

Mestna občina Ljubljana  
Oddelek za varstvo okolja



Univerza v Ljubljani  
Fakulteta *za družbene vede*



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

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

**Ljubljana, 9. april 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:**

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

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

### **TRAJANJE PROJEKTA**

2011-2012

### **RAZISKOVALCI**

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

**Dr. Simona Zavratnik**

**Anže Zorman**

**Dr. Drago Kos**

**Dr. Marjan Hočevar, odgovoren za poročilo**

**Dr. Franc Trček**

### **FINANCIRANJE RAZISKAVE**

7. okvirni program EU (FP7) – CIVITAS Elan

# KAZALO

1 UVOD .....	4
1.1 Zgoščevalna taksa – teorija in praksa.....	6
1.2 Okoliščine ukrepa: CIVITAS Elan v Ljubljani .....	8
2 OPIS IN POJASNILO RAZISKOVALNEGA PROCESA .....	11
2.1 Oblikovanje vzorca za anketno raziskavo.....	12
2.2 Terenska raziskava: izvedba javnomnenjske raziskave.....	15
3 PREDSTAVITEV IN POJASNILO RAZLIK MED IZSLEDKI ANKETNIH RAZISKAV 2011 IN 2012 .....	17
3.1 Demografija in vprašanje zgoščevalne takse.....	17
3.2 Ostala vprašanja – splošno .....	19
4 SOCIOKULTURNE OKOLIŠČINE OB MOREBITNIH SPREMEMBAH PROMETNE UREDITVE V LJUBLJANI .....	23
4.1 Avtomobilnost - prevladujoča paradigma in vzorec mobilnosti.....	23
4.2 Prostorske in socialne pogojenosti prometnih izbir in percepcij .....	28
4.2.1 Geografske pogojenosti .....	29
4.2.2 Sociodemografske pogojenosti .....	32
4.2.3 Pogojenost s prometnimi navadami .....	34
4.3 Percepcije novih paradigem mobilnosti in njihovih manifestacij v Ljubljani .....	36
4.4 Zgoščevalna taksa: problematika komunikacije in dialoga z mestnimi uporabniki.....	40
5 SKLEPNE MISLI IN PREDLOGI .....	44
PRILOGA 1.....	48
PRILOGA 2.....	54
PRILOGA 3.....	63

# 1 UVOD

Za razliko od sporadičnih in nekonsekventnih posegov, sprememb in izboljšav, s katerimi se je v predhodnih letih pristopalo k strukturi oz. sistemski adaptaciji mestnega prometa spreminjajočim se okoliščinam in novi (sodobni) mobilnostni oz. prometni paradigmi, je sklop intervencij pod okvirom projekta CIVITAS Elan naravnano bolj sistematično in kohezivno. Vanj je vključeno večje število partnerskih institucij, ki s svojimi specifičnimi specializacijami oz. kompetencami lahko optimizirajo izvajanje tega večdimenzionalnega in različno učinkujočega projekta, glede na udeležene akterje.

V skladu s tem strategije za uravnavanje mestnih prometnih sistemov razumemo kot posege v urbano tkivo, ki je kompleksen preplet prostorskih značilnosti, omejitev in možnosti, kulturnih percepcij, družbenih vrednot in navad, socialnih diferenciacij, širših družbenih trendov in vrste drugih relevantnih faktorjev. Ti so v Ljubljani kot glavnemu mestu Slovenije in regionalnemu (gospodarskem, prometnem, etc) vozlišču še dodatno razširjeni na njeno polurbano in ruralno zaledje, kar zavezuje akterje v načrtovanju in implementiranju *sociokulturnih inovacij* v prometu k večrazsežni konsideraciji njihovih pogojev, predvidenih učinkov in morebitnih nenačrtovanih posledic.

V tem okviru je možnost uvedbe *zgoščevalne takse* (iz ang. congestion charging) oz. nadomestila za vstop v mesto z avtomobilom spremljala longitudinalna *javnomenjska raziskava o možnostih izboljšanja prometne ureditve v Ljubljani*. Na Centru za prostorsko sociologijo smo anketno raziskavo med izbrano populacijo prvič izvedli v maju 2011, druga realizacija terenskega dela pa je sledila v februarju 2012. Časovni razmik med njima je nekoliko manj kot leto dni (dobrih 8 mesecev), s čimer se povratni odziv anketirancev lahko interpretira tudi glede na različne točke v času in detektirane relevantne spremembe (specifične ukrepe in širša dogajanja) med njimi.

Poleg merjenja stališč, mnenj in percepcij anketirancev o možnosti uvedbe nadomestila za vstop v mesto z avtomobilom smo v vprašalniku prevpraševali še po enem od ukrepov iz projekta CIVITAS Elan: o sistemu *Parkiraj in se odpelji (P + R)* - parkirišča na robu mesta, prvenstveno namenjena dnevnim migrantom v mesto, ki naj bi tam pustili osebni avtomobil in pot nadaljevali s katero od drugih vozniških alternativ (mestni avtobus, kolo). Poleg konkretnih vprašanj o obeh tematikah smo v vprašalnik umestili še vprašanja, s katerimi smo merili druge relevantne sociokulturne razsežnosti obeh ukrepov – od posameznih mobilnostnih preferenc (vozne navade, naklonjenost možnim usmeritvam prometne politike in podobno) do demografske strukture (izobrazba, starost, delovni status etc) anketirane populacije.

V nadaljevanju uvodnega poglavja se bomo najprej osredotočili na nadomestilo za vstop v mesto z avtomobilom. Predstavili bomo logiko samega koncepta in problematiko, ki stoji za njegovo uvedbo, predvidene učinke in cilje njegove

implementacije, primere obstoječih praks in spremljajoče uspehe in težave ter se na kratko ozri na vprašanja družbene in politične sprejemljivosti, pravičnosti in morebitnih nenameranih učinkov. Ta del besedila se v podobni obliki nahaja že v predhodnem, vmesnem poročilu o raziskavi.

Sledi pregled dosedanjih ukrepov projekta Civitas, ki so bili izvedeni med letoma 2008 in 2012 in ki (lahko) delujejo kot komplement ali detriment uvedbi nadomestila. Kot rečeno, je za razumevanje realnega učinkovanja sociokulturnih prostorskih inovacij ključnega pomena poznavanje široko razplastenega konteksta, ki pa se bo tu omejil le na projekt Civitas ELAN in nekaj spremljajočih okolnosti, ki jih pojmuje kot pomembne dejavnike v pojasnjevalni shemi.

Nadaljevali bomo s predstavitvijo raziskovalnega procesa, uporabljene metodologije in sistema vzorčenja. Slednjega smo oblikovali glede na zahteve naročnika in specifične tematike, ki je med drugim zahtevala tudi arbitrarno postavljeno in konceptualno modulirano geografsko diferenciacijo populacije, med katero smo izvajali raziskavo. Predstavimo torej doseg, pa tudi omejitve raziskave in njenih izsledkov.

V tretjem in četrtem poglavju je glavni analitični del poročila. V tretjem poglavju se osredotočimo na razlike, ki so bile zaznane v izsledkih iz prve in druge izvedbe vprašalnika. Ker je bilo razdobje (ti. *časovna vrsta*) med prvo in drugo ponovitvijo raziskave zaradi zunanjih okoliščin sorazmerno kratko, relevantne spremembe v fizičnem, družbenem, političnem in kulturnem okolju pa glede na merjene dimenzije relativno redke, je pomembnejših razlik med obema anketnima raziskavama sorazmerno malo. Vseeno smo zaznali nekaj sprememb v stališčih anketirane populacije. Umestili jih bomo v kontekst in prikazali njihove morebitne vzroke oz. povode.

Četrto poglavje prinaša poglobljeno analizo izsledkov celotne raziskave, upoštevajoč tudi relevantnost širšega sociološko pojasnjevalnega konteksta. S tem bomo dopolnili ekstenzivno vmesno poročilo iz leta 2011, ki je na dobrih sedemdeset straneh ponudilo detajlno deskriptivno predstavitev izsledkov iz prve raziskave in predstavlja pomembno dopolnilo bolj analitičnemu in parcialnemu pristopu v tem tekstu. Sinteza takratnih ugotovitev z novim konceptualnim aparatom bo v štirih točkah (in s tem podpoglavjih) predstavila bistvene koordinate, v okviru katerih se lahko razmišlja o uvedbi vstopne takse in načinih njene implementacije, komunikacije in racionalizacije.

Sklepni ugotovitvam in predlogom sledijo priloge. V prvi prilogi so izbrana »križanja« podatkov, se pravi njihova disekcija na osnovi določenih demografskih, družbenih in prostorskih spremenljivk, ki bolj jasno diferencirajo dobljene rezultate in specificirajo stališča, mnenja, percepcije in prakse posameznih skupin uporabnikov območja mesta Ljubljana oz. njegovih prometnih površin. Druga priloga vsebuje zbir celotnih rezultatov (sumarnik) obeh raziskav v nizu, predstavljenih tako, da je

mogoča primerljivost rezultatov in preverljivost naših izsledkov v časovni vrsti. V tretji prilogi so grafični prikazi najbolj značilnih in raziskovalno zanimivih trendov, izsledkov in razmerij, na podlagi katerih je analiza bolj jasna in ki so uporabni tudi za nadaljnje komuniciranje konteksta z različnimi javnostmi, akterji oz. deležniki, v katerem se predlog vstopne takse ter drugi raziskovani ukrepi odvijajo.

## **1.1 Zgoščevalna taksa – teorija in praksa**

Termin zgoščevalna taksa (*congestion charging*) označuje različne modele razreševanja cestno-prometne preobremenitve, prek katerih se od udeležencev v prometu (navadno predvsem uporabnikov osebnih vozil) zahteva plačevanje finančnega nadomestila za uporabo določenega segmenta cestnega omrežja na danem, navadno urbanem področju. Sam koncept zgoščevalne takse izhaja iz predpostavke, da raba osebnih vozil v prometu v specifičnih okoliščinah lahko proizvaja različne negativne učinke - eksternalije, denarno nadomestilo pa v tem kontekstu deluje kot mehanizem internalizacije teh stroškov oz. kompenzacije zanje. V ekonomskem žargonu gre torej za uravnavanje na strani povpraševanja, kar po teoriji v končni fazi vodi v zmanjšano rabo cestnega omrežja in delno redukcijo negativnih učinkov.

Negativne eksternalije, ki jih prinaša raba osebnega vozila v mestnem prometu, se navadno opredeli v treh dimenzijah. Prva je okoljska, in se nanaša na zračno onesnaženje z izpušnimi plini (to je v Ljubljani zaradi specifične geografske lege izrazito problematično) ter na zvočno onesnaženje, ki je prav tako produkt takšnih mobilnostnih vzorcev. Optimalnost prometne ureditve je druga dimenzija. Zgoščen promet, ki ga prinaša ekstenzivna raba osebnih vozil na urbanih področjih, zmanjšuje funkcionalnost in učinkovitost cestnega omrežja, s tem pa negativno vpliva na kakovost življenja v mestu, de-optimira časovno učinkovitost posameznikov ter gospodarskih subjektov in hkrati multiplicira okoljsko obremenitev. Poleg tega naraščajoča raba osebnih vozil implicira vse večji pritisk na parkirno infrastrukturo mesta, kar terja vedno nove (in navadno nezadostne) parkirne kapacitete v omejenem okolju, obenem pa je za uporabnike mesta obremenjujoče še iz vsaj dveh vidikov – za avtomobiliste zaradi dodatnega časovnega stroška, za druge uporabnike pa zaradi nedovoljenih ali spornih parkirnih praks, ki se jih poslužujejo prvi. Tretja dimenzija gre na račun rabe alternativnih mobilnostnih praks, tj. rabe javnega potniškega prometa (v nadaljevanju JPP), koles ali pešačenja. Za vse te prakse je ekstenzivna raba avtomobilov po več različnih vidikih (kakovost zraka, hitrost in točnost JPP, varnost etc) zelo de-stimulativna.

Poznamo štiri osnovne modele implementacije zgoščevalne takse. Koridorski sistem pomeni taksacijo le določene ceste (ulice) oz. cestnega segmenta; kordonski model pomeni zamejitev določenega območja (recimo mestnega središča) in plačevanje za vsak vstop skozi 'kordon' v zamejeno območje; naslednja možnost je plačevanje za uporabo cestnega obroča, se pravi za rabo glavnega prometnega ožilja okoli mesta. Zadnja možnost je uvedba plačljivega območja in (pavšalno) plačilo za rabo osebnih

vozil na tem območju. Sistemi so si pravzaprav zelo sorodni, odvisni pa so predvsem od urbane kompozicije mesta (števila možnih vstopov skozi kordon, prometne funkcije plačljivega območja etc.), od danih tehnoloških pogojev (finance, sprejemljivost/dojemljivost za posamezno tehnologijo med uporabniki, možnost njene namestitve etc.) ter seveda od naslovljenega problema (zmanjšanja prometne zgostitve le na določenem koridorju, de-avtomobilizacije izbranega mestnega območja etc.).

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

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

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

Sprejemljivost je tudi največji problem pri dosedanjih implementacijah oz. njenih poskusih. Sprejemljivost zavisi od prometne kulture in prakse (npr. v Sloveniji je ideologija avtomobilizma izrazito prisotna), od generalnega mnenja o ekonomskem kompenziranju negativnih eksternalij, pa tudi od same prisotnosti in ozaveščenosti glede negativnih eksternalij. Drugi, bolj socio-ekonomski faktorji se pri vprašanju sprejemljivosti kažejo kot manj relevantni. Pogosto gre za preprosto nasprotovanje novemu oz. izogibanje (pogojno) problematičnim inovacijam ne glede na njihov

(hipotetično) pozitiven družbeni doprinos. Ta komponenta se kaže tudi v tem, da se sprejemanje tega ukrepa (pa tudi drugih socio-političnih inovacij) navadno manjša sorazmerno s približevanjem dejanski implementaciji, obenem pa podpora po uvedbi pogosto ponovno naraste. Nekatere raziskave tudi kažejo izrazite preference ljudi za preproste tarifne sisteme, že poznane tehnologije in predvidljive stroške – ta vidik je pomemben pri reflektiranju možnih izvedb, saj optimalne niso vedno tudi najbolj preproste.

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

Določene negativne posledice samega ukrepa se lahko kažejo kot morebitna večja prometna obremenjenost uličnega in cestnega omrežja (ter parkirne infrastrukture) okoli plačljivega območja. Prav tako je možna določena mera negativnega vpliva na ekonomske subjekte, ki delujejo na plačljivem območju: ali v smislu dostopnosti s strani uporabnikov, ali pa v smislu večjih stroškov za delojemalca (ali delodajalca), ki mora za prihod na delo po novem plačevati še nadomestilo za vstop. Če predhodno oz. vzporedno uvedbi ne pride do izrazitega izboljšanja obstoječe infrastrukture JPP je prav tako možno, da bo slednja preobremenjena in se bo po uvedbi ukrepa zmanjšala tudi kakovosti JPP.

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

## ***1.2 Okoliščine ukrepa: CIVITAS Elan v Ljubljani***

Uvedba zgoščevalne takse je globok poseg, ki korenito spreminja ne le prometno strukturiranost mesta marveč vpliva tudi na vrsto sociokulturnih značilnosti in ima močno simbolno konotacijo. Da takšno prostorsko re-moduliranje ohrani (in celo izboljša) funkcionalnost, terja določene predpogoje, pri čemer pa imajo protagonisti uvedbe ukrepa le omejen domet in so močno odvisni tudi od širše družbene klime ter izvajanj na regionalnem, državnem ter evropskem nivoju.

Prva od dveh bistvenih razsežnosti je vzpostavitev infrastrukture, ki omogoča prehod na alternativne mobilnostne opcije, ki so vsaj podobno učinkovite v smislu porabe



časa, prostorske in časovne dostopnosti in stroška. Druga razsežnost, ki je s prvo kavzalno povezana, je izgradnja razumevanja med samimi uporabniki oz. uspešna komunikacija drugačnih, z zgoščevalno takso kompatibilnih mobilnostnih paradigem in percepcij urbanega prostora. V okviru projekta Civitas so pri teh dveh razsežnostih naslavljani naslednji pogoji:

- Izboljšava Ljubljanskega potniškega prometa (LPP) - Uvedba Urbane, enotne mestne kartice za brezgotovinsko plačevanje voženj z LPP in parkirnih mest. Je podlaga za ukrep, ki predvideva integrirano vozovnico za ves javni potniški promet, ki pa še ni bil realiziran; Postavitev prikazovalnikov prihoda mestnih avtobusov na postajališča; Vzpostavitev sistema Google transit za mesto Ljubljana, ki omogoča točno načrtovanje poti z mestnim avtobusom (čas odhoda in prihoda, prestopi); Nekatero druge izboljšave (varnost...)
- Uvedba sistema BicikeLJ – cenovno zelo ugodna izposoja koles po relativno gosti mreži izposojevalnic, ki so postavljene po mestu. Vzporedno s tem je na spletu nastalo več portalov, ki so namenjeni optimizaciji vožnje s kolesom po mestu.
- Izgradnja parkirišča na robu mesta P + R v Stožicah (ob severni vpadnici), ki omogoča parkiranje uporabnikom Ljubljane iz okoliških krajev, da tam po ugodni ceni in brez iskanja parkirnega prostora parkirajo avtomobil in se z avtobusom (ali kolesom) odpeljejo na ciljno destinacijo. To parkirišče trenutno spremlja še razširjanje že obstoječega parkirišča na Dolgem Mostu ter gradnja novega P + R parkirišča ob južni vpadnici.
- Uvedba novih avtobusov na metan ter druga, okoljsko manj obremenjujoča goriva in nabava čistejših vozil za vozni park uprave Mestne občine Ljubljana (MOL).
- Organizacija različnih dogodkov za širšo in strokovno javnost, kjer se predstavlja, debatira in promovira drugačne kulture mobilnosti, nove prometne prakse in drugačne poglede na urbanost. Gre za predavanja, okrogle mize, razstave, seminarje, natečaje, tudi za teden dni trajajočo zaporo dela Slovenske ceste s spremljajočimi dogodki.
- Nekateri drugi sistemske ukrepi.

Prvi trije ukrepi izboljšujejo funkcionalnost alternativ, druga dva pa sta bolj namenjena kulturni in simbolni reartikulaciji mobilnosti ter naslavljata načelni odnos javnosti do zvedbe zgoščevalne takse. Hkrati je znotraj istega registra potrebno vzeti v obzir tudi nekatere pomankljivosti oz. sporne izvedbe in ukrepe.

- Zvišanje cene voženj z LPP za polovico, s poprejšnjih 80 centov na 1.20 €.

- Prostorska razporeditev izposojevalnic koles pri sistema BicikeLJ, ki v obstoječi shemi sorazmerno majhnemu številu uporabnikov mesta predstavljajo uporabno alternativo avtomobilu. Kot je razvidno iz Slike 1 je daleč največja gostota izposojevalnic v centru mesta, kjer je v primerjavi z nekaterimi drugimi deli mesta relativno nizka gostota stalnega prebivalstva. Izposojevalnic ni celo pri že obstoječih P + R parkiriščih (Dolgi Most). Ukrep je bolj prilagojen tržni viabilnosti oglasnih površin, ki si jih lasti upravljalec sistema, kot pa deklariranim ciljem projekta Civitas in njegovih protagonistov.



Slika 1: Izposojevalnice koles v sistemu Bicikelj

- Nezaznavno komuniciranje ter sodelovanje s ponudniki regionalnega sistema JPP, drugimi upravnimi enotami (občinami) v regiji in osredotočenost le na del uporabnikov mesta, tj. njegovih prebivalcev.
- Relativno redki odhodi avtobusov LPP iz parkirišča P + R v Stožicah (vsakih 20 minut v času prometne konice) ter nedosleden, slabo dodelan in komuniciran sistem plačevanja in uporabe sistema P + R

Ob teh manipulativnih variablah kot relevantni kontekst navajamo še poslabšano gospodarsko situacijo, zviševanje brezposelnosti (kar sicer zmanjšuje prometno obremenitev) ter splošno družbeno klimo, v kateri so dodatne finančne obremenitve vseh (ne glede na višino dohodka) lahko percepirane kot del širšega trenda družbenega razslojevanja. Glede na izkušnje nekaterih drugih mest je zelo pomembno tudi politično sodelovanje med mestom in državo ter čim širša strankarska podpora, saj nekatere raziskave kažejo opazno mero odvisnosti med odnosom političnih strank do ukrepa in odnosom njihovih volilcev.

To kratko uvodno predstavitevijo zgoščevalne takse in njenih trenutnih predispozicij je torej potrebno vzeti v obzir pri razumevanju izsledkov raziskave, ki so podani v tem poročilu.

## 2 OPIS IN POJASNILO RAZISKOVALNEGA PROCESA

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

Na podlagi zbranega materiala smo v drugi fazi pripravili osnutek vprašalnika s serijo vprašanj oz. tematik, ki so oz. bi lahko bile relevantne pri pripravljanju ter uvajanju zgoščevalne takse v Ljubljani. Analizirali in uskladili smo terminologijo. Za potrebe vprašalnika smo koncept zgoščevalne takse terminsko operacionalizirali oz. prilagodili razumevanju čim večjega števila anketirancev. Termin zgoščevalna taksa se je za te potrebe preimenoval v opisno formulacijo: »denarno nadomestilo za vstop avtomobilov v center mesta". Na Centru za prostorsko sociologijo smo nato izvedli niz posvetovalnih sestankov, na katerih smo izpopolnjevali delovne različice polstrukturiranega vprašalnika za terensko raziskavo. V procesu smo jasno zamejili področje zanimanja ter namembnost samih izsledkov. Določili smo tudi ciljne skupine oz. model vzorčenja; vzorec se ne sklada vedno z dejansko demografsko strukturo prebivalcev na anketiranih območjih temveč je modeliran po ciljnih skupinah, katerih stališča so nas posebej zanimalo, glede na vsebinska izhodišča raziskave.

Z dodelano različico vprašalnika smo seznanili partnerje v projektu na skupnih sestankih, ki so bili organizirani s predstavniki različnih ukrepov v okviru projekta CIVITAS Elan, največ pozornosti pa je bilo namenjeno potrebam partnerjev iz ukrepa 3.1, ki se posebej ukvarja z zgoščevalno takso v Ljubljani. Na sestankih smo vprašalnik dopolnili s konkretnimi razmišljanji, sugestijami, pripombami partnerjev v projektu. Po dopolnitvah vprašalnika je sledila nov niz vsebinskih sestankov in za tem testno anketiranje na omejeni populaciji, ki so vodili do končne različice vprašalnika, v smislu posameznih formulacij in strukture vprašanj.

V tretji fazi smo izvedli javnomnenjsko raziskavo. To je pomenilo logistično delo pridobivanja sodelavcev za delo na terenu (anketarjev), pripravo vsega potrebnega materiala za njihovo informiranje ter pripravo in izvedbo dveh uvajalnih seminarjev, na katerih smo terenske sodelavce pripravili na znanstveno ustrezen način izvajanja anketne raziskave. V nadaljevanju smo dobre tri tedne, med 5 in 29. majem 2011 izvajali terenski del raziskave. Anketarji so razdelili in pobrali vprašalnike ter jih do določenega roka prinesli vodji terenskega dela oz. v prostore CPS.

V zadnji fazi smo odgovore, zabeležene v anketnih vprašalnikih, preoblikovali v računalniško bazo podatkov. Ta je bila v nadaljevanju uporabljena za statistično analizo in preučevanje. Na podlagi podanih rezultatov ter izpeljanih relacij smo opravili interpretacijo posameznih vprašanj, sklopov vprašanj ter razmerij med njimi.

Drugi del raziskovalnega projekta smo začeli januarja 2012. Prilagodili smo vprašalnik v nekaj detajlih pri spremenljivkah in dikciji formulacij, pri tem pa izvedene spremembe niso vplivale na primerljivost s prejšnjim. Obenem smo dodali dve novi vprašanji, ki ju v prejšnjem vprašalniku ni bilo. Ponovno smo organizirali uvajalni seminar ter med 27. januarjem in 16. februarjem izvedli terensko anketiranje.

Iz odgovorov dobljeno računalniško bazo podatkov smo statistično ter vsebinsko preučili, jo primerjali z rezultati iz prve raziskave in sestavili končno poročilo o izsledkih, ki z novimi podatki in drugače strukturirano analizo smiselno dopolnjuje prvega oz. vmesnega poročila.

## **2.1 Oblikovanje vzorca za anketno raziskavo**

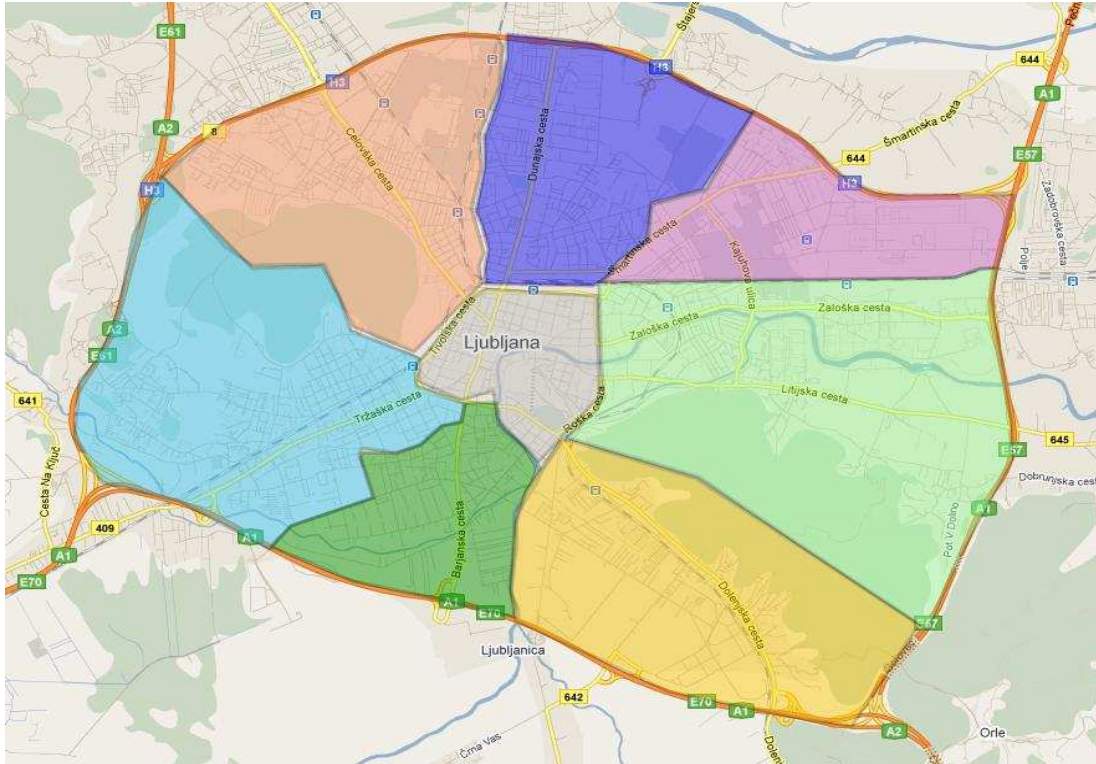
Pomemben del priprav na izvedbo javnomnenjske raziskave na terenu je predstavljalo oblikovanje ustreznega vzorca. Po posvetu s ključnimi partnerji v projektu smo glede na zahtevane parametre in potrebe oblikovali primeren vzorec. Da bi zagotovili dovolj visoko reprezentativnost oz. enakomerno porazdelitev vseh družbenih skupin, ki živijo na območju koridorja je v vsakem gospodinjstvu vprašalnik izpolnila polnoletna oseba, ki je imela zadnja rojstni dan. V smislu splošne opredelitve gre za t.i. »naključni vzorec« na geografsko zamejenem območju (glej slike 2, 3 in 4) vendar s pomembnimi značilnostmi, ki ga diferencirajo od običajnega naključnega vzorca. Vzorec smo na zahtevo oz. glede na potrebe partnerjev v projektu oblikovali na podlagi zahtevanih kvot. Oblikovan je bil poseben "kvotni vzorec", pri čemer smo anketirance razdelili v dve ključni območji:

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

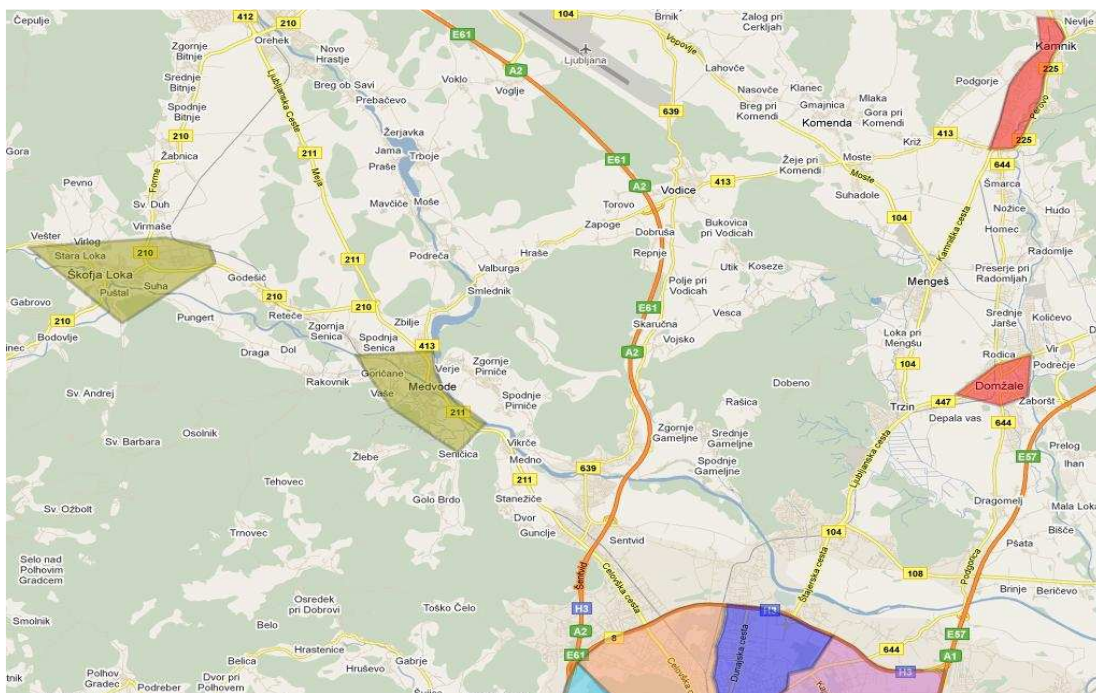
Hkrati smo za območje Okolice Ljubljane, na željo partnerjev, postavili obvezno kvoto (nadreprezentirano skupino) »anketirancev avtomobilskih vozačev« na delo v Ljubljano. Dosežena kvota naj bi znašala vsaj 2/3 vseh anketirancev na območju Okolice Ljubljane. S to posebno zamejitvijo območij smo želeli pridobiti informacije oz. podatke, ki se povezujejo z dnevnimi avtomobilskimi migranti v Ljubljano in njihovim odnosom do možnih sprememb v prometni ureditvi Ljubljane. Končni delež te skupine je v celotni skupini anketirancev na območju Okolice Ljubljane v letu 2011 znašal 71%, leta 2012 pa 57,9% (zmanjšanje se ni zgodilo v prid uporabnikov JPP). S tem smo dobili, glede na postavljene parametre, primerno reprezentirano skupino

anketirancev za potrebe pridobivanja informacij na katere smo se posebej osredotočili v samem začetku raziskave.

Območje koridorja smo za potrebe anketiranja porazdelili v več vzorčnih območjih v katerih je bil opravljen določen delež anketiranj (glej slike 2, 3 in 4).



Slika 2: Geografska zamejitev vzorčnih območij (Ljubljana)



Slika 3: Geografska zamejitev vzorčnih območij (Okolica Ljubljane – Sever (SZ-SV))



Slika 4: Geografska zamejitev vzorčnih območij ob koridorju (Okolica Ljubljane – Jug (JZ-JV))

### Formalna definicija vzorca v letu 2012

Ciljna velikost vzorca je bila, kot leto prej,  $N \sim 700$ . Zaradi 65% ocenjene pričakovane stopnje sodelovanja, smo potrebno izhodiščno velikost vzorca povečali za približno 200 enot. Skupno število enot (N) oz. razdeljenih vprašalnikov je zato bilo cc. 900. Od tega je bilo realiziranih 752 enot, kar predstavlja približno 84% uspešnost. Med procesom filtriranja smo zaradi različnih razlogov (manjkajočih podatkov, nepravilnega vnosa podatkov v vprašalnik itd.) izločili 2 vprašalnika. V končni fazi je skupno število vprašalnikov znašalo 750. Ti vprašalniki so bili potem nadaljnje obdelani in vneseni v bazo podatkov. Na ožjem območju Ljubljane oz. MOL je bilo opravljenih 394 vprašalnikov, 356 pa v okviru Ljubljanske regije (glej slike 2, 3, 4). V tabeli 1 je prikazana še podrobna razporeditev vzorca oz. število realiziranih vprašalnikov po posameznih lokacijah v obeh letih.

Tabela 1: Realizirano število vprašalnikov po vseh lokacijah

		<b>2011</b>	<b>2012</b>
	Stopnja uspešnosti	81%	84%
Vzorčna enota	LJ-Center	50	58
	LJ-Bežigrad	50	52
	LJ-Šiška	61	56
	LJ-Vič	56	60
	LJ-Trnovo	40	31
	LJ-Rudnik	30	40
	LJ-Moste	50	55
	LJ-Jarše	38	42

	Kamnik	82	95
	ŠK.Loka/Medvode	87	89
	Grosuplje/Ivančna Gorica	90	84
	Vrhnika/Logatec	90	88
Porazdelitev oz. integracija vzor. enot v dve ključni skupini	Ljubljana	375	394
	okolica	351	356
Total – končno število vprašalnikov, vključenih v analizo		<b>726</b>	<b>750</b>

### Format in shranba podatkov

Po prvem pregledu in filtriranju oz. izločanju morebitnih neprimernih vprašalnikov, so bili vsi podatki iz končnega števila realiziranih vprašalnikov vpisani v SPSS matriko. Pri tem so bili v matriko SPSS vnešeni tudi vsi odprti odgovori. Nekateri izmed odprtih odgovorov so bili po potrebi dodatno preoblikovani tj. rekodirani za potrebe ustrežnejše interpretacije odgovorov. Prav tako so bili po ustreznih metodoloških standardih rekodirani ali razvrščene v posamezne razrede različne spremenljivke (npr. starost) in drugi potencialno dvoumni podatki.

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

## **2.2 Terenska raziskava: izvedba javnomnenjske raziskave**

Terenski del anketne raziskave je bil izveden med 5. in 29. majem 2011 ter med 27. januarjem in 16. februarjem 2012 in je v obeh letih trajal približno tri tedne. V prvem tednu (se pravi med 5. in 7. majem 2011 in 27. ter 30. januarjem 2012) je bil po dvakrat opravljen seminar za usposabljanje anketarjev za delo na terenu. Podrobno so jim bili predstavljeni namen raziskave, metoda in potek anketiranja, optimalne strategije za odnos z anketiranci ter njihove obveznosti. Dodeljena so jim bila območja, znotraj katerih so morali pridobiti vnaprej določeno število anketirancev oz. od njih dobiti rešen izvod anketnega vprašalnika. Predalo se jim je tudi material za delo.

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

V začetku drugega tedna se je pričelo dejansko delo na terenu. Anketarji so imeli na voljo za razdelitev in pobiranje vprašalnikov na voljo po dva tedna z možnostjo enotedenskega podaljšanja. Raziskava je bila po poročanju anketarjev dobro sprejeta tako med prebivalstvom Ljubljane kot tudi njenega zaledja. Več ljudi je izrazilo podporo sami ideji, ki stoji za projektom CIVITAS Elan - tudi v primeru, ko sicer niso podpirali samega ukrepa zgoščevalne takse, s katerim se ukvarja raziskava. Še precej več je bilo tistih, ki so izrazili svoje mnenje o različnih elementih prometne ureditve v Ljubljani; nekateri od njih so izkazali sorazmerno visoko ozaveščenost o problematiki urejanja prometa. Predvsem v zaledju Ljubljane se je nekajkrat izrazilo prepričanje, da uvedba takšnega ukrepa ne bi smela biti le stvar ljubljanskih mestnih oblasti marveč bi morala biti regionalno koordinirana.

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



### **3 PREDSTAVITEV IN POJASNILO RAZLIK MED IZSLEDKI ANKETNIH RAZISKAV 2011 IN 2012**

Izvedba longitudinalne anketne študije o vprašanju sprejemljivosti zgoščevalne takse in odnosu uporabnikov mesta Ljubljana do nekaterih drugih ukrepov je bila predvidena kot metoda opazovanja in preverjanja časovne dinamike v spremembah javnega mnenja oz. v diferenciranem razvoju odnosa posameznih skupin vzorčene populacije glede na posamezna vprašanja in tematike. Ker pa je značilnost longitudinalne raziskave po definiciji daljše časovno obdobje (dolžina tega razdobja pa sicer relativna) je razmak osmih mesecev med prvo in drugo terensko izvedbo vprašalnika prekratek za zanesljivo primerljivost rezultatov v tej dimenziji interpretacije podatkov. Ta čas namreč ni zadosten oz. je prekratek, da bi se načelna mnenja, stališča ali ocene lastnih praks lahko bistveno razlikovala od prejšnje terenske izvedbe anketnega vprašalnika. V tako kratkem vmesnem obdobju je običajno pričakovati zgolj spremembe mnenj ali stališč, ki bi bila povezana z večjimi premiki, denimo v politiki, izgradnji objektov, izzidi sporov in podobno. Izjemoma bi lahko torej zaznavali razlike le tam, kjer je v vmesnem času prišlo do izjemnih prelomov v relevantnem kontekstu; kot se je izkazalo je do nekaj takšnih dogodkov vseeno prišlo.

Bolj kot zaznavanje časovne dinamike sprememb je ponovitev raziskave pripomogla k nečemu drugemu. S tem smo uspeli razločneje razbrati stalnice oz. iz podatkov bolj trdno izločiti kontingenco rezultatov. Nekateri rezultati in spremljajoče interpretacije so sedaj toliko bolj jasno potrjeni kot pravilni in značilni za raziskovani segment populacije. Spet drugi so se po ponovitvi izkazali kot manj konsistentni in so bili tokrat izpuščeni iz končne analize. Kvazi-longitudinalnost torej služi predvsem izboljšani zanesljivosti rezultatov anketne raziskave. Razlike in podobnosti v nadaljevanju bomo torej pojasnjevali le tam, kjer se nam to zdi smiselno iz vidika boljšega razumevanja ali jasnejše interpretacije.

V nadaljevanju so prikazani frekvenčna porazdelitev po posameznih spremenljivah, izbrana križanja teh spremenljivk in interpretacije dobljenih rezultatov po vrstnem redu, kot si vprašanja sledijo v vprašalniku. Vsi podatki v tabelah, grafih in tekstu so prikazani v procentih (%) in prečiščeni tj. rekodirani.

#### ***3.1 Demografija in vprašanje zgoščevalne takse***

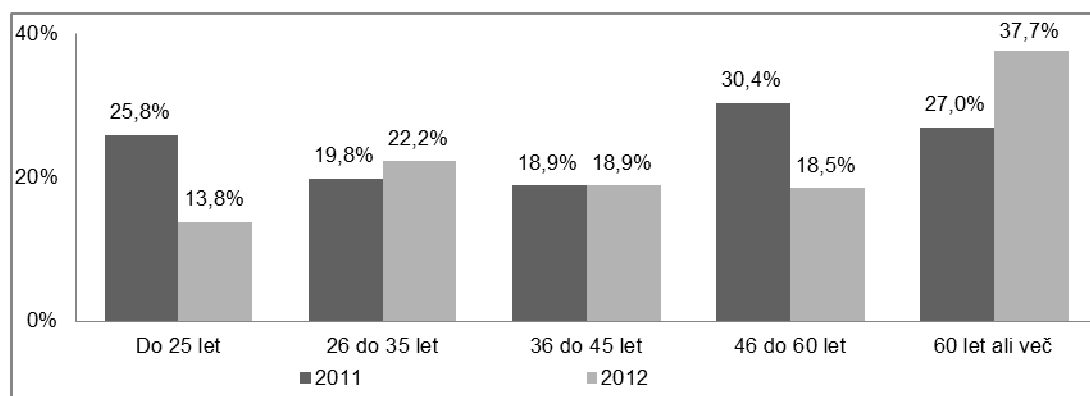
Uvodoma bomo prikazali razlike v demografski strukturi anketirancev, saj so te v vsaj določeni meri verjetno prispevale k razlikam v rezultatih. Te demografske attribute bomo preučili glede na vprašanje o podpori uvedbi zgoščevalne takse, za katerega lahko zatrdimo, da na radikalen način odraža odnos respondentov do urejanja mesta.

Spolna struktura respondentov je zelo podobna kot v prejšnji raziskavi – moških je 47,9%, žensk pa 52,1%; slednjih je torej anketiranih za 2% odstotka manj kot v letu

2011. Iz ponovitve raziskave lahko opazimo, da so ženske značilno manj naklonjene uvedbi zgoščevalne takse kot moški in da ne gre za naključno izmerbo. Pri podpori ukrepu je bilo v letu 2011 zaznana razlika osem odstotna (27% proti 19%), v letu 2012 pa 4 odstotna (21,9% proti 17,6%). Te izrazito značilne razlike si ne znamo razlagati.

Starostna struktura respondentov se med raziskavama nekoliko bolj razlikuje, in sicer je bilo anketirane precej več populacije med 26 in 30 (leta 2011 13,9%, leta 2012 pa 28,3%) in manj teh, ki so stari med 31 – 45 let (2011 - 33,8%, 2012 – 18,4%). Nekoliko manj respondentov je bilo v starostni skupini do 25 let in nekoliko več v zadnjih dveh starostnih skupinah (45 – 60 let, 60 let in več)<sup>1</sup>. Rezultati so si vseeno podobni – starejši nad 60 najbolj močno podpirajo uvedbo ukrepa (2011 – 25%, 2012 – 31%), med najmlajšimi pa je največ neodločenih, ki so na vprašanje odgovorili z »morda«. V svojem nasprotovanju je izredno konsistentna skupina med 31 in 45 leti z 19 odstotno podporo in cca 50 odstotnim nasprotovanjem. Tisti v starostni skupini med 45 in 60 let so manj jasno opredeljeni s precej veliko razliko med prvo in drugo ponovitvijo.

**Graf 1 – Podpora uvedbi zgoščevalne takse glede na starostno skupino, primerjava med letoma 2011 in 2012.**



Glede na stopnjo izobrazbe je tokrat nekoliko manj reprezentirana višje izobražena populacija, žal pa je pogostost manjkajočih odgovorov tako visoka, da je težko podati oceno, ali je izobrazbena struktura respondentov posebej izrazito prispevala h končnim rezultatom. Se pa kot najbolj nenaklonjeni zgoščevalni taksi izkazujejo respondenti z 2-3 letno strokovno šolo, najbolj naklonjeni pa ti z dokončano OŠ ali manj – ta skupina se bolj ali manj prekriva z upokojenci, in ta izobrazbena kategorija ne figurira pojasnjevalno. Se pa zato toliko bolj jasno izriše drug vzorec – respondenti z visokošolsko izobrazbo so manj naklonjeni ukrepu kot tisti s srednješolsko (glej Prilogo 1, tabela 12).

<sup>1</sup> Tabela s predstavitvijo teh podatkov je na voljo v Prilogi 2, ki vsebuje primerjavo sumarnih rezultatov iz let 2011 in 2012. V nadaljevanju se bomo večkrat nanašali na podatke, ki so na voljo v sumarniku (pretežno tem iz leta 2012), zato za konkretne podatke – če ni navedeno drugače – načeloma napotujemo na Prilogo 2.

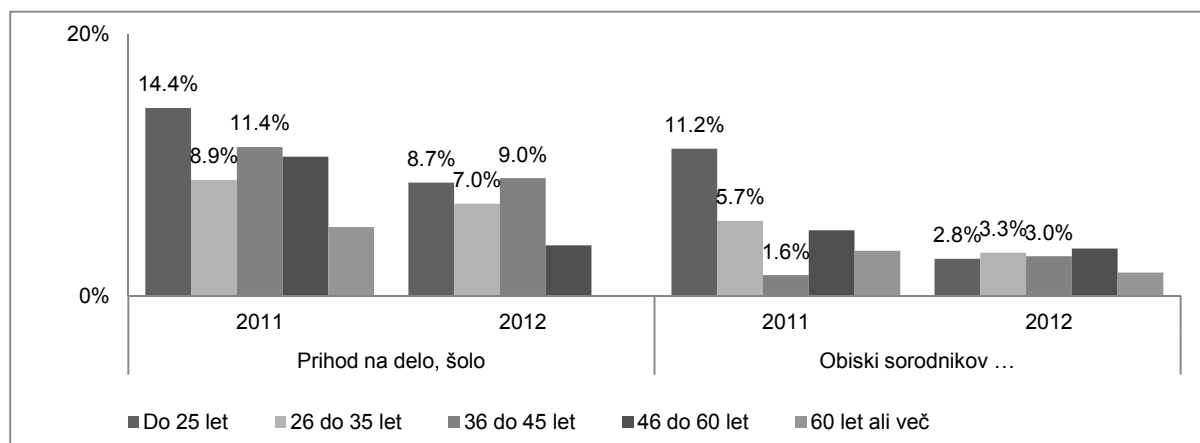
Glede na število članov gospodinjstva ni opaznejših razlik med anketama oz. informirano primerjavo onemogoča visok delež manjkajočih odgovorov. Omembe vredne razlike oz. vplivnega faktorja tudi ni v lokaciji delovnega mesta. Število avtomobilov na gospodinjstvo ostaja skoraj identično. Skupno število prevoženih kilometrov letno je precej nižje od lanskega leta, kot najmanj naklonjena skupina uporabnikov avtomobila pa je tudi tokrat tista s 20k do 30k prevoženih kilometrov letno. Glede na delovni status se s primerjavo rezultatov izdvoji naslednja slika – konsistentno so ukrepu najbolj naklonjeni upokojeanci, sledijo pa jim zaposleni v javnih podjetjih in nato v javni upravi.

Število anketirancev po prostorski vzorčni enoti (lokacija bivanja) je zelo podobno med obema raziskavama, z ozirom na zgoščevalno takso pa lahko opazimo bistveno višjo podporo zgoščevalni taksi na območju Bežigrada, konsistentno podpovprečno pa na območju Center (glej Prilogo 1, tabelo 13). Logika tega je jasna - prebivalci Centra se najbolj bojijo tega, da bi tudi sami morali plačevati vožnjo po svoji neposredni bivalni okolici oz. le izstop iz nje (to se kaže kot pomembna točka pri eventuelni diseminaciji informacij in nagovoru posameznih skupin o ukrepu), po drugi strani pa imajo prebivalci Bežigrada na voljo dobro infrastrukturo za rabo LPP in koles ter relativno bližino samega Centra.

### **3.2 Ostala vprašanja – splošno**

Pri vrsti prevoza glede na dejavnosti lahko spremembe pojasnimo glede na nekoliko drugačno strukturo respondentov – nekoliko več jih uporablja avtobus (kar lahko razložimo s starostno in izobrazbeno strukturo – med nižje izobraženimi in starejšimi je raba JPP pogostejša), nekoliko manj pa jih uporablja kolo (spet je relevantna starostna razlika), drugih opaznejših razlik pa ni. Kar je res zanimivo pri rezultatih je ravno odsotnost razlike – tudi če vzamemo v zakup drugačno demografsko podlago, raba koles vseeno ni narasla, ampak se je celo znižala (glej Prilogo 1, tabele 4). Drug letni čas (zima) izvajanja anketne raziskave je verjetno imel določen vpliv, vseeno pa je glede na odsotnost padavin precej indikativno tako glede vpliva letnega časa na rabo koles kot tudi glede dosedanje penetracije sistema v BicikeLJ v strukturiranost mobilnosti v mestu.

**Graf 2: Uporaba koles za različne dejavnosti glede na starost, primerjava med 2011 in 2012.**

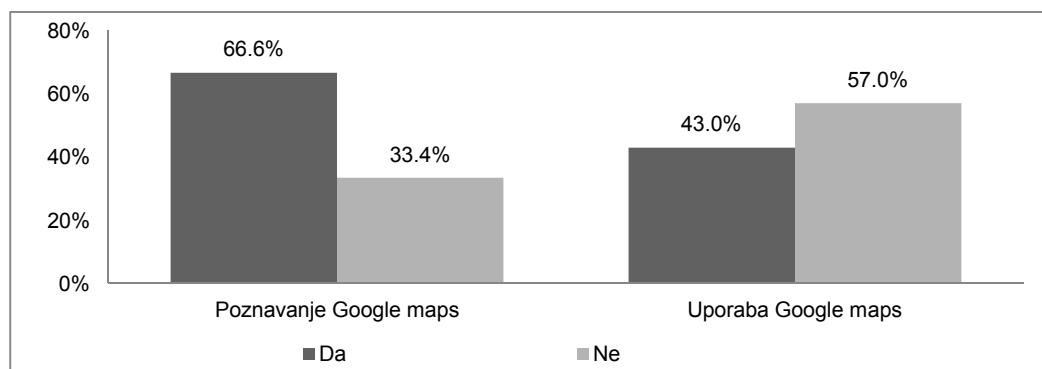


Dodamo lahko še to, da prebivalci Bežigrada sodeč po obeh raziskavah najbolj pogosto uporabljajo kolo za raznovrstne dejavnosti (glej Priloga 3, graf 8) in da s tem lahko deloma razlagamo tudi visoko podporo zgoščevalni taksi.

Pri vprašanju tri (kaže se sicer tudi drugod) naj najprej izpostavimo, da upoštevajoč večje število upokojencev in manjše število študentov med respondenti lahko postavimo tezo, da imamo v populaciji neprimerno več brezposelnih. Skoraj 10 odstotkov več ljudi namreč trdi, da ne hodijo v službo ali šolo in iz tega lahko sklepamo, da imamo več gospodinjev s poslabšanim socialnim položajem. Ta ugotovitev bo relevantna pri poznejši primerjavi. Sicer pa nam vprašanje o številu sopotnikov pri vožnji na delo kaže, da je ob višanju cen goriva in nižanju generalnega standarda ni prišlo do bolj racionalne rabe avtomobila, kvečjemu obratno – solo uporaba je relativno narasla.

Pri načelnih vprašanjih o urejanju prometa ni videti bistvenih razlik. Izstopa le višje število respondentov, ki niso odgovorili, kar lahko morda pripišemo nižji izobrazbeni strukturi in generalno manj respozivnimi anketirancem.

**Graf 3: Poznavanje in uporaba orodja Google zemljevidi med generalno populacijo.**



Vprašanja o uporabi spletnega orodja za načrtovanje poti z JPP - *Google Transit* - ni bilo v prejšnji raziskavi, prav tako pa smo zaradi dikcije vprašanja dobili odgovore, ki se tičejo manj specifičnega orodja *Google Zemljevidi*. Rezultat je vseeno zanimiv, saj

kaže relativno visoko spletno pismenost respondentov (Google zemljevidov ne pozna le tretjina respondentov) in nenavadno pogosto rabo tega zemljevida na splošno. Raba in seznanjenost s tem orodjem po pričakovanih naraščata z izobrazbo oz. obratnosorazmerno s starostjo.

Sklop vprašanj o poznavanju in uporabi P + R daje dramatično sliko – rezultati so skoraj povsem enaki, kar pomeni, da v osmih mesecih ni bilo praktično nobenega napredka pri predstavljanju in implementaciji koncepta P + R njegovim potencialnim uporabnikom (sistem v Stožicah pozna zgolj 2% odstotka več ljudi) in da njegova uporaba le komaj zaznavno narašča (za tri četrtine odstotne točke). Morda je relevantno omeniti to, da je za sam sistem med tokratnimi respondenti nekoliko več ljudi izvedelo preko spleta oz. drugih (znancev, prijateljev).

Določeni ukrepi (omejevanje hitrosti po nekaterih predelih mesta in razširjanje plačljivega parkiranja do obvoznice) imajo v letu 2012 še nekoliko nižjo podporo kot prej, zanimivo pa je celo zrasla podpora uvedbi dodatnih peš con oz. popolni zapori centra mesta za motoriziran promet. Slednje nas vabi k sklepu, da je bil ta segment ukrepov pri redefiniranju mestnega prometa zelo dobro sprejet med prebivalstvom in uporabniki mesta.

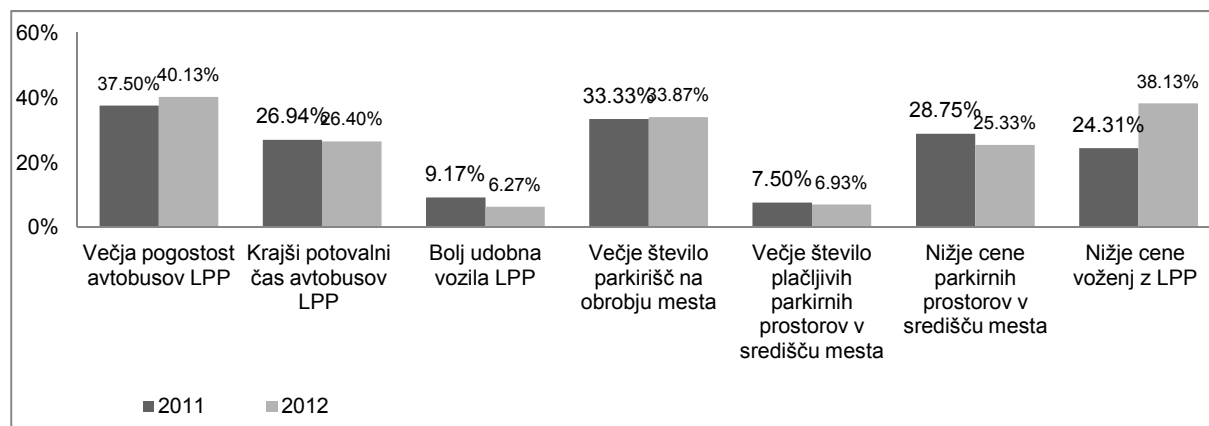
Podpora zgoščevalni taksi je nekoliko padla – pri skoraj enakem številu respondentov, ki so odgovorili »morda« ter »ne vem/brez odgovora« je opcijo »da« izbralo 2,6% odstotka manj, opcijo »ne« pa 3,7% respondentov več (glej Priloga 3, graf 6). Glede na večje število starejših respondentov (ki so bolj naklonjeni ukrepu) in manjše število teh med 35 in 45 (sicer najbolj pro-avtomobilistična skupina) lahko ta upad vsaj deloma razlagamo s poslabšanim finančnim položajem gospodinjstev (višja brezposelnost), ki neugodno vpliva na konsideracije možnih dodatnih stroškov oz. odnos do dodatnih taksacij. V prid tej tezi govori tudi to, da je zmerno naraslo tudi število ljudi, ki meni, da bi jim ta ukrep predstavljal prevelik strošek in da je to njegova glavna pomankljivost.

Pri vprašanju o tem, kaj bi bile glavne prednosti ukrepa zaznamo rahlo prezentnejšo tezo o tem, da bi ljudje internalizirali okoljske stroške, ki jih povzročijo z rabo avtomobila, še precej bolj pa je na vprašanje o glavnih pomanjkljivostih ukrepa narasla izbira opcije, da ukrep ne bi izboljšal okoljskih težav. Tega porasta ne znamo razložiti in v luči precej manjše podpore načelni tezi, da je »avtomobilom treba omejiti dostop v mestno središče, saj zelo onesnažujejo zrak« ter manjšemu številu ljudi, ki bi z zgoščevalno takso zbrana sredstva namenili reševanju okoljskih težav v mestu, je ta porast verjetno naključen in ne indikator opazno večje ali manjše okoljske ozaveščenosti.

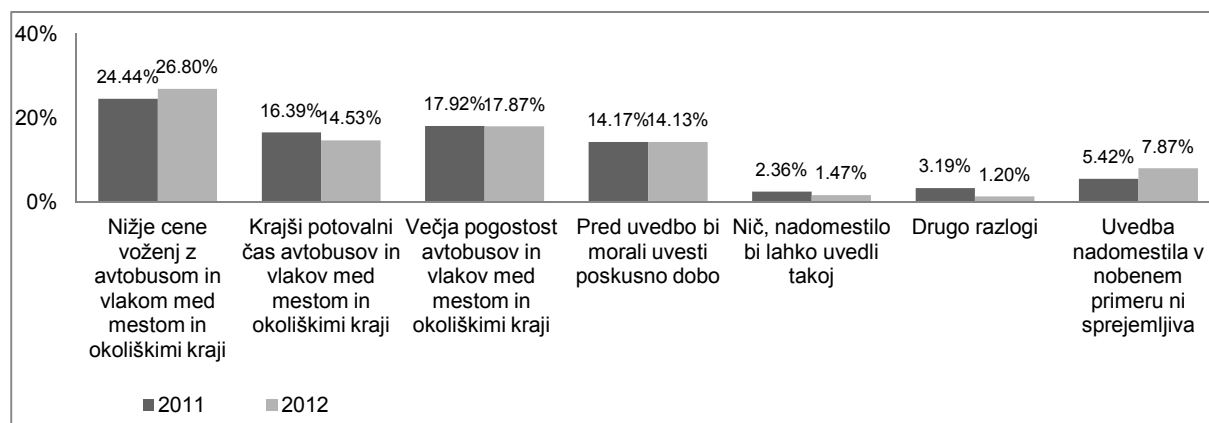
Sprememba v frekvenci odgovorov na vprašanje »Kaj bi po vašem mnenju morali zagotoviti ob uvedbi nadomestila za vstop z avtomobilom v središče mesta?« je zgovorno prikazana v spodnjem grafu. Ob doslej skoraj povsem dosledno zanemarljivih razlikah pri vseh ostalih vprašanih vidimo pri želji po nižjih cenah LPP

zelo izrazit 14 odstoten porast. Korespondenca z nedavno odločitvijo uprave LPP, da bo z zvišanjem cene voženj poizkusil vzpodbudila nakup terminskih kart (ki so se prav tako podražile) je zgovorna.

**Graf 4: Primerjava frekvenc odgovorov na vprašanje "Kaj bi po vašem mnenju morali zagotoviti ob uvedbi nadomestila za vstop z avtomobilom v središče mesta?" med letoma 2011 in 2012.**



**Graf 5: Primerjava frekvenc odgovorov na vprašanje "Kaj bi po vašem mnenju morali zagotoviti ob uvedbi nadomestila za vstop z avtomobilom v središče mesta?" med letoma 2011 in 2012.**



Pri vprašanju o preferiranem načinu plačevanja rezultati kažejo še večjo relativno podporo vinjetam kot načinu plačevanja zgoščevalne takse, kar je do neke mere povezano z večjim številom starejših respondentov, ki so do sodobnejših tehnoloških rešitev bolj skeptični.

Vprašanje o tem, za kaj naj bi se po mnenju respondentov porabila z nadomestilom zbrana denarna sredstva, ponuja relevantno razliko (pri vseh odgovorih je namreč manjša frekvenca izbire) le pri tretjinskem upadu frekvence opcije, da se izgradi dodatna infrastruktura za kolesarje (kolesarske steze, izposojevalnice koles ipd.). To lahko kaže na percepcijo respondentov, da naj bi sistem BicikeLJ v mestu izdatno popravil kolesarsko situacijo nasploh.

Zadnji dve vprašanji ne kažeta opaznejših razlik od lanskega leta, izvzemši nasploh nižjo frekvenco odgovorov.

## 4 SOCIOKULTURNE OKOLIŠČINE OB MOREBITNIH SPREMEMBAH PROMETNE UREDITVE V LJUBLJANI

Podobnosti in razlike med prvo (2011) in drugo (2012) ponovitvijo anketne raziskave so predstavljene v prejšnjem poglavju. Zaradi sorazmerno majhnih odstopanj se – v kolikor ni eksplicitno navedeno drugače – vse konkretne navedbe deležev in števil, na katera se sklicujemo v tekstu ali so grafično prikazana, nanašajo na leto 2012.

Ob primerjavah med rezultati iz Ljubljane ter okolice je potrebno vzeti v obzir nekoliko drugačen sistem vzorčenja – v okolici smo namreč anketirali le populacijo, ki se redno vozi v Ljubljano, to pa je v določeni meri (a ne povsem) izločilo upokojeno populacijo. Natančna demografska primerjava je na voljo v Prilogi 1, tabela 1.

### ***4.1 Avtomobilnost - prevladujoča paradigma in vzorec mobilnosti***

Tako v ljubljanski regiji kot preostali Sloveniji lahko govorimo o pojavu oz. hegemoniji *avtomobilnosti*. Gre za specifičen vzorec vedenjskih in perceptivnih shem, znotraj katerih je mobilnost prvenstveno definirana z uporabo avtomobila. Avtomobilnost spreminja dožemanje časovno-prostorskih razsežnosti in omogoča nastajanje novih družbenih prostorov, ki zgoščujejo tokove ljudi ob določenih poteh oziroma cestah in avtocestah. Z vzponom avtomobilnosti so se preoblikovale civilne družbe in izoblikovale nove oblike premikanja, bivanja in socializacije. Z drugimi besedami, avtomobilnost je ne le en določujočih faktorjev v preteklem (in tekočem) ustroju urbanistične in prometne politike, temveč tudi soustvarjalec sociokulturnih trendov.

Do nedavnega so razvoj prometne kulture v samostojni Sloveniji definirali trije bistveni trendi, ki so se v povratni zanki tudi vzajemno vzpodbujali:

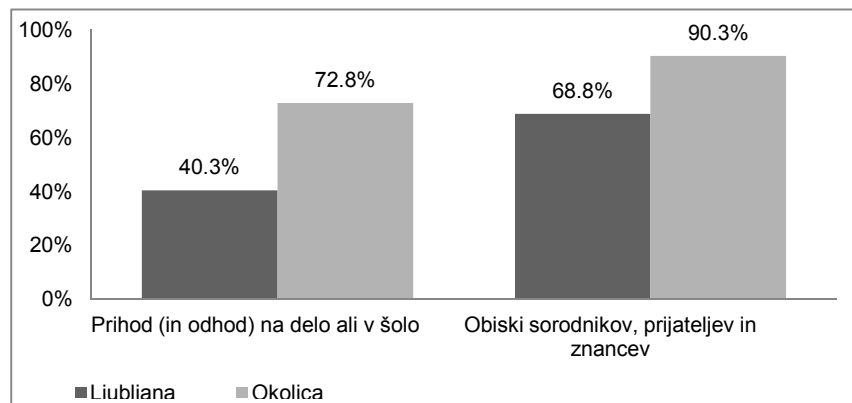
- naraščanje števila avtomobilov med prebivalstvom
- vse boljša cestno-prometna infrastruktura
- regresija konkurenčnosti sredstev javnega potniškega prometa

V luči razpršene poselitve Slovenije se je takšen razvoj zdel pragmatičen odgovor, ki pa je takšno poselitev še dodatno kataliziral in hkrati ustvarjal kontekst t.i. *Downovega zakona prometne zgoščitve ob konicah*, ki predvideva, da izboljšana infrastruktura privablja dodatni promet in v končni instanci le omejeno (če sploh) izboljšuje prometne probleme.

Avtomobilnost kot prakso lahko zaznamo v tem, da za vožnjo na delo oz. v šolo avtomobil uporablja 40 odstotkov respondentov iz Ljubljane (znotraj obroča), tistih iz regionalnega zaledja pa je takih dobrih 70 odstotkov. Še precej več, 69 odstotkov (Ljubljana) in 90 odstotkov (zaledje) jih uporablja avtomobil za obiskovanje sorodnikov in prijateljev (glej Prilogo 3, graf 14). Strnjenost mesta, relativna učinkovitost LPP, plačljiva parkirna mesta ter še nekaj faktorjev zmanjšuje hegemono

vlogo avtomobila v mestu, je pa zato toliko bolj avtomobilistično naravnana prometna kultura primestnih regij.

Graf 6: Uporaba avtomobila za različne dejavnosti, primerjava med Ljubljano in okolico.



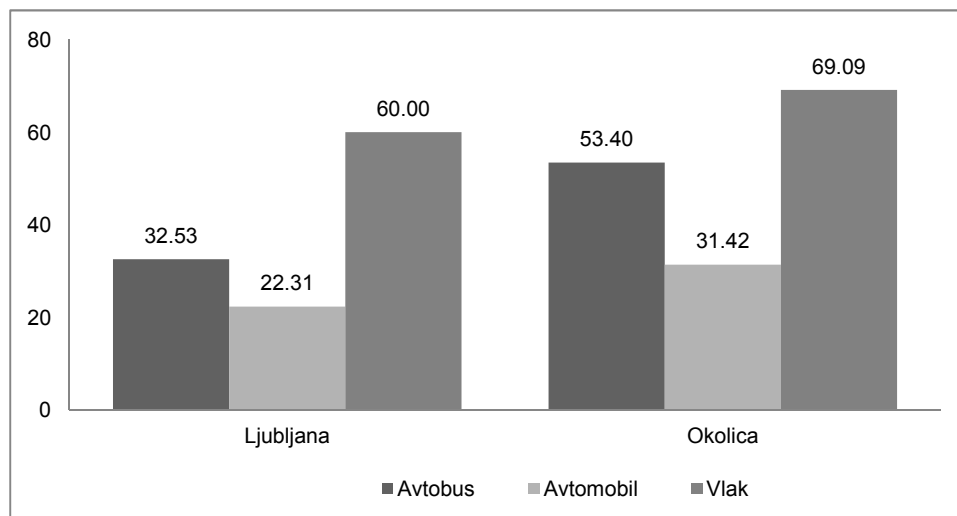
Izrazit *individualizem* te prometne kulture kažejo tudi izsledki, da je dobršen del respondentov, ki se na delo ali v šolo vozijo z avtomobilom, v tem avtomobilu sam. To prakticira 73 odstotkov uporabnikov avtomobila, dobršen del preostalih pa se na delo vozi v dvoje (glej Prilogo 3, graf 1). Glede na še vedno pretežen delež delovnih mest s fiksnimi časovnimi ritmi je takšna vožnja iz vidika ekonomske pragmatike iracionalna. Vseeno lahko s to isto ekonomsko pragmatiko deloma razložimo, zakaj je deljena uporaba avtomobila pogostejša v regionalnem zaledju (še posebej izrazito smo to zaznali v izsledkih prve raziskave, deloma pa se to kaže tudi v drugi) – večja razdalja do delovnega mesta spodbuja razmislek o racionalizaciji stroškov prevoza. Pogostost individualne rabe avtomobila je v tem trenutku področje, kjer je verjetno še precej maneverskega prostora za zmanjševanje zastojev ob prometnih konicah; v ta namen že obstajajo modeli IKT infrastrukture, ki pa so pri nas aplicirani le v omejenem obsegu (portal prevozi.org, ki sicer učinkovito dosega le ozko skupino predvsem mlajših uporabnikov).

*Racionalnost* v rabi avtomobila lahko razbirmo iz podatkov, po katerih je ta glede na obstoječe alternative (JPP, pešačenje, kolo) časovno optimalen – to drži za prebivalce zalednih krajev izven Ljubljane. V sami Ljubljani sta alternativni pešačenje in kolesarjenje optimalnejši, a spet ne v vseh mestnih četrtih in z ozirom na oddaljenost delovnega mesta. Ob teh podatkih je potrebno imeti v mislih izsledke iz raziskave *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji* (2009), ki kažejo pri anketirancih zelo nizek prag tolerance v odnosu na porabo časa za prevoz na delo (v šolo) in tudi majhno pripravljenosti za povečevanje razpona časa, ki ga porabijo za prihod na delo, četudi bi se jim zato opazno povečali prihodki. Relativno hiter prihod na delo (v šolo) je torej percepiran kot vrednota in je pomembna prednost rabe avtomobila ne glede na stroške.

Ob tej trditvi je spodnji graf zelo indikativen glede pogojev prehoda na JPP med prebivalstvom izven Ljubljane.



Graf 7: Povprečna poraba časa za prihod na delo (v šolo) glede na uporabo različnih prevoznih sredstev - primerjava med Ljubljano in okoliškimi kraji.



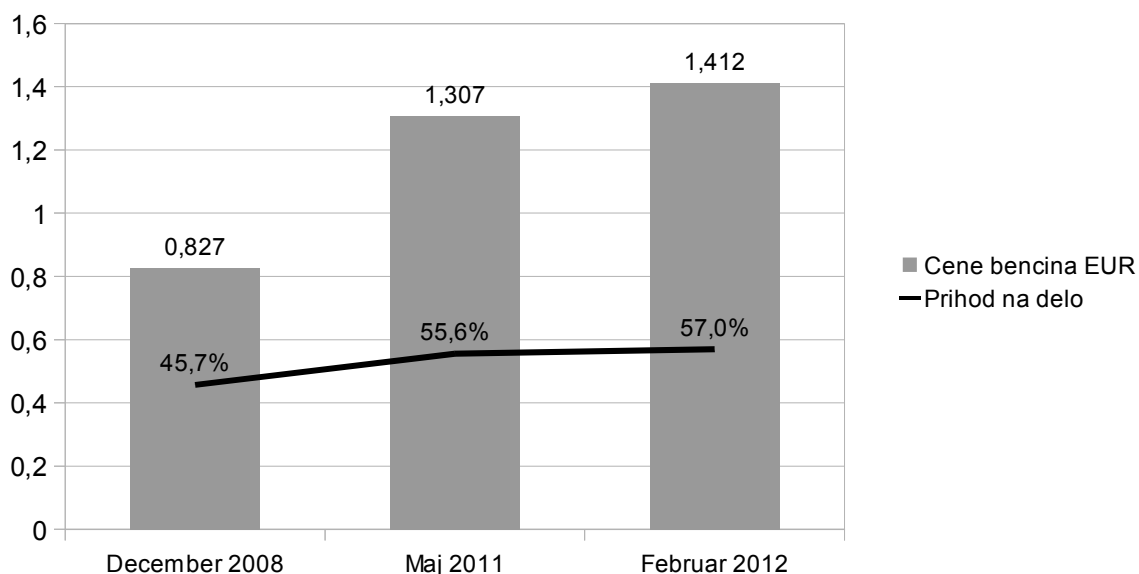
Racionalna plat rabe avtomobila za prihod na delo se kaže tudi v tem, da je uporaba JPP izrazito socialno pogojena – da ga torej najpogosteje uporabljajo med skupinami brezposelnih in nezaposlenih (gospodinj, upokojencev, študentov) – torej tistih, ki so ekonomsko najmanj samostojni, pogosteje nimajo izpita, imajo morda gibalne ovire, etc, skratka – so v rabo JPP bolj ali manj prisiljeni. Vsaj del njih bi verjetno preferiral rabo avtomobila. Prav tako je uporaba JPP obratno sorazmerna z izobrazbo in je torej najpogostejša med najnižje izobraženimi, kar spet implicira strukturno prisilo k ne-uporabi avtomobila.

Po drugi strani se avtomobilnost kot prevladujoči dejavnik v mobilnostnem imaginariju kaže skozi *iracionalni vidik* rabe avtomobila. Začnemo lahko s skoraj neobstoječo elastičnostjo povpraševanja po rabi avtomobila. Če primerjamo podatke iz raziskave *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji* (2009) in podatke iz anketnih aplikacij tekoče raziskav – pri sicer drugačnem načinu vzorčenja in geografske razpršenosti – praktično ne vidimo relacije med uporabo avtomobila za prihod na delo (v šolo) in cenami naftnih derivatov. Cene neosvinčenega motornega bencina 95 so v tem času namreč narasle iz 0,827 (02.12.2008) na 1.412 € (7.02.2012)<sup>2</sup>, kar je skoraj 80 odstoten porast, ki pa se ni odražal v razpoložljivem dohodku prebivalstva. Poraba avtomobila je glede na številke v tem času celo narasla, a z ozirom na metodološko neprimerljivost podatkov lahko sklepamo vsaj na približno enako uporabo. Tudi 10 odstoten porast cen bencina med prvo in drugo aplikacijo raziskave kot kaže ni odigral omembe vredne vloge pri redukciji rabe avtomobila.

Sledeči graf je namenjen le plastičnosti prikaza in zaradi različnih metodologij raziskav in asimetričnega časovnega ritma ni dejansko merodajen.

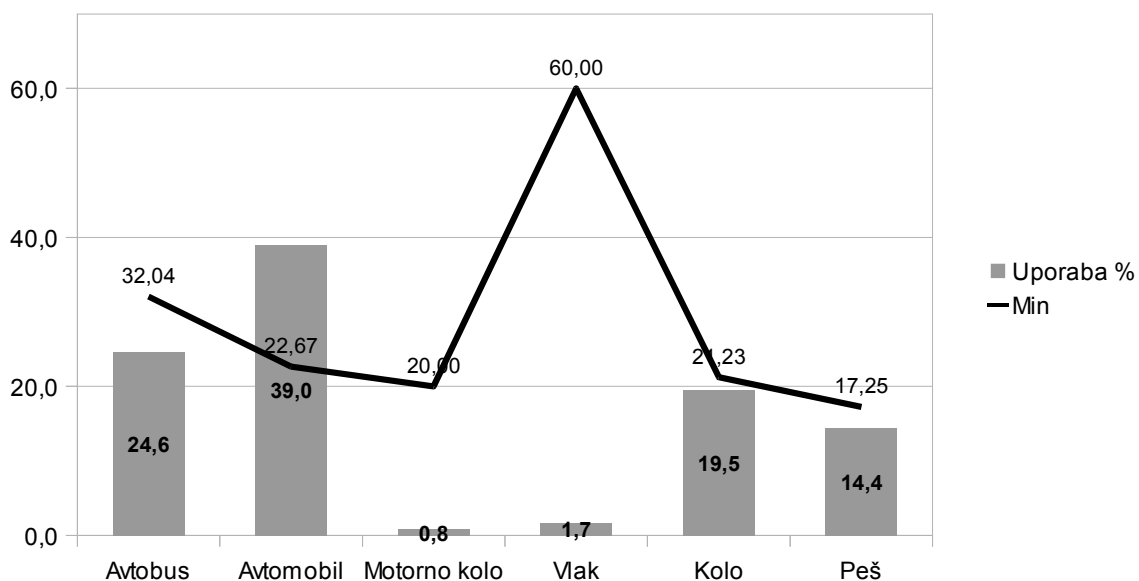
<sup>2</sup> [http://alea.dzs.si/pod/CENE\\_GORIVA.ASP](http://alea.dzs.si/pod/CENE_GORIVA.ASP)

**Graf 8: Uporaba avtomobila za prihod na delo (v šolo) v letih 2008, 2011 in 2012 z ozirom na spremembe v ceni goriva.**



O iracionalnosti lahko govorimo tudi pri izsledkih, da prebivalci Ljubljane, ki delajo v Ljubljani, še vedno najpogosteje uporabljajo avtomobil kljub temu, da se z ozirom na časovno porabo zdijo alternative optimalnejša ali le nekoliko manj učinkovita izbira; ob tem naj še dodamo, da so alternative tudi stroškovno učinkovitejše.

**Graf 9: Povprečna poraba časa pri rabi različnih prevoznih sredstev za pot na delo (v šolo) in frekvenca njihove uporabe med prebivalci Ljubljane, ki imajo v Ljubljani tudi delovno mesto.**



Perceptivne sheme oz. subjektivne zaznave med anketirano populacijo so še ena dimenzij, skozi katere se izraža avtomobilnost. Zelo očitna je namreč pogostost problematike parkirnih mest, ki smo jo tu posredno zaznali na več točkah in se še bolj očitno kaže v drugih raziskavah (glej poročilo raziskave o *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji* (2009)).

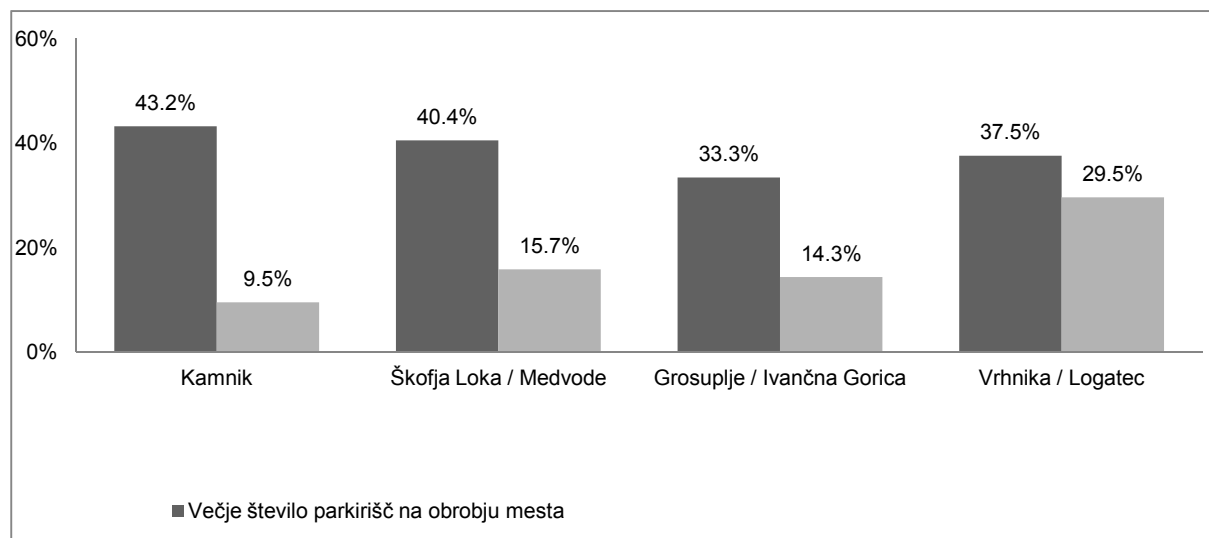
Pri vprašanju o podpori določenim (predvsem prisilnim) ukrepom - zaprtje središča za promet, omejevanje hitrosti, postavljanje količkov za preprečevanje nedovoljenega parkiranja in razširitev plačljivega parkiranja do obvoznice - je daleč največje nasprotovanje opaziti prav pri slednjem ukrepu; to nasprotovanje je celo višje kot pri uvedbi zgoščevalne takse in kaže nizek prag tolerance do ukrepov, ki se tičejo (brezplačnega) parkiranja.

Prav *plačljivost parkirnih mest* je namreč najbolj problematizirana, saj ima Ljubljana očitno zadostne kapacitete parkirnih mest. Vsaj tako bi se dalo sklepati iz izraženega mnenja respondentov, po katerem je (predvsem v prvi raziskavi) zelo visoko vrednoteno znižanje cen parkirnih prostorov v središču mesta kot predpogoj za uvedbo zgoščevalne takse (navedla jih je slaba tretjina), neprimerno manj pogosto pa se je navajala potreba po večjem številu plačljivih parkirnih prostorov v mestu (približno 7%). Sorazmerno nereflaksiven odnos do izboljšav mestnega prostora kaže tudi vprašanje o alternativnem načinu (torej brez uvedbe zgoščevalne takse) zmanjšanja prometne obremenitve mesta, kjer so (v raziskavi iz 2011) 'parkirišni' ukrepi na drugem mestu (za izboljšavo JPP) in med katerimi je zelo pogosto mnenje, da je potrebno cenejše oz. brezplačno parkiranje. En od respondentov je bil celo mnenja, da so parkirne kazni protiustavne.

Zelo pomenljiva je tudi podpora parkiriščem na robu mesta oz. ukrepu P + R (Parkiraj in se odpelji) – večje število parkirišč na obrobju mesta je drug najbolj pogosto izbran predpogoj za uvedbo zgoščevalne takse, izgradnji parkirišč P + R nasprotuje praktično zanemarljiv delež respondentov in tudi pri odprtih odgovorih ta ukrep kotira zelo visoko. Obenem pa P + R parkirišče v Stožicah pozna približno polovica respondentov, nikoli pa ga ne uporabi približno 97 odstotkov. To navkljub v začetku opisanim težavam funkcioniranja tega parkirišča kaže bolj na načelno privrženost parkiriščem *per se*, v praktičnem vedenju pa še vedno prvenstveno figurira avtomobil in ne katera od oblik intermodalne mobilnosti.

Iz grafa 10 lahko razberemo, da so prebivalci okoliških krajev južno od Ljubljane manj pogosto kot predpogoj zgoščevalni taksi navedli večje število parkirišč na obrobju mesta, saj so s to opcijo – za razliko od severnega okoliša – že bolj domači in je ne tretirajo kot funkcionalno odsotnost. Kot je razvidno na grafu 10 je pravzaprav soliden delež respondentov iz okoliških krajev že kdaj vsaj občasno uporabljal P + R parkirišča, a je pri tem treba vzeti v zakup, da gre pretežno za uporabo P + R parkirišč na Dolgem Mostu (Stožiškega občasno uporablja vsega 4 odstotke respondentov iz okoliških krajev) in da gre za občasno in ne redno rabo.

**Graf 10:** Izbira opcije "Večje število parkirišč na obrobju mesta" pri vprašanju o nujnih predpogojih uvedbe zgoščevalne takse in dejanska uporaba (redna, pogosta ali občasna) teh parkirišč med respondenti iz okoliških krajev.



Avtomobilnost kot načelni odnos glede urejanja mestnega prometa se kaže tudi v tem, da pri vprašanju o trditvi, da naj se promet »uredi tako, da bo olajšan dostop v središče mesta z avtomobilom (to pomeni širitev vpadnic s štirih na šest voznih pasov, gradnjo nadvoзов, podvoзов, parkirnih hiš itn.)« to podpira približno tretjina respondentov. Drugi, JPP, kolesarjem in pešcem prijaznejši modeli ureditve prometa imajo sicer višjo podporo, a le dokler so abstraktni. Če zadevo konkretiziramo in predlagamo:»Obstoječe štiripasovne mestne vpadnice (Dunajska, Celovška, Tržaška, Zaloška, Šmartinska, Dolenjska) je treba zožiti na dvopasovnice (en pas nameniti JPP in drugega osebnim vozilom)« se situacija spremeni, saj ima ta ukrep le dobrih 25% odstotkov podpornikov. Glede na finančno in širšo zahtevnost ter potratnost prvega predloga nasproti lažje uresničljivemu drugemu vidimo, da je pri odnosu do konkretnih ukrepov še vedno prevladujoča pozicija naklonjenost avtomobilistični paradigmi. Da gre pri avtomobilizmu za pozicijo, ki je močno utemeljena v načelih in manj v pragmatiki, kaže tudi relativno nizko odstopanje respondentov brez vozniškega izpita pri vprašanju o podpori oz. nasprotovanju zgoščevalni taksi.

#### **4.2 Prostorske in socialne pogojenosti prometnih izbir in percepcij**

Na prometne navade posameznih uporabnikov mesta vpliva kompleksen preplet dejavnikov. Ob avtomobilnosti kot bistvenem vidiku *običajnega* modela mobilnosti so vplivni dejavniki še geografska umeščenost (kraj bivanja in dela, dostopna prometna infrastruktura), sociodemografski atributi (starost, delovni in ekonomski status, izobrazba etc) ter obstoječe prometne navade same. Te namreč močno določajo percepcijo stanja ter optimalnega odgovora na to stanje.

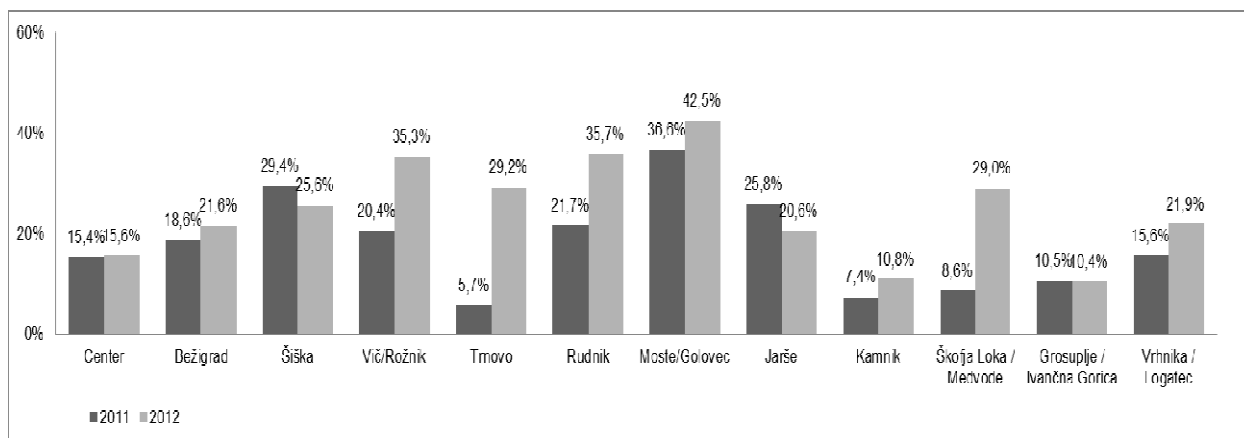
Posamezniki objektivne lastnosti prometne situacije zaznavajo selektivno, iz perspektive lastne pragmatike in potreb, poleg tega pa osmišljajo lastno ravnanje po načelu *redukcije kognitivne disonance*. Pri tem gre, na kratko rečeno, za socio-psihološki fenomen, po katerem se posamezniki trudijo reducirati diskrepanco med lastnim vedenjem na eni strani in zaznavo ter vrednotenjem tako, da prilagodijo slednje.

#### 4.2.1 Geografske pogojenosti

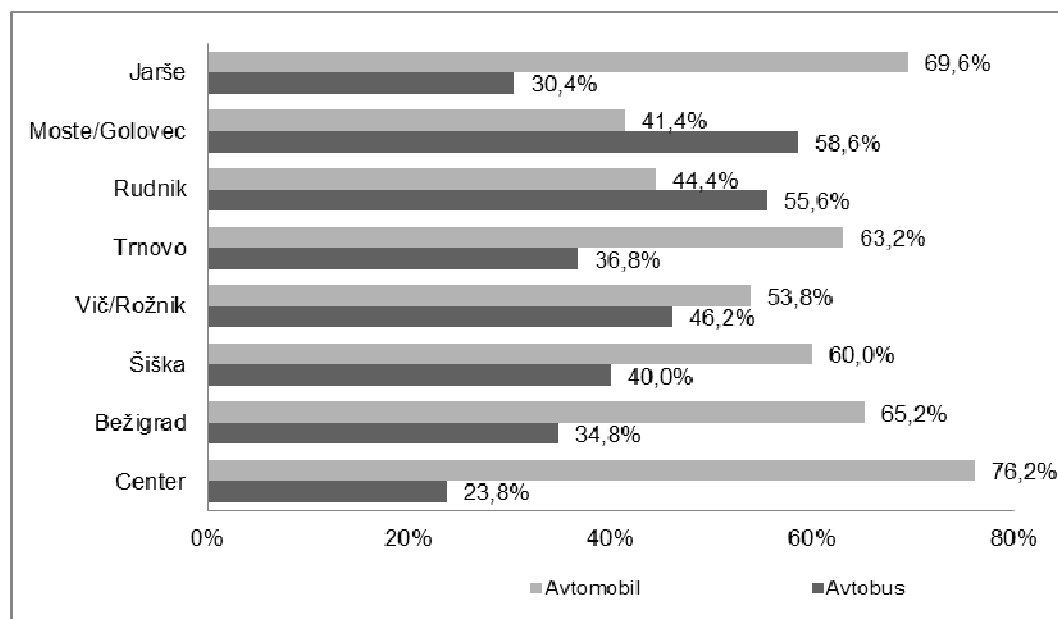
Zaradi drugačne konfiguracije prostorsko-časovne dostopnosti mestnih destinacij je različna uporaba prevoznih sredstev med prebivalci mesta Ljubljana in tistimi iz okolice razumljiva. Raba avtomobila je pogostejša v okoliških krajih zaradi večje prostorske disperzije možnih destinacij. Prav tako je močan vplivni faktor koncentracija postajališč in frekvenca vožnj JPP, kar se kaže tudi znotraj Ljubljane same. Območje Jarše je nekoliko manj integrirani v omrežje JPP in skladno s tem je med respondenti iz tega okoliša zelo malo uporabnikov LPP ter precej več ljudi, ki se na delo ali k prijateljem vozijo z avtomobilom. Tako je tudi s Trnovem in Centrom, kjer je raba avtomobila prav tako izredno visoka, raba LPP pa sorazmerno nizka, kar je verjetno posledica visoke zgoščenosti prometa na teh območjih in posledične časovne neučinkovitosti avtobusa. Dodati je treba, da sistem BicikeLJ še podvaja slabšo pokritost območij izven centra mesta z alternativami, prav tako tudi dostopnost lokacij za dobavo kartic Urbana.

Skladno s tem med štirimi raziskovanimi regionalnimi zaledji najmanj uporabnikov avtomobilov oz. največ uporabnikov avtobusa najdemo na severozahodni osi Medvode / Škofja Loka, kar bi znalo biti posledica uvedbe linije 25, ki z LPP povezuje Medvode in Ljubljano. Iz navedenega bi lahko sklepali, da so gosta časovno-prostorska mreža in *urejena prestopna vozlišča* JPP močan motivacijski *privlačnostni (pull) faktor* za spremembo voznih navad.

**Graf 11: Uporaba LPP za prihod na delo (v šolo) glede na kraj bivanja respondentov (primerjava med letoma 2011 in 2012).**



Graf 12: Uporaba LPP in avtomobila za prihod na delo (v šolo) glede na kraj bivanja respondentov.



Zanimiv in indikativen je vpliv lokacije bivanja na nekatere percepcije in mnenja. Pri vprašanju o preferiranih prometnih politikah – zapiranje cesta, širjenje cestišč in podobno – so prebivalci Ljubljane nekoliko bolj naklonjeni omejevanju dostopa do središča z avtomobilom in drugim sorodnim ukrepom, okoliški uporabniki mesta pa nekoliko bolj olajšanju dostopa z avtomobilom v mestno središče. Prav tako okoliški prebivalci manj zaznavajo oz. problematizirajo gnečo v mestu. Kot prednosti zgoščevalne takse prebivalci Ljubljane bolj od prebivalcev zaledja vidijo plačilo za okoljske stroške (ki se prebivalcev zaledja pač manj tičejo), pa tudi to, da bi središče mesta postalo bolj prijazno kolesarjem in pešcem. Kot prednost ukrepa prebivalci okoliških krajev toliko bolj vidjo možnost, da se z zbranimi sredstvi izboljša prometno infrastrukturo ter omogoči bolj tekoč promet, kar je pač v skladu s tem, da jo večji delež med njimi dnevno koristi v svojem osebni vozilu (glej Prilogo 1, graf 11).

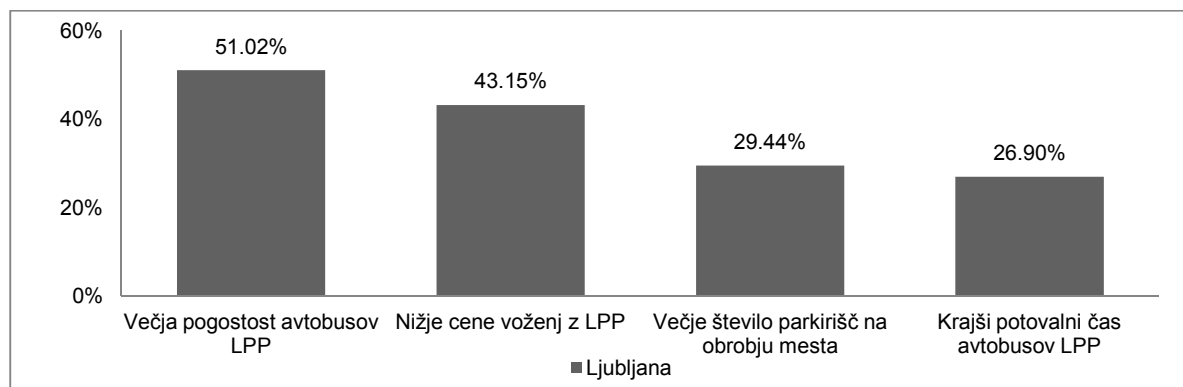
Iz razporeditve odgovorov pri vprašanju o potrebnih predpogojih za uvedbo zgoščevalne takse se lahko dobro razbere razlike v percepciji v odvisnosti na kraj bivanja.

Med prebivalci Ljubljane bi jih polovica (51,0%) prednostno izpostavila večjo pogostost voženj LPP, sledijo nižje cene voženj LPP (43,2%), večje število parkirišč na obrobju (29,4%), krajši potovalni čas LPP (26,9%). Izpostavlja se torej predvsem optimizacije alternativnega načina prevoza (JPP), predvsem njeno funkcionalnost v smislu pogostosti, cene in hitrosti. Z ozirom na infrastrukturo za regionalne migracije se bolj izpostavlja pomen P+R, precej šibko pa se zaznava opcija izboljšave regionalnega JPP.

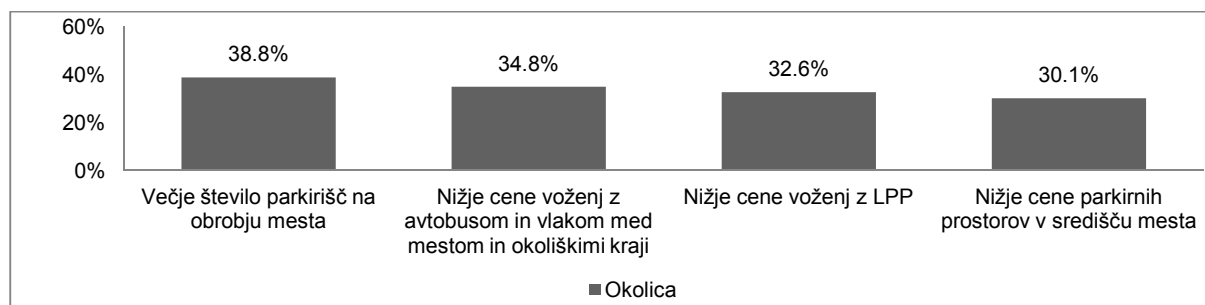
Prebivalci iz okoliških krajev so želje razporedili precej drugače. Največ jih kot predpogoj navaja več parkirišč na robu mesta (38,8%), sledijo nižje cene voženj JPP med mestom in okoliškimi kraji (34,8%), s po približno 30% pa sta prednostno

izpostavljena še nižje cene voženj z LPP in parkirnih mest v središču mesta ter večja pogostost avtobusov LPP. Jasno se torej vidi, da gre pri urejanju mesta z vidika okoliških uporabnikov za naslavljanje drugače strukturirane problematike, ki je vezana predvsem na drugačen način dostopa v Ljubljano. Anketiranci iz okoliških območij se v odgovorih navezujejo predvsem na vzpostavitev smiselne alternative zaenkrat avtomobilu nekompetitivnih regionalnih avtobusnih in železniških povezav.

**Graf 13: Najpogosteje izbrani predpogoji za uvedbo zgoščevalne takse med respondenti iz Ljubljane.**



**Graf 14: Najpogosteje izbrani predpogoji za uvedbo zgoščevalne takse med respondenti iz okoliških krajev.**



Ob vsem tem je zanimiva sorazmerno majhna razlika med porabo časa za prihod na delo (v šolo) respondentov iz okoliških krajev, ki se na delo vozijo v Ljubljano (cc. 10 do 30 kilometrov) in anketirancev, ki živijo v Ljubljani. Pravzaprav je čas, porabljen za vsak kilometer vožnje na delo (v šolo), znatno višji za prebivalce Ljubljane (glej Prilogo 3, graf 4 in Prilogo 1, tabela 6). To gre v določeni meri pripisati temu, da prebivalci Ljubljane v večji meri uporabljajo JPP in da to pogosto pomeni tudi čakanje in pešačenje ter seveda (navkljub posameznim odsekom za JPP rezerviranih rumenih cestnih pasov) sorazmerno počasnim linijam LPP prav zaradi prometnih zastojev. Interpretacija bi lahko šla v smeri trditve, da gre relativno nizek časovni strošek posameznega kilometra uporabnikov avtomobila iz okoliških krajev na račun toliko višjega časovnega stroška za mestne in ostale uporabnike LPP.

## 4.2.2 Sociodemografske pogojenosti

Upoštevujoč starost, izobrazbo in delovni status lahko izdvojimo predvsem dve bistveni dimenziji relacij z mobilnostjo. Prva je visoka raba JPP med brezposelnimi in upokojenci oz. med tistimi z najnižjo izobrazbo (uporaba narašča obratnosorazmerno z doseženo izobrazbo) (glej Prilogo 3, graf 5); glede na kriterij starosti najmlajša in najstarejša starostna skupina torej najbolj uporabljata JPP.

Za razlago je na voljo več interpretacij oz. vzporednih kavzalnih shem. Po eni od njih gre med mladimi, upokojenci in brezposelnimi za ljudi s sorazmerno *fleksibilnimi časovnimi ritmi* in relativno nižjim vrednotenjem (zanje dostopnejšega) prostega časa. Avtomobilnosti torej niti ne potrebujejo oz. se lažje prilagodijo objektivnim ritmom JPP, hkrati pa stroški avtomobila ne odtehtajo nekoliko manj učinkovite rabe časa namenjenega mobilnosti pri JPP – tako zaradi manjših dohodkov kot tudi zaradi manj natrpanega in z rednim delavnikom ne-uokvirjenega dostopnega časa.

Izsledki iz raziskave *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji* (2009) kažejo podobno - hitrost sredstev javnega prometa namreč najmanj problematizirajo, oz. se jim zdi najmanj potrebna izboljšav, tisti skupine, ki ne hodijo redno v službo. To so upokojenci, dijaki in študentje ter nezaposleni, ki so najmanj obremenjeni s optimizacijo časa, porabljenega za redne ali občasne migracije po mestu.

Druga pojasnjevalna shema to situacijo lahko vidi manj kot stvar izbire in bolj kot izraz prisile. Ker gre za finančno manj močne skupine, so torej primorane v suboptimalne mobilnostne navade, kar kaže, da gre za *slojno diferenciacijo* in da obstoječe prakse alternativnih mobilnosti v dobršni meri obstajajo skozi strukturno prisilo in ne reflektivno izbiro.

Verjetno gre za kombinacijo enega in drugega, potrebno pa je upoštevati še druge dejavnike, ki jih v raziskavi sicer nismo merili. Upokojenci oz. starejši prebivalci mesta zaradi svoje robne socialne in kulturne pozicije namreč uporabljajo JPP tudi kot vzvod socializacije, družabnosti in kot taki verjetno manj cenijo »*blazirani individualizem*« avtomobilnosti. Težji vstop v nove in relativno permanentne socialne mreže preko službe ali šole lahko deloma substituirajo s kontingentnimi stiki na JPP. Še ena nepreverjena hipoteza je tudi socialna stigma JPP, ki je manj prisotna med omenjenimi skupinami.

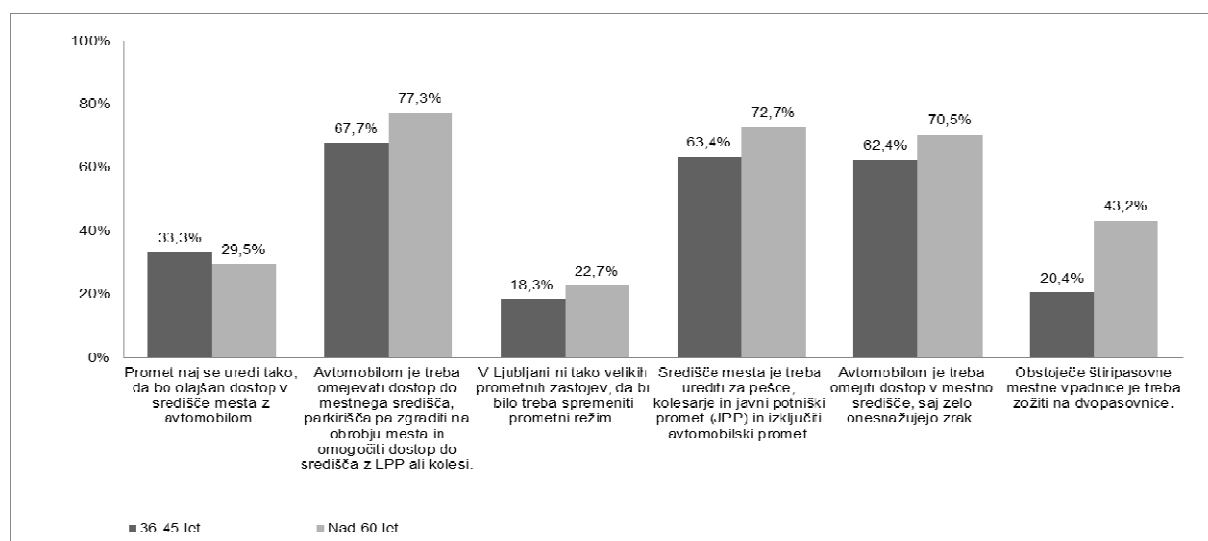
V vsakem primeru je ta socialna struktura uporabnikov JPP relevantna pri razmisleku o uvedbi zgoščevalne takse. Ta bi na nek način slojno diferenciacijo v prometu še ojačala, saj bi bila raba avtomobila še bolj vezana na dostopni dohodek, hkrati pa bi se le dvignila dohodkovna meja, pod katero deluje prisila v uporabo JPP. V izogib temu oz. vsled pravičnosti bi bilo torej potrebno ukrep formirati na način, da se za finančno manj močne skupine prebivalstva toliko bolj optimizira pogoje in torej kakovost JPP. Delno bi k temu prispevala že sama hipotetična redukcija prometa in s tem višja potovalna hitrost JPP, vseeno pa bi za večjo heterogenost uporabnikov



JPP ter pravičnost v luči »dvojno regresivne takse« bilo potrebno tudi na druge načine izboljšati kakovost storitve.

Tudi sicer je za starejše občane in njihovo nižjo kupno moč, pogost fiziološki hendikep ter druge načine strukturnega pozicioniranja na obrobje avtomobilistična prometna ureditev sorazmerno neugodna in zato ni nenavadno, da je najstarejša starostna skupina (60+) oz. upokojenci v naši raziskavi daleč najbolj naklonjena vsem ukrepom de-avtomobilizacije centra, prilagajanju mesta pešcem, kolesarjem in JPP ter s tem tudi zgoščevalni taksi. Celo zaračunavanje parkiranja do mestne obvoznice, ki je sicer zelo nepopularno, bi ta skupina edina večinsko podprla.

**Graf 15: Primerjava strinjanja z načelnimi tezami glede urejanja prometa z ozirom na starostno skupino.**



Poleg upokojencev je takšnim ukrepom najbolj naklonjena najmlajša skupina do 25 (ter 30) let in pripadnost najmlajši starostni skupini je - če izvzamemo najstarejše – atribut, ki najbolj verjetno govori o naklonjenosti restrikcijam glede avtomobilske dostopnosti središča ter ukrepom, ki izboljšujejo možnosti za kolesarjenje ter boljšo izrabo JPP. Poleg najstarejših tudi najpogosteje uporabljajo P + R infrastrukturo.

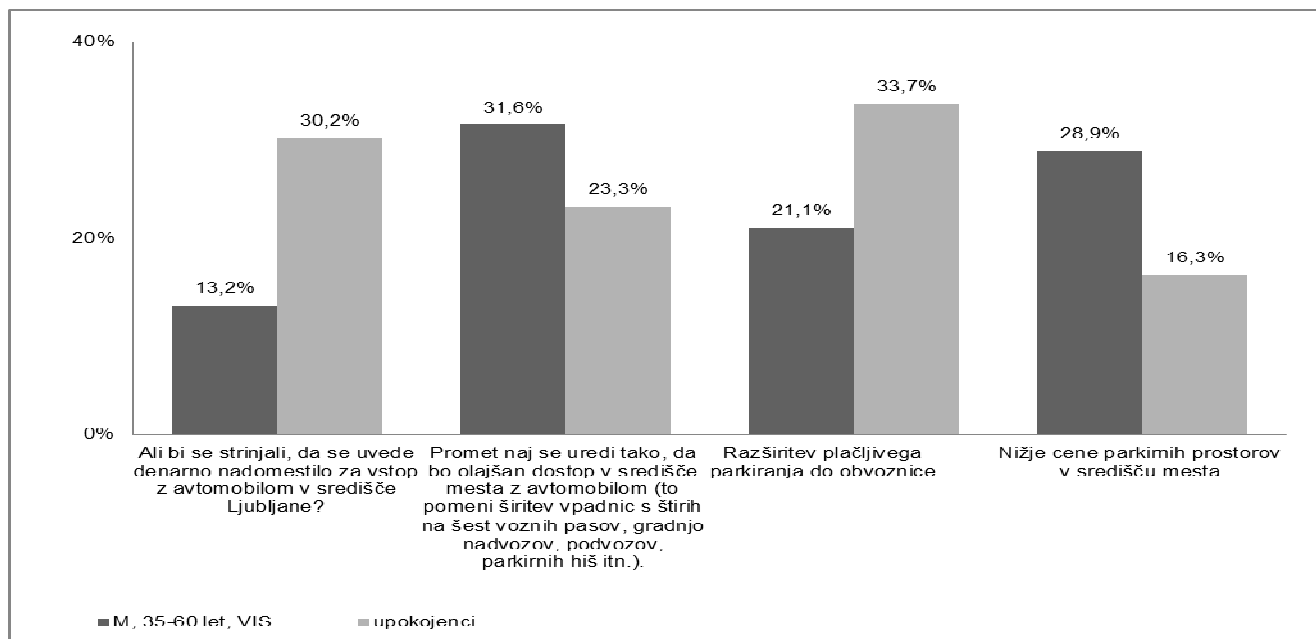
Vseeno pa je v skupini do 30 let močno prisotno nasprotovanje novim finančnim bremenom in drugače od siceršnjega vzorca je njihova podpora razširitvi plačljivosti parkirnih mest do obvoznice najnižja med vsemi starostnimi skupinami. Daleč najbolj pogost odgovor na vprašanje o slabostih zgoščevalne takse je v tej starostni skupini to, da vstop v mesto ne bi bil brezplačen. Po eni strani to lahko razlagamo z nizko kupno močjo in tem, da vsaj študentje pogosto parkirajo po različnih, do nedavnega še brezplačnih delih mesta izven centra, po drugi strani pa bi lahko vpeljali tudi hipotezo o ti. *kulturi brezplačnosti*, ki se je prek spleta najbolj udomačila prav med mladimi (Priloga 3, graf 12).

Raziskava *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji* (2009) zrcali te ugotovitve. Naj citiram tamkajšnjo ugotovitev – »starostna skupina, v kateri najpogosteje označujejo javni potniški promet kot neučinkovit, je tista med 36 in 45 let. Če nekoliko generaliziramo se zdi javni potniški promet neučinkovit

predvsem uporabnikom v starostnem razponu 26 do 55 let, medtem ko ga mlajši od 26 in starejši od 65 precej redkeje označijo kot neučinkovitega».

Komplementarna ugotovitev je, da so najbolj proavtomobilistična skupina zaposleni moški med 30 in 60 z visokošolsko izobrazbo. Torej tista družbena skupina, ki je generalno gledano najboljše plačana in najvplivnejša. Gre torej za faktor, ki pomembno obteži gola številčna razmerja.

**Graf 16: Podpora nekaterim tezam o ureditvi prometa - primerjava med skupino visokošolsko izobraženih moških respondentov starih med 35 in 60 leti in skupino upokoencev.**

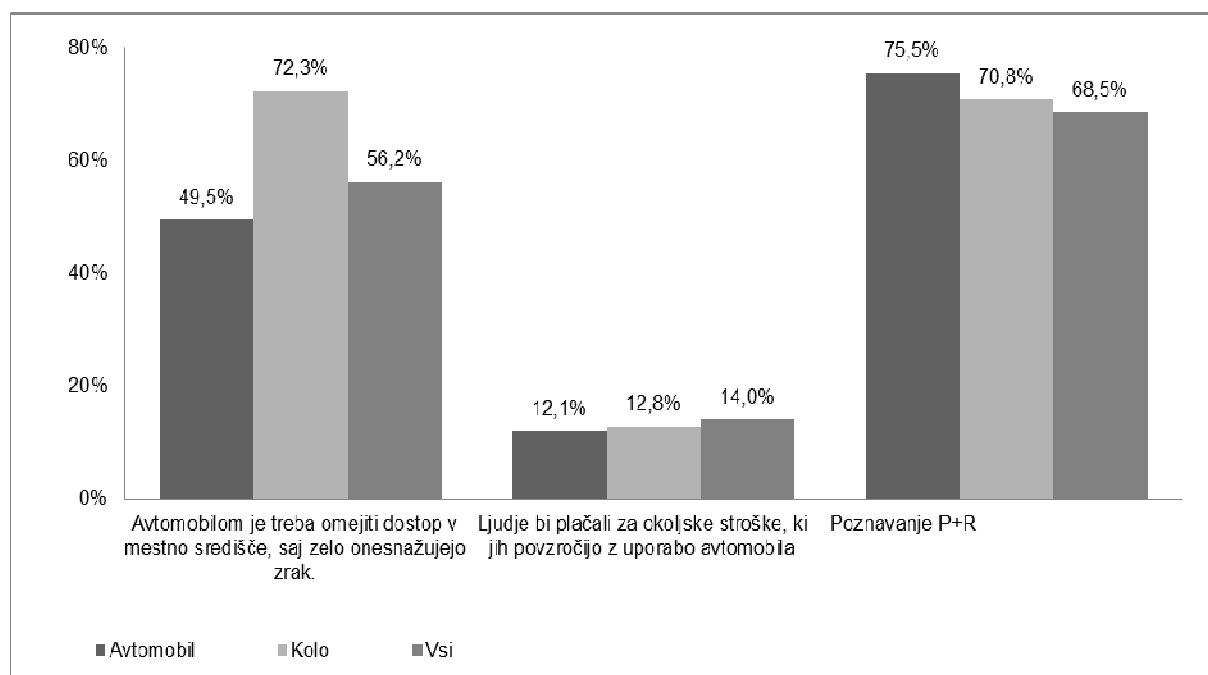


Razlika v odnosu do omejevanja hitrosti po mestu je edina, kjer opazimo res jasno ločnico med spoloma – v prid njeni podpori močno prevladujejo ženske, kar potrjuje pogosto tezo oz. domnevo, da so moški hitrejši in agresivnejši vozniki.

### 4.2.3 Pogojenost s prometnimi navadami

Po pričakovanjih se število letno prevoženih kilometrov, 'solo' uporaba avtomobila in njegova prevalenca pri rabi za vožnjo na delo (skratka - intenzivnost rabe osebnega avtomobila) tako posamezno kot skupaj kažejo kot pomembni faktorji percepcije. Uporabniki mesta, ki sodijo v zgornja dva razreda po številu prevoženih kilometrov, in se z avtomobilom in sami vozijo na delo (v šolo) bolj problematizirajo problem parkiranja (sploh cen parkiranja), potrebo po boljši prometni infrastrukturi, bolj so naklonjeni stari paradigmi avtomobilističnega mesta, manj očiten pa je zanje tudi problem onesnaženosti zraka. Vzporedno so uporabniki koles kot najbolj izpostavljeni mestu – kakovosti zraka, varnosti, dostopnosti, etc daleč najbolj jasno zavezani novi mobilnostni paradigmi in jo zaznavajo kot potrebno. Kot je razvidno iz spodnjega grafa, prakse torej prek selektivne percepcije same sebe pogojujejo in vzpodbujajo.

**Graf 17: Delež respondentov, ki podpira določene prometne teze ali pozna sistem P + R med tistimi, ki za prihod na delo uporabljajo avtomobil ali kolo ter med generalno populacijo.**



V percepciji uporabnikov so tudi zastoji v Ljubljani velik problem in le majhen delež respondentov se je strinjalo s tezo, da ni potrebe spremembi prometnega režima, pri čemer se dnevni migranti v Ljubljano s tem strinjajo še neprimerno manj, po gradaciji pa to tezo podpira največ avtomobilistov, nato uporabnikov avtobusa, nato pešcev in nazadnje kolesarjev. Načeloma se zastoji še najmanj pogosto dozdevajo kot problem najstarejši skupini od 61 let dalje.

V tem kontekstu pešci izstopajo pri podpori reševanju okoljske problematike, uporabniki koles pri izboljševanju infrastrukture za kolesarjenje, uporabniki vlaka pri izboljševanju infrastrukture za pešce in pri izboljšanju regionalnega delovanja JPP. Uporabniki avtobusa za prioriteto pojmujejo preusmeritev sredstev v delovanje LPP, avtomobilisti pa – predvidljivo – izstopajo pri podpori izboljšanju prometne infrastrukture za avtomobilski promet in urejanju parkirišč na obrobju.

Gre za začaran krog, pri katerem velja omeniti primer Stockholma. Tam so po preizkusni dobi šestih mesecv zgoščevalno takso začasno ukinili, pa je temu navkljub soliden delež bivših uporabnikov avtomobilnosti, ki je prešel na javni prevoz, pri tem ostal tudi po ukinitvi zgoščevalne takse. Vzvod tega lahko lociramo v tem, da so s spremenjenimi praksami začeli drugače zaznavati promet v mestu in svojo pozicijo v njem, skladno s tem pa raba avtomobila ni bila več optimalna osebna odločitev. Je pa seveda bil potreben sorazmerno radikalen rez v pogojih, ki je prvotno spremembo sploh omogočil, saj gradualni ukrepi prav tega efekta ne morejo doseči v sprejemljivi oz. zaželjeni časovni ročnosti.

### **4.3 Percepcije novih paradigem mobilnosti in njihovih manifestacij v Ljubljani**

Vpeljava sociokulturnih inovacij v prometno ureditev mesta nujno pomeni soočenje strokovnih vidikov in dilem v upravljanju prostora na eni strani ter vsakodnevnih izkušenj in subjektivnih ocen različnih segmentov uporabnikov mesta na drugi. Kot smo doslej prikazali je *agregatni interes* slednjih nekoliko drugačen od tega, ki se v implicitnih predpostavkah projekta Civitas označuje za *kolektivni interes*; tega naj bi naslavljala ti. nova mobilnostna paradigma, ki bazira na trajnostno naravnem, učinkovitejšim in socialno inkluzivnejšim prometom.

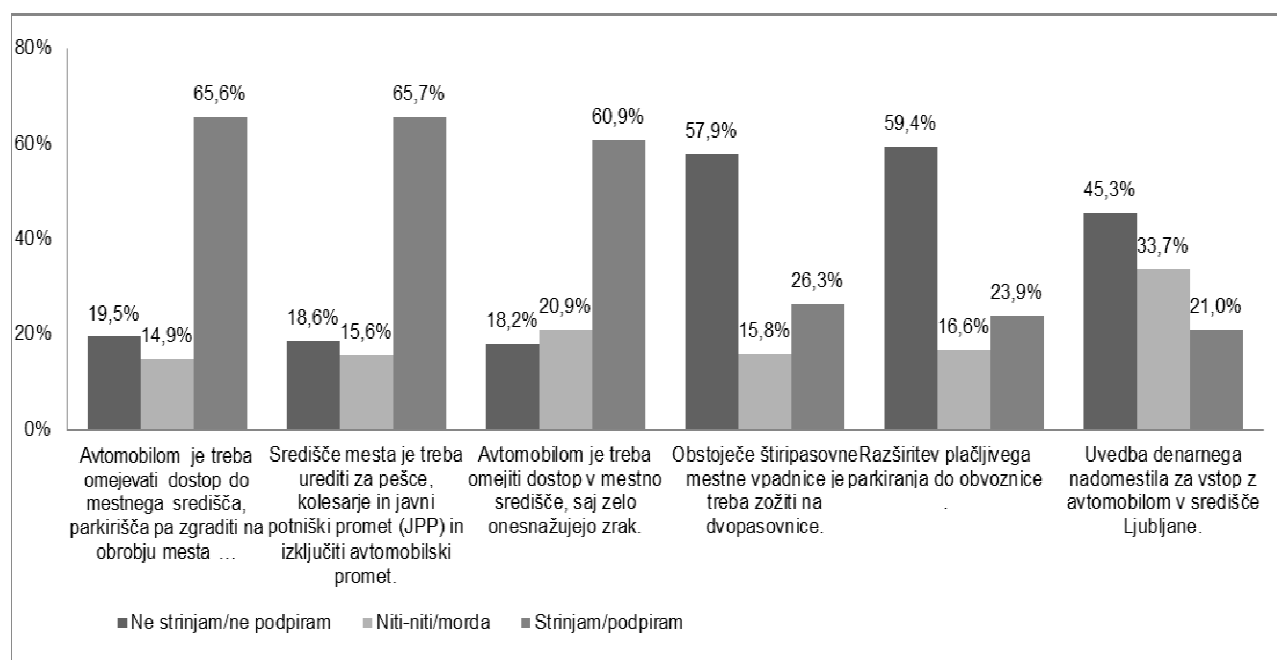
Pri merjenju odnosa do obstoječe prometne ureditve in funkcioniranja mestnega prometa so respondenti na prvi pogled jasno izrazili, da jim ta ne ustreza. Da je zaradi zastojev potrebno spremeniti prometno ureditev jih meni približno dve tretjini, le nekaj manj pa se jih strinja s trditvami, da je »avtomobilom... treba omejevati dostop do mestnega središča, parkirišča pa zgraditi na obrobju mesta (tj. ob mestnih vpadnicah) in omogočiti dostop do središča z LPP ali kolesi«, da je »središče mesta.. treba urediti za pešce, kolesarje in javni potniški promet (JPP) in izključiti avtomobilski promet« in da je »avtomobilom... treba omejiti dostop v mestno središče, saj zelo onesnažujejo zrak«. Takšno mnenje je večinsko tako med mestnimi kot okoliškimi respondenti, vzporedno s tem pa jih le slaba tretjina podpira tezo »Promet naj se uredi tako, da bo olajšan dostop v središče mesta z avtomobilom (to pomeni širitev vpadnic s štirih na šest vozniških pasov, gradnjo nadvoznikov, podvoznikov, parkirnih hiš itn.)«. Anketiranci navidezno močno zagovarjajo bolj ekološke in trajnostne vzorce mobilnosti, ki naj bi zmanjševali rabo avtomobilskega prevoza, in če prištejemo še neodločene, novo mobilnostno paradigmo podpira (ali ji vsaj ne nasprotuje) dobrih 80 odstotkov respondentov.

Zanimiv je torej obrat, ki ga že v isti bateriji tez zaznamo pri predlogu, da je »obstoječe štiripasovne mestne vpadnice (Dunajska, Celovška, Tržaška, Zaloška, Šmartinska, Dolenjska)... treba zožiti na dvopasovnice (en pas nameniti JPP in drugega osebnim vozilom)«. Ta teza je komplementarna z zgornjimi in takšen ukrep je pravzaprav njihova operacionalizacija oz. ena od možnih konkretizacij impliciranih načel, vseeno pa se le slaba četrtnina strinja s tem ukrepom. Podobno je s še enim takšnih ukrepov, razširitvijo plačljivega parkiranja do obvoznice, ki jo podpira še nekaj odstotkov manj respondentov. Nizka je tudi podpora uvedbi zgoščevalne takse; v danem trenutku bi jo (če ne upoštevam relativno velike skupine, ki bi to storila morda) podprlo točno 20 odstotkov respondentov.

Na načelni ravni so anketiranci torej zelo naklonjeni ukrepom, ki mesto spreminjajo v prid nemotoriziranim uporabnikom. A kot javnomnenjske raziskave pogosto kažejo, obstaja pri respondentskih *močan razkorak med načelno, deklarativno ravni in odnosom do praktičnih, konkretnih ukrepov*. Tudi na časovni osi prehod iz abstraktnega na vse bolj konkretno raven v nekaterih javnomnenjskih raziskavah

vidno zmanjšuje podporo. Očitno inertnost na eni in egoistično racionalnost posameznikov na drugi strani s konkretizacijo v času ali formi pridobita reflektivno izhodišče. Zgoščevalna taksa ima sicer veliko neodločenega zaledja, a kot kažejo sorodne vpeljave v drugih mest bi lahko konkretizacija oblike ukrepa in njegovo približevanje podporo med uporabniki še dodatno oslabilo.

**Graf 18: Odnos respondentov do načelnih vprašanj o urejanju prometa in odnos do konkretnih prometnih ukrepov.**



Pri odnosu prebivalcev Ljubljane in okoliških prebivalcev so pri teh vprašanjih kar občutne razlike in prebivalci Ljubljane so vsaj na deklarativni ravni nekoliko bolj privrženi de-avtomobilizaciji mesta. To lahko indicira pragmatičen pogled, ki smo ga razlagali v prejšnjem poglavju, lahko pa to deloma izvira tudi iz tega, da so prebivalci mesta Ljubljana zaradi večje prisotnosti komunikacije z upravljalci mesta nekoliko bolj senzibilizirani za novo paradigmo in so na določene elemente deloma tudi že privajeni.

V procesu vpeljave novih paradigem sta na voljo dva pristopa – *postopni*, s počasno senzibilizacijo in *abruptni*, kamor sodi tudi zgoščevalna taksa. Za prvi pristop so bolj značilni ti privlačnostni (*pull*) faktorji, za drugega pa *push* faktorji, torej pritisk. Dosedanji ukrepi ukrepa Civitas so bili predvsem (ne pa izključno) mehki (*pull*) ukrepi in ti imajo precej visoko podporo. A naj spet citiramo izsledke splošnejše raziskave iz leta 2009, »Anketiranci se zavedajo negativnih značilnosti prometa v Ljubljani in skladno s tem zagovarjajo določene spremembe, ki bi omilile trenutno stanje. Pri zagovarjanju sprememb v prometni ureditvi Ljubljane so anketiranci dokaj neselektivni in generalno podpirajo večino ukrepov, kar kaže na veliko željo respondentov po drugačni prometni ureditvi, obenem pa se skozi njihove odgovore zrcali veliko pomanjkanje informacij oz. orientacijskih točk prek katerih bi lahko

razločevali med posameznimi ukrepi in njihovo vlogo, pomenom, časovno izvedljivostjo, primernostjo v kontekstu Ljubljane. Obenem je potrebno omeniti, da se podpora ukrepom bolj izrazito kaže predvsem pri ti. »mehkih ukrepih«, ki vključujejo izboljšave javnega prometa, gradnjo P&R parkirišč ter uvedbo car-sharing in car-pooling sistemov. Precej manjša podpora oz. celo nasprotovanje pa se pokaže pri konkretnjših oz. bolj »trdih«, restriktivnih ukrepih, kot so vpeljava vinjet oz. plačilo za dostop v mestno središče.« O pomanjkanje informacij, orientacijskih točk ter funkcionalne valorizacije nenazadnje govori tudi pogostost ideje o izboljšanju parkirne infrastrukture pri odprtem vprašanju o alternativnem načinu doseganja ciljev zgoščevalne takse.

Ob tem lahko opazimo, da nekateri trdi ukrepi vendarle imajo podporo uporabnikov mesta. Dodatno omejevanje hitrosti na nekaterih ulicah in cestah v mestu, uvedba dodatnih peš con oz. popolna zapora centra mesta za motoriziran promet in postavljanje količkov za preprečevanje nedovoljenega parkiranja v glavnem podpira približno polovica respondentov, nasprotuje pa slaba tretjina (glej Priloga 3, graf 9). Sorazmerno visoko podporo naštetim ukrepom za vzpodbujanje manj avtomobilizirane Ljubljane moramo razumeti v smislu tega, da so bili vsaj do neke mere pretežno že uvedeni. Uporabniki mesta so z njimi torej že seznanjeni in nanje privajeni. Prebivalci iz okoliških krajev imajo do večine ukrepov le za odtenek manj pritrdilen odnos od prebivalcev Ljubljane, ki verjetno bolj konkretno opazijo njihove pozitivne učinke. Vseeno pa ti »trdi ukrepi« niso povezani s povečevanjem ekonomskih stroškov. Ukrepi na bazi ekonomskega uravnavanja so namreč skozi celotno raziskavo kategorično zavračani.

Kot ena praks nove mobilnostne paradigme se zelo izrazito izpostavlja *kolesarsko mobilnost* v mestu. Kolesarjenje je zelo pogosto izpostavljena alternativa avtomobilizmu, saj je podpora ukrepom za izboljšanje pogojev kolesarjenja na določen način opazna v vseh skupinah uporabnikov. Na vprašanje, kaj bi bile glavne prednosti ukrepa zgoščevalne takse je največ ljudi izbralo opcijo, da bi mesto postalo bolj prijazno za kolesarje in pešce (in ne recimo večje pretočnosti, reševanja problematike okolja ali česa drugega). Tudi zbrana sredstva naj bi po mnenju večine respondentov (iz Ljubljane) šla v izboljšavo kolesarske infrastrukture, pa tudi med respondenti iz okoliških krajev je ta opcija sorazmerno pogosto izbrana. Tudi v raziskavi *Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji* (2009) je bilo opaziti močan poudarek na preslabi kolesarski infrastrukturi.

Ta podpora kaže na (med respondenti percepirano) *primernost takšne oblike mobilnosti v prostorskem kontekstu oz. urbani kompoziciji* Ljubljane, hkrati pa lahko to povežemo tudi z veliko časovno učinkovitostjo kolesarjenja. Če se spet ozremo na izsledke raziskave iz 2009 je tam daleč največji delež uporabnikov koles navedlo, da jih uporabljajo zaradi časovne učinkovitosti, kot najhitrejša opcija pa se kažejo tudi v rezultatih novih raziskav. Raba kolesa v mestnem prometu Ljubljane se torej kaže kot

odgovor na enega najbolj izpostavljenih problemov pri ostalih vrstah prevoza – hitrost.

Relevantno pri tem je tudi to, da (vsaj občasen) prehod na kolesarski modus gibanja figurira kot pomemben vzvod v spreminjanju podpore novim ukrepom in ozaveščanja kolektivnega interesa, saj med kolesarji najdemo največji delež ljudi, ki bi podprli zgoščevalno takso; ta skupina je nasploh najmanj proavtomobilistično usmerjena skupina, daleč najbolj pa je dojemljiva tudi za vprašanje kakovosti zraka.

Zanimivo je, da vpliv na okolje kot en bistvenih elementov nove mobilnostne paradigme oz. prehoda na kolesa, JPP in opuščanja osebnih vozil, sodeč po izsledkih anketne raziskave ni visoko rangiran v zavesti respondentov. Načelni vprašanja o zapiranju mestnega središča zaradi 'ne-okoljskih' smotrov imata namreč višjo podporo kot teza, da je avtomobilom treba omejiti dostop v mestno središče ker zelo onesnažujejo zrak. Tu je tudi več indiferentnih (ki se o tej temi morda ne čutijo dovolj kompetentne za presojo) in četudi ima Ljubljana resne probleme s kakovostjo zraka, je trditev, ki vključuje okoljsko komponento podobno ocenjevala tako populacija iz mesta kot iz okolice – prebivalci Ljubljane, ki v tem onesnaženem okolju dejansko živijo, ga le blago bolj problematizirajo od drugih.

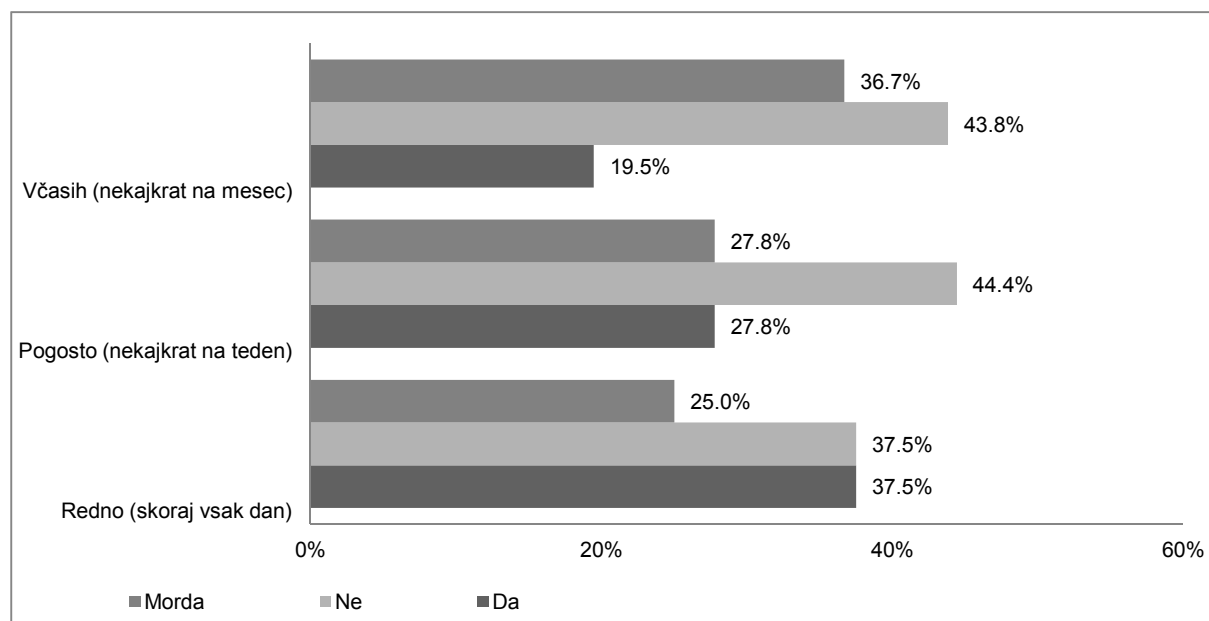
To, da bi 'ljudje plačali za okoljske stroške, ki jih povzročijo z uporabo avtomobila' je med prednostmi ukrepa šibko zaznana dimenzija. Prav tako tudi »reševanje okoljskih težav v mestu« ni med prioritetskimi nalogami porabe zbranih sredstev. Primaren racional za omejevanje vstopa avtomobilov v mestno središče ni toliko okolje, bolj zaznan motiv za te ukrepe je redefiniranje mobilnosti v prid kolesarjev in pešcev. V tem kontekstu velja izpostaviti še to, da ni posebno izrazite podpore oprostitvi takse za «čista» oz. okoljsko sprejemljivejša vozila.

Uporabniki Ljubljane nove mobilnostne paradigme večinoma ne vidijo enako kot strokovnjaki – boljša pretočnost, kakovostnejši zrak – ampak je neprimerno bolj izražena komponenta izboljšava možnosti za ti. '*refleksivno rabo*' oz. *uživanje centra* in njegova prenova v sprehajališče. Avtomobil vzporedno temu ostaja primarno orodje mobilnosti. V asociativnem spletu postavitve postajališč sistema BicikeLJ, izvedenega zaprtja središča in prehoda na pešačenje ter kolo se redefinira predvsem simbolni status centra mesta, nikakor pa tega ni deležno celo mesto. Kot indikativen lahko postavimo sarkastični komentar, ki komentira vprašalnik in razmišljanja o uvedbi zgoščevalne takse: kot alternativo predlaga, da »kar ukinite asfalt« – avtomobil je torej še vedno bistveni modus mobilnosti v urban imaginaciji in redukcija avtomobilnosti se v končni instanci interpretira kot redukcija urbanosti kraja.

V kontekstu nove mobilnostne paradigme je potrebno omeniti še sorazmerno visoko računalniško pismenost oz. uporabo orodja Google Zemljevidi med respondenti. Zanimal nas je sicer specifičnejši sistem Google Transit, a nam je dvoumna dikcija vprašanja postregla z generalno rabo Googlove spletne aplikacije za načrtovanje poti. Nikoli je ne uporablja nekaj manj kot 60%, redno, pogosto ali včasih pa vsega

skupaj 40%. Takšna razširitev mobilnosti v virtualno kaže sorazmerno sodobne uporabnike prometa, in če povežemo (»križamo«) ta podatek s podporo zgoščevalni taksi in nekaterim drugim vprašanjem vidimo, da kompetence virtualnega načrtovanja prometne prakse precej močno korespondirajo s, pogojno rečeno, sodobno koncepcijo prometa nasploh.

**Graf 19: Podpora uvedbi zgoščevalne takse glede na pogostost rabe spletne aplikacije Google zemljevidi.**



#### **4.4 Zgoščevalna taksa: problematika komunikacije in dialoga z mestnimi uporabniki**

Kot smo pokazali v prejšnjem poglavju obstaja določena divergenca v razumevanju prometne problematike med uporabniki mesta ter v projekt Civitas vpetimi institucijami. Ta različna izhodišča ne pogojujejo le različnih zaznav in valorizacij možnih prometnih praks in ureditev, marveč tudi sam proces komunikacije med 'upravjalci' in uporabniki. Komunikacija s slednjimi se izvaja (oz. poteka) prek različnih načinov – od prometnih ukrepov ter praktičnih zgledov do konkretnega naslavljanja na okroglih mizah, preko različnih medijev, kampanj, etc. Ključna točka v tem razmerju je v končni instanci *receptivnost naslovnikov* - njihova pripravljenost, da se sporočilo sprejme in reflektira – četudi ni nujno v skladu z obstoječo miselno shemo naslovnika.

Kot izhodišče postavljamo tezo, da dispozicija za naslovljivost med respondenti obstaja, saj jih le cca 17 odstotkov sprejema tezo, da »v Ljubljani ni tako velikih prometnih zastojev, da bi bilo treba spremeniti prometni režim«, in med temi je vsaj del tudi takih, ki bi spremembe podprli iz drugih razlogov in ne zaradi samih zastojev. Tudi izvzemši indifirentne oz. nevtralne sta spremembam naklonjeni vsaj dve tretjini uporabnikov Ljubljane. Med temi je utemeljeno pričakovati pripravljenost na dialog



oz. naslovljivost in smiselno je iskati in proizvesti tista *strateška oz. mobilizacijska osišča*, prek katerih zgoščevalna taksa interpelira naslovnike prav v tej dispoziciji.

Kot pomembno sidrišče zagotovo figurira *kolesarska mobilnost*. Večja prijaznost mesta kolesarjem in pešcem je v vseh skupinah respondentov zaznana kot glavna prednost ukrepa, največ prebivalcev Ljubljane bi pridobljena sredstva kanaliziralo v kolesarsko infrastrukturo (kolesarske steze, izposojevalnice koles ipd.), visoka podpora ukrepom za izboljšanje pogojev kolesarjenja pa je opazna v vseh skupinah uporabnikov, tudi teh, ki se jih niti pogojno bolj ali manj ne tiče več (starejši nad 60). Ta koncept je očitno dobro integriran v miselne sheme uporabnikov različnih prevoznih sredstev v Ljubljani in ljubljanski regiji in nudi še precej maneverskega prostora pri izboljšanju infrastrukture in prepoznavnosti kot mobilnostne alternative. Obenem je raba koles tista praksa, ki najbolj dviguje receptivnost za komuniciranje trajnostne mobilnosti in interpeliranost v *okoljsko agendo*.

V danem trenutku reševanje okoljske problematike oz. izboljšava kakovosti mestnega zraka med anketiranci sicer ni zaznano v sklopu nujnih sprememb. Sodeč po tej in nekaterih drugih raziskavah CPS (*Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji* (2009), *Kakovost življenja v Ljubljani* (2010)) okoljska ozaveščenost v Ljubljani ni posebej prisotna med populacijo. Zmanjšanje zračnega onesnaženja med respondenti ni pogosto zaznano kot bistvena prednost ukrepa; še več, močnejše je prisotna celo nasprotna teza, da ukrep ne bi izboljševal okoljskih težav. Kot ključ širitve podpore ukrepu oz. kot del komunikacijske strategije je torej diseminacija vednosti o problemu samega zračnega onesnaženja v mestu. Šele s tem ozadjem namreč zgoščevalna taksa lahko dobi smisel oz. potrebno večdimenzionalnost, ki bi dala legitimnost drastičnosti ukrepa.

V dispoziciji za spremembe tudi *ni jasne vloge parkirišč P + R*. Visoka podpora P + R, ki smo že večkrat omenili, je v kombinaciji s skoraj neobstoječo rabo in slabim poznavanjem zgovoren podatek o komunikacijskih shemah. Čeprav je opaziti močno in nesporno podporo izgradnji parkirišč na obrobju mesta, je obstoječa P + R infrastruktura slabo poznana med anketiranci. Očitno se ta zelo pomemben element za kakršnokoli apliciranje sodobne mobilnostne paradigme izredno slabo posreduje oz. ne dosega naslovnikov.

Posebej parkirišče v Stožicah je večini anketirancev zelo slabo znano, nekaj več prepoznavnosti pa ima precej dlje časa obstoječ P + R sistem na Dolgem mostu. Dobro ga poznajo okoliški prebivalci in dnevni migranti, ki prihajajo iz juga in jugozahoda, se pravi iz Vrhnike in Logatca, za katere je P + R tudi najbolj primerno lociran – dobro ga pozna kar 51,1% in delno 40,9% anketirancev. Analogno bi morali P+R v Stožicah najbolj poznati prebivalci Kamnika in Domžal, a tudi tega spet bolje poznajo prebivalci južno in jugozahodno od Ljubljane (glej Prilogo 1, graf 14). Ker so že informirani o obstoju te možnosti ter o njenem delovanju, so očitno tudi bolj receptivni za informacije o tej temi. Iz tega lahko sklepamo, da informacije o sistemu P+R sicer cirkulirajo in da je predvsem tujost oz. neprepoznanost in nerazumevanje

samega koncepta tista, ki preprečuje tudi njihovo ponotranjenost s strani potencialnih uporabnikov.

Na *pomen medijskih informacij* vpliva tudi geografski status. Prebivalci Ljubljane so preko medijev bolj pogosto zaznali informacije o P+R, saj jim njihovo bivanje v Ljubljani pomeni relevantni kontekst, zaradi katerega so bolj receptivni za informacijo iz tega okolja od tistih, ki prihajajo iz zaledja. Četudi je P+R za slednje neprimerno relevantnejši, je receptivnost informacije slabša, saj jo zaznajo kot eksterno – bolj za Ljubljano relevantno informacijo. Smiselno je torej posebno pozornost nameniti okoliškim prebivalcem, ki so zaradi oddaljenosti od Ljubljane za medijsko poročanje in ozaveščanje o družbeno-prostorskih v Ljubljani posegih manj dovzetni, in prilagoditi dikcijo komunikacije ter apelirati prav na njihova krajevna izhodišča.

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

Močan element receptivnosti za neko novost je - *privajenost*. Pri vprašanju o preferirani obliki plačevanja zgoščevalčne takse v hipotetičnem primeru njene uvedbe odgovori kažejo precej veliko podporo vinjetam, saj bi jih podprla slaba polovica tistih, ki so se odločili za katerega od navedenih odgovorov. Sledi satelitsko plačevanje, ki pa ima nizko podporo predvsem med starejšimi, ki kažejo močno skepso do še nepoznanih modelov cestninjenja. Tudi sicer se je v tujini izkazalo, da sta preprostost in domačnost močan atribut pri sprejemanju sociokulturnih novosti.

Komunikacija naj se torej odraža s sklicevanjem na že izvedene in poznane ukrepe in tako prikaže zgoščevalno takso kot del že udomačenih praks prometne ureditve. S tem v mislih pa *obstoječe predispozicije in asociacijske verige* lahko tudi zavirajo sprejetje določene novosti. Možno je namreč, da bi se zgoščevalna taksa med nekaterimi uporabniki mesta lahko asociativno povezala z ukrepi in trendi, kot so dvigovanje prometnih kazni, dosledna in ostra politika kaznovanja napačnega parkiranja, represiven odnos do uporabnikov koles, razširjanje plačevanja parkirnih mest, etc. Zgoščevalna taksa bi bila lahko zelo hitro razumljena kot »polnjenje mestne blagajne«, usmerjeno proti finančno šibkejšim, kar bi na celi črti diskreditiralo dimenzijo te takse kot ukrepa za izboljšano kakovost življenja. V izogib temu je potrebno zgoščevalno takso jasno artikulirati v koordinatah pravičnosti in opolnomočenja družbene periferije, smiselen poudarek pa je tudi to, da pri zgoščevalni taksi ne gre za nov ampak obstoječ strošek, ki se zaenkrat plačuje kolektivno – tudi s strani perifernih skupin, ki tega ne stroška ne 'proizvajajo'.

Vse te navedene premene komunikacije lahko (poleg, pogojno rečeno, podpornikov) prvenstveno naslovijo skupino neodločenih o zgoščevalni taksi. Takšnih je največ med pešci in uporabniki avtobusa oz. med mladimi (do 30 let) oz. med študenti in

dijaki, skratka skupinami, ki bi največ pridobile z uveljavitvijo ukrepa in pri katerih je še sorazmerno veliko manevrskega prostora. Predvsem med mladimi, ki še niso povsem navajeni na vsakdanjo uporabo avtomobila in s katerimi je polje razprava o novi prometni paradigmi bolj odprta.

Seveda pa je še vedno največ respondentov, ki nasprotujejo zgoščevalni taksi (43,1%). Takšnih je znotraj Ljubljane največ v Centru, generalno pa v okoliških občinah. Iz očitnih razlogov sta to konteksta, kjer je potrebno diferencirano nagovarjanje prebivalcev z ozirom na bistvene prednosti v ravno teh, najmočnejše dotaknjenih območjih. Načeloma so nasprotniki takse nekoliko manj ozaveščeni o konceptu trajnostnih praks in alternativnih možnostih mobilnosti. Nekatere skupine (npr. kolesarji) so o P+R precej bolje obveščeni navkljub manjši praktični potrebi po uporabi tega sistema in za doseganje večinske podpore je – poleg komunikacije dostopnih alternativ, obstoja potrebne infrastrukture ter vpetosti v okoljski kontekst – treba kot zadnjo ključno točko izpostaviti interpelacijo v bistveni potezi obstoječe prometne ideologije (avtomobilnosti) – *hitrost oz. pretočnost prometa*. Ta namreč ni zaznana kot ena glavnih prednosti zgoščevalne takse, kar je z ozirom na deklarirane cilje obstoječe mestne uprave (upočasnitev prometa kot *push* faktor) ni nenavadno, je pa takšno deklariranje kontraproduktivno.

## 5 SKLEPNE MISLI IN PREDLOGI

Redefiniranje urbane mobilnosti je proces, ki je v tem trenutku še v zametkih. Skladno s tem v tem trenutku uvedba zgoščevalne takse v Ljubljani ni realistična možnost iz vrste razlogov. Bistveni med njimi so:

- Nizka podpora ukrepu med prebivalstvom Ljubljane in med njenimi uporabniki nasploh;
- Pomanjkljiva informiranost oz. ozaveščenost uporabnikov mesta za razumevanje in sprejemanje argumentov;
- Slaba infrastrukturna podpora ukrepu in šibka izvedba nekaterih komplementarnih ukrepov.

O scenariju uvedbe zgoščevalne takse pa je srednjeročno vseeno mogoče aktivno razmisliti, saj izsledki raziskave potrjujejo izvedljivost ukrepa v Ljubljani. Nova mobilnostna paradigma je (vsaj deklarativno) široko prepoznana kot kolektivno zaželjena, a je toliko bolj problematična na individualni ravni. Tako racionalna konsideracija kot iracionalno, intuitivno vrednotenje večine respondentov v danem momentu nista v prid uvedbi zgoščevalne takse in terjata niz praktičnih ukrepov in vzporedne strateške komunikacije, ki bi upravičili drastično spremembo prometnih navad in to spremembo tem bolj izvzeli iz registra znižane kakovosti življenja.

Izhodiščno predlagamo nedvoumno odločitev in zavezanost eni ali drugi viziji prostorske politike. *Gradualni pristop* z marginalnimi in indirektnimi prispevki k trajnostni prostorski ureditvi in razvoju sicer do neke mere funkcionira, vprašanje pa je, ali lahko pri obstoječi mobilnostni paradigmi ter urbani imaginaciji v ljubljanski regiji doseže deklarirane cilje projekta Civitas ter aktualne mestne uprave. Naša teza je, da to ni mogoče in da naj odločitev za gradualno politiko konsistentno spremljajo tudi sorodno artikulirani cilji. S tem bo lažja ocena uspešnosti prometnih politik in integracija različnih ukrepov. Kot primer naj damo paradoksnost tega, da mestna uprava (oz. njeni predstavniki) lahko v eni sapi govori o vzpodbujanju zastojev in zmanjševanju okoljske obremenitve. Ob danem ideološkem dispozitivu bo vzpodbujanje zastojev predvsem zmanjšalo kakovost življenja uporabnikom osebnih vozil, pa tudi tistim, ki se vozijo z JPP ter samim prebivalcem, ki jih bo dodana okoljska cena te prakse najbolj bremenila. Da bo to vzpodbudilo subjektivno prevrednotenje prometnih izbir je teza, ki - ob relativno sprejemljivi hitrosti prometa v mestu tudi v času največjih zgostitev – ni posebej verjetna.

Radikalnejši pristop ne pomeni nujno prehitevanja sociokulturnih okoliščin (se pravi, takojšnje uvedbe zgoščevalne takse ali za JPP rezerviranih rumenih pasov na vpadnicah), implicira pa jasno prostorsko politiko z določitvijo ključnih področij delovanja in ciljev, spremljanjem njihovega uresničevanja, strateškega komuniciranja in v končni fazi tudi časovnico ukrepov. Tudi tu je potrebna konsistenca, a ne le pri

izvajanju politik marveč tudi v njihovi zunanji podobi. Raziskave namreč kažejo, da je to zelo pomemben faktor sprejemljivosti oz. uspeha zgoščevalne takse; slabo argumentiran dvig cen JPP, nenadzorovana implementacija BiciLJa s strani privatnega ponudnika (in nejasne zaveze glede širitve tega sistema po mestu) ter javna razmišljanja o širitvi vpadnic zaradi uvedbe rumenega pasu ne delujejo kot funkcionalni komplement uvedbi zgoščevalne takse.

V primeru odločitve za radikalni pristop lahko predlagamo sledeče predhodno postopanje:

1. Dvig ozaveščenosti javnosti glede problemov, katere zgoščevalna taksa naslavlja. Tu govorimo predvsem o problemu okolja oz. kakovosti zraka, problematična pa je tudi kakovost življenja zaradi prometnih zgostitev in časovne potratnosti. V tej fazi ni potrebno govoriti o sami taksi, saj ima med prebivalstvom zaenkrat relativno negativno konotacijo.
2. Vzpostavitev in izboljšava najbolj bistvenih infrastrukturnih predpogojev. Ti so:
  - P + R parkirišča pri vseh ali večini vpadnic ter prilagoditev sistema uporabe tako, da bo preprost in nedvoumen. Potrebno je urediti gostoto povezav z LPP, ki je v danem trenutku zaradi skromne uporabe P + R zelo slaba, čeprav ravno to katalizira to skromno uporabo;
  - Izboljšava pogojev za kolesarjenje tudi izven središča mesta z izgradnjo dodatnih prog za kolesarje ter ambiciozno uvedbo izposojevalnic BiciLJ po vsej Ljubljani. Kolesarska alternativa naj bo intenzivno promovirana kot bolj zdrava in cenovno ugodna opcija, ki je tudi *najhitrejša*;
  - Optimizacija sistema LPP - širši časovni razpon in gostejša ter divergentnejša prostorska mreža njegovega delovanja; radikalno zmanjšanje problema gneče na avtobusih z novimi vozili; premislek o sistemu plačevanja, v katerega ni integrirana gotovina; ponovno znižanje cen (ali brezpogojna zavrnitev kakršnegakoli zviševanja tudi v luči radikalne rasti cen goriva) v zameno za bodočo zvišanje sredstev, ki jih prinaša bolj množična uporaba zaradi zgoščevalne takse;
  - Bistveno izboljšanje pogojev za uporabo regionalnega JPP, ki je izrazito suboptimalen glede na porabo časa, neučinkovit po dimenziji časovno-prostorske razpršenosti, nima dobro urejenih vozlišč oz. povezav regionalnega JPP z ljubljanskim LPP ter je nenazadnje stroškovno manj učinkovit od rabe osebnega avtomobila. Ta vidik ne naslavlja neposredno prebivalcev Ljubljane in je – zaradi potrebe po regionalni koordinaciji - politično ter organizacijsko najzahtevnejši, v sklopu projekta Civitas tudi najbolj zanemaren, iz vidika pravičnosti pa morda kar najbolj bistven.

3. Domišljeno komunikacijo zgoščevalne takse. Potrebno je zelo jasno razložiti, da bo taksa razreševala probleme, ki so skupni in jih uporabniki mesta tudi čutijo kot probleme. Nekatere raziskave namreč kažejo, da bolj kot negativen vpliv na posameznikove prakse kot bistvene element nasprotovanja ukrepu figurira nezaupanje v to, da bi zgoščevalna taksa naslovljene probleme sploh lahko reševala. Del tega je tudi:
- Transparentna poraba sredstev. Na voljo sta dve strategiji – poraba sredstev za izboljšavo infrastrukture za avtomobilski promet ali pa investicija v financiranje alternativnih sistemov. Ker je bila avtomobilska infrastruktura v zadnjih dveh desetletjih deležna visokih državnih investicij in je sorazmerno urejena, JPP sistemi pa so v danem trenutku suboptimalni in tudi nedobičkonosni (in torej ni mogoče pričakovati privatnih investicij), je bolj smotrna izbira očitna.
  - Jasnost ukrepa. Preprost in razumljiv način uvedbe zgoščevalne takse je kritični moment v sprejemljivosti in po nekaterih tezah je znani referendumski izid v Edinburghu (zgoščevalna taksa je bila zavrnjena) v dobri meri posledica kompleksnosti ukrepa in posledično njegove suboptimalne komunikacije.
  - Širok diapazon pozitivnih aspektov ukrepa in strateški fokus na njih. Izboljšana kakovost življenja, bolj zdrave mobilnostne prakse in splošna kakovost življenja niso dovolj močna mobilizacijska osišča. Kot bistvene elemente predlagamo: *hitrost*, *efektivnost* mobilnosti in manjšo porabo časa; *socialno noto* oz. modelacijo ukrepa kot pomoč robnim oz. revnim družbenim skupinam; *pravičnost* taksacije, saj je uporaba avtomobila luksuzna odločitev, katero trenutno plačujejo tudi tisti, ki se zanjo ne odločijo oz. se zanjo ne morejo odločiti.

Ob vseh teh predpogojih je povsem utemeljeno pričakovati, da se lahko obstoječa petinska podpora dvigne na minimalno sprejemljivo raven. Ta je bila v Stockholmu pred uvedbo ukrepa približno 40 odstotna (po nekaterih drugih mestih pa tudi nižja), a je po uvedbi podpora narasla zaradi procesov kognitivne disonance, pa tudi tega, da so bili negativne posledice (tako za posameznike kot skupnost) manj izrazite in da so bili pozitivni efekti pred uvedbo podcenjevani.

Izkušnja iz Stockholma govori v prid zgoščevalne takse kot metode spreminjanja percepcije (in ne le praks) z naslednjim pojavom. Po uvedbi se je uporaba avtomobila zmanjšala za cca četrtno. Po sedmih mesecih se je za pol leta taksa ponovno umaknila, a soliden delež bivših 'avtomobilistov' je še vedno ostal pri alternativnih modelih prevoza, ki jih je očitno ocenil kot optimalnejše. Predlagamo torej že vnaprej jasno zavezo, da se zgoščevalna takso uvede s *predhodnim poizkusnim obdobjem*; referendumsko odločanje, katerega bi se glede na politično kulturo v Sloveniji zelo verjetno organiziralo, bi bilo pred uvedbo po dosedanjih izkušnjah zelo rizično.

Sprejem ukrepa med formalnimi političnimi protagonisti je zelo pomemben. V dani konstelaciji političnih sil bi bilo zelo pomembno, da ukrep konsenzualno podprejo tudi parlamentarne oz. vladne stranke. Izkušnje namreč kažejo, da divergence med mestnimi oblastmi ter vodilnimi strankami na državni ravni močno vplivajo na odločitve mestnih uporabnikov. Če se spet ozremo na stockholmski primer se namreč kaže močna korespondenca med volilnimi preferencami na parlamentarnih volitvah ter odločitvijo na referendumu o zgoščevalni taksi. V istem registru se kažejo izsledki nekaterih raziskav o pomembnost tega, da se ukrep uspešneje uveljavlja pod močnim in popularnim (legitimnim) vodstvom.

Obeti potencialnih kriz in disrupcij v preskrbi s fosilnimi gorivi so nesrečna okoliščina pisanja tega poročila, ki bi z drastičnim povišanjem cen goriva lahko ravno z abrupnostjo povzročila opaznejše opuščanje rabe osebnega avtomobila. Ob neurejenih predpogojih za sprejem nove mobilnostne paradigme bi v primeru takšne de-avtomobilizacije prej lahko govorili o zmanjšani kakovosti življenja uporabnikov mesta kot o resničnem družbenem uspehu.

## PRILOGA 1

Če ni eksplicitno navedeno se podatki nanašajo na leto 2012.

Tabela 1: Zaposlitvena struktura respondentov glede na kraj bivanja.

		Zaposlitev po razredih				
		Zaposleni	Kmetovalec, gospodinja	Dijak, študent	Upokojenec, nezaposlen	Brez odgovora
Kraj bivanja	Ljubljana	40,9%	1,0%	15,0%	22,1%	21,1%
	Okolica	62,9%	,0%	10,7%	10,7%	15,7%

Tabela 2: Uporaba avtomobila za prihod na delo (v šolo).

		Prihod (in odhod) na delo ali v šolo	Obiski sorodnikov, prijateljev in znancev
Kraj bivanja	Ljubljana	40,3%	68,8%
	Okolica	72,8%	90,3%

Tabela 3: Uporaba kolesa za:

	Prihod na delo, šolo		Obiski sorodnikov ...	
	2011	2012	2011	2012
Do 25 let	14,4%	8,7%	11,2%	2,8%
26 do 35 let	8,9%	7,0%	5,7%	3,3%
36 do 45 let	11,4%	9,0%	1,6%	3,0%
46 do 60 let	10,6%	3,8%	5,0%	3,6%
60 let ali več	5,3%		3,4%	1,8%

Tabele 4: Struktura uporabe prevoznih sredstev za različne dejavnosti (2011 in 2012):

		Prihod (in odhod) na delo ali v šolo					
		Avtobus	Avtomobil	Motorno kolo	Vlak	Kolo	Peš
Starost po razredih 2011	Do 25 let	36,5%	38,5%		5,8%	8,7%	10,6%
	26 do 35 let	21,1%	64,1%	,7%	1,4%	7,0%	5,6%
	36 do 45 let	13,5%	62,9%		6,7%	9,0%	7,9%
	46 do 60 let	16,7%	67,9%		6,4%	3,8%	5,1%
	60 let ali več	20,0%	80,0%				
Total		22,5%	58,4%	,2%	4,5%	7,2%	7,2%

		Obiski sorodnikov, prijateljev in znancev						
		Avtobus	Taksi	Avtomobil	Motorno kolo	Vlak	Kolo	Peš
Starost po razredih	Do 25 let	22,6%		67,0%			2,8%	7,5%
	26 do 35 let	7,2%		82,9%	,7%	2,0%	3,3%	3,9%



2011	36 do 45 let	5,1%	2,0%	84,8%		1,0%	3,0%	4,0%
	46 do 60 let	8,1%		85,6%	,9%		3,6%	1,8%
	60 let ali več	32,1%	1,8%	57,1%		1,8%	1,8%	5,4%
	Total	12,8%	,6%	77,9%	,4%	1,0%	3,1%	4,4%

		Prihod (in odhod) na delo ali v šolo					
		avtobus	avtomobil	motorno kolo	vlak	kolo	peš
Starost po razredih 2012	Do 25 let	29,8%	28,7%	,6%	5,5%	14,4%	21,0%
	26 do 35 let	8,9%	72,4%	,5%	3,6%	8,9%	5,7%
	36 do 45 let	11,4%	69,1%		4,1%	11,4%	4,1%
	46 do 60 let	17,0%	59,6%	1,1%	5,3%	10,6%	6,4%
	Nad 60 let	26,3%	42,1%			5,3%	26,3%
Total		17,4%	55,8%	,5%	4,4%	11,2%	10,7%

		Obiski sorodnikov, prijateljev in znancev						
		avtobus	taksi	avtomobil	motorno kolo	vlak	kolo	peš
Starost po razredih 2012	Do 25 let	10,7%		68,0%	1,1%	1,1%	11,2%	7,9%
	26 do 35 let	4,2%	,5%	85,4%	,5%	,5%	5,7%	3,1%
	36 do 45 let	4,7%		91,3%		,8%	1,6%	1,6%
	46 do 60 let	8,0%	1,0%	78,0%	2,0%	3,0%	5,0%	3,0%
	Nad 60 let	29,3%	1,7%	53,4%	1,7%		3,4%	10,3%
Total		8,9%	,5%	77,9%	,9%	1,1%	6,1%	4,7%

Tabela 5: Število sopotnikov pri vožnji na delo (v šolo).

	V avtomobilu sem sam	V avtomobilu sva dva	V avtomobilu smo trije	V avtomobilu smo več kot trije	V ta namen ne uporabljam avtomobila	Ne hodim v službo ali v šolo / Drugo
Avtomobil	74,20%	18,15%	3,82%	1,91%	1,27%	,64%

Tabela 6: Povprečna poraba časa za prihod na delo (v šolo).

		Koliko časa potrebujete do delovnega mesta? (min)		
		Avtobus	Avtomobil	Vlak
Kraj bivanja	Center LJ	33,00	25,67	
	Okolica	53,40	31,42	69,09

Tabela 7: Uporaba različnih prevoznih sredstev za obiskovanje sorodnikov in prijateljev glede na zaposlitveni status.

		JPP	Avtomobil	Kolo/peš
Zaposlitev po razredih	Zaposlen	5,9%	88,4%	5,6%
	Kmetovalec, gospodinja	25,0%	50,0%	25,0%
	Dijak, študent	26,9%	59,1%	14,0%
	Upokojenec, nezaposlen	26,4%	67,0%	6,6%

Tabela 8: Podpora nekaterim ukrepom na lestvici od 1 do 5 (sploh ne podpiram – ... – popolnoma podpiram).

	<b>Povprečje</b>
Dodatno omejevanje hitrosti na nekaterih ulicah in cestah v mestu	3,05
Razširitev plačljivega parkiranja do obvoznice	2,46
Uvedbo dodatnih peš con oz. popolno zaporo centra mesta za motoriziran promet	3,57
Postavljanje količkov za preprečevanje nedovoljenega parkiranja	3,36
Razširjanje sistema "Parkiraj in se odpelji" na dodatne lokacije	4,09

Tabela 9: Podpora nekaterim ukrepom na lestvici od 1 do 5 (sploh se ne strinjam – ... – popolnoma se strinjam).

	<b>Sploh se ne strinjam</b>	<b>Se ne strinjam</b>	<b>Niti-niti</b>	<b>Se strinjam</b>	<b>Popolnoma se strinjam</b>
Promet naj se uredi tako, da bo olajšan dostop v središče mesta z avtomobilom (to pomeni širitev vpadnic s štirih na šest voznih pasov, gradnjo nadvozov, podvozov, parkirnih hiš itn.).	19,9%	28,9%	17,4%	22,0%	11,8%
Avtomobilom je treba omejevati dostop do mestnega središča, parkirišča pa zgraditi na obrobju mesta (tj. ob mestnih vpadnicah) in omogočiti dostop do središča z LPP ali kolesi.	5,4%	15,8%	15,3%	35,1%	28,4%
V Ljubljani ni tako velikih prometnih zastojev, da bi bilo treba spremeniti prometni režim.	21,8%	45,3%	16,3%	14,2%	2,4%
Središče mesta je treba urediti za pešce, kolesarje in javni potniški promet (JPP) in izključiti avtomobilski promet.	4,7%	15,5%	16,6%	35,4%	27,8%
Avtomobilom je treba omejiti dostop v mestno središče, saj zelo onesnažujejo zrak.	4,3%	15,0%	22,1%	35,5%	23,1%

Obstoječe štiripasovne mestne vpadnice (Dunajska, Celovška, Tržaška, Zaloška, Šmartinska, Dolenjska) je treba zožiti na dvopasovnice (en pas nameniti JPP in drugega osebnim vozilom).	25,9%	31,9%	16,7%	18,6%	6,8%
--	-------	-------	-------	-------	------

Tabela 10: Uporaba avtomobila pri različnih dejavnostih glede na kraj bivanja.

		Uporaba avtomobila pri različnih dejavnostih		
		Upravki v uradih in pri zdravniku	Obiski sorodnikov, prijateljev in znancev	Prihod (in odhod) na delo ali v šolo
Vzorčna enota	Center	20,7%	62,1%	27,6%
	Bežigrad	25,0%	55,8%	28,8%
	Šiška	33,9%	58,9%	26,8%
	Vič/Rožnik	36,7%	63,3%	23,3%
	Trnovo	48,4%	77,4%	38,7%
	Rudnik	35,0%	62,5%	20,0%
	Moste/Golovec	41,8%	69,1%	21,8%
	Jarše	42,9%	71,4%	38,1%

Tabela 11: Odnos do načelnih vprašanj pri urejanju prometa glede na kraj bivanja.

Vključeni le tisti, ki hodijo v službo/šolo.		Sploh se ne strinjam	Se ne strinjam	Niti-niti	Se strinjam	Popolnoma se strinjam	Strinjanje
Promet naj se uredi tako, da bo olajšan dostop v središče mesta z avtomobilom (to pomeni širitev vpadnic s štirih na šest voznih pasov, gradnjo nadvozo, podvozo, parkirnih hiš itn.).	Ljubljana	24,2%	25,4%	20,6%	19,4%	10,5%	29,8%
	Okolica	12,6%	28,3%	16,2%	26,3%	16,6%	42,9%
Avtomobilom je treba omejevati dostop do mestnega središča, parkirišča pa zgraditi na obrobju mesta (tj. ob mestnih vpadnicah) in omogočiti dostop do središča z LPP ali kolesi.	Ljubljana	4,0%	16,1%	14,5%	33,9%	31,5%	65,3%
	Okolica	8,1%	19,0%	16,6%	34,8%	21,5%	56,3%
V Ljubljani ni tako velikih prometnih zastojev, da bi bilo treba spremeniti prometni režim.	Ljubljana	19,4%	50,0%	14,5%	13,7%	2,4%	16,1%
	Okolica	21,9%	44,9%	18,6%	12,6%	2,0%	14,6%
Središče mesta je treba urediti za pešce, kolesarje in javni potniški promet (JPP) in izključiti avtomobilski promet.	Ljubljana	3,6%	12,9%	16,9%	36,3%	30,2%	66,5%
	Okolica	6,1%	20,6%	19,0%	32,8%	21,5%	54,3%
Avtomobilom je treba omejiti dostop v mestno središče, saj zelo onesnažujejo zrak.	Ljubljana	4,0%	13,3%	23,4%	35,5%	23,8%	59,3%
	Okolica	4,9%	21,5%	23,1%	34,0%	16,6%	50,6%

Obstoječe štiripasovne mestne vpadnice (Dunajska, Celovška, Tržaška, Zaloška, Šmartinska, Dolenjska) je treba zožiti na dvopasovnice (en pas nameniti JPP in drugega osebnim vozilom).	Ljubljana	24,2%	28,6%	21,4%	18,1%	7,7%	25,8%
	Okolica	30,0%	38,1%	14,2%	12,6%	5,3%	17,8%

Tabela 12: Odnos do uvedbe zgoščevalne takse glede na starost, izobrazbo in število letno prevoženih kilometrov.

		Ali bi se strinjali, da se uvede denarno nadomestilo za vstop z avtomobilom v			
		Da	Ne	Morda	Ne vem / Brez odgovora
Starost	do 25 let	13,27%	39,82%	43,36%	3,54%
	26 do 30 let	20,86%	42,33%	30,67%	6,13%
	31 do 45 let	18,87%	50,94%	30,19%	
	46 do 60 let	18,18%	50,41%	29,75%	1,65%
	61 let in več	31,51%	30,14%	21,92%	16,44%
	brez odgovora	20,69%	41,38%	32,76%	5,17%
Izobrazba	OŠ ali manj	31,25%	31,25%	25,00%	12,50%
	2-3 letna strokovna šola	15,69%	52,94%	23,53%	7,84%
	4-letna SŠ	19,93%	39,85%	35,06%	5,17%
	visoka šola, fakulteta	19,91%	45,13%	31,42%	3,54%
	magisterij, doktorat	22,58%	58,06%	19,35%	
	brez odgovora	20,00%	40,65%	33,55%	5,81%
Koliko km prevozite z avtomobilom na leto?	Do 5.000 km	18,75%	37,50%	37,50%	6,25%
	5.000 do 10.000 km	26,23%	39,34%	27,05%	7,38%
	10.000 do 20.000 km	15,34%	49,43%	32,95%	2,27%
	20.000 do 30.000 km	13,79%	48,28%	35,34%	2,59%
	Več kot 30.000 km	19,30%	56,14%	22,81%	1,75%
	Nimam voziškega dovoljenja	39,13%	8,70%	43,48%	8,70%
	Nimam avtomobila	22,95%	37,70%	29,51%	9,84%
	brez odgovora	21,77%	38,78%	33,33%	6,12%
Spol	Moški	21,89%	41,75%	31,99%	4,38%
	Ženska	17,65%	45,82%	30,65%	5,88%
	Brez odgovora	21,54%	39,23%	35,38%	3,85%

Tabela 13: Odnos do uvedbe zgoščevalne takse glede na način prevoza na delo (v šolo) in kraj bivanja.

		Ali bi se strinjali, da se uvede denarno nadomestilo za vstop z avtomobilom v			
		Da	Ne	Morda	Ne vem / Brez odgovora
Prihod (in odhod) na delo ali v šolo	Avtobus	23,02%	37,30%	36,51%	3,17%
	Avtomobil	13,38%	52,87%	31,21%	2,55%
	Motorno kolo	,00%	100,00%	,00%	,00%
	Vlak	24,00%	40,00%	32,00%	4,00%
	Kolo	29,17%	35,42%	35,42%	,00%
	Peš	21,62%	35,14%	40,54%	2,70%
	Ne opravljam te dejavnosti / Drugo	25,63%	34,67%	28,14%	11,56%
Vzorčna enota	Center	18,97%	44,83%	34,48%	1,72%
	Bežigrad	30,77%	42,31%	25,00%	1,92%
	Šiška	21,43%	41,07%	32,14%	5,36%
	Vič/Rožnik	23,33%	28,33%	38,33%	10,00%
	Trnovo	16,13%	35,48%	45,16%	3,23%
	Rudnik	30,00%	30,00%	32,50%	7,50%
	Moste/Golovec	32,73%	34,55%	25,45%	7,27%
	Jarše	21,43%	40,48%	38,10%	,00%
	Kamnik	17,89%	36,84%	36,84%	8,42%
	Škofja Loka / Medvode	16,85%	57,30%	22,47%	3,37%
	Grosuplje / Ivančna Gorica	11,90%	58,33%	25,00%	4,76%
	Vrhnika / Logatec	12,50%	46,59%	37,50%	3,41%
	Kraj bivanja	Ljubljana	24,62%	37,31%	33,25%
Okolica		14,89%	49,44%	30,62%	5,06%

Tabela 14: Poznavanje P +R parkirišča v Stožicah glede na kraj bivanja.

		Ocenite, kako dobro poznate sistem „Parkiraj in se odpelji“ (Park&Ride, P+R) na parkirišču v Stožicah.			
		Dobro poznam	Delno sem seznanjen	Ne poznam	Ne vem / Brez odgovora
Vzorčna enota	Center	8,62%	29,31%	60,34%	1,72%
	Bežigrad	5,77%	34,62%	53,85%	5,77%
	Šiška	1,79%	23,21%	69,64%	5,36%
	Vič/Rožnik	3,33%	30,00%	56,67%	10,00%
	Trnovo	3,23%	64,52%	32,26%	,00%
	Rudnik	12,50%	35,00%	42,50%	10,00%
	Moste/Golovec	9,09%	41,82%	47,27%	1,82%
	Jarše	2,38%	35,71%	59,52%	2,38%
	Kamnik	6,32%	23,16%	57,89%	12,63%
	Škofja Loka / Medvode	11,24%	24,72%	55,06%	8,99%
	Grosuplje / Ivančna Gorica	9,52%	35,71%	53,57%	1,19%
	Vrhnika / Logatec	5,68%	26,14%	55,68%	12,50%
Kraj bivanja	Ljubljana	5,84%	35,03%	54,31%	4,82%
	Okolica	8,15%	27,25%	55,62%	8,99%

## PRILOGA 2

Katero vrsto prevoza najpogosteje uporabljate za naslednje dejavnosti:

	Avtobus		Taksi	Vlak		Kolo		Peš		Ne opravljam te dejavnosti / Drugo	
	2011	2012	2011	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Obisk starega mestnega jedra Ljubljane	18,04	24,40	0,96	1,10	1,73	10,19	8,53	42,29	32,00	4,13	9,20
Nakupovanje v središču mesta	17,49	22,80	0,69	1,10	0,80	7,99	6,13	29,89	20,27	16,25	19,73
Nakupovanje v nakupovalnih središčih na obrobju mesta	13,50	14,00	0,55	0,00	0,27	1,79	1,60	1,93	1,87	4,41	5,47
Opravi v uradih in pri zdravniku	19,42	21,07	1,65	0,69	1,47	6,61	5,20	12,53	12,67	6,20	9,20
Obiski sorodnikov, prijateljev in znancev	8,13	10,67	0,41	0,96	0,67	5,65	3,47	4,82	3,60	5,79	8,53
Prihod (in odhod) na delo ali v šolo	14,74	16,80	0,14	4,13	3,33	9,50	6,40	9,92	4,93	12,53	26,53

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

	2011	2012
Navedeno v minutah	83,75	76,70
Delam doma	3,17	2,00
Ne hodim v službo, drugo	13,09	21,30

Povprečno trajanje v minutah: 

28,62	29,92
-------	-------

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

	2011	2012
V avtomobilu sem sam	38,29	35,73
V avtomobilu sva dva	12,12	9,47
V avtomobilu smo trije	3,17	2,53
V avtomobilu smo več kot trije	1,52	,80
V ta namen ne uporabljam avtomobila	30,17	27,60
Ne hodim v službo ali v šolo / Drugo	14,74	23,87

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

	Sploh se ne strinjam		Se ne strinjam	Popolnoma se strinjam		Ne vem / Brez odgovora		povprečje:	
	2011	2012	2011	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Promet naj se uredi tako, da bo olajšan dostop v središče mesta z avtomobilom (to pomeni širitev vpadnic s štirih na šest vozniških pasov, gradnjo nadvozo, podvozo, parkirnih hiš itn.).	21,07	18,93	24,79	10,74	10,53	6,89	7,33	2,76	2,77
Avtomobilom je treba omejevati dostop do mestnega središča, parkirišča pa zgraditi na obrobju mesta (tj. ob mestnih vpadnicah) in omogočiti dostop do središča z LPP ali kolesi.	5,23	4,67	11,98	32,23	27,87	2,89	4,40	3,78	3,65
V Ljubljani ni tako velikih prometnih zastojev, da bi bilo treba spremeniti prometni režim.	25,48	20,93	40,91	2,07	2,67	4,41	5,87	2,20	2,30
pešce, kolesarje in javni potniški promet (JPP) in izključiti avtomobilski promet.	4,55	4,00	13,91	29,34	28,00	2,20	3,47	3,72	3,66
Avtomobilom je treba omejiti dostop v mestno središče, saj zelo onesnažujejo zrak.	4,96	3,87	11,43	23,28	22,40	3,31	4,53	3,65	3,58
Obstoječe štiripasovne mestne vpadnice (Dunajska, Celovška, Tržaška, Zaloška, Šmartinska, Dolenjska) je treba zožiti na dvopasovnice (en pas nameniti JPP in drugega osebnim vozilom).	24,24	24,13	32,78	6,89	6,13	6,20	8,13	2,44	2,48

Ocenite, kako dobro poznate internetno orodje za načrtovanje poti z mestnim potniškim prometom (Google Zemljevidi) v Ljubljani?

	2012
Dobro poznam	26,44
Delno sem seznanjen	40,13
Ne poznam	33,42

Kako pogosto uporabljate internetno orodje za načrtovanje poti z mestnim potniškim prometom (Google Zemljevidi) v Ljubljani?

	2012
Redno (skoraj vsak dan)	3,22
Pogosto (nekajkrat na dan)	2,68
Včasih (nekajkrat na mesec)	37,05
Nikoli	57,05

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

	Dobro poznam		Delno sem seznanjen
	2011	2012	2011
Na parkirišču na Dolgem mostu	28,51	23,31	39,12
Na parkirišču v Stožicah	8,40	7,34	30,30

**Kje ste izvedeli za sistem „Parkiraj in se odpelji“ na Dolgem mostu?**

	2011	2012
Dnevno / tedensko časopisje	22,02	18,00
Radijske postaje	9,70	6,93
Televizija	11,50	11,73
Svetovni splet / internet	5,68	8,13
Od drugih (znancev, prijateljev)	40,72	35,20
Drugo:	9,42	10,00
Ne poznam sistema na tej lokaciji	25,07	32,53
Odgovori "drugo"	37 navedb	45 navedb

**Kje ste izvedeli za sistem „Parkiraj in se odpelji“ na parkirišču v Stožicah?**

	2011	2012
Dnevno / tedensko časopisje	13,71	9,7
Radijske postaje	4,85	4,0
Televizija	8,03	7,2
Svetovni splet / internet	4,16	6,3
Od drugih (znancev, prijateljev)	18,84	20,8
Drugo:	4,71	2,8
Ne poznam sistema na tej lokaciji	57,34	60,7
Odgovori "drugo"	14 navedb	9 navedb

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

	2011	2012
Redno (skoraj vsak dan)	0,28	0,00
Pogosto (nekajkrat na dan)	0,14	0,27
Včasih (nekajkrat na mesec)	9,64	10,66
Nikoli	89,94	89,07

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

	2011	2012
Redno (skoraj vsak dan)	0,00	0,00
Pogosto (nekajkrat na dan)	0,00	0,27
Včasih (nekajkrat na mesec)	2,75	3,24
Nikoli	97,25	96,49

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

	Zelo nezadovoljen	Nezadovoljen	Niti nezadovoljen, niti zadovoljen
2011	1,38	1,38	8,54
2012	,67	2,40	9,07



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

	Zelo nezadovoljen		Nezadovoljen	Zelo zadovoljen		Ne vem / Brez odgovora		Povprečje:	
	2011	2012		2011	2012	2011	2012	2011	2012
Točnost LPP	0,83	0,53	2,34	1,52	2,67	74,52	76,80	3,50	3,68
Število prestopanj	1,24	0,67	2,89	1,24	2,67	75,62	77,73	3,38	3,45
Razvejanost linij	0,96	0,93	2,20	1,65	2,27	76,31	78,00	3,45	3,57
Število parkirnih mest za avtomobile	1,93	2,53	5,65	1,52	1,33	72,59	74,53	3,18	3,08
Število parkirnih mest za kolesa	0,83	0,80	4,13	0,83	1,60	80,58	84,53	3,14	3,31
Varnost	2,20	0,93	3,86	1,38	1,33	74,10	77,73	3,15	3,26
Storitve (prehrana, trafike, sanitarije itn.)	3,58	2,13	6,75	0,83	1,07	76,31	79,33	2,72	2,98
Usmerjevalne table k sistemu P+R	1,52	1,07	5,92	0,96	1,60	73,42	75,73	3,09	3,25

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

	Sploh ne podpiram		Ne podpiram	Popolnoma podpiram		Ne vem / Brez odgovora		Povprečje:	
	2011	2012		2011	2012	2011	2012	2011	2012
Dodatno omejevanje hitrosti na nekaterih ulicah in cestah v mestu	7,85	11,07	21,63	13,91	9,87	3,17	5,60	3,27	3,05
Razširitev plačljivega parkiranja do obvoznice	21,07	20,93	27,27	6,47	4,80	6,34	8,67	2,64	2,46
Uvedbo dodatnih peš con oz. popolno zaporo centra mesta za motoriziran promet	6,89	5,07	13,36	20,94	20,27	3,17	6,00	3,54	3,57
Postavljanje količkov za preprečevanje nedovoljenega parkiranja	8,95	10,00	18,04	15,70	17,47	3,72	5,33	3,34	3,36
Razširjanje sistema "Parkiraj in se odpelji" na dodatne lokacije	1,24	0,67	1,93	26,72	24,40	16,80	19,87	4,08	4,09

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

	2011	2012
Da	22,59	20,00
Ne	39,39	43,07
Morda	32,92	32,00
Ne vem / Brez odgovora	5,10	4,93

**Kaj bi bile po vašem mnenju glavne prednosti tovrstnega ukrepa?**

	2011	2012
Izboljšala bi se pretočnost prometa	21,94	20,27
Ljudje bi plačali za okoljske stroške, ki jih povzročijo z uporabo avtomobila	12,38	15,07
Z zbranim denarjem bi lahko še dodatno izboljšali prometno ureditev v mestu	16,74	15,33
Umiril bi se promet v središču mesta	33,47	33,07
S tem bi središče mesta postalo bolj prijazno za kolesarje in pešce	44,44	42,40
Drugo (navedite):	3,38	6,13
Ukrep nima večjih prednosti	22,64	24,53

**Kaj bi bile po vašem mnenju glavne slabosti tovrstnega ukrepa?**

	2011	2012
Dostop do središča Ljubljane ne bi bil brezplačen	35,55	33,33
Predstavljalo bi mi prevelik strošek	20,61	23,33
Mesto ni sposobno učinkovito izpeljati takega ukrepa	24,34	22,80
Ukrep ne bi izboljšal okoljskih težav	20,89	25,60
Povečal bi se promet v drugih delih mesta	32,92	32,80
Drugo (navedite):	5,39	6,53
Ukrep je brez večjih slabosti	13,28	9,33

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

	2011	2012
Večja pogostost avtobusov LPP	37,50	40,13
Krajši potovalni čas avtobusov LPP	26,94	26,40
Bolj udobna vozila LPP	9,17	6,27
Večje število parkirišč na obrobju mesta	33,33	33,87
Večje število plačljivih parkirnih prostorov v središču mesta	7,50	6,93
Nižje cene parkirnih prostorov v središču mesta	28,75	25,33
Nižje cene voženj z LPP	24,31	38,13
Nižje cene voženj z avtobusom in vlakom med mestom in okoliškimi kraji	24,44	26,80
Krajši potovalni čas avtobusov in vlakov med mestom in okoliškimi kraji	16,39	14,53
Večja pogostost avtobusov in vlakov med mestom in okoliškimi kraji	17,92	17,87
Pred uvedbo bi morali uvesti poskusno dobo	14,17	14,13
Nič, nadomestilo bi lahko uvedli takoj	2,36	1,47
Drugo (navedite):	3,19	1,20
Uvedba nadomestila v nobenem primeru ni sprejemljiva	5,42	7,87

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

	2011	2012
Satelitsko plačevanje	17,91	10,93
Vinjete (dnevne, tedenske, letne)	23,69	18,40
Prepoznavanje avtomobilskih tablic s kamerami na vstopnih točkah	5,65	6,40
Mitnice ob vstopnih točkah (sistem ABC)	8,54	5,20
Drugo (navedite):	1,52	0,93
Ne vem / Brez odgovora	15,98	32,80
Noben, sem proti uvedbi nadomestila	26,72	25,33

Za kaj naj bi se po vašem mnenju porabila z nadomestilom zbrana denarna sredstva?

	2011	2012
Reševanje okoljskih težav v mestu	19,36	16,13
Izboljšanje prometne infrastrukture za avtomobilski promet	20,06	14,80
Prispevek v mestni proračun	5,43	4,93
Izgradnja dodatne infrastrukture za kolesarje (kolesarske steze, izposojevalnice koles ipd.)	32,73	21,07
Izgradnja nove in vzdrževanje obstoječe infrastrukture za pešce (pločniki, klopi, podhodi, nadhodi itn.)	25,07	20,13
Izboljšanje pogojev za delovanje LPP (nakup novih vozil, prikazovalnikov in urbanomatov itn.)	24,65	20,13
Izboljšanje železniških in avtobusnih povezav med mestom in okoliškimi kraji	27,44	25,07
Urejanje parkirišč na obrobju mesta	24,37	18,93
Drugo (navedite):	2,65	1,33
Ne verjamem, da bo denar smotno porabljen	20,75	18,80
Sem proti uvedbi nadomestila	18,66	19,33

Kateri bi bil po vašem mnenju najbolj ustrezen za Ljubljano?

	2011	2012
mesta skozi 'notranji obroč' (skozi vstopne točke)	26,31	16,93
Pavšalno plačilo za vožnjo znotraj obvoznice (t.i. zunanji obroč)	12,26	10,00
Plačilo glede na prevožene kilometre znotraj plačljivega območja (merjeno s pomočjo satelita)	13,22	10,27
Uvedba plačljivega parkiranja na vseh javnih površinah znotraj obvoznice	10,19	9,60
noben izmed navedenih načinov se mi ne zdi primeren	9,23	8,40
sem proti uvedbi nadomestila	26,58	24,13
berz odgovora	2,20	20,67

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

	2011	2012
Prebivalci središča mesta, ki živijo na plačljivem območju	69,37	49,47
Državljeni drugih držav	6,85	6,13
Dostava, servis itn.	42,66	31,73
Zaposleni, ki imajo delovno mesto v središču mesta	34,27	25,87
Urgentna službena vozila (reševalna, gasilska, policija itn.)	63,50	50,67
Lastniki okolju prijaznih avtomobilov (električnih, hibridov itn.)	18,18	12,93
Gibalno ovirani in invalidi	54,97	48,80
Družine z majhnimi otroki	20,70	17,07
Drugo (navedite):	1,68	2,67
Sem proti uvedbi nadomestila	22,66	21,47

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

	2011	2012
Vsi dnevi (24 ur)	15,72	13,07
Delavniki (24 ur)	7,37	4,93
Delavniki (od 7.–18. ure)	29,32	21,20
Delavniki (od 7.–10. ter od 14.–17. ure)	15,58	10,53
Drugo (navedite):	1,84	0,53
Sem proti uvedbi nadomestila	30,17	30,00
brez odgovora	2,75	19,73

Prosimo, da navedete vaš spol:

	2011	2012
Moški	45,62	47,90
Ženski	54,38	52,10

Prosimo, da navedete vašo starost.

	2011	2012
do 25 let	26,70	19,62
26 do 30 let	13,85	28,30
31 do 45 let	33,77	18,40
46 do 60 let	15,73	21,01
60 let in več	9,96	12,67

Kakšna je vaša dosežena stopnja izobrazbe?

	2011	2012
Dokončana osnovna šola ali manj	2,07	2,13
Dokončana 2-3 letna strokovna šola	7,16	6,80
Dokončana 4-letna srednja šola	43,25	36,13
Dokončana visoka šola, fakulteta, akademija	38,29	30,13
Magisterij, doktorat	6,20	4,13
Brez odgovora	3,03	20,67

**Koliko članov šteje vaše gospodinjstvo?**

	2011	2012
1 član	9,92	8,13
2 člana	25,21	21,73
3 člani	24,66	21,60
4 člani	26,86	19,60
5 članov	6,20	3,60
6 članov in več	2,75	1,33
brez odgovora	4,41	24,00

povprečno število članov gospodinjstva:	3,04	2,91
---	------	------

**Kje je vaše delovno mesto?**

	2011	2012
V središču Ljubljane	20,25	14,93
V Ljubljani, izven središča in znotraj	27,00	22,00
V širšem mestnem območju (zunaj o	7,30	5,47
Izven Ljubljane	8,54	8,93
Drugo:	1,38	0,93
Študent, dijak/upokojen/nisem zapos	34,85	29,73
brez odgovora	0,69	18,00

**Koliko avtomobilov imate v vašem gospodinjstvu?**

	2011	2012
nima avtomobila	8,13	6,54
1 avtomobil	42,15	39,12
2 avtomobila	39,67	31,24
3 avtomobile	6,47	4,67
4 avtomobile	1,52	0,40
5 avtomobilov	0,96	0,13
brez odgovora	1,10	17,89

povprečno št. avtomobilov:	1,53	1,56
----------------------------	------	------

**Kje ste zaposleni?**

	2011	2012
V državni / občinski upravi, vojski, policiji	6,06	5,87
V javnem zavodu	12,53	9,20
V javnem podjetju	1,93	2,13
V podjetju v državni lasti	6,89	4,40
V podjetju v zasebni lasti	34,71	29,73
Sem kmetovalec	0,00	0,13
Vodim domače gospodinjstvo	0,41	0,40
Sem dijak, študent	20,25	12,93
Sem upokojen	10,88	11,47
Sem nezaposlen	3,31	5,20
Brez odgovora	3,03	18,53

**Kje imate doma parkiran svoj avto?**

	2011	2012
V najeti garaži	3,03	4,80
Kjer najdem prostor pred hišo (blokom)	37,05	37,60
Na rezerviranem parkirišču pred hišo (blokom)	15,84	10,80
V svoji garaži	28,65	18,53
Nimam avtomobila	11,43	8,40
Drugo	2,48	0,67
Brez odgovora	1,52	19,20

**Koliko kilometrov prevozite z avtomobilom na leto?**

	<b>2011</b>	<b>2012</b>
5000 km	10,06	6,40
Med 5000 do 10.000 km	17,49	16,27
Med 10.000 in 20.000 km	29,06	23,47
Med 20.000 in 30.000 km	20,94	15,47
Več kot 30.000 km	8,82	7,60
Nimam vozniškega dovoljenja	3,03	3,07
Nimam avtomobila, ne vozim se z njim	8,54	8,13
Brez odgovora	2,07	19,60

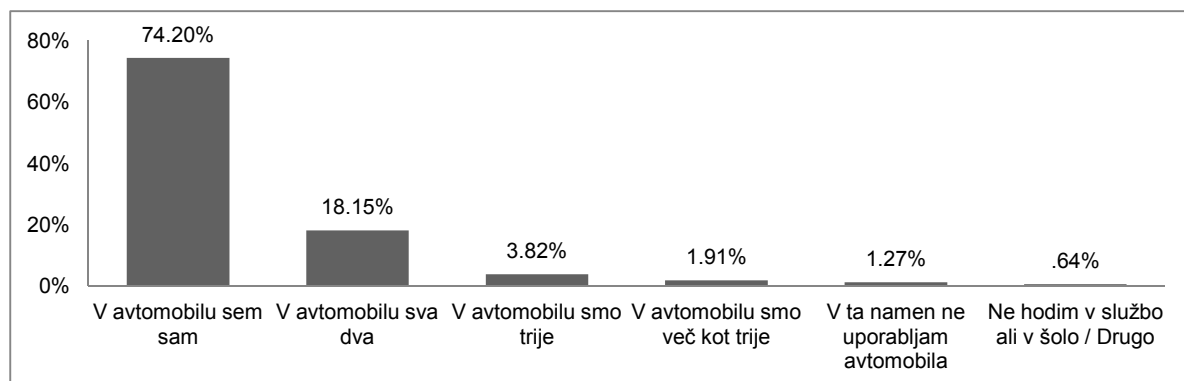
**Vzorčna enota**

	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Center	50	58
Bežigrad	50	52
Šiška	61	56
Vič/Rožnik	56	60
Trnovo	40	31
Rudnik	30	40
Moste/Golovec	50	55
Jarše	38	42
Kamnik	82	95
Škofja Loka / Medvode	87	89
Grosuplje / Ivančna Gorica	90	84
Vrhnika / Logatec	90	88
Ljubljana	375	394
Okolica	351	356
SKUPAJ - vzorčna enota	724	750
SKUPAJ - kraj	726	750

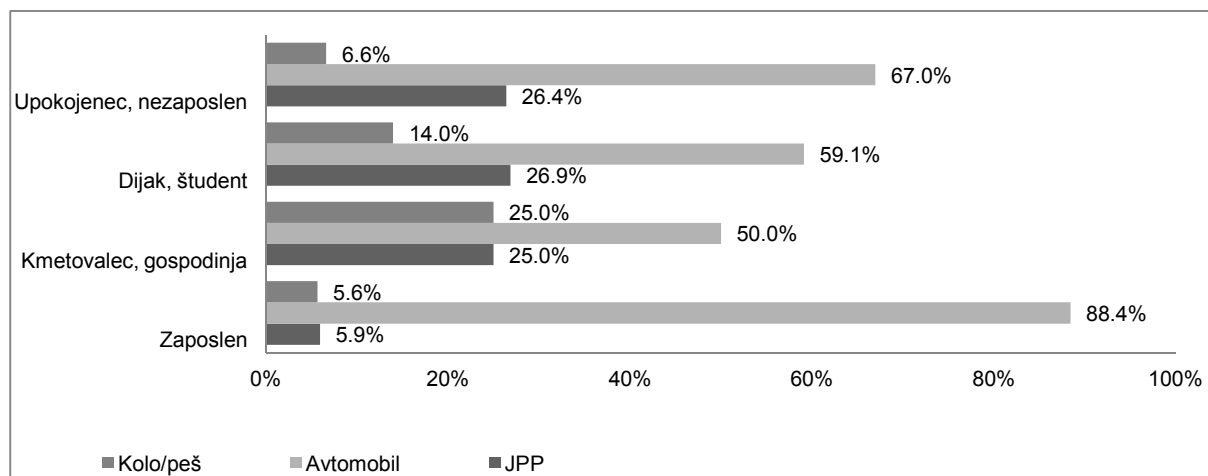
## PRILOGA 3

Če ni eksplicitno navedeno se podatki nanašajo na leto 2012.

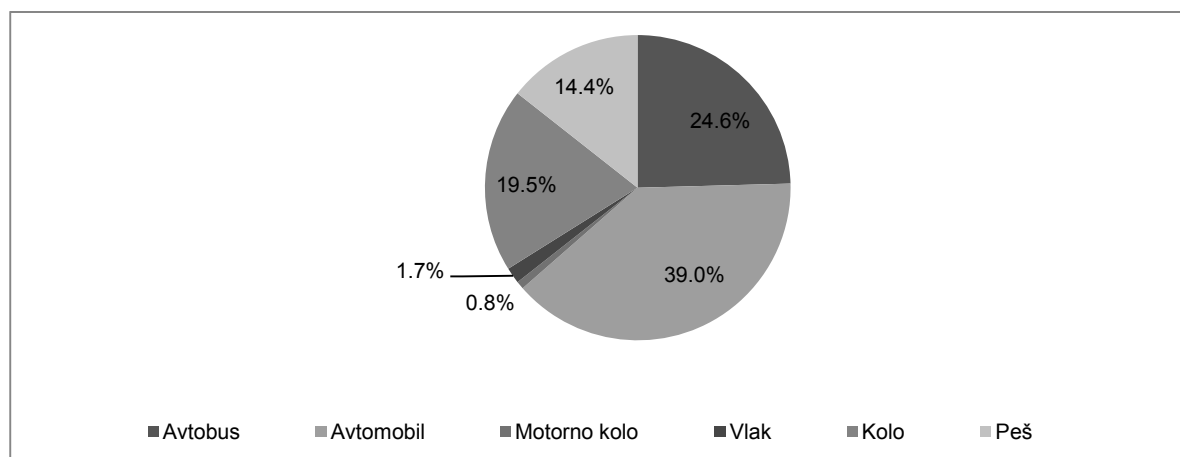
Priloge - graf 1: Število sopotnikov pri vožnji na delo (v šolo).



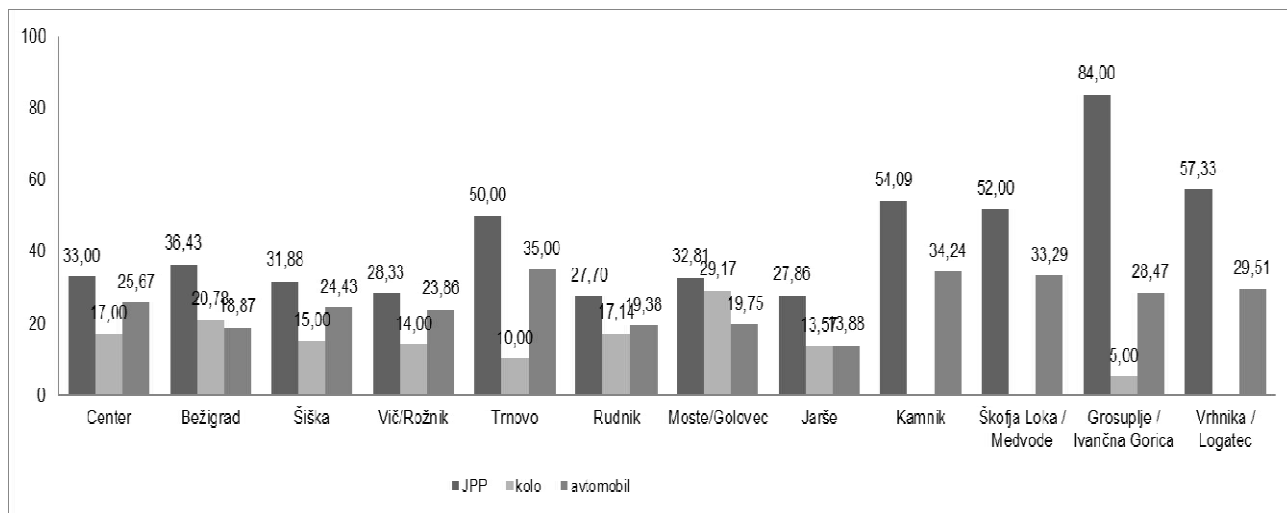
Priloge - graf 2: Struktura uporabe prevoznih sredstev za obiskovanje sorodnikov in prijateljev glede na zaposlitveni status.



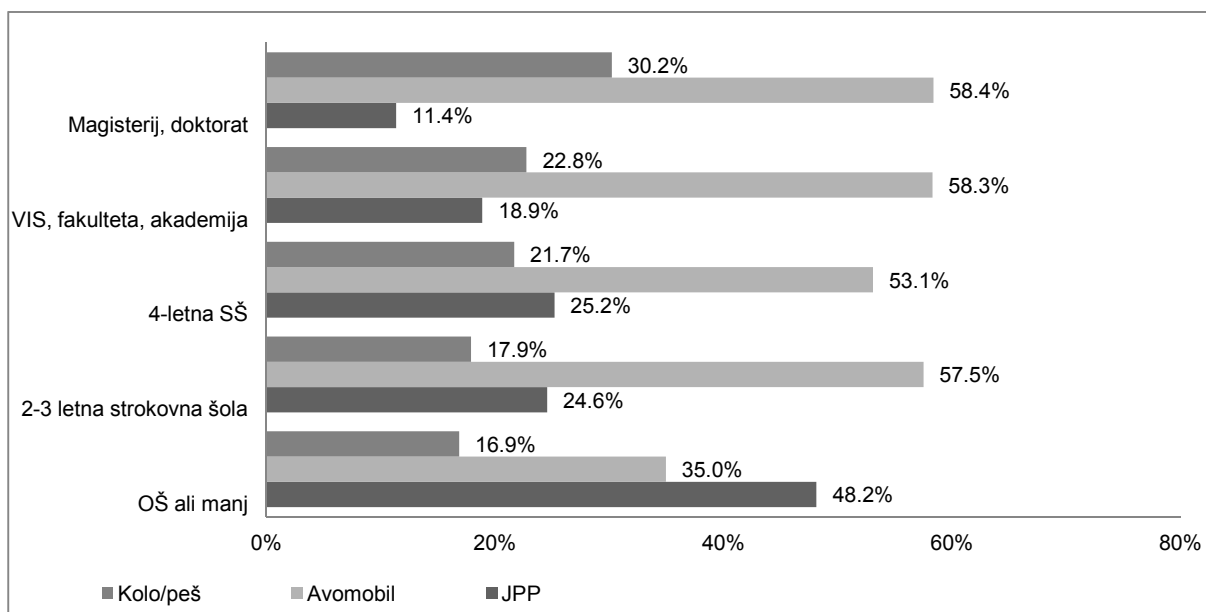
Priloge - graf 3: Struktura uporabe prevoznih sredstev za prihod na delo (v šolo) med prebivalci Ljubljane, ki imajo delovno mesto v Ljubljani.



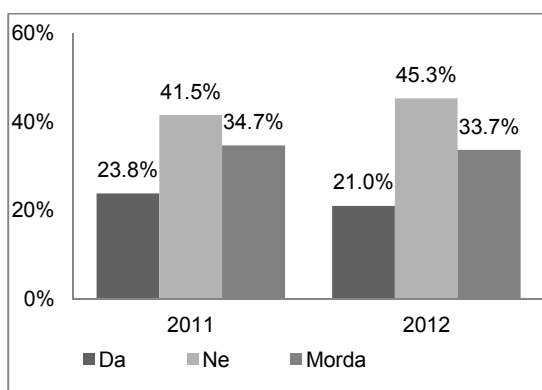
**Priloge - graf 4: Povprečna poraba časa za prihod na delo glede na različna prevozna sredstva, prikazana po kraju bivanja.**



**Priloge - graf 5: Struktura uporabljenih prevoznih sredstev za obiskovanje prijateljev glede na izobrazbo.**

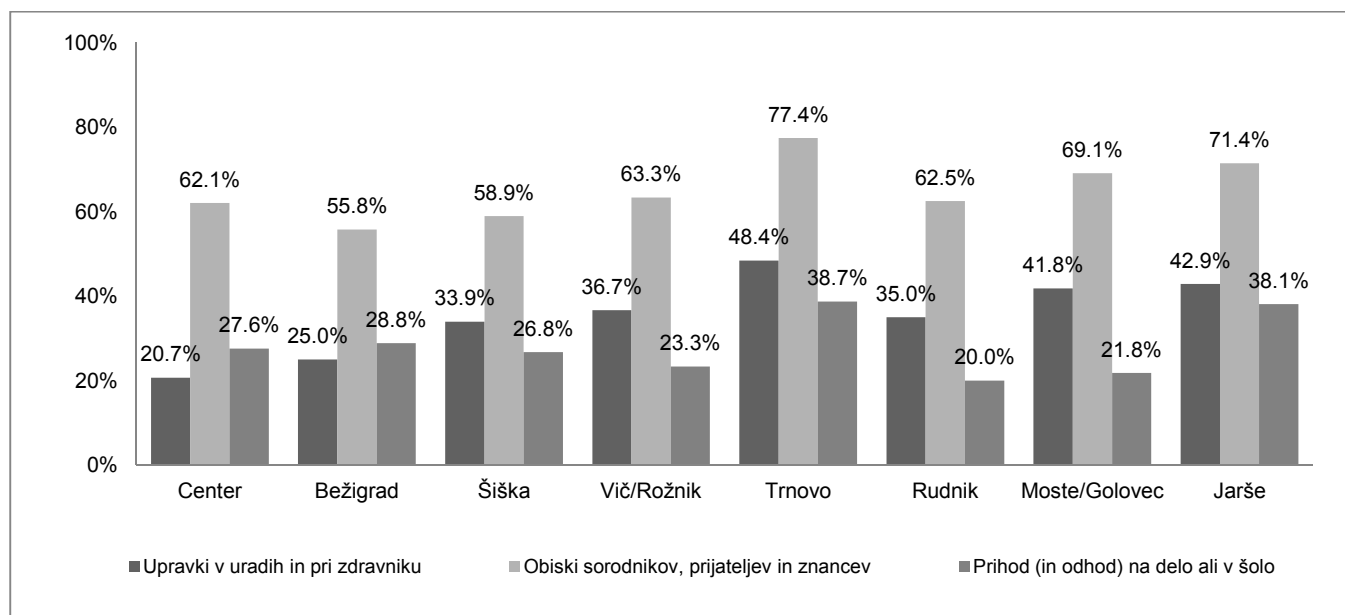


**Priloge - graf 6: Odnos do zgoščevalne takse, primerjava med letoma 2011 in 2012.**

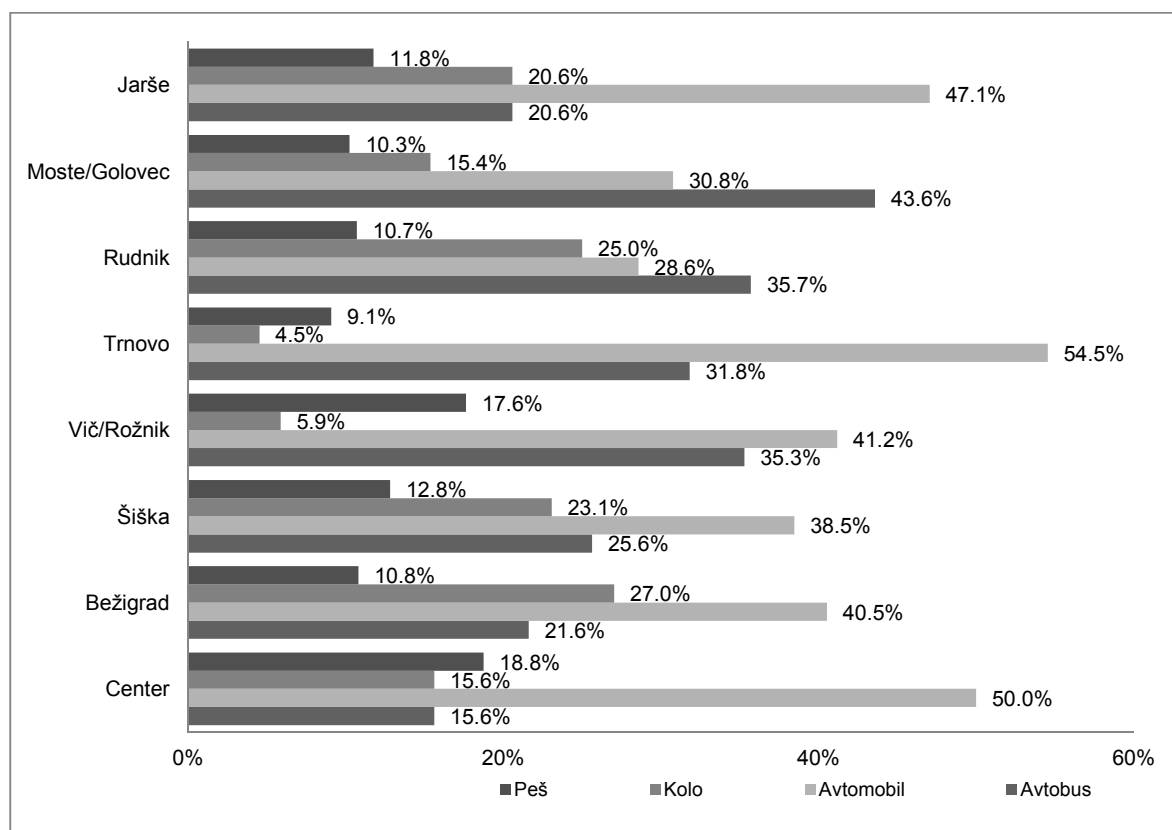




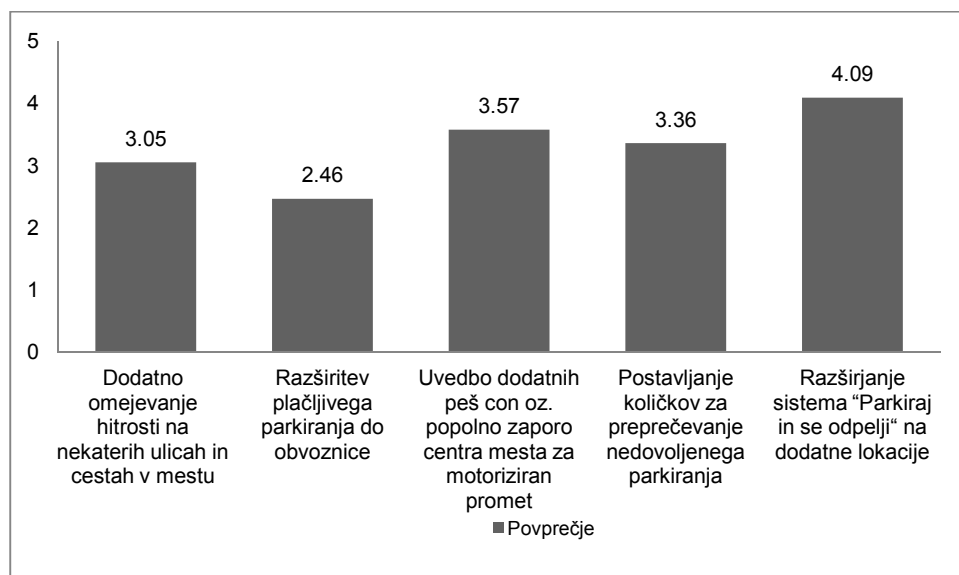
Priloge - graf 7: Uporaba avtomobila za različne dejavnosti glede na kraj bivanja.



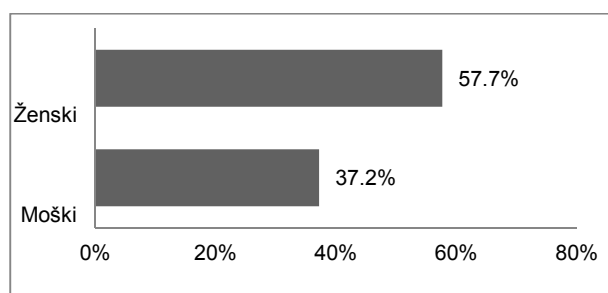
Priloge - graf 8: Struktura uporabe prevoznih sredstev za prihod na delo (v šolo) glede na kraj bivanja.



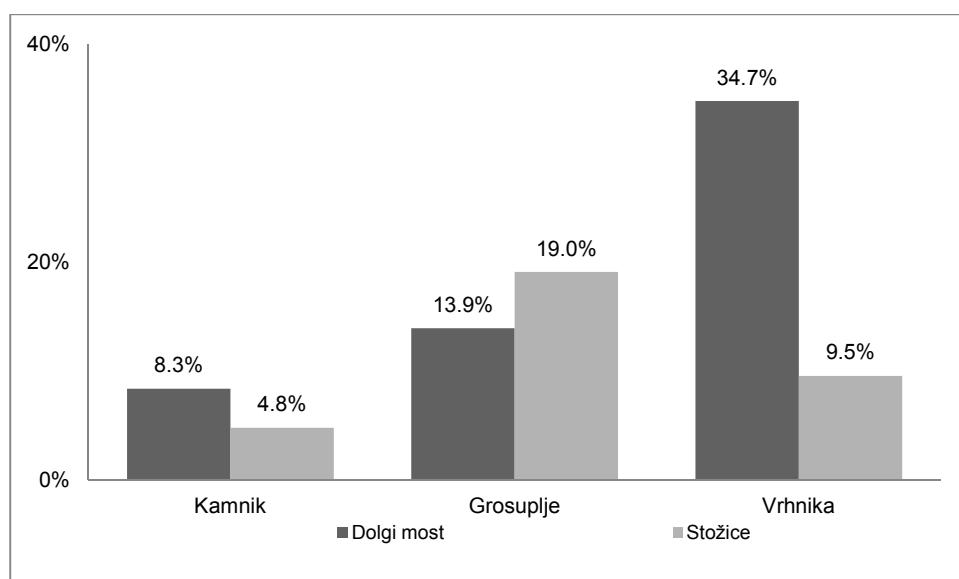
Priloge - graf 9: Odnos do nekaterih ukrepov pri urejanju prometa v Ljubljani



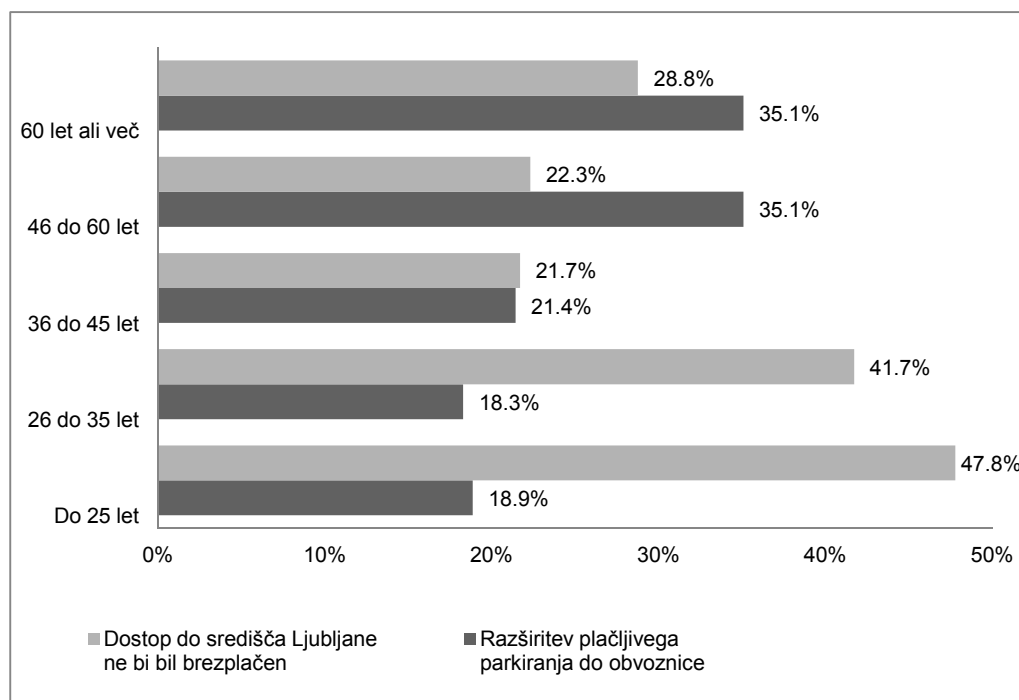
Priloge - graf 10: Odnos do dodatnega omejevanja hitrosti v nekaterih delih mesta glede na spol.



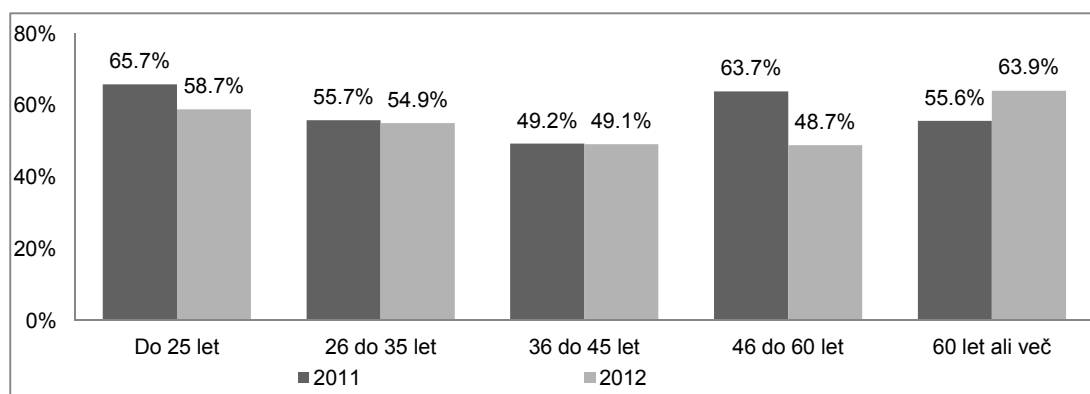
Priloge - graf 11: Uporaba P + R parkirišč v izbranih okoliških območjih (označba »Kamnik« vključuje tudi Domžale, »Grosuplje« tudi Ivančno Gorico in »Vrhnika« tudi Logatec).



**Priloge - graf 12: Frekvenca opcije "Dostop do središča Ljubljane ne bi bil brezplačen" kot slabost zgoščevalne takse in podpora razširitvi plačljivega parkiranja do obvoznice glede na starost.**



**Priloge - graf 13: Frekvenca odgovorov "Da" ALI "Morda" glede na starost. Primerjava med 2011 in 2012.**



**Priloge - graf 14: Uporaba avtomobila za različne dejavnosti glede na kraj bivanja.**

