



Mestna občina Ljubljana - MOL



Univerza v Ljubljani  
Fakulteta *za družbene vede*



**SPREMINJANJE UREDITVE JAVNEGA PROMETA V LJUBLJANI IN  
LJUBLJANSKI REGIJI – KONČNO POROČILO O REZULTATIH  
LONGITUDINALNE JAVNOMNENJSKE RAZISKAVE (PRIMERJAVA  
2009-2012)**

**Matjaž Uršič**

**Anže Zorman**

**Simona Zavratnik**

**Drago Kos**

**Marjan Hočevar**

**Franc Trček**

**Ljubljana, junij 2012**

**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](http://www.fdv.uni-lj.si)**

**NASLOV RAZISKAVE**

**»SPREMINJANJE UREDITVE JAVNEGA PROMETA V LJUBLJANI IN LJUBLJANSKI REGIJI«**

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

**TRAJANJE PROJEKTA**

2008-2012

**RAZISKOVALCI**

**Dr. Matjaž Uršič, vodja ukrepa 4.1**

**Dr. Simona Zavratnik**

**Dr. Drago Kos**

**Dr. Marjan Hočevar**

**Dr. Franc Trček**

**Anže Zorman**

**FINANCER RAZISKAVE**

7. okvirni program EU (FP7) – CIVITAS Elan

## KAZALO

<b>PREDGOVOR</b> .....	<b>4</b>
<b>1 UVOD: VSEBINSKI POUČENI RAZISKAVE</b> .....	<b>5</b>
<b>2 OPIS POTEKA DELA V LONGITUDINALNI RAZISKAVI</b> .....	<b>6</b>
2.1 OPIS VZORCA ZA ANKETNO RAZISKAVO .....	8
2.2 STRUKTURA VPRAŠALNIKA.....	13
2.3 IZVEDBA JAVNOMNENJSKE RAZISKAVE NA TERENU: .....	16
<b>3 PREDSTAVITEV IN PRIMERJAVA REZULTATOV ANKETNE RAZISKAVE</b> <b>»SPREMINJANJE UREDITVE JAVNEGA PROMETA V LJUBLJANI IN</b> <b>LJUBLJANSKI REGIJI« IZ LET 2009 IN 2012</b> .....	<b>18</b>
3.1 OCENA OBSTOJEČE PROMETNE UREDITVE IN NAČRTOVANIH INFRASTRUKTURNIH SPREMEMB V LJUBLJANI .....	18
3.2 PROMET IN FUNKCIONALNOST .....	28
3.3 DOSTAVNI PROMET .....	36
3.4 IZBOLJŠANJE DELOVANJA JAVNEGA PROMETA – UKREPI CIVITAS ELAN	37
3.5 ZASTOJI IN SPREMEMBE V SISTEMU CESTNEGA OMREŽJA V MESTU .....	43
3.11 SPLOŠNI VTIS ANKETIRANCEV O LJUBLJANI IN VREDNOTE .....	49
3.12 DEMOGRAFIJA.....	50
<b>4 SKLEPNE UGOTOVITVE</b> .....	<b>57</b>
<b>5 ANALIZA REZULTATOV ZA POTREBE POSAMEZNIH UKREPOV</b> .....	<b>61</b>
5.1 UKREP 2.1 – INTEGRATED HIGH-QUALITY CORRIDOR.....	62
5.2 UKREP 1.12 – GREEN PROCUREMENT FOR PUBLIC FLEETS .....	135
5.3 UKREP 3.1 – IMPLEMENTATION OF SUSTAINABLE CONGESTION CHARGING.....	138
5.4 UKREP 4.9 – UPDATE OF THE SUSTAINABLE TRANSPORT PLAN .....	154
5.5 UKREP 5.2 – SAFETY AND SECURITY FOR SENIORS AND PT USERS .....	166
5.6 UKREP 8.1 – PUBLIC TRANSPORT PRIORITY AT INTERSECTIONS; UKREP 8.4 – REAL TIME INFORMATION FOR STAFF AND PASSENGERS .....	181
5.7 UKREP 8.5 – E-TICKETING AND FARE INTEGRATION.....	190
5.8 WP 13 – DISSEMINATION, CITIZENS'S ENGAGEMENT .....	194
<b>6 POTENCIALI RAZVOJA PROMETNE UREDITVE V LJUBLJANI – »SCENARIJI</b> <b>ALTERNATIVNE UREDITVE JAVNEGA PROMETA«</b> .....	<b>200</b>

6.1 VLOGA IN POMEN »SCENARISTIK« PRI NAČRTOVANJU PROMETNIH UREDITVE.....	200
6.2 ORIS OBSTOJEČIH TRENDOV V PROMETNI UREDITVI LJUBLJANE IN LJUBLJANSKI REGIJI.....	201
6.3 SCENARIJI PROMETNEGA RAZVOJA LJUBLJANE IN LJUBLJANSKE REGIJE.....	207
<b>LITERATURA IN VIRI.....</b>	<b>213</b>
<b>PRILOGE .....</b>	<b>216</b>
PRILOGA 1: PRIMERJALNI SUMARNIK .....	216
PRILOGA 2: VZOREC INFORMATIVNEGA LETAKA O POTEKU RAZISKAVE... ..	235
PRILOGA 3: VZOREC INFORMATIVNEGA LETAKA O PROJEKTU CIVITAS ELAN .....	236

## **PREDGOVOR**

Poročilo z naslovom »Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji – končno poročilo o rezultatih longitudinalne javnomnenjske raziskave (primerjava 2009-2012) je rezultat dveh javnomnenjskih raziskav, ki so bile izvedene v obdobju 4-letnega trajanja projekta CIVITAS Elan. Poročilo primerja in združuje podatke iz obeh raziskav v enoten tekst, zato je besedilo sestavljeno tako iz opisov ugotovitev oz. rezultatov iz leta 2008 (oz. 2009) kot tudi 2012. Raziskavi sta bili oblikovani z namenom zagotavljanja čim večje primerljivosti podatkov, ob čemer je potrebno omeniti, da je bila druga raziskava na redkih mestih modificirana zaradi sprememb v prometni ureditvi, ki so se v vmesnem (več kot 3-letnem premoru med obema raziskavama) zgodile v prostoru Ljubljane in Ljubljanske regije. Pri tem je prišlo do implementacije posameznih prometnih infrastruktur ali sprememb, ki so spremenile razumevanje posameznih vprašanj v anketnem vprašalniku. Kljub manjšim modifikacijam je raziskava dosegla zelo visoko stopnjo primerljivosti podatkov na relativno velikem vzorcu anketirancev (1069 in 1245), kar je omogočilo dostop do kakovostnih podatkov o percepciji prometne ureditve Ljubljane v obdobju 2008-2012.

## 1 UVOD: VSEBINSKI Poudarki RAZISKAVE

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

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

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

Z vidika projekta CIVITAS ELAN ima vsaka sprememba v prometni ureditvi v mestu pomembne vplive na družbeno-gospodarski razvoj posameznih mestnih četrti, zlasti v mestnem središču, ki je še posebej občutljivo zaradi svoje specifične družbeno-zgodovinske prostorske ureditve. V tem kontekstu ima preoblikovanje posameznih prometnih infrastruktur ali uvedba omejevalnih ukrepov za določene vrste prometa na posameznih območjih lahko tudi negativen vpliv na razvoj mesta. Da bi ohranili dosedanje relativno visoko kakovost življenja v mestu je bilo potrebno ukrepe, ki so bili implementirani v okviru projekta ali bodo uresničeni v prihodnosti podvreči podrobnim preverjanjem oz. oceniti stopnjo legitimizacije projektnih ukrepov med prebivalci, ki spremembe v prometni ureditvi najbolj občutijo. Ključni cilj longitudinalne raziskave javnega mnenja, ki je v dveh časovnih točkah (2008/2009<sup>1</sup> in 2012), preverjala mnenja anketirancev o spreminjanju prometne ureditve v

<sup>1</sup> Priprave na prvo raziskavo so se začele že konec septembra 2008, anketiranje pa je bilo izvedeno v januarju 2009. Zaradi obsežnih priprav v letu 2008 in izvedbe raziskave na terenu v januarju 2009, omenjeno raziskavo v

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

## 2 OPIS POTEKA DELA V LONGITUDINALNI RAZISKAVI

Raziskovalni projekt je bil sestavljen iz dveh raziskav javnega mnenja, ki sta v dveh časovnih točkah (prva v januarju 2009, druga v aprilu 2012) merili odnos oz. mnenja in stališča anketirancev na območju Ljubljane in Ljubljanske regije do spreminjanja prometne ureditve. Raziskavi v obeh časovnih točkah sta bili razdeljeni v tri večje faze. V prvi fazi je bil opravljen nabor splošnejših (teoretskih in metodoloških) virov ter pregled novejših domačih in tujih raziskav o prometnih ureditvah v različnih mestih (glej navedeno literaturo in vire). Temu je sledil pregled oz. evalvacija obstoječih raziskovalnih projektov, ki nam je nakazala na katere elemente, teme, podatke je potrebno biti še posebej pozoren pri preučevanju družbeno-prostorskih sprememb, ki so povezane s prometom.

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

V tretji fazi smo v Centru za prostorsko sociologijo organizirali vrsto sestankov (brainstroming meetings) v okviru katerih smo postopoma pripravili prvo, osnovno verzijo pol-strukturiranega vprašalnika za terensko raziskavo. Osnovna verzija vprašalnika je bila po elektronski pošti nato dostavljena vsem lokalnim partnerjem (vodjem ukrepov) z namenom da izrazijo svoja mnenja, predstavijo možne dodatke, nove ideje glede strukture vprašalnika in strategije raziskovanja. S tem namenom je bil v okviru prve raziskave (2009) organiziran tudi poseben sestanek na Mestni občini Ljubljana (13. oktober 2008), kjer so bili vsi partnerji iz Ljubljanskega konzorcija seznanjeni z vsebino vprašalnika in postopkom raziskave. Partnerjem je bilo nato omogočeno da nam v določenem roku pisno podajo svoje mnenje in predstavijo možne izboljšave, dodatke na vprašalnik in postopek raziskovanja. Mnenja partnerjev so bila nato vključena v novo verzijo vprašalnika, ki je bila ponovno dostavljena po elektronski pošti lokalnim partnerjem, da nam sporočijo še končne opombe glede vprašalnika. Končna verzija vprašalnika in raziskovalni model je bil nato izdelana v okviru raziskovalne skupine Centra za prostorsko sociologijo na Fakulteti za družbene vede. Pri tem je bilo izvedeno tudi testno anketiranje na omejeni populaciji. Po testnem anketiranju smo nekatera vprašanja ali posamične formulacije znotraj vprašanj prilagodili.

---

tekstu včasih označujemo bodisi z letnico 2008 ali pa 2009. Letnica 2012 pa označuje drugo raziskavo oz. raziskavo izvedeno v drugi časovni točki.

Podroben razrez strukture aktivnosti po posameznih fazah:

Faza	Opis aktivnosti
PRVA	1) Predhodna analiza - pregled in evalvacija obstoječih raziskovalnih projektov, povezanih z javnim prevozom in ureditvijo prometa
DRUGA	2) Posvetovanja in sestanki z različnimi akterji, evalvatorji in partnerji v projektu glede izdelave ustreznega vzorca za potrebe raziskave. Zamejitev širšega območja koridorja za potrebe raziskave.
TRETJA	<p>3) Sestanki raziskovalne skupine Centra za prostorsko sociologijo za izdelavo osnovne strukture vprašalnika. Za potrebe prve raziskave (2009) je bilo organiziranih 7 delovnih sestankov na Fakulteti za družbene vede, za potrebe druge (2012) pa 6 delovnih sestankov ožje skupine Centra za prostorsko sociologijo.</p> <p>4) Pregled prve različice vprašalnika (2009) s strani lokalnih partnerjev. Prva verzija vprašalnika je vključevala približno 360 spremenljivk na 30-ih straneh. Na sestankih z lokalnimi partnerji na Mestni občini Ljubljana smo definirali končno vsebinske poudarke raziskave. Sledila je izdelava nova verzije vprašalnika in raziskovalnega modela, ki sta vključevala mnenja, dodatke lokalnih partnerjev. Nova verzija vprašalnika je bila nato poslana preko elektronske pošte lokalnim partnerjem, nakar je sledila izmenjava zaključnih mnenj, popravkov prek e-pošte z raziskovalno ekipo na Fakulteti za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo. V okviru druge raziskave (2012) je bil isti vprašalnik še dodatno dodelan s strani posameznih partnerjev (MOL, evalvatorjev) in članov Centra za prostorsko sociologijo.</p> <p>5) Sledil je vnos sprememb, dopolnitev vprašalnika in strategije raziskovanja, ki so bili podani s strani lokalnih partnerjev. Skupaj 7 partnerjev je v pisni obliki podalo svoja mnenja in dopolnitve za prvo raziskavo (2009), za drugo (2012) pa so bili v proces dodelave vprašalnika ponovno vključeni predstavniki MOL in evalvatorji.</p> <p>6) Sledili so ponovni sestanki raziskovalne skupine Centra za prostorsko sociologijo, ki je po več sestankih oblikovala končni verziji vprašalnika 2009 in 2012.</p> <p>9) Oblikovanje končne različice vprašalnika. Testiranje vprašalnika na izbranem vzorcu 21 naključno izbranih posameznikov. Pridobitev in analiza 21 testnih vprašalnikov. Nove prilagoditve in popravki vprašalnika na podlagi testiranega vzorca. Izdelava končne verzije vprašalnika po principu predhodnega testiranja je potekala tako v letu 2009 kot 2012.</p>



## 2.1 OPIS VZORCA ZA ANKETNO RAZISKAVO

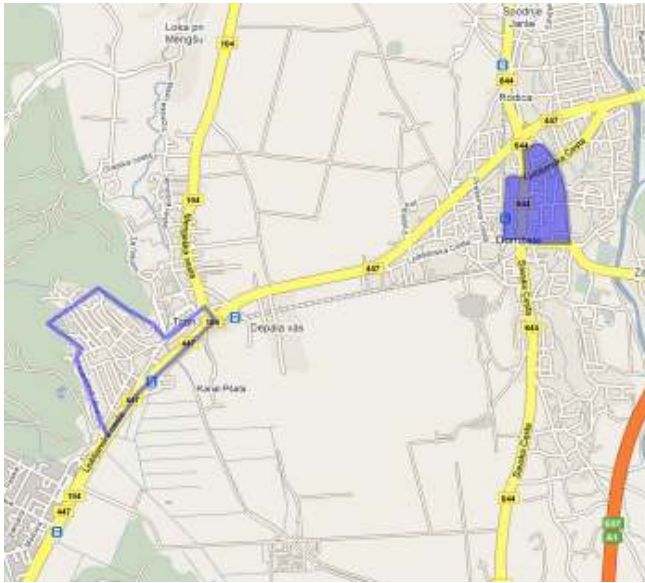
Poleg oblikovanja vprašalnika je izdelava ustreznega vzorca predstavljalo najzahtevnejši del priprav na izvedbo javnomnenjske raziskave na terenu. Ker je projekt CIVITAS ELAN aplikativno naravnano oz. usmerjeno v izdelavo novih infrastrukturnih omrežij in prometnih izboljšav na izbranem koridorju v Ljubljani, je bil po posvetu z ostalimi partnerji v projektu, temu primerno oblikovan tudi vzorec. Gre za t.i. »naključni vzorec« na geografsko zamejenem območju koridorja. V obeh časovnih točkah longitudinalne raziskave (2009 in 2012) so bila za terensko delo tj. za nabore respondentov, uporabljena ista območja v Ljubljani in Ljubljanski regiji (glej slike 1, 2 in 3). Naključni vzorec, kjer so med potencialne anketirance vključena vsa gospodinjstva na določenem območju, je bil primeren predvsem zaradi geografsko omejenega območja koridorja, kjer živi le omejeno število ljudi, na katere bodo imele spremembe prometne infrastrukture največji vpliv. Da bi zagotovili dovolj visoko reprezentativnost oz. enakomerno porazdelitev vseh družbenih skupin, ki živijo na območju koridorja je v vsakem gospodinjstvu vprašalnik izpolnila polnoletna oseba, ki je imela zadnja rojstni dan.

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

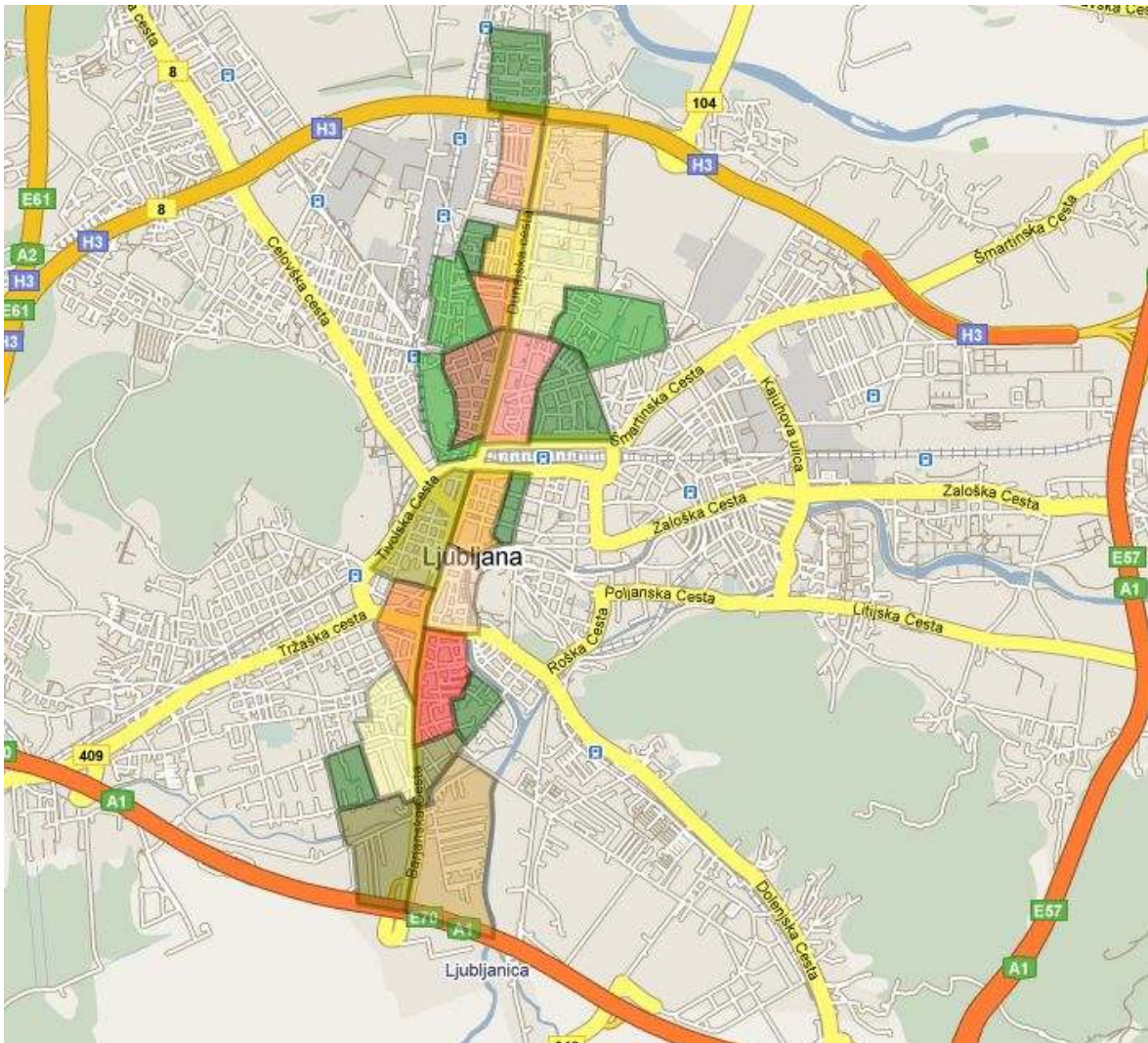
Slika 1: Geografska zamejitev vzorčnih območij (Kamnik)



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



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

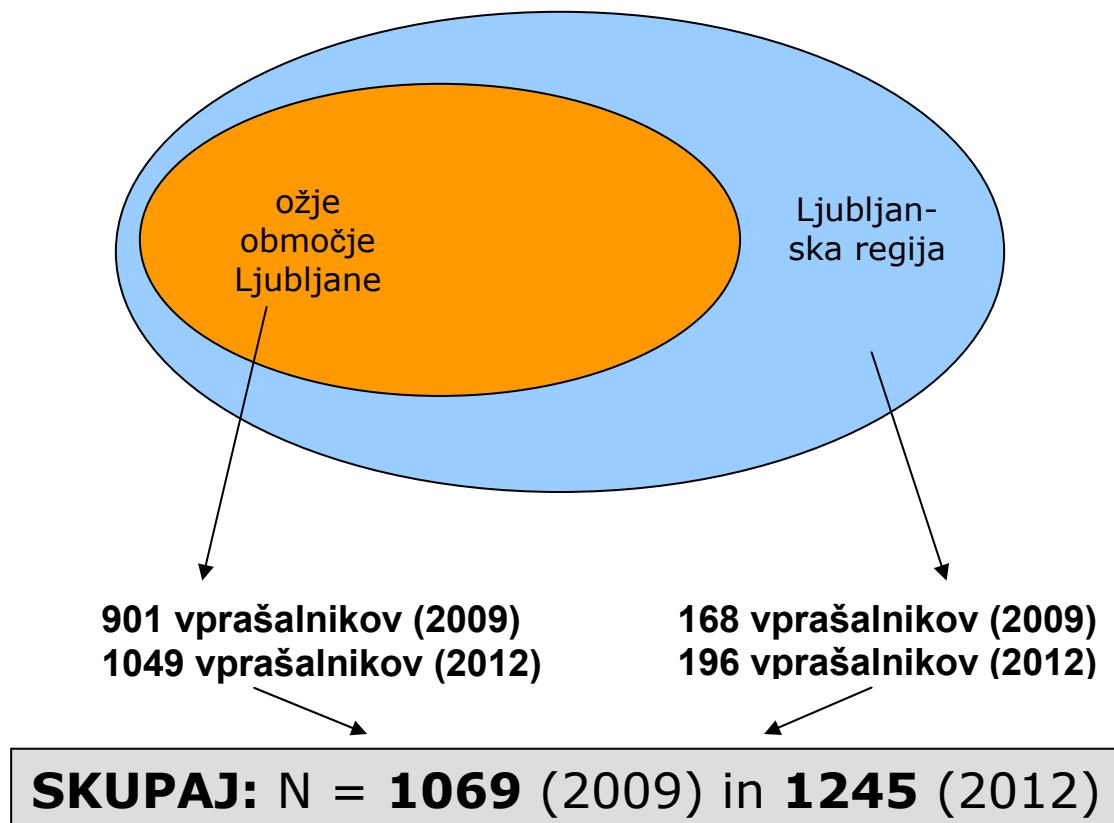


Na območju Ljubljane smo posameznim zamejenim območjem dali posebne oznake oz. imena s katerimi smo lažje opravljali analize podatkov. Območja so dobila imeni bodisi po posameznih zgradbah, imenih stanovanjskih območjih, razpoznavnih simbolih in institucijah itd. Določili smo naslednjih 15 območij oz.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

#### Formalna definicija vzorca

Predvidena ciljna velikost vzorca za obe raziskavi je bila 1000 respondentov ( $N \approx 1000$ ). Zaradi pričakovane stopnje sodelovanja, ki ima faktor cc. 0,65 smo potrebno izhodiščno velikost vzorca povečali za približno 350-400 enot. Skupno število enot ( $N$ ) oz. razdeljenih vprašalnikov je zato bilo v vsaki raziskavi med 1350-1400. Od tega je bilo v raziskavi iz leta 2009 realiziranih 1081 enot, kar predstavlja 80% uspešnost, v letu 2012 pa se je stopnja uspešnosti zaradi večje izkušnosti in izurjenosti anketarjev, še povečala. V letu 2012 je bilo tako realiziranih 1259 enot. Med procesom filtriranja smo zaradi različnih razlogov (manjkajočih podatkov, nepravilnega vnosa podatkov v vprašalnik itd.) v letu 2009 izločili 12 vprašalnikov, v letu 2012 pa 14 vprašalnikov. V končni fazi je skupno število vprašalnikov v raziskavi iz leta 2009 znašalo **1069** enot, v raziskavi iz leta 2012 pa **1245** enot (glej sliko 4).

Slika 4: Vzorčna razporeditev



Ti vprašalniki so bili potem nadaljnje obdelani in vneseni v bazi podatkov. Leta 2009 je bilo tako 901 vprašalnikov opravljenih na ožjem območju Ljubljane oz. MOL, 168 pa v okviru Ljubljanske regije, v letu 2012 pa 1049 na območju MOL in 196 v okviru Ljubljanske regije (glej sliko 4). V tabelah 1 in 2 je prikazana še podrobna razporeditev vzorca oz. število realiziranih vprašalnikov po posameznih lokacijah ob koridorju v letih 2009 in 2012.

Tabela 1: Realizirano število vprašalnikov po lokacijah ob koridorju v letu 2009

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

Tabela 2: Realizirano število vprašalnikov po lokacijah ob koridorju v letu 2012

VZORČNA ENOTA		Število anket	%
<b>OBMOČJE BEŽIGRAD</b>	Območje BS 3	78	6,3
	Območje WTC - Rotunda	71	5,7
	Brinje	70	5,6
	Kardeljeva ploščad	78	6,3
	Plava laguna	72	5,8
	Bežigranski Stadion	76	6,1
	Parmova ulica	65	5,2
<b>OBMOČJE SREDIŠČA LJUBLJANE</b>	Območje RTV	60	4,8
	Tivoli (TR3)	70	5,6
	Filozofska fakulteta	78	6,3
	Stara Ljubljana	50	4,0
<b>OBMOČJE BARJANSKE CESTE</b>	Trnovo	74	5,9
	Murgle	71	5,7
	Sibirija	60	4,8
	Rakova Jelša	76	6,1
<b>OBMOČJE LJUBLJANSKE REGIJE</b>	Trzin	53	4,3
	Domžale	69	5,5
	Kamnik	74	5,9
	<b>SKUPNO ŠTEVILO</b>	1245	100,0

### Format in shranba podatkov

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

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

## **2.2 STRUKTURA VPRAŠALNIKA**

Med postopkom izdelave končne strukture vprašalnika je bilo oblikovanih 11 različnih verzij vprašalnika. Postopek izdelave končne strukture vprašalnika je trajal približno tri mesece, priprave na to pa so se začele že pred formalnim začetkom projekta. Zaradi omejenih časovnih rokov za izvedbo raziskave se je zbiranje materialov, raziskav, člankov na omenjeno temo začelo že približno tri mesece pred uradnim začetkom projekta. Na koncu, oktobra 2008 smo se odločili za vprašalnik z naborom dvanajstih vsebinskih poglavij, ki vključuje 48 vprašanj. Ob ponovitvi raziskave v letu 2012 smo vprašalnik ustrezno prilagodili spremembah, ki so se na področju prometa zgodile v obdobju od prejšnje izvedbe raziskave. Pri tem smo z namenom zagotavljanja primerljivosti podatkov iz obeh raziskav skušali oblikovati vprašalnik z čim manjšim poseganjem v oblikovno, slogovno in kontekstualno strukturo vprašalnika.

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

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

1. OCENA PROMETNE UREDITVE V LJUBLJANI – sklop obsega vprašanja v katerih smo ugotavljali kako anketiranci ocenjujejo trenutno stanje prometne ureditve v Ljubljani za različne vrste uporabnikov, kaj jih najbolj moti, kako pogosto uporabljajo posamezne vrste prevoza in kaj se jim zdi potrebno izboljšati.
2. ZADOVOLJSTVO UPORABNIKOV S STORITVAMI JAVNEGA PREVOZA (IN GRADNJO VELIKIH PROJEKTOV) – sklop obsega skupine t.i. »baterije« vprašanj, kjer anketirance sprašujemo po oceni oz. zadovoljstvu glede posameznih vidikov storitev javnega prevoza v Ljubljani in Ljubljanski regiji. V tem sklopu

anketirance sprašujemo tudi o podpori večjim gradbenim projektom, ki naj bi bili izvedeni v Ljubljani. Z njim ugotavljamo odnos anketirancev do sprememb, ki utegnejo radikalno vplivati na spremembo načina življenja ob koridorju.

3. PROMET IN FUNKCIONALNOST – v sklopu ugotavljamo na kakšen način (za kakšne aktivnosti, opravila) anketiranci uporabljajo posamezne vrste prometa in kako percipirajo časovno-prostorske ritme (trajanje poti, oddaljenost od kraje zaposlitve, šole) v okviru svojih vsakdanjih aktivnosti, še posebej pa je razdelan odnos anketirancev do rabe avtomobilskega prometa.
4. STANJE IN RAZVOJ KOLESARJENJA V MESTU – v vprašalniku na več mestih anketirance sprašujemo o stanju in razvoju kolesarjenja v mestu. Sklop je zato razporejen oz. razdrobljen po celotnem vprašalniku. Zaradi izredne pomembnosti tematike, je bilo kolesarjenju namenjeno tudi nekaj posameznih vprašanj, kjer anketirance sprašujemo o razlogih za neuporabo kolesa, razlogih o uporabi kolesa za prevoz na delo (v šolo) itd.
5. DOSTAVNI PROMET – v sklopu sta vprašanja, kjer ugotavljamo kako bi anketiranci uravnavali dostavni promet in kateri je najbolj primeren čas za dostavo blaga v mestno središče Ljubljane.
6. IZBOLJŠANJE DELOVANJA JAVNEGA PROMETA – UKREPI CIVITAS ELAN – tematski sklop vsebuje baterijo vprašanj, kjer anketirance sprašujemo o podpori/nepodpori posameznim ukrepom Civitas Elan.
7. ZASTOJI IN PLAČEVANJE NADOMESTILA ZA UPORABO CESTNEGA OMREŽJA V MESTNEM SREDIŠČU – »CONGESTION CHARGING« - tematski sklop obsega baterije vprašanj oz. trditvev, kjer ugotavljamo odnos anketirancev do posameznih oblik prometne ureditve. Pri tem se še posebej osredotočimo na to kako anketiranci percipirajo zastoje v prometu in različne vidike odpravljanja zastojev v mestu. Med drugim anketirance tudi neposredno sprašujemo o zaporih posameznih mestnih lokacij za različne vrste prometa.
8. RUMENI PASOVI – vprašanja v katerih anketirance sprašujemo o odnosu do enega izmed najpomembnejših ukrepov v okviru projekta Civitas Elan so razporejena po celotnem vprašalniku, kar nam bo v nadaljnjih fazah analize (križanja itd.) prineslo podroben vpogled v to tematiko. Posamezna vprašanja v sklopu se osredotočijo zlasti na ugotavljanje podpore/nepodpore uvajanju rumenih pasov z vidika različnih skupin uporabnikov prometu.
9. OBVEŠČANJE, VKLJUČEVANJE JAVNOSTI, AKTERJI, ODLOČANJE – v vprašanju ugotavljamo katere akterji naj bi sodelovali oz. posredovali in presojali v primeru morebitnih sporov pri uvajanju nove prometne ureditve.
10. SPLOŠNI VTIS ANKETIRANCEV O LJUBLJANI - sklop obsega vprašanja, s pomočjo katerih smo ugotavljali predvsem odnos respondentov do kraja v katerem živijo, njihove povezave s sorodniki, prijatelji znanci, način bivanja in kako vrednotijo različne teritorialne ravni (lokalno, globalno).
11. DEMOGRAFIJA sklop je sestavljen iz vprašanj na podlagi katerih smo pridobili osnovne demografske podatke respondentov. Poleg podatkov o starosti, spolu, izobrazbi, zaposlitvi, gospodinjstvu, vprašanja obsegajo tudi ocene lokacije prebivanja, stanovanjske mobilnosti, delovnem času, uporabi avtomobila, dostopu do postajališč javnega prometa in možnosti nadaljnjega sodelovanja pri projektu.

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

- HOČEVAR, Marjan, URŠIČ, Matjaž, BUGARIČ, Boštjan. Raznovrstnost vsebin: kulturno, turistično, storitveno in družabno oživljanje središča. FDV – UL, Ljubljana: 2006-2007.
- KOS, Drago, VEHOVAR, Vasja, KURDIJA, Slavko, GRUEV, Marta. Socialno prostorski vplivi avtocest v Sloveniji.. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo, 1997.
- KOS, Drago, HOČEVAR, Marjan, TRČEK, Franc, URŠIČ, Matjaž. Socialno prostorski vplivi avtocest v Sloveniji : (Slovensko javno mnenje o avtocestah): Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo, sept. 2002.
- KOS, Drago, MANDIČ, Srna, URŠIČ, Matjaž, BOŠKIČ, Ružica, FILIPOVIČ, Maša. Living in Ljubljana : research project RE-URBAN MOBIL "Reurbanisation of inner city residential areas on condition of demographic change". Ljubljana: City Municipality of Ljubljana (MOL); Leipzig: Centre for Environmental Research (UFZ), julij 2004.
- HOČEVAR, Marjan, KOS, Drago, MAKAROVIC, Jan, TRČEK, Franc, ŠTEBE, Janez, URŠIČ, Matjaž. Vrednote prostora in okolja. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, 2. jul. 2004.
- KOS, Drago, TRČEK, Franc, HOČEVAR, Marjan, URŠIČ, Matjaž. Prenova stanovanjskih sosesk v Ljubljani – Savsko naselje, Sociološka raziskava. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo, UIRS Ljubljana, Junij 2004.
- GANTAR, Pavel, KOS, Drago. Sociološka presoja pripomb in predlogov občanov ob javni razgrnitvi projekta preureditve Prešernovega trga v Ljubljani. Ljubljana: RSS, 1988.
- POLIČ, Marko, KOS, Drago, MARUŠIČ, Janez, NATEK, Karel, KLEMENČIČ, Marijan M., KUČAN, Ana, ULE, Mirjana, REPOVŠ, Grega. Spoznavni zemljevid Slovenije : poročilo o tretji fazi raziskovalne naloge: analiza z razlago. Ljubljana: Filozofska fakulteta - Znanstveni inštitut, 1999.
- DIMITROVSKA ANDREWS, Kaliopa, MIHELIC, Breda, COTIČ, Boštjan, ŠAŠEK-DIVJAK, Mojca, KOS, Drago, HOČEVAR, Marjan, TRČEK, Franc. Mesto kot razpoznavna struktura : strokovna podlaga (Prostorski plan mestne občine Ljubljana). Ljubljana: Urbanistični inštitut Republike Slovenije: Urbi, 2001.
- TOŠ, Niko, MLINAR, Zdravko, MAKAROVIC, Jan, GANTAR, Pavel, KOS, Drago, HAFNER-FINK, Mitja, ŠTEBE, Janez, ŠVARA, Sergio, MALNAR, Brina, UHAN, Samo, KURDIJA, Slavko, KRAMBERGER, Boris. Slovensko javno mnenje 1994/1 : razvojne vrednote in prostor in stališča o zdravju in zdravstvu. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, Arhiv družboslovnih podatkov, 2000.
- TOŠ, Niko, GRIZOLD, Anton, KLINAR, Peter, MARKIČ, Boštjan, ROTER, Zdenko, TRAMPUŽ, Cveto, JELUŠIČ, Ljubica, GANTAR, Pavel, KOS, Drago, ŠTEBE, Janez, MALNAR, Brina, UHAN, Samo, KURDIJA, Slavko. Slovensko javno mnenje 1990/3 : raziskava stališč o nacionalni varnosti ter o vprašanjih energetike in ekologije. Fakulteta za družbene vede, Arhiv družboslovnih podatkov, 2000.
- Raziskava med potniki in nepotniki ljubljanskega mestnega potniškega prometa 2007 – analiza glede na spol anketirancev. Valicon, 2008. Mestna občina Ljubljana – Odsek za mednarodne odnose in protokol.



- KOS D., HOČEVAR M., TRČEK F., URŠIČ M., KRAIGHER T, PEČAR J., Priprava scenarijev regionalnega razvoja za izračun dolgoročnih projekcij gibanja prebivalcev in zaposlenih za pripravo bilance ponudbe in povpraševanja po zazidljivih zemljiščih.
- KOS. Drago, HOČEVAR, Marjan, TRČEK Franc, URŠIČ, Matjaž (2006). Sociološka študija za pripravo prostorskih dokumentov občine Grosuplje. Raziskovalni elaborat. FDV, Ljubljana
- URŠIČ, M., ZAVRATNIK, S., TRČEK, F., KOS, D., HOČEVAR, M., ZORMAN, A. Končno poročilo o rezultatih 1. dela javnomnenjske raziskave: Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji. Ljubljana: Univerza v Ljubljani. Fakulteta za družbene vede, 2009.

### **2.3 IZVEDBA JAVNOMNENJSKE RAZISKAVE NA TERENU:**

Obe raziskavi javnega mnenja sta bili izvedeni v treh tednih. V prvem tednu je bila opravljena inštruktaža oz. seminar in usposabljanje anketarjev za delo na terenu. V sklopu posebne delavnice je bil podrobno predstavljen potek, območje in namen anketiranja. V prvi fazi terenskega dela so bili potencialni respondenti na območjih anketiranja obveščeni o začetku terenske raziskave. V ta namen je bil izdelan poseben informativni plakat in dopis v katerem smo pojasnili namen raziskave, apolitičnost vprašanj, pomembnost njihovih odgovorov ter zaupnost podatkov in jih obenem obvestili tudi o prihodu anketarja na njihov dom (glej prilogo 2).

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

V obdobju terenskega dela so imeli člani raziskovalne ekipe na Fakulteti za družbene vede informativna srečanja, kjer se je analiziralo potek raziskave oz. delo na terenu. Med potekom terenskega dela je bil vsaj eden od članov raziskovalne ekipe Centra za prostorsko sociologijo periodično na voljo respondentom za odgovore na vprašanja, ki so povezana z raziskavo. V ta namen je bila med informativnimi materiali podana posebna telefonska številka in e-poštni naslov za potencialne respondente iz Ljubljane in ljubljanske regije. Skupaj z vprašalnikom je bil v letu 2009 respondentom dostavljen tudi poseben informativni letak o projektu CIVITAS ELAN, ki je bil izdelan v sodelovanju z MOL in REC (glej prilogo 3). V njem so bile podane podrobnosti o projektu, vizualna predstavitev koridorja in opisi nekaterih ukrepov znotraj projekta.

Raziskavi javnega mnenja sta bili v obeh časovnih točkah (2009 in 2012) dobro sprejeti med prebivalstvom v Ljubljani. Odzivnost je bila izjemno visoka (več kot 80%), kar dokazuje, da so ljudje zelo zainteresirani za prometne tematike s katerimi se ukvarja projekt CIVITAS ELAN. Nekoliko manjša odzivnost populacije je bila v obeh časovnih točkah po pričakovanih zaznana le na lokaciji starega mestnega jedra Ljubljane, kjer je zaradi izjemne lokacije in posledično velike obremenjenosti relativno majhne populacije z različnimi tržnimi raziskavami težko realizirati optimalno število vprašalnikov. Kljub temu, je potrebno poudariti, da je bila odzivnost prebivalstva glede na celoten vzorec nadpovprečna, delno tudi

## CIVITAS Elan – measure 4.1

zaradi dobre obveščенosti in informiranosti potencialnih respondentov glede izvedbe raziskave.

Podroben prikaz opravljenih dejavnosti

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

### **3 PREDSTAVITEV IN PRIMERJAVA REZULTATOV ANKETNE RAZISKAVE »SPREMINJANJE UREDITVE JAVNEGA PROMETA V LJUBLJANI IN LJUBLJANSKI REGIJI« IZ LET 2009 IN 2012**

Po prvem pregledu in filtriranju oz. izločanju nepopolnih vprašalnikov, so bili vsi podatki iz končnega števila realiziranih vprašalnikov ( $N_{2009} = 1069$ ,  $N_{2012} = 1245$ ) vpisani v SPSS matriko. Pri tem so bili v matriko SPSS vneseni tudi vsi odprti odgovori. Nekateri izmed odprtih odgovorov so bili po potrebi dodatno preoblikovani, tj. rekodirani za potrebe ustrežnejše interpretacije odgovorov. Prav tako so bile po ustreznih metodoloških standardih rekodirane ali razvrščene v posamezne razrede različne spremenljivke (npr. starost) in drugi potencialno dvoumni podatki. V nadaljevanju so prikazani sumarni podatki oz. frekvenčna porazdelitev po posameznih spremenljivkah in interpretacije dobljenih rezultatov po tematskih sklopih. Vsi podatki v tabelah, grafih in tekstu so prikazani v procentih (%) in prečiščeni tj. rekodirani glede na potrebe sumarnega prikaza. Iz izvorne petstopenjske lestvice smo tako za potrebe grafičnega prikaza rezultate rekodirali v trostopenjsko lestvico pri vprašanjih 1.0, 1.3, 1.4, 1.5, 4.0, 6.0, 6.,4, 8.0.

V sledeči analizi največjo pozornost namenjamo prikazu in interpretaciji komparativnih oz. primerjalnih podatkov iz obeh raziskav. S tem namenom posameznih vprašanj, ki smo jih v anketi uporabili le v letu 2009, v sledeči analizi ne povzemamo, nekatere druge spremembe v dikciji vprašanj med anketama 2009 in 2012<sup>2</sup> pa so navedena v opombah k grafom. Celovit prikaz vseh vprašanj in podatkov iz obeh raziskav je na voljo v primerjalnem sumarniku (priloga 1).

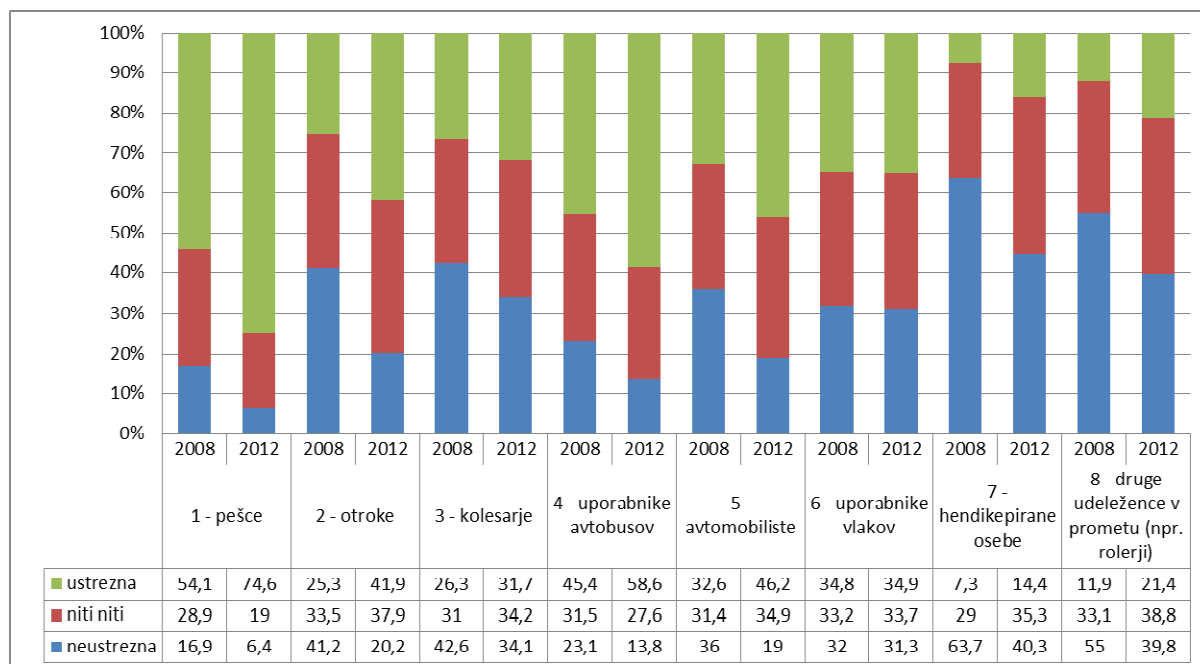
#### **3.1 OCENA OBSTOJEČE PROMETNE UREDITVE IN NAČRTOVANIH INFRASTRUKTURNIH SPREMEMB V LJUBLJANI**

Ljubljana kot srednje veliko evropsko mesto, kjer razdalje med posameznimi prostori niso prevelike in ima klasično zasnovano strnjeno historično mestno središče, predstavlja idealno podlago za pešce. To se zrcali tudi v odgovorih glede ustreznosti prometne ureditve v Ljubljani za posamezne vrste uporabnikov. Pri vprašanju 1.0 so anketiranci mnenja da ima Ljubljana (tudi zaradi spremljajočih nedavnih ukrepov zaprtja delov mestnega središča za promet) izrazito ugodne prometne pogoje za pešce. V nekoliko manjši meri kot zelo ugodno ocenjujejo tudi prometno ureditev za uporabnike avtobusov, kar lahko pojasnujemo predvsem z nekaterimi investicijami v izboljšanje infrastrukture za uporabnike avtobusov (npr. kartica Urbana, prikazovalniki prihodov avtobusov na postajališče) in posebno ureditvijo za avtobusni promet v središču mesta (obstoječi rumeni pasovi) glede na ostale vrste prometa.

---

<sup>2</sup> Ker so se priprave na prvo raziskavo začele že konec septembra 2008, anketiranje pa je bilo izvedeno v januarju 2009 omenjeno raziskavo v tekstu včasih označujemo bodisi z letnico 2008 ali pa 2009. Letnica 2012 pa označuje drugo raziskavo oz. raziskavo izvedeno v drugi časovni točki.

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



\* Priprave na prvo raziskavo so se začele že konec septembra 2008, anketiranje pa je bilo izvedeno v januarju 2009. Zaradi obsežnih priprav v letu 2008 in izvedbe raziskave na terenu v začetku leta 2009, omenjeno raziskavo v grafih označujemo pretežno z letnico 2008. Letnica 2012 pa označuje drugo raziskavo oz. raziskavo izvedeno v drugi časovni točki.

Določena mera indifrentnosti anketirancev glede obstoječe prometne ureditve v Ljubljani (vse tri kategorije odgovorov so po deležih približno enakomerno razporejene) se kaže pri ocenjevanju rabe vlakov, medtem ko v oči bodejo predvsem slabo urejene prometne razmere za nekatere oblike mestne mobilnosti (uporaba koles in rolerjev). Pri sledenjem se zdi, da anketiranci ne nakazujejo le na potrebe po izboljšanju prometnih razmer in načine prevoza, temveč opažajo pomanjkanje možnosti za različne oblike prometne dostopnosti in zadovoljevanje potreb za bolj diferencirano skupino uporabnikov mest, ki bi radi uporabljali različne oblike prevoza ob različnih časovnih obdobjih. Prometna ureditev je kot manj ustrezna ocenjena za skupine otrok (le v letu 2009) ter hendikepiranih oseb, kar lahko pojasnujemo predvsem kot posledico še vedno relativno velikega števila gibalnih ovir in težav pri zagotavljanju ustrezne prometne varnosti v mestu za te skupine prebivalstva.

Razlike med letoma 2009 in 2012 kažejo zelo ugodno sliko glede izboljševanja pogojev mobilnosti v mestu po posameznih skupinah uporabnikov prometnih infrastruktur. V (skoraj) vsaki kategoriji uporabnikov se je povečalo število respondentov, ki menijo da je prometna ureditev ustrezna, temu primerno pa se je zmanjšalo tudi število respondentov, ki so mnenja, da so pogoji za te posamezne kategorije uporabnikov neustrezni. Posebej opazno je izboljšanje razmer za pešce, kar lahko pojasnujemo tudi z veliko naklonjenostjo respondentov do zaprtja določenih delov mesta za avtomobilski promet (glej vprašanja 6.3 in 6.4).

Premik v smeri izboljšanja ocen ustreznosti prometnih ureditev je opaziti pri večini uporabnikov, ki pa se med sabo razlikujejo glede na stopnjo izboljšanja te ocene. S tega vidika je najmanj napredka (t.j. najmanjše povečanje teh, ki menijo da so pogoji ustrezni) opaziti pri oceni izboljšanja pogojev za kolesarje. Omenjene rezultate lahko pojasnujemo z

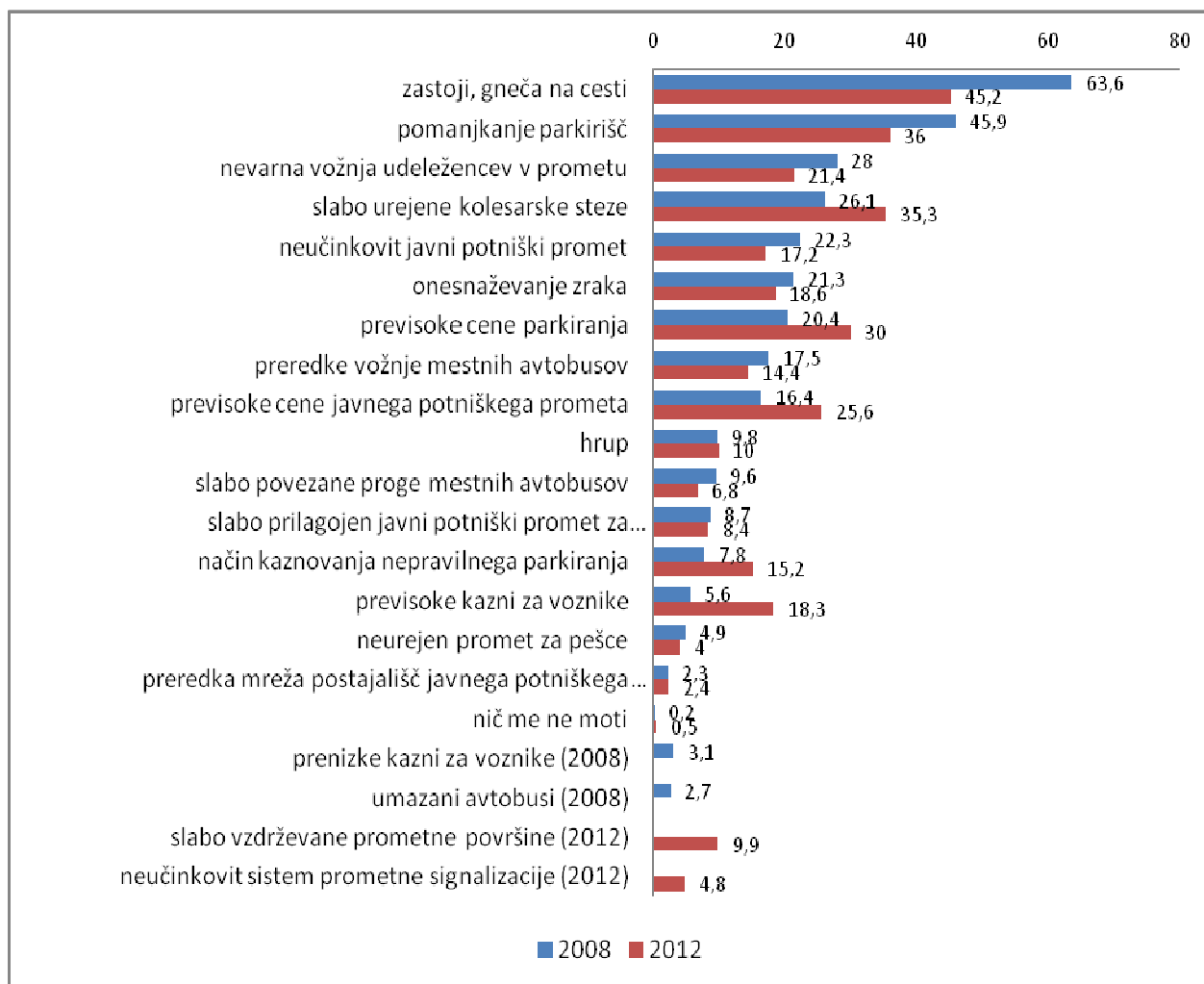
predpostavko, da sistem BicikeLJ sicer izboljšuje dostopnost koles, a zaradi povečanja uporabnikov koles za približno polovico oz. cca 5% (glej tudi vprašanje 2.0) narašča tudi potreba tudi po dodatni optimizaciji kolesarskih površin, ki so – kot kažeta vprašanji 1.1 in 2.7 – podobno kot pred štirimi leti s strani respondentov še vedno percepirane kot neprimerno urejene.

Vprašanje, ki se nanaša na ustreznost prometne ureditve za uporabnike vlakov, kaže na nespremenjeno stanje v zadnjih štirih letih. Odgovori respondentov so v tem kontekstu simptomatičen indikator (pre)počasnega izboljševanja te prometne ureditve na ravni regionalnega okolja in ureditve javnega potniškega prometa za dnevne migrante.

### Vprašanje 1.1 **KAJ VAS NAJBOLJ MOTI PRI PROMETU V LJUBLJANI?**

Ljubljana ima kot središče ekonomskih in družbenih dejavnosti širok krog uporabnikov, ki poleg prebivalcev vključuje tudi veliko število dnevnih migrantov in obiskovalcev, ki se v mesto pripeljejo z avtomobilom. Ker obstoječa infrastruktura ter sama zasnova mesta nista prilagojena tolikšnemu številu osebnih vozil, anketiranci v raziskavi zaznavajo kot najbolj moteča elementa gnečo oz. zastoje in parkiranje. V teh dveh odgovorih se zrcali določena »avtomobilična« miselnost prebivalcev Ljubljane in ljubljanske regije oz. močna vkoreninjenost življenjskih stilov, ki so vezani na uporabo avtomobilskega prevoza. Navkljub evidentnim problemom povezanim z rabo avtomobilskega prevoza, večina anketirancev gibanje po mestu še vedno povezuje s tem načinom prevoza. Iz tega izhajajo tudi pričakovanja anketirancev po čim hitrejši ureditvi navedenih »motenj« v prometni ureditvi Ljubljane.

## CIVITAS Elan – measure 4.1



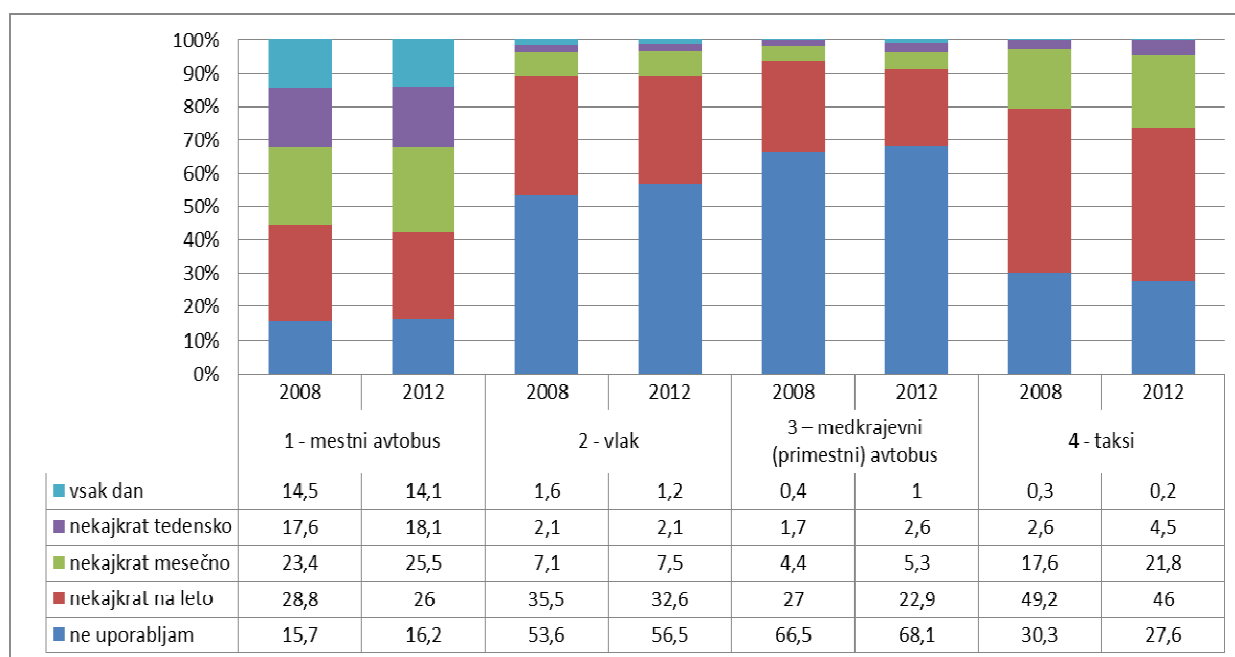
\* Odgovori so rangirani po pogostosti v letu 2008 in označeni z modro barvo, odgovori iz leta 2012 pa dodani k tem in označeni z rdečo barvo. Spodnji štirje odgovori so se v anketah izvajali le v določenih časovnih točkah; dva odgovora sta iz leta 2008 in dva iz 2012.

Ostali elementi, ki kot močno izstopajo v odgovorih so slaba kolesarska infrastruktura, nevarna vožnja udeležencev v prometu, ter neučinkovitost javnega prometa, onesnaževanje zraka ter cene parkiranja in javnega potniškega prometa. Razlike v odgovorih med letoma 2008 in 2012 nazorno kažejo na določene spremembe v percepciji pomembnosti posameznih prometnih sredstev. Večja pomembnost koles oz. večje število njihovih uporabnikov v mestnem prometu sproža zahteve po bolj urejenih kolesarskih stezah (glej vprašanje 1.0). Temu primerna je v letu 2012 tudi večja frekvenca odgovorov, ki opozarja na slabosti neurejenih kolesarskih stez, medtem ko zmanjšanje pomembnosti pomanjkanja parkirišč v letu 2012 nakazuje na možnosti postopnega spreminjanja prevladujoče avtomobilistične miselnosti oz. začetek trenda spreminjanja prevladujočih oblik (avto)mobilnosti v mestu. Odgovori kažejo, da se je zaznava neučinkovitosti JPP (javnega potniškega prometa) nekoliko zmanjšala, podobno tudi zaznava (pre)redkosti voženj mestnih avtobusov ter slabe povezanosti prog mestnih avtobusov. Ob tem splošnem napredku zaznavanja LPP storitev je zaznavanje neprilagojenosti LPP hendikepiranim ostalo na isti ravni.

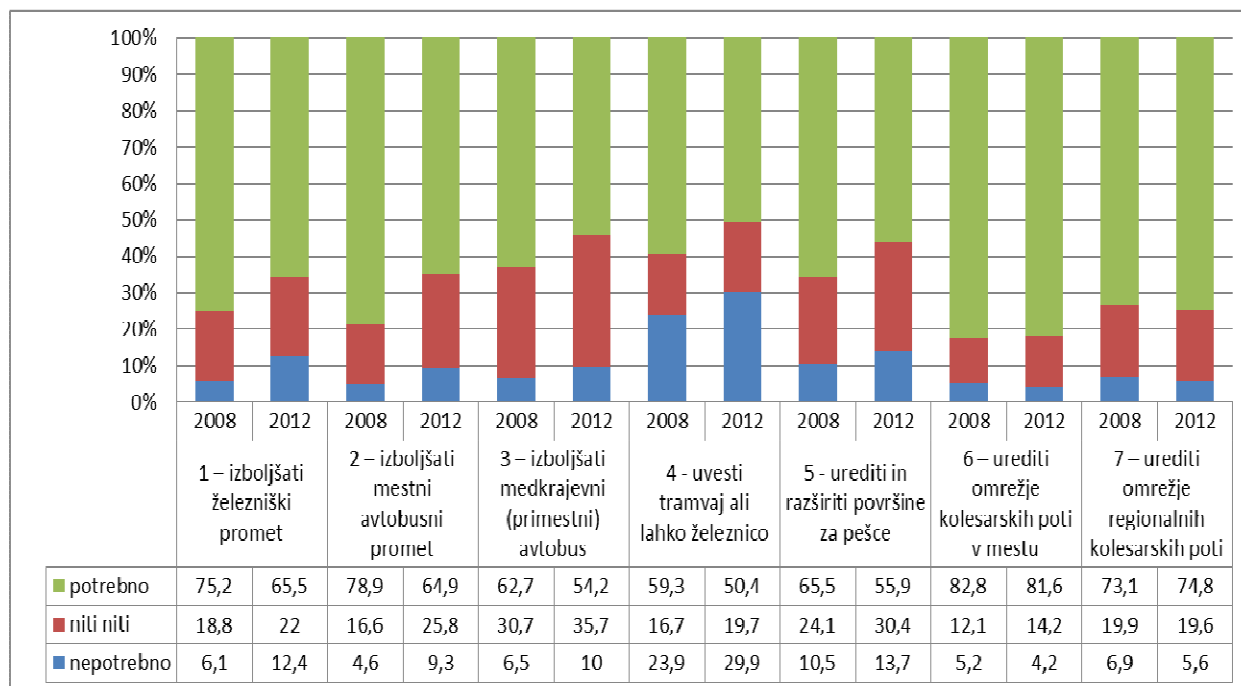
Poleg večje prisotnosti kolesarskega prevoza v mobilnostnih shemah respondentov ter izboljšav LPP, je kot tretja izrazita sprememba v odgovorih iz leta 2012 glede na leto 2009, močno izražen problem visokih stroškov mobilnosti. Do porasta v številu odgovorov respondentov ni prišlo le pri problematikah, ki se nanašajo na uporabo avtomobilskega prevoza (npr. previsoke cene parkiranja, previsoke kazni za voznike ter način kaznovanja

nepravilnega parkiranja), ampak tudi pri uporabi sredstev javnega potniškega prometa. Da so cene LPP previsoke je kot problem ocenilo več 25% respondentov kar predstavlja 9% porast odgovorov glede na leto 2009. Problematika previsokih cen LPP v letu 2012 predstavlja peti najbolj opazen problem v mestu, kar je do določene mere možno pojasniti z dvigom cen storitev LPP v letu 2011 in veliko pomembnostjo teh storitev za določen segment populacije (npr. starejše in pogoste uporabnike LPP). Z dvigom cen so te populacije tudi bolj obremenjene s stroški za prevoz po mestu.

### Vprašanje 1.2 KAKO POGOSTO UPORABLJATE JAVNI PREVOZ?



Iz odgovorov anketirancev je očitno, da obstoječ sistem javnega prevoza ne funkcioniira optimalno in temu ustrezno je njegova raba precej omejena. Ker so potrebe prebivalcev usmerjene k iskanju bolj fleksibilnih in časovno diferenciranih oz. časovno čim bolj razpoložljivih prevoznih sredstev, navkljub višjim cenam relativno pogosto izbirajo tudi taksi storitve (med letoma 2008 in 2012 je uporaba teh v porastu), ki jim omogočajo hitro, preprosto in 24 urno razpoložljivost. Zanimivo je, da navkljub nekaterim izboljšavam sistema LPP ni opazen bolj jasen premik k večji uporabi LPP oz. odgovori anketirancev kažejo pretežno identično situacijo pogostosti uporabe LPP kot pred štirimi leti. Nekoliko je narasla uporaba LPP na relacijah medkrajevnih - regionalnih voženj, vendar je potrebno omeniti da gre za relativno majhen in manj opazen obseg sprememb. Raba medkrajevnih avtobusov in vlakov je s splošnega vidika zelo redka, kar deloma lahko pojasnujemo predvsem z veliko odvisnostjo od avtomobilskega prometa, deloma pa tudi z razlogi, vidnimi pri vprašanju 1.5, kjer so podane ocene nekaterih storitev javnega prevoza.

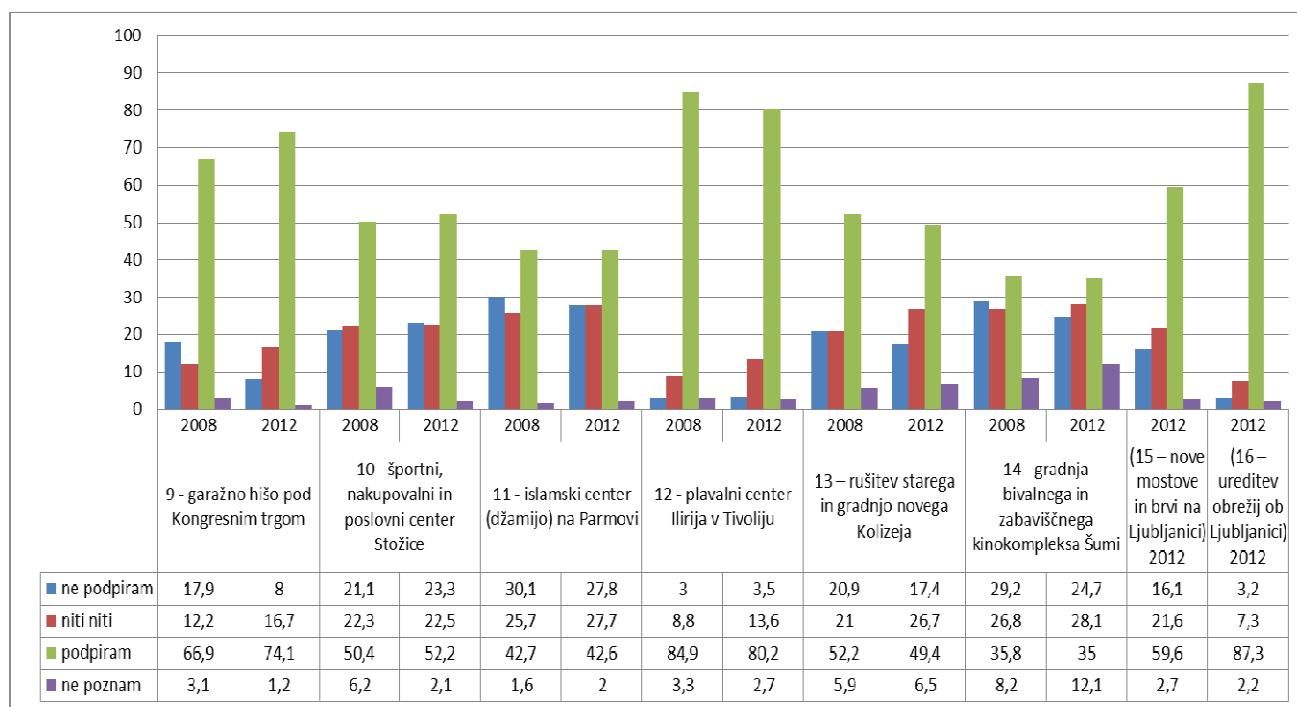
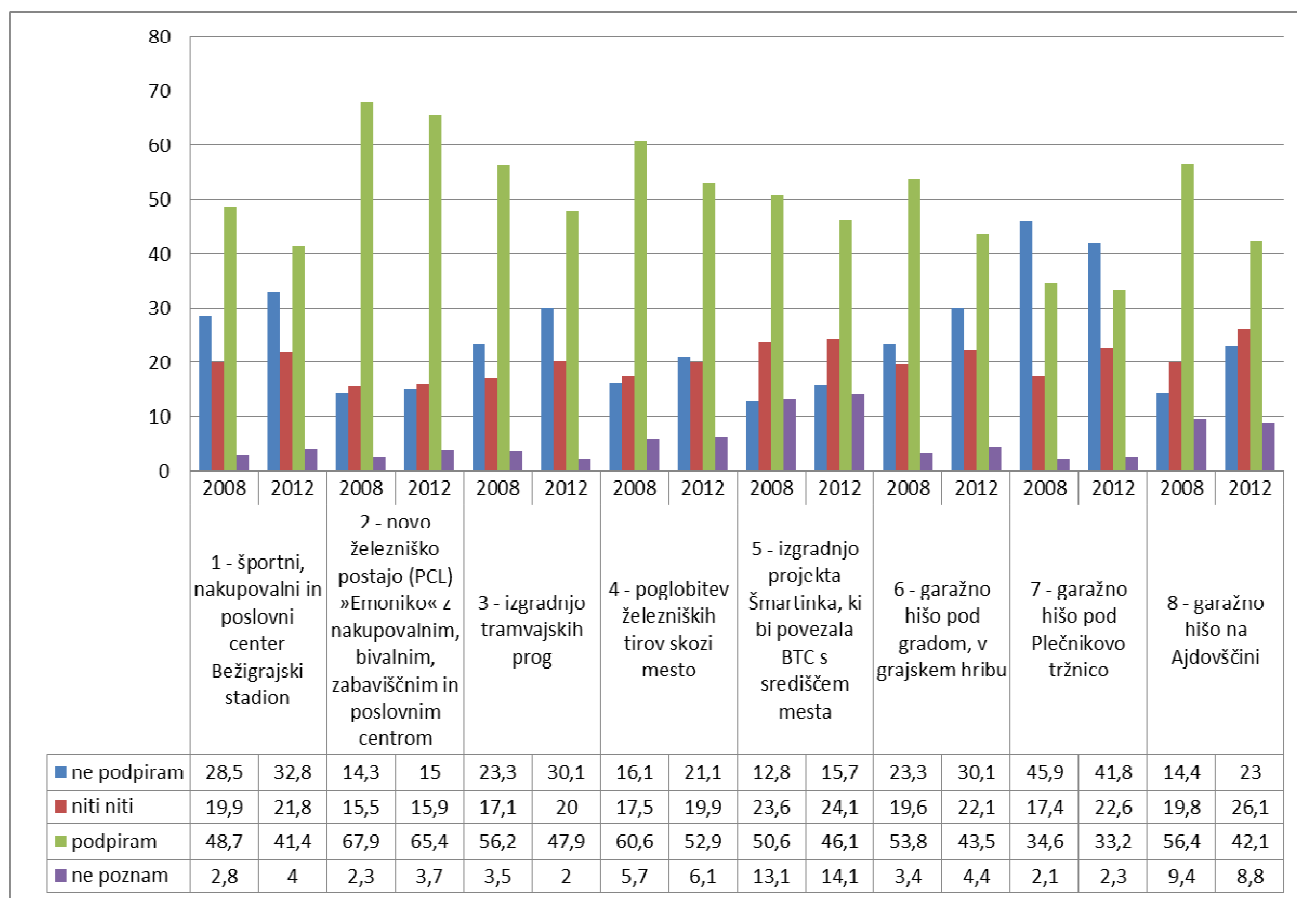
**Vprašanje 1.3 ALI SE VAM ZDI POTREBNO V LJUBLJANI IN LJUBLJANSKI REGIJI:**

Opazna je močna podpora izboljšavam v skoraj vseh navedenih kategorijah, najbolj pa izstopa izražena želja po boljše urejenem omrežju (mestnih, pa tudi regionalnih) kolesarskih poti, kar zopet nakazuje na veliko potrebo po izboljšanju pogojev za rabo koles v mestu. Hkrati je zanimivo in zgovorno, da je podpora uvedbi tramvaja sorazmerno majhna v odnosu na ostale kategorije, in da se je ta podpora v letu 2012 celo nekoliko zmanjšala, kar lahko pojasnujemo predvsem s kontekstualnimi okoliščinami (prisotnost močnih medijskih reprezentacij o trenutnem kritičnem stanju v globalni ekonomiji) in zavedanjem anketirancev o velikih ekonomskih vložkih, ki bi bili potrebni za izpeljavo takega projekta.

Razlike med raziskavama v letih 2009 in 2012 kažejo, da je naklonjenost izboljševanju infrastrukture in posledično večjim investicijam skoraj v vseh kategorijah za soroden delež upadla, kar podobno lahko razlagamo s povečano medijsko prezenco diskurza o javnofinančnem primanjkljaju in nenaklonjenostjo dodatnega investiranja sredstev v partikularna področja. Edina izjema je v tem kontekstu urejanje kolesarskih poti, kjer ostaja podpora skoraj enaka, podpora ureditvi omrežja regionalnih kolesarskih poti pa je celo večja kot v prejšnji raziskavi.



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



\* Dikcija pri odgovoru 9 se je v letu 2012 spremenila v "že zgrajeno garažno hišo pod Kongresnim trgom".

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

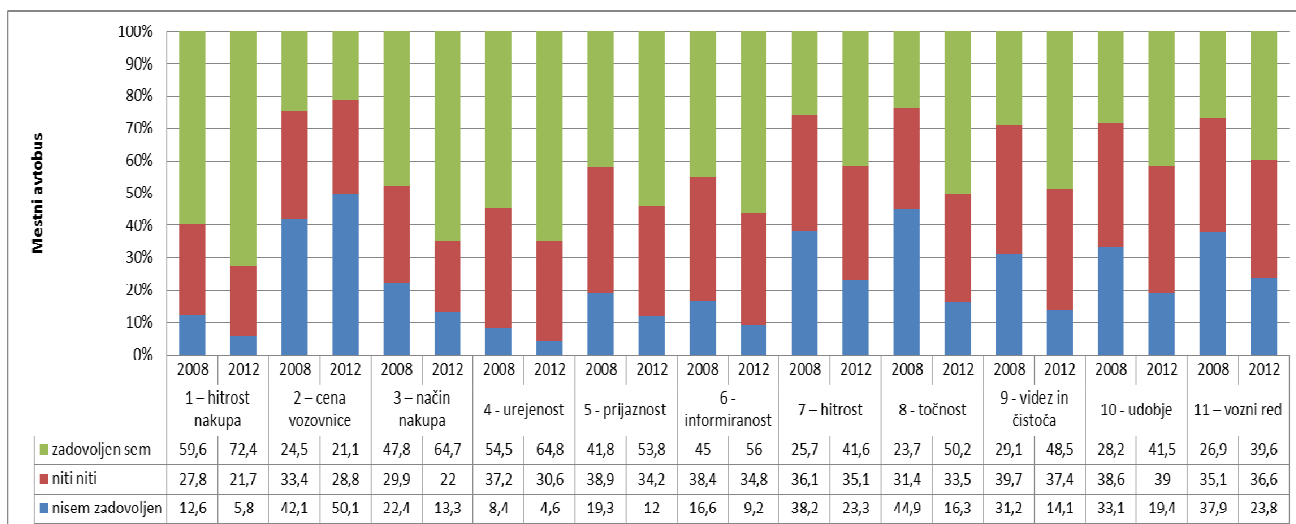
Najvišjo podporo sicer uživa izgradnja plavalnega centra, zelo visoko pa se vrednotita tudi izgradnja nove železniške postaje ter spremljajočega kompleksa in poglobitev železniških tirov skozi mesto. Oba posega sta napovedana v ambientalno nekoliko manj privlačnih delih mesta in sta kot taka razumljena tako kot funkcionalen in estetski napredek. Izredno močno podporo v komplementarnem registru ima tudi deloma že izvedena ureditev obrežij ob Ljubljani.

Ostale razlike med rezultati v raziskavah 2009 in 2012 je mogoče pojasnjevati s podobno argumentacijo kot je bila uporabljena tudi pri vprašanju 1.3. Nameravane investicije in projekti imajo namreč v letu 2012 imajo zaradi kontekstualnih (medijskih, ekonomskih) okoliščin nekoliko manjšo podporo, izjema je le že izpeljan projekt garažne hiše pod Kongresnim trgom ter športni, nakupovalni in poslovni center Stožice. Relativno majhen padec podpore je zaznati še pri novi železniški postaji in rušitvi ter novi gradnji Kolizeja, torej dveh projektih, ki sta prav tako že v teku. Relevantne razlike ni v odnosu do gradnje islamskega centra, kar odseva zmanjšano intenzivnost medijskih reprezentacij o navedenem projektu, ter pri kinokompleksu Šumi, ki ostaja relativno nepoznan širšemu krogu anketirancev.

#### Vprašanje 1.5 **OCENITE KAKO STE ZADOVOLJNI Z:**

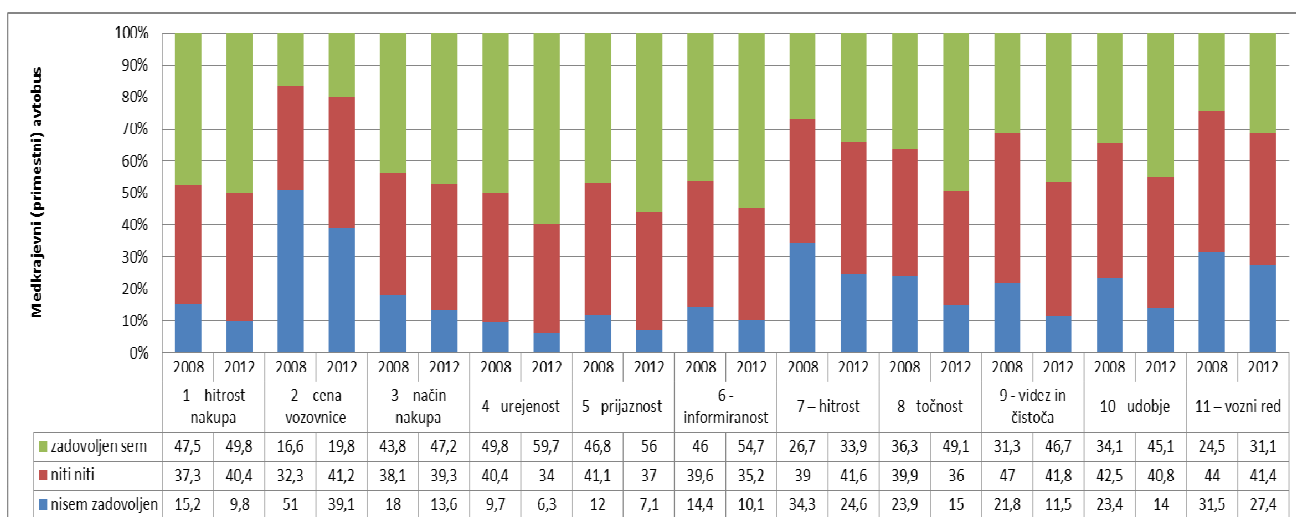
Kljub temu da smo v odgovorih anketirancev v manjši meri zaznali posamezne negativne značilnosti storitev javnega prevoza, je potrebno poudariti, da z generalnega vidika anketiranci relativno dobro ocenjujejo prevozne storitve mestnih avtobusov, medkrajevnih (primestnih) avtobusov in vlakov. Večina storitev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

## CIVITAS Elan – measure 4.1



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

V raziskavi iz leta 2012 je na vseh področjih jasno razvidno povečanje stopnje zadovoljstva uporabnikov storitev LPP, ki so odgovarjali na vprašalnik. Pri tem velja izpostaviti predvsem dve točki. Prva je močno izboljšana percepcija točnosti LPP, kar lahko povežemo tudi s projekti kot so elektronski prikazovalniki ter raznimi aplikacijami za računalnike in mobitele, ki omogočajo bolj transparenten vpogled v tekočo situacijo glede prihoda avtobusa. Druga točka pa je že v letu 2008/2009 izstopajoče nezadovoljstvo glede cene prevozov zaradi relativno pogosto rastoče cene vozovnic – to je tudi edina točka, kjer se je zadovoljstvo v letu 2012 zmanjšalo.

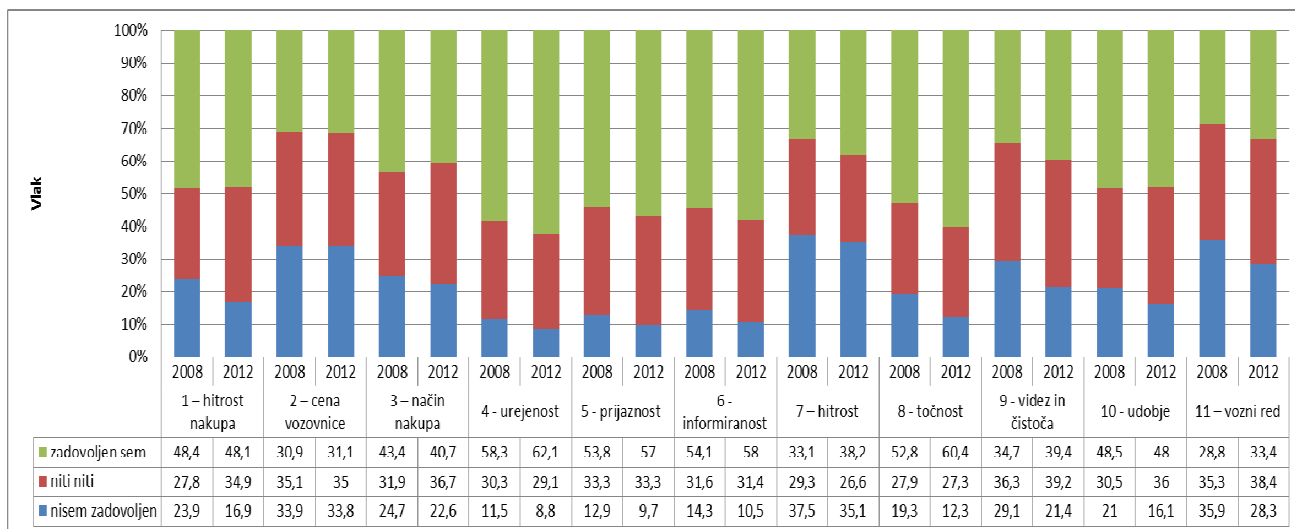


Podobne pomanjkljivosti, kot so bile zaznane v primeru storitev mestnega avtobusa (hitrost, vozni red) so prisotne tudi pri medkrajevnem (primestnem) avtobusu. Za odtenek so močnejše

## CIVITAS Elan – measure 4.1

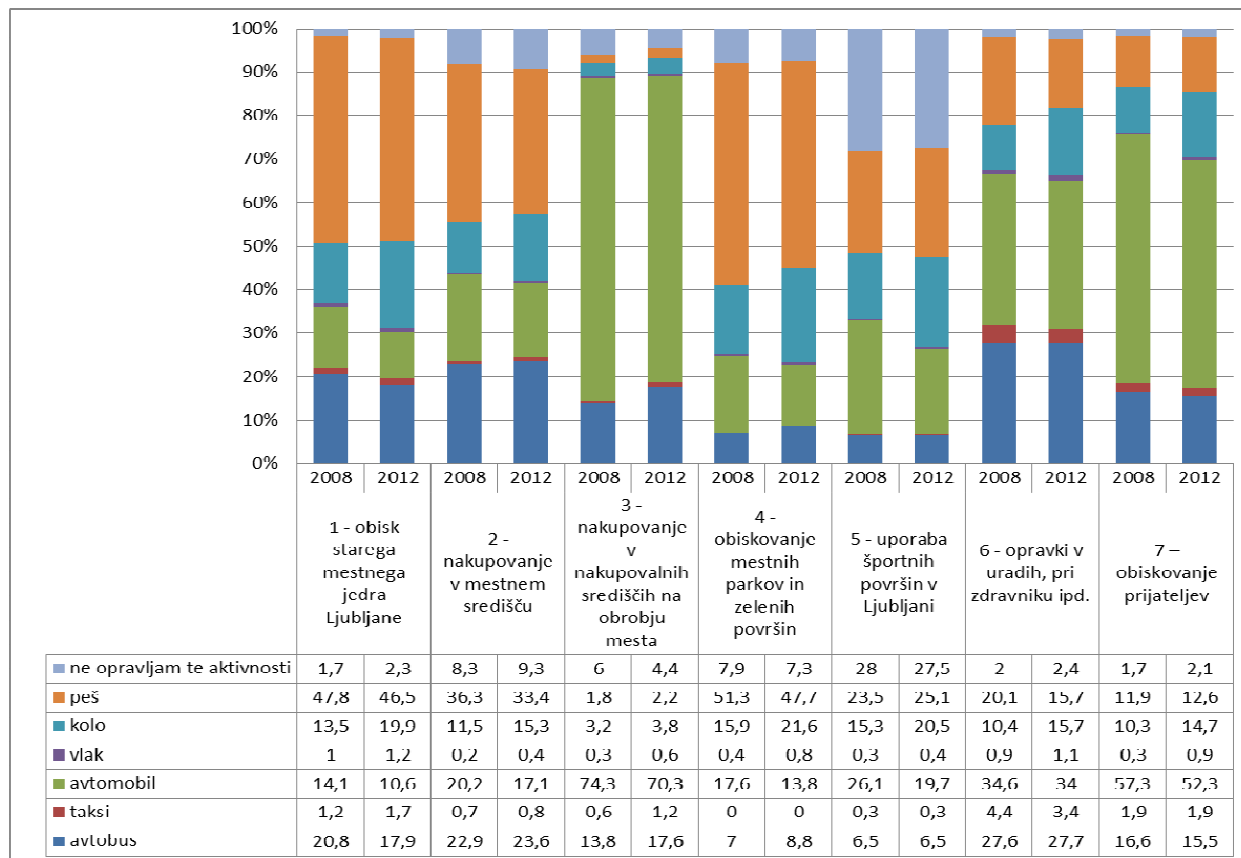
izražene neprimerne cene vozovnic, kjer pa se je situacija v letu 2012 relativno izboljšala. Sorazmerno majhne spremembe pri izboljševanju in promociji regionalnega javnega potniškega prometa se kažejo tudi pri relativno manjšem dvigu zadovoljstva uporabnikov medkrajevnih (primestnih) avtobusov v primerjavi z mestnimi avtobusi LPP.

Vsi problemi, ki so navedeni v primeru mestnih in primestnih (medkrajevnih) avtobusov se zdijo še najmanj poudarjeni v primeru vlaka, katerega uporabnost pa je v okviru mestnega prometa zaradi manjšega števila postajališč in infrastrukturnih omejitev precej zmanjšana. Relevantnih in indikativnih razlik med letoma 2008/2009 in 2012 ni opaziti.



### 3.2 PROMET IN FUNKCIONALNOST

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



Po odgovorih sodeč se navedene aktivnosti ločijo v tri skupine. Za nakupovanje na mestnem obrobju ter obiskovanje prijateljev se pretežno uporablja avtomobilski prevoz, katerega raba pa se je v obdobju med 2009 in 2012 rahlo zmanjšala – pri obiskovanju prijateljev v prid kolesa, pri nakupovanju na obrobju pa v prid avtobusa (raba avtobusa se je v tej skupini povečala za približno 5%). Nekoliko zmanjšana raba avtomobila pri teh opravkih, ki so močno vezani oz. odvisni od avtomobilskega prevoza sicer ne dosega prelomnih točk, ki bi kazala na radikalne spremembe oblik mobilnosti v mestu, je pa vseeno indikativna glede splošnega trenda daljnoročnih sprememb mobilnosti ob nadaljnjem razvijanju trajnostnih prometno-razvojnih smernic.

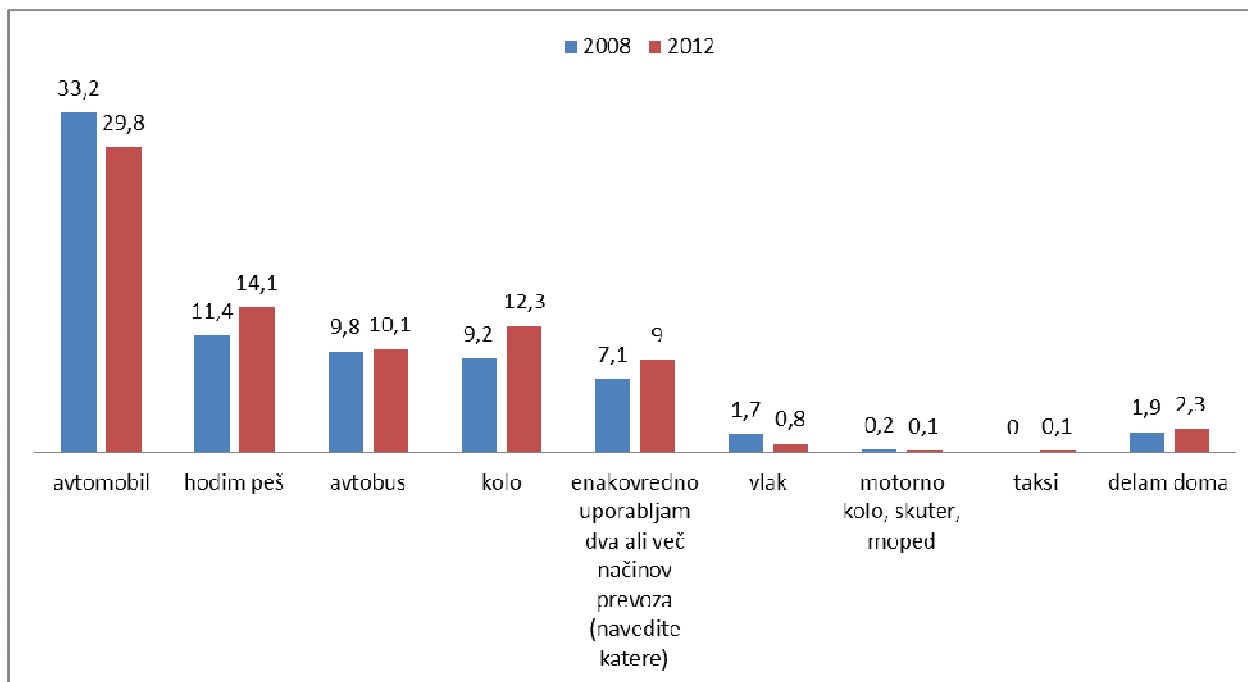
Ta se kaže tudi v drugi skupini opravkov, kjer je raba prometnih sredstev bolj enakomerno porazdeljena – uporaba športnih površin ter opravi pri uradih, zdravnikih in podobno. Pri uporabi športnih površin je med 2009 in 2012 spet prišlo do manjših sprememb (dobrih 5%) v smislu prehoda iz avtomobila na kolo, pri opravkih pri uradih ter zdravniku pa je prišlo do porast pri uporabi kolesa predvsem na račun peš hoje. Uporaba avtomobila se v tem kontekstu ni vidno zmanjšala.

V tretjo skupino lahko umestimo opravila, ki so vezana na lokacijo v centralnem delu mesta – obisk starega mestnega jedra Ljubljane, nakupovanje v mestnem središču in obiskovanje mestnih parkov in zelenih površin. V teh primerih je povsod prišlo do povečane uporabe kolesa (približno 6 oz. 4 odstotkov več respondentov v letu 2012 v primerjavi z letom

2008/2009) in nekoliko zmanjšane uporabe avtomobila (približno 3-4 odstotno zmanjšanje uporabe avtomobila). Predpostavljamo lahko, da je pri teh opravilih bila uporaba avtomobila že prej nekoliko reducirana oz. manj prisotna kot pri drugih opravilih in se je vrsta ukrepov, ki so se pojavili v vmesnem obdobju (zvišanje parkirnin, zaprtje dodatnih delov mestnega jedra) ni dotaknila toliko kot drugih vrst prevoza.

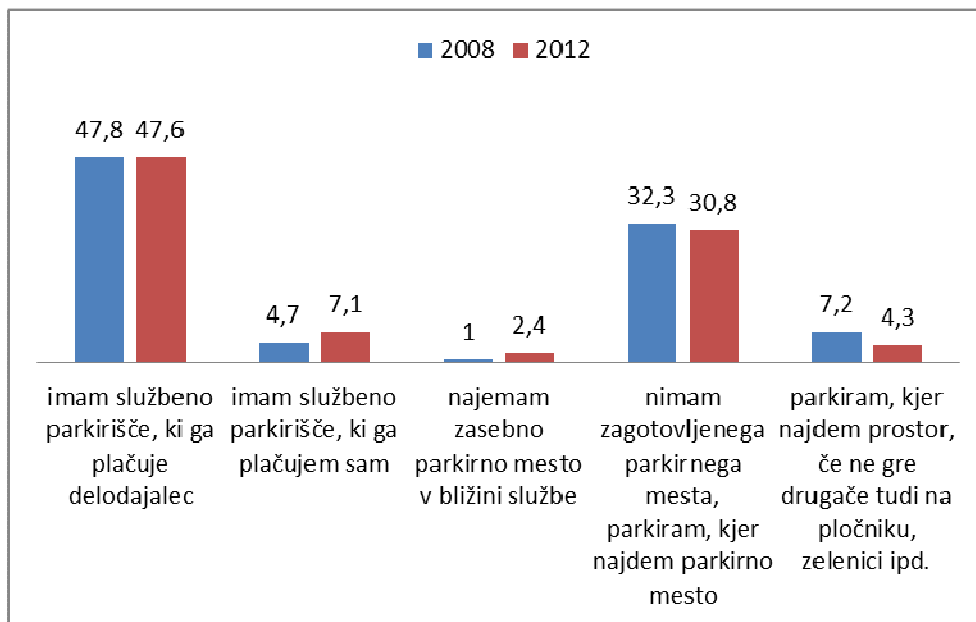
Z drugimi besedami, uporaba avtomobila za različne aktivnosti v mestnem centru se lahko zmanjša le v manjši meri. Več maneverskega prostora za tovrstno zmanjšanje je pri drugih opravilih oz. pri dejavnostih, ki so locirane v širšem območju mesta. V tem smislu je razmeroma slabo izkoriščen LPP, saj šibka rast (in za nekatere aktivnosti celo upad) rabe kaže sorazmerno majhno učinkovitost LPP in nakazuje na potrebo po spremembah v mestni mobilnosti in izboljšanju generalne rabe LPP v mestu. Prav tako je pomembno omeniti trend rasti uporabe koles in v prejšnjih vprašanjih zaznane problematizacije pogojev njegove rabe in podpore izboljšavam infrastrukture na tem področju.

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



Za prihod na delo oz. v šolo skoraj velika večina anketirancev uporablja avtomobil, iz česar se da sklepati na določeno mero »nezaupanja« do ostalih načinov prevoza, predvsem z vidika zahtevane točnosti in hitrosti, ki jo zahtevajo dnevne delovne migracije. Vseeno pa je tovrstni način prevoza po meritvah iz leta 2012 upadel za približno desetino (3,5%), medtem ko je najbolj izrazit porast opazen pri rabi koles (3,1%). Podobno kot pri vprašanju 2.0 (druge aktivnosti) tudi pri vprašanju 2.1 (prevoz na delo) uporaba avtobusa in drugih sredstev prevoza stagnira.

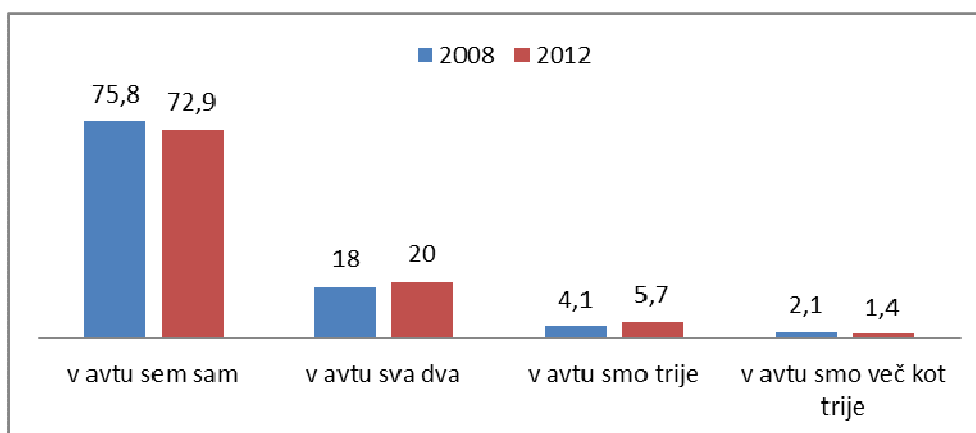
***Vprašanje 2.2.1* ALI IMATE NA DELOVNEM MESTU ZAGOTOVLJENO PARKIRIŠČE ZA VAŠ AVTOMOBIL?**



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

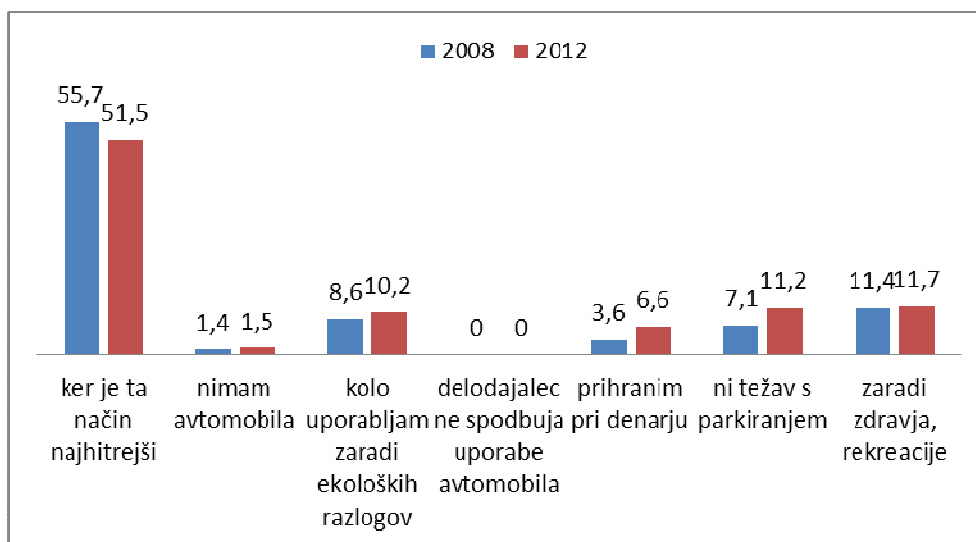
Odgovori na vprašanje 2.2.1 kažejo, da je raba avtomobila za vožnjo na delovno mesto dobro podprta tudi s strani delodajalcev, ki skoraj polovici vprašanih zagotavljajo parkirno mesto. Tretjina vprašanih, ki si vedno znova sama išče parkirno mesto je evidenten razlog, zakaj je tako močno problematizirano področje parkiranja v mestu. Rigorozna politika kaznovanja nepravilnega parkiranja je verjetno razlog, zakaj je pri tem vprašanju edino opazno manjše odstopanje oz. malenkostno zmanjšanje odstotka vprašanih, ki parkirajo na tistih površinah, ki jih naključno najdejo.

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



Odgovori na vprašanje 2.2.2 kažejo precej zaskrbljujočo prakso, da se v avtu ljudje pretežno vozijo sami. Ob ustreznih ukrepih, se tu kažejo veliki potenciali za zmanjševanje zastojev, onesnaženosti ter problemov s parkiranjem brez posebnih infrastrukturnih posegov, katere bi nadomestila večja ekološka, solidarnostna ter nenazadnje stroškovna ozaveščenost uporabnikov avtomobilov. Alternativne prakse, ki se tu ponujajo naj bi bile osredotočene predvsem na koncepte car-sharinga in car-poolinga kot primera »pozitivne vzpodbude« oz. »privlačnostnega faktorja« (pull factors), ter morda specifične oblike obdavčevanja takšnega načina mestne vožnje kot ukrep negativne oz. »prisilne vzpodbude« (push factors). Opažene spremembe med letoma 2008/2009 in 2012 so relativno blage in jih lahko pojasnujemo predvsem specifičnim kontekstualnim okoliščinam tj. poslabšani gospodarski situaciji in posledično nekoliko bolj ekonomični rabi avtomobila, ki pa je še vedno izrazito individualna.

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



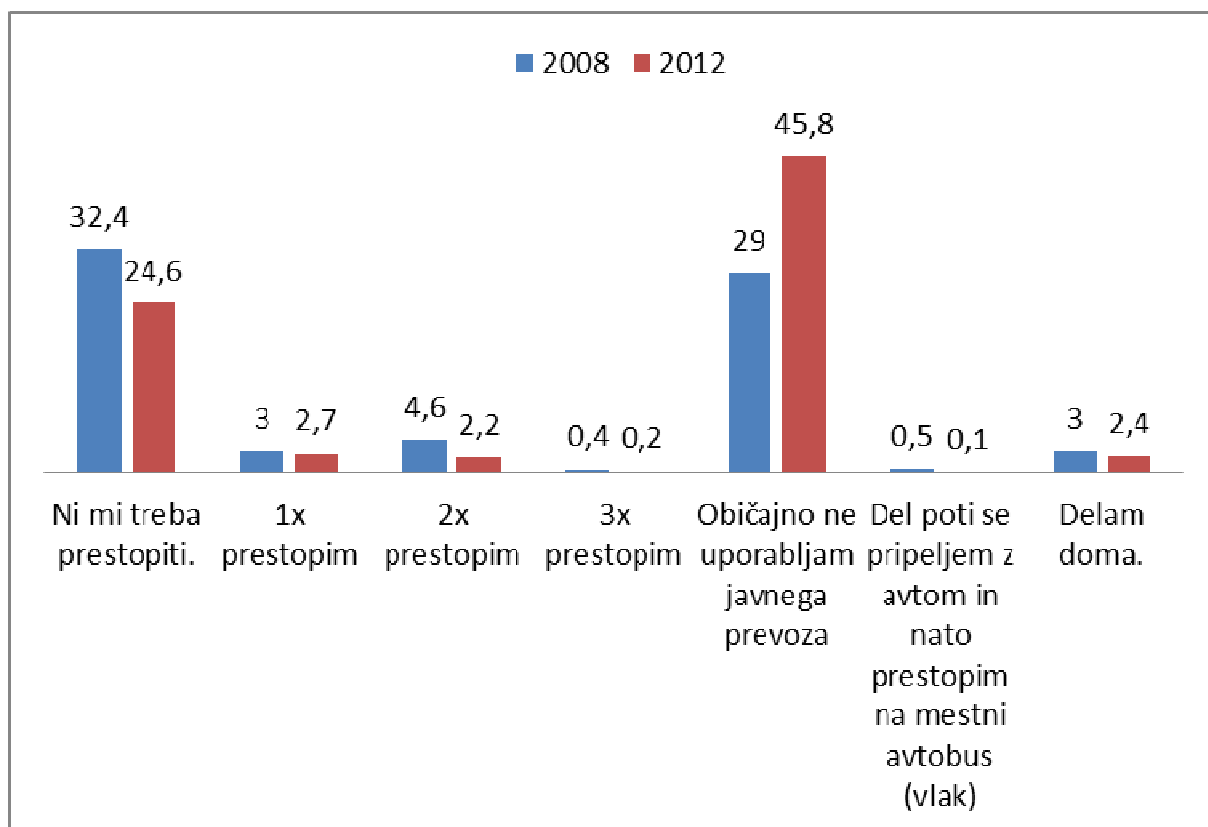
Vprašanje 2.2.3 je podvprašanje vprašanja 2.2. Na navedeno podvprašanje so odgovarjali le anketiranci, ki za prihod na delo (v šolo) običajno uporabljajo kolo.

Tudi to vprašanje kaže na že večkrat omenjene neizkoriščene potencialne, ki jih ima raba kolesa v mestnem prometu Ljubljane, saj se kaže kot odgovor na enega najbolj izpostavljenih problemov ostalih vrst prevoza – hitrost. Razlike med 2009 in 2012 potrjujejo ugotovitve predstavljene v prejšnjih vprašanjih – parkiranje in vožnja z avtomobilom v Ljubljani sta zaradi kazni, cen parkiranja in bencina ter, z izjemo dragih parkirnih hiš, zmanjšanega števila prostih parkirnih mest na zunanjih površinah v mestu, postala še bolj problematična. To kažejo tudi odgovori na vprašanje 2.2.3, ki bi ob ustreznih promocijskih strategijah lahko predstavljali potencialne »push« faktorje k še večji rabi koles v mestu.

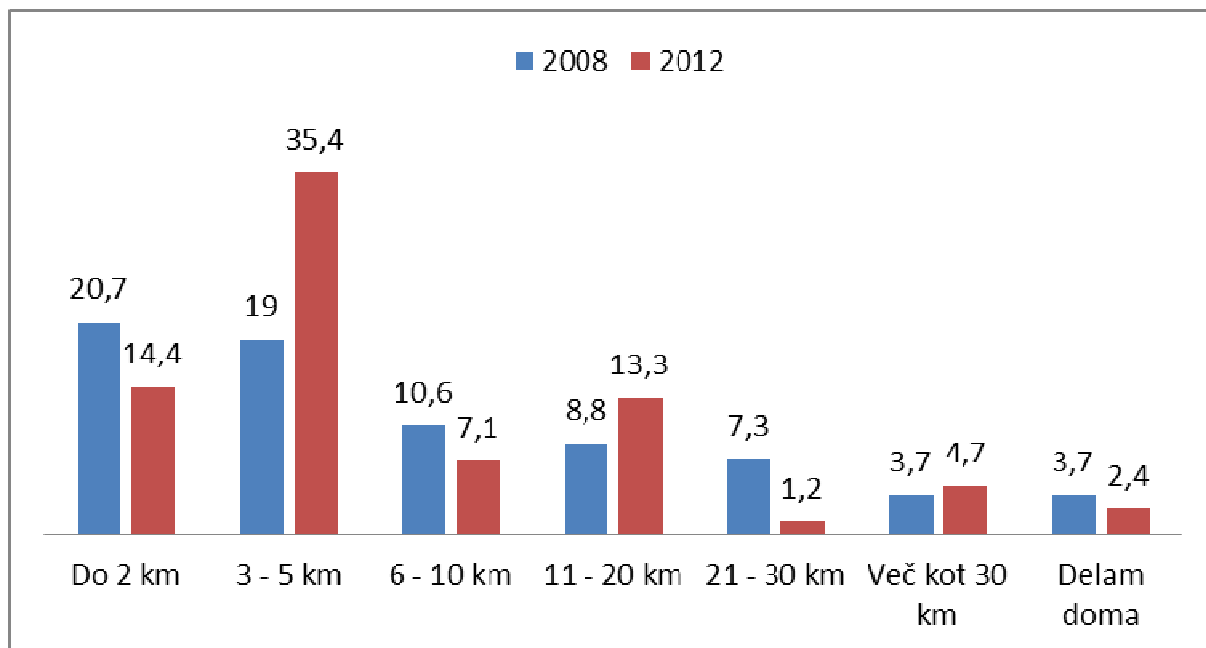


Vprašanje 2.3 KOLIKOKRAT MORATE PRESTOPITI PRI VOŽNJI NA DELO (V ŠOLO)?

Infrastruktura ter shema prog Ljubljanskega javnega prevoza znotraj mesta je po mnenju anketirancev relativno dobro postavljena, saj večina obstoječih uporabnikov LPP ne prestopa z ene proge na drugo. Z vidika obstoječih uporabnikov ni posebne potrebe po izboljšavah oz. uvajanju tangencialnih linij z vidika zmanjševanja porabe časa pri gibanju z enega konca mesta do drugega. Vsekakor pa lahko domnevamo da se bo ob poskusih povečanja uporabnikov LPP diferencirala tudi struktura uporabnikov, pri čemer se bo avtomatično sprožilo tudi vprašanje uvajanja dodatnih (tangencialnih) prog, novih prometnih storitev in infrastruktur ter prestopnih sistemov za potnike. Ti sodeč po rezultatih iz leta 2012 manj uporabljajo LPP kot pred tremi leti. Omenjeni zgolj navidez radikalen upad lahko pojasnujemo s pomočjo podatkov, ki nakazujejo na povečevanje pomembnosti drugih oblik prevoza (npr. kolo), nekoliko boljši izrabi avtomobila (npr. večje število potnikov) in drugimi mikro-spremembami na ravni prometa, kljub temu pa je navedeni upad uporabe LPP v luči nove mobilnostne agende lahko zaskrbljujoč pojav.

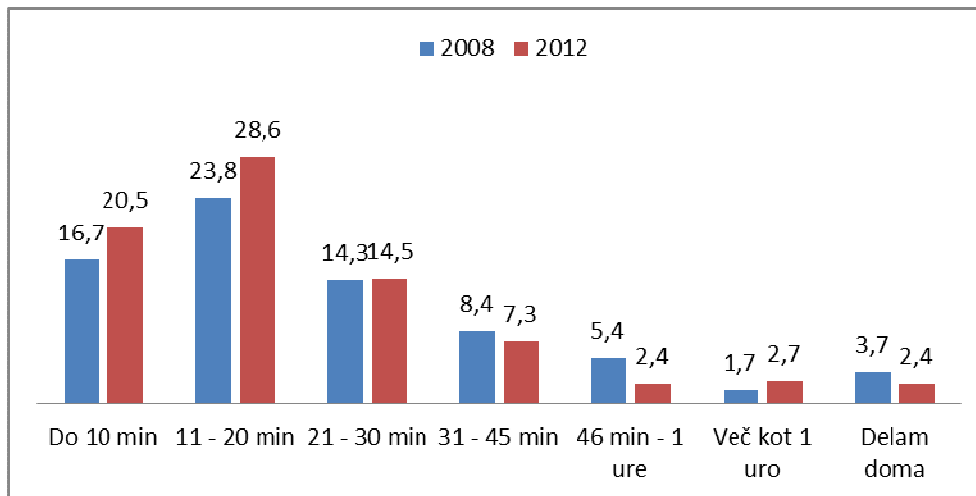


**Vprašanje 2.4 KAKO DALEČ JE OD VAŠEGA STALNEGA BIVALIŠČA DO KRAJA ZAPOSLOTITVE (ŠOLE)?**



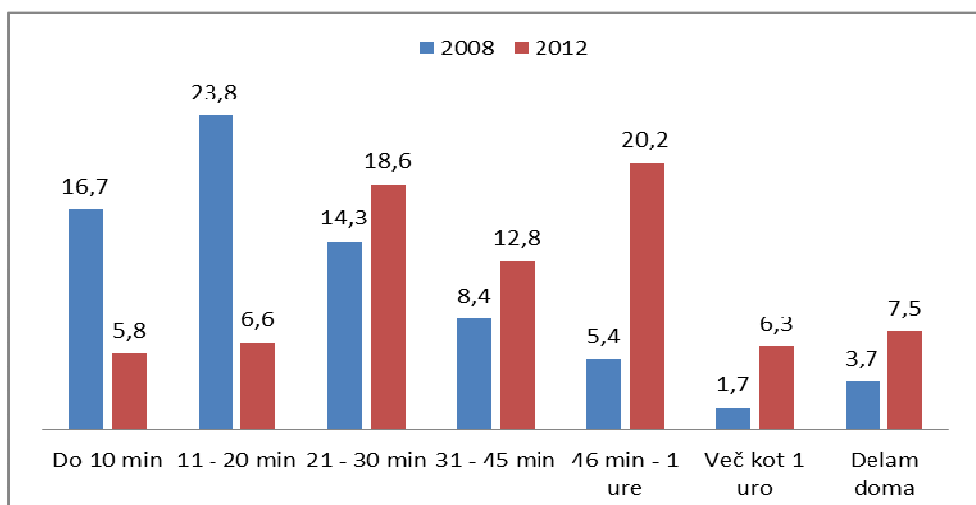
Velika večina anketirancev ima od doma do kraja zaposlitve/šole zelo kratko razdaljo (do 2 oz. 5 km). Če združimo kategoriji anketirancev v oddaljenosti do 5 km z tistimi, ki delajo doma je skupni delež te skupine kar 43,4 % v letu 2008/2009 in 52,2 % v letu 2012. Ko v celotni skupini anketirancev upoštevamo še nezaposlene (upokoјence) ter brezposelne, lahko sklepamo da je pogostost uporabe avtomobila in prisotnost življenjskega stila vezanega na avtomobilski prevoz res močna med anketiranci. Za te relativno kratke razdalje se namreč zdi namesto avtomobila neprimerno bolj smiselna uporaba alternativnih prevoznih sredstev; tako z vidika posameznika kot tudi za mesto intenzivna uporaba avtomobila pomeni ekonomsko, ekološko in tudi časovno vse bolj nesmotrno dejavnost, ki pa je utemeljena na določenih družbeno-kulturnih elementih (vrednotah, statusu ipd.).

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



Navkljub odgovorom anketirancev iz vprašanja 1.1, ki so sugerirali da jih v prometni ureditvi Ljubljane najbolj motijo gneča in prometni zastoji, se v vprašanju 2.5 izkaže, da gre v precejšnji meri predvsem za »psihološki moment« oz. način percepcije zastojev z zelo majhnimi časovnimi intervali. Odgovori anketirancev v vprašanju 2.5 namreč kažejo, da je poraba časa za prihod na delo (v šolo) sorazmerno nizka in ima Ljubljana s tega vidika še vedno zelo ugodno shemo časovne porabe za prevoz in prometne storitve. Sicer pa razlike v porabi časa med letoma 2009 in 2012, ki so nekoliko narasle, pretežno korelirajo z večjo oz. drugače razporejeno oddaljenostjo delovnih mest med tokrat anketirano populacijo (vprašanje 2.4).

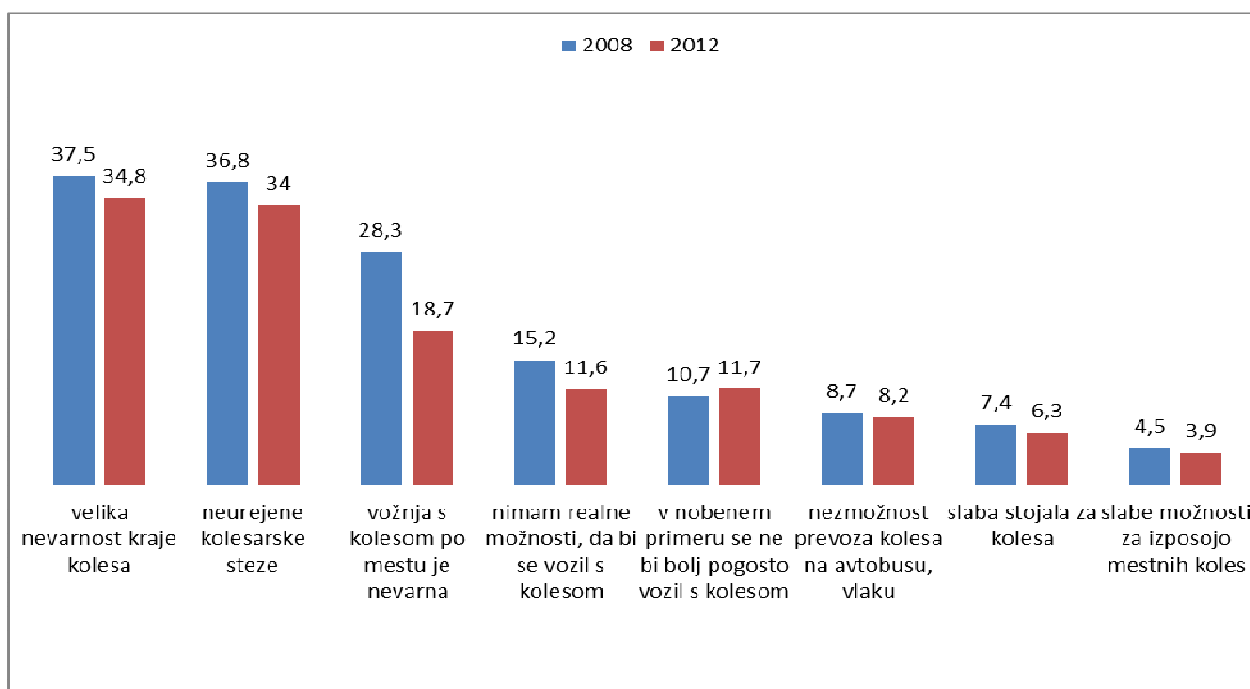
**Vprašanje 2.6 NAJVEČ KOLIKO ČASA BI SE BILI PRIPRAVLJENI VOZITI V SLUŽBO V ENO SMER, ČE BI S TEM BISTVENO NAPREDOVALI ALI IZBOLJŠALI SVOJE DOHODKE?**



Odgovori iz vprašanja 2.6 so se v letu 2009 skladali z odgovori v vprašanju 2.5 in so kazali nizek prag tolerance v odnosu na porabo časa za prevoz na delo (v šolo). Anketiranci niso bili

pripravljeni bistveno spreminjati svoje časovne porabe oz. povečevati razpona časa, ki ga porabijo za prihod na delo. A ob primerjavi podatkov iz prejšnjih raziskav (npr. Vrednote prostora 2004), smo lahko kljub temu ugotavljali, da se pripravljenost na širitev porabe časa postopoma povečuje. Ta trend se očitno nadaljuje in pripravljenost na večjo porabo časa za prihod na delo je v rezultatih za 2012 bistveno drugačna oz. precej večja kot pred tremi leti. Predpostavljamo lahko da so k temu trendu nedvomno veliko prispevale kontekstualne okoliščine (gospodarska kriza in posledično slabša finančna situacija mnogih gospodinjstev) in procesi suburbanizacije, ki so vplivali na večjo naklonjenost anketirancev do daljših dnevnih delovnih migracij.

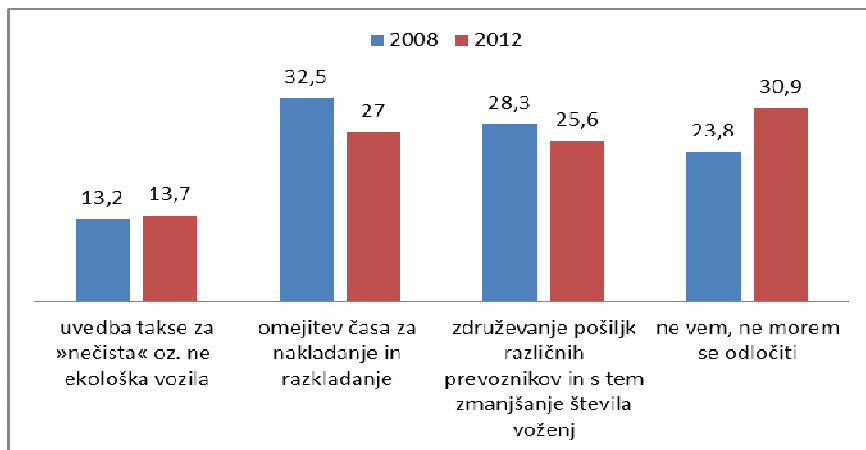
***Vprašanje 2.7* KATERI SO NAJPOGOSTEJŠI RAZLOGI, DA SE NE ODLOČITE ZA VOŽNJO S KOLESOM PO MESTU:**



Iz odgovorov je razvidno, da za večjo rabo koles v mestu manjka predvsem urejene kolesarske infrastrukture tj. varna parkirišča ter bolj varovane, dosledneje nadzorovane in jasneje definirane kolesarske poti. Odgovori anketirancev kažejo, da bi bilo mogoče z relativno malo posegi oz. dokaj majhnimi infrastrukturnimi vložki doseči opazno izboljšanje pogojev za kolesarjenje v mestu. Opazen napredek se med 2009 in 2012 kaže pri varnosti vožnje s kolesom, kar lahko pripišemo predvsem omejevalni politiki v odnosu do avtomobilov ter razširitvi mreže kolesarskih stez, ki pa očitno še vedno ne zadostuje pričakovanjem uporabnikov.

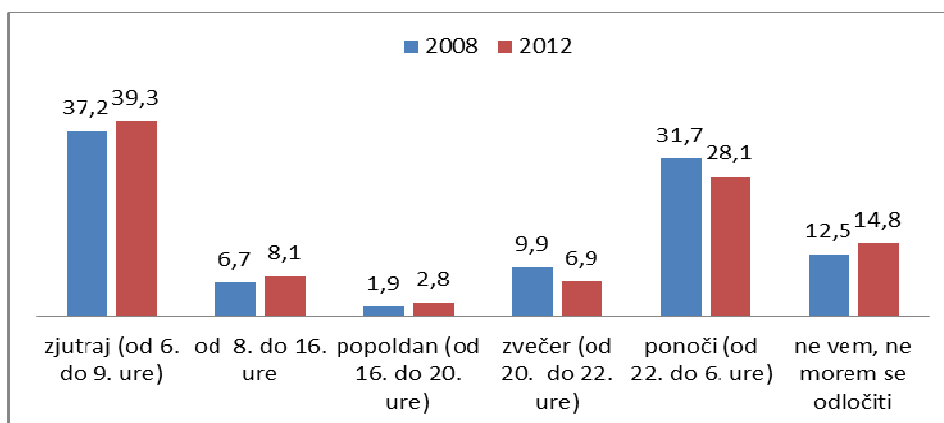
### 3.3 DOSTAVNI PROMET

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



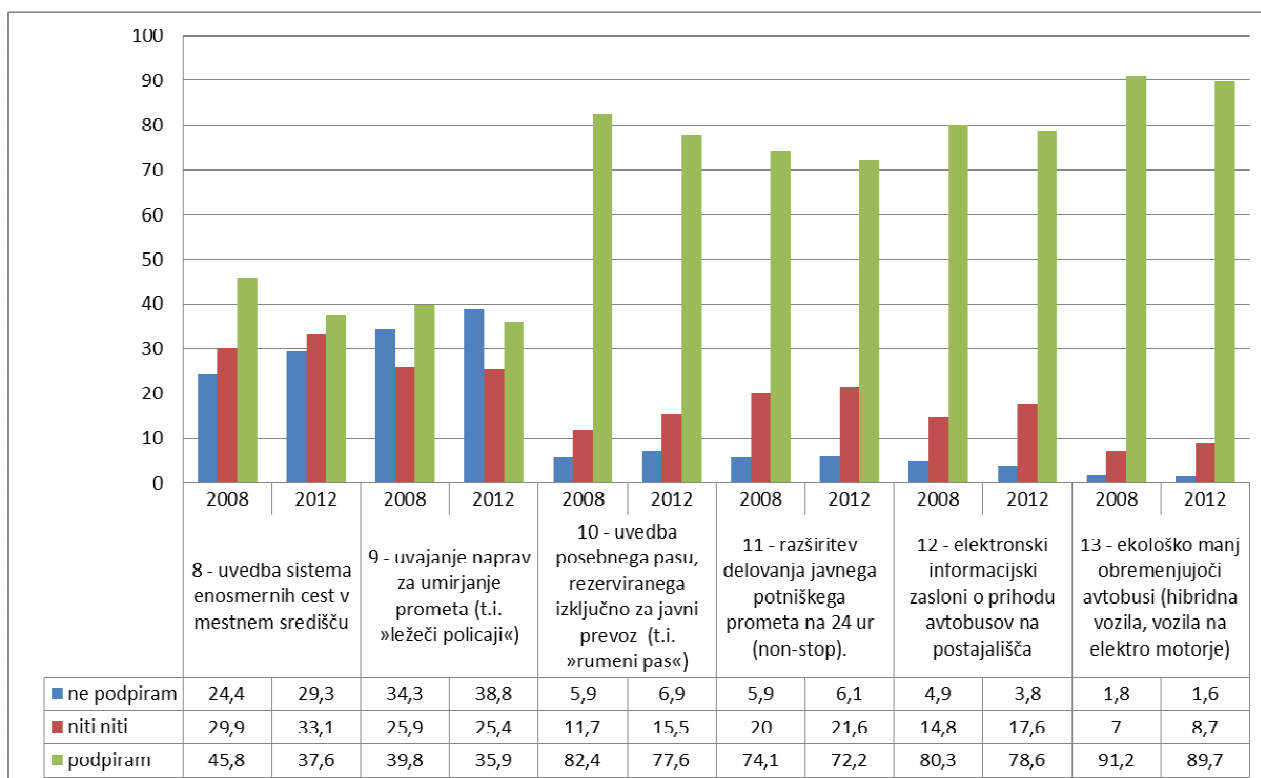
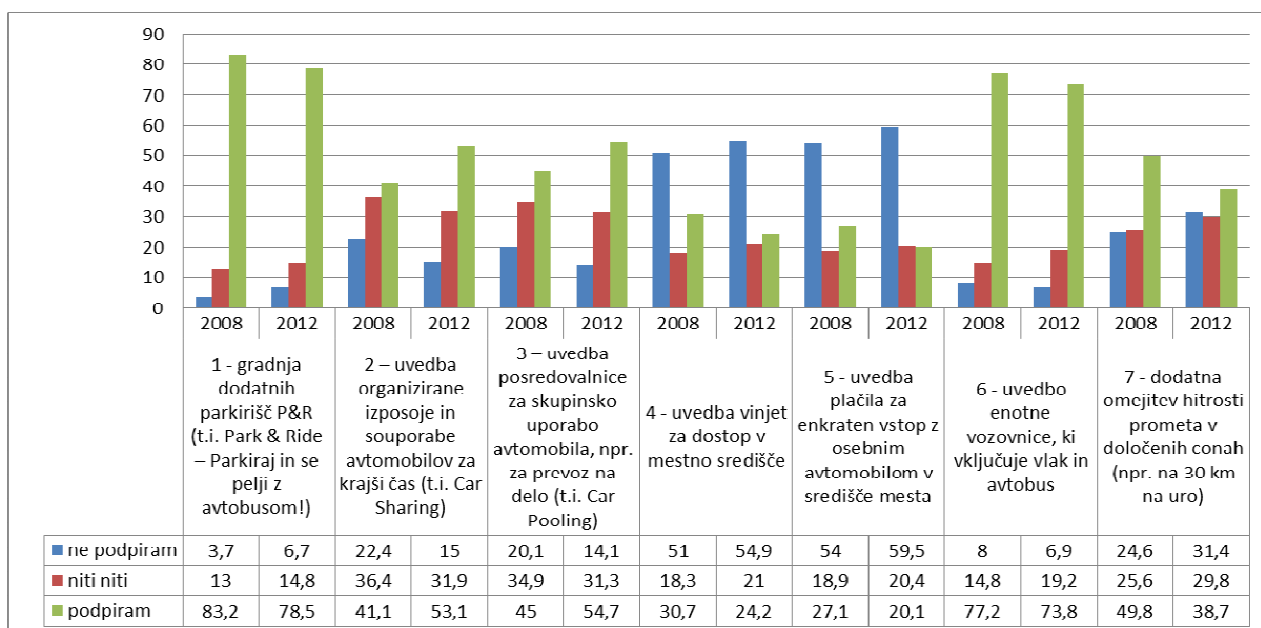
Zaradi izrazite specifičnosti in zahtevnosti vprašanja morda velja izpostaviti le to, da ni posebno izrazite podpore uvedbi takse za »nečista« oz. ne-ekološka vozila, kar je še en vidik zelo pro-avtomobilistično usmerjene kulture. Ostali odgovori anketirancev so ne glede na leto raziskave približno enakomerno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

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



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

## 3.4 IZBOLJŠANJE DELOVANJA JAVNEGA PROMETA – UKREPI CIVITAS ELAN

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

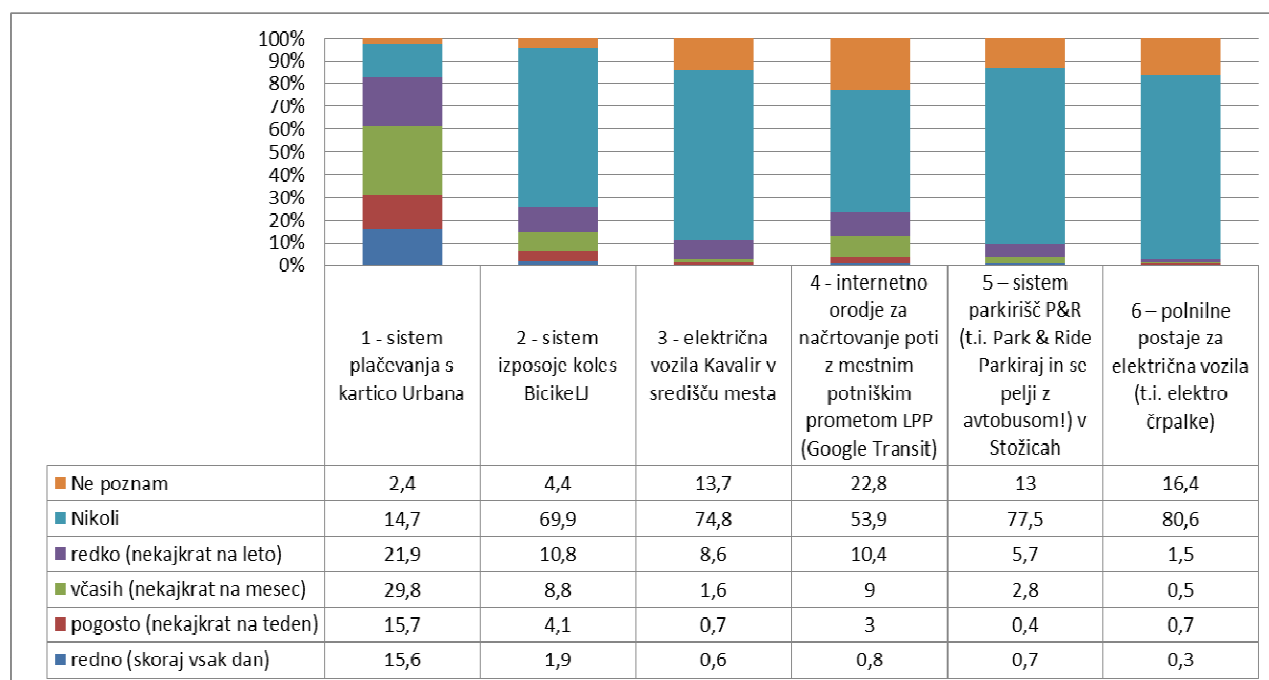
\*Dikcija pri vprašanju 12 je bila v letu 2012 »uvajanje dodatnih elektronskih informacijskih zaslonov o prihodu avtobusov na postajališča«, pri vprašanju 13 pa »uvajanje ekološko manj obremenjujočih avtobusov (hibridna vozila, vozila na elektro motorje)«.

Za prometno razbremenitev središča načeloma velja visoka podpora. Pri zagovarjanju sprememb v prometni ureditvi Ljubljane so anketiranci dokaj neselektivni in generalno podpirajo večino ukrepov, kar kaže na veliko željo respondentov po drugačni prometni

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

Razlike, ki so se pojavile pri ponovitvi raziskave v letu 2012 kažejo nekoliko manjšo podporo večini ukrepom razen *car-sharingu* in *car-poolingu*. To lahko interpretiramo na več načinov. Rahlo zmanjšanje podpore ostalim ukrepom lahko pojasnujemo kot splošno zmanjševanje podpore novim obsežnejšim in finančno zahtevnim projektom, (tudi P + R), sploh pa dodatnim omejitvam za uporabo avtomobilov v mestu – ležečim policajem, enosmernim ulicam in morebitnemu plačevanju vstopa v mesto oz. temu namenjenim vinjetam. To bi lahko razložili predvsem kot posledico zavedanja anketirancev o slabšem gospodarskem položaju v primerjavi z letom 2008/2009, deloma pa kot posledico že obstoječih dodatnih finančnih obremenitev, ki so jo bili deležni uporabniki avtomobilov (npr. zvišanje kazni v prometu, cene goriv ipd.). Po drugi strani lahko predpostavljamo da so anketiranci v vmesnem obdobju iz medijev pridobili določene informacije o navedenih konceptih oz. bolje poznajo navedene koncepte kot pred tremi leti in ju zato tudi v nekoliko večji meri bodisi zavračajo ali podpirajo.

#### Vprašanje 4.1 KAKO POGOSTO UPORABLJATE NOVE SISTEME PROMETNE UREDITVE V LJUBLJANI?



\*Vprašanje 4.1 je bilo uporabljeno le v raziskavi iz leta 2012.

Sodeč po odgovorih anketirancev je izmed predstavljenih novih mobilnostnih infrastruktur kartica Urbana daleč najbolj poznana in pogosto uporabljena. Odgovori anketirancev so pričakovani glede na to, da vsaj občasno parkira ali uporablja LPP velika večina uporabnikov mesta. Obenem je potrebno dodati, da je vsaj zaenkrat njen vpliv na intermodalnost prometnih shem zanemarljiv, saj uporaba LPP v deležu vseh voženj stagnira. Do neke mere je Urbana – kot smo na terenu izvedeli od posameznih respondentov - celo potencialno »zaviralni faktor« pri uporabi LPP zaradi problema s polnjenjem, ki je obrobju mesta ter v okoliških krajih zaradi slabše mreže polnilnic oteženo.

Sistem BicikeLJ je v relativno kratkem času pridobil soliden delež vsaj občasnih uporabnikov, predvsem pa si je pridobil tudi visoko stopnjo prepoznavnosti. Prepoznavnost sistema BicikeLJ je opazna tudi pri respondentih iz okoliških krajev, saj celoten delež anketirancev ki tega sistema ne poznajo ne preseže 5 odstotkov. Potrebno je omeniti, da je delež uporabnikov BicikeLJ relativno visok tudi z vidika obstoječe pokritosti mreže sistema oz. dejstva, da ga ni mogoče uporabljati na vseh območjih v mestu (npr. na območju t.i. »Zmajevega repa«), saj je fokusiran pretežno na zagotavljanje voženj po mestnem središču.<sup>3</sup>

Nizka uporaba vozil Kavalir do določene mere preseneča in kaže na nepoznavanje storitve oz. potrebo po dodatni predstavitvi (oglaševanju) te možnosti, saj je število starejših in drugače gibalno oviranih, ki se vsaj občasno gibljejo po mestnem središču in bi jim ta sistem lahko adekvatno služil, neprimerno višje od deleža respondentov, ki ta sistem uporabljajo. Kljub relativno nizki stopnji uporabe sistema P + R v Stožicah, lahko ugotavljamo, da če vzamemo v obzir tudi druge anketne raziskave v okviru projekta CIVITAS Elan, to vprašanje vendarle kaže počasen in gradualen napredek tako pri uporabi kot tudi prepoznavnosti te lokacije v sistemu P + R. Ne glede na to pa je potrebno opozoriti da je v luči deleža respondentov, ki iz okoliških krajev vstopajo v mesto po severni vpadnici, procent rednih uporabnikov vseeno relativno nizek.

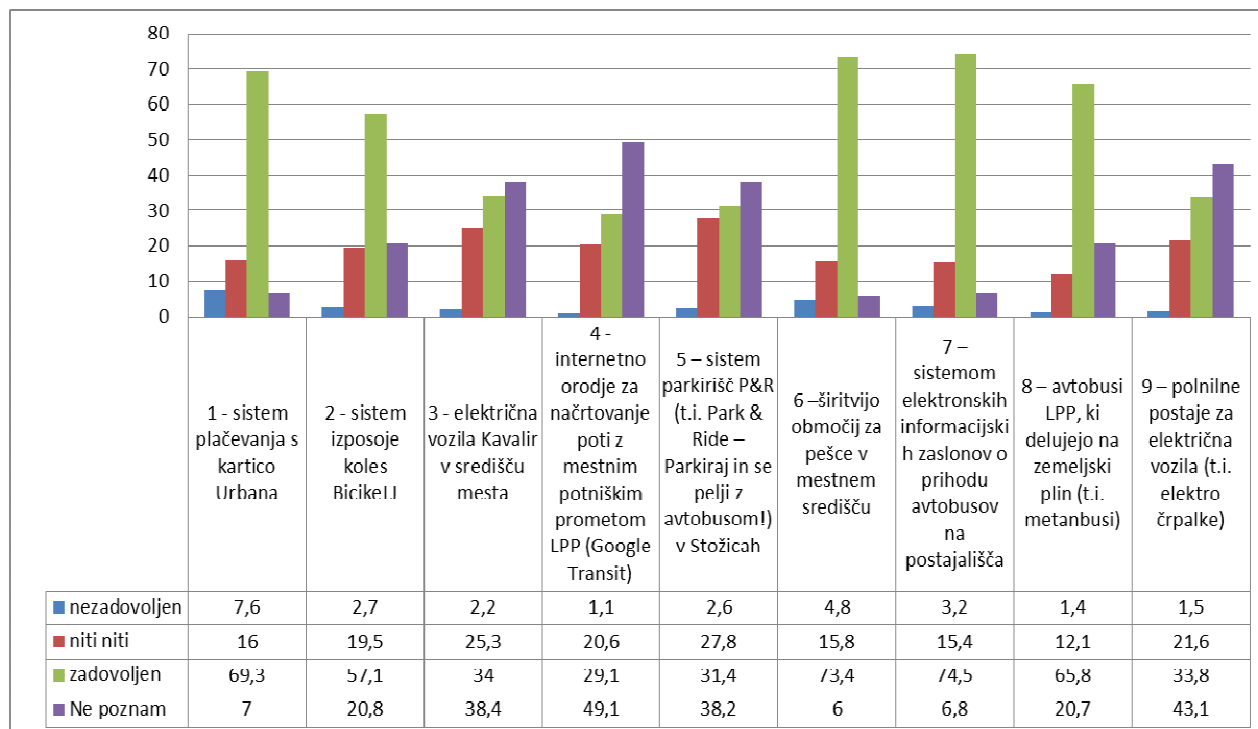
Odgovori anketirancev o uporabi sistema Google Transit kažejo presenetljivo dokaj visoko stopnjo prepoznavnosti in tudi občasne rabe (približno 23%) tega sistema. Iz rezultatov lahko sklepamo da določen delež uporabnikov LPP (zlasti pa mlajše populacije) kaže sorazmerno visoko stopnjo kompetenc za uporabo sodobnih informacijskih sistemov. Polnilne postaje za električna vozila so uporabljane relativno malo in v skladu z nizko številčnostjo tovrstnih vozil v ljubljanskem prometu.

---

<sup>3</sup> Na tem mestu je potrebno dodati, da je bil anketni vzorec omejen pretežno na območje CIVITAS Elan koridorja (glej sliko 3) in bi vzorec, ki bi zajel širšo Ljubljano po vsej verjetnosti prinesel precej drugačne rezultate glede uporabe sistema BicikeLJ.



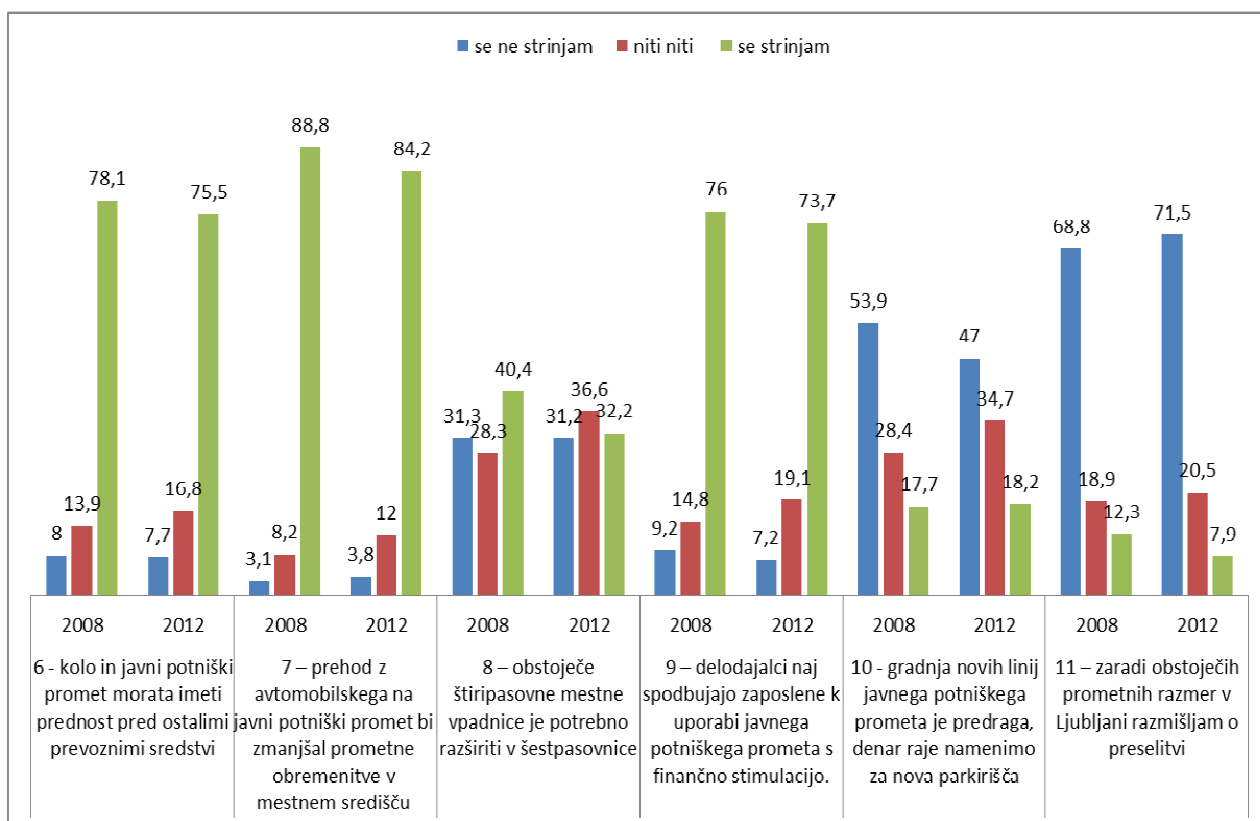
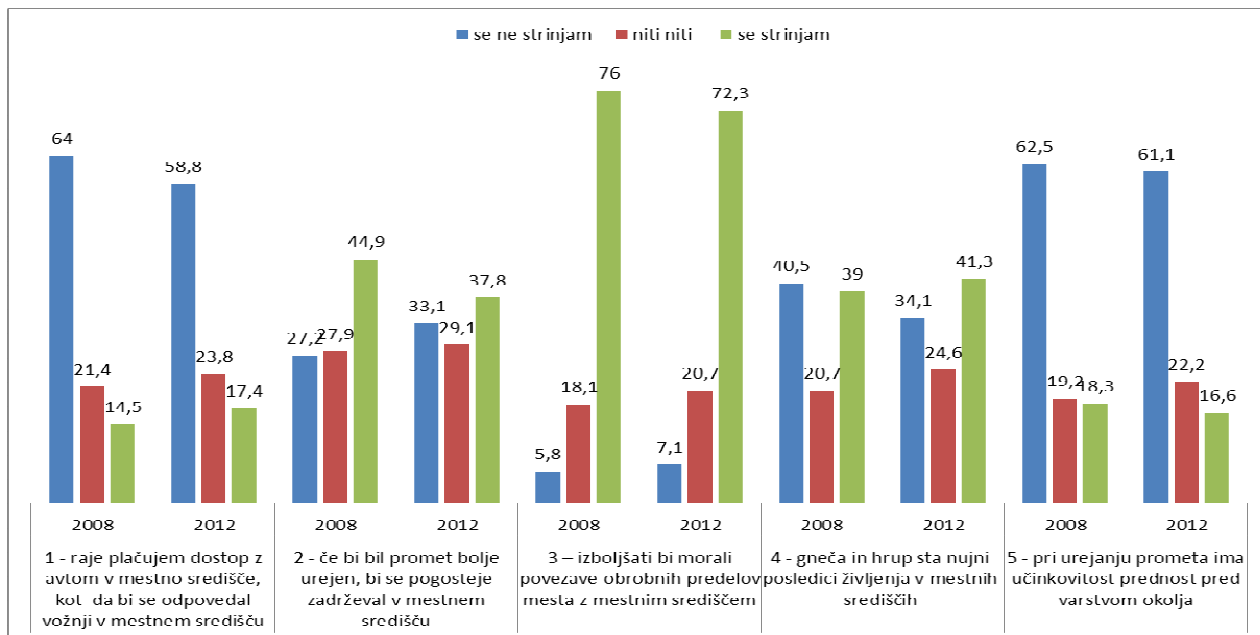
**Vprašanje 4.2 KAKO STE ZADOVOLJNI Z NOVIMI SISTEMI PROMETNE UREDITVE V LJUBLJANI?**



\*Vprašanje 4.1 je bilo uporabljeno le v raziskavi iz leta 2012.

Zadovoljstvo z novimi prometnimi infrastrukturami/ureditvami je med anketiranci porazdeljeno pretežno po pričakovanjih tj. podobne percepcije smo zaznali že pri drugih vprašanjih. Bolj kot nezadovoljstvo prebivalcev, ki je zaznavno v manjši meri, je problematična zlasti prepoznavnost posameznih infrastruktur oz. prometnih ureditev. Odgovori kažejo predvsem veliko stopnjo naklonjenosti širjenju območij za pešce in postavljanja elektronskih prikazovalnikov, ki so med bolj opaznimi spremembami v prostoru. S tega vidika za uporabnike LPP prikazovalniki predstavljajo pomemben element, ki s psihološkega vidika zmanjšuje »napor« oz. z uporabnimi informacijami povečuje točnost percepcije, napovedovanja prihoda avtobusa. Visoko zadovoljstvo se izkazuje tudi glede sistema plačevanja s kartico Urbana, ki je očitno prestala test množične uporabe brez vidnejših funkcionalnih disfunkcij.

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



V odgovorih anketirancev iz obeh raziskav (2009 in 2012) se kaže visoka načelna podpora javnemu potniškemu prometu (podvprašanja 7 in 9) ter razvoju kolesarskega prometa, tako glede prioritet v sami prometni ureditvi (podvprašanje 6) kot tudi z vidika alokacije oz. črpanja in prerazporejanja ekonomskih sredstev za razvoj prometnih infrastruktur

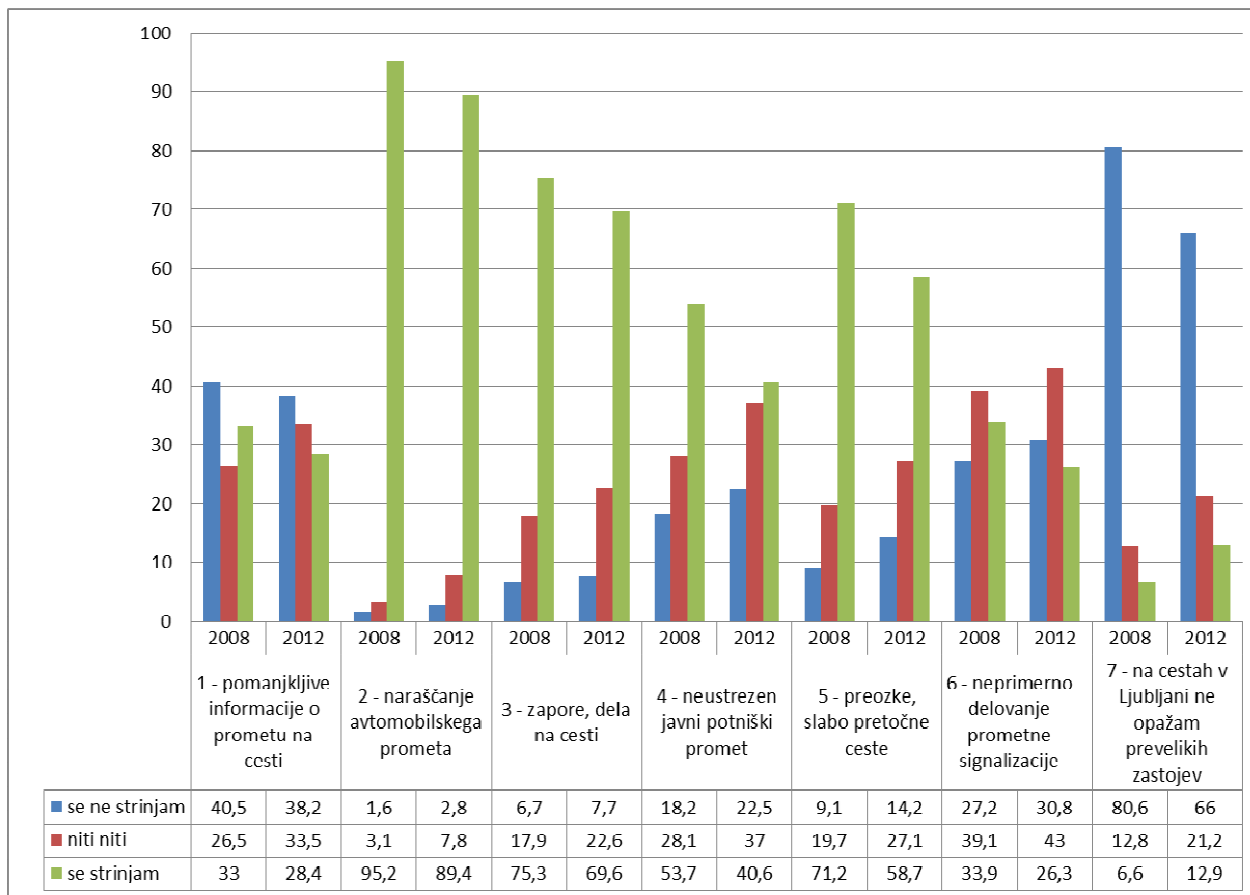
(podvprašanje 10). Anketiranci načeloma izražajo visoko stopnjo soglasje glede pomena varstva okolja (podvprašanje 5).

Ob sicer visoki načelni podpori varovanju okolja in alternativnih načinov mobilnosti je pri posameznih podvprašanjih v obeh raziskavah (2009 in 2012) opazno odrekanje podpore finančno bolj restriktivnim ukrepom, ki sicer zagovarjajo bolj trajnostne oblike mobilnosti. Na primer plačevanje dostopa z avtom v mestno središče (podvprašanje 1) bi po rezultatih sodeč dejansko precej zmanjšalo prometno obremenjenost središča, saj bi tovrstna ureditev anketirance, sicer na zelo restriktiven način, odvrnila od vožnje po tem območju. Teh, ki bi navkljub plačilu vstopa z avtomobilom v mestno središče, še naprej vztrajali pri uporabi avtomobila, je sicer v letu 2012 nekoliko več, vendar razlika ni tako velika da bi lahko govorili o spremembah trenda in splošnega odnosa anketirancev do vprašanj, ki se dotikajo dodatnih finančnih obremenitev. Javnomenenjske raziskave kažejo, da so anketiranci še vedno precej nenaklonjeni takšnim ukrepom, kot se je izkazalo že pri vprašanju 4.0.

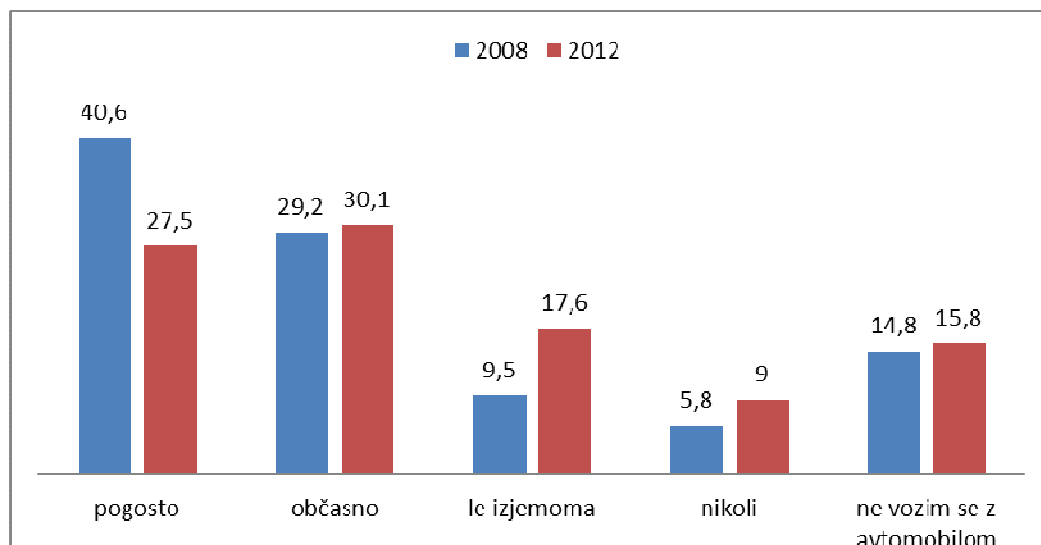
Zgovorna je tudi relativna neodločenost anketirancev glede vprašanja razširjanja mestnih vpadnic (podvprašanje 8), kar glede na pomembnost vprašanja morda kaže na preveliko odsotnost tega vprašanja v javni debati oz. anketiranci občutijo pomanjkanje informacij o zanje pomembnih infrastrukturnih spremembah. Prav tako se kaže, da obstoječe prometne razmere še zdaleč niso prešle tiste kritične točke, onkraj katere bi se kakovost bivanja v mestu po mnenju anketirancev drastično poslabšala saj le majhen delež občanov razmišlja o selitvi (podvprašanje 11). Nasprotno, glede na razliko med rezultati 2008/2009 in 2012 še nekoliko manjši delež respondentov razmišlja o selitvi zaradi obstoječih prometnih razmer. Prav tako je nekoliko manj takih, ki jih ureditev prometa odvrča od zadrževanja v mestnem središču (podvprašanje 2).

### 3.5 ZASTOJI IN SPREMEMBE V SISTEMU CESTNEGA OMREŽJA V MESTU

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



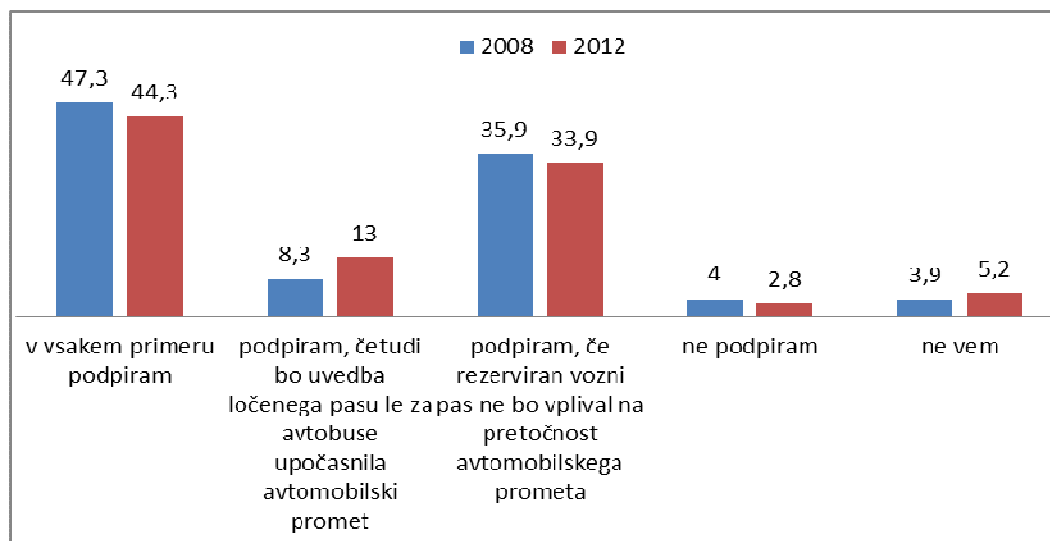
Anketiranci za zastoje krivijo predvsem preozke ceste, dela na cesti ter v največji meri naraščanje avtomobilskega prometa. Nekoliko presenetljivo med manjše razloge za cestne zastoje uvrščajo (zlasti v letu 2009) tudi neustrezen javni potniški promet, ki predstavlja neznamen delež vozil v prometu na ključnih vpadnicah v mestu. V letu 2012 ta delež upade, vendar je še vedno precej anketirancev neodločenih glede povezav med zastoji in neustreznim javnim potniškim prometom. Skozi prizmo avtomobilske kulture se določenemu deležu anketirancev zdi, da avtobusi po nepotrebnem zasedajo cestne pasove, ki bi lahko služili za večjo pretočnost cestnega prometa. Delovanje prometne signalizacije se jim zdi manj sporno, prav tako tudi informiranje o prometu na cesti. Veliki večini se sicer dozdeva, da v Ljubljani opažajo prevelike zastoje, vseeno pa je relevantno omeniti, da je ta delež v letu 2012 upadel tj. nekoliko več ljudi trdi, da ne opaža prevelikih zastojev.

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

Zaradi zastojev se je vožnji v mestu leta 2008/2009 pogosto odpovedal precej velik delež uporabnikov mesta, kar se je skladalo s predpostavko da gneča in zastoji za voznike predstavljajo veliko obremenitev in napor (glej npr. vprašanje 1.1). Po drugi strani pa smo pri drugih vprašanjih (vprašanje 2.5) opazili da gre predvsem za močan »psihološki moment«, saj čakalne dobe v gneči niso izrazite. V skladu s tem je v letu 2012 problematika zastojev nekoliko manj prezentna in opazen je precej manjši delež respondentov, ki se pogosto odpove vožnji po mestu zaradi zastojev. Nekoliko več anketirancev se v letu 2012 vožnji odpove občasno (teh je sedaj več kot prvih), naraslo pa je tudi število teh, ki se vožnji iz tega razloga odpovedo le redko ali nikoli. Z drugimi besedami, opazen je premik k oblikovanju drugačne percepcije zastojev in gneče, ki je lahko posledica več razlogov (npr. večje »navajenosti« na gnečo in zastoje, drugačne kombinacije prevoznih sredstev, življenjskih, generacijskih sprememb ipd.)

Kljub temu, da v Ljubljani cestna prometna obremenitev še ni dosegla kritične točke, ki bi pripeljala do drastičnega poslabšanja možnosti avtomobilskega prevoza po mestu (zastoji so omejeni na določene časovne intervale – jutranji prihod na delo, popoldanski »rush hour« - in so se sodeč po rezultatih ankete celo nekoliko zmanjšali) pa uporabniki avtomobilov opažajo določene spremembe v prometu in se na to odzivajo neproporcionalno tj. psihološki moment percepcije zastojev v določeni meri vpliva na njihovo odločitev o vožnji po mestu v določenih obdobjih dneva.

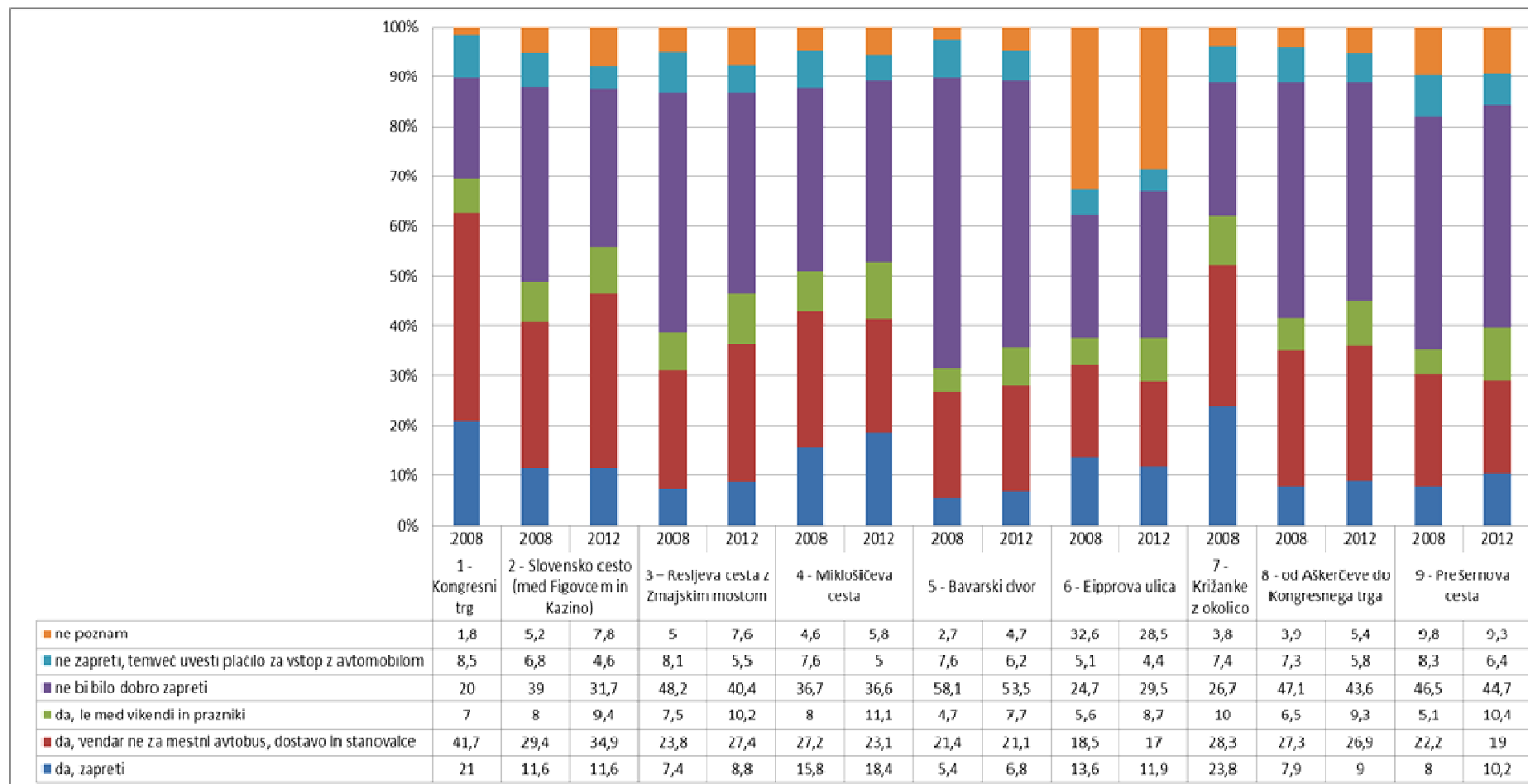
**Vprašanje 6.2 ZA VEČJO POTOVALNO HITROST MESTNIH AVTOBUSOV V LJUBLJANI JE PREDVIDENO UVAJANJE LOČENEGA VOZNEGA PASU NA CELOTNEM POTEKU LINIJE DUNAJSKA - SLOVENSKA - BARJANSKA CESTA. ALI TO ZAMISEL PODPIRATE ALI NE?**



Uvedbo ločenega rumenega pasu v vsakem primeru, brez pridržka pretočnosti avtomobilskega prometa, zagovarja kar dobra polovica prebivalcev (v letu 2012 kar 57,3 %), kar kaže na precejšen nivo podpore za prehod na javni potniški promet. Podobno kot pri drugih podobnih vprašanjih v anketi (npr. vprašanje 4.0, podvprašanje 11) anketiranci zelo pozitivno vrednotijo uvajanje posebnih rumenih pasov za javni promet na koridorju. Vendar je pri tem potrebno omeniti, da obstaja še vedno velik, a vseeno precej manjši delež anketirancev, ki so mnenja, da bi uvedbo rumenih pasov podprli le v primeru če se pretočnost avtomobilskega prometa ne bi zmanjšala. Delež teh anketirancev se je v letu 2012 rahlo zmanjšal v prid podpornikov, prav tako pa se je zmanjšalo število teh, ki tega ukrepa ne podpirajo.

Vprašanje 6.2 je »kontrolno vprašanje« v raziskavi, ki glede na ostala vprašanja v anketi kaže, da je podpora uvajanju rumenih pasov še vedno precej velika, vendar se pri določenem deležu anketirancev (2012: 33,9% + 2,8%) še vedno kaže močna navezanost na avtomobilski prevoz. Ta del anketirancev bi podprla uvedbo rumenih pasov le v primeru, da se obenem ne bi zmanjšala kakovost pretočnosti avtomobilskega prometa. Zdi se, da obstaja neka relativno velika skupina prebivalstva ki ji bodisi manjka informacij o projektu ali pa so elementi avtomobilske kulture tako močno prisotni v njihovem življenjskem stilu, da niso pripravljeni spreminjati svojih življenjskih nazorov v dobro širše skupnosti. Kontrolno vprašanje kaže, da je skupina nasprotnikov uvedbe rumenega pasu dejansko nekoliko večja od majhne skupine nasprotnikov, ki se je pokazala pri vprašanju 4.0 (podvprašanje 10) in kjer je večji delež anketirancev zgolj navidezno oz. na »deklarativni« ravni močno podprl uvedbo rumenega pasu. Rezultati raziskave torej kažejo da se delež podpornikov nekoliko zmanjša v kolikor podrobneje definiramo ukrep uvedbe rumenega pasu, vendar še vedno ne presega skupine podpornikov, ki se je v letu 2012 še nekoliko povečala. Glede na trend počasnega oz. postopnega spreminjanja percepcije prometne ureditve v Ljubljani, ki smo ga zaznali tekom analize podatkov, je potrebno skupino nasprotnikov uvedbe rumenega pasu tekom nadaljnjih projektov, ki se ukvarjajo z vključevanjem javnosti, še posebej pozorno spremljati in dodatno informirati, obveščati ter osveščati o možnih pozitivnih učinkih zmanjševanja odvisnosti od avtomobilskega prevoza.

**Vprašanje 6.3 SPODAJ SO NAVEDENA OBMOČJA V LJUBLJANI, KI NAJ BI JIH ZAPRLI ZA AVTOMOBILSKI PROMET. KAKŠNO JE VAŠE MNENJE O URAVNAVANJU PROMETA NA TEH OBMOČJIH?**



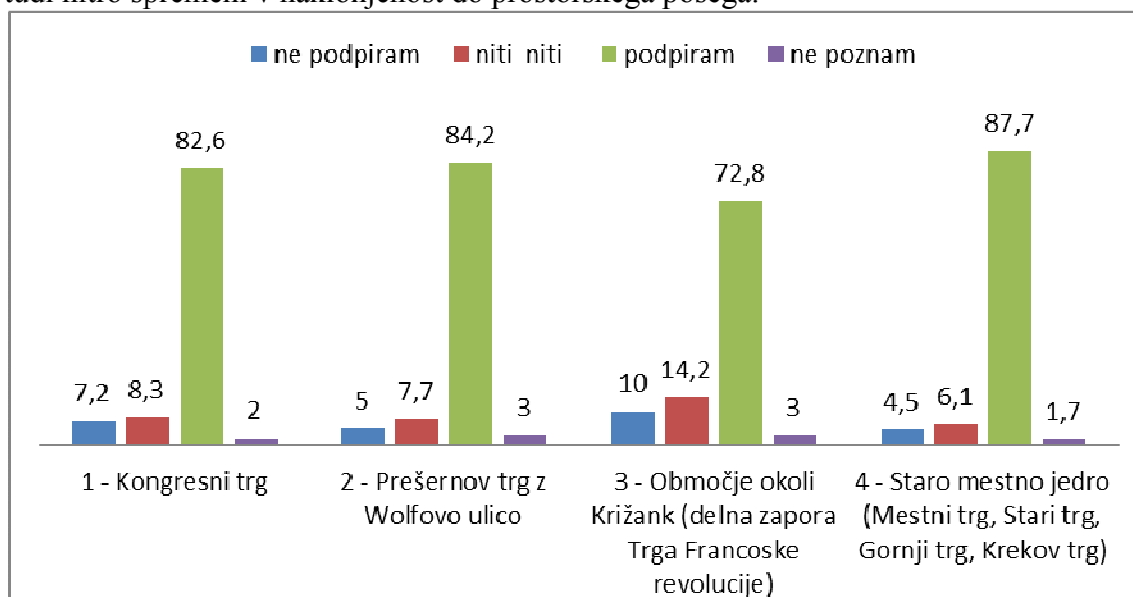
\*Vprašanje 6.3 je bilo v raziskavi iz leta 2012 modificirano, saj so se v obdobju med 2008 in 2012 posamezna območja v mestnem središču zaprla. Temu primerno so bile posamezne lokacije v letu 2012 iz vprašanja 6.3 izločene in umeščene v novo vprašanje 6.4.

Glede zaprtja navedenih delov Ljubljane so anketiranci precej neodločeni oz. načeloma podpirajo zaprtje le ob dodatnih omejitvah (zaprtje le ob določenih dnevih). V nekaterih primerih pa anketiranci podajajo tudi odklonilno mnenje, tu prednjačita predvsem Bavarski dvor ter Prešernova cesta. Vseeno pa lahko glede na rezultate predpostavljamo da gre za zametke trenda, ki kaže na povečevanje podpore zapiranju posameznih delov središča mesta za osebna vozila, saj respondenti pri večini navedenih lokacij v nekoliko večji meri podpirajo zaprtje specifičnih območij kot pred štirimi leti. Kaže torej, da so bila dosedanja zaprtja za osebna vozila (staro mestno jedro, Prešernov trg, Kongresni trg in Križanki z okolico) zelo dobro sprejeta in da respondenti na obravnavanem koridorju takšne načine preurejanja prometa vsaj v ambientalno visoko vrednotenem mestnem jedru pretežno podpirajo, kar se vidi tudi pri prihodnjem vprašanju (6.4).

Spet se kaže tudi pomanjkljiva informiranost prebivalcev – Eipprova ulica je tako večini anketirancev neznana (tako v letu 2008/2009 kot 2012. Sicer pa je očitna še ponovno izražena zelo nizka podpora plačevanju dostopa z avtomobilom, ki je bolj ali manj enaka za večino območij.

***Vprašanje 6.4* SPODAJ SO NAVEDENA OBMOČJA V LJUBLJANI, KI SO BILA V ZADNJIH LETIH ZAPRTA ZA AVTOMOBILSKI PROMET. PROSIMO, OZNAČITE, V KOLIKŠNI MERI PODPIRATE ALI NE PODPIRATE PREPOVEDI AVTOMOBILSKEGA PROMETA NA TEH OBMOČJIH:**

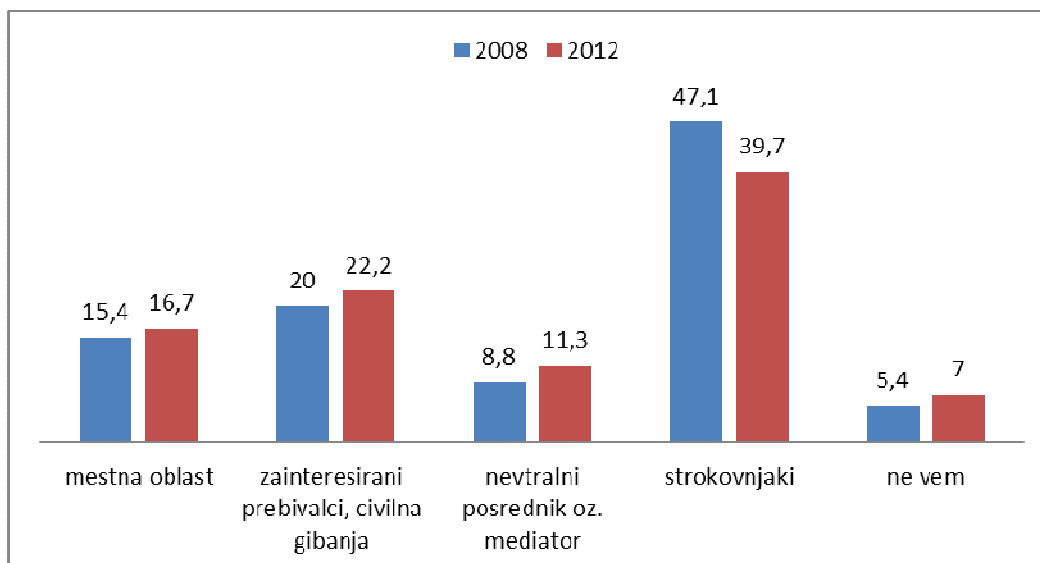
Kot je razvidno iz spodnjega grafa je podpora zaprtju območij, ki so zgodile v obdobju 2008 - 2012, zelo visoka. Nekoliko nižja je le na območju okoli Križank, ki je bilo prej manj izrazito namenjeno pešcem kot na primer Kongresni trg, a še vedno precej visoka tudi z oziroma na rezultate iz leta 2008/2009. V letu 2008/2009 je podpora zaprtju območja okoli Križank na način, kot velja sedaj, znašala nekoliko več kot 50% odstotkov, kar zelo zgovorno priča o uspešnosti ukrepa in spreminjanju percepcije do novosti, ki se po začetni neodločenosti lahko tudi hitro spremeni v naklonjenost do prostorskega posega.



\*Vprašanje 6.4 je bilo uporabljeno le v raziskavi iz leta 2012.



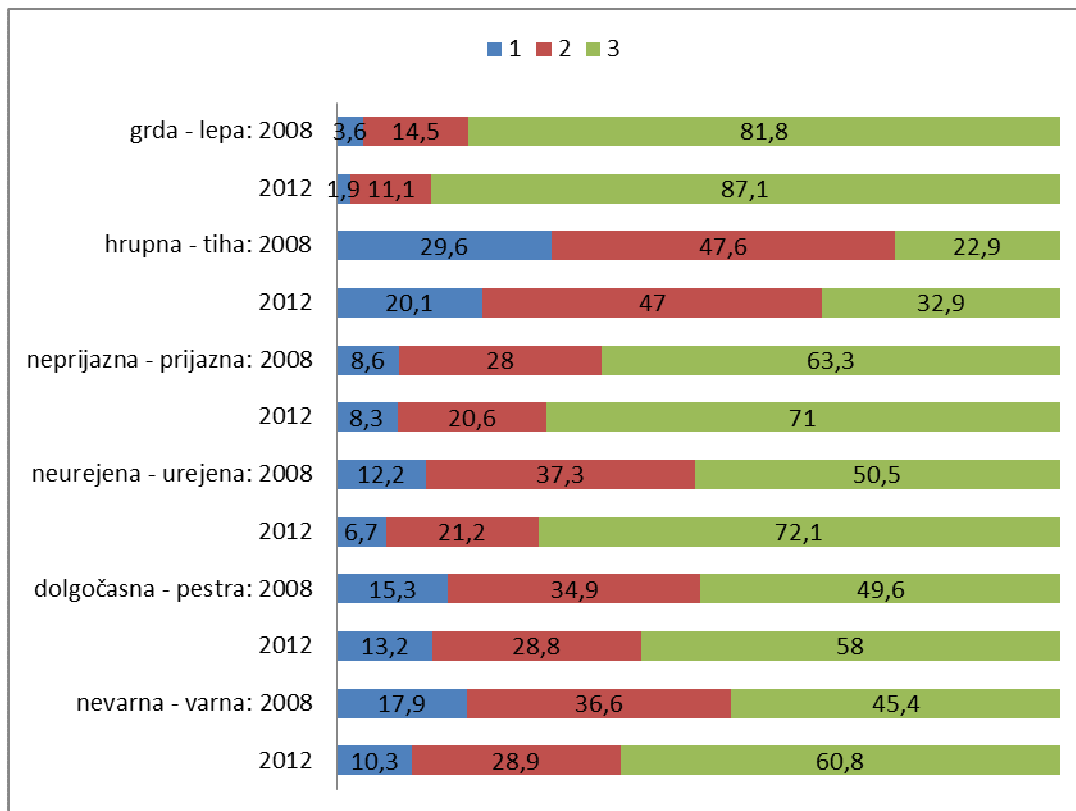
***Vprašanje 7.1* KDO NAJ PRESOJA V PRIMERU MOREBITNIH SPOROV PRI UVAJANJU NOVE PROMETNE UREDITVE?**



Odgovor na to vprašanje kaže visoko legitimnost strokovnjakov, ki naj bi bili primarna referenčna točka pri uvajanju nove prometne ureditve in razsojanju v primeru morebitnih sporov. Opozoriti velja, da se je še vedno relativno visoka legitimnost strokovnjakov v letu 2012 nekoliko zmanjšala v prid drugim družbeno-političnim akterjem. Znižanje stopnje zaupanja strokovnjakom lahko pojasnujemo z relativno nemočjo teh skupin pri posegih v prostor v odnosu na druge interesne skupine (npr. ekonomske, civilna gibanja ipd.). Petina anketirancev je izbrala možnost, da bi v primeru sporov odločali zainteresirani prebivalci oz. civilna gibanja. Relativno majhna je stopnja zaupanja v mestno oblast, kar lahko interpretiramo tudi z vidika dolgoročnih družbeno-političnih trendov oz. predvsem kot posledico zmanjšanja pomena avtoritet v družbeno-političnem življenju po prehodu v drug politično-ekonomski sistem. To značilnost namreč opažamo v množici opravljenih raziskav (npr. Ule, 1999), kjer se je pokazalo da je stopnja zaupanja v kakršnokoli formalno obliko oblasti v Sloveniji relativno nizka. V luči tega je zanimiv, ne pa tudi nujno statistično značilen, rahel porast respondentov, ki bi presojo zaupali ravno mestni oblasti.

### 3.11 SPLOŠNI VTIS ANKETIRANCEV O LJUBLJANI IN VREDNOTE

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



\*V vprašanju 8.0 so posamezne dimenzije ocenjene z ocenami od 1 do 3. »Najslabši vtis« je predstavljala ocena 1 »najboljšega« pa ocena 3.

Anketirana populacija ima načeloma zelo dober splošni vtis o Ljubljani, in kot edini moteč dejavnik izpostavljajo njeno hrupnost. To na nek način kaže močno prisotno razumevanje mesta kot namenjenega bivanju in manj uporabi. Precej nizek prag tolerance v odnosu na hrup in gnečo kaže na prisotnost ne-urbanih vrednot, kjer se skuša življenjsko okolje mesta prilagajati značilnostim okolja, ki veljajo za manj gosto naseljena ali celo podeželska območja (glej še vprašanje 5.0 – podvprašanje 4).

Med letoma 2008 in 2012 je na vseh navedenih dimenzijah med anketirano populacijo zaznati bolj pozitivno vrednotenje mesta. Predvsem se jim danes zdi neprimerno bolj urejena, saj Ljubljano kot neurejeno percepira le še 6,7 % respondentov.

### 3.12 DEMOGRAFIJA

V sklopu demografskih vprašanj smo anketirance spraševali o njihovem izobrazbenem, delovnem in ekonomskem statusu. Med demografska vprašanja smo uvrstili tudi vprašanja o primernosti lokacije prebivanja oz. bivanjskih in selitvenih, mobilnostnih preferencah, dostopnosti do postajališč javnega prometa, avtomobilskih vozniških navadah in možnosti nadaljnega sodelovanja pri projektu. Primerjava podatkov iz let 2008/2009 in 2012 kaže, da sicer obstajajo določene osnovne demografske razlike med vzorcema, ki pa ne morejo pojasnjevati razlik, ki smo jih zaznali in interpretirali v prejšnjih fazah analize.

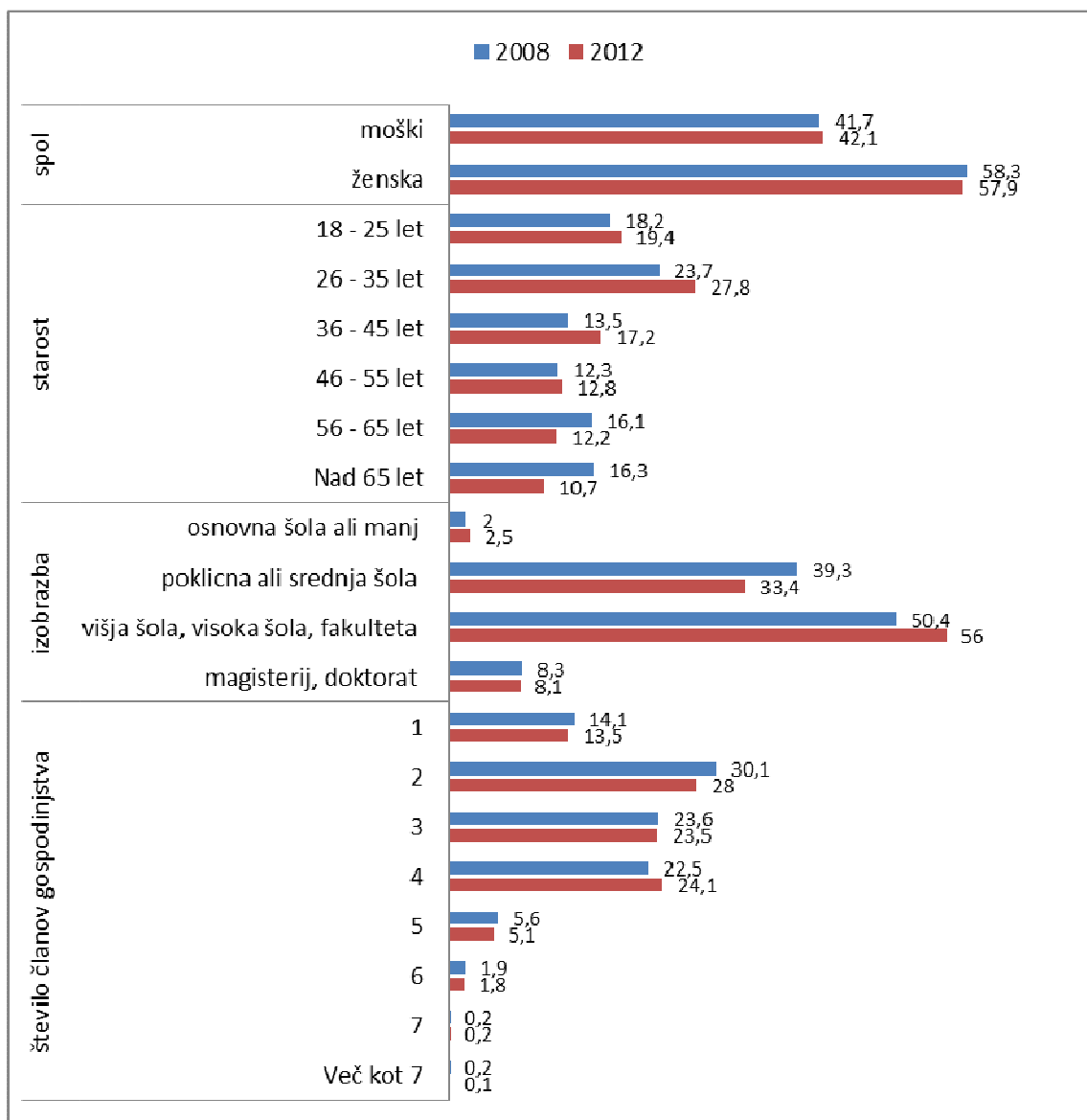
Vprašanja 9.0; 9.1; 9.2 in 9.3 so združena v enoten graf:

Vprašanje 9.0 **SPOL:**

Vprašanje 9.1 **STAROST:**

Vprašanje 9.2 **IZOBRAZBA**

Vprašanje 9.3 **KOLIKO ČLANOV ŠTEJE VAŠE GOSPODINJSTVO:**

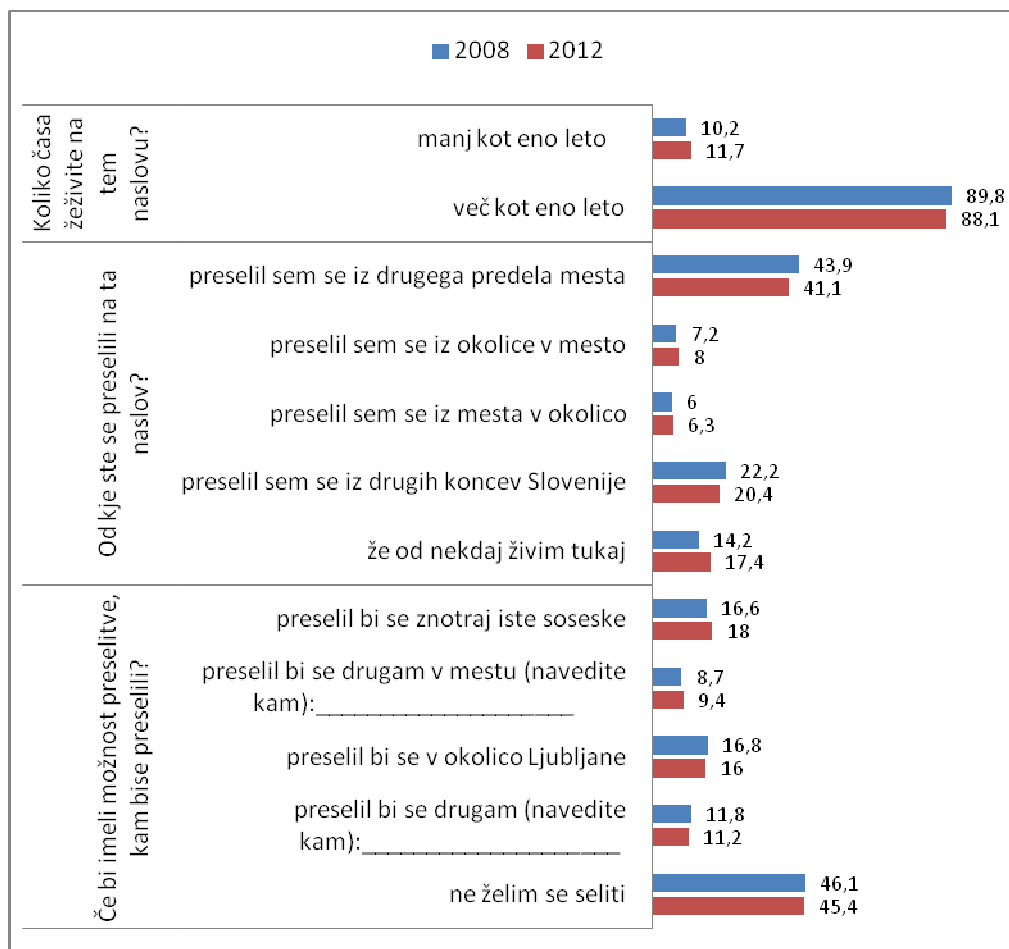


Vprašanja 9.4; 9.5 in 9.6 so združena v enoten graf:

**Vprašanje 9.4 KOLIKO ČASA ŽE ŽIVITE NA TEM NASLOVU?**

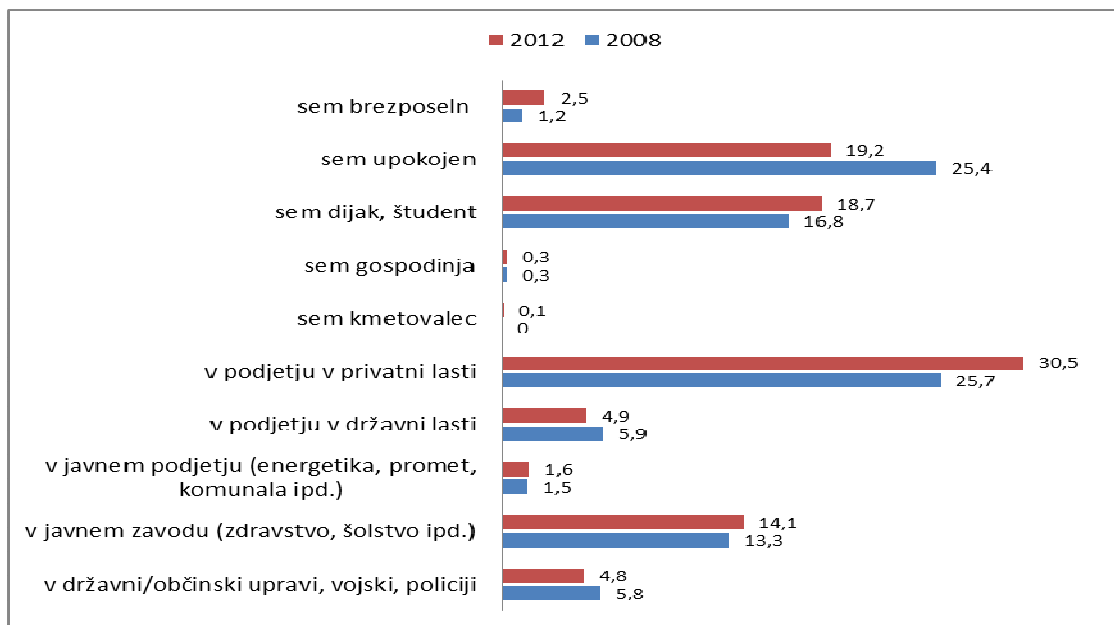
**Vprašanje 9.5 OD KJE STE SE PRESELILI NA TA NASLOV:**

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

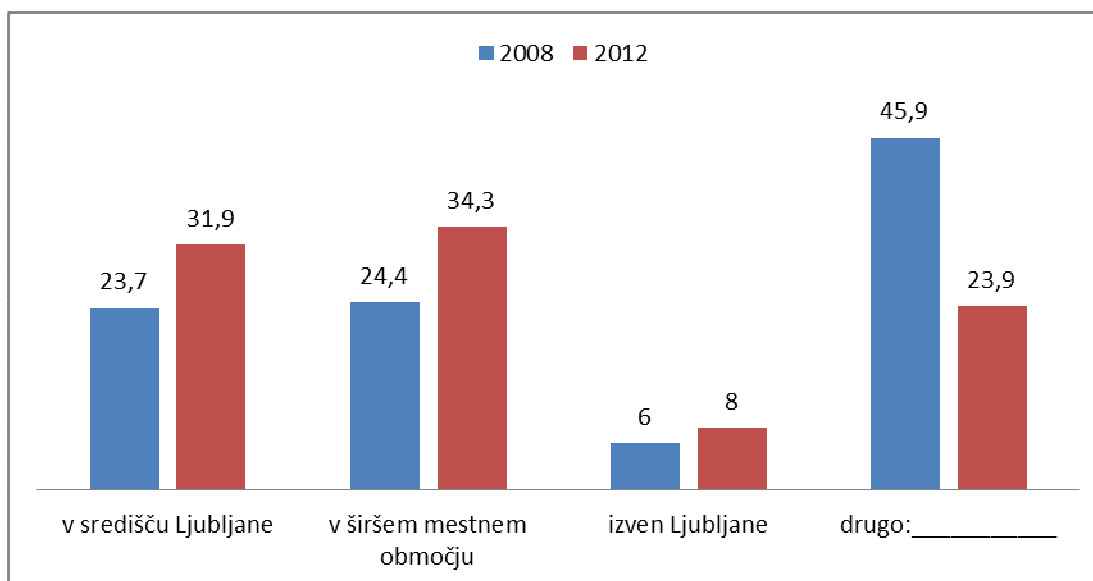


Velika večina vprašanih je zadovoljna s svojo lokacijo bivanja in ne čuti posebne želje po selitvi drugam, kvečjemu v primeru selitve znotraj iste soseske. V odgovorih anketirancev se poleg zadovoljstva z obstoječo lokacijo prebivanja, izraža tudi precejšnja nenaklonjenost selitvam ali kakršnimkoli oblikam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

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



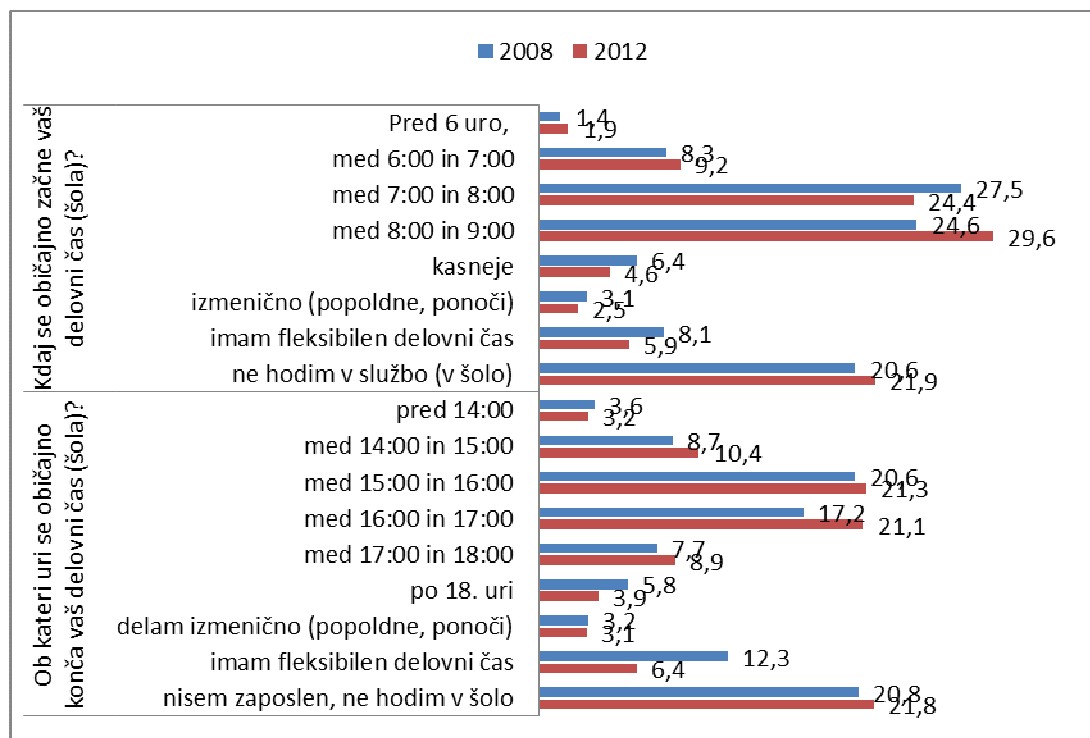
**Vprašanje 9.8 ALI JE VAŠE DELOVNO MESTO:**



Vprašanji 9.9 in 9.10 sta združeni v enoten graf:

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

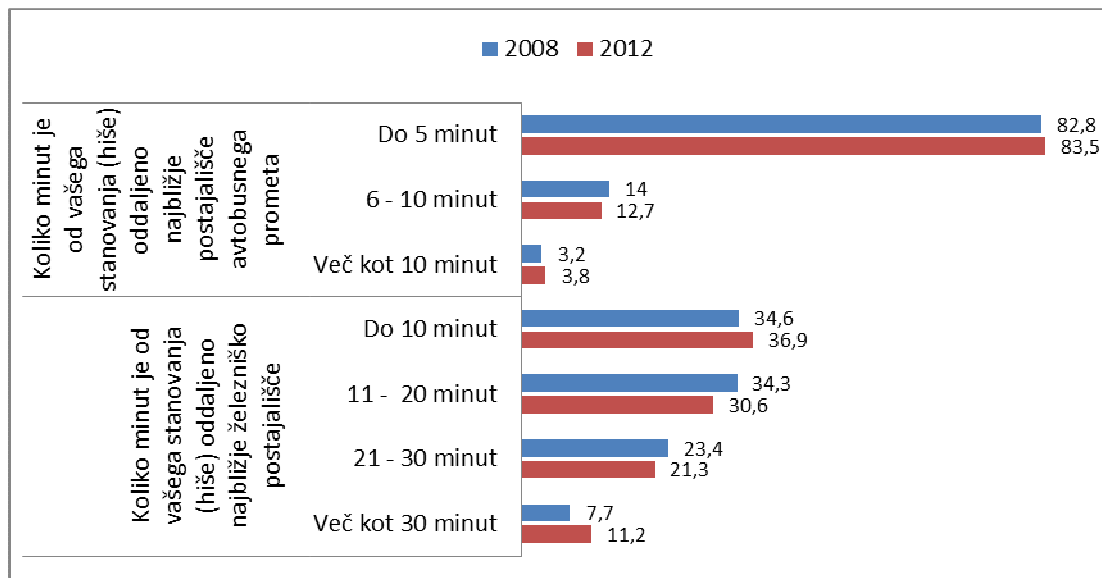
Vprašanje 9.10 **OB KATERI URI SE OBIČAJNO KONČA VAŠ DELOVNI ČAS (ŠOLA)?**



Vprašanji 9.11 in 9.12 sta združeni v enoten graf:

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

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



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

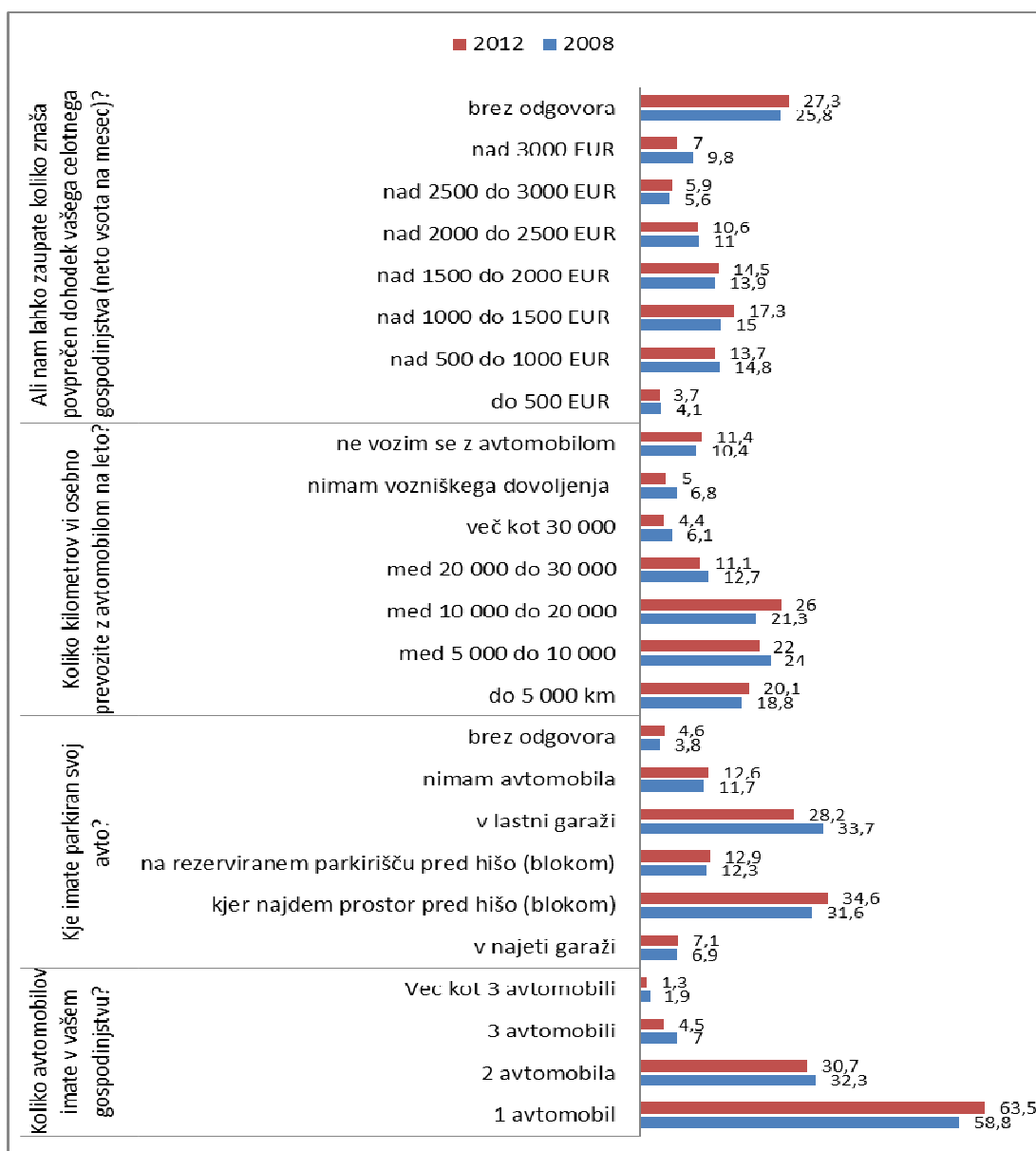
Vprašanja 9.13; 9.14; 9.15 in 9.16 so združena v enoten graf:

Vprašanje 9.13 **KOLIKO AVTOMOBILOV IMATE V VAŠEM GOSPODINJSTVU?**

Vprašanje 9.14 **KJE IMATE PARKIRAN SVOJ AVTO:**

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

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

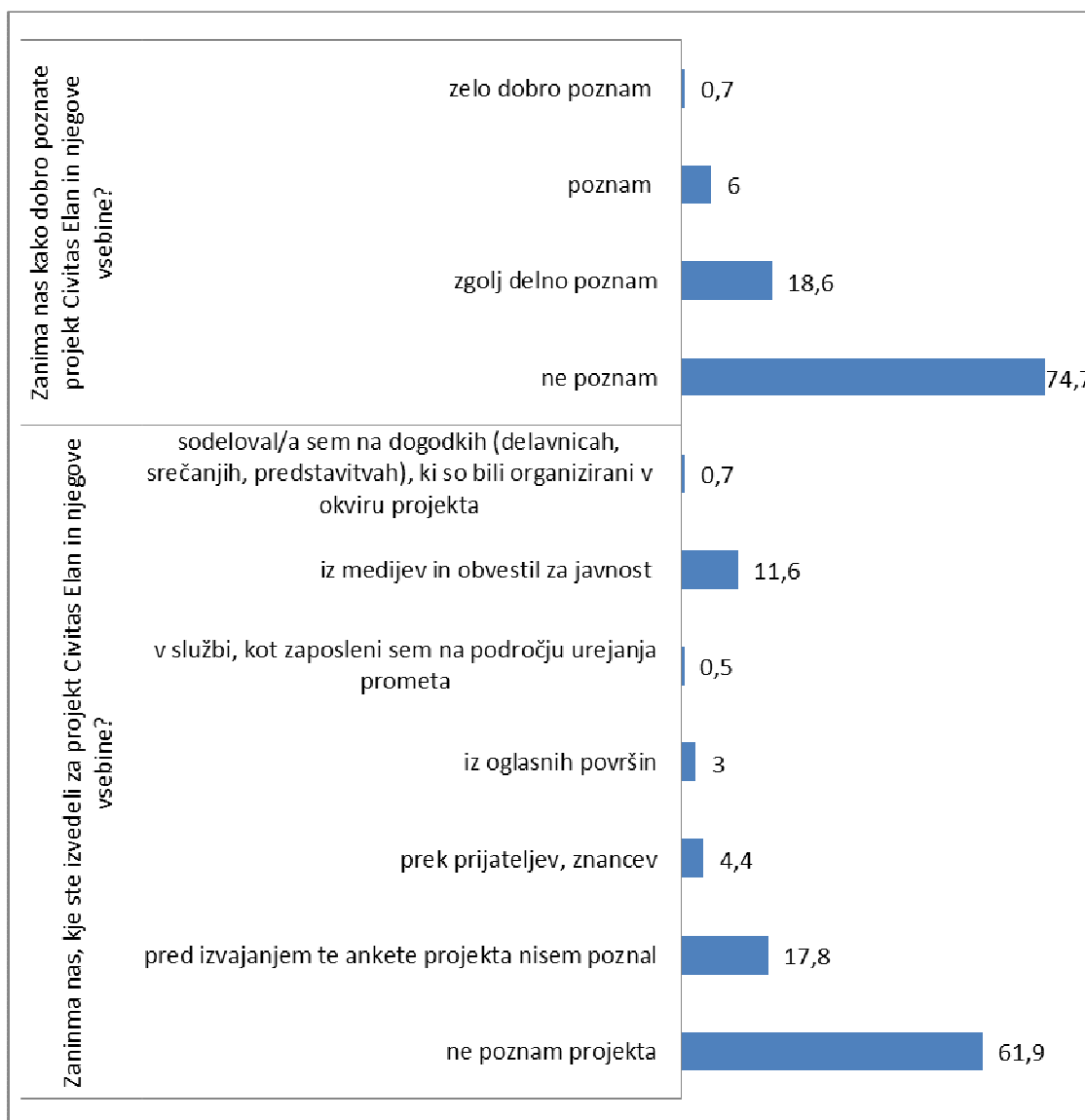




Vprašanji 10.0 in 10.1 sta združeni v enoten graf:

***Vprašanje 10.0* ZANIMA NAS KAKO DOBRO POZNATE PROJEKT CIVITAS ELAN IN NJEGOVE VSEBINE?**

***Vprašanje 10.1* ZANIMA NAS, KJE STE IZVEDELI ZA PROJEKT CIVITAS ELAN IN NJEGOVE VSEBINE?**



## 4 SKLEPNE UGOTOVITVE

Rezultati longitudinalne javnomnenjske raziskave »Spreminjanje prometne ureditve v Ljubljani in ljubljanski regiji«, izvedene v dveh časovnih točkah (2009 in 2012) beležijo percepcijo sprememb na področju urejanja prometa v razmiku zadnjih treh let in nakazujejo ključne smernice razvoja prometa na območju Ljubljane. Raziskava je razkrila in v kontekst umestila pomembne elemente, akterje, družbeno-prostorske trende, ki utegnejo v prihodnosti močno vplivati na prostorski razvoj in kvaliteto življenja v mestu. Iz raziskave izhajajo naslednji zaključki, ki kažejo na potrebo po nadaljnjem spreminjanju oz. nadgrajevanju prometne ureditve v Ljubljani in prometnih strategij, ki so bile v preteklosti pretežno osredotočene na razvoj in ohranjanje intenzivnih tokov avtomobilskega prometa.

- Odgovori anketirancev v obeh raziskavah (2009 in 2012) kažejo močno vkoreninjenost "avtomobilske kulture" oz. obstoj vrednotnega sistema in življenjskih stilov, ki so močno vezani na uporabo avtomobilskega prevoza. Na primer pri vprašanju 1.1 kaj jih najbolj moti pri prometu v Ljubljani v največji meri navajajo probleme povezane z zagotavljanjem nemotenega avtomobilskega prevoza (zastoji, gneča na cesti in pomanjkanje ter cene parkirišč). Opaženo je bilo tudi, da anketiranci svoje vsakodnevne aktivnosti in prostorsko-časovne ritme oz. dnevne rutine v določenih primerih prilagajajo avtomobilskemu prevozu ali pa se v primeru omejene rabe avtomobila celo odpovejo gibanju po mestu (vprašanje 6.1), čeprav gneča in zastoji glede na dolžino trajanja niso dolgotrajni (vprašanje 2.5).

Prevlada avtomobilistične naravnosti anketirane populacije se je v obdobju med 2009 in 2012 ohranila, kar je razvidno tudi iz vprašanj 2.4 in 2.6, kjer je opazno da se dnevni delovni migranti v letu 2012 vozijo na delo od bolj oddaljenih lokacij kot v letu 2009 in so pripravljani porabiti tudi več časa za vožnjo v kolikor bi s tem bistveno napredovali ali izboljšali svoje dohodke. Tovrstno strukturo ureditve prometnih tokov v določeni meri podpirajo tudi delodajalci, saj je skoraj polovica anketirancev, ki uporabljajo avtomobil odgovorila da jim parkirišče med delovnim časom zagotavlja oz. plačuje delodajalec.

Kljub prevladujoči avtomobilistični orientaciji anketirancev je primerjalna analiza podatkov v dveh časovnih točkah pokazala da je v zadnjem obdobju prišlo do rahlih premikov v smeri večje podpore ukrepom trajnostne mobilnosti. Kljub temu, da so omenjeni premiki relativno majhni pa je trend postopnega spreminjanja v smeri trajnostne mobilnosti oz. rahlega zmanjševanja omenjene avtomobilistične naravnosti anketirancev v letu 2012 nedvomno prisoten in opazen v odgovorih anketirancev na večino vprašanj. Vzroke za ta premik lahko interpretiramo na več načinov in vključujejo tako izboljšave oz. ukrepe na področju urejanja prometa v Ljubljani kot tudi različne kontekstualne okoliščine. Predpostavljamo lahko da del teh kontekstualnih okoliščin vključuje spremenjeno gospodarsko situacijo, ki narekuje (ekonomsko) bolj racionalne vzorce mobilnosti, medtem ko pod vplivne ukrepe urejanja prometa, ki jih anketiranci v različnih primerih pogosto navajajo tekom raziskav, lahko uvrstimo: kartico Urbana, BicikeLJ, »peš cone«, izboljšanje kolesarskih poti, prikazovalniki prihodov LPP na postajališče ter tudi počasi se porajajoče se ozaveščanje (institucionalne/medijske reprezentacije, diseminacije) o novih alternativnih možnostih urejanja prometa, ki spreminja simbolne in kulturne konotacije o pomembnosti trajnostne mobilnosti. Med ukrepe, ki do uporabe avtomobilov v mestu pristopajo na bolj restriktiven način in delno vplivajo na trend

rahlega usmerjanja k trajnostni mobilnosti pa lahko uvrstimo preoblikovanje višine prometnih kazni, cene parkirnih prostorov, zaprtja določenih območij za avtomobilski promet, enosmerne ulice ipd.

- Anketiranci izredno pozitivno vrednotijo in podpirajo večino ukrepov CIVITAS ELAN (vprašanje 4.0) za katere menijo da izboljšujejo prometno ureditev v mestu. Anketiranci se zavedajo prometnih problemov v Ljubljani in skladno s tem zagovarjajo določene spremembe, ki bi omilile trenutno stanje. Pri zagovarjanju sprememb v prometni ureditvi Ljubljane so anketiranci dokaj neselektivni in generalno podpirajo večino ukrepov, kar kaže na veliko željo respondentov po drugačni prometni ureditvi, obenem pa se skozi njihove odgovore zrcali veliko pomanjkanje informacij oz. orientacijskih točk prek katerih bi lahko razločevali med posameznimi ukrepi in njihovo vlogo, pomenom, časovno izvedljivostjo, primernostjo v kontekstu Ljubljane. Obenem je potrebno omeniti, da se podpora ukrepom bolj izrazito kaže predvsem pri t.i. »mehkih ukrepih«, ki vključujejo izboljšave javnega prometa, gradnjo P+R parkirišč ter uvedbo car-sharing in car-pooling sistemov. Precej manjša podpora oz. celo nasprotovanje pa se pokaže pri konkretnih oz. bolj »trdih«, restriktivnih ukrepih, kot so vpeljava vinjet oz. plačilo za dostop v mestno središče. Zlasti ob ponovitvi raziskave v letu 2012 je pri več vprašanih v raziskavi opazno rahlo povečanje skupine anketirancev, ki so proti kakršnimkoli dodatnim finančnim obremenitvah v prometu.

Razlike med raziskavama v letih 2009 in 2012 kažejo, da je naklonjenost izboljševanju infrastrukture in posledično večjim investicijam (npr. uvedbi tramvaja) skoraj v vseh kategorijah nekoliko upadla (razen v primeru *car-sharinga* in *car-poolinga*), kar lahko razlagamo s povečano medijsko prezenco diskurza o javnofinančnem primanjkljaju in nenaklonjenostjo zmanjševanje podpore novim obsežnejšim in finančno zahtevnim projektom, (tudi P+R), sploh pa dodatnim omejitvam za uporabo avtomobilov v mestu – ležečim policajem, enosmernim ulicam in morebitnemu plačevanju vstopa v mesto oz. temu namenjenim vinjetam. Edina izjema je v tem kontekstu urejanje kolesarskih poti, kjer ostaja podpora skoraj enaka, podpora ureditvi omrežja regionalnih kolesarskih poti pa je celo večja kot v raziskavi iz leta 2012.

- Anketiranci navidezno tj. na »deklarativni ravni« močno zagovarjajo bolj ekološke in trajnostne vzorce mobilnosti (vprašanje 5.0), ki naj bi zmanjševali rabo avtomobilskega prevoza, vendar se pri »kontrolnih vprašanih«, kjer jih sprašujemo po konkretnih ukrepih s katerimi naj bi zmanjševali odvisnost od avtomobilskega prevoza, odločajo pretežno za spremembe, ki so povezane s čim manjšimi ekonomskimi stroški. Anketiranci zlasti zavračajo ukrepe, ki so povezani z večanjem sredstev za prevoz po mestu (npr. podvprašanja 4 in 5 pri vprašanju 4.0), čeprav bi to morda prineslo določene pozitivne učinke z vidika kakovosti življenja v mestu (izboljšanje zraka, zmanjšanje hrupa ipd). Kategorično zanikanje ukrepov, ki so povezani s povečevanjem ekonomskih stroškov pri uporabi avtomobila je izredno močno prisoten element skozi celotno raziskavo, ki ga lahko interpretiramo na več načinov. Po eni strani kaže na izrazito materialistično vrednotno orientacijo anketirancev, po drugi strani pa deloma tudi kot posledico povečane medijske prezence diskurza o javnofinančnem primanjkljaju in že implementiranih dodatnih finančnih obremenitvah, ki so jo bili deležni uporabniki avtomobilov v razdobju med 2009 in 2012 (npr. zvišanje kazni v prometu, cene goriv ipd.).

- Izredno visoka je podpora izboljšanju pogojev za rabo kolesa v mestnem prometu. Podpora ukrepom povezanim z izboljševanjem pogojev kolesarjenja je eden najbolj opaznih trendov tudi z vidika primerjave raziskovalnih podatkov iz let 2009 in 2012. Temu primerna je v letu 2012 tudi večja frekvenca odgovorov, ki opozarja na slabosti neurejenih kolesarskih stez, ki se je na lestvici »prometnih motenj« (vprašanje 1.1) v deležih anketirancev skoraj izenačila s »problematiko pomanjkanja parkirišč« in se uvrstila na drugo oz. tretje mesto. Večina anketirancev na različnih mestih (npr. vprašanje 1.3) poudarja možnost večje uporabe kolesa pri gibanju po mestu. Pri tem opazajo tudi ovire, ki preprečujejo večje možnosti rabe kolesa (vprašanje 2.7). Za večjo rabo koles v mestu manjka predvsem bolj urejena kolesarska infrastruktura – varna parkirišča ter bolje varovane, dosledneje nadzorovane in jasneje definirane kolesarske poti. Iz rezultatov raziskave je razvidno da je kolesarstvo bilo do nedavnega ena najbolj prezrtih tematik in trenutno predstavlja, glede na postopno povečevanje števila kolesarjev ter večanje kolesarske ozaveščenosti anketirancev, eno največjih možnosti, perspektiv za nadaljnji razvoj bolj trajnostno naravnane prometne ureditve v Ljubljani. Glede na primerjavo podatkov iz let 2009 in 2012, ki kažejo jasen postopen trend povečevanja pomembnosti uporabe kolesa v Ljubljani lahko predpostavljamo, da se bodo vzporedno vse bolj povečevale tudi zahteve po izboljšavi pogojev za kolesarjenje, ki se v tem trenutku uporabnikom zdijo izrazito slabi v odnosu na ostale oblike prometa.
- Pri posameznih vprašanjih (npr. vprašanje 4.0, podvprašanje 11) anketiranci zelo pozitivno vrednotijo uvajanje posebnih rumenih pasov za javni promet na koridorju. Pri kontrolnem vprašanju 7.0, kjer so učinki ukrepa bolj podrobno definirani, pa se pokaže, da je podpora uvajanju rumenih pasov sicer še vedno precej velika, vendar se pri določenem deležu anketirancev (v obeh letih 2009 in 2012 je teh anketirancev približno tretjina) kaže močna navezanost na avtomobilski prevoz. Ta del anketirancev bi podprla uvedbo rumenih pasov le v primeru, da se obenem ne bi zmanjšala pretočnost avtomobilskega prometa. Glede na trend počasnega oz. postopnega spreminjanja percepcije prometne ureditve v Ljubljani, ki smo ga zaznali tekom analize podatkov, je potrebno skupino nasprotnikov uvedbe rumenega pasu tekom nadaljnjih projektov, ki se ukvarjajo z vključevanjem javnosti, še posebej pozorno spremljati in dodatno informirati, obveščati ter osveščati o možnih pozitivnih učinkih zmanjševanja odvisnosti od avtomobilskega prevoza. Uvedbo ločenega rumenega pasu v vsakem primeru, brez pridržka pretočnosti avtomobilskega prometa, zagovarja kar dobra polovica prebivalcev in se je v letu 2012 še nekoliko povečala (z 55,5 % v letu 2009 na 57,3 % v letu 2012). Konstantna podpora uvedbi rumenega pasu v obdobju 2009-2012 kaže na precejšen nivo podpore za potencialne spremembe na koridorju oz. večjo preusmeritev z obstoječe avtomobilistično naravnane mobilnosti na javni potniški promet.
- Omejevanje prometa oz. uvajanje ukrepov za zmanjševanje obremenitve mestnega središča z avtomobili na podlagi denarnih nadomestil (congestion charging) je bilo med anketiranci tako v letu 2009 kot tudi 2012 dokaj negativno ovrednoteno (vprašanje 4.0, podvprašanja 4 in 5). Pri tem je potrebno poudariti da anketiranci načeloma podpirajo druge ukrepe za zmanjšanje pretočnosti avtomobilskega prevoza v mestu (npr. vprašanje 4.0, podvprašanje 7 - uvajanje omejitev hitrosti prometa na 30 km/h), vendar kategorično zanikajo vse ukrepe, ki bi jih dodatno finančno obremenili.
- Storitve javnega prometa so bile med anketiranci v obeh časovnih točkah (2009 in 2012) dobro ocenjene, kar kaže na to da je javni promet kljub relativno majhnemu

deležu uporabnikov na primerni oz. kakovostni ravni. Anketiranci so v letu 2009 najbolj negativno ocenili hitrost in točnost javnih prevoznih sredstev, kar pa je v največji meri povezano s pretočnostjo prometa na najbolj obremenjenih cestah. V letu 2012 je na posameznih področjih ocenjevanja storitev LPP vendarle prišlo do določenih pozitivnih premikov, kar velja zlasti za močno izboljšano percepcijo točnosti LPP (vprašanje 1.5, podvprašanje 8) Izboljšanje percepcije točnosti LPP lahko povežemo z boljšo organizacijo storitev in projekti kot so elektronski prikazovalniki ter različni aplikacijami za računalnike in mobitele (npr. Google Transit), ki omogočajo bolj transparenten vpogled v tekočo situacijo glede prihoda avtobusa. Dokaj negativno ocenjena značilnost javnega prometa pa je že v letu 2008/2009 izstopajoče nezadovoljstvo glede cene prevozov, ki je po mnenju anketirancev previsoka – to je tudi edina točka, kjer se je zadovoljstvo v letu 2012 zmanjšalo. Kljub izpostavljanju previsoke cene vozovnic, je za anketirance ključna pomanjkljivost obstoječih javnih prevoznih sredstev neprimerna potovalna hitrost, medtem ko je ekonomski faktor šele drugotnega pomena.

- Mestno središče Ljubljane je po mnenju anketirancev najboljše urejeno za pešce (vprašanje 1.0). V letu 2012 se je število anketirancev v tej kategoriji močno povečalo in znaša prek 73 %. S tega vidika je bila širitev con za pešce dobro sprejeta. Relativno velika je tudi podpora širitvi obstoječih con za pešce, vendar le na tistih delih mesta, ki so ambientalno in dogodkovno, prizoriščno visoko vrednotena. Za te dele mesta (Slovenska cesta med Figovcem in Kazino, Slovenska cesta od Aškerčeve do Kongresnega trga) je podpora jasno razvidna in se je v letu 2012 še nekoliko povečala, seveda ob ustreznih olajšavah za prebivalce na teh območjih. Glede ostalih območij v Ljubljani so anketiranci precej neodločeni oz. načeloma podpirajo zaprtje le ob dodatnih omejitvah (zaprtje le ob določenih dnevih). V nekaterih primerih pa se anketiranci nagibajo tudi k odklonilnemu mnenju glede zapiranja ulic, tu prednjačita predvsem Bavarski dvor ter Prešernova cesta. Vseeno pa lahko glede na primerjavo rezultatov med leti 2009 in 2012 predpostavljamo da gre za zametke trenda, ki kaže na povečevanje podpore zapiranju posameznih delov središča mesta za osebna vozila, saj respondenti pri večini navedenih lokacij v nekoliko večji meri podpirajo zaprtje specifičnih območij kot pred štirimi leti. Kaže torej, da so bila dosedanja zaprtja za osebna vozila (staro mestno jedro, Prešernov trg, Kongresni trg in Križanki z okolico) zelo dobro sprejeta in da respondenti na obravnavanem koridorju takšne načine preurejanja prometa vsaj v ambientalno visoko vrednotenem mestnem jedru pretežno podpirajo, kar se vidi tudi pri vprašanju 6.4, kjer so podana mnenja o podpori že postavljenih peš con in vprašanju 8.0, kjer je med anketirano populacijo zaznati bolj pozitivno vrednotenje splošne urejenosti mesta Ljubljane.

## **5 ANALIZA REZULTATOV ZA POTREBE POSAMEZNIH UKREPOV**

Po analizi in interpretaciji osnovnih sumarnih rezultatov tj. frekvenčni porazdelitvi vseh odgovorov anketiranih, ki so predstavljene v obliki deležev, smo za potrebe posameznih ukrepov še bolj podrobno analizirali posamezne tematike za leti 2009 (oz. 2008) in 2012. Z namenom pridobivanja informacij o podrobnih analizah podatkov iz raziskav, ki jih potrebujejo posamezni ukrepi, je bil v letu 2008 organiziran poseben sestanek na Mestni občini Ljubljana, kjer so vodje ukrepov na lokalni ravni predstavili svoje želje in potrebe po pridobivanju določenih oblik podatkov. Posamezni partnerji v projektu, so svoje pripravljene ideje, napotke, razmisleke glede nadaljnjih analiz podatkov za potrebe njihovih ukrepov, zapisali na poseben obrazec. V nadaljevanju so po posameznih sklopih in za vsakega partnerja posebej najprej predstavljeni obrazci, kjer so partnerji zapisali sugestije glede nadaljnjih analiz podatkov za potrebe lažje implementacije njihovih ukrepov, nato pa sledijo primerjave analize in interpretacije zelenih podatkov iz 2009 in 2012.

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

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

Na tem mestu morda ni odveč omeniti, da so navedena križanja podatkov uporabna tudi kot pomoč pri interpretaciji predstavljenih primerjalnih sumarnih podatkov in s tega vidika bralcu omogočajo boljši vpogled oz. bolj podrobno pojasnjujejo nekatere vzročne relacije med posameznimi dejavniki in elementi, ki igrajo pomembno vlogo v prometni ureditvi Ljubljane in Ljubljanske regije.

**5.1 UKREP 2.1 – INTEGRATED HIGH-QUALITY CORRIDOR**

<b>1.</b>	<b>Naslov ukrepa:</b>	<b>2.1. - LJU Integrated high-quality mobility corridor</b>
<b>2.</b>	<b>Ključne teme, problematike ukrepa, ki so vezane na teme iz vprašalnika:</b>	Create a high quality mobility North-South corridor going through the city centre and towards neighbouring municipalities, integrating a variety of measures and transport modes
<b>3.</b>	<b>Spremenljivke oz. vprašanja iz vprašalnika javnomnenjske raziskave, ki so neposredno povezane z ukrepom in jih želite podrobno analizirati</b>	<p>1) <i>Vprašanje 1.1</i> – Kdo (od kod, starost, spol, izobrazba, zaslužek, zaposleni) so ljudje, ki jih najbolj moti gneča in koga gneča ne moti? Kako se vozijo na delo (z avtom, avtobusom, kolesom, peš) in koliko časa potrebujejo za pot? Koga najbolj moti pomanjkanje parkirišč? Kakšna je struktura tistih, ki uvrščajo slabo urejene kolesarske steze v rang do 3 – koliko od njih se vozi s kolesom na delo? Koliko je previsokih cen parkiranja v rangu do 3? Kdo so tisti, ki cene parkiranja rangirajo najvišje (da so previsoke), kako se vozijo v službo, koliko časa porabijo?</p> <p>2) <i>Vprašanje 1.2.</i> Kako se obnaša vprašanje samo za primestne anketirance in po posameznih vzorčnih enotah?</p> <p>3) <i>Vprašanje 2.0</i> Kako se obnaša vprašanje za 1 in 2 alineje samo za primestne anketirance in po posameznih vzorčnih enotah?</p> <p>4) <i>Vprašanje 2.1</i> Podrobno analizo po posameznih prevoznih sredstvih: avtomobil, peš, avtobus, kolo, vlak, drugo.</p> <p>5) 2.2.1. analiza anketirancev 32,2 % nimam zagotovljenega parkirnega mesta (izvor, starost, spol, čas potovanja v službo) in 7,2%</p> <p>6) 2.4 Katero vrsto prevoza uporabljajo anketiranci, ki so oddaljeni do 5 km, 6 do 10 in nad 10?</p> <p>2.5 Katero vrsto prevoza uporabljajo anketiranci (glede na čas potovanja)</p> <p>2.5. tudi obnašanje ločeno za posamezne vzorčne enote</p>
<b>4.</b>	<b>Prosimo opišite kakšno obliko analize želite oz. na kakšen način želite analizirati izbrane spremenljivke</b>	<p>- potrebovali bi t.i. križanja, interpretacije povezav med posameznimi vrstami vnaprej izbranih spremenljivk z namenom pridobivanja posebnih podatkov za potrebe našega ukrepa:</p> <p>7) 1.3. in 1.4 – Kakšna je korelacija med negativnimi odgovori glede tramvajskih prog v vprašanju 1.4 – 3 in 1.3. -4 (ali so to isti ljudje – po domače - ne podpirajo, ker se jim zdi nesmiselno? – ali so ti anketiranci naklonjeni širitvi cest 5.0 – 6 in 7 in kakšen odnos imajo do rumenih linij? Kakšna je njihova osnovna struktura?</p> <p>8) 4.0. – 10 ( uvedba rumenega pasu)</p> <p>x Kakšno je razmerje pri primestnih anketirancih in na</p>

		<p>posameznih lokacijah (vzorčnih enotah) skrajni sever in skrajni jug koridorja do JPP in uvedbe rumenih pasov? 9) 5.0 – 3</p> <p>x potrebujemo osnovne interpretacije izbranih spremenljivk vprašanj</p> <p>x kako so po posameznih odgovorih anketiranci naklonjeni uvedbi rumenih linij, kak odnos imajo do širitve vpadnic, od kod so oziroma kje so odgovarjali na vprašanje 5.0 – 5 in 6 in 8</p> <p>x potrebujemo osnovne interpretacije izbranih spremenljivk vprašanj ter</p> <p>informacijo za vsako skupino odgovorov, kakšna je struktura prevoza na delo ali v šolo pri anketiranih 10) 6. 2 in 7.0. potrebujemo osnovne interpretacije izbranih spremenljivk vprašanj</p> <p>Ter za 7.0. kako in koliko časa se vozijo na delo, v šolo odgovori v skupini 47,3 in 35,9</p>
<b>5.</b>	<b>Katere so ciljne skupine, ki jih želite analizirati</b>	Uporabniki avtomobilov, starostne skupine 18-25 in 26 - 35
<b>6.</b>	<b>Ostale pripombe, sugestije glede analize podatkov za potrebe ukrepa</b>	

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

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

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

smo preverili po naslednjih parametrih:

- spol
- starost
- izobrazba



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

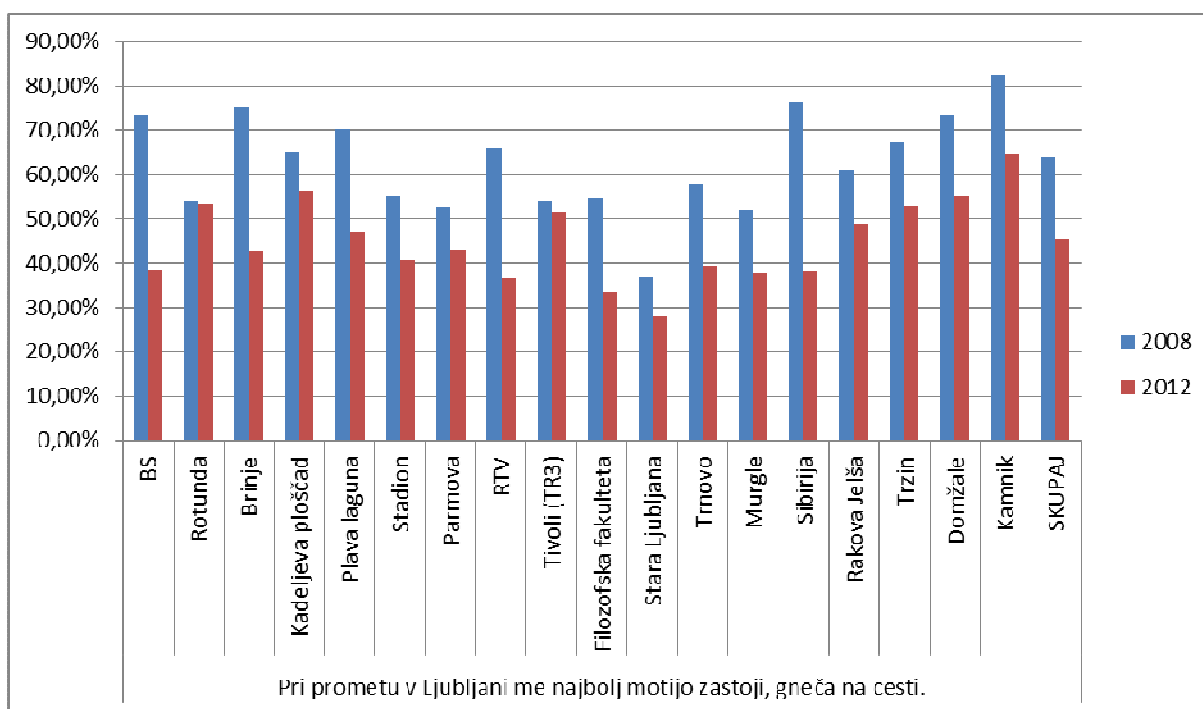
V nadaljevanju smo se ozrli še na:

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

Grafični ali tabelarni prikaz rezultatov smo v besedilu podali le tam, kjer glede na navedene parametre pride do opaznejšega oz. relevantnega odstopanja.

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

Grafični prikaz primerjave let 2008 (2009) in 2012:



## CIVITAS Elan – measure 4.1

Tabelarni prikaz primerjave let 2008 (2009) in 2012:

2008		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo zastoji, gneča na cesti.	
		Da	Ne
Vzorčna enota	BS	<b>73,4%</b>	26,6%
	Rotunda	54,0%	<b>46,0%</b>
	Brinje	<b>75,0%</b>	25,0%
	Kardeljeva ploščad	65,0%	35,0%
	Plava laguna	70,3%	29,7%
	Stadion	55,0%	<b>45,0%</b>
	Parmova	52,5%	<b>47,5%</b>
	RTV	66,0%	34,0%
	Tivoli (TR3)	54,1%	<b>45,9%</b>
	Filozofska fakulteta	54,4%	<b>45,6%</b>
	Stara Ljubljana	37,0%	<b>63,0%</b>
	Trnovo	57,7%	42,3%
	Murgle	52,1%	<b>47,9%</b>
	Sibirija	<b>76,1%</b>	23,9%
	Rakova Jelša	61,1%	38,9%
	Trzin	67,3%	32,7%
	Domžale	<b>73,5%</b>	26,5%
	Kamnik	<b>82,4%</b>	17,6%
Total		63,6%	36,4%

2012		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo zastoji, gneča na cesti.	
		Da	Ne
Vzorčna enota	BS	38,5%	<b>61,5%</b>
	Rotunda	<b>53,5%</b>	46,5%
	Brinje	42,9%	57,1%
	Kardeljeva ploščad	<b>56,4%</b>	43,6%
	Plava laguna	47,2%	52,8%
	Stadion	40,8%	59,2%
	Parmova	43,1%	56,9%
	RTV	36,7%	<b>63,3%</b>
	Tivoli (TR3)	<b>51,4%</b>	48,6%
	Filozofska fakulteta	33,3%	<b>66,7%</b>
	Stara Ljubljana	28,0%	<b>72,0%</b>
	Trnovo	39,2%	60,8%
	Murgle	38,0%	<b>62,0%</b>
	Sibirija	38,3%	61,7%
	Rakova Jelša	48,7%	51,3%
	Trzin	<b>52,8%</b>	47,2%
	Domžale	<b>55,1%</b>	44,9%
	Kamnik	<b>64,9%</b>	35,1%
Total		45,2%	54,8%

CIVITAS Elan – measure 4.1

Moteč element – zastoji, gneča na cesti in področje dela

2008		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo zastoji, gneča na cesti.	
		Da	Ne
Področje dela	Državna/občinska uprava, vojska, policija	49,2%	<b>50,8%</b>
	Javni zavod (zdravstvo, šolstvo ipd.)	67,6%	32,4%
	Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	<b>76,5%</b>	23,5%
	Podjetje v državni lasti	<b>77,8%</b>	22,2%
	Podjetje v privatni lasti	67,5%	32,5%
	Gospodinja	100,0%	
	Dijak, študent	<b>70,9%</b>	29,1%
	Upokojenec/ka	50,8%	<b>49,2%</b>
	Nezaposlen/a	71,4%	28,6%
	Drugo	<b>80,0%</b>	20,0%
	Samozaposlen	53,8%	46,2%
Total		63,4%	36,6%

2012		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo zastoji, gneča na cesti.	
		Da	Ne
Področje dela	Državna/občinska uprava, vojska, policija	<b>53,4%</b>	46,6%
	Javni zavod (zdravstvo, šolstvo ipd.)	43,5%	56,5%
	Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	31,6%	<b>68,4%</b>
	Podjetje v državni lasti	47,5%	52,5%
	Podjetje v privatni lasti	<b>50,4%</b>	49,6%
	Gospodinja	25,0%	<b>75,0%</b>
	Dijak, študent	47,3%	52,7%
	Upokojenec/ka	31,9%	<b>68,1%</b>
	Brezposelen/a	<b>56,7%</b>	43,3%
	Nezaposlen/upokojenec	37,0%	63,0%
	Drugo	40,0%	60,0%
Total		45,0%	55,0%

Moteč element – zastoji, gneča na cesti in starost

2008		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo zastoji, gneča na cesti.	
		Da	Ne
STAROST	18 - 25 let	<b>71,1%</b>	28,9%
	26 - 35 let	67,3%	32,7%
	36 - 45 let	66,2%	33,8%
	46 - 55 let	64,8%	35,2%
	56 - 65 let	60,9%	39,1%
	Nad 65 let	48,2%	<b>51,8%</b>
Total		63,4%	36,6%

2012		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo zastoji, gneča na cesti.	
		Da	Ne
STAROST	18 - 25 let	<b>50,9%</b>	49,1%
	26 - 35 let	48,8%	51,2%
	36 - 45 let	43,8%	56,3%
	46 - 55 let	47,7%	52,3%
	56 - 65 let	34,5%	<b>65,5%</b>
	Nad 65 let	34,9%	<b>65,1%</b>
Total		45,0%	55,0%

Moteč element – zastoji, gneča na cesti in spol

		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo zastoji, gneča na cesti.	
		Da	Ne
2008			
Spol	Moški	<b>66,7%</b>	33,3%
	Ženska	61,1%	<b>38,9%</b>
Total		63,4%	36,6%

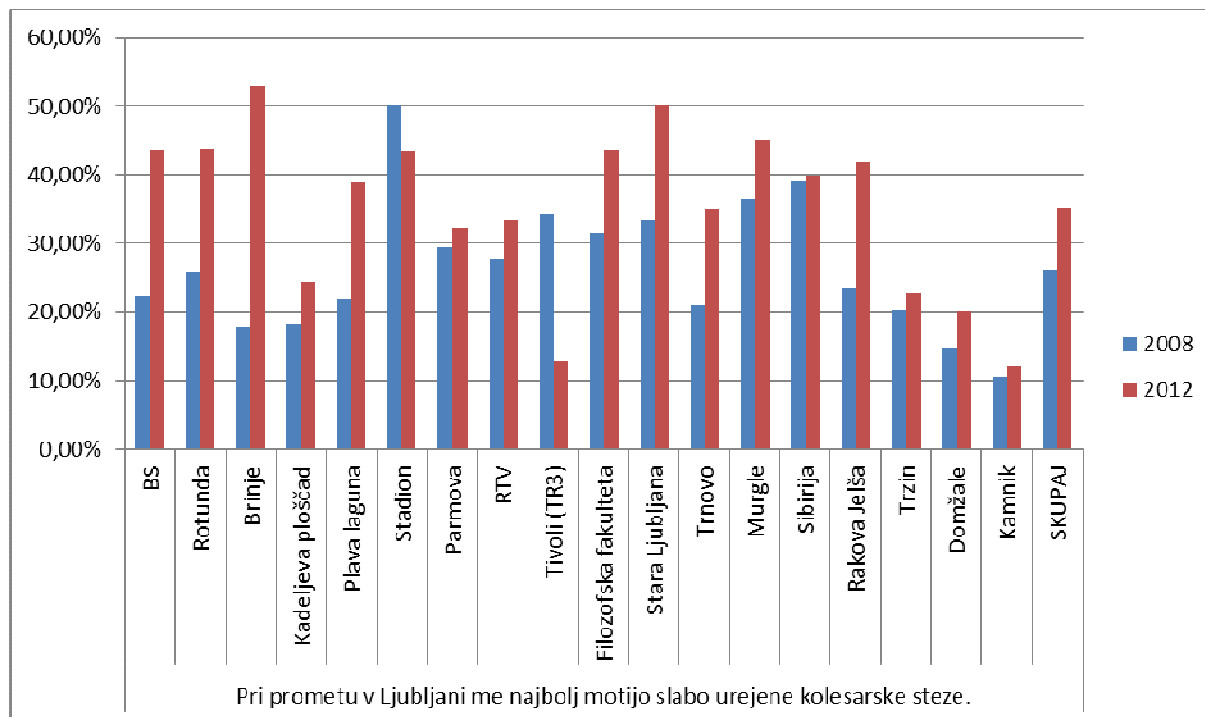
		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo zastoji, gneča na cesti.	
		Da	Ne
2012			
Spol	Moški	<b>45,7%</b>	54,3%
	Ženska	44,6%	<b>55,4%</b>
Total		45,1%	54,9%

2008: Zastoji in gneča na cesti najbolj moti prebivalce vzorčnih območij, ki imajo slabo urejene parkirne površine. Primer takega območja je BS za Bežigradom, kjer imajo prebivalci zaradi pomanjkanja parkirnih površin velike probleme z avtomobilsko gnečo oz. parkiranjem avtomobilov. Avtomobilsko precej obremenjena so tudi območja, kjer se zaradi omejene prostorske strukture (ozkih ulic) težje najde parkirišče (npr. Brinje) in območja izven Ljubljane (Domžale, Kamnik), ki so v veliki meri odvisna od avtomobilskega prevoza na delo (v šolo) in zaradi česar prihaja od konicah do večjih zastojev. Zastoje in gnečo na cesti povečini opažajo na vseh vzorčnih območjih (povsod, razen na območju Stare Ljubljane, kjer je število anketirancev premajhno da bi lahko ugotavljali vzroke), saj delež anketirancev, ki so odgovorili pritrdilno povsod presega 50%. Zastoji in gneča na cesti prav tako najbolj motijo delovno najbolj aktivno populacijo in dijake, študente, ki prevozna sredstva uporabljajo na dnevni bazi, medtem ko najmanj moti upokojene in nekoliko presenetljivo zaposlene v državni/občinski upravi, ki uporabljajo tudi druge ne-avtomobilске vrste prevoza. Starost močno vpliva na percepcijo zastojev in gneče na cesti, saj mlajše starostne populacije (18-25 let) bolj kritično ocenjujejo zastoje in gnečo na cesti. Z naraščanjem starosti upada tudi kritično mnenje o zastojih in gneči – starejši od 65 let le v 48,2% primerih odgovarjajo pritrdilno.

2012: Problematika zastojev in gneče z ozirom na vzorčno enoto kaže splošen upad zaznavanja tega problema med anketiranci, z izjemo posameznih območij – npr. območje Kardeljeve ploščadi, kjer je opazna gneča zaradi koncentracije fakultet, študentskih domov in posledično splošnega pomanjkanja parkirnih prostorov. Gneča in zastoji so opazen problem tudi na lokacijah Tivoli (TR3) in Rotunda, kjer do večjih sprememb prometne ureditve tudi ni prišlo oz. je prišlo je posameznih sprememb v načinih obračunavanja parkirnin. Situacija se je najbolj pozitivno obrnila na območjih Sibirija ter BS3, oboje pa lahko povežemo z ureditvijo parkirišč za stanovalce in postopnim preurejanjem oz. ureditvijo prometnih povezav - Barjanska, priprava nove mestne vpadnice, ki vsaj del avtomobilskega prometa učinkoviteje speljejo mimo in skozi ti območji. V letu 2012 gneča in zastoji najbolj motijo zaposlene v državni/občinski upravi, zaposlene v zasebnih podjetjih in brezposelne. Glede na starost v letu 2012 ni razlik v primerjavi z letom 2008 (2009).

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

Grafični prikaz primerjave let 2008 (2009) in 2012:



Tabelarni prikaz primerjave let 2008 (2009) in 2012:

2008	Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo slabo urejene kolesarske steze.	
	Da	Ne
Vzorčna enota BS	22,3%	77,7%
Rotunda	26,0%	74,0%
Brinje	17,9%	<b>82,1%</b>
Kardeljeva ploščad	18,3%	<b>81,7%</b>
Plava laguna	21,9%	78,1%
Stadion	<b>50,0%</b>	50,0%
Parmova	29,5%	70,5%
RTV	27,7%	72,3%
Tivoli (TR3)	<b>34,4%</b>	65,6%
Filozofska fakulteta	31,6%	68,4%
Stara Ljubljana	<b>33,3%</b>	66,7%
Trnovo	21,1%	78,9%
Murgle	<b>36,6%</b>	63,4%
Sibirija	<b>39,1%</b>	60,9%
Rakova Jelša	23,6%	76,4%
Trzin	20,4%	79,6%
Domžale	14,7%	<b>85,3%</b>
Kamnik	10,6%	<b>89,4%</b>
Total	26,1%	73,9%

## CIVITAS Elan – measure 4.1

2012	Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo slabo urejene kolesarske steze.	
	Da	Ne
Vzorčna enota BS	<b>43,6%</b>	56,4%
Rotunda	43,7%	56,3%
Brinje	<b>52,9%</b>	47,1%
Kardeljeva ploščad	24,4%	<b>75,6%</b>
Plava laguna	38,9%	61,1%
Stadion	43,4%	56,6%
Parmova	32,3%	67,7%
RTV	33,3%	66,7%
Tivoli (TR3)	12,9%	<b>87,1%</b>
Filozofska fakulteta	43,6%	56,4%
Stara Ljubljana	<b>50,0%</b>	50,0%
Trnovo	35,1%	64,9%
Murgle	<b>45,1%</b>	54,9%
Sibirija	40,0%	60,0%
Rakova Jelša	<b>42,1%</b>	57,9%
Trzin	22,6%	77,4%
Domžale	20,3%	79,7%
Kamnik	12,2%	87,8%
Total	35,3%	64,7%

## Moteč element – slabo urejene kolesarske steze in področje dela

2008	Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo slabo urejene kolesarske steze.	
	Da	Ne
Področje dela		
Državna/občinska uprava, vojska, policija	<b>38,1%</b>	61,9%
Javni zavod (zdravstvo, šolstvo ipd.)	26,2%	73,8%
Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	23,5%	76,5%
Podjetje v državni lasti	30,2%	69,8%
Podjetje v privatni lasti	21,6%	<b>78,4%</b>
Gospodinja	<b>33,3%</b>	66,7%
Dijak, študent	20,5%	<b>79,5%</b>
Upokojenec/ka	<b>32,2%</b>	67,8%
Nezaposlen/a	7,1%	<b>92,9%</b>
Drugo	20,0%	80,0%
Samozaposlen	11,5%	88,5%
Total	25,8%	74,2%

2012	Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo slabo urejene kolesarske steze.	
	Da	Ne
Področje dela		
Državna/občinska uprava, vojska, policija	<b>48,3%</b>	51,7%
Javni zavod (zdravstvo, šolstvo ipd.)	<b>44,1%</b>	55,9%
Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	36,8%	63,2%
Podjetje v državni lasti	23,7%	<b>76,3%</b>
Podjetje v privatni lasti	33,1%	66,9%
Gospodinja	25,0%	<b>75,0%</b>

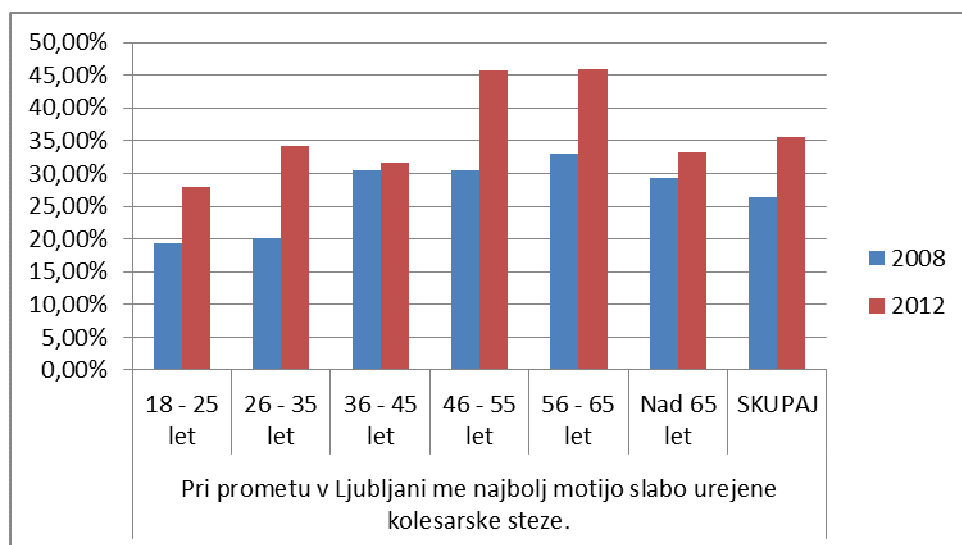
## CIVITAS Elan – measure 4.1

Dijak, študent	32,7%	67,3%
Upokojenec/ka	39,4%	60,6%
Brezposelen/a	36,7%	63,3%
Nezaposlen/upokojenec	34,2%	65,8%
Drugo	25,0%	75,0%
Total	35,6%	64,4%

### Moteč element – slabo urejene kolesarske steze in starost

2008		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo slabo urejene kolesarske steze.	
		Da	Ne
STAROST	18 - 25 let	19,4%	<b>80,6%</b>
	26 - 35 let	20,2%	79,8%
	36 - 45 let	30,5%	69,5%
	46 - 55 let	30,5%	69,5%
	56 - 65 let	<b>33,1%</b>	66,9%
	Nad 65 let	29,4%	70,6%
Total		26,3%	73,7%

2012		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo slabo urejene kolesarske steze.	
		Da	Ne
STAROST	18 - 25 let	28,0%	<b>72,0%</b>
	26 - 35 let	34,2%	65,8%
	36 - 45 let	31,7%	68,3%
	46 - 55 let	45,8%	54,2%
	56 - 65 let	<b>45,9%</b>	54,1%
	Nad 65 let	33,3%	66,7%
Total		35,5%	64,5%



Moteč element – slabo urejene kolesarske steze in spol

		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo slabo urejene kolesarske steze.	
2008		Da	Ne
Spol	Moški	22,3%	<b>77,7%</b>
	Ženska	<b>29,0%</b>	71,0%
Total		26,2%	73,8%

		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo slabo urejene kolesarske steze.	
2012		Da	Ne
Spol	Moški	35,3%	64,7%
	Ženska	35,5%	64,5%
Total		35,4%	64,6%

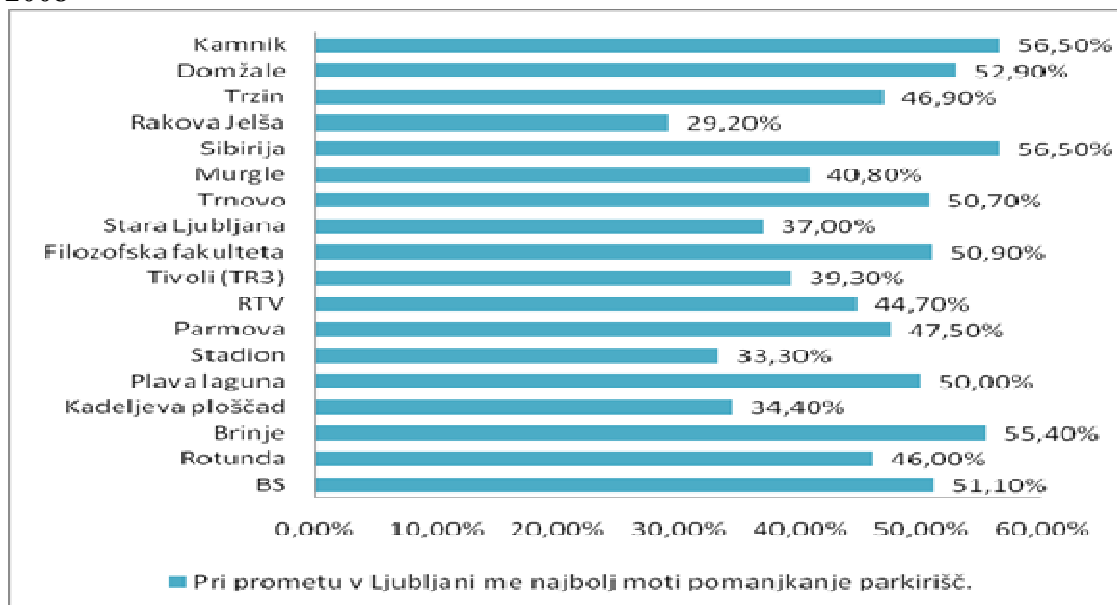
2008: Slabo urejene kolesarske steze najbolj motijo anketirance na območjih, ki imajo zaradi specifične prostorske ureditve, manjše možnosti za postavitev primernih kolesarskih stez (npr. Stara Ljubljana), trenutnih del in graditve novih objektov delne zapore (npr. Stadion) ali pa so prometno še vedno delno zapostavljena v odnosu na ostala mestna območja (npr. Sibirija). Slabo urejene kolesarske steze najbolj motijo zaposlene v državni, občinski upravi, ki so tudi med bolj pogostimi uporabniki kolesarskega prevoza, saj je večina delovnih mest v državnih institucijah lociranih v mestnem središču. Neurejene kolesarske steze najmanj motijo nezaposlene, dijake in študente ter zaposlene v podjetjih v privatni lasti (slednji v večji meri uporabljajo avtomobil). Glede na starost, slabo urejene kolesarske steze najbolj motijo anketirance v razredu 56-65 let, kar lahko pojasnujemo z veliko senzibilnostjo teh starostnih skupin do tovrstne problematike, hkrati pa so te starostne skupine še vedno dovolj fizično aktivne, da uporabljajo kolo in opažajo pomanjkljivosti. Najmlajše starostne skupine (18-25 let) so zaradi dobre fizične pripravljenosti tudi najmanj občutljive in bolj prilagodljive na slabšo ureditev kolesarskih stez ali ovire v kolesarskem prometu. Slabo urejene kolesarske steze nekoliko bolj motijo ženske kot moške, kar se sklada z številom uporabnikov avtomobilskega prevoza, ki je med moškimi nekoliko večje kot med ženskami.

2012: Glede na vzorčne enote je v letu 2012 opazen rahel porast problematike kolesarskih stez na večini območij, kar se sklada z spremembami percepcije pomembnosti kolesarjenja v Ljubljani, ki smo ga analizirali in interpretirali že v sumarnem pregledu primerjave rezultatov 2009 in 2012. V odnosu na leto 2009, v letu 2012 najbolj izstopata lokaciji Brinje in Rakova Jelša ter BS3, kar lahko pojasnimo s specifičnimi problematikami kolesarjenja na teh območjih (npr. na območju Brinja glavno kolesarsko povezavo predstavlja ozka Parmova cesta, ki je za kolesarjenje neprimerno urejena). V odnosu na področje dela in starostne kategorije večjih razlik med letoma 2009 in 2012 ni oz. skupine in razredi se v večji meri pokrivajo.

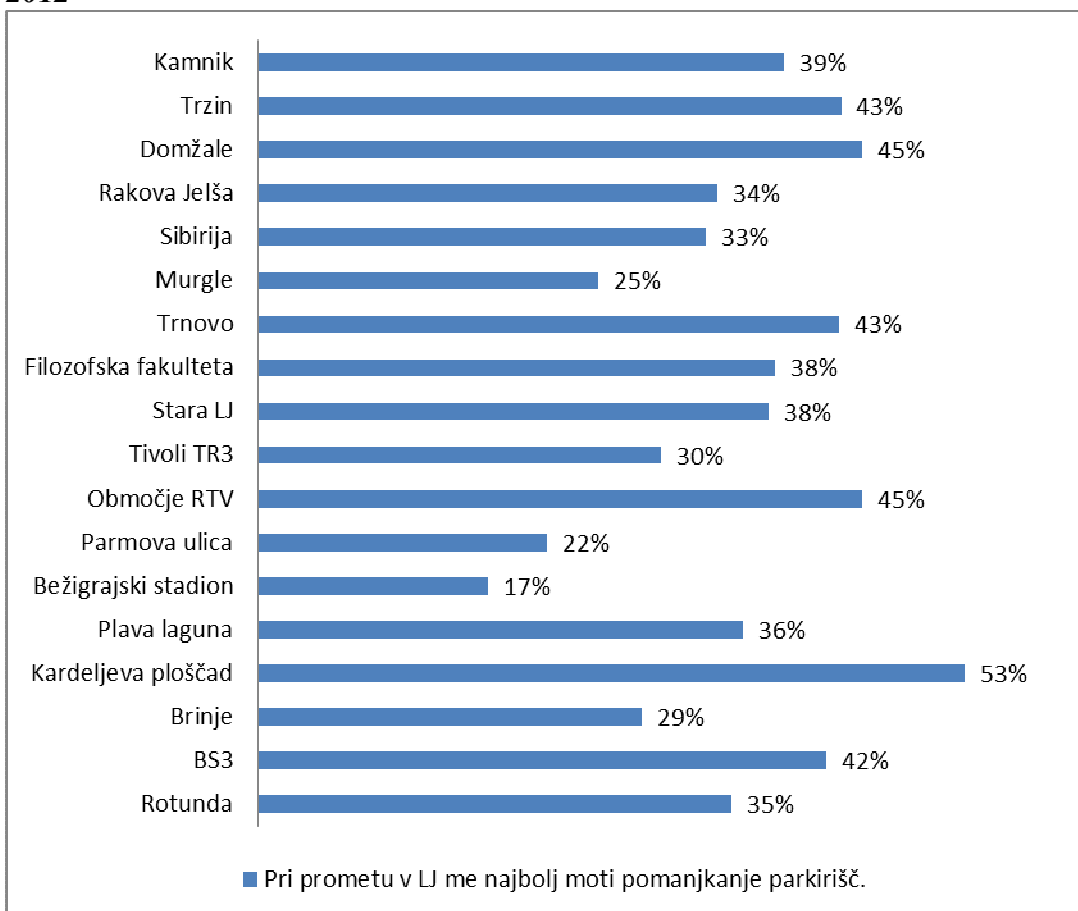


Moteč element – pomanjkanje parkirišč in vzorčna enota oz. območje koridorja

2008



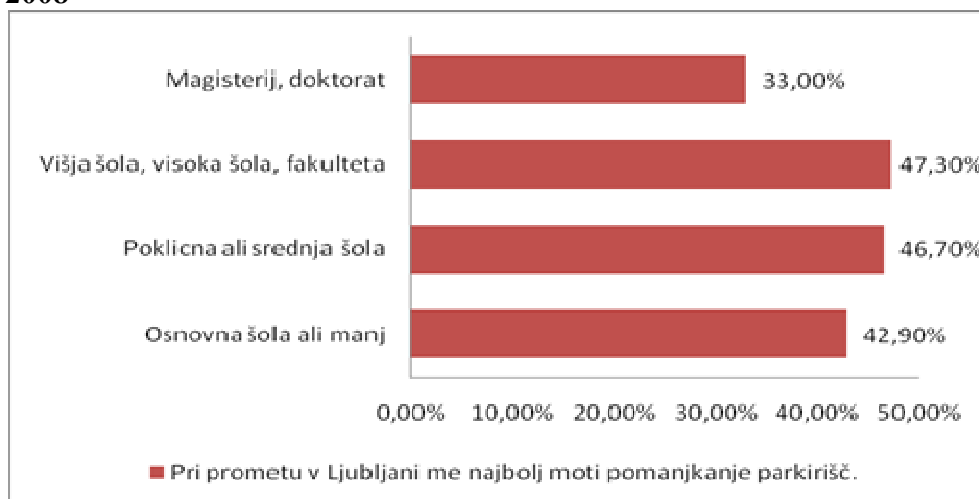
2012



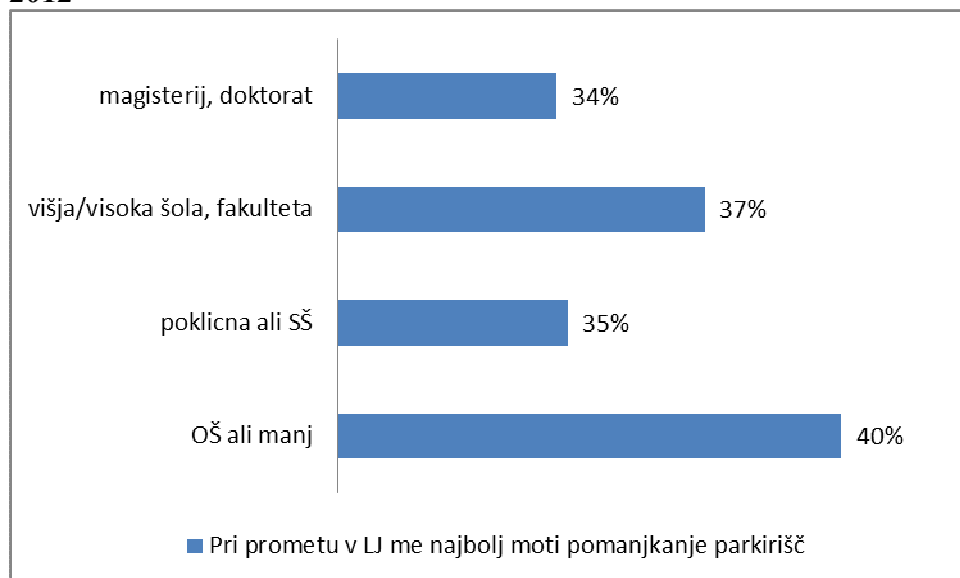
Moteč element – pomanjkanje parkirišč in starost

2008		Pri prometu v Ljubljani me najbolj moti pomanjkanje parkirišč.	
		Da	Ne
STAROST	18 - 25 let	<b>55,0%</b>	45,0%
	26 - 35 let	51,2%	48,8%
	36 - 45 let	38,7%	61,3%
	46 - 55 let	46,1%	53,9%
	56 - 65 let	38,5%	<b>61,5%</b>
	Nad 65 let	40,0%	60,0%
Total		45,7%	54,3%

2012		Pri prometu v Ljubljani me najbolj moti pomanjkanje parkirišč.	
		Da	Ne
STAROST	18 - 25 let	<b>43,5%</b>	56,5%
	26 - 35 let	38,7%	61,3%
	36 - 45 let	29,8%	<b>70,2%</b>
	46 - 55 let	29,0%	<b>71,0%</b>
	56 - 65 let	35,8%	64,2%
	Nad 65 let	36,4%	63,6%
Total		35,9%	64,1%

Moteč element – pomanjkanje parkirišč in izobrazba**2008**

2012



### Moteč element – pomanjkanje parkirišč in področje dela

2008		Pri prometu v Ljubljani me najbolj moti pomanjkanje parkirišč.	
		Da	Ne
Področje dela	Državna/občinska uprava, vojska, policija	38,1%	<b>61,9%</b>
	Javni zavod (zdravstvo, šolstvo ipd.)	40,0%	60,0%
	Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	23,5%	<b>76,5%</b>
	Podjetje v državni lasti	46,0%	54,0%
	Podjetje v privatni lasti	<b>53,3%</b>	46,7%
	Gospodinja	<b>66,7%</b>	33,3%
	Dijak, študent	<b>51,7%</b>	48,3%
	Upokojenec/ka	39,4%	<b>60,6%</b>
	Nezaposlen/a	<b>57,1%</b>	42,9%
	Drugo	40,0%	60,0%
	Samozaposlen	57,7%	42,3%
Total	46,0%	54,0%	

2012		Pri prometu v Ljubljani me najbolj moti pomanjkanje parkirišč.	
		Da	Ne
Področje dela	Državna/občinska uprava, vojska, policija	32,8%	67,2%
	Javni zavod (zdravstvo, šolstvo ipd.)	<b>40,6%</b>	59,4%
	Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	21,1%	<b>78,9%</b>
	Podjetje v državni lasti	30,5%	69,5%
	Podjetje v privatni lasti	32,8%	67,2%
	Gospodinja	,0%	100,0%
	Dijak, študent	<b>41,2%</b>	58,8%
	Upokojenec/ka	39,4%	60,6%
	Brezposelen/a	36,7%	63,3%
	Nezaposlen/upokojenec	32,9%	67,1%
	Drugo	37,5%	62,5%
Total	36,1%	63,9%	

Moteč element – pomanjkanje parkirišč in povprečen dohodek celotnega gospodinjstva

2008		Pri prometu v Ljubljani me najbolj moti pomanjkanje parkirišč.	
		Da	Ne
Ali nam lahko zaupate koliko znaša povprečen dohodek vašega celotnega gospodinjstva (neto vsota na mesec)?	do 500 EUR	33,3%	<b>66,7%</b>
	Nad 500 do 1000 EUR	38,1%	<b>61,9%</b>
	Nad 1000 do 1500 EUR	44,2%	<b>55,8%</b>
	Nad 1500 do 2000 EUR	<b>55,6%</b>	44,4%
	Nad 2000 do 2500 EUR	<b>47,4%</b>	52,6%
	Nad 2500 do 3000 EUR	<b>44,8%</b>	55,2%
	Nad 3000 EUR	<b>48,0%</b>	52,0%
	Brez odgovora	45,3%	54,7%
Total		45,5%	54,5%

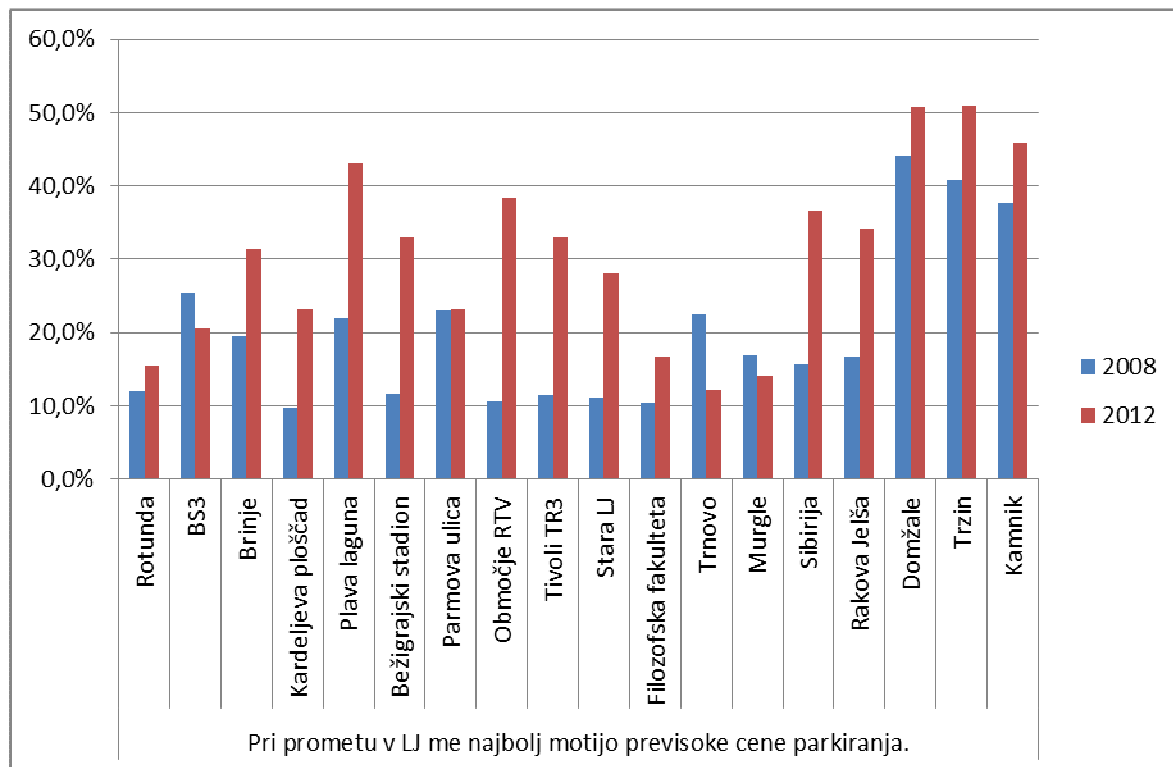
2012		Pri prometu v Ljubljani me najbolj moti pomanjkanje parkirišč.	
		Da	Ne
Ali nam lahko zaupate koliko znaša povprečen dohodek vašega celotnega gospodinjstva (neto vsota na mesec)?	do 500 EUR	30,4%	<b>69,6%</b>
	Nad 500 do 1000 EUR	<b>39,8%</b>	60,2%
	Nad 1000 do 1500 EUR	<b>36,6%</b>	63,4%
	Nad 1500 do 2000 EUR	33,3%	66,7%
	Nad 2000 do 2500 EUR	<b>37,1%</b>	62,9%
	Nad 2500 do 3000 EUR	35,6%	64,4%
	Nad 3000 EUR	31,0%	<b>69,0%</b>
	Brez odgovora	36,8%	63,2%
Total		36,0%	64,0%

2008: Pomanjkanje parkirišč najbolj moti anketirance na območjih, kjer imajo na voljo relativno majhno število parkirišč (npr. Brinje) ali pa so precej neurejena (npr. BS), pritisk uporabnikov avtomobilov, pa je zaradi različnih institucij in servisov, ki se nahajajo na teh območjih velik (mestno središče, območje Plave lagune za Bežigradom). Prav tako pomanjkanje parkirišč najbolj moti mlade, s starostjo pa se kritičnost do tega problema zmanjšuje. Podatki o izobrazbi kažejo, da pomanjkanje parkirišč približno enakomerno moti anketirance z različno stopnjo izobrazbe, izstopa le skupina z najvišjo izobrazbo, ki problem parkiranja ocenjuje bistveno manj negativno. V kategoriji področja dela, pomanjkanje parkirišč najbolj moti zaposlene v podjetjih v privatni lasti, medtem ko imajo zaposleni v javnih podjetjih bistveno manj problemov s parkiranjem. Zdi se da imajo podjetja oz. zaposleni v javni sferi na voljo bistveno več parkirišč in tudi uporabljajo druge načine prevoza. Pomanjkanje parkirišč opažajo tudi študentje in nezaposleni. Gospodinjstva z večjim dohodkom problem parkiranja bistveno bolj moti kot gospodinjstva z nižjimi dohodki, kar lahko pojasnujemo z manjšo pripravljenostjo slednjih do plačevanja parkirnine in posledično tudi manjšo rabo avtomobila za določena opravila.

2012: Primerjava podatkov iz let 2008(2009) in 2012 pokaže rahle spremembe glede percepcije pomanjkanja parkirišč v Ljubljani. Pri tem lahko ugotovljamo da je prišlo do manjših sprememb v lokacijah kjer anketiranci pomanjkanje parkirišč najbolj občutijo – ena izmed teh je npr. Kardeljeva ploščad (zaradi velike koncentracije fakultet in dnevne fluktuacije uporabnikov). V splošnem anketiranci največje pomanjkanje parkirišč še vedno zaznavajo na območjih središča Ljubljane in prebivalci Ljubljanske regije, ki se dnevno vozijo v Ljubljano. Do manjših sprememb je prišlo tudi na ravni starostnih skupin, kjer anketiranci v razredih med 35-55 predstavljajo drugo najmočnejšo skupino, ki pogreša večje število parkirišč. Podobne rahle spremembe je opaziti pri izobrazbenih (manj izobraženi bolj izpostavljajo pomanjkanje parkirišč) in dohodkovnih skupinah, kjer je (po vsej verjetnosti zaradi medijskega diskurza o ekonomskih razmerah) prišlo do diferenciacije percepcije

pomanjkanja parkirišč – razred z najmanj dohodki in največ dohodki, pomanjkanja parkirišč ne občutita v isti meri kot srednji dohodkovni razredi.

#### Moteč element – previsoke cene parkiranja in vzorčne enote oz. območje koridorja



#### Moteč element – previsoke cene parkiranja in starost

2008	Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo previsoke cene parkiranja.	
	Da	Ne
STAROST 18 - 25 let	18,8%	<b>81,2%</b>
26 - 35 let	<b>25,8%</b>	74,2%
36 - 45 let	17,6%	<b>82,4%</b>
46 - 55 let	<b>21,1%</b>	78,9%
56 - 65 let	17,9%	<b>82,1%</b>
Nad 65 let	18,2%	<b>81,8%</b>
Total	20,3%	79,7%

2012	Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo previsoke cene parkiranja.	
	Da	Ne
STAROST 18 - 25 let	<b>30,8%</b>	69,2%
26 - 35 let	26,8%	<b>73,2%</b>
36 - 45 let	<b>34,6%</b>	65,4%
46 - 55 let	29,0%	71,0%
56 - 65 let	28,4%	71,6%
Nad 65 let	<b>31,8%</b>	68,2%
Total	29,9%	70,1%

CIVITAS Elan – measure 4.1

Moteč element – previsoke cene parkiranja in izobrazba

2008		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo previsoke cene parkiranja.	
		Da	Ne
Izobrazba	Osnovna šola ali manj	9,5%	<b>90,5%</b>
	Poklicna ali srednja šola	<b>23,4%</b>	76,6%
	Višja šola, visoka šola, fakulteta	19,2%	80,8%
	Magisterij, doktorat	17,0%	<b>83,0%</b>
Total		20,5%	79,5%

2012		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo previsoke cene parkiranja.	
		Da	Ne
Izobrazba	Osnovna šola ali manj	<b>36,7%</b>	63,3%
	Poklicna ali srednja šola	32,8%	67,2%
	Višja šola, visoka šola, fakulteta	29,5%	70,5%
	Magisterij, doktorat	21,2%	<b>78,8%</b>
Total		30,1%	69,9%

Moteč element – previsoke cene parkiranja in povprečen dohodek celotnega gospodinjstva

2008		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo previsoke cene parkiranja.		
		Da	Ne	
Ali nam lahko zaupate koliko znaša povprečen dohodek vašega celotnega gospodinjstva (neto vsota na mesec)?	do 500 EUR	21,4%	78,6%	
	Nad 500 do 1000 EUR	16,1%	83,9%	
	Nad 1000 do 1500 EUR	<b>29,9%</b>	70,1%	
	Nad 1500 do 2000 EUR	19,4%	80,6%	
	Nad 2000 do 2500 EUR	19,5%	80,5%	
	Nad 2500 do 3000 EUR	22,4%	77,6%	
	Nad 3000 EUR	15,7%	<b>84,3%</b>	
	Brez odgovora	18,7%	81,3%	
	Total		20,2%	79,8%

2012		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo previsoke cene parkiranja.		
		Da	Ne	
Ali nam lahko zaupate koliko znaša povprečen dohodek vašega celotnega gospodinjstva (neto vsota na mesec)?	do 500 EUR	30,4%	69,6%	
	Nad 500 do 1000 EUR	31,6%	68,4%	
	Nad 1000 do 1500 EUR	31,9%	68,1%	
	Nad 1500 do 2000 EUR	<b>33,3%</b>	66,7%	
	Nad 2000 do 2500 EUR	25,0%	<b>75,0%</b>	
	Nad 2500 do 3000 EUR	28,8%	71,2%	
	Nad 3000 EUR	25,3%	<b>74,7%</b>	
	Brez odgovora	29,7%	70,3%	
	Total		30,0%	70,0%

Moteč element – previsoke cene parkiranja in področje dela

2008		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo previsoke cene parkiranja.	
		Da	Ne
Področje dela	Državna/občinska uprava, vojska, policija	15,9%	<b>84,1%</b>
	Javni zavod (zdravstvo, šolstvo ipd.)	22,1%	77,9%
	Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	23,5%	76,5%
	Podjetje v državni lasti	23,8%	76,2%
	Podjetje v privatni lasti	<b>27,0%</b>	73,0%
	Gospodinja	33,3%	66,7%
	Dijak, študent	17,0%	<b>83,0%</b>
	Upokojenec/ka	16,7%	<b>83,3%</b>
	Nezaposlen/a		100,0%
	Drugo		100,0%
	Samozaposlen	19,2%	80,8%
Total	20,5%	79,5%	

2012		Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo previsoke cene parkiranja.	
		Da	Ne
Področje dela	Državna/občinska uprava, vojska, policija	27,6%	72,4%
	Javni zavod (zdravstvo, šolstvo ipd.)	24,7%	75,3%
	Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	15,8%	<b>84,2%</b>
	Podjetje v državni lasti	<b>35,6%</b>	64,4%
	Podjetje v privatni lasti	<b>33,3%</b>	66,7%
	Gospodinja	,0%	100,0%
	Dijak, študent	30,1%	69,9%
	Upokojenec/ka	33,8%	66,3%
	Brezposelen/a	33,3%	66,7%
	Nezaposlen/upokojenec	23,3%	76,7%
	Drugo	22,5%	77,5%
Total	30,0%	70,0%	

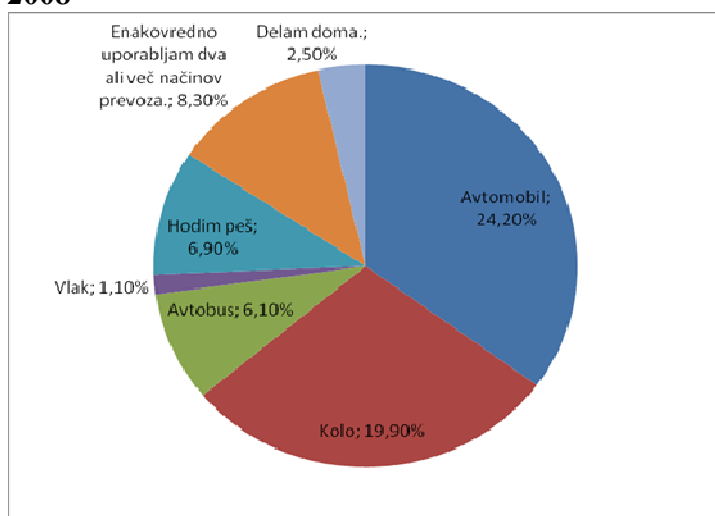
2008: Velika večina anketirancev meni, da cene parkiranja niso tako moteč element kot drugi problemi, ki se pojavljajo v prometni ureditvi Ljubljane. Kljub temu lahko opazimo nekatere zanimive značilnosti med posameznimi družbenimi skupinami, ki so se opredelile do tega problema. Anketirance iz območij zunaj Ljubljane (Trzin, Domžale, Kamnik) previsoke cene parkiranja izrazito motijo, kar lahko pojasnjujemo z dnevno avtomobilsko vožnjo na delo in problemi, ki so povezani z iskanjem »primerne« (cenovno ugodnega) parkirnega mesta. Anketirance, ki živijo v Ljubljani visoke cene parkiranja ne moti v tolikšni meri, saj prevoz lahko kombinirajo na različne načine, poleg tega pa je plačevanje določenih storitev kot je parkirna postala del vsakdanjega življenja na določenih mestnih območjih. Starost ne vpliva v veliki meri na mnenja o cenah parkiranja. Najbolj negativno cene parkiranja ocenjujejo mlajši zaposleni (26-35 let), medtem ko mlajši in najstarejši anketiranci zaradi možnosti bolj časovno fleksibilne rabe avtomobila problema visokih parkirnih ne občutijo v tolikšni meri. Cene parkiranja nekoliko bolj občutijo skupine z manjšimi prihodki kot tista z najvišjimi prihodki, podobno cene parkiranja manj motijo anketirance z višjo izobrazbo. Cene parkiranja najbolj motijo zaposlene v podjetjih v privatni lasti (delež gospodinj je v skupnem merilu premajhen da bi ga lahko v tem primeru upoštevali za analizo), najmanj pa zaposlene v državni/občinski upravi, dijake, študente in upokojene.

2012: Primerjav podatkov v dveh časovnih točkah pokaže zgolj rahle spremembe na področju percepcije cen parkiranja v Ljubljani. Anketirance iz območij zunaj Ljubljane (Trzin, Domžale, Kamnik) še vedno izrazito motijo previsoke cene parkiranja, povečanje pomembnosti te problematike pa je zaznati tudi na posameznih območjih Ljubljane, kjer prihaja do sprememb v parkirnih režimih. Potrebno je omeniti tudi jasno zaznan trend povečevanja voznikov avtomobilov med mlajšo (študentsko) populacijo, ki jih problematika parkiranja še posebej zadeva. Ti v letu 2012 tudi bolj izpostavljajo te tematike.

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

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

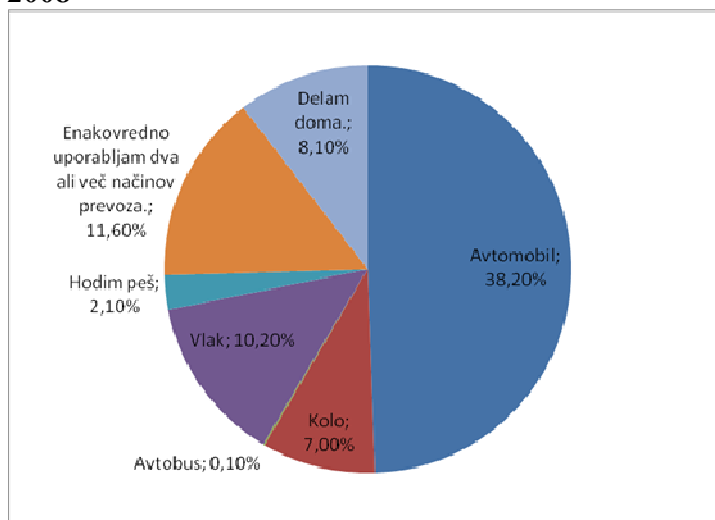
**2008**



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

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

**2008**





CIVITAS Elan – measure 4.1

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

	Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?							
	Avtomobil	Kolo	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
2008								
previsoke cene parkiranja	<b>47,2%</b>	4,6%	6,9%	1,4%	9,7%	7,9%	0,5%	21,8%

	Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?							
	Avtomobil	Kolo	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
2012								
previsoke cene parkiranja	<b>40,4%</b>	7,0%	9,6%	,5%	11,5%	6,7%	2,1%	21,7%

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

	Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?									Total
	Avtomobil	Kolo	Motorno kolo, skuter, moped	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.	
2008										
pomanjkanje parkirišč	<b>39,1%</b>	6,6%	0,2%	9,7%	2,1%	11,5%	6,4%	2,1%	22,4%	100,0%

2008 in 2012: Način prevoza na delo (v šolo) v bistveni meri vpliva na mnenja povezana s problemi prometne ureditve v Ljubljani. Odgovori glede motenj v prometu so povečini povezani s percepcijo uporabnikov avtomobilskega prevoza, medtem ko uporabniki ostalih načinov prevoza niti ne pridejo toliko do izraza in je nemogoče določiti do kakšnih sprememb je prišlo v obdobju med 2008 (2009) in 2012. Odgovori kažejo na visoko odvisnost anketirancev od avtomobilskega prevoza, zato so tudi vsi problemi povezani s prometno ureditvijo usmerjeni k reševanju problemov avtomobilske pretočnosti, parkiranja, cen storitev povezanih z avtomobilskim prevozom itd.

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

	Koliko časa porabite za prihod nad delo (v šolo)?							
	Do 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	31 - 45 min	46 min - 1 ure	Več kot 1 uro	Delam doma	Ne hodim v službo (v solo), sem v pokoju
2008								
slabo urejene kolesarske proge	<b>18,2%</b>	<b>25,2%</b>	12,0%	5,5%	3,3%	0,7%	3,6%	31,4%

	Koliko časa porabite za prihod nad delo (v šolo)?							
	Do 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	31 - 45 min	46 min - 1 ure	Več kot 1 uro	Delam doma	Ne hodim v službo (v solo), sem v pokoju
2012								
slabo urejene kolesarske proge	<b>18,2%</b>	<b>25,2%</b>	12,0%	5,5%	3,3%	0,7%	3,6%	31,4%

CIVITAS Elan – measure 4.1

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

	Koliko časa porabite za prihod nad delo (v solo)?							
	Do 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	31 - 45 min	46 min - 1 ure	Več kot 1 uro	Delam doma	Ne hodim v službo (v solo), sem v pokoju
2008								
zastoji, gneča na cesti	<b>17,6%</b>	<b>23,1%</b>	15,7%	10,4%	6,3%	1,9%	4,2%	20,7%

	Koliko časa porabite za prihod nad delo (v solo)?							
	Do 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	31 - 45 min	46 min - 1 ure	Več kot 1 uro	Delam doma	Ne hodim v službo (v solo), sem v pokoju
2012								
zastoji, gneča na cesti	<b>17,6%</b>	<b>23,1%</b>	15,7%	10,4%	6,3%	1,9%	4,2%	20,7%

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

	Koliko časa porabite za prihod nad delo (v solo)?							
	Do 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	31 - 45 min	46 min - 1 ure	Več kot 1 uro	Delam doma	Ne hodim v službo (v solo), sem v pokoju
2008								
previsoke cene parkiranja	<b>13,2%</b>	<b>28,3%</b>	<b>15,1%</b>	8,0%	9,9%	0,9%	3,3%	21,2%

	Koliko časa porabite za prihod nad delo (v solo)?							
	Do 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	31 - 45 min	46 min - 1 ure	Več kot 1 uro	Delam doma	Ne hodim v službo (v solo), sem v pokoju
2012								
previsoke cene parkiranja	<b>13,2%</b>	<b>28,3%</b>	<b>15,1%</b>	8,0%	9,9%	0,9%	3,3%	21,2%

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

	Koliko časa porabite za prihod nad delo (v solo)?							
	Do 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	31 - 45 min	46 min - 1 ure	Več kot 1 uro	Delam doma	Ne hodim v službo (v solo), sem v pokoju
2008								
pomanjkanje parkirišč	<b>17,3%</b>	<b>24,4%</b>	14,4%	9,6%	6,5%	1,9%	3,5%	22,5%

	Koliko časa porabite za prihod nad delo (v solo)?							
	Do 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	31 - 45 min	46 min - 1 ure	Več kot 1 uro	Delam doma	Ne hodim v službo (v solo), sem v pokoju
2012								
pomanjkanje parkirišč	<b>17,3%</b>	<b>24,4%</b>	14,4%	9,6%	6,5%	1,9%	3,5%	22,5%

2008 in 2012: Anketiranci, ki v povprečju porabijo manj časa (do 20 min) za prihod na delo (v šolo), probleme povezane s prometno ureditvijo v Ljubljani ocenjujejo bolj kritično, kar lahko pojasnujemo z večjo senzibilnostjo teh skupin. Vsaka ovira, problem, ki nastane v prometni ureditvi Ljubljane in odstopa od ustaljenih mobilnostnih ritmov, navad, je percipirana precej bolj kritično kot pri anketirancih, ki so zaradi večje časovne porabe, oddaljenosti od delovnega mesta (šole) bolj prilagojeni na tovrstne probleme.

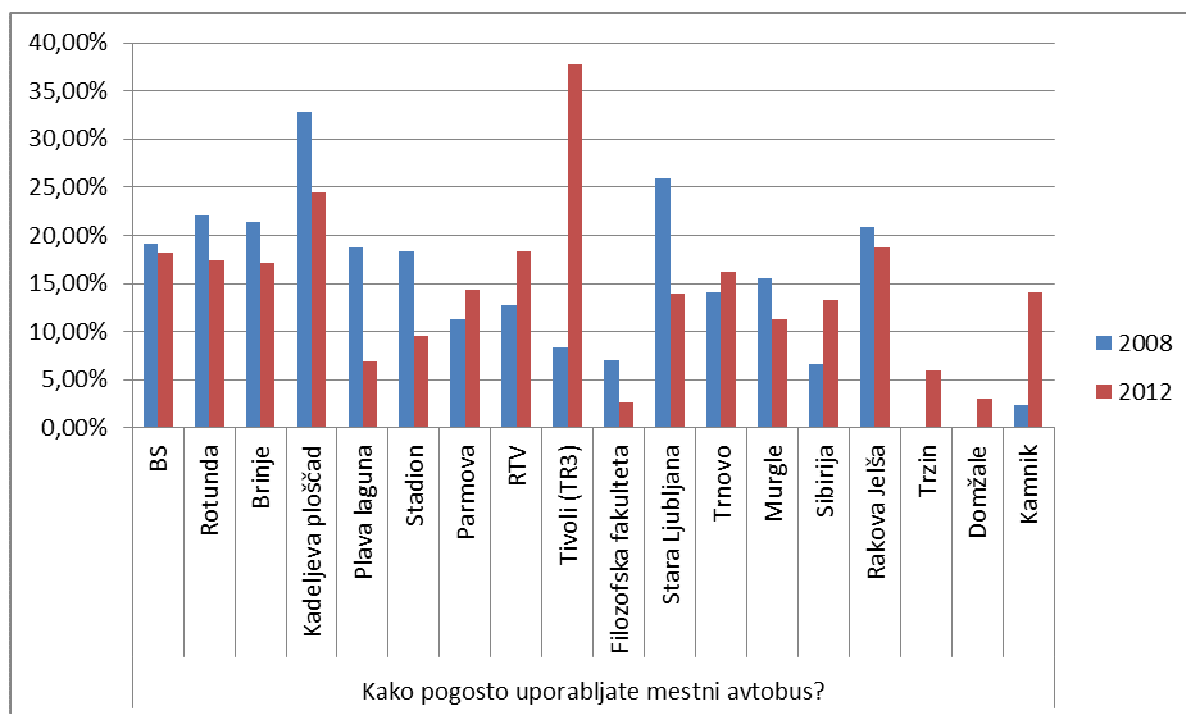
**Vprašanje 1.2** - Kako se obnaša vprašanje samo za primestne anketirance in po posameznih vzorčnih enotah?

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

2008		Kako pogosto uporabljate mestni avtobus?				
		Vsak dan	Nekajkrat tedensko	Nekajkrat mesečno	Nekajkrat letno	Ne uporabljam
Vzorčna enota	BS	19,1%	<b>21,3%</b>	28,7%	21,3%	9,6%
	Rotunda	<b>22,0%</b>	<b>32,0%</b>	24,0%	16,0%	6,0%
	Brinje	21,4%	<b>21,4%</b>	21,4%	19,6%	16,1%
	Kadeljeva ploščad	<b>32,8%</b>	<b>19,7%</b>	29,5%	16,4%	1,6%
	Plava laguna	18,8%	21,9%	17,2%	26,6%	15,6%
	Stadion	18,3%	<b>25,0%</b>	20,0%	21,7%	15,0%
	Parmova	11,3%	16,1%	32,3%	32,3%	8,1%
	RTV	12,8%	14,9%	27,7%	34,0%	10,6%
	Tivoli (TR3)	8,3%	21,7%	28,3%	31,7%	10,0%
	Filozofska fakulteta	7,0%	21,1%	28,1%	26,3%	17,5%
	Stara Ljubljana	<b>25,9%</b>	11,1%	25,9%	22,2%	14,8%
	Trnovo	14,1%	19,7%	21,1%	<b>25,4%</b>	<b>19,7%</b>
	Murgle	15,5%	11,3%	26,8%	<b>36,6%</b>	9,9%
	Sibirija	6,7%	17,8%	24,4%	<b>28,9%</b>	<b>22,2%</b>
	Rakova Jelša	20,8%	13,9%	20,8%	<b>22,2%</b>	<b>22,2%</b>
	Trzin		2,1%	16,7%	<b>43,8%</b>	<b>37,5%</b>
	Domžale		6,1%	15,2%	<b>54,5%</b>	<b>24,2%</b>
	Kamnik	2,4%	11,9%	11,9%	<b>46,4%</b>	<b>27,4%</b>

2012		Kako pogosto uporabljate mestni avtobus?				
		Vsak dan	Nekajkrat tedensko	Nekajkrat mesečno	Nekajkrat letno	Ne uporabljam
Vzorčna enota	BS	18,2%	20,8%	26,0%	<b>29,9%</b>	5,2%
	Rotunda	17,4%	15,9%	<b>39,1%</b>	21,7%	5,8%
	Brinje	17,1%	21,4%	27,1%	20,0%	14,3%
	Kadeljeva ploščad	<b>24,4%</b>	<b>34,6%</b>	29,5%	6,4%	5,1%
	Plava laguna	6,9%	18,1%	27,8%	<b>34,7%</b>	12,5%
	Stadion	9,6%	15,1%	<b>41,1%</b>	<b>31,5%</b>	2,7%
	Parmova	14,3%	<b>22,2%</b>	27,0%	27,0%	9,5%
	RTV	18,3%	20,0%	25,0%	26,7%	10,0%
	Tivoli (TR3)	<b>37,7%</b>	<b>27,5%</b>	10,1%	13,0%	11,6%
	Filozofska fakulteta	2,6%	21,8%	25,6%	<b>35,9%</b>	14,1%
	Stara Ljubljana	14,0%	12,0%	28,0%	28,0%	18,0%
	Trnovo	16,2%	21,6%	29,7%	20,3%	12,2%
	Murgle	11,3%	12,7%	<b>40,8%</b>	23,9%	11,3%
	Sibirija	13,3%	18,3%	15,0%	<b>31,7%</b>	21,7%
	Rakova Jelša	18,7%	16,0%	26,7%	22,7%	16,0%
	Trzin	6,0%	12,0%	12,0%	<b>28,0%</b>	<b>42,0%</b>
	Domžale	3,0%	6,1%	7,6%	<b>36,4%</b>	<b>47,0%</b>
	Kamnik	14,1%	18,1%	25,5%	26,0%	16,2%

## CIVITAS Elan – measure 4.1



2008	Kako pogosto uporabljate vlak?				
	Vsak dan	Nekajkrat tedensko	Nekajkrat mesečno	Nekajkrat letno	Ne uporabljam
Vzorčna enota BS			4,5%	27,0%	68,5%
Rotunda		4,2%	12,5%	35,4%	47,9%
Brinje		2,0%	3,9%	43,1%	51,0%
Kadeljeva ploščad	1,7%	3,3%	11,7%	46,7%	36,7%
Plava laguna	3,3%		10,0%	38,3%	48,3%
Stadion			5,0%	40,0%	55,0%
Parmova			7,0%	42,1%	50,9%
RTV		2,2%	10,9%	39,1%	47,8%
Tivoli (TR3)		1,7%	5,2%	46,6%	46,6%
Filozofska fakulteta			1,8%	40,4%	57,9%
Stara Ljubljana			3,8%	38,5%	57,7%
Trnovo			4,5%	31,3%	64,2%
Murgle		2,9%	5,9%	26,5%	64,7%
Sibirija				22,5%	77,5%
Rakova Jelša		6,9%	2,8%	15,3%	75,0%
Trzin	6,1%		6,1%	34,7%	53,1%
Domžale	12,1%	9,1%	12,1%	42,4%	24,2%
Kamnik	7,2%	6,0%	18,1%	41,0%	27,7%

2012	Kako pogosto uporabljate vlak?				
	Vsak dan	Nekajkrat tedensko	Nekajkrat mesečno	Nekajkrat letno	Ne uporabljam
Vzorčna enota BS	,0%	1,4%	11,0%	26,0%	61,6%
Rotunda	,0%	,0%	3,1%	32,8%	64,1%
Brinje	1,4%	1,4%	1,4%	26,1%	69,6%
Kadeljeva ploščad	1,3%	13,2%	23,7%	34,2%	27,6%
Plava laguna	,0%	,0%	6,0%	32,8%	61,2%
Stadion	,0%	,0%	1,4%	35,6%	63,0%

## CIVITAS Elan – measure 4.1

Parmova	,0%	,0%	4,6%	24,6%	70,8%
RTV	,0%	1,7%	11,7%	43,3%	43,3%
Tivoli (TR3)	1,5%	1,5%	11,9%	40,3%	44,8%
Filozofska fakulteta	,0%	,0%	,0%	43,6%	56,4%
Stara Ljubljana	,0%	2,1%	4,2%	45,8%	47,9%
Trnovo	,0%	2,8%	9,7%	25,0%	62,5%
Murgle	,0%	,0%	3,1%	31,3%	65,6%
Sibirija	,0%	,0%	3,6%	12,7%	83,6%
Rakova Jelša	,0%	,0%	3,2%	19,4%	77,4%
Trzin	<b>6,1%</b>	<b>4,1%</b>	8,2%	30,6%	51,0%
Domžale	<b>6,3%</b>	<b>3,1%</b>	9,4%	43,8%	37,5%
Kamnik	<b>5,4%</b>	<b>5,4%</b>	16,2%	37,8%	35,1%

2008	Kako pogosto uporabljate medkrajevni (primestni) avtobus?				
	Vsak dan	Nekajkrat tedensko	Nekajkrat mesečno	Nekajkrat letno	Ne uporabljam
Vzorčna enota BS			1,1%	22,7%	76,1%
Rotunda			4,3%	27,7%	68,1%
Brinje		3,8%		28,8%	67,3%
Kadeljeva ploščad		1,7%	6,9%	24,1%	67,2%
Plava laguna	1,7%		6,7%	28,3%	63,3%
Stadion		1,7%	3,3%	15,0%	80,0%
Parmova				32,1%	67,9%
RTV		2,2%	6,7%	31,1%	60,0%
Tivoli (TR3)				25,5%	74,5%
Filozofska fakulteta			1,8%	35,1%	63,2%
Stara Ljubljana			3,7%	40,7%	55,6%
Trnovo		1,5%	6,1%	21,2%	71,2%
Murgle			2,9%	23,5%	73,5%
Sibirija		2,5%	2,5%	10,0%	85,0%
Rakova Jelša			4,2%	13,9%	81,9%
Trzin	4,2%	<b>4,2%</b>	6,3%	35,4%	50,0%
Domžale		<b>9,4%</b>	9,4%	40,6%	40,6%
Kamnik	1,2%	<b>6,0%</b>	13,3%	42,2%	37,3%

2012	Kako pogosto uporabljate medkrajevni (primestni) avtobus?				
	Vsak dan	Nekajkrat tedensko	Nekajkrat mesečno	Nekajkrat letno	Ne uporabljam
Vzorčna enota BS	,0%	,0%	2,7%	17,8%	79,5%
Rotunda	,0%	,0%	6,2%	13,8%	80,0%
Brinje	1,5%	,0%	4,4%	13,2%	80,9%
Kadeljeva ploščad	1,3%	9,2%	7,9%	23,7%	57,9%
Plava laguna	1,5%	2,9%	,0%	22,1%	73,5%
Stadion	,0%	,0%	,0%	16,9%	83,1%
Parmova	,0%	,0%	3,1%	23,1%	73,8%
RTV	,0%	,0%	6,7%	26,7%	66,7%
Tivoli (TR3)	3,0%	13,4%	9,0%	44,8%	29,9%
Filozofska fakulteta	,0%	,0%	2,6%	28,2%	69,2%
Stara Ljubljana	,0%	2,0%	8,2%	26,5%	63,3%
Trnovo	,0%	,0%	6,8%	11,0%	82,2%
Murgle	,0%	,0%	6,2%	20,0%	73,8%
Sibirija	,0%	,0%	1,9%	14,8%	83,3%
Rakova Jelša	,0%	,0%	3,3%	14,8%	82,0%
Trzin	<b>7,8%</b>	<b>5,9%</b>	7,8%	29,4%	49,0%
Domžale	<b>3,2%</b>	<b>9,7%</b>	8,1%	30,6%	48,4%
Kamnik	1,4%	4,1%	12,3%	35,6%	46,6%

## CIVITAS Elan – measure 4.1

2008	Kako pogosto uporabljate taksi?				
	Vsak dan	Nekajkrat tedensko	Nekajkrat mesečno	Nekajkrat letno	Ne uporabljam
Vzorčna enota BS			12,2%	61,1%	26,7%
Rotunda			18,8%	56,3%	25,0%
Brinje		3,9%	17,6%	60,8%	17,6%
Kardeljeva ploščad		<b>5,1%</b>	11,9%	50,8%	32,2%
Plava laguna		3,2%	35,5%	46,8%	14,5%
Stadion	1,7%		16,7%	48,3%	33,3%
Parmova		<b>5,2%</b>	25,9%	48,3%	20,7%
RTV	2,2%	2,2%	13,0%	43,5%	39,1%
Tivoli (TR3)		5,0%	30,0%	43,3%	21,7%
Filozofska fakulteta		<b>10,5%</b>	28,1%	42,1%	19,3%
Stara Ljubljana		3,7%	29,6%	44,4%	22,2%
Trnovo			25,4%	55,2%	19,4%
Murgle		2,9%	17,1%	60,0%	20,0%
Sibirija			19,5%	53,7%	26,8%
Rakova Jelša		4,2%	8,3%	<b>40,3%</b>	<b>47,2%</b>
Trzin		2,1%		<b>39,6%</b>	<b>58,3%</b>
Domžale			3,1%	<b>28,1%</b>	<b>68,8%</b>
Kamnik	1,2%		7,4%	45,7%	45,7%

2012	Kako pogosto uporabljate taksi?				
	Vsak dan	Nekajkrat tedensko	Nekajkrat mesečno	Nekajkrat letno	Ne uporabljam
Vzorčna enota BS	,0%	2,6%	26,3%	55,3%	15,8%
Rotunda	,0%	4,5%	19,4%	41,8%	34,3%
Brinje	,0%	1,4%	26,1%	52,2%	20,3%
Kardeljeva ploščad	,0%	<b>5,3%</b>	32,9%	46,1%	15,8%
Plava laguna	,0%	4,3%	26,1%	42,0%	27,5%
Stadion	,0%	4,2%	23,6%	55,6%	16,7%
Parmova	,0%	<b>6,2%</b>	21,5%	49,2%	23,1%
RTV	,0%	<b>8,3%</b>	25,0%	55,0%	11,7%
Tivoli (TR3)	1,5%	<b>9,0%</b>	37,3%	23,9%	28,4%
Filozofska fakulteta	,0%	<b>7,7%</b>	26,9%	52,6%	12,8%
Stara Ljubljana	,0%	<b>8,2%</b>	18,4%	49,0%	24,5%
Trnovo	,0%	1,4%	28,8%	42,5%	27,4%
Murgle	,0%	<b>10,8%</b>	16,9%	55,4%	16,9%
Sibirija	,0%	,0%	16,4%	54,5%	29,1%
Rakova Jelša	,0%	4,8%	11,3%	43,5%	40,3%
Trzin	,0%	2,0%	9,8%	43,1%	45,1%
Domžale	,0%	1,6%	10,9%	21,9%	65,6%
Kamnik	1,4%	,0%	5,6%	43,1%	50,0%

2008 in 2012: Podatki, kjer smo povezali oz. križali vzorčne enote s pogostostjo uporabe posameznih prevoznih sredstev so pokazali, da anketiranci na primestnih območjih (Trzin, Domžale, Kamnik) v manjši meri uporabljajo mestni avtobus kot anketiranci, ki živijo v Ljubljani. Še posebej močno mestni avtobus uporabljajo anketiranci na območju Bežigrada, kjer je lociranih več fakultet in študentski domovi. Manjšo navezanost na uporabo mestnega avtobusa s strani anketirancev na primestnih območjih pojasnujemo z večjo uporabo avtomobilskega prevoza za prihod na delo (v šolo), po drugi strani pa ti anketiranci v nekoliko večji meri uporabljajo primestni avtobus in zlasti vlak (v tem primeru velja še posebej izpostaviti območje Kamnika). Kljub temu je uporaba vlaka in primestnega avtobusa relativno majhna tudi pri teh skupinah, ki so v največji meri odvisne od avtomobila. Prav tako

## CIVITAS Elan – measure 4.1

anketiranci primestnih območij v manjši meri uporabljajo taksi, največ pa ga uporabljajo anketiranci v mestnem središču in v okolici območja fakultet za Bežigradom.

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

Način prevoza po vzorčnih enotah za posamezne aktivnosti.

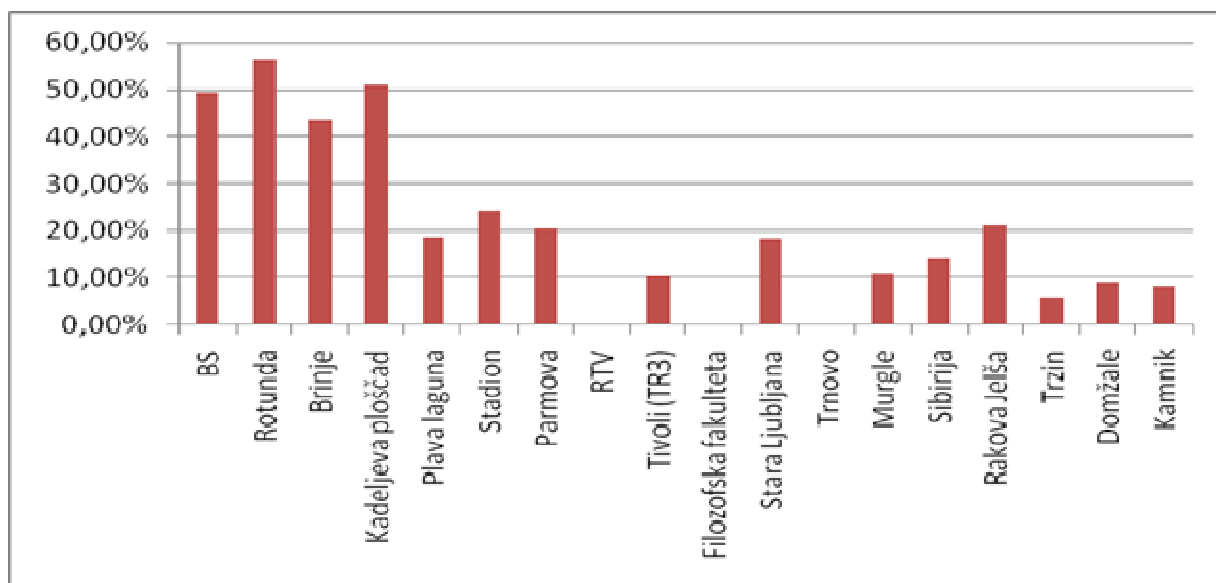
2008		Kateri način prevoza običajno izberete za obisk starega mestnega jedra Ljubljana?						Ne opravljam te aktivnosti.
		Avtobus	Taksi	Avtomobil	Vlak	Kolo	Peš	
Vzorčna enota	BS	<b>49,5%</b>	1,1%	17,6%		18,7%	12,1%	1,1%
	Rotunda	<b>56,3%</b>		<b>20,8%</b>		10,4%	12,5%	
	Brinje	<b>43,4%</b>	3,8%	<b>24,5%</b>		5,7%	20,8%	1,9%
	Kardeljeva ploščad	<b>50,8%</b>		8,5%		11,9%	28,8%	
	Plava laguna	18,8%	4,7%	9,4%		7,8%	57,8%	1,6%
	Stadion	24,1%	3,4%	8,6%		<b>29,3%</b>	24,1%	10,3%
	Parmova	20,3%	1,7%	3,4%		18,6%	52,5%	3,4%
	RTV					4,3%	<b>93,6%</b>	2,1%
	Tivoli (TR3)	10,2%				10,2%	<b>79,7%</b>	
	Filozofska fakulteta			1,8%		7,3%	<b>90,9%</b>	
	Stara Ljubljana	18,5%				7,4%	<b>74,1%</b>	
	Trnovo		1,5%	1,5%		4,4%	<b>92,6%</b>	
	Murgle	10,9%		1,6%		<b>37,5%</b>	50,0%	
	Sibirija	14,0%		14,0%		20,9%	46,5%	4,7%
	Rakova Jelša	21,1%		14,1%		<b>31,0%</b>	31,0%	2,8%
	Trzin	6,1%		<b>63,3%</b>	4,1%	4,1%	20,4%	2,0%
	Domžale	9,1%	3,0%	<b>30,3%</b>	6,1%		51,5%	
	Kamnik	8,3%	1,2%	<b>33,3%</b>	7,1%		48,8%	1,2%

2012		Kateri način prevoza običajno izberete za obisk starega mestnega jedra Ljubljana?						Ne opravljam te aktivnosti.
		Avtobus	Taksi	Avtomobil	Vlak	Kolo	Peš	
Vzorčna enota	BS	<b>40,5%</b>	1,4%	8,1%	,0%	<b>33,8%</b>	13,5%	2,7%
	Rotunda	<b>27,9%</b>	2,9%	13,2%	,0%	<b>36,8%</b>	14,7%	4,4%
	Brinje	<b>30,4%</b>	1,4%	15,9%	,0%	20,3%	29,0%	2,9%
	Kardeljeva ploščad	<b>50,6%</b>	2,6%	1,3%	,0%	13,0%	31,2%	1,3%
	Plava laguna	10,1%	,0%	2,9%	,0%	<b>44,9%</b>	42,0%	,0%
	Stadion	16,2%	<b>5,9%</b>	7,4%	,0%	<b>44,1%</b>	26,5%	,0%
	Parmova	<b>33,3%</b>	3,2%	3,2%	,0%	15,9%	44,4%	,0%
	RTV	8,3%	1,7%	,0%	,0%	6,7%	<b>81,7%</b>	1,7%
	Tivoli (TR3)	19,1%	4,4%	5,9%	<b>4,4%</b>	11,8%	<b>52,9%</b>	1,5%
	Filozofska fakulteta	,0%	,0%	,0%	,0%	10,4%	<b>89,6%</b>	,0%
	Stara Ljubljana	,0%	,0%	2,1%	,0%	14,6%	<b>81,3%</b>	2,1%
	Trnovo	5,4%	,0%	4,1%	,0%	21,6%	<b>62,2%</b>	6,8%
	Murgle	12,1%	3,0%	6,1%	,0%	25,8%	<b>51,5%</b>	1,5%
	Sibirija	16,1%	,0%	10,7%	,0%	21,4%	46,4%	5,4%
	Rakova Jelša	20,3%	,0%	8,7%	,0%	24,6%	43,5%	2,9%
	Trzin	11,8%	2,0%	<b>43,1%</b>	<b>5,9%</b>	2,0%	33,3%	2,0%
	Domžale	6,1%	1,5%	<b>33,3%</b>	<b>9,1%</b>	1,5%	43,9%	4,5%
	Kamnik	4,2%	,0%	<b>31,0%</b>	<b>2,8%</b>	2,8%	57,7%	1,4%

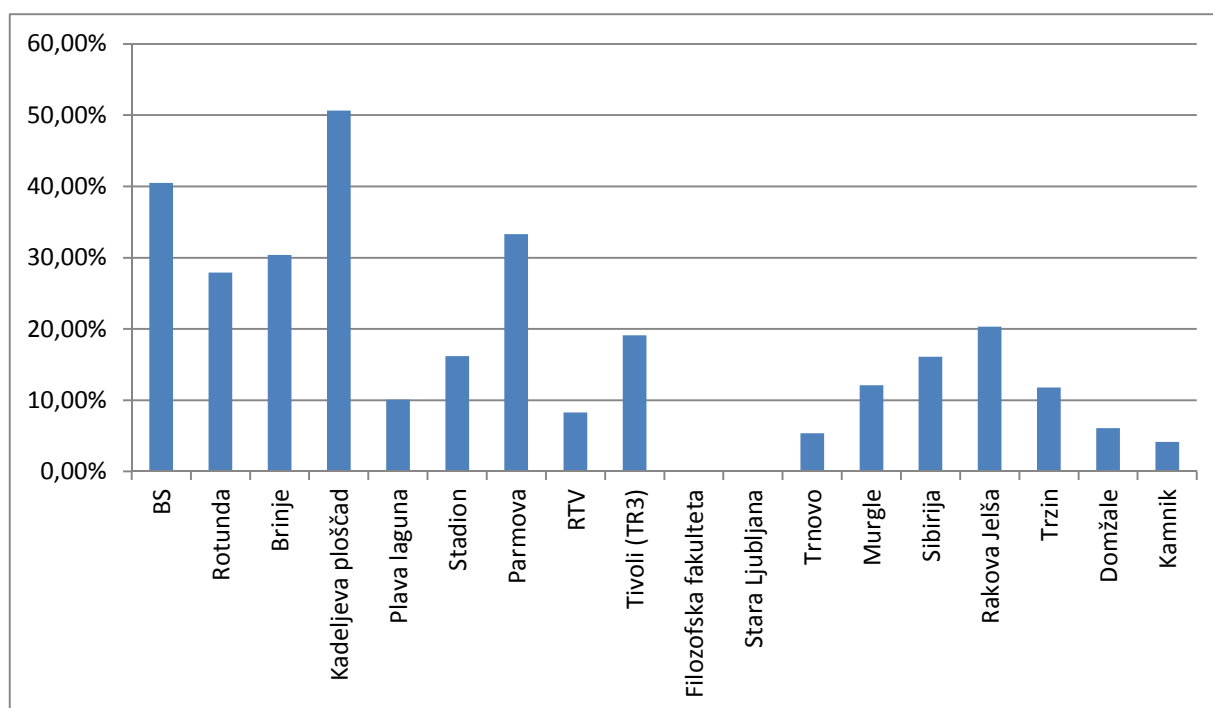
## CIVITAS Elan – measure 4.1

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

2008



2012





## CIVITAS Elan – measure 4.1

		Kateri način prevoza običajno izberete za nakupovanje v mestnem središču?						Ne opravljam te aktivnosti.
		Avtobus	Taksi	Avtomobil	Vlak	Kolo	Peš	
2008								
Vzorčna enota	BS	<b>50,5%</b>		23,1%		12,1%	7,7%	6,6%
	Rotunda	<b>51,0%</b>	2,0%	20,4%		6,1%	14,3%	6,1%
	Brinje	<b>37,5%</b>		<b>31,3%</b>		6,3%	16,7%	8,3%
	Kardeljeva ploščad	<b>59,3%</b>		10,2%		11,9%	13,6%	5,1%
	Plava laguna	19,4%	1,6%	21,0%		11,3%	40,3%	6,5%
	Stadion	22,4%	1,7%	17,2%		<b>20,7%</b>	19,0%	19,0%
	Parmova	21,1%		19,3%		17,5%	38,6%	3,5%
	RTV					8,5%	<b>85,1%</b>	6,4%
	Tivoli (TR3)	6,8%		3,4%		11,9%	<b>76,3%</b>	1,7%
	Filozofska fakulteta		1,8%	3,6%		7,1%	<b>87,5%</b>	
	Stara Ljubljana	18,5%				11,1%	<b>66,7%</b>	3,7%
	Trnovo	7,4%		5,9%		10,3%	<b>73,5%</b>	2,9%
	Murgle	19,4%		11,9%	1,5%	<b>28,4%</b>	35,8%	3,0%
	Sibirija	19,0%	2,4%	<b>35,7%</b>		<b>19,0%</b>	21,4%	2,4%
	Rakova Jelša	33,3%		<b>25,0%</b>		16,7%	11,1%	13,9%
	Trzin	4,1%		<b>61,2%</b>	2,0%	2,0%	14,3%	16,3%
	Domžale	14,7%		<b>32,4%</b>			32,4%	20,6%
	Kamnik	10,6%	2,4%	<b>37,6%</b>			29,4%	20,0%

		Kateri način prevoza običajno izberete za nakupovanje v mestnem središču?						Ne opravljam te aktivnosti.
		Avtobus	Taksi	Avtomobil	Vlak	Kolo	Peš	
2012								
Vzorčna enota	BS	<b>40,0%</b>	1,3%	20,0%	,0%	21,3%	4,0%	13,3%
	Rotunda	<b>44,1%</b>	1,5%	14,7%	,0%	11,8%	5,9%	22,1%
	Brinje	<b>37,1%</b>	1,4%	21,4%	,0%	12,9%	17,1%	10,0%
	Kardeljeva ploščad	<b>62,3%</b>	,0%	7,8%	,0%	3,9%	23,4%	2,6%
	Plava laguna	10,0%	1,4%	12,9%	,0%	<b>31,4%</b>	28,6%	15,7%
	Stadion	24,7%	,0%	20,5%	,0%	<b>30,1%</b>	17,8%	6,8%
	Parmova	29,7%	3,1%	7,8%	,0%	15,6%	42,2%	1,6%
	RTV	8,3%	1,7%	1,7%	,0%	6,7%	<b>78,3%</b>	3,3%
	Tivoli (TR3)	29,9%	3,0%	17,9%	1,5%	7,5%	<b>37,3%</b>	3,0%
	Filozofska fakulteta	6,6%	,0%	,0%	,0%	9,2%	<b>84,2%</b>	,0%
	Stara Ljubljana	2,0%	,0%	6,1%	,0%	18,4%	<b>71,4%</b>	2,0%
	Trnovo	11,0%	,0%	4,1%	,0%	<b>28,8%</b>	<b>46,6%</b>	9,6%
	Murgle	14,7%	,0%	14,7%	,0%	<b>27,9%</b>	36,8%	5,9%
	Sibirija	19,6%	1,8%	16,1%	,0%	<b>25,0%</b>	26,8%	10,7%
	Rakova Jelša	30,8%	,0%	<b>24,6%</b>	,0%	18,5%	15,4%	10,8%
	Trzin	13,2%	,0%	<b>49,1%</b>	1,9%	3,8%	13,2%	18,9%
	Domžale	13,6%	,0%	<b>37,9%</b>	1,5%	1,5%	28,8%	16,7%
	Kamnik	13,9%	,0%	<b>36,1%</b>	2,8%	,0%	31,9%	15,3%

## CIVITAS Elan – measure 4.1

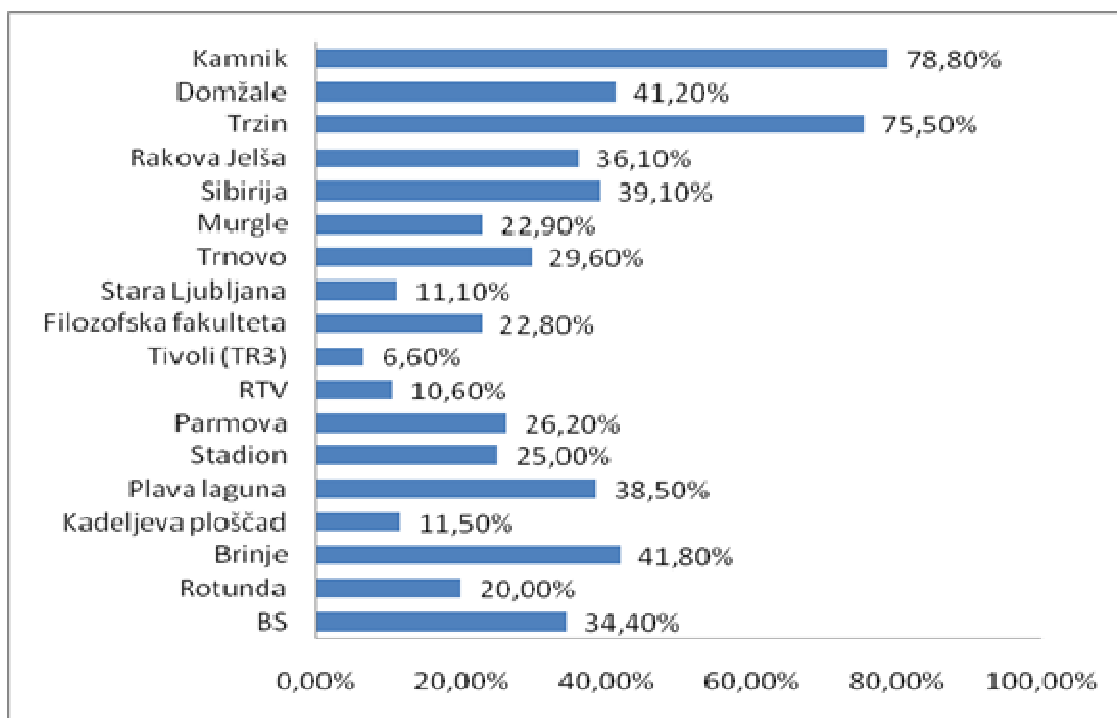
		Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?							
		Avtomobil	Kolo	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
2008									
Vzorčna enota	BS	<b>34,4%</b>	7,5%	10,8%		5,4%	12,9%		29,0%
	Rotunda	20,0%	8,0%	12,0%		10,0%	8,0%	4,0%	38,0%
	Brinje	<b>41,8%</b>	5,5%	14,5%		10,9%	3,6%		23,6%
	Kardeljeva ploščad	11,5%	8,2%	<b>21,3%</b>		<b>23,0%</b>	4,9%	3,3%	27,9%
	Plava laguna	<b>38,5%</b>	10,8%	12,3%	3,1%	6,2%	3,1%	3,1%	23,1%
	Stadion	25,0%	<b>15,0%</b>	8,3%		6,7%	8,3%	5,0%	30,0%
	Parmova	26,2%	<b>16,4%</b>	6,6%		8,2%	8,2%	1,6%	32,8%
	RTV	10,6%	<b>14,9%</b>	10,6%		<b>23,4%</b>	12,8%		27,7%
	Tivoli (TR3)	6,6%	<b>21,3%</b>	9,8%		<b>24,6%</b>	6,6%	4,9%	26,2%
	Filozofska fakulteta	22,8%	7,0%	1,8%		<b>22,8%</b>			45,6%
	Stara Ljubljana	11,1%	11,1%	<b>18,5%</b>		<b>29,6%</b>	7,4%		22,2%
	Trnovo	29,6%	8,5%	11,3%		16,9%	12,7%	1,4%	19,7%
	Murgle	22,9%	<b>18,6%</b>	7,1%		14,3%	10,0%	4,3%	20,0%
	Sibirija	<b>39,1%</b>	4,3%	6,5%		2,2%	10,9%	2,2%	34,8%
	Rakova Jelša	<b>36,1%</b>	5,6%	13,9%		4,2%	6,9%		33,3%
	Trzin	<b>75,5%</b>		4,1%	4,1%		4,1%		12,2%
	Domžale	<b>41,2%</b>		5,9%	<b>14,7%</b>	5,9%		2,9%	29,4%
	Kamnik	<b>78,8%</b>		2,4%	<b>10,6%</b>	2,4%	3,5%	1,2%	1,2%

		Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?							
		Avtomobil	Kolo	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
2012									
Vzorčna enota	BS	23,1%	17,9%	<b>12,8%</b>	,0%	3,8%	11,5%	1,3%	29,5%
	Rotunda	19,7%	<b>22,5%</b>	7,0%	,0%	11,3%	16,9%	1,4%	21,1%
	Brinje	21,4%	10,0%	<b>17,1%</b>	,0%	10,0%	1,4%	1,4%	37,1%
	Kardeljeva ploščad	3,8%	6,4%	<b>16,7%</b>	,0%	<b>57,7%</b>	11,5%	,0%	3,8%
	Plava laguna	25,0%	16,7%	6,9%	,0%	18,1%	8,3%	2,8%	20,8%
	Stadion	23,0%	<b>20,3%</b>	5,4%	,0%	6,8%	8,1%	6,8%	29,7%
	Parmova	26,2%	7,7%	<b>13,8%</b>	,0%	10,8%	4,6%	3,1%	32,3%
	RTV	16,9%	11,9%	11,9%	,0%	<b>32,2%</b>	8,5%	,0%	18,6%
	Tivoli (TR3)	33,3%	7,2%	<b>27,5%</b>	2,9%	8,7%	7,2%	,0%	13,0%
	Filozofska fakulteta	17,9%	11,5%	2,6%	,0%	<b>25,6%</b>	12,8%	3,8%	25,6%
	Stara Ljubljana	16,3%	<b>26,5%</b>	6,1%	,0%	<b>24,5%</b>	8,2%	8,2%	10,2%
	Trnovo	23,0%	14,9%	9,5%	,0%	18,9%	14,9%	,0%	18,9%
	Murgle	<b>36,6%</b>	19,7%	7,0%	,0%	8,5%	7,0%	2,8%	18,3%
	Sibirija	<b>41,7%</b>	13,3%	8,3%	,0%	6,7%	6,7%	1,7%	21,7%
	Rakova Jelša	28,9%	14,5%	9,2%	,0%	,0%	14,5%	1,3%	31,6%
	Trzin	<b>73,6%</b>	,0%	5,7%	1,9%	,0%	9,4%	3,8%	5,7%
	Domžale	<b>55,9%</b>	,0%	7,4%	5,9%	4,4%	4,4%	2,9%	17,6%
	Kamnik	<b>61,6%</b>	,0%	5,5%	4,1%	2,7%	4,1%	2,7%	19,2%

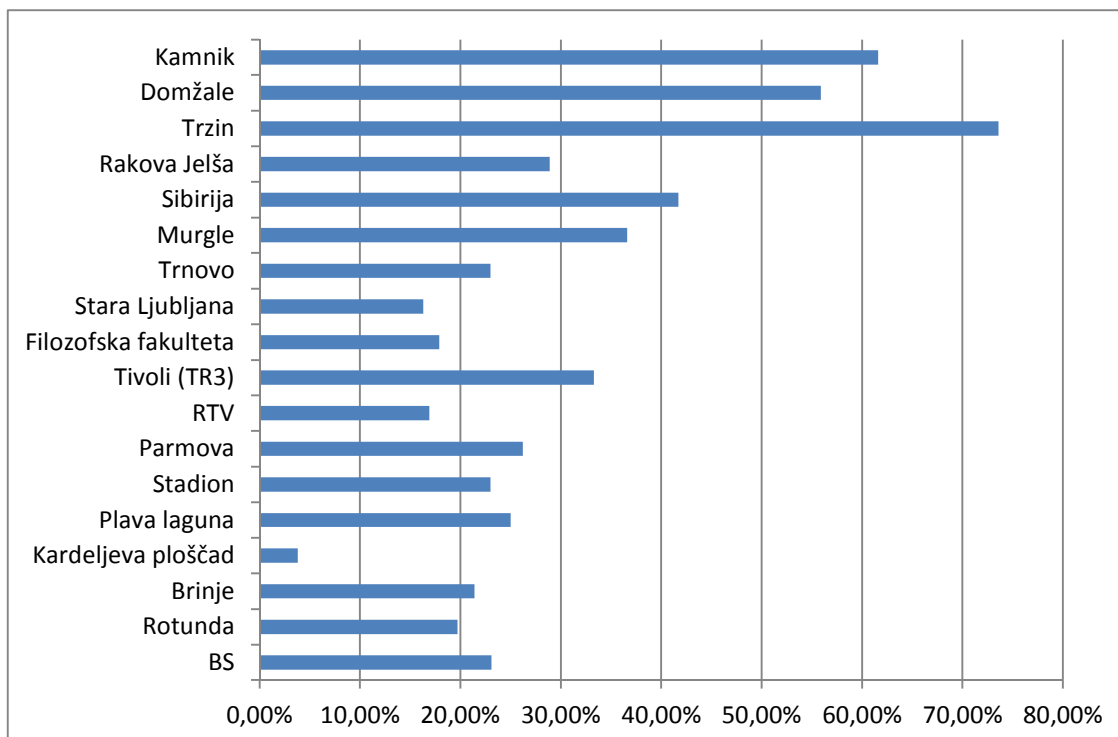
## CIVITAS Elan – measure 4.1

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

2008



2012



## CIVITAS Elan – measure 4.1

2008 in 2012: Anketiranci na primestnih območjih za opravljanje posameznih aktivnosti v Ljubljani, v bistveno večji meri uporabljajo avtomobil kot anketiranci, ki živijo v Ljubljani. V razdobju trajanja projekta CIVITAS Elan ni bilo zaznati pomembnejših premikov teh trendov. Kljub izstopanju anketirancev na primestnih območjih je tudi pri prebivalcih Ljubljane opaziti visoko odvisnost od avtomobilskega prevoza v primeru opravljanja določenih aktivnosti. Anketiranci s posameznih območij v Ljubljani kot so Sibirija in Rakova Jelša tako v veliki meri uporabljajo avtomobil za prevoz na delo (v šolo), podobne značilnosti pa je opaziti tudi v primerih ko gre za nakupovanje v mestnem središču, ali pa sam obisk mestnega središča. Kljub temu pa je potrebno omeniti, da anketiranci na območju Bežigrada (BS, Rotunda, Brinje, Kardeljeva ploščad) za opravljanje posameznih aktivnosti v nadpovprečni meri uporabljajo avtobus, anketiranci iz mestnega središča uporabljajo kolo in hodijo peš, anketiranci iz primestnih območij pa so močno navajeni na uporabo avtomobilskega prevoza.

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

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

		Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?									
		Avtomobil	Kolo	Motorno kolo, skuter, moped	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Drugo	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
2008											
<u>Spol</u>	Moški	<b>38,3%</b>	9,5%	0,5%	6,3%	2,0%	11,0%	6,3%		2,0%	24,1%
	Ženska	29,4%	8,9%		<b>12,2%</b>	1,5%	11,4%	7,8%	0,2%	1,8%	26,9%

		Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?									
		Avtomobil	Kolo	Motorno kolo, skuter, moped	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Drugo	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
2012											
<u>Spol</u>	Moški	<b>34,4%</b>	13,1%	,0%	7,4%	1,0%	10,5%	7,4%	,4%	2,7%	22,9%
	Ženska	27,2%	11,6%	,1%	<b>12,0%</b>	,7%	<b>16,4%</b>	10,2%	,0%	2,1%	19,5%

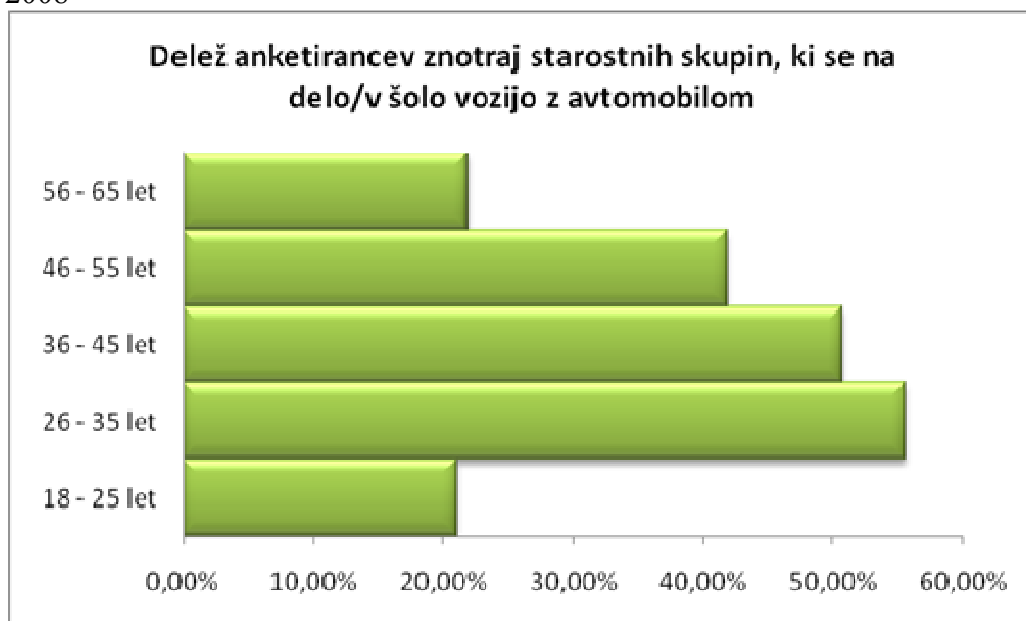
		Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?									
		Avtomobil	Kolo	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.		
2008											
<u>STAROST</u>	18 - 25 let	21,1%	<b>14,7%</b>	<b>26,3%</b>	3,2%	<b>21,6%</b>	10,5%	1,1%	1,1%		
	26 - 35 let	<b>55,6%</b>	11,7%	7,3%	1,6%	12,5%	8,1%	2,4%	0,4%		
	36 - 45 let	<b>50,7%</b>	10,7%	6,4%	2,9%	14,3%	8,6%	2,1%	3,6%		
	46 - 55 let	41,9%	11,6%	<b>14,0%</b>	1,6%	10,1%	<b>12,4%</b>	3,1%	5,4%		
	56 - 65 let	21,9%	5,3%	3,6%	0,6%	7,7%	4,1%	1,8%	55,0%		
	Nad 65 let	2,9%	0,6%				0,6%	1,2%	94,7%		

CIVITAS Elan – measure 4.1

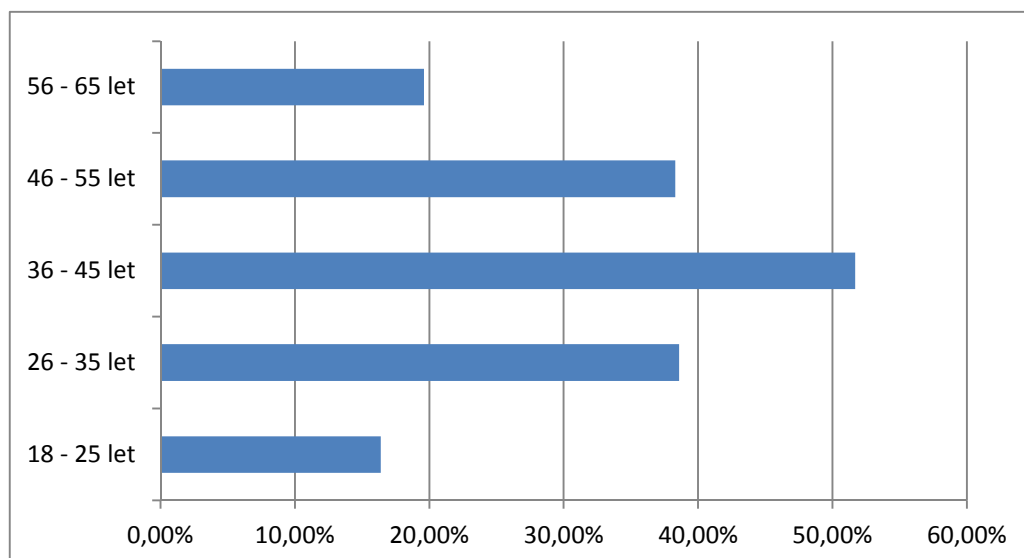
		Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?							
		Avtomob- bil	Kolo	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
2012									
<b>STAROST</b>	18 - 25 let	16,4%	11,2%	<b>20,6%</b>	1,4%	<b>32,7%</b>	<b>15,0%</b>	,5%	1,9%
	26 - 35 let	<b>38,6%</b>	<b>18,3%</b>	11,1%	,3%	13,2%	8,1%	2,7%	7,5%
	36 - 45 let	<b>51,7%</b>	13,5%	7,2%	1,4%	7,2%	9,7%	5,3%	3,4%
	46 - 55 let	<b>38,3%</b>	16,2%	9,1%	,6%	13,6%	11,0%	3,2%	7,1%
	56 - 65 let	19,6%	3,4%	5,4%	,0%	10,1%	4,7%	2,0%	54,7%
	Nad 65 let	,0%	1,6%	,0%	,0%	,0%	,8%	,0%	97,6%

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

2008



2012



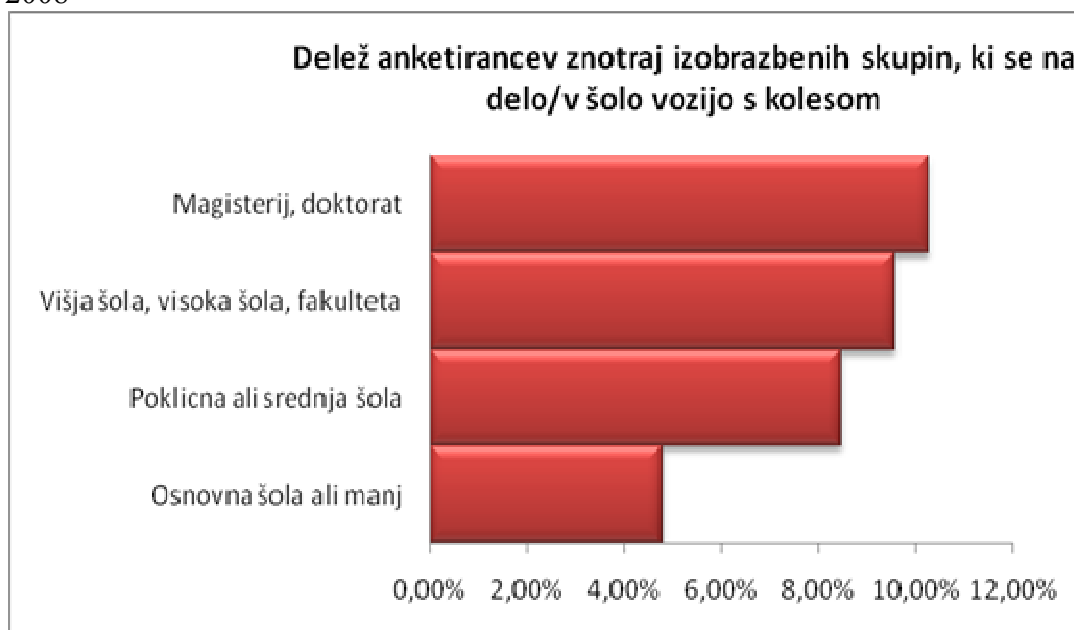
CIVITAS Elan – measure 4.1

		Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?								
		Avtomobil	Kolo	Motorno koli, skuter, moped	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
2008										
<u>Izobrazba</u>	Osnovna šola ali manj	9,5%	4,8%		9,5%	4,8%	9,5%			<b>61,9%</b>
	Poklicna ali srednja šola	<b>28,3%</b>	8,5%	0,5%	14,0%	1,7%	11,1%	7,0%	1,4%	27,5%
	Višja šola, visoka šola, fakulteta	<b>37,3%</b>	9,6%		6,4%	1,7%	10,5%	7,9%	2,1%	24,6%
	Magisterij, doktorat	<b>34,5%</b>	10,3%		10,3%	1,1%	17,2%	5,7%	3,4%	16,1%

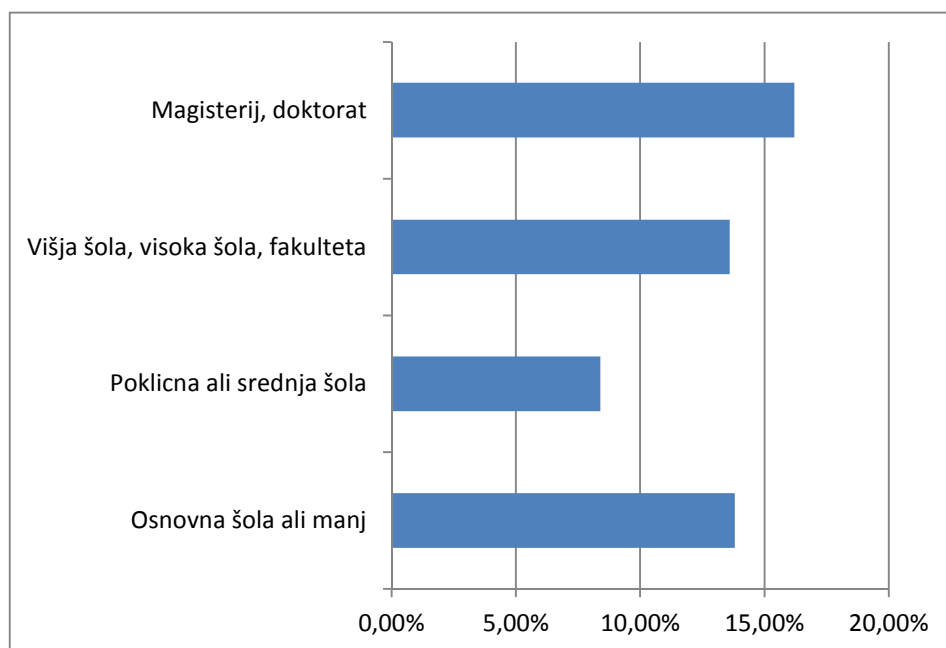
		Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?								
		Avtomobil	Kolo	Motorno koli, skuter, moped	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
2012										
<u>Izobrazba</u>	Osnovna šola ali manj	13,8%	13,8%	,0%	3,4%	,0%	,0%	3,4%	,0%	65,5%
	Poklicna ali srednja šola	<b>25,9%</b>	8,4%	,2%	13,3%	1,2%	15,8%	8,6%	1,7%	24,1%
	Višja šola, visoka šola, fakulteta	<b>32,8%</b>	13,6%	,0%	8,8%	,7%	13,6%	9,4%	2,5%	18,5%
	Magisterij, doktorat	<b>32,3%</b>	16,2%	,0%	9,1%	,0%	15,2%	8,1%	4,0%	15,2%

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

2008



2012



## CIVITAS Elan – measure 4.1

		Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?							
		Avtomobil	Kolo	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
2008									
<u>Področje dela</u>	Državna/občinska uprava, vojska, policija	31,7%	12,7%	<b>12,7%</b>	4,8%	<b>22,2%</b>	11,1%	1,6%	1,6%
	Javni zavod (zdravstvo, šolstvo ipd.)	38,6%	<b>20,0%</b>	<b>9,7%</b>	3,4%	<b>15,9%</b>	10,3%		1,4%
	Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	<b>47,1%</b>	<b>23,5%</b>	5,9%		11,8%	5,9%		5,9%
	Podjetje v državni lasti	<b>58,7%</b>	3,2%	<b>14,3%</b>	1,6%	7,9%	12,7%		1,6%
	Podjetje v privatni lasti	<b>65,7%</b>	6,9%	6,6%	1,5%	8,8%	6,9%	3,3%	
	Gospodinja	<b>66,7%</b>						33,3%	
	Dijak, študent	18,8%	14,8%	<b>26,7%</b>	2,8%	<b>24,4%</b>	11,4%	1,1%	
	Upokojenec/ka								100,0%
	Nezaposlen/a	21,4%	21,4%	21,4%			7,1%	7,1%	21,4%
	Drugo	40,0%	20,0%			20,0%	20,0%		
	Samozaposlen	25,0%	12,5%	4,2%		29,2%	8,3%	20,8%	

		Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?							
		Avtomobil	Kolo	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
2012									
<u>Področje dela</u>	Državna/občinska uprava, vojska, policija	41,4%	<b>19,0%</b>	6,9%	,0%	17,2%	15,5%	,0%	,0%
	Javni zavod (zdravstvo, šolstvo ipd.)	36,7%	<b>29,0%</b>	8,3%	,6%	14,2%	11,2%	,0%	,0%
	Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	<b>63,2%</b>	10,5%	<b>21,1%</b>	,0%	,0%	,0%	5,3%	,0%
	Podjetje v državni lasti	<b>51,7%</b>	12,1%	17,2%	1,7%	6,9%	6,9%	3,4%	,0%
	Podjetje v privatni lasti	<b>52,3%</b>	10,1%	9,8%	,5%	12,3%	9,0%	4,9%	,0%
	Gospodinja	,0%	,0%	<b>33,3%</b>	,0%	<b>33,3%</b>	33,3%	,0%	,0%
	Dijak, študent	8,9%	16,4%	<b>21,8%</b>	2,2%	<b>35,1%</b>	13,8%	1,8%	,0%
	Upokojenec/ka	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
	Brezposelen/a	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
	Nezaposlen/upokojenec	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
	Drugo	35,0%	15,0%	10,0%	2,5%	12,5%	17,5%	7,5%	,0%



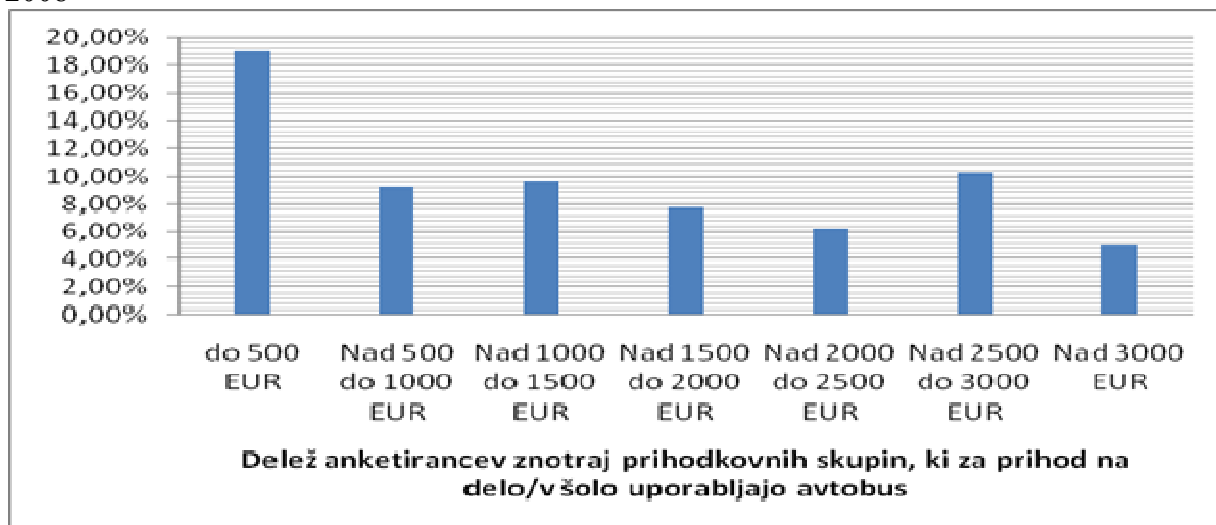
## CIVITAS Elan – measure 4.1

		Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?							
		Avtomobil	Motorno koli, skuter, moped	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
2008									
<u>Ali nam lahko</u>	do 500 EUR	7,1%		<b>19,0%</b>	2,4%	<b>11,9%</b>	4,8%		42,9%
<u>zaupate koliko znaša</u>	Nad 500 do	24,8%		9,2%	0,7%	9,2%	2,6%	1,3%	45,8%
<u>povprečen dohodek</u>	1000 EUR								
<u>vašega celotnega</u>	Nad 1000 do	30,8%		9,6%	2,6%	7,7%	7,7%	1,3%	30,8%
<u>gospodinjstva (neto</u>	1500 EUR								
<u>vsota na mesec)?</u>	Nad 1500 do	38,5%		7,7%	3,5%	8,4%	4,9%	2,8%	23,1%
	2000 EUR								
	Nad 2000 do	<b>46,9%</b>		6,2%	2,7%	6,2%	9,7%	3,5%	15,9%
	2500 EUR								
	Nad 2500 do	<b>39,7%</b>		<b>10,3%</b>	1,7%	<b>17,2%</b>	<b>13,8%</b>		10,3%
	3000 EUR								
	Nad 3000 EUR	<b>54,5%</b>		5,0%		<b>13,9%</b>	6,9%	3,0%	8,9%
	Brez odgovora	24,3%	0,7%	13,1%	1,1%	15,7%	9,0%	1,5%	23,5%

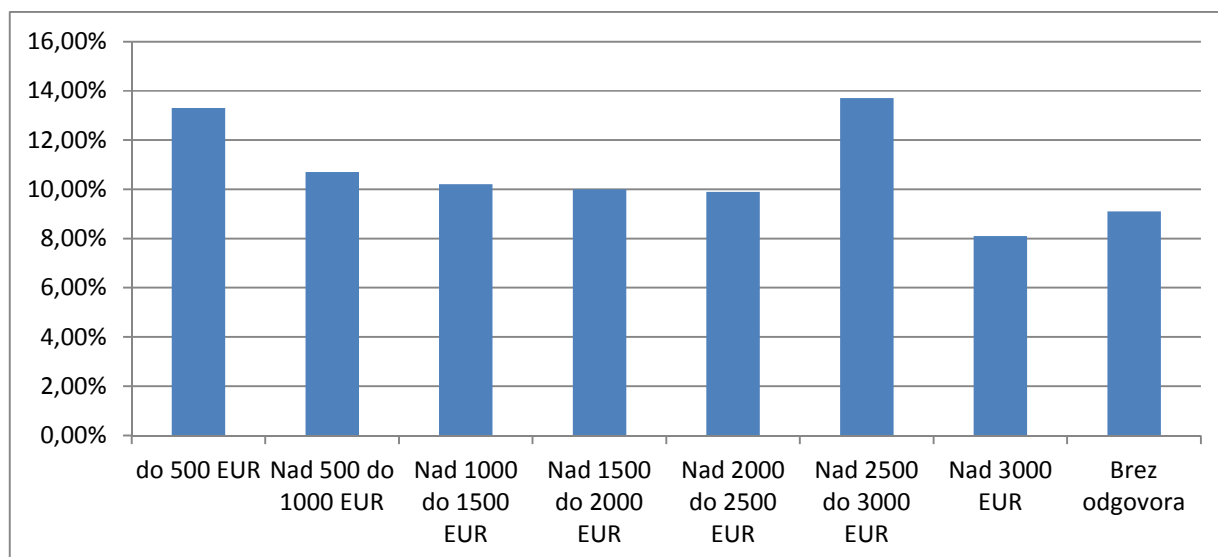
		Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?							
		Avtomobil	Motorno koli, skuter, moped	Avtobus	Vlak	Hodim peš	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	Delam doma.	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.
2012									
<u>Ali nam lahko</u>	do 500 EUR	20,0%	,0%	<b>13,3%</b>	,0%	<b>17,8%</b>	2,2%	,0%	37,8%
<u>zaupate koliko</u>	Nad 500 do 1000	22,0%	,6%	10,7%	,6%	10,7%	9,5%	3,6%	33,9%
<u>znaša povprečen</u>	EUR								
<u>dohodek vašega</u>	Nad 1000 do	27,8%	,0%	10,2%	,9%	<b>16,2%</b>	9,7%	1,4%	22,7%
<u>celotnega</u>	1500 EUR								
<u>gospodinjstva (neto</u>	Nad 1500 do	35,6%	,0%	10,0%	,0%	10,6%	8,3%	2,2%	20,0%
<u>vsota na mesec)?</u>	2000 EUR								
	Nad 2000 do	<b>38,9%</b>	,0%	9,9%	,0%	9,9%	<b>11,5%</b>	2,3%	13,7%
	2500 EUR								
	Nad 2500 do	<b>37,0%</b>	,0%	<b>13,7%</b>	,0%	13,7%	5,5%	5,5%	11,0%
	3000 EUR								
	Nad 3000 EUR	<b>43,0%</b>	,0%	8,1%	2,3%	<b>16,3%</b>	9,3%	3,5%	10,5%
	Brez odgovora	24,8%	,0%	9,1%	1,5%	16,8%	9,4%	1,8%	20,4%

Dohodek – uporaba avtobusa

2008



2012



2008 in 2012: V Ljubljani so podobno kot v nekaterih drugih po značilnostih sorodnih evropskih mestih (npr. Graz) opazne razlike med moškimi in ženskimi uporabniki/nicami avtomobila in javnega prevoza. Razlike pri uporabnikih avtomobila med moškimi in ženskami sicer niso tako velike, vendar opazne (razlika znaša cc. 10%) v obeh časovnih točkah. Se večje so razlike pri uporabnikih/icah javnega prevoza, saj v tej kategoriji glede na število vseh uporabnikov/ic javnega prevoza močno prevladujejo ženske (na območju koridorja se na sredstvih javnega prevoza vozi skoraj še enkrat toliko žensk kot moških (6,3% vs. 12,2% (2009) oz. 7,4% vs. 12% (2012)). Ta trend se torej ohranja tudi pri primerjavi podatkov iz let 2008 (2009) in 2012. Z avtomobili se pretežno vozijo prebivalci v starostni skupinah 26-35 in 36-45 let, kar je po svoje razumljivo, ker gre za srednje, ekonomsko najbolj aktivne starostne razrede; z avtobusom pa se pretežno vozijo mladi do 18-25 let (teh je 26,3%). Če dodatno križamo spremenljivke starost, spol in način prevoza, dobimo relativno zanimive rezultate, saj se med mladimi (18-25) pretežno vozijo moški, žensk je za približno polovico manj in se raje vozijo z avtobusom (32,5%). Zanimiva pa je tudi kategorija 26-35 let

kjer so v kategoriji vožnje z avtomobilom moški in ženske kar poravnani (58 oz 53%) kar lahko na prvi pogled kaže na to da se nove generacije precej hitreje navadijo na uporabo avtomobila ko dosežejo določeno starost in ekonomski status, lahko pa to kaže tudi na spremenjen bolj individualen način življenja oz. življenjski stil tako moških kot žensk, za kar je seveda potreben avtomobil, ki omogoča večjo mobilnost. Avtomobil približno enakomerno uporabljajo za prihod na delo (v šolo) vse izobrazbene skupine, razen najmanj izobraženih, ki so zastopani v najmanjši meri. Zaposleni v državni/občinski upravi in javnih zavodih povečini kombinirajo različne vrste prevoza, medtem ko zaposleni v podjetjih v bistveno večji meri uporabljajo avtomobil. Dijaki in študenti v največji meri uporabljajo avtobus ali hodijo peš. Tema dvema skupinama se, po pogosti rabe avtobusa in hoje, v letu 2012 pridruži tudi skupina »gospodinje«, ki je v prejšnjih meritvah nismo zaznali v tolikšni meri. Anketiranci iz gospodinjestev z nižjimi prihodki v večji meri uporabljajo avtobus in hodijo peš, medtem ko tisti v premožnejših gospodinjestvih v večji meri uporabljajo avtomobil, izjema je le razred med 2500 in 3000 EUR, kjer gre za bolj izobražene pripadnike višjega srednjega sloja, ki so tudi bolj ekološko osveščeni.

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

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

		(rec) Rekordirane spremenljivke			
		1 – imam službeno parkirišče, ki ga plačuje delodajalec	2 – imam službeno parkirišče, ki ga plačujem sam	3 – najemam zasebno parkirno mesto v bližini službe	4 – nimam zagotovljenega parkirnega mesta
2008					
<b>STAROST</b>	18 - 25 let	36,4%	4,5%		<b>59,1%</b>
	26 - 35 let	55,4%	1,4%	1,4%	<b>41,7%</b>
	36 - 45 let	55,7%	7,6%	1,3%	35,4%
	46 - 55 let	53,4%	8,6%	1,7%	36,2%
	56 - 65 let	55,3%	7,9%		36,8%
	Nad 65 let	20,0%			80,0%

## CIVITAS Elan – measure 4.1

		(rec) Rekordirane spremenljivke			
		1 – imam službeno parkirišče, ki ga plačujem delodajalec	2 – imam službeno parkirišče, ki ga plačujem sam	3 – najemam zasebno parkirno mesto v bližini službe	4 – nimam zagotovljenega parkirnega mesta
2012					
<u>STAROST</u>	18 - 25 let	31,9%	2,1%	4,3%	<b>48,9%</b>
	26 - 35 let	49,6%	5,0%	2,1%	26,2%
	36 - 45 let	47,8%	7,0%	1,7%	33,0%
	46 - 55 let	54,2%	15,3%	1,4%	23,6%
	56 - 65 let	48,4%	9,7%	6,5%	29,0%
	Nad 65 let	-	-	-	-

		rec			
		1,00	2,00	3,00	4,00
2008					
<u>Izobrazba</u>	Osnovna šola ali manj	100,0%			
	Poklicna ali srednja šola	58,8%	3,4%	0,8%	37,0%
	Višja šola, visoka šola, fakulteta	47,7%	4,2%	1,4%	46,8%
	Magisterij, doktorat	61,3%	16,1%		22,6%

		rec			
		1,00	2,00	3,00	4,00
2012					
<u>Izobrazba</u>	Osnovna šola ali manj	40,0%	0,0%	20,0%	40,0%
	Poklicna ali srednja šola	42,7%	7,3%	2,4%	41,1%
	Višja šola, visoka šola, fakulteta	48,0%	6,8%	2,0%	35,6%
	Magisterij, doktorat	55,6%	11,1%	2,8%	16,7%

		rec			
		1,00	2,00	3,00	4,00
2008					
<u>Področje dela</u>	Državna/občinska uprava, vojska, policija	54,5%	9,1%		36,4%
	Javni zavod (zdravstvo, šolstvo ipd.)	59,3%	1,7%	1,7%	37,3%
	Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	62,5%	12,5%		25,0%
	Podjetje v državni lasti	61,0%	7,3%		31,7%
	Podjetje v privatni lasti	55,1%	4,9%	1,1%	38,9%
	Gospodinja	50,0%			50,0%
	Dijak, študent	22,9%	5,7%		<b>71,4%</b>
	Nezaposlen/a	33,3%			66,7%
	Drugo	100,0%			
	Samo zaposlen			14,3%	85,7%

## CIVITAS Elan – measure 4.1

2012		rec			
		1,00	2,00	3,00	4,00
<u>Področje dela</u>	Državna/občinska uprava, vojska, policija	55,2%	3,4%	3,4%	27,5%
	Javni zavod (zdravstvo, šolstvo ipd.)	35,7%	7,1%	2,9%	22,8%
	Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	75,0%	,0%	16,7%	,0%
	Podjetje v državni lasti	53,3%	3,3%	6,7%	30,0%
	Podjetje v privatni lasti	54,0%	9,3%	,5%	30,3%
	Dijak, študent	12,5%	6,3%	6,3%	<b>68,8%</b>
	Drugo	40,0%	6,7%	,0%	46,7%

2008		rec		
		1,00	2,00	4,00
<u>Ali nam lahko zaupate koliko znaša povprečen dohodek vašega celotnega gospodinjstva (neto vsota na mesec)?</u>	do 500 EUR			100,0%
	Nad 500 do 1000 EUR	64,9%	2,7%	32,4%
	Nad 1000 do 1500 EUR	47,2%	1,9%	50,9%
	Nad 1500 do 2000 EUR	63,6%	5,5%	30,9%
	Nad 2000 do 2500 EUR	49,1%	5,3%	45,6%
	Nad 2500 do 3000 EUR	52,0%	4,0%	44,0%
	Nad 3000 EUR	54,4%	12,3%	33,3%

2012		rec			
		1,00	2,00	3,00	4,00
<u>Ali nam lahko zaupate koliko znaša povprečen dohodek vašega celotnega gospodinjstva (neto vsota na mesec)?</u>	do 500 EUR	30,0%	,0%	,0%	60,0%
	Nad 500 do 1000 EUR	48,8%	,0%	2,4%	43,9%
	Nad 1000 do 1500 EUR	43,5%	7,2%	1,4%	44,9%
	Nad 1500 do 2000 EUR	28,2%	12,7%	4,2%	45,0%
	Nad 2000 do 2500 EUR	59,7%	4,8%	,0%	33,9%
	Nad 2500 do 3000 EUR	53,3%	16,7%	3,3%	20,0%
	Nad 3000 EUR	67,4%	4,7%	4,7%	7,0%

## CIVITAS Elan – measure 4.1

2008		rec			
		1,00	2,00	3,00	4,00
<u>Vzorčna enota</u>	BS	48,6%	5,7%		45,7%
	Rotunda	30,0%		10,0%	<b>60,0%</b>
	Brinje	57,1%			42,9%
	Kadeljeva ploščad	62,5%			37,5%
	Plava laguna	36,0%	4,0%	4,0%	<b>56,0%</b>
	Stadion	61,5%		7,7%	30,8%
	Parmova	50,0%	5,6%		44,4%
	RTV	57,1%	14,3%		28,6%
	Tivoli (TR3)	100,0%			
	Filozofska fakulteta	69,2%			30,8%
	Stara Ljubljana	60,0%			40,0%
	Trnovo	57,7%	7,7%	3,8%	30,8%
	Murgle	36,8%	5,3%		<b>57,9%</b>
	Sibirija	52,4%	9,5%		38,1%
	Rakova Jelša	50,0%	7,1%		42,9%
	Trzin	57,9%	2,6%		39,5%
	Domžale	54,5%			45,5%
	Kamnik	54,4%	7,4%		38,2%

2008		rec			
		1,00	2,00	3,00	4,00
<u>Vzorčna enota</u>	BS	36,4%	13,6%	4,5%	36,4%
	Rotunda	31,6%	15,8%	,0%	<b>47,3%</b>
	Brinje	71,4%	,0%	,0%	21,4%
	Kadeljeva ploščad	40,0%	,0%	20,0%	40,0%
	Plava laguna	43,5%	4,3%	,0%	<b>47,8%</b>
	Stadion	45,5%	18,2%	,0%	26,2%
	Parmova	61,1%	,0%	,0%	38,9%
	RTV	53,8%	,0%	,0%	38,5%
	Tivoli (TR3)	55,6%	11,1%	,0%	33,3%
	Filozofska fakulteta	47,1%	,0%	5,9%	35,3%
	Stara Ljubljana	88,9%	,0%	11,1%	,0%
	Trnovo	66,7%	5,6%	,0%	22,3%
	Murgle	50,0%	3,6%	3,6%	35,7%
	Sibirija	33,3%	18,5%	3,7%	33,3%
	Rakova Jelša	31,3%	12,5%	,0%	46,9%
	Trzin	37,2%	4,7%	2,3%	37,2%
	Domžale	60,5%	2,6%	5,3%	23,7%
	Kamnik	46,8%	4,3%	2,1%	40,6%

2008 in 2012: Probleme s parkiranjem na delovnem mestu imajo anketiranci, ki nimajo zagotovljenega parkirišča na delovnem mestu in spadajo pretežno med mlajše starostne skupine (do 35 let). To pojasnjujemo z domnevo, da jo zapolnjujejo osebe, ki so delovno aktivne, nimajo pa še »uveljavljenega« statusa na delovnem mestu in posledično zagotovljenega parkirnega mesta kot na primer njihovi starejši kolegi ali pa spadajo v skupino dijaki, študentje. To tezo podpirajo tudi podatki o izobrazbi, kjer pretežno osebe s končano višjo, visoko šolo, fakulteto nimajo zagotovljenega parkirnega prostora na delovnem mestu. Probleme s parkiranjem na delovnem mestu imajo še dijaki in študenti, ki za zaradi »začasnega« delovnega mesta povečini nimajo možnosti pridobitve parkirne površine za

CIVITAS Elan – measure 4.1

avtomobil. V odnosu na leto 2008 (2009) je v letu 2012 po vzorčnih območjih opaziti rahel upad anketirancev, ki nimajo zagotovljenega parkirnega mesta, kljub temu pa še vedno ostajajo lokacije kjer parkirnih mest primanjkuje (npr. Rotunda, Plava laguna).

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

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

		Kako daleč je od vašega stalnega bivališča do kraja zaposlitve (sole)?						
		Do 2 km	3 - 5 km	6 - 10 km	11 - 20 km	21 - 30 km	Vec kot 30 km	Delam doma
2008								
Kakšno	Avtomobil	10,7%	<b>23,9%</b>	<b>18,7%</b>	<b>18,7%</b>	<b>16,7%</b>	6,6%	0,3%
prevozno	Kolo	<b>49,0%</b>	<b>37,5%</b>	9,4%				
sredstvo	Motorno koli, skuter, moped			100,0%				
običajno	Avtobus	15,5%	<b>36,1%</b>	<b>26,8%</b>	11,3%	4,1%	5,2%	
uporabljate za	Vlak	5,6%			<b>50,0%</b>	<b>44,4%</b>		
prihod na delo	Hodim peš	<b>79,0%</b>	9,2%	2,5%	0,8%		5,9%	
(v šolo)?	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	<b>29,3%</b>	<b>45,3%</b>	6,7%	6,7%	8,0%	4,0%	
	Drugo						100,0%	
	Delam doma.							5,9%
	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.							13,7%

		Kako daleč je od vašega stalnega bivališča do kraja zaposlitve (sole)?						
		Do 2 km	3 - 5 km	6 - 10 km	11 - 20 km	21 - 30 km	Vec kot 30 km	Delam doma
2012								
Kakšno	Avtomobil	4,6%	<b>42,8%</b>	13,0%	<b>31,4%</b>	2,7%	5,4%	
prevozno	Kolo	<b>19,1%</b>	<b>68,4%</b>	7,2%	3,9%	,0%	1,3%	
sredstvo	Motorno koli, skuter, moped	,0%	,0%	,0%	100,0%	,0%	,0%	
običajno	Avtobus	10,4%	<b>52,8%</b>	13,6%	16,8%	2,4%	4,0%	
uporabljate za	Vlak	,0%	60,0%	,0%	30,0%	10,0%	,0%	
prihod na delo	Hodim peš	<b>60,9%</b>	25,9%	,6%	,6%	,0%	12,1%	
(v šolo)?	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	14,3%	<b>53,6%</b>	9,8%	13,4%	,9%	8,0%	
	Drugo	50,0%	,0%	50,0%	,0%	,0%	,0%	
	Delam doma.	0,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	
	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.	0,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	

## CIVITAS Elan – measure 4.1

		Koliko časa porabite za prihod nad delo (v solo)?							Ne hodim v službo (v solo), sem v pokoju
		Do 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	31 - 45 min	46 min - 1 ure	Več kot 1 uro	Delam doma	
2008									
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?	Avtomobil	17,2%	<b>35,9%</b>	<b>18,4%</b>	13,2%	8,6%	2,9%	3,7%	
	Kolo	<b>33,7%</b>	<b>46,3%</b>	13,7%	2,1%			4,2%	
	Motorno kolo, skuter, moped			100,0%					
	Avtobus	5,0%	<b>21,8%</b>	<b>37,6%</b>	<b>24,8%</b>	10,9%			
	Vlak	5,6%			33,3%	38,9%	22,2%		
	Hodim peš	<b>54,6%</b>	<b>29,4%</b>	10,9%	1,7%		0,8%	2,5%	
	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	16,0%	32,0%	28,0%	10,7%	10,7%	2,7%		
	Drugo						100,0%		
	Delam doma.							100,0%	
	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.							0,4%	

		Koliko časa porabite za prihod nad delo (v solo)?							Ne hodim v službo (v solo), sem v pokoju
		Do 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	31 - 45 min	46 min - 1 ure	Več kot 1 uro	Delam doma	
2012									
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?	Avtomobil	<b>21,4%</b>	<b>40,1%</b>	<b>22,5%</b>	10,8%	2,4%	2,7%		
	Kolo	<b>28,3%</b>	<b>53,9%</b>	12,5%	3,3%	,7%	1,3%		
	Motorno kolo, skuter, moped	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%	,0%		
	Avtobus	7,2%	<b>32,8%</b>	<b>31,2%</b>	<b>20,0%</b>	7,2%	1,6%		
	Vlak	,0%	10,0%	10,0%	30,0%	20,0%	30,0%		
	Hodim peš	<b>57,5%</b>	<b>28,2%</b>	7,5%	1,1%	2,3%	3,4%		
	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	22,3%	30,4%	21,4%	13,4%	3,6%	8,9%		
	Drugo	50,0%	50,0%	,0%	,0%	,0%	,0%		
	Delam doma.	0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%		
	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.	0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%		



## CIVITAS Elan – measure 4.1

		Kako dalec je od vasega stalnega bivalisca do kraja zaposlitve (sole)?							
		Do 2 km	3 - 5 km	6 - 10 km	11 - 20 km	21 - 30 km	Vec kot 30 km	Delam doma	99
2008									
Vzorčna enota	BS	14,0%	<b>32,3%</b>	16,1%	1,1%		6,5%		30,1%
	Rotunda	10,4%	<b>25,0%</b>	10,4%			6,3%		47,9%
	Brinje	<b>20,4%</b>	<b>29,6%</b>	9,3%	9,3%	5,6%	1,9%	14,8%	9,3%
	Kardeljeva ploščad	<b>21,1%</b>	17,5%	14,0%	1,8%	1,8%	14,0%	<b>22,8%</b>	7,0%
	Plava laguna	<b>21,5%</b>	<b>15,4%</b>	7,7%	9,2%	4,6%	6,2%		35,4%
	Stadion	<b>22,8%</b>	<b>26,3%</b>	10,5%	3,5%		1,8%		35,1%
	Parmova	<b>29,5%</b>	<b>18,0%</b>	4,9%	6,6%	4,9%	1,6%	11,5%	23,0%
	RTV	<b>40,4%</b>	<b>21,3%</b>	6,4%	2,1%	2,1%			27,7%
	Tivoli (TR3)	<b>40,0%</b>	<b>18,3%</b>	6,7%			1,7%		33,3%
	Filozofska fakulteta	<b>32,7%</b>	12,7%	5,5%	1,8%			12,7%	34,5%
	Stara Ljubljana	<b>40,7%</b>	<b>22,2%</b>	14,8%					22,2%
	Trnovo	<b>28,6%</b>	<b>21,4%</b>	11,4%	7,1%	2,9%	5,7%		22,9%
	Murgle	<b>21,7%</b>	<b>30,4%</b>	11,6%	2,9%	1,4%	4,3%		27,5%
	Sibirija	<b>16,3%</b>	<b>16,3%</b>	<b>18,6%</b>	4,7%	4,7%			39,5%
	Rakova Jelša	13,9%	<b>15,3%</b>	<b>15,3%</b>	11,1%	2,8%			41,7%
	Trzin	6,1%	8,2%	<b>24,5%</b>	<b>44,9%</b>	2,0%		6,1%	8,2%
	Domžale	5,9%			<b>47,1%</b>	11,8%	2,9%		32,4%
	Kamnik	2,4%	3,5%	3,5%	<b>18,8%</b>	<b>62,4%</b>	7,1%	1,2%	1,2%

		Kako dalec je od vasega stalnega bivalisca do kraja zaposlitve (sole)?							
		Do 2 km	3 - 5 km	6 - 10 km	11 - 20 km	21 - 30 km	Vec kot 30 km	Delam doma	99
2012									
Vzorčna enota	BS	<b>39,7%</b>	<b>38,5%</b>	10,3%	2,6%	1,3%	7,7%		
	Rotunda	<b>33,8%</b>	<b>40,8%</b>	9,9%	12,7%	,0%	2,8%		
	Brinje	<b>50,0%</b>	<b>30,0%</b>	7,1%	10,0%	,0%	2,9%		
	Kardeljeva ploščad	<b>34,6%</b>	<b>25,6%</b>	,0%	5,1%	,0%	34,6%		
	Plava laguna	<b>38,9%</b>	<b>31,9%</b>	8,3%	15,3%	4,2%	1,4%		
	Stadion	<b>46,1%</b>	<b>40,8%</b>	3,9%	5,3%	1,3%	2,6%		
	Parmova	<b>49,2%</b>	<b>33,8%</b>	7,7%	6,2%	,0%	3,1%		
	RTV	<b>48,3%</b>	<b>36,7%</b>	6,7%	3,3%	1,7%	3,3%		
	Tivoli (TR3)	<b>28,6%</b>	<b>45,7%</b>	7,1%	17,1%	1,4%	,0%		
	Filozofska fakulteta	<b>56,4%</b>	<b>35,9%</b>	1,3%	1,3%	,0%	5,1%		
	Stara Ljubljana	<b>48,0%</b>	<b>38,0%</b>	10,0%	,0%	,0%	4,0%		
	Trnovo	<b>40,5%</b>	<b>41,9%</b>	6,8%	6,8%	,0%	4,1%		
	Murgle	<b>32,4%</b>	<b>31,0%</b>	12,7%	22,5%	1,4%	,0%		
	Sibirija	<b>33,3%</b>	<b>35,0%</b>	10,0%	16,7%	,0%	5,0%		
	Rakova Jelša	<b>39,5%</b>	<b>34,2%</b>	15,8%	9,2%	1,3%	,0%		
	Trzin	11,3%	15,1%	1,9%	<b>67,9%</b>	,0%	3,8%		
	Domžale	<b>26,1%</b>	<b>26,1%</b>	7,2%	<b>39,1%</b>	1,4%	,0%		
	Kamnik	<b>28,4%</b>	<b>51,4%</b>	2,7%	10,8%	6,8%	,0%		

## CIVITAS Elan – measure 4.1

		Koliko casa porabite za prihod nad delo (v solo)?							Ne hodim v službo (v solo), sem v pokoju
		Do 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	31 - 45 min	46 min - 1 ure	Več kot 1 uro	Delam doma	
2008									
Vzorčna enota	BS	17,2%	<b>26,9%</b>	16,1%	5,4%	2,2%	2,2%	1,1%	29,0%
	Rotunda	<b>16,0%</b>	<b>16,0%</b>	12,0%	10,0%	4,0%		4,0%	38,0%
	Brinje	<b>17,0%</b>	<b>24,5%</b>	<b>17,0%</b>	15,1%	1,9%		1,9%	22,6%
	Kadeljeva ploščad	<b>28,3%</b>	11,7%	11,7%	8,3%	8,3%		3,3%	28,3%
	Plava laguna	<b>23,1%</b>	<b>15,4%</b>	<b>16,9%</b>	3,1%	4,6%	1,5%	12,3%	23,1%
	Stadion	11,7%	<b>35,0%</b>	11,7%	5,0%			6,7%	30,0%
	Parmova	<b>16,7%</b>	<b>30,0%</b>	<b>18,3%</b>			1,7%		33,3%
	RTV	<b>21,3%</b>	<b>40,4%</b>	6,4%	4,3%				27,7%
	Tivoli (TR3)	<b>31,7%</b>	<b>21,7%</b>	10,0%	1,7%		1,7%	8,3%	25,0%
	Filozofska fakulteta	<b>21,8%</b>	<b>25,5%</b>	3,6%	1,8%				47,3%
	Stara Ljubljana	<b>33,3%</b>	<b>29,6%</b>	11,1%	3,7%				22,2%
	Trnovo	<b>18,3%</b>	<b>29,6%</b>	<b>16,9%</b>	5,6%	2,8%	4,2%	2,8%	19,7%
	Murgle	<b>17,4%</b>	<b>26,1%</b>	14,5%	8,7%	4,3%	1,4%	7,2%	20,3%
	Sibirija	13,3%	<b>20,0%</b>	<b>17,8%</b>	6,7%	4,4%		2,2%	35,6%
	Rakova Jelša	4,2%	<b>26,8%</b>	11,3%	11,3%	5,6%		7,0%	33,8%
	Trzin	4,1%	<b>36,7%</b>	<b>24,5%</b>	<b>16,3%</b>	4,1%		2,0%	12,2%
	Domžale	8,8%	2,9%	<b>20,6%</b>	<b>17,6%</b>	<b>17,6%</b>		2,9%	29,4%
	Kamnik	5,9%	10,6%	<b>16,5%</b>	<b>24,7%</b>	<b>29,4%</b>	10,6%	1,2%	1,2%

		Koliko casa porabite za prihod nad delo (v solo)?							Ne hodim v službo (v solo), sem v pokoju
		Do 10 min	11 - 20 min	21 - 30 min	31 - 45 min	46 min - 1 ure	Več kot 1 uro	Delam doma	
2012									
Vzorčna enota	BS	<b>46,2%</b>	<b>30,8%</b>	12,8%	7,7%	,0%	2,6%		
	Rotunda	<b>42,3%</b>	<b>28,2%</b>	14,1%	12,7%	2,8%	,0%		
	Brinje	<b>57,1%</b>	<b>24,3%</b>	11,4%	4,3%	2,9%	,0%		
	Kadeljeva ploščad	<b>52,6%</b>	<b>16,7%</b>	7,7%	6,4%	5,1%	11,5%		
	Plava laguna	<b>43,1%</b>	<b>33,3%</b>	9,7%	8,3%	2,8%	2,8%		
	Stadion	<b>57,9%</b>	<b>27,6%</b>	9,2%	5,3%	,0%	,0%		
	Parmova	<b>55,4%</b>	<b>26,2%</b>	13,8%	3,1%	,0%	1,5%		
	RTV	<b>48,3%</b>	<b>25,0%</b>	11,7%	10,0%	1,7%	3,3%		
	Tivoli (TR3)	<b>31,4%</b>	<b>35,7%</b>	21,4%	4,3%	4,3%	2,9%		
	Filozofska fakulteta	<b>55,1%</b>	<b>34,6%</b>	6,4%	1,3%	,0%	2,6%		
	Stara Ljubljana	<b>48,0%</b>	<b>38,0%</b>	6,0%	,0%	4,0%	4,0%		
	Trnovo	<b>36,5%</b>	<b>37,8%</b>	18,9%	2,7%	2,7%	1,4%		
	Murgle	<b>40,8%</b>	<b>35,2%</b>	14,1%	8,5%	,0%	1,4%		
	Sibirija	<b>36,7%</b>	<b>38,3%</b>	10,0%	10,0%	3,3%	1,7%		
	Rakova Jelša	<b>44,7%</b>	19,7%	<b>26,3%</b>	5,3%	2,6%	1,3%		
	Trzin	<b>24,5%</b>	<b>37,7%</b>	<b>20,8%</b>	11,3%	1,9%	3,8%		
	Domžale	<b>34,8%</b>	<b>24,6%</b>	<b>18,8%</b>	15,9%	2,9%	2,9%		
	Kamnik	<b>37,8%</b>	8,1%	<b>27,0%</b>	14,9%	6,8%	5,4%		

2008 in 2012: Primerjava podatkov zajetih v dveh časovnih točkah ni pokazala bistvenih sprememb v trendih v obdobju zadnjih treh let. Anketiranci v oddaljenosti do 5 km največ hodijo peš (zlasti do 2 km), uporabljajo kolo, avtobus ali pa kombinirajo različne načine prevoza. Nad 6 km se bistveno poveča uporaba avtomobila in vlaka. Anketiranci, ki na delovno mesto hodijo peš ali uporabljajo kolo do kraja zaposlitve večinoma ne potrebujejo več kot 20 min, kar je razumljivo, ker gre za prebivalce Ljubljane, kjer razdalje med posameznimi lokacijami v mestnem središču niso pretirano velike. Skladno z oddaljenostjo od delovnega mesta narašča uporaba avtomobila in poraba časa, ki pa še zmeraj ni tako velika (do 45 min) kot v primeru večjih evropskih, svetovnih mest, kjer so dolžine in poraba časa pri dnevnih migracijah precej višje. Anketiranci, ki živijo na območju Ljubljane povečini nimajo do lokacije zaposlitve (šole) več kot 5 km, oddaljenost od delovnega mesta naraste šele pri anketirancih s primestnih območij (Trzin, Domžale, Kamnik). Podobni rezultati se pokažejo pri porabi časa za prihod na delovno mesto, kjer anketiranci v Ljubljani povečini ne potrebujejo več kot 20 min, na primestnih območjih pa bistveno več (med 20 min do 1 ure). V primerjavi med leti 2008 in 2012 se tu morda vendarle kaže rahla sprememba, ki se kaže v zmanjšanju časa dnevnega migriranja na delo, zamenjavi lokacije dela (šole) ali drugačni percepciji porabe časa med anketiranci.

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

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

	V kolikšni meri podpirate uvedbo posebnega pasu, rezerviranega izključno za javni prevoz (t.i. "rumeni pas")?				
	Sploh ne podpiram	Ne podpiram	Niti-niti	Podpiram	Zelo podpiram
2008 tramvaj_negativno (vpr. 1.4)	2,1%	6,7%	13,9%	<b>41,2%</b>	<b>36,1%</b>
2012	2,4%	6,1%	11,8%	<b>45,6%</b>	<b>28,7%</b>

	Kolo in javni potniški promet morata imeti prednost pred ostalimi prevoznimi sredstvi.				
	Sploh se ne strinjam.	Se ne strinjam.	Niti-niti	Se strinjam.	Popolnoma se strinjam.
2008 tramvaj_negativno (vpr. 1.4)	1,7%	11,3%	16,3%	<b>44,2%</b>	<b>26,7%</b>
2012	2,3%	7,0%	17,6%	<b>42,9%</b>	<b>30,3%</b>

## CIVITAS Elan – measure 4.1

	Prehod z avtomobilskega na javni potniški promet bi zmanjšal prometne obremenitve v mestnem središču.				
	Sploh se ne strinjam.	Se ne strinjam.	Niti-niti	Se strinjam.	Popolnoma se strinjam.
2008 tramvaj_negativno (vpr. 1.4)	3,3%	2,5%	14,6%	<b>47,5%</b>	<b>32,1%</b>
2012	0,7%	4,4%	11,6%	<b>54,7%</b>	<b>28,8%</b>

	Spol	
	Moški	Ženska
2008 tramvaj_negativno (vpr. 1.4)	39,9%	60,1%
2012	38,8%	61,2%

	STAROST					
	18 - 25 let	26 - 35 let	36 - 45 let	46 - 55 let	56 - 65 let	Nad 65 let
2008 tramvaj_negativno (vpr. 1.4)	17,2%	23,8%	13,8%	11,3%	17,6%	16,3%
2012	19,1%	25,6%	17,6%	15,0%	11,9%	11,0%

	Izobrazba			
	Osnovna šola ali manj	Poklicna ali srednja šola	Višja šola, visoka šola, fakulteta	Magisterij, doktorat
2008 tramvaj_negativno (vpr. 1.4)	4,6%	44,0%	46,1%	5,4%
2012	3,5%	36,9%	53,0%	7,1%

2008 in 2012: Pri vprašanih povezanih z gradnjo tramvajskih prog ali uvajanjem rumenih pasov, ob primerjavi podatkov iz dveh časovnih točk, ni večjih opaznih posebnosti tj. odgovori so podobno kot v osnovnem sumarnem zapisu razporejeni tudi po križanju podatkov. Večina anketirancev, ki so proti uvajanju tramvajskih prog, navidezno močno zagovarja tudi bolj ekološke in trajnostne vzorce mobilnosti (rumene pasove, poudarjanje prednosti kolesa in javnega potniškega prometa), ki naj bi zmanjševali rabo avtomobilskega prevoza, vendar kot se je pokazalo že pri obravnavi »kontrolnih vprašanj« v osnovnem sumarnem zapisu, kjer jih sprašujemo tudi po konkretnih ukrepih s katerimi naj bi zmanjševali odvisnost od avtomobilskega prevoza, ugotavljamo, da podpirajo pretežno le spremembe, ki so povezane z čim manjšimi ekonomskimi stroški. Večjih razlik ali posebnosti tudi ni opaziti pri križanju podatkov o anketirancih, ki zavračajo izgradnjo tramvajskih prog s podatki o lokaciji, spolu, starosti, izobrazbi in področju dela.

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

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

## CIVITAS Elan – measure 4.1

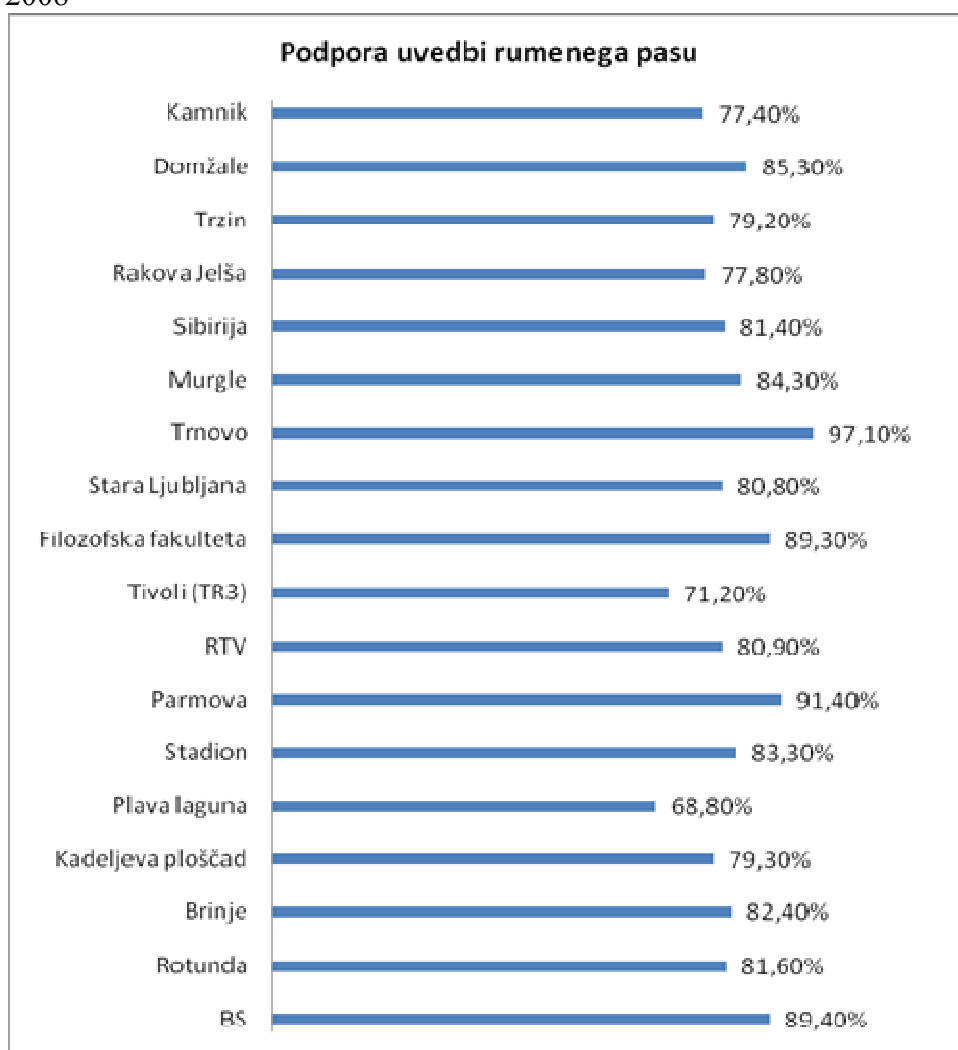
2008

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

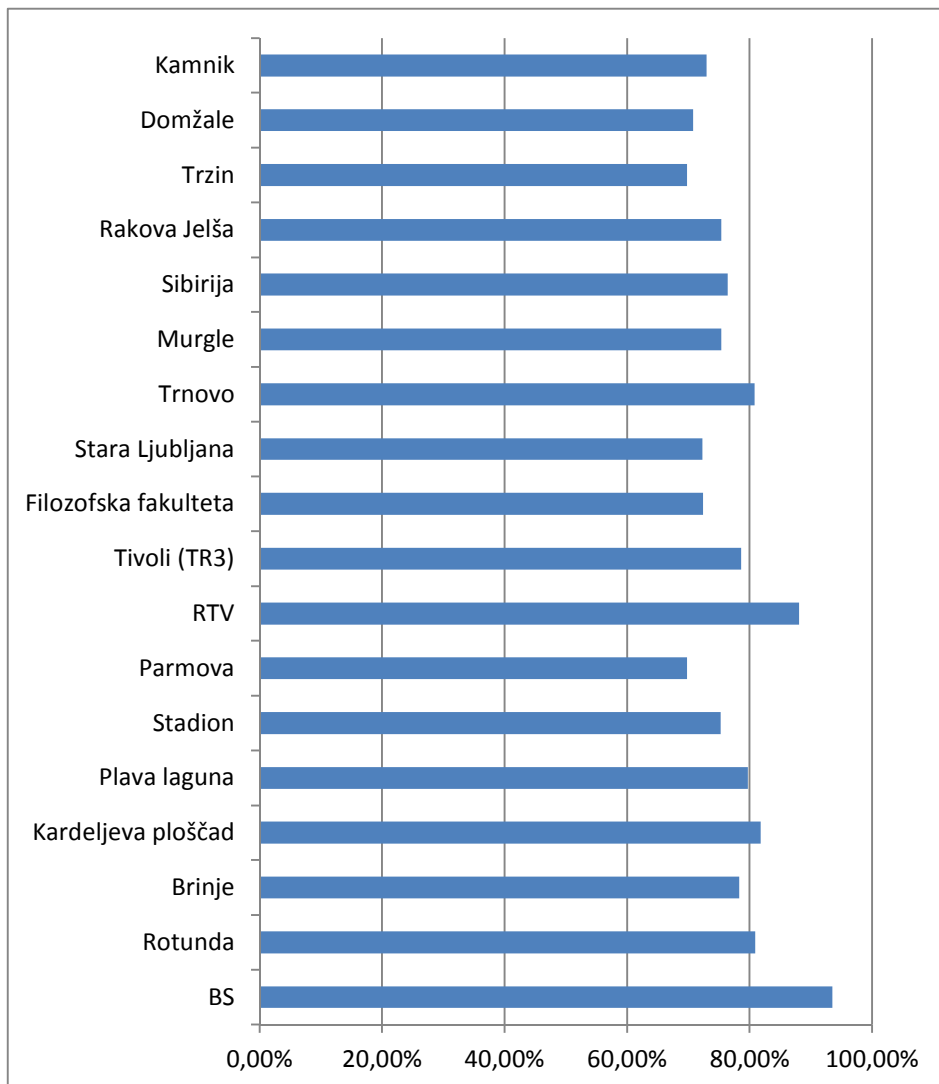
2012

		rum_rec (rekodirana spremenljivka rumeni pasovi)		
		1 – ne podpiram	2 – niti/niti	3 - podpiram
Vzorčna enota	BS	0%	6,5%	<b>93,5%</b>
	Rotunda	7,4%	11,8%	<b>80,9%</b>
	Brinje	1,4%	20,3%	<b>78,3%</b>
	Kardeljeva ploščad	7,8%	10,4%	<b>81,8%</b>
	Plava laguna	5,8%	14,5%	<b>79,7%</b>
	Stadion	<b>11,0%</b>	13,7%	<b>75,3%</b>
	Parmova	<b>9,5%</b>	20,6%	<b>69,8%</b>
	RTV	6,8%	5,1%	<b>88,1%</b>
	Tivoli (TR3)	7,1%	14,3%	<b>78,6%</b>
	Filozofska fakulteta	7,9%	19,7%	<b>72,4%</b>
	Stara Ljubljana	<b>10,6%</b>	17,0%	<b>72,3%</b>
	Trnovo	4,1%	15,1%	<b>80,8%</b>
	Murgle	7,2%	17,4%	<b>75,4%</b>
	Sibirija	7,3%	16,4%	<b>76,4%</b>
	Rakova Jelša	<b>10,8%</b>	13,8%	<b>75,4%</b>
	Trzin	3,8%	26,4%	<b>69,8%</b>
	Domžale	6,2%	23,1%	<b>70,8%</b>
	Kamnik	<b>10,8%</b>	16,2%	<b>73,0%</b>

2008



2012



2008 in 2012: Anketiranci na vseh lokacijah, v obeh časovnih točkah, močno podpirajo uvedbo rumenih pasov. Na vseh lokacijah je podpora uvedbi rumenih pasov vsaj 70%. Na posameznih območjih je mogoče tako v letu 2008 (2009) kot tudi 2012 zaznati določena manjša odstopanja, kjer nasprotovanje preseže mejo 10% anketirancev. V tej luči je potrebno opozoriti na nekatera območja kot so npr. Stara Ljubljana, Rotunda, Sibirija, Rakova Jelša. Razmeroma velik delež neopredeljenih je opaziti tudi na primestnih območjih, kar gre pripisati predvsem dejstvu, da anketiranci s teh območij še ne vedo natančno kaj bo spremenjena prometna ureditev v Ljubljani pomenila za njihove vsakdanje delovne migracije v Ljubljano. Glede na severni in južni del koridorja ni opaznih večjih razlik v stopnjah podpore, ki je povsod visoka.

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

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

2008		Izboljšati bi morali povezave obrobni delov mesta z mestnim središčem.		
		1 – ne strinjam se	2 – niti/niti	3 – strinjam se
Vzorčna enota	BS	4,3%	10,6%	<b>85,1%</b>
	Rotunda	2,1%	12,5%	<b>85,4%</b>
	Brinje	6,0%	24,0%	<b>70,0%</b>
	Kardeljeva ploščad	3,4%	20,7%	<b>75,9%</b>
	Plava laguna	7,8%	17,2%	<b>75,0%</b>
	Stadion	<b>11,7%</b>	<b>25,0%</b>	<b>63,3%</b>
	Parmova	3,3%	11,7%	<b>85,0%</b>
	RTV	<b>13,3%</b>	<b>28,9%</b>	<b>57,8%</b>
	Tivoli (TR3)	5,2%	20,7%	<b>74,1%</b>
	Filozofska fakulteta	5,4%	19,6%	<b>75,0%</b>
	Stara Ljubljana	7,4%	7,4%	<b>85,2%</b>
	Trnovo	7,0%	25,4%	<b>67,6%</b>
	Murgle	4,3%	15,7%	<b>80,0%</b>
	Sibirija	7,1%	21,4%	<b>71,4%</b>
	Rakova Jelša	8,6%	15,7%	<b>75,7%</b>
	Trzin		10,2%	<b>89,8%</b>
	Domžale	6,1%	24,2%	<b>69,7%</b>
	Kamnik	4,8%	17,9%	<b>77,4%</b>

2012				
		1,00	2,00	3,00
Vzorčna enota	Rotunda	2,9%	25,0%	<b>72,1%</b>
	BS3	3,9%	19,5%	<b>76,6%</b>
	Brinje	4,3%	<b>30,0%</b>	<b>65,7%</b>
	Kardeljeva ploščad	5,1%	23,1%	<b>71,8%</b>
	Plava laguna	5,6%	19,7%	<b>74,6%</b>
	Bežigranski stadion	5,5%	24,7%	<b>69,9%</b>
	Parmova ulica	4,8%	16,1%	<b>79,0%</b>
	Območje RTV	10,9%	20,0%	<b>69,1%</b>
	Tivoli TR3	<b>13,0%</b>	20,3%	<b>66,7%</b>
	Stara LJ	<b>12,5%</b>	16,7%	<b>70,8%</b>
	Filozofska fakulteta	10,5%	14,5%	<b>75,0%</b>



## CIVITAS Elan – measure 4.1

Trnovo	8,3%	<b>37,5%</b>	<b>54,2%</b>
Murgle	<b>11,4%</b>	20,0%	<b>68,6%</b>
Sibirija	5,6%	14,8%	<b>79,6%</b>
Rakova Jelša	6,0%	17,9%	<b>76,1%</b>
Domžale	7,8%	23,4%	<b>68,8%</b>
Trzin	1,9%	11,5%	<b>86,5%</b>
Kamnik	6,8%	12,2%	<b>81,1%</b>

2008		Prehod z avtomobilskega na javni potniški promet bi zmanjšal prometne obremenitve v mestnem središču.		
		1,00	2,00	3,00
Vzorčna enota	BS	4,3%	7,4%	<b>88,3%</b>
	Rotunda	4,3%	4,3%	<b>91,5%</b>
	Brinje		13,5%	<b>86,5%</b>
	Kardeljeva ploščad	8,2%	4,9%	<b>86,9%</b>
	Plava laguna	4,8%	3,2%	<b>92,1%</b>
	Stadion		8,3%	<b>91,7%</b>
	Parmova	3,3%	11,5%	<b>85,2%</b>
	RTV		10,6%	<b>89,4%</b>
	Tivoli (TR3)		6,8%	<b>93,2%</b>
	Filozofska fakulteta		5,4%	<b>94,6%</b>
	Stara Ljubljana	7,4%	7,4%	<b>85,2%</b>
	Trnovo	4,2%	11,3%	<b>84,5%</b>
	Murgle	2,9%	7,1%	<b>90,0%</b>
	Sibirija	7,0%	11,6%	<b>81,4%</b>
	Rakova Jelša	2,8%	12,7%	<b>84,5%</b>
	Trzin	4,2%	10,4%	<b>85,4%</b>
	Domžale	5,9%	8,8%	<b>85,3%</b>
	Kamnik	1,2%	4,8%	<b>94,0%</b>

2012				
		1,00	2,00	3,00
Vzorčna enota	Rotunda	5,8%	11,6%	<b>82,6%</b>
	BS3	1,3%	3,9%	<b>94,8%</b>
	Brinje	1,5%	17,6%	<b>80,9%</b>
	Kardeljeva ploščad	2,6%	11,5%	<b>85,9%</b>
	Plava laguna	4,2%	11,3%	<b>84,5%</b>
	Bežigranski stadion	2,7%	9,6%	<b>87,7%</b>
	Parmova ulica	3,3%	11,5%	<b>85,2%</b>
	Območje RTV	1,8%	10,5%	<b>87,7%</b>
	Tivoli TR3	6,0%	11,9%	<b>82,1%</b>
	Stara LJ	6,3%	10,4%	<b>83,3%</b>
	Filozofska fakulteta	3,9%	3,9%	<b>92,2%</b>
	Trnovo	5,5%	23,3%	<b>71,2%</b>
	Murgle	1,4%	14,3%	<b>84,3%</b>
	Sibirija	5,7%	17,0%	<b>77,4%</b>
	Rakova Jelša	7,7%	15,4%	<b>76,9%</b>
	Domžale	4,5%	16,7%	<b>78,8%</b>
	Trzin	3,8%	5,8%	<b>90,4%</b>
	Kamnik	1,4%	11,0%	<b>87,7%</b>

## CIVITAS Elan – measure 4.1

2008		Kolo in javni potniški promet morata imeti prednost pred ostalimi prevoznimi sredstvi.		
		1,00	2,00	3,00
Vzorčna enota	BS	8,5%	10,6%	<b>80,9%</b>
	Rotunda	4,3%	14,9%	<b>80,9%</b>
	Brinje	5,7%	18,9%	<b>75,5%</b>
	Kardeljeva ploščad	13,3%	10,0%	<b>76,7%</b>
	Plava laguna	9,2%	15,4%	<b>75,4%</b>
	Stadion	6,7%	6,7%	<b>86,7%</b>
	Parmova	6,8%	16,9%	<b>76,3%</b>
	RTV	14,9%	12,8%	<b>72,3%</b>
	Tivoli (TR3)	5,1%	13,6%	<b>81,4%</b>
	Filozofska fakulteta	8,9%	1,8%	<b>89,3%</b>
	Stara Ljubljana	11,1%	11,1%	<b>77,8%</b>
	Trnovo	4,2%	12,7%	<b>83,1%</b>
	Murgle	4,2%	12,7%	<b>83,1%</b>
	Sibirija	8,9%	13,3%	<b>77,8%</b>
	Rakova Jelša	11,1%	15,3%	<b>73,6%</b>
	Trzin	<b>8,3%</b>	<b>29,2%</b>	<b>62,5%</b>
	Domžale	<b>5,9%</b>	<b>23,5%</b>	<b>70,6%</b>
	Kamnik	7,1%	16,7%	<b>76,2%</b>

2012				
		1,00	2,00	3,00
Vzorčna enota	Rotunda	11,6%	17,4%	<b>71,0%</b>
	BS3		7,8%	<b>92,2%</b>
	Brinje	4,3%	17,4%	<b>78,3%</b>
	Kardeljeva ploščad	7,7%	19,2%	<b>73,1%</b>
	Plava laguna	7,0%	12,7%	<b>80,3%</b>
	Bežigranski stadion	5,5%	13,7%	<b>80,8%</b>
	Parmova ulica	9,5%	14,3%	<b>76,2%</b>
	Območje RTV	10,3%	22,4%	<b>67,2%</b>
	Tivoli TR3	5,9%	20,6%	<b>73,5%</b>
	Stara LJ	2,0%	10,2%	<b>87,8%</b>
	Filozofska fakulteta	6,5%	13,0%	<b>80,5%</b>
	Trnovo	5,5%	20,5%	<b>74,0%</b>
	Murgle	8,7%	14,5%	<b>76,8%</b>
	Sibirija	8,8%	19,3%	<b>71,9%</b>
	Rakova Jelša	15,2%	16,7%	<b>68,2%</b>
	Domžale	9,1%	<b>22,7%</b>	<b>68,2%</b>
	Trzin	9,6%	<b>21,2%</b>	<b>69,2%</b>
	Kamnik	12,2%	<b>20,3%</b>	<b>67,6%</b>

## CIVITAS Elan – measure 4.1

2008		Obstoječe štiripasovne mestne vpadnice je potrebno razširiti v šestpasovnice.		
		1,00	2,00	3,00
Vzorčna enota	BS	19,4%	26,9%	<b>53,8%</b>
	Rotunda	<b>30,4%</b>	<b>23,9%</b>	<b>45,7%</b>
	Brinje	<b>24,5%</b>	<b>24,5%</b>	<b>50,9%</b>
	Kardeljeva ploščad	<b>41,7%</b>	21,7%	36,7%
	Plava laguna	23,4%	23,4%	<b>53,1%</b>
	Stadion	<b>36,7%</b>	<b>23,3%</b>	<b>40,0%</b>
	Parmova	<b>28,3%</b>	<b>30,0%</b>	<b>41,7%</b>
	RTV	<b>31,9%</b>	<b>44,7%</b>	23,4%
	Tivoli (TR3)	<b>32,8%</b>	<b>29,3%</b>	<b>37,9%</b>
	Filozofska fakulteta	<b>35,7%</b>	30,4%	33,9%
	Stara Ljubljana	<b>33,3%</b>	<b>29,6%</b>	<b>37,0%</b>
	Trnovo	<b>38,0%</b>	<b>38,0%</b>	23,9%
	Murgle	<b>37,1%</b>	<b>22,9%</b>	<b>40,0%</b>
	Sibirija	<b>47,7%</b>	22,7%	29,5%
	Rakova Jelša	<b>31,9%</b>	<b>25,0%</b>	<b>43,1%</b>
	Trzin	<b>25,0%</b>	<b>35,4%</b>	<b>39,6%</b>
	Domžale	<b>32,4%</b>	<b>20,6%</b>	<b>47,1%</b>
Kamnik	<b>24,4%</b>	<b>35,4%</b>	<b>40,2%</b>	

2012				
		1,00	2,00	3,00
Vzorčna enota	Rotunda	<b>37,7%</b>	26,1%	<b>36,2%</b>
	BS3	31,2%	39,0%	29,9%
	Brinje	21,7%	36,2%	<b>42,0%</b>
	Kardeljeva ploščad	30,8%	<b>42,3%</b>	26,9%
	Plava laguna	<b>35,7%</b>	35,7%	28,6%
	Bežigranski stadion	<b>39,7%</b>	30,1%	30,1%
	Parmova ulica	22,2%	<b>46,0%</b>	31,7%
	Območje RTV	26,8%	<b>46,4%</b>	26,8%
	Tivoli TR3	<b>36,8%</b>	26,5%	<b>36,8%</b>
	Stara LJ	32,7%	38,8%	28,6%
	Filozofska fakulteta	32,1%	34,6%	33,3%
	Trnovo	26,0%	<b>42,5%</b>	31,5%
	Murgle	<b>37,1%</b>	40,0%	22,9%
	Sibirija	<b>38,9%</b>	27,8%	33,3%
	Rakova Jelša	26,2%	24,6%	<b>49,2%</b>
	Domžale	23,1%	43,1%	33,8%
	Trzin	<b>34,6%</b>	36,5%	28,8%
Kamnik	28,4%	41,9%	29,7%	

## CIVITAS Elan – measure 4.1

2008		Izboljšati bi morali povezave obrobnih predelov mesta z mestnim središčem.		
		1,00	2,00	3,00
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?	Avtomobil	4,3%	17,6%	<b>78,1%</b>
	Kolo	12,6%	20,0%	<b>67,4%</b>
	Motorno kolo, skuter, moped	50,0%		<b>50,0%</b>
	Avtobus	3,9%	18,4%	<b>77,7%</b>
	Vlak	11,1%	<b>38,9%</b>	<b>50,0%</b>
	Hodim peš	5,9%	23,5%	<b>70,6%</b>
	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	2,6%	18,4%	<b>78,9%</b>
	Drugo			<b>100,0%</b>
	Delam doma.	10,0%	15,0%	<b>75,0%</b>
	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.	6,3%	14,2%	<b>79,5%</b>

2012				
		1,00	2,00	3,00
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?	avtomobil	6,6%	17,9%	<b>75,5%</b>
	kolo	8,0%	24,7%	<b>67,3%</b>
	motorno kolo, skuter, moped		100,0%	
	avtobus	7,4%	25,6%	<b>66,9%</b>
	vlak		<b>30,0%</b>	<b>70,0%</b>
	taksi		100,0%	
	hodim peš	10,6%	22,9%	<b>66,5%</b>
	enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza (navedite katere)	9,4%	17,0%	<b>73,6%</b>
	drugo			<b>100,0%</b>
	delam doma	7,1%	28,6%	<b>64,3%</b>
nisem zaposlen, ne hodim v šolo	3,7%	18,4%	<b>77,9%</b>	

## CIVITAS Elan – measure 4.1

2008		Prehod z avtomobilskega na javni potniški promet bi zmanjšal prometne obremenitve v mestnem središču.		
		1,00	2,00	3,00
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?	Avtomobil	3,5%	12,8%	<b>83,7%</b>
	Kolo		6,3%	<b>93,8%</b>
	Motorno kolo, skuter, moped			<b>100,0%</b>
	Avtobus	1,9%	8,7%	<b>89,3%</b>
	Vlak		5,6%	<b>94,4%</b>
	Hodim peš	4,2%	7,6%	<b>88,2%</b>
	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	2,6%	3,9%	<b>93,4%</b>
	Drugo			<b>100,0%</b>
	Delam doma.			<b>100,0%</b>
Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.	4,5%	5,3%	<b>90,2%</b>	

2012				
		1,00	2,00	3,00
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?	avtomobil	6,0%	14,8%	<b>79,2%</b>
	kolo	4,0%	9,3%	<b>86,7%</b>
	motorno kolo, skuter, moped			<b>100,0%</b>
	avtobus	5,0%	12,5%	<b>82,5%</b>
	vlak		10,0%	<b>90,0%</b>
	taksi			<b>100,0%</b>
	hodim peš	1,7%	11,0%	<b>87,2%</b>
	enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza (navedite katere)	1,9%	13,1%	<b>85,0%</b>
	drugo			<b>100,0%</b>
	delam doma	3,6%	7,1%	<b>89,3%</b>
	nisem zaposlen, ne hodim v šolo	2,1%	10,5%	<b>87,4%</b>
Total	3,8%	12,1%	<b>84,2%</b>	

## CIVITAS Elan – measure 4.1

2008		Kolo in javni potniški promet morata imeti prednost pred ostalimi prevoznimi sredstvi.		
		1,00	2,00	3,00
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?	Avtomobil	11,5%	20,7%	<b>67,7%</b>
	Kolo	4,1%	3,1%	<b>92,8%</b>
	Motorno kolo, skuter, moped	50,0%		<b>50,0%</b>
	Avtobus	2,9%	16,5%	<b>80,6%</b>
	Vlak	5,6%	22,2%	<b>72,2%</b>
	Hodim peš	9,2%	10,0%	<b>80,8%</b>
	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	3,9%	6,6%	<b>89,5%</b>
	Drugo			<b>100,0%</b>
	Delam doma.		15,0%	<b>85,0%</b>
	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.	7,6%	11,4%	<b>81,0%</b>

2012				
		1,00	2,00	3,00
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?	avtomobil	12,1%	25,3%	<b>62,6%</b>
	kolo	1,3%	8,6%	<b>90,1%</b>
	motorno kolo, skuter, moped			<b>100,0%</b>
	avtobus	9,2%	10,0%	<b>80,8%</b>
	vlak		20,0%	<b>80,0%</b>
	taksi	100,0%		
	hodim peš	6,4%	18,5%	<b>75,1%</b>
	enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza (navedite katere)	7,5%	12,1%	<b>80,4%</b>
	drugo			<b>100,0%</b>
	delam doma		17,2%	<b>82,8%</b>
nisem zaposlen, ne hodim v šolo	6,5%	13,8%	<b>79,7%</b>	

## CIVITAS Elan – measure 4.1

2008		Obstoječe štiripasovne mestne vpadnice je potrebno razširiti v šestpasovnice.		
		1,00	2,00	3,00
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?	Avtomobil	<b>29,3%</b>	<b>25,8%</b>	<b>44,9%</b>
	Kolo	<b>40,6%</b>	30,2%	29,2%
	Motorno kolo, skuter, moped	50,0%		50,0%
	Avtobus	21,4%	<b>41,7%</b>	<b>36,9%</b>
	Vlak	<b>38,9%</b>	<b>50,0%</b>	11,1%
	Hodim peš	<b>34,7%</b>	<b>26,3%</b>	<b>39,0%</b>
	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	<b>36,8%</b>	25,0%	<b>38,2%</b>
	Drugo	100,0%		
	Delam doma. Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.	<b>30,0%</b> 30,2%	<b>30,0%</b> 26,0%	<b>40,0%</b> 43,9%

2012				
		1,00	2,00	3,00
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?	avtomobil	<b>24,8%</b>	<b>36,5%</b>	<b>38,7%</b>
	kolo	<b>40,7%</b>	32,0%	27,3%
	motorno kolo, skuter, moped			100,0%
	avtobus	<b>35,0%</b>	<b>35,0%</b>	<b>30,0%</b>
	vlak	10,0%	60,0%	30,0%
	taksi		100,0%	
	hodim peš	32,6%	41,3%	26,2%
	enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza (navedite katere)	<b>40,2%</b>	<b>30,8%</b>	<b>29,0%</b>
	drugo	100,0%		
	delam doma nisem zaposlen, ne hodim v šolo	<b>39,3%</b> 27,4%	32,1% 39,0%	28,6% 33,6%

2008		Izboljšati bi morali povezave obrobnih predelov mesta z mestnim središčem.		
		1,00	2,00	3,00
Obstoječe štiripasovne mestne vpadnice je potrebno razširiti v šestpasovnice.	Sploh se ne strinjam.	<b>15,4%</b>	<b>17,9%</b>	<b>66,7%</b>
	Se ne strinjam.	<b>6,8%</b>	<b>22,4%</b>	<b>70,7%</b>
	Niti-niti	4,1%	20,3%	<b>75,6%</b>
	Se strinjam.	4,3%	17,3%	<b>78,3%</b>
	Popolnoma se strinjam.	3,8%	10,1%	<b>86,1%</b>

2012				
		1,00	2,00	3,00
Obstoječe štiripasovne mestne vpadnice je potrebno razširiti v šestpasovnice.	Sploh se ne strinjam	<b>18,5%</b>	18,5%	<b>62,9%</b>
	Ne strinjam	<b>8,1%</b>	<b>21,1%</b>	<b>70,7%</b>
	Niti-niti	5,5%	<b>25,8%</b>	<b>68,7%</b>
	Se strinjam	3,3%	14,8%	<b>81,9%</b>
	Popolnoma strinjam	7,1%	15,2%	<b>77,7%</b>

## CIVITAS Elan – measure 4.1

2008		Izboljšati bi morali povezave obrobnih predelov mesta z mestnim središčem.		
		1,00	2,00	3,00
V kolikšni meri podpirate uvedbo posebnega pasu, rezerviranega izključno za javni prevoz (t.i. "rumeni pas")?	Sploh ne podpiram	<b>10,0%</b>	<b>20,0%</b>	<b>70,0%</b>
	Ne podpiram	<b>10,0%</b>	12,0%	<b>78,0%</b>
	Niti-niti	5,8%	<b>29,2%</b>	<b>65,0%</b>
	Podpiram	5,4%	18,4%	<b>76,2%</b>
	Zelo podpiram	6,0%	15,5%	<b>78,5%</b>

2012				
		1,00	2,00	3,00
Uvedba posebnega pasu, rezerviranega izključno za javni prevoz (t. i. »rumeni pas«).	V nobenem primeru ne podpiram	5,6%	16,7%	<b>77,8%</b>
	Ne podpiram	<b>11,1%</b>	<b>23,8%</b>	<b>65,1%</b>
	Niti-niti	<b>9,2%</b>	<b>27,2%</b>	<b>63,6%</b>
	Podpiram	5,3%	20,3%	<b>74,4%</b>
	Zelo podpiram	7,6%	17,4%	<b>75,0%</b>

2008 in 2012: Anketiranci z vseh vzorčnih območij se močno strinjajo, da bi morali izboljšati povezave obrobnih predelov mesta z mestnim središčem. Glede na primerjavo v dveh časovnih točkah, v zelo majhnih deležih izstopajo zgolj posamezna območja (npr. Stadion, RTV (2008), Tivoli, Stara Ljubljana (2012)), kar lahko pojasnujemo z odporom manjših skupin prebivalcev do gradbenih posegov na območju (Stadion) oz. percepcijo trenutne preobremenjenosti mestnega središča (RTV). Podobne oz. še višje ocene strinjanja na vseh območjih je dosegla trditev, da bi prehod z avtomobilskega na javni potniški promet zmanjšal prometne obremenitve v mestnem središču in trditev da imata kolo in javni potniški promet prednost pred ostalimi prevoznimi sredstvi. Pri slednji so nekoliko izstopali le anketiranci na primestnih območjih Trzina in Domžal, ki zaradi visoke odvisnosti od avtomobilskega prevoza niso popolnoma odločeni ali jim to olajšuje ali otežuje dnevne migracije na delo. Zanimive rezultate je pokazala analiza podpore/nepodpore širitvi obstoječih štiripasovnic v šestpasovnice po posameznih vzorčnih območjih. Analiza kaže, da so anketiranci na velikem številu območij precej neopredeljeni glede trenutne širitve mestnih vpadnic. To velja za večino območij, ki so bila vključena v obe raziskavi. Omeniti, pa velja nekatera območja, ki za odtenek bolj odkrito nasprotujejo posegu kot druga območja (v letu 2008 območja: Kardeljeva ploščad, RTV, Filozofska fakulteta, Trnovo, Sibirija; v letu 2012: Stadion, Rotunda, Murgle, Sibirija). Redka mestna območja odkrito podpirajo širitve vpadnic (območja: BS, Plava laguna; v letu 2012: Brinje in Rakova Jelša), kar kaže na to da je potreben temeljit premislek o možnostih, prednostih navedenih prostorskih posegov in potrebah prebivalcev ob koridorju. Ne glede na prevozno sredstvo za dostop do dela (šole) se večina anketirancev strinja, da bi morali izboljšati povezave obrobnih predelov mesta z mestnim središčem, nekoliko izstopajo le uporabniki vlakov, kar je po vsej verjetnosti posledica želja po izboljšanju tudi te infrastrukture in ne le avtobusnega prometa. Še bolj visoka je podpora med uporabniki različnih prevoznih sredstev glede zmanjšanja prometne obremenitve v mestnem središču po prehodu z avtomobilskega na javni potniški promet in prednosti kolesa ter javnega potniškega prometa pred ostalimi prevoznimi sredstvi. Pri slednjem nekoliko izstopajo le uporabniki avtomobilov, kjer se zopet kaže visoka odvisnost od avtomobilskega prevoza. Največjo podporo širitvi mestnim vpadnicam izražajo



avtomobilisti (v 2008: 44,9% in 38,7% v 2012), vendar je tudi med njimi več neodločenih in tistih, ki nasprotujejo širitvi (obe kategoriji skupaj 55,1% oz. 61,3%). S tega vidika se je podpora avtomobilistom glede širitve vpadnic v šestpasovnice v letu 2012 nekoliko zmanjšala, nekoliko več pa je neopredeljenih. Širitvi vpadnic odkrito nasprotujejo kolesarji in uporabniki avtobusov medtem ko so ostale skupine uporabnikov različnih vrst prevoza precej neopredeljene. Anketiranci, ki podpirajo izboljšave povezav obrobni mestnih predelov z mestnim središčem podpirajo tudi širitev mestnih vpadnic; ob tem velja omeniti relativno opazno skupino neopredeljenih glede navedenih tematik. Zelo podobno je tudi mnenje anketirancev o uvedbi rumenih pasov in izboljšavah povezav obrobni mestnih predelov z mestnim središčem.

- 7) **Vprašanje 6.2 in 7.0 - osnovne interpretacije** izbranih spremenljivk vprašanj ter za **vprašanje 7.0 - kako in koliko časa se vozijo na delo, v šolo** odgovori v skupini 47,3% in 35,9%.

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

		Ali podpirate uvajanje ločenega voznega pasu na celotnem poteku linije Dunajska-Slovenska-Barjanska cesta?					
		V vsakem primeru podpiram.	Podpiram, četudi bo uvedba ločenega pasu le za avtobuse upočasnila avtom. promet	Podpiram, če rezerviran vozni pas ne bo vplival na pretočnost avtomobilskega prometa	Ne podpiram.	Drugo.	Ne vem.
2008							
STAROST	18 - 25 let	<b>52,1%</b>	<b>10,0%</b>	<b>33,2%</b>	1,1%	1,1%	2,6%
	26 - 35 let	37,5%	8,5%	<b>44,8%</b>	5,2%	0,8%	3,2%
	36 - 45 let	<b>48,9%</b>	5,7%	<b>41,1%</b>	2,8%		1,4%
	46 - 55 let	<b>49,6%</b>	7,8%	<b>37,2%</b>	3,1%		2,3%
	56 - 65 let	<b>52,1%</b>	7,2%	26,9%	6,0%		7,8%
	Nad 65 let	<b>48,8%</b>	<b>10,1%</b>	28,6%	5,4%	1,8%	5,4%

		Ali podpirate uvajanje ločenega voznega pasu na celotnem poteku linije Dunajska-Slovenska-Barjanska cesta?					
		V vsakem primeru podpiram.	Podpiram, četudi bo uvedba ločenega pasu le za avtobuse upočasnila avtom. promet	Podpiram, če rezerviran vozni pas ne bo vplival na pretočnost avtomobilskega prometa	Ne podpiram.	Drugo.	Ne vem.
2012							
STAROST	18 - 25 let	<b>38,7%</b>	<b>15,1%</b>	33,5%	2,4%	,5%	9,9%
	26 - 35 let	<b>44,6%</b>	<b>13,4%</b>	36,0%	1,2%	,9%	3,9%
	36 - 45 let	<b>45,3%</b>	<b>10,3%</b>	36,0%	2,5%	,5%	5,4%
	46 - 55 let	42,5%	9,2%	<b>37,3%</b>	<b>6,5%</b>	1,3%	3,3%
	56 - 65 let	<b>47,9%</b>	<b>12,0%</b>	31,7%	2,8%	1,4%	4,2%
	Nad 65 let	<b>50,0%</b>	<b>16,9%</b>	27,4%	,8%	,0%	4,8%

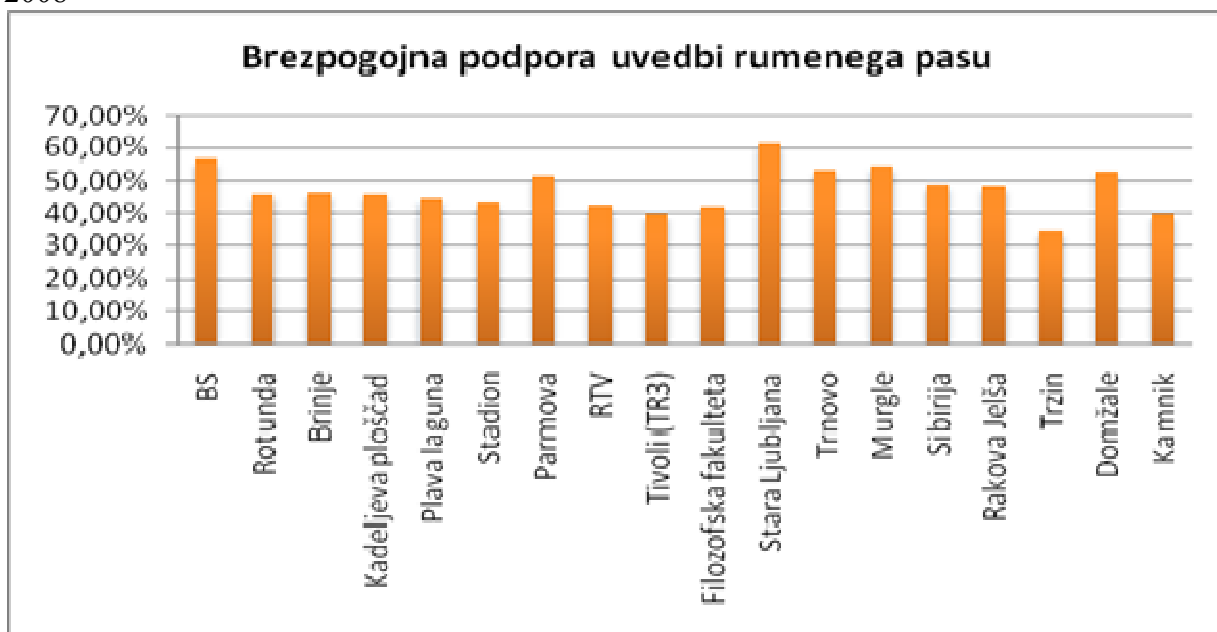
## CIVITAS Elan – measure 4.1

		Ali podpirate uvajanje ločenega voznega pasu na celotnem poteku linije Dunajska-Slovenska-Barjanska cesta?					
		V vsakem primeru podpiram.	Podpiram, četudi bo uvedba ločenega pasu le za avtobuseupoč. avto. promet	Podpiram, če rezerviran voznipas ne bo vplival na pretočnost avto. prometa	Ne podpiram.	Drugo.	Ne vem.
2008							
Vzorčna enota	BS	56,4%	6,4%	30,9%	1,1%		5,3%
	Rotunda	45,8%	14,6%	31,3%	4,2%		4,2%
	Brinje	46,3%	7,4%	37,0%	1,9%	1,9%	5,6%
	Kardeljeva ploščad	45,9%	13,1%	32,8%	4,9%		3,3%
	Plava laguna	44,6%	7,7%	35,4%	7,7%		4,6%
	Stadion	43,3%	13,3%	33,3%	6,7%		3,3%
	Parmova	51,6%	4,8%	37,1%	1,6%		4,8%
	RTV	42,6%	8,5%	38,3%	4,3%		6,4%
	Tivoli (TR3)	40,0%	11,7%	35,0%	10,0%		3,3%
	Filozofska fakulteta	42,1%	8,8%	42,1%	1,8%	1,8%	3,5%
	Stara Ljubljana	61,5%	3,8%	19,2%	15,4%		
	Trnovo	53,5%	12,7%	32,4%			1,4%
	Murgle	54,9%	2,8%	33,8%	4,2%	4,2%	
	Sibirija	48,9%	11,1%	26,7%	4,4%	4,4%	4,4%
	Rakova Jelša	48,6%	2,8%	36,1%	4,2%		8,3%
	Trzin	34,7%	12,2%	46,9%	2,0%		4,1%
	Domžale	52,9%	2,9%	38,2%	2,9%		2,9%
	Kamnik	40,0%	5,9%	49,4%	2,4%		2,4%

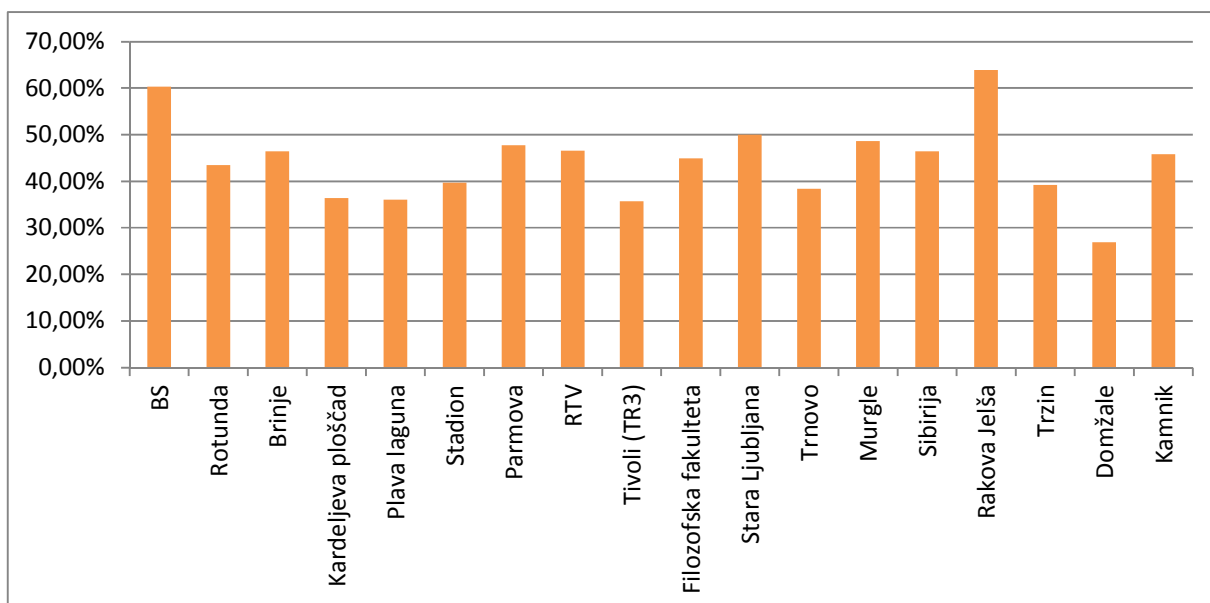
		Ali podpirate uvajanje ločenega voznega pasu na celotnem poteku linije Dunajska-Slovenska-Barjanska cesta?					
		V vsakem primeru podpiram.	Podpiram, četudi bo uvedba ločenega pasu le za avtobuseupoč. avto. promet	Podpiram, če rezerviran voznipas ne bo vplival na pretočnost avto. prometa	Ne podpiram.	Drugo.	Ne vem.
2012							
Vzorčna enota	BS	60,3%	10,3%	28,2%	,0%	,0%	1,3%
	Rotunda	43,5%	15,9%	34,8%	2,9%	,0%	2,9%
	Brinje	46,4%	11,6%	33,3%	1,4%	1,4%	5,8%
	Kardeljeva ploščad	36,4%	11,7%	41,6%	,0%	,0%	10,4%
	Plava laguna	36,1%	22,2%	30,6%	1,4%	,0%	9,7%
	Stadion	39,7%	20,5%	23,3%	8,2%	4,1%	4,1%
	Parmova	47,7%	15,4%	27,7%	4,6%	1,5%	3,1%
	RTV	46,6%	6,9%	43,1%	1,7%	,0%	1,7%
	Tivoli (TR3)	35,7%	8,6%	47,1%	4,3%	,0%	4,3%
	Filozofska fakulteta	44,9%	15,4%	35,9%	1,3%	,0%	2,6%
	Stara Ljubljana	50,0%	12,0%	28,0%	4,0%	4,0%	2,0%
	Trnovo	38,4%	17,8%	23,3%	1,4%	,0%	19,2%
	Murgle	48,6%	18,6%	28,6%	2,9%	,0%	1,4%
	Sibirija	46,4%	1,8%	37,5%	10,7%	3,6%	,0%
	Rakova Jelša	63,9%	11,1%	19,4%	2,8%	,0%	2,8%
	Trzin	39,2%	9,8%	49,0%	,0%	,0%	2,0%
	Domžale	26,9%	11,9%	47,8%	1,5%	,0%	11,9%
	Kamnik	45,8%	8,3%	37,5%	2,8%	,0%	5,6%

Vzorčna enota – v vsakem primeru podpiram

2008



2012



## CIVITAS Elan – measure 4.1

		Ali podpirate uvajanje ločenega voznega pasu na celotnem poteku linije Dunajska-Slovenska-Barjanska cesta?					
		V vsakem primeru podpiram.	Podpiram, četudi bo uvedba ločenega pasu le za avtobuse upoč	Podpiram, če rezerviran vozni pas ne bo vplival na pretočnost	Ne podpiram.	Drugo.	Ne vem.
2008							
Izobrazba	Osnovna šola ali manj	<b>35,0%</b>	20,0%	20,0%	5,0%		20,0%
	Poklicna ali srednja šola	<b>49,6%</b>	6,8%	33,6%	2,9%	0,5%	6,6%
	Višja šola, visoka šola, fakulteta	<b>46,0%</b>	7,9%	40,2%	3,8%	0,9%	1,3%
	Magisterij, doktorat	<b>45,5%</b>	15,9%	26,1%	10,2%		2,3%

		Ali podpirate uvajanje ločenega voznega pasu na celotnem poteku linije Dunajska-Slovenska-Barjanska cesta?					
		V vsakem primeru podpiram.	Podpiram, četudi bo uvedba ločenega pasu le za avtobuse upoč	Podpiram, če rezerviran vozni pas ne bo vplival na pretočnost	Ne podpiram.	Drugo.	Ne vem.
2012							
Izobrazba	Osnovna šola ali manj	<b>53,6%</b>	3,6%	21,4%	10,7%	,0%	10,7%
	Poklicna ali srednja šola	<b>44,0%</b>	11,8%	33,8%	3,3%	,5%	6,8%
	Višja šola, visoka šola, fakulteta	<b>44,2%</b>	13,9%	35,0%	2,2%	,7%	4,0%
	Magisterij, doktorat	<b>45,4%</b>	14,4%	34,0%	2,1%	1,0%	3,1%

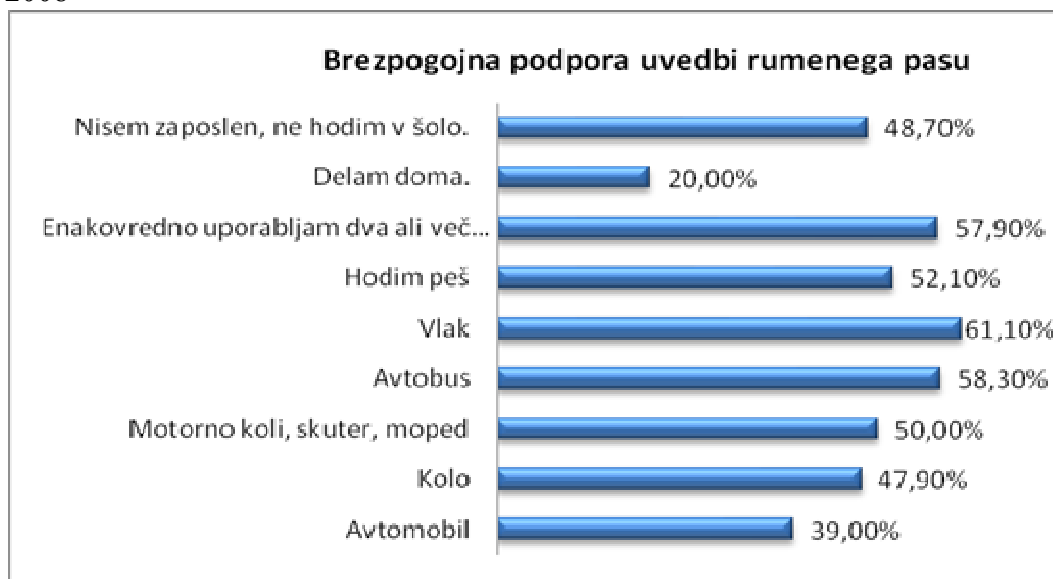
		Ali podpirate uvajanje ločenega voznega pasu na celotnem poteku linije Dunajska-Slovenska-Barjanska cesta?					
		V vsakem primeru podpiram.	Podpiram, četudi bo uvedba ločenega pasu le za avtobuse upoč	Podpiram, če rezerviran vozni pas ne bo vplival na pretočnost	Ne podpiram.	Drugo.	Ne vem.
2008							
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?	Avtomobil	39,0%	7,4%	<b>45,9%</b>	4,8%	0,6%	2,3%
	Kolo	<b>47,9%</b>	10,4%	<b>33,3%</b>	3,1%	2,1%	3,1%
	Motorno kolo, skuter, moped	50,0%		50,0%			
	Avtobus	<b>58,3%</b>	8,7%	28,2%	1,0%	1,0%	2,9%
	Vlak	<b>61,1%</b>	5,6%	27,8%			5,6%
	Hodim peš	<b>52,1%</b>	6,7%	<b>34,5%</b>	2,5%		4,2%
	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	<b>57,9%</b>	6,6%	<b>32,9%</b>	2,6%		
	Drugo	100,0%					
Delam doma.	20,0%	30,0%	<b>45,0%</b>	5,0%			
Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.	48,7%	8,5%	28,8%	5,5%	0,7%	7,7%	

CIVITAS Elan – measure 4.1

		Ali podpirate uvajanje ločenega voznega pasu na celotnem poteku linije Dunajska-Slovenska-Barjanska cesta?					
		V vsakem primeru podpiram.	Podpiram, četudi bo uvedba ločenega pasu le za avtobuse upočasila	Podpiram, če rezerviran vozni pas ne bo vplival na pretočnost	Ne podpiram.	Drugo.	Ne vem.
2012							
Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)?	Avtomobil	39,0%	11,3%	<b>41,7%</b>	3,3%	,8%	3,9%
	Kolo	<b>54,0%</b>	14,0%	26,0%	,7%	,7%	4,7%
	Motorno kolo, skuter, moped	,0%	100,0%	,0%	,0%	,0%	,0%
	Avtobus	<b>49,2%</b>	9,7%	32,3%	4,0%	,8%	4,0%
	Vlak	<b>60,0%</b>	20,0%	10,0%	,0%	,0%	10,0%
	Hodim peš	37,4%	14,6%	38,0%	1,2%	,0%	8,8%
	Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza.	<b>47,3%</b>	14,5%	27,3%	2,7%	1,8%	6,4%
	Drugo	100,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%
	Delam doma.	<b>48,3%</b>	10,3%	31,0%	6,9%	,0%	3,4%
	Nisem zaposlen, ne hodim v šolo.	<b>46,1%</b>	14,6%	30,3%	3,1%	,8%	5,1%

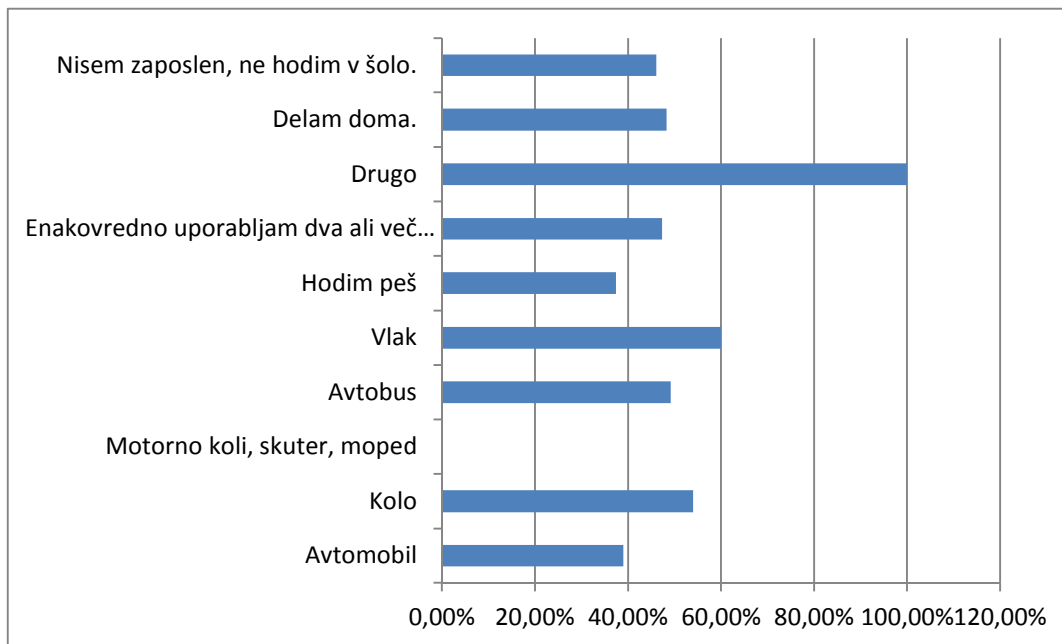
Prevozno sredstvo – v vsakem primeru podpiram

2008



## CIVITAS Elan – measure 4.1

2012



Odgovore na vprašanje 6.2 smo preverili glede na območja koridorja.

		Uravnavanje prometa na Kongresnem trgu.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
2008							
Vzorčna enota	BS	22,0%	<b>47,3%</b>	4,4%	18,7%	6,6%	1,1%
	Rotunda	26,5%	<b>42,9%</b>	6,1%	14,3%	8,2%	2,0%
	Brinje	<b>30,9%</b>	<b>38,2%</b>	9,1%	16,4%	5,5%	
	Kardeljeva ploščad	17,2%	<b>43,1%</b>	6,9%	19,0%	<b>13,8%</b>	
	Plava laguna	19,0%	<b>41,3%</b>	4,8%	<b>23,8%</b>	4,8%	6,3%
	Stadion	16,7%	<b>55,0%</b>	5,0%	16,7%	6,7%	
	Parmova	18,0%	<b>49,2%</b>	8,2%	16,4%	8,2%	
	RTV	13,0%	<b>43,5%</b>	4,3%	28,3%	8,7%	2,2%
	Tivoli (TR3)	31,0%	<b>43,1%</b>	8,6%	10,3%	5,2%	1,7%
	Filozofska fakulteta	10,5%	<b>57,9%</b>	5,3%	15,8%	<b>10,5%</b>	
	Stara Ljubljana	<b>29,6%</b>	<b>48,1%</b>	3,7%	11,1%	7,4%	
	Trnovo	19,7%	<b>38,0%</b>	7,0%	19,7%	<b>12,7%</b>	2,8%
	Murgle	23,5%	<b>35,3%</b>	7,4%	20,6%	8,8%	4,4%
	Sibirija	18,6%	<b>18,6%</b>	7,0%	44,2%	<b>11,6%</b>	
	Rakova Jelša	23,6%	<b>30,6%</b>	<b>12,5%</b>	23,6%	6,9%	2,8%
	Trzin	14,3%	<b>36,7%</b>	<b>12,2%</b>	16,3%	<b>12,2%</b>	8,2%
	Domžale	14,7%	<b>41,2%</b>	8,8%	17,6%	<b>17,6%</b>	
	Kamnik	26,2%	<b>39,3%</b>	4,8%	25,0%	4,8%	

\*V obdobju med leti 2008-2012 je na Kongresnem trgu prišlo do sprememb oz. implementacije sprememb v prometni ureditvi, zato ni predstavljena primerjava za leto 2012.

## CIVITAS Elan – measure 4.1

		Uravnavanje prometa na slovenski cesti (med Figovcem in Kazino).					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
2008							
Vzorčna enota	BS	14,1%	30,4%	7,6%	<b>37,0%</b>	6,5%	4,3%
	Rotunda	14,9%	29,8%	8,5%	<b>36,2%</b>	4,3%	6,4%
	Brinje	13,2%	22,6%	11,3%	<b>37,7%</b>	7,5%	7,5%
	Kardeljeva ploščad	8,6%	<b>34,5%</b>	8,6%	32,8%	10,3%	5,2%
	Plava laguna	7,8%	20,3%	12,5%	<b>40,6%</b>	7,8%	10,9%
	Stadion	13,3%	26,7%	8,3%	<b>41,7%</b>	5,0%	5,0%
	Parmova	10,2%	28,8%	11,9%	<b>45,8%</b>	1,7%	1,7%
	RTV	6,4%	23,4%	4,3%	<b>51,1%</b>	4,3%	10,6%
	Tivoli (TR3)	15,5%	<b>37,9%</b>	8,6%	31,0%	6,9%	
	Filozofska fakulteta	10,7%	<b>42,9%</b>		<b>39,3%</b>	5,4%	1,8%
	Stara Ljubljana	7,4%	<b>40,7%</b>	7,4%	29,6%	14,8%	
	Trnovo	12,9%	30,0%	7,1%	<b>38,6%</b>	8,6%	2,9%
	Murgle	15,7%	<b>32,9%</b>	4,3%	<b>34,3%</b>	7,1%	5,7%
	Sibirija	16,3%	20,9%	9,3%	<b>46,5%</b>	7,0%	
	Rakova Jelša	16,9%	25,4%	8,5%	<b>36,6%</b>	2,8%	9,9%
	Trzin	8,2%	26,5%	10,2%	<b>34,7%</b>	10,2%	10,2%
	Domžale	6,1%	33,3%	6,1%	<b>42,4%</b>	12,1%	
	Kamnik	6,1%	26,8%	8,5%	<b>45,1%</b>	7,3%	6,1%

		Uravnavanje prometa na slovenski cesti (med Figovcem in Kazino).					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
2012							
Vzorčna enota	BS	10,7%	<b>50,7%</b>	9,3%	18,7%	1,3%	9,3%
	Rotunda	11,6%	<b>46,4%</b>	10,1%	18,8%	5,8%	7,2%
	Brinje	8,7%	<b>43,5%</b>	7,2%	29,0%	4,3%	7,2%
	Kardeljeva ploščad	6,6%	21,1%	7,9%	<b>36,8%</b>	6,6%	21,1%
	Plava laguna	6,60%	21,10%	7,90%	<b>36,80%</b>	6,60%	21,10%
	Stadion	15,1%	<b>45,2%</b>	4,1%	31,5%	4,1%	,0%
	Parmova	15,6%	<b>37,5%</b>	<b>4,7%</b>	<b>34,4%</b>	4,7%	3,1%
	RTV	12,3%	<b>43,9%</b>	8,8%	26,3%	7,0%	1,8%
	Tivoli (TR3)	5,7%	27,1%	12,9%	<b>45,7%</b>	5,7%	2,9%
	Filozofska fakulteta	27,6%	30,3%	7,9%	26,3%	3,9%	3,9%
	Stara Ljubljana	4,0%	38,0%	8,0%	<b>38,0%</b>	8,0%	4,0%
	Trnovo	12,5%	<b>31,9%</b>	<b>13,9%</b>	<b>30,6%</b>	5,6%	5,6%
	Murgle	12,9%	<b>42,9%</b>	12,9%	27,1%	,0%	4,3%
	Sibirija	16,4%	32,7%	10,9%	32,7%	5,5%	1,8%
	Rakova Jelša	17,6%	20,6%	7,4%	<b>45,6%</b>	,0%	8,8%
	Trzin	3,8%	<b>22,6%</b>	<b>18,9%</b>	<b>35,8%</b>	7,5%	11,3%
	Domžale	6,3%	<b>28,6%</b>	<b>7,9%</b>	<b>25,4%</b>	4,8%	<b>27,0%</b>
	Kamnik	11,3%	<b>26,8%</b>	<b>15,5%</b>	<b>26,8%</b>	5,6%	14,1%

## CIVITAS Elan – measure 4.1

		Uravnavanje prometa na Resljevi cesti z zmajskim mostom.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
2008							
Vzorčna enota	BS	5,6%	23,3%	10,0%	<b>51,1%</b>	7,8%	2,2%
	Rotunda	10,6%	31,9%	4,3%	<b>36,2%</b>	8,5%	8,5%
	Brinje	9,3%	20,4%	9,3%	<b>48,1%</b>	7,4%	5,6%
	Kardeljeva ploščad	8,6%	19,0%	19,0%	<b>37,9%</b>	8,6%	6,9%
	Plava laguna	3,2%	20,6%	4,8%	<b>55,6%</b>	11,1%	4,8%
	Stadion	6,7%	25,0%	6,7%	<b>53,3%</b>	8,3%	
	Parmova	6,5%	19,4%	8,1%	<b>54,8%</b>	8,1%	3,2%
	RTV	2,1%	23,4%	2,1%	<b>57,4%</b>	6,4%	8,5%
	Tivoli (TR3)	6,8%	25,4%	5,1%	<b>40,7%</b>	13,6%	8,5%
	Filozofska fakulteta	3,6%	27,3%	3,6%	<b>60,0%</b>	3,6%	1,8%
	Stara Ljubljana	11,1%	<b>40,7%</b>	3,7%	29,6%	14,8%	
	Trnovo	8,7%	15,9%	10,1%	<b>52,2%</b>	10,1%	2,9%
	Murgle	11,4%	24,3%	8,6%	<b>42,9%</b>	8,6%	4,3%
	Sibirija	11,9%	16,7%	2,4%	<b>64,3%</b>	4,8%	
	Rakova Jelša	12,5%	19,4%	6,9%	<b>44,4%</b>	9,7%	6,9%
	Trzin	2,1%	31,3%	6,3%	<b>47,9%</b>	4,2%	8,3%
	Domžale		21,2%	15,2%	<b>57,6%</b>	6,1%	
	Kamnik	9,5%	<b>32,1%</b>	6,0%	<b>35,7%</b>	4,8%	11,9%

		Uravnavanje prometa na Resljevi cesti z zmajskim mostom.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
2012							
Vzorčna enota	BS	6,8%	<b>32,4%</b>	<b>12,2%</b>	<b>29,7%</b>	8,1%	10,8%
	Rotunda	9,0%	<b>31,3%</b>	<b>7,5%</b>	<b>34,3%</b>	9,0%	9,0%
	Brinje	7,2%	<b>24,6%</b>	<b>18,8%</b>	<b>37,7%</b>	4,3%	7,2%
	Kardeljeva ploščad	9,1%	<b>23,4%</b>	<b>14,3%</b>	<b>29,9%</b>	10,4%	13,0%
	Plava laguna	4,3%	31,4%	4,3%	<b>48,6%</b>	5,7%	5,7%
	Stadion	8,1%	33,8%	6,8%	<b>45,9%</b>	1,4%	4,1%
	Parmova	7,9%	31,7%	4,8%	<b>44,4%</b>	4,8%	6,3%
	RTV	7,1%	<b>39,3%</b>	<b>5,4%</b>	<b>35,7%</b>	10,7%	1,8%
	Tivoli (TR3)	5,7%	25,7%	15,7%	<b>48,6%</b>	2,9%	1,4%
	Filozofska fakulteta	<b>17,3%</b>	28,0%	8,0%	32,0%	5,3%	9,3%
	Stara Ljubljana	2,0%	30,6%	8,2%	<b>51,0%</b>	6,1%	2,0%
	Trnovo	4,1%	30,1%	6,8%	<b>49,3%</b>	5,5%	4,1%
	Murgle	11,6%	24,6%	10,1%	<b>43,5%</b>	1,4%	8,7%
	Sibirija	5,8%	26,9%	9,6%	<b>53,8%</b>	1,9%	1,9%
	Rakova Jelša	<b>16,4%</b>	9,0%	11,9%	<b>49,3%</b>	4,5%	9,0%
	Trzin	9,6%	21,2%	13,5%	38,5%	7,7%	9,6%
	Domžale	11,3%	25,8%	4,8%	32,3%	6,5%	<b>19,4%</b>
	Kamnik	12,7%	23,9%	18,3%	29,6%	4,2%	<b>11,3%</b>



## CIVITAS Elan – measure 4.1

		Uravnavanje prometa na Miklošičevi cesti.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
2008							
Vzorčna enota	BS	17,4%	<b>30,4%</b>	7,6%	<b>33,7%</b>	7,6%	3,3%
	Rotunda	10,6%	<b>29,8%</b>	17,0%	<b>34,0%</b>	2,1%	6,4%
	Brinje	16,7%	<b>27,8%</b>	9,3%	<b>25,9%</b>	14,8%	5,6%
	Kardeljeva ploščad	15,5%	19,0%	15,5%	<b>29,3%</b>	13,8%	6,9%
	Plava laguna	11,1%	22,2%	9,5%	<b>42,9%</b>	7,9%	6,3%
	Stadion	18,6%	25,4%	10,2%	<b>42,4%</b>	3,4%	
	Parmova	10,2%	20,3%	5,1%	<b>52,5%</b>	5,1%	6,8%
	RTV	4,3%	38,3%	6,4%	<b>44,7%</b>	2,1%	4,3%
	Tivoli (TR3)	18,6%	<b>37,3%</b>	5,1%	25,4%	10,2%	3,4%
	Filozofska fakulteta	12,5%	32,1%	3,6%	<b>39,3%</b>	10,7%	1,8%
	Stara Ljubljana	25,9%	<b>29,6%</b>		<b>33,3%</b>	11,1%	
	Trnovo	17,4%	30,4%	4,3%	<b>37,7%</b>	7,2%	2,9%
	Murgle	21,4%	22,9%	4,3%	<b>35,7%</b>	7,1%	8,6%
	Sibirija	17,9%	23,1%	2,6%	<b>48,7%</b>	5,1%	2,6%
	Rakova Jelša	23,6%	15,3%	9,7%	<b>37,5%</b>	5,6%	8,3%
	Trzin	12,2%	24,5%	10,2%	<b>38,8%</b>	6,1%	8,2%
	Domžale	3,0%	<b>42,4%</b>	6,1%	36,4%	12,1%	
	Kamnik	19,3%	<b>28,9%</b>	12,0%	<b>28,9%</b>	7,2%	3,6%

		Uravnavanje prometa na Miklošičevi cesti.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
2012							
Vzorčna eno	BS	14,5%	<b>31,6%</b>	10,5%	30,3%	7,9%	5,3%
	Rotunda	14,9%	<b>31,3%</b>	9,0%	29,9%	7,5%	7,5%
	Brinje	<b>21,7%</b>	21,7%	11,6%	<b>37,7%</b>	1,4%	5,8%
	Kardeljeva ploščad	10,4%	15,6%	<b>22,1%</b>	29,9%	5,2%	16,9%
	Plava laguna	14,3%	<b>30,0%</b>	10,0%	<b>37,1%</b>	4,3%	4,3%
	Stadion	16,9%	21,1%	8,5%	<b>43,7%</b>	5,6%	4,2%
	Parmova	18,8%	26,6%	7,8%	<b>40,6%</b>	3,1%	3,1%
	RTV	16,1%	<b>41,1%</b>	7,1%	25,0%	8,9%	1,8%
	Tivoli (TR3)	19,1%	11,8%	20,6%	<b>42,6%</b>	5,9%	,0%
	Filozofska fakulteta	<b>28,9%</b>	22,4%	1,3%	35,5%	6,6%	5,3%
	Stara Ljubljana	12,5%	<b>33,3%</b>	8,3%	33,3%	8,3%	4,2%
	Trnovo	16,7%	26,4%	20,8%	31,9%	2,8%	1,4%
	Murgle	<b>27,9%</b>	23,5%	5,9%	<b>38,2%</b>	1,5%	2,9%
	Sibirija	17,0%	24,5%	17,0%	<b>39,6%</b>	1,9%	,0%
	Rakova Jelša	<b>27,1%</b>	12,9%	12,9%	<b>37,1%</b>	4,3%	5,7%
	Trzin	18,9%	13,2%	9,4%	<b>43,4%</b>	7,5%	<b>7,5%</b>
	Domžale	19,4%	17,7%	,0%	<b>40,3%</b>	4,8%	<b>17,7%</b>
	Kamnik	14,1%	15,5%	14,1%	<b>43,7%</b>	4,2%	<b>8,5%</b>

## CIVITAS Elan – measure 4.1

2008		Uravnavanje prometa na bavarskem dvoru.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
Vzorčna enota	BS	3,4%	31,5%	4,5%	<b>52,8%</b>	6,7%	1,1%
	Rotunda	6,3%	22,9%	6,3%	<b>58,3%</b>	4,2%	2,1%
	Brinje	5,6%	22,2%	9,3%	<b>53,7%</b>	5,6%	3,7%
	Kardeljeva ploščad	5,1%	16,9%	1,7%	<b>61,0%</b>	13,6%	1,7%
	Plava laguna	1,6%	17,5%	9,5%	<b>58,7%</b>	3,2%	9,5%
	Stadion	6,7%	23,3%	5,0%	<b>60,0%</b>	3,3%	1,7%
	Parmova	5,0%	18,3%	5,0%	<b>65,0%</b>	6,7%	
	RTV	4,3%	27,7%	4,3%	<b>55,3%</b>	6,4%	2,1%
	Tivoli (TR3)	11,9%	22,0%	1,7%	<b>52,5%</b>	10,2%	1,7%
	Filozofska fakulteta	7,4%	24,1%	1,9%	<b>59,3%</b>	7,4%	
	Stara Ljubljana	7,4%	<b>40,7%</b>	3,7%	<b>40,7%</b>	7,4%	
	Trnovo	2,9%	14,5%	4,3%	<b>65,2%</b>	8,7%	4,3%
	Murgle	7,1%	17,1%	1,4%	<b>60,0%</b>	8,6%	5,7%
	Sibirija	2,4%	14,6%	7,3%	<b>68,3%</b>	7,3%	
	Rakova Jelša	12,5%	13,9%	5,6%	<b>55,6%</b>	9,7%	2,8%
	Trzin	4,1%	22,4%	6,1%	<b>53,1%</b>	8,2%	6,1%
Domžale		27,3%		<b>57,6%</b>	12,1%	3,0%	
Kamnik	2,4%	20,7%	6,1%	<b>61,0%</b>	8,5%	1,2%	

2012		Uravnavanje prometa na bavarskem dvoru.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
Vzorčna enota	BS	6,6%	<b>27,6%</b>	7,9%	<b>48,7%</b>	6,6%	2,6%
	Rotunda	9,0%	<b>34,3%</b>	4,5%	<b>41,8%</b>	6,0%	4,5%
	Brinje	4,3%	21,7%	4,3%	<b>62,3%</b>	1,4%	5,8%
	Kardeljeva ploščad	3,9%	13,0%	6,5%	<b>64,9%</b>	10,4%	1,3%
	Plava laguna	7,2%	20,3%	4,3%	<b>59,4%</b>	4,3%	4,3%
	Stadion	8,2%	17,8%	6,8%	<b>56,2%</b>	8,2%	2,7%
	Parmova	7,7%	23,1%	4,6%	<b>56,9%</b>	6,2%	1,5%
	RTV	1,8%	<b>33,3%</b>	3,5%	<b>47,4%</b>	12,3%	1,8%
	Tivoli (TR3)	6,1%	12,1%	<b>21,2%</b>	<b>53,0%</b>	7,6%	,0%
	Filozofska fakulteta	<b>14,9%</b>	23,0%	5,4%	43,2%	5,4%	8,1%
	Stara Ljubljana	4,3%	27,7%	6,4%	<b>48,9%</b>	10,6%	2,1%
	Trnovo	4,1%	19,2%	5,5%	<b>65,8%</b>	2,7%	2,7%
	Murgle	7,1%	21,4%	4,3%	<b>57,1%</b>	4,3%	5,7%
	Sibirija	4,0%	<b>32,0%</b>	6,0%	<b>56,0%</b>	2,0%	,0%
	Rakova Jelša	<b>12,1%</b>	13,6%	9,1%	<b>56,1%</b>	1,5%	7,6%
	Trzin	3,9%	11,8%	7,8%	<b>58,8%</b>	11,8%	5,9%
Domžale	8,9%	16,1%	10,7%	41,1%	7,1%	<b>16,1%</b>	
Kamnik	5,6%	15,5%	19,7%	42,3%	5,6%	<b>11,3%</b>	

## CIVITAS Elan – measure 4.1

2008		Uravnavanje prometa na Eiprovi ulici.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
Vzorčna enota	BS	6,8%	22,7%	4,5%	21,6%	6,8%	<b>37,5%</b>
	Rotunda	13,0%	13,0%	6,5%	32,6%		<b>34,8%</b>
	Brinje	10,6%	19,1%	8,5%	14,9%	4,3%	<b>42,6%</b>
	Kardeljeva ploščad	8,8%	7,0%	8,8%	22,8%	7,0%	<b>45,6%</b>
	Plava laguna	4,8%	17,7%	4,8%	<b>27,4%</b>	4,8%	<b>40,3%</b>
	Stadion	10,2%	<b>28,8%</b>	8,5%	<b>27,1%</b>	1,7%	23,7%
	Parmova	12,1%	15,5%	1,7%	<b>31,0%</b>	1,7%	<b>37,9%</b>
	RTV	4,4%	22,2%	2,2%	22,2%	2,2%	<b>46,7%</b>
	Tivoli (TR3)	12,3%	21,1%	1,8%	19,3%	5,3%	<b>40,4%</b>
	Filozofska fakulteta	11,5%	<b>28,8%</b>	13,5%	21,2%	3,8%	21,2%
	Stara Ljubljana	16,0%	24,0%	4,0%	24,0%		<b>32,0%</b>
	Trnovo	<b>34,8%</b>	21,7%	2,9%	20,3%	13,0%	7,2%
	Murgle	<b>36,2%</b>	11,6%	7,2%	26,1%	5,8%	13,0%
	Sibirija	29,3%	12,2%	9,8%	<b>43,9%</b>	4,9%	
	Rakova Jelša	16,7%	11,1%	2,8%	<b>43,1%</b>	6,9%	19,4%
	Trzin	4,2%	16,7%	8,3%	16,7%	4,2%	<b>50,0%</b>
	Domžale	9,1%	18,2%	6,1%	12,1%	9,1%	<b>45,5%</b>
Kamnik	2,5%	22,2%	2,5%	16,0%	3,7%	<b>53,1%</b>	

2012		Uravnavanje prometa na Eiprovi ulici.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
Vzorčna enota	BS	9,6%	<b>23,3%</b>	6,8%	17,8%	4,1%	<b>38,4%</b>
	Rotunda	11,1%	15,9%	7,9%	25,4%	4,8%	<b>34,9%</b>
	Brinje	8,1%	19,4%	11,3%	21,0%	3,2%	<b>37,1%</b>
	Kardeljeva ploščad	1,3%	9,2%	9,2%	22,4%	5,3%	<b>52,6%</b>
	Plava laguna	6,2%	<b>24,6%</b>	3,1%	29,2%	6,2%	<b>30,8%</b>
	Stadion	11,6%	14,5%	7,2%	27,5%	5,8%	<b>33,3%</b>
	Parmova	6,3%	20,3%	6,3%	31,3%	3,1%	<b>32,8%</b>
	RTV	5,8%	17,3%	11,5%	25,0%	7,7%	<b>32,7%</b>
	Tivoli (TR3)	2,9%	14,7%	<b>23,5%</b>	<b>48,5%</b>	2,9%	7,4%
	Filozofska fakulteta	<b>25,7%</b>	16,2%	5,4%	25,7%	1,4%	25,7%
	Stara Ljubljana	10,4%	<b>25,0%</b>	6,3%	<b>35,4%</b>	10,4%	12,5%
	Trnovo	<b>22,4%</b>	20,9%	7,5%	<b>34,3%</b>	6,0%	9,0%
	Murgle	<b>24,6%</b>	<b>23,2%</b>	4,3%	<b>31,9%</b>	1,4%	14,5%
	Sibirija	<b>25,5%</b>	<b>23,5%</b>	5,9%	<b>35,3%</b>	3,9%	5,9%
	Rakova Jelša	<b>24,2%</b>	7,6%	12,1%	<b>42,4%</b>	,0%	13,6%
	Trzin	6,0%	8,0%	4,0%	30,0%	6,0%	<b>46,0%</b>
	Domžale	6,7%	18,3%	5,0%	25,0%	3,3%	<b>41,7%</b>
Kamnik	5,7%	7,1%	17,1%	25,7%	5,7%	<b>38,6%</b>	

## CIVITAS Elan – measure 4.1

		Uravnavanje prometa pri Križankah z okolico.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
2008							
Vzorčna enota	BS	16,9%	<b>28,1%</b>	10,1%	<b>32,6%</b>	9,0%	3,4%
	Rotunda	<b>33,3%</b>	22,9%	18,8%	20,8%	2,1%	2,1%
	Brinje	<b>21,2%</b>	<b>26,9%</b>	7,7%	23,1%	11,5%	9,6%
	Kardeljeva ploščad	18,3%	20,0%	6,7%	<b>38,3%</b>	13,3%	3,3%
	Plava laguna	15,6%	<b>29,7%</b>	9,4%	<b>31,3%</b>	6,3%	7,8%
	Stadion	<b>25,0%</b>	<b>26,7%</b>	5,0%	<b>31,7%</b>	8,3%	3,3%
	Parmova	23,3%	<b>30,0%</b>	10,0%	<b>31,7%</b>	1,7%	3,3%
	RTV	10,6%	<b>42,6%</b>	8,5%	29,8%	6,4%	2,1%
	Tivoli (TR3)	<b>27,6%</b>	<b>32,8%</b>	5,2%	22,4%	6,9%	5,2%
	Filozofska fakulteta	21,1%	<b>45,6%</b>	12,3%	15,8%	5,3%	
	Stara Ljubljana	<b>42,3%</b>	46,2%	3,8%	7,7%		
	Trnovo	<b>28,6%</b>	<b>30,0%</b>	10,0%	21,4%	8,6%	1,4%
	Murgle	<b>38,0%</b>	21,1%	4,2%	29,6%	4,2%	2,8%
	Sibirija	<b>36,4%</b>	13,6%	11,4%	31,8%	6,8%	
	Rakova Jelša	19,4%	<b>23,6%</b>	13,9%	<b>27,8%</b>	6,9%	8,3%
	Trzin	<b>26,5%</b>	16,3%	16,3%	<b>26,5%</b>	8,2%	6,1%
	Domžale	<b>23,5%</b>	<b>23,5%</b>	14,7%	17,6%	14,7%	5,9%
	Kamnik	17,9%	<b>34,5%</b>	11,9%	23,8%	9,5%	2,4%

\*V obdobju med leti 2008-2012 je na lokaciji Križank prišlo do sprememb oz. implementacije sprememb v prometni ureditvi, zato ni predstavljena primerjava za leto 2012.

## CIVITAS Elan – measure 4.1

		Uravnavanje prometa od Aškerčeve do Kongresnega trga.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
2008							
Vzorčna enota	BS	7,8%	28,9%	8,9%	<b>44,4%</b>	8,9%	1,1%
	Rotunda	8,3%	29,2%	10,4%	<b>41,7%</b>	6,3%	4,2%
	Brinje		34,0%	7,5%	<b>41,5%</b>	9,4%	7,5%
	Kardeljeva ploščad	8,5%	23,7%	8,5%	<b>45,8%</b>	11,9%	1,7%
	Plava laguna	1,6%	21,9%	10,9%	<b>43,8%</b>	9,4%	12,5%
	Stadion	8,3%	28,3%	5,0%	<b>48,3%</b>	3,3%	6,7%
	Parmova	6,8%	27,1%		<b>57,6%</b>	6,8%	1,7%
	RTV	2,1%	31,9%	4,3%	<b>51,1%</b>	8,5%	2,1%
	Tivoli (TR3)	14,3%	25,0%	7,1%	<b>42,9%</b>	7,1%	3,6%
	Filozofska fakulteta	8,8%	<b>42,1%</b>	3,5%	<b>40,4%</b>	5,3%	
	Stara Ljubljana	14,8%	<b>51,9%</b>	3,7%	25,9%	3,7%	
	Trnovo	8,6%	30,0%	10,0%	<b>44,3%</b>	5,7%	1,4%
	Murgle	13,4%	22,4%	7,5%	<b>46,3%</b>	4,5%	6,0%
	Sibirija	11,6%	9,3%	7,0%	<b>69,8%</b>	2,3%	
	Rakova Jelša	11,1%	16,7%	2,8%	<b>55,6%</b>	9,7%	4,2%
	Trzin	6,1%	28,6%	6,1%	<b>44,9%</b>	8,2%	6,1%
	Domžale	12,1%	18,2%	6,1%	<b>42,4%</b>	15,2%	6,1%
	Kamnik	3,7%	30,5%	4,9%	<b>51,2%</b>	6,1%	3,7%

		Uravnavanje prometa od Aškerčeve do Kongresnega trga.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
2012							
Vzorčna enota	BS	4,1%	<b>39,2%</b>	9,5%	35,1%	6,8%	5,4%
	Rotunda	10,6%	<b>39,4%</b>	9,1%	33,3%	3,0%	4,5%
	Brinje	8,7%	31,9%	8,7%	<b>40,6%</b>	4,3%	5,8%
	Kardeljeva ploščad	6,7%	16,0%	8,0%	<b>53,3%</b>	10,7%	5,3%
	Plava laguna	5,8%	30,4%	7,2%	<b>46,4%</b>	5,8%	4,3%
	Stadion	6,9%	25,0%	5,6%	<b>50,0%</b>	8,3%	4,2%
	Parmova	9,5%	<b>34,9%</b>	7,9%	<b>39,7%</b>	4,8%	3,2%
	RTV	5,5%	<b>40,0%</b>	12,7%	30,9%	9,1%	1,8%
	Tivoli (TR3)	10,1%	20,3%	15,9%	<b>46,4%</b>	7,2%	,0%
	Filozofska fakulteta	<b>22,7%</b>	22,7%	8,0%	<b>37,3%</b>	4,0%	5,3%
	Stara Ljubljana	6,3%	31,3%	2,1%	<b>50,0%</b>	6,3%	4,2%
	Trnovo	8,2%	24,7%	6,8%	<b>49,3%</b>	8,2%	2,7%
	Murgle	10,0%	32,9%	11,4%	<b>37,1%</b>	4,3%	4,3%
	Sibirija	3,8%	30,8%	13,5%	<b>51,9%</b>	,0%	,0%
	Rakova Jelša	14,7%	13,2%	7,4%	<b>57,4%</b>	1,5%	5,9%
	Trzin	5,7%	20,8%	7,5%	<b>47,2%</b>	9,4%	<b>9,4%</b>
	Domžale	10,0%	16,7%	6,7%	<b>41,7%</b>	6,7%	<b>18,3%</b>
	Kamnik	8,7%	17,4%	18,8%	<b>37,7%</b>	4,3%	<b>13,0%</b>

## CIVITAS Elan – measure 4.1

		Uravnjavnje prometa na Prešernovi ulici.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
2008							
Vzorčna enota	BS	4,4%	29,7%	7,7%	<b>40,7%</b>	8,8%	8,8%
	Rotunda	6,3%	31,3%	10,4%	<b>37,5%</b>	4,2%	10,4%
	Brinje	5,6%	18,5%	7,4%	<b>44,4%</b>	11,1%	13,0%
	Kardeljeva ploščad	8,3%	20,0%	13,3%	<b>45,0%</b>	11,7%	1,7%
	Plava laguna	6,6%	14,8%	4,9%	<b>47,5%</b>	9,8%	16,4%
	Stadion	11,9%	15,3%	6,8%	<b>49,2%</b>	8,5%	8,5%
	Parmova	10,0%	18,3%		<b>58,3%</b>	6,7%	6,7%
	RTV	8,5%	23,4%		<b>46,8%</b>	4,3%	17,0%
	Tivoli (TR3)	6,9%	29,3%	6,9%	<b>39,7%</b>	5,2%	12,1%
	Filozofska fakulteta	5,4%	32,1%	3,6%	<b>51,8%</b>	7,1%	
	Stara Ljubljana	15,4%	<b>38,5%</b>		<b>34,6%</b>	7,7%	3,8%
	Trnovo	10,0%	18,6%	7,1%	<b>44,3%</b>	12,9%	7,1%
	Murgle	7,6%	21,2%	1,5%	<b>59,1%</b>	6,1%	4,5%
	Sibirija	7,0%	9,3%	4,7%	<b>67,4%</b>	11,6%	
	Rakova Jelša	13,9%	12,5%	2,8%	<b>54,2%</b>	4,2%	12,5%
	Trzin	4,2%	18,8%	2,1%	<b>43,8%</b>	8,3%	<b>22,9%</b>
	Domžale	12,9%	25,8%	3,2%	<b>38,7%</b>	16,1%	3,2%
	Kamnik	5,0%	28,8%	5,0%	<b>32,5%</b>	8,8%	<b>20,0%</b>

		Uravnjavnje prometa na Prešernovi ulici.					
		Da, zapreti.	Da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce.	Da, le med vikendi in prazniki.	Ne bi bilo dobro zapreti.	Ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom.	Ne poznam.
2012							
Vzorčna enota	BS	11,0%	<b>27,4%</b>	9,6%	<b>31,5%</b>	5,5%	15,1%
	Rotunda	13,8%	21,5%	6,2%	<b>43,1%</b>	4,6%	10,8%
	Brinje	8,8%	14,7%	7,4%	<b>51,5%</b>	8,8%	8,8%
	Kardeljeva ploščad	6,7%	16,0%	14,7%	<b>34,7%</b>	6,7%	21,3%
	Plava laguna	5,7%	20,0%	11,4%	<b>44,3%</b>	5,7%	12,9%
	Stadion	9,6%	15,1%	6,8%	<b>53,4%</b>	9,6%	5,5%
	Parmova	11,5%	<b>26,2%</b>	6,6%	<b>44,3%</b>	8,2%	3,3%
	RTV	8,9%	21,4%	14,3%	<b>30,4%</b>	16,1%	8,9%
	Tivoli (TR3)	4,4%	14,7%	<b>27,9%</b>	<b>45,6%</b>	5,9%	1,5%
	Filozofska fakulteta	15,8%	<b>26,3%</b>	6,6%	<b>43,4%</b>	5,3%	2,6%
	Stara Ljubljana	6,3%	<b>27,1%</b>	4,2%	<b>52,1%</b>	6,3%	4,2%
	Trnovo	9,9%	18,3%	7,0%	<b>60,6%</b>	1,4%	2,8%
	Murgle	13,0%	18,8%	7,2%	<b>44,9%</b>	4,3%	11,6%
	Sibirija	6,0%	<b>26,0%</b>	12,0%	<b>56,0%</b>	,0%	,0%
	Rakova Jelša	<b>19,4%</b>	10,4%	10,4%	<b>53,7%</b>	,0%	6,0%
	Trzin	7,7%	11,5%	13,5%	<b>48,1%</b>	13,5%	5,8%
	Domžale	12,9%	14,5%	4,8%	<b>37,1%</b>	9,7%	<b>21,0%</b>
	Kamnik	9,0%	13,4%	16,4%	<b>34,3%</b>	6,0%	<b>20,9%</b>

2008 in 2012: Uvedbo ločenega voznega pasu na celotnem poteku linije Dunajska-Slovenska-Barjanska močno podpirajo mlajše in najstarejše starostne skupine (nad 56 let). Srednje starostne skupine (26-45 let), kjer gre za delovno najbolj aktivno prebivalstvo, ki je tudi v največji meri odvisno od avtomobilskega prevoza na delo, v nekoliko manjši meri podpirajo uvedbo rumenega pasu, v posameznih skupinah pa je celo opaziti rahlo nasprotovanje uvedbi ločenega voznega pasu, v kolikor bo ta vplival na pretočnost avtomobilskega prometa (npr. v letu 2008 starostni razred 26-35, v letu 2012 pa 46-55). Uvedbo ločenega voznega pasu podpirajo na večini vzorčnih območjih, razen na posameznih mestnih območjih kjer je opaziti rahla odstopanja (npr. v letu 2008 RTV, Tivoli, Filozofska fakulteta, Stara Ljubljana; v 2012 Tivoli, RTV, Sibirija) – predvidoma zaradi tega ker pričakujejo, da se bo promet povečal v okoliških ulicah in nekaterih primestnih območjih (Trzin, Kamnik), kar ta skupina anketirancev povezuje z zmanjšanjem pretočnosti avtomobilskega prometa in posledično podaljšanjem trajanja migracij na delo. Glede na izobrazbeno strukturo uvajanje ločenih pasov podpirajo približno vse skupine enakomerno, pri vseh skupinah pa je opaziti tudi dokaj visok delež nepodpore v primeru da bodo ločeni pasovi vplivali na pretočnost avtomobilskega prometa. Uvajanje ločenih pasov približno enako podpirajo uporabniki različnih prevoznih sredstev, razen uporabnikov avtomobilov. Mnenja glede zapiranja posameznih območij v Ljubljani za avtomobilski promet so glede na vzorčne enote zelo deljena, zlasti glede zapiranja lokacij, ki vplivajo na pretočnost avtomobilskega prometa. Za zaporo prometa ali delno zaporo (ne za mestni avtobus in stanovalce) so se v letu 2008 izrekli anketiranci na večini vzorčnih območij le v primeru območij Kongresnega trga in Križank z okolico (tudi tu so se sicer pojavile posamezne vzorčne enote, ki so neodločene glede zapore, vendar je v celoti večina podpira zaporo). Zapora teh dveh območij je bila v obdobju 2008-2012 tudi izvedena. V letu 2008 se je proti zapori oz. anketiranci na večini vzorčnih območij so menili da ne bi bilo dobro zapreti lokacije v primeru: Slovenske ceste (med Figovcem in Kazino), Resljeve cesta z Zmajskim mostom, Miklošičeve ceste, Bavarskega dvora, Aškerčeve do Kongresnega trga in Prešernove ceste. Rezultati iz leta 2012 so primerljivi z letom 2008 in kažejo podobno rahlo odklonilno stališče do dodatnega zapiranja lokacij, izjema je le lokacija Slovenske ceste med Figovcem in Kazino, kjer je opaziti večjo podporo anketirancev po posameznih območjih za zaporo tega območja. V primeru vseh omenjenih lokacij, pa se pojavljajo posamezna vzorčna območja v neposredni bližini lokacij, ki podpirajo uvedbo zapore ali delne zapore, kar pojasnjujemo z NIMBY sindromom (»ne na mojem dvorišču«), pri čemer anketiranci na teh območjih ne želijo prometa v svojem okolišu, saj menijo, da bi to znatno izboljšalo njihovo kvaliteto življenja. Poseben primer lokacije je Eipprova ulica, kjer velik delež anketirancev ne pozna lokacije in je težko analizirati njihova mnenja, razen v primeru anketirancev, ki živijo v njeni neposredni bližini – ti povečini podpirajo zaporo lokacije.

**5.2 UKREP 1.12 – GREEN PROCUREMENT FOR PUBLIC FLEETS**

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

<b>2008</b>	sploh se ne strinjam	se ne strinjam	niti ne strinjam, niti strinjam	se strinjam	popolnoma se strinjam
5 - pri urejanju prometa ima učinkovitost prednost pred varstvom okolja	<b>24,6</b>	<b>37,9</b>	19,2	13,0	5,3

<b>2012</b>	sploh se ne strinjam	se ne strinjam	niti ne strinjam, niti strinjam	se strinjam	popolnoma se strinjam
5 - pri urejanju prometa ima učinkovitost prednost pred varstvom okolja	<b>18,8</b>	<b>42,3</b>	22,2	13,9	2,7

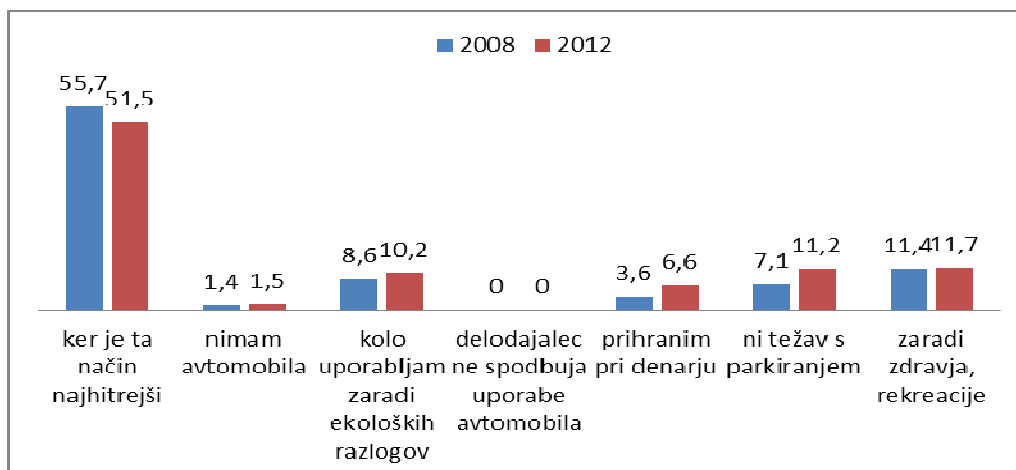
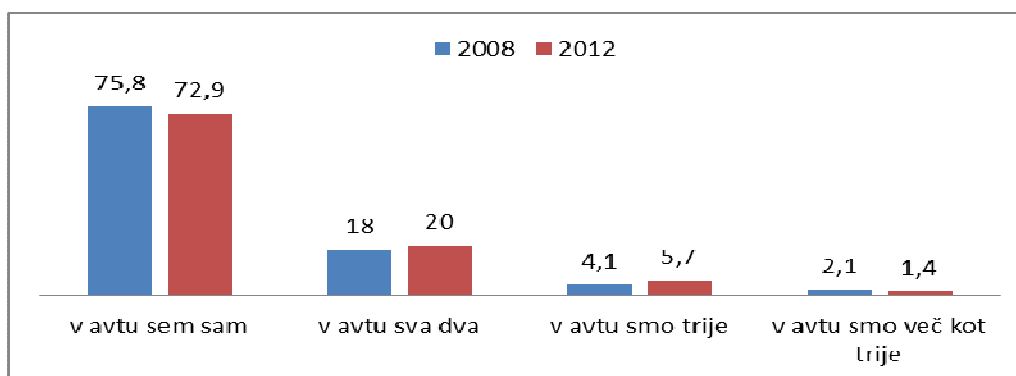
<b>2008</b>	v nobenem primeru ne podpiram	ne podpiram	niti ne podpiram, niti podpiram	podpiram	zelo podpiram
13 - ekološko manj obremenjujoči avtobusi (hibridna vozila, vozila na elektro motorje)	<b>0,5</b>	<b>1,3</b>	<b>7,0</b>	<b>31,1</b>	<b>60,1</b>

<b>2012</b>	v nobenem primeru ne podpiram	ne podpiram	niti ne podpiram, niti podpiram	podpiram	zelo podpiram
13 - uvajanje ekološko manj obremenjujočih avtobusov (hibridna vozila, vozila na elektro motorje)	<b>0,2</b>	<b>1,4</b>	<b>8,7</b>	<b>38,7</b>	<b>51,0</b>



## CIVITAS Elan – measure 4.1

	% 2008			% 2012
1	33,2	avtomobil	1	29,8
2	11,4	hodim peš	2	14,1
3	9,8	avtobus	3	12,3
4	9,2	kolo	4	10,1
5	7,1	enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza (navedite katere)	5	9,0
6	1,7	vlak	6	0,8
7	0,2	motorno kolo, skuter, moped	7	0,1
8	0	taksi	8	0,1
	0,2	drugo (navedite):		0,2
	1,9	delam doma		2,3
	25,4	nisem zaposlen, ne hodim v šolo		21,2



2008: V anketi se poleg pozitivnega odnosa do nabave hibridnih avtobusov kaže visoka podpora do vseh vprašanj, ki se tičejo varstva okolja. Žal pa se da razbrati, da gre predvsem za načelno podporo, in da gre predvsem za naklonjenost do potencialnih razvojnih scenarijev, oz. na obstoječem nivoju sorazmerno težko izvedljivih ukrepov. Na primer le 18,3 odstotka se daje prednost učinkovitosti prometa na račun varstva okolja, a hkrati se vseeno več kot tretjina anketirancev v službo/šolo vozi z avtomobilom, od tega jih je kar tri četrtine v avtu samih. Skoraj celotna anketirana populacija podpira vpeljavo ekološko manj obremenjujočih avtobusov, pa vendar jih uporablja le slaba desetina. Med najbolj motečimi problemi v ljubljanskem prometu je tako visoko na lestvici uvrščeno pomanjkanje parkirišč (45,9% anketirancev) in ne morda kateri od razlogov za preveliko število avtomobilov v mestu.

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

2012: V odnosu do vprašanj z okoljsko komponento v obdobju med prvo in drugo izvedbo ankete ni opaznih relevantnih sprememb. Podpora uvajanju ekološko manj obremenjujočih vozil ni upadla (zamenjali so se zgolj deleži v kategorijah podpore) prav tako ni upadlo število anketirancev ki menijo, da ima varstvo okolja prednost pred učinkovitostjo prometne ureditve. Prvo lahko razlagamo kot izraz blagega upada naklonjenosti novim investicijam in to povežemo z ekonomsko klimo, s katero lahko – vzporedno s podražitvijo naftnih derivatov – razložimo tudi nekoliko manj pogoste individualne vožnje na delo in v šolo ter nekoliko nižje število respondentov, ki se na delo vozijo z avtomobilom. Število respondentov, ki kolo uporablja zaradi ekoloških razlogov je nekoliko naraslo, vseeno pa lahko rečemo, da - kot smo ugotavljali že v raziskavah o možni vpeljavi vstopne takse (glej 2011, 2012) - pozitivni okoljski vplivi kot posledica nove mobilnostne paradigme oz. prehoda na kolesa, LPP in opuščanja osebnih vozil, z vidika anketirancev ne predstavlja enega bistvenih elementov oz. ni visoko rangiran v zavesti respondentov. Ob nadaljnjem poudarjanju okoljskega vprašanja in informiranja uporabnikov o potrebah razvoja ekološko ustrežnejših tehnologijah v Ljubljani, nadaljnje investicije v slednje sicer ne bodo problematizirane, hkrati pa njihova odmevnost glede na receptivnost za to tematiko na strani prebivalstva tudi ne bo visoka.

### 5.3 UKREP 3.1 – IMPLEMENTATION OF SUSTAINABLE CONGESTION CHARGING

1.	<b>Naslov ukrepa:</b>	<b>3.1 Implementation of sustainable congestion charging scheme</b>
2.	<b>Ključne teme, problematike ukrepa, ki so vezane na teme iz vprašalnika:</b>	uvajanje plačila za vstop z avtomobilom v mestno središče
3.	<b>Spremenljivke oz. vprašanja iz vprašalnika javnomnenjske raziskave, ki so neposredno povezane z ukrepom in jih želite podrobno analizirati</b>	<p>1) vprašanje 1.1 Kaj vas najbolj moti pri prometu v Ljubljani</p> <p>2) križanje odgovorov na vprašanji 2.0 in 2.1</p> <p>3) križanje odgovorov na vprašanje 2.2.1 in 1.4</p> <p>4) križanje odgovorov na vprašanje 4.0, uvedba vinjet in uvedba plačila s kategorijo avtomobilistov v odgovoru 2.1.</p> <p>5) analiza kategorije neopredeljenih odgovorov na vprašanje 4.0, uvedba vinjet in uvedba plačila (dostopa v mestno središče) glede na to, v katero kategorijo iz odgovorov na vprašanje 2.1 ti spadajo.</p> <p>6) primerjava kategorij 4 in 5 v odgovorih na vprašanje 4.0, uvedba vinjet in uvedba plačila za enkratni dostop kaže na to, da je nekoliko več negativnih odgovorov povezanih z uvedbo plačila za enkratni dostop kot pa uvedbi vinjet.</p>
4.	<b>Prosimo opišite kakšno obliko analize želite oz. na kakšen način želite analizirati izbrane spremenljivke</b>	<p>1) Vsekakor bi bilo zanimivo vedeti, če se odgovori na vprašanje 1.1 signifikantno ločijo glede na starost anketirancev in spol. Zanimivo bi bilo križati odgovore 1.1 in 2.1.</p> <p>2) Vsekakor bi bilo zanimivo vedeti, če se mobilnostne navade prebivalcev signifikantno ločijo glede na delo in popoldanske aktivnosti.</p> <p>3) Vsekakor bi bilo zanimivo vedeti, v koliki meri tisti avtomobilisti, ki parkirajo neurejeno, podpirajo gradnjo garaž v mestnem središču.</p> <p>4) Vsekakor bi bilo zanimivo vedeti, kako se mnenje o uvajanju takse ali vinjete razlikuje med avtomobilisti in neavtomobilisti oz. v kolikšni meri so neavtomobilisti proti uvajanju takse.</p> <p>5) Vsekakor bi bilo zanimivo vedeti, kateri prebivalci glede na način uporabe prevoznega sredstva so neopredeljeni glede takse oziroma vinjet.</p> <p>6) Ali je mogoče (če sploh glede na male razlike) ugotoviti, s čim je korelirana razlika v odgovorih 4.0 na vprašanja 4 in 5.</p>
5.	<b>Katere so ciljne skupine, ki jih želite analizirati</b>	<p>1) avtomobilisti, pešci, kolesarji in uporabniki JT.</p> <p>2) avtomobilisti, pešci, kolesarji in uporabniki JT.</p> <p>3) avtomobilisti</p> <p>4) avtomobilisti &lt;neavtomobilisti</p> <p>5) ?</p> <p>6) ?</p>

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

Tabela 1

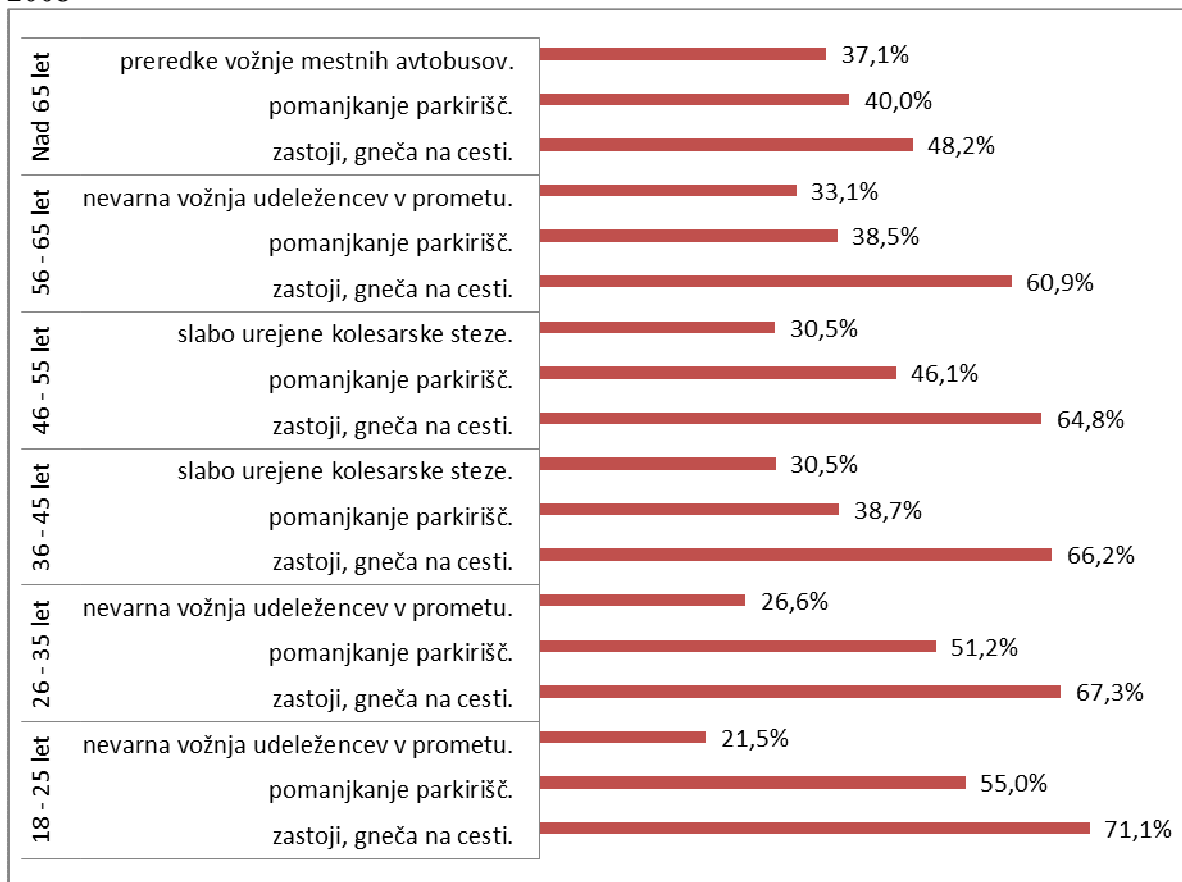
RANG	Največje »motnje« v prometu	%	Razlike glede na spol	Razlike glede na starost	Glede na prevozno sredstvo (1.1 x 2.1)
1	zastoji, gneča na cesti (2008)	63,6	Delno (M 66,7%; Ž 61,1%)	DA (18-25 = 71,1%) od najmlajše skupine anketirancev postopoma upada proti starosti	Najbolj moti tiste, ki se vozijo z vlakom 77,8%, avtomobiliste in tiste, ki uporabljajo več vrst prevoza (73,3%), avtobusne potnike (67,6%) in tiste, ki hodijo peš (65%)
	zastoji, gneča na cesti (2012)	45,2	NE (identično)	DA, od najmlajše skupine pada od 50,9% (18 – 25) proti 34,9% (nad 65)	Najbolj moti te, ki uporabljajo avto (54,2%), najmanj pa – razumljivo kolesarje (34,2%), ki jih moti celo manj kot tiste, ki delajo doma oz. ne hodijo na delo oz. v šolo.
2	pomanjkanje parkirišč (2008)	45,9	NE (identično)	Precej podobno, razen izjeme 36-45 let (ti imajo po vsej verjetnosti veliko število zagotovljenih parkirišč)	Približno enakomerno moti vse (cc. 50-55%), le uporabnike koles in tistih, ki kombinirajo prevoz izrazito ne moti (le 33,3% in 41,3% jih pravi da jih moti)
	pomanjkanje parkirišč (2012)	36,0	NE (identično)	Podobno kot zgoraj, le da skupino, ki ima morda zagotovljeno parkirišče, lahko zaznamo med 36 in 55 let	Najbolj moti tiste, ki hodijo peš (46,0%) ter tiste, ki uporabljajo avto (38,4%), najmanj pa spet uporabnike koles (23,0%) ter tiste, ki delajo doma (20,7%)
3	nevarna vožnja udeležencev v prometu (2008)	28,0	NE (identično)	S starostjo narašča delež, največja je skupina 56-65	Približno enakomerno moti vse (cc. 30%), najbolj potnike na avtobusu (cc. 33%), najmanj seveda moti voznike avtomobilov (le 23,6%)
	nevarna vožnja udeležencev v prometu (2012)	21,4	Delno (M 22,7%; Ž 20,3%)	Podobno kot zgoraj; največja skupina je nad 65.	Najbolj moti tiste, ki hodijo peš (24,1%), najmanj pa uporabnike avtobusov (16,0%)
4	slabo urejene kolesarske steze (2008)	26,1	DA (M 22,3%; Ž 29%)	S starostjo narašča delež največja je skupina 56-65	Približno enakomerno malo oz. skoraj ne moti vse (cc. 15%), izrazito moti kolesarje (57,3%), in delno kombinirani prevoz, ki tudi vključuje kolo (30,7%)
	slabo urejene kolesarske steze (2012)	35,3	NE (identično)	Podobno kot zgoraj.	Daleč najbolj moti tiste, ki uporabljajo kolo (67,8%), ter te, ki delajo doma (48,3%). Najmanj moti uporabnike avtomobilov (24,1%).

## CIVITAS Elan – measure 4.1

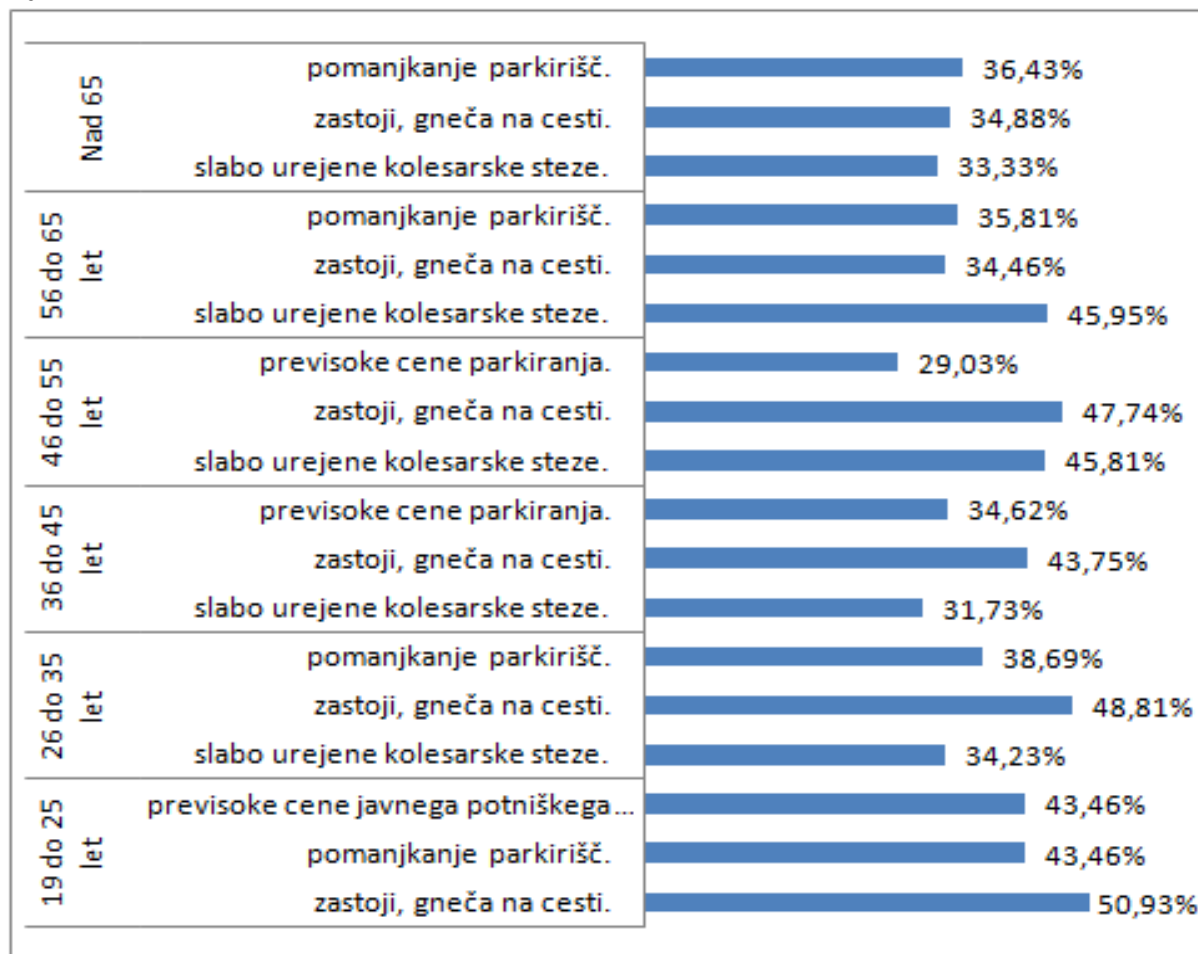
5	neučinkovit javni potniški promet (2008)	22,3	Delno (M 25,2%; Ž 19,9%)	Najmlajše ne moti, 26-55 let da (delovno najbolj aktivno prebivalstvo) zadnji dve, najstarejši skupini spet ne	Približno enakomerno moti vse (cc. 25%), še najbolj tiste, ki kombinirajo promet (33,3%), najmanj potnike na avtobusu (le 15,5%),
	neučinkovit javni potniški promet (2012)	17,2	NE (identično)	Zmerno (za 1 do 2% navzgor) izstopa skupina med 26 do 55 let;	Najmanj moti uporabnike avtobusov (10,4%), najbolj pa uporabnike koles (25,7%).
6	onesnaževanje zraka (2008)	21,3	Delno (M 18,7%; Ž 23,1%)	Skupina 56-65 let spet najbolj senzibilna	Ni večjih razlik (vsi cc. 17-20%), še najbolj moti pešce (25%)
	onesnaževanje zraka (2012)	18,6	NE (identično)	Podobno kot zgoraj, izstopa tudi skupina nad 65. To lahko razlagamo z večjo prisotnostjo problematike zdravja med starejšimi.	Najbolj moti uporabnike koles (20,4%) in tiste, ki delajo doma (31,0%), najmanj uporabnike avtomobilov (11,9%).
7	previsoke cene parkiranja (2008)	20,4	NE (identično)	Skupina 26-35 let, delovno aktivna, nima pa še statusa na delovnem mestu (nima še toliko delovne dobe in privilegijev) in parkirnega mesta kot njihovi starejši kolegi.	Najbolj moti avtomobiliste (29%), ostale bolj malo (cc. 15-20%), najmanj kolesarje (10,4%)
	previsoke cene parkiranja (2012)	30,0	DA (M 24,6%; Ž 34,1%)	Izstopa skupina 36 do 45 let	Najbolj moti avtomobiliste (40,9%), ostale bolj malo (cc. 20-28%), najmanj kolesarje (17,1%)
8	preredke vožnje mestnih avtobusov (2008)	17,5	Delno (M 15,1%; Ž 18,9%)	Močno izstopajo najstarejši (nad 65 let)	Večinoma jih ne moti, še najbolj potnike na avtobusu in vlaku (23,3% in 22,2%) a so številke oz. numerus vključenih oseb v izračun je zelo nizek
	preredke vožnje mestnih avtobusov (2012)	14,4	Delno (M 11,6%; Ž 16,2%)	Spet močno izstopajo najstarejši (nad 65 let)!	Podobno kot zgoraj.
9	previsoke cene javnega potniškega prometa (2008)	16,4	NE (identično)	Najmlajši (18-26) in najstarejši dve skupini (nad 56 let)	Numerusi so zelo nizki, še najbolj moti uporabnike vlakov, kolesarje in tiste, ki hodijo peš. (cc. 18%)
	previsoke cene javnega potniškega prometa (2012)	25,6	DA (M 21,1%; Ž 28,6%)	Zelo izrazito izstopa skupina 18 – 26 (43,5%)	Najmanj moti uporabnike avtomobilov (15,4%), daleč najbolj pa uporabnike avtobusov (32,8%) ter tiste, ki hodijo peš, uporabljajo vlak ter kombinirajo moduse prevoza

Kaj vas najbolj moti pri prometu v Ljubljani? (3 najbolj izpostavljeni problemi po starostnih skupinah)

2008



2012



2008 in 2012: V letu 2008 je opazno da v odnosu na spol, zastoji v prometu in gneča na cesti, nekoliko bolj moti moške (66,7%) kot ženske (61,1%), kar lahko pojasnujemo z dejstvom, da so moški bolj pogosti uporabniki avtomobila kot ženske (razlika med moškimi in ženskimi uporabniki/cami avtomobila znaša cc. 10%). Podobna razmerja med moškimi in ženskami je opaziti pri mnenju o neučinkovitem javnem potniškem prometu, kjer moški večjo uporabo avtomobilskega prevoza utemeljujejo tudi na neučinkovitosti javnih prevoznih sredstev. Kljub temu, da je med moškimi manj uporabnikov javnega prevoza, saj v tej kategoriji močno prevladujejo ženske (na Civitas Elan koridorju se na sredstvih javnega prevoza vozi skoraj se enkrat toliko žensk kot moških tj. 6,3% vs. 12,2%), prevladujejo pri vprašanju o neučinkovitosti javnih prevoznih sredstev (25,2% moških za razliko od 19,9% žensk meni da so javna prevozna sredstva neučinkovita). Kljub temu, da razlike med moškimi niso izrazito velike, pa ne moremo trditi da delno ne vplivajo na rabo avtomobila in javnih prevoznih sredstev. Razlike so opazne tudi pri mnenjih o slabo urejenih kolesarskih stezah, preredkih vožnjah mestnih avtobusov in onesnaževanju zraka, kjer ženske kažejo precej manjšo odvisnost od avtomobilskega prevoza in bolj ekološko naravnane mobilnostne orientacije. V letu 2012 je pri omenjenih prometnih tematikah prišlo do rahlih sprememb, saj razlike med moškimi in ženskami niso zaznavne v tej meri, da bi jih lahko označili za signifikantne. Delež moške in ženske populacije je pri teh prometnih vprašanjih približno enak, kar kaže na rahle spremembe percepcije prometne ureditve predvsem pri moškem delu populacije.

Starost močno vpliva na mnenja o motnjah v prometni ureditvi Ljubljane. V letu 2008 kar 71,1% vseh anketirancev, ki spadajo v skupino od 18-25 motijo zastoji na cesti in gneča na

cesti. Z naraščanjem starosti postopa upada tudi mnenje o gneči na cesti kot največji motnji v prometni ureditvi Ljubljane. Precej podobno je mnenje anketirancev o pomanjkanju parkirišč, razen izjeme v starostnem razredu 36-45 let (ti imajo po vsej verjetnosti zaradi svojega daljšega delovnega statusa v podjetju večje število zagotovljenih parkirišč). V letu 2012 je, z nekaterimi izjemami, opaziti podobno distribucijo deležev po skupinah. V največji meri gnečo in pomanjkanje parkirišč še vedno zaznavajo mlajše starostne populacije, rahel premik pa se zgodil na ravni najvišjih starostnih skupin, kjer starejši v večji meri kot prej zaznavajo navedena problema. Porast v teh skupinah, daje slutiti, da tudi starejše v nekoliko večji meri kot prej uporabljajo avtomobil. Pri trditvah o nevarni vožnji udeležencev v prometu, slabo urejenih kolesarskih stezah, onesnaževanju zraka in preredkih vožnjah mestnih avtobusov je situacija obrnjena tj. za te probleme so najbolj senzibilne (najstarejše starostne skupine, ki zaradi specifičnega načina življenja in delno omejenih psiho-fizičnih sposobnosti v večji uporabljajo javne servise ter opažajo negativne učinke pretirane rabe avtomobilskega prevoza. Velja omeniti da v letu 2008 anketirance v večji meri kot leta 2012 moti neučinkovit javni potniški promet. Ta problem najbolj moti starostne skupine med 26-55 let, ki so delovno najbolj aktivne in pogrešajo učinkovit in hiter javni potniški promet za dostop do delovnega mesta. Iste starostne skupine so v obeh časovnih točkah visoko pomembnost namenile tudi previsokim cene parkiranja, le da pri tem v letu 2008 najbolj izstopa skupina 26-35 let, v letu 2012 pa skupina 36-55 let. Vse naštete skupine po vsej verjetnosti zapolnjujejo osebe, ki so delovno aktivne, nimajo pa še »uveljavljenega« statusa na delovnem mestu in posledično zagotovljenega parkirnega mesta kot njihovi starejši kolegi. Da so cene javnega potniškega prometa previsoke razumljivo najbolj navajajo najmlajše (v 2008 in 2012) in najstarejše starostne skupine (zlasti v letu 2008).

Kot zanimivost velja omeniti, da se z avtomobili pretežno vozijo prebivalci v starostni skupinah 26-55 let, kar je po svoje razumljivo, ker gre za srednje, ekonomsko najbolj aktivne starostne razrede; z avtobusom pa se pretežno vozijo mladi do 18-25 let (teh je v letu 2008 cc. 26%). Ko dodatno križamo spremenljivke starost, spol in način prevoza, dobimo ven rezultate, ki kažejo da se med mladimi (18-25) pretežno vozijo moški, žensk je za približno polovico manj in se raje vozijo z avtobusom (32,5%). V letu 2012 so moške in ženske kategorije nekoliko bolj uravnotežene, vendar še vedno opazne. Podatki, ki kažejo na večje uravnoteženje skupin moških in žensk uporabnikov avtomobilov na prvi pogled kažejo na to da se nove generacije precej hitreje navadijo na uporabo avtomobila ko dosežejo določeno starost in ekonomski status, navedene podatke pa lahko pojasnujemo tudi s spremembami v načinu življenja oz. oblikovanju bolj individualiziranih življenjskih stilov tako moških kot žensk, za kar je seveda potreben avtomobil, ki omogoča večjo individualno mobilnost.

Analiza uporabnikov različnih prevoznih sredstev kaže, da so motnje v prometu močno povezane oz. pogojene z vrsto rabe prevoznega sredstva – to je razvidno tudi iz podrobnih opisov rezultatov v tabeli 1, kjer smo motnje v prometu povezali z vrstami uporabnikov prevoznih sredstev. Največja skupina oseb, ki jo motijo zastoji so razumljivo avtomobilisti, nato pa sledijo ostale skupine anketirancev. Razumljivo zastoji in gneča najmanj motijo kolesarje (v letu 2008 je ta delež 49%, v letu 2012 pa 34,4%) in tiste, ki delajo doma oz. ne hodijo na delo (v šolo).



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

Tabela 2

<b>Prevoz na delo</b> <b>Aktivnost</b>	<b>z avtobusom</b>	<b>z avtomobilom</b>	<b>s kolesom</b>	<b>peš</b>
<b>1 - obisk starega mestnega jedra Ljubljane</b>	Pokritost obeh skupin, tj. anketirancev, ki uporabljajo avtobus za prevoz na delo in za obisk starega mestnega jedra = 51,5% tj. za obe aktivnosti uporabljajo avtobus. Veliko jih hodi v mestno središče tudi peš 42,6%.	Od teh, ki za prevoz na delo uporabljajo avtomobil, se jih v mestno središče z avtobusom vozi le 13,2%, več jih hodi v mestno središče peš 43,6%. Pokritost obeh skupin tj. oseb ki za prihod na delo in za obisk mestnega središča uporabljajo avtomobil je 32,3%	Pokritost skupin je dokaj velika (60,2%). Veliko teh, ki hodijo na delo s kolesom jih hodi v mestno središče tudi peš (32,3%)	Od anketirancev, ki hodijo na delo peš, se jih veliko vozi tudi z avtobusom v mestno središče (21,8%), Pokritost obeh skupin je velika 61,3%.
<b>2012</b>	Pokritost obeh skupin, ki za obisk starega mestnega jedra uporabljajo avtobus ostaja približno enako močan in znaša 41,8%, relativno močna močna je tudi skupina, ki peš obiskuje 44% mestno središče	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008:  26,6% avto, 8,4% avtobus, 48,5% peš	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008:  68% kolo, 25,9% peš	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008:  64,4% peš, 20,7% avtobus, 8,6% kolo
<b>2 - nakupovanje v mestnem središču</b>	Pokritost obeh skupin, ki za prevoz na delo in nakupovanje v mestu uporabljajo avtobus = 58,8% tj. ti anketiranci za obe aktivnosti uporabljajo avtobus. Relativno veliko jih nakupuje v mestnem središču tudi peš 29,4%.	Od teh, ki za prevoz na delo uporabljajo avtomobil, se jih v mestno središče po nakupih z avtobusom vozi le 12,8%, več teh hodi v mestno središče peš 28,2%. Pokritost obeh skupin je le 42,2.	Pokritost skupin je velika. Veliko teh, ki hodijo na delo s kolesom jih hodi v mestno središče tudi peš.	Od anketirancev, ki hodijo na delo peš, se jih veliko vozi tudi z avtobusom v mestno središče. Splošno gledano je pokritost obeh skupin je velika.
<b>2012</b>	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008:  50,8% avtobus, 25,4% peš, 10,7% avto	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008:  34,8% avto, 29,6% peš, 15,5% avtobus	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008:  54,4% kolo, 22,1% peš, 8,7% avtobus	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008:  54,3% peš, 26,0% avtobus

## CIVITAS Elan – measure 4.1

<b>3 - nakupovanje v nakupovalnih središčih na obrobju mesta</b>	48,8% tistih, ki hodijo na delo za avtobusom, jih hodi v nakupovalna središča z avtom. Šele druga najmočnejša, 40,6% je skupina tistih, ki hodijo na delo in v nakupovalna središča z avtobusom.	95,1% vseh, ki hodijo na delo z avtom, jih hodi z avtom tudi v nakupovalna središča.	Največji delež tistih, ki za prihod na delo uporabljajo kolo, se jih v nakupovalna središča vozi z avtom (65,3%)	Največji delež se jih vozi v nakupovalna središča z avtom 70,3%, manjši delež še z avtobusom 17,8%.
<b>2012</b>	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene nekoliko drugače kot v letu 2008. V letu 2012 se zdi uporabniki avtobus v večji meri uporabljajo avtobus tudi za obiskovanje obrobnih nakupovalnih središč:  51,6% avtobus, 39,9% avto	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008:  93,6% avto	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008:  66,7% avto, 12% kolo	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008:  52,6% avto 4% kolo
<b>4 - obiskovanje mestnih parkov in zelenih površin</b>	Največ, ki jih hodi na delo z avtobusom, zelene površine obiskuje peš (44,6%), deleži po ostalih kategorijah so približno enaki (okoli 15%).	45,6% teh, ki na delo hodijo z avtom, jih peš obiskuje zelene površine. Le 32,8% jih uporablja pri tem opravilu avtomobil.	Tisti, ki hodijo na delo s kolesom, z njim obiskujejo tudi zelene površine (57,9%). Ti precej hodijo tudi peš do zelenih površinah 36,8%.	Pokritost skupin je zelo velika 72,9%.
<b>2012</b>	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008 – ni signifikantnih razlik.	V letu 2012 je prišlo do sprememb, saj anketiranci, ki za vožnjo na delo (v šolo) uporabljajo avtomobil, v večji meri le-tega uporabljajo tudi za obiskovanje zelenih površin (37,9%), precej manj kot pri prejšnjem merjenju, se na to aktivnost odpravi peš (21,7%)	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008 – ni signifikantnih razlik.	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008 – ni signifikantnih razlik.
<b>5 - uporaba športnih površin v Ljubljani</b>	Največ anketiranih, ki v službo migrira z avtobusom, hodi peš do športnih površin 25,7%, ostali načini rabe prevoznih sredstev so poravnani med 15-20%.	Avtomobil 48,1 Peš 20% Kolo 9,9%	Kolo 47,4% peš 17,9% avtomobil 12,6%	Peš 36,2% (pokritost obeh skupin je torej kar velika), zanimivo pa avtomobil uporablja za obisk športnih površin kar 21,6% (11,5% v letu 2012) tistih, ki na delo pridejo peš.

## CIVITAS Elan – measure 4.1

<b>2012</b>	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008 – ni signifikantnih razlik.	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008 – ni signifikantnih razlik.	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008 – ni signifikantnih razlik.	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008 – ni signifikantnih razlik.
<b>6 - opravi v uradih, pri zdravniku ipd.</b>	68,3% - pokritost obeh skupin je velika.	66,2% je pokritost obeh skupin.	58,1% je pokritost obeh skupin.	Pokritost obeh skupin je 40,3%, druga najmočnejša skupina uporablja avtobus (28,6%)
<b>2012</b>	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008 – ni signifikantnih razlik.	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008 – ni signifikantnih razlik.	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008 – ni signifikantnih razlik.	V letu 2012 je prišlo do sprememb oz. zamenjave kategorij. Večina tistih, ki hodi peš na delo (v šolo), v letu 2012 za večino opravkov uporablja avtobus (39,3%), bistveno manj jih hodi peš (26,6%)
<b>7 – obiskovanje prijateljev</b>	avtobus 48,5% avto 35,6%	85,1% pokritost	kolo 54,7% avto 31,6%	Avto 41% Peš 23,9% Avtobus 22,2%
<b>2012</b>	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008 – ni signifikantnih razlik.	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008 – ni signifikantnih razlik.	V letu 2012 so skupine so jakosti tj. največjih deležih porazdeljene identično kot v letu 2008 – ni signifikantnih razlik.	Rahle spremembe, tri najmočnejše skupine ostajajo na vrhu:  Peš 29,3% Avto 29,3% Avtobus 24%

2008 in 2012: Iz rezultatov v tabeli 2, kjer smo analizirali razlike v mobilnostnih navadah prebivalcev glede na način prevoza na delo (v šolo) in vrste prevoza, ki jih uporabljajo za udeležbo v različnih popoldanskih aktivnostih – tj. povezali oz. križali smo vprašani 2.0 in 2.1 - je razvidna velika navezanost anketirancev na uporabo avtomobilskega prevoza. Kljub temu, da anketiranci za določene vrste aktivnosti uporabljajo tudi druge oblike prevoza, pa rezultati kažejo, da ob aktivnostih, ki zahtevajo večjo stopnjo napora, večjo porabo časa ali pa so lokacije aktivnosti nekoliko bolj oddaljene, avtomobil predstavlja osnovno vrsto prevoza za večino anketirancev. Tako na primer tudi 21,6% anketirancev, ki v letu 2008 na delo (v šolo) hodi peš, za uporabo športnih površin v Ljubljani pa uporablja avto. Podobno 48,8% tistih, ki hodijo na delo (v šolo) za avtobusom, obiskuje nakupovalna središča na obrobju mesta z avtom; šele druga najmočnejša, 40,6% je skupina tistih, ki hodijo na delo in v nakupovalna središča na mestnem obrobju z avtobusom. Primerjava podatkov med leti 2008 in 2012 ne kaže signifikantnih sprememb navad anketirancev v zvezi z navedenimi tematikami.

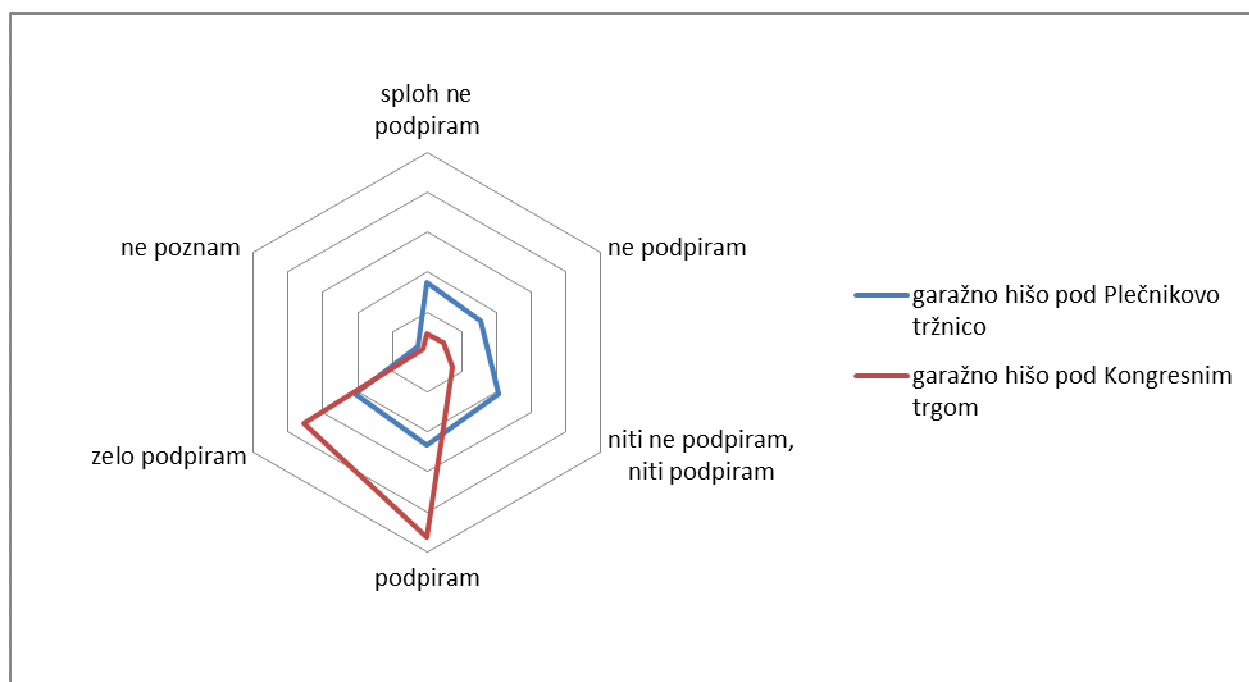
- 3) Križanje odgovorov na vprašanje 2.2.1 in 1.4 - analiza, v koliki meri tisti avtomobilisti, ki parkirajo neurejeno, (ne)podpirajo gradnjo garaž v mestnem središču.

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

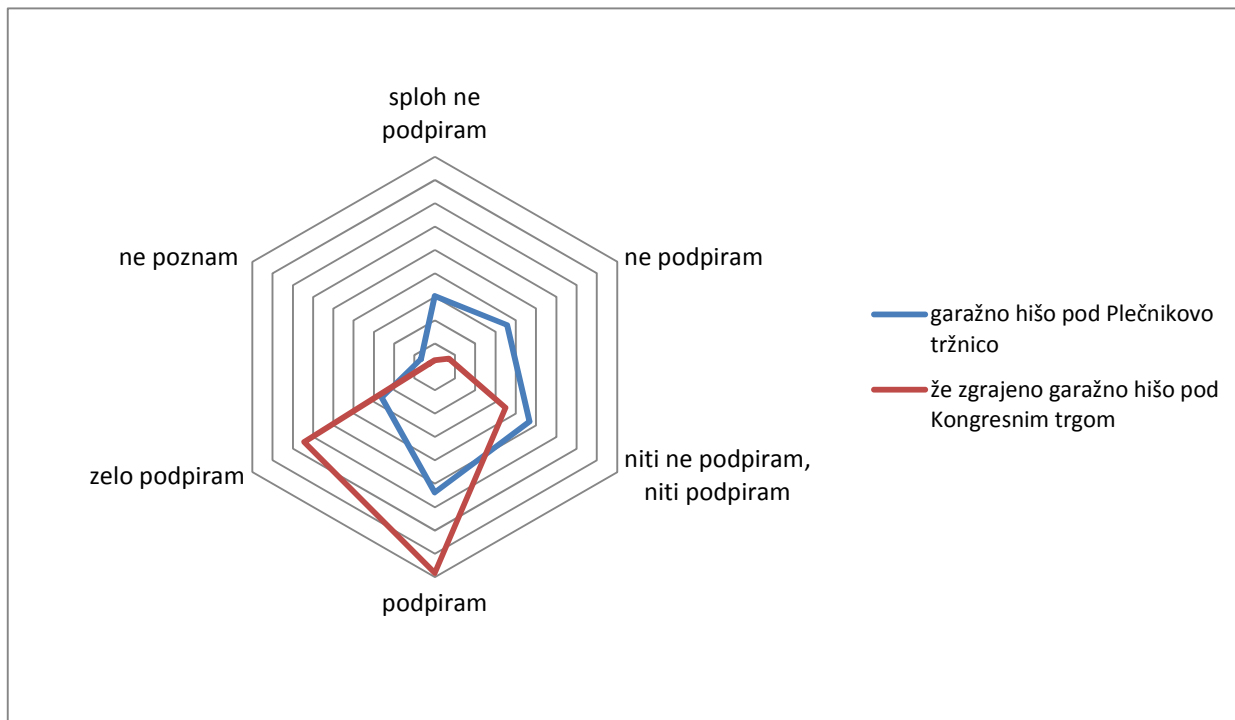
<b>Avtomobilisti, ki parkirajo neurejeno</b>	sploh ne podpiram	ne podpiram	niti ne podpiram, niti podpiram	podpiram	zelo podpiram	ne poznam
6 - garažno hišo pod gradom, v grajskem hribu						
2008	6,0%	11,4%	22,8%	<b>26,2%</b>	<b>30,2%</b>	3,4%
2012	11,0%	<b>17,8%</b>	<b>24,0%</b>	<b>29,5%</b>	13,7%	4,1%
7 - garažno hišo pod Plečnikovo tržnico						
2008	17,3%	15,3%	20,7%	<b>23,3%</b>	<b>20,7%</b>	2,7%
2012	15,2%	<b>17,9%</b>	<b>23,4%</b>	<b>26,9%</b>	13,1%	3,4%
8 - garažno hišo na Ajdovščini						
2008	5,4%	3,4%	18,8%	<b>37,6%</b>	<b>25,5%</b>	9,4%
2012	2,8%	11,1%	<b>22,9%</b>	<b>37,5%</b>	12,5%	13,2%
9 - garažno hišo pod Kongresnim trgom						
2008	4,7%	4,7%	7,4%	<b>46,3%</b>	<b>35,6%</b>	1,3%
2012 *že zgrajeno garažno hišo pod Kongresnim trgom	1,4%	3,5%	17,5%	<b>44,1%</b>	<b>32,2%</b>	1,4%

Avtomobilisti, ki parkirajo neurejeno.

2008



2012



2008 in 2012: V tabeli 3, kjer smo povezali oz. križali podatke o gradnji garažnih hiš in skupini anketirancev, ki avtomobil parkirajo neurejeno, se je pokazala dokaj visoka stopnja podpore vsem navedenim projektom. Največjo podporo je med anketiranci, ki parkirajo neurejeno dobil projekt garažne hiše pod Kongresnim trgom (skupaj kar 81,9% pred izvedbo projekta in 76,3% po implementaciji projekta), sledi garažna hiša na Ajdovščini in garažna hiša pod gradom. Najmanjša je podpora projektu garažne hiše pod Plečnikovo tržnico (v letu 2008 skupaj 44% in 40% v letu 2012). Rezultati podpore navedenim projektom so podobni rezultatom iz vprašanja 1.4, ob čemer velja omeniti, da nekoliko višjo podporo anketirancev pojasnjujemo z višjim deležem anketirancev, ki vozijo avto in so zato bolj naklonjeni projektom povezanim z reševanjem problematike parkiranja.

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

Tabela 4

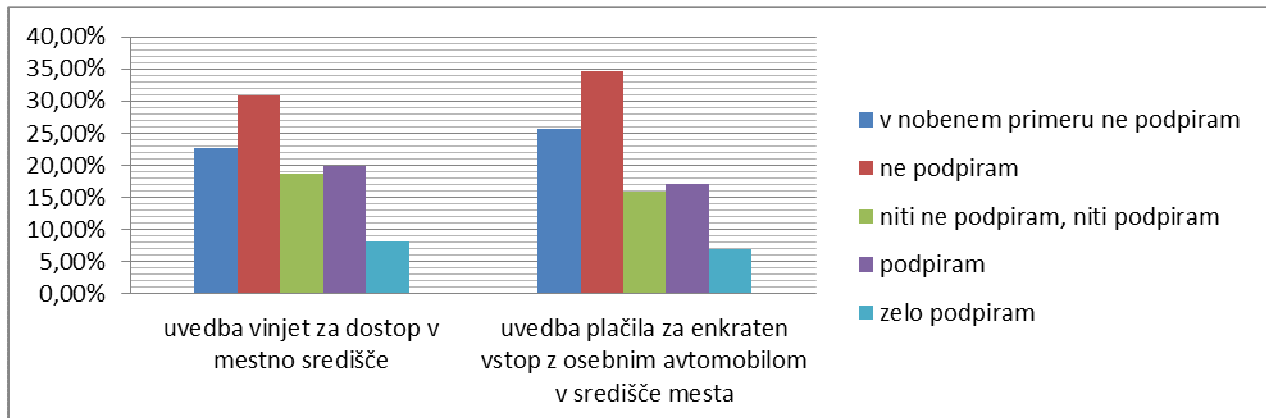
<b>4 - uvedba vinjet za dostop v mestno središče</b>	v nobenem primeru ne podpiram	ne podpiram	niti ne podpiram, niti podpiram	podpiram	zelo podpiram
Znotraj skupine AVTOMOBILISTOV 2008	22,7%	30,8%	18,6%	19,8%	8,1%
Znotraj skupine AVTOMOBILISTOV 2012	30,0%	30,8%	21,4%	13,3%	4,4%
Znotraj skupine NEAVTOMOBILISTOV					
Kolo 2008	19,1%	25,5%	19,1%	18,1%	18,1%
Kolo 2012	21,6%	29,7%	18,9%	17,6%	12,2%
Avtobus 2008	19,6%	38,2%	14,7%	14,7%	12,7%
Avtobus 2012	21,5%	30,6%	24,8%	17,4%	5,8%
Vlak 2008	17,6%	35,3%	17,6%	17,6%	11,8%
Vlak 2012	40,0%	30,0%	20,0%	10,0%	,0%
Hodim peš 2008	25,8%	25,8%	15,0%	23,3%	10,0%
Hodim peš 2012	21,6%	36,8%	20,5%	15,2%	5,8%
Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza 2008	29,3%	26,7%	21,3%	9,3%	13,3%
Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza 2012	27,4%	27,4%	16,0%	15,1%	14,2%

Tabela 5

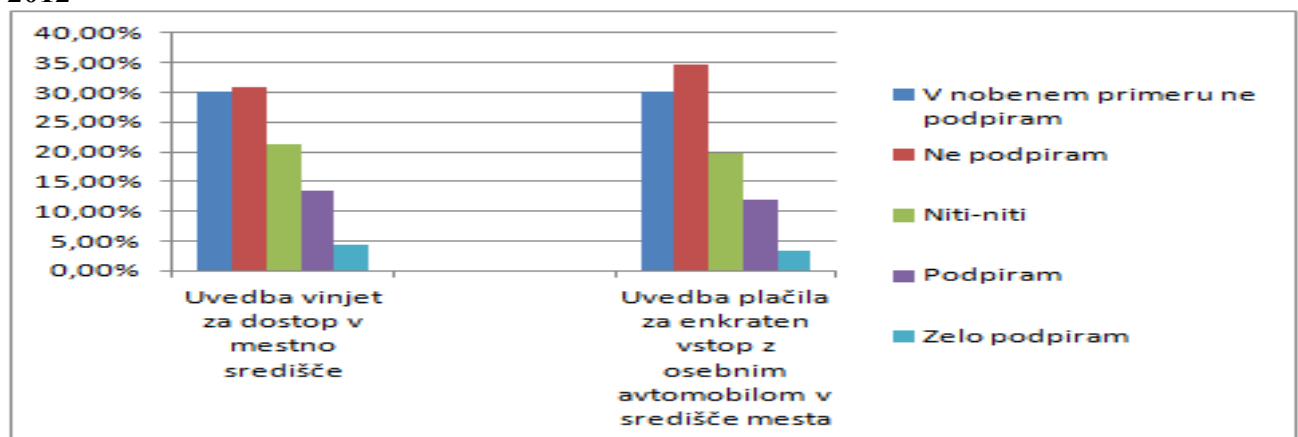
<b>5 - uvedba plačila za enkratni vstop z osebnim avtomobilom v središče mesta</b>	v nobenem primeru ne podpiram	ne podpiram	niti ne podpiram, niti podpiram	podpiram	zelo podpiram
Znotraj skupine AVTOMOBILISTOV 2008	25,6%	34,6%	15,9%	17,0%	6,9%
Znotraj skupine AVTOMOBILISTOV 2012	30,2%	34,6%	19,8%	12,0%	3,4%
Znotraj skupine NEAVTOMOBILISTOV					
Kolo 2008	17,7%	30,2%	19,8%	18,8%	13,5%
Kolo 2012	26,2%	28,2%	20,8%	16,8%	8,1%
Avtobus 2008	20,8%	28,7%	27,7%	11,9%	10,9%
Avtobus 2012	24,8%	34,7%	19,8%	14,9%	5,8%
Vlak 2008	5,9%	47,1%	17,6%	11,8%	17,6%
Vlak 2012	33,3%	33,3%	33,3%	,0%	,0%
Hodim peš 2008	26,1%	31,1%	16,0%	16,0%	10,9%
Hodim peš 2012	23,1%	41,4%	17,2%	14,8%	3,6%
Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza 2008	34,2%	20,5%	19,2%	13,7%	12,3%
Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza 2012	32,1%	25,5%	17,9%	14,2%	10,4%

## Podpora ukrepom znotraj skupine »avtomobilistov«

2008



2012



2008 in 2012: Analiza vprašanj povezanih z uvajanjem vinjet ali plačila za dostop/vstop v mestno središče, je pokazala da v obeh časovnih točkah ne obstajajo velike razlike glede na skupine anketirancev, ki uporabljajo ali ne uporabljajo avtomobilskega prevoza za prevoz na delo (v šolo). Anketiranci, ki uporabljajo avtomobil, sicer v nekoliko večji meri zavračajo plačilo kakršnegakoli nadomestila za dostop/vstop v mestno središče, vendar tudi znotraj skupine neavtomobilistov zaznavamo visoko stopnjo zavračanja navedenih ukrepov. Visoke deleže zavračanja »denarnih sankcij«, povezanih z uporabo avtomobila v mestnem središču pri neavtomobilistih lahko pojasnujemo z občasno uporabo avtomobila tudi pri teh skupinah anketirancev. Čeprav ta skupina anketirancev ne uporablja avtomobila za prevoz na delo (v šolo), pa velik delež teh anketirancev avtomobil uporablja občasno oz. za opravljanje posameznih aktivnosti in pri tem noče biti denarno sankcionirana (visoke deleže pri nekaterih skupinah neavtomobilistov npr. motorno kolo, skuter ali pa vlak niti ne moremo pojasnjevati, ker gre za pre nizko število anketirancev oz. po križanju je ostala pre nizka frekvenca anketirancev za potrebno analizo). Ob primerjavi podatkov 2008 in 2012 velja omeniti velja le drobno spremembo v kategoriji anketirancev, ki hodijo peš. Čeprav je v tej skupini anketirancev v letu 2012 generalno gledano narasel odpor do plačila vstopne takse, je edino v tej skupini prišlo tudi do rahlega povečanja neopredeljenih glede tega vprašanja.

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

Tabela 5

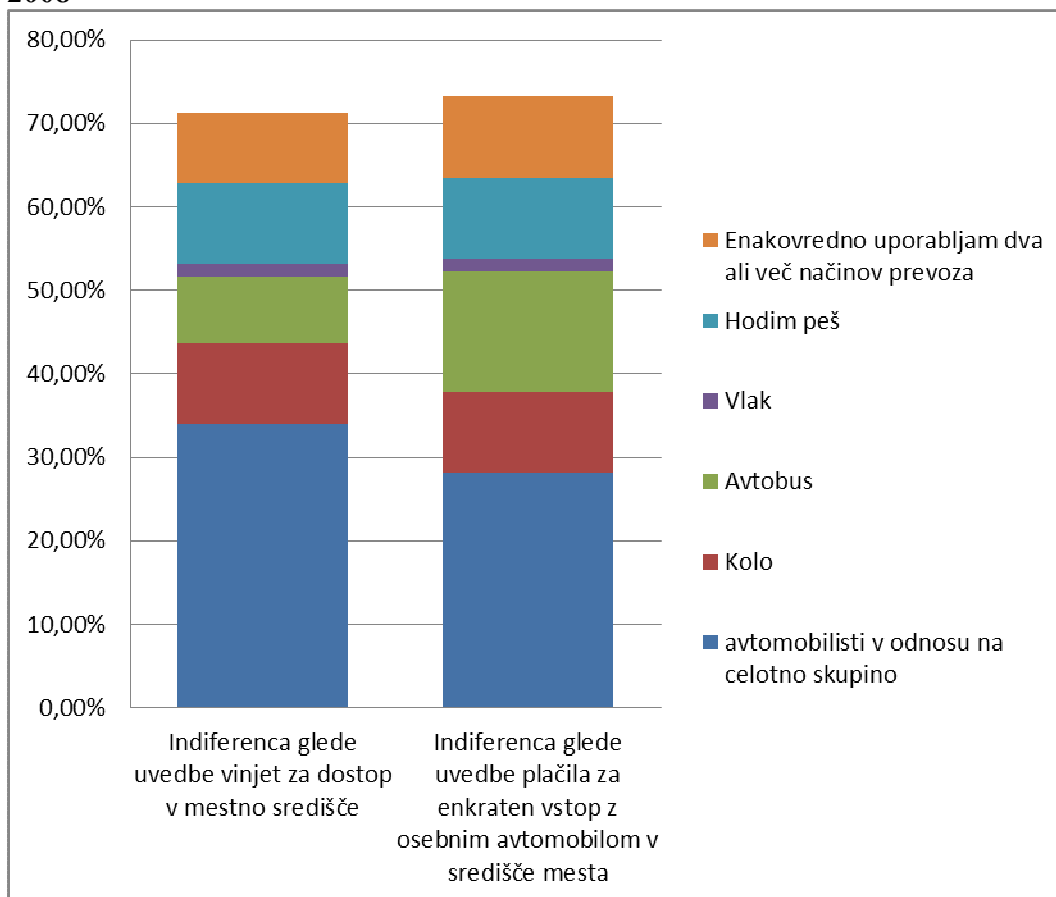
<b>4 - uvedba vinjet za dostop v mestno središče</b>	v nobenem primeru ne podpiram	ne podpiram	niti ne podpiram, niti podpiram	podpiram	zelo podpiram
AVTOMOBILISTI v odnosu na celotno skupino (2008)	35,0%	35,2%	<b>34,0%</b>	34,0%	24,3%
AVTOMOBILISTI v odnosu na celotno skupino (2012)	36,6%	31,0%	<b>30,8%</b>	25,0%	17,0%
<b>NEAVTOMOBILISTI</b>					
Kolo 2008	8,1%	8,0%	<b>9,6%</b>	8,5%	14,8%
Kolo 2012	10,8%	12,3%	<b>11,2%</b>	13,5%	19,1%
Avtobus 2008	9,0%	13,0%	<b>8,0%</b>	7,5%	11,3%
Avtobus 2012	8,8%	10,3%	<b>12,0%</b>	10,9%	7,4%
Vlak 2008	1,3%	2,0%	<b>1,6%</b>	1,5%	1,7%
Vlak 2012	1,4%	,8%	<b>,8%</b>	,5%	,0%
Hodim peš 2008	13,9%	10,3%	<b>9,6%</b>	14,0%	10,4%
Hodim peš 2012	12,5%	17,6%	<b>14,0%</b>	13,5%	10,6%
Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza 2008	9,9%	6,6%	<b>8,5%</b>	3,5%	8,7%
Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza 2012	9,8%	8,1%	<b>6,8%</b>	8,3%	16,0%
OSTALE SKUPINE (drugo, delam doma, nezaposlen itd.) 2008	...	...	<b>28,7%</b>	...	...
OSTALE SKUPINE (drugo, delam doma, nezaposlen itd.) 2012			<b>24,4</b>		

Tabela 6

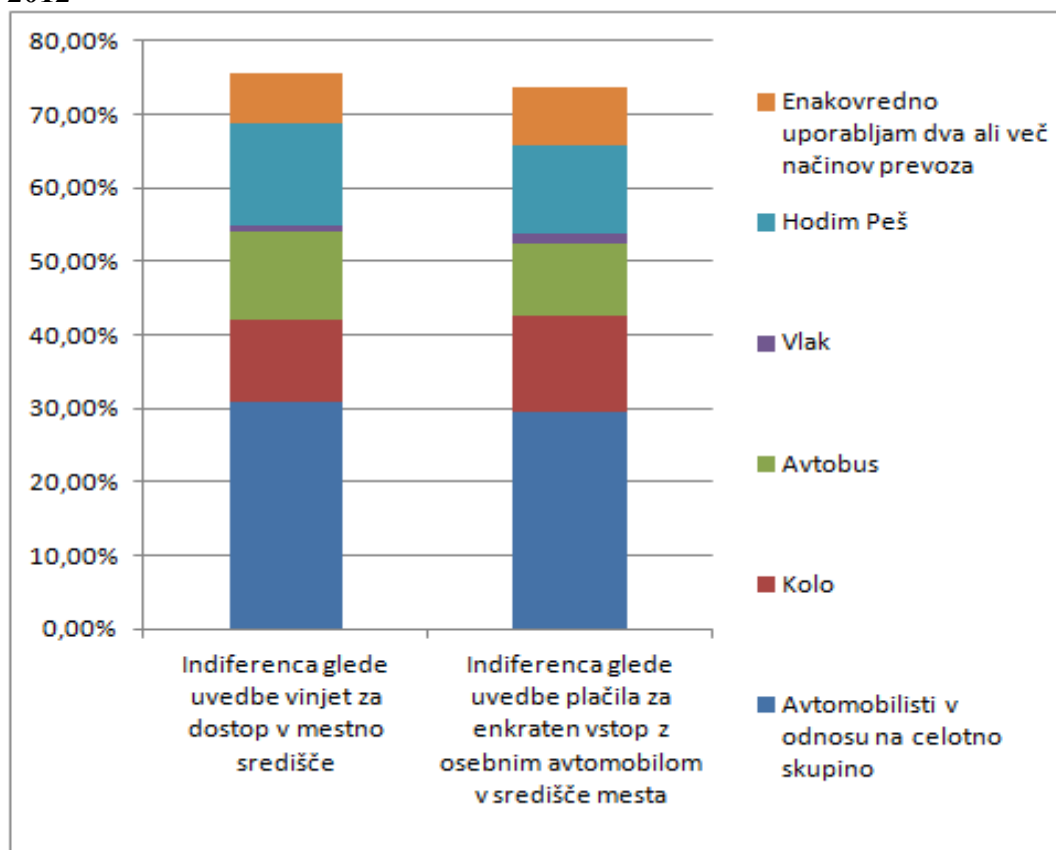
<b>5 - uvedba plačila za enkratni vstop z osebnim avtomobilom v središče mesta</b>	v nobenem primeru ne podpiram	ne podpiram	niti ne podpiram, niti podpiram	podpiram	zelo podpiram
AVTOMOBILISTI v odnosu na celotno skupino (2008)	37,9%	37,6%	<b>28,2%</b>	33,1%	23,8%
AVTOMOBILISTI v odnosu na celotno skupino (2012)	34,5%	32,3%	<b>29,6%</b>	26,4%	16,7%
<b>NEAVTOMOBILISTI</b>					
Kolo 2008	7,2%	9,1%	<b>9,7%</b>	10,1%	12,9%
Kolo 2012	12,5%	10,9%	<b>12,9%</b>	15,3%	16,7%
Avtobus 2008	8,9%	9,1%	<b>14,4%</b>	6,7%	10,9%
Avtobus 2012	9,6%	10,9%	<b>10,0%</b>	11,0%	9,7%
Vlak 2008	0,4%	2,5%	<b>1,5%</b>	1,1%	3,0%
Vlak 2012	1,0%	,8%	<b>1,3%</b>	,0%	,0%
Hodim peš 2008	13,2%	11,6%	<b>9,7%</b>	10,7%	12,9%
Hodim peš 2012	12,5%	18,2%	<b>12,1%</b>	15,3%	8,3%
Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza 2008	13,2%	11,6%	<b>9,7%</b>	10,7%	12,9%
Enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza 2012	10,9%	7,0%	<b>7,9%</b>	9,2%	15,3%
OSTALE SKUPINE (drugo, delam doma, nezaposlen itd.) 2008	...	...	<b>26,8%</b>	...	...
OSTALE SKUPINE (drugo, delam doma, nezaposlen itd.) 2012			<b>26,2%</b>		



2008



2012



2008 in 2012: Velika večina anketirancev, ki so neopredeljeni glede uvajanja vinjet za dostop v mestno središče ali uvedbe plačila za enkratni vstop z avtomobilom v središče mesta, spadajo v kategorijo uporabnikov avtomobila (34% in 28,2% (2008) ter 30,8% in 29,6% (2012)) oz. uporabljajo avtomobil za prevoz na delo (v šolo). Ostale skupine so bistveno manj zastopane, drugo največjo skupino neopredeljenih pri vprašanju o uvajanju vinjet predstavljajo anketiranci, ki uporabljajo kolo, avtobus, hodijo peš ali enakovredno uporabljajo dva ali več načinov prevoza. Podobna je situacija pri vprašanju o uvedbi plačila, kjer kot druga najmočnejša skupina neopredeljenih v letu 2008 izstopajo uporabniki avtobusnega prevoza (14,4%), v letu 2012 pa kolesarji (12,9%) sledijo pa anketiranci, ki bodisi uporabljajo avtobus, kolo (v letu 2008), hodijo peš ali enakovredno uporabljajo dva ali več načinov prevoza. Iz podatkov izhaja, da največja skupina neopredeljenih, katerim je potrebno nameniti posebno pozornost pri vprašanih povezanih z uvedbo nadomestila za vstop/dostop do mestnega središča, izhaja iz kategorije uporabnikov avtomobilov, ostale vrste prevoza so zastopane v precej manjši meri.

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

	v nobenem primeru ne podpiram	ne podpiram	ni ne podpiram, ni podpiram	podpiram	zelo podpiram
4 - uvedba vinjet za dostop v mestno središče					
2008	21,6	29,4	18,3	19,4	11,3
2012	24,8	30,1	21,0	16,2	8,0
5 - uvedba plačila za enkratni vstop z osebnim avtomobilom v središče mesta					
2008	22,8	31,2	18,9	17,2	9,9
2012	26,7	32,8	20,4	13,9	6,2

2008 in 2012: Razlike v deležih med anketiranci, ki zavračajo uvedbo denarnega sankcioniranja za dostop v mestno središče v podvprašanjih 4 in 5 pri vprašanju 4.0, v letu 2008, znaša le 1,2% oz. 1,8%, v letu 2012 pa 1,9% oz. 2,7%. Iz navedenega sklepamo da je delež anketirancev premajhen da bi lahko opravili bolj podrobne analize na čem temelji ta razlika. Glede na analizo ostalih odgovorov v vprašalniku, ki so povezane s podobno problematiko, pa lahko domnevamo, da je minimalna razlika pogojena oz. povezana z ekonomskim dejavnikom, ki igra izredno pomembno vlogo za anketirance. V tem kontekstu anketiranci predpostavljajo da enkratno plačilo vinjete v določenem primeru lahko predstavlja manjšo denarno sankcijo. Anketiranci na podlagi lastne analize stroškov in koristi domnevajo, da z enkratnim plačilom vinjete poravnajo račun za neomejeno število enkratnih vstopov v mestno središče in na ta način zmanjšujejo stroške, ki bi lahko nastali ob visoki frekvenci vstopov v mesto.

**5.4 UKREP 4.9 – UPDATE OF THE SUSTAINABLE TRANSPORT PLAN**

<b>1.</b>	<b>Naslov ukrepa:</b>	<b>4.9 Update of the Sustainable Urban Transport Plan</b>
<b>2.</b>	<b>Ključne teme, problematike ukrepa, ki so vezane na teme iz vprašalnika:</b>	1) Zadovoljstvo posameznih skupin uporabnikov. 2) Potovalne navade določenih skupin prebivalcev. 3) Mobilnostni načrt za podjetja.
<b>3.</b>	<b>Spremenljivke oz. vprašanja iz vprašalnika javnomnenjske raziskave, ki so neposredno povezane z ukrepom in jih želite podrobno analizirati</b>	1) Vprašanja: 2.1 Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo ali v šolo 1.1 Kaj vas najbolj moti pri prometu v Ljubljani 2) Vprašanja: 2.1 Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo ali v šolo 9.0 Spol 9.1 Starost 3) Vprašanja: 2.1 Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo ali v šolo 2.4 Kako daleč je od vašega stalnega bivališča do kraja zaposlitve
<b>4.</b>	<b>Prosimo opišite kakšno obliko analize želite oz. na kakšen način želite analizirati izbrane spremenljivke</b>	1) Potrebujemo odgovor na vprašanje 1.1 po posameznih skupinah iz 2.1 (vsaj za skupine avtomobil, peš, avtobus, kolo) 2) Potrebujemo odgovor na vprašanje 2.1 za naslednje skupine: - vsi mlajši od 18 let (v raziskavi jih kot vidim ni) - moški od 18 do 65 - ženske od 18 do 65 - vsi nad 65 V kolikor so rezultati bistveno različni, bi bilo smiselno razdeliti vsaj moške še na skupini 18 – 45 in 46 – 65. 3) Potrebujemo odgovor na vprašanje 2.1 za naslednje skupine: - do 2 km - 3-5 km - 6-10 km
<b>5.</b>	<b>Katere so ciljne skupine, ki jih želite analizirati</b>	1) vsi 2) Vse, po starostnih skupinah 3) Delovno aktivni (18 do 65 let)

<b>6.</b>	<b>Ostale pripombe, sugestije glede analize podatkov za potrebe ukrepa</b>	<p>1) Zanimajo nas razlike v pogledih na glavne prometne težave v Ljubljani glede na to, katero prometno sredstvo prebivalci večinoma uporabljajo.</p> <p>2) Izhodišče za vprašanje je teza, da ima skupina starejši delovno aktivni moški, ki ima velik vpliv na odločitve v mestu, bistveno višjo stopnjo uporabe osebnega avtomobila od ostalih skupin prebivalcev.</p> <p>3) Zanimajo nas potenciali za spremembo modal splita v prid hoji in kolesarjenju.</p>
-----------	--	---

### Zadovoljstvo posameznih skupin uporabnikov

Kaj pri prometu v Ljubljani najbolj moti posamezne skupine uporabnikov prometnih sredstev? (frekvenčna porazdelitev\*)

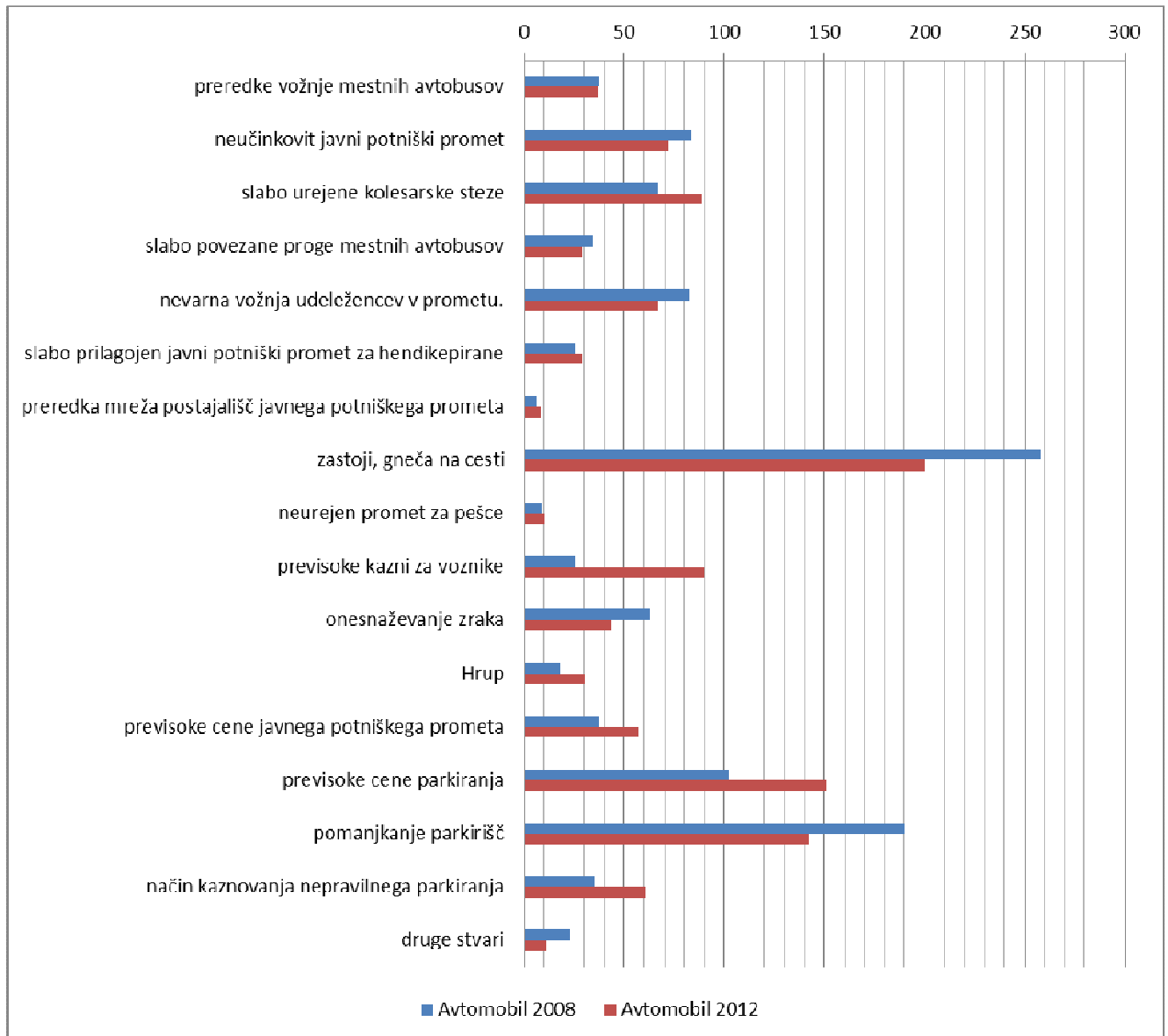
	Avtomobil	Kolo	Avtobus	Hodim peš
preredke vožnje mestnih avtobusov	38	11	24	9
2012	37	20	26	20
neučinkovit javni potniški promet	84	23	16	29
2012	72	39	13	22
slabo urejene kolesarske steze	67	55	17	19
2012	89	103	34	53
slabo povezane proge mestnih avtobusov	34	8	13	7
2012	29	12	8	6
nevarna vožnja udeležencev v prometu.	83	25	34	34
2012	67	29	20	42
slabo prilagojen javni potniški promet za hendikepirane	26	7	10	7
2012	29	5	10	18
preredka mreža postajališč javnega potniškega prometa	6	0	4	3
2012	8	3	4	3
zastoji, gneča na cesti	258	47	69	78
2012	200	52	66	82
neurejen promet za pešce	9	3	8	7
2012	10	4	4	8

## CIVITAS Elan – measure 4.1

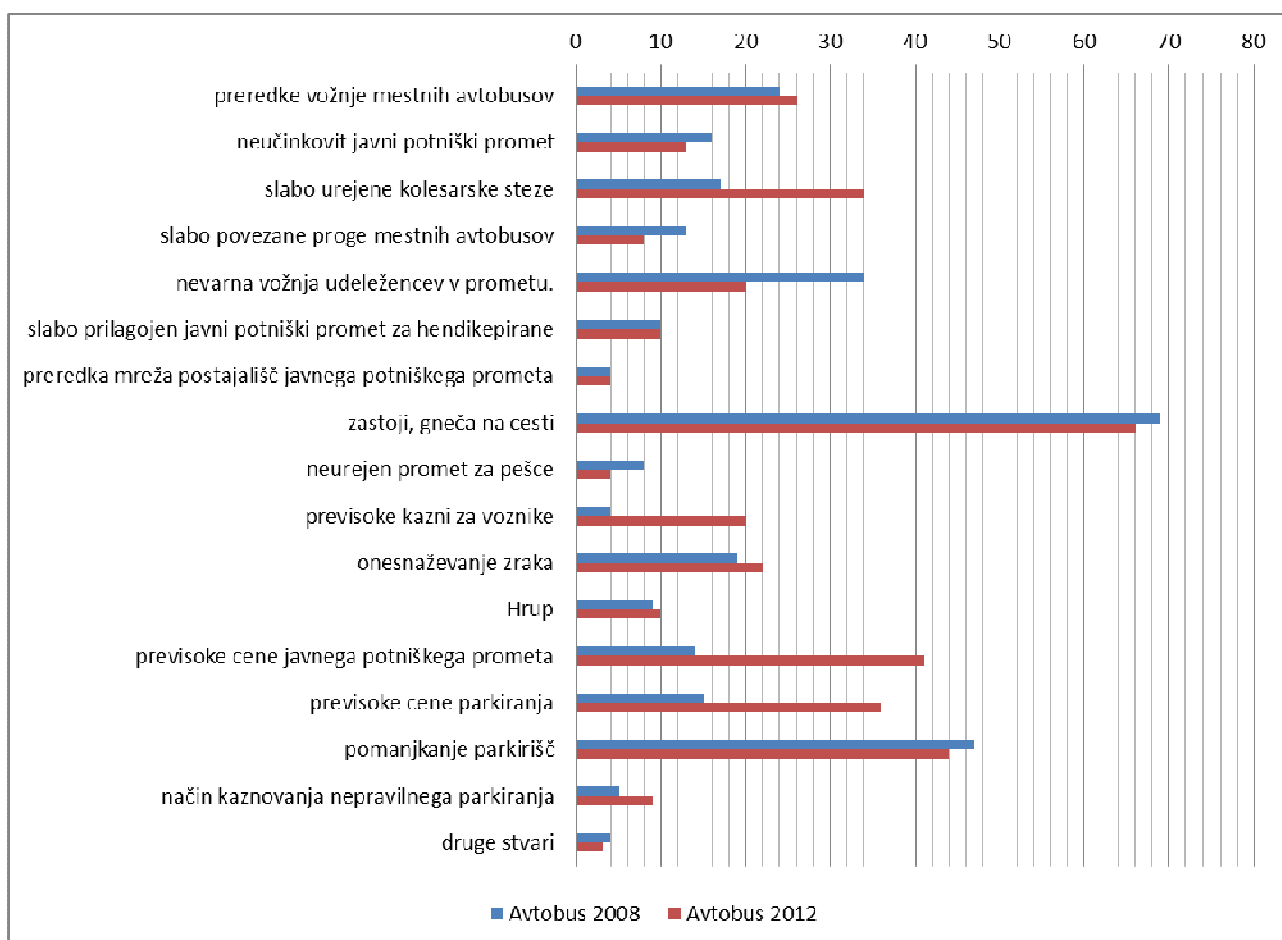
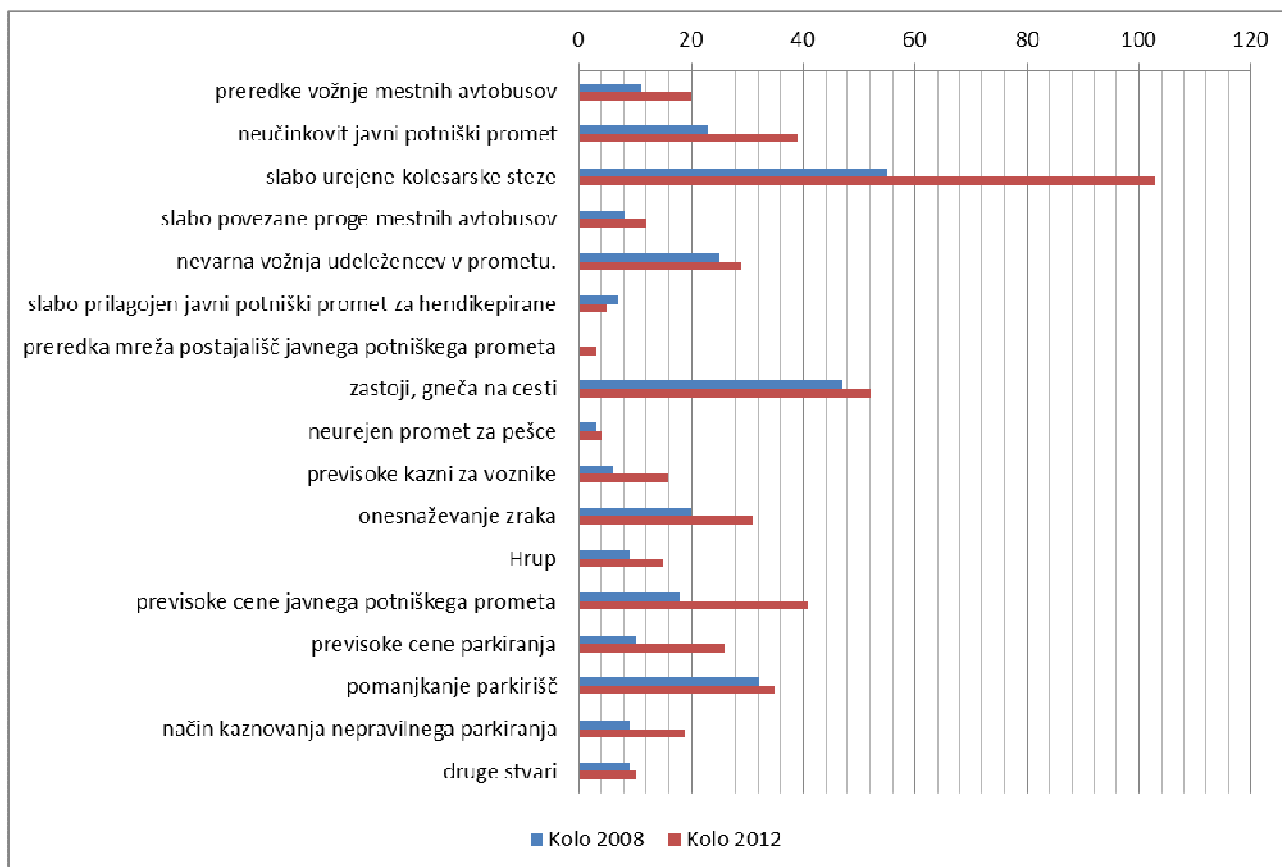
previsoke kazni za voznike	26	6	4	4
2012	90	16	20	17
umazani avtobusi	4	2	6	3
2012	/	/	/	/
onesnaževanje zraka	63	20	19	30
2012	44	31	22	30
Hrup	18	9	9	24
2012	30	15	10	12
previsoke cene javnega potniškega prometa	38	18	14	22
2012	57	41	41	61
previsoke cene parkiranja	102	10	15	21
2012	151	26	36	43
pomanjkanje parkirišč	190	32	47	56
2012	142	35	44	80
način kaznovanja nepravilnega parkiranja	35	9	5	12
2012	61	19	9	26
prenizke kazni za voznike	10	1	2	3
2012	/	/	/	/

\*Zaradi relativno nizkih frekvenc pri križanju omenjenih podatkov, smo z namenom večje primerljivosti podatkov iz leta 2008 in 2012 v spodnjih štirih grafih prikazali absolutne frekvence in ne odstotna razmerja.

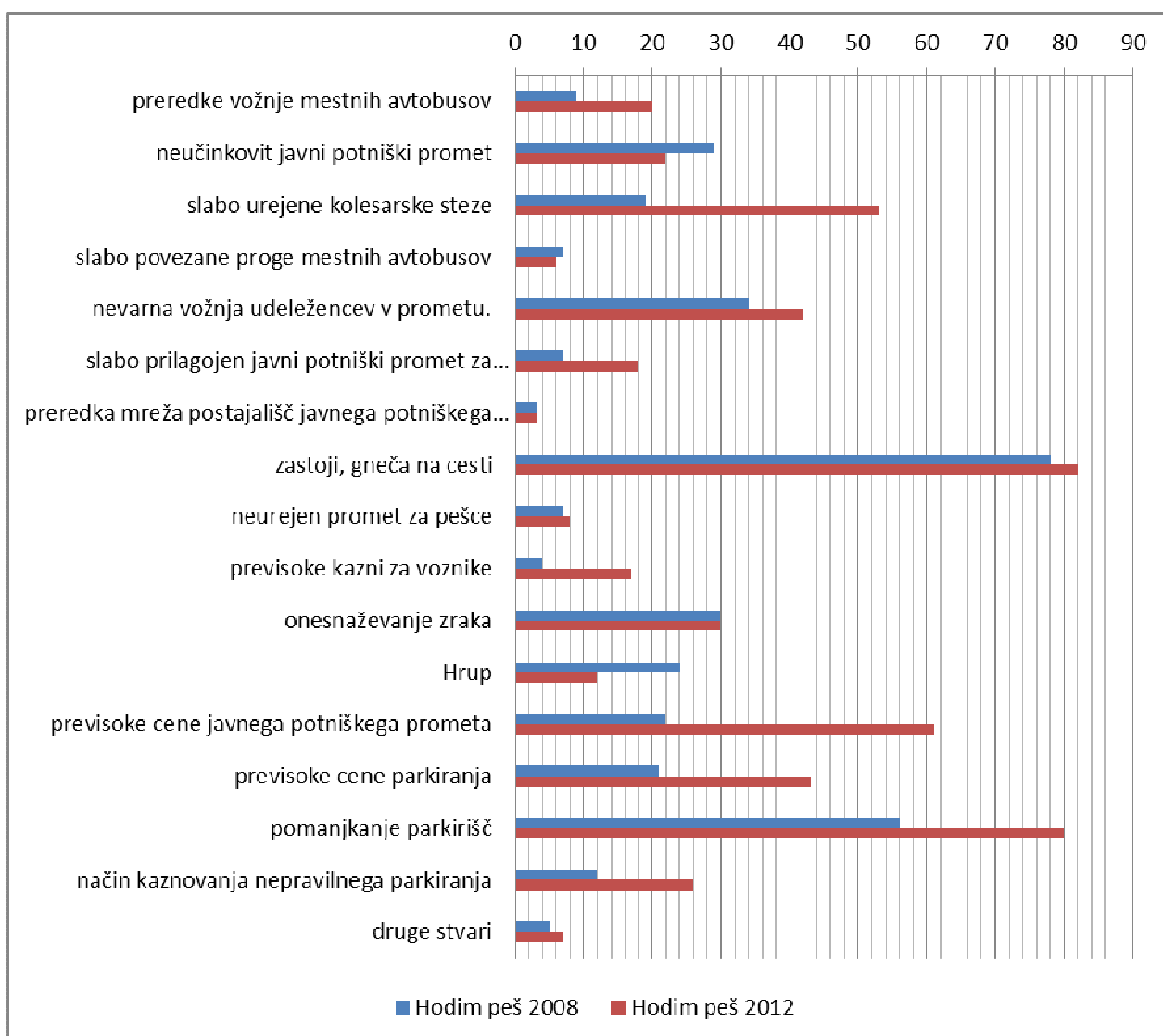
## CIVITAS Elan – measure 4.1



## CIVITAS Elan – measure 4.1



## CIVITAS Elan – measure 4.1



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

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

2008 in 2012

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



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

2008

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

2012

- slabo urejene kolesarske steze
- zastoji, gneča na cesti
- previsoke cene javnega potniškega prometa

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

2008

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

2012

- zastoji, gneča na cesti
- pomanjkanje parkirišč
- previsoke cene javnega potniškega prometa

Pešci problematike percipirajo le malo drugače od prevladujočih mnenj:

2008

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

2012

- zastoji, gneča na cesti
- pomanjkanje parkirišč
- previsoke cene javnega potniškega prometa

2008 in 2012: Poleg omenjenih skupin anketirancev se zdi skupini uporabnikov, ki najpogosteje koristijo avtomobil, zelo problematičen še neučinkovit javni promet, nevarna vožnja soudeležencev v prometu in slabo urejene kolesarske steze. Kot kaže uporabniki avtomobilskega prevoza do neke mere opazajo pomanjkljivo situacijo pri drugih oblikah prevoza, vseeno pa se jim zdijo daleč najbolj relevantni problemi s parkiranjem svojih vozil (če seveda gnečo kot splošen problem vseh skupin izvzamemo).

Kolesarji so nekoliko bolj fokusirani na bolj splošne tj. za širšo javnost pomembne vidike prometa – omenjenim problemom sledijo neučinkovit javni promet, onesnaževanje zraka ter previsoke cene mestnega avtobusnega prometa. Nekoliko bolj kot avtomobiliste jih očitno skrbi možnost rabe javnega potniškega prometa. Za leto 2012 velja omeniti izredno močno povečanje uporabnikov kolesa, ki izpostavljajo problematiko slabo urejenih kolesarskih stez, kar kaže na povečevanje pomena te problematike v mestu. Delno je bolj močno od ostalih izpostavljen tudi problem previsokih cen javnega potniškega prometa.

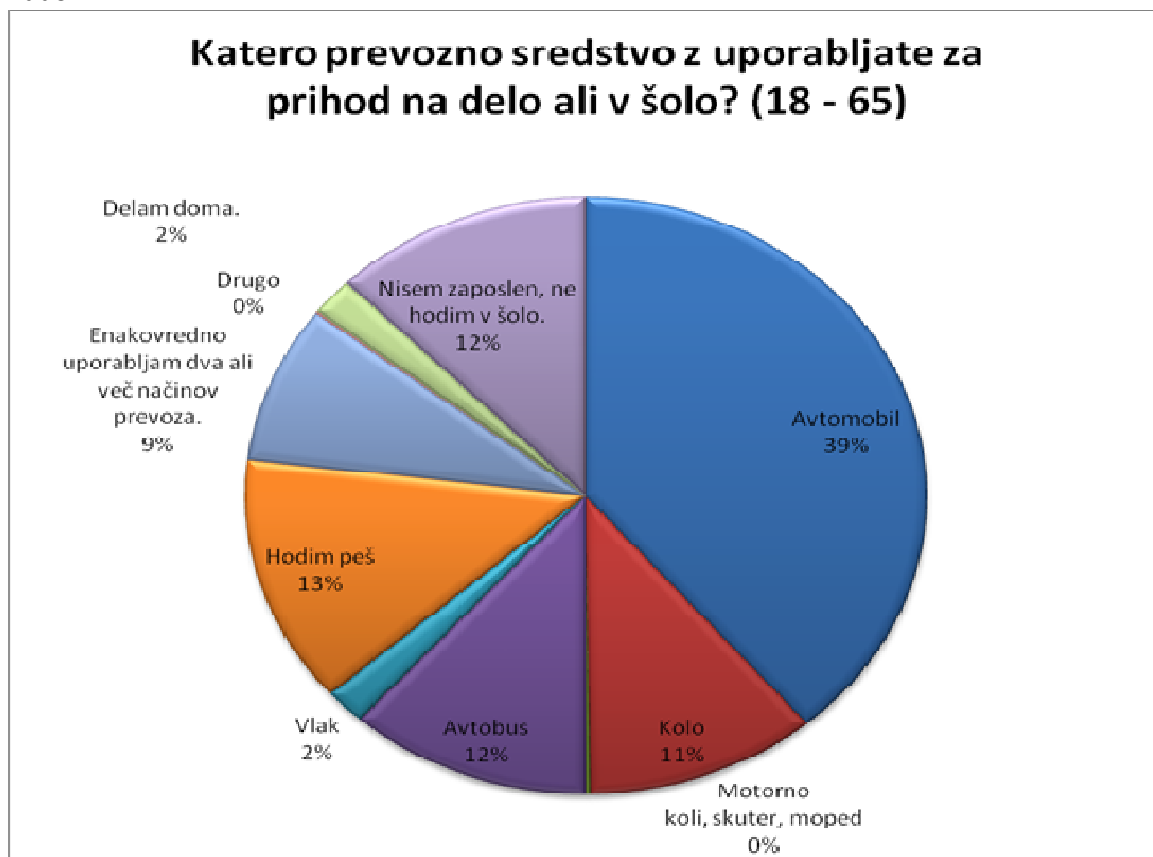
Če uporabniki avtobusov cene javnega potniškega prometa v letu 2008 niso posebej izpostavljali kot izrazit problem, je v letu 2012 situacija bistveno drugačna. Visoke cene javnega potniškega prometa umeščajo med trojico najbolj spornih vidikov, četrtega pa predstavljajo previsoke cene parkiranja. Kot kaže so uporabniki avtobusov v letu 2008 mobilnostne navade do neke mere povezovali z skupinami anketirancev, ki so bolj usmerjeni k za širšo javnost pomembnim temam, v letu 2012 pa z izpostavljenjo ekonomsko situacijo. Uporabniki avtobusov problematizirajo še preredke vožnje mestnih avtobusov, onesnaževanje zraka in slabo urejene kolesarske steze.

Dokaj specifična tj. glede na možnosti in lokacije gibanja v mestu (predvsem mestno središče), je lestvica prioritenih tem, ki izhaja iz mnenj pešcev. V letu 2008, poleg že naštetih, še – onesnaževanje zraka, neučinkovit javni potniški promet in hrup, v letu 2012 pa – slabo urejene kolesarske steze, previsoke cene parkiranja in nevarna vožnja udeležencev v prometu.

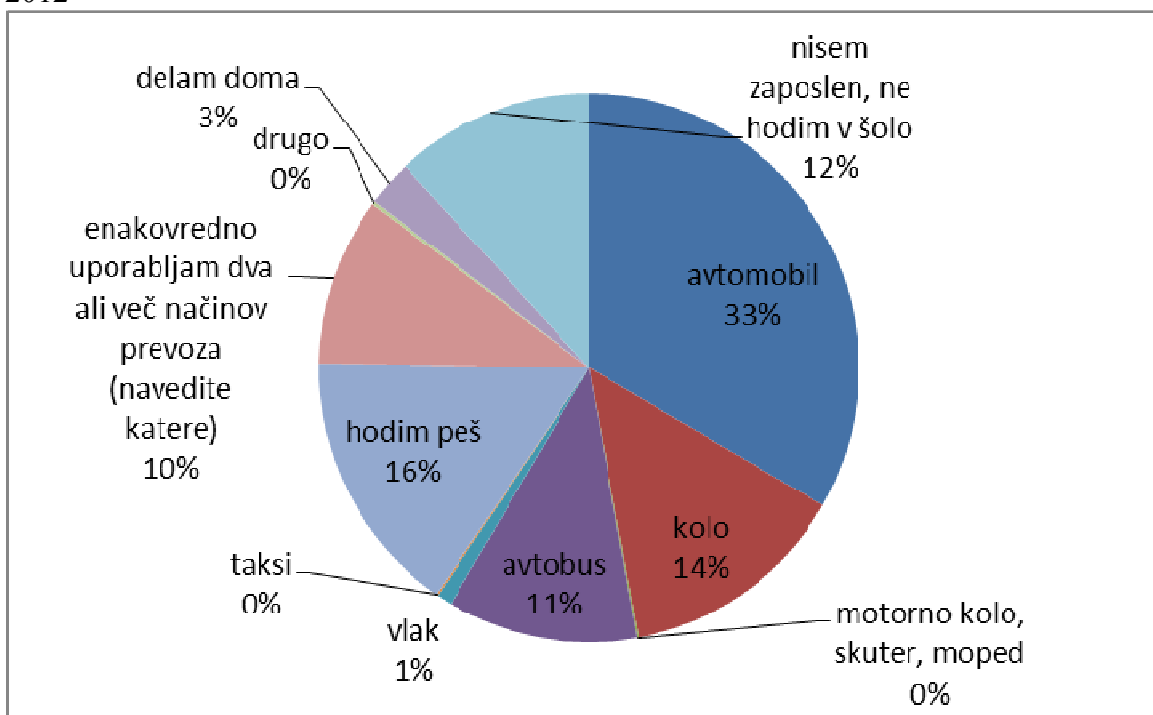
**Potovalne navade določenih skupin prebivalcev**

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

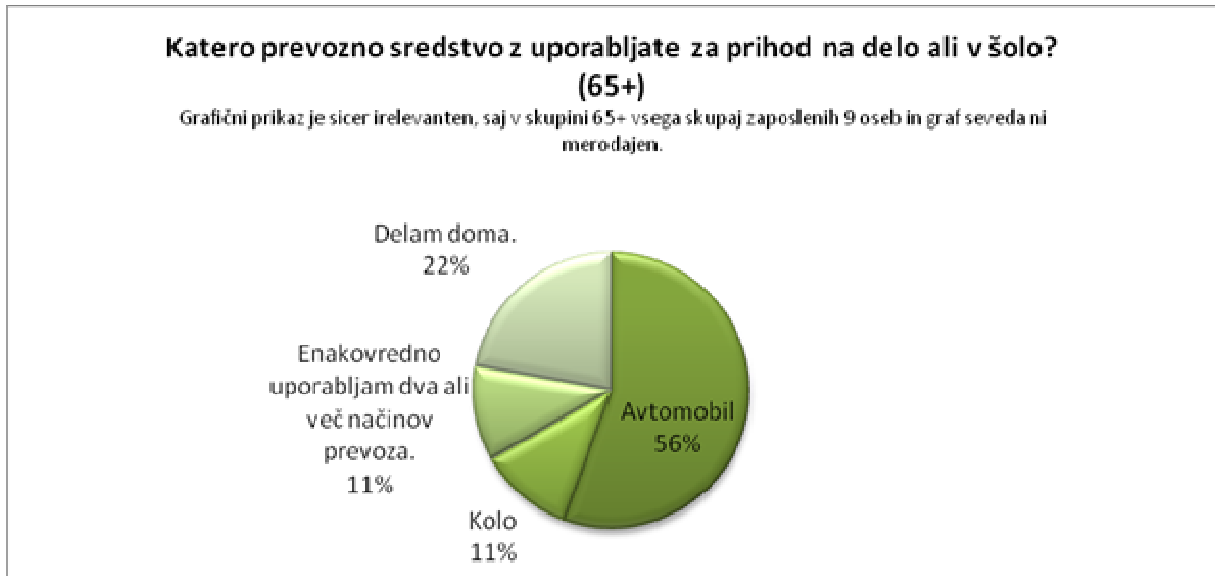
2008



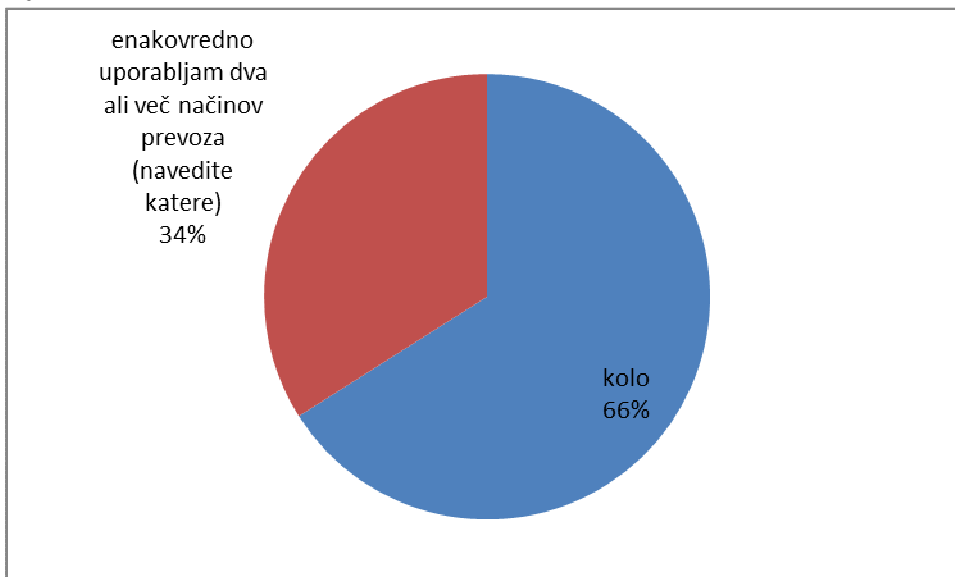
2012



2008



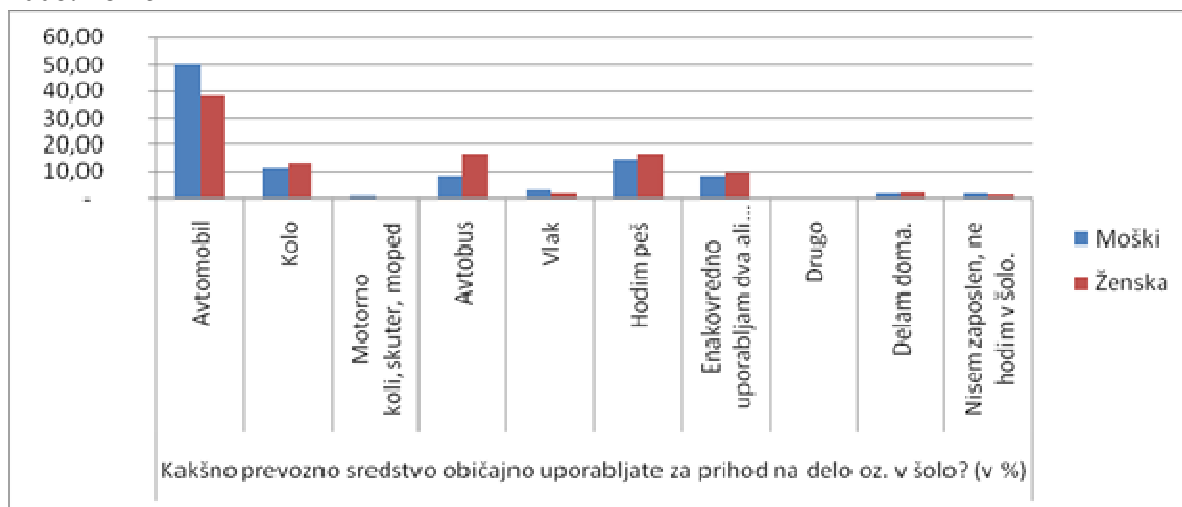
2012



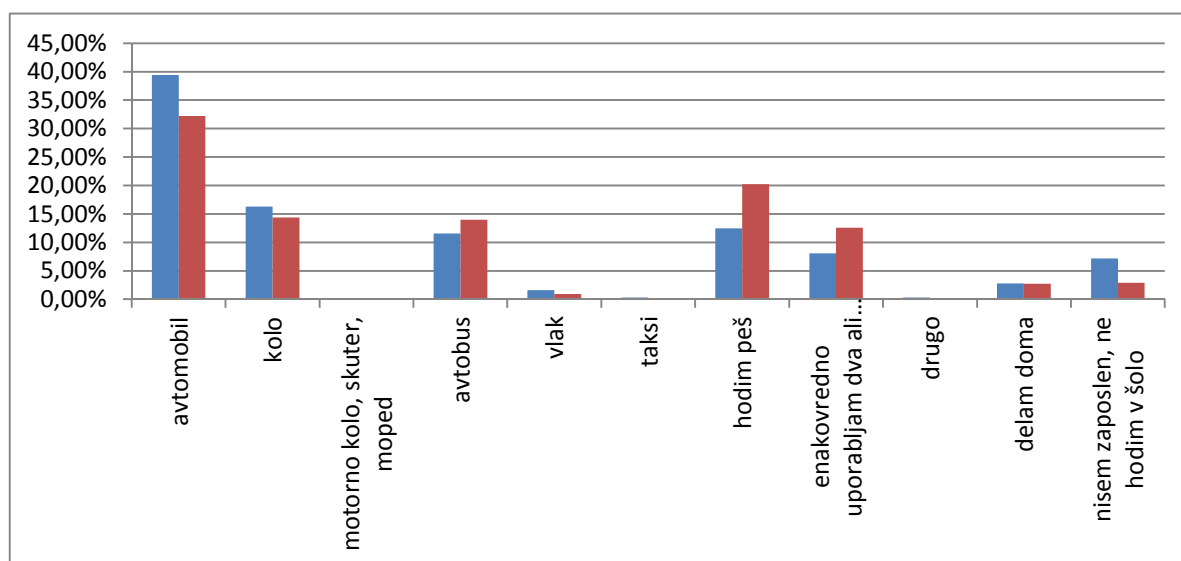
\*grafični prikaz je sicer irelevanten, saj je v skupini 65+ zaposlenih le 3 osebe

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

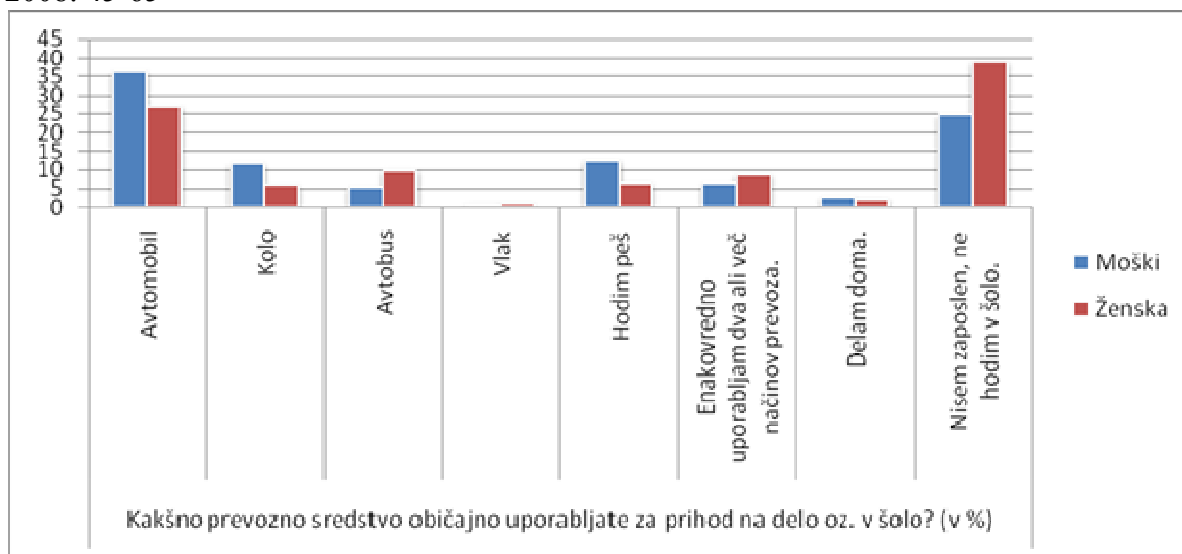
2008: 18-45



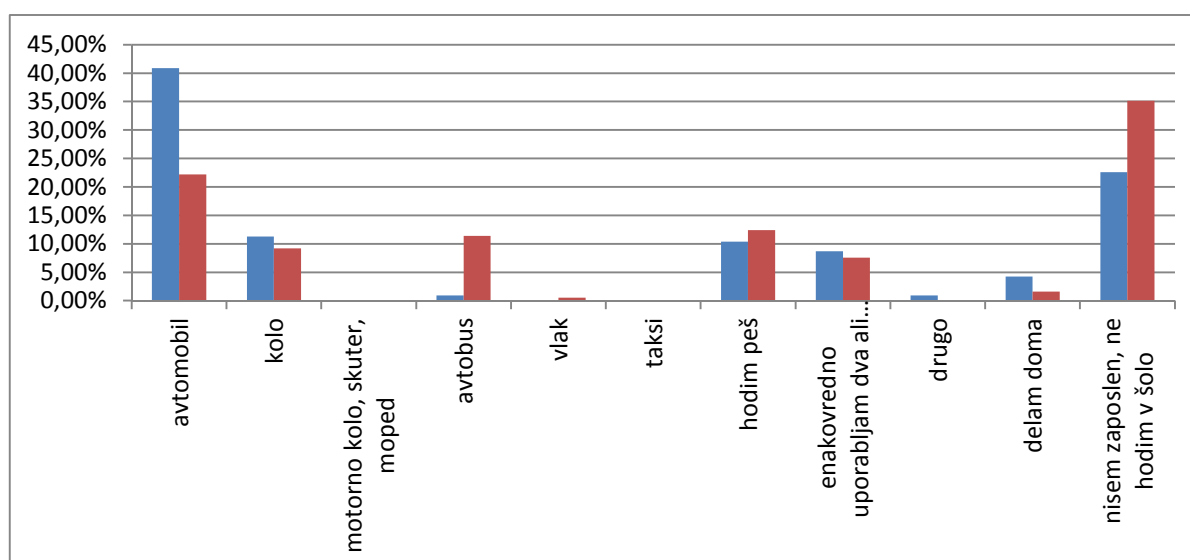
2012: 18-45



2008: 45-65



2012: 45-65



2008 in 2012: Rezultati v obeh časovnih točkah izkazujejo do neke mere potrjujejo izhodiščno tezo, da imajo delovno aktivni moški, bistveno višjo stopnjo rabe osebnega avtomobila od vseh ostalih skupin. Vendar pa se brez grupiranja starostnih skupin ta teza izkaže za težko dokazljivo. Sledijo razmerja za vse starostne skupine, a le za avto.

raba \ leta	18 - 25	26 - 35	36 - 45	46 - 55	56 - 65	Več kot 65
Raba avtomobila za moške 2008	31,5%	58%	57,9%	43,5%	31,3%	6,1%
2012	30,3%	39,5%	50,6%	47,5%	33,3%	,0%
Raba avtomobila za ženske 2008	14,5%	53,7%	45,8%	41%	15,7%	0%
2012	8,8%	38,5%	52,5%	32,3%	12,0%	,0%

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

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

<b>1.</b>	<b>Naslov ukrepa:</b>	<b>5.2 Safety and security for seniors and PT users</b>
<b>2.</b>	<b>Ključne teme, problematike ukrepa, ki so vezane na teme iz vprašalnika:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-namestitev nadzornih kamer v avtobuse</li> <li>-varnost na avtobusih</li> <li>-predlogi s strani potnikov</li> <li>- namestitev kamer za spremljanje prometa na avtobuse</li> <li>- odnos mladostnikov do starejših občanov na avtobusu</li> <li>- odnos voznika do starejših občanov (verbalno nasilje)</li> </ul>
<b>3.</b>	<b>Spremenljivke oz. vprašanja iz vprašalnika javnomnenjske raziskave, ki so neposredno povezane z ukrepom in jih želite podrobno analizirati</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ali mislite, da je varnost starejših občanov na mestnih avtobusih dobro urejeno</li> <li>- Ali se vam zdi, da se je vandalizem na mestnih avtobusih zmanjšal</li> <li>- kako bi ocenili varnost starejših občanov na mestnih avtobusih</li> <li>- ali se vam zdi, da je v večini telesnih poškodb kriv voznik oz. ostali udeleženci v prometu (izsiljevanje avtobusa, neupoštevanje cestno prometnih predpisov, hitro izpeljevanje avtobusa,..)</li> <li>- kaj pravite o kampanji, ki bi spodbujala mladostnike k odstopanju sedežev starejšim uporabnikom JPP-ja</li> <li>-Kako bi lahko povečali varnost na avtobusih? ( Lahko bi podali možnosti, ali pa bi kar sami pisali predloge!)</li> <li>- počasnejša vožnja</li> <li>- uvedba rumenih pasov</li> <li>- namestitev dodatnih ročajev za držanje med vožnjo</li> <li>- dodatno usposabljanje voznikov</li> <li>- z namestitvami kamer</li> <li>- z opozorili na displejih</li> <li>- ostalo _____</li> <li>-Ali ste v zadnjih letih opazili, da se je na tem področju že kaj izboljšalo?</li> <li>NE</li> <li>DA</li> <li>Kako? _____</li> </ul>

<p><b>4.</b></p>	<p><b>Prosimo opišite kakšno obliko analize želite oz. na kakšen način želite analizirati izbrane spremenljivke</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- potrebujemo osnovne interpretacije izbranih spremenljivk vprašanj</li> <li>- potrebovali bi t.i. križanja, interpretacije povezav med posameznimi vrstami vnaprej izbranih spremenljivk z namenom pridobivanja posebnih podatkov za potrebe našega ukrepa</li> </ul>
<p><b>5.</b></p>	<p><b>Katere so ciljne skupine, ki jih želite analizirati</b></p>	<p>Ciljne skupine : Uporabniki JPP (šolarji, občani, predvsem pa upokojenci oz. starejši občani)</p>
<p><b>6.</b></p>	<p><b>Ostale pripombe, sugestije glede analize podatkov za potrebe ukrepa</b></p>	



2008

Crosstab

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

2012

Mestni avtobus - hitrost nakupa vozovnic. \* Starost\_new Crosstabulation

			Starost_new		Total
			1,00	65,00	
Mestni avtobus - hitrost nakupa vozovnic.	Sploh nisem zadovoljen	Count	18	2	20
		% within Starost_new	2,0%	2,2%	2,0%
	Nisem zadovoljen	Count	36	1	37
		% within Starost_new	3,9%	1,1%	3,7%
	Niti-niti	Count	194	22	216
		% within Starost_new	21,3%	23,7%	21,5%
Zadovoljen	Count	290	29	319	
	% within Starost_new	31,8%	31,2%	31,7%	
Popolnoma sem zadovoljen	Count	374	39	413	
	% within Starost_new	41,0%	41,9%	41,1%	
Total	Count	912	93	1005	
	% within Starost_new	100,0%	100,0%	100,0%	

2008

Crosstab

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

2012

Mestni avtobus - cena vozovnice. \* Starost\_new Crosstabulation

			Starost_new		Total
			1,00	65,00	
Mestni avtobus - cena vozovnice.	Sploh nisem zadovoljen	Count	238	19	257
		% within Starost_new	26,2%	20,2%	25,6%
	Nisem zadovoljen	Count	230	12	242
		% within Starost_new	25,3%	12,8%	24,2%
	Niti-niti	Count	256	33	289
		% within Starost_new	28,2%	35,1%	28,8%
Zadovoljen	Count	120	21	141	
	% within Starost_new	13,2%	22,3%	14,1%	
Popolnoma sem zadovoljen	Count	64	9	73	
	% within Starost_new	7,0%	9,6%	7,3%	
Total	Count	908	94	1002	
	% within Starost_new	100,0%	100,0%	100,0%	

2008

## Crosstab

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

2012

## Mestni avtobus - način nakupa. \* Starost\_new Crosstabulation

			Starost_new		Total
			1,00	65,00	
Mestni avtobus - način nakupa.	Sploh nisem zadovoljen	Count	42	6	48
		% within Starost_new	4,6%	6,4%	4,8%
	Nisem zadovoljen	Count	77	4	81
		% within Starost_new	8,5%	4,3%	8,1%
	Niti-niti	Count	200	20	220
		% within Starost_new	22,1%	21,3%	22,0%
Zadovoljen	Count	276	26	302	
	% within Starost_new	30,5%	27,7%	30,2%	
Popolnoma sem zadovoljen	Count	311	38	349	
	% within Starost_new	34,3%	40,4%	34,9%	
Total	Count	906	94	1000	
	% within Starost_new	100,0%	100,0%	100,0%	

2008

Crosstab

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

2012

Mestni avtobus - urejenost osebja. \* Starost\_new Crosstabulation

			Starost_new		Total
			1,00	65,00	
Mestni avtobus - urejenost osebja.	Sploh nisem zadovoljen	Count	7	1	8
		% within Starost_new	,8%	1,1%	,8%
	Nisem zadovoljen	Count	33	1	34
		% within Starost_new	3,7%	1,1%	3,4%
	Niti-niti	Count	283	20	303
		% within Starost_new	31,5%	21,3%	30,5%
Zadovoljen	Count	386	47	433	
	% within Starost_new	43,0%	50,0%	43,6%	
Popolnoma sem zadovoljen	Count	189	25	214	
	% within Starost_new	21,0%	26,6%	21,6%	
Total	Count	898	94	992	
	% within Starost_new	100,0%	100,0%	100,0%	

2008

## Crosstab

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

2012

## Mestni avtobus - prijaznost osebja. \* Starost\_new Crosstabulation

			Starost_new		Total
			1,00	65,00	
Mestni avtobus - prijaznost osebja.	Sploh nisem zadovoljen	Count	33	1	34
		% within Starost_new	3,7%	1,1%	3,4%
	Nisem zadovoljen	Count	80	4	84
		% within Starost_new	8,9%	4,3%	8,5%
	Niti-niti	Count	308	28	336
		% within Starost_new	34,3%	30,1%	33,9%
	Zadovoljen	Count	324	36	360
		% within Starost_new	36,1%	38,7%	36,4%
	Popolnoma sem zadovoljen	Count	152	24	176
		% within Starost_new	16,9%	25,8%	17,8%
	Total	Count	897	93	990
		% within Starost_new	100,0%	100,0%	100,0%

2008

## Crosstab

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

2012

## Mestni avtobus - informiranost s strani osebja. \* Starost\_new Crosstabulation

			Starost_new		Total
			1,00	65,00	
Mestni avtobus - informiranost s strani osebja.	Sploh nisem zadovoljen	Count	19	1	20
		% within Starost_new	2,1%	1,1%	2,0%
	Nisem zadovoljen	Count	65	6	71
		% within Starost_new	7,3%	6,5%	7,2%
	Niti-niti	Count	316	24	340
		% within Starost_new	35,4%	26,1%	34,6%
	Zadovoljen	Count	341	41	382
		% within Starost_new	38,2%	44,6%	38,8%
	Popolnoma sem zadovoljen	Count	151	20	171
		% within Starost_new	16,9%	21,7%	17,4%
	Total	Count	892	92	984
		% within Starost_new	100,0%	100,0%	100,0%

2008

Crosstab

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

2012

Mestni avtobus - hitrost. \* Starost\_new Crosstabulation

			Starost_new		Total
			1,00	65,00	
Mestni avtobus - hitrost.	Sploh nisem zadovoljen	Count	62	2	64
		% within Starost_new	6,8%	2,2%	6,4%
	Nisem zadovoljen	Count	158	10	168
		% within Starost_new	17,4%	11,0%	16,9%
	Niti-niti	Count	312	33	345
		% within Starost_new	34,4%	36,3%	34,6%
	Zadovoljen	Count	299	37	336
		% within Starost_new	33,0%	40,7%	33,7%
	Popolnoma sem zadovoljen	Count	75	9	84
		% within Starost_new	8,3%	9,9%	8,4%
	Total	Count	906	91	997
		% within Starost_new	100,0%	100,0%	100,0%

2008

## Crosstab

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

2012

## Mestni avtobus - točnost. \* Starost\_new Crosstabulation

			Starost_new		Total
			1,00	65,00	
Mestni avtobus - točnost.	Sploh nisem zadovoljen	Count	38	1	39
		% within Starost_new	4,2%	1,1%	3,9%
	Nisem zadovoljen	Count	107	12	119
		% within Starost_new	11,9%	12,8%	11,9%
	Niti-niti	Count	296	37	333
		% within Starost_new	32,8%	39,4%	33,4%
	Zadovoljen	Count	351	32	383
		% within Starost_new	38,9%	34,0%	38,5%
	Popolnoma sem zadovoljen	Count	110	12	122
		% within Starost_new	12,2%	12,8%	12,2%
Total	Count	902	94	996	
	% within Starost_new	100,0%	100,0%	100,0%	



2008

## Crosstab

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

2012

## Mestni avtobus - videz in čistoča. \* Starost\_new Crosstabulation

			Starost_new		Total
			1,00	65,00	
Mestni avtobus - videz in čistoča.	Sploh nisem zadovoljen	Count	25	3	28
		% within Starost_new	2,8%	3,2%	2,8%
	Nisem zadovoljen	Count	104	6	110
		% within Starost_new	11,6%	6,4%	11,1%
	Niti-niti	Count	340	33	373
		% within Starost_new	37,8%	35,1%	37,5%
	Zadovoljen	Count	351	42	393
		% within Starost_new	39,0%	44,7%	39,5%
	Popolnoma sem zadovoljen	Count	80	10	90
		% within Starost_new	8,9%	10,6%	9,1%
	Total	Count	900	94	994
		% within Starost_new	100,0%	100,0%	100,0%

2008

## Crosstab

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

2012

## Mestni avtobus - udobje. \* Starost\_new Crosstabulation

			Starost_new		Total
			1,00	65,00	
Mestni avtobus - udobje.	Sploh nisem zadovoljen	Count	38	2	40
		% within Starost_new	4,2%	2,1%	4,0%
	Nisem zadovoljen	Count	147	5	152
		% within Starost_new	16,3%	5,3%	15,2%
	Niti-niti	Count	349	43	392
		% within Starost_new	38,6%	45,7%	39,3%
Zadovoljen	Count	311	35	346	
	% within Starost_new	34,4%	37,2%	34,7%	
Popolnoma sem zadovoljen	Count	58	9	67	
	% within Starost_new	6,4%	9,6%	6,7%	
Total	Count	903	94	997	
	% within Starost_new	100,0%	100,0%	100,0%	

2008

Crosstab

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

2012

Mestni avtobus - vozni red. \* Starost\_new Crosstabulation

			Starost_new		Total
			1,00	65,00	
Mestni avtobus - vozni red.	Sploh nisem zadovoljen	Count	51	4	55
		% within Starost_new	5,7%	4,2%	5,5%
	Nisem zadovoljen	Count	167	14	181
		% within Starost_new	18,5%	14,7%	18,2%
	Niti-niti	Count	323	40	363
		% within Starost_new	35,8%	42,1%	36,4%
	Zadovoljen	Count	289	29	318
		% within Starost_new	32,1%	30,5%	31,9%
	Popolnoma sem zadovoljen	Count	71	8	79
		% within Starost_new	7,9%	8,4%	7,9%
	Total	Count	901	95	996
		% within Starost_new	100,0%	100,0%	100,0%

2008 in 2012: Med uporabniki javnega potniškega prometa so starejši občani še posebno občutljiva skupina. Njihova pozicija v družbenem življenju, in s tem posredno tudi pri zagotavljanju primernosti oz. prilagojenosti prometnih infrastruktur za njihove potrebe, je pogosto marginalna in njihov glas preslišani. Razlogi za to so kompleksne narave in se pogosto kombinirajo, ob tem velja še posebej omeniti vpliv manjšega udejstvovanja na trgu dela, pretežno nižjo kupno moč in nenazadnje pogosto prisotnost določene mere fiziološkega hendikepa, kar vse vpliva na način uporabe in razvoj infrastrukture za potrebe starejših občanov.

Glede varnosti mestnih avtobusov se anketirana populacija ni posebej opredeljevala, prav tako tudi ne o odnosu voznikov ali drugih skupin uporabnikov do starejših občanov. Na podlagi zbranih podatkov lahko le posredno interpretiramo varnost ter druge vidike rabe javnega potniškega prometa za obravnavano skupino. V to smo umestili anketirance, ki so starejši od šestinpetdeset (65) let in katerih delež med anketirano populacijo znaša 16,3 (2008) in 10,3 (2012) odstotka. Večina, več kot tri četrtine med njimi je upokojenih. Pri tej skupini je zaznati manjšo stopnjo vsakodnevne mobilnosti, zaradi česar njihovih vsakodnevnih prevoznih navad vprašanja v vprašalniku pogosto niso mogla zajeti. Določeno število vprašanj je bilo namreč eksplicitno vezanih na potovalne navade in preference pri dnevnih migracijah na delo oz. v šolo.

Po pričakovanih starejši vse oblike javnega prevoza, prvenstveno predvsem mestni avtobus, uporabljajo pogosteje kot druge starostne skupine – vsak dan ali nekajkrat tedensko ga uporablja skoraj polovica, medtem ko to za mlajše od 65 velja le pri slabi tretjini. Razlog za to je nekoliko manj pogosto lastništvo in raba avtomobilov (sklepamo lahko, da so razlogi pretežno zdravstvene ter finančne narave). Posledično se zdi ta skupina precej pogost uporabnik javnega potniškega prometa. V nekoliko večji meri kot sicer pozitivno ocenjujejo prometno ureditev za uporabnike avtobusov, prav tako jih je precej manj izrecno nezadovoljnih. To sorazmerno zadovoljstvo bi lahko postavili ob bok izkazanemu rezultatom, po katerih so starejši občani od ostalih neprimerno manj zadovoljni z ureditvijo za pešce in hendikepirane osebe. Kot kaže jim mestni avtobus, od vseh trenutno dostopnih prevoznih sredstev, ponuja najprimernejšo obliko mestnega transporta. Z obzirom na parametre zadovoljstva s posamezno prevozno storitvijo pri vprašanju 1.5 (prodaja vozovnic, osebje, prevozna storitev) se kaže generalno višje vrednotenje storitev mestnega avtobusa tako v letu 2008, še posebej pa v letu 2012. Edina izjema je v tem kontekstu cena vozovnic, s katero so manj zadovoljni kot v letu 2008. Razlog za nezadovoljstvo s ceno vozovnic lahko pojasnujemo s splošnimi oz. trenutnimi ekonomskimi razmerami in vplivom medijskih reprezentacij ekonomske krize.

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

Sodeč po rezultatih starejši občani mesta ne razumejo kot bolj varnega oz. nevarnega od ostalih starostnih skupin, in se v njem počutijo sorazmerno varne (le slaba petina ni takšnega

mnenja). Sklepamo lahko, da se tudi pri rabi mestnega avtobusnega prometa ter drugih oblik javnega potniškega prometa starejši občani ne počutijo izrazito ogroženi, in sodeč po strukturi odgovorov na odprta vprašanja pri večini anketirancev kot primaren element nevarnosti nastopajo motorizirani soudeleženci v prometu.

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

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

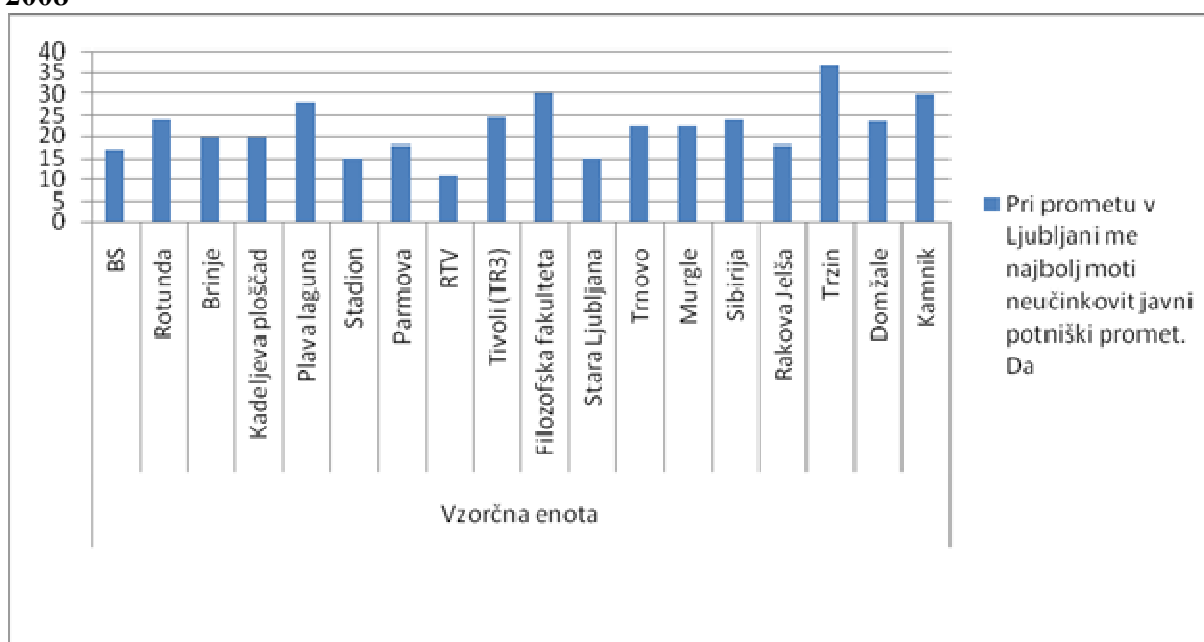
<b>1.</b>	<b>Naslov ukrepa:</b>	<b>8.1 Public transport priority at intersections 8.4 Real time information for staff and passengers</b>
<b>2.</b>	<b>Ključne teme, problematike ukrepa, ki so vezane na teme iz vprašalnika:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uporaba javnega transporta</li> <li>- mnenje o učinkovitosti javnega transporta</li> <li>- uvedba ukrepa postavitve elektronskih prikazovalnikov</li> </ul>
<b>3.</b>	<b>Spremenljivke oz. vprašanja iz vprašalnika javnomnenjske raziskave, ki so neposredno povezane z ukrepom in jih želite podrobno analizirati</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vprašanje 1.1. Kaj vas najbolj moti pri prometu v Ljubljani?</li> <li>- vprašanje 1.2. Kako pogosto uporabljate javni prevoz?</li> <li>- 1.3. Ali se vam zdi potrebno v Ljubljani in LJ regiji (izboljšati mestni avtobusni promet)?</li> <li>- 4.0 Katere ukrepe bi podprli ali ne bi podprli v LJ (elektronski zasloni)?</li> </ul>
<b>4.</b>	<b>Prosimo opišite kakšno obliko analize želite oz. na kakšen način želite analizirati izbrane spremenljivke</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ugotoviti kdo označuje javni potniški promet kot neučinkovit – uporabniki/neuporabniki, starostna razporeditev</li> <li>- kdo meni, da je potrebno/zelo potrebno/nepotrebno izboljšanje mestnega avtobusnega prometa – uporabniki ali neuporabniki, starostna razporeditev</li> <li>- Uvedba elektronskih zaslonov o prihodu avtobusa na postajališče (podpiram/zelo podpiram/ne podpiram) – starostna razporeditev, območja koridorja</li> </ul>
<b>5.</b>	<b>Katere so ciljne skupine, ki jih želite analizirati</b>	
<b>6.</b>	<b>Ostale pripombe, sugestije glede analize podatkov za potrebe ukrepa</b>	

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

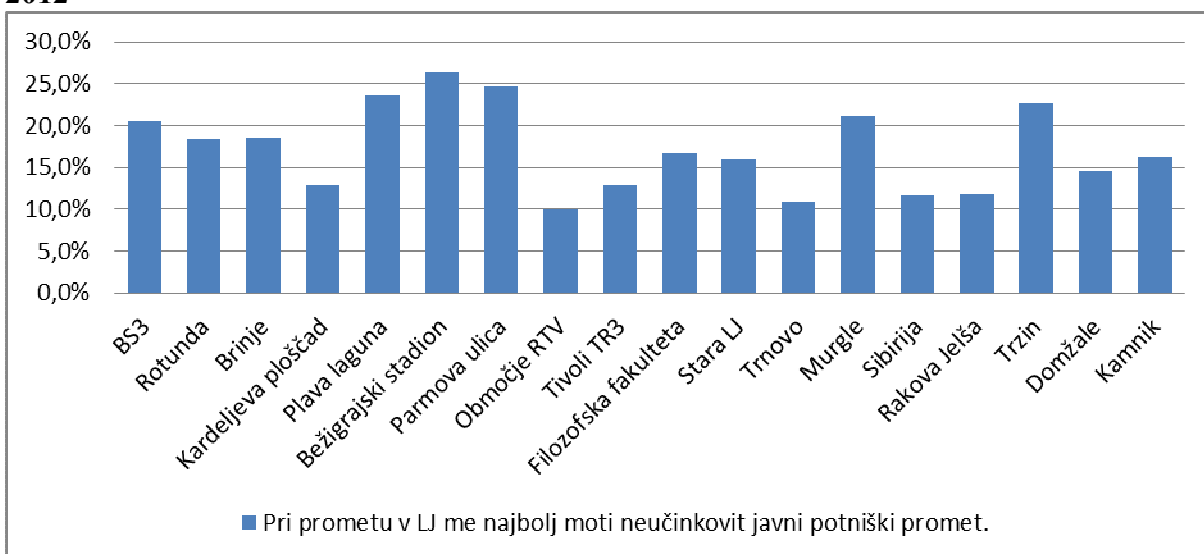
- starost (vprašanje 9.1)
- vzorčne enote koridorja (posamezne zamejene lokacije ob koridorju)
- način prevoza na delo/v šolo (vprašanje 2.1)
- pogostost rabe mestnega avtobusa (vprašanje 1.2)
- oddaljenost od kraja zaposlitve/šole (vprašanje 2.4)

Izkazane relacije so naslednje:

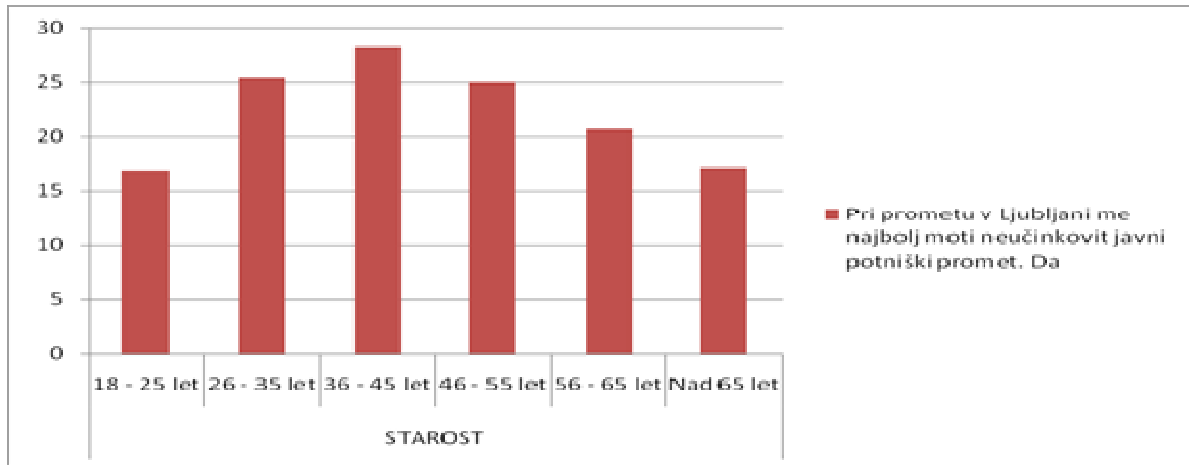
**2008**



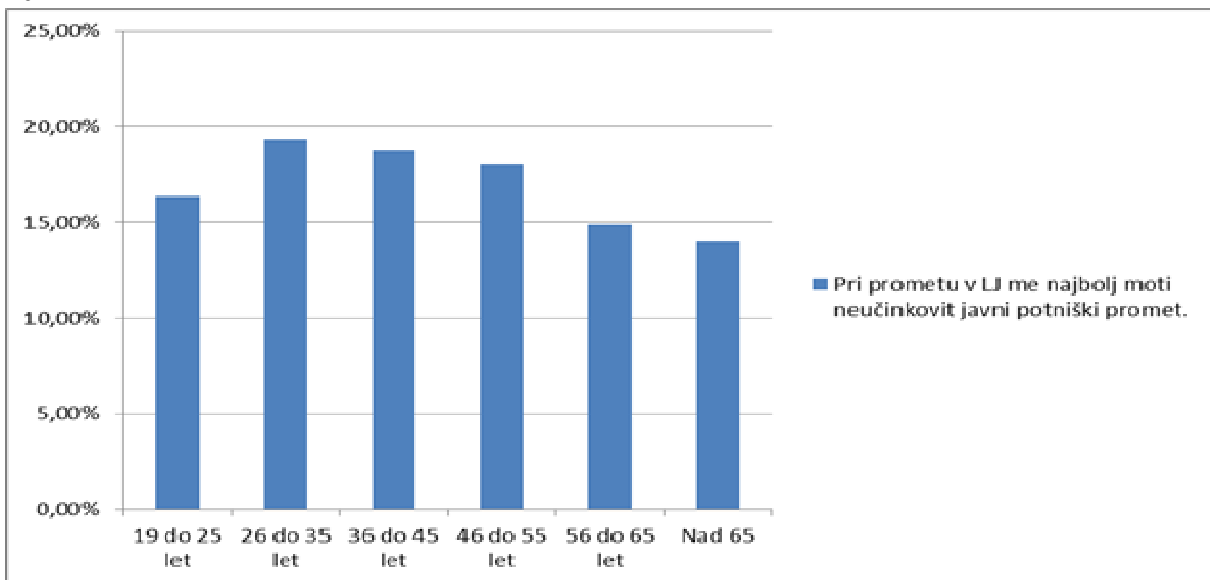
**2012**



2008

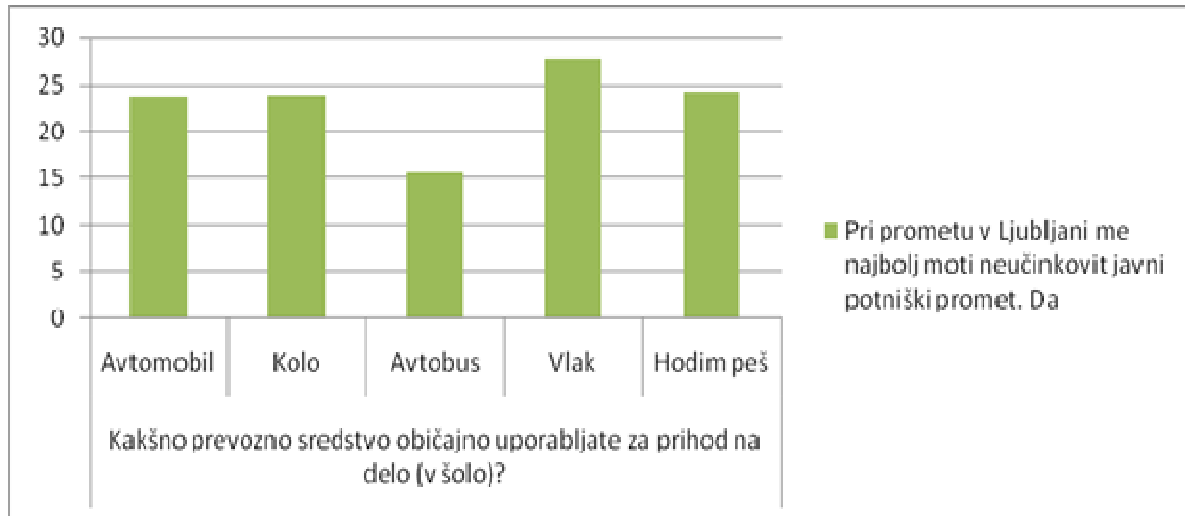


2012

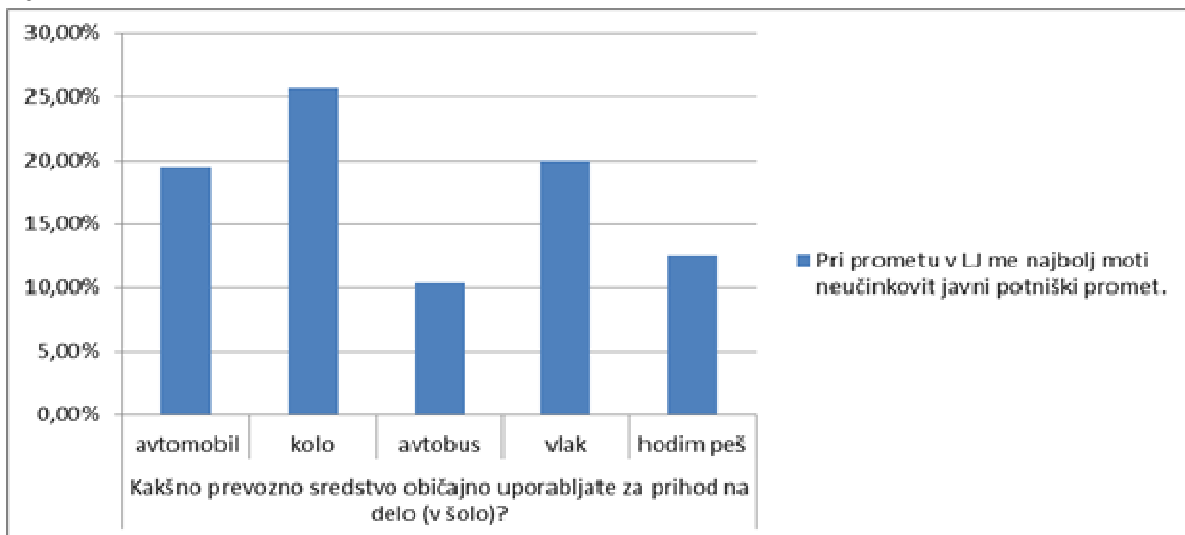




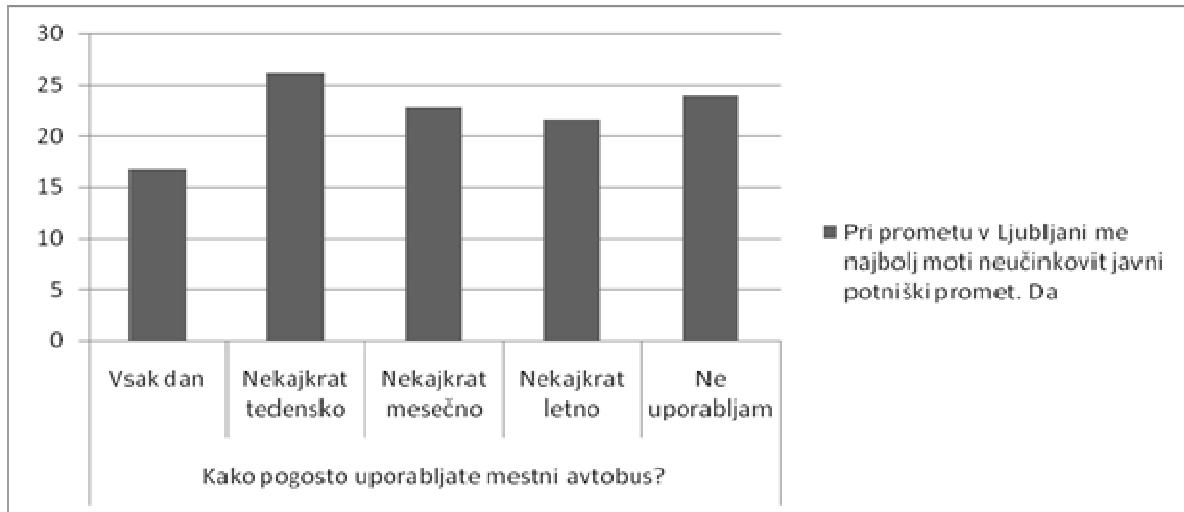
2008



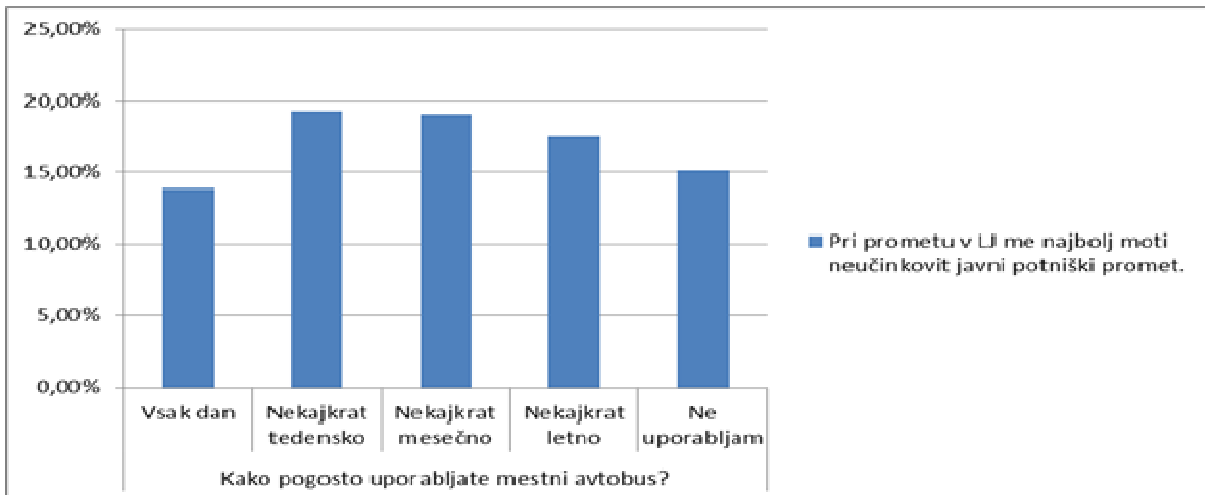
2012



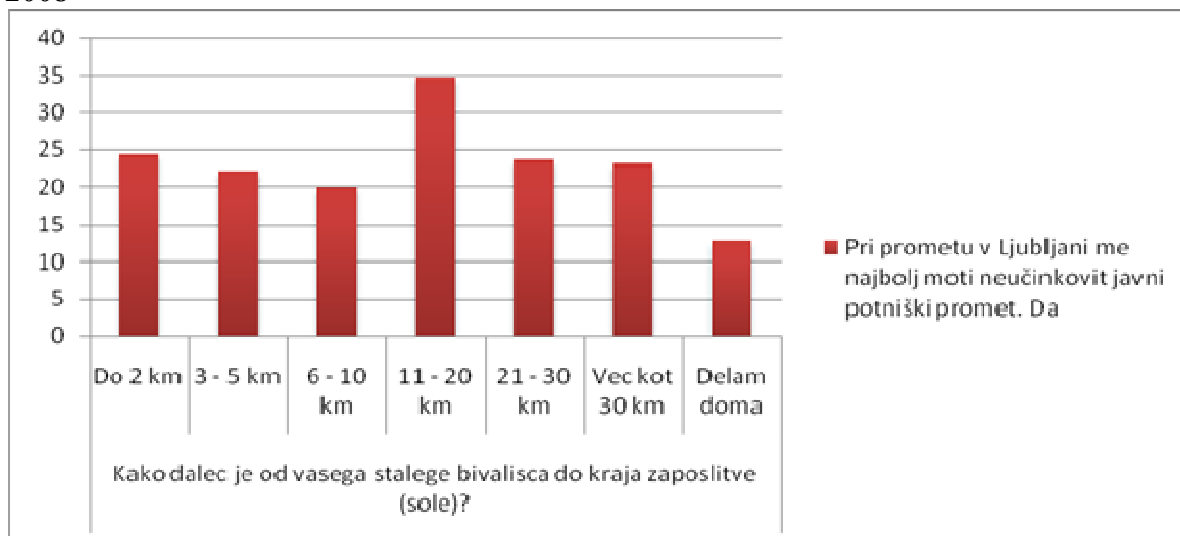
2008



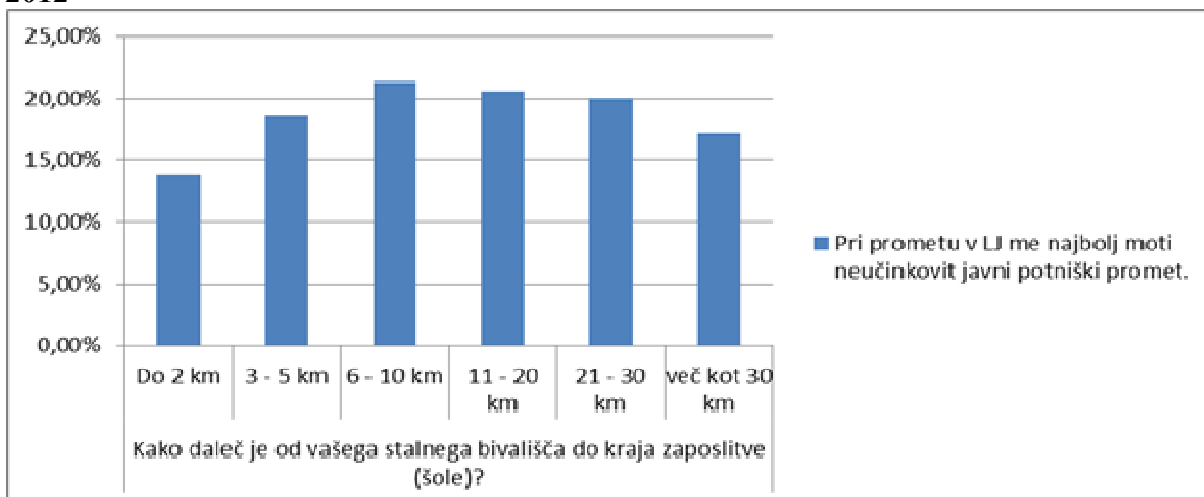
2012



2008



2012



2008 in 2012: Iz zgornjih grafičnih prikazov se da razbrati, v katerih vzorčnih enotah, starostnih skupinah ter po drugih parametrih porazdeljenih skupinah je največji (oz. najmanjši) delež anketirancev, ki so označili javni potniški promet kot enega bolj neurejenih elementov ljubljanske prometne ureditve.

Z javnim potniškim prometom so v letu 2008 najbolj zadovoljni prebivalci mestnega centra, tj. območja okoli RTV ter območja z imenom Stara Ljubljana, v letu 2012 pa anketiranci z območij Filozofska fakulteta, Kardeljeva ploščad, Tivoli, Murgle ipd. Nasprotno javni potniški promet kot neučinkovit najpogosteje dojemajo prebivalci primestnih občin (Trzin, Kamnik, deloma Domžale), tako v letu 2008 in 2012. Znotraj območja koridorja v letu 2008 najbolj izstopa območje Filozofska fakulteta, ki mu tesno sledi Plava laguna; izrazitejše nezadovoljstvo anketirancev z območja FF je v tem letu razmeroma razumljivo v luči takratne prometne ureditve na tem območju – pozicionirano je namreč na vozlišču več prometnih osi

mesta, ki tu naletijo na zožanje cest ter veliko gostoto semaforiziranih križišč. Nakopičena količina osebnih vozil je onemogočala večjo pretočnost in boljše funkcioniranje LPP ter dostojno povezavo z drugimi oblikami javnega potniškega prometa (vlak, primestni avtobus). V letu 2012 je prišlo do nekaterih prometnih sprememb (nove povezave, povečanje peš con v okolici ipd.), ki nakazujejo na zmanjšanje obremenjenosti teh območij in posledično manj motečo percepcijo javnega prometa. Nekoliko težje je razumeti izrazito nezadovoljstvo prebivalcev območij za Bežigradom (v letu 2008 in 2012), saj njihova pozicija ob Dunajski cesti ni posebej drugačna od drugih območij ob tej ulici in je zaradi horizontalnega križanja Linhartove ulice (in s tem avtobusne linij LPP) to območje, z vidika javnih prometnih povezav, funkcionalno precej dobro opremljeno.

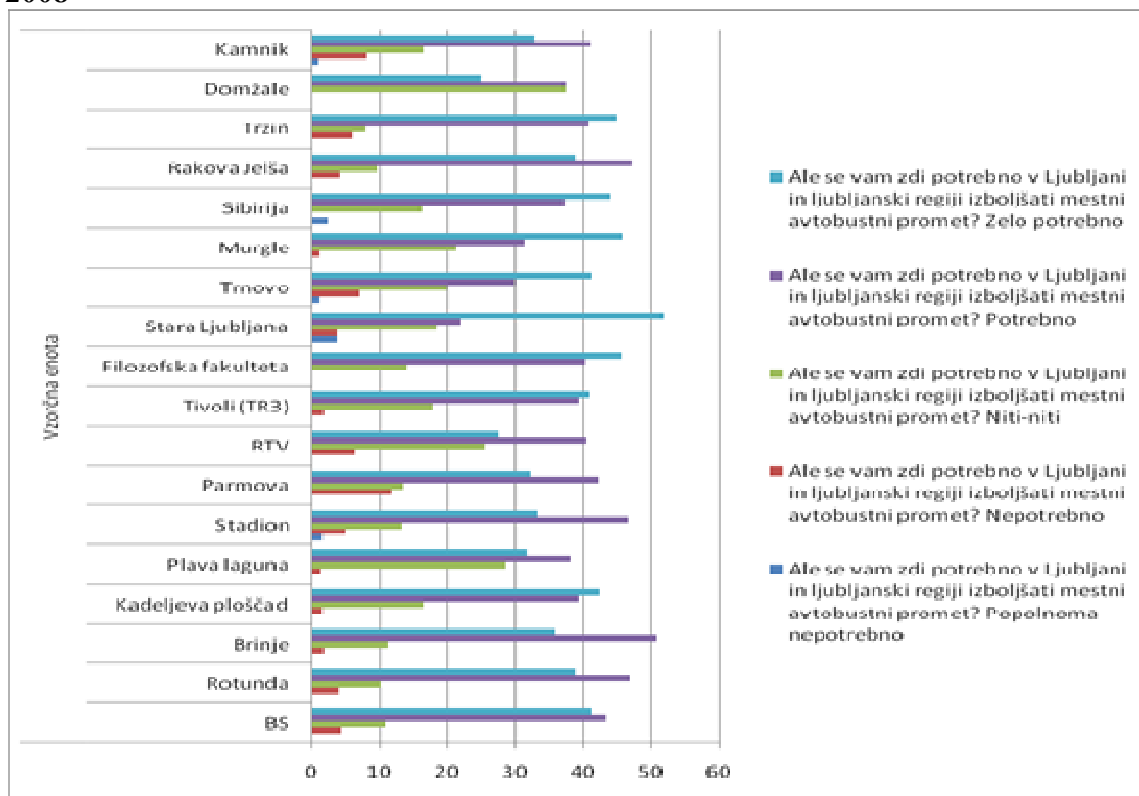
Starostni skupini, v katerih najpogosteje označujejo javni potniški promet kot neučinkovit, sta v obeh časovnih točkah (2008 in 2012) tista med 26 in 45 let. Če nekoliko generaliziramo se zdi javni potniški promet neučinkovit predvsem uporabnikom v starostnem razponu 26 do 55 let, medtem ko ga mlajši od 26 in starejši od 65 precej redkeje označijo kot neučinkovitega. Razlog za to bi lahko iskali v dejstvu, da v teh dveh skupinah najpogosteje naletimo na delovno neaktivno prebivalstvo, ki ima morda nekoliko manjše potrebe po hitrem ter točnem prevozu v času, ko je javni potniški promet najbolj obremenjen tj. v času dnevnih migracij v in iz službe.

Javni potniški promet v Ljubljani je za skupini, ki uporabljata kolo ali vlak, neučinkovit predvsem s tega vidika, da morajo koordinirati več oblik javnega prevoza. Koordiniranje prestopanja je časovno kot stroškovno precej potratno, obenem pa te uporabnike moti nedosledna koordiniranost ponudnikov javnega potniškega prometa v Ljubljani in okolici. Podobno razlago lahko navedemo tudi za podatke v zadnjem grafu – javni potniški promet se zdi neučinkovit predvsem tem, ki imajo do delovnega mesta od 11 do 20 kilometrov (2008) in 6 do 10 kilometrov (2012). Za to sorazmerno kratko razdaljo je nujno kombinirati več oblik javnega potniškega prometa, pri čemer se navedena skupina še bolj izpostavlja zgoraj omenjenim problemom.

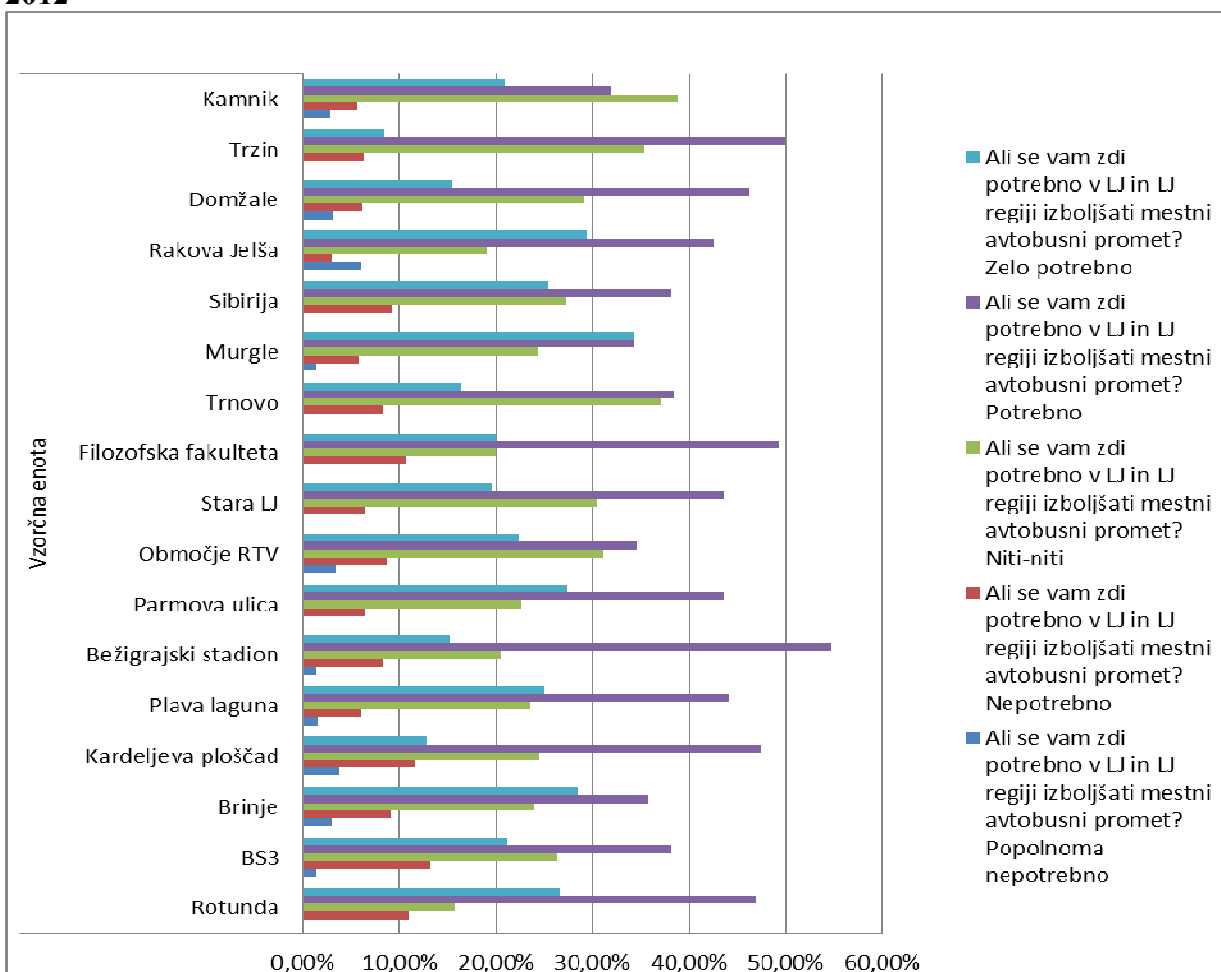
Razlika med tistimi, ki mestnega prometa ne uporabljajo nikoli in temi, ki ga uporabljajo občasno ni velika. Nekoliko bolj opazno, a še vedno precej majhno odstopanje v vrednotenju javnega potniškega prometa se v obeh časovnih točkah (2008 in 2012) kaže kvečjemu pri teh, ki slednjega uporabljajo večkrat na teden.

V naslednjih grafih so podane primerjave oz. križanja v dveh časovnih točkah (2008 in 2012) še za nekatere druge raziskovalne podatke o potrebi izboljšanja LPP, ki lahko služijo za še za bolj podrobno analizo sprememb, ki se vežejo na javni potniški promet oz. LPP.

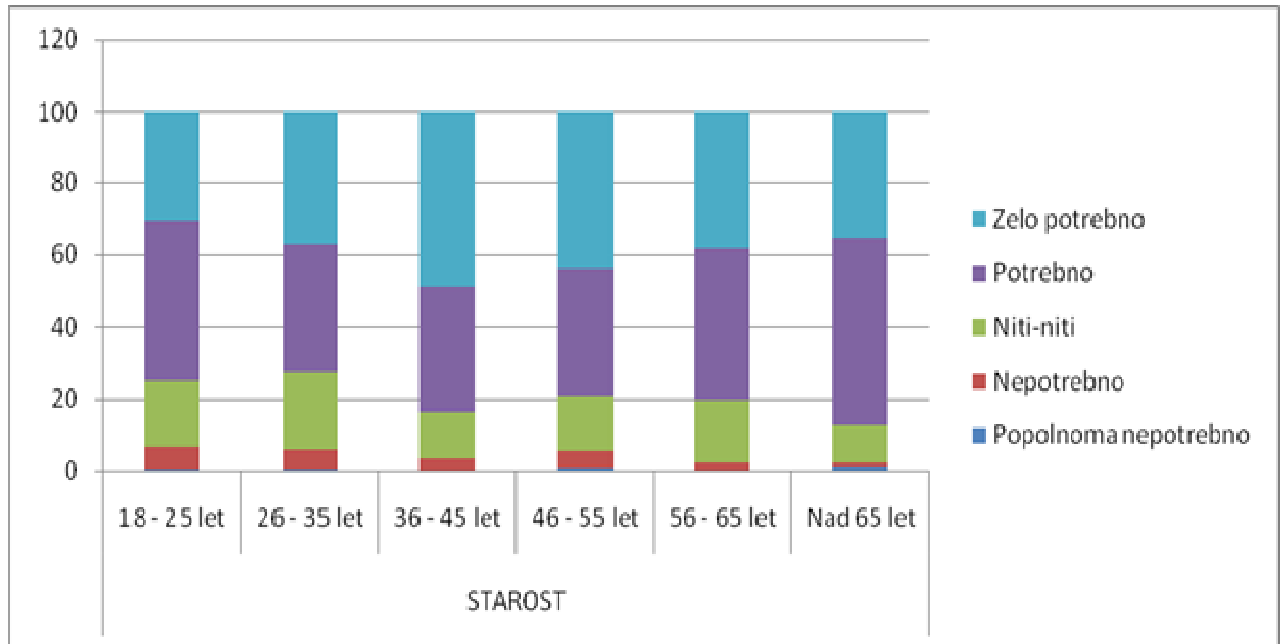
2008



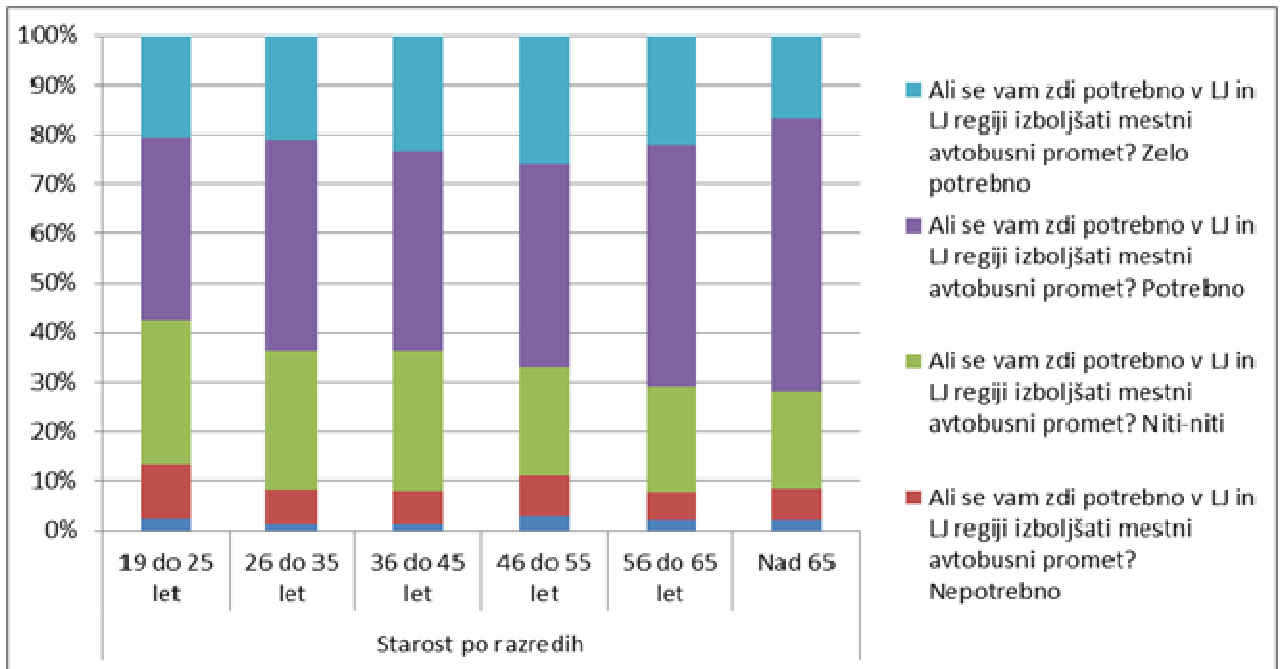
2012



2008



2012



## 5.7 UKREP 8.5 – E-TICKETING AND FARE INTEGRATION

<b>1.</b>	<b>Naslov ukrepa:</b>	<b>8.5 – E-ticketing and fare integration</b>
<b>2.</b>	<b>Ključne teme, problematike ukrepa, ki so vezane na teme iz vprašalnika:</b>	Integracija sistemov železnice in mestnega prometa, enotna vozovnica na sodobnem mediju – npr. v obliki brezkontaktna čip kartice za enkratno uporabo in terminske vozovnice, zadovoljstvo uporabnikov JP in modal split oz. kakšne vrste prevoza uporabljajo za različne namene
<b>3.</b>	<b>Spremenljivke oz. vprašanja iz vprašalnika javnomnenjske raziskave, ki so neposredno povezane z ukrepom in jih želite podrobno analizirati</b>	1.2. Kako pogosto uporabljate javni prevoz? 1.5. Zadovoljstvo (oz. kakovost) s posameznimi vrstami JP 2.0 Kateri način prevoza običajno izberete za opravljanje posameznih aktivnosti? 2.1 Kakšno prevozno sredstvo običajno uporabljate za prihod na delo (v šolo)? 4.1 Katero od navedenih oblik enotne vozovnice bi najpogosteje uporabljali?
<b>4.</b>	<b>Prosimo opišite kakšno obliko analize želite oz. na kakšen način želite analizirati izbrane spremenljivke</b>	Poleg osnovnih interpretacij posameznih vprašanj (glej točko 3), bi potrebovali tudi: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vse zgoraj naštetu ločeno za prebivalce v MOL in regiji;</li> <li>– kako oddaljenostjo bivališča in mesta zaposlitve ter pogostost uporabe vpliva na zadovoljstvo s storitvijo, izbiro sredstva, vrsto/obliko enotne vozovnice (npr. ali ocenjujejo posamezno vrsto JP različno tisti, ki so redni uporabniki, od tistih, ki so uporabili JP le občasno,...)</li> <li>– Katero obliko enotne vozovnice bi uporabljali: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ uporabniki, neuporabniki JP,</li> <li>○ tisti, ki so ocenili prodajo vozovnic s slabšimi/boljšimi ocenami</li> <li>○ tisti, ki se vozijo na delo z avtom, avtobusom, vlakom</li> </ul> </li> <li>– izračun povprečne ocene kakovosti storitve posameznih elementov (prodaja vozovnic, osebje, prevozna storitev), ločeno za vse vrste JP</li> </ul>
<b>5.</b>	<b>Katere so ciljne skupine, ki jih želite analizirati</b>	Aktivno prebivalstvo, mladi, upokojeanci, uporabniki avtomobilov, uporabniki JP,

<b>6.</b>	<b>Ostale pripombe, sugestije glede analize podatkov za potrebe ukrepa</b>	
-----------	--	--

### Teme pod točko 3

#### 1.2

	vsak dan	nekajkrat tedensko	nekajkrat mesečno	nekajkrat leto	na ne uporabljam
1 - mestni avtobus 2008	14,5	17,6	23,4	28,8	15,7
2012	14,1	18,1	25,5	26,0	16,2
2 – vlak 2008	1,6	2,1	7,1	35,5	53,6
2012	1,2	2,1	7,5	32,6	56,5
3 – medkrajevni (primestni) avtobus 2008	0,4	1,7	4,4	27,0	66,5
2012	1,0	2,6	5,3	22,9	68,1
4 – taksi 2008	0,3	2,6	17,6	49,2	30,3
2012	0,2	4,5	21,8	46,0	27,6

2008 in 2012: Iz zgornje tabele za vprašanje 1.2 lahko razberemo, da se med anketirano populacijo tako v letu 2008 kot 2012 sistem javnega potniškega prometa primarno uporablja za vožnjo v ožjem ljubljanskem območju. Pri tem je mišljeno predvsem območje, ki ga pokriva LPP ter območje v katerem je vožnja s taksijem še ekonomična oz. razdalje še niso tako velike. Slednjega se najpogosteje rabi nekajkrat mesečno, se pravi ob izjemnih oz. nerutiniziranih priložnostih, ki so verjetno pogosto locirane v času, ko LPP ne funkcionira (predvsem v poznih nočnih urah) ter na območjih, ki niso dobro pokrita z javnim potniškim prometom oz. mreža in vozni intervali niso tako pogosti.

#### 1.5

2008 in 2012: Vlak ter medkrajevni avtobus sta rabljena še precej redkeje, kar je še bolj očitno, če iz anketirane populacije izvzamemo primestna območja (Kamnik, Domžale, Trzin). Iz ocene zadovoljstva pri vprašanju 1.5 je kot najslabše ocenjeni element storitve navedena cena vozovnice, ki je med vsemi elementi zadovoljstva ne glede na vrsto javnega potniškega prometa najslabše ocenjena, zlasti pa v letu 2012. Pri primestnem avtobusu sicer izstopata še hitrost in vozni red, ki sta tudi pri obeh ostalih oblikah javnega potniškega prometa razmeroma visoko uvrščena glede na negativne ocene. Generalno so cena vozovnic, hitrost ter vozni red najslabše ocenjeni elementi pri vlaku in primestnem avtobusu, pri LPP pa se tem kot dokaj izrazit element v letu 2008 pridružuje še problem točnosti ter videza in čistoče. Z generalnega vidika se je pozicija LPP v letu 2012 na večini področij (razen cene) rahlo popravila, še posebej pa na področju percepcije točnosti in način nakupa (kartica Urbana).

Med pozitivno ocenjenimi elementi izstopa osebje pri vseh vrstah prevoza, pri LPP kot pozitiven element izstop tudi hitrost nakupa vozovnic ter pri vlaku točnost; za primestni avtobus nobena izmed storitev posebej ne izstopa, delež anketirancev, ki ne uporabljajo medkrajevnega (primestnega) avtobusa je razmeroma velik (v letu 2012 kar 61,9% vseh anketirancev).

Razlike v ocenjevanju posameznih vrst javnega potniškega prometa se med prebivalci MOL in izven MOL v primeru LPP (mestnega avtobusa) kažejo v občutno manjšem zadovoljstvu oz. generalno nekoliko nižjim vrednotenjem vseh aspektov storitev mestnega avtobusa (npr. videz in čistoča, udobje ipd.) tako v letu 2008 kot tudi 2012. Razlike v ocenah storitev se npr.



lepo kažejo tudi pri ceni vozovnice ter pri prevoznih storitvah; vse to prebivalci okoliških občin vrednotijo občutno slabše.

## 2.0

	avtobus	taksi	avtomobil	vlak	kolo	peš	ne opravljam te aktivnosti
1 - obisk starega mestnega jedra Ljubljane	20,8	1,2	14,1	1,0	13,5	47,8	1,7
2012	17,9	1,7	10,6	1,2	19,9	46,5	2,3
2 - nakupovanje v mestnem središču	22,9	0,7	20,2	0,2	11,5	36,3	8,3
2012	23,6	0,8	17,1	0,4	15,3	33,4	9,3
3 - nakupovanje v nakupovalnih središčih na obrobju mesta	13,8	0,6	74,3	0,3	3,2	1,8	6,0
2012	17,6	1,2	70,3	0,6	3,8	2,2	4,4
4 - obiskovanje mestnih parkov in zelenih površin	7,0	0	17,6	0,4	15,9	51,3	7,9
2012	8,8	0	13,8	0,8	21,6	47,7	7,3
5 - uporaba športnih površin v Ljubljani	6,5	0,3	26,1	0,3	15,3	23,5	28,0
2012	6,5	0,3	19,7	0,4	20,5	25,1	27,5
6 - opravitve v uradih, pri zdravniku ipd.	27,6	4,4	34,6	0,9	10,4	20,1	2,0
2012	27,7	3,4	34,0	1,1	15,7	15,7	2,4
7 - obiskovanje prijateljev	16,6	1,9	57,3	0,3	10,3	11,9	1,7
2012	15,5	1,9	52,3	0,9	14,7	12,6	2,1

2008 in 2012: Odgovori na to vprašanje kažejo, da je avtomobil načeloma najpogosteje rabljena oblika prevoza za večino od navedenih aktivnosti; izstopajo le obisk ter nakupovanje v starem mestnem jedru in obiskovanje mestnih zelenih površin. Kljub temu je potrebno opozoriti, da določen, dokaj velik delež ljudi tudi za opravljanje teh aktivnosti uporablja avtomobil. Opaznejša vloga avtobusa izstopa le pri »opravitvah v uradih, pri zdravniku«, kjer mestna gneča ter parkirne zagate očitno odtehtajo sicer preferirano avtomobilsko mobilnost.

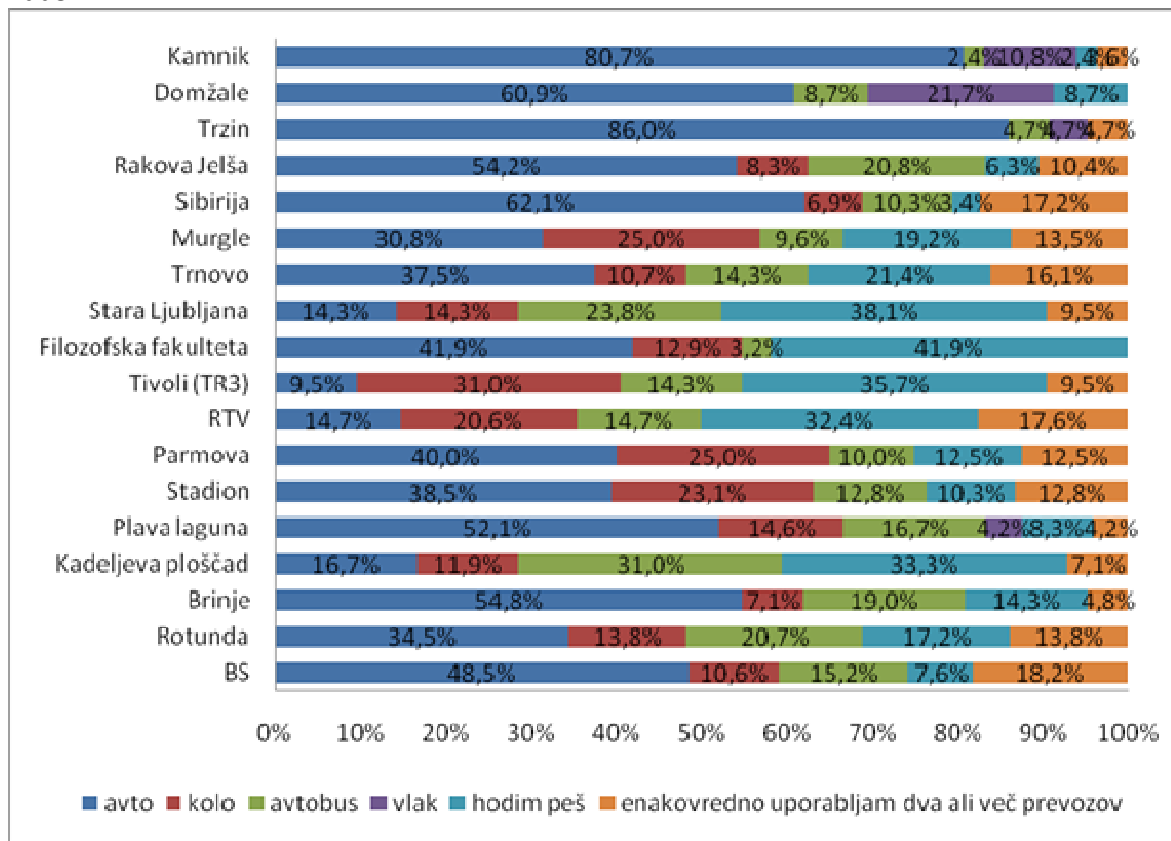
Če vprašanje preverimo glede na prebivalce MOL in te izven, so rezultati pričakovano enoznačni – slaba polovica anketirancev za večino navedenih aktivnosti uporablja avtomobil. V tem pogledu še posebej izstopa nakupovanje na obrobju mesta ter obiskovanje prijateljev; tu je raba avtomobila nekaj več kot 80 odstotna (glej tudi prvi del poročila, ki se nanaša na vprašanje 2.0)

## 2.1

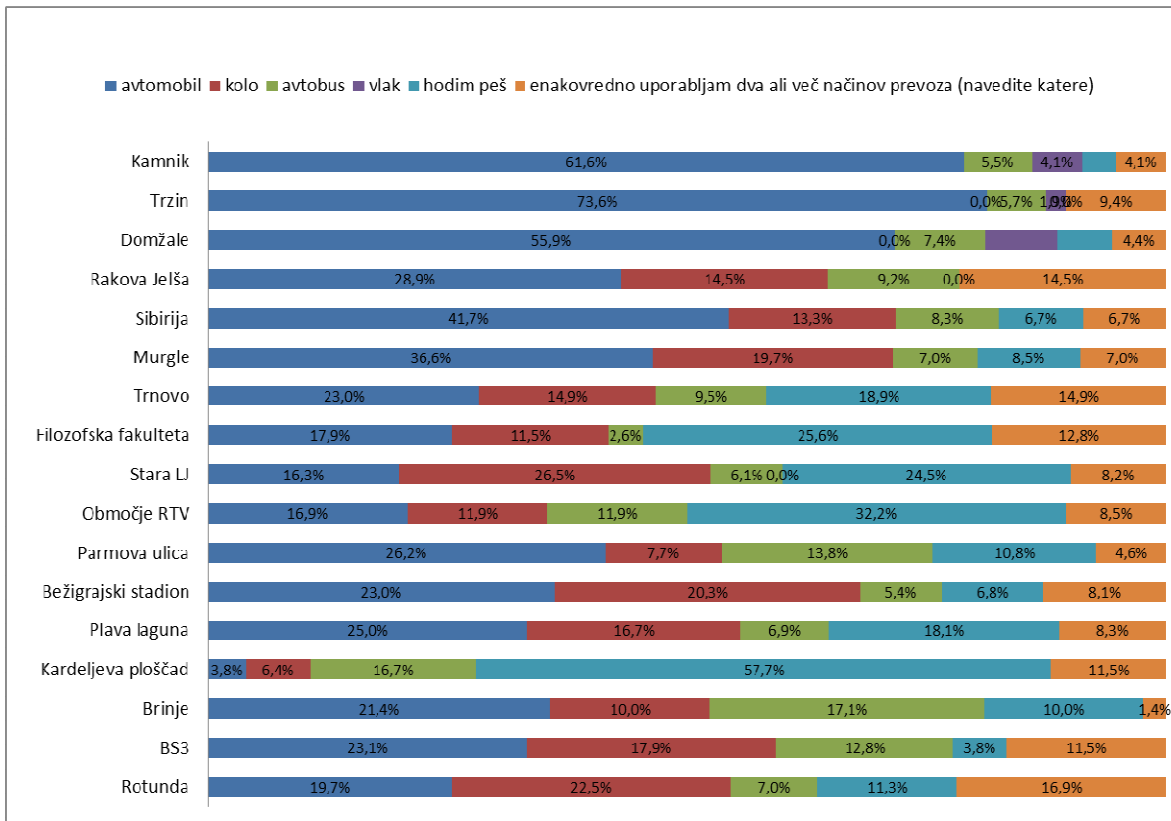
2008 in 2012: Za prihod na delovno mesto (v šolo) se najpogosteje uporablja avtomobil (33,2% (2008) in 29,8% (2012)), sledijo pešačenje s približno 10% (2008) oz. 15,1% (2012) anketirancev, avtobus ter kolo. Če izvzamemo skupine anketirancev, ki ne hodijo na delo (v šolo) ter zanemarljivo redke uporabnike motorjev ter taxi-jev, je slika za primestne občine in MOL nekoliko drugačna. Avto najpogosteje rabijo prebivalci Trzina (73,6%), Kamnika (61,6%) in Domžal (55,9%), nato pa sledijo območja z bistveno nižjo rabo avtomobila. Gre za območja (BS, Plava laguna, Brinje, Parmova), kjer je sorazmerno močno prisotna raba avtomobila in predstavljajo nekakšna »vmesna« do mestnega središča Ljubljane – npr. RTV, Stara Ljubljana in TR3, kjer je raba avtomobila prej izjema kot pravilo, in kjer ima prednost pešačenje, kmalu za njim pa sta priljubljeni prevoznih sredstvi še avtobus in kolo (glej graf 1).

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

2008



2012

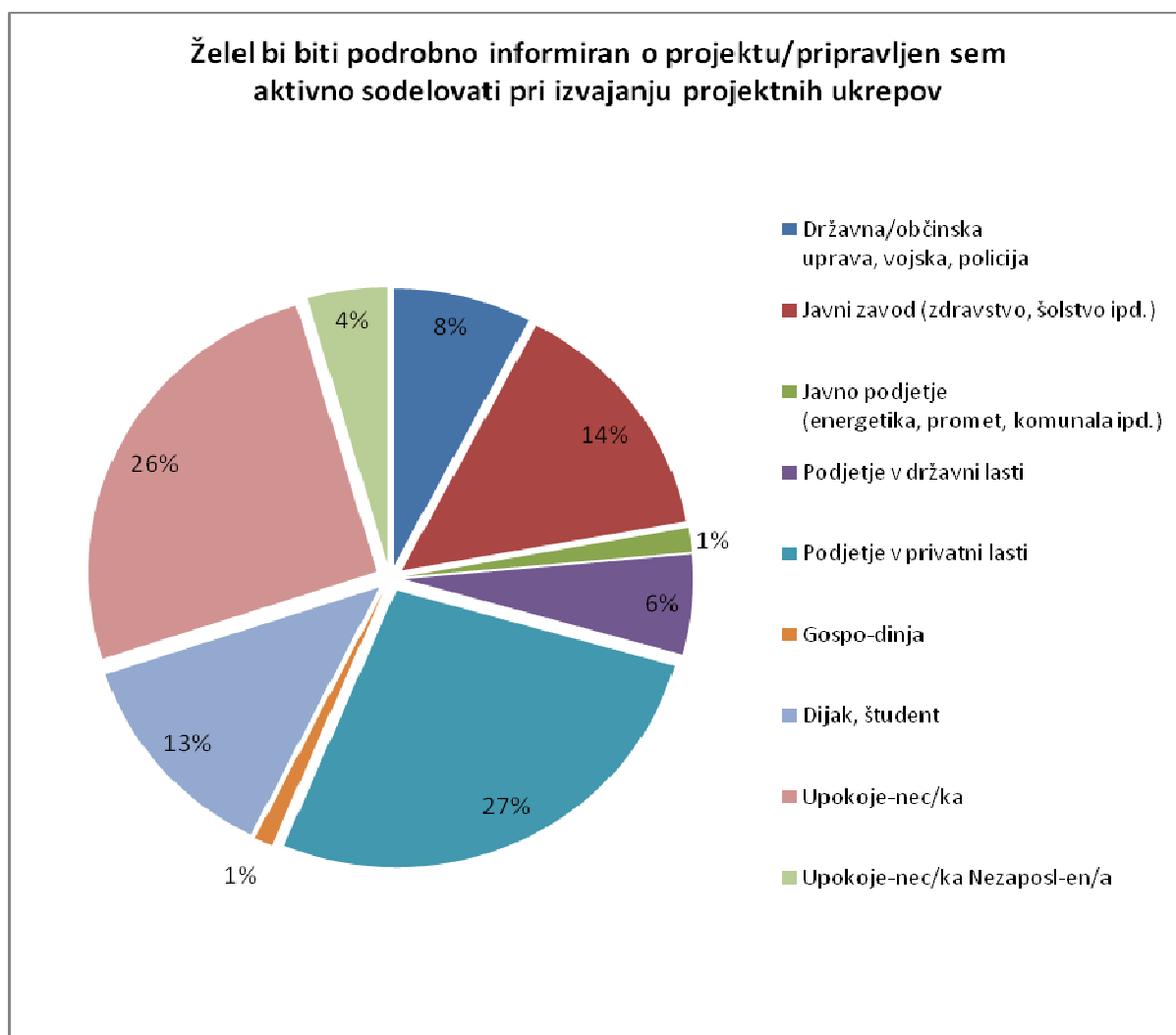


**5.8 WP 13 – DISSEMINATION, CITIZENS'S ENGAGEMENT**

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

<b>SKUPINI:</b> <b>Želel bi biti podrobno informiran o projektu/pripravljen sem aktivno sodelovati pri izvajanju projektnih ukrepov</b>								
Državna/ občinska uprava, vojska, policija	Javni zavod (zdravstvo , šolstvo ipd.)	Javno podjetje (energetika, promet, komunala ipd.)	Podjetje v državni lasti	Podjetje v privatni lasti	Gospo- dinja	Dijak, študent	Upokoje- nec/ka	Nezaposl- en/a
7,7%	14,4%	1,4%	5,8%	26,9%	1,0%	12,5%	25,5%	4,5%

2008



\*vprašanje je bilo postavljeno le v anketi iz leta 2008

2008: Približno četrtnina vseh anketirancev je izrazila mnenje da bi želela biti podrobneje informirana o projektu ali pa bila pripravljena aktivno sodelovati pri izvajanju projektnih ukrepov. V teh dveh skupinah anketirancev prevladujejo predvsem zaposleni v zasebnem sektorju, teh je 32,7% (če združimo kategoriji podjetje v privatni lasti in podjetje v državni lasti), medtem ko je delež anketirancev iz javnega sektorja 23,5% manjši (kategorije: Državna uprava, Javni zavodi, Javno podjetje). Največji delež anketirancev, ki bi bili radi informirani

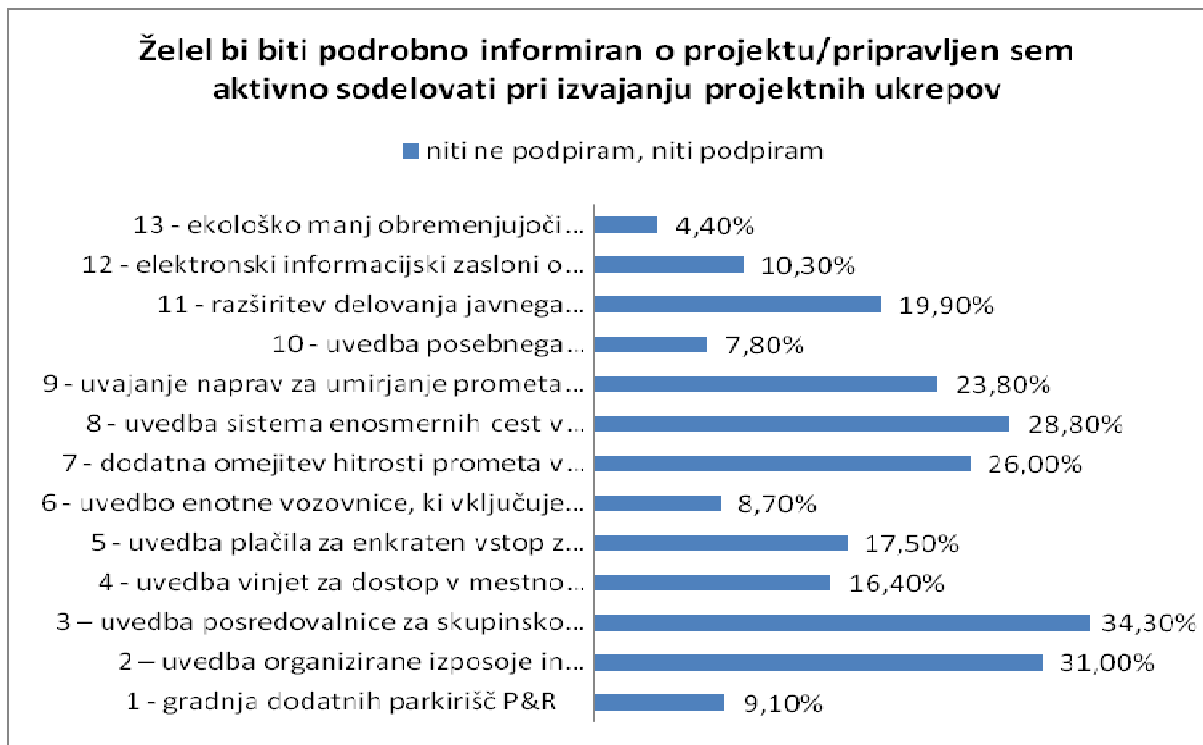
ali sodelovali pri projektu izhaja iz kategorij civilne sfere (skupaj 43,5%) in združuje kategorije: gospodinja, dijak/študent, upokojenec(ka), nezaposlen(a).

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

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

\*vprašanje je bilo postavljeno le v anketi iz leta 2008

2008: Pregled mnenj anketirancev, ki bi radi bili podrobno informirani ali sodelovali pri projektu, glede izvajanja posameznih ukrepov kažejo, da je ta skupina dokaj generalno dobro obveščena o poteku posameznih ukrepov. Kljub temu lahko sklepamo, da tudi v tej skupini obstaja pomanjkanje informacij o izvajanju posameznih ukrepov, kar lahko pojasnujemo predvsem z odgovori v kategoriji niti-niti, kjer je ta skupina anketirancev precej neodločena. Kategorija niti-niti pri posameznih ukrepih predstavlja največji delež anketirancev. Z dodatnih informiranjem ali vključevanjem teh skupin, ki so pokazale interes za projekt, bi morda lahko spremenili njihov odnos do navedenih ukrepov in izboljšali splošno podporo projektu.



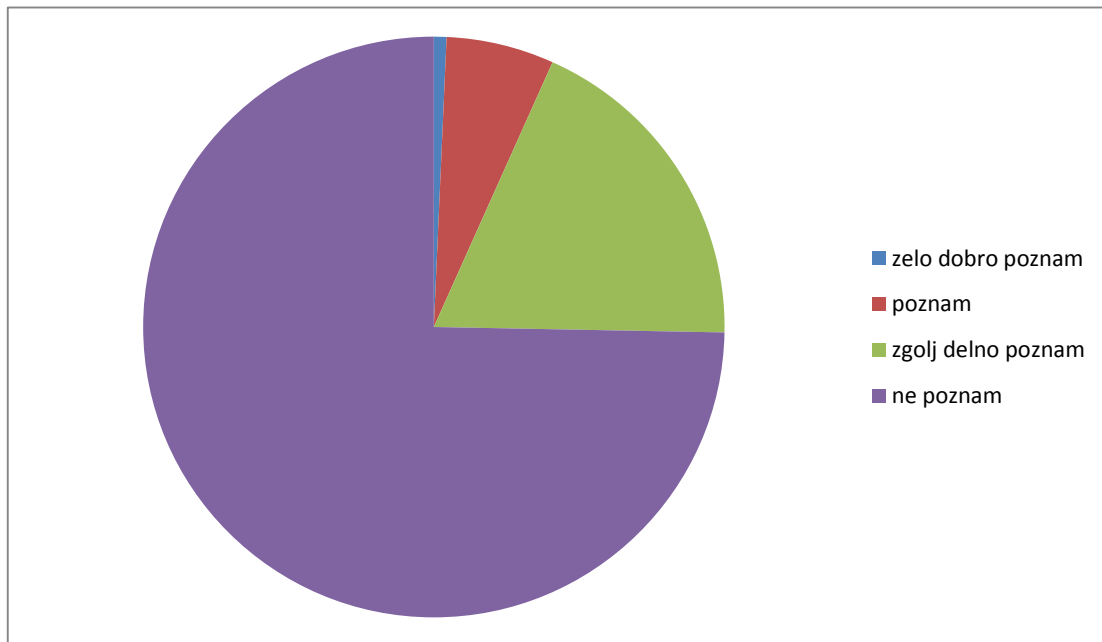
\*vprašanje je bilo postavljeno le v anketi iz leta 2008

2008: Veliko neodločenost kaže skupina anketirancev pri vprašanju 2 – uvedba organizirane izposoje in souporabe avtomobilov za krajši čas (t.i. *Car Sharing*), 3 – uvedba posredovalnice za skupinsko uporabo avtomobila, npr. za prevoz na delo (t.i. *Car Pooling*), kar lahko delno pojasnujemo s pomanjkanjem informacij o navedenih konceptih, ki v Ljubljani še niso bili uporabljeni oz. niso nikoli popolnoma »zaživel«. Podobna je situacija v primeru vprašanja 8 - uvedba sistema enosmernih cest v mestnem središču, kjer pa anketirance za razliko od prejšnjih dveh vprašanj zanima predvsem bolj podrobna razdelava koncepta oz. predstavitev nove mreže sistema enosmernih ulic in kaj to pomeni za njihovo mobilnost v mestu. Anketiranci, ki radi bili informirani ali sodelovali v okviru projekta, so dokaj neodločeni tudi v primeru ukrepov 7 - dodatna omejitve hitrosti prometa v določenih conah (npr. na 30 km na uro) in 9 - uvajanje naprav za umirjanje prometa (t.i. »ležeči policaji«), vendar teh deležev ne moremo pojasnjevati s pomanjkanjem informacij o uvajanju navedenih infrastruktur. Neodločenost glede teh ukrepov lahko pojasnujemo z učinkovitostjo teh infrastruktur, ki so povezane z določeno mero sankcioniranja pri uporabi avtomobila (denarne kazni, poškodba avtomobila). Kljub temu, da navedene infrastrukture umirjajo promet in povečujejo varnost na cestišču, pa zmanjšujejo tudi pretočnost prometa, kar anketirancem v tej skupini prinaša

»mešane občutke« glede uvajanja teh infrastruktur. Prav zaradi neodločenosti teh skupin bi morda bilo potrebno še bolj poudariti pozitivne vidike uvajanja teh infrastruktur z namenom preusmerjanja javnega mnenja v prid tem ukrepom.

2012

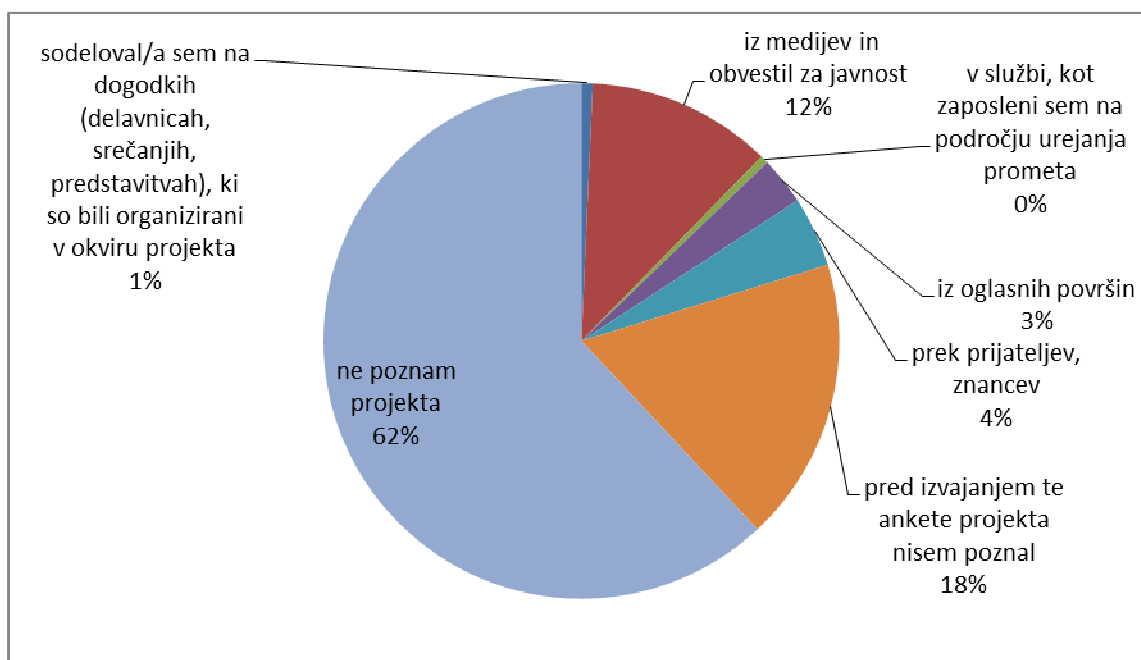
**ZANIMA NAS KAKO DOBRO POZNATE PROJEKT CIVITAS ELAN IN NJEGOVE VSEBINE?**



\*vprašanje je bilo postavljeno le v anketi iz leta 2012

2012

**ZANIMA NAS, KJE STE IZVEDELI ZA PROJEKT CIVITAS ELAN IN NJEGOVE VSEBINE?**



\*vprašanje je bilo postavljeno le v anketi iz leta 2012

2012: V letu 2012 smo zaradi implementacije »Individualizirane mobilnostne kampanje« zamenjali vprašanja povezana z vključevanjem deležnikov v projekt CIVITAS Elan in postavili nova vprašanja povezana z poznavanjem projekta CIVITAS Elan po preteku več kot triletnega obdobja izvajanja projekta. Rezultati kažejo relativno slabo razpoznavnost projekta, saj kar 74,7% anketirancev projekta ne pozna ali zgolj delno pozna (18,6%). Pri tem velja omeniti tudi podatek, ki kaže da je pred izvajanjem ankete, projekta ni poznalo 18% anketirancev. To pomeni, da je sama anketa v obeh časovnih točkah delno pripomogla k večji prepoznavnosti projekta in pri tem vključila približno 420 anketirancev, ki predhodno niso poznali projekta.



## **6 POTENCIALI RAZVOJA PROMETNE UREDITVE V LJUBLJANI – »SCENARIJI ALTERNATIVNE UREDITVE JAVNEGA PROMETA«**

### **6.1 VLOGA IN POMEN »SCENARISTIK« PRI NAČRTOVANJU PROMETNIH UREDITVE**

Na podlagi večplastnih analiz percepcije anketirancev iz raziskav v letih 2008 in 2012, lahko določimo specifične značilnosti oz. posebnosti prometne ureditve v Ljubljani in Ljubljanski regiji. Primerjava podatkov v dveh časovnih točkah nam omogoča tudi zaznavanje trendov v prometni ureditvi tj. kako anketiranci zaznavajo spreminjaje specifičnih značilnosti prometne ureditve glede na daljše časovno obdobje. S tega vidika lahko na podlagi obstoječih podatkov izoblikujemo različne možnosti nadaljnega razvoja prometne ureditve v Ljubljani in Ljubljanski regiji. Pri tem se opiramo na t.i. scenaristično metodo, ki ima nekatere pomembne značilnosti, ki jih ne najdemo pri drugih pristopih v analizi podatkov. Izdelava scenarijev namreč vključuje tudi kvalitativne, t.j. težko merljive ali povsem nemerljive razsežnosti. V kvantitativne modele namreč nikakor ni mogoče vgraditi zadostno število spremenljivk, ki bi lahko pokrile vse razsežnosti problematike. Predvsem pa nemerljive spremenljivke in kvantitativno nezaznavni elementni iz takšnega modela lahko preprosto izpadejo, kar zmanjšanja zmožnosti predvidevanja različnih razvojnih smernic. Ena glavnih značilnosti konstrukcije scenarijev je torej, da omogočajo, sicer poenostavljeno, vendar še vedno celovitejšo ponazoritev temeljnih razvojnih trendov in bodočih stanj v odnosu na modele, ki temeljijo zgolj na natančnosti kvantitativnih meritev. V konkretnem primeru je temeljni namen scenaristične simulacije pridobiti kar najbolj verodostojna predvidevanja o nadaljnjem razvoju prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji.

Za postmoderne družbe pogosto velja ugotovitev, da se nahajajo v razmerah relativne ekonomske in socialne nestabilnosti ali t.i. »rizični družbi« (Beck, 1992) za katero deterministične napovedi prihodnosti niso prav smiselne. V tem kontekstu so primernejše »variantne konstrukcije prihodnjega (prostorskega) razvoja« (Kos, 2002). Načrtovalsko zmedenost oz. »praznino« o kateri govorijo nekateri prometni strokovnjaki je zato smiselno zapolniti s konstrukcijo razvojnih scenarijev. Razvojne scenaristične variante preverjene v interdisciplinarnem presojevalnem postopku, omogočajo interpenetracijo pogledov in zamisli, kar potencialno lahko privede do visoke stopnje strokovnega soglasja o razvojnih variantah in potrebnih ukrepih za njihovo uresničitev (ibid.).

Prostorska mobilnost (dnevna ali selitvena) predstavlja enega najpomembnejših prostorskih procesov in je v veliki meri odvisna od zmožnosti prometnih infrastruktur in tehnologij. Tem dejavnikom pa je treba dodati tudi druge dejavnike, ki lahko igrajo enako pomembno vlogo. Dejavniki kot so npr. zaposlitvene možnosti, bivanjske oz. stanovanjske preference prebivalstva, socialne mreže in prostorsko vezan socialni kapital, lahko močno določajo prostorsko ne/gibljivost prebivalstva, vplivajo pa tudi na razvojne gospodarske iniciative na lokalni oz. regionalni ravni. Ker paradigma trajnostnega razvoja predpostavlja uravnoveženost oz. sinergijo večine ključnih razvojnih razsežnosti, to pomeni, da je treba različne dejavnike, ki lahko vplivajo na mobilnosti obravnavati v medsebojni soodvisnosti. To seveda zvišuje zahtevnost izdelave razvojnih scenarijev, ker je treba razvojne variante preverjati glede na medsebojno povezanost vseh razvojnih elementov.

Scenaristična metoda predpostavlja konstrukcijo logične in prepričljive slike: a) dane situacije in b) verjetnega bodočega stanja. Metoda se je razvila kot reakcija na tehnike, ki temeljijo predvsem na ekstrapolaciji trendov nekaterih temeljnih družbenih pojavov, navadno

ekonomskih. Cilj scenarijske metode je predstavitev in razumevanje bodočega razvoja in pritegnitev pozornosti na dolgoročne posledice današnjih odločitev glede ureditve prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji. Scenariji so torej »poskusi, da z analizo sedanjih dogodkov prikazujemo podobe prihodnosti na temelju impliciranih ali ekspliciranih teoretskih modelov, ideoloških usmeritev ali - največkrat – obojih« (Kos, 2002).

Ob tem je potrebno opozoriti, da konstrukcija scenarijev zahteva določeno mero »transdisciplinarnosti«, saj so scenariji oblikovani kot sintezne zgodbe. Pri tem neizbežno naletimo na »disciplinarne« omejitve in seveda tudi na možnost prevlade posameznih disciplin. Kljub temu je scenarijska metoda primerna za prometne projekcije, ki jih nikakor ni mogoče reducirati na ozko sektorsko dimenzijo. V neuradnih in neformalnih postopkih je predvidevanje prihodnosti v obliki bolj ali manj razdelanih scenarijev zelo prisotna metoda. Redkeje pa ta predvidevanja dobijo pisno ali celo formalizirano obliko. Mnogi domnevajo, da je ta metoda preveč oddaljena od »objektivizacije«, in da gre pretežno za zgolj ilustrativno pisanje, ki nima prave povezave z realnim stanjem (ibid.). Predstave o tem, kakšna naj bi bila prihodnja družba res segajo od povsem neuresničljivih utopij do pragmatično konformističnih ugotovitev, realnost pa je največkrat naključni rezultat dinamike želja, potreb in možnosti.

## **6.2 ORIS OBSTOJEČIH TRENDOV V PROMETNI UREDITVI LJUBLJANE IN LJUBLJANSKI REGIJI**

Povečevanje prostorske mobilnosti je pomembna značilnost družbeno-ekonomskega razvoja Ljubljane kot ključne vozliščne točke Slovenije v obdobju po 1991. Razvoj enostranskega, t.j. avtomobilcentričnega prometnega sistema prispeva k povečevanju ključnega prostorskega problema v Sloveniji, ki ga lahko opišemo kot preveč dekoncentrirani, razpršeni poselitvi, ki ima sinergetsko negativne prometne, ekonomske, socialne in okoljske posledice. Nastajajoča »avtomobiličnost« slovenske družbe je tako izrazit trend, da ga verjetno z nikakršno interno politiko ni mogoče korenito spremeniti. Verjetno pa je predvidevanje, da bodo na razvoj prostorske mobilnosti v doledni prihodnosti vedno močnejše posegali »eksogeni dejavniki«. V mislih imamo seveda predvsem gibanje cen energije in morebitne tehnološke novosti ter infrastrukturne izboljšave. Lahko se torej zgodi, da se bo obstoječi trend večanja dnevnih gravitacijskih razdalj na območju Ljubljane in Ljubljanske regije ponovno obrnil in da se bo zaradi istih razlogov ponovno okrepila vloga kolektivnih (javnih ali zasebnih) in alternativnih individualnih (kolo) prevoznih sredstev. Oboje bi v tem primeru sorazmerno okrepilo prostorsko koncentracijo. Po drugi strani pa se v informacijski družbi zaradi ponovnega združevanja delovnega in bivalnega okolja sočasno zmanjšuje tudi potreba po množični delovni dnevni mobilnosti. Skratka, obstaja množica dejavnikov ki bi lahko vplivali na prihodnjo prometno ureditev v Ljubljani. V nadaljevanju bomo nekatere izmed njih skušali zajeti na podlagi primerjave obstoječih raziskovalnih podatkov iz dveh časovnih točk (2008 in 2012) in jih predstaviti v obliki prometno razvojnih trendov.

**LEGENDA – intenzivnost (jakost)  
prisotnosti trenda\***

- +++ izredno prisoten trend
- ++ prisoten trend
- + opažen, a šibko prisoten trend

\*noben izmed navedenih trendov ne dosega izredne intenzivitete v smislu jasno izraženih stališč anketirancev, ki bi kazala izredno močno orientacijo k omenjenim spremembam. Kljub temu smo v tabeli postavili mersko lestvico s katero označujemo predvsem jasno intenzivnato prisotnosti trenda v anketnih raziskavah in njegovem vplivu na interpretacijo podatkov

Tabela opaženih trendov na podlagi primerjalne analize 2008 in 2012

<b><u>Opažen trend</u></b>	<b>Intenzivnost prisotnosti trenda glede na dostopne podatke*</b>	<b>Primerjalna analiza podatkov 2008 in 2012, ki kažejo na prisotnost trenda</b>	<b>Priporočila za nadaljnje ukrepe</b>
Povečevanje pomena kolesarstva	+++	<ul style="list-style-type: none"> <li>- rahlo povečevanje števila kolesarjev</li> <li>- močna problematizacija pogojev za kolesarjenje med anketiranci</li> <li>- pozitivno vrednotenje sistema BicikeLJ</li> <li>- velik vpliv letnega časa na intenzivnost kolesarjenja, a vendar se jasno kaže pomen in moč trenda</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- anketiranci izražajo močno potrebo po izboljševanju kolesarske infrastrukture (kolesarske poti, kolesarnice, varovanje, signalizacija, intermodalnost ipd.)</li> <li>- nadgradnja mreže in boljša disperzija točk sistema BicikeLJ po mestu</li> </ul>
Občutljivost anketirancev do povečevanja ekonomskih stroškov	+++	<ul style="list-style-type: none"> <li>- odklonilno mnenje do zgoščevalne takse</li> <li>- odklonilno mnenje do povečevanja cen vozovnic</li> <li>- odklonilno mnenje do investicij v večje infrastrukturne projekte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- izredna občutljivost pri uvajanju novih oblik »taksacije« in jasna razpoznavnost strukture vlaganja sredstev (jasni parametri monitoringa), ki so pridobljena iz taksacij</li> <li>- zaradi nizke stopnje zaupanja anketirancev v politične strukture bi bilo potrebno zagotoviti večjo stopnjo inkluzivnosti (vključevanja) različnih deležnikov (civilna družba, privatni akterji, lokalne skupnosti ipd.)</li> </ul>

CIVITAS Elan – measure 4.1

<p>Spremembe »modal split« v smeri povečevanja LPP in uporabnikov kolesa</p>	<p>+</p>	<p>- primerjava podatkov 2008 in 2012 pri več vprašanjih kaže rahlo povečevanje uporabnikov kolesarjenja</p>	<p>- anketiranci sicer ne podpirajo vlaganja v večje infrastrukturne projekte, izjema v tem kontekstu pa je vlaganje v kolesarsko infrastrukturo - izboljšanje medijske podprtih reprezentacij kolesarjenja in različnih oblik individualiziranih mobilnostnih kampanj (IMMC) v večjem obsegu</p>
<p>Zadovoljstvo obstoječih uporabnikov z LPP</p>	<p>+</p>	<p>- rahlo povečevanje zadovoljstva z LPP pri večini storitev (točnost, Urbana, prikazovalniki, urejenost ipd.) - precejšnje izboljšanje percepcije točnosti LPP med anketiranci zaradi prikazovalnikov prihoda avtobusov - nezadovoljstvo uporabnikov LPP glede cene storitev</p>	<p>- ključni problem sistema LPP je 1. časovna poraba oz. trajanje vožnje LPP v prometnih konicah, šele na 2. mestu pa je cena storitev. Izboljšanje pretočnosti (npr. z rumenimi pasovi) tako predstavlja ključni izziv nadgradnji sistema LPP.</p>
<p>Visoka prisotnost avtomobilije</p>	<p>+++</p>	<p>- močna prisotna percepcija zastojev in gneče - opaža se pomanjkanje parkirišč - visoka intenzivnost individualnih oz. samostojnih voženj z avtomobilom - visoko število avtomobilov po gospodinjstvih - anketiranci zunaj območja MOL so uporabi avtomobila naklonjeni v večji meri kot prebivalci MOL - tudi delodajalci podpirajo obstoječo avtomobilizacijo z zagotavljanjem parkirnih prostorov zaposlenih - opravila kot je npr. nakupovanje, so v veliki meri vezana na uporabo avtomobilskega prevoza</p>	<p>- uporaba avtomobila je močno »zakoreninjena« med določenim segmentom prebivalstva oz. temelji na utrjenem vrednotnem sistemu, kjer avtomobil zaseda pomembno vlogo. Isti anketiranci kažejo tudi slabo receptivnost za okoljska vprašanja, kar kaže na to da zgolj »mehke« oblike prepričevanja v kombinaciji z vzpodbudami, ponudbo alternativnih oblik mobilnosti ne bodo zagotavljale zmanjšanja uporabe avtomobila. Pojavlja se vprašanje implementacije bolj »trdih«, restriktivnih ukrepov, ki se jih kombinira z ustrezno ponudbo alternativnih prevoznih sredstev.</p>

CIVITAS Elan – measure 4.1

<p>Povečanje pripravljenosti na (časovno, prostorsko) daljše dnevne delovne migracije</p>	<p>++</p>	<p>- primerjava podatkov 2008 in 2012 kaže povečanje pripravljenosti prostorsko in časovno daljših dnevnih delovnih migracij - pripravljenost se povečuje skladno z možnostjo povečevanja službenih prihodkov</p>	<p>- možnost implementacije inovacij na področju mobilnosti, ki v Sloveniji še niso tako prisotne – zlasti »car-sharing« in »car-pooling«, ki sta za določen segment anketirancev še dokaj neprepoznana koncepta. Z povečevanjem stroškov dnevnega migriranja utegnejo navedeni koncepti močno pridobiti na pomenu - spodbujanje kombiniranja različnih prevoznih sredstev (prestopanja, intermodalnost)</p>
<p>Načelna podpora uvajanju rumenih pasov</p>	<p>+</p>	<p>- načelna oz. deklarirana podpora uvajanju rumenih pasov je opazna pri več vprašanih, kontrolna vprašanja pa razkrivajo tudi določen segment uporabnikov (približno ena tretjina), ki so ukrepu izrazito nenaklonjeni</p>	<p>- ukrepi kot je uvajanje rumenih pasov so zelo občutljive tematike v kontekstu slovenske družbe, ki je izrazito avtomobilna. V tem pogledu je priporočljivo ob uvajanju rumenih pasov implementirati tudi obsežno akcijo vključevanja, obveščanja, izobraževanja, informiranja javnosti (individualizirane mobilnostne kampanje, medijske reprezentacije, akademski, strokovni diskurzi ipd.) glede posegov v njihovo vsakdanje življenje z namenom predhodne priprave populacije na pomembne spremembe</p>
<p>Načelna podpora CIVITAS Elan ukrepom</p>	<p>++</p>	<p>- anketiranci načeloma visoko podpirajo večino ukrepov CIVITAS Elan - kontrolna vprašanja kažejo da se naklonjenost ukrepom zmanjšuje skladno s povečevanjem možnosti implementacije restriktivnih - »trdih« ukrepov</p>	<p>- problem načelne oz. deklarirane podpore kaže na problematiko vrednotnih sistemov populacije, ki temeljijo na avtomobiliji in posledično v realnosti zavirajo možnosti implementacije ukrepov trajnostne mobilnosti.</p>

CIVITAS Elan – measure 4.1

			Vrednotni sistem je mogoče spreminjati prek bolj intenzivnih izobraževalnih procesov za različne starostne kategorije in z različnimi oblikami vključevanja posameznikov v procese prostorskega oz. prometnega načrtovanja
Podpora uvajanju sistemov Park & Ride	++	<ul style="list-style-type: none"> <li>- anketiranci izražajo visoko podpora uvajanju P&amp;R</li> <li>- opazna je nizka raba P&amp;R, ki so izven ključnih linij LPP oz. imajo dolge časovne intervale med prihodi avtobusov in so slabo razpoznavni med anketiranci</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- prilagoditev oz. uskladitev sistema LPP s sistemov P&amp;R ob hkratni možnosti postopne implementacije bolj restriktivnih ukrepov za uporabnike avtomobilov (zgoščevalna taksa, parkirnine, odvzem voznega pasu za potrebe rumenega pasu ipd.)</li> <li>- nadaljnje razvijanje in boljša promocija sistemov za obveščanje, ki so vezani na nove tehnologije (npr. Google transit) in prilagojeni različnim starostnim generacijam (mlajše, starejše generacije) glede prihoda avtobusov, možnosti parkiranja, števila prostih parkirnih mest ipd.</li> <li>- dosledneje upoštevanje regionalne dimenzije pri načrtovanju prometa na mestni in državni ravni, odpravljanje neskladnosti na ravni mesto – regija pri načrtovanju prometne ureditev v Ljubljani in Ljubljanski regiji</li> </ul>
Visoko vrednotenje »peš con« v mestnem središču	+++	<ul style="list-style-type: none"> <li>- visoka podpora obstoječim peš conam v središču mesta</li> <li>- primerjava med podatki 2008 in 2012 kaže na povišanje podpore obstoječim peš conam v vmesnem času med izvajanjem anket</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- analiza podatkov kaže, da se je podpora obstoječim peš conam v središču mesta v letu 2012 povečala v odnosu na leto 2008, vendar le na območjih, ki so ambientalno visoko vrednotena. Pri tem se</li> </ul>

CIVITAS Elan – measure 4.1

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- odrekanje podpore posameznim peš conam na občutljivih prometnih točkah (Bavarski dvor, Prešernova cesta)</li> <li>- podpiranje novih peš con, ki so na ambientalno visoko vrednotenih območjih mesta (del Slovenske ceste Figovec - Kazina)</li> </ul>	<p>odpira vprašanje nadaljnega zapiranja posameznih delov mesta za avtomobilski promet, ki še vedno predstavlja ključno prevozno sredstvo v mestu in generira ključne tokove za različne storitve v mestu (npr. nakupovanje, preživljanje prostega časa ipd.). Priporočljivo je, da nadaljnje zapiranje prometnih površin za avtomobiliste temelji na možnostih uporabe alternativnih vrst prevoza, ki bodo sposobni generirati enako ali višjo intenzivnost prometnih tokov v mestu, saj bi zaviranje obstoječih prometnih tokov lahko vplivalo na zmanjšanje števila uporabnikov in pomena storitev v mestnem središču v odnosu na suburbana območja</p>
Urejenost Ljubljane kot mesta se povečuje	++	<ul style="list-style-type: none"> <li>- primerjav podatkov 2008 in 2012 kaže da se je splošna podoba Ljubljane po različnih dimenzijah urejenosti, estetike, varnosti, dogajanja, storitev v obdobju med izvajanjem anket izboljšala</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nadaljnja nadgradnja ukrepov, ki zvišujejo kvaliteto življenja v mestu prek zagotavljanja boljših prometnih storitev, vključevanja javnosti v procese prostorskega načrtovanja in boljšim oz. bolj usklajenim povezovanjem mesta in regije</li> </ul>

### 6.3 SCENARIJI PROMETNEGA RAZVOJA LJUBLJANE IN LJUBLJANSKE REGIJE

Na osnovi zbranih podatkov iz raziskav (2008 in 2012) sta izdelana dva scenarija prometnega razvoja Ljubljane in Ljubljanske regije. Prva varianta ali t.i. »pasivni scenarij« poizkuša simulirati dolgoročni razvoj prometa ob predpostavki »inercijskega podaljševanja obstoječih trendov«. V ozadju je dokaj verjetna domneva, da bo razvoj potekal inkrementalistično, brez večjih preskokov in brez aktivnejših preusmerjevalnih naporov, katerih namen bi bil izkoristiti primerjalne prednosti in se izogniti negativnim posledicam stihijskega razvoja na področju prometa. Utečeni trendi naj bi se po tem scenariju spremenili predvsem zaradi zunanjih vplivov, npr. zaradi večjih pretresov na trgu energetskih surovin. Drugi, »idealni scenarij« optimistično predvideva, da bo glavnim akterjem uspela optimizacija nekaterih najpomembnejših razvojnih virov in procesov ter da bo Ljubljana uspela izkoristiti svoje prometne razvojne priložnosti. V nadaljevanju sta bolj podrobno predstavljena oba scenarija za Ljubljano in Ljubljansko regijo.<sup>4</sup>

1. **Pasivni scenarij:** Idejna oz. ideološka podlaga »inercijskega« scenarija je ideja o spontanem ohranjanju »statusa quo« oz. inercijskem upiranju spremembam in nadaljevanju izredno počasnega ritma sprememb, ki so odvisne le od močnih zunanjih dejavnikov. V tem kontekstu nekaj vznemirjenja sicer povzročajo gospodarska nihanja, demografska implozija, tj. staranje prebivalstva, povečevanje deleža socialno izključenih, socialna patologija »bogatih družb« in zlasti vse bolj problematično stanje naravnega okolja, vendar večjih in bolj radikalnih sprememb še vedno ni možno implementirati v krajših časovnih rokih. Medijsko močno podprta predelava nostalgичnih in futurističnih utopij o »možnih boljših svetovih« v šablonsko potrošništvo preglassi kritično refleksijo in tako učinkovito lajša legitimizacijske probleme.

Modernizacija se na območju Ljubljanske regije izteče v ekstenzivno in kaotično suburbanizacijo, ki temelji na energetsko in prostorsko zelo potratnem prometnem sistemu. Procesi suburbanizacije v Ljubljani in Ljubljanski regiji se nadaljujejo pri čemer nastajajo velika predmestja, središčni predeli mest pa izgubljajo prebivalstvo. Urejanje in načrtovanje prostora je prirejeno velikim ekonomskim sistemom in individualnemu avtomobilizmu. Območja v bližini prometnih koridorjev so zelo privlačna za poselitev, robna pa zaostajajo in se praznijo. Na območjih zgostitve je obremenitev okolja zelo velika. Moderne tehnologije sicer v določeni meri zmanjšujejo ta negativni vpliv, vendar je kljub temu kakovost življenja v gostejše poseljenih predelih nizka.

Zaradi izrazite »avtomobiličnosti« celotnega okolja je povpraševanje po javnih kolektivnih prevoznih sredstvih odvisno zgolj od gibanja cen goriv. Ker bodo po njih, v času visokih cen goriv, povpraševali predvsem ekonomsko šibkejši sloji bo ponudba relativno skromna in nizke kakovosti. Avtomobiličnost bo povečevala oz. ohranjala tudi obstoječo veliko porabo prostora za mirujoči promet. Največ povpraševanja po stanovanjih v mestu bo tako vzdolž ključnih mestnih vpadnic, v regiji pa vzdolž štirih avtocestnih krakov in še posebej na avtocestnih križiščih oz. priključkih. Zaradi primata avtomobilskega prevoza bo največ pozornosti usmerjene k izboljšavam cestne infrastrukture (širitev vpadnic, nove ceste in avtocestni priključki) in zapostavljanja manj pomembnih alternativnih prometnih infrastruktur za kolesa in druge oblike kolektivnega javnega prevoza.

<sup>4</sup> Za več glej Kos (2002: 128-147).



Najizrazitejši prostorsko ekstenziven proces v Ljubljanski regiji bo torej nadaljnja suburbanizacija oz. zmanjševanje koncentracije ljudi in dejavnosti v ožjem mestnem prostoru. Ta proces ima specifične zgodovinske podlage in je postal eden ključnih elementov »slovenskega načina življenja« (Uršič, Hočevar, 2007; Hočevar 2004). Prostorsko ekstenzivna razpršena poselitev se bo zato koncentrično širila, kar je skladno s prevladujočo avtomobiličnostjo, ki je v Ljubljanski regiji celo nad slovenskim povprečjem. Ta trend bo utemeljen na avtocestnem sistemu, predvsem pa popolni transformaciji vrednotnega sistema prebivalcev regije, ki bodo pripravljene na delo (v šolo) migrirati od vedno bolj oddaljenih lokacij in za dnevno migriranje porabiti vedno več časa. Intenziven avtomobilski promet bo oteževal vzdrževanje in zlasti prenavljanje urbanih prostorov. Selitvi prebivalcev iz urbanih središč bodo namreč pričakovano sledila tudi delovna mesta in storitvene dejavnosti. Ti procesi se medsebojno spodbujajo, kar bo povzročilo socialno segregacijo in prostorsko degradacijo nekaterih predelov, zlasti prostorov industrijske urbanizacije. To dogajanje bo sicer v nasprotju z deklarirano prometno in prostorsko politiko, vendar bo regulacijski sistem nizko učinkovit pri omejevanju ekstenzivnih procesov pri posegih v prostor. Preseljevanje v zaledje mesta bo spodbujalo tudi staranje prebivalstva in pomanjkanje delovne sile v nekaterih delovno intenzivnih storitvenih panogah v Ljubljani. Priseljski tok iz tujine bo v pretežni meri usmerjen v mesto, predvsem v deloma izpraznjene predele večjih stanovanjskih sosesk slabše kakovosti. Ljubljana bo postala bolj multikulturna, kar bo povzročalo konflikte zlasti pri lokaciji priseljskih kulturnih in verskih ustanov. Tudi zaradi tega se bo selitveni tok iz mesta v okolico še okrepil.

2. **Idealni scenarij:** Vodilni motiv alternativne optimalne prometno razvojne variante je ideja »trajnostnega razvoja mobilnosti«. Podpira jo kreativna refleksija nakopičenih socialnih, ekonomskih in okoljskih problemov. To omogoči vzpostavljanje mehanizmov, ki ekonomsko učinkovito in socialno pravično omejujejo prostorsko in okoljsko sporne posledice dinamičnega družbenega razvoja. »Eksternalizacija« vseh vrst stroškov (merjenih v času, naporu in denarju), ki rezultirajo iz obstoječe prometne ureditve, se sicer še dogaja, vendar je za vse več ljudi vse manj sprejemljiva. Zaradi programov dodatnih izobraževanj, sodobnih načinov podajanja informacij, medijskih (individualiziranih) mobilnostnih kampanj in vključevanja javnosti pri načrtovanju posegov v prostor in urejanje prometa, prihaja do spreminjanja vrednotnih orientacij prebivalstva. Presoje socialnih, okoljskih in estetskih vplivov na naravno in socialno okolje postanejo nujen pogoj za legitimizacijo bolj radikalnih posegov v prometno ureditev Ljubljane in Ljubljanske regije.

Privlačne in racionalne prostorske ureditve in ohranjanje naravnega okolja sta bistveni merili tudi za subjektivno dožemanje kakovosti življenja. Ker pa individualna in institucionalna refleksivnost bolj ali manj zaostajata za konkretno družbeno in prostorsko prakso, je tudi pri tej razvojni varianti ena ključnih težav legitimizacija delovanja. Odpiranje in »mehčanje« trdih formalnih odločanj omogočata uveljavljanje inovativnih ukrepov. Pri tem mora priti do t.i. »vrednotnega preskoka« (Kos, 2002), ki omogoča dokončno uveljavitev spoznanja, da trajnostne prostorske in okoljske ureditve zelo izboljšujejo kakovost življenja. Uveljavljajo se nova interaktivna komunikativna pravila urejanja in načrtovanja prometne ureditve, ki zmanjšujejo konfliktno lokalistične

narcisizme, prav tako pa tudi neživljenjskost formalnih administrativnih postopkov. Razvoj telekomunikacijskih tehnologij oz. časovno-prostorsko krčenje, omogoča prostorsko zблиževanje dela in bivanja.

Z uvajanjem energijsko varčnega in učinkovitega transportnega sistema se izboljšuje prehodnost in dostopnost v prostoru. Enourna izohrona iz Ljubljane kot središčne točke obsega skoraj celotno Slovenijo.<sup>5</sup> »Osvoboditev od prostorskega determinizma« sprošča »doživljajsko emocionalno« dožemanje prostora, obnavlja raznovrstne, že pozabljene prostorske identitete in omogoča »polilokalnost« – sočasno navezavo na več prostorov - krajev. Zgolj funkcionalna instrumentalna racionalnost postaja vse manj legitimna. Spodrine jo celostna komunikativna racionalnost, ki združuje ekonomske, socialne, okoljske in estetske standarde pri urejanju celotnega prostora, tj. okolja in prostora. To končno odpravi konfliktno razmerje med »središčem in obrobjem« in spodbudi nastajanje »sinergetske koalicije« med mestnim, podeželskim in naravnim prostorom na območju Ljubljanske regije. Na osnovi integriranega prometnega sistema, ki temelji na principih trajnostne mobilnosti, se izoblikuje razsrediščen, vendar koherenten in čitljiv tridelni prostorski sistem: mestni, podeželski in naravni prostor, kar omogoči ekonomsko in okoljsko racionalnost pri posegih v prostor na območju Ljubljanske regije.

Predstave o kakovostnem idealnem bivalnem prostoru presežejo suburbano mitologijo. S prenovo degradiranih urbanih območij nastajajo zelo kakovostna urbana bivalna območja z zmerno koncentracijo, bogato ponudbo storitev in optimalno kombinacijo zasebnosti in javnega urbanega življenja. Značilnost »kakovostnega načina življenja« v Ljubljani postane urejeno urbano okolje, trajnostno naravnan javni promet, vzdrževana kulturna krajina in ohranjena narava, kar omogoča enostavno dnevno dostopnost kakovostnih naravnih prostorov v okolici Ljubljane. Sodoben javni transport, ki temelji na uvedbi rumenih pasov na glavnih mestnih vpadnicah, integraciji tirnih in cestnih sistemov (glej sliko 5) ter združevanju sistemov obračunavanja prometnih in drugih storitev<sup>6</sup> omogoči širjenje območja polurne izohrone, obenem pa odpravlja tekoče in mirujoče prometne zagate.

---

<sup>5</sup> Izohrone povezujejo točke, ki so dosegljive iz določenega izhodišča v enakem času. V tem primeru enourna izohrona, če vzamemo za izhodišče Ljubljano, pokriva skoraj celotno Slovenijo. Več o tem v: Plevnik 2000 in Plevnik, 2003.

<sup>6</sup> Npr. kartica Urbana v tem scenariju velja za območje celotne države in omogoča plačevanje drugih storitev.

Slika 5: Vizija ureditve tramvajskega javnega prometa v Ljubljani (Dalmatinova ulica)



Vir: (2002) Lej ga, tramvaj! Oddelek za urbanizem Mestne občine Ljubljana. Na: <http://www.renderspace.si/index.php?get=34&task=Multimedija&id=72&active=> (15.11.2006)

Z dopolnitvijo in nadgradnjo kolesarske infrastrukture kolo postane pomemben element prometnega sistema Ljubljane, še zlasti pa mestnega središča, kjer veljajo posebna pravila urejanja prometa (glej sliko 6).

Slika 6: Prikaz potencialnega razvoja prometne ureditve na Slovenski cesti v Ljubljani



Vir: CIVITAS Elan, MOL, Ljubljana, 2010

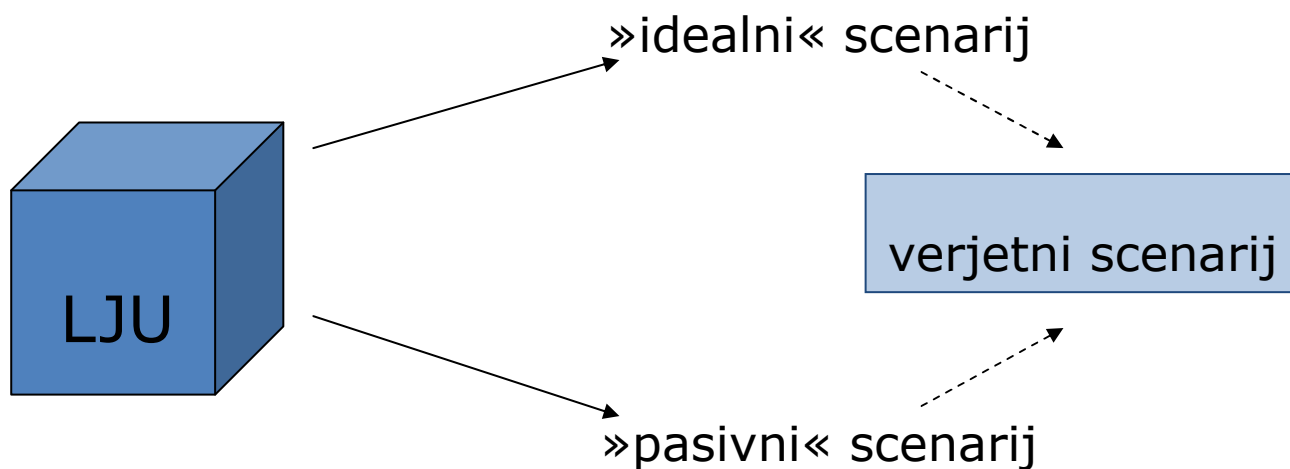
Prometne zagate bo zmanjševal tudi razvoj informacijske tehnologije, ki bo omogočal telematski dostop večine nematerialnih storitev<sup>7</sup>. To bo omogočilo tudi določenemu delu aktivnega prebivalstva, da bo prostorsko »nevezan« in se bo odločal za prebivanje v navidezno odmaknjenih ruralnih prostorih, ki pa tudi ne bodo več kot uro vožnje od središča regije. Selitve iz Ljubljane ne bodo povsem zaustavljene. K temu bodo prispevali starejši delovno manj aktivni prebivalci, ki bodo zadnjo tretjino svojega življenja preživeli v kakovostno ohranjenem podeželskem okolju, vendar bodo obenem ohranili relativno intenziven stik s svojimi mlajšimi sorodniki v mestih. Kakovosten prostor, urejen promet in ohranjena narava priteguje priseljevanje »višjega standarda«, t.j. predvsem iz prostorsko in okoljsko degradiranih oz. prostorsko manj kakovostnih evropskih dežel. Staranje prebivalstva pa sproži tudi priseljevanje zaradi potreb po delovni sili v delovno intenzivnih osebnih storitvah. Po tem scenariju Ljubljana izkoristi svoje prometne razvojne potencialne ne da bi pri tem bistveno zmanjšala kakovost svojega okolja. Učinkovit in legitimen sistem urejanja prometa v sinergiji z skladnim planiranjem prostora privede do izboljšanja kakovosti grajenega prostora in do boljše izrabe mestnih površin. Na območju Ljubljane in Ljubljanske regije se izoblikuje integrirano metropolitansko območje v državi, ki po raznovrstnosti in kakovosti ponudbe lahko uspešno tekmuje z drugimi srednjeevropskimi urbanih regijami.

V zaključku je potrebno omeniti, da pasivni in idealni scenarij prikazujeta skrajne okoliščine razvoja urbanega sistema, pri čemer je prvi »pasivni scenarij« osnovan na možnosti »spontanega« prostorskega razvoja Slovenije, drugi »idealni scenarij« pa na možnosti prevlade pretežno pozitivnih značilnosti urbanega razvoja. Zaradi skrajnih značilnosti, na katerih sta osnovana ta dva scenarija, je možnost njune popolne realizacije relativno majhna. Prav zaradi tega je ob tem potrebno še posebej poudariti, da so v realnosti možne različne različice oz. »mešanice« navedenih dveh scenarijev, ki se nahajajo na vmesnih ravneh med obema skrajnima scenarijema (glej sliko 7).

---

<sup>7</sup> O teh učinkih obstaja obširna literatura, naj tu navedemo zgolj Harvey (1989) *The Condition of Postmodernity*, Dear (2000) *Postmodern Urban Condition* in Soja (1996) *Thirdspace*.

Slika 7: Scenariji razvoja prometne ureditve v Ljubljani



Obdelava: Matjaž Uršič, 2012

Šele mešanje drobcev in elementov iz obeh verzij scenarijev nam lahko poda bolj natančen odgovor na možen razvoj prometne ureditve in posledično kakovosti življenja v Ljubljani in Ljubljanski regiji. Kateri elementi bodo v določenem obdobju prevladali je torej vprašanje unikatnih razmer oz. kontekstualnih okoliščin in zunanjih vplivov, ki se nenehno pojavljajo in spreminjajo skozi čas. Pri tem je glede na današnje postmoderne, vse bolj globalizirane in tehnološko opremljene, hitro spreminjajoče se družbe, nemogoče napovedati točen potek razvoja.

Nedvomno pa predstavljena scenarija dokaj verodostojno ponazarjata možen razpon sprememb glede na prevladujoče socialne, kulturne, ekonomske značilnosti in potencialne Ljubljane ter Slovenske družbe nasploh. Iz podanih elementov je tako mogoče v določenem trenutku sestaviti presek oz. mozaik sprememb in prevladujočih trendov na področju prometa, ki trenutno diktirajo tudi družbeni in ekonomski razvoj Ljubljane. Kakšni so dolgoročni in kratkoročni učinki teh trendov pa je že drugo vprašanje, ki se dotika ekstenzivnih (političnih) razvojnih programov Ljubljane, Ljubljanske regije in države. Odsotnost institucionalne regionalne ravni, ki bi omogočala bolj velikopotezno načrtovanje prometnih razvojnih projektov na regionalni ravni, je s tega vidika precejšnja pomanjkljivost, kar pa je seveda vseslovenska značilnost. Smer idealnega razvoja na področju prometne ureditve je dokaj jasna, ključno razvojno vprašanje pa je, ali bo Ljubljani in Ljubljanski regiji uspel prehod v ekonomijo (naj)višje dodane vrednosti. Potenciali obstajajo, uspeh pa je odvisen od sposobnost, kako jih aktivirati. Ker gre za zelo kompleksne družbene procese, ki presegajo sektorsko, ekonomistično racionalnost, je uspeh v precejšni meri odvisen od sposobnosti povezovanja, legitimizacije in mobilizacije, skratka od optimalizacije razvojnih potencialov na mestni, regionalni in tudi nadregionalni ravni.

## LITERATURA IN VIRI

BECK, Ulrich. Risk Society: Towards a New Modernity. New Delhi: Sage, 1992.

DEAR, Michael. The Postmodern Urban Condition. Oxford, Malden, Blackwell, 2000.

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

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

HARVEY, David. The Condition of Postmodernity - An Enquiry into the Origins of Cultural Change. Oxford, Blackwell, 1989.

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

HOČEVAR, Marjan, KOS, Drago (2004). Vrednote prostora in okolja (3. fazno in končno poročilo). Ljubljana, Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo.

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

HOČEVAR, Marjan, ZORMAN, Anže, KOS, Drago, URŠIČ, Matjaž, ZAVRATNIK, Simona, TRČEK, Franc (2012). Javnomnenjska raziskava o možnostih izboljšanje proemtnosti ureditve v Ljubljani – Analiza percepcije zgoščevalne takse (Končno poročilo). Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo

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

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

KOS, Drago. Praktična sociologija za načrtovalce in urejevalce prostora. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, 2002.

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

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

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

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

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

PLEVNIK, Aljaž. Bodoča prometnogeografska vloga Ljubljane. V: Ljubljana: geografija mesta. M. Gabrovec in M. Orožen Adamič (ur.). Ljubljana, Ljubljansko geografsko društvo: Založba ZRC, ZRC SAZU, str. 241-256, 2000.

PLEVNIK, Aljaž in Marjan LEP. Razvojne možnosti JPP in poselitve v Republiki Sloveniji (zaključno poročilo). Ljubljana, Urbanistični inštitut Republike Slovenije, 2003.

POLIČ, Marko, KOS, Drago, MARUŠIČ, Janez, NATEK, Karel, KLEMENČIČ, Marijan M., KUČAN, Ana, ULE, Mirjana, REPOVŠ, Grega. Spoznavni zemljevid Slovenije : poročilo o tretji fazi raziskovalne naloge: analiza z razlago. Ljubljana: Filozofska fakulteta - Znanstveni inštitut, 1999.

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

SOJA, Edward. Thirdspace : journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places. Cambridge, Mass., Blackwell, 1996.

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

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

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

URŠIČ, Matjaž; HOČEVAR, Marjan (2007). *Protiurbanost kot način življenja*. Fakulteta za družbene vede, Ljubljana.

URŠIČ, Matjaž, ZAVRATNIK ZIMIC, Simona, TRČEK, Franc, KOS, Drago, HOČEVAR, Marjan, ZORMAN, Anže (2009). *Končno poročilo o rezultatih 1. dela javnomnenjske raziskave: Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji*. Ljubljana: Univerza v Ljubljani. Fakulteta za družbene vede.

URŠIČ, Matjaž, ZAVRATNIK ZIMIC, Simona, ZORMAN, Anže, KOS, Drago, HOČEVAR, Marjan, TRČEK, Franc (2011). *Javnomnenjska raziskava o možnostih izboljšanja prometne ureditve v Ljubljani - analiza percepcije zgoščevalne takse*. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo.



## PRILOGE

## PRILOGA 1: PRIMERJALNI SUMARNIK

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

(V vsaki vrstici označite en odgovor od 1 do 5, pri čemer 1 pomeni »zelo neustrezna« in 5 »zelo ustrezna«.)

		zelo neustrezna	neustrezna	niti neustrezna, niti ustrezna	ustrezna	zelo ustrezna
1 – pešce	2008	4,0	12,9	28,9	50,1	4,0
	2012	1,5	4,9	19,0	64,0	10,6
2 – otroke	2008	11,2	30,0	33,5	23,7	1,6
	2012	2,8	17,4	37,9	39,1	2,8
3 – kolesarje	2008	10,9	31,7	31,0	24,3	2,0
	2012	8,2	25,9	34,2	27,8	3,9
4 - uporabnike avtobusov	2008	4,8	18,3	31,5	40,9	4,5
	2012	2,6	11,2	27,6	50,4	8,2
5 – avtomobiliste	2008	8,8	27,2	31,4	29,8	2,8
	2012	3,2	15,8	34,9	41,5	4,7
6 - uporabnike vlakov	2008	6,9	25,1	33,2	32,0	2,8
	2012	7,8	23,5	33,7	31,1	3,8
7 - hendikepirane osebe	2008	21,9	41,8	29,0	6,4	0,9
	2012	13,0	37,3	35,3	13,2	1,2
8 - druge udeležence v prometu (npr. rolerji)	2008	17,5	37,5	33,1	10,6	1,3
	(8 - druge udeležence v prometu (navedite katere) _____) 2012	15,9	23,9	38,8	17,9	3,5

## 1.1 KAJ VAS NAJBOLJ MOTI PRI PROMETU V LJUBLJANI?

(Prosimo, označite tri najbolj moteče navedbe.)

RANG	2008	%	RANG	2012	%
1	zastoji, gneča na cesti	63,6	1	zastoji, gneča na cesti	45,2
2	pomanjkanje parkirišč	45,9	2	pomanjkanje parkirišč	36,0
3	nevarna vožnja udeležencev v prometu	28,0	3	slabo urejene kolesarske steze	35,3
4	slabo urejene kolesarske steze	26,1	4	previsoke cene parkiranja	30,0
5	neučinkovit javni potniški promet	22,3	5	previsoke cene javnega potniškega prometa	25,6
6	onesnaževanje zraka	21,3	6	nevarna vožnja udeležencev v prometu	21,4
7	previsoke cene parkiranja	20,4	7	onesnaževanje zraka	18,6
8	preredke vožnje mestnih avtobusov	17,5	8	previsoke kazni za voznike	18,3
9	previsoke cene javnega potniškega prometa	16,4	9	neučinkovit javni potniški promet	17,2
10	hrup	9,8	10	način kaznovanja nepravilnega parkiranja	15,2

CIVITAS Elan – measure 4.1

11	slabo povezane proge mestnih avtobusov	9,6	11	preredke vožnje mestnih avtobusov	14,4
12	slabo prilagojen javni potniški promet za hendikepirane	8,7	12	hrup	10,0
13	način kaznovanja nepravilnega parkiranja	7,8	13	<i>slabo vzdrževane prometne površine (2012)</i>	9,9
14	previsoke kazni za voznike	5,6	14	slabo prilagojen javni potniški promet za hendikepirane	8,4
15	neurejen promet za pešce	4,9	15	slabo povezane proge mestnih avtobusov	6,8
16	pre nizke kazni za voznike (2008)	3,1	16	<i>neučinkovit sistem prometne signalizacije (2012)</i>	4,8
17	umazani avtobusi (2008)	2,7	17	neurejen promet za pešce	4,0
18	preredka mreža postajališč javnega potniškega prometa	2,3	18	preredka mreža postajališč javnega potniškega prometa	2,4
19	nič me ne moti	0,2	19	nič me ne moti	0,5
	drugo _____	6,8		drugo _____	4,6
	(navedite kaj)			(navedite kaj)	

## 1.2 KAKO POGOSTO UPORABLJATE JAVNI PREVOZ?

(V vsaki vrstici označite en odgovor.)

	vsak dan	nekajkrat tedensko	nekajkrat mesečno	nekajkrat na leto	ne uporabljam
1 - mestni avtobus	14,5	17,6	23,4	28,8	15,7
2012	14,1	18,1	25,5	26,0	16,2
2 – vlak	1,6	2,1	7,1	35,5	53,6
2012	1,2	2,1	7,5	32,6	56,5
3 – medkrajevni (primestni) avtobus	0,4	1,7	4,4	27,0	66,5
2012	1,0	2,6	5,3	22,9	68,1
4 - taksi	0,3	2,6	17,6	49,2	30,3
2012	0,2	4,5	21,8	46,0	27,6

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

(V vsaki vrstici označite en odgovor od 1 do 5, pri čemer 1 pomeni »popolnoma nepotrebno« in 5 »zelo potrebno«.)

	popolnoma nepotrebno	nepotrebno	ni potrebno, niti	potrebno	zelo potrebno
1 – izboljšati železniški promet	1,2	4,9	18,8	41,2	34,0
2012	3,4	9,0	22,0	37,1	28,4
2 – izboljšati mestni avtobusni promet	0,5	4,1	16,6	40,3	38,6
2012	1,6	7,7	25,8	43,0	21,9
3 – izboljšati medkrajevni (primestni) avtobus	0,6	5,9	30,7	40,6	22,1
2012	1,8	8,2	35,7	38,3	15,9
4 - uvesti tramvaj ali lahko železnico	10,5	13,4	16,7	27,9	31,4
2012	13,7	16,2	19,7	26,2	24,2
5 - urediti in razširiti površine za pešce	1,4	9,1	24,1	40,0	25,5
2012	2,6	11,1	30,4	39,9	16,0
6 – urediti omrežje kolesarskih poti v mestu	1,0	4,2	12,1	42,7	40,1
2012	1,0	3,2	14,2	39,4	42,2
7 – urediti omrežje regionalnih kolesarskih poti	0,9	6,0	19,9	38,1	35,0
2012	0,8	4,8	19,6	39,0	35,8
8 – drugo: _____		7,5			

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

(V vsaki vrstici označite en odgovor od 1 do 5, pri čemer 1 pomeni »sploh ne podpiram« in 5 »zelo podpiram«.)

	sploh ne podpiram	ne podpiram	niti ne podpiram, niti podpiram	podpiram	zelo podpiram	ne pozna m
1 - športni, nakupovalni in poslovni center Bežigraski stadion	14,3	14,2	19,9	30,5	18,2	2,8
2012	15,6	17,2	21,8	27,8	13,6	4,0
2 - novo železniško postajo (PCL) »Emoniko« z nakupovalnim, bivalnim, zabavišnim in poslovnim centrom	6,0	8,3	15,5	38,8	29,1	2,3
2012	5,5	9,5	15,9	40,7	24,7	3,7
3 - izgradnjo tramvajskih prog	9,8	13,5	17,1	24,9	31,3	3,5
2012	13,6	16,5	20,0	24,2	23,7	2,0
4 - poglobitev železniških tirov skozi mesto	6,0	10,1	17,5	26,8	33,8	5,7
2012	7,0	14,1	19,9	27,4	25,5	6,1
5 - izgradnjo projekta Šmartinka, ki bi povezala BTC s središčem mesta	3,8	9,0	23,6	33,6	17,0	13,1
2012	5,1	10,6	24,1	31,9	14,2	14,1
6 - garažno hišo pod gradom, v grajskem hribu	10,5	12,8	19,6	30,4	23,4	3,4
2012	13,0	17,1	22,1	27,3	16,2	4,4
7 - garažno hišo pod Plečnikovo tržnico	26,6	19,3	17,4	19,9	14,7	2,1
2012	22,9	18,9	22,6	21,5	11,7	2,3
8 - garažno hišo na Ajdovščini	7,9	6,5	19,8	37,5	18,9	9,4
2012	10,8	12,2	26,1	31,8	10,3	8,8
9 - garažno hišo pod Kongresnim trgom	8,5	9,4	12,2	42,3	24,6	3,1
(9 - že zgrajeno garažno hišo pod Kongresnim trgom) 2012	3,7	4,3	16,7	46,0	28,1	1,2
10 - športni, nakupovalni in poslovni center Stožice	10,3	10,8	22,3	30,0	20,4	6,2
2012	10,7	12,6	22,5	33,4	18,8	2,1
11 - islamski center (džamija) na Parmovi	18,9	11,2	25,7	28,1	14,6	1,6
2012	16,0	11,8	27,7	28,3	14,3	2,0
12 - plavalni center Ilirija v Tivoliju	0,8	2,2	8,8	41,8	43,1	3,3
2012	1,2	2,3	13,6	43,2	37,0	2,7
13 – rušitev starega in gradnjo novega Kolizeja	9,2	11,7	21,0	29,7	22,5	5,9
2012	6,9	10,5	26,7	30,6	18,8	6,5
14 - gradnja bivalnega in zabavišnega kinokompleksa Šumi	12,1	17,1	26,8	24,8	11,0	8,2
2012	9,2	15,5	28,1	23,5	11,5	12,1
(15 – nove mostove in brvi na Ljubljani) 2012	5,5	10,6	21,6	33,9	25,7	2,7
(16 – ureditev obrežij ob Ljubljani) 2012	1,1	2,1	7,3	39,4	47,9	2,2

**1.5 OCENITE KAKO STE ZADOVOLJNI Z:**

(V vsaki vrstici označite odgovor za mestni avtobus, medkrajevni (primestni) avtobus in vlak z ocenami od 1 do 5, kjer 1 pomeni »sploh nisem zadovoljen« in ocena 5 »popolnoma sem zadovoljen«.)

	mestni avtobus					medkrajevni (primestni) avtobus					vlak				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
<b>PRODAJO VOZOVNIC</b>															
1 – hitrost nakupa 2012	5,4	7,2	27,8	32,6	27,0	2,3	12,9	37,3	30,7	16,8	6,7	17,2	27,8	29,8	18,6
2 – cena vozovnice 2012	2,0	3,8	21,7	31,6	40,8	3,0	6,8	40,4	29,5	20,3	4,4	12,5	34,9	29,8	18,3
3 – način nakupa 2012	9,3	13,1	29,9	30,0	17,8	5,8	12,2	38,1	28,9	14,9	9,1	15,6	31,9	28,7	14,7
	5,1	8,2	22,0	30,0	34,7	3,7	9,9	39,3	30,5	16,7	7,1	15,5	36,7	27,4	13,3
<b>OSEBJEM</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
4 - urejenost 2012	1,7	6,7	37,2	39,6	14,9	0,3	9,4	40,4	40,4	9,4	1,6	9,9	30,3	39,0	19,3
5 - prijaznost 2012	1,0	3,6	30,6	43,5	21,3	1,3	5,0	34,0	38,6	21,1	1,6	7,2	29,1	39,0	23,1
6 - informiranost 2012	5,1	14,2	38,9	30,6	11,2	1,3	10,7	41,1	38,8	8,0	2,1	10,8	33,3	37,2	16,6
	3,5	8,5	34,2	36,3	17,5	2,0	5,1	37,0	37,9	18,1	1,6	8,1	33,3	37,5	19,5
	4,1	12,5	38,4	33,9	11,1	2,7	11,7	39,6	36,9	9,1	3,9	10,4	31,6	36,4	17,7
	2,2	7,0	34,8	38,7	17,3	2,4	7,7	35,2	38,3	16,4	2,2	8,3	31,4	39,2	18,8
<b>PREVOZNO STORITVIJO</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
7 – hitrost 2012	13,3	24,9	36,1	20,5	5,2	9,0	25,3	39,0	22,7	4,0	17,7	19,8	29,3	23,0	10,1
8 - točnost 2012	6,5	16,8	35,1	33,4	8,2	8,0	16,6	41,6	25,7	8,2	14,9	20,2	26,6	26,1	12,1
	15,1	29,8	31,4	18,8	4,9	4,4	19,5	39,9	29,9	6,4	9,4	9,9	27,9	33,9	18,9
9 - videz in čistoča 2012	4,1	12,2	33,5	38,0	12,2	4,4	10,6	36,0	37,4	11,7	3,0	9,3	27,3	39,4	21,0
	8,2	23,0	39,7	24,7	4,4	3,0	18,8	47,0	27,9	3,4	9,9	19,2	36,3	28,9	5,8
	3,0	11,1	37,4	39,5	9,0	2,3	9,2	41,8	37,0	9,7	5,5	15,9	39,2	32,4	7,0
10 - udobje 2012	9,0	24,1	38,6	24,5	3,7	3,7	19,7	42,5	29,4	4,7	5,8	15,2	30,5	36,7	11,8
	4,1	15,3	39,0	34,7	6,8	1,6	12,4	40,8	36,2	8,9	3,6	12,5	36,0	38,7	9,3
11 – vozni red 2012	13,1	24,8	35,1	22,4	4,5	10,4	21,1	44,0	22,5	2,0	16,1	19,8	35,3	21,2	7,6
	5,7	18,1	36,6	31,6	8,0	5,8	21,6	41,4	23,0	8,1	8,8	19,5	38,4	25,3	8,1
2012	Ne uporabljam: 15,9					Ne uporabljam: 61,9					Ne uporabljam: 52,0				

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

(V vsaki vrstici označite en način prevoza.)

	avtobus	taksi	avtomobil	vlak	kolo	peš	ne opravljam te aktivnosti
1 - obisk starega mestnega jedra Ljubljane	20,8	1,2	14,1	1,0	13,5	47,8	1,7
2012	17,9	1,7	10,6	1,2	19,9	46,5	2,3
2 - nakupovanje v mestnem središču	22,9	0,7	20,2	0,2	11,5	36,3	8,3
2012	23,6	0,8	17,1	0,4	15,3	33,4	9,3
3 - nakupovanje v nakupovalnih središčih na obrobju mesta	13,8	0,6	74,3	0,3	3,2	1,8	6,0
2012	17,6	1,2	70,3	0,6	3,8	2,2	4,4
4 - obiskovanje mestnih parkov in zelenih površin	7,0	0	17,6	0,4	15,9	51,3	7,9
2012	8,8	0	13,8	0,8	21,6	47,7	7,3
5 - uporaba športnih površin v Ljubljani	6,5	0,3	26,1	0,3	15,3	23,5	28,0
2012	6,5	0,3	19,7	0,4	20,5	25,1	27,5
6 - opravljanje v uradih, pri zdravniku ipd.	27,6	4,4	34,6	0,9	10,4	20,1	2,0
2012	27,7	3,4	34,0	1,1	15,7	15,7	2,4
7 - obiskovanje prijateljev	16,6	1,9	57,3	0,3	10,3	11,9	1,7
2012	15,5	1,9	52,3	0,9	14,7	12,6	2,1

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

(Označite en odgovor.)

RANG	%	2008	RANG	%	2012
1	33,2	avtomobil	1	29,8	avtomobil
2	11,4	hodim peš	2	14,1	hodim peš
3	9,8	avtobus	3	12,3	kolo
4	9,2	kolo	4	10,1	avtobus
5	7,1	enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza (navedite katere)	5	9,0	enakovredno uporabljam dva ali več načinov prevoza (navedite katere)
6	1,7	vlak	6	0,8	vlak
7	0,2	motorno kolo, skuter, moped	7	0,1	motorno kolo, skuter, moped
8	0	taksi	8	0,1	taksi
	0,2	drugo (navedite):		0,2	drugo (navedite)
	1,9	delam doma		2,3	delam doma
	25,4	nisem zaposlen, ne hodim v šolo		21,2	nisem zaposlen, ne hodim v šolo

→ \*Če ste odgovorili, da za prihod na delo (v šolo) običajno uporabljate avtomobil, potem prosimo, odgovorite na naslednji dve vprašanji.

**2.2.1 ALI IMATE NA DELOVNEM MESTU ZAGOTOVLJENO PARKIRIŠČE ZA VAŠ AVTOMOBIL? (Označite en odgovor.)**

	2008	2012
imam službeno parkirišče, ki ga plačuje delodajalec	47,8	47,6
imam službeno parkirišče, ki ga plačujem sam	4,7	7,1
najemam zasebno parkirno mesto v bližini službe	1,0	2,4
nimam zagotovljenega parkirnega mesta, parkiram, kjer najdem parkirno mesto	32,3	30,8
parkiram, kjer najdem prostor, če ne gre drugače tudi na pločniku, zelenici ipd.	7,2	4,3
drugo: _____	7,0	7,8

**2.2.2 ALI SE NA DELO (V ŠOLO) Z AVTOMOBILOM OBIČAJNO VOZITE SAMI ALI VAS JE VEČ? (Označite en odgovor.)**

2008	2012	
75,8	72,9	v avtu sem sam
18,0	20,0	v avtu sva dva
4,1	5,7	v avtu smo trije
2,1	1,4	v avtu smo več kot trije

→ \*Če ste odgovorili, da za na prihod na delo (v šolo) običajno uporabljate kolo, potem prosimo, odgovorite na naslednje vprašanje. V nasprotnem primeru nadaljujte z vprašanjem 2.3.

**2.2.3 KATERI JE GLAVNI RAZLOG ZA PREVOZ NA DELO (V ŠOLO) S KOLESOM? (Označite en odgovor.)**

2008	2012	
55,7	51,5	ker je ta način najhitrejši
1,4	1,5	nimam avtomobila
8,6	10,2	kolo uporabljam zaradi ekoloških razlogov
0	0	delodajalec ne spodbuja uporabe avtomobila
3,6	6,6	prihranim pri denarju
7,1	11,2	ni težav s parkiranjem
11,4	11,7	zaradi zdravja, rekreacije
12,1	7,1	drugo: _____

**2.3 KOLIKOKRAT MORATE PRESTOPITI PRI VOŽNJI NA DELO (V ŠOLO)?***(Označite en odgovor.)*

2008	2008	2012
Ni mi treba prestopiti.	32,4	24,6
1x prestopim	3,0	2,7
2x prestopim	4,6	2,2
3x prestopim	0,4	0,2
Običajno ne uporabljam javnega prevoza	29,0	45,8
Del poti se pripeljem z avtom in nato prestopim na mestni avtobus (vlak)	0,5	0,1
Delam doma.	3,0	2,4
Nisem zaposlen.	26,9	21,9

**2.4 KAKO DALEČ JE OD VAŠEGA STALNEGA BIVALIŠČA DO KRAJA ZAPOSLOTITVE (ŠOLE)? (Označite en odgovor ali navedite v kilometrih.)**

	2008	2012
Do 2 km	20,7	14,4
3 - 5 km	19,0	35,4
6 - 10 km	10,6	7,1
11 - 20 km	8,8	13,3
21 - 30 km	7,3	1,2
Več kot 30 km	3,7	4,7
Delam doma	3,7	2,4
ne hodim v službo (v šolo), sem v pokoju	26,1	21,5

**2.5 KOLIKO ČASA PRIBLIŽNO PORABITE ZA PRIHOD NA DELO (V ŠOLO) V ENO SMER, VKLJUČNO Z VOŽNJO, PEŠAČENJEM IN ČAKANJEM?***(Označite en odgovor ali navedite število minut.)*

	2008	2012
Do 10 min	16,7	20,5
11 - 20 min	23,8	28,6
21 - 30 min	14,3	14,5
31 - 45 min	8,4	7,3
46 min - 1 ure	5,4	2,4
Več kot 1 uro	1,7	2,7
Delam doma	3,7	2,4
Ne hodim v službo (v šolo), sem v pokoju	25,9	21,5

**2.6 NAJVEČ KOLIKO ČASA BI SE BILI PRIPRAVLJENI VOZITI V SLUŽBO V ENO SMER, ČE BI S TEM BISTVENO NAPREDOVALI ALI IZBOLJŠALI SVOJE DOHODKE?***(Označite en odgovor ali navedite število minut.)*

	2008	2012
Do 10 min	16,7	5,8
11 - 20 min	23,8	6,6
21 - 30 min	14,3	18,6
31 - 45 min	8,4	12,8
46 min - 1 ure	5,4	20,2
Več kot 1 uro	1,7	6,3
Delam doma	3,7	7,5
Ne hodim v službo (v šolo), sem v pokoju	25,9	22,3

## 2.7 KATERI SO NAJPOGOSTEJŠI RAZLOGI, DA SE NE ODLOČITE ZA VOŽNJO S KOLESOM PO MESTU: (Prosimo, označite dva najpogostejša razloga.)

RANG	%	2008	RANG	%	2012
1	37,5	velika nevarnost kraje kolesa	1	34,8	velika nevarnost kraje kolesa
2	36,8	neurejene kolesarske steze	2	34,0	neurejene kolesarske steze
3	28,3	vožnja s kolesom po mestu je nevarna	3	18,7	vožnja s kolesom po mestu je nevarna
4	15,2	nimam realne možnosti, da bi se vozil s kolesom	4	11,7	v nobenem primeru se ne bi bolj pogosto vozil s kolesom
5	10,7	v nobenem primeru se ne bi bolj pogosto vozil s kolesom	5	11,6	nimam realne možnosti, da bi se vozil s kolesom
6	8,7	nezmožnost prevoza kolesa na avtobusu, vlaku	6	8,2	nezmožnost prevoza kolesa na avtobusu, vlaku
7	7,4	slaba stojala za kolesa	7	6,3	slaba stojala za kolesa
8	4,5	slabe možnosti za izposojlo mestnih koles	8	3,9	slabe možnosti za izposojlo mestnih koles
	18,7	drugo (navedite): _____		17,5	drugo (navedite): _____

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

(Označite en odgovor.)

2008	2012	
13,2	13,7	uvedba takse za »nečista« oz. ne-ekološka vozila
32,5	27,0	omejitev časa za nakladanje/razkladanje
28,3	25,6	združevanje pošiljk različnih prevoznikov in s tem zmanjšanje števila voženj
2,2	2,8	drugo (navedite): _____
23,8	30,9	ne vem, ne morem se odločiti

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

(Označite en odgovor.)

2008	2012	
37,2	39,3	zjutraj (od 6. do 9. ure)
6,7	8,1	od 8. do 16. ure
1,9	2,8	popoldan (od 16. do 20. ure)
9,9	6,9	zvečer (od 20. do 22. ure)
31,7	28,1	ponoči (od 22. do 6. ure)
12,5	14,8	ne vem, ne morem se odločiti



**4.0 KATERE UKREPE BI PODPRLI ALI NE BI PODPRLI V LJUBLJANI?**

(V vsaki vrstici označite en odgovor od 1 do 5, pri čemer 1 pomeni »v nobenem primeru ne podpiram« in 5 »zelo podpiram«.)

	v nobenem primeru ne podpiram	ne podpiram	ni ne podpiram, ni podpiram	podpiram	zelo podpira m
1 - gradnja dodatnih parkirišč P&R (t.i. <i>Park &amp; Ride</i> – Parkiraj in se pelji z avtobusom!) 2012	0,8	2,9	13,0	40,9	42,3
2 – uvedba organizirane izposoje in souporabe avtomobilov za krajši čas (t.i. <i>Car Sharing</i> ) 2012	1,6	5,1	14,8	44,1	34,4
3 – uvedba posredovalnice za skupinsko uporabo avtomobila, npr. za prevoz na delo (t.i. <i>Car Pooling</i> ) 2012	4,7	17,7	36,4	29,2	11,9
4 - uvedba vinjet za dostop v mestno središče 2012	2,9	12,1	31,9	36,9	16,2
5 - uvedba plačila za enkratni vstop z osebnim avtomobilom v središče mesta 2012	4,2	15,9	34,9	30,8	14,2
6 - uvedbo enotne vozovnice, ki vključuje vlak in avtobus 2012	2,6	11,5	31,3	36,7	18,0
7 - dodatna omejitev hitrosti prometa v določenih conah (npr. na 30 km na uro) 2012	21,6	29,4	18,3	19,4	11,3
8 - uvedba sistema enosmernih cest v mestnem središču 2012	24,8	30,1	21,0	16,2	8,0
9 - uvajanje naprav za umirjanje prometa (t.i. »ležeči policaji«) 2012	22,8	31,2	18,9	17,2	9,9
10 - uvedba posebnega pasu, rezerviranega izključno za javni prevoz (t.i. »rumeni pas«) 2012	26,7	32,8	20,4	13,9	6,2
11 - razširitev delovanja javnega potniškega prometa na 24 ur ( <i>non-stop</i> ). 2012	2,4	5,6	14,8	41,0	36,2
12 - elektronski informacijski zasloni o prihodu avtobusov na postajališča (12 - uvajanje dodatnih elektronskih informacijskih zaslonov o prihodu avtobusov na postajališča) 2012	1,6	5,3	19,2	44,8	29,0
13 - ekološko manj obremenjujoči avtobusi (hibridna vozila, vozila na elektro motorje) (13 - u vajanje ekološko manj obremenjujočih avtobusov (hibridna vozila, vozila na elektro motorje)) 2012	7,3	17,3	25,6	33,3	16,5
14 - drugo: _____	10,1	21,3	29,8	28,0	10,7
	5,6	18,8	29,9	32,3	13,5
	8,4	20,9	33,1	28,3	9,3
	11,7	22,6	25,9	29,5	10,3
	11,0	27,8	25,4	28,7	7,2
	1,0	4,9	11,7	41,6	40,8
	1,5	5,4	15,5	48,1	29,5
	0,9	5,0	20,0	38,8	35,3
	0,8	5,3	21,6	41,1	31,1
	1,1	3,8	14,8	41,4	38,9
	0,6	3,2	17,6	48,5	30,1
	0,5	1,3	7,0	31,1	60,1
	0,2	1,4	8,7	38,7	51,0

**(2008) 4.1 MESTNA OBČINA LJUBLJANA UVAJA ENOTNO VOZOVNICO, KI BO UPORABNA ZA VSE OBLIKE JAVNEGA PREVOZA NA LJUBLJANSKEM OBMOČJU. KATERO OD SPODAJ NAVEDENIH OBLIK ENOTNE VOZOVNICE BI NAJPOGOSTEJE UPORABLJALI?**

*(Označite en odgovor.)*

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

**(2012) 4.1 KAKO POGOSTO UPORABLJATE NOVE SISTEME PROMETNE UREDITVE V LJUBLJANI?**

*(V vsaki vrstici označite en odgovor od od 1 do 5, pri čemer 1 pomeni »redno (skoraj vsak dan)« in 5 »nikoli«.)*

	redno (skoraj vsak dan)	pogosto (nekajkra t na teden)	včasih (nekajkra t na mesec)	redko (nekajkra t na leto)	Nikoli	Ne pozna m
1 - sistem plačevanja s kartico Urbana	15,6	15,7	29,8	21,9	14,7	2,4
2 - sistem izposoje koles BicikeLJ	1,9	4,1	8,8	10,8	69,9	4,4
3 - električna vozila Kavalir v središču mesta	0,6	0,7	1,6	8,6	74,8	13,7
4 - internetno orodje za načrtovanje poti z mestnim potniškim prometom LPP (Google Transit)	0,8	3,0	9,0	10,4	53,9	22,8
5 – sistem parkirišč P&R (t.i. <i>Park &amp; Ride</i> – Parkiraj in se pelji z avtobusom!) v Stožicah	0,7	0,4	2,8	5,7	77,5	13,0
6 – polnilne postaje za električna vozila (t.i. elektro črpalke)	0,3	0,7	0,5	1,5	80,6	16,4

**(2012) 4.2 KAKO STE ZADOVOLJNI Z NOVIMI SISTEMI PROMETNE UREDITVE V LJUBLJANI?**

*(V vsaki vrstici označite en odgovor od od 1 do 5, pri čemer 1 pomeni »zelo nezadovoljen« in 5 »zelo zadovoljen«.)*

	zelo nezadovoljen	nezadovoljen	niti zadovoljen/ niti nezadovoljen	zadovolje n	zelo zadovolje n	Ne pozna m
1 - sistem plačevanja s kartico Urbana	3,5	4,1	16,0	41,0	28,3	7,0
2 - sistem izposoje koles BicikeLJ	1,2	1,5	19,5	30,4	26,7	20,8
3 - električna vozila Kavalir v središču mesta	0,9	1,3	25,3	20,4	13,6	38,4
4 - internetno orodje za načrtovanje poti z mestnim potniškim prometom LPP (Google Transit)	0,3	0,8	20,6	20,5	8,6	49,1
5 – sistem parkirišč P&R (t.i. <i>Park &amp; Ride</i> – Parkiraj in se pelji z avtobusom!) v Stožicah	0,8	1,8	27,8	20,7	10,7	38,2
6 – širitvijo območij za pešce v mestnem središču	1,7	3,1	15,8	43,0	30,4	6,0

## CIVITAS Elan – measure 4.1

7 – sistemom elektronskih informacijskih zaslonov o prihodu avtobusov na postajališča	0,7	2,5	15,4	40,6	33,9	6,8
8 – avtobusi LPP, ki delujejo na zemeljski plin (t.i. metanbusi)	0,3	1,1	12,1	29,7	36,1	20,7
9 – polnilne postaje za električna vozila (t.i. elektro črpalke)	0,4	1,1	21,6	18,3	15,5	43,1

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

(V vsaki vrstici označite en odgovor od 1 do 5, pri čemer 1 pomeni »sploh se ne strinjam« in 5 »popolnoma se strinjam«.)

	sploh se ne strinjam	se ne strinjam	ni ne strinjam, ni strinjam	se strinjam	popolnoma se strinjam
1 - raje plačujem dostop z avtom v mestno središče, kot da bi se odpovedal vožnji v mestnem središču	33,1	30,9	21,4	11,6	2,9
2012	28,8	30,0	23,8	12,7	4,7
2 - če bi bil promet bolje urejen, bi se pogosteje zadrževal v mestnem središču	9,9	17,3	27,9	35,7	9,2
2012	10,1	23,0	29,1	30,0	7,8
3 – izboljšati bi morali povezave obrobnih predelov mesta z mestnim središčem	1,8	4,0	18,1	52,7	23,3
2012	1,8	5,3	20,7	54,5	17,8
4 - gneča in hrup sta nujni posledici življenja v mestnih središčih	13,9	26,6	20,7	31,4	7,6
2012	11,4	22,7	24,6	33,7	7,6
5 - pri urejanju prometa ima učinkovitost prednost pred varstvom okolja	24,6	37,9	19,2	13,0	5,3
2012	18,8	42,3	22,2	13,9	2,7
6 - kolo in javni potniški promet morata imeti prednost pred ostalimi prevoznimi sredstvi	1,4	6,6	13,9	40,1	38,0
2012	1,8	5,9	16,8	46,5	29,0
7 – prehod z avtomobilskega na javni potniški promet bi zmanjšal prometne obremenitve v mestnem središču	0,9	2,2	8,2	47,4	41,4
2012	0,6	3,2	12,0	55,0	29,2
8 – obstoječe štiripasovne mestne vpadnice je potrebno razširiti v šestpasovnice	11,6	19,7	28,3	24,9	15,5
2012	10,5	20,7	36,6	22,9	9,3
9 – delodajalci naj spodbujajo zaposlene k uporabi javnega potniškega prometa s finančno stimulacijo.	2,3	6,9	14,8	42,1	33,9
2012	1,8	5,4	19,1	49,6	24,1
10 - gradnja novih linij javnega potniškega prometa je predraga, denar raje namenimo za nova parkirišča	21,5	32,4	28,4	13,4	4,3
2012	16,1	30,9	34,7	14,0	4,2
11 – zaradi obstoječih prometnih razmer v Ljubljani razmišljam o preselitvi	37,9	30,9	18,9	8,4	3,9
2012	39,3	32,2	20,5	5,0	2,9

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

(V vsaki vrstici označite en odgovor od 1 do 5, pri čemer 1 pomeni »sploh se ne strinjam« in 5 »popolnoma se strinjam«.)

	sploh se ne strinjam	se ne strinjam	ni strinjam, ni strinjam	se strinjam	popolnoma se strinjam
1 - pomanjkljive informacije o prometu na cesti	10,5	30,0	26,5	27,6	5,4
2012	9,7	28,5	33,5	24,9	3,5
2 - naraščanje avtomobilskega prometa	0,3	1,3	3,1	43,5	51,7
	0,4	2,4	7,8	57,1	32,3
3 - zapore, dela na cesti	1,1	5,6	17,9	46,4	28,9
2012	1,0	6,7	22,6	50,6	19,0
4 - neustrezen javni potniški promet	2,8	15,4	28,1	32,2	21,5
2012	3,5	19,0	37,0	29,9	10,7
5 - preozke, slabo pretočne ceste	1,8	7,3	19,7	47,0	24,2
2012	2,2	12,0	27,1	45,2	13,5
6 - neprimerno delovanje prometne signalizacije	4,0	23,2	39,1	23,2	10,7
2012	4,0	26,8	43,0	19,7	6,6
7 - na cestah v Ljubljani ne opažam prevelikih zastojev	46,0	34,6	12,8	4,7	1,9
2012	25,5	40,5	21,2	11,2	1,7
8 - drugo: _____					

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

(Označite en odgovor.)

2008	2012	
40,6	27,5	pogosto
29,2	30,1	občasno
9,5	17,6	le izjemoma
5,8	9,0	nikoli
14,8	15,8	ne vozim se z avtomobilom

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

(V vsaki vrstici označite en odgovor.)

	da, zapreti	da, vendar ne za mestni avtobus, dostavo in stanovalce	da, le med vikendi in prazniki	ne bi bilo dobro zapreti	ne zapreti, temveč uvesti plačilo za vstop z avtomobilom	ne poznam
1 - Kongresni trg (2008)	21,0	41,7	7,0	20,0	8,5	1,8
2 - Slovensko cesto (med Figovcem in Kazino)	11,6	29,4	8,0	39,0	6,8	5,2
2012	11,6	34,9	9,4	31,7	4,6	7,8
3 – Resljeva cesta z Zmajskim mostom	7,4	23,8	7,5	48,2	8,1	5,0
2012	8,8	27,4	10,2	40,4	5,5	7,6
4 - Miklošičeva cesta	15,8	27,2	8,0	36,7	7,6	4,6
2012	18,4	23,1	11,1	36,6	5,0	5,8
5 - Bavarski dvor	5,4	21,4	4,7	58,1	7,6	2,7
2012	6,8	21,1	7,7	53,5	6,2	4,7
6 - Eipprova ulica	13,6	18,5	5,6	24,7	5,1	32,6
2012	11,9	17,0	8,7	29,5	4,4	28,5
7 - Križanke z okolico (2008)	23,8	28,3	10,0	26,7	7,4	3,8
8 - od Aškerčeve do Kongresnega trga	7,9	27,3	6,5	47,1	7,3	3,9
2012	9,0	26,9	9,3	43,6	5,8	5,4
9 - Prešernova cesta	8,0	22,2	5,1	46,5	8,3	9,8
2012	10,2	19,0	10,4	44,7	6,4	9,3

**2012 - 6.4 SPODAJ SO NAVEDENA OBMOČJA V LJUBLJANI, KI SO BILA V ZADNJIH LETIH ZAPRTA ZA AVTOMOBILSKI PROMET. PROSIMO, OZNAČITE, V KOLIKŠNI MERI PODPIRATE ALI NE PODPIRATE PREPOVED AVTOMOBILSKEGA PROMETA NA TEH OBMOČJIH?** (V vsaki vrstici označite en odgovor od 1 do 5, pri čemer 1 pomeni »sploh ne podpiram« in 5 »zelo podpiram«.)

	sploh ne podpiram	ne podpiram	ni ne podpiram, ni podpiram	podpiram	zelo podpiram	ne poznam
1 - Kongresni trg	2,4	4,8	8,3	38,9	43,7	2,0
2 - Prešernov trg z Wolfovo ulico	1,8	3,2	7,7	35,4	48,8	3,0
3 - Območje okoli Križank (delna zapora Trga Francoske revolucije)	2,3	7,7	14,2	34,0	38,8	3,0
4 - Staro mestno jedro (Mestni trg, Stari trg, Gornji trg, Krekov trg)	1,8	2,7	6,1	34,4	53,3	1,7

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

*(Označite en odgovor.)*

2008	2012	
47,3	44,3	v vsakem primeru podpiram
8,3	13,0	podpiram, četudi bo uvedba ločenega pasu le za avtobuse upočasnila avtomobilski promet
35,9	33,9	podpiram, če rezerviran vozni pas ne bo vplival na pretočnost avtomobilskega prometa
4,0	2,8	ne podpiram
0,7	0,7	drugo: _____
3,9	5,2	ne vem

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

*(Označite en odgovor.)*

2008	2012	
15,4	16,7	mestna oblast
20,0	22,2	zainteresirani prebivalci, civilna gibanja
8,8	11,3	nevtralni posrednik oz. mediator
47,1	39,7	strokovnjaki
3,3	3,1	drugo: _____
5,4	7,0	ne vem

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

*(Za vsako vrstico označite z ocenami od 1 do 5. »Najslabši vtis« predstavlja ocena 1, »najboljšega« pa ocena 5.)*

	1	2	3	4	5	
grda	1,4	2,2	14,5	41,6	40,2	lepa
2012	0,8	1,1	11,1	38,1	49,0	
hrupna	7,9	21,7	47,6	18,8	4,1	tiha
2012	5,3	14,8	47,0	26,4	6,5	
neprijazna	2,3	6,3	28,0	44,7	18,6	prijazna
2012	2,1	6,2	20,6	46,1	24,9	
neurejena	2,8	9,4	37,3	38,5	12,0	urejena
2012	1,6	5,1	21,2	50,5	21,6	
dolgočasna	4,5	10,8	34,9	35,2	14,4	pestra
2012	3,7	9,5	28,8	39,4	18,6	
nevarena	5,5	12,4	36,6	32,2	13,2	varna
2012	2,7	7,6	28,9	39,2	21,6	

**2008 - 8.1 ZANIMA NAS, KJE PREBIVAJO VAŠI SORODNIKI, PRIJATELJI, POSLOVNI PARTNERJI, S KATERIMI VZDRŽUJETE STALNE STIKE.**

(V vsaki vrstici lahko označite več odgovorov.)

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

**2008 - 8.2 KAKO PA BI NAJRAJE STANOVALI, ČE BI IMELI MOŽNOST ZA TO?**

(Označite en odgovor.)

- 21,5 hiša na samem
- 46,6 hiša z vrtom v naselju
- 8,4 vrstna hiša
- 16,1 stanovanjska zgradba z do 20 stanovanji
- 2,1 blok z več kot 20 stanovanji
- 1,3 blok, stolpnica z več kot 50 stanovanji
- 4,0 vseeno mi je

**2008 - 8.3 LJUDJE SE RAZLIKUJEMO MED SEBOJ GLEDE NA TO, KOLIKŠNO NAVEZANOST ČUTIMO DO KRAJA, V KATEREM ŽIVIMO, IN DO ŠIRŠIH GEOGRAFSKIH OBMOČIJ. V KOLIKŠNI MERI PA VI ČUTITE NAVEZANOST NA SLEDEČE KRAJE?**

(V vsaki vrstici označite en odgovor.)

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

**9.0 SPOL:**

2008	2012	
41,7	42,1	moški
58,3	57,9	ženska

**9.1 STAROST:**

RAZRED	%	
18 - 25 let	18,2	19,4
26 - 35 let	23,7	27,8
36 - 45 let	13,5	17,2
46 - 55 let	12,3	12,8
56 - 65 let	16,1	12,2
Nad 65 let	16,3	10,7

**9.2 IZOBRAZBA**

2008	2012	
2,0	2,5	osnovna šola ali manj
39,3	33,4	poklicna ali srednja šola
50,4	56,0	višja šola, visoka šola, fakulteta
8,3	8,1	magisterij, doktorat

**9.3 KOLIKO ČLANOV ŠTEJE VAŠE GOSPODINJSTVO:**

	2008	2012
1	14,1	13,5
2	30,1	28,0
3	23,6	23,5
4	22,5	24,1
5	5,6	5,1
6	1,9	1,8
7	0,2	0,2
Več kot 7	0,2	0,1
ne bom odgovarjal	1,9	3,6

**9.4 KOLIKO ČASA ŽE ŽIVITE NA TEM NASLOVU?**

2008	2012	
10,2	11,7	manj kot eno leto
89,8	88,1	več kot eno leto, navedite število let: _____

**9.5. OD KJE STE SE PRESELILI NA TA NASLOV:**

2008	2012	
43,9	41,1	preselil sem se iz drugega predela mesta
7,2	8,0	preselil sem se iz okolice v mesto
6,0	6,3	preselil sem se iz mesta v okolico
22,2	20,4	preselil sem se iz drugih koncev Slovenije
14,2	17,4	že od nekdaj živim tukaj
6,6	6,7	drugo: _____



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

2008	2012	
16,6	18,0	preselil bi se znotraj iste soseske
8,7	9,4	preselil bi se drugam v mestu (navedite kam): _____
16,8	16,0	preselil bi se v okolico Ljubljane
11,8	11,2	preselil bi se drugam (navedite kam): _____
46,1	45,4	ne želim se seliti

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

2008	2012	
5,8	4,8	v državni/občinski upravi, vojski, policiji
13,3	14,1	v javnem zavodu (zdravstvo, šolstvo ipd.)
1,5	1,6	v javnem podjetju (energetika, promet, komunala ipd.)
5,9	4,9	v podjetju v državni lasti
25,7	30,5	v podjetju v privatni lasti
0	0,1	sem kmetovalec
0,3	0,3	sem gospodinja
16,8	18,7	sem dijak, študent
25,4	19,2	sem upokojen
1,2	2,5	sem brezposeln
4,1	3,3	drugo: _____

**9.8 ALI JE VAŠE DELOVNO MESTO:**

2008	2012	
23,7	31,9	v središču Ljubljane
24,4	34,3	v širšem mestnem območju
6,0	8,0	izven Ljubljane
45,9	23,9	drugo: _____
	1,9	

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

2008	2012	
1,4	1,9	Pred 6 uro,
8,3	9,2	med 6:00 in 7:00
27,5	24,4	med 7:00 in 8:00
24,6	29,6	med 8:00 in 9:00
6,4	4,6	kasneje
3,1	2,5	izmenično (popoldne, ponoči)
8,1	5,9	imam fleksibilen delovni čas
20,6	21,9	ne hodim v službo (v šolo)

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

2008	2012	
3,6	3,2	pred 14:00
8,7	10,4	med 14:00 in 15:00
20,6	21,3	med 15:00 in 16:00
17,2	21,1	med 16:00 in 17:00
7,7	8,9	med 17:00 in 18:00
5,8	3,9	po 18. uri
3,2	3,1	delam izmenično (popoldne, ponoči)
12,3	6,4	imam fleksibilen delovni čas
20,8	21,8	nisem zaposlen, ne hodim v šolo

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

	2008	2012
Do 5 minut	82,8	83,5
6 - 10 minut	14,0	12,7
Več kot 10 minut	3,2	3,8

**9.12 KOLIKO MINUT JE OD VAŠEGA STANOVANJA (HIŠE) ODDALJENO NAJBLIŽJE ŽELEZNIŠKO POSTAJALIŠČE (navedite v min.):**

	2008	2012
Do 10 minut	34,6	36,9
11 - 20 minut	34,3	30,6
21 - 30 minut	23,4	21,3
Več kot 30 minut	7,7	11,2

**9.13 KOLIKO AVTOMOBILOV IMATE V VAŠEM GOSPODINJSTVU?**

Imam(o) avtomobil  
88,3 % (2008) / 85,3 %  
(2012)

	2008	2012
1 avtomobil	58,8 %	55,5 %
2 avtomobila	32,3 %	26,9 %
3 avtomobili	7,0 %	3,9 %
Vec kot 3 avtomobili	1,9 %	1,1 %

nimam(o) avtomobila  
11,7 % (2008) / 12,4 %  
(2012)

**9.14 KJE IMATE PARKIRAN SVOJ AVTO:**

2008	2012	
6,9	7,1	v najeti garaži
31,6	34,6	kjer najdem prostor pred hišo (blokom)
12,3	12,9	na rezerviranem parkirišču pred hišo (blokom)
33,7	28,2	v lastni garaži
11,7	12,6	nimam avtomobila
3,8	4,6	brez odgovora

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

2008	2012	
18,8	20,1	do 5 000 km
24,0	22,0	med 5 000 do 10 000
21,3	26,0	med 10 000 do 20 000
12,7	11,1	med 20 000 do 30 000
6,1	4,4	več kot 30 000
6,8	5,0	nimam voznškega dovoljenja
10,4	11,4	ne vozim se z avtomobilom

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

2008		2012	
4,1	3,7	do 500 EUR	
14,8	13,7	nad 500 do 1000 EUR	
15,0	17,3	nad 1000 do 1500 EUR	
13,9	14,5	nad 1500 do 2000 EUR	
11,0	10,6	nad 2000 do 2500 EUR	
5,6	5,9	nad 2500 do 3000 EUR	
9,8	7,0	nad 3000 EUR	
25,8	27,3	brez odgovora	

**2008 - 9.17 ALI BI ŽELELI BITI BOLJ PODROBNO INFORMIRANI ALI SODELOVATI KOT DEL ZAINTERESIRANE JAVNOSTI PRI PROJEKTU PRENOVE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA V LJUBLJANI?**

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

→ **\*V primeru, da bi želeli biti podrobneje informirani ali sodelovati kot del zainteresirane javnosti pri projektu preнове javnega potniškega prometa v Ljubljani, vas prosimo, da izpolnite še priloženi obrazec o sodelovanju na zadnji strani vprašalnika.**

**2012 - 10.0 ZANIMA NAS KAKO DOBRO POZNATE PROJEKT CIVITAS ELAN IN NJEGOVE VSEBINE?**

0,7	zelo dobro poznam
6,0	poznam
18,6	zgolj delno poznam
74,7	ne poznam

**2012 - 10.1 ZANIMA NAS, KJE STE IZVEDELI ZA PROJEKT CIVITAS ELAN IN NJEGOVE VSEBINE?**

0,7	sodeloval/a sem na dogodkih (delavnicah, srečanjih, predstavitev), ki so bili organizirani v okviru projekta
11,6	iz medijev in obvestil za javnost
0,5	v službi, kot zaposleni sem na področju urejanja prometa
3,0	iz oglasnih površin
4,4	prek prijateljev, znancev
17,8	pred izvajanjem te ankete projekta nisem poznal
61,9	ne poznam projekta

**PRILOGA 2: VZOREC INFORMATIVNEGA LETAKA O POTEKU RAZISKAVE**



Mestna občina Ljubljana – MOL



Univerza v Ljubljani  
Fakulteta *za družbene vede*



Drage prebivalke in prebivalci Ljubljane,

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

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

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

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

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

**Zanima nas vaše mnenje!**

## PRILOGA 3: VZOREC INFORMATIVNEGA LETAKA O PROJEKTU CIVITAS ELAN



### Spoštovani!

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

### Kaj je namen in kakšni so cilji projekta?

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

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

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

### Kaj bomo izboljšali v Ljubljani?

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

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

### Kdo smo partnerji projekta?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Slikovni prikaz koridorja »majev rep«

