posebnega pasu, rezerviranega izključno za javni prevoz (t.i. "rumeni pas")?				
	Sploh ne podpiram	Ne podpiram	Niti-niti	Podpiram	Zelo podpiram
tramvaj_negativno (vpr. 1.4)	2,1%	6,7%	13,9%	41,2%	36,1%

	Kolo in javni potniški promet morata imeti prednost pred ostalimi prevoznimi sredstvi.				
	Sploh se ne strinjam.	Se ne strinjam.	Niti-niti	Se strinjam.	Popolnoma se strinjam.
tramvaj_negativno (vpr. 1.4)	1,7%	11,3%	16,3%	44,2%	26,7%

	Prehod z avtomobilskega na javni potniški promet bi zmanjšal prometne obremenitve v mestnem središču.				
	Sploh se ne strinjam.	Se ne strinjam.	Niti-niti	Se strinjam.	Popolnoma se strinjam.
tramvaj_negativno (vpr. 1.4)	3,3%	2,5%	14,6%	47,5%	32,1%

	Spol	
	Moški	Ženska
tramvaj_negativno (vpr. 1.4)	39,9%	60,1%

	STAROST					
	18 - 25 let	26 - 35 let	36 - 45 let	46 - 55 let	56 - 65 let	Nad 65 let
tramvaj_negativno (vpr. 1.4)	17,2%	23,8%	13,8%	11,3%	17,6%	16,3%

	Izobrazba			
	Osnovna šola ali manj	Poklicna ali srednja šola	Višja šola, visoka šola, fakulteta	Magisterij, doktorat
tramvaj_negativno (vpr. 1.4)	4,6%	44,0%	46,1%	5,4%

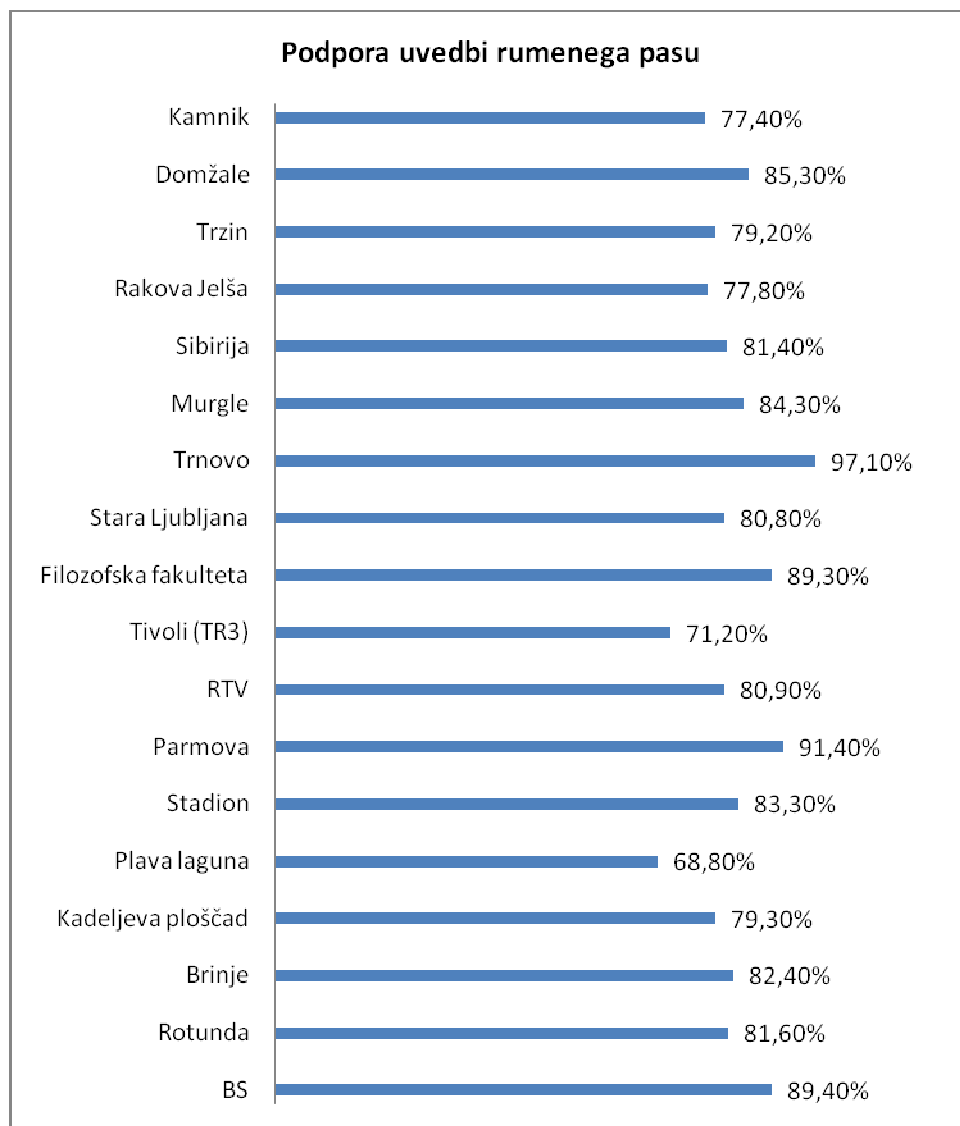
Pri vprašanjih povezanih z gradnjo tramvajskih prog ali uvajanjem rumenih pasov, ni večjih opaznih posebnosti tj. odgovori so podobno kot v osnovnem sumarnem zapisu razporejeni tudi po križanju podatkov. Večina anketirancev, ki so proti uvajanju tramvajskih prog, navidezno močno zagovarja tudi bolj ekološke in trajnostne vzorce mobilnosti (rumene

pasove, poudarjanje prednosti kolesa in javnega potniškega prometa), ki naj bi zmanjševali rabo avtomobilskega prevoza, vendar kot se je pokazalo že pri obravnavi »kontrolnih vprašanj« v osnovnem sumarnem zapisu, kjer jih sprašujemo tudi po konkretnih ukrepih s katerimi naj bi zmanjševali odvisnost od avtomobilskega prevoza ugotavljamo da podpirajo pretežno le spremembe, ki so povezane z čim manjšimi ekonomskimi stroški. Večjih razlik ali posebnosti tudi ni opaziti pri križanju podatkov o anketirancih, ki zavračajo izgradnjo tramvajskih prog s podatki o lokaciji, spolu, starosti, izobrazbi in področju dela.

- 8) **Vprašanje 4.0. – 10** (uvredba rumenega pasu) - Kakšno je razmerje pri **primestnih anketirancih** in na **posameznih lokacijah** (vzorčnih enotah) **skrajni sever in skrajni jug koridorja** do javnega potniškega prometa in uvedbe rumenih pasov?

Odgovore na vprašanje, ali podpirate uvedbo rumenega pasu (4.10), smo združili po sledečem ključu: »sploh ne podpiram« ter »ne podpiram« sta označena kot 1, »niti ne podpiram, niti podpiram« kot 2 in »podpiram« in »zelo podpiram« kot 3.

	rum_rec (rekodirana spremenljivka rumeni pasovi)		
	1 – ne podpiram	2 – niti/niti	3 - podpiram
Vzorčna enota BS	2,1%	8,5%	89,4%
Rotunda	10,2%	8,2%	81,6%
Brinje	3,9%	13,7%	82,4%
Kadeljeva ploščad	6,9%	13,8%	79,3%
Plava laguna	10,9%	20,3%	68,8%
Stadion	3,3%	13,3%	83,3%
Parmova		8,6%	91,4%
RTV	8,5%	10,6%	80,9%
Tivoli (TR3)	15,3%	13,6%	71,2%
Filozofska fakulteta	5,4%	5,4%	89,3%
Stara Ljubljana	11,5%	7,7%	80,8%
Trnovo	1,4%	1,4%	97,1%
Murgle	5,7%	10,0%	84,3%
Sibirija	11,6%	7,0%	81,4%
Rakova Jelša	2,8%	19,4%	77,8%
Trzin	6,3%	14,6%	79,2%
Domžale	2,9%	11,8%	85,3%
Kamnik	4,8%	17,9%	77,4%



Anketiranci na vseh lokacijah močno podpirajo uvedbo rumenih pasov. Na vseh lokacijah je podpora uvedbi rumenih pasov vsaj 70%. Na posameznih območjih je zaznati določena manjša odstopanja, kjer nasprotovanje preseže mejo 10% anketirancev. V tej luči je potrebno opozoriti na območje Stare Ljubljane, Rotunde, Sibirijske, še nekoliko bolj pa na območja Plave lagune in Tivolija, kjer je zaznati tudi večji delež neopredeljenih glede tega vprašanja. Določen manjši delež neopredeljenih je opaziti tudi na primestnih območjih, kar gre pripisati predvsem dejstvu, da anketiranci s teh območij še ne vedo natančno kaj bo spremenjena prometna ureditev v Ljubljani pomenila za njihove vsakdanje delovne migracije v Ljubljano. Glede na severni in južni del koridorja ni opaznih večjih razlik v stopnjah podpore, ki je povsod visoka.

- 9) **Vprašanje 5.0 – 3 - osnovne interpretacije izbranih spremenljivk** vprašanj; kako so po posameznih odgovorih anketiranci naklonjeni **uvedbi rumenih linij**, kak odnos imajo do **širitve vpadnic, od kod so** oziroma kje so odgovarjali na vprašanje. **Vprašanje 5.0 – 5, 6 in 8 -** potrebujemo **osnovne interpretacije izbranih spremenljivk** vprašanj ter informacijo za vsako skupino odgovorov, kakšna je **struktura prevoza na delo ali v šolo** pri anketiranih

Odgovore na vprašanja 5.0 – 3, 5, 6 in 8 smo združili po že znanem ključu – nestrinjanje je označeno s številko 1, vmesni odgovor je 2 in podpora je 3. Najprej smo vsako od vprašanj preverili glede na območje koridorja ter vrsto prevoznega sredstva za prihod na delo (v šolo), nato pa še odnos do uvedbe rumenega pasu (4.0 - 10) in do širitve vpadnic (5.0 – 8) za vprašanje 5.0 – 3 (izboljšanje povezav obrobni delov z mestnim središčem).

		Izboljšati bi morali povezave obrobni predelov mesta z mestnim središčem.		
		1 – ne strinjam se	2 – niti/niti	3 – strinjam se
Vzorčna enota	BS	4,3%	10,6%	85,1%
	Rotunda	2,1%	12,5%	85,4%
	Brinje	6,0%	24,0%	70,0%
	Kadeljeva ploščad	3,4%	20,7%	75,9%
	Plava laguna	7,8%	17,2%	75,0%
	Stadion	11,7%	25,0%	63,3%
	Parmova	3,3%	11,7%	85,0%
	RTV	13,3%	28,9%	57,8%
	Tivoli (TR3)	5,2%	20,7%	74,1%
	Filozofska fakulteta	5,4%	19,6%	75,0%
	Stara Ljubljana	7,4%	7,4%	85,2%
	Trnovo	7,0%	25,4%	67,6%
	Murgle	4,3%	15,7%	80,0%
	Sibirija	7,1%	21,4%	71,4%
	Rakova Jelša	8,6%	15,7%	75,7%
	Trzin		10,2%	89,8%
	Domžale	6,1%	24,2%	69,7%
	Kamnik	4,8%	17,9%	77,4%

CIVITAS Elan – measure 4.1

		Prehod z avtomobilskega na javni potniški promet bi zmanjšal prometne obremenitve v mestnem središču.		
		1,00	2,00	3,00
Vzorčna enota	BS	4,3%	7,4%	88,3%
	Rotunda	4,3%	4,3%	91,5%
	Brinje		13,5%	86,5%
	Kadeljeva ploščad	8,2%	4,9%	86,9%
	Plava laguna	4,8%	3,2%	92,1%
	Stadion		8,3%	91,7%
	Parmova	3,3%	11,5%	85,2%
	RTV		10,6%	89,4%
	Tivoli (TR3)		6,8%	93,2%
	Filozofska fakulteta		5,4%	94,6%
	Stara Ljubljana	7,4%	7,4%	85,2%
	Trnovo	4,2%	11,3%	84,5%
	Murgle	2,9%	7,1%	90,0%
	Sibirija	7,0%	11,6%	81,4%
	Rakova Jelša	2,8%	12,7%	84,5%
	Trzin	4,2%	10,4%	85,4%
	Domžale	5,9%	8,8%	85,3%
	Kamnik	1,2%	4,8%	94,0%

		Kolo in javni potniški promet morata imeti prednost pred ostalimi prevoznimi sredstvi.		
		1,00	2,00	3,00
Vzorčna enota	BS	8,5%	10,6%	80,9%
	Rotunda	4,3%	14,9%	80,9%
	Brinje	5,7%	18,9%	75,5%
	Kadeljeva ploščad	13,3%	10,0%	76,7%
	Plava laguna	9,2%	15,4%	75,4%
	Stadion	6,7%	6,7%	86,7%
	Parmova	6,8%	16,9%	76,3%
	RTV	14,9%	12,8%	72,3%
	Tivoli (TR3)	5,1%	13,6%	81,4%
	Filozofska fakulteta	8,9%	1,8%	89,3%
	Stara Ljubljana	11,1%	11,1%	77,8%
	Trnovo	4,2%	12,7%	83,1%
	Murgle	4,2%	12,7%	83,1%
	Sibirija	8,9%	13,3%	77,8%
	Rakova Jelša	11,1%	15,3%	73,6%
	Trzin	8,3%	29,2%	62,5%
	Domžale	5,9%	23,5%	70,6%
	Kamnik	7,1%	16,7%	76,2%

CIVITAS Elan – measure 4.1

		Obstoječe štiripasovne mestne vpadnice je potrebno razširiti v šestpasovnice.		
		1,00	2,00	3,00
Vzorčna enota	BS	19,4%	26,9%	53,8%
	Rotunda	30,4%	23,9%	45,7%
	Brinje	24,5%	24,5%	50,9%
	Kadeljeva ploščad	41,7%	21,7%	36,7%
	Plava laguna	23,4%	23,4%	53,1%
	Stadion	36,7%	23,3%	40,0%
	Parmova	28,3%	30,0%	41,7%
	RTV	31,9%	44,7%	23,4%
	Tivoli (TR3)	32,8%	29,3%	37,9%
	Filozofska fakulteta	35,7%	30,4%	33,9%
	Stara Ljubljana	33,3%	29,6%	37,0%
	Trnovo	38,0%	38,0%	23,9%
	Murgle	37,1%	22,9%	40,0%
	Sibirija	47,7%	22,7%	29,5%
	Rakova Jelša	31,9%	25,0%	43,1%
	Trzin	25,0%	35,4%	39,6%
	Domžale	32,4%	20,6%	47,1%
	Kamnik	24,4%	35,4%	40,2%

		Izboljšati bi morali povezave obrobni predelov mesta z mestnim središčem.		
		1,00	2,00	3,00
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?	Avtomobil	4,3%	17,6%	78,1%
	Kolo	12,6%	20,0%	67,4%
	Motorno koli, skuter, moped	50,0%		50,0%
	Avtobus	3,9%	18,4%	77,7%
	Vlak	11,1%	38,9%	50,0%
	Hodim peš	5,9%	23,5%	70,6%
	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	2,6%	18,4%	78,9%
	Drugo			100,0%
	Delam doma.	10,0%	15,0%	75,0%
	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.	6,3%	14,2%	79,5%

		Prehod z avtomobilskega na javni potniški promet bi zmanjšal prometne obremenitve v mestnem središču.		
		1,00	2,00	3,00
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?	Avtomobil	3,5%	12,8%	83,7%
	Kolo		6,3%	93,8%
	Motorno koli, skuter, moped			100,0%
	Avtobus	1,9%	8,7%	89,3%
	Vlak		5,6%	94,4%
	Hodim peš	4,2%	7,6%	88,2%
	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	2,6%	3,9%	93,4%
	Drugo			100,0%
	Delam doma.			100,0%
	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.	4,5%	5,3%	90,2%

CIVITAS Elan – measure 4.1

		Kolo in javni potniški promet morata imeti prednost pred ostalimi prevoznimi sredstvi.		
		1,00	2,00	3,00
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?	Avtomobil	11,5%	20,7%	67,7%
	Kolo	4,1%	3,1%	92,8%
	Motorno koli, skuter, moped	50,0%		50,0%
	Avtobus	2,9%	16,5%	80,6%
	Vlak	5,6%	22,2%	72,2%
	Hodim peš	9,2%	10,0%	80,8%
	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	3,9%	6,6%	89,5%
	Drugo			100,0%
	Delam doma.		15,0%	85,0%
	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.	7,6%	11,4%	81,0%

		Obstoječe štiripasovne mestne vpadnice je potrebno razširiti v šestpasovnice.		
		1,00	2,00	3,00
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?	Avtomobil	29,3%	25,8%	44,9%
	Kolo	40,6%	30,2%	29,2%
	Motorno koli, skuter, moped	50,0%		50,0%
	Avtobus	21,4%	41,7%	36,9%
	Vlak	38,9%	50,0%	11,1%
	Hodim peš	34,7%	26,3%	39,0%
	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	36,8%	25,0%	38,2%
	Drugo	100,0%		
	Delam doma.	30,0%	30,0%	40,0%
	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.	30,2%	26,0%	43,9%

		Izboljšati bi morali povezave obrobni predelov mesta z mestnim središčem.		
		1,00	2,00	3,00
Obstoječe štiripasovne mestne vpadnice je potrebno razširiti v šestpasovnice.	Sploh se ne strinjam.	15,4%	17,9%	66,7%
	Se ne strinjam.	6,8%	22,4%	70,7%
	Niti-niti	4,1%	20,3%	75,6%
	Se strinjam.	4,3%	17,3%	78,3%
	Popolnoma se strinjam.	3,8%	10,1%	86,1%

		Izboljšati bi morali povezave obrobni predelov mesta z mestnim središčem.		
		1,00	2,00	3,00
V kolikšni meri podpirate uvedbo posebnega pasu, rezerviranega izključno za javni prevoz (t.i. "rumeni pas")?	Sploh ne podpiram	10,0%	20,0%	70,0%
	Ne podpiram	10,0%	12,0%	78,0%
	Niti-niti	5,8%	29,2%	65,0%
	Podpiram	5,4%	18,4%	76,2%
	Zelo podpiram	6,0%	15,5%	78,5%

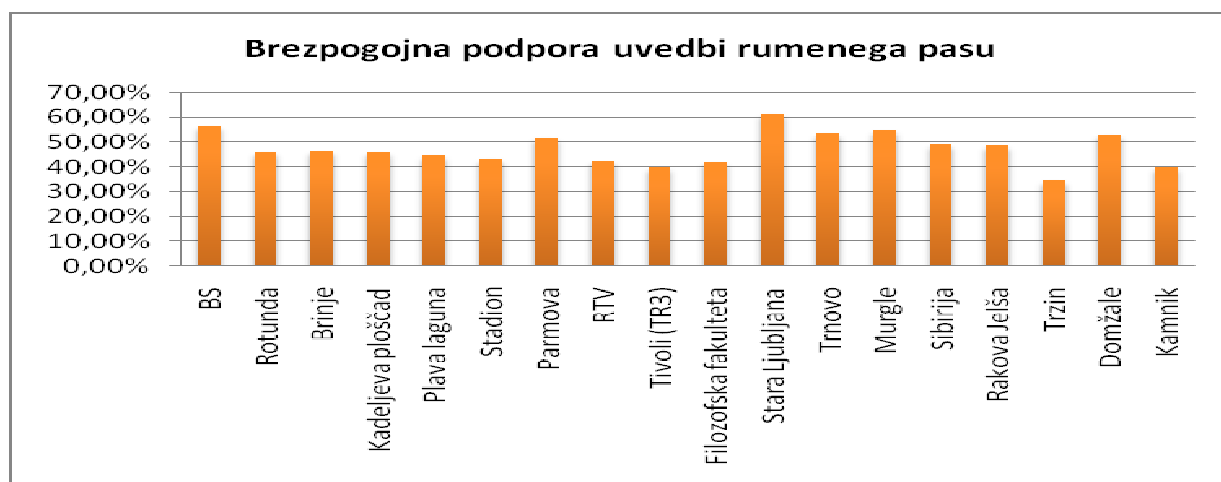
Anketiranci z vseh vzorčnih območij se močno strinjajo, da bi morali izboljšati povezave obrobni predelov mesta z mestnim središčem, nekoliko izstopata le območji Stadiona in RTV, kar lahko pojasnujemo z odporom manjših skupin prebivalcev do gradbenih posegov na območju (Stadion) oz. percepcijo trenutne preobremenjenosti mestnega središča (RTV). Podobne oz. še višje ocene strinjanja na vseh območjih je dosegla trditev, da bi prehod z avtomobilskega na javni potniški promet zmanjšal prometne obremenitve v mestnem središču in trditev da imata kolo in javni potniški promet prednost pred ostalimi prevoznimi sredstvi. Pri slednji so nekoliko izstopali le anketiranci na primestnih območjih Trzina in Domžal, ki zaradi visoke odvisnosti od avtomobilskega prevoza niso popolnoma odločeni ali jim to olajšuje ali otežuje dnevne migracije na delo. Zanimive rezultate je pokazala analiza podpore/nepodpore širitvi obstoječih štiripasovnic v šestpasovnice po posameznih vzorčnih območjih. Analiza kaže, da so anketiranci na velikem številu območij precej neopredeljeni glede trenutne širitve mestnih vpadnic (območja: Rotunda, Brinje, Sation, Parmova, Tivoli, Stara Ljubljana, Murgle, Rakova Jelša, Trzin, Domžale, Kamnik), ali pa celo odkrito nasprotujejo posegu (območja: Kardeljeva ploščad, RTV, Filozofska fakulteta, Trnovo, Sibirija). Redka mestna območja odkrito podpirajo širitve vpadnic (območja: BS, Plava laguna), kar kaže na to da je potreben temeljit premislek o možnostih, prednostih navedenih prostorskih posegov in potrebah prebivalcev ob koridorju. Ne glede na prevozno sredstvo za dostop do dela (šole) se večina anketirancev strinja, da bi morali izboljšati povezave obrobni predelov mesta z mestnim središčem, nekoliko izstopajo le uporabniki vlakov, kar je po vsej verjetnosti posledica želja po izboljšanju tudi te infrastrukture in ne le avtobusnega prometa. Še bolj visoka je podpora med uporabniki različnih prevoznih sredstev glede zmanjšanja prometne obremenitve v mestnem središču po prehodu z avtomobilskega na javni potniški promet in prednosti kolesa ter javnega potniškega prometa pred ostalimi prevoznimi sredstvi. Pri slednjem nekoliko izstopajo le uporabniki avtomobilov, kjer se zopet kaže visoka odvisnost od avtomobilskega prevoza. Največjo podporo širitvi mestnim vpadnicam izražajo avtomobilisti (44,9%), vendar je tudi med njimi več neodločenih in tistih, ki nasprotujejo širitvi (obe kategoriji skupaj 55,1%). Širitvi vpadnic odkrito nasprotujejo kolesarji in uporabniki vlakov medtem ko so ostale skupine uporabnikov različnih vrst prevoza precej neopredeljeni. Anketiranci, ki podpirajo izboljšave povezav obrobni predelov mesta z mestnim središčem podpirajo tudi širitev mestnih vpadnic, vendar zelo visok delež anketirancev iz te skupine tudi nasprotuje gradnji oz. širitvi štiripasovnic v šestpasovnice. Zelo podobno je tudi mnenje anketirancev o uvedbi rumenih pasov in izboljšavah povezav obrobni predelov mesta z mestnim središčem.

- 10) **Vprašanje 6. 2 in 7.0 - osnovne interpretacije** izbranih spremenljivk vprašanj ter za **vprašanje 7.0 - kako in koliko časa se vozijo na delo, v šolo** odgovori v skupini 47,3% in 35,9%.

Odgovore na vprašanje o uvedbi rumenega pasu (7.0) smo porazdelili glede na območje koridorja, starost, izobrazbo ter porabljen čas za vožnjo na delo.

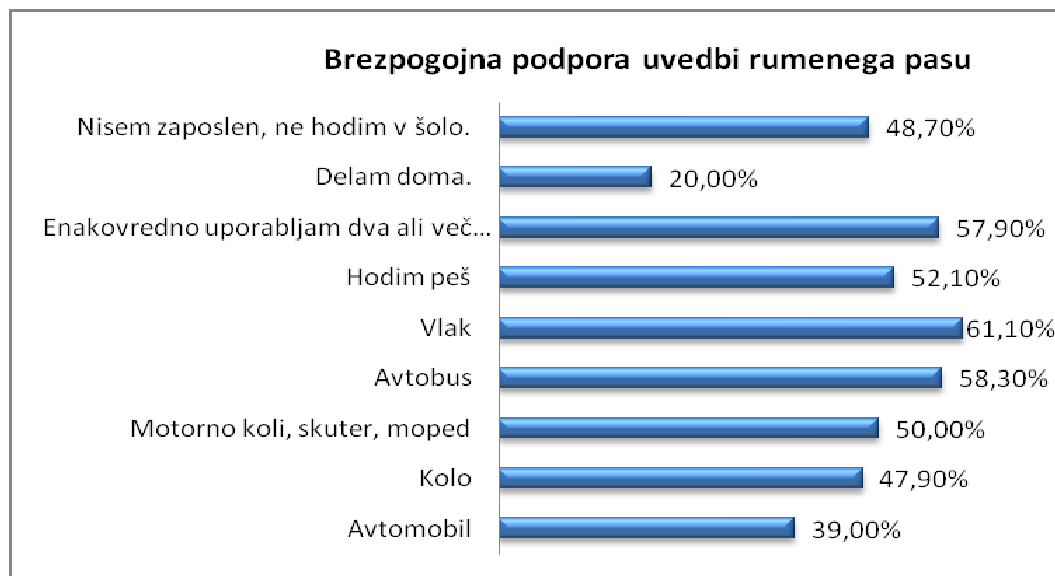
		Ali podpirate uvajanje ločenega voznega pasu na celotnem poteku linije Dunajska-Slovenska-Barjanska cesta?					
		V vsakem primeru podpiram.	Podpiram, četudi bo uvedba ločenega pasu le za avtobuse upočasnila avtom. promet	Podpiram, če rezerviran vozni pas ne bo vplival na pretočnost avtomobilskega prometa	Ne podpiram.	Drugo.	Ne vem.
STAROST	18 - 25 let	52,1%	10,0%	33,2%	1,1%	1,1%	2,6%
	26 - 35 let	37,5%	8,5%	44,8%	5,2%	0,8%	3,2%
	36 - 45 let	48,9%	5,7%	41,1%	2,8%		1,4%
	46 - 55 let	49,6%	7,8%	37,2%	3,1%		2,3%
	56 - 65 let	52,1%	7,2%	26,9%	6,0%		7,8%
	Nad 65 let	48,8%	10,1%	28,6%	5,4%	1,8%	5,4%

		Ali podpirate uvajanje ločenega voznega pasu na celotnem poteku linije Dunajska-Slovenska-Barjanska cesta?					
		V vsakem primeru podpiram.	Podpiram, četudi bo uvedba ločenega pasu le za avtobuse upoč. avto. promet	Podpiram, če rezerviran vozni pas ne bo vplival na pretočnost avto. prometa	Ne podpiram.	Drugo.	Ne vem.
Vzorčna enota	BS	56,4%	6,4%	30,9%	1,1%		5,3%
	Rotunda	45,8%	14,6%	31,3%	4,2%		4,2%
	Brinje	46,3%	7,4%	37,0%	1,9%	1,9%	5,6%
	Kadeljeva ploščad	45,9%	13,1%	32,8%	4,9%		3,3%
	Plava laguna	44,6%	7,7%	35,4%	7,7%		4,6%
	Stadion	43,3%	13,3%	33,3%	6,7%		3,3%
	Parmova	51,6%	4,8%	37,1%	1,6%		4,8%
	RTV	42,6%	8,5%	38,3%	4,3%		6,4%
	Tivoli (TR3)	40,0%	11,7%	35,0%	10,0%		3,3%
	Filozofska fakulteta	42,1%	8,8%	42,1%	1,8%	1,8%	3,5%
	Stara Ljubljana	61,5%	3,8%	19,2%	15,4%		
	Trnovo	53,5%	12,7%	32,4%			1,4%
	Murgle	54,9%	2,8%	33,8%	4,2%	4,2%	
	Sibirija	48,9%	11,1%	26,7%	4,4%	4,4%	4,4%
	Rakova Jelša	48,6%	2,8%	36,1%	4,2%		8,3%
	Trzin	34,7%	12,2%	46,9%	2,0%		4,1%
	Domžale	52,9%	2,9%	38,2%	2,9%		2,9%
	Kamnik	40,0%	5,9%	49,4%	2,4%		2,4%

Vzorčna enota – v vsakem primeru podpiram

		Ali podpirate uvajanje ločenega voznega pasu na celotnem poteku linije Dunajska-Slovenska-Barjanska cesta?					
		V vsakem primeru podpiram.	Podpiram, četudi bo uvedba ločenega pasu le za avtobuse upoč	Podpiram, če rezerviran vozni pas ne bo vplival na pretočnost	Ne podpiram.	Drugo.	Ne vem.
Izobrazba	Osnovna šola ali manj	35,0%	20,0%	20,0%	5,0%		20,0%
	Poklicna ali srednja šola	49,6%	6,8%	33,6%	2,9%	0,5%	6,6%
	Višja šola, visoka šola, fakulteta	46,0%	7,9%	40,2%	3,8%	0,9%	1,3%
	Magisterij, doktorat	45,5%	15,9%	26,1%	10,2%		2,3%

		Ali podpirate uvajanje ločenega voznega pasu na celotnem poteku linije Dunajska-Slovenska-Barjanska cesta?					
		V vsakem primeru podpiram.	Podpiram, četudi bo uvedba ločenega pasu le za avtobuse upoč	Podpiram, če rezerviran vozni pas ne bo vplival na pretočnost	Ne podpiram.	Drugo.	Ne vem.
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?	Avtomobil	39,0%	7,4%	45,9%	4,8%	0,6%	2,3%
	Kolo	47,9%	10,4%	33,3%	3,1%	2,1%	3,1%
	Motorno kolo, skuter, moped	50,0%		50,0%			
	Avtobus	58,3%	8,7%	28,2%	1,0%	1,0%	2,9%
	Vlak	61,1%	5,6%	27,8%			5,6%
	Hodim peš	52,1%	6,7%	34,5%	2,5%		4,2%
	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	57,9%	6,6%	32,9%	2,6%		
	Drugo	100,0%					
	Delam doma.	20,0%	30,0%	45,0%	5,0%		
	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.	48,7%	8,5%	28,8%	5,5%	0,7%	7,7%

Prevozno sredstvo – v vsakem primeru podpiram

Odgovore na vprašanje 6.2 smo preverili glede na območja koridorja.

		Upravljanje prometa na Kongresnem trgu.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
Vzorčna enota	BS	22,0%	47,3%	4,4%	18,7%	6,6%	1,1%
	Rotunda	26,5%	42,9%	6,1%	14,3%	8,2%	2,0%
	Brinje	30,9%	38,2%	9,1%	16,4%	5,5%	
	Kadeljeva ploščad	17,2%	43,1%	6,9%	19,0%	13,8%	
	Plava laguna	19,0%	41,3%	4,8%	23,8%	4,8%	6,3%
	Stadion	16,7%	55,0%	5,0%	16,7%	6,7%	
	Parmova	18,0%	49,2%	8,2%	16,4%	8,2%	
	RTV	13,0%	43,5%	4,3%	28,3%	8,7%	2,2%
	Tivoli (TR3)	31,0%	43,1%	8,6%	10,3%	5,2%	1,7%
	Filozofska fakulteta	10,5%	57,9%	5,3%	15,8%	10,5%	
	Stara Ljubljana	29,6%	48,1%	3,7%	11,1%	7,4%	
	Trnovo	19,7%	38,0%	7,0%	19,7%	12,7%	2,8%
	Murgle	23,5%	35,3%	7,4%	20,6%	8,8%	4,4%
	Sibirija	18,6%	18,6%	7,0%	44,2%	11,6%	
	Rakova Jelša	23,6%	30,6%	12,5%	23,6%	6,9%	2,8%
	Trzin	14,3%	36,7%	12,2%	16,3%	12,2%	8,2%
	Domžale	14,7%	41,2%	8,8%	17,6%	17,6%	
	Kamnik	26,2%	39,3%	4,8%	25,0%	4,8%	

CIVITAS Elan – measure 4.1

		Urnvananje prometa na slovenski cesti (med Figovcem in Kazino).					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
Vzorčna enota	BS	14,1%	30,4%	7,6%	37,0%	6,5%	4,3%
	Rotunda	14,9%	29,8%	8,5%	36,2%	4,3%	6,4%
	Brinje	13,2%	22,6%	11,3%	37,7%	7,5%	7,5%
	Kadeljeva ploščad	8,6%	34,5%	8,6%	32,8%	10,3%	5,2%
	Plava laguna	7,8%	20,3%	12,5%	40,6%	7,8%	10,9%
	Stadion	13,3%	26,7%	8,3%	41,7%	5,0%	5,0%
	Parmova	10,2%	28,8%	11,9%	45,8%	1,7%	1,7%
	RTV	6,4%	23,4%	4,3%	51,1%	4,3%	10,6%
	Tivoli (TR3)	15,5%	37,9%	8,6%	31,0%	6,9%	
	Filozofska fakulteta	10,7%	42,9%		39,3%	5,4%	1,8%
	Stara Ljubljana	7,4%	40,7%	7,4%	29,6%	14,8%	
	Trnovo	12,9%	30,0%	7,1%	38,6%	8,6%	2,9%
	Murgle	15,7%	32,9%	4,3%	34,3%	7,1%	5,7%
	Sibirija	16,3%	20,9%	9,3%	46,5%	7,0%	
	Rakova Jelša	16,9%	25,4%	8,5%	36,6%	2,8%	9,9%
	Trzin	8,2%	26,5%	10,2%	34,7%	10,2%	10,2%
	Domžale	6,1%	33,3%	6,1%	42,4%	12,1%	
	Kamnik	6,1%	26,8%	8,5%	45,1%	7,3%	6,1%

		Urnvananje prometa na Resljevi cesti z zmajskim mostom.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
Vzorčna enota	BS	5,6%	23,3%	10,0%	51,1%	7,8%	2,2%
	Rotunda	10,6%	31,9%	4,3%	36,2%	8,5%	8,5%
	Brinje	9,3%	20,4%	9,3%	48,1%	7,4%	5,6%
	Kadeljeva ploščad	8,6%	19,0%	19,0%	37,9%	8,6%	6,9%
	Plava laguna	3,2%	20,6%	4,8%	55,6%	11,1%	4,8%
	Stadion	6,7%	25,0%	6,7%	53,3%	8,3%	
	Parmova	6,5%	19,4%	8,1%	54,8%	8,1%	3,2%
	RTV	2,1%	23,4%	2,1%	57,4%	6,4%	8,5%
	Tivoli (TR3)	6,8%	25,4%	5,1%	40,7%	13,6%	8,5%
	Filozofska fakulteta	3,6%	27,3%	3,6%	60,0%	3,6%	1,8%
	Stara Ljubljana	11,1%	40,7%	3,7%	29,6%	14,8%	
	Trnovo	8,7%	15,9%	10,1%	52,2%	10,1%	2,9%
	Murgle	11,4%	24,3%	8,6%	42,9%	8,6%	4,3%
	Sibirija	11,9%	16,7%	2,4%	64,3%	4,8%	
	Rakova Jelša	12,5%	19,4%	6,9%	44,4%	9,7%	6,9%
	Trzin	2,1%	31,3%	6,3%	47,9%	4,2%	8,3%
	Domžale		21,2%	15,2%	57,6%	6,1%	
	Kamnik	9,5%	32,1%	6,0%	35,7%	4,8%	11,9%

CIVITAS Elan – measure 4.1

		Uravnavanje prometa na Miklošičevi cesti.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
Vzorčna enota	BS	17,4%	30,4%	7,6%	33,7%	7,6%	3,3%
	Rotunda	10,6%	29,8%	17,0%	34,0%	2,1%	6,4%
	Brinje	16,7%	27,8%	9,3%	25,9%	14,8%	5,6%
	Kadeljeva ploščad	15,5%	19,0%	15,5%	29,3%	13,8%	6,9%
	Plava laguna	11,1%	22,2%	9,5%	42,9%	7,9%	6,3%
	Stadion	18,6%	25,4%	10,2%	42,4%	3,4%	
	Parmova	10,2%	20,3%	5,1%	52,5%	5,1%	6,8%
	RTV	4,3%	38,3%	6,4%	44,7%	2,1%	4,3%
	Tivoli (TR3)	18,6%	37,3%	5,1%	25,4%	10,2%	3,4%
	Filozofska fakulteta	12,5%	32,1%	3,6%	39,3%	10,7%	1,8%
	Stara Ljubljana	25,9%	29,6%		33,3%	11,1%	
	Trnovo	17,4%	30,4%	4,3%	37,7%	7,2%	2,9%
	Murgle	21,4%	22,9%	4,3%	35,7%	7,1%	8,6%
	Sibirija	17,9%	23,1%	2,6%	48,7%	5,1%	2,6%
	Rakova Jelša	23,6%	15,3%	9,7%	37,5%	5,6%	8,3%
	Trzin	12,2%	24,5%	10,2%	38,8%	6,1%	8,2%
	Domžale	3,0%	42,4%	6,1%	36,4%	12,1%	
	Kamnik	19,3%	28,9%	12,0%	28,9%	7,2%	3,6%

		Uravnavanje prometa na bavarskem dvoru.						Total
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.	
Vzorčna enota	BS	3,4%	31,5%	4,5%	52,8%	6,7%	1,1%	100,0%
	Rotunda	6,3%	22,9%	6,3%	58,3%	4,2%	2,1%	100,0%
	Brinje	5,6%	22,2%	9,3%	53,7%	5,6%	3,7%	100,0%
	Kadeljeva ploščad	5,1%	16,9%	1,7%	61,0%	13,6%	1,7%	100,0%
	Plava laguna	1,6%	17,5%	9,5%	58,7%	3,2%	9,5%	100,0%
	Stadion	6,7%	23,3%	5,0%	60,0%	3,3%	1,7%	100,0%
	Parmova	5,0%	18,3%	5,0%	65,0%	6,7%		100,0%
	RTV	4,3%	27,7%	4,3%	55,3%	6,4%	2,1%	100,0%
	Tivoli (TR3)	11,9%	22,0%	1,7%	52,5%	10,2%	1,7%	100,0%
	Filozofska fakulteta	7,4%	24,1%	1,9%	59,3%	7,4%		100,0%
	Stara Ljubljana	7,4%	40,7%	3,7%	40,7%	7,4%		100,0%
	Trnovo	2,9%	14,5%	4,3%	65,2%	8,7%	4,3%	100,0%
	Murgle	7,1%	17,1%	1,4%	60,0%	8,6%	5,7%	100,0%
	Sibirija	2,4%	14,6%	7,3%	68,3%	7,3%		100,0%
	Rakova Jelša	12,5%	13,9%	5,6%	55,6%	9,7%	2,8%	100,0%
	Trzin	4,1%	22,4%	6,1%	53,1%	8,2%	6,1%	100,0%
	Domžale		27,3%		57,6%	12,1%	3,0%	100,0%
	Kamnik	2,4%	20,7%	6,1%	61,0%	8,5%	1,2%	100,0%

CIVITAS Elan – measure 4.1

		Urnvananje prometa na Eipprovi ulici.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
Vzorčna enota	BS	6,8%	22,7%	4,5%	21,6%	6,8%	37,5%
	Rotunda	13,0%	13,0%	6,5%	32,6%		34,8%
	Brinje	10,6%	19,1%	8,5%	14,9%	4,3%	42,6%
	Kadeljeva ploščad	8,8%	7,0%	8,8%	22,8%	7,0%	45,6%
	Plava laguna	4,8%	17,7%	4,8%	27,4%	4,8%	40,3%
	Stadion	10,2%	28,8%	8,5%	27,1%	1,7%	23,7%
	Parmova	12,1%	15,5%	1,7%	31,0%	1,7%	37,9%
	RTV	4,4%	22,2%	2,2%	22,2%	2,2%	46,7%
	Tivoli (TR3)	12,3%	21,1%	1,8%	19,3%	5,3%	40,4%
	Filozofska fakulteta	11,5%	28,8%	13,5%	21,2%	3,8%	21,2%
	Stara Ljubljana	16,0%	24,0%	4,0%	24,0%		32,0%
	Trnovo	34,8%	21,7%	2,9%	20,3%	13,0%	7,2%
	Murgle	36,2%	11,6%	7,2%	26,1%	5,8%	13,0%
	Sibirija	29,3%	12,2%	9,8%	43,9%	4,9%	
	Rakova Jelša	16,7%	11,1%	2,8%	43,1%	6,9%	19,4%
	Trzin	4,2%	16,7%	8,3%	16,7%	4,2%	50,0%
	Domžale	9,1%	18,2%	6,1%	12,1%	9,1%	45,5%
	Kamnik	2,5%	22,2%	2,5%	16,0%	3,7%	53,1%

		Urnvananje prometa pri Križankah z okolico.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
Vzorčna enota	BS	16,9%	28,1%	10,1%	32,6%	9,0%	3,4%
	Rotunda	33,3%	22,9%	18,8%	20,8%	2,1%	2,1%
	Brinje	21,2%	26,9%	7,7%	23,1%	11,5%	9,6%
	Kadeljeva ploščad	18,3%	20,0%	6,7%	38,3%	13,3%	3,3%
	Plava laguna	15,6%	29,7%	9,4%	31,3%	6,3%	7,8%
	Stadion	25,0%	26,7%	5,0%	31,7%	8,3%	3,3%
	Parmova	23,3%	30,0%	10,0%	31,7%	1,7%	3,3%
	RTV	10,6%	42,6%	8,5%	29,8%	6,4%	2,1%
	Tivoli (TR3)	27,6%	32,8%	5,2%	22,4%	6,9%	5,2%
	Filozofska fakulteta	21,1%	45,6%	12,3%	15,8%	5,3%	
	Stara Ljubljana	42,3%	46,2%	3,8%	7,7%		
	Trnovo	28,6%	30,0%	10,0%	21,4%	8,6%	1,4%
	Murgle	38,0%	21,1%	4,2%	29,6%	4,2%	2,8%
	Sibirija	36,4%	13,6%	11,4%	31,8%	6,8%	
	Rakova Jelša	19,4%	23,6%	13,9%	27,8%	6,9%	8,3%
	Trzin	26,5%	16,3%	16,3%	26,5%	8,2%	6,1%
	Domžale	23,5%	23,5%	14,7%	17,6%	14,7%	5,9%
	Kamnik	17,9%	34,5%	11,9%	23,8%	9,5%	2,4%

CIVITAS Elan – measure 4.1

		Urnnavanje prometa od Aškerčeve do Kongresnega trga.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
Vzorčna enota	BS	7,8%	28,9%	8,9%	44,4%	8,9%	1,1%
	Rotunda	8,3%	29,2%	10,4%	41,7%	6,3%	4,2%
	Brinje		34,0%	7,5%	41,5%	9,4%	7,5%
	Kadeljeva ploščad	8,5%	23,7%	8,5%	45,8%	11,9%	1,7%
	Plava laguna	1,6%	21,9%	10,9%	43,8%	9,4%	12,5%
	Stadion	8,3%	28,3%	5,0%	48,3%	3,3%	6,7%
	Parmova	6,8%	27,1%		57,6%	6,8%	1,7%
	RTV	2,1%	31,9%	4,3%	51,1%	8,5%	2,1%
	Tivoli (TR3)	14,3%	25,0%	7,1%	42,9%	7,1%	3,6%
	Filozofska fakulteta	8,8%	42,1%	3,5%	40,4%	5,3%	
	Stara Ljubljana	14,8%	51,9%	3,7%	25,9%	3,7%	
	Trnovo	8,6%	30,0%	10,0%	44,3%	5,7%	1,4%
	Murgle	13,4%	22,4%	7,5%	46,3%	4,5%	6,0%
	Sibirija	11,6%	9,3%	7,0%	69,8%	2,3%	
	Rakova Jelša	11,1%	16,7%	2,8%	55,6%	9,7%	4,2%
	Trzin	6,1%	28,6%	6,1%	44,9%	8,2%	6,1%
	Domžale	12,1%	18,2%	6,1%	42,4%	15,2%	6,1%
	Kamnik	3,7%	30,5%	4,9%	51,2%	6,1%	3,7%

		Urnnavanje prometa na Prešernovi ulici.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
Vzorčna enota	BS	4,4%	29,7%	7,7%	40,7%	8,8%	8,8%
	Rotunda	6,3%	31,3%	10,4%	37,5%	4,2%	10,4%
	Brinje	5,6%	18,5%	7,4%	44,4%	11,1%	13,0%
	Kadeljeva ploščad	8,3%	20,0%	13,3%	45,0%	11,7%	1,7%
	Plava laguna	6,6%	14,8%	4,9%	47,5%	9,8%	16,4%
	Stadion	11,9%	15,3%	6,8%	49,2%	8,5%	8,5%
	Parmova	10,0%	18,3%		58,3%	6,7%	6,7%
	RTV	8,5%	23,4%		46,8%	4,3%	17,0%
	Tivoli (TR3)	6,9%	29,3%	6,9%	39,7%	5,2%	12,1%
	Filozofska fakulteta	5,4%	32,1%	3,6%	51,8%	7,1%	
	Stara Ljubljana	15,4%	38,5%		34,6%	7,7%	3,8%
	Trnovo	10,0%	18,6%	7,1%	44,3%	12,9%	7,1%
	Murgle	7,6%	21,2%	1,5%	59,1%	6,1%	4,5%
	Sibirija	7,0%	9,3%	4,7%	67,4%	11,6%	
	Rakova Jelša	13,9%	12,5%	2,8%	54,2%	4,2%	12,5%
	Trzin	4,2%	18,8%	2,1%	43,8%	8,3%	22,9%
	Domžale	12,9%	25,8%	3,2%	38,7%	16,1%	3,2%
	Kamnik	5,0%	28,8%	5,0%	32,5%	8,8%	20,0%

Uvedbo ločenega voznega pasu na celotnem poteku linije Dunajska-Slovenska-Barjanska močno podpirajo mlajše (18-25 let) in najstarejše starostne skupine (nad 56 let). Srednje starostne skupine (26-45 let), kjer gre za delovno najbolj aktivno prebivalstvo, ki je tudi v največji meri odvisno od avtomobilskega prevoza na delo, v precejšnji meri nasprotuje uvedbi ločenega voznega pasu, v kolikor bo ta vplival na pretočnost avtomobilskega prometa. Uvedbo ločenega voznega pasu podpirajo na vseh vzorčnih območjih, razen na nekaterih območjih mestnega središča (RTV, Tivoli, Filozofska fakulteta, Stara Ljubljana) – predvidoma zaradi tega ker pričakujejo, da se bo promet povečal v okoliških ulicah in nekaterih primestnih območjih (Trzin, Kamnik), kar ta skupina anketirancev povezuje z zmanjšanjem pretočnosti avtomobilskega prometa in posledično podaljšanjem trajanja migracij na delo. Glede na izobrazbeno strukturo uvajanje ločenih pasov podpirajo približno vse skupine enakomerno, pri vseh skupinah opaziti pa je tudi dokaj visok delež nepodpore, v primeru da bodo ločeni pasovi vplivali na pretočnost avtomobilskega prometa. Uvajanje ločenih pasov približno enako podpirajo uporabniki različnih prevoznih sredstev, razen uporabnikov avtomobilov in tistih, ki delajo doma. Mnenja glede zapiranja posameznih območij v Ljubljani za avtomobilski promet so glede na vzorčne enote zelo deljena, zlasti glede zapiranja lokacij, ki vplivajo na pretočnost avtomobilskega prometa. Za zaporo prometa ali delno zaporo (ne za mestni avtobus in stanovalce) se na večini vzorčnih območij strinjajo le v primeru Kongresnega trga in Križank z okolico (tudi tu se sicer pojavljajo posamezne vzorčne enote, ki so neodločene glede zapore, vendar se v celoti večina podpira zaporo). Proti zapori oz. anketiranci na večini vzorčnih območij menijo da ne bi bilo dobro zapreti lokacije v primeru: Slovenske ceste (med Figovcem in Kazino), Resljeve ceste z Zmajskim mostom, Miklošičeve ceste, Bavarskega dvora, Aškerčeve do Kongresnega trga in Prešernove ceste. V primeru vseh naštetih lokacij, pa se pojavljajo posamezna vzorčna območja v neposredni bližini lokacij, ki podpirajo uvedbo zapore ali delne zapore, kar pojasnjujemo z NIMBY sindromom (»ne na mojem dvorišču«), pri čemer anketiranci na teh območjih ne želijo prometa v svojem okolišu, saj menijo, da bi to znatno izboljšalo njihovo kvaliteto življenja. Poseben primer lokacije je Eipprova ulica, kjer velik delež anketirancev ne pozna lokacije in je težko analizirati njihova mnenja, razen v primeru anketirancev, ki živijo v njeni neposredni bližini – ti podpirajo zaporo lokacije.

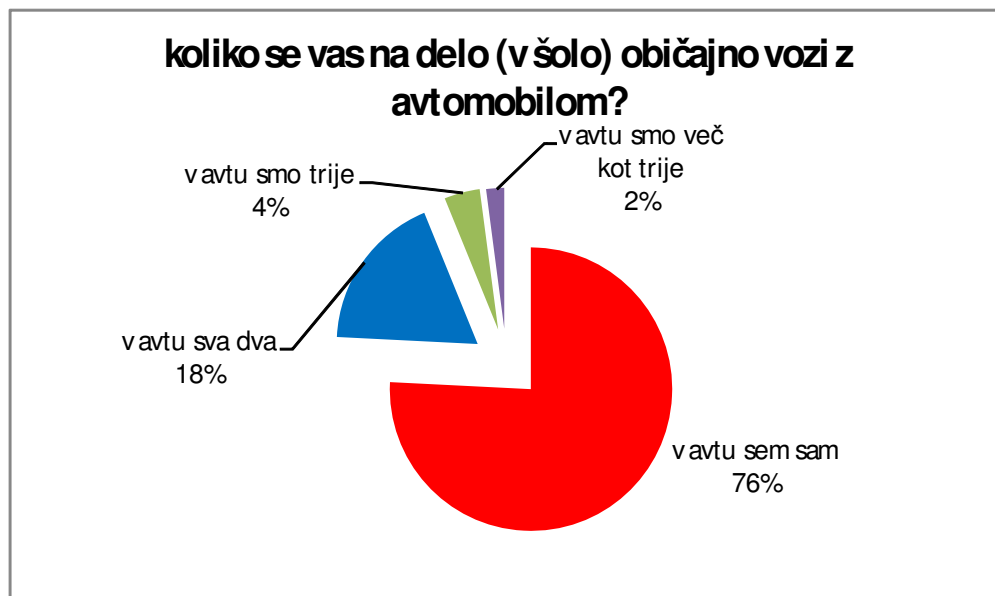
5.2 UKREP 1.12 – GREEN PROCUREMENT FOR PUBLIC FLEETS

1.	Naslov ukrepa:	1.12 Green procurement for public fleets
2.	Ključne teme, problematike ukrepa, ki so vezane na teme iz vprašalnika:	Odnos javnosti do osebnih hibridnih vozil (v vprašalniku je bil izredno pozitiven odziv na napovedano nabavo hibridnih avtobusov). Ali lahko sklepamo, da bo najem 6 osebnih Toyota hibridov za mestni inšpektorat doživela enak odziv?
3.	Spremenljivke oz. vprašanja iz vprašalnika javnomnenjske raziskave, ki so neposredno povezane z ukrepom in jih želite podrobno analizirati	Na podlagi promocije hibridnih vozil tekom tedna brez avtomobila (september 2009, 10, 11) bomo ugotavljali odziv koristnikov in javnosti
4.	Prosim opišite kakšno obliko analize želite oz. na kakšen način želite analizirati izbrane spremenljivke	
5.	Katere so ciljne skupine, ki jih želite analizirati	
6.	Ostale pripombe, sugestije glede analize podatkov za potrebe ukrepa	

CIVITAS Elan – measure 4.1

	sploh se ne strinjam	se ne strinjam	niti ne strinjam, niti strinjam	se strinjam	popolnoma se strinjam
5 - pri urejanju prometa ima učinkovitost prednost pred varstvom okolja	24,6	37,9	19,2	13,0	5,3

RANG	%	Možni odgovori
1	33,2	avtomobil
2	11,4	hodim peš
3	9,8	avtobus
4	9,2	kolo
5	7,1	enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza (navedite katere) _____
6	1,7	vlak
7	0,2	motorno kolo, skuter, moped
8	0	taksi
	0,2	drugo (navedite): _____
	1,9	delam doma
	25,4	nisem zaposlen, ne hodim v šolo



V anketi se poleg pozitivnega odnosa do nabave hibridnih avtobusov kaže visoka podpora do vseh vprašanj, ki se tičejo varstva okolja. Žal pa se da razbrati, da gre predvsem za načelno podporo, in da gre predvsem za naklonjenost do potencialnih razvojnih scenarijev, oz. na obstoječem nivoju sorazmerno težko izvedljivih ukrepov. Na primer le 18,3 odstotka se strinja s privilegiranjem učinkovitosti prometa na račun varstva okolja, a hkrati se vseeno več kot tretjina anketirancev v službo/šolo vozi z avtomobilom, od tega jih je kar tri četrtine v avtu samih. Skoraj celotna anketirana populacija podpira vpeljavo ekološko manj obremenjujočih avtobusov, pa vendar jih uporablja le slaba desetina. Če navedene podatke parafriziramo in uporabimo star pregovor lahko rečemo da avtomobilistična kultura na nek način onemogoča »videti gozd zaradi dreves«. Med najbolj motečimi problemi v ljubljanskem prometu je tako

visoko na lestvici uvrščeno pomanjkanje parkirišč (45,9% anketirancev) in ne morda kateri od razlogov za preveliko število avtomobilov v mestu.

Glede na načelno zagovarjanje potrebe po okoljsko bolj trajnostno prometnih praksah s strani anketirancev in dejansko močno vkoreninjene avtomobilske prakse med mestnimi uporabniki lahko utemeljeno sklepamo, da bo gesta najema hibridnih avtomobilov doživela pozitiven odziv. Vseeno pa prehod na ti. hibridna vozila za posamezne mestne institucije prej kot med konkretne ukrepe sodi v simbolni register. Gre za vzorčen primer ravnanja, ko naj bi s podporo mestnih oblasti takšna okoljsko bolj trajnostno naravnana praksa v očeh javnosti pridobila večjo prepoznavnost in legitimnost ter se posledično vse bolj prakticirala tudi v civilni sferi. Dolgoročen prehod dela javnega sektorja na ekološko manj obremenjujoča vozila (poleg hibridnih vozil so to nenazadnje tudi kolesa) je pomemben ukrep simbolne narave, ki pa je zagotovo pomemben za prehod iz senzibilizirane, na ravni poznavanja okoljske problematike, v mobilizirano javnost, ki aktivno posega, ukrepa v primeru posameznih problematik.

5.3 UKREP 3.1 – IMPLEMENTATION OF SUSTAINABLE CONGESTION CHARGING

1.	Naslov ukrepa:	3.1 Implementation of sustainable congestion charging scheme
2.	Ključne teme, problematike ukrepa, ki so vezane na teme iz vprašalnika:	uvajanje plačila za vstop z avtomobilom v mestno središče
3.	Spremenljivke oz. vprašanja iz vprašalnika javnomnenjske raziskave, ki so neposredno povezane z ukrepom in jih želite podrobno analizirati	1) vprašanje 1.1 Kaj vas najbolj moti pri prometu v Ljubljani 2) križanje odgovorov na vprašanji 2.0 in 2.1 3) križanje odgovorov na vprašanje 2.2.1 in 1.4 4) križanje odgovorov na vprašanje 4.0, uvedba vinjet in uvedba plačila s kategorijo avtomobilistov v odgovoru 2.1. 5) analiza kategorije neopredeljenih odgovorov na vprašanje 4.0, uvedba vinjet in uvedba plačila (dostopa v mestno središče) glede na to, v katero kategorijo iz odgovorov na vprašanje 2.1 ti spadajo. 6) primerjava kategorij 4 in 5 v odgovorih na vprašanje 4.0, uvedba vinjet in uvedba plačila za enkratni dostop kaže na to, da je nekoliko več negativnih odgovorov povezanih z uvedbo plačila za enkratni dostop kot pa uvedbi vinjet.
4.	Prosimo opišite kakšno obliko analize želite oz. na kakšen način želite analizirati izbrane spremenljivke	1) Vsekakor bi bilo zanimivo vedeti, če se odgovori na vprašanje 1.1 signifikantno ločijo glede na starost anketirancev in spol. Zanimivo bi bilo križati odgovore 1.1 in 2.1. 2) Vsekakor bi bilo zanimivo vedeti, če se mobilnostne navade prebivalcev signifikantno ločijo glede na delo in popoldanske aktivnosti. 3) Vsekakor bi bilo zanimivo vedeti, v koliki meri tisti avtomobilisti, ki parkirajo neurejeno, podpirajo gradnjo garaž v mestnem središču. 4) Vsekakor bi bilo zanimivo vedeti, kako se mnenje o

		uvajanju takse ali vinjete razlikuje med avtomobilisti in neavtomobilisti oz. v kolikšni meri so neavtomobilisti proti uvajanju takse. 5) Vsekakor bi bilo zanimivo vedeti, kateri prebivalci glede na način uporabe prevoznega sredstva so neopredeljeni glede takse oziroma vinjet. 6) Ali je mogoče (če sploh glede na male razlike) ugotoviti, s čim je korelirana razlika v odgovorih 4.0 na vprašanja 4 in 5.
5.	Katere so ciljne skupine, ki jih želite analizirati	1) avtomobilisti, pešci, kolesarji in uporabniki JT. 2) avtomobilisti, pešci, kolesarji in uporabniki JT. 3) avtomobilisti 4) avtomobilisti <>neavtomobilisti 5) ? 6) ?
6.	Ostale pripombe, sugestije glede analize podatkov za potrebe ukrepa	

- 1) Vprašanje 1.1 Kaj vas najbolj moti pri prometu v Ljubljani – analiza, kako se odgovori na vprašanje 1.1 signifikantno ločijo glede na starost anketirancev in spol. Križanje odgovorov 1.1 in 2.1.

Tabela 1

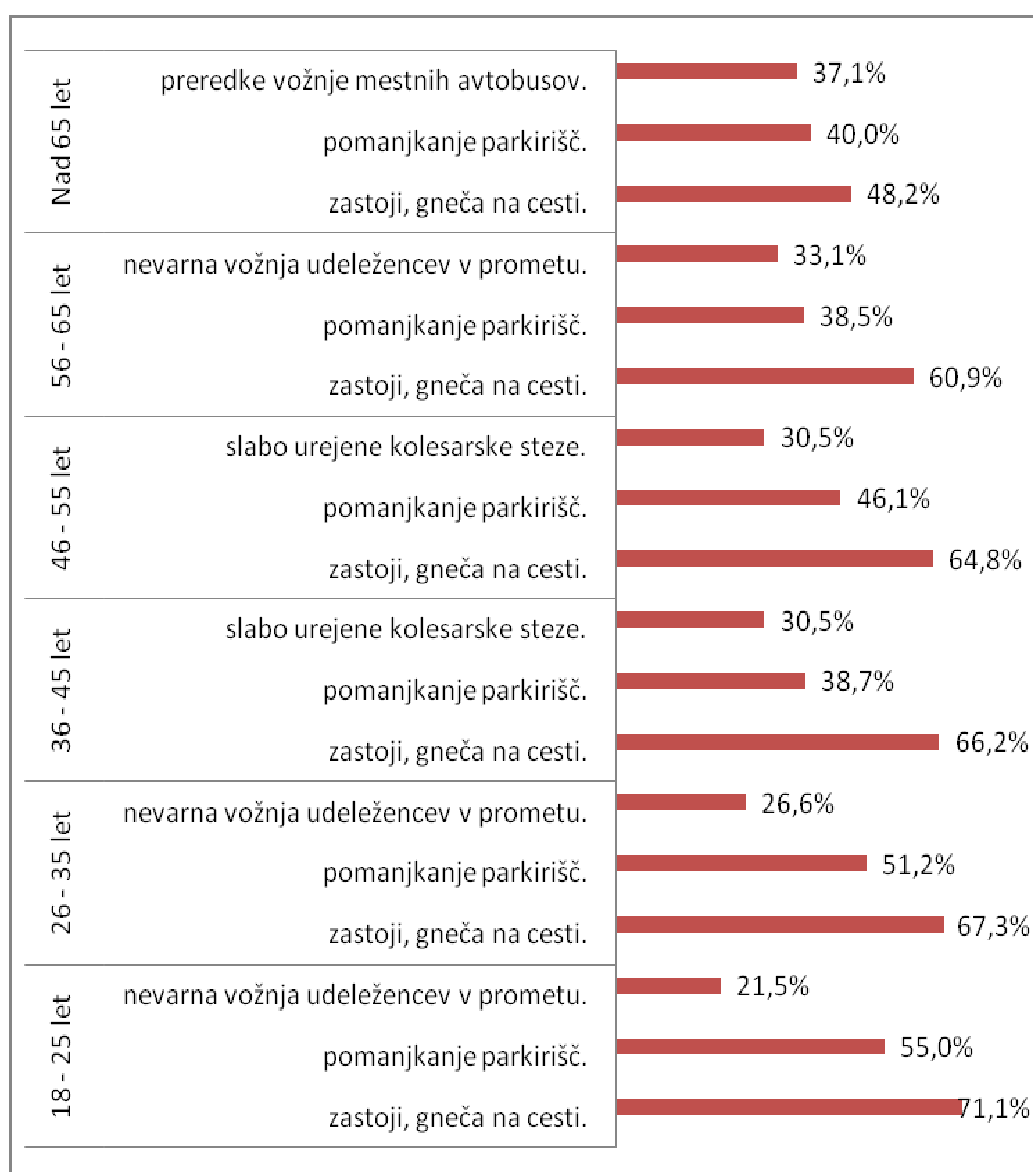
RANG	Največje »motnje« v prometu	%	Razlike glede na spol	Razlike glede na starost	Glede na prevozno sredstvo (1.1 x 2.1)
1	zastoji, gneča na cesti	63,6	Delno (M 66,7%; Ž 61,1%)	DA (18-25 = 71,1%) od najmlajše skupine anketirancev postopoma upada proti starosti	Najbolj moti tiste, ki se vozijo z vlakom (77,8%), avtomobiliste in tiste, ki uporabljajo več vrst prevoza (73,3%), avtobusne potnike (67,6%) in tiste, ki hodijo peš (65%)
2	pomanjkanje parkirišč	45,9	NE (identično)	Precej podobno, razen izjeme 36-45 let (ti imajo po vsej verjetnosti veliko število zagotovljenih parkirišč)	Približno enakomerno moti vse (cc. 50-55%), le uporabnike koles in tistih, ki kombinirajo prevoz izrazito ne moti (le 33,3% in 41,3% jih pravi da jih moti)
3	nevarna vožnja udeležencev v prometu	28,0	NE (identično)	S starostjo narašča delež, največja je skupina 56-65	Približno enakomerno moti vse (cc. 30%), najbolj potnike na avtobusu (cc. 33%), najmanj seveda moti voznike avtomobilov (le 23,6%)
4	slabo urejene kolesarske steze	26,1	DA (M 22,3%; Ž 29%)	S starostjo narašča delež največja je skupina 56-65	Približno enakomerno malo oz. skoraj ne moti vse (cc. 15%), izrazito moti kolesarje (57,3%), in delno kombinirani prevoz, ki tudi vključuje kolo (30,7%)
5	neučinkovit javni potniški promet	22,3	Delno (M 25,2%; Ž 19,9%)	Najmlajše ne moti, 26-55 let da (delovno najbolj aktivno prebivalstvo) zadnji dve, najstarejši skupini spet ne	Približno enakomerno moti vse (cc. 25%), še najbolj tiste, ki kombinirajo promet (33,3%), najmanj potnike na avtobusu (le 15,5%),
6	onesnaževanje zraka	21,3	Delno (M 18,7%; Ž 23,1%)	Skupina 56-65 let spet najbolj senzibilna	Ni večjih razlik (vsi cc. 17-20%), še najbolj moti pešce (25%)
7	previsoke cene parkiranja	20,4	NE (identično)	Skupina 26-35 let, delovno aktivna, nima pa še statusa na delovnem mestu (nima še toliko delovne dobe in privilegijev) in parkirnega mesta kot njihovi starejši kolegi	Najbolj moti avtomobiliste (29%), ostale bolj malo (cc. 15-20%), najmanj kolesarje (10,4%)
8	preredke vožnje mestnih avtobusov	17,5	Delno (M 15,1%; Ž 18,9%)	Močno izstopajo najstarejši (nad 65 let)	Večinoma jih ne moti, še najbolj potnike na avtobusu in vlaku (23,3% in 22,2%) a so številke oz. numerus vključenih oseb v izračun je zelo nizek

CIVITAS Elan – measure 4.1

9	previsoke cene javnega potniškega prometa	16,4	NE (identično)	Najmlajši (18-26) in najstarejši dve skupini (nad 56 let)	Numerusi so zelo nizki, še najbolj moti uporabnike vlakov, kolesarje in tiste, ki hodijo peš. (cc. 18%)
10	hrup	9,8	Premajhen statističen delež anketirancev da bi lahko ugotavljali razlike	Premajhen statističen delež anketirancev da bi lahko ugotavljali razlike	Premajhen statističen delež anketirancev da bi lahko ugotavljali razlike

Kaj vas najbolj moti pri prometu v Ljubljani?

(3 najbolj izpostavljeni problemi po starostnih skupinah)



V odnosu na spol, zastoji v prometu in gneča na cesti, nekoliko bolj moti moške (66,7%) kot ženske (61,1%), kar lahko pojasnujemo z dejstvom, da so moški bolj pogosti uporabniki avtomobila kot ženske (razlika med moškimi in ženskimi uporabniki/cami avtomobila znaša cc. 10%). Podobna razmerja med moškimi in ženskami je opaziti pri mnenju o neučinkovitem javnem potniškem prometu, kjer moški večjo uporabo avtomobilskega prevoza utemeljujejo tudi na neučinkovitosti javnih prevoznih sredstev. Kljub temu, da je med moškimi manj uporabnikov javnega prevoza, saj v tej kategoriji močno prevladujejo ženske (na našem koridorju se na sredstvih javnega prevoza vozi skoraj se enkrat toliko žensk kot moških tj. 6,3% vs. 12,2%), prevladujejo pri vprašanju o neučinkovitosti javnih prevoznih sredstev (25,2% moških za razliko od 19,9% žensk meni da so javna prevozna sredstva neučinkovita). Kljub temu, da razlike med moškimi niso izrazito velike, pa ne moremo trditi da delno ne vplivajo na rabo avtomobila in javnih prevoznih sredstev. Razlike so opazne tudi pri mnenjih o slabo urejenih kolesarskih stezah, preredkih vožnjah mestnih avtobusov in onesnaževanju zraka, kjer ženske kažejo precej manjšo odvisnost od avtomobilskega prevoza in bolj ekološko naravnane mobilnostne orientacije.

Starost močno vpliva na mnenja o motnjah v prometni ureditvi Ljubljane. Kar 71,1% vseh anketirancev, ki spadajo v skupino od 18-25 motijo zastoji na cesti in gneča na cesti. Z naraščanjem starosti postopa upada tudi mnenje o gneči na cesti kot največji motnji v prometni ureditvi Ljubljane. Precej podobno je mnenje anketirancev o pomanjkanju parkirišč, razen izjeme v starostnem razredu 36-45 let (ti imajo po vsej verjetnosti zaradi svojega daljšega delovnega statusa v podjetju večje število zagotovljenih parkirišč). Pri trditvah o nevarni vožnji udeležencev v prometu, slabo urejenih kolesarskih stezah, onesnaževanju zraka in preredkih vožnjah mestnih avtobusov je situacija obrnjena tj. za te probleme so najbolj senzibilne (naj)starejše starostne skupine, ki zaradi specifičnega načina življenja in delno omejenih psiho-fizičnih sposobnosti v večji uporabljajo javne servise ter opažajo negativne učinke pretirane rabe avtomobilskega prevoza. Velja omeniti še neučinkovit javni potniški promet, ki najbolj moti starostne skupine med 26-55 let, ki so delovno najbolj aktivne in pogrešajo učinkovit in hiter javni potniški promet za dostop do delovnega mesta. Iste starostne skupine so podobne ocenile tudi previsoke cene parkiranja, le da pri tem najbolj izstopa skupina 26-35 let, ki jo zapolnjujejo osebe, ki so delovno aktivne, nimajo pa še »uveljavljenega« statusa na delovnem mestu in posledično zagotovljenega parkirnega mesta kot njihovi starejši kolegi. Da so cene javnega potniškega prometa previsoke razumljivo najbolj navajajo najmlajše in najstarejše starostne skupine.

Kot zanimivost velja omeniti, da se z avtomobili pretežno vozijo prebivalci v starostni skupinah 26-35 in 36-45 let, kar je po svoje razumljivo, ker gre za srednje, ekonomsko najbolj aktivne starostne razrede; z avtobusom pa se pretežno vozijo mladi do 18-25 let (teh je 26,3%). Ko dodatno križamo spremenljivke starost, spol in način prevoza, dobimo ven rezultate, ki kažejo da se med mladimi (18-25) pretežno vozijo moški, žensk je za približno polovico manj in se raje vozijo z avtobusom (32,5%). Zanimiva pa je tudi kategorija 26-35 let kjer so v kategoriji vožnje z avtomobilom moški in ženske kar poravnani (58% oz. 53%) kar lahko na prvi pogled kaže na to da se nove generacije precej hitreje navadijo na uporabo avtomobila ko dosežejo določeno starost in ekonomski status, navedene podatke pa lahko pojasnujemo tudi s spremembami v načinu življenja oz. oblikovanju bolj individualiziranih življenjskih stilov tako moških kot žensk, za kar je seveda potreben avtomobil, ki omogoča večjo individualno mobilnost.

Analiza uporabnikov različnih prevoznih sredstev kaže, da so motnje v prometu močno povezane oz. pogojene z vrsto rabe prevoznega sredstva – to je razvidno tudi iz podrobnih opisov rezultatov v tabeli 1, kjer smo motnje v prometu povezali z vrstami uporabnikov prevoznih sredstev. Tako smo na primer ob analizi uporabnikov različnih prevoznih sredstev opazili, da zastoji in gneča na cesti najbolj moti uporabnike vlakov 77,8%, vendar je ob tem potrebno omeniti, da je ta skupina anketirancev zelo majhna, saj obsega le 14 oseb. Prva večja skupina oseb, ki jo motijo zastoji so avtomobilisti in tisti, ki uporabljajo več vrst prevoza (73,3%), nato sledijo avtobusni potniki (67,6%) in skupina anketirancev, ki hodi peš (65%). Razumljivo zastoji in gneča najmanj motijo kolesarje (49%) in tiste ki se vozijo s skuterji, motornimi kolesi (50%), saj se najlažje izognejo kakršnimkoli večjim oviram v prometu.

2) Vprašanja 2.0 in 2.1 – razlike v mobilnostnih navadah prebivalcev glede na prevoz na delo (v šolo) in udeležbo na popoldanskih aktivnostih

Tabela 2

Prevoz na delo Aktivnost	z avtobusom	z avtomobilom	s kolesom	peš
1 - obisk starega mestnega jedra Ljubljane	Pokritost obeh skupin, tj. anketirancev, ki uporabljajo avtobus za prevoz na delo in za obisk starega mestnega jedra = 51,5% tj. za obe aktivnosti uporabljajo avtobus. Veliko jih hodi v mestno središče tudi peš 42,6%.	Od teh, ki za prevoz na delo uporabljajo avtomobil, se jih v mestno središče z avtobusom vozi le 13,2%, več jih hodi v mestno središče peš 43,6%. Pokritost obeh skupin tj. oseb ki za prihod na delo in za obisk mestnega središča uporabljajo avtomobil je 32,3%	Pokritost skupin je dokaj velika (60,2%). Veliko teh, ki hodijo na delo s kolesom jih hodi v mestno središče tudi peš (32,3%)	Od anketirancev, ki hodijo na delo peš, se jih veliko vozi tudi z avtobusom v mestno središče (21,8%), Pokritost obeh skupin je velika 61,3%.
2 - nakupovanje v mestnem središču	Pokritost obeh skupin, ki za prevoz na delo in nakupovanje v mestu uporabljajo avtobus = 58,8% tj. ti anketiranci za obe aktivnosti uporabljajo avtobus. Relativno veliko jih nakupuje v mestnem središču tudi peš 29,4%.	Od teh, ki za prevoz na delo uporabljajo avtomobil, se jih v mestno središče po nakupih z avtobusom vozi le 12,8%, več teh hodi v mestno središče peš 28,2%. Pokritost obeh skupin je le 42,2.	Pokritost skupin je velika. Veliko teh, ki hodijo na delo s kolesom jih hodi v mestno središče tudi peš.	Od anketirancev, ki hodijo na delo peš, se jih veliko vozi tudi z avtobusom v mestno središče. Splošno gledano je pokritost obeh skupin je velika.
3 - nakupovanje v nakupovalnih središčih na obrobju mesta	48,8% tistih, ki hodijo na delo za avtobusom, jih hodi v nakupovalna središča z avtom. Šele druga najmočnejša, 40,6% je skupina tistih, ki hodijo na delo in v nakupovalna središča z avtobusom.	95,1% vseh, ki hodijo na delo z avtom, jih hodi z avtom tudi v nakupovalna središča.	Največji delež tistih, ki za prihod na delo uporabljajo kolo, se jih v nakupovalna središča vozi z avtom (65,3%)	Največji delež se jih vozi v nakupovalna središča z avtom 70,3%, manjši delež še z avtobusom 17,8%.

CIVITAS Elan – measure 4.1

4 - obiskovanje mestnih parkov in zelenih površin	Največ, ki jih hodi na delo z avtobusom, zelene površine obiskuje peš (44,6%), deleži po ostalih kategorijah so približno enaki (okoli 15%).	45,6% teh, ki na delo hodijo z avtom, jih peš obiskuje zelene površine. Le 32,8% jih uporablja pri tem opraviu avtomobil.	Tisti, ki hodijo na delo s kolesom, z njim obiskujejo tudi zelene površine (57,9%). Ti precej hodijo tudi peš do zelenih površinah 36,8%.	Pokritost skupin je zelo velika 72,9%.
5 - uporaba športnih površin v Ljubljani	Največ anketiranih, ki v službo migrira z avtobusom, hodi peš do športnih površin 25,7%, ostali načini rabe prevoznih sredstev so poravnani med 15-20%.	Avtomobil 48,1 Peš 20% Kolo 9,9%	Kolo 47,4% peš 17,9% avtomobil 12,6%	Peš 36,2% (pokritost obeh skupin je torej kar velika), zanimivo pa avtomobil uporablja za obisk športnih površin kar 21,6% tistih, ki na delo pridejo peš.
6 - opravi v uradih, pri zdravniku ipd.	68,3% - pokritost obeh skupin je velika.	66,2% je pokritost obeh skupin.	58,1% je pokritost obeh skupin.	Pokritost obeh skupin je 40,3%, druga najmočnejša skupina uporablja avtobus (28,6%)
7 – obiskovanje prijateljev	avtobus 48,5% avto 35,6%	85,1% pokritost	kolo 54,7% avto 31,6%	Avto 41% Peš 23,9% Avtobus 22,2%

Iz rezultatov v tabeli 2, kjer smo analizirali razlike v mobilnostnih navadah prebivalcev glede na način prevoza na delo (v šolo) in vrste prevoza, ki jih uporabljajo za udeležbo v različnih popoldanskih aktivnostih – tj. povezali oz. križali smo vprašnji 2.0 in 2.1, je razvidna velika navezanost anketirancev na uporabo avtomobilskega prevoza. Kljub temu, da anketiranci za določene vrste aktivnosti uporabljajo tudi druge oblike prevoza, pa rezultati kažejo, da ob aktivnostih, ki zahtevajo večjo stopnjo napora, večjo porabo časa ali pa so lokacije aktivnosti nekoliko bolj oddaljene, avtomobil predstavlja osnovno vrsto prevoza za večino anketirancev. Tako na primer tudi 21,6% anketirancev, ki na delo (v šolo) hodi peš, za uporabo športnih površin v Ljubljani uporablja avto. Podobno 48,8% tistih, ki hodijo na delo (v šolo) za avtobusom, obiskuje nakupovalna središča na obrobju mesta z avtom; šele druga najmočnejša, 40,6% je skupina tistih, ki hodijo na delo in v nakupovalna središča na mestnem obrobju z avtobusom

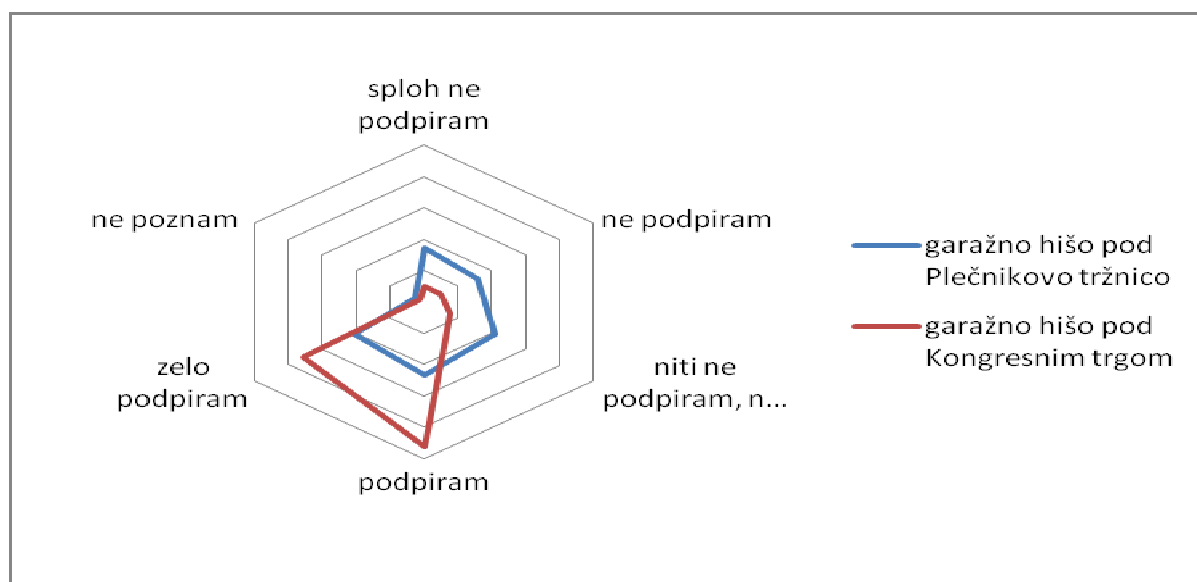
- 3) Križanje odgovorov na vprašanje 2.2.1 in 1.4 - analiza, v koliki meri tisti avtomobilisti, ki parkirajo neurejeno, (ne)podpirajo gradnjo garaž v mestnem središču.

Tabela 3 - Analiza skupine anketirancev, ki neurejeno parkirajo avtomobil (rekodirane variable)

Avtomobilisti, ki parkirajo neurejeno	sploh ne podpiram	ne podpiram	niti ne podpiram, niti podpiram	podpiram	zelo podpiram	ne poznam
6 - garažno hišo pod gradom, v grajskem hribu	6,0%	11,4%	22,8%	26,2%	30,2%	3,4%
7 - garažno hišo pod Plečnikovo tržnico	17,3%	15,3%	20,7%	23,3%	20,7%	2,7%
8 - garažno hišo na Ajdovščini	5,4%	3,4%	18,8%	37,6%	25,5%	9,4%
9 - garažno hišo pod Kongresnim trgom	4,7%	4,7%	7,4%	46,3%	35,6%	1,3%

V tabeli 3, kjer smo povezali oz. križali podatke o gradnji garažnih hiš in skupini anketirancev, ki avtomobil parkirajo neurejeno, se je pokazala dokaj visoka stopnje podpore vsem navedenim projektom. Največjo podporo je med anketiranci, ki parkirajo neurejeno dobil projekt garažne hiše pod Kongresnim trgom (skupaj kar 81,9%), sledi garažna hiša na Ajdovščini in garažna hiša pod gradom. Najmanjša je podpora projektu garažne hiše pod Plečnikovo tržnico (skupaj 44%). Rezultati podpore navedenim projektom so podobni rezultatom iz vprašanja 1.4, ob čemer velja omeniti, da nekoliko višjo podporo anketirancev pojasnjujemo z višjim deležem oz. 100% deležem anketirancev, ki vozijo avto in so zato bolj naklonjeni projektom povezanim z reševanjem problematike parkiranja.

Avtomobilisti, ki parkirajo neurejeno.



- 4) Križanje odgovorov na vprašanje 4.0, uvedba vinjet in uvedba plačila s kategorijo avtomobilistov v odgovoru 2.1 - analiza, kako se mnenje o uvajanju takse ali vinjete razlikuje med avtomobilisti in neavtomobilisti oz. v kolikšni meri so neavtomobilisti proti uvajanju takse.

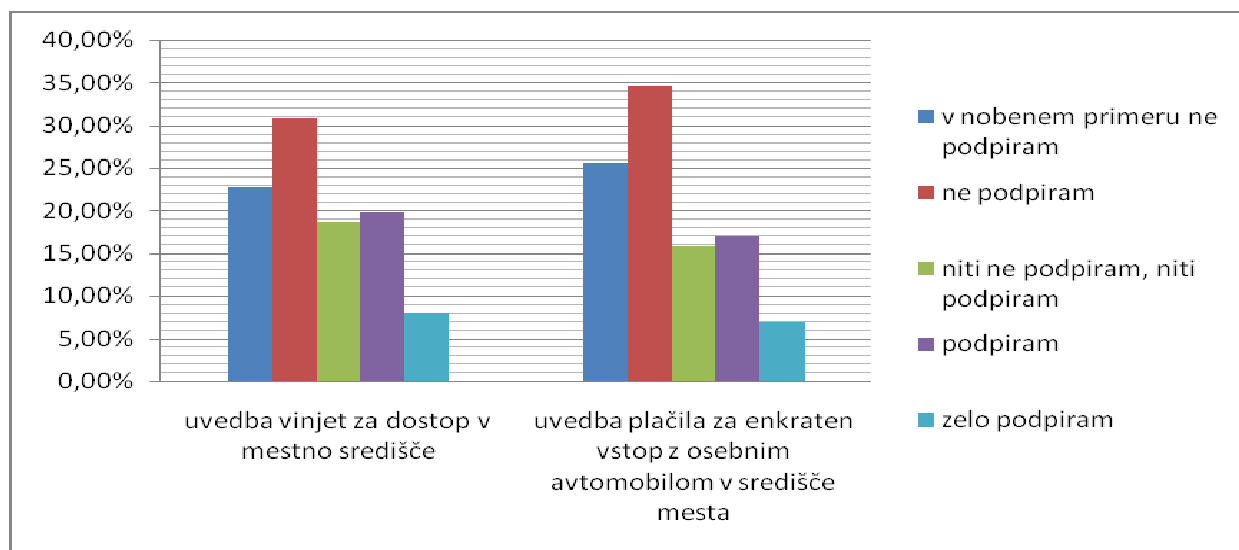
Tabela 4

4 - uvedba vinjet za dostop v mestno središče	v nobenem primeru ne podpiram	ne podpiram	niti ne podpiram, niti podpiram	podpiram	zelo podpiram
Znotraj skupine AVTOMOBILISTOV	22,7%	30,8%	18,6%	19,8%	8,1%
Znotraj skupine NEAVTOMOBILISTOV					
Kolo	19,1%	25,5%	19,1%	18,1%	18,1%
Motorno koli, skuter, moped	100,0%	0%	0%	0%	0%
Avtobus	19,6%	38,2%	14,7%	14,7%	12,7%
Vlak	17,6%	35,3%	17,6%	17,6%	11,8%
Hodim peš	25,8%	25,8%	15,0%	23,3%	10,0%
Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza	29,3%	26,7%	21,3%	9,3%	13,3%

Tabela 5

5 - uvedba plačila za enkratni vstop z osebnim avtomobilom v središče mesta	v nobenem primeru ne podpiram	ne podpiram	niti ne podpiram, niti podpiram	podpiram	zelo podpiram
Znotraj skupine AVTOMOBILISTOV	25,6%	34,6%	15,9%	17,0%	6,9%
Znotraj skupine NEAVTOMOBILISTOV					
Kolo	17,7%	30,2%	19,8%	18,8%	13,5%
Motorno koli, skuter, moped	50,0%	0%	0%	0%	50,0%
Avtobus	20,8%	28,7%	27,7%	11,9%	10,9%
Vlak	5,9%	47,1%	17,6%	11,8%	17,6%
Hodim peš	26,1%	31,1%	16,0%	16,0%	10,9%
Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza	34,2%	20,5%	19,2%	13,7%	12,3%

Podpora ukrepom znotraj skupine »avtomobilistov«



Analiza vprašanj povezanih z uvajanjem vinjet ali plačila za dostop/vstop v mestno središče, je pokazala da ne obstajajo velike razlike glede na skupine anketirancev, ki uporabljajo ali ne uporabljajo avtomobilskega prevoza za prevoz na delo (v šolo). Anketiranci, ki uporabljajo avtomobil, sicer v nekoliko večji meri zavračajo plačilo kakršnegakoli nadomestila za dostop/vstop v mestno središče, vendar tudi znotraj skupine neavtomobilistov zaznavamo visoko stopnjo zavračanja navedenih ukrepov. Visoke deleže zavračanja »denarnih sankcij«, povezanih z uporabo avtomobila v mestnem središču pri neavtomobilistih lahko pojasnujemo z občasno uporabo avtomobila tudi pri teh skupinah anketirancev. Čeprav ta skupina anketirancev ne uporablja avtomobila za prevoz na delo (v šolo), pa velik delež teh anketirancev avtomobil uporablja občasno oz. za opravljanje posameznih aktivnosti in pri tem noče biti denarno sankcionirana (visoke deleže pri nekaterih skupinah neavtomobilistov npr. motorno kolo, skuter ali pa vlak niti ne moremo pojasnjevati, ker gre za prenizko število anketirancev oz. po križanju je ostala prenizka frekvenca anketirancev za potrebno analizo).

- 5) Analiza kategorije neopredeljenih odgovorov na vprašanje 4.0, uvedba vinjet in uvedba plačila (dostopa v mestno središče) glede na to, v katero kategorijo iz odgovorov na vprašanje 2.1 ti spadajo - analiza prebivalcev, ki so glede na način uporabe prevoznega sredstva neopredeljeni glede takse oziroma vinjet.

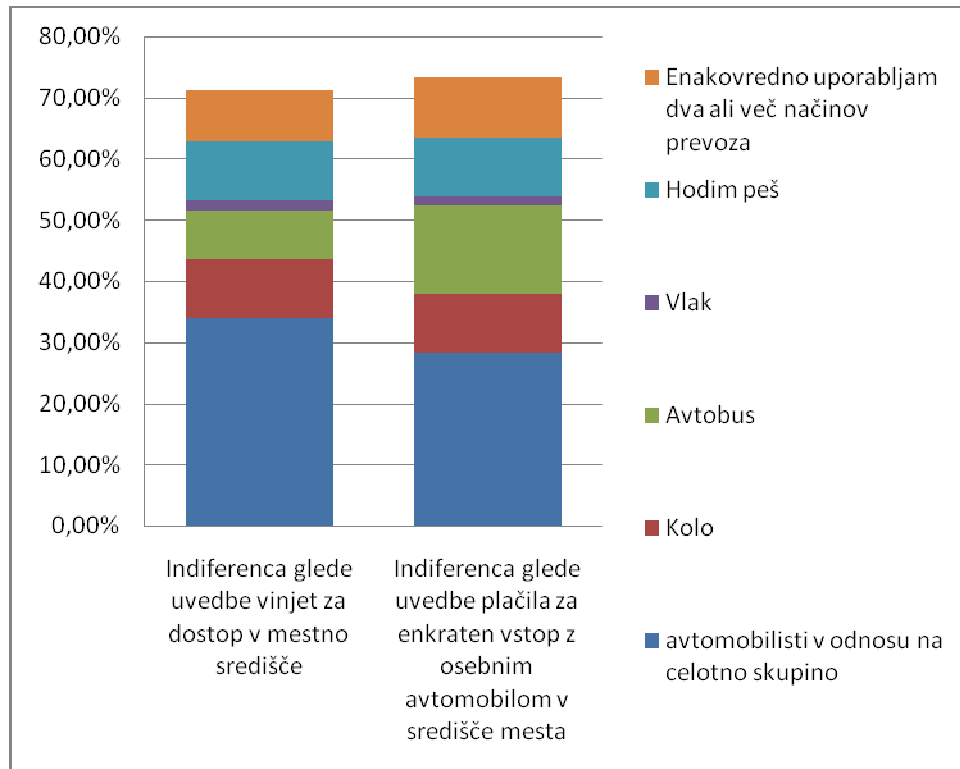
Tabela 5

4 - uvedba vinjet za dostop v mestno središče	v nobenem primeru ne podpiram	ne podpiram	niti ne podpiram, niti podpiram	podpiram	zelo podpiram
AVTOMOBILISTI v odnosu na celotno skupino	35,0%	35,2%	34,0%	34,0%	24,3%
NEAVTOMOBILISTI					
Kolo	8,1%	8,0%	9,6%	8,5%	14,8%
Motorno koli, skuter, moped	0,9%	0%	0%	0%	0%
Avtobus	9,0%	13,0%	8,0%	7,5%	11,3%
Vlak	1,3%	2,0%	1,6%	1,5%	1,7%
Hodim peš	13,9%	10,3%	9,6%	14,0%	10,4%
Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza	9,9%	6,6%	8,5%	3,5%	8,7%
OSTALE SKUPINE (drugo, delam doma, nezaposlen itd.)	...	...	28,7%	...	...
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%

Tabela 6

5 - uvedba plačila za enkraten vstop z osebnim avtomobilom v središče mesta	v nobenem primeru ne podpiram	ne podpiram	niti ne podpiram, niti podpiram	podpiram	zelo podpiram
AVTOMOBILISTI v odnosu na celotno skupino	37,9%	37,6%	28,2%	33,1%	23,8%
NEAVTOMOBILISTI					
Kolo	7,2%	9,1%	9,7%	10,1%	12,9%
Motorno koli, skuter, moped	0,4%	0%	0%	0%	1,0%
Avtobus	8,9%	9,1%	14,4%	6,7%	10,9%
Vlak	0,4%	2,5%	1,5%	1,1%	3,0%
Hodim peš	13,2%	11,6%	9,7%	10,7%	12,9%
Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza	13,2%	11,6%	9,7%	10,7%	12,9%
OSTALE SKUPINE (drugo, delam doma, nezaposlen itd.)	...	...	26,8%	...	...
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%

CIVITAS Elan – measure 4.1



Velika večina anketirancev, ki so neopredeljeni glede uvajanja vinjet za dostop v mestno središče ali uvedbe plačila za enkratni vstop z avtomobilom v središče mesta, spadajo v kategorijo uporabnikov avtomobila (34% in 28,2%) oz. uporabljajo avtomobil za prevoz na delo (v šolo). Ostale skupine so bistveno manj zastopane, drugo največjo skupino neopredeljenih pri vprašanju o uvajanju vinjet predstavljajo anketiranci, ki uporabljajo kolo, hodijo peš ali enakovredno uporabljajo dva ali več načinov prevoza (vse skupine po 9,7%). Podobna je situaciji pri vprašanju o uvedbi plačila, kjer kot druga najmočnejša skupina neopredeljenih izstopajo uporabniki avtobusnega prevoza (14,4%), sledijo pa anketiranci, ki uporabljajo kolo, hodijo peš ali enakovredno uporabljajo dva ali več načinov prevoza (vse skupine po 9,7%). Iz podatkov izhaja, da največjo skupino neopredeljenih, katerim je potrebno nameniti posebno pozornost pri vprašanjih povezanih z uvedbo nadomestila za vstop/dostop do mestnega središča izhaja iz kategorije uporabnikov avtomobilov, ostale vrste prevoza so zastopane v precej manjši meri.

- 6) primerjava kategorij 4 in 5 v odgovorih na vprašanje 4.0, uvedba vinjet in uvedba plačila za enkratni dostop kaže na to, da je nekoliko več negativnih odgovorov povezanih z uvedbo plačila za enkratni dostop kot pa uvedbi vinjet - Ali je mogoče (če sploh glede na male razlike) ugotoviti, s čim je korelirana razlika v odgovorih 4.0 na vprašanja 4 in 5.

	v nobenem primeru ne podpiram	ne podpiram	ni ne podpiram, ni podpiram	podpiram	zelo podpiram
4 - uvedba vinjet za dostop v mestno središče	21,6	29,4	18,3	19,4	11,3
5 - uvedba plačila za enkratni vstop z osebnim avtomobilom v središče mesta	22,8	31,2	18,9	17,2	9,9

Razlike v deležih med anketiranci, ki zavračajo uvedbo denarnega sankcioniranja za dostop v mestno središče v podvprašanjih 4 in 5 pri vprašanju 4.0 znaša le 1,2% oz. 1,8%. Iz navedenega sklepamo da je delež anketirancev premajhen da bi lahko opravili bolj podrobne analize na čem temelji ta razlika. Glede na analizo ostalih odgovorov v vprašalniku, ki so povezane s podobno problematiko, pa lahko domnevamo, da je minimalna razlika pogojena oz. povezana z ekonomskim dejavnikom, ki igra izredno pomembno vlogo za anketirance. V tem kontekstu anketiranci predpostavljajo da enkratno plačilo vinjete v določenem primeru lahko predstavlja manjšo denarno sankcijo. Anketiranci na podlagi lastne analize stroškov in koristi domnevajo, da z enkratnim plačilom vinjete poravnajo račun za neomejeno število enkratnih vstopov v mestno središče in na ta način zmanjšujejo stroške, ki bi lahko nastali ob visoki frekvenci vstopov v mesto.

5.4 UKREP 4.9 – UPDATE OF THE SUSTAINABLE TRANSPORT PLAN

1.	Naslov ukrepa:	4.9 Update of the Sustainable Urban Transport Plan
2.	Ključne teme, problematike ukrepa, ki so vezane na teme iz vprašalnika:	1) Zadovoljstvo posameznih skupin uporabnikov. 2) Potovalne navade določenih skupin prebivalcev. 3) Mobilnostni načrt za podjetja.
3.	Spremenljivke oz. vprašanja iz vprašalnika javnomnenjske raziskave, ki so neposredno povezane z ukrepom in jih želite podrobno analizirati	1) Vprašanja: 2.1 Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo ali v šolo 1.1 Kaj vas najbolj moti pri prometu v Ljubljani 2) Vprašanja: 2.1 Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo ali v šolo 9.0 Spol 9.1 Starost 3) Vprašanja: 2.1 Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo ali v šolo 2.4 Kako daleč je od vašega stalnega bivališča do kraja zaposlitve
4.	Prosimo opišite kakšno obliko analize želite oz. na kakšen način želite analizirati izbrane spremenljivke	1) Potrebujemo odgovor na vprašanje 1.1 po posameznih skupinah iz 2.1 (vsaj za skupine avtomobil, peš, avtobus, kolo) 2) Potrebujemo odgovor na vprašanje 2.1 za naslednje skupine: - vsi mlajši od 18 let (v raziskavi jih kot vidim ni) - moški od 18 do 65 - ženske od 18 do 65 - vsi nad 65 V kolikor so rezultati bistveno različni, bi bilo smiselno razdeliti vsaj moške še na skupini 18 – 45 in 46 – 65. 3) Potrebujemo odgovor na vprašanje 2.1 za naslednje

		skupine: - do 2 km - 3-5 km - 6-10 km
5.	Katere so ciljne skupine, ki jih želite analizirati	1) vsi 2) Vse, po starostnih skupinah 3) Delovno aktivni (18 do 65 let)
6.	Ostale pripombe, sugestije glede analize podatkov za potrebe ukrepa	1) Zanimajo nas razlike v pogledih na glavne prometne težave v Ljubljani glede na to, katero prometno sredstvo prebivalci večinoma uporabljajo. 2) Izhodišče za vprašanje je teza, da ima skupina starejši delovno aktivni moški, ki ima velik vpliv na odločitve v mestu, bistveno višjo stopnjo uporabe osebnega avtomobila od ostalih skupin prebivalcev. 3) Zanimajo nas potenciali za spremembo modal splita v prid hoji in kolesarjenju.

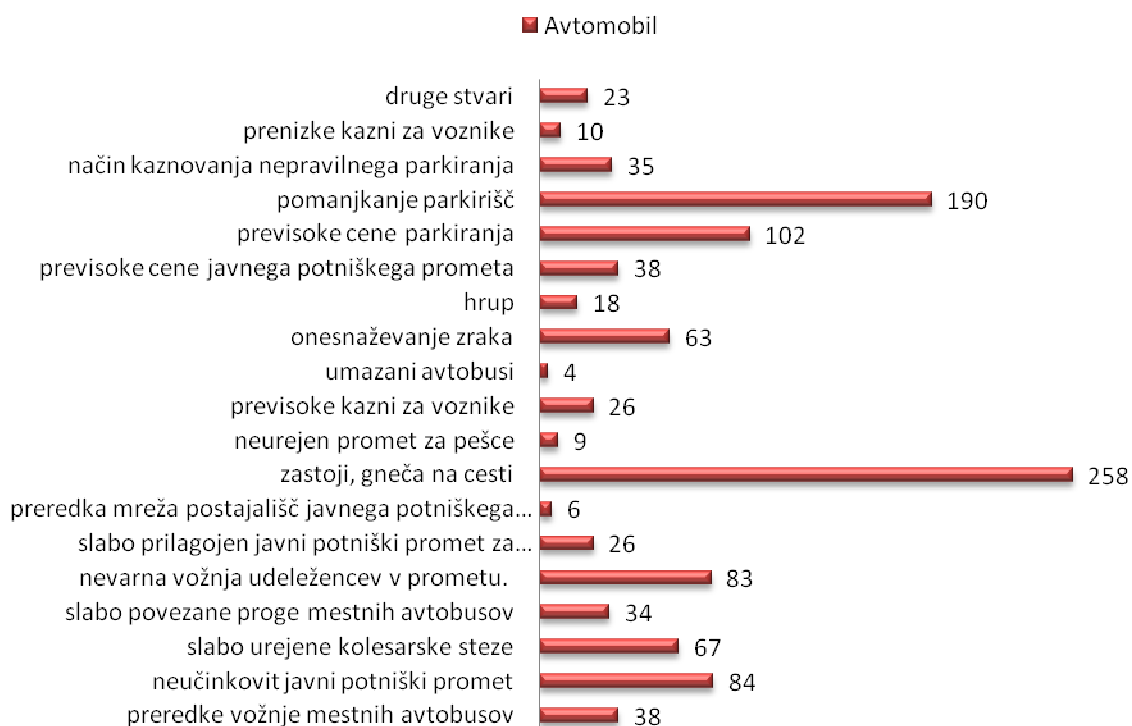
Zadovoljstvo posameznih skupin uporabnikov

Kaj pri prometu v Ljubljani najbolj moti posamezne skupine uporabnikov? (frekvenčna porazdelitev)

	Avtomobil	Kolo	Avtobus	Hodim peš
preredke vožnje mestnih avtobusov	38	11	24	9
neučinkovit javni potniški promet	84	23	16	29
slabo urejene kolesarske steze	67	55	17	19
slabo povezane proge mestnih avtobusov	34	8	13	7
nevarna vožnja udeležencev v prometu.	83	25	34	34
slabo prilagojen javni potniški promet za hendikepirane	26	7	10	7
preredka mreža postajališč javnega potniškega prometa	6	0	4	3
zastoji, gneča na cesti	258	47	69	78
neurejen promet za pešce	9	3	8	7
previsoke kazni za voznike	26	6	4	4
umazani avtobusi	4	2	6	3

onesnaževanje zraka	63	20	19	30
Hrup	18	9	9	24
previsoke cene javnega potniškega prometa	38	18	14	22
previsoke cene parkiranja	102	10	15	21
pomanjkanje parkirišč	190	32	47	56
način kaznovanja nepravilnega parkiranja	35	9	5	12
prenizke kazni za voznike	10	1	2	3
druge stvari	23	9	4	5

Kaj pri prometu v Ljubljani najbolj moti uporabnike avtomobila??

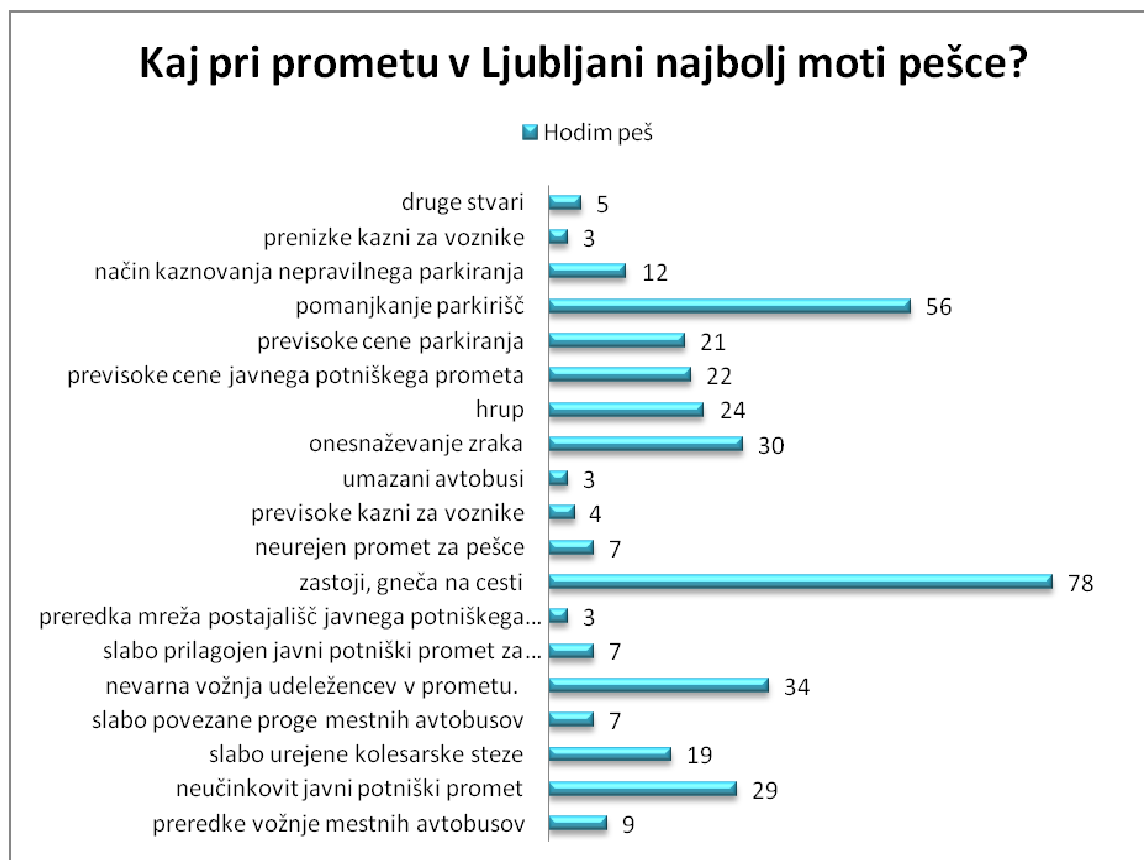


Kaj pri prometu v Ljubljani najbolj moti uporabnike koles?



Kaj pri prometu v Ljubljani najbolj moti uporabnike avtobusa?





Po pričakovanjih je razvidno, da se percepirane glavne prometne težave anketirancev do neke mere razlikujejo z obzirom na to, katero prometno sredstvo slednji uporabljajo. Vseeno pa se predvsem glavne težave med posameznimi skupinami anketirancev prekrivajo.

Pri uporabnikih avtomobilov se kot trije najpogostejše navedeni moteči elementi kažejo (v sledečem vrstnem redu) :

- zastoji, gneča v prometu
- pomanjkanje parkirišč
- previsoke cene parkiranja

Precej drugače promet zaznavajo anketiranci, ki za vožnjo v službo (v šolo) najpogostejše uporabljajo kolo:

- slabo urejene kolesarske steze
- zastoji, gneča na cesti
- pomanjkanje parkirišč

Anketiranci, ki najpogosteje koristijo avtobus prometno problematiko percipirajo oz. postavljajo hierarhijo problematik na naslednji način:

- zastoji, gneča na cesti
- pomanjkanje parkirišč
- nevarna vožnja udeležencev v prometu

Pešci problematike percepirajo le malo drugače od prevladujočih mnenj:

- zastoji, gneča na cesti
- pomanjkanje parkirišč
- nevarna vožnja udeležencev v prometu

Poleg omenjenih skupin anketirancev se zdi skupini uporabnikov, ki najpogosteje koristijo avtomobil, zelo problematičen še neučinkovit javni promet, sledi nevarna vožnja soudeležencev v prometu in nato slabo urejene kolesarske steze. Kot kaže uporabniki avtomobilskega prevoza do neke mere opazajo pomanjkljivo situacijo pri drugih oblikah prevoza, vseeno pa se jim zdijo daleč najbolj relevantni problemi s parkiranjem svojih vozil (če seveda gnečo kot splošen problem vseh skupin izvozamo).

Kolesarji so nekoliko bolj fokusirani na bolj splošne tj. za širšo javnost pomembne vidike prometa – omenjenim problemom sledijo neučinkovit javni promet, onesnaževanje zraka ter previsoke cene mestnega avtobusnega prometa. Nekoliko bolj kot avtomobiliste jih očitno skrbi možnost rabe javnega potniškega prometa.

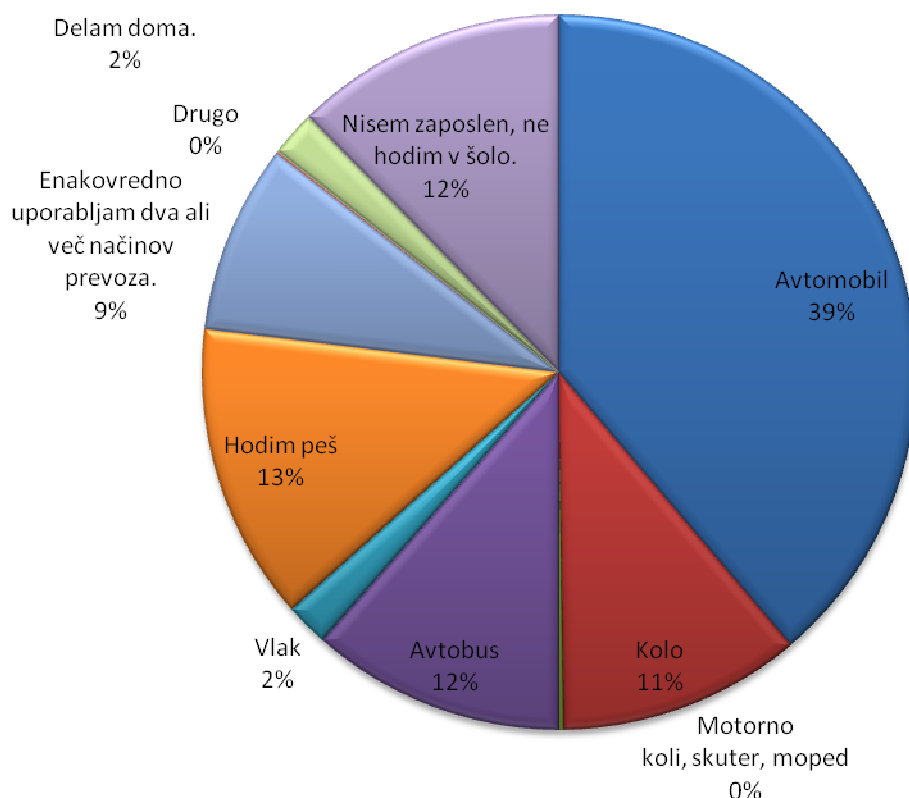
Uporabniki avtobusov cene javnega potniškega prometa ne izpostavljajo kot izrazit problem Cene javnega potniškega prometa tako ne umeščajo med drugo trojico najbolj spornih vidikov. Kot kaže so njihove navade do neke mere povezujejo z skupinami anketirancev, ki so bolj usmerjeni k za širšo javnost pomembnim temam. Uporabniki avtobusov problematizirajo še preredke vožnje mestnih avtobusov, onesnaževanje zraka in slabo urejene kolesarske steze.

Dokaj specifična tj. glede na možnosti in lokacije gibanja v mestu (predvsem mestno središče), je lestvica prioritenih tem, ki izhajajo iz mnenj pešcev sledeča – onesnaževanje zraka, neučinkovit javni potniški promet in hrup.

Potovalne navade določenih skupin prebivalcev

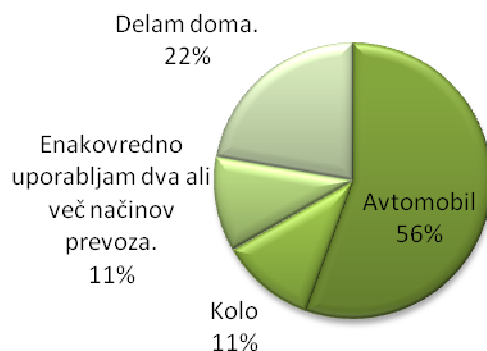
Generalno, le z obzirom na starostno skupino (18 – 65 ter 65+), se potovalne navade kažejo kot sledeče.

Katero prevozno sredstvo z uporabljate za prihod na delo ali v šolo? (18 - 65)

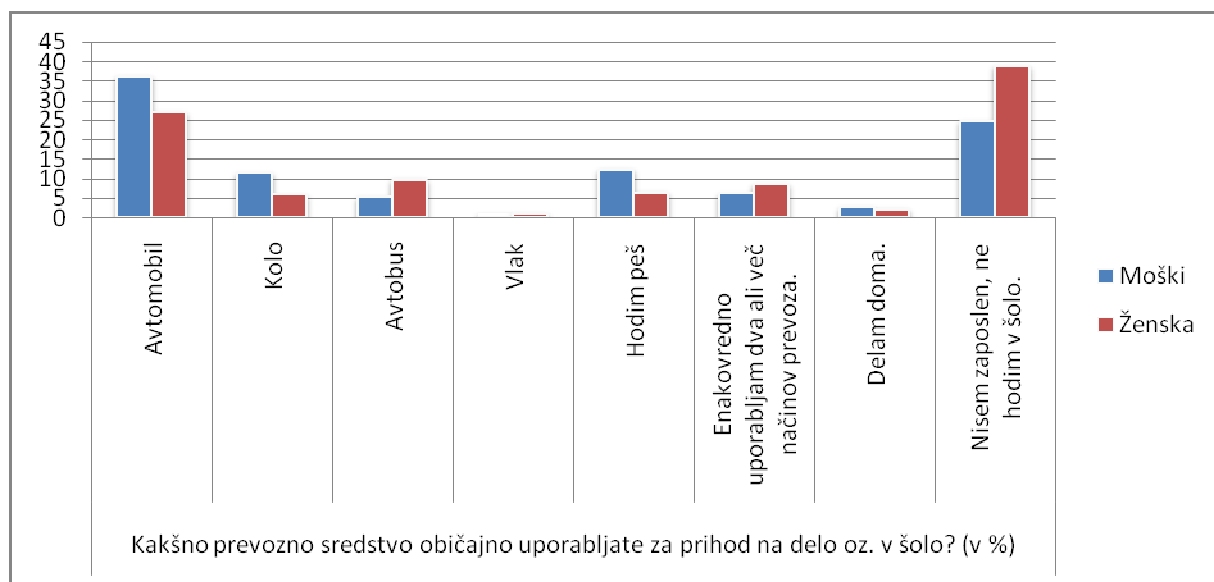
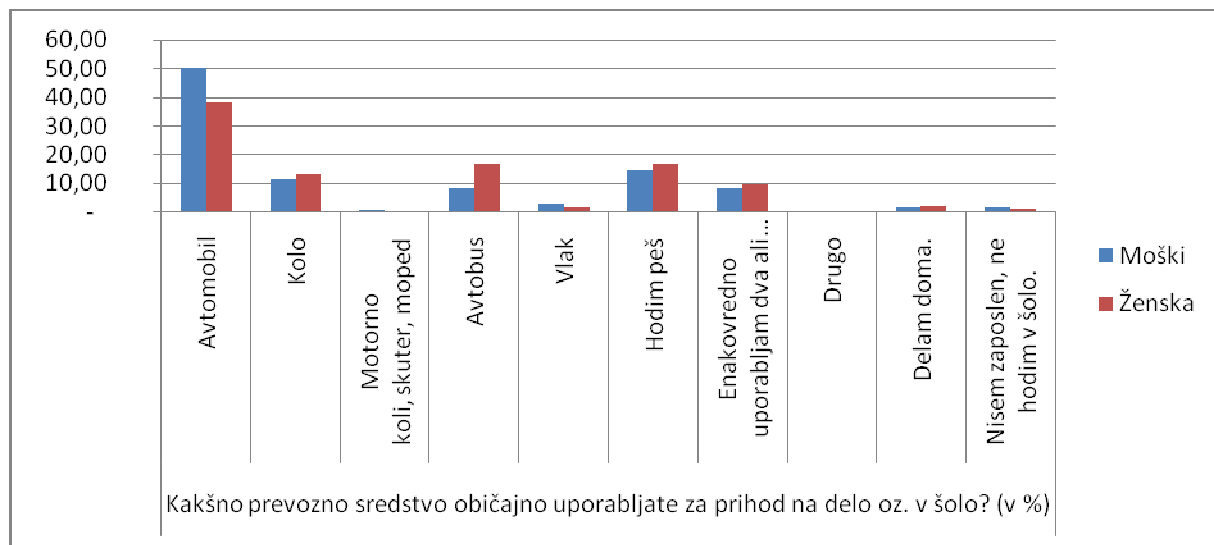


Katero prevozno sredstvo z uporabljate za prihod na delo ali v šolo? (65+)

Grafični prikaz je sicer irelevanten, saj v skupini 65+ vsega skupaj zaposlenih 9 oseb in graf seveda ni merodajen.



Če uporabnike razporedimo nekoliko drugače in jih delimo po starosti ter združujemo v skupine 18–45 ter 45-65 let, obenem pa jim pridružimo še spremenljivko »spol«, so rezultati nekoliko drugačni.



Izkazani rezultati do neke mere potrjujejo izhodiščno tezo, da imajo delovno aktivni moški, bistveno višjo stopnjo rabe osebnega avtomobila od vseh ostalih skupin. Vendar pa se brez grupiranja starostnih skupin ta teza izkaže za težko dokazljivo. Sledijo razmerja za vse starostne skupine, a le za avto.

raba\ leta	18 - 25	26 - 35	36 - 45	46 - 55	56 - 65	Več kot 65
Raba avtomobila za moške	31,5%	58%	57,9%	43,5%	31,3%	6,1%
Raba avtomobila za ženske	14,5%	53,7%	45,8%	41%	15,7%	0%

Konkretna statistična razlika med moškimi in ženskami sicer obstaja, a spet ni tolikšna kot se je kazala v zgornjih grafih, saj jo v asimetrijo obtežujejo predvsem najmlajša ter najstarejši dve skupini anketirancev.

5.5 UKREP 5.2 – SAFETY AND SECURITY FOR SENIORS AND PT USERS

1.	Naslov ukrepa:	5.2 Safety and security for seniors and PT users
2.	Ključne teme, problematike ukrepa, ki so vezane na teme iz vprašalnika:	-namestitev nadzornih kamer v avtobuse -varnost na avtobusih -predlogi s strani potnikov - namestitev kamer za spremljanje prometa na avtobuse - odnos mladostnikov do starejših občanov na avtobusu - odnos voznika do starejših občanov (verbalno nasilje)
3.	Spremenljivke oz. vprašanja iz vprašalnika javnomnenjske raziskave, ki so neposredno povezane z ukrepom in jih želite podrobno analizirati	- Ali mislite, da je varnost starejših občanov na mestnih avtobusih dobro urejeno - Ali se vam zdi, da se je vandalizem na mestnih avtobusih zmanjšal - kako bi ocenili varnost starejših občanov na mestnih avtobusih - ali se vam zdi, da je v večini telesnih poškodb kriv voznik oz. ostali udeleženci v prometu (izsiljevanje avtobusa, neupoštevanje cestno prometnih predpisov, hitro izpeljevanje avtobusa,..) - kaj pravite o kampanji, ki bi spodbujala mladostnike k odstopanju sedežev starejšim uporabnikom JPP-ja -Kako bi lahko povečali varnost na avtobusih? (Lahko bi podali možnosti, ali pa bi kar sami pisali predloge!) - počasnejša vožnja - uvedba rumenih pasov - namestitev dodatnih ročajev za držanje med vožnjo - dodatno usposabljanje voznikov - z namestitvami kamer - z opozorili na displejih - ostalo _____ -Ali ste v zadnjih letih opazili, da se je na tem področju že kaj izboljšalo? - NE - DA - Kako? _____

4.	Prosimo opišite kakšno obliko analize želite oz. na kakšen način želite analizirati izbrane spremenljivke	- potrebujemo osnovne interpretacije izbranih spremenljivk vprašanj - potrebovali bi t.i. križanja, interpretacije povezav med posameznimi vrstami vnaprej izbranih spremenljivk z namenom pridobivanja posebnih podatkov za potrebe našega ukrepa
5.	Katere so ciljne skupine, ki jih želite analizirati	Ciljne skupine : Uporabniki JPP (šolarji, občani, predvsem pa upokojeanci oz. starejši občani)
6.	Ostale pripombe, sugestije glede analize podatkov za potrebe ukrepa	

Med uporabniki javnega potniškega prometa so starejši občani še posebno občutljiva skupina. Njihova pozicija v družbenem življenju, in s tem posredno tudi pri zagotavljanju primernosti oz. prilagojenosti prometnih infrastruktur za njihove potrebe, je pogosto marginalna in njihov glas preslišani. Razlogi za to so kompleksne narave in se pogosto kombinirajo, ob tem velja še posebej omeniti vpliv manjšega udejstvovanja na trgu dela, pretežno nižjo kupno moč in nenazadnje pogosto prisotnost določene mere fiziološkega hendikepa, kar vse vpliva na način uporabe in razvoj infrastrukture za potrebe starejših občanov.

Glede varnosti mestnih avtobusov se anketirana populacija ni posebej opredeljevala, prav tako tudi ne o odnosu voznikov ali drugih skupin uporabnikov do starejših občanov. Na podlagi zbranih podatkov lahko le posredno interpretiramo varnost ter druge vidike rabe javnega potniškega prometa za obravnavano skupino. V to smo umestili anketirance, ki so starejši od šestinpetdeset (65) let in katerih delež med anketirano populacijo znaša 32,4 (16,3) odstotka. Večina, tri četrtine (94%) med njimi je upokojenih. Pri tej skupini je zaznati manjšo stopnjo vsakodnevne mobilnosti, zaradi česar njihovih vsakodnevnih prevoznih navad vprašanja v vprašalniku pogosto niso mogla zajeti. Določeno število vprašanj je bilo namreč eksplicitno vezanih na potovalne navade in preference pri dnevnih migracijah na delo oz. v šolo.

Po pričakovanjih starejši vse oblike javnega prevoza, prvenstveno predvsem mestni avtobus, uporabljajo pogosteje kot druge starostne skupine – vsak dan ali nekajkrat tedensko ga uporablja skoraj polovica, medtem ko to za mlajše od 65 velja le pri slabi tretjini. Razlog za to je nekoliko manj pogosto lastništvo in raba avtomobilov (sklepamo lahko, da so razlogi pretežno zdravstvene ter finančne narave). Posledično se zdi ta skupina precej pogost uporabnik javnega potniškega prometa. V nekoliko večji meri kot sicer pozitivno ocenjujejo prometno ureditev za uporabnike avtobusov, prav tako jih je precej manj izrecno nezadovoljnih. To sorazmerno zadovoljstvo bi lahko postavili ob bok izkazanemu rezultatom,

po katerih so starejši občani od ostalih neprimerno manj zadovoljni z ureditvijo za pešce in hendikepirane osebe. Kot kaže jim mestni avtobus, od vseh trenutno dostopnih prevoznih sredstev, ponuja najprimernejšo obliko mestnega transporta. Z obzirom na parametre zadovoljstva s posamezno prevozno storitvijo pri vprašanju 1.5 (prodaja vozovnic, osebje, prevozna storitev) se kaže generalno višje vrednotenje storitev mestnega avtobusa.

Starejši občani načeloma nadpovprečno podpirajo napovedane spremembe v ureditvi mestnega prometa; pri tem je opazna predvsem precej višja podpora tudi ukrepom bolj represivne narave tj. uvedbi vinjet oz. neke vrste plačila za dostop v mestno središče, omejitev hitrosti v mestnem središču ter večje število enosmernih cest. Razlog je deloma zagotovo tudi manj pogosta raba avtomobila ter manjša potreba po vožnji v mestno središče (zaradi dela ali šole). Podpora drugim ukrepom, ki so manj neposredno usmerjeni k zmanjševanju avtomobiliziranega prometa, kaže manjše razlike glede na starostno strukturo in napovedana uvedba rumenega pasu je le za malenkost bolj podprta s strani najstarejših anketirancev.

Sodeč po rezultatih starejši občani mesta ne razumejo kot bolj varnega oz. nevarnega od ostalih starostnih skupin, in se v njem počutijo sorazmerno varne (le slaba petina ni takšnega mnenja). Sklepamo lahko, da se tudi pri rabi mestnega avtobusnega prometa ter drugih oblik javnega potniškega prometa starejši občani ne počutijo izrazito ogroženi, in sodeč po strukturi odgovorov na odprta vprašanja pri večini anketirancev kot primaren element nevarnosti nastopajo motorizirani soudeleženci v prometu. Po rezultatih sodeč starejši pogosteje sodijo, da sta gneča in hrup nujni in neizogibni posledici življenja v mestnem središču, samo življenje v mestu pa tudi sicer ocenjujejo za manj hrupno kot ostale skupine anketirancev.

Sklenemo lahko, da je ureditev Ljubljane problematična predvsem za tisto skupino starejših občanov, ki imajo tako ali drugačno obliko izrazitejšega telesnega hendikepa. Prometni pogoji za to skupino so namreč najbolj enoznačno ocenjeni kot slabi, kar to izrazito marginalizirano in omejeno skupino še dodatno izrinja iz mestnega življenja in jim zaradi slabih pogojev gibanja oz. transporta preprečuje rabo druge javne urbane infrastrukture.

Crosstab

			star_recode		Total
			1,00	2,00	
Kako ste zadovoljni s hitrostjo nakupa vozovnic za mestni avtobus?	Sploh nisem zadovoljen/a	Count	41	4	45
		% within star_recode	5,9%	3,1%	5,5%
	Nisem zadovoljen/a	Count	59	1	60
		% within star_recode	8,5%	,8%	7,3%
	Niti-niti	Count	195	34	229
		% within star_recode	28,1%	26,0%	27,8%
	Zadovoljen/a	Count	222	45	267
		% within star_recode	32,0%	34,4%	32,4%
	Popolnoma zadovoljen/a	Count	176	47	223
		% within star_recode	25,4%	35,9%	27,1%
Total	Count	693	131	824	
	% within star_recode	100,0%	100,0%	100,0%	

Crosstab

			star_recode		Total
			1,00	2,00	
Kako ste zadovoljni s ceno vozovnic za mestni avtobus?	Sploh nisem zadovoljen/a	Count	129	24	153
		% within star_recode	18,7%	17,8%	18,5%
	Nisem zadovoljen/a	Count	175	19	194
		% within star_recode	25,4%	14,1%	23,5%
	Niti-niti	Count	236	41	277
		% within star_recode	34,2%	30,4%	33,6%
	Zadovoljen/a	Count	122	31	153
		% within star_recode	17,7%	23,0%	18,5%
	Popolnoma zadovoljen/a	Count	28	20	48
		% within star_recode	4,1%	14,8%	5,8%
Total	Count	690	135	825	
	% within star_recode	100,0%	100,0%	100,0%	

Crosstab

			star_recode		Total
			1,00	2,00	
Kako ste zadovoljni z načinom nakupa vozovnic za mestni avtobus?	Sploh nisem zadovoljen/a	Count	72	4	76
		% within star_recode	10,5%	3,1%	9,3%
	Nisem zadovoljen/a	Count	100	5	105
		% within star_recode	14,6%	3,8%	12,9%
	Niti-niti	Count	208	35	243
		% within star_recode	30,5%	26,9%	29,9%
	Zadovoljen/a	Count	197	46	243
		% within star_recode	28,8%	35,4%	29,9%
	Popolnoma zadovoljen/a	Count	106	40	146
		% within star_recode	15,5%	30,8%	18,0%
Total	Count	683	130	813	
	% within star_recode	100,0%	100,0%	100,0%	

Crosstab

			star_recode		Total
			1,00	2,00	
Kako ste zadovoljni z urejenostjo osebja na mestnih avtobusih?	Sploh nisem zadovoljen/a	Count	12	2	14
		% within star_recode	1,7%	1,5%	1,7%
	Nisem zadovoljen/a	Count	51	6	57
		% within star_recode	7,4%	4,5%	6,9%
	Niti-niti	Count	258	43	301
		% within star_recode	37,5%	32,3%	36,7%
	Zadovoljen/a	Count	267	60	327
		% within star_recode	38,8%	45,1%	39,8%
	Popolnoma zadovoljen/a	Count	100	22	122
		% within star_recode	14,5%	16,5%	14,9%
Total	Count	688	133	821	
	% within star_recode	100,0%	100,0%	100,0%	

Crosstab

			star_recode		Total
			1,00	2,00	
Kako ste zadovoljni s prijaznostjo osebja na mestnih avtobusih?	Sploh nisem zadovoljen/a	Count	39	4	43
		% within star_recode	5,7%	2,9%	5,2%
	Nisem zadovoljen/a	Count	107	8	115
		% within star_recode	15,6%	5,8%	13,9%
	Niti-niti	Count	272	49	321
		% within star_recode	39,5%	35,3%	38,8%
	Zadovoljen/a	Count	203	53	256
		% within star_recode	29,5%	38,1%	31,0%
	Popolnoma zadovoljen/a	Count	67	25	92
		% within star_recode	9,7%	18,0%	11,1%
Total	Count	688	139	827	
	% within star_recode	100,0%	100,0%	100,0%	

Crosstab

			star_recode		Total
			1,00	2,00	
Kako ste zadovoljni z informiranostjo za mestne avtobuse?	Sploh nisem zadovoljen/a	Count	29	4	33
		% within star_recode	4,3%	3,0%	4,0%
	Nisem zadovoljen/a	Count	93	11	104
		% within star_recode	13,6%	8,1%	12,7%
	Niti-niti	Count	258	52	310
		% within star_recode	37,8%	38,5%	37,9%
	Zadovoljen/a	Count	230	50	280
		% within star_recode	33,7%	37,0%	34,3%
	Popolnoma zadovoljen/a	Count	72	18	90
		% within star_recode	10,6%	13,3%	11,0%
Total	Count	682	135	817	
	% within star_recode	100,0%	100,0%	100,0%	

Crosstab

			star_recode		Total
			1,00	2,00	
Kako ste zadovoljni s hitrostjo prevoza mestnih avtobusov?	Sploh nisem zadovoljen/a	Count	101	10	111
		% within star_recode	14,6%	7,4%	13,4%
	Nisem zadovoljen/a	Count	178	26	204
		% within star_recode	25,7%	19,3%	24,7%
	Niti-niti	Count	246	52	298
		% within star_recode	35,5%	38,5%	36,0%
	Zadovoljen/a	Count	135	36	171
		% within star_recode	19,5%	26,7%	20,7%
	Popolnoma zadovoljen/a	Count	32	11	43
		% within star_recode	4,6%	8,1%	5,2%
Total	Count	692	135	827	
	% within star_recode	100,0%	100,0%	100,0%	

Crosstab

			star_recode		Total
			1,00	2,00	
Kako ste zadovoljni s točnostjo mestnih avtobusov?	Sploh nisem zadovoljen/a	Count	107	19	126
		% within star_recode	15,4%	13,8%	15,1%
	Nisem zadovoljen/a	Count	215	33	248
		% within star_recode	31,0%	23,9%	29,8%
	Niti-niti	Count	214	48	262
		% within star_recode	30,8%	34,8%	31,5%
	Zadovoljen/a	Count	128	28	156
		% within star_recode	18,4%	20,3%	18,8%
	Popolnoma zadovoljen/a	Count	30	10	40
		% within star_recode	4,3%	7,2%	4,8%
Total	Count	694	138	832	
	% within star_recode	100,0%	100,0%	100,0%	

Crosstab

			star_recode		Total
			1,00	2,00	
Kako ste zadovoljni z videzom in čistočo mestnih avtobusov?	Sploh nisem zadovoljen/a	Count	62	7	69
		% within star_recode	8,9%	5,1%	8,3%
	Nisem zadovoljen/a	Count	170	23	193
		% within star_recode	24,5%	16,8%	23,3%
	Niti-niti	Count	280	50	330
		% within star_recode	40,4%	36,5%	39,8%
	Zadovoljen/a	Count	154	48	202
		% within star_recode	22,2%	35,0%	24,3%
	Popolnoma zadovoljen/a	Count	27	9	36
		% within star_recode	3,9%	6,6%	4,3%
Total	Count	693	137	830	
	% within star_recode	100,0%	100,0%	100,0%	

Crosstab

			star_recode		Total
			1,00	2,00	
Kako ste zadovoljni z udobjem mestnih avtobusov?	Sploh nisem zadovoljen/a	Count	68	8	76
		% within star_recode	9,8%	5,8%	9,2%
	Nisem zadovoljen/a	Count	178	23	201
		% within star_recode	25,7%	16,8%	24,2%
	Niti-niti	Count	262	56	318
		% within star_recode	37,9%	40,9%	38,4%
	Zadovoljen/a	Count	162	42	204
		% within star_recode	23,4%	30,7%	24,6%
	Popolnoma zadovoljen/a	Count	22	8	30
		% within star_recode	3,2%	5,8%	3,6%
Total	Count	692	137	829	
	% within star_recode	100,0%	100,0%	100,0%	

CIVITAS Elan – measure 4.1

Crosstab

			star_recode		Total
			1,00	2,00	
Kako ste zadovoljni z voznim redom mestnih avtobusov?	Sploh nisem zadovoljen/a	Count	91	16	107
		% within star_recode	13,2%	11,6%	13,0%
	Nisem zadovoljen/a	Count	175	31	206
		% within star_recode	25,4%	22,5%	24,9%
	Niti-niti	Count	242	49	291
		% within star_recode	35,2%	35,5%	35,2%
	Zadovoljen/a	Count	149	36	185
		% within star_recode	21,7%	26,1%	22,4%
	Popolnoma zadovoljen/a	Count	31	6	37
		% within star_recode	4,5%	4,3%	4,5%
Total	Count	688	138	826	
	% within star_recode	100,0%	100,0%	100,0%	

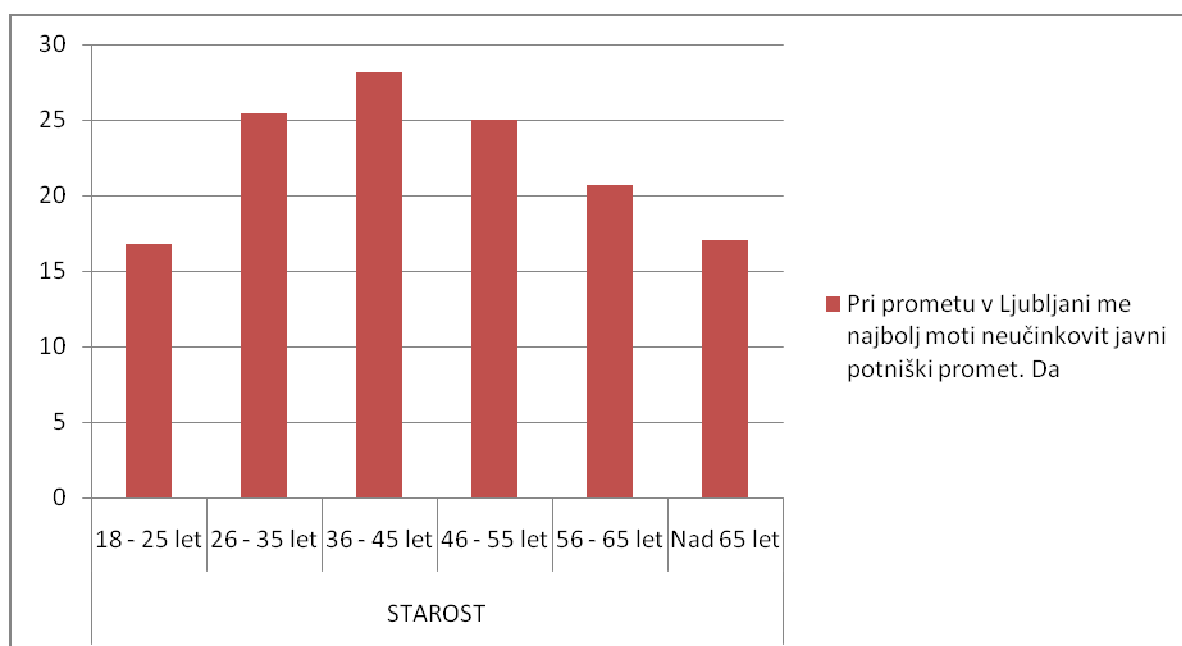
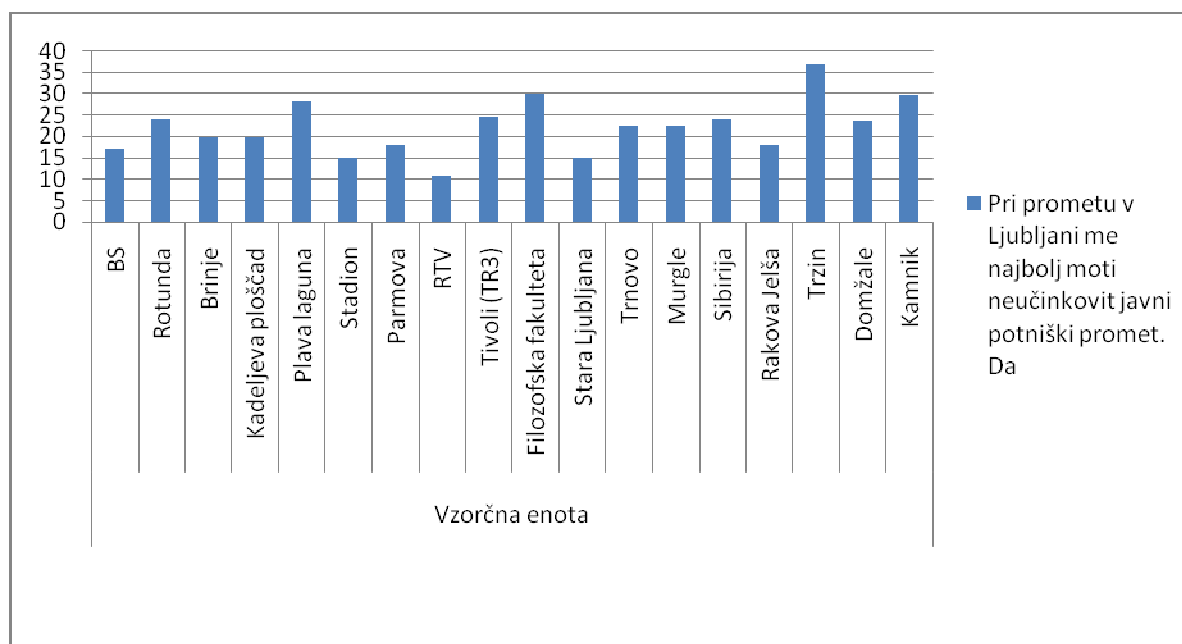
5.6 UKREP 8.1 – PUBLIC TRANSPORT PRIORITY AT INTERSECTIONS; UKREP 8.4 – REAL TIME INFORMATION FOR STAFF AND PASSENGERS

1.	Naslov ukrepa:	8.1 Public transport priority at intersections 8.4 Real time information for staff and passengers
2.	Ključne teme, problematike ukrepa, ki so vezane na teme iz vprašalnika:	- Uporaba javnega transporta - mnenje o učinkovitosti javnega transporta - uvedba ukrepa postavitve elektronskih prikazovalnikov
3.	Spremenljivke oz. vprašanja iz vprašalnika javnomnenjske raziskave, ki so neposredno povezane z ukrepom in jih želite podrobno analizirati	- vprašanje 1.1. Kaj vas najbolj moti pri prometu v Ljubljani? - vprašanje 1.2. Kako pogosto uporabljate javni prevoz? - 1.3. Ali se vam zdi potrebno v Ljubljani in LJ regiji (izboljšati mestni avtobusni promet)? - 4.0 Katere ukrepe bi podprli ali ne bi podprli v LJ (elektronski zasloni)?
4.	Prosimo opišite kakšno obliko analize želite oz. na kakšen način želite analizirati izbrane spremenljivke	- ugotoviti kdo označuje javni potniški promet kot neučinkovit – uporabniki/neuporabniki, starostna razporeditev - kdo meni, da je potrebno/zelo potrebno/nepotrebno izboljšanje mestnega avtobusnega prometa – uporabniki ali neuporabniki, starostna razporeditev - Uvedba elektronskih zaslonov o prihodu avtobusa na postajališče (podpiram/zelo podpiram/ne podpiram)– starostna razporeditev, območja koridorja
5.	Katere so ciljne skupine, ki jih želite analizirati	
6.	Ostale pripombe, sugestije glede analize podatkov za potrebe ukrepa	

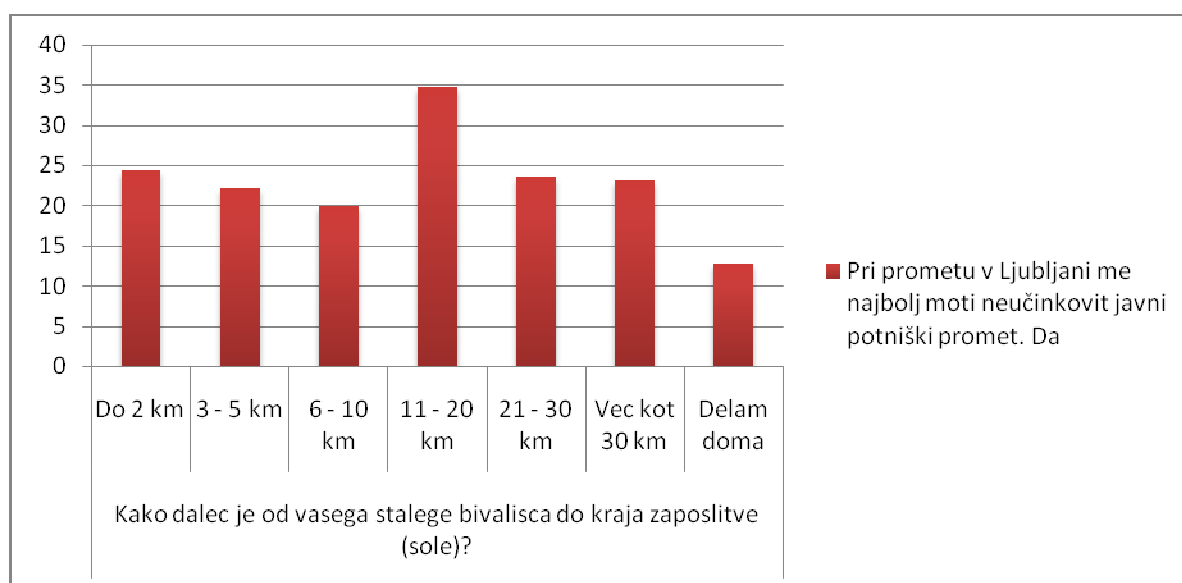
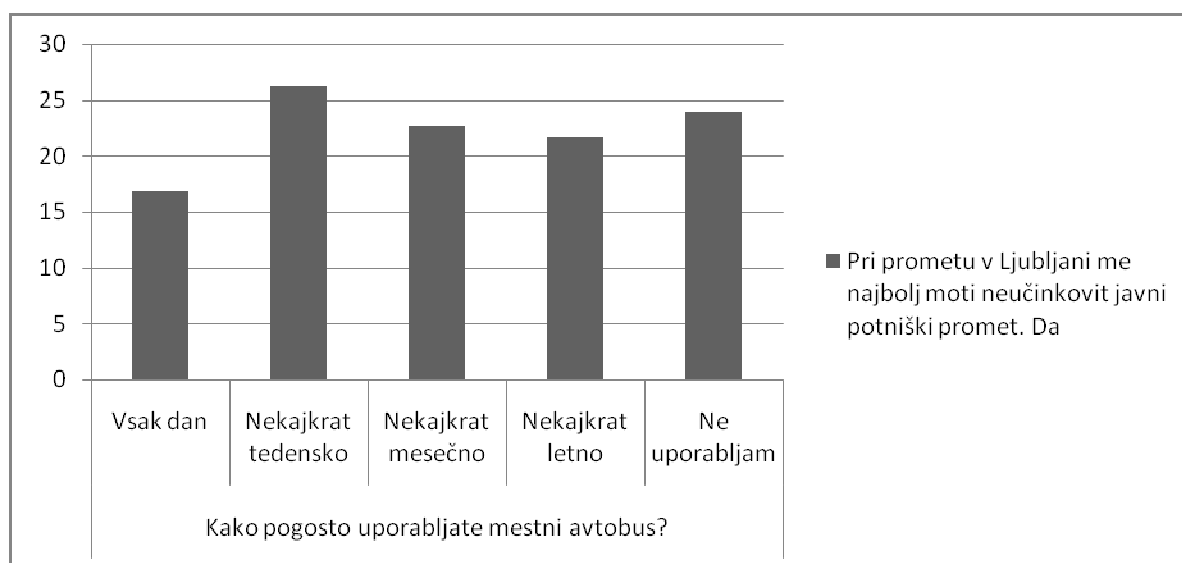
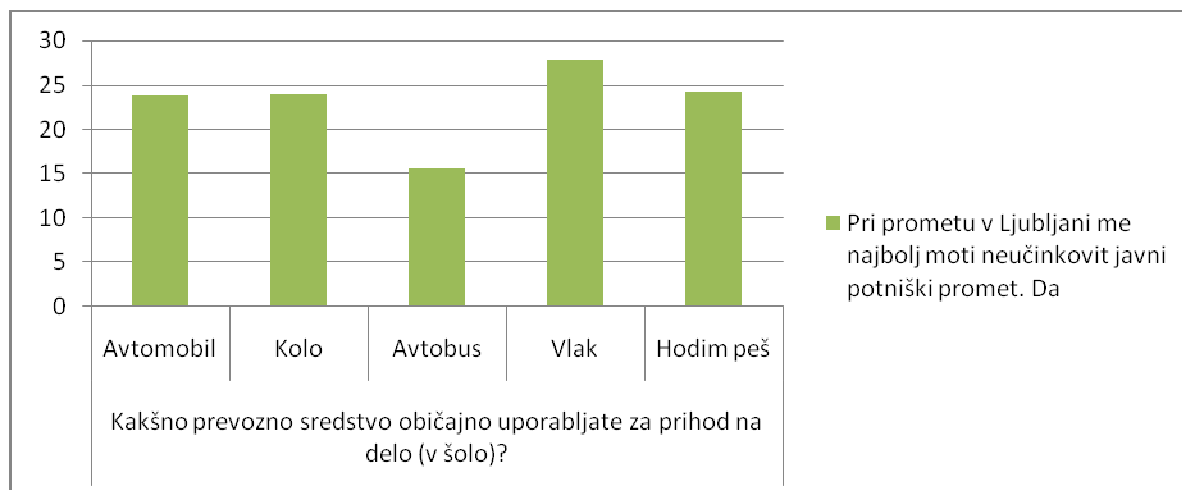
Skupino anketirancev, ki so pri vprašanju 1.1 potniški promet označili kot enega treh najbolj motečih problemov, smo razčlenili z ozirom na naslednje parametre:

- starost (vprašanje 9.1)
- območje koridorja (posamezne zamejene lokacije ob koridorju)
- način prevoza na delo/v šolo (vprašanje 2.1)
- pogostost rabe mestnega avtobusa (vprašanje 1.2)
- oddaljenost od kraja zaposlitve/šole (vprašanje 2.4)

Izkazane relacije so naslednje:



CIVITAS Elan – measure 4.1



Iz zgornjih grafičnih prikazov se da razbrati, v katerih območjih, starostnih skupinah ter po drugih parametrih porazdeljenih skupinah je največji (oz. najmanjši) delež anketirancev, ki so

označili javni potniški promet kot enega bolj spornih elementov ljubljanske prometne ureditve.

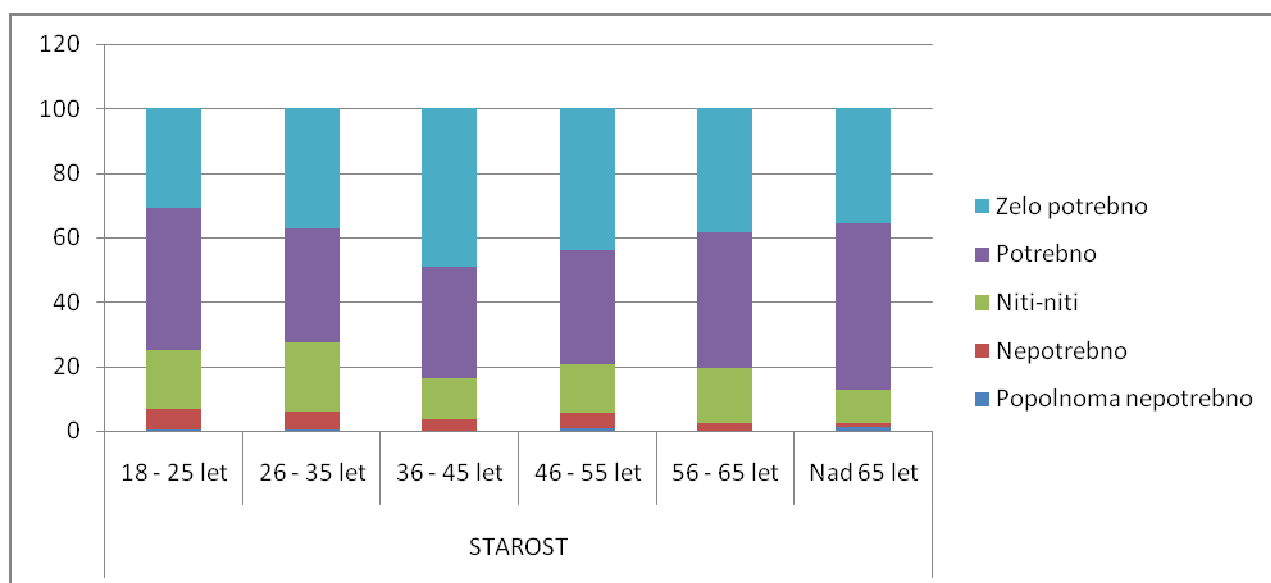
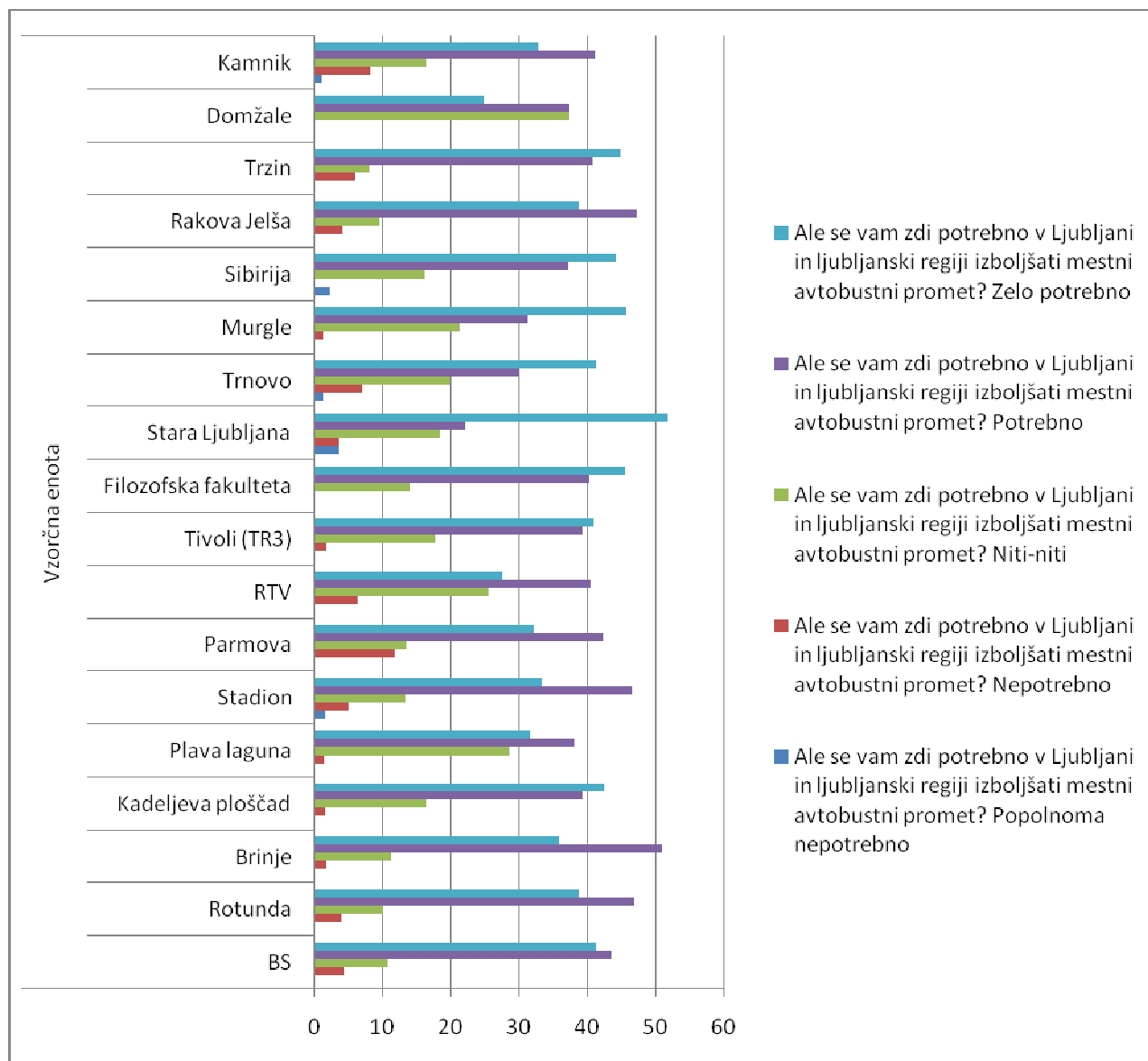
Z javnim potniškim prometom so očitno najbolj zadovoljni prebivalci mestnega centra, tj. območja okoli RTV ter območja z imenom Stara Ljubljana. Nasprotno javni potniški promet kot neučinkovit najpogosteje dojemajo prebivalci primestnih občin (Trzin, Kamnik, deloma Domžale). Znotraj območja koridorja najbolj izstopa območje Filozofska fakulteta, ki mu tesno sledi Plava laguna; izrazitejše nezadovoljstvo anketirancev z območja FF je razumljivo v luči siceršnje prometne ureditve na tem območju – pozicionirano je namreč na vozlišču več prometnih osi mesta, ki tu naletijo na zožanje cest ter veliko gostoto semaforiziranih križišč. Nakopičena količina osebnih vozil tako onemogoča večjo pretočnost in boljše funkcioniranje LPP ter dostojno povezavo z drugimi oblikami javnega potniškega prometa (vlak, primestni avtobus). Nekoliko težje je razumeti izrazito nezadovoljstvo prebivalcev Plave lagune, saj njihova pozicija ob Dunajski cesti ni posebej drugačna od drugih območij ob tej ulici in je zaradi horizontalnega križanja Linhartove ulice (in s tem avtobusne linij LPP) to območje, z vidika javnih prometnih povezav, funkcionalno precej dobro opremljeno.

Starostna skupina, v kateri najpogosteje označujejo javni potniški promet kot neučinkovit, je tista med 36 in 45 let. Če nekoliko generaliziramo se zdi javni potniški promet neučinkovit predvsem uporabnikom v starostnem razponu 26 do 55 let, medtem ko ga mlajši od 26 in starejši od 65 precej redkeje označijo kot neučinkovitega. Razlog za to bi lahko iskali v dejstvu, da v teh dveh skupinah najpogosteje naletimo na delovno neaktivno prebivalstvo, ki ima morda nekoliko manjše potrebe po hitrem ter točnem prevozu v času, ko je javni potniški promet najbolj obremenjen tj. v času dnevnih migracij v in iz službe.

Javni potniški promet v Ljubljani je za skupino, ki uporablja vlak, neučinkovit predvsem s tega vidika, da morajo koordinirati več oblik javnega prevoza. Koordiniranje prestopanja je časovno kot stroškovno precej potratno, obenem pa te uporabnike moti nedosledna koordiniranost ponudnikov javnega potniškega prometa v Ljubljani in okolici. Isto razlago lahko navedemo tudi za podatke v zadnjem grafu – javni potniški promet se zdi neučinkovit predvsem tem, ki imajo do delovnega mesta od 11 do 20 kilometrov. Za to sorazmerno kratko razdaljo je nujno kombinirati več oblik javnega potniškega prometa, pri čemer se navedena skupina še bolj izpostavlja zgoraj omenjenim problemom.

Razlika med tistimi, ki mestnega prometa ne uporabljajo nikoli in temi, ki ga uporabljajo občasno je minimalna. Nekoliko bolj opazno, a še vedno precej majhno odstopanje v vrednotenju javnega potniškega prometa se kaže kvečjemu pri teh, ki slednjega uporabljajo večkrat na teden.

CIVITAS Elan – measure 4.1



5.7 UKREP 8.5 – E-TICKETING AND FARE INTEGRATION

1.	Naslov ukrepa:	8.5 – E-ticketing and fare integration
2.	Ključne teme, problematike ukrepa, ki so vezane na teme iz vprašalnika:	Integracija sistemov železnice in mestnega prometa, enotna vozovnica na sodobnem mediju – npr. v obliki brezkontaktna čip kartice za enkratno uporabo in terminske vozovnice, zadovoljstvo uporabnikov JP in modal split oz. kakšne vrste prevoza uporabljajo za različne namene
3.	Spremenljivke oz. vprašanja iz vprašalnika javnomnenjske raziskave, ki so neposredno povezane z ukrepom in jih želite podrobno analizirati	1.2. Kako pogosto uporabljate javni prevoz? 1.5. Zadovoljstvo (oz. kakovost) s posameznimi vrstami JP 2.0 Kateri način prevoza običajno izberete za opravljanje posameznih aktivnosti? 2.1 Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)? 4.1 Katero od navedenih oblik enotne vozovnice bi najpogosteje uporabljali?
4.	Prosimo opišite kakšno obliko analize želite oz. na kakšen način želite analizirati izbrane spremenljivke	Poleg osnovnih interpretacij posameznih vprašanj (glej točko 3), bi potrebovali tudi: – Vse zgoraj naštetu ločeno za prebivalce v MOL in regiji; – kako oddaljenostjo bivališča in mesta zaposlitve ter pogostost uporabe vpliva na zadovoljstvo s storitvijo, izbiro sredstva, vrsto/obliko enotne vozovnice (npr. ali ocenjujejo posamezno vrsto JP različno tisti, ki so redni uporabniki, od tistih, ki so uporabili JP le občasno,...) – Katero obliko enotne vozovnice bi uporabljali: ○ uporabniki, neuporabniki JP, ○ tisti, ki so ocenili prodajo vozovnic s slabšimi/boljšimi ocenami ○ tisti, ki se vozijo na delo z avtom, avtobusom, vlakom – izračun povprečne ocene kakovosti storitve

		posameznih elementov (prodaja vozovnic, osebje, prevozna storitev), ločeno za vse vrste JP
5.	Katere so ciljne skupine, ki jih želite analizirati	Aktivno prebivalstvo, mladi, upokojenci, uporabniki avtomobilov, uporabniki JP,
6.	Ostale pripombe, sugestije glede analize podatkov za potrebe ukrepa	

Teme pod točko 3

1.2

	vsak dan	nekajkrat tedensko	nekajkrat mesečno	nekajkrat na leto	ne uporabljam
1 - mestni avtobus	14,5	17,6	23,4	28,8	15,7
2 - vlak	1,6	2,1	7,1	35,5	53,6
3 – medkrajevni (primestni) avtobus	0,4	1,7	4,4	27,0	66,5
4 - taksi	0,3	2,6	17,6	49,2	30,3

Iz zgornje tabele za vprašanje 1.2 lahko razberemo, da se med anketirano populacijo sistem javnega potniškega prometa primarno uporablja za vožnjo v ožjem ljubljanskem območju. Pri tem je mišljeno predvsem območje, ki ga pokriva LPP ter, območje v katerem je vožnja s taksijem še ekonomična oz. razdalje še niso tako velike. Slednjega se najpogosteje rabi nekajkrat mesečno, se pravi ob izjemnih oz. nerutiniziranih priložnostih, ki so verjetno pogosto locirane v času, ko LPP ne funkcioniira (predvsem v poznih nočnih urah) ter na območjih, ki niso dobro pokrita z javnim potniškim prometom oz. mreža in vozni intervali niso tako pogosti.

1.5

Vlak ter medkrajevni avtobus sta rabljena še precej redkeje, kar je še bolj očitno, če iz anketirane populacije izvzamemo primestna območja (Kamnik, Domžale, Trzin). Iz ocene zadovoljstva pri vprašanju 1.5 je kot najslabše ocenjeni element storitve navedena cena vozovnice, ki je med vsemi elementi zadovoljstva ne glede na vrsto javnega potniškega prometa najslabše ocenjena. Pri primestnem avtobusu sicer izstopata še hitrost in vozni red, ki sta tudi pri obeh ostalih oblikah javnega potniškega prometa razmeroma visoko uvrščena glede na negativne ocene. Generalno so cena vozovnic, hitrost ter vozni red najslabše ocenjeni elementi pri vlaku in primestnem avtobusu, pri LPP pa se tem kot dokaj izrazit element pridružuje še problem točnosti ter videza in čistoče.

Med pozitivno ocenjenimi elementi izstopa osebje pri vseh vrstah prevoza, pri LPP kot pozitiven element izstopa tudi hitrost nakupa vozovnic ter pri vlaku točnost; za primestni avtobus nobena izmed storitev povezana s »prodajo vozovnic« ter »prevozno storitvijo« med

anketiranci ne doseže izrazito pozitivne ocene (kategoriji anketirancev z oceno 4 in 5 nikjer ne presežeta polovice).

Razlike v ocenjevanju posameznih vrst javnega potniškega prometa se med prebivalci MOL in izven MOL v primeru LPP (mestnega avtobusa) kažejo v občutno manjšem zadovoljstvu primestnega prebivalstva s ceno ter načinom nakupa vozovnice, pa tudi z generalno nekoliko nižjim vrednotenjem vseh aspektov storitev mestnega avtobusa. Nasprotno so precej bolj zadovoljni od ostalih s prodajo vozovnic za vlak ter njegovo točnostjo. Razlike v ocenah storitev se najbolj kažejo pri ceni vozovnice ter pri prevozni storitvi; vse to prebivalci okoliških občin vrednotijo občutno slabše.

2.0

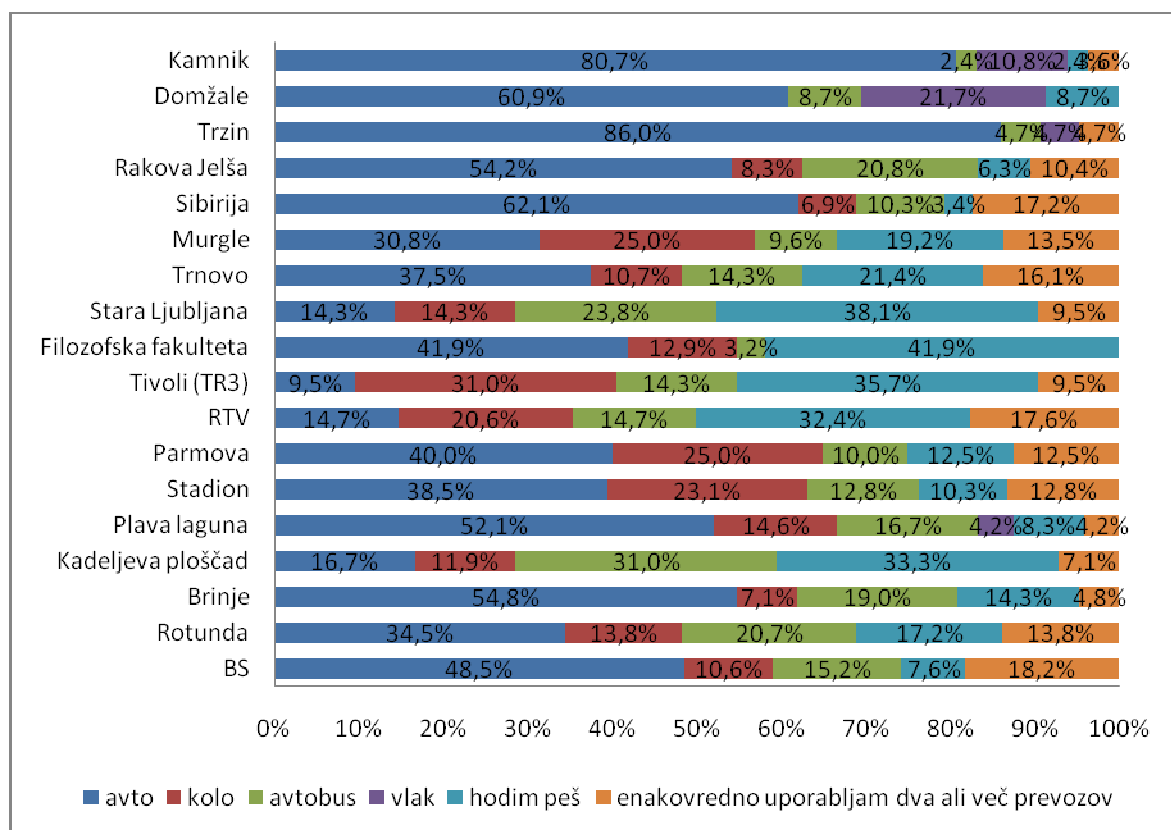
	avtobus	taksi	avtomobil	vlak	kolo	peš	ne opravljam te aktivnosti
1 - obisk starega mestnega jedra Ljubljane	20,8	1,2	14,1	1,0	13,5	47,8	1,7
2 - nakupovanje v mestnem središču	22,9	0,7	20,2	0,2	11,5	36,3	8,3
3 - nakupovanje v nakupovalnih središčih na obrobju mesta	13,8	0,6	74,3	0,3	3,2	1,8	6,0
4 - obiskovanje mestnih parkov in zelenih površin	7,0	0	17,6	0,4	15,9	51,3	7,9
5 - uporaba športnih površin v Ljubljani	6,5	0,3	26,1	0,3	15,3	23,5	28,0
6 - opravki v uradih, pri zdravniku ipd.	27,6	4,4	34,6	0,9	10,4	20,1	2,0
7 - obiskovanje prijateljev	16,6	1,9	57,3	0,3	10,3	11,9	1,7

Odgovori na to vprašanje kažejo, da je avtomobil načeloma najpogostejše rabljena oblika prevoza za večino od navedenih aktivnosti; izstopajo le obisk ter nakupovanje v starem mestnem jedru in obiskovanje mestnih zelenih površin. Kljub temu je potrebno opozoriti, da določen, dokaj velik delež ljudi tudi za opravljanje teh aktivnosti uporablja avtomobil. Opaznejša vloga avtobusa izstopa le pri »opravkih v uradih, pri zdravniku«, kjer mestna gneča ter parkirne zagate očitno odtehtajo sicer preferirano avtomobilsko mobilnost.

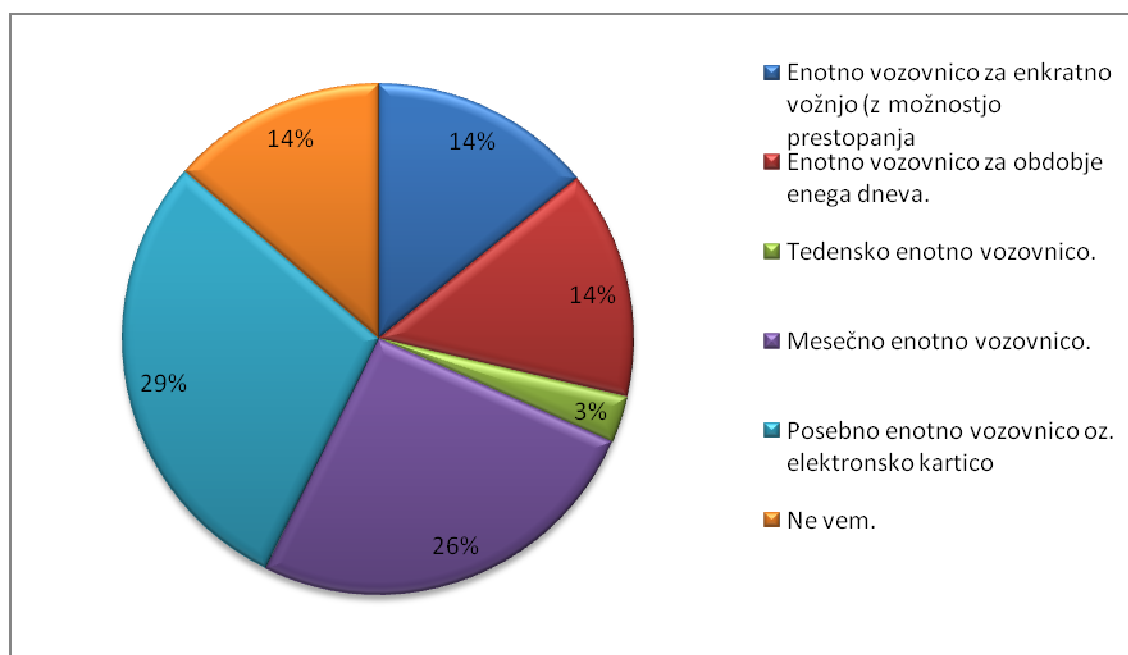
Če vprašanje preverimo glede na prebivalce MOL in te izven, so rezultati pričakovano enoznačni – slaba polovica anketirancev za večino navedenih aktivnosti uporablja avtomobil. V tem pogledu še posebej izstopa nakupovanje na obrobju mesta ter obiskovanje prijateljev; tu je raba avtomobila nekaj več kot 80 odstotna.

2.1

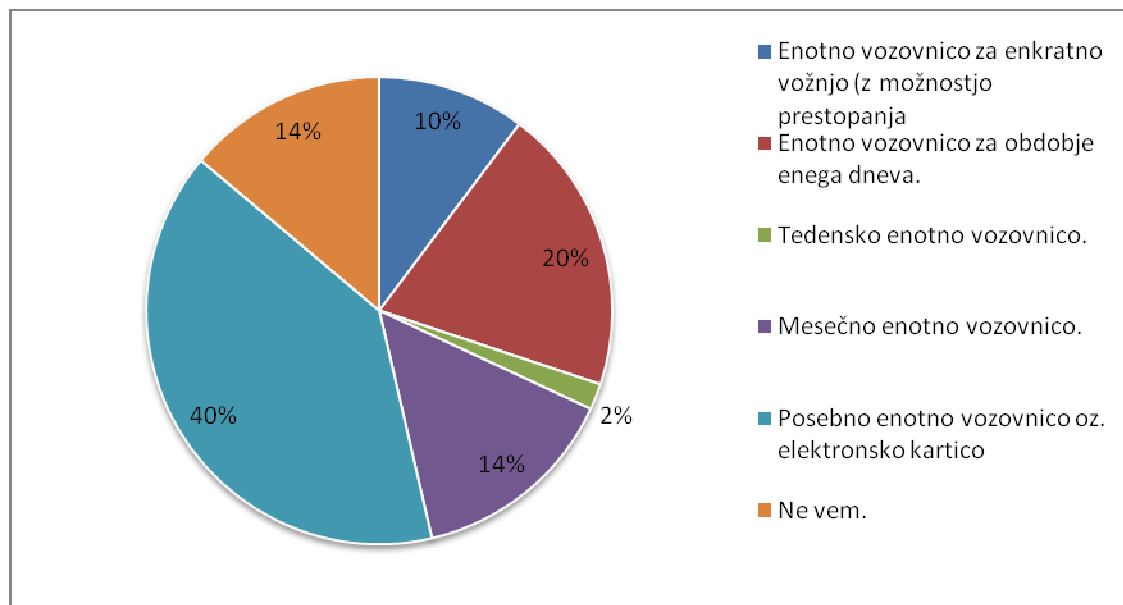
Za prihod na delovno mesto (v šolo) se najpogostejše uporablja avtomobil (33,2%), sledijo pešačenje s približno 10% anketirancev, avtobus ter kolo. Če izvzamemo skupine anketirancev, ki ne hodijo na delo (v šolo) ter zanemarljivo redke uporabnike motorjev ter taxi-jev, je slika za primestne občine in MOL nekoliko drugačna. Avto najpogostejše rabijo prebivalci Kamnik in Trzina (v malo več kot 80%), sledijo Domžale, nato pa z okoli 50% raba avtomobila območja ob Dunajski cesti (BS, Plava laguna, Brinje). Na drugi strani imamo območja mestnega središča – RTV, Stara Ljubljana in TR3, kjer je raba avtomobila prej izjema kot pravilo, in kjer ima prednost pešačenje, kmalu za njim pa sta priljubljeni prevozni sredstvi še avtobus in kolo (glej graf 1).

Graf 1: Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo/v šolo?

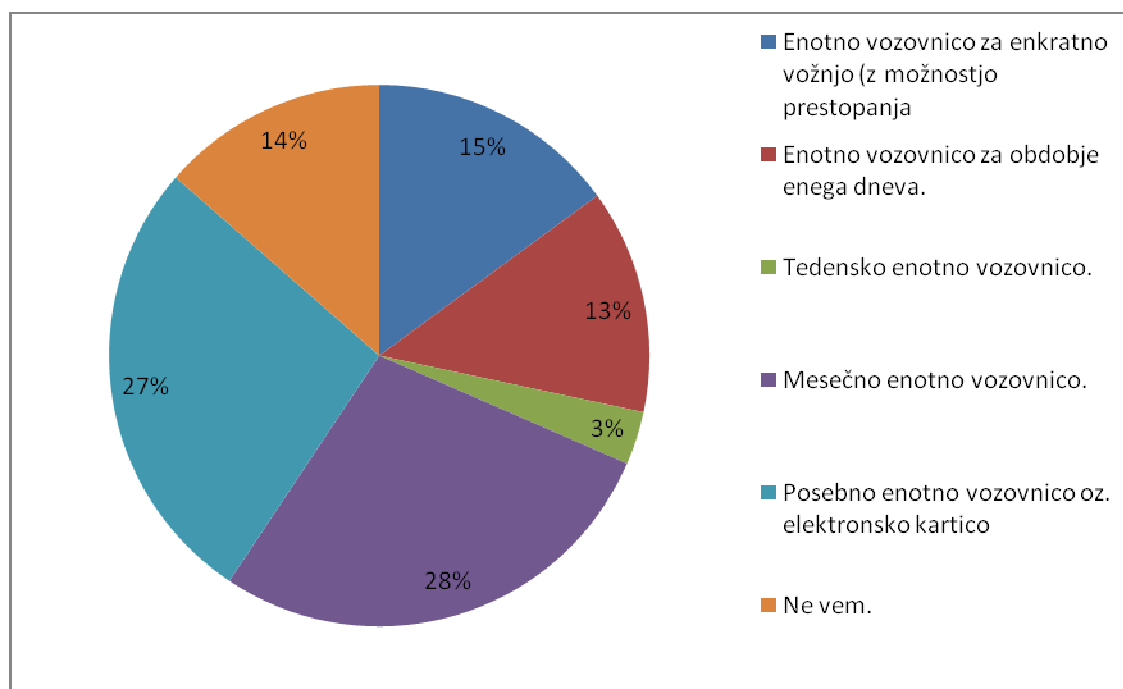
4.1

Graf 2: Katero obliko enotne vozovnice bi najpogosteje uporabljali?

Graf 3: Katero obliko enotne vozovnice bi najpogosteje uporabljali? (Za Kamnik, Domžale, Trzin)

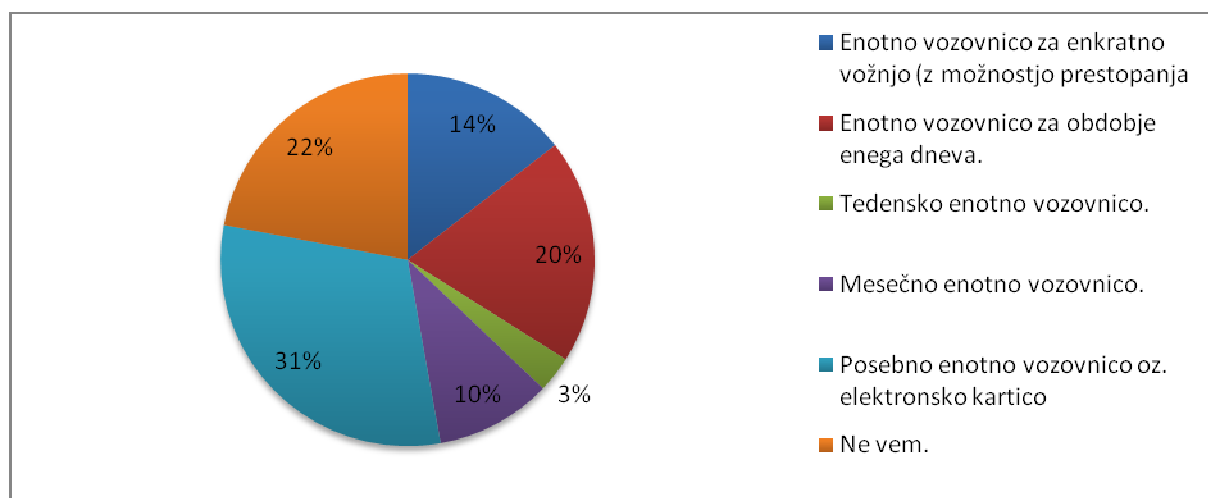


Graf 4: Katero obliko enotne vozovnice bi najpogosteje uporabljali? (za MOL)

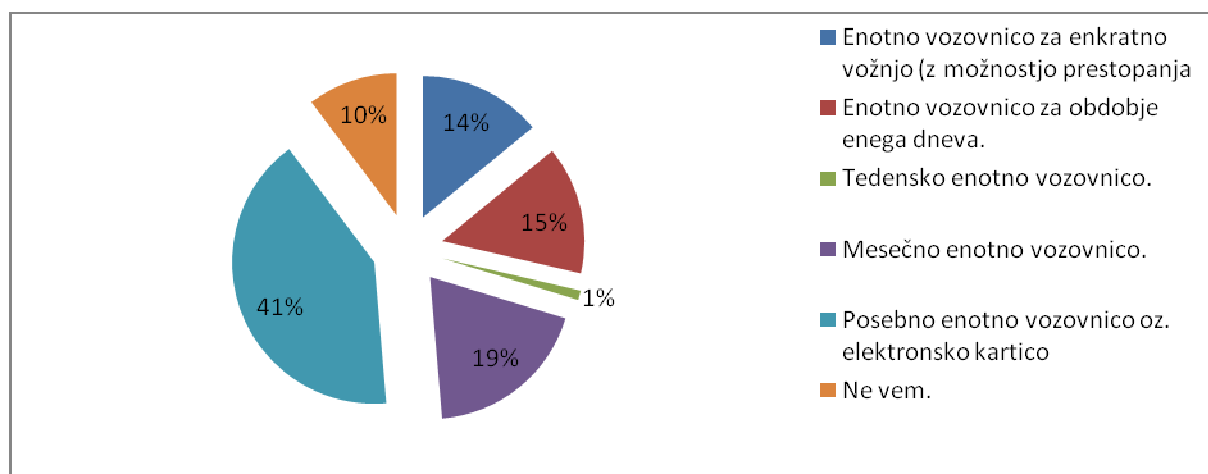


Kot se kaže v grafih 3 in 4, bi posebno enotno vozovnico oz. elektronsko kartico ter enotno dnevno vozovnico precej pogosteje uporabljali predvsem prebivalci iz okoliških občin, torej izven Mestne občine Ljubljana. To lahko pojasnujemo predvsem z olajšavami, ki bi jih tovrstna oblika vozovnice prinesla za navedene skupine prebivalcev. Domnevamo namreč lahko, da prebivalci okoliških občin menijo, da bi se z enotno vozovnico opazno izboljšali pogoji sinhrono tj. sočasne rabe več vrst javnega potniškega prometa.

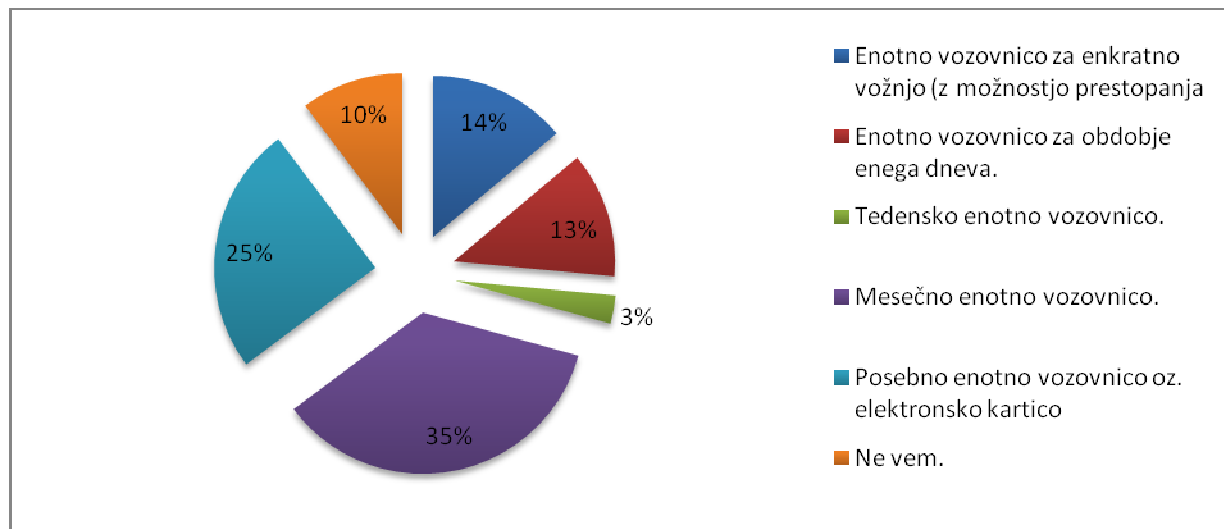
Graf 5: Katero obliko enotne vozovnice bi najpogosteje uporabljali? (na te, ki ne uporabljajo mestnega PP)



Graf 6: Katero obliko enotne vozovnice bi najpogosteje uporabljali? (za te, ki negativno vrednotijo nakup vozovnic)



Graf 7: Katero obliko enotne vozovnice bi najpogosteje uporabljali? (za te, ki pozitivno vrednotijo nakup vozovnic)



Vpeljavo posebnih enotnih vozovnic oz. elektronskih kartic za širšo rabo ter uvedbo enotnih dnevnih vozovnic bi podprle predvsem skupine, ki LPP načeloma ne uporabljajo in možnost nabave vozovnic vrednotijo precej slabše. Do neke mere se ta skupina prekriva s primestnimi občani, ki redkeje uporabljajo LPP, in očitno precej pozitivno ocenjujejo nove načine plačevanja LPP. Skupine, ki LPP pogosto ter z zadovoljstvom uporabljajo, se še naprej bolj nagibajo k rabi mesečne vozovnice. Tisti anketiranci, ki se vozijo na delo (v šolo) z avtom, bi pogosteje rabili enotno vozovnico oz. elektronsko kartico, medtem ko bi ti, ki že rabijo katero od oblik javnega potniškega prometa, precej bolj pogosto uporabljali enotno mesečno vozovnico.

Podteme pod točko 4

Z naraščanjem oddaljenosti od delovnega mesta (šole) narašča predvsem podpora uvedbi enotne elektronske kartice za širšo uporabo.

Skupina anketirancev, ki je od delovnega mesta oddaljena do 2 kilometra najpogosteje na delo (v šolo) hodi peš (43,5%) ter s kolesom (21,8%), opazen delež pa jih uporablja tudi avtomobil (17,1%). Z večanjem oddaljenosti od delovnega mesta (šole) narašča tudi raba avtomobila, v oddaljenosti do 10 km narašča tudi raba avtobusa, ki pa začne v večjih razdaljah (nad 10 km) zopet upadati in prepusti večjo vlogo vlaku.

Oddaljenost od dela (šole) ne igra posebne vloge v zadovoljstvu s storitvami javnega potniškega prometa, razen pri večjih razdaljah, kjer je potrebno upoštevati že prej prikazano razliko v zadovoljstvu prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in tistih, ki živijo izven nje.

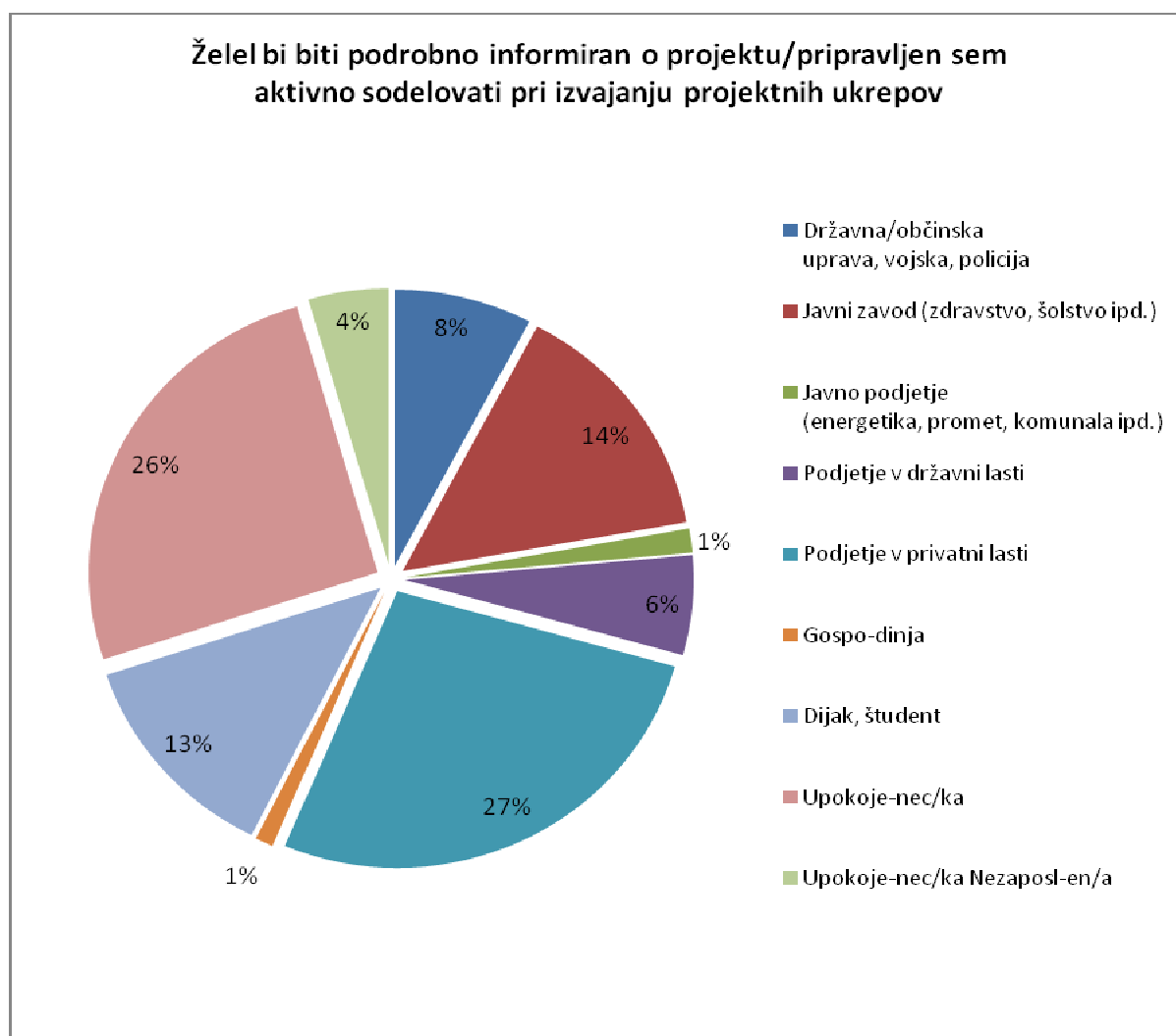
5.8 WP 13 – DISSEMINATION, CITIZENS'S ENGAGEMENT

1.	Naslov ukrepa:	WP 13 – Dissemination, citizen's engagement
2.	Ključne teme, problematike ukrepa, ki so vezane na teme iz vprašalnika:	Informiranje in vključevanje javnosti
3.	Spremenljivke oz. vprašanja iz vprašalnika javnomnenjske raziskave, ki so neposredno povezane z ukrepom in jih želite podrobno analizirati	
4.	Prosimo opišite kakšno obliko analize želite oz. na kakšen način želite analizirati izbrane spremenljivke	Ali lahko iz odgovorov sklepamo, <u>na katerih vsebinskih vprašanjih oz. ukrepih</u> je zaznati večji interes anketiranih, da bi bili o tem obveščeni in da bi se lahko vključevali v posvetovanja oz. sprejemanje odločitev?
5.	Katere so ciljne skupine, ki jih želite analizirati	Ciljne skupine so tri skupine deležnikov: iz javnega, zasebnega sektorja in civilne družbe.
6.	Ostale pripombe, sugestije glede analize podatkov za potrebe ukrepa	Zaenkrat ne.

SKUPINI:

Želel bi biti podrobno informiran o projektu/pripravljen sem aktivno sodelovati pri izvajanju projektnih ukrepov

Državna/ občinska uprava, vojska, policija	Javni zavod (zdravstvo , šolstvo ipd.)	Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	Podjetje v državni lasti	Podjetje v privatni lasti	Gospo- dinja	Dijak, študent	Upokoje- nec/ka	Nezaposl- en/a
7,7%	14,4%	1,4%	5,8%	26,9%	1,0%	12,5%	25,5%	4,5%



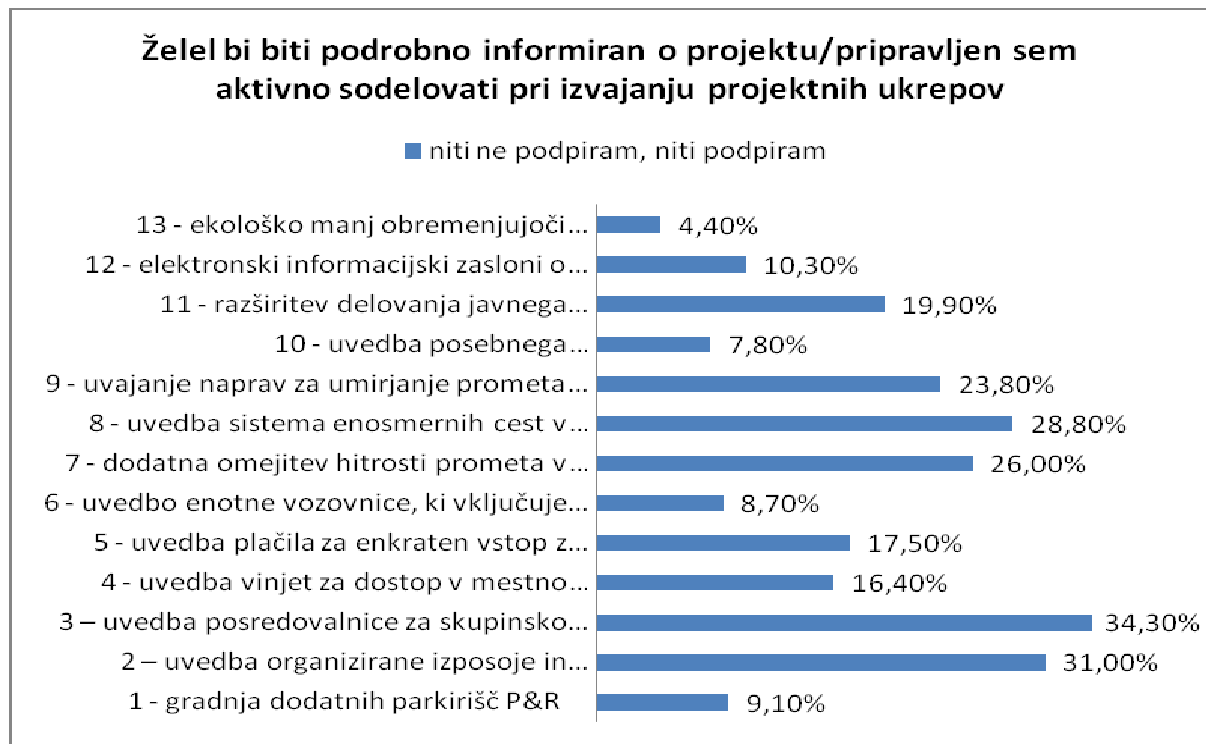
Približno četrtnina vseh anketirancev je izrazila mnenje da bi želela biti podrobneje informirana o projektu ali pa bila pripravljena aktivno sodelovati pri izvajanju projektnih ukrepov. V teh dveh skupinah anketirancev prevladujejo predvsem zaposleni v zasebnem sektorju, teh je 32,7% (če združimo kategoriji podjetje v privatni lasti in podjetje v državni lasti), medtem ko je delež anketirancev iz javnega sektorja 23,5% manjši (kategorije: Državna uprava, Javni zavodi, Javno podjetje). Največji delež anketirancev, ki bi bili radi informirani

ali sodelovali pri projektu izhaja iz kategorij civilne sfere (skupaj 43,5%) in združuje kategorije: gospodinja, dijak/študent, upokojenec(ka), nezaposlen(a).

Iz podatkov izhaja, da željo po informacijah in možnost sodelovanja v projektu najbolj izražata predvsem dve kategoriji anketirancev, ki vključujeta osebe, ki je zaposlena v podjetjih v privatni lasti (26,9%) in upokojence (25,5%). Veliko zanimanje prve skupine lahko pojasnujemo predvsem z delovno aktivnostjo, ki zahteva visoko stopnjo mobilnosti v določenih urah dneva (prevoz na delo, z dela, opravljanje raznovrstnih opravkov) iz česar izhaja tudi visoka stopnja zanimanja za prometne spremembe. Zanimanje druge skupine izhaja iz večje možnosti udejstvovanja v zunanjih aktivnostih, ki se zdijo zanimive, aktualne in zadevajo problematiko delovanja celotne skupnosti.

SKUPINI: Želel bi biti podrobno informiran o projektu/pripravljen sem aktivno sodelovati pri izvajanju projektnih ukrepov					
	v nobenem primeru ne podpiram	ne podpiram	niti ne podpiram, niti podpiram	podpiram	zelo podpiram
1 - gradnja dodatnih parkirišč P&R (t.i. <i>Park & Ride</i> – Parkiraj in se pelji z avtobusom!)	1,0%	1,9%	9,1%	36,1%	51,9%
2 – uvedba organizirane izposoje in souporabe avtomobilov za krajši čas (t.i. <i>Car Sharing</i>)	6,4%	17,7%	31,0%	27,6%	17,2%
3 – uvedba posredovalnice za skupinsko uporabo avtomobila, npr. za prevoz na delo (t.i. <i>Car Pooling</i>)	6,5%	14,9%	34,3%	23,9%	20,4%
4 - uvedba vinjet za dostop v mestno središče	21,4%	25,4%	16,4%	17,9%	18,9%
5 - uvedba plačila za enkratni vstop z osebnim avtomobilom v središče mesta	25,0%	24,0%	17,5%	18,5%	15,0%
6 - uvedbo enotne vozovnice, ki vključuje vlak in avtobus	2,4%	4,4%	8,7%	43,7%	40,8%
7 - dodatna omejitev hitrosti prometa v določenih conah (npr. na 30 km na uro)	10,3%	16,7%	26,0%	27,5%	19,6%
8 - uvedba sistema enosmernih cest v mestnem središču	5,9%	19,5%	28,8%	23,9%	22,0%
9 - uvažanje naprav za umirjanje prometa (t.i. »ležeči policaji«)	15,5%	24,8%	23,8%	24,8%	11,2%
10 - uvedba posebnega pasu, rezerviranega izključno za javni prevoz (t.i. »rumeni pas«)	2,0%	4,9%	7,8%	38,2%	47,1%
11 - razširitev delovanja javnega potniškega prometa na 24 ur (<i>non-stop</i>).	1,5%	6,8%	19,9%	30,6%	41,3%
12 - elektronski informacijski zasloni o prihodu avtobusov na postajališča	1,5%	2,0%	10,3%	42,6%	43,6%
13 - ekološko manj obremenjujoči avtobusi (hibridna vozila, vozila na elektro motorje)	1,5%	1,5%	4,4%	24,8%	68,0%

Pregled mnenj anketirancev, ki bi radi bili podrobno informirani ali sodelovali pri projektu, glede izvajanja posameznih ukrepov kažejo, da je ta skupina dokaj generalno dobro obveščena o poteku posameznih ukrepov. Kljub temu lahko sklepamo, da tudi v tej skupini obstaja pomanjkanje informacij o izvajanju posameznih ukrepov, kar lahko pojasnujemo predvsem z odgovori v kategoriji niti-niti, kjer je ta skupina anketirancev precej neodločena. Kategorija niti-niti pri posameznih ukrepih predstavlja največji delež anketirancev. Z dodatnih informiranjem ali vključevanjem teh skupin, ki so pokazale interes za projekt, bi morda lahko spremenili njihov odnos do navedenih ukrepov in izboljšali splošno podporo projektu.



Veliko neodločenost kaže skupina anketirancev pri vprašanju 2 – uvedba organizirane izposoje in souporabe avtomobilov za krajši čas (t.i. *Car Sharing*), 3 – uvedba posredovalnice za skupinsko uporabo avtomobila, npr. za prevoz na delo (t.i. *Car Pooling*), kar lahko delno pojasnujemo s pomanjkanjem informacij o navedenih konceptih, ki v Ljubljani še niso bili uporabljeni oz. niso nikoli popolnoma »zaživel«. Podobna je situacija v primeru vprašanja 8 - uvedba sistema enosmernih cest v mestnem središču, kjer pa anketirance za razliko od prejšnjih dveh vprašanj zanima predvsem bolj podrobna razdelava koncepta oz. predstavitev nove mreže sistema enosmernih ulic in kaj to pomeni za njihovo mobilnost v mestu. Anketiranci, ki radi bili informirani ali sodelovali v okviru projekta, so dokaj neodločeni tudi v primeru ukrepov 7 - dodatna omejitev hitrosti prometa v določenih conah (npr. na 30 km na uro) in 9 - uvajanje naprav za umirjanje prometa (t.i. »ležeči policaji«), vendar teh deležev ne moremo pojasnjevati s pomanjkanjem informacij o uvajanju navedenih infrastruktur. Neodločenost glede teh ukrepov lahko pojasnujemo z učinkovitostjo teh infrastruktur, ki so povezane z določeno mero sankcioniranja pri uporabi avtomobila (denarne kazni, poškodba avtomobila). Kljub temu, da navedene infrastrukture umirjajo promet in povečujejo varnost na cestišču, pa zmanjšujejo tudi pretočnost prometa, kar anketirancem v tej skupini prinaša »mešane občutke« glede uvajanja teh infrastruktur. Prav zaradi neodločenosti teh skupin bi morda bilo potrebno še bolj poudariti pozitivne vidike uvajanja teh infrastruktur z namenom preusmerjanja javnega mnenja v prid tem ukrepom.

LITERATURA IN VIRI

DIMITROVSKA ANDREWS, Kaliopa, MIHELIČ, Breda, COTIČ, Boštjan, ŠAŠEK-DIVJAK, Mojca, KOS, Drago, HOČEVAR, Marjan, TRČEK, Franc. Mesto kot razpoznavna struktura : strokovna podlaga (Prostorski plan mestne občine Ljubljana). Ljubljana: Urbanistični inštitut Republike Slovenije: Urbi, 2001.

GANTAR, Pavel, KOS, Drago. Sociološka presoja pripomb in predlogov občanov ob javni razgrnitvi projekta preureditve Prešernovega trga v Ljubljani. Ljubljana: RSS, 1988.

HOČEVAR, Marjan, KOS, Drago, MAKAROVIC, Jan, TRČEK, Franc, ŠTEBE, Janez, URŠIČ, Matjaž. Vrednote prostora in okolja. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, 2. jul. 2004.

HOČEVAR, Marjan, URŠIČ, Matjaž, BUGARIČ, Boštjan. Raznovrstnost vsebin: kulturno, turistično, storitveno in družabno oževljanje središča. FDV – UL, Ljubljana: 2006-2007.

KOS, Drago, VEHOVAR, Vasja, KURDIJA, Slavko, GRUEV, Marta. Socialno prostorski vplivi avtocest v Sloveniji.. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo, 1997.

KOS, Drago, HOČEVAR, Marjan, TRČEK, Franc, URŠIČ, Matjaž. Socialno prostorski vplivi avtocest v Sloveniji : (Slovensko javno mnenje o avtocestah): Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo, sept. 2002.

KOS, Drago, MANDIČ, Srna, URŠIČ, Matjaž, BOŠKIČ, Ružica, FILIPOVIČ, Maša. Living in Ljubljana : research project RE-URBAN MOBIL "Reurbanisation of inner city residential areas on condition of demographic change". Ljubljana: City Municipality of Ljubljana (MOL); Leipzig: Centre for Environmental Research (UFZ), julij 2004.

KOS, Drago, TRČEK, Franc, HOČEVAR, Marjan, URŠIČ, Matjaž. Prenova stanovanjskih sosesk v Ljubljani – Savsko naselje, Sociološka raziskava. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo, UIRS Ljubljana, Junij 2004.

KOS D., HOČEVAR M., TRČEK F., URŠIČ M., KRAIGHER T, PEČAR J., Priprava scenarijev regionalnega razvoja za izračun dolgoročnih projekcij gibanja prebivalcev in zaposlenih za pripravo bilance ponudbe in povpraševanja po zazidljivih zemljiščih.

KOS. Drago, HOČEVAR, Marjan, TRČEK Franc, URŠIČ, Matjaž (2006). Sociološka študija za pripravo prostorskih dokumentov občine Grosuplje. Raziskovalni elabrat. FDV, Ljubljana
Kos, Drago, Marjan Hočevan, Franc Trček, Matjaž Uršič (2006). Sociološka študija za pripravo prostorskih dokumentov občine Grosuplje. Raziskovalni elabrat. FDV, Ljubljana

KURDIJA, Slavko, KRAMBERGER, Boris. Slovensko javno mnenje 1994/1 : razvojne vrednote in prostor in stališča o zdravju in zdravstvu. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, Arhiv družboslovnih podatkov, 2000.

POLIČ, Marko, KOS, Drago, MARUŠIČ, Janez, NATEK, Karel, KLEMENČIČ, Marijan M., KUČAN, Ana, ULE, Mirjana, REPOVŠ, Grega. Spoznavni zemljevid Slovenije : poročilo o

tretji fazi raziskovalne naloge: analiza z razlago. Ljubljana: Filozofska fakulteta - Znanstveni inštitut, 1999.

Raziskava med potniki in nepotniki ljubljanskega mestnega potniškega prometa 2007 – analiza glede na spol anketirancev. Valicon, 2008. Mestna občina Ljubljana – Odsek za mednarodne odnose in protokol.

TOŠ, Niko, MLINAR, Zdravko, MAKAROVIC, Jan, GANTAR, Pavel, KOS, Drago, HAFNER-FINK, Mitja, ŠTEBE, Janez, ŠVARA, Sergio, MALNAR, Brina, UHAN, Samo,

TOŠ, Niko, GRIZOLD, Anton, KLINAR, Peter, MARKIČ, Boštjan, ROTER, Zdenko, TRAMPUŽ, Cveto, JELUŠIČ, Ljubica, GANTAR, Pavel, KOS, Drago, ŠTEBE, Janez, MALNAR, Brina, UHAN, Samo, KURDIJA, Slavko. Slovensko javno mnenje 1990/3 : raziskava stališč o nacionalni varnosti ter o vprašanjih energetike in ekologije. Fakulteta za družbene vede, Arhiv družboslovnih podatkov, 2000.

ULE, M., T. RENER, et al. (1999). Prosti čas mladih v Ljubljani: analiza rizičnih marginalnih skupin (Free-time Activities of Ljubljana Youth – Analyse of Endangered Marginal Groups). Ljubljana, Center za socialno psihologijo - študije mladine, FDV.

PRILOGE

PRILOGA 1: INFORMATIVNI LETAK O POTEKU RAZISKAVE



Mestna občina Ljubljana – MOL



Univerza v Ljubljani
Fakulteta *za družbene vede*



Drage prebivalke in prebivalci Ljubljane,

Vaša stavba spada v področje Ljubljane, kjer Inštitut za družbene vede, Fakultete za družbene vede v sodelovanju z Mestno občino Ljubljana v decembru 2008 izvajata raziskavo »Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji«.

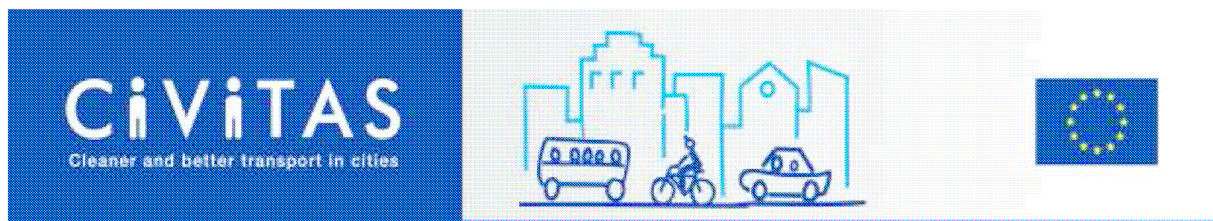
Raziskava je del evropskega razvojno-raziskovalnega projekta CIVITAS ELAN, ki poteka pod vodstvom Mestne občine Ljubljana. Želimo ugotoviti, kakšna je najprimernejša prometna ureditev in kakšne bi bile morebitne prednosti in slabosti uvajanja novih ali posodobitve starih prometnih infrastruktur v mestu. Prek sodelovanja znanosti in prakse se bodo oblikovali načrti za nadaljnji razvoj prometa v Mestni občini Ljubljana. Projekt je podprt s strani Evropske komisije (7.okvirni program Evropske unije).

Od ponedeljka, 1. decembra 2008 vas bodo obiskali sodelavci raziskovalne skupine Inštituta za družbene vede, Fakultete za družbene vede, in vam predali pisni vprašalnik.

Sodelavec/ka Inštituta za družbene vede, Fakultete za družbene vede, bo pozvonil/a pri vas, da bi vam predal/a vprašalnik. Ob dogovorjenem času se bo anketar/ka vrnil/a po vprašalnik.

Prosimo vas za vašo pomoč in se vam vnaprej zahvaljujemo za sodelovanje!

Zanima nas vaše mnenje!

PRILOGA 2: INFORMATIVNI LETAK O PROJEKTU CIVITAS ELAN**Spoštovani!**

Dovolite, da vas seznanim s projektom, ki bo v naslednjih štirih letih potekal v našem mestu. Projekt z naslovom »Mobilizacija meščanov za kakovostno bivanje«, ki ga na kratko imenujemo CIVITAS ELAN, je skupna pobuda petih evropskih mest: Ljubljane, Genta, Zagreba, Brna in Porta. Izvajanje projekta je omogočeno s finančno podporo Evropske komisije (7. okvirni program Evropske komisije).

Kaj je namen in kakšni so cilji projekta?

Namen projekta je razvoj trajnostnega, čistejšega in energetsko varčnejšega transportnega sistema v petih evropskih mestih. Veliko pozornosti namenjamo razvoju uporabnikom prijaznega javnega prometa, kolesarjenju, hoji, uporabi alternativnih virov energije, dostopnosti storitev ter meščanom prijazni, enostavni in varni rabi javnega prometa. Projekt CIVITAS ELAN bo ponudil nekatere rešitve na področju urejanja javnega prometa in jih prenesel v prakso sodelujočih mest.

Temeljno vodilo projekta je želja po vključevanju meščanov v oblikovanje skupne vizije mobilnosti v našem mestu. Zagotoviti želimo vključenost, vidnost in upoštevanje mnenj in pričakovanj meščanov, to je uporabnikov javnega potniškega prometa, ter hkrati izboljšati nekatere prometne rešitve za tiste, ki v našem mestu ne živijo, a vanj prihajajo na delo, po nakupih, na kulturne, športne in druge prireditve.

Skrozi štiriletno izvedbo projekta bomo javnost sproti obveščali o načrtih, ukrepih in rezultatih projekta, zainteresirane pa bomo tudi povabili k sodelovanju ter jih prosili za mnenje in predloge. Prav kmalu bo vzpostavljena tudi spletna stran, kjer bo možno najti vse informacije o projektu.

Kaj bomo izboljšali v Ljubljani?

Hrbtenico projektnih aktivnosti v Ljubljani predstavlja uvajanje meščanom in okolju prijaznega, hitrega ter zanesljivega javnega prometa na koridorju, ki smo ga poimenovali »Zmajev rep«. Koridor se bo začel pri stiku obvoznice z Barjansko cesto, nadaljeval po Slovenski in Dunajski cesti ter zaključil pri bodočem športno-poslovnem kompleksu v Stožicah.

Med najpomembnejše spremembe, ki jih na koridor prinaša CIVITAS ELAN, štejemo uvajanje **novih rumenih pasov** za javni potniški promet, **hibridne avtobuse** Ljubljanskega potniškega prometa in **hibridna vozila** mestne uprave in javnih podjetij. Prav tako bomo **izboljševali pogoje za kolesarje in pešce**. Želimo več kolesarjev na varnih stezah, bolj varne poti v šole in omejitev hitrosti v središču mesta, boljšo pretočnost javnega prometa in varnost potnikov. Poenostavitev bo prinesla tudi **enotna vozovnica**. Potnikom bomo ponudili boljše informacije o javnem prometu, predvsem s pomočjo **prikazovalnikov prihodov avtobusov** na postajališčih.

Kdo smo partnerji projekta?

V projekt CIVITAS ELAN je Mestna občina Ljubljana vključena kot vodilno mesto in koordinator projekta, pri čemer bo enakovredno in tesno sodelovala z naslednjimi slovenskimi partnerji: Ljubljanskim potniškim prometom, Centrom za prostorsko sociologijo, Fakulteto za družbene vede Univerze v Ljubljani, Urbanističnim inštitutom Republike Slovenije, Prometnim inštitutom Ljubljana, Kmetijskim inštitutom Slovenije, Regionalnim okoljskim centrom, Institutom Jožef Stefan, Telargom d.o.o. in Slovenskimi železnicami.

Na naslednji strani so podani nekoliko podrobnejši opisi predvidenih ukrepov in rešitev v okviru projekta CIVITAS ELAN:

1. Vzpostavitev **RUMENEGA PASU** – V mestu je predvidena uvedba posebnih voznih pasov, namenjenih izključno za potrebe javnega potniškega prevoza. Ta ločena vozna pasova oz. t. i. rumena pasova bosta potekala po Barjanski, Slovenski in Dunajski cesti. Z uvedbo rumenih pasov bo omogočena večja učinkovitost in predvidljivost javnega potniškega prometa, kar naj bi vodilo v zmanjšanje prometne obremenitve tega območja in s tem povezanih negativnih posledic.

2. Izgradnja dodatnih parkirnih površin za sistem **PARKIRAJ IN SE PELJI** (P&R oz. *Park and Ride*) – Sistem predvideva ustavitev avtomobilskega prometa na obrobju mesta, kjer bodo postavljena večja parkirišča. Od tam bo dostop do mestnega središča možen z javnim potniškim prometom, pri čemer bo cena slednjega že vključena v enotno ceno parkiranja.

3. Vzpostavitev bomo vzpostavili tudi preglednejši, vidnejši in natančnejši sistem obveščanja o voznem redu. V ta namen je predvidena postavitev večjih **ELEKTRONSKIH INFORMATIVNIH ZASLONOV**, ki bodo ob omenjenem koridorju obveščali uporabnike o prihodih in odhodi avtobusov.

4. Uvedba **ENOTNE VOZOVNICE** – Za lažjo, hitrejšo in bolj fleksibilno uporabo javnega potniškega prometa bodo uvedene različne možnosti nakupa, plačila in uporabe vozovnic. Ena od njih bo enotna vozovnica, s katero bo brez dodatnih doplačil možno koriščenje različnih oblik javnega prevoza na širšem območju Ljubljane (npr: vlak SŽ, mestni avtobus, medkrajevni avtobus).

5. Predstavitev t. i. **ZGOŠČEVALNE TAKSE** (v ang. prevodu *Congestion charging*) – Nekatera evropska mesta (npr. London, Stockholm) že poznajo različne načine zaračunavanja vožnje z avtomobilom v mestu (vinjete, plačevanje vsakokratne uporabe cest) in s tem preusmerjanje k uporabi alternativnih načinov prevoza. Prometni zastoji, ki nastajajo zaradi vse večje rabe avtomobilskega prevoza, so namreč eden najpomembnejših dejavnikov onesnaževanja okolja in s tem slabše kakovosti življenja v mestih.

6. Predstavitev in promocija koncepta **ORGANIZIRANE IZPOSODJE IN SOUPORABE AVTOMOBILA** za zelo kratka časovna obdobja, ponavadi za eno uro (t. i. *Car sharing*) ali **POSREDOVALNICE ZA SKUPINSKO SOUPORABO AVTOMOBILA** za določena opravila kot so prevoz na delo, nakupovanje ipd. (t. i. *Car-pooling*) – Mnogovrstne prakse, ki na svetu obstajajo pod tem imenom, imajo skupno vodilo k bolj racionalni rabi avtomobilov. Gre za sodelovanje dveh ali več ljudi, ki skupaj uporabljajo ali si lastijo manjše število avtomobilov, kot je sicer v navadi. Posledično se zmanjšajo tako finančni stroški za posameznika kot tudi okoljski, infrastrukturni in drugi stroški, ki nastajajo zaradi gneče na cestah in izpušnih plinov.

7. Izboljšanje **KOLESARSKE INFRASTRUKTURE** – Predvidena je serija ukrepov, namenjena promociji rabe kolesa za gibanje po mestu. Sem spada uvedba in označevanje novih pasov, namenjenih kolesom, omogočanje bolj varnega parkiranja koles (posebna parkirišča za kolesa po mestu), bolj fleksibilen in ugoden sistem izposoje koles.

V okviru projekta je predvidena še vrsta drugih ukrepov, ki jih na tem letaku ne opisujemo, vendar bodo pomembno vplivali na kakovost javnega prevoza v Ljubljani (npr. vpeljava hibridnih avtobusov, izboljšave v javnem prevozu za hendikepirane ipd.)

Slikovni prikaz
koridorja »zmajev
rep«

