

Mestna občina Ljubljana
Oddelek za varstvo okolja



Univerza v Ljubljani
Fakulteta *za družbene vede*



JAVNOMNENJSKA RAZISKAVA O MOŽNOSTIH IZBOLJŠANJA PROMETNE UREDITVE V LJUBLJANI – ANALIZA PERCEPCIJE ZGOŠČEVALNE TAKSE

**Matjaž Uršič
Simona Zavratnik
Anže Zorman
Drago Kos
Marjan Hočevar
Franc Trček**

Ljubljana, julij 2011

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:

**»JAVNOMNENJSKA RAZISKAVA O MOŽNOSTIH IZBOLJŠANJA PROMETNE
UREDITVE V LJUBLJANI - ANALIZA PERCEPCIJE ZGOŠČEVALNE TAKSE«**

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

TRAJANJE PROJEKTA

2011-2012

RAZISKOVALCI

Dr. Matjaž Uršič, vodja ukrepa 4.1

Dr. Simona Zavratnik

Anže Zorman

Dr. Drago Kos

Dr. Marjan Hočevar

Dr. Franc Trček

FINANCER RAZISKAVE

7. okvirni program EU (FP7) – CIVITAS Elan

KAZALO:

1 UVOD	4
2 RAZDELITEV RAZISKAVE PO FAZAH IN OPIS RAZISKOVALNEGA PROCESA	7
2.1 Oblikovanje vzorca za anketno raziskavo	8
2.2 Terenska raziskava: izvedba javnomnenjske raziskave.....	13
3 PREDSTAVITEV IZSLEDKOV RAZISKAVE „MOŽNOSTI IZBOLJŠANJA PROMETNE UREDITVE V LJUBLJANI“	14
3.1 Mobilnostne prakse anketirancev	15
3.2 Intermodalnost.....	26
3.3 Uvedba nadomestila za vstop osebnih vozil v mestno središče.....	30
3.4 Demografija.....	55
4 SKLEPNE UGOTOVITVE	57
PRILOGA 1: OSNOVNI SUMARNIK RAZISKAVE	61

1 UVOD

Koncept zgoščevalne takse (*congestion charging*) označuje različne modele urejanja cestno-prometne preobremenitve, prek katerih se od udeležencev v prometu (navadno predvsem uporabnikov osebnih vozil) zahteva plačevanje finančnega nadomestila za uporabo določenega segmenta cestnega omrežja na danem, navadno urbanem področju. Koncept zgoščevalne takse izhaja iz predpostavke, da raba osebnih vozil v prometu v specifičnih okoliščinah lahko proizvaja različne negativne učinke - eksternalije, denarno nadomestilo pa v tem kontekstu deluje kot mehanizem internalizacije teh stroškov oz. kompenzacije zanje.

Negativne eksternalije, ki jih prinaša raba osebnega vozila v mestnem prometu, se navadno opredeli v treh dimenzijah. Prva je okoljska, in se nanaša na zračno onesnaženje z izpušnimi plini (to je v Ljubljani zaradi specifične geografske lege izrazito problematično) ter na zvočno onesnaženje, ki je prav tako produkt takšnih mobilnostnih vzorcev. Način prometne ureditve je druga dimenzija. Zgoščen promet, ki ga pomeni ekstenzivna raba osebnih vozil na urbanih področjih, pomeni za funkcionalnost in efektivnost cestnega omrežja velik problem in hkrati pomeni tudi dodatno okoljsko obremenitev. Poleg tega naraščajoča raba osebnih vozil implicira vse večji pritisk na parkirno infrastrukturo mesta. To terja vedno nove in navadno mobilnostnim vzorcem manj prilagojene parkirne kapacitete, obenem pa je za uporabnike mesta obremenjujoče iz vsaj dveh vidikov – za avtomobiliste zaradi dodatnega časovnega stroška, za druge uporabnike pa zaradi nedovoljenih ali spornih parkirnih praks, ki se jih poslužujejo prvi. Tretja dimenzija je nezadostna optimizacija oz. promocija rabe alternativnih mobilnostnih praks, tj. rabe javnega potniškega prometa (v nadaljevanju JPP), koles ali pešačenja. Za vse te prakse je ekstenzivna raba avtomobilov po več različnih vidikih zelo de-stimulativna.

Poznamo štiri osnovne modele implementacije zgoščevalne takse. Koridorski sistem pomeni taksacijo le določene ceste (ulice) oz. cestnega segmenta; kordonski model pomeni zamejitev določenega območja (recimo mestnega središča) in plačevanje za vsak vstop skozi 'kordon' v zamejeno območje; naslednja možnost je plačevanje za uporabo cestnega obroča, se pravi za rabo glavnega prometnega ožilja okoli mesta. Zadnja možnost je uvedba plačljivega območja in (pavšalno) plačilo za rabo osebnih vozil na tem območju. Sistemi so si pravzaprav zelo sorodni, odvisni pa so predvsem od urbane kompozicije mesta (števila možnih vstopov skozi kordon, prometne funkcije plačljivega območja etc.), od danih tehnoloških pogojev (finance, sprejemljivost/dojemljivost za posamezno tehnologijo med uporabniki, možnost njene namestitve etc.) ter seveda od naslovljenega problema (zmanjšanja prometne zgostitve le na določenem koridorju, de-avtomobilizacije izbranega mestnega območja etc.).

Pomemben vidik zgoščevalne takse je način porabe zbranega denarja. Legitimnost ukrepa je namreč močno odvisna od zaupanja uporabnikov v uspešnost pri reševanju naslovljenega problema, obenem pa je v tem prisotna močna komponenta pravičnosti - med drugim tudi to, da ne gre le za dodatno taksacijo in krepitev mestnega ali državnega proračuna, ampak da gre pri zgoščevalni taksi za fokusirano izboljševanje pogojev za različne vrste prometne mobilnosti v mestu – načeloma tudi za osebna vozila. Kot morebiten pozitiven program se je pri dosedanjih implementacijah ukrepa uporabilo gradnjo javne prometne (cestne) infrastrukture ter izboljševanje infrastrukture za JPP.

Dosedanje implementacije (oz. poskusi implementacije) ukrepa v drugih mestih kažejo dve zelo izraziti potezi. Prva je relativna uspešnost – promet se pogosto vidno zmanjša, prometne zgostitve postanejo manj intenzivne, hkrati pa se poveča raba JPP in koles. Obenem je težavnost izvedbe druga, še bolj izrazita poteza. Težave lahko spet lociramo v treh dimenzijah. Prva je zahtevnost tehnološkega vidika izvedbe (glede na izbrano tehnologijo, urbano strukturo, model financiranja etc).

Pri drugi dimenziji gre za stvar sprejemljivosti zgoščevalne takse v širši javnosti ter pri različnih družbenih podskupinah. Javno sprejemljivost (se pravi, sprejemljivost česa, preko koga in pod kakšnimi pogoji) je pomembna zaradi več razlogov. Prvi je demokratična narava sodobnih družb in torej načelna zahteva, da voljeni predstavniki uvedejo družbene, politične in tehnološke inovacije skozi demokratičen in inkluziven proces. Drugi je ta, da četudi te inovacije prinašajo določene družbene koristi, lahko te koristi ob močnem nasprotovanju javnosti ostanejo spregledane; slednje posledično vodi v iracionalno obnašanje ter intenzivne družbene, lokalne civilne iniciative, upore lokalnih skupnosti in politične kampanje, ki v končni fazi lahko zmanjšajo uspešnost oz. kar razveljavijo ukrep. Relevantni participanti v tem procesu so lahko mediji, različni deli oblastnih struktur, lobiji, politični akterji, različne strukture civilne družbe in skupine z ekonomskim interesom.

Sprejemljivost je tudi največji problem pri dosedanjih implementacijah oz. njenih poskusih. Sprejemljivost zavisi od prometne kulture in prakse (npr. v Sloveniji je ideologija avtomobilizma izrazito prisotna), od generalnega mnenja o ekonomskem kompenziranju negativnih eksternalij, pa tudi od same prisotnosti in ozaveščenosti glede negativnih eksternalij. Drugi, bolj socio-ekonomski faktorji se pri vprašanju sprejemljivosti kažejo kot manj relevantni. Pogosto gre za preprosto nasprotovanje novemu oz. izogibanje (pogojno) problematičnim inovacijam ne glede na njihov (prav tako možno) pozitiven družbeni doprinos. Ta komponenta se kaže tudi v tem, da se sprejemanje tega ukrepa (pa tudi drugih socio-političnih inovacij) navadno manjša sorazmerno s približevanjem dejanski implementaciji, obenem pa podpora po uvedbi pogosto vseeno naraste. Nekatere raziskave tudi kažejo izrazite preference ljudi za preproste tarifne sisteme, že poznane tehnologije in predvidljive stroške – ta vidik je pomemben pri reflektiranju možnih izvedb, saj optimalne niso vedno tudi najbolj preproste.

Tretja dimenzija je problem pravičnosti. Zgoščevalno takso z enotno tarifo se lahko vidi kot nepravilno zaradi različnih višin sredstev, ki jih imajo uporabniki cest na voljo. Kot takšna bi lahko celo podvajala že prisotno družbeno izključenost ekonomsko šibkejših skupin. Ena smer razmišljanja je tudi ta, da je enoten tarifni sistem celo regresiven, saj naj bi ljudje z višjimi dohodki tudi višje vrednotili svoj čas in bi jim plačevanje nadomestila pomenilo relativno manjši strošek ne le glede na njihov prihodek temveč tudi glede na njihovo percepciranje časa. Problem pravičnosti lahko razumemo tudi glede na različen vpliv zgoščevalne takse na različne skupine iz vidika dostopa - tj. na tiste, ki se morajo z osebnim vozilom voziti iz okoliških krajev napram tistim, ki živijo v/okoli plačljivega območja; med slednjimi spet pride do nerazumevanja oz. odklonov v smislu razumevanja pravičnosti.

Določene negativne eksternalije samega ukrepa se lahko kažejo kot morebitna večja prometna obremenjenost uličnega in cestnega omrežja (ter parkirne infrastrukture) okoli plačljivega območja. Prav tako je možna določena mera negativnega vpliva na ekonomske subjekte, ki delujejo na plačljivem območju: ali v smislu dostopnosti s strani uporabnikov, ali pa v smislu večjih stroškov za delojemalca (ali delodajalca), ki

mora za prihod na delo po novem plačevati še nadomestilo za vstop. Če vzporedno z uvedbo ne pride do izrazitega izboljšanja obstoječe infrastrukture JPP je prav tako možno, da bodo slednji preobremenjeni in se bo vzporedno ukrepu zmanjšala tudi kakovosti JPP.

Za optimalno implementacijo je torej potrebno upoštevati zelo kompleksen sklop potencialnih ovir, preprek pri izvedbi. Relativno malo primerljivih ukrepov, ki bi služili kot primer, zahteva zelo kreativen in kontekstualno modeliran proces ustvarjanja, sprejemanja in izvajanja ukrepa.

2 RAZDELITEV RAZISKAVE PO FAZAH IN OPIS RAZISKOVALNEGA PROCESA

Proces izvajanja raziskovalnega projekta lahko v grobem razdelimo v štiri faze. V prvi fazi se je v raziskovalni skupini analiziralo ključne teoretske in praktične vire, ki se ukvarjajo s tematiko zgoščevalne takse. Zbralo in preučilo se je možne načine izvedbe ukrepa v različnih prostorskih kontekstih ter zamejilo in analiziralo problemsko polje, se pravi relevantne družbene dimenzije, ki so vsaj deloma merljive z aparatom anketne raziskave in statistične obdelave. Raziskalo se je doslej realizirane implementacije v drugih mestih ter modele, ki so še v fazi priprav ali pa iz različnih razlogov niso in ne bodo zaključeni. Prav tako se je preučilo dosedanje raziskave Centra za prostorsko sociologijo, ki so sorodne tej tematiki in ki med drugim preučujejo mobilnostno vedenje ter prostorske vrednote povezane s prometom.

Na podlagi zbranega materiala se je v drugi fazi pripravilo osnutek vprašalnika s serijo vprašanj oz. tematik, ki so oz. bi lahko bile relevantne pri pripravljanju ter uvajanju zgoščevalne takse v Ljubljani. Razčistilo se je terminologijo in za potrebe vprašalnika se je terminologijo koncepta zgoščevalne takse operacionaliziralo oz. prilagodilo razumevanju čim večjega števila anketirancev. Termin zgoščevalna taksa se je za te potrebe preimenovala v besedno formulacijo: »denarno nadomestilo za vstop avtomobilov v center mesta, za potrebe internega komuniciranja pa kot »vstopna taksa« (v nadaljevanju se te tri oznake pogosto izmenjujejo). Na Centru za prostorsko sociologijo se je nato izvedla serija sestankov, na katerih se je izpopolnjevala delovna različica pol-strukturiranega vprašalnika za terensko raziskavo. Tekom tega procesa se je jasno zamejilo področje zanimanja ter namembnost samih izsledkov. Določilo se je tudi ciljne skupine oz. model vzorčenja; vzorec se ne sklada z dejansko demografsko strukturo prebivalcev na anketiranih območjih marveč je modeliran po ciljnih skupinah, katerih mnenje nas je še posebej zanimalo.

Z dodelano različico vprašalnika se je seznanilo partnerje v projektu na skupnih sestankih, ki so bili organizirani s predstavniki različnih ukrepov v okviru projekta CIVITAS Elan, največ pozornosti pa je bilo namenjeno potrebam partnerjev iz ukrepa 3.1 (kontaktna oseba ukrepa: Andrej Piltaver), ki se posebej ukvarja z zgoščevalno takso v Ljubljani. Na sestankih se je vprašalnik dopolnil s konkretnimi razmišljanji, sugestijami, pripombami partnerjev v projektu. Po dopolnitvah vprašalnika je sledila nova serija sestankov in testno anketiranje na omejeni populaciji so vodili do končne različice vprašalnika v smislu posameznih formulacij in strukture vprašanj.

V tretji fazi se je izvedlo javnomnenjsko raziskavo. To je pomenilo pridobivanje sodelavcev za delo na terenu, pripravo vsega potrebnega materiala za njihovo informiranje ter pripravo in izvedbo dveh uvajalnih seminarjev, na katerih se je terenske sodelavce pripravilo na pravilen način izvajanja anketne raziskave. V nadaljevanju se je dobre tri tedne, med 5 in 29. majem izvajalo terenski del raziskave. Anketarji so razdelili in pobrali vprašalnike ter jih do določenega roka prinesli vodji terenskega dela oz. v prostore CPS.

V zadnji fazi se je odgovore, zabeležene v anketnih vprašalnikih, preoblikovalo v računalniško bazo podatkov. Ta je bila v nadaljevanju uporabljena za statistično analizo in preučevanje. Na podlagi podanih rezultatov ter izpeljanih relacij se je

napisalo interpretacije posameznih vprašanj ter razmerij med njimi.

2.1 Oblikovanje vzorca za anketno raziskavo

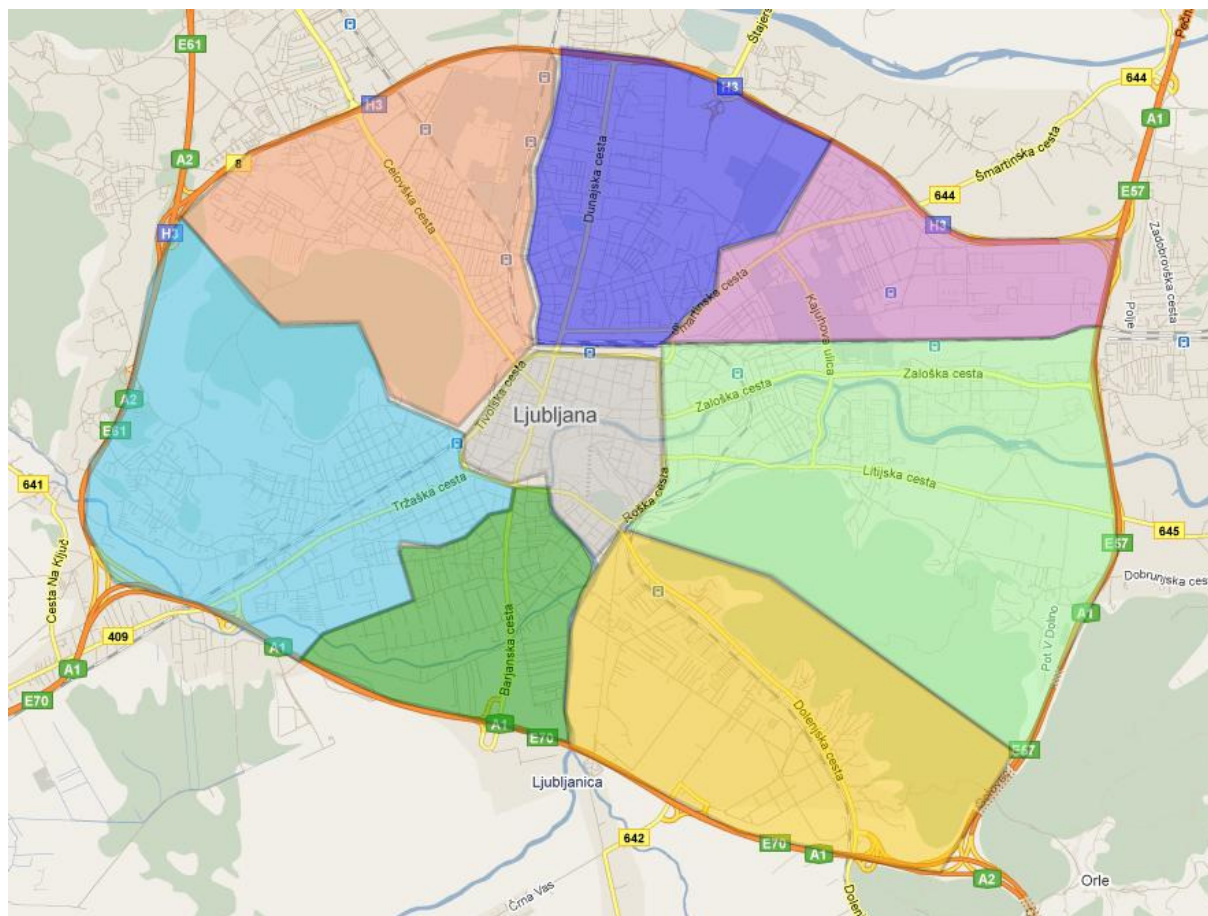
Pomemben del priprav na izvedbo javnomnenjske raziskave na terenu je predstavljalo oblikovanje ustreznega vzorca. Po posvetu s ključnimi partnerji v projektu smo glede na zahtevane parametre in potrebe oblikovali primeren vzorec. Da bi zagotovili dovolj visoko reprezentativnost oz. enakomerno porazdelitev vseh družbenih skupin, ki živijo na območju koridorja je v vsakem gospodinjstvu vprašalnik izpolnila polnoletna oseba, ki je imela zadnja rojstni dan. Generalno opredeljeno gre za t.i. »naključni vzorec« na geografsko zamejenem območju (glej slike 1, 2 in 3) vendar s pomembnimi značilnostmi, ki ga diferencirajo od običajnega naključnega vzorca. Vzorec smo na zahtevo oz. glede na potrebe partnerjev v projektu (ukrep 3.1 – vodja ukrepa Andrej Piltaver) oblikovali na podlagi zahtevnih kvot. Oblikovan je bil poseben "kvotni vzorec", pri čemer smo anketirance razdelili v dve ključni območji:

- a) Ljubljana (območja do mestne obvoznice (ringa) in območja, ki so v neposredni bližini obvoznice) ter
- b) Okolica Ljubljane (območja v bližini Ljubljane, ki pa so funkcionalno (zaposlitveno, kulturno, družbeno) močno navezana na Ljubljano).

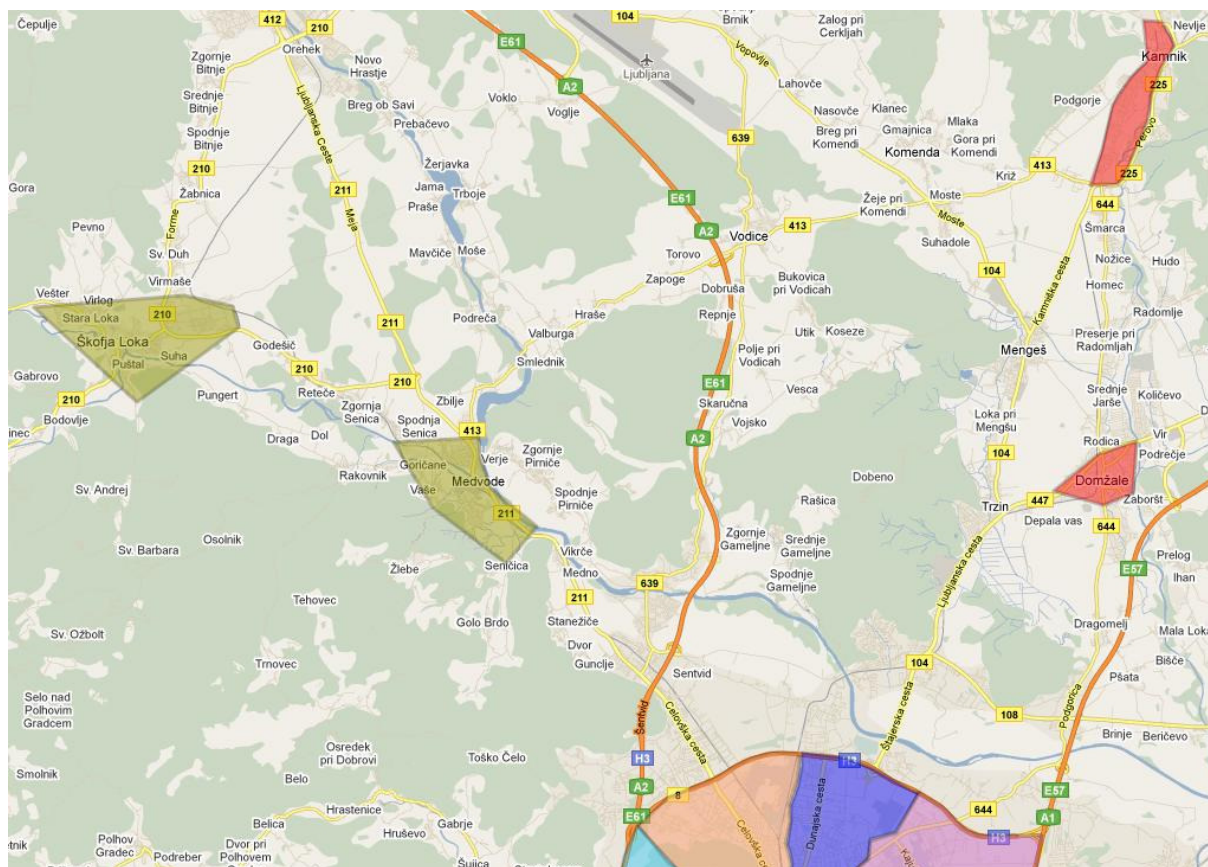
Hkrati smo za območje Okolice Ljubljane, na željo partnerjev, postavili obvezno kvoto (nadreprezentirano skupino) »anketirancev avtomobilskih vozačev« na delo v Ljubljano. Dosežena kvota naj bi znašala vsaj 2/3 vseh anketirancev na območju Okolice Ljubljane. S to posebno zamejitvijo območij smo želeli pridobiti informacije oz. podatke, ki se povezujejo z dnevnimi avtomobilskimi migranti v Ljubljano in njihovim odnosom do možnih sprememb v prometni ureditvi Ljubljane. Končni delež te skupine je v celotni skupini anketirancev na območju Okolice Ljubljane znašal 71% s čimer smo dobili, glede na postavljene parametre, zelo primerno reprezentirano skupino anketirancev za potrebe pridobivanja informacij na katere smo se posebej osredotočili v samem začetku raziskave.

Območje koridorja smo za potrebe anketiranja porazdelili v več vzorčnih območij v katerih je bil opravljen določen delež anketiranj (glej slike 1, 2 in 3).

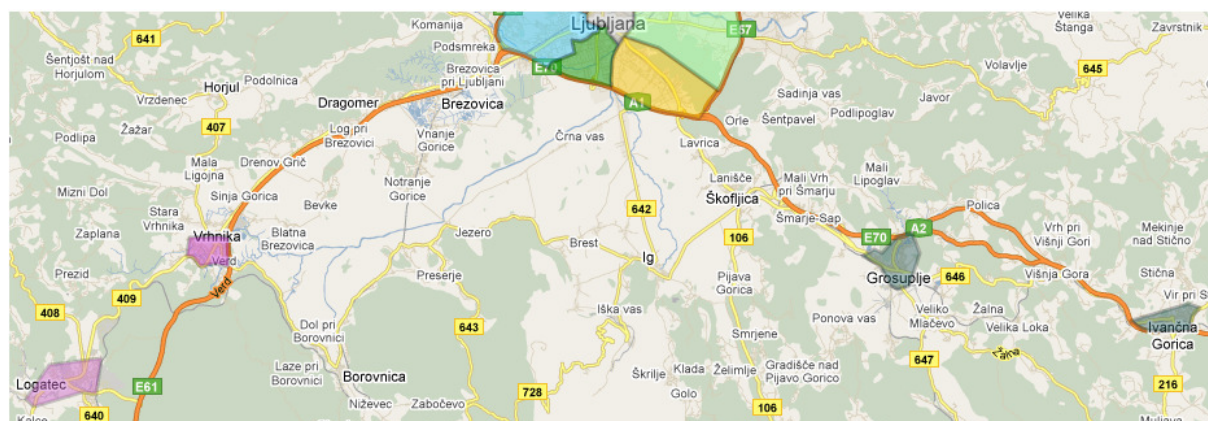
Slika 1: Geografska zamejitev vzorčnih območij (Ljubljana)



Slika 2 - Geografska zamejitev vzorčnih območij (Okolica Ljubljane – Sever (SZ-SV))



Slika 3: Geografska zamejitev vzorčnih območij ob koridorju (Okolica Ljubljane – Jug (JZ-JV))



Formalna definicija vzorca

Ciljna velikost vzorca $N \approx 700$. Zaradi pričakovane stopnje sodelovanja, ki ima faktor cc. 0,65 smo potrebno izhodiščno velikost vzorca povečali za približno 200 enot. Skupno število enot (N) oz. razdeljenih vprašalnikov je zato bilo cc. 900. Od tega je bilo realiziranih 732 enot, kar predstavlja približno 81% uspešnost. Med procesom filtriranja smo zaradi različnih razlogov (manjkajočih podatkov, nepravilnega vnosa podatkov v vprašalnik itd.) izločili 6 vprašalnikov. V končni fazi je skupno število vprašalnikov znašalo 726. Ti vprašalniki so bili potem nadaljnje obdelani in vneseni v bazo podatkov. 375 vprašalnikov je bilo opravljenih na ožjem območju Ljubljane oz. MOL, 351 pa v okviru Ljubljanske regije (glej slike 1, 2, 3). V tabeli 1 je prikazana še podrobna razporeditev vzorca oz. število realiziranih vprašalnikov po posameznih lokacijah.

Tabela 1: Realizirano število vprašalnikov po vseh lokacijah

Vzorčna enota	LJ-Center	50
	LJ-Bežigrad	50
	LJ-Šiška	61
	LJ-Vič	56
	LJ-Trnovo	40
	LJ-Rudnik	30
	LJ-Moste	50
	LJ-Jarše	38
	Kamnik	82
	ŠK.Loka/Medvode	87
	Grosuplje/Ivančna Gorica	90
	Vrhnika/Logatec	90
Porazdelitev oz. integracija vzor. enot v dve ključni skupini	Ljubljana	375
	okolica	351
Total – končno število vprašalnikov, vključenih v analizo		726

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). 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.

2.2 Terenska raziskava: izvedba javnomnenjske raziskave

Terenski del anketne raziskave je bil izveden med 5. in 29. majem in je trajal dobre tri tedne. V prvem tednu, se pravi med 5. in 7. je bil dvakrat opravljen seminar za usposabljanje anketarjev za delo na terenu. Podrobno so jim bili predstavljeni namen raziskave, metoda in potek anketiranja, optimalne strategije za odnos z anketiranci ter njihove obveznosti. Dodeljena so jim bila območja, znotraj katerih so morali pridobiti vnaprej določeno število anketirancev oz. od njih dobiti rešen izvod anketnega vprašalnika. Predalo se jim je tudi material za delo.

Po ustreznih metodoloških standardih vzorčenja je moral anketar vzpostaviti stik s potencialnim respondentom in mu razložiti namen raziskave in strukturo vprašalnika. Anketar je bil v vmesnem času na razpolago respondentom za dodatna vprašanja in informacije glede raziskave ali vprašalnika. Na slednjih so bil na voljo tudi kontaktni podatki (tj. njegova telefonska številka ter e-mail naslov) sodelavca Centra za prostorsko sociologijo (CPS). Ta je bil za primer, da bi imel anketiranec (ali anketar) dodatna vprašanja, na voljo vsak delovni dan v tednu.

V začetku drugega tedna se je pričelo dejansko delo na terenu. Anketarji so imeli na voljo za razdelitev in pobiranje vprašalnikov čas do 26. maja. Med procesom filtriranja je bilo zaradi različnih razlogov (manjkajoči podatki, napačen vnos podatkov v vprašalnik izločenih 6 vprašalnikov. V zaključni fazi je skupno število vprašalnikov znašalo 726; ti so bili vključeni v nadaljnjo obdelavo podatkov.

Raziskava je bila po poročanju anketarjev dobre sprejeta med prebivalstvom tako Ljubljane kot njenega zaledja. Več ljudi je izrazilo podporo sami ideji, ki stoji za projektom CIVITAS Elan - tudi v primeru, ko sicer niso podpirali samega ukrepa zgoščevalne takse, s katerim se ukvarja raziskava. Še precej več je bilo tistih, ki so izrazili svoje mnenje o različnih elementih prometne ureditve v Ljubljani; nekateri od njih so izkazali sorazmerno visoko ozaveščenost o problematiki urejanja prometa. Predvsem v zaledju Ljubljane se je nekajkrat izrazilo prepričanje, da uvedba takšnega ukrepa ne bi smela biti le stvar ljubljanskih mestnih oblasti marveč bi morala biti regionalno koordinirana.

Terensko delo je potekalo relativno hitro in brez problemov. Na vseh območjih se je pridobilo zahtevano število realiziranih vprašalnikov, na posameznih območjih pa je bilo zahtevano število celo preseženo. Tekom nadaljnje obdelave se je izkazala tudi pričakovana demografska in vnaprej načrtovana oz. predvidena mobilnostna struktura anketirancev.

3 PREDSTAVITEV IZSLEDKOV RAZISKAVE „MOŽNOSTI IZBOLJŠANJA PROMETNE UREDITVE V LJUBLJANI“

Po prvem pregledu in filtriranju oz. izločanju morebitnih neprimernih vprašalnikov so bili vsi podatki iz končnega števila realiziranih vprašalnikov (N=726) vpisani v SPSS matriko. Pri tem so bili v matriko SPSS vneseni tudi odgovori na odprto vprašanje, ki je bilo zastavljeno v vprašalniku . odprti odgovori so bili zaradi dolžine teksta dodatno preoblikovani oz. rekodirani za potrebe ustreznejše interpretacije odgovorov. Prav tako so bile po ustreznih metodoloških standardih rekodirani ali razvrščeni v posamične 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 glede na splošne izsledke. Vsi podatki v tabelah, grafih in tekstu so prikazani v procentih (%) in prečiščeni tj. rekodirani glede na potrebe sumarnega prikaza.

V nadaljevanju so bili za potrebe analize respondenti razvrščeni v štiri skupine glede na naslednje kriterije:

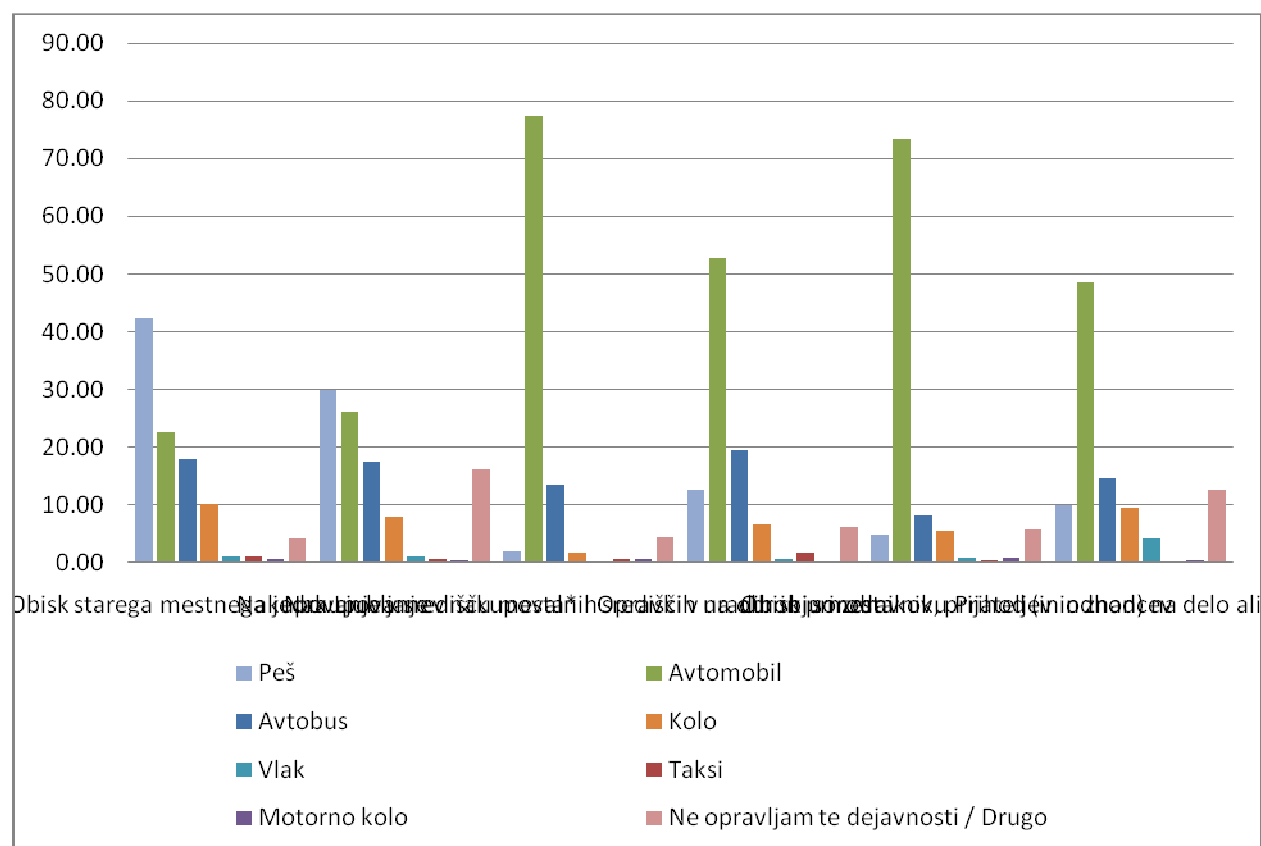
- geografski status (predvsem Ljubljana napram okoliškim krajem)
- demografski status (predvsem starost in izobrazba)
- ekonomski status (delovni status – zaposlen, študent, upokojenec etc)
- 'transportni status' (način prihoda na delo ali v šolo ter število letno prevoženih km)

Navedene kriterije v analizi smatramo za najbolj relevantne faktorje, dejavnike, ki v največji meri lahko vplivajo na odnos uporabnikov različnih prometnih sredstev do koncepta »nadomestila za vstop avtomobilov v središče mesta«, ki je predstavljal ključno tematiko raziskave.

3.1 Mobilnostne prakse anketirancev

Vprašanje 1.0 – Katero vrsto prevoza uporabljate za naslednje dejavnosti?

Graf 1: Katero vrsto prevoza uporabljate za naslednje dejavnosti?

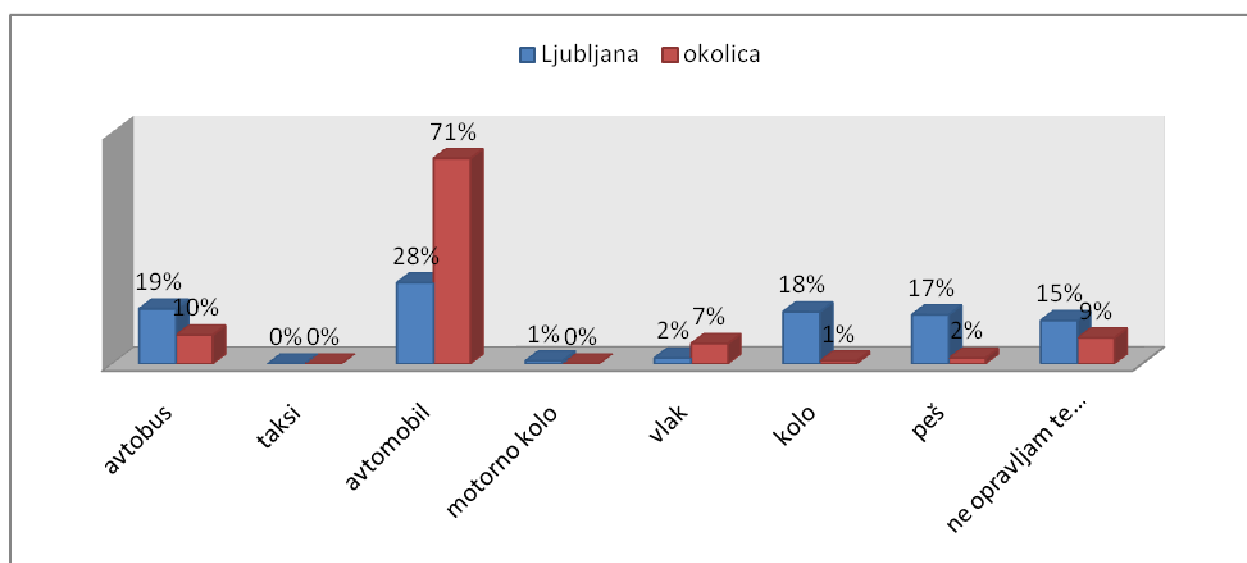


* Pod pojmom »center mesta« razumemo območje, ki ga na severu zamejuje Masarykova cesta, na zahodu Tivolska cesta, na jugu Aškerčeva in Karlovška cesta in na vzhodu Roška ter Njegoševa cesta.

Podatki, ki kažejo način izbire prevoznega sredstva anketirancev glede na vrsto dejavnosti, izkazuje izrazito prevlado osebnega avtomobila kot primarnega načina prevoza. Predvsem to drži za nakupovanje v nakupovalnih središčih na obrobju mesta, ki so za takšen dostop tudi prvenstveno urejena in opremljena s primernim številom parkirnih mest. Prav s številčnostjo parkirnih mest in njihovo brezplačno uporabo lahko v dobršni meri razložimo neprimerno manj pogosto nakupovanje v mestnem središču. To je po zaprtju starega mestnega jedra za avtomobilski promet bolj primerno za druge oblike prevoza, po rezultatih sodeč med njimi v največji meri prevladuje pešačenje.

Obisk starega mestnega jedra ter že omenjeno nakupovanje v središču mesta sta edini dejavnosti, kjer se za avtomobil ne odloči večina respondentov. Zaprtje starega mestnega jedra in plačljivo parkiranje sta verjetno primarna razloga, da je središče mesta vsaj kot destinacija do neke mere že de-avtomobilizirano.

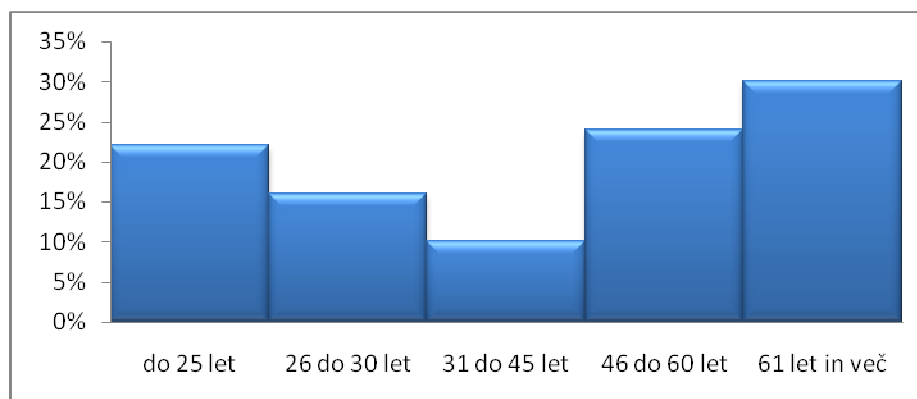
Graf 2: Vrste prevoza za prihof in odhod na delo (v šolo).



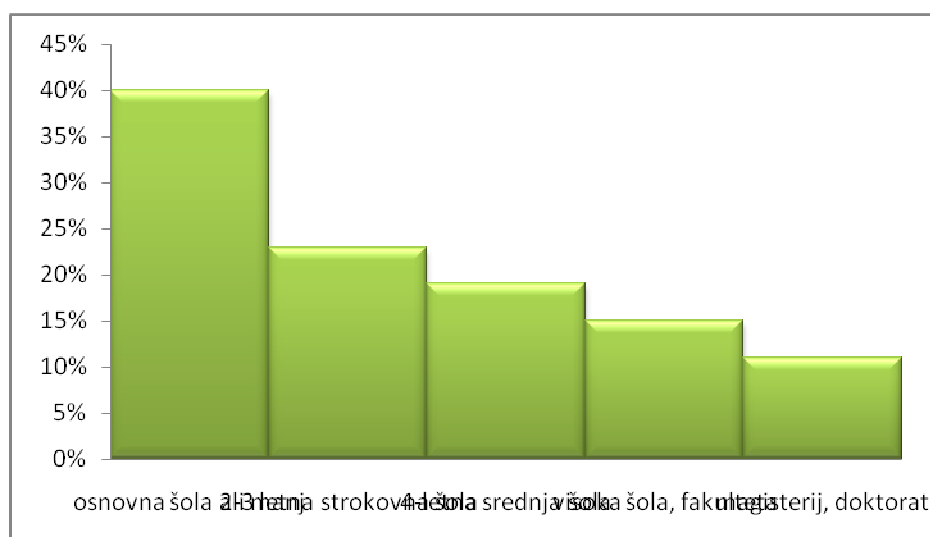
Združeni podatki tudi kažejo, da raba avtomobila za prihod na delo ali v šolo ni tako pogosta kot za nekatere druge dejavnosti. A ko podatke ločimo glede na anketirance iz okolice Ljubljane ter na tiste iz samega mesta (Graf 2) vidimo zelo različne dimenzije teh praks. Izkaže se, da 71 odstotkov anketirancev iz okoliških krajev hodi na delo in v šolo z avtomobilom, ostali pa pretežno z avtobusom ali vlakom. V Ljubljani jih avto za prihod na delo ali v šolo uporablja približno tretjina, pri čemer kot malo bolj 'avtomobilistično' usmerjena odstopajo območja: Šiška, Rudnik, Jarše in Center kot malo manj avtomobilistično usmerjen okoliš v primerjavi z ostalimi. Evidentno torej raba avtomobila za prihod na delo ali v šolo narašča z oddaljenostjo od centra. Podobno drži tudi za obiskovanje bližnjih, saj raba koles in sredstev JPP pada koncentrično glede na center.

Zgostitev destinacij (službe, šola, upravna infrastruktura) ter vrsta možnosti za avtomobilu alternativne mobilnostne prakse (JPP, kolo, pešačenje) so verjetno razlog, zakaj z oddaljenostjo od središča mesta narašča tudi potreba (subjektivna ali objektivna) po uporabi osebnega vozila. Še posebej je to izrazito pri tistih, ki so izven dosega LPP.

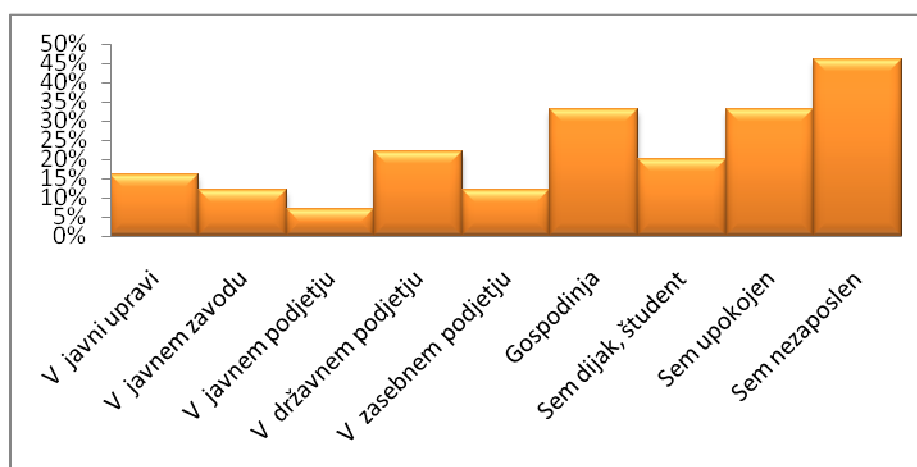
Graf 3: Raba avtobusa za prihof in odhod na delo (v šolo) – glede na starost.



Graf 4: Raba avtobusa za prihof in odhod na delo (v šolo) - glede na izobrazbo.



Graf 5: Raba avtobusa za prihof in odhod na delo (v šolo) - glede na zaposlitveni status.



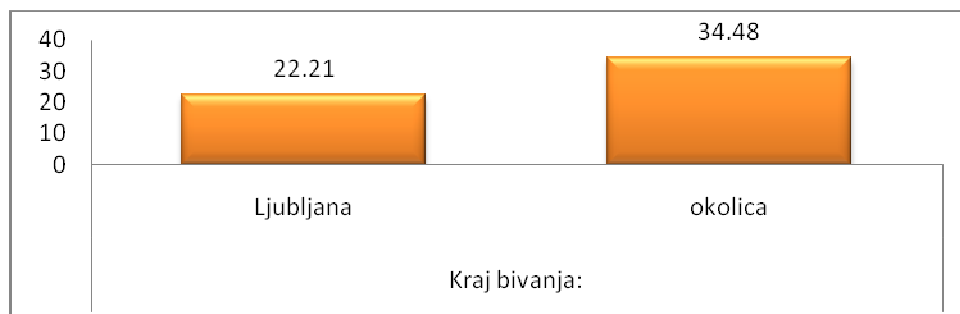
Če uporabnike mesta razdelimo po drugih značilnostih opazimo porazdelitev, ki kaže socialno strukturo uporabnikov avtobusnega prevoza (Graf 3, 4, 5 – kažejo le strukturo uporabnikov avtobusa za prihod na delo (v šolo), a je situacija analogna pri drugih dejavnostih). Pri večini dejavnosti avtobus najpogosteje uporabljajo nezaposleni in upokojenci, sledijo jim dijaki. Hkrati raba avtobusa pada obratno sorazmerno z izobrazbo: prevladujejo tisti z osnovno šolo ali manj, nato pa raba bolj ali manj pada do 8. stopnje izobrazbe. Podobno kažejo tudi porazdelitev glede na starost, saj izstopata najmlajša in najstarejša starostna skupina

Takšno strukturo lahko deloma povežemo z dvema koordinatama: ena je stroškovna, saj gre za skupine, ki si najtežje privoščijo lastno prevozno sredstvo. Drugi razlog je ocena relativne vrednosti časovnega prihranka, ki ga višje cenijo tisti z manj časa, torej redno zaposleni. Podatki iz naslednjega vprašanja namreč kažejo, da je JPP časovno še vedno bolj potraten od drugih oblik mobilnosti.

Vprašanje 2.0 - Koliko časa približno porabite za prihod na delo ali v šolo v eno smer, vključno z vožnjo, čakanjem in pešačenjem?

Povprečno trajanje v minutah znaša 28 minut in pol.

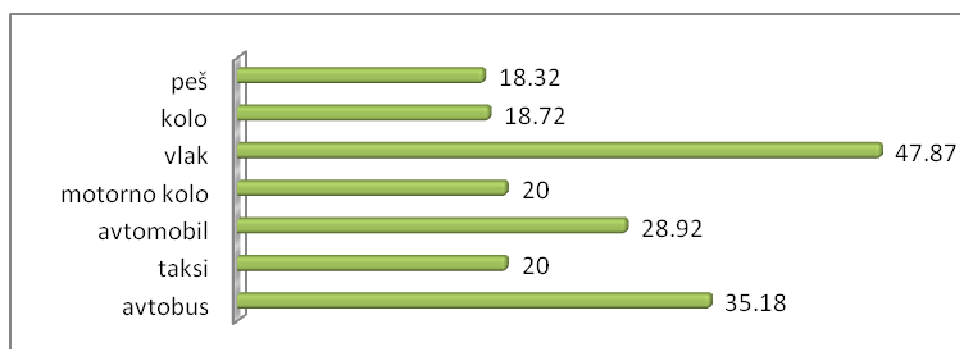
Graf 6: Poraba časa (v minutah) za prihod (in odhod) na delo (v šolo) - glede na kraj bivanja.



Primerjava med respondenti iz okoliških krajev, ki se na delo vozijo v Ljubljano (cc. 20 do 30 kilometrov) in anketiranci, ki živijo v Ljubljani, kaže, da je razlika med njihovo porabo časa relativno majhna. Pravzaprav je čas, porabljen za vsak kilometer vožnje na delo (v šolo), znatno višji za prebivalce Ljubljane. To gre v določeni meri pripisati temu, da prebivalci Ljubljane v večji meri uporabljajo JPP in da to pogosto pomeni tudi čakanje in pešačenje ter seveda (navkljub posameznim odsekom za JPP rezerviranih rumenih cestnih pasov) relativno počasne vožnje LPP ob določenih delih dneva.

Da je gibanje po Ljubljani časovno potratno kaže tudi to, da je ocena časovne porabe pri prebivalcih okoliša Grosuplje/Ivančna Gorica nižje od te, ki so jo podali prebivalci Šiške ter enakovredna tej, ki so jo podali prebivalci Most.

Graf 7: Poraba časa (v minutah) za prihod (in odhod) na delo (v šolo) - glede na kraj vrsto prevoza.

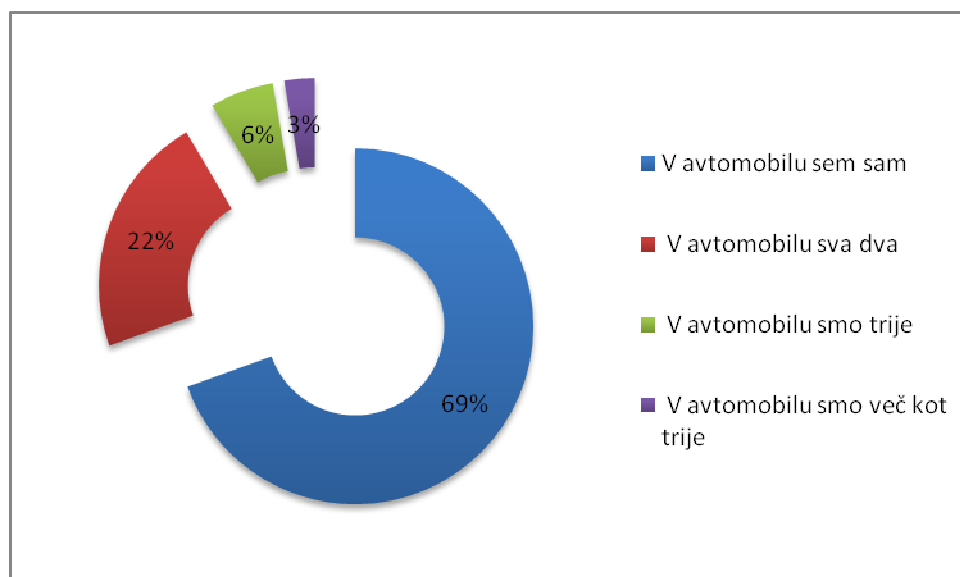


Uporabniki koles ter pešci so časovno v izraziti prednosti (18 min) pred ostalimi, nekje na sredini so avtomobilisti (29 min), daleč najslabše pa se glede časovne porabe odreže JPP - avtobus v povprečju vzame 35 min, vlak pa 47 minut. JPP torej prebivalcem iz zaledja Ljubljane dejansko vzame skoraj še enkrat več časa za prihod na delo ali v šolo kot avtomobil.

Izsledki iz raziskave Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji (2009) kažejo pri anketirancih precej nizek prag tolerance v odnosu na porabo časa za prevoz na delo (v šolo) in tudi majhno pripravljenosti za povečevanje razpona časa, ki ga porabijo za prihod na delo. Relativno hiter prihod na delo (v šolo) je torej percipiran kot pomembna prednost in uvajanje sprememb, ki povečujejo čas potovanja bi pri uporabnikih mesta zelo verjetno spodbudilo odpor do ukrepa. V tem kontekstu zgoščevalna taksa ne smela izrazito povečevati izkazanega povprečja porabljenega časa, kvečjemu bi bilo smiselno obratno – naslavljalati javnost prek apeliranja na bolj tekoč prometni tok in manjšo porabo časa.

Vprašanje 3.0 - Ali se na delo ali v šolo običajno vozite sami ali skupaj z drugimi?

Graf 8: Ali se na delo ali v šolo običajno vozite sami ali skupaj z drugimi?



Med tistimi, ki za prihod na delo uporabljajo avtomobil, je samostojna vožnja daleč najbolj pogost način vožnje. Tudi za sorazmerno veliko tistih, ki avto uporabljajo v dvoje, je utemeljeno moč sklepati na to, da si avto delijo z osebo iz istega gospodinjstva. Samostojna vožnja je še izrazitejša med prebivalci Ljubljane, saj tistim iz okolice Ljubljane večja oddaljenost spodbuja k premisleku o možnosti organiziranja skupinskih voženj.

Ta podatek kaže na potencial pri določanju ustreznih usmeritev zmanjševanja prometne obremenjenosti (se pravi, zastojev, pomanjkanja parkirnih kapacitet in onesnaženosti zraka) mesta brez posebnih infrastrukturnih posegov. Sama zgoščevalna taksa se v teoriji namreč lahko veže tudi na zasedenost avtomobila, prav tako se tu kaže manevrski prostor za uvajanje drugih ukrepov za dodatno sprostitev prometa (car-sharing in car-pooling) oz. neko obliko porazdeljevanja stroška zgoščitvene takse.

Vprašanje 4.0 – Prosimo, navedite, v kolikšni meri se strinjate z naslednjimi trditvami.

	Sploh se ne strinjam	Se ne strinjam	Niti se ne strinjam, niti se strinjam	Se strinjam	Popolnoma se strinjam
Promet naj se uredi tako, da bo olajšan dostop v središče mesta z avtomobilom (to pomeni širitev vpadnic s štirih na šest vozniških pasov, gradnjo nadvozov, podvozov, parkirnih hiš itn.).	21,07	24,79	13,50	23,00	10,74
Avtomobilom je treba omejevati dostop do mestnega središča, parkirišča pa zgraditi na obrobju mesta (tj. ob mestnih vpadnicah) in omogočiti dostop do središča z LPP ali kolesi.	5,23	11,98	14,05	33,61	32,23
V Ljubljani ni tako velikih prometnih zastojev, da bi bilo treba spremeniti prometni režim.	25,48	40,91	15,98	11,16	2,07
Središče mesta je treba urediti za pešce, kolesarje in javni potniški promet (JPP) in izključiti avtomobilski promet.	4,55	13,91	14,88	35,12	29,34
Avtomobilom je treba omejiti dostop v mestno središče, saj zelo onesnažujejo zrak.	4,96	11,43	19,83	37,19	23,28
Obstoječe štiripasovne mestne vpadnice (Dunajska, Celovška, Tržaška, Zaloška, Šmartinska, Dolenjska) je treba zožiti na dvopasovnice (en pas nameniti JPP in drugega osebnim vozilom).	24,24	32,78	15,15	14,74	6,89

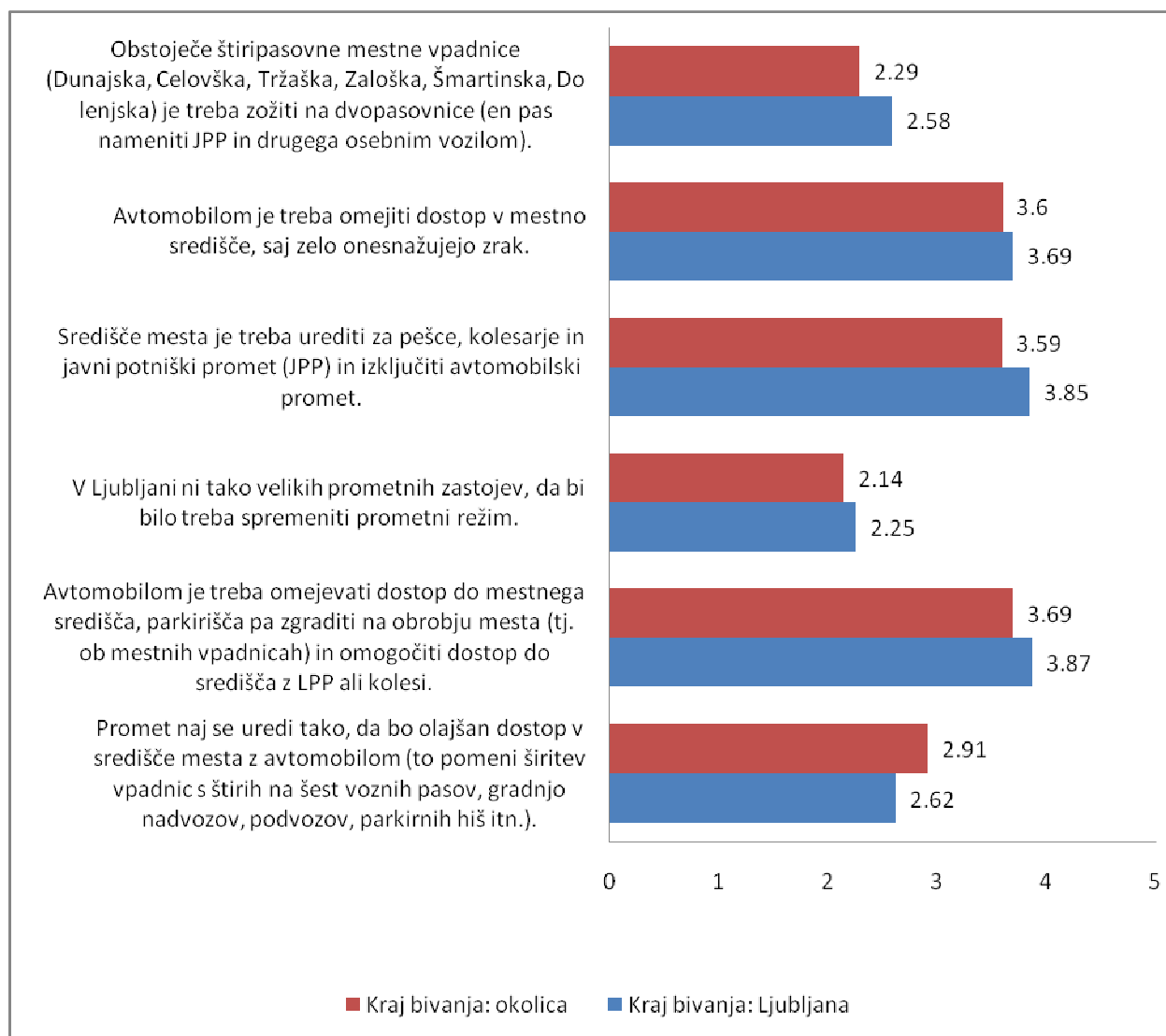
Javnomnenjske raziskave pogosto kažejo, da pri respondentih obstaja močan razkorak med načelno, deklarativno ravni in odnosom do praktičnih, konkretnih ukrepov. Med anketiranci je na deklarativni ravni opaziti močno afiniteto do sprememb - po eni strani preko nizke podpore tezi, da v Ljubljani ni zastojev in da zato ni potrebno spreminjati prometne ureditve (strinjala se je le sedmina respondentov) – po drugi pa preko visokega strinjanja s tezami, da je treba omejevati dostop avtomobilov v mestno središče in zgraditi parkirišča na obrobju ter omogočiti dostop v središče s kolesi in LPP (temu je nasprotovalo le 18% anketirancev), da je zaradi onesnaževanja treba avtomobilom omejevati dostop v mestno središče ter da je slednjega potrebno urediti za pešce, kolesarje in JPP ter izključiti avtomobile. Prav tako je izstopajoča le tretjinska podpora trditvi, naj se avtomobilom olajša dostop v središče mesta.

Na načelni ravni so anketiranci torej zelo naklonjeni ukrepom, ki mesto spreminjajo v prid nemotoriziranim uporabnikom. Na načelni, predvsem pa abstraktni ravni takšni ukrepi dosegajo visoko podporo, vendar pa se ta vidno manjša s konkretizacijo ukrepov. To najbolje kaže ukrep zožitve vpadnic in uvedbe rumenega pasu, ki je predstavlja praktično realizacijo, konkretizacijo močno podprtih načelnih tez, a ga podpira le petina respondentov. Podpora je torej še nižja od podpore uvedbi zgoščevalne takse, za katero je potrebno omeniti, da ima tudi precej več še 'neodločenega zaledja'.

Vredno je omeniti, da je okoljska komponenta oz. problematika onesnaženega zraka nekoliko manj prepoznana kot pomembna tematika in da je pri njej več indiferentnih respondentov. Ta sorazmerno šibek interes za ta vidik urejanja prometa se tudi sicer kaže skozi celotno raziskavo. Četudi ima Ljubljana resne probleme s kakovostjo zraka, je trditev, ki vključuje okoljsko komponento podobno ocenjevala tako populacija iz mesta kot iz okolice – prebivalci Ljubljane, ki v tem onesnaženem okolju dejansko živijo, ga torej nič bolj ne problematizirajo od drugih.

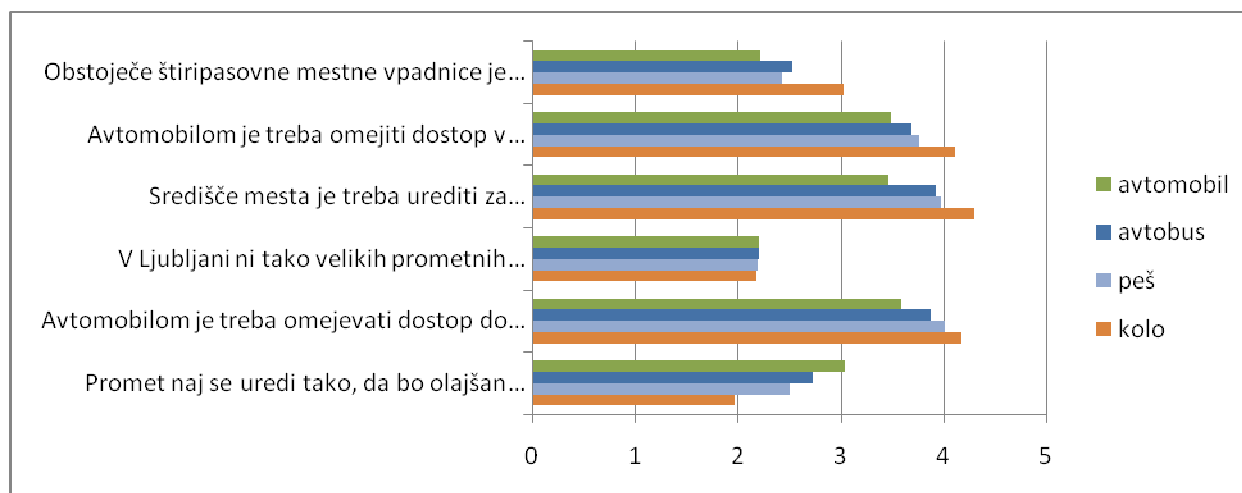
Razlike med anketiranci iz okolice Ljubljane ter njenimi prebivalci so sicer majhne in predvidljive. Prebivalci so nekoliko bolj naklonjeni omejevanju dostopanja do središča z avtomobilom in drugim sorodnim ukrepom, okoliški uporabniki mesta pa nekoliko bolj olajšanju dostopa z avtomobilom v mestno središče. Prav tako okoliški prebivalci manj zaznavajo oz. problematizirajo gnečo v mestu.

Graf 9: Strinjanje s trditvami o prometni ureditvi - glede na kraj bivanja. (1 - sploh se ne strinjam, 5 - popolnoma se strinjam).



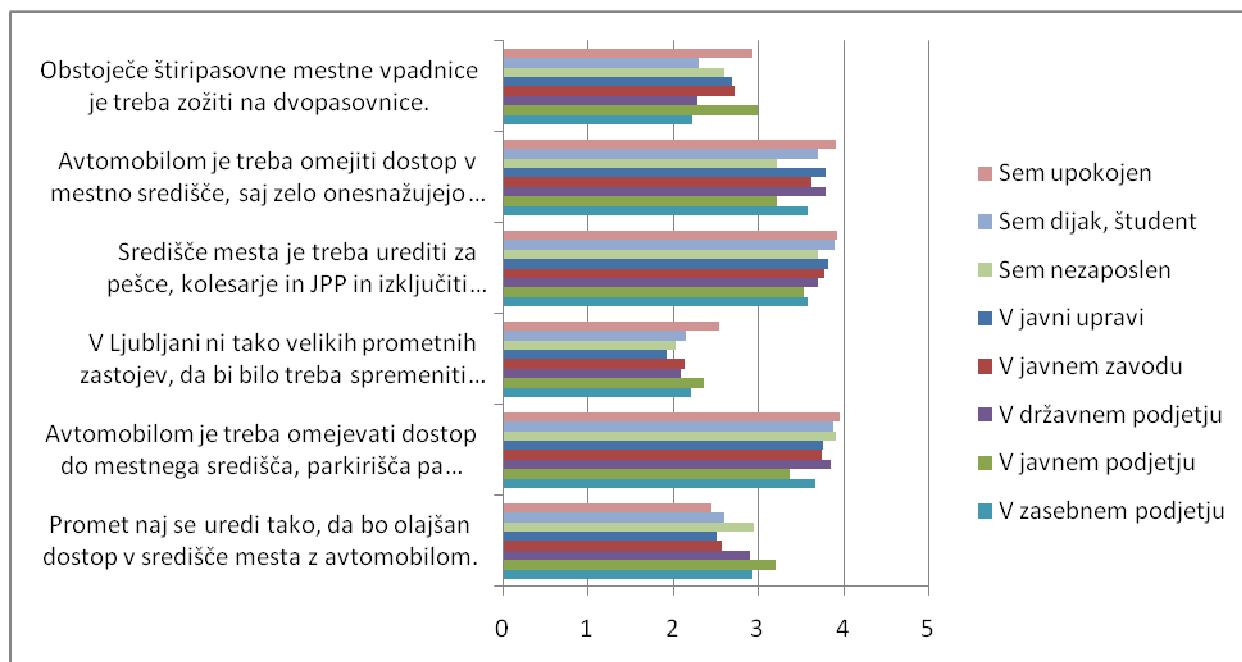
Kot se kaže v grafu 10, je odnos do sprememb prometne ureditve tesno povezan z načinom prevoza, ki ga respondenti uporabljajo za prihod na delo ali v šolo. 'Kolesarji' najbolj dosledno in izrazito podpirajo ukrepe za zmanjšanje prometne obremenitve mesta (mestnega središča), sledijo jim 'pešci', nato uporabniki vlaka in na koncu 'avtomobilisti'. Zanimivo je, da so si glede percipiranja zastojev in potrebe po spremenjeni prometni ureditvi vse te skupine enotne.

Graf 10: Strinjanje s trditvami o prometni ureditvi - glede nanačin prevoza na delo (v šolo). (1 - sploh se ne strinjam, 5 - popolnoma se strinjam).



‘Avtomobilisti’ najbolj izrazito podpirajo tezo o olajšanju dostopa z avtomobilom v mesto; podobno tudi tisti, ki avto največ uporabljajo (več kot 30.000 kilometrov letno). Najmanj takšne avtomobilistično naravnane miselnosti pa najdemo med upokojenci in študenti (in dijaki). Ti dve skupini tudi pri drugih vprašanjih kažeta največ naklonjenosti restrikcijam glede avtomobilske dostopnosti središča ter ukrepom, ki izboljšujejo možnosti za kolesarjenje ter boljšo izrabo JPP.

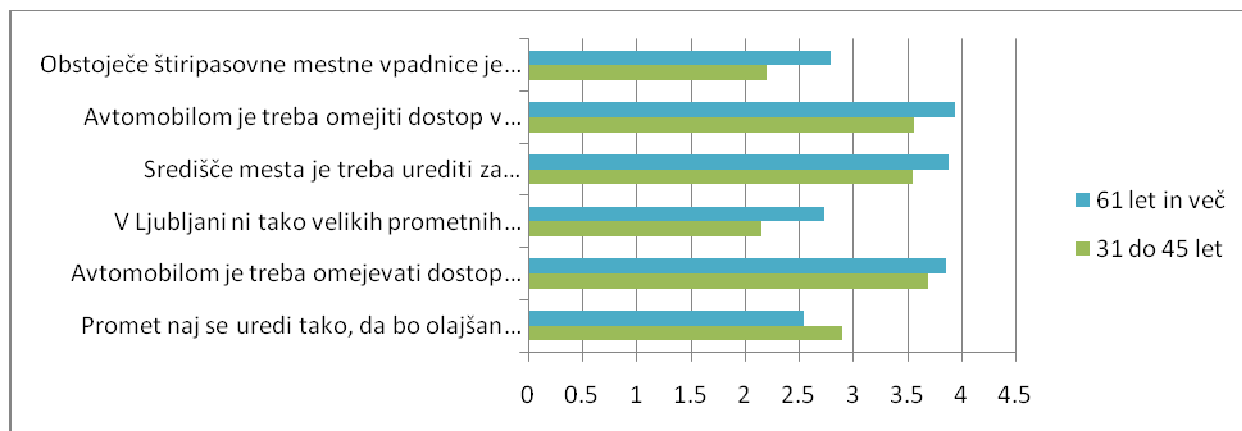
Graf 11: Strinjanje s trditvami o prometni ureditvi - glede na zaposlitveni status. (1 - sploh se ne strinjam, 5 - popolnoma se strinjam).



O razliki v odnosu do urejanja mestnega prostora zelo jasno govori primerjava v Grafu 12, ki jasno kaže pretežno pozicijo starejših respondentov do navedenih tez v primerjavi z drugimi starostnimi skupinami. Za boljšo primerjavo so te druge skupine

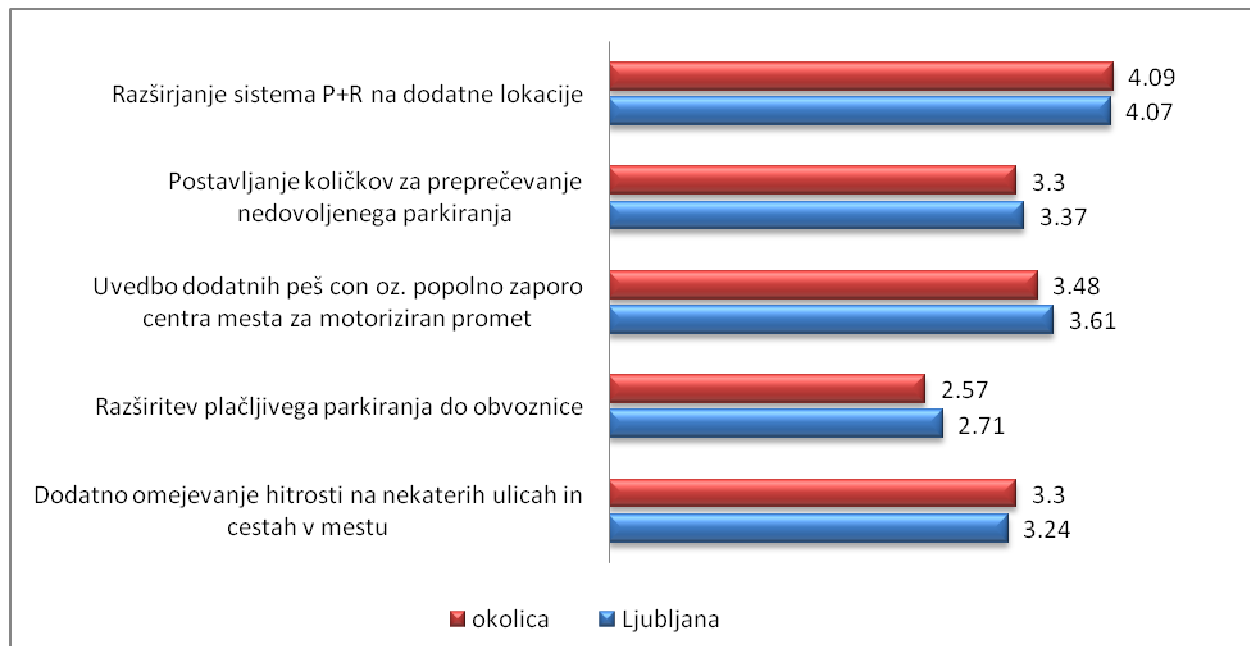
izvzete; načeloma je v nekaterih pogledih starejšim sorodna še najmlajša starostna skupina, ki pa vseeno nima tako doslednih mnenj.

Graf 12: Strinjanje s trditvami o prometni ureditvi - glede na starost. (1 - sploh se ne strinjam, 5 - popolnoma se strinjam).



Vprašanje 10.0 - Prosimo, navedite, v kolikšni meri podpirate ali ne podpirate naslednje ukrepe:

Graf 13: Strinjanje z ukrepi za urejanje prometa - glede na kraj bivanja (1 - sploh se ne strinjam, 5 - popolnoma se strinjam).

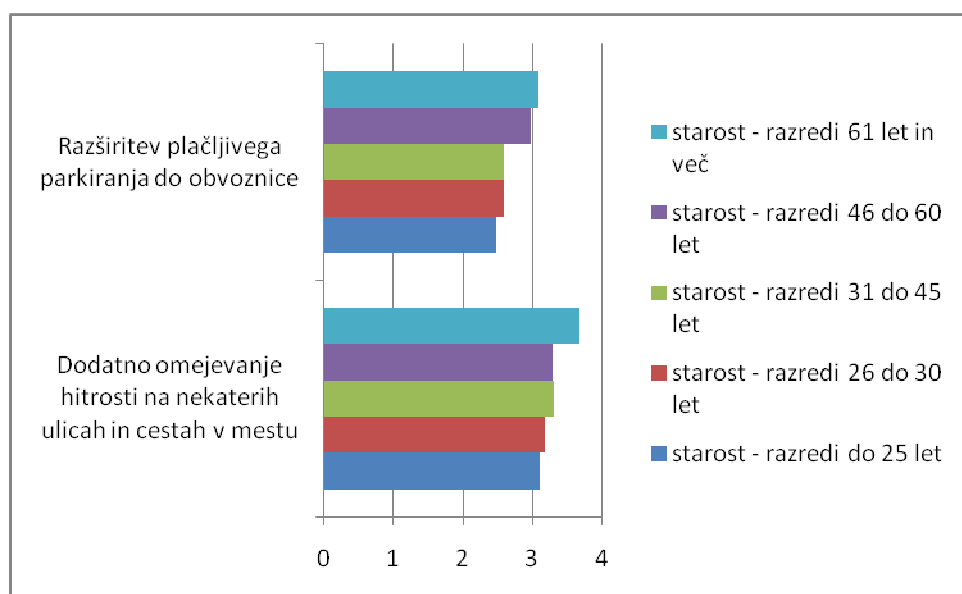


Sorazmerno visoko podporo naštetim ukrepom za vzpodbujanje manj avtomobilizirane Ljubljane moramo razumeti v smislu tega, da so bili vsaj do neke mere pretežno že uvedeni in da so uporabniki mesta z njimi torej že seznanjeni. Peš cone in zapora starega mestnega jedra mesta je že uvedena, prav tako količki za preprečevanje nedovoljenega parkiranja ter omejevanje hitrosti po nekaterih ulicah. Na vse te ukrepe so prebivalci Ljubljane že navajeni, prav tako tudi prebivalci iz okoliških krajev, ki imajo do večine ukrepov le za odtenek manj pritrdilen odnos. Ta

rahla razlika vseeno indicira, da so za de-avtomobilizacijo prebivalci mesta nekoliko bolj senzibilizirani od teh iz zaledja; to je vsekakor relevanten faktor pri naslavljanju te druge skupine mestnih uporabnikov.

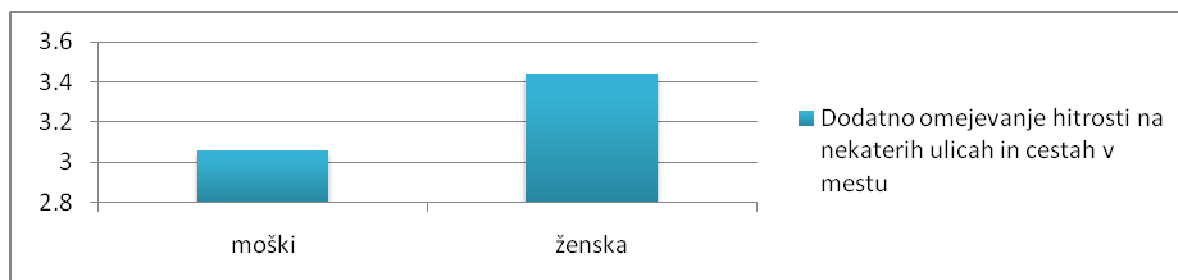
Visoka podpora P+R izhaja iz tega, da njihov obstoj na nikogar ne deluje prisilno. Po drugi strani je razširitev plačljivega parkiranja do obvoznice ukrep, ki se dotika nevralgične točke uporabnikov Ljubljane – parkiranja, za katerega – kot izhaja iz vprašanj 13.0 in 14.0 – izražajo močno podporo usmeritvam, da bi le-to moralo biti brezplačno ali cenejše. Zaračunavanje zaenkrat še brezplačnega parkiranja bi bila torej v izrazitem nasprotju s parkirnimi nazori večinskega dela populacije. Več kot polovica anketirancev ji nasprotuje, podpira pa jo slaba tretjina, kar je dejansko še nekoliko manjša podpora kot jo uživa zgoščevalna taksa. Upokoenci so, zanimivo, edini, ki bi večinsko podprli uvedbo plačljivega parkiranja vse do obvoznice. O poziciji starejših v razmerju do drugih starostnih skupin govori naslednja primerjava pri dveh od ukrepov.

Graf 14: Strinjanje z ukrepi za urejanje prometa - glede na starost (1 - sploh se ne strinjam, 5 - popolnoma se strinjam).

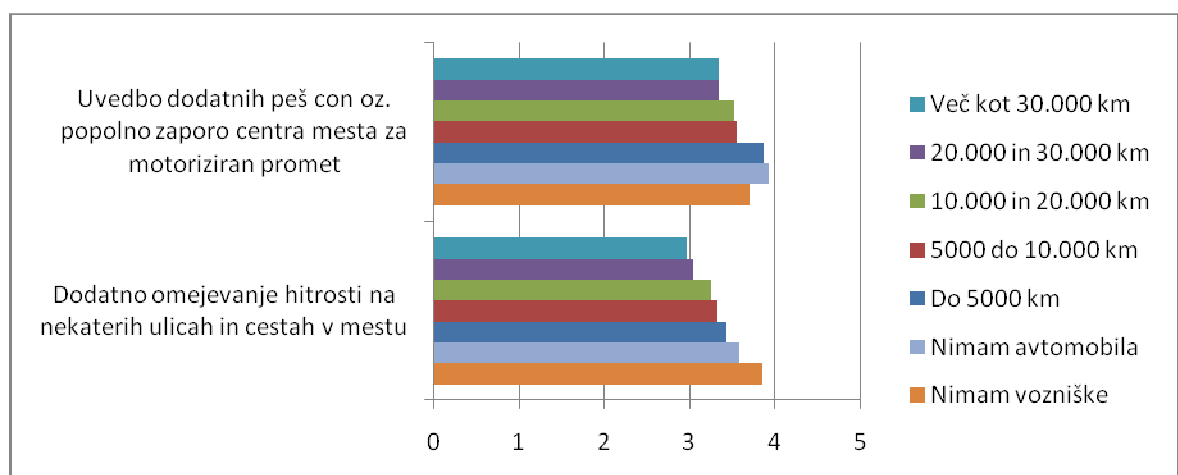


Razlika v odnosu do omejevanja hitrosti je edina, kjer opazimo res jasno ločnico – v prid njeni podpori močno prevladujejo ženske, kar potrjuje pogosto tezo oz. domnevo, da so moški hitrejši in agresivnejši vozniki. Tudi pri tem vprašanju oz. sklopu tez se sicer kaže že znan vzorec - in sicer, da imajo odpor do vpeljevanja sprememb v promet (do dodatnega omejevanja hitrosti), tisti ki so v avtu več časa ter tisti, ki uporabljajo avtomobil za prihod na delo (v šolo). Do vseh naštetih ukrepov imajo še najbolj pozitiven odnos kolesarji, takoj za njimi pa uporabniki vlaka ter nato avtobusa.

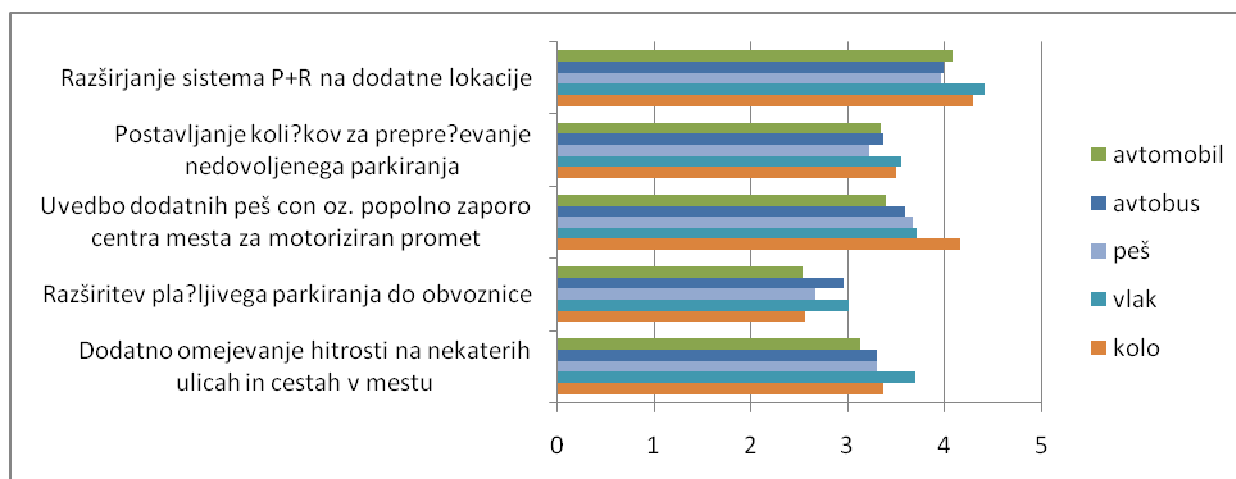
Graf 15: Strinjanje z dodatnim omejevanjem hitrosti na nekaterih ulicah in cestah v mestu - glede na spol. (1 - sploh se ne strinjam, 5 - popolnoma se strinjam).



Graf 16: Strinjanje z ukrepi za urejanje prometa - glede na oceno letno prevoženih km (1 - sploh se ne strinjam, 5 - popolnoma se strinjam).



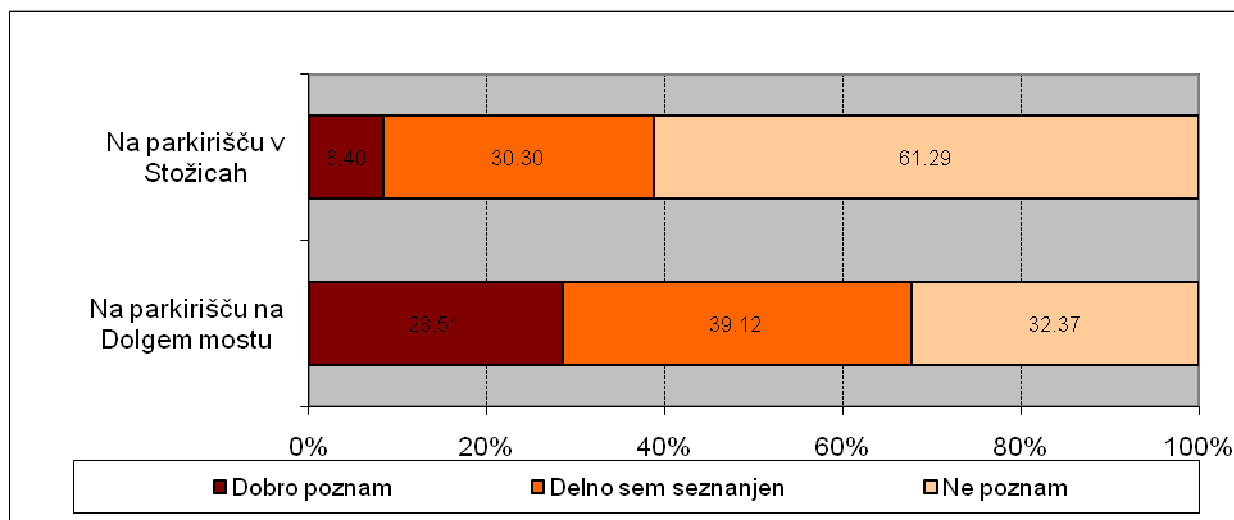
Graf 17: Strinjanje z ukrepi za urejanje prometa - glede na način prevoza na delo (v šolo) (1 - sploh se ne strinjam, 5 - popolnoma se strinjam).



3.2 Intermodalnost

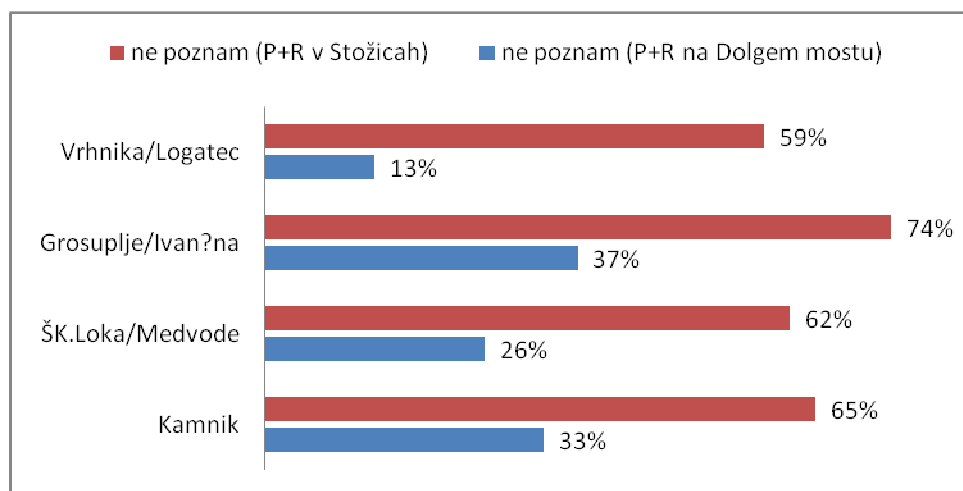
Vprašanje 5.0 - Ocenite, kako dobro poznate sistem „Parkiraj in se odpelji“ (Park&Ride, P+R).

Graf 18: Ocenite, kako dobro poznate sistem „Parkiraj in se odpelji“ (Park&Ride, P+R).



Čeprav je bilo pri prejšnjem vprašanju opaziti močno in nesporno podporo izgradnji parkirišč na obrobju mesta, je obstoječa P+R infrastruktura slabo poznana med anketiranci. Posebej parkirišče v Stožicah je za večino anketirancev relativno slabo poznano oz. nepoznano, nekaj več prepoznavnosti pa ima precej dlje časa obstoječ P+R sistem na Dolgem mostu. Dobro ga poznajo okoliški prebivalci in dnevni migranti, ki prihajajo iz juga in jugo-zahoda, se pravi iz Vrhnike in Logatca, za katere je P+R tudi najbolj primerno lociran – dobro ga pozna kar 56% in delno 31% anketirancev.

Graf 19: Nepoznavanje P+R sistema - glede na kraj bivanja.



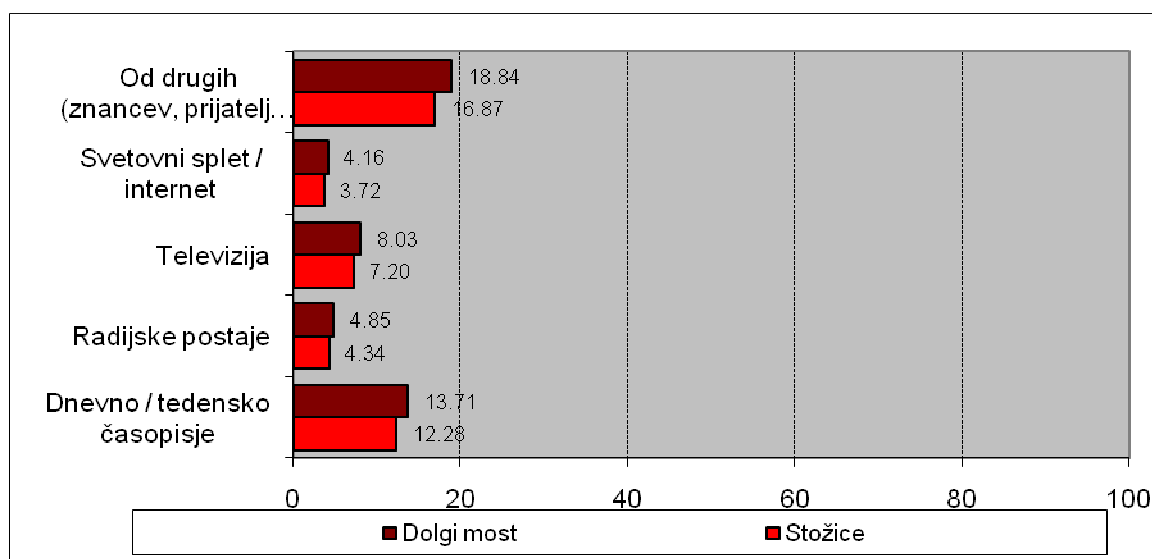
Analogno bi morali P+R v Stožicah najbolj poznati prebivalci Kamnika in Domžal, a tudi tega spet bolje poznajo prebivalci južno in jugo-zahodno od Ljubljane. Ker so že

informirani o obstoju te možnosti ter o njenem delovanju, so očitno tudi bolj receptivni za informacije o tej temi. Iz tega lahko sklepamo, da informacije o sistemu P+R sicer cirkulirajo in da je predvsem tujost oz. neprepoznanost in nerazumevanje samega koncepta tista, ki preprečuje tudi njihovo ponotranjenost s strani potencialnih uporabnikov.

V skupini anketirancev, ki podpirajo izvedbo zgoščevalne takse je nadpovprečno veliko tistih, ki poznajo en ali drugi sistem P+R. To lahko interpretiramo v smislu tega, da prometno bolj ozaveščen del populacije močneje oz. bolj verjetno podpira uvedbo zgoščevalne takse, lahko pa se sklepa tudi na nekoliko večjo možnost za podporo ukrepu ob vednosti, da določena infrastruktura za njeno implementacijo že obstaja.

Vprašanje 6.1 - Kje ste izvedeli za sistem P+R na Dolgem mostu?

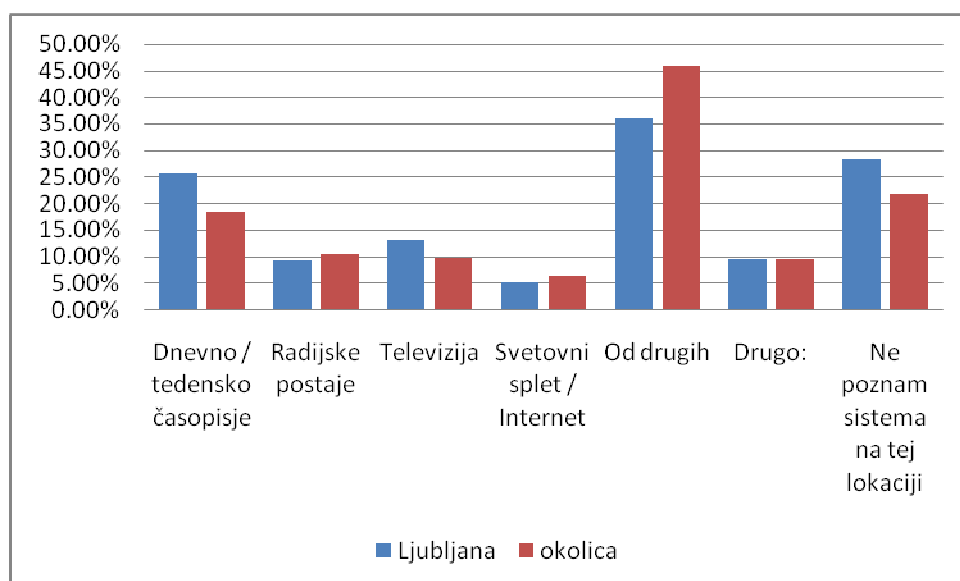
Graf 20: Kje ste izvedeli za sistem P+R na Dolgem mostu? (seštevek več odgovorov)



Vednost o P+R gre evidentno predvsem preko ustnega predajanja, saj so bili respondenti v dobri meri o obeh parkiriščih P+R informirani predvsem preko znancev in prijateljev. Obveščenost o tej obliki intermodalne mobilnosti preko medijev je manj intenzivna. Medijska pokritost uvedbe in obstoja stožiškega P+R je bila zaradi intenzivitete drugih medijskih sporočil, ki so bila povezana s celotnim projektom Stožice, ter zaradi izredno majhnega števila dejanskih uporabnikov, ki bi diseminirali to informacijo, v primerjavi z Dolгим mostom, relativno nekoliko manj preizkusna.

Na pomen medijskih informacij nekoliko relativno vpliva tudi geografski status. Prebivalci Ljubljane so preko medijev bolj pogosto zaznali informacije o P+R, saj jim njihovo bivanje v Ljubljani pomeni relevantni kontekst, zaradi katerega so bolj receptivni za informacijo iz tega okolja od tistih, ki prihajajo iz zaledja. Četudi je P+R za slednje dejansko relevantnejši, je receptivnost informacije slabša, saj jo zaznajo kot eksterno – bolj za Ljubljano relevantno informacijo.

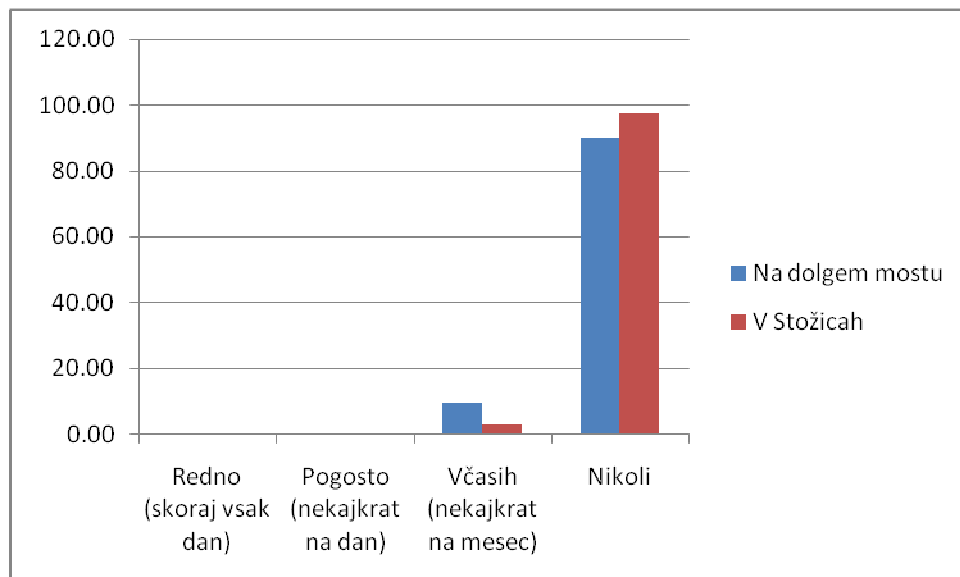
Graf 21: Kje ste izvedeli za sistem P+R na Dolgem mostu - glede na kraj bivanja? (seštevek več odgovorov)



7.1 - Kako pogosto uporabljate sistem „Parkiraj in se odpelji“ na parkirišču na Dolgem mostu?

7.1 - Kako pogosto uporabljate sistem „Parkiraj in se odpelji“ na parkirišču v Stožicah?

Graf 22: Kako pogosto uporabljate sistem „Parkiraj in se odpelji“ na parkirišču na Dolgem mostu / v Stožicah?



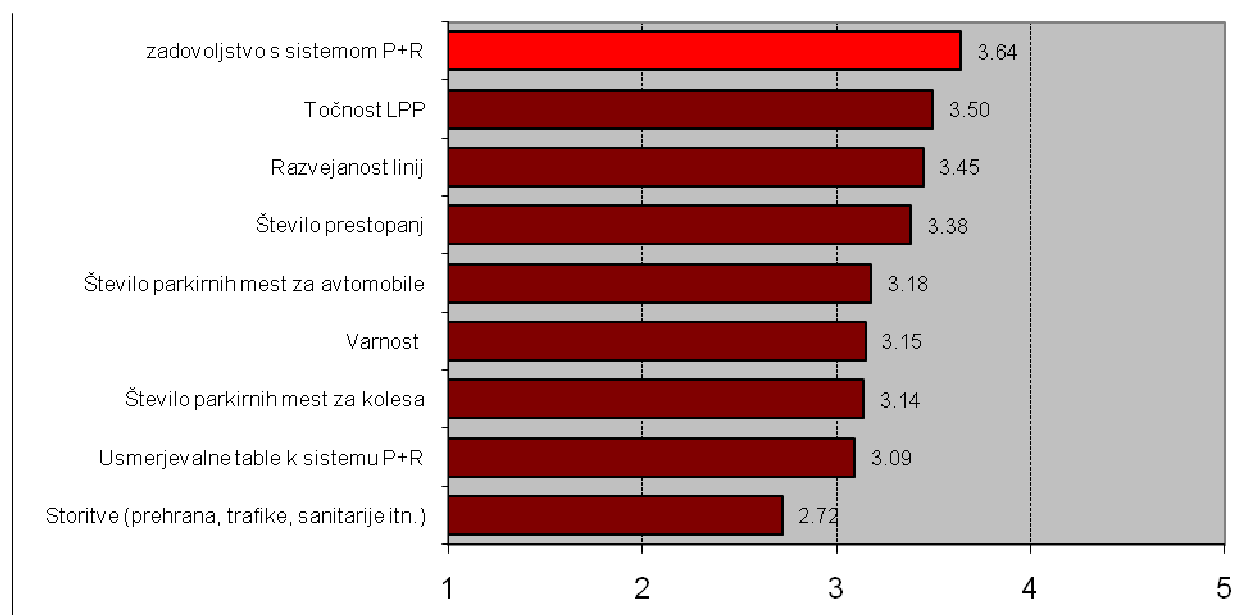
P+R v Stožicah ima neprimerno manjšo prepoznavnost in anketiranci ga po podatkih iz raziskave tudi manj uporabljajo. Na prepoznavnost nedvomno vpliva tudi relativno kratek čas njegovega obstoja, k temu pa potrebno dodati, da zaenkrat relativno pretočna Dunajska cesta tudi v času prometne zgostitve po vsej verjetnosti delno vpliva na to, da se ga praktično ne uporablja.

Rezultati pri tem vprašanju zelo jasno kažejo, da je vloga P+R parkirišč v intermodalnostnih praksah zaenkrat slabo prepoznana. Slabo je integrirana v prometno kulturo uporabnikov Ljubljane, predvsem seveda tistih, ki se vanjo vozijo iz okoliških krajev in katerim bi lahko predstavljala prihranek na času kot denarju.

Vprašanje 8.0 – Kako ste zadovoljni s sistemom »Parkiraj in se odpelji«?

Vprašanje 9.0 – Prosimo, navedite, kako ste zadovoljni z naslednjimi lastnostmi sistema »Parkiraj in se odpelji« na Dolgem mostu in v Stožicah?

Graf 23: Kako ste zadovoljni s sistemom »Parkiraj in se odpelji«? / z naslednjimi lastnostmi sistema »Parkiraj in se odpelji« na Dolgem mostu in v Stožicah? (1 zelo nezadovoljen - 5 zelo zadovoljen)



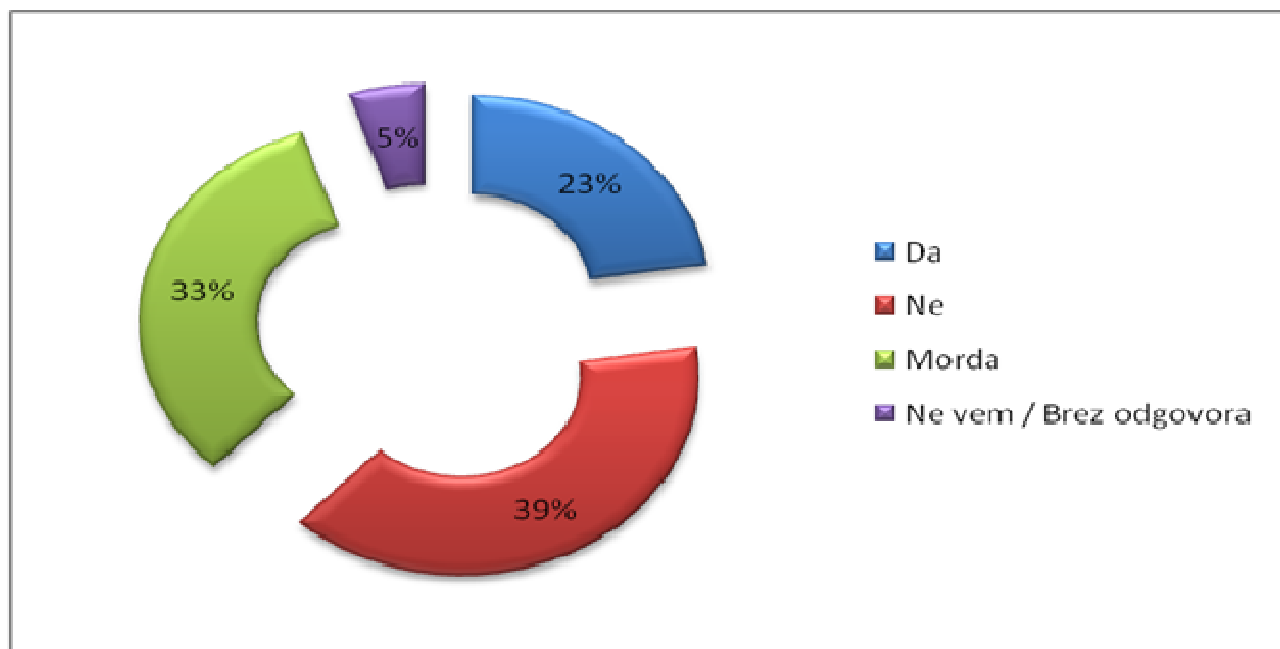
Na obe vprašanji je odgovarjalo približno četrtnina respondentov. Kot že omenjeno je ta oblika intermodalnosti kljub večletnemu obstoju P+R na Dolgem mostu še vedno skoraj nepoznana in minimalno uporabljana. Načeloma so anketiranci s sistemom P+R precej zadovoljni. Vseeno je očitno, da so respondenti bolj zadovoljni z LPP, ki deluje kot del P+R, kot pa s samimi parkirišči. Ta so v smislu števila parkirnih mest, varnosti, opremljenosti s kolesarsko infrastrukturo, predvsem pa v smislu storitev, nekoliko slabše ocenjena.

Ocene o zadovoljstvu kažejo minimalno razliko med prebivalci okoliških krajev in Ljubljane, prav tako so razlike minimalne po drugih kriterijih.

3.3 Uvedba nadomestila za vstop osebnih vozil v mestno središče

Vprašanje 11.0 - V več mestih v tujini so že uvedli denarno nadomestilo za vstop z osebnim vozilom v središče mesta in tako pomembno zmanjšali prometno obremenitev mesta. Ali bi se strinjali, da se uvede denarno nadomestilo za vstop z avtomobilom v središče Ljubljane?

Graf 24: Ali bi se strinjali, da se uvede denarno nadomestilo za vstop z avtomobilom v središče Ljubljane?

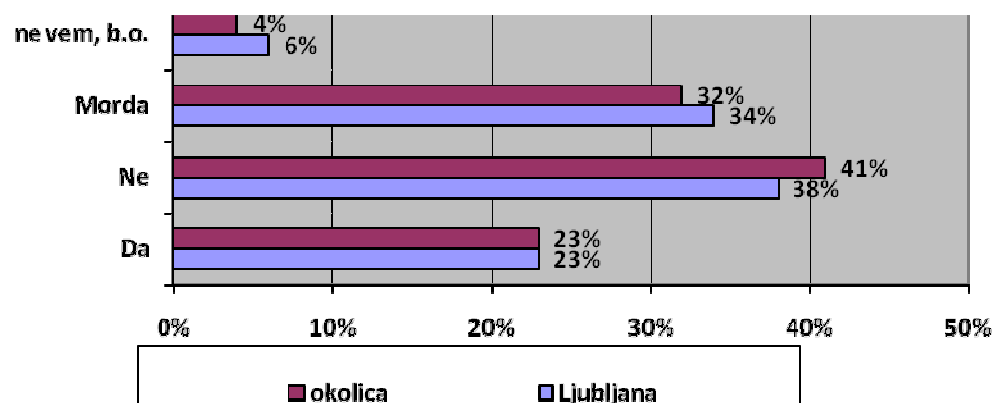


Uvedbo denarnega nadomestila za vstop osebnih vozil v mesto bi podprla slaba četrtina anketirancev. Vseeno pa mu večina dejansko ne nasprotuje. Nepodpornike (cca 40%) namreč uravnoteži skupina respondentov, ki bi uvedbo nadomestila za vstop avtomobilov v mestno središče morda podprla. Ti skupaj s tistimi, ki ukrep podpirajo ter tistimi, ki se niso želeli pozicionirati (5,1%), tvorijo hipotetično večinsko, cca 60 odstotno podporo ukrepu. A je potrebno razumeti, da tako v skupini, ki ukrep podpira, kot tudi med tistimi, ki bi ga morda podprla, lahko pričakujemo precej nezanesljivo podporo (podpora namreč lahko izgine kmalu po napovedi konkretne oblike oz. načina izvajanja ukrepa). Tisti, ki bi ukrep morda podprli, so vseeno zelo velika in dokaj neodločena skupina, ki ukrepa povsem ne zavrača in bi bila verjetno bila potencialno sorazmerno dojemljiva za argumente ter pripravljena na pogajanja o obliki implementacije ukrepa.

Vseeno gre na splošni ravni pričakovati večinski odpor do ukrepa pred njegovo uvedbo, saj je podpora uvajanju ekološkega upravljanja prometa in trajnostnega razvoja pretežno na načelni ravni, v praksi pa se še vedno kažejo predvsem vzorci avtomobilistične kulture in prometnega individualizma (mobilnostnih praks, ki so vezane na komfortnost, hitrost, dostopnost, cenovno ugodna osebna potovanja na določene lokacije). Kategorično nasprotovanje ukrepom, ki bi jih ekonomsko obremenili, je močno prisotno med populacijo in vsaj na začetku je pričakovati večjo negativno odzivnost populacije na konkretno uvajanje ukrepa in manj pozitivno glede

na hipotetične koristne učinke ukrepa v bodočnosti. Poleg tega bi se ukrep lahko na subjektivni ravni povežalo s sklopom ukrepov, ki bi bili percipirani kot sorodni dvigovanju prometnih (parkirnih) kazni, represivnemu odnosu do mestnih kolesarjev, plačljivosti večjega deleža obstoječih parkirnih mest ipd. Obenem pa je prav tako moč pričakovati določeno spremembo stališč v prid podpore po uvedbi, ko se ukrep udomači in ni več nujno smatran kot tujek v obstoječem sistemu mobilnosti v mestu. Kot je razvidno iz vprašanja 10.0 so nekateri ukrepi, ki prav tako prisilno delujejo na uporabnike mestnega prometa, sorazmerno dobro sprejeti.

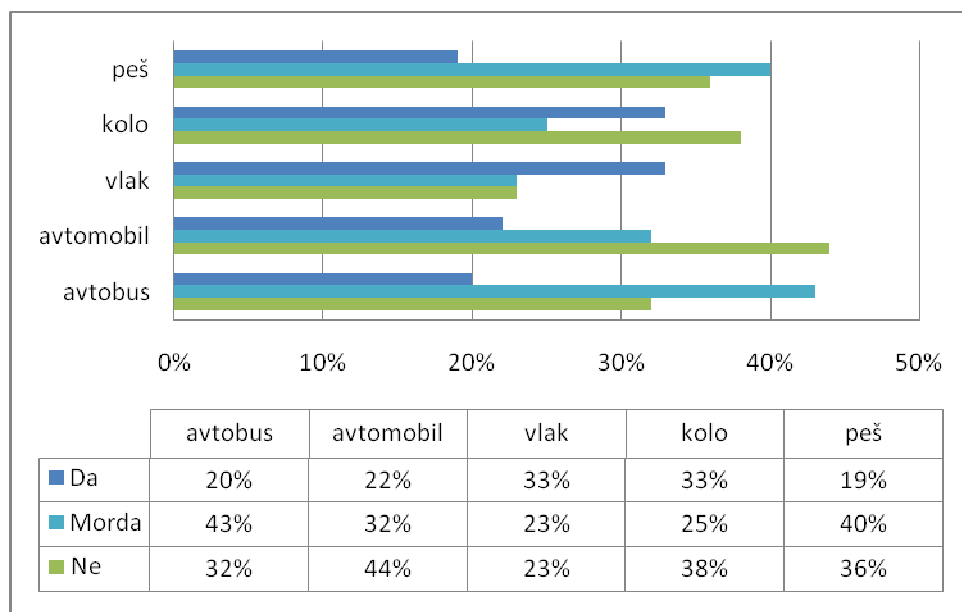
Graf 25: Ali bi se strinjali, da se uvede denarno nadomestilo za vstop z avtomobilom v središče Ljubljane? (glede na kraj bivanja)



Večje razlike med prebivalci mesta ter tistimi iz okolice, glede ukrepa uvajanja denarnega nadomestila za vstop osebnih vozil, dejansko ni. Ker bi se na dnevni bazi ta ukrep dotikal predvsem večine okoliških vozačev v Ljubljano, ne pa tudi samih meščanov, gre sklepati na bolj načelni odpor kot problematizacijo samega stroška (ki kot negativna plat ukrepa tudi pri vprašanju 13.0 ne kotira visoko). Dejansko je podpora ukrepu najnižja v določenih predelih mesta in ne izven njega – npr. območja kot so Moste, Jarše, Center, Rudnik. Nasprotovanje ukrepu je resda najvišje na območju Vrhnika/Logatec, a mu kmalu sledita Jarše in nato Šiška in ne katero izmed drugih okoliških območij izven Ljubljane.

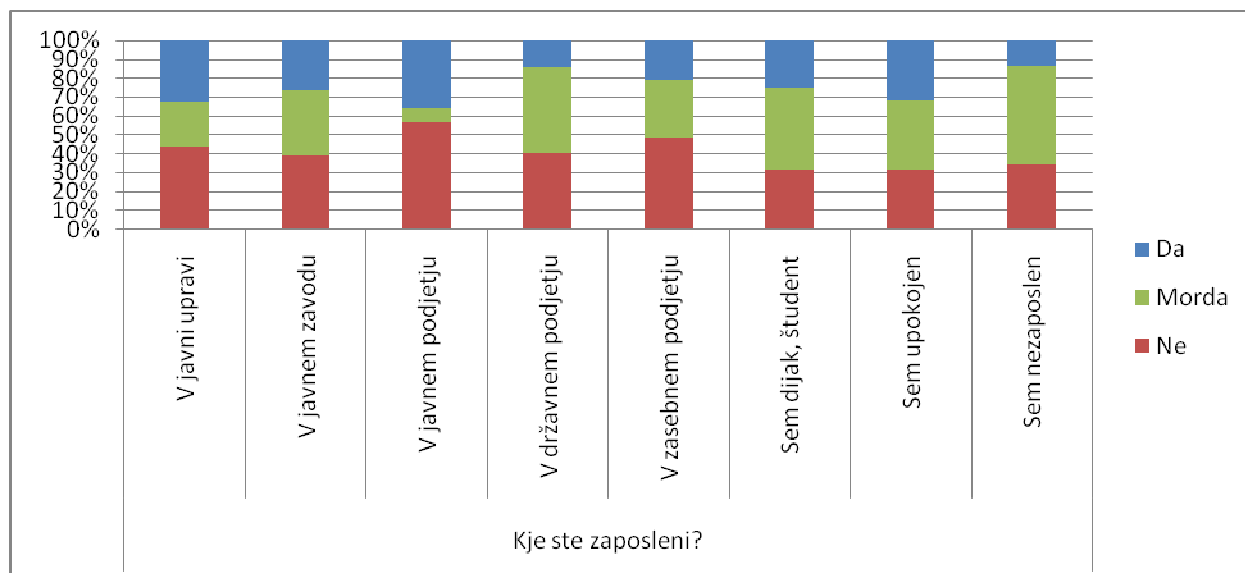
Izrazite in tudi predvidljive so razlike v prid/nasprotovanje ukrepu glede na mobilnostne prakse (Graf 26) – visoka podpora je med tistimi, ki uporabljajo vlak ali kolo za prihod na delo (33%). A tudi ti dve skupini, ki sicer zelo izrazito podpirata nov ukrep, ki bi jima nedvomno olajšal mestne migracije, še zdaleč večinsko ne podpirata ukrepa. Prav tako tisti brez avtomobila ali brez vozniškega izpita resda kažejo največ podpore uvedbi zgoščevalne takse, a nikakor ta podpora ni večinska. To spet kaže na to, da gre predvsem za načelno nasprotovanje ukrepu in poskusom interveniranja oblasti, in ne toliko za osebno (ekonomsko) pragmatiko.

Graf 26: Ali bi se strinjali, da se uvede denarno nadomestilo za vstop z avtomobilom v središče Ljubljane? (glede na način prevoza na delo (v šolo))glede na zaposlitveni status.



Neodločenih je največ med mladimi (do 30 let) oz. med študenti in dijaki, torej tistimi, ki še niso povsem navajeni na vsakdanjo uporabo avtomobila, in s katerimi je potencialna razprava o novem uvajanju stroškov vožnje verjetno lažja (To kaže tudi višja podpora (odgovora 'da' in 'morda') ukrepu med mladimi kot tudi med upokojenci ki, poleg zaposlenih v javni upravi in javnih podjetjih, pravzaprav najmočnejše podpirajo politike de-avtomobilizacije mesta).

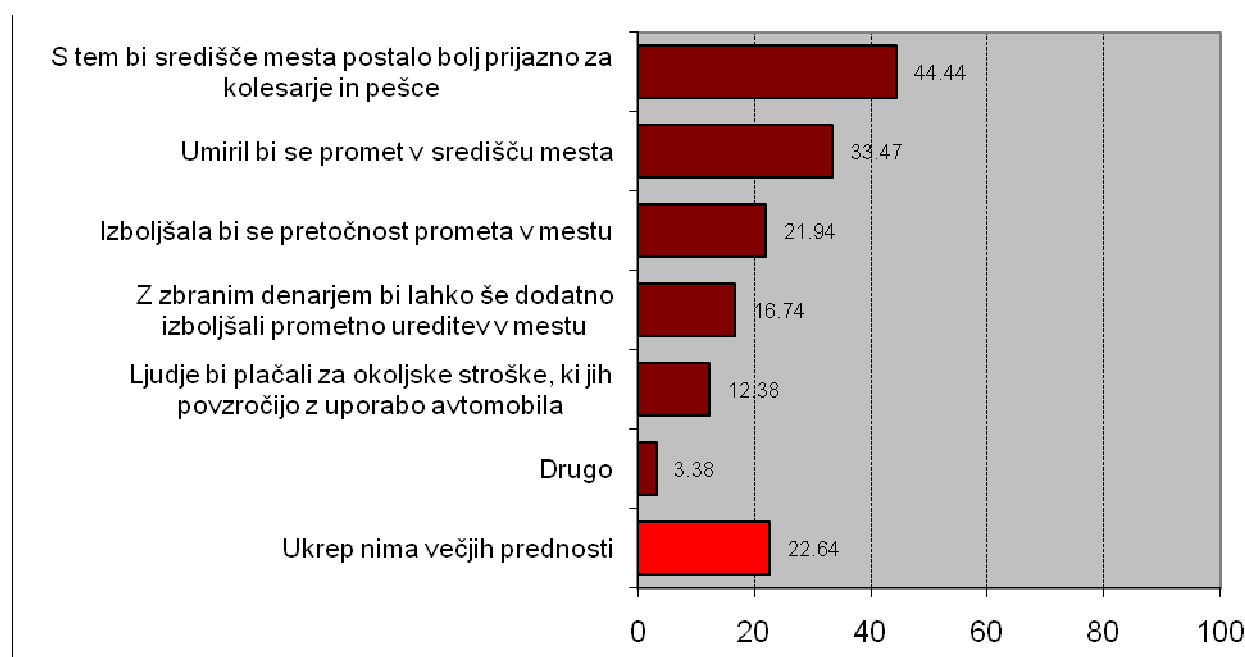
Graf 27: Ali bi se strinjali, da se uvede denarno nadomestilo za vstop z avtomobilom v središče Ljubljane? (glede na zaposlitveni status)



Omeniti velja, da pri nasprotovanju ukrepu glede na izobrazbo močno izstopa ena skupina – in sicer anketiranci z 8. stopnjo izobrazbe – proti jih je namreč 56%. Ta skupina se glede na ostale kaže kot najbolj opozicionalna ukrepu.

Vprašanje 12.0 - Kaj bi bile po vašem mnenju glavne prednosti tovrstnega ukrepa?(seštevek dveh navedb)

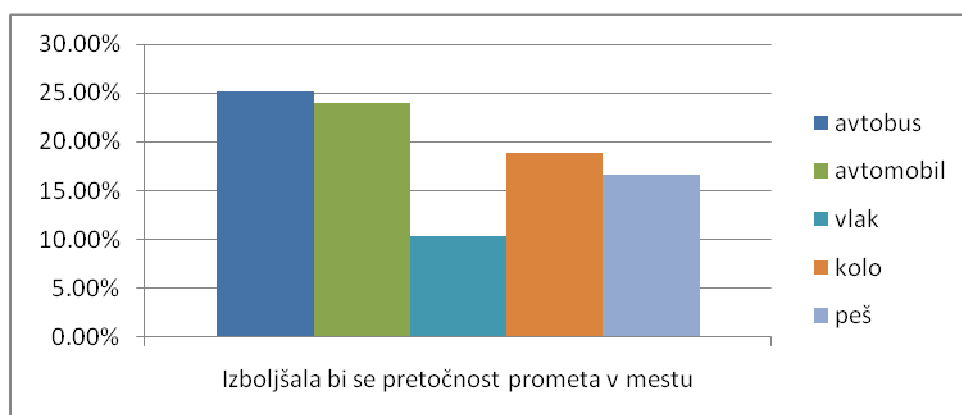
Graf 28: Kaj bi bile po vašem mnenju glavne prednosti tovrstnega ukrepa?



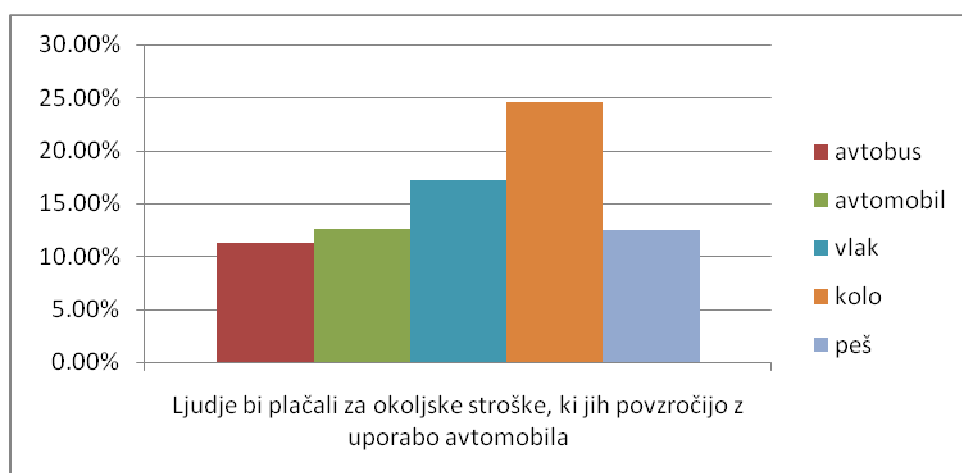
Odziv anketirancev kaže specifično logiko razumevanja urbane politike oz. konkretno ukrepa zgoščevalne takse. Sorazmerno šibko je ukrep percipiran kot način zmanjševanja prometne gneče in precej bolj kot element že ustaljenih praks mestnih oblasti za umiritev prometa in vzpostavitev peš con (domnevamo, da se ga povezuje s projekti kot so bicikeLJ, zaprtje starega mestnega jedra in politike uvajanja kolesarskih mrež). Ukrep ni zaznan oz. percipiran kot cilj, ki bi zmanjševal okoljske stroške prometne obremenitve Ljubljane ter povečeval pretočnost prometa – tu se zato morda kaže potencialna strategija nadaljnje širitve agende v naslavljanju neodločene populacije.

Percepcija glavnih prednosti ukrepa se zelo izrazito diferencira glede na dejanske mobilnostne prakse (Graf 29 – 31) – uporabniki avtomobila (za prihod na službo/v šolo), še bolj pa avtobusa, od vseh najbolj izrazito zaznavajo povečanje pretočnosti kot prednost ukrepa. Okoljske stroške bolj izpostavljajo kolesarji (ki tudi najbolj 'občutijo' avtomobilske izpuste), bolj umirjen promet ter večjo prijaznost pešcem in kolesarjem pa najbolj izpostavljajo uporabniki vlaka, ki od železniške postaje do ciljne destinacije verjetno pogosto tudi pešačijo. Še najmanj večjih prednosti ukrepa vidijo tisti, ki dnevno ne migrirajo v šolo/slужbo, in so torej tudi najmanj intenzivno involvirani v prometno situacijo mesta. Med študenti in upokoјenci je največ tistih, ki zaznajo prednost ukrepa v večji prijaznosti pešcem in kolesarjem.

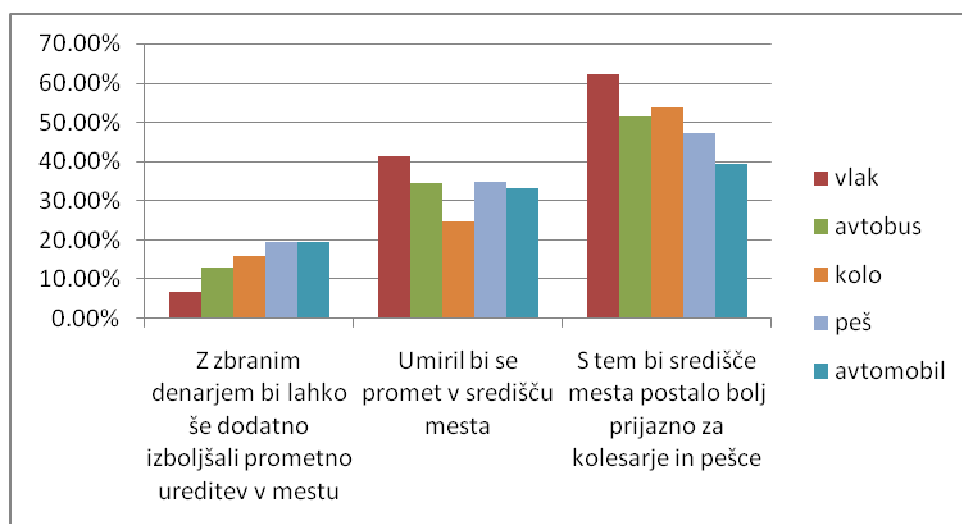
Graf 29: Pretočnost v prometu kot poglavitna prednost ukrepa - glede na način prevoza na delo (v šolo).



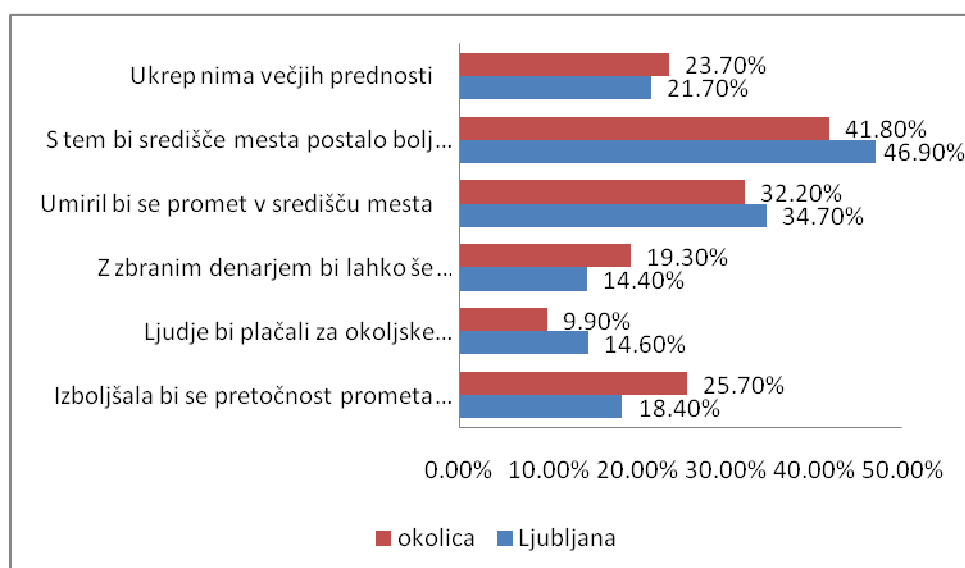
Graf 30: Individualizacija okoljskih stroškov kot poglavitna prednost ukrepa - glede na način prevoza na delo (v šolo).



Graf 31: Izbrana poglavitna prednost ukrepa - glede na način prevoza na delo (v šolo).

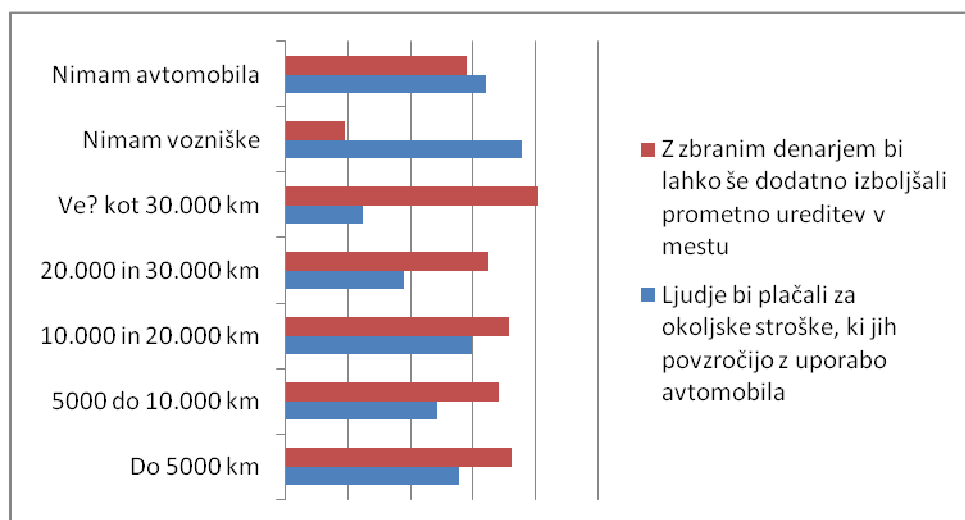


Graf 32: Kaj bi bile po vašem mnenju glavne prednosti tovrstnega ukrepa? (glede na kraj bivanja)



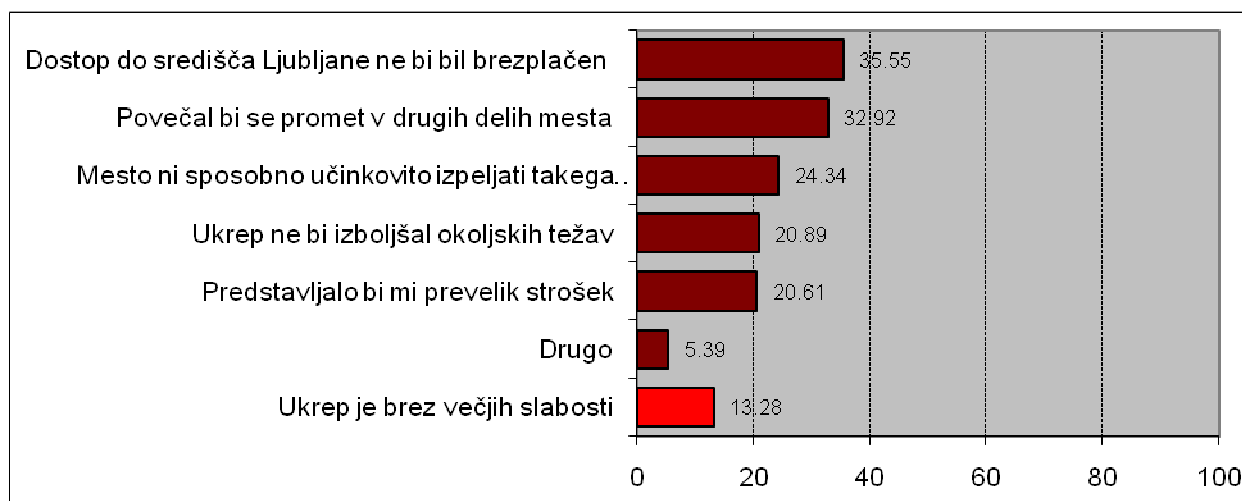
Uporabniki Ljubljane, ki vanjo vstopajo iz okoliških krajev, prednosti ukrepa načeloma zaznavajo nekoliko šibkeje kot prebivalci Ljubljane. Obenem pa glede na svojo lastno vsakodnevno prakso nekoliko bolj prezentno zaznavajo zgoščevalno takso kot vzvod boljše pretočnosti prometa ter kot nekaj, kar bi lahko prispevalo k izboljšanju prometne ureditve v mestu. Ta model reflektiranja zgoščevalne takse se kaže v vrsti izraženih dimenzij med različnimi skupinami kot so npr. avtomobilisti, ki bolj zaznavajo zase relevantne slabosti, prednosti in potrebe, kolesarji in uporabniki JPP pa svoje. Hkrati tudi količina letno prevoženih kilometrov z osebnim avtomobilom sovпада z odnosom do ukrepa – več ko je prevoženih kilometrov, bolj je prisotna tudi avtomobilistična optika. To nazorno kaže Graf 33, kjer se primerja odnos do dveh različno usmerjenih prednosti ukrepa glede na intenzivnost rabe osebnega avtomobila.

Graf 33: Odnos do prednosti ukrepa glede na število letno prevoženih kilometrov.



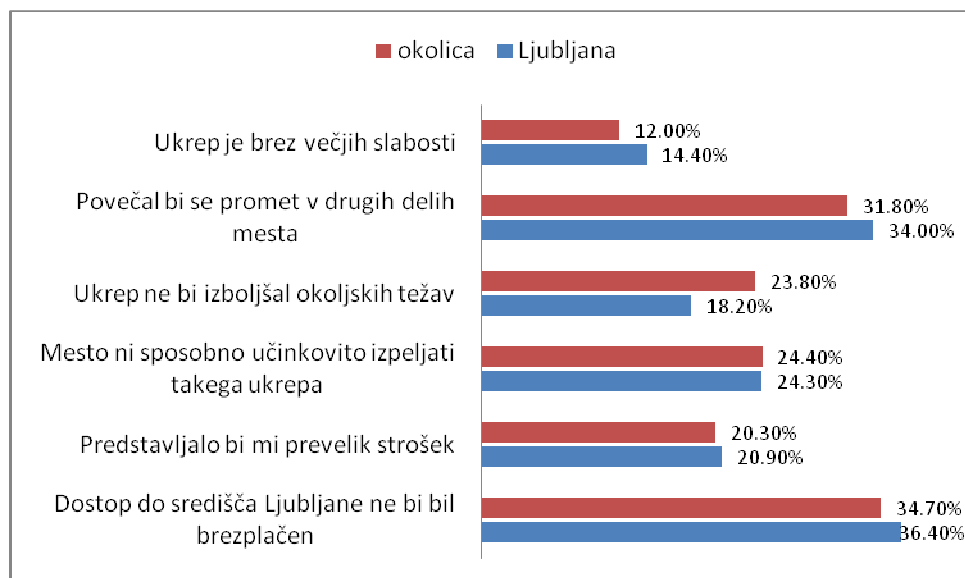
Vprašanje 13.0 - Kaj bi bile po vašem mnenju glavne slabosti tovrstnega ukrepa?(seštevek dveh navedb)

Graf 34: Kaj bi bile po vašem mnenju glavne slabosti tovrstnega ukrepa?



Kot se je izkazalo že pri drugih vprašanjih tudi tu odgovori kažejo, da gre pri vprašanju zgoščevalne takse predvsem za stvar načel, oz. vrste prometne kulture – da bi ukrep predstavljal prevelik strošek je namreč odgovorilo najmanj anketirancev. Bolj gre za izražanje določene prometne kulture, ki je vezana na avtomobilski prevoz in po kateri je vožnja z avtom nevtralna pravica, brez obveznosti in odgovornosti za njegove družbene eksternalije, ki jih njegova (predvsem individualna) raba povzroča. Tudi zelo pogosto odgovor, po katere naj bi se posledično povečal promet v drugih delih mesta, se lahko razume kot racionalizacijo odpora in kazalec nezaupanja v možnost, da se raba avtomobilov dejansko zmanjša.

Graf 35: Kaj bi bile po vašem mnenju glavne slabosti tovrstnega ukrepa? (glede na kraj bivanja)

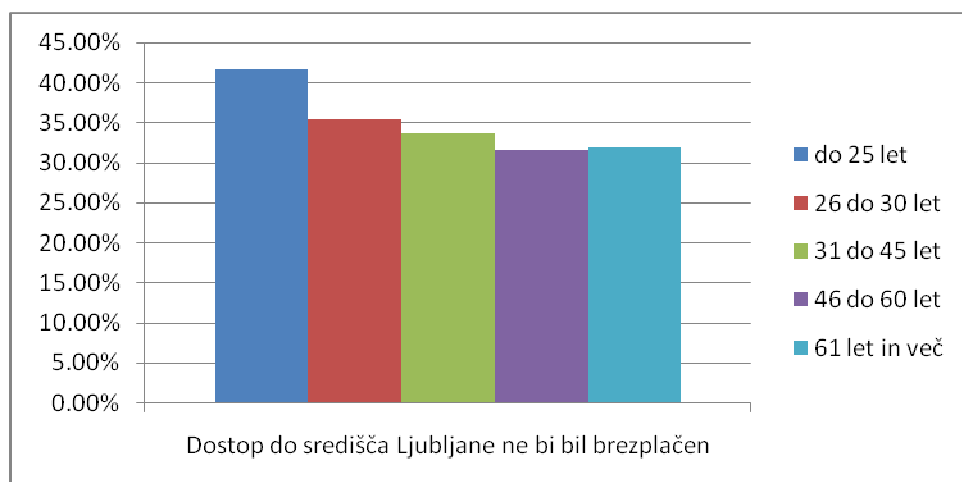


Glede na kraj bivanja se med respondenti kaže sicer rahla, a vseeno opazna inverzija perspektive (Graf 35). Ob sicer drugače dokaj podobnih rezultatih prebivalci

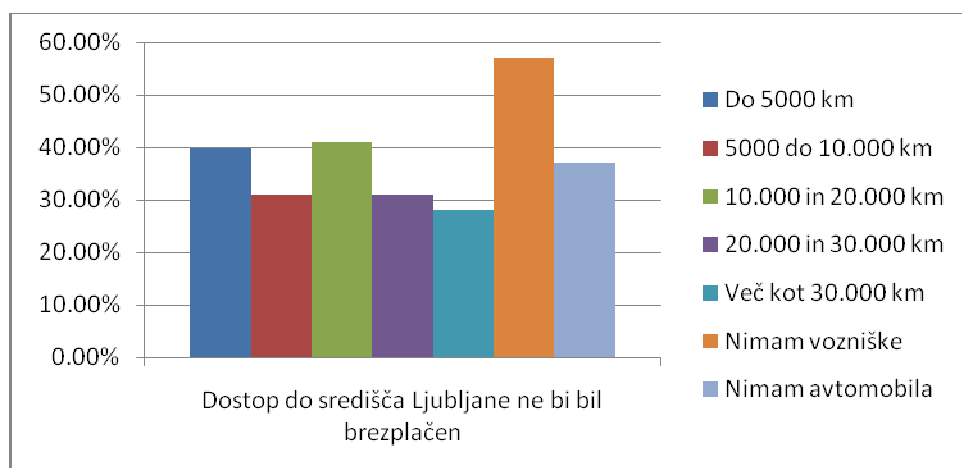
Ljubljane vidijo problem predvsem v povečanju prometa v drugih delih mesta (skladno s tem je ta problem najmanj opazen v Centru), uporabniki iz okoliških krajev pa so bolj skeptični do okoljske komponente, ki jih nekoliko manj zadeva.

Najbolj je teza o tem, da bi moral biti dostop do mesta brezplačen, prisotna med mladimi (Graf 36); to lahko razlagamo z generacijskimi odstopanji, kjer je 'kultura brezplačnosti' (free-rider efekt) močno prisotna. Zanimivo je tudi, da je problematiziranje plačljivosti mesta najbolj prisotno med populacijo brez voznškega dovoljenja; spet se torej opazi, da zgoščevalna taksa močno posega na področje načelnega odnosa do načina uporabe mestnega prostora (gre za to, da kljub temu, da gre za zelo praktično naravnan ukrep, lahko domnevamo da se odklonskost do ukrepa povezuje tudi z vprašanjem principov, ki se dotika splošnega odpora do podpore politični oblasti oz. kakršnihkoli ukrepom, ki jih uvaja mestna oblast).

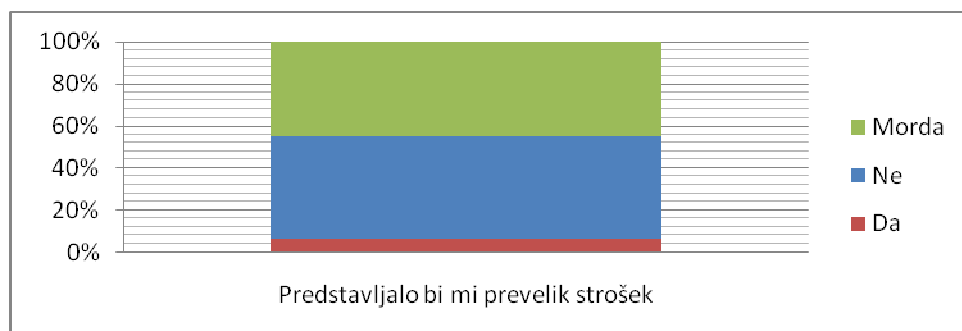
Graf 36: Problematiziranje plačljivosti mesta kot poglavitna slabost ukrepa - glede na starost.



Graf 37: Problematiziranje plačljivosti mesta kot poglavitna slabost ukrepa - glede na pogostost vožnje z avtomobilom.



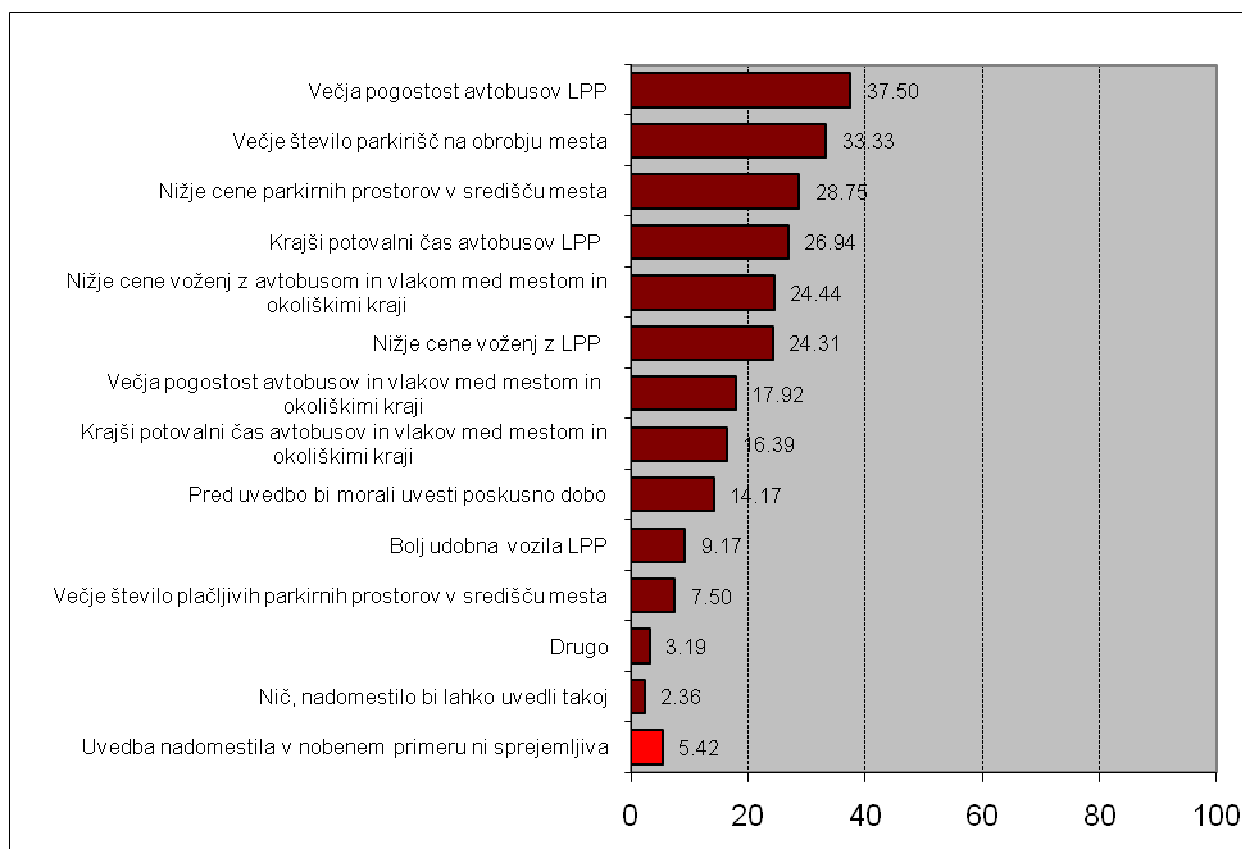
Graf 38: Problematiziranje stroška zgoščevalne takse kot poglavitne slabosti ukrepa - glede na odnos do zgoščevalne takse.



Že sicer sorazmerno redko zaznana slabost ukrepa, tj. da bi respondentu predstavljal prevelik strošek, je sploh minimalno prisotna med anketiranci, ki bi se strinjali z ukrepom. Nesorazmerje med skupinami lahko beremo kot zelo subjektivno ocenjevanje stroška vstopne takse; njegov poseg v ekonomsko stanje uporabnikov mesta v tem trenutku še ni posebej problematiziran.

Vprašanje 14.0 – Kaj bi morali zagotoviti ob uvedbi?(seštevek treh odgovorov)

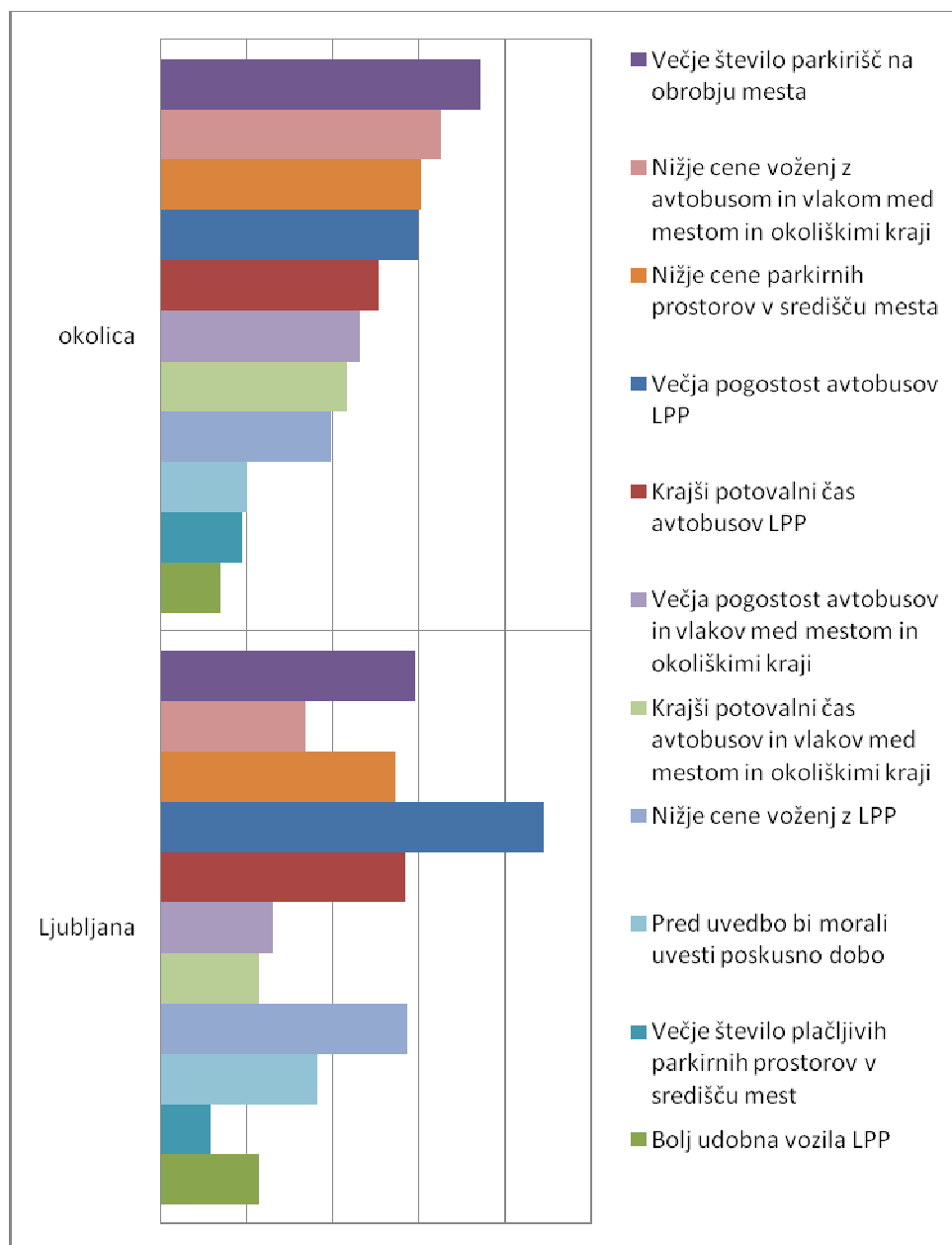
Graf 39: Kaj bi morali zagotoviti ob uvedbi? (seštevek treh odgovorov)



Iz razporeditve odgovorov pri tem vprašanju se lahko razbere, kaj se percipira kot bistvene pomanjkljivosti v ureditvi prometa v Ljubljani. Ob uvedbi bi se moralo po mnenju respondentov urediti predvsem večjo pogostost LPP (37,5%) in večje število

parkirišč na obrobju mesta (33,3%), sledijo pa nižje cene parkirnih mest v središču mesta (28,7%), krajši potovalni čas avtobusov LPP (26,9%) in nižje cene voženj z avtobusom in vlakom med mestom in okoliškimi kraji (24,4%). Bolj realno sliko odgovorov dobimo šele, če respondente porazdelimo glede na kraj bivanja. Iz tega se lahko jasneje razberejo specifični problemi in potrebe posameznih uporabnikov mesta.

Graf 40: Kaj bi morali zagotoviti ob uvedbi? (seštevek treh odgovorov) - glede na kraj bivanja

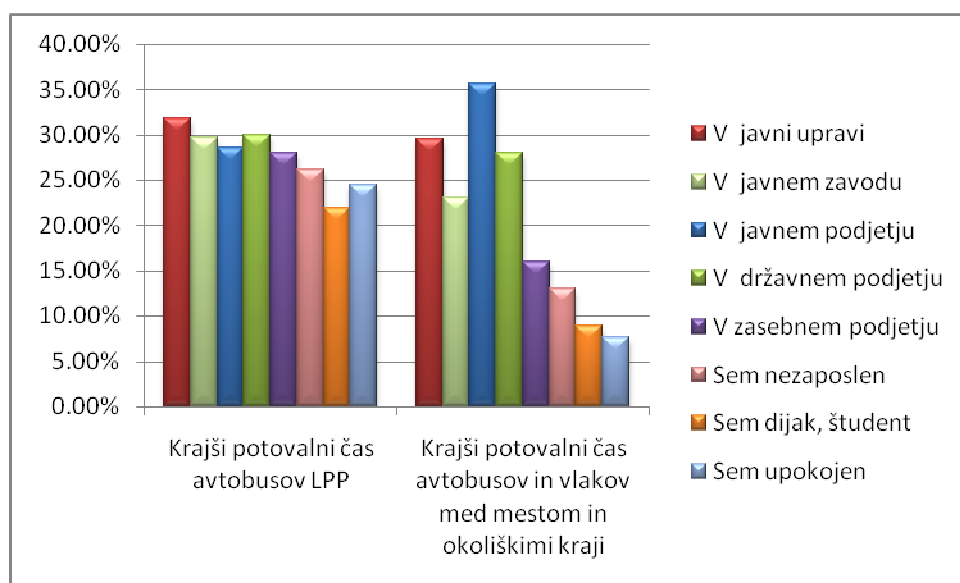


Med prebivalci Ljubljane bi skoraj polovica (44,4%) prednostno izpostavila večjo pogostost voženj LPP, s približno 29% pa sledijo večje število parkirišč na obrobju, krajši potovalni čas LPP in nižje cene voženj LPP. Izpostavlja se torej predvsem optimizacije alternativnega načina prevoza (JPP), predvsem njeno funkcionalnost v smislu pogostosti in hitrosti. Z ozirom na okoliške prebivalce ter regionalne migracije se bolj izpostavlja kvečjemu pomen P+R, precej malo pa so prisotne želje po izboljšavi regionalnega JPP.

Prebivalci iz okoliških krajev so želje razporedili precej drugače. Največ jih kot predpogoj navaja več parkirišč na robu mesta (37,1%), sledijo nižje cene voženj JPP med mestom in okoliškimi kraji (32,6%), s po 30% pa sta prednostno izpostavljena še nižje cene parkirnih mest v središču mesta in večja pogostost avtobusov LPP. Jasno se torej vidi, da gre pri urejanju mesta z vidika okoliških uporabnikov za naslavljanje drugače strukturirane problematike, ki je vezana predvsem na drugačen način dostopa v Ljubljano. Anketiranci iz okoliških območij se v odgovorih navezujejo predvsem na vzpostavitev smiselne alternative zaenkrat avtomobilu nekompetitivnih regionalnih avtobusnih in železniških povezav.

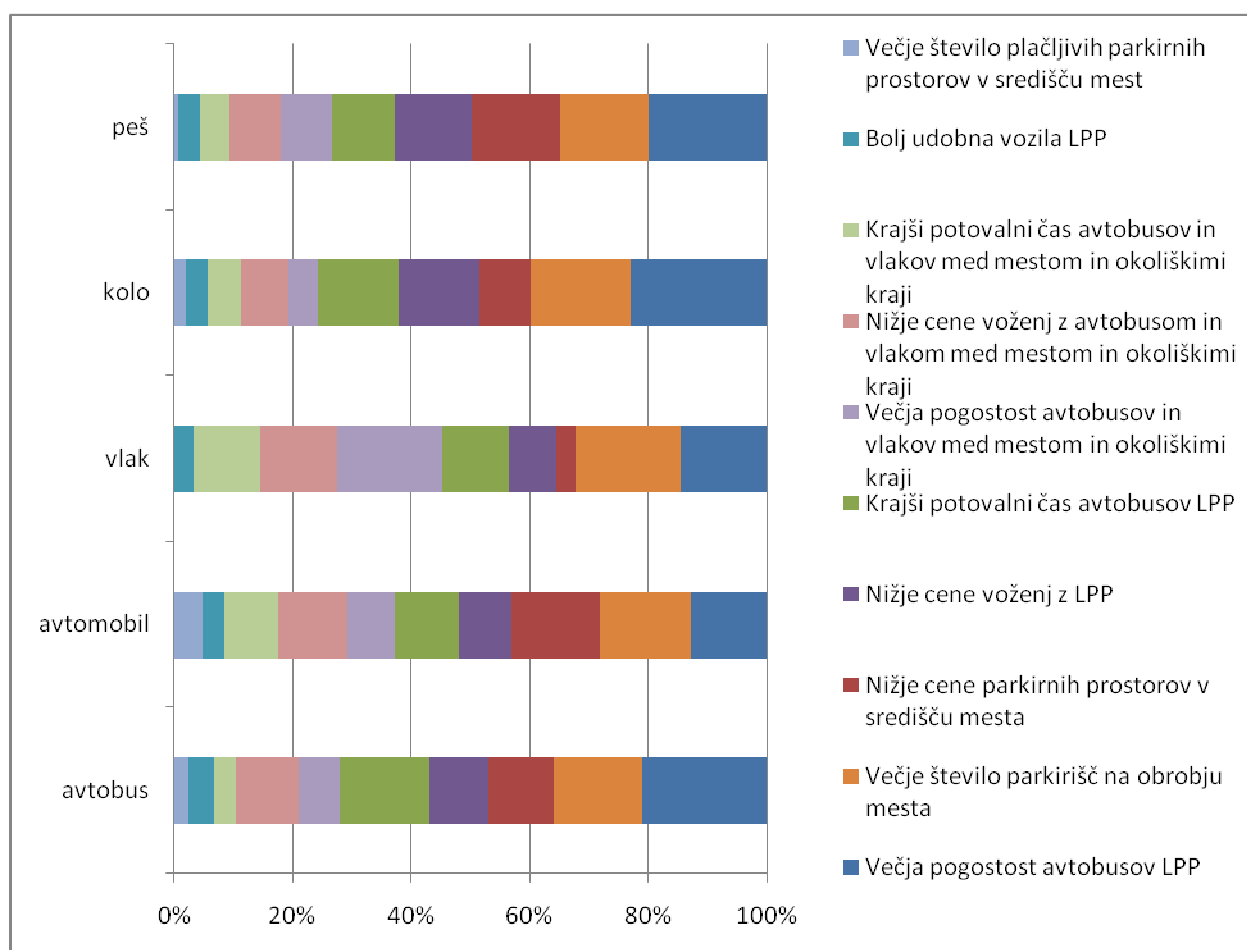
Na pomemben vidik opozarjajo rezultati, ki se dotikajo parkirne infrastrukture. Kaže se, da Ljubljana s parkirnimi mesti ni premalo opremljena, in da gre bolj za stvar ekonomske dostopnosti. Potrebo po večjem številu plačljivih parkirišč v središču mesta je namreč izbralo le 7,5% odstotka respondentov, precej malo v primerjavi z 28,8% odstotki tistih, ki si želijo predvsem nižjih cen obstoječe parkirne infrastrukture.

Graf 41: Izpostavljanje potovalnega časa JPP glede na zaposlitveni status.



Odgovori kažejo tudi specifično percepcijo uporabnosti JPP - hitrost sredstev javnega prometa namreč najmanj problematizirajo, oz. se jim zdi najmanj potrebna izboljšav, tiste skupine, ki ne hodijo redno v službo. To so upokojenci, dijaki in študentje ter nezaposleni, ki so očitno najmanj obremenjeni s optimizacijo časa, porabljenega za redne ali občasne migracije po mestu.

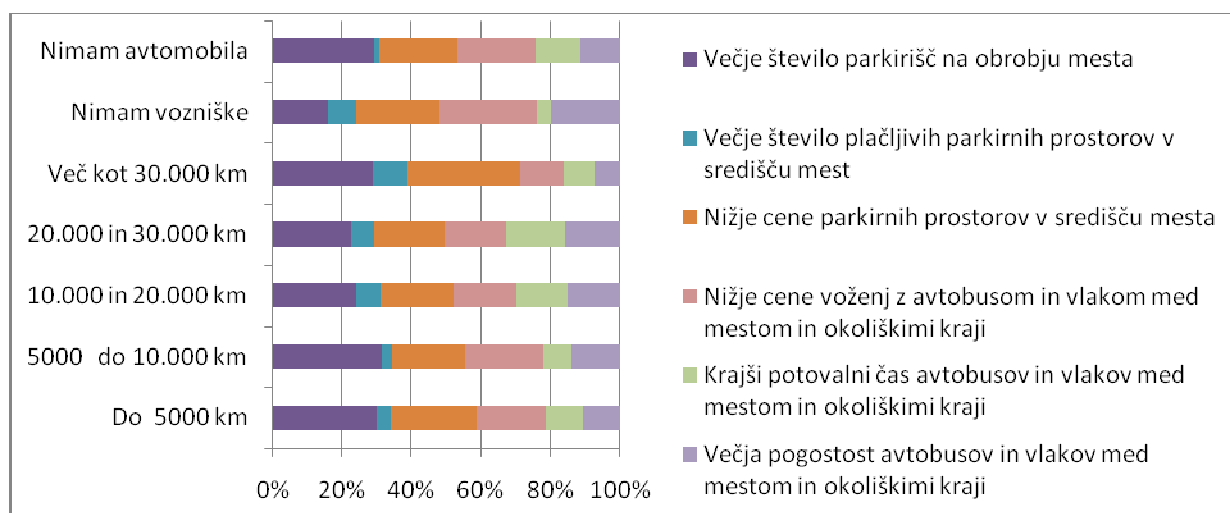
Graf 42: Kaj bi morali zagotoviti ob uvedbi? (seštevek treh odgovorov) - glede na način prevoza na delo (v šolo).



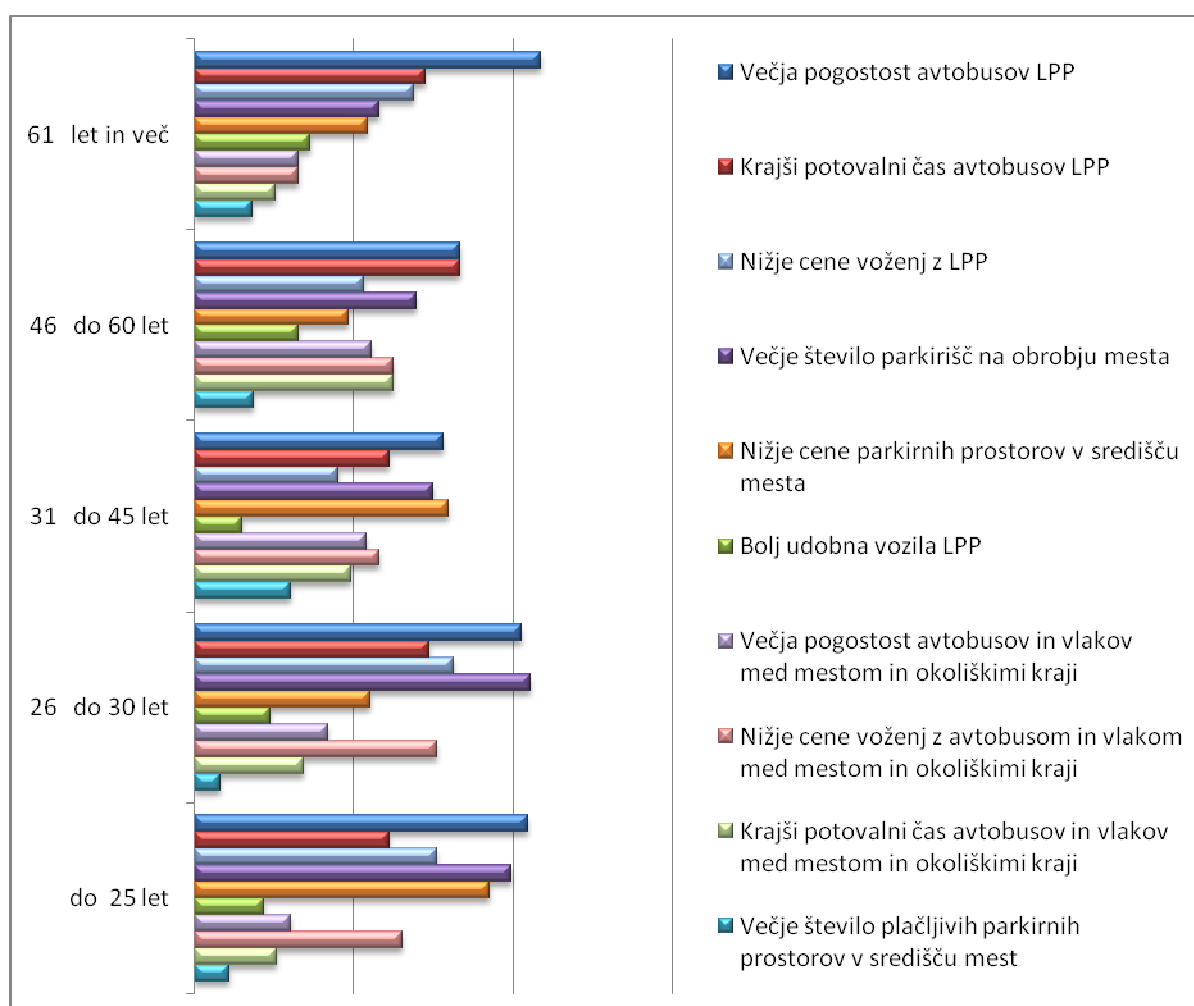
Glede na način prevoza na delo (v šolo) se kaže dokaj značilen tj. predvidljiv odnos anketirancev do uvajanja ukrepa. Uporabniki avtomobilov od vseh najbolj izpostavljajo izboljšave parkirne infrastrukture, uporabniki avtobusa (med njimi so pretežno uporabniki LPP in ne regionalnega JPP) izboljšave delovanja LPP (pogostost in hitrost), uporabniki vlaka problematiko regionalnega sistema JPP, uporabniki koles pa so očitno najbolj proti-avtomobilsko nastrojena skupina. Slednji poleg močne podpore izboljšani funkcionalnosti LPP kažejo tudi malo podpore zniževanju cene parkirnih prostorov.

Zniževanje cene parkirnih prostorov se povezuje s številom letno prevoženih kilometrov. Kot se namreč kaže v Grafu 43, želja po nižjih cenah parkirnih prostorov kot nujnemu predpogoju uvedbe zgoščevalne takse narašča s številom prevoženih kilometrov.

Graf 43: Kaj bi morali zagotoviti ob uvedbi? (seštevek treh odgovorov) - glede na število letno prevoženih kilometrov (v šolo).



Graf 44: Kaj bi morali zagotoviti ob uvedbi? (seštevek treh odgovorov) - glede na starost.

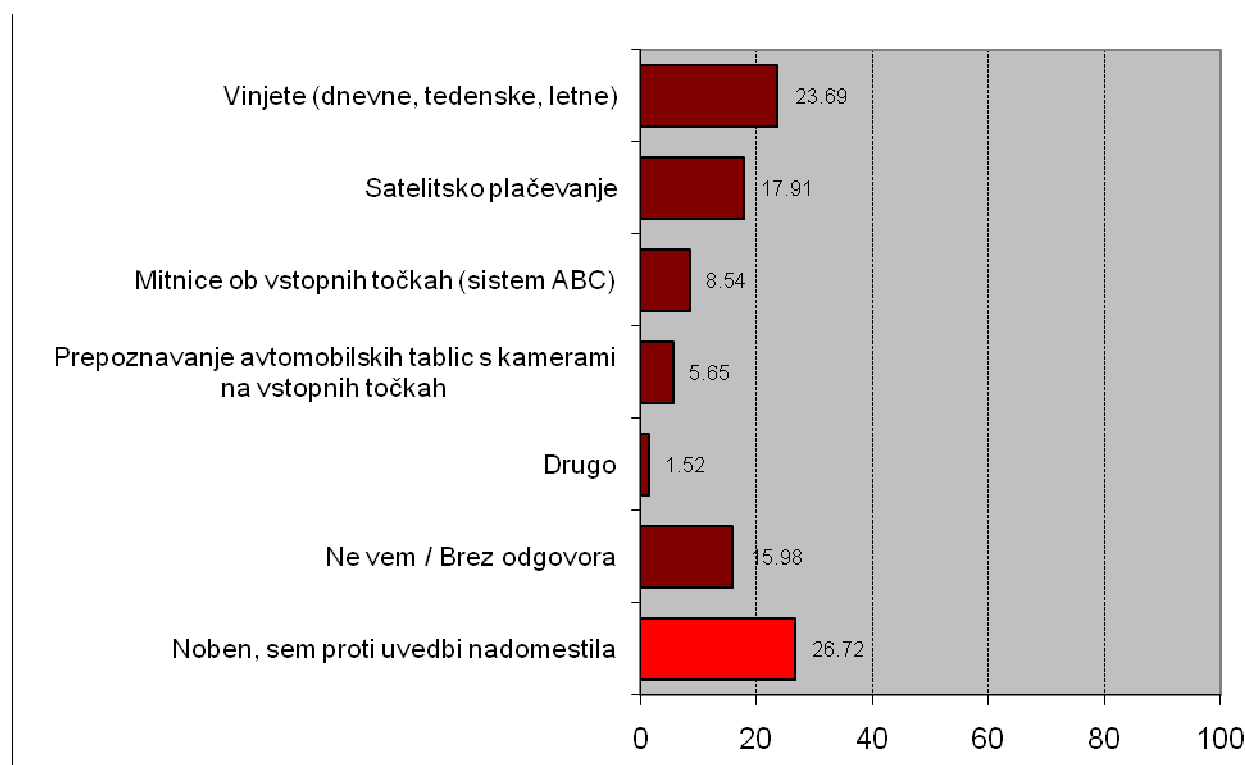


Glede na starostno skupino se kažejo določena odstopanja. Starejše skupine anketirancev nekoliko bolj izpostavljajo vlogo LPP, druge starostne skupine poleg

izpostavljanja vloge LPP močno poudarjajo še parkirno problematiko. Med mlajšimi, predvsem v skupinah do 30 leta (verjetno zaradi bolj divergentnih mobilnostnih vzorcev) se sorazmerno močno izpostavlja še cene regionalnega JPP.

Vprašanje 15.0 – Kateri način plačevanja nadomestila za vstop avtomobilov v središče mesta se vam zdi najbolj ustrezen?

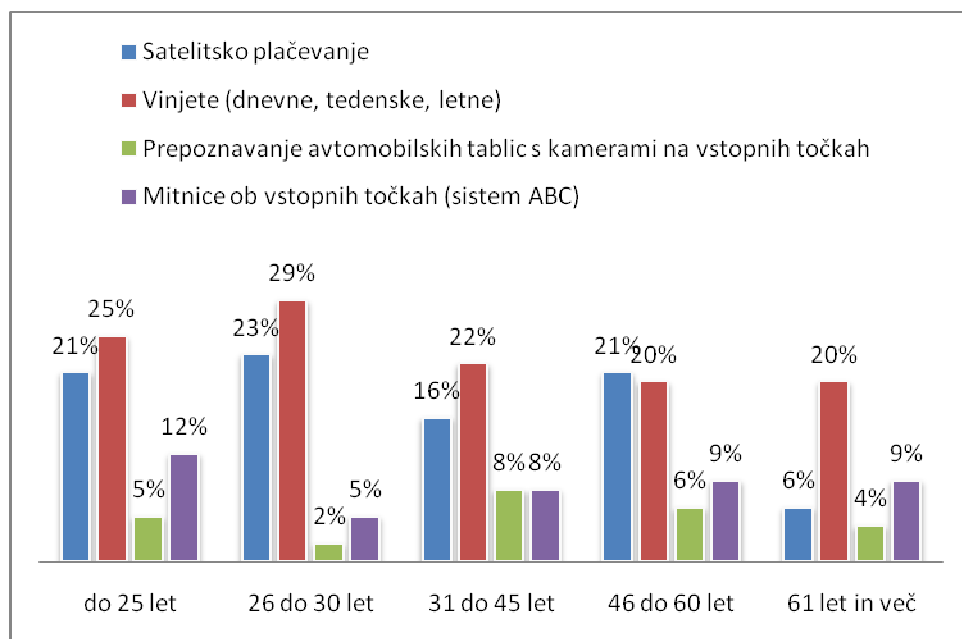
Graf 45: Kateri način plačevanja nadomestilo za vstop avtomobilov v središče mesta se vam zdi najbolj ustrezen?



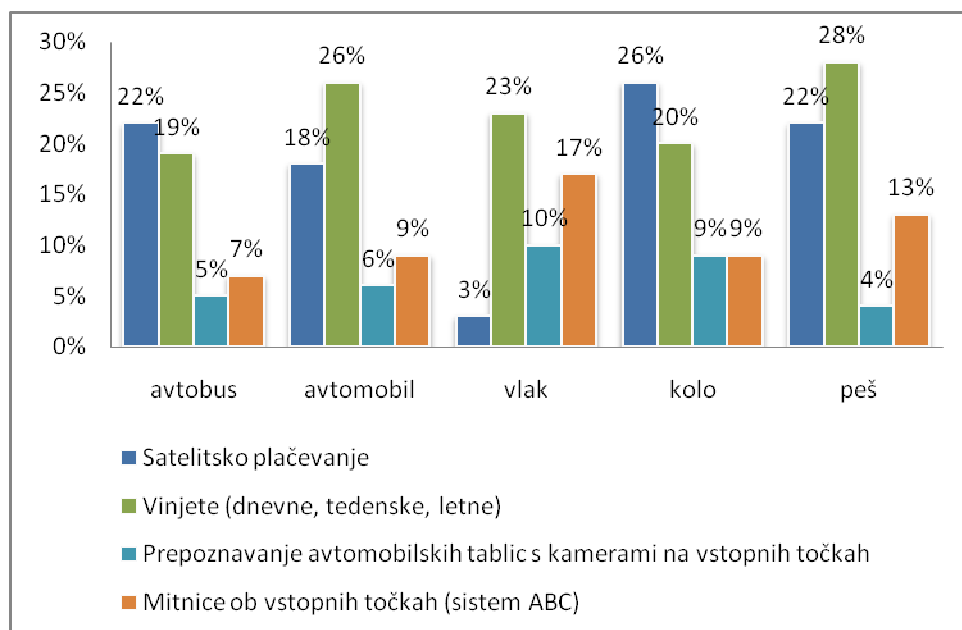
Odgovori kažejo precej veliko podporo vinjetam, saj bi jih podprla skoraj polovica tistih, ki so se odločili za katerega od navedenih odgovorov. Sledi satelitsko plačevanje; to ima nizko podporo predvsem med starejšimi, ki kažejo močno skepso do še nepoznanih modelov cestninjenja. Med mlajšimi je razlika v podpori eni ali drugi rešitvi manjša, v starostni skupini 41-60 let pa je satelitsko plačevanje celo preferirana oblika (Graf 46). Prav tako je satelitsko plačevanje v prednosti med uporabniki avtobusa in koles za prihod na delo (v šolo) (Graf 47).

Glede na to, da izkušnje iz drugih mest kažejo na padanje podpore v prid uvedbi nadomestila glede na: a) kompleksnost cenitve (tj. ljudje radi vnaprej vedo, koliko jih bo kaj stalo) in b) udomačenost, poznanost ukrepa - so vinjete domnevno najprimernejša oblika pri začetku uvajanja ukrepa. Omeniti velja, da je nekaj respondentov pri možnosti odprtega odgovora navedlo možnosti uporabe Urbane, kar je mogoče - sicer blag - indikator tega, da se počasi Urbana uveljavlja kot sredstvo plačevanja za raznovrstne urbane mobilnostne prakse.

Graf 46: Kateri način plačevanja nadomestilo za vstop avtomobilov v središče mesta se vam zdi najbolj ustrezen? - (glede na starost)



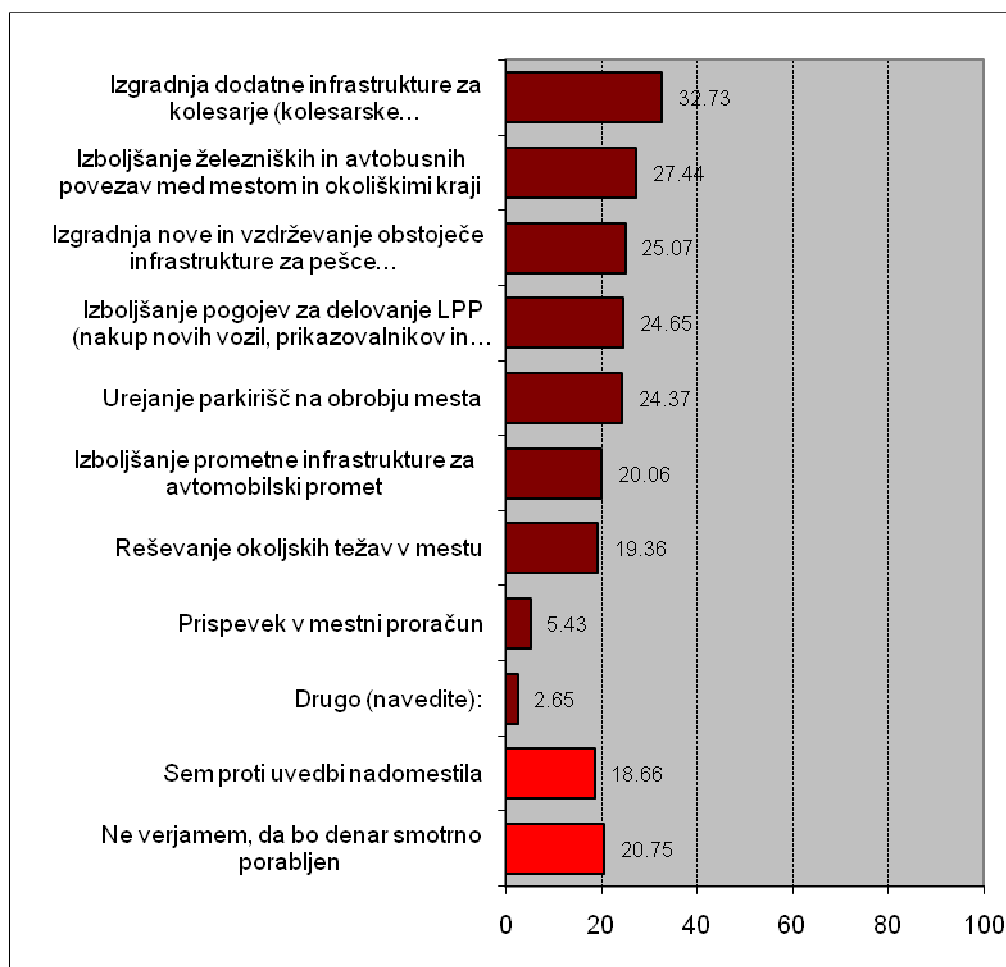
Graf 47: Kateri način plačevanja nadomestilo za vstop avtomobilov v središče mesta se vam zdi najbolj ustrezen? - (glede na način prevoza na delo (v šolo)).



Razlike v odnosu do tehnologije plačevanja so glede na kraj bivanja minimalne oz. skoraj neobstoječe.

Vprašanje 16.0 - Za kaj naj bi se po vašem mnenju porabila z nadomestilom zbrana denarna sredstva?(seštevek treh odgovorov)

Graf 48: Za kaj naj bi se po vašem mnenju porabila z nadomestilom zbrana denarna sredstva? (seštevek treh odgovorov)



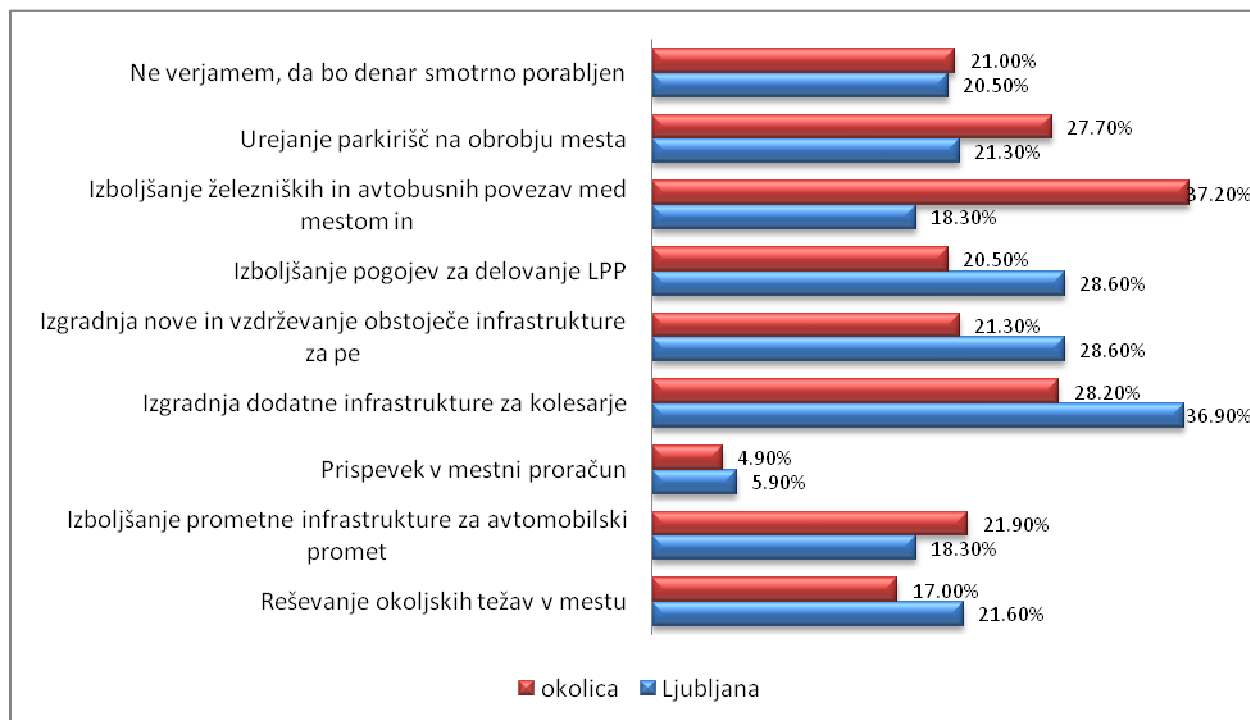
Zbrana sredstva se naj bi po mnenju anketirancev porabila za gradnjo dodatne infrastrukture za kolesarje; to bi podprlo 32,7 odstotka vprašanih, temu pa sledi izboljšanje železniških in avtobusnih povezav med mestom in okoliškimi kraji. Sledi izgradnja infrastrukture za pešce in šele nato izboljšanje pogojev za delovanje LPP ter urejanje parkirišč na obrobju mesta. Želja po porabi zbranih sredstev za izboljšanje kolesarske infrastrukture precej močno kaže, v kolikšni meri so še neizkoriščeni potenciali kolesarstva ter kako močno je med prebivalci kolesarski prevoz percipiran kot zelo smiselna alternativna avtomobilskemu prevozu kot tudi JPP; za prihod v službo/šolo namreč kolesa uporablja le slabih 10 odstotkov respondentov. Približno petina anketirancev je v odgovorih navedla, da bi denar bilo smiselno nameniti za reševanje okoljskih težav, kar spet kaže na relativno šibko prisotnost okoljske komponente pri razmišljanju anketirancev o uvedbi zgoščevalne takse.

Porazdelitev glede na kraj bivanja pokaže, da v Ljubljani anketiranci prioriteto izpostavljajo izgradnjo infrastrukture za kolesarje (36,9%), v okoliških krajih pa izboljšanje avtobusnih in železniških povezav med mestom in okolico (37,2%). To

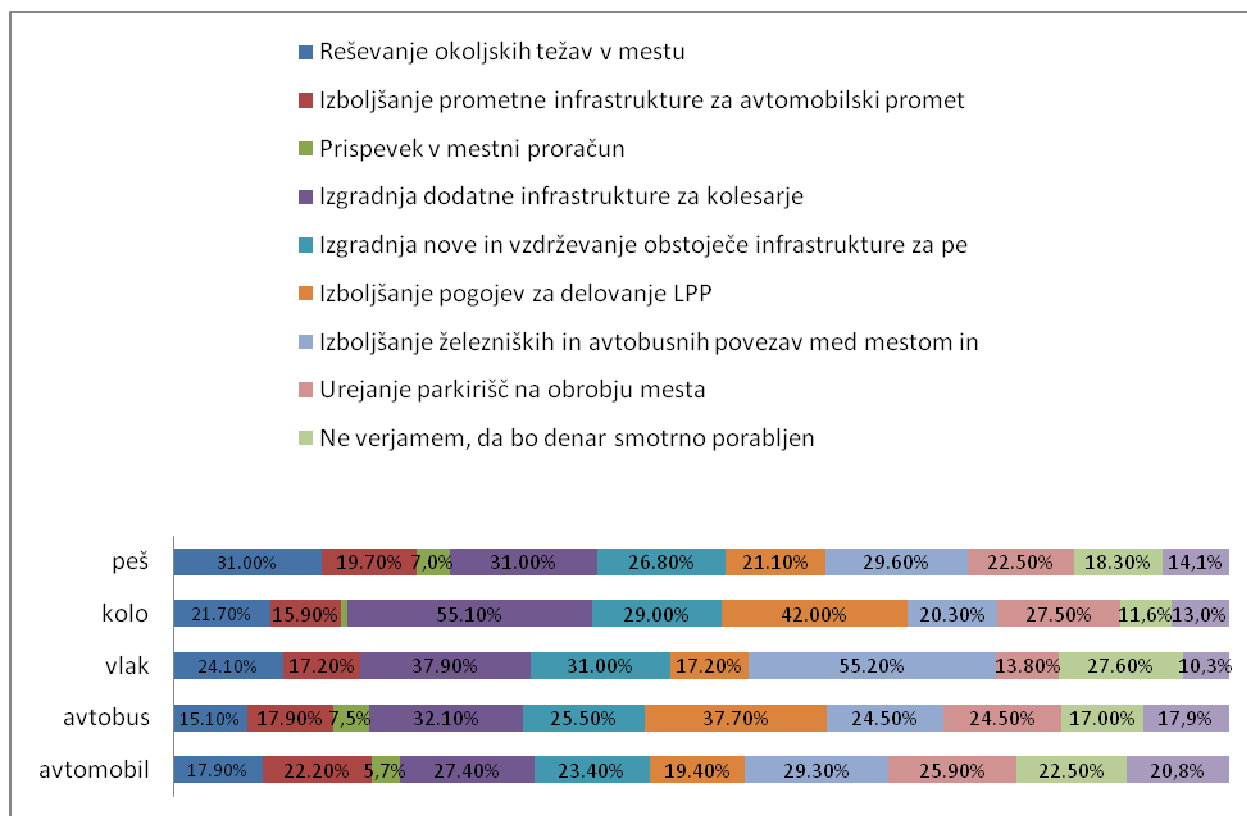
kaže, da se kot preferirana oblika alternativne mobilnostne prakse v Ljubljani bolj izpostavlja kolo, v okoliških krajih pa prvenstveno regionalni JPP (četudi je naslednja izbrana opcija že izboljšava pogojev za kolesarjenje).

Da bi se v primeru uvedbe zgoščevalne takse vrednotenje JPP verjetno spremenilo kaže dejstvo, da že sedaj prebivalci zaledja (vsaj pri tem odgovoru) smatrajo izboljšanje JPP za bolj smiselno kot ureditev parkirišč na obrobju mesta, ki še naprej predpostavlja uporabo osebnih vozil.

Graf 49: Za kaj naj bi se po vašem mnenju porabila z nadomestilom zbrana denarna sredstva? (seštevek treh odgovorov) - glede na kraj bivanja

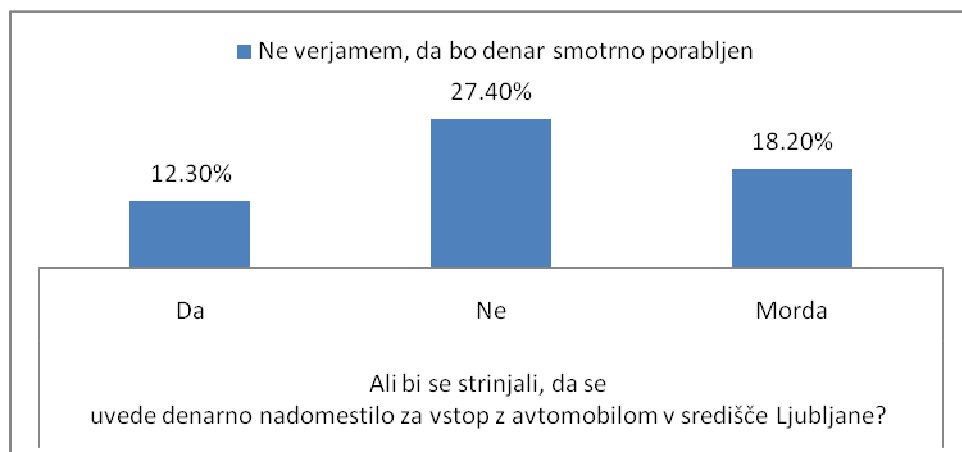


Graf 50: Za kaj naj bi se po vašem mnenju porabila z nadomestilom zbrana denarna sredstva? (seštevek treh odgovorov) - glede na način prevoza na delo (v šolo).



Graf 50 kaže preference glede porabe pridobljenih sredstev po posameznih oblikah mobilnosti. V tem kontekstu pešci izstopajo pri podpori reševanju okoljske problematike, uporabniki koles pri izboljševanju infrastrukture za kolesarjenje, uporabniki vlaka pri izboljševanju infrastrukture za pešce in pri izboljšanju regionalnega delovanja JPP. Uporabniki avtobusa za prioriteto smatrajo preusmeritev sredstev v delovanje LPP, avtomobilisti pa – predvidljivo – izstopajo pri podpori izboljšanju prometne infrastrukture za avtomobilski promet in urejanju parkirišč na obrobju.

Graf 51: Nezaupanje smotrni porabi zbranih sredstev glede na podporo uvedbi zgoščevalne takse.



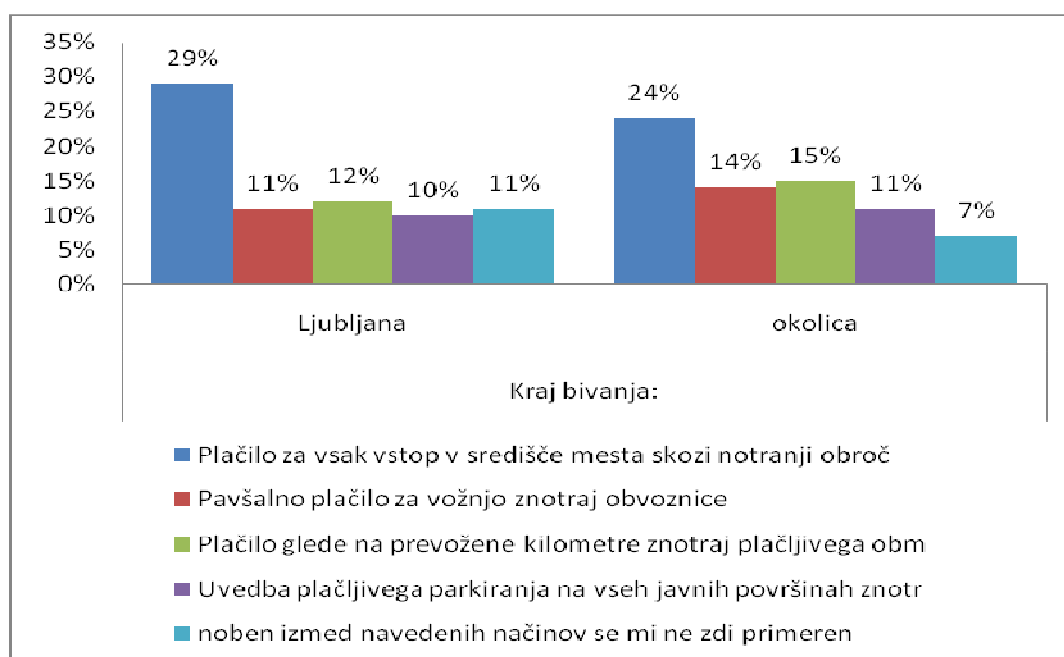
Graf 51 kaže, da ima odnos do zgoščevalne takse močan vpliv tudi na zaupanje do mestnih oblasti. Med respondenti, ki so odgovorili na to vprašanje in se z ukrepom ne strinjajo, je namreč približno polovica zatrdila, da ne verjamejo v smotrno porabo zbranih sredstev (navedenih 27,4% je namreč treba pomnožiti z 2, saj približno polovica respondentov, ki se ne strinjajo z ukrepom, ni izbrala nobene od navedenih možnosti – ni odgovorila na to vprašanje)

Vprašanje 17.0 – Spodaj so predstavljeni in pojasnjeni možni načini plačila nadomestila za vstop z avtomobilom v središče mesta. Kateri bi bil po vašem mnenju najbolj ustrezen za Ljubljano?

Graf 52: Možni načini plačila nadomestila za vstop z avtomobilom v središče mesta.



Graf 53: Možni načini plačila nadomestila za vstop z avtomobilom v središče mesta - glede na kraj bivanja.



Rezultati pri vprašanju, v katerem smo z vizualno osnovo (grafična podoba možnih odgovorov je vidna na spodnjih grafikah) anketirancem pokazali možne implementacije ukrepa in hipotetično plačljiva območja, kažejo, da bi se največ ljudi strinjalo z uvedbo zgoščevalne takse znotraj t.i. notranjega obroča (26,31%). Med tistimi, ki zgoščevalno takso podpirajo oz. bi se strinjali z njeno uvedbo, je takšnega mnenja celo 47%. Tem deležem manj prepričljivo sledijo plačevanje glede na prevožene kilometre ter pavšalno plačilo za vožnjo znotraj obvoznice ter plačljivo parkiranje na vseh javnih površinah znotraj obvoznice. Ta opcija ima dejansko najmanj podpore, in je verjetno indikator občutljivosti uporabnikov Ljubljane na vprašanje plačevanje parkiranja na javnih površinah.

Kot je razvidno iz Grafa 53, kraj bivanja v tem primeru ni vplivni faktor oz. ni ključnega pomena. Prav tako se druge spremenljivke ne kažejo kot nekaj, kar bi vplivalo na odgovor pri tem vprašanju. Grafični izkaz, ki prikazuje najmanjše območje plačljive površine je verjetno prevladujoč faktor za najbolj pogosto izbiro med anketiranci.

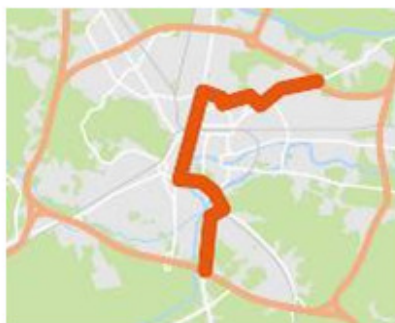
1 – Plačevanje za vsak vstop v center mesta skozi 'notranji obroč' (čez vstopne točke)



2 – Pavšalno plačilo za vožnjo znotraj obvoznice (zunanji obroč)



3 – Satelitsko plačevanje glede na prevožene kilometre znotraj plačljivega območja



4 – Uvedba plačljivega parkiranja na vseh javnih površinah znotraj obvoznice



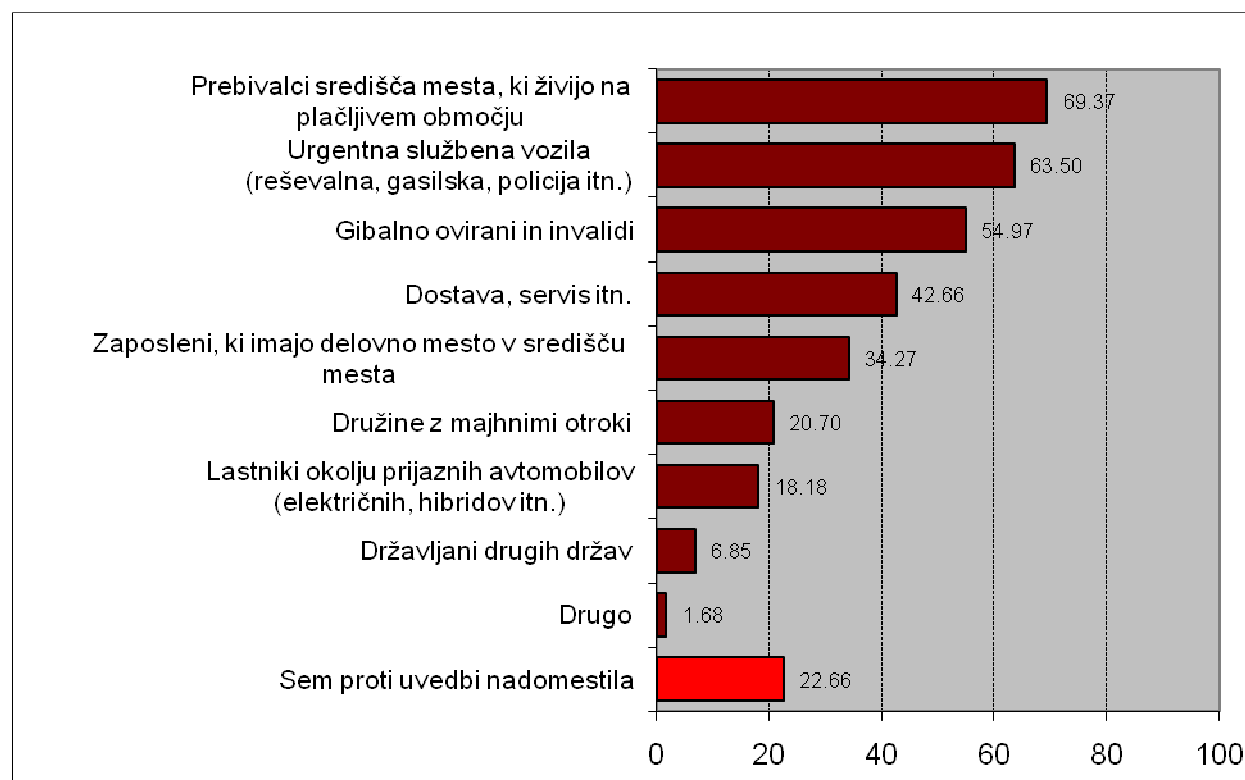
98 – nobeden izmed navedenih načinov se mi ne zdi primeren

99 – sem proti uvedbi nadomestila

Vprašanje 18.0 - Kdo naj bi bil deležen ugodnosti pri plačevanju nadomestil? (seštevek več odgovorov)

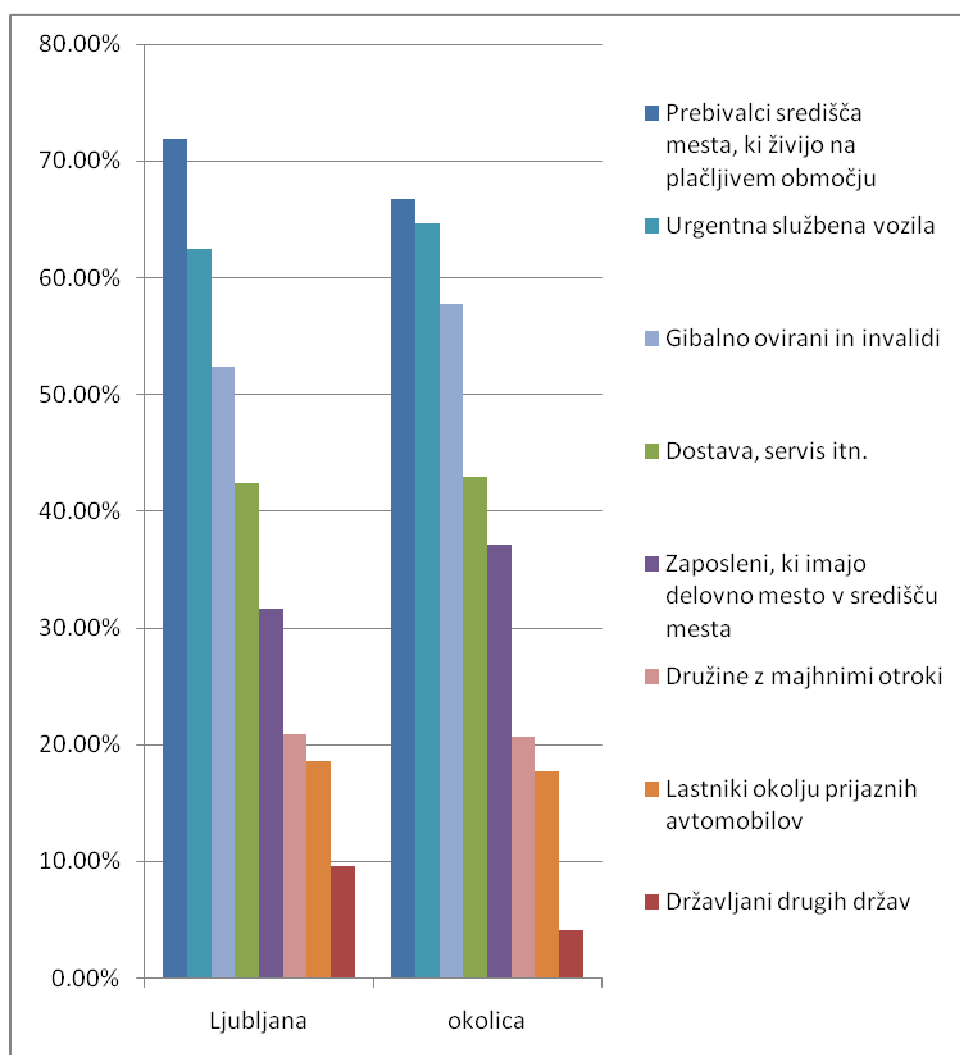
Ob morebitni uvedbi nadomestila za vstop z avtomobilom v mestu velja med anketiranci konsenz, da je potrebno uvesti ugodnosti za prebivalce središča mesta, ki živijo na plačljivem območju (69,3%); med podporniki ukrepa oz. tistimi, ki bi ga morda podprli, je temu naklonjenih celo 82% anketirancev. Prav tako bi večina izvzela urgentna služben vozila (63,5%), pa gibalno ovirane in invalide (54,9%), 42,6% pa jih izvzelo tudi dostavo in servis.

Graf 54: Kdo naj bi bil deležen ugodnosti pri plačevanju nadomestil? (seštevek več odgovorov)



Večjih razlik v odnosu na to vprašanje ni videti glede na kraj bivanja, pa tudi med drugimi skupinami. Edino omembe vredno odstopanje je rahlo višja podpora podelitvi ugodnosti lastnikom okolju prijaznih vozil med mladimi do 25 let (oz. med študenti in dijaki) ter v skupini, ki bi podprla zgoščevalno takso.

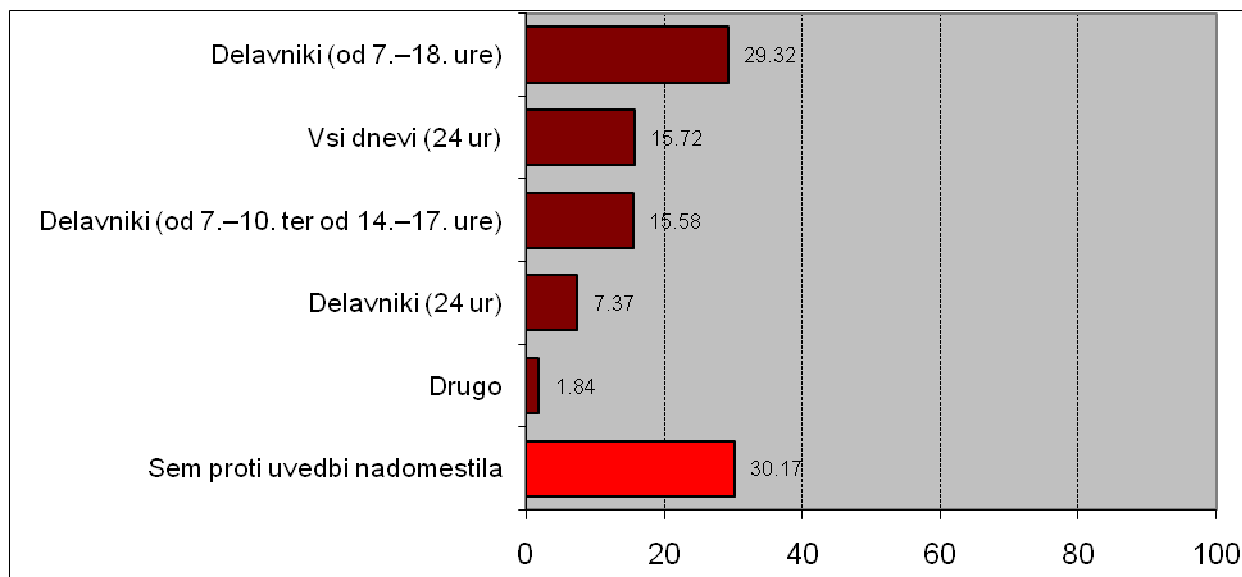
Graf 55: Kdo naj bi bil deležen ugodnosti pri plačevanju nadomestil? (seštevek več odgovorov)



Vredno je opozoriti, kako nizko podporo ima tako na splošno kot tudi med vsemi skupinami, podelitev ugodnosti pri plačevanju nadomestila državljanom drugih držav. Tem je v nekaterih drugih evropskih mestih, kjer zgoščevalna taksa že funkcionira, omogočena možnost neplačevanja te takse zaradi pragmatičnosti (npr. trgovskih potreb) ter zaradi smotra, da se ne zmanjšuje mednarodna (turistična) privlačnost lokacije. Takšen odnos do državljanov drugih držav ima pri nas neprimerno manj podpore in morda kaže določeno lokalistično (neglobalno) tendenco v našem okolju.

Vprašanje 19.0 - V katerih časovnih terminih se vam zdi najbolj smiselno plačevanje nadomestila za vstop z avtomobilom v središče mesta?

Graf 56: V katerih časovnih terminih se vam zdi najbolj smiselno plačevanje nadomestila za vstop z avtomobilom v središče mesta?

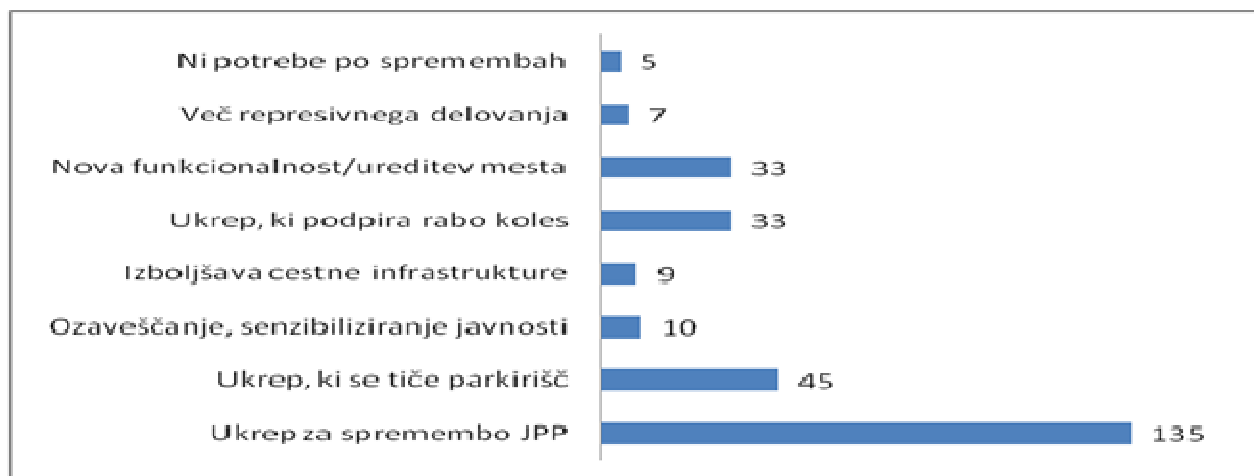


Vprašanje glede časovnega okvira plačevanja nadomestila kaže, da bi med tistimi, ki so o tem odgovarjali (če izvajamo tiste, ki pravijo, da se s tem ne bi strinjali), najbolj prišla v poštev varianta, po kateri bi se plačevalo le ob delavnikih in sicer med 7 in 18 uro, torej v času prometne zgoščitve. Polovica manj anketirancev bi se strinjalo z delavniki v času prometne zgoščitve (med 7 in 10 ter od 14 do 17 ure), približno toliko pa jih tudi podprlo opcijo, po kateri bi se plačevalo vse dni 24 na dan. Slednje je verjetno spet indikator naklonjenosti nekomplikiranim in predvidljivim rešitvam.

Tudi pri tem vprašanju kraj bivanja ali druga možna križanja respondentov ne kažejo omembe vrednih razlik pri odgovarjanju na to vprašanje.

Vprašanje 20.0 – Kako bi po vašem mnenju lahko še drugače poizkusili zmanjšati prometno obremenitev mesta?

Graf 57: Kako bi po vašem mnenju lahko še drugače poizkusili zmanjšati prometno obremenitev mesta?



Sledeče interpretacije, ki veljajo za vprašanje št. 20, so narejene na podlagi absolutnega in ne procentualnega števila odgovorov, zato jih je potrebno brati z določeno distanco in ne predstavljajo mnenja vseh anketirancev oz. ne gre za reprezentativno obliko odgovorov.

Med tistimi, ki so odgovarjali na opisno polstrukturirano vprašanje z odprtim odgovorom, je približno polovico odgovorov namenjena spremembam v delovanju javnega prometa. Približno četrtnina (35) odgovorov iz te skupine kot rešitev predlaga tramvaj ali podzemno železnico, kar je med širšo populacijo že dolgo zelo prezentna ideja. Šestina (22 odgovorov) iz te iste skupine bi si želela cenejši ali brezplačen JPP.

Brezplačnost oz. pocenitev storitev je nasploh zelo izpostavljen vidik alternativnega urejanja mestnega prometa, saj tudi med tistimi, ki izpostavljajo parkirno problematiko (45), dobra četrtnina želi cenejša ali brezplačna parkirišča (tako v centru kot na obrobju). Eden od respondentov je tudi mnenja, da so parkirne kazni pravzaprav nezakonite, med drugimi predlogi pa se večkrat pojavi predlog pocenitve taksijev ter pocenitev goriva. Očitno je torej, da vstop v mesto oz. vožnja po njem že predstavlja soliden strošek nekaterim vrstam mestnih uporabnikov.

Poudarek na izboljšanju pogojev za kolesarjenje po mestu je skladen s tudi sicer visoko podporo takšnemu urejanju mesta.

Zanimivo pa je, da je kar večina izmed 33 odgovorov, ki meri k spreminjanju ureditve mesta, to opisuje kot delno ali popolno zaprtje mestnega središča ali posameznih ulic, pojavljala pa se tudi predlog uvedbe enosmernih ulic. Relativno visoko število odgovorov v tej skupini kaže, da je možnost širitve de-avtomobiliziranih con do določene mere že udomačena ideja med delom populacije navkljub temu, da je šlo še do nedavnega za sorazmerno novo idejo prenove mestnega središča.

Med manj pogoste odgovore sodi še vzpodbujanje/prepričevanje in informiranje ljudi v prid drugačne prometne kulture (10 odgovorov), še manj pa se jih zavzema v prid razširjanja avtomobilske infrastrukture (9) ter za večjo represijo in poostren nadzor na cestah (7). Nekaj jih je mnenja, da problema sploh ni potrebno reševati, enemu pa se je zdelo najbolj 'smiselno' pristopiti sistemsko in »ukiniti asfalt«.

3.4 Demografija

21. Prosimo, da navedete vaš spol:

1 –	Moški	45,62
2 –	Ženski	54,38

22. Prosimo, da navedete vašo starost.

1 –	do 25 let	26,70
2 –	26 do 30 let	13,85
3 –	31 do 45 let	33,77
4 –	46 do 60 let	15,73
5 –	60 let in več	9,96

23. Kakšna je vaša dosežena stopnja izobrazbe?

1 –	Dokončana osnovna šola ali manj	2,07
2 –	Dokončana 2-3 letna strokovna šola	7,16
3 –	Dokončana 4-letna srednja šola	43,25
4 –	Dokončana visoka šola, fakulteta, akademija	38,29
5 –	Magisterij, doktorat	6,20
6 –	Brez odgovora	3,03

24. Koliko članov šteje vaše gospodinjstvo?

1 –	1 član	9,92
2 –	2 člana	25,21
3 –	3 člani	24,66
4 –	4 člani	26,86
5 –	5 članov	6,20
6 –	6 članov in več	2,75
9 –	brez odgovora	4,41

povprečno število članov gospodinjstva:

3,04

25. Kje je vaše delovno mesto?

1 –	V središču Ljubljane	20,25
2 –	V Ljubljani, izven središča in znotraj obvoznice	27,00
3 –	V širšem mestnem območju (zunaj obvoznice)	7,30
4 –	Izven Ljubljane	8,54
5 –	Drugo:	1,38
6 –	nisem zaposlen	34,85
9 –	brez odgovora	0,69

Drugo: 7 navedb
delo na terenu

26. Koliko avtomobilov imate v vašem gospodinjstvu?

0 –	nima avtomobila	8,13
1 –	1 avtomobil	42,15
2 –	2 avtomobila	39,67
3 –	3 avtomobile	6,47
4 –	4 4 avtomobile	1,52
5 –	5 avtomobilov	0,96
9 –	brez odgovora	1,10

povprečno št. avtomobilov:

1,53

27. Kje ste zaposleni? Če imate več zaposlitev, obkrožite številko pred svojo glavno zaposlitvijo.

1 –	V državni / občinski upravi, vojski, policiji	6,06
2 –	V javnem zavodu	12,53
3 –	V javnem podjetju	1,93
4 –	V podjetju v državni lasti	6,89
5 –	V podjetju v zasebni lasti	34,71
6 –	Sem kmetovalec	0,00
7 –	Vodim domače gospodinjstvo	0,41
8 –	Sem dijak, študent	20,25
9 –	Sem upokojen	10,88
10 –	Sem nezaposlen	3,31
99 –	Brez odgovora	3,03

28. Kje imate doma parkiran svoj avto?

1 –	V najeti garaži	3,03
2 –	Kjer najdem prostor pred hišo (blokom)	37,05
3 –	Na rezerviranem parkirišču pred hišo (blokom)	15,84
4 –	V svoji garaži	28,65
5 –	Nimam avtomobila	11,43
6 –	Drugo	2,48
9 –	Brez odgovora	1,52

29. Koliko kilometrov prevozite z avtomobilom na leto?

1 –	5000 km	10,06
2 –	Med 5000 do 10.000 km	17,49
3 –	Med 10.000 in 20.000 km	29,06
4 –	Med 20.000 in 30.000 km	20,94
5 –	Več kot 30.000 km	8,82
6 –	Nimam voznškega dovoljenja	3,03
7 –	Nimam avtomobila, ne vozim se z njim	8,54
9 –	Brez odgovora	2,07

4 SKLEPNE UGOTOVITVE

Iz rezultatov javnomnenjske raziskave „Možnosti izboljšanja prometne ureditve v Ljubljani“ lahko podamo nekaj sklepnih ugotovitev, ki kažejo na odnos prebivalcev Ljubljane in okoliških območij do tematike urejanja prometa in zgoščevalne takse. Na splošno je močno prisotno zavedanje, da so spremembe obstoječe prometne ureditve potrebne, prav tako pa anketiranci kažejo precej naklonjenosti ukrepom v prid manjše prisotnosti avtomobilskega prometa v mestu. Obenem je potrebno omeniti da se med anketiranci zaznava tudi določeno mero disonance med nazorsko ravno anketirancev in njihovim odnosom do konkretne – praktične aplikacije ukrepov. V grobem lahko izpostavimo predvsem naslednje ugotovitve:

- Izsledki raziskave glede uvedbe zgoščevalne takse kažejo ambivalentno sliko. Obenem ni videti brezpogojno odklonilnega odnosa večinskega dela anketirancev, hkrati pa je med anketiranci največji delež tistih, ki ukrepa ne bi podprli. Teh je med vsemi skupinami mestnih uporabnikov precej več od teh, ki bi ukrep podprli. V nekaterih skupinah (anketiranci brez avtomobila; tisti, ki prevozijo od 5.000 do 10.000 km mesečno; brezposelni, upokojeni, študentje; mladi do 25 let, ipd.) je kljub temu opaziti večje število anketirancev, ki bi ukrep morda podprli, kot tistih, ki ga zavračajo. Skupina potencialnih podpornikov je s tega vidika dokaj velika saj je večinsko odklonilen odnos znotraj posameznih skupin redke. Če gledamo stanje glede sprejemanja/zavračanja ukrepa po skupinah in pri tem vključimo tudi skupine, ki so odgovorile morda, potem je podpora ukrepu dokaj velika - velja pa med temi skupinami izpostaviti visoko izobražene (te z magisterijem ali doktoratom).
- Iz rezultatov izhaja, da bi za dosego večje, jasno razvidne podpore ukrepu zgoščevalne takse bilo potrebno, zaradi občutljivosti problematike, ukrepati zelo previdno, z vnaprej jasno določeno strategijo in z diferenciranim nagovarjanjem različnih segmentov uporabnikov. Vseeno pa lahko domnevamo, da se tudi ob optimalni izvedbi procesa komuniciranja z javnostjo in uporabniki ne gre nadejati večinske podpore ukrepom zgoščevalne takse brez opaznega izboljševanja oz. postopnega spreminjanja obstoječih pogojev, ki bi nudili alternativne mobilnostne prakse in (cenovno, časovno) konkurirali uporabnosti avtomobila. Rezultati raziskave kažejo, da bi spreminjanje takšne ureditve, moral spremljati sistem medijskega obveščanja/ozaveščanja, ki bi ravno toliko ali celo bolj nagovarjal uporabnike Ljubljane, ki živijo v njenem zaledju oz. na njenih robovih. Obenem je potrebno opozoriti, da so nekatere skupine anketirancev precej bolj dovzetne za argumente v prid zgoščevalne takse kot druge skupine (npr. mlajši/študenti in starejši/ upokojenci ter uporabniki koles), iz česar izhaja, da je potrebno vsako skupino nagovarjati na različne načine. Anketiranci se delijo tudi glede na prevozno sredstvo, ki ga uporabljajo in temu prilagajajo odgovore glede prednosti in pomanjkljivosti

ukrepa. V določenih primerih pridemo tudi do ekstremnih situacij, ko določene skupine kot predpogoj zahtevajo težko izvedljive predpogoje (npr. uporabniki avtomobilov, ki zelo močno izpostavljajo cenejše parkiranje v mestu). Vse te skupine torej terjajo različne komunikacijske strategije.

- Posamezne prednosti uvajanja zgoščevalne takse, kot je npr. reševanje okoljske problematike oz. kakovosti mestnega zraka, med anketiranci niso tako dobro zaznavne. Skozi celotno raziskavo se namreč kaže, da problem kakovosti zraka v Ljubljani ni posebej prisoten med populacijo. Zaradi pomena, ki ga navedena tematika lahko ima na kakovost življenja v Ljubljani, je tej tematiki morda dobro nameniti več pozornosti in predstavlja potencialno možnost širitve komunikacijske agende, strategije, ki se ukvarja z ozaveščanjem prebivalstva o prednostih ukrepa.
- Kolesarjenje je zelo pogosto izpostavljena alternativa avtomobilizmu, saj je podpora ukrepom za izboljšanje pogojev kolesarjenja na določen način opazna v vseh skupinah uporabnikov. Na konceptu nadaljnjega razvoja kolesarjenja je zato smiselno razvijati tudi nadaljnje komunikacijske strategije, saj je ta koncept, vsaj delno, že integriran v miselne sheme uporabnikov različnih prevoznih sredstev v Ljubljani in ljubljanski regiji. Glede na močno podporo kolesarjev ukrepu zgoščevalne takse ter drugim alternativno/trajnostno usmerjenim prometnim politikam, pa tudi glede na njihovo večjo okoljsko ozaveščenost (kar je verjetno dialektičen odnos med prakso in nazori) bi povečevanje te skupine uporabnikov prevoznih sredstev v mestu pomenil tudi večjo stopnjo (legitimizacijske) podpore vsem ukrepom, ki gradijo na konceptih trajnostne mobilnosti.
- Iz raziskave izhajajo, glede na odgovore anketirancev, zelo jasno izpostavljeni naslednji trije parametri, ki so povezani z implementacijo zgoščevalne takse. V smislu tehnologije anketiranci izpostavljajo: vinjete, v smislu prostorske zamejitve območja: mestno središče / območje znotraj notranjega obroča; in v smislu časovne dimenzije: čas največje prometne obremenitve mesta (»rush hour«), tj. od 7 do 18 ure.
- Anketiranci zelo močno izpostavljajo problematiko parkiranja v mestu, prav tako pa kot pogoste odgovore na prometno obremenjenost mesta oz. kot predpogoj uvedbe nadomestila za vstop osebnih vozil v mesto navajajo ukrepe, ki se tako ali drugače dotikajo teme parkiranja. Izpostaviti velja zelo slabo poznavanje že obstoječih P+R prostorov, kar kaže na vzporedno problematiko tako materialne (fizične) infrastrukture kot tudi nezadostne prometne informiranosti, obveščenosti prebivalstva. Izredno je prisotna tudi želja po drugačnem parkirnem režimu znotraj mesta – tu ni problematična sama količina parkirnih mest, temveč predvsem njihova plačljivost. Potrebo po novih plačljivih parkirnih mestih v mestu je izrazilo zanemarljivo število respondentov. Večina anketirancev je sicer zelo naklonjena predvsem gradnji

nove parkirne infrastrukture na obrobju mesta, nikakor pa ne kaže želje ali afinitete do novih plačljivih parkirnih mest v središču mesta

- Dokaj velika skupina anketirancev še vedno zagovarja infrastrukturne posege, ki bi bili v prid avtomobilske dostopnosti oz. prilagajanje cestne infrastrukture povečani rabi avtomobilov.. Ta skupina ima relativno nerazdelane predstave o realnih, praktičnih in aplikativnih vidikih izvajanja takšne prostorske politike. Pri tem domnevamo, da imajo sodobne in tudi medijsko izpostavljene tematizacije trajnostne rabe prostora v tej skupini še vedno le omejen doseg.
- Anketirancem se zdijo neprimerno bolj sprejemljivi ukrepi, ki so zaznani kot „mehki“ oz. pomenijo le nevtralne izboljšave pogojev obstoječih praks. Izrazito manjša podpora oz. kar odpor pa vlada pri kakršnihkoli restriktivnih oz. „trdih“ ukrepih, ki bi z ekonomsko sankcijo, omejitvijo ali prepovedjo posegali v že obstoječe prometne prakse in navade mestnih uporabnikov.
- Zelo jasno se kaže, da posamezni deli oz. večina sistema P+R ostaja relativno spregledan in uporabljan le v manjši meri; pri tem velja dodati, da ga ne uporabljajo tudi tisti, ki zanj vedo. V tem kontekstu ne gre le za problem informiranosti, temveč tudi za specifične vzorce prometne kulture, ki delujejo po načelu »cost-benefit« analize.
- Slabo poznavanje sistema P+R opozarja na potencialne možnosti uporabe intenzivnejših medijskih praks s katerimi bi se aktivno ozaveščalo uporabnike avtomobilov ne le o možnostih izrabe intermodalnosti, ampak tudi o samem konceptu intermodalnosti. Prav tako je smiselno posebno pozornost nameniti okoliškim prebivalcem, ki so zaradi oddaljenosti od Ljubljane za medijsko poročanje, ozaveščanje o družbeno-prostorskih v Ljubljani posegih manj dovzetni. Z ustreznimi informacijami je potrebno oskrbovati predvsem tiste, ki so najmanj ozaveščeni o konceptu trajnostnih praks in alternativnih vidikih mobilnosti, saj so nekatere skupine (npr. kolesarji) o P+R že dobro obveščeni navkljub manjši praktični potrebi po uporabi tega sistema znotraj te iste skupine.
- Prav tako ostaja veliko neizkoriščenih potencialov uporabe intenzivnejših medijskih praks pri tematikah, ki se dotikajo možnosti zmanjšanja izredno pogoste individualne rabe avtomobila. V tem kontekstu je možno uporabiti predvsem dve možni smeri obveščanja oz. ozaveščanja in komuniciranja z uporabniki: 1) ozaveščanje glede bolj ekonomične rabe vozil (se pravi, vzpostavljanja organizacijske infrastrukture za drugačne prakse) in 2) preko favoriziranja več-osebne, skupinske rabe osebnih vozil (spodbujanje car-sharinga in car-poolinga).
- Rezultati kažejo, da je čas, ki ga oseba porabi za prihod na delo ali v šolo v Ljubljani in ljubljanski regiji, relativno majhen v primerjavi z drugimi evropskimi mesti. S tega vidika 'časovne porabe' je potrebno ljubljansko prometno

ureditev tudi naprej ohranjati v podobnem ravnotežju. V nasprotnem primeru se lahko kakršnikoli pozitivni učinki morebitne uvedene zgoščevalne takse izničijo zaradi pojava nezadovoljstva (negativne javno-mnenjske nastrojenosti) med pomembnimi skupinami uporabnikov različnih vrst prevoza.

PRILOGA 1: OSNOVNI SUMARNIK RAZISKAVE

MOŽNOSTI IZBOLJŠANJA PROMETNE UREDITVE V LJUBLJANI

ČAS TRAJANJA RAZISKAVE:

maj - junij
2011

ŠT. ANKET:

726

Katero vrsto prevoza najpogosteje uporabljate za naslednje

1. dejavnosti:

	Avtobus	Taksi	Avtomobil	Motorno kolo	Vlak	Kolo	Peš	Ne opravljam te dejavnosti / Drugo
Obisk starega mestnega jedra Ljubljane	18,04	0,96	22,59	0,69	1,10	10,19	42,29	4,13
Nakupovanje v središču mesta*	17,49	0,69	26,17	0,41	1,10	7,99	29,89	16,25
Nakupovanje v nakupovalnih središčih na obrobju mesta	13,50	0,55	77,27	0,55	0,00	1,79	1,93	4,41
Opravki v uradih in pri zdravniku	19,42	1,65	52,75	0,14	0,69	6,61	12,53	6,20
Obiski sorodnikov, prijateljev in znancev	8,13	0,41	73,42	0,83	0,96	5,65	4,82	5,79
Prihod (in odhod) na delo ali v šolo	14,74	0,14	48,62	0,41	4,13	9,50	9,92	12,53

2. Koliko časa približno porabite za prihod na delo ali v šolo v eno smer, vključno z vožnjo, čakanjem in pešačenjem?

1 –Nvedem v minutah	83,75
2 –Delam doma	3,17
99 –Ne hodim v službo, drugo	13,09
Povprečno trajanje v minutah:	28,62

3. Ali se na delo ali v šolo običajno vozite sami ali skupaj z drugimi?

1–V avtomobilu sem sam	38,29
2 – V avtomobilu sva dva	12,12
3 – V avtomobilu smo trije	3,17
4 – V avtomobilu smo več kot trije	1,52
5 – V ta namen ne uporabljam avtomobila	30,17
99 –Ne hodim v službo ali v šolo / Drugo	14,74

4. Prosimo, navedite, v kolikšni meri se strinjate ali ne strinjate z naslednjimi trditvami.

	Sploh se ne strinjam	Se ne strinjam	Niti se ne strinjam, niti se strinjam	Se strinjam	Popolnoma se strinjam	Ne vem / Brez odgovora	povprečje:
Promet naj se uredi tako, da bo olajšan dostop v središče mesta z avtomobilom (to pomeni širitev vpadnic s štirih na šest vozniških pasov, gradnjo nadvozov, podvozov, parkirnih hiš itn.).	21,07	24,79	13,50	23,00	10,74	6,89	2,76
Avtomobilom je treba omejevati dostop do mestnega središča, parkirišča pa zgraditi na obrobju mesta (tj. ob mestnih vpadnicah) in omogočiti dostop do središča z LPP ali kolesi.	5,23	11,98	14,05	33,61	32,23	2,89	3,78
V Ljubljani ni tako velikih prometnih zastojev, da bi bilo treba spremeniti prometni režim.	25,48	40,91	15,98	11,16	2,07	4,41	2,20
Središče mesta je treba urediti za pešce, kolesarje in javni potniški promet (JPP) in izključiti avtomobilski promet.	4,55	13,91	14,88	35,12	29,34	2,20	3,72
Avtomobilom je treba omejiti dostop v mestno središče, saj zelo onesnažujejo zrak.	4,96	11,43	19,83	37,19	23,28	3,31	3,65

Obstoječe štiripasovne mestne vpadnice (Dunajska, Celovška, Tržaška, Zaloška, Šmartinska, Dolenjska) je treba zožiti na dvopasovnice (en pas nameniti JPP in drugega osebnim vozilom).

24,24 32,78 15,15 14,74 6,89 6,20 2,44

5. Ocenite, kako dobro poznate sistem „Parkiraj in se odpelji“ (Park&Ride, P+R).

	Delno sem	
	Dobro poznam	seznanjen Ne poznam
Na parkirišču na Dolgem mostu	28,51	39,12 32,37
Na parkirišču v Stožicah	8,40	30,30 61,29

6.1. Kje ste izvedeli za sistem „Parkiraj in se odpelji“ na Dolgem mostu? (seštevek več odgovorov)

1 –Dnevno / tedensko časopisje	22,02
2 –Radijske postaje	9,70
3 – Televizija	11,50
4 –Svetovni splet / internet	5,68
5 –Od drugih (znancev, prijateljev)	40,72
6 –Drugo:	9,42
99 –Ne poznam sistema na tej lokaciji	25,07

Odgovori "drugo": 37 navedb

1 –vozim se mimo	35,14
2 –na avtobusu	21,62
3 –prometni znak	10,81
4 –v šoli	8,11
5 –reklama	2,70
6 –na parkirišču	16,22
7 –v tej anketi	2,70

9 –drugo	2,70
----------	------

**Kje ste izvedeli za sistem „Parkiraj in se odpelji“ na
6.2. parkirišču v Stožicah? (seštevek več odgovorov)**

1 –Dnevno / tedensko časopisje	13,71
2 –Radijske postaje	4,85
3 – Televizija	8,03
4 –Svetovni splet / internet	4,16
5 –Od drugih (znancev, prijateljev)	18,84
6 –Drugo:	4,71
99 –Ne poznam sistema na tej lokaciji	57,34

Odgovori "drugo": 14 navedb

1 –vozim se mimo	28,57
2 –na avtobusu	14,29
3 –prometni znak	7,14
4 –v šoli	7,14
5 –reklama	0,00
6 –na parkirišču	14,29
7 –v tej anketi	28,57
9 –drugo	0,00

**Kako pogosto uporabljate sistem „Parkiraj in se odpelji“ na
7.1. parkirišču na Dolgem mostu?**

1 –Redno (skoraj vsak dan)	0,28
2 –Pogosto (nekajkrat na dan)	0,14
3 –Včasih (nekajkrat na mesec)	9,64
4 –Nikoli	89,94

**Kako pogosto uporabljate sistem „Parkiraj in se odpelji“ na
7.2. parkirišču v Stožicah?**

1 –Redno (skoraj vsak dan)	0,00
2 –Pogosto (nekajkrat na dan)	0,00
3 –Včasih (nekajkrat na mesec)	2,75
4 –Nikoli	97,25

8. Kako ste zadovoljni s sistemom „Parkiraj in se odpelji“?

	Zelo nezadovoljen	Nezadovol jen	Niti nezadovoljen , niti zadovoljen	Zadovoljen	Zelo zadovoljen	Ne vem / Brez odgovora
Povprečje: 3,64	1,38	1,38	8,54	13,77	4,68	70,25

**Prosimo, navedite, kako ste zadovoljni z naslednjimi
lastnostmi sistema „Parkiraj in se odpelji“ na Dolgem mostu
9. in v Stožicah?**

	Zelo nezadovoljen	Nezadovol jen	Niti nezadovoljen , niti zadovoljen	Zadovoljen	Zelo zadovoljen	Ne vem / Brez odgovora	Povprečje:
Točnost LPP	0,83	2,34	7,16	13,64	1,52	74,52	3,50
Število prestopanj	1,24	2,89	6,75	12,26	1,24	75,62	3,38
Razvejanost linij	0,96	2,20	7,44	11,43	1,65	76,31	3,45
Število parkirnih mest za avtomobile	1,93	5,65	6,89	11,43	1,52	72,59	3,18
Število parkirnih mest za kolesa	0,83	4,13	6,75	6,89	0,83	80,58	3,14
Varnost	2,20	3,86	9,09	9,37	1,38	74,10	3,15
Storitve (prehrana, trafike, sanitarije itn.)	3,58	6,75	6,89	5,65	0,83	76,31	2,72
Usmerjevalne table k sistemu P+R	1,52	5,92	8,68	9,50	0,96	73,42	3,09

10. Prosimo, navedite, v kolikšni meri podpirate ali ne podpirate naslednje ukrepe:

	Sploh ne podpiram	Ne podpiram	Niti ne podpiram, niti podpiram	Podpiram	Popolnoma podpiram	Ne vem / Brez odgovora	Povprečje:
Dodatno omejevanje hitrosti na nekaterih ulicah in cestah v mestu	7,85	21,63	18,04	35,40	13,91	3,17	3,27
Razširitev plačljivega parkiranja do obvoznice	21,07	27,27	15,70	23,14	6,47	6,34	2,64
Uvedbo dodatnih pešcon oz. popolno zaporo centra mesta za motoriziran promet	6,89	13,36	17,63	38,02	20,94	3,17	3,54
Postavljanje količkov za preprečevanje nedovoljenega parkiranja	8,95	18,04	16,53	37,05	15,70	3,72	3,34
Razširjanje sistema "Parkiraj in se odpelji" na dodatne lokacije	1,24	1,93	12,53	40,77	26,72	16,80	4,08

11. V več mestih v tujini so že uvedli denarno nadomestilo za vstop z osebnim vozilom v središče mesta in tako pomembno zmanjšali prometno obremenitev mesta. Ali bi se strinjali, da se uvede denarno nadomestilo za vstop z avtomobilom v središče Ljubljane?

1 –Da	22,59
2 –Ne	39,39
3 –Morda	32,92
9 –Ne vem / Brez odgovora	5,10

Kaj bi bile po vašem mnenju glavne prednosti tovrstnega

12. ukrepa? (seštevek dveh navedb)

1 –Izboljšala bi se pretočnost prometa v mestu	21,94	Drugo: 21 navedb	
Ljudje bi plačali za okoljske stroške, ki jih povzročijo z uporabo		1 - osebne koristi	
2 –avtomobila	12,38	posameznikov	33,33
Z zbranim denarjem bi lahko še dodatno izboljšali prometno		2 - polnjenje blagajne	
3 –ureditev v mestu	16,74	MOL	19,05
Umiril bi se promet v središču mesta		3 - uporaba drugih	
4 –	33,47	prevoznih sredstev	9,52
S tem bi središče mesta postalo bolj prijazno za kolesarje in		4 - izboljšanje pogojev	
5 –pešce	44,44	bivanja	23,81
6 –Drugo (navedite):	3,38	5 - drugo	14,29
99 –Ukrep nima večjih prednosti	22,64		

Kaj bi bile po vašem mnenju glavne slabosti tovrstnega

13. ukrepa?

1 – Dostop do središča Ljubljane ne bi bil brezplačen	35,55
2 – Predstavljalo bi mi prevelik strošek	20,61
3 – Mesto ni sposobno učinkovito izpeljati takega ukrepa	24,34
4 – Ukrep ne bi izboljšal okoljskih težav	20,89
5 – Povečal bi se promet v drugih delih mesta	32,92
6 – Drugo (navedite):	5,39
99 – Ukrep je brez večjih slabosti	13,28

Drugo: 27 navedb

1 – problemi s parkirnimi mesti	22,22
2 – samo pridobivanje denarja, strošek	22,22
3 – oteženi opravi v mestu	14,81
4 – težave za stanovalce in trgovine v mestu	22,22
5 – ni trajna rešitev	11,11
6 – drugo	7,41

Kaj bi po vašem mnenju morali zagotoviti ob uvedbi nadomestila za vstop z avtomobilom v središče mesta?

14. (seštevek treh odgovorov)

1 –Večja pogostost avtobusov LPP	37,50	Drugo: 16 navedb	
2 –Krajši potovalni čas avtobusov LPP	26,94	1 - tramvaj, podzemna	18,75
3 –Bolj udobna vozila LPP	9,17	2 - brezplačen LPP	12,5
4 –Večje število parkirišč na obrobju mesta	33,33	3 - optimizacija LPP	25
Večje število plačljivih parkirnih prostorov v središču mesta			
5 –	7,50	4 - omejevanje gibanja	12,5
Nižje cene parkirnih prostorov v središču mesta		5 - dovolilnica za	
6 –	28,75	stanovalce meta	6,25
Nižje cene voženj z LPP		6 - mesto bi se	
7 –	24,31	izpraznilo	6,25
Nižje cene voženj z avtobusom in vlakom med mestom in			
8 _okoliškimi kraji	24,44	7 - bicikeLJ	6,25
Krajši potovalni čas avtobusov in vlakov med mestom in			
9 _okoliškimi kraji	16,39	8 - boljša pretočnost	6,25
Večja pogostost avtobusov in vlakov med mestom in okoliškimi			
10 _kraji	17,92	9 - vse naštetu	6,25
11 –Pred uvedbo bi morali uvesti poskusno dobo	14,17		
12 –Nič, nadomestilo bi lahko uvedli takoj	2,36		
13 –Drugo (navedite):	3,19		
Uvedba nadomestila v nobenem primeru ni sprejemljiva			
99 –	5,42		

Kateri način plačevanja nadomestila za vstop avtomobilov v

15. središče mesta se vam zdi najbolj ustrezen?

1 –Satelitsko plačevanje	17,91
2 –Vinjete (dnevne, tedenske, letne)	23,69
Prepoznavanje avtomobilskih tablic s kamerami na vstopnih	
3 _točkah	5,65
4 –Mitnice ob vstopnih točkah (sistem ABC)	8,54
5 –Drugo (navedite):	1,52
6 –Ne vem / Brez odgovora	15,98
99 –Noben, sem proti uvedbi nadomestila	26,72
Drugo: 8 navedb	
1 –vinjeta	25
2 –enotna kartica - Urbana	50
3 –naj se investira v JPP	12,5
4 –plačljivi avtomati	12,5

Za kaj naj bi se po vašem mnenju porabila z nadomestilom

16. zbrana denarna sredstva? (seštevek treh odgovorov)

1 – Reševanje okoljskih težav v mestu	19,36	Drugo: 10 navedb	
Izboljšanje prometne infrastrukture za avtomobilski promet			
2 –	20,06	1 - cenejša parkirišča	10
Prispevek v mestni proračun		2 - izboljšanje prometne	
3 –	5,43	infrastrukture	40
Izgradnja dodatne infrastrukture za kolesarje (kolesarske steze,		3 - izboljšanje in	
izposojevalnice koles ipd.)		nadgradnja sistema	
4 –	32,73	LPP	20
Izgradnja nove in vzdrževanje obstoječe infrastrukture za pešce			
(pločniki, klopi, podhodi, nadhodi itn.)	25,07	4 - vse bodo pokradli	20
Izboljšanje pogojev za delovanje LPP (nakup novih vozil,		5 - za gradnjo vrtcev,	
6 – prikazovalnikov in urbanomatov itn.)	24,65	šol	10
Izboljšanje železniških in avtobusnih povezav med mestom in			
7 – okoliškimi kraji	27,44		

8 – Urejanje parkirišč na obrobju mesta	24,37
9 – Drugo (navedite):	2,65
98 – Ne verjamem, da bo denar smotrno porabljen	20,75
99 – Sem proti uvedbi nadomestila	18,66

Spodaj so predstavljeni in pojasnjeni možni načini plačila nadomestila za vstop z avtomobilom v središče mesta. Kateri bi bil po vašem mnenju najbolj ustrezen za Ljubljano?

1 – Plačilo za vsak vstop v središče mesta skozi 'notranji obroč' (skozi vstopne točke)	26,31
2 – Pavšalno plačilo za vožnjo znotraj obvoznice (t.i. zunanji obroč)	12,26
3 – Plačilo glede na prevožene kilometre znotraj plačljivega območja (merjeno s pomočjo satelita)	13,22
4 – Uvedba plačljivega parkiranja na vseh javnih površinah znotraj obvoznice	10,19
98 – noben izmed navedenih načinov se mi ne zdi primeren	9,23
99 – sem proti uvedbi nadomestila	26,58
berz odgovora	2,20

Kdo naj bi bil po vašem mnenju deležen posebnih ugodnosti pri plačevanju nadomestila za vstop z avtomobilom v mestno središče? (seštevek več več odgovorov)

1 – Prebivalci središča mesta, ki živijo na plačljivem območju	69,37
2 – Državljeni drugih držav	6,85
3 – Dostava, servis itn.	42,66
4 – Zaposleni, ki imajo delovno mesto v središču mesta	34,27
Urgentna službena vozila (reševalna, gasilska, policija itn.)	
5 –	63,50
Lastniki okolju prijaznih avtomobilov (električnih, hibridov itn.)	
6 –	18,18

7 –Gibalno ovirani in invalidi	54,97
8 –Družine z majhnimi otroki	20,70
9 –Drugo (navedite):	1,68
99 –Sem proti uvedbi nadomestila	22,66

Drugo: 6 navedb

1 – študenti	16,67
2 – upokojenci	33,33
3 – vsi	33,33
4 – nihče	16,67

V katerih časovnih terminih se vam zdi najbolj smiselno plačevanje nadomestila za vstop z avtomobilom v središče mesta?

19.

1 – Vsi dnevi (24 ur)	15,72
2 – Delavniki (24 ur)	7,37
3 – Delavniki (od 7.–18. ure)	29,32
4 – Delavniki (od 7.–10. ter od 14.–17. ure)	15,58
5 – Drugo (navedite):	1,84
99 – Sem proti uvedbi nadomestila	30,17
brez odgovora	2,75

Drugo:

od 5. do 18. ure
od 7 do 17
vikendi, zvečer od 7 do 24
vsi dnevi od 7 do 18
vsi dnevi od 7 do 20

Kako bi po vašem mnenju lahko še drugače poskusili

20. zmanjšati prometno obremenitev mesta

Odgovori so v prilogi (drugi zavihek)!

DEMOGRAFIJA:

21. Prosimo, da navedete vaš spol:

1 – Moški	45,62
2 – Ženski	54,38

22. Prosimo, da navedete vašo starost.

1 – do 25 let	26,70
2 – 26 do 30 let	13,85
3 – 31 do 45 let	33,77
4 – 46 do 60 let	15,73
5 – 60 let in več	9,96

23. Kakšna je vaša dosežena stopnja izobrazbe?

1 – Dokončana osnovna šola ali manj	2,07
2 – Dokončana 2-3 letna strokovna šola	7,16
3 – Dokončana 4-letna srednja šola	43,25
4 – Dokončana visoka šola, fakulteta, akademija	38,29
5 – Magisterij, doktorat	6,20
6 – Brez odgovora	3,03

24. Koliko članov šteje vaše gospodinjstvo?

1 – 1 član	9,92
2 – 2 člana	25,21
3 – 3 člani	24,66
4 – 4 člani	26,86
5 – 5 članov	6,20

6 – 6 članov in več	2,75
9 – brez odgovora	4,41

povprečno število članov gospodinjstva:	3,04
---	------

25. Kje je vaše delovno mesto?

1 – V središču Ljubljane	20,25
2 – V Ljubljani, izven središča in znotraj obvoznice	27,00
3 – V širšem mestnem območju (zunaj obvoznice)	7,30
4 – Izven Ljubljane	8,54
5 – Drugo:	1,38
6 – nisem zaposlen	34,85
9 – brez odgovora	0,69

Drugo: 7 navedb
delo na terenu

26. Koliko avtomobilov imate v vašem gospodinjstvu?

0 – nima avtomobila	8,13
1 – 1 avtomobil	42,15
2 – 2 avtomobila	39,67
3 – 3 avtomobile	6,47
4 – 4 4 avtomobile	1,52
5 – 5 avtomobilov	0,96
9 – brez odgovora	1,10

povprečno št. avtomobilov:	1,53
----------------------------	------

27. Kje ste zaposleni? Če imate več zaposlitev, obkrožite številko pred svojo glavno zaposlitvijo.

1 –V državni / občinski upravi, vojski, policiji	6,06
2 –V javnem zavodu	12,53
3 –V javnem podjetju	1,93
4 –V podjetju v državni lasti	6,89
5 –V podjetju v zasebni lasti	34,71
6 –Sem kmetovalec	0,00
7 –Vodim domače gospodinjstvo	0,41
8 –Sem dijak, študent	20,25
9 –Sem upokojen	10,88
10 –Sem nezaposlen	3,31
99 –Brez odgovora	3,03

28.Kje imate doma parkiran svoj avto?

1 –V najeti garaži	3,03
2 –Kjer najdem prostor pred hišo (blokom)	37,05
3 –Na rezerviranem parkirišču pred hišo (blokom)	15,84
4 –V svoji garaži	28,65
5 –Nimam avtomobila	11,43
6 –Drugo	2,48
9 –Brez odgovora	1,52

29.Koliko kilometrov prevozite z avtomobilom na leto?

1 –5000 km	10,06
2 –Med 5000 do 10.000 km	17,49
3 –Med 10.000 in 20.000 km	29,06
4 –Med 20.000 in 30.000 km	20,94
5 –Več kot 30.000 km	8,82
6 –Nimam voznškega dovoljenja	3,03
7 –Nimam avtomobila, ne vozim se z njim	8,54
9 –Brez odgovora	2,07