



# ReMobil – Trajnostna mobilnost

Raziskovalno poročilo

Ljubljana, december 2022



**Sodelujemo skupaj  
za zeleno, konkurenčno  
in vključujočo Evropo.** ”



Projekt ReMOBIL sofinancirajo Islandija, Lihtenštajn in Norveška s sredstvi Finančnega mehanizma EGP v višini 1.867.966 EUR. Namen projekta je dolgoročno zmanjševanje negativnih okoljskih učinkov prometa, ki so posledica neuporabe trajnostnih oblik mobilnosti tako na lokalni, regionalni, kot tudi državni ravni ter dolgoročno izboljšanje upravljanja trajnostne mobilnosti.

## Partnerji projekta:



- **O raziskavi**

---

- **Povzetek in priporočila**

---

- **Podrobna predstavitev rezultatov**

- Predstavitev segmentov
  - Navade v mobilnosti
  - Elementi mobilnosti
  - Razpoložljivost trajnostnih oblik mobilnosti in javnega prevoza
  - Trajnostna mobilnost
  - Motivacijski dejavniki za javni prevoz in trajnostno mobilnost
  - Viri informacij
- 

- **Sociodemografske značilnosti respondentov**

---



# O RAZISKAVI



## O RAZISKAVI

### **Cilj raziskave:**

- X preveriti mobilne navade prebivalcev Slovenije
- X oceniti izkušnje s trajnostnimi prometnimi sredstvi (hoja, kolo, skiro, javni potniški promet, car sharing)
- X preveriti izzive za večjo uporabo trajnostnih prometnih sredstev

### **Raziskovalni pristop:**

- X računalniško podprto spletno anketiranje v okviru Medianinega spletnega panela

### **Čas izvajanja raziskave:**

- X oktober 2022

### **Velikost vzorca:**

- X  $n = 804$  v okviru Medianinega spletnega panela; reprezentativen za prebivalce Slovenije po spolu, starosti in regiji

### **Vzorčni okvir:**

- X prebivalci republike Slovenije, splošna populacija, 18-70 let

# Pojasnila za branje poročila

## Prikaz rezultatov

- V poročilu so rezultati prikazani grafično in v razpredelnicah v odstotkih (%).
- Kjer se rezultati nanašajo na celoten vzorec, ga na podlagi reprezentativnosti interpretiramo za prebivalce Slovenije.
- Kjer se rezultati nanašajo na posamezne segmente, jih interpretiramo s krajšavo segmenta.
- V opombi vsake strani prikaza rezultatov navajamo skupine respondentov, na katere se nanašajo rezultati.

## Segmenti, ki jih posebej obravnavamo v raziskavi

- Na podlagi tipa naselja, ki so ga respondenti sami ocenili:
  - **MESTO** - prebivalci mest, urbanih okolij,
  - **PODEŽELJE** - prebivalci podeželja, ruralnih okolij.
- Preverili smo razlike med mestom in podeželjem.
  
- Na podlagi dostopa do javnega potniškega prometa (v nadaljevanju JPP; mestni, primestni avtobus, vlak):
  - **USTREZEN** - po lastni oceni imajo ustrezen dostop do vsaj enega načina JPP,
  - **NEUSTREZEN** - po lastni oceni imajo dostop do enega ali vseh načinov JPP, a ta zanje ni ustrezen,
  - **NIMAJO** - po lastni oceni nimajo dostopa do nobenega načina JPP.
- Preverili smo razlike med ustreznimi in ostalima dvema skupinama.
  
- Na podlagi uporabe javnega potniškega prometa za opravljanje poti v službo/šolo in po vsakodnevnih opravkih:
  - **UPORABNIKI** - (skoraj) vsak dan za vsaj eno od navedenih poti uporabljajo JPP,
  - **NEUPORABNIKI** - nikoli ne uporabljajo JPP za zgoraj navedene poti, čeprav take poti imajo,
  - **OSTALI** - JPP uporabljajo občasno ali nimajo zgoraj navedenih poti.
- Preverili smo razlike med uporabniki in ostalima dvema skupinama.

## Interpretacije

- Statistično značilne razlike med segmenti so izračunane pri stopnji značilnosti  $\alpha = 5\%$ .
- Statistično značilno višjo vrednost označujemo s podčrtanjem, statistično nižjo pa z okvirčki.
- V interpretacijah predstavljamo osnovne ugotovitve: pogoste odgovore, razlike in možne vzroke za rezultat.

Besedilo ni lektorirano. Za morebitne tipkarske ali slovnične napake se opravičujemo.

# POVZETEK

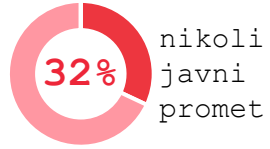
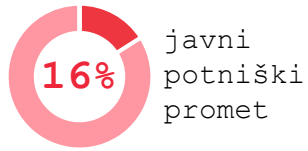
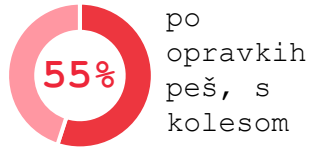
---



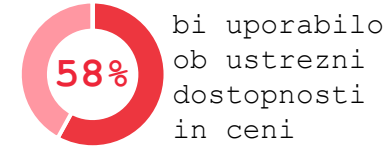


## Izpostavljamo

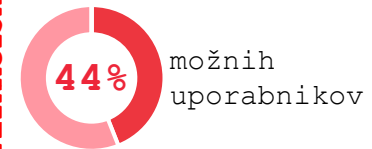
MOBILNOST



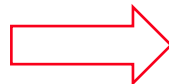
JAVNI PROMET



APLIKACIJA





- Manjši del javnosti uporablja trajnostne oblike mobilnosti. Prednjačijo mladi, upokojeanci in prebivalci urbanih okolij, ki imajo ustrezen dostop do JPP in ne morejo uporabljati avtomobila.
- Razlogi **za in proti** uporabi trajnostne mobilnosti:
  - + cenejše, dovolj blizu
  - + bolje za okolje in telo
  - + ni parkirnih mest
  - avtomobil hitrejši
  - slabe povezave in urniki JPP
  - prevelika razdalja
- Pri mobilnosti so najpomembnejši **hitrost, samostojnost in stroški**.
- Dvema tretjinama prebivalcev se zdi prehod k trajnostni mobilnosti pomemben in večina bi potovala trajnostno, če bi bilo to dovolj ugodno, hitro, blizu in pogosto.
- **Aplikacija** je zanimiva le kot **brezplačna** in ni pomemben dejavnik pri odločanju za trajnostno mobilnost. Večino načrtovanja poti prebivalci opravijo z Google zemljevidi.
- Pomembni **uporabni elementi aplikacije**:
  - pregled linij v okolici lokacije
  - izračun časa poti
  - izračun cene poti z različnimi sredstvi
- Aplikacija je bolj zanimiva prebivalcem z ustreznim dostopom do JPP in uporabnikom JPP.



**Slab dostop do javnega prometa in drugih oblik trajnostne mobilnosti ter manjša učinkovitost takih oblik potovanja predvsem na podeželju botruje omejeni uporabi**

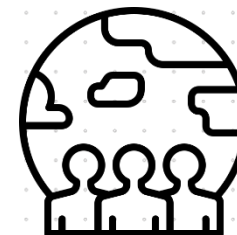
# Ugotovitve in priporočila

- Pri mobilnosti je najbolj pomembna učinkovitost – priti hitro in enostavno na cilj, čeprav je tudi cena relevanten dejavnik.
- Več kot polovica prebivalcev nima urejenega dostopa do javnega prometa, bodisi zaradi oddaljenosti postajališč bodisi zaradi neustreznih urnikov. 
- Prebivalci razumejo pomen trajnostne mobilnosti, a sta udobje in učinkovitost potovanja pomembnejši od okoljskega dejavnika, predvsem pri tistih, ki premagujejo večje razdalje. 
- Nova aplikacija za mobilnost je zanimiva, a mora biti dobro prepoznavna in imeti bistvene prednosti v primerjavi z že obstoječimi, predvsem pa biti dobro predstavljena.
- Ne glede na naraščanje stroškov vožnje z avtomobilom je treba za aktivnejšo uporabo javnega prometa tega prilagoditi potrebam prebivalcev, predvsem na podeželju. Zagotoviti bi bilo treba ustrezne urnike, zadostno število linij in povezav med bolj oddaljenimi kraji in urbanimi središči.
- Večopravilnost je dejavnik, ki bi predvsem pri medkrajevnih migrantih utegnil imeti večji pomen ob pogoju ustrezne dostopnosti trajnostnih oblik mobilnosti in aktivni komunikaciji, ki bi poudarila tudi učinkovitost take mobilnosti.
- Nova aplikacija bi morala biti enostavna in učinkovita, glede na poglobitve vire, ki jih že uporabljajo. Uvedbo bi bilo treba podkrepiti s komunikacijsko akcijo, saj je informiranost pomembna pri privzemanju.
- Glede na kompleksnost področja bi bilo smiselno ovire, motive in modaliteto večje uporabe trajnostne mobilnosti dodatno preučiti s kvalitativnim pristopom. Prav tako bi bilo pred lansiranjem ali med razvojem smiselno preveriti in testirati sprejemanje aplikacije med zainteresiranimi uporabniki.

# REZULTATI



# PREDSTAVITEV SEGMENTOV



## Segmenti po tipu naselja

- Izpostavljammo izstopajoče lastnosti segmenta v primerjavi s populacijo, za orientacijo pa podajamo tudi prevladujoče lastnosti, ki v segmentu prevladujejo. Te običajno sovpadajo s prevladujočimi lastnostmi v populaciji, ne pa v vseh primerih.

LASTNOSTI	MESTO	PODEŽELJE
nadpovprečno prisotne	mladi 18-24 let Zasavska, Osrednjeslovenska regija dijaki, študenti brez ali nizki dohodki (nad 200 do 500 EUR) živijo sami	srednjih let 45-54 let Pomurska, Koroška, Jugovzhodna Slovenija, Primorsko-notranjska, Goriška regija zaposleni za krajši delovni čas nizki dohodki večja gospodinjstva imajo otroke
pogostejše	stari med 35 in 64 let Osrednjeslovenska regija višje izobraženi zaposleni za poln delovni čas povprečni dohodki dvo- in tričlansko gospodinjstvo brez otrok	srednjih let 45-54 Osrednjeslovenska, Podravska, Savinjska regija višje izobraženi zaposleni za poln delovni čas dvo- do štiričlanska gospodinjstva imajo otroke

## Segmenti po dostopu do JPP

- Izpostavljamo izstopajoče lastnosti segmenta v primerjavi s populacijo, za orientacijo pa podajamo tudi prevladujoče lastnosti, ki v segmentu prevladujejo. Te običajno sovpadajo s prevladujočimi lastnostmi v populaciji, ne pa v vseh primerih.

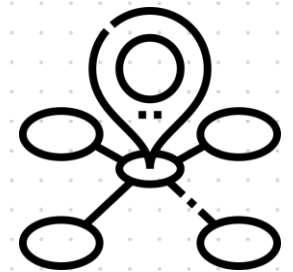
LAST.	USTREZEN	NEUSTREZEN	NIMAJO
nadpovprečno prisotne	mladi 18-24 let in starejši 65+ let Osrednjeslovenska regija urbano (mestno okolje) nižje izobraženi dijaki, študenti, upokojeni brez ali nizki dohodki (do 500 Eur)	mlajši 25-34 let Pomurska, Koroška, Jugovzhodna Slovenija, Primorsko-notranjska regija ruralno (vaško okolje) večja gospodinjstva	srednjih let 35-54 let Savinjska, Zasavska, Spodnjeposavska, Jugovzhodna Slovenija, Primorsko-notranjska, Goriška, Obalno-kraška regija ruralno (vaško okolje) zaposleni za poln delovni čas povprečni dohodki (nad 1.000 do 1.500 EUR) z otroki
pogostejše	starejši 55-64 let Osrednjeslovenska, Podravska regija urbano okolje srednje in višje izobraženi zaposleni za poln delovni čas, upokojeni nižji do povprečni dohodki (500 do 1500 EUR) dvočlanska gospodinjstva brez otrok	ženske vse starosti Osrednjeslovenska, Podravska, Savinjska regija ruralno okolje višje izobraženi zaposleni za poln delovni čas povprečni dohodki (1000 do 1500 EUR) dvo- do štiričlanska gospodinjstva z otroki	35-44 let Savinjska regija ruralno višje izobraženi zaposleni za poln delovni čas povprečni dohodki (1000 do 1500 EUR) dvo- in tričlanska gospodinjstva

## Segmenti po uporabi JPP

- Izpostavljamo izstopajoče lastnosti segmenta v primerjavi s populacijo, za orientacijo pa podajamo tudi prevladujoče lastnosti, ki v segmentu prevladujejo. Te običajno sovpadajo s prevladujočimi lastnostmi v populaciji, ne pa v vseh primerih.

LAST.	UPORABNIKI	NEUPORABNIKI	OSTALI
nadpovprečno prisotne	mladi 18-24 let Zasavska, Spodnjeposavska, Osrednjeslovenska regija urbano (mestno okolje) nižja izobrazba Dijaki, študenti brez ali nizki dohodki (do 500 Eur) enočlanska gospodinjstva	srednjih let 35-54 let Koroška, Jugovzhodna Slovenija, Goriška regija ruralno (vaško okolje) zaposleni za polni ali za krajši delovni čas višji dohodki (nad 1.500 EUR) z otroki	starejši 65+ let nezaposleni upokojeni velika gospodinjstva
pogostejše	mladi 18-25 let, tudi 35-44 let in 65+ let Osrednjeslovenska regija urbano okolje zaposleni za polni delovni čas, dijaki, študenti povprečni dohodki (1000 do 1500 Eur) eno- in dvočlanska gospodinjstva brez otrok	moški 35-54 let Osrednjeslovenska, Podravska regija ruralno okolje više izobraženi zaposleni za polni delovni čas povprečni dohodki (1000 do 1500 Eur) dvo- in tričlanska gospodinjstva	55-64 let Osrednjeslovenska regija višje izobraženi zaposleni za polni delovni čas nižji in povprečni dohodki (500 do 1500 Eur) dvočlanska gospodinjstva brez otrok

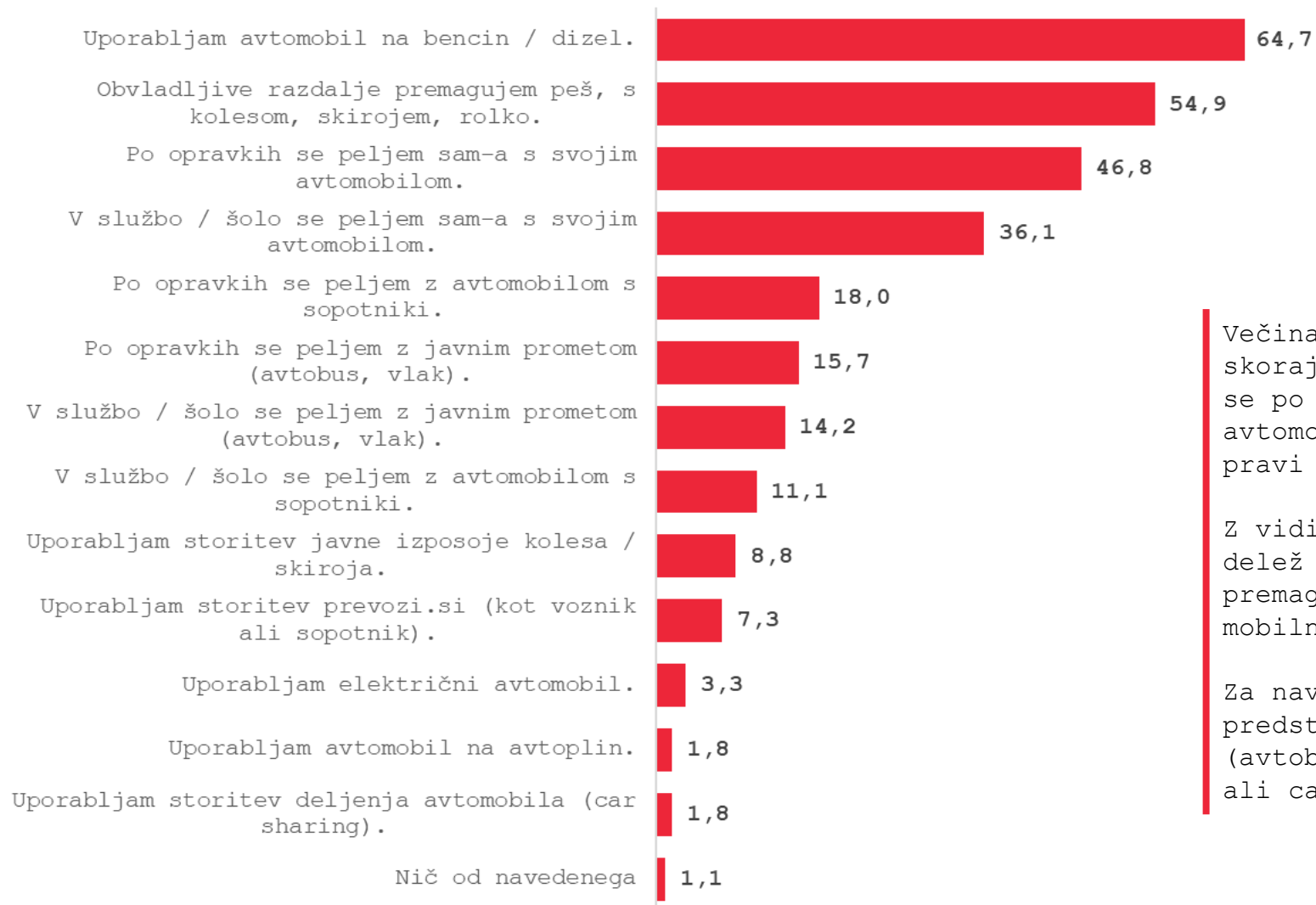
# NAVADE V MOBILNOSTI





## NAVADE V MOBILNOSTI

▪ Kaj od navedenega velja za vaše navade v mobilnosti? Več možnih odgovorov



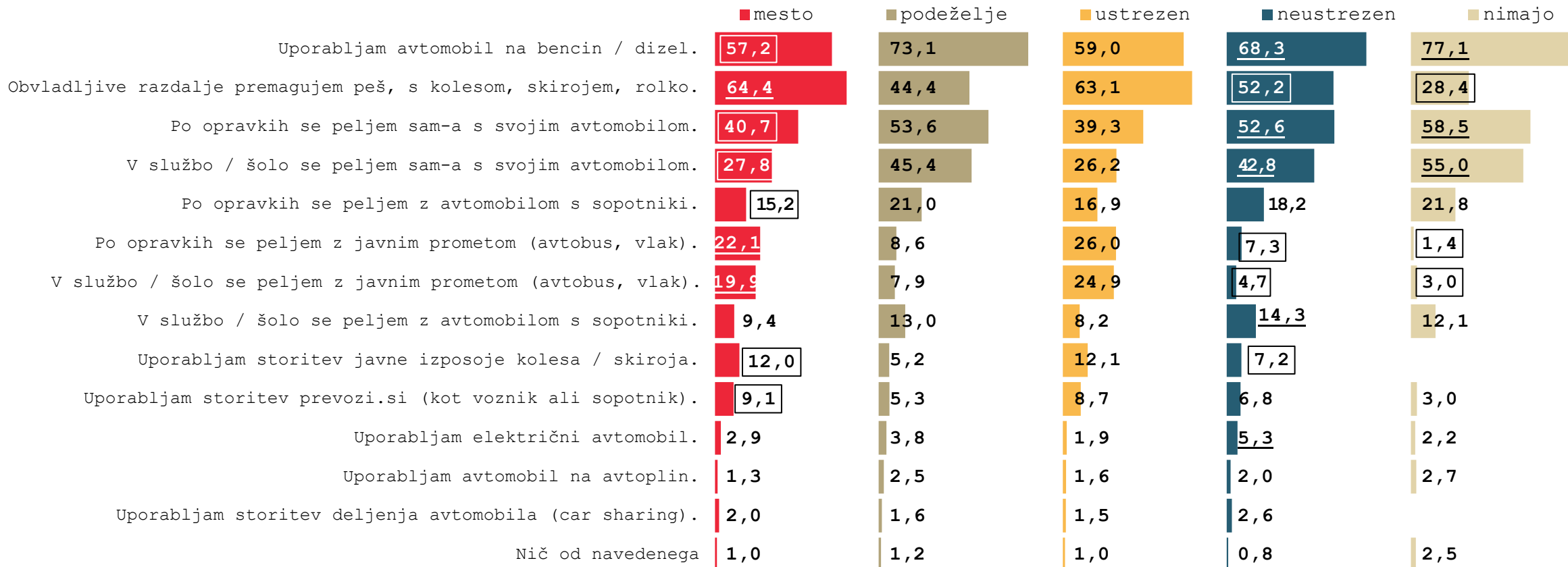
Večina vprašanih (65 %) uporablja avto, skoraj polovica vprašanih poroča tudi, da se po opravkih peljejo sami s svojim avtomobilom (47 %), več kot tretjina isto pravi za pot v službo ali šolo (36 %).

Z vidika trajnostne mobilnosti je pozitiven delež tistih, ki obvladljive razdalje premagujejo s trajnostnimi oblikami mobilnosti (55 %).

Za navade respondentov v mobilnosti izziv predstavlja uporaba javnega prometa (avtobus, vlak) ter storitev javne izposoje ali car sharinga.

## NAVADE V MOBILNOSTI - po segmentih

▪ Kaj od navedenega velja za vaše navade v mobilnosti? Več možnih odgovorov



Prebivalci mest izkazujejo višjo stopnjo uporabe trajnostne mobilnosti - ker jim je ta bolj dostopna. Skoraj dve tretjini prebivalcev mest (64 %) obvladljive razdalje premaguje peš, medtem ko to velja za znatno manj prebivalcev podeželja (44 %). V manjši meri uporabljajo za opravke svoj avtomobil, v večji meri pa JPP, a le petina. Najmanjši delež pešcev in kolesarjev opažamo med prebivalci brez dostopa do JPP - le dobro četrtino. V večji meri pa uporabljajo avtomobil. Prebivalci z neustreznim JPP v večji meri uporabljajo skupno vožnjo in električni avtomobil.

## NAVADE V MOBILNOSTI - uporabniki JPP

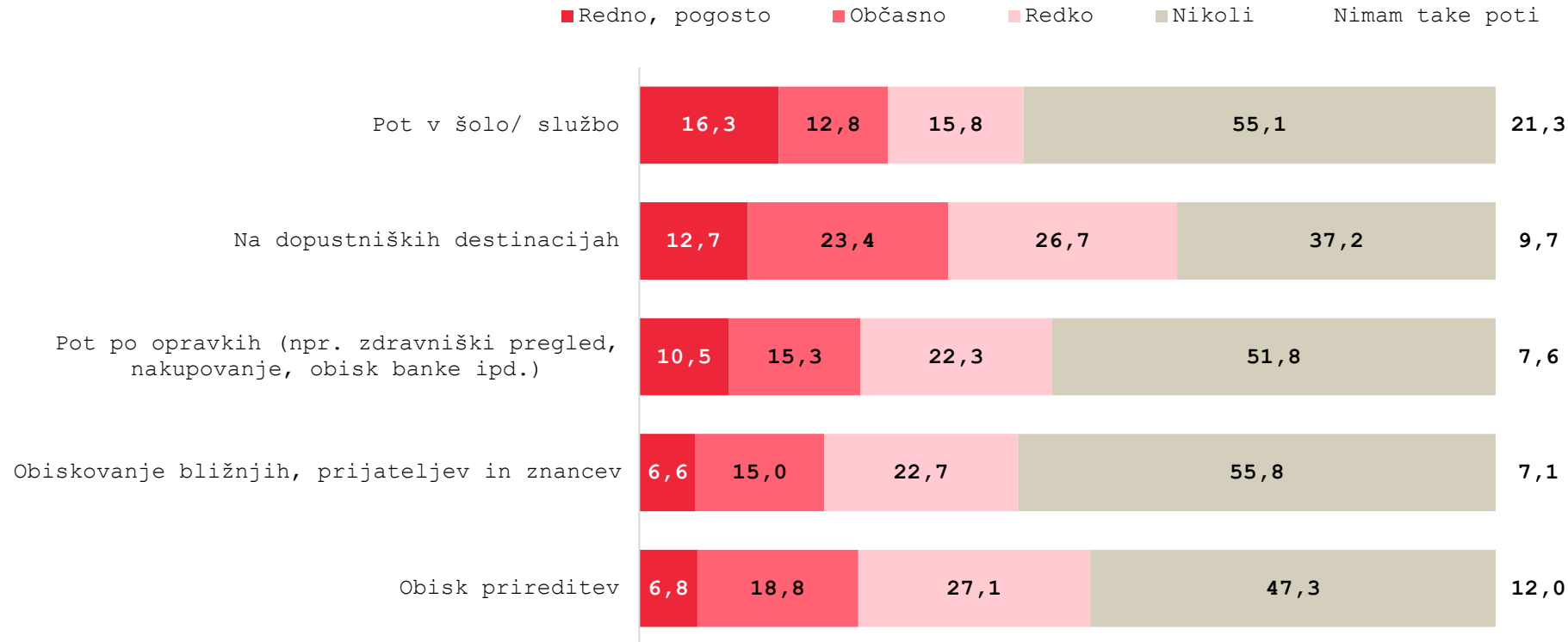
▪ Kaj od navedenega velja za vaše navade v mobilnosti? Več možnih odgovorov



Pregled navad mobilnosti glede na uporabo JPP kaže na visok delež uporabe avtomobila na bencin/dizel in nižji delež hoje, kolesarjenja med neuporabniki. Med neuporabniki JPP je bistveno več uporabnikov lastnikov električnih avtomobilov kot med uporabniki. Uporabniki nadpovprečno uporabljajo storitev javne izposoje koles ali skirojev. V vseh treh skupinah je skupna vožnja z avtomobilom enako uporabljena, pri okrog 10 % segmenta.

## UPORABA JAVNEGA PROMETA

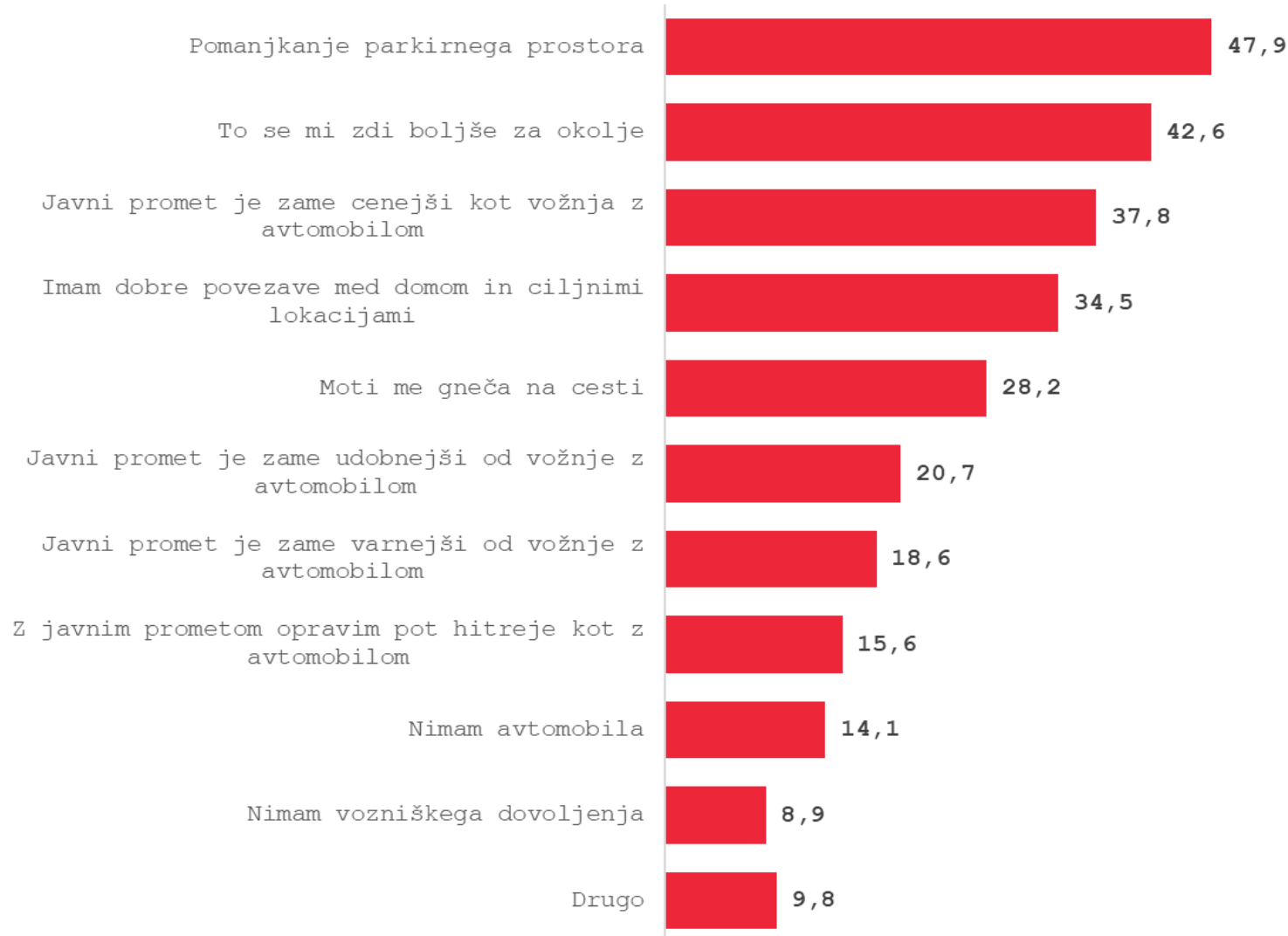
- Kako pogosto uporabljate javni promet (avtobus ali vlak) v spodaj navedenih situacijah?



Med tistimi, ki opravljajo posamezno vrsto poti, jih največ javni promet uporablja za pot v šolo ali službo (redno ali pogosto 16 %), sledijo poti na počitniških destinacijah (13 %) in opravki (10 %). Polovica ali več prebivalcev nikoli ne uporablja JPP. Izjema so le dopustniške destinacije, kjer se JPP nikoli ne uporablja dobra tretjina.

## RAZLOGI ZA UPORABO JAVNEGA PROMETA

▪ Kateri so glavni razlogi, da uporabljate javni promet? Več možnih odgovorov.

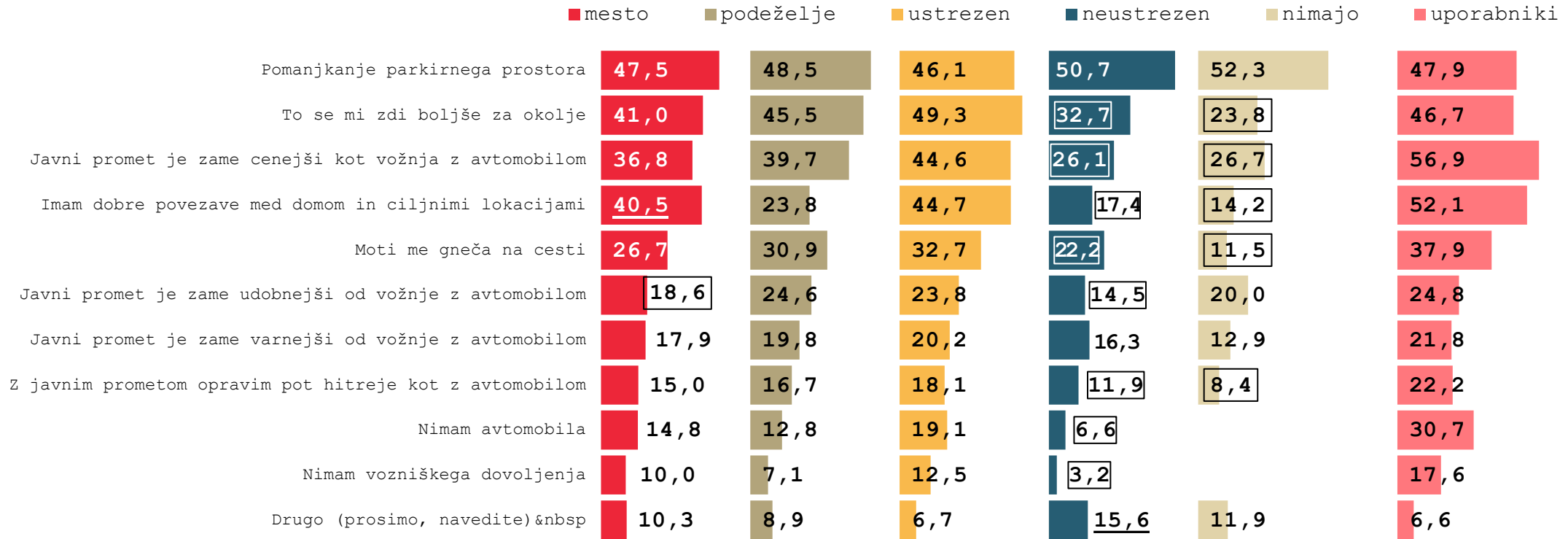


Skoraj polovica (48 %) tistih, ki uporabljajo javni promet kot glavni razlog navaja pomanjkanje parkirnih prostorov. 38 % vprašanih se za javni promet odloči zaradi nižje cene.

43 % uporabnikov javnega prevoza slednjega izbere, ker je to boljše za okolje, kar je drugi najpogostejši razlog.

## RAZLOGI ZA UPORABO JAVNEGA PROMETA – po segmentih

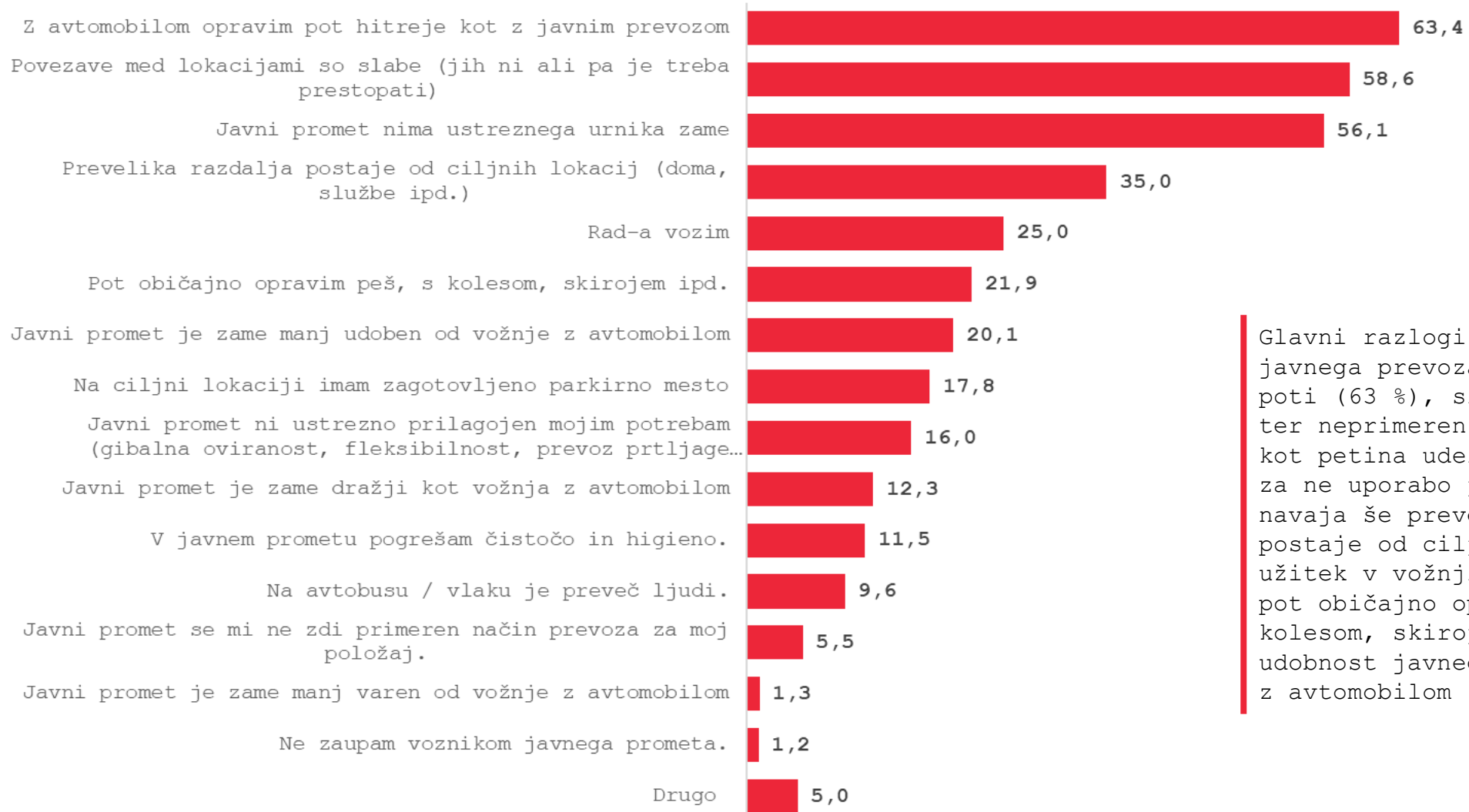
▪ Kateri so glavni razlogi, da uporabljate javni promet? Več možnih odgovorov.



Prebivalci mestnih okolij, ki uporabljajo trajnostno mobilnost, jo v primerjavi s podeželjem pogosteje uporabljajo zaradi dostopnosti, manjšemu deležu pa je tak način udobnejši od vožnje z avtomobilom. Dobre povezave in cenovna ugodnost JPP v primerjavi z osebnim avtomobilom pa sta ključna razloga uporabe trajnostne mobilnosti med uporabniki. Pomembna razloga sta tudi pomanjkanje parkirnih mest in skrb za okolje. Skrb za okolje je najpogostejši razlog za prebivalce z ustreznim dostopom do JPP, v manjši meri razlog za uporabo pri prebivalcih, ki nimajo dostopa do JPP ali je ta neustrezen. Ključen razlog v teh segmentih je pomanjkanje parkirnih mest.

## OVIRE PRI UPORABI JAVNEGA PROMETA

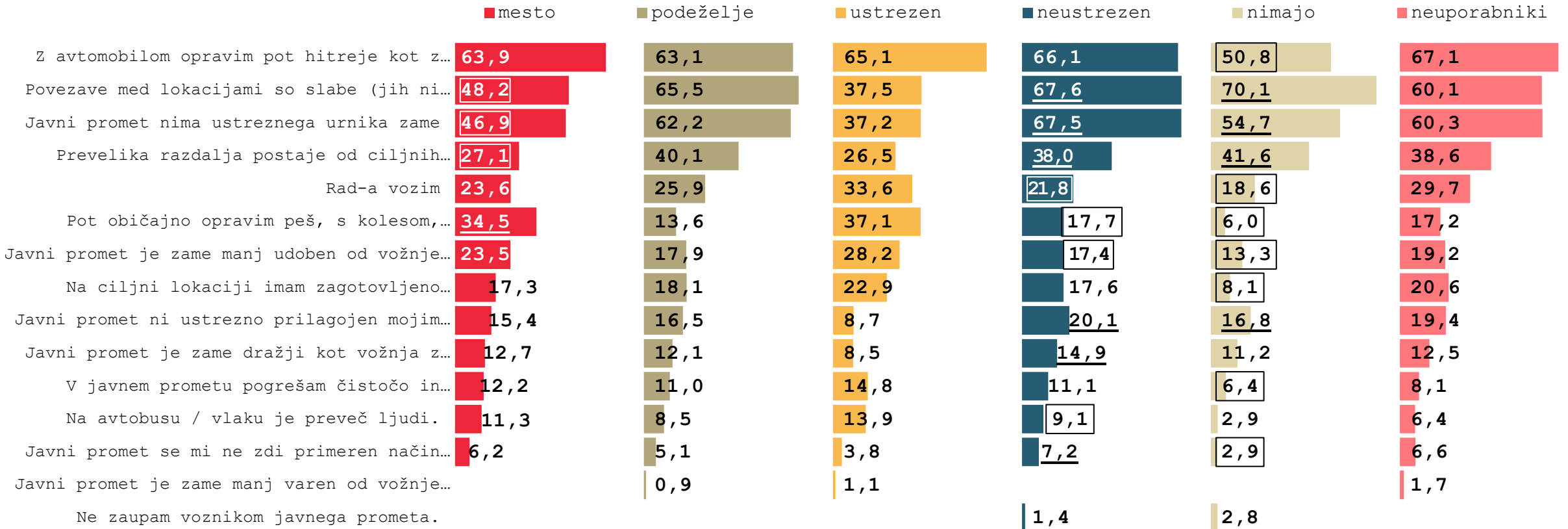
- Kateri so glavni razlogi, da ne uporabljate javnega prometa ali ga ne uporabljate pogosteje? *Več možnih odgovorov.*



Glavni razlogi proti uporabi javnega prevoza so dolgotrajnost poti (63 %), slabe povezave (59 %) ter neprimeren urnik (56 %). Več kot petina udeležencev kot razloge za ne uporabo javnega prevoza navaja še prevelike razdalje postaje od ciljnih lokacij (35 %), užitek v vožnji (25 %), dejstvo, da pot običajno opravijo peš, s kolesom, skirojem (22 %) in manjšo udobnost javnega prometa od vožnje z avtomobilom (20 %).

## OVIRE PRI UPORABI JAVNEGA PROMETA - po segmentih

▪ Kateri so glavni razlogi, da ne uporabljate javnega prometa ali ga ne uporabljate pogosteje? Več možnih odgovorov.

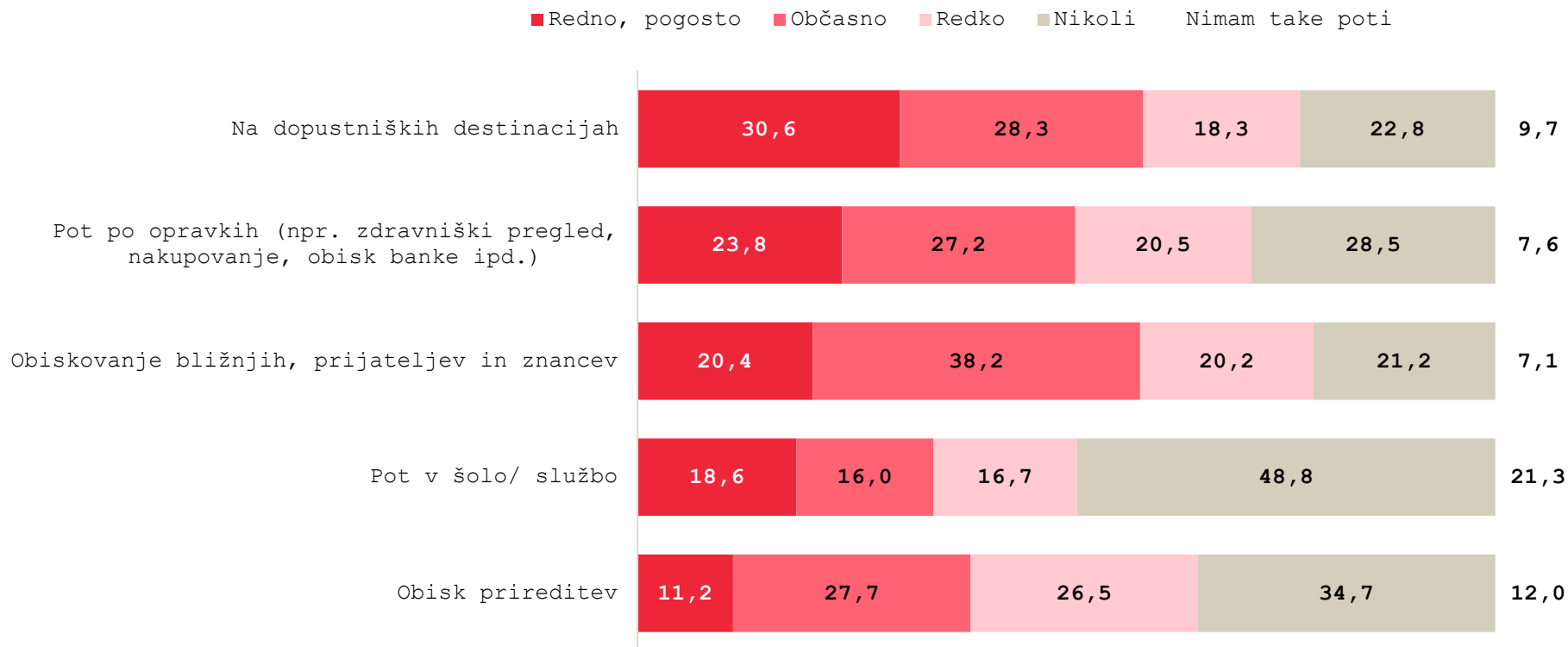


Predolg čas potovanja je najpogostejši razlog za ne uporabo trajnostnih oblik mobilnosti med neuporabniki. Prevelike razdalje med postajališči in ciljnimi lokacijami so večja ovira na podeželju ter med neuporabniki in seveda pri omejenem dostopu do JPP. V mestih in pri prebivalcih z ustreznim dostopom pa jih veliko namesto JPP razdalje premaguje peš, s kolesom ali drugim sredstvom brez motorja.



## HOJA IN UPORABA DRUGIH PREVOZNIH SREDSTEV

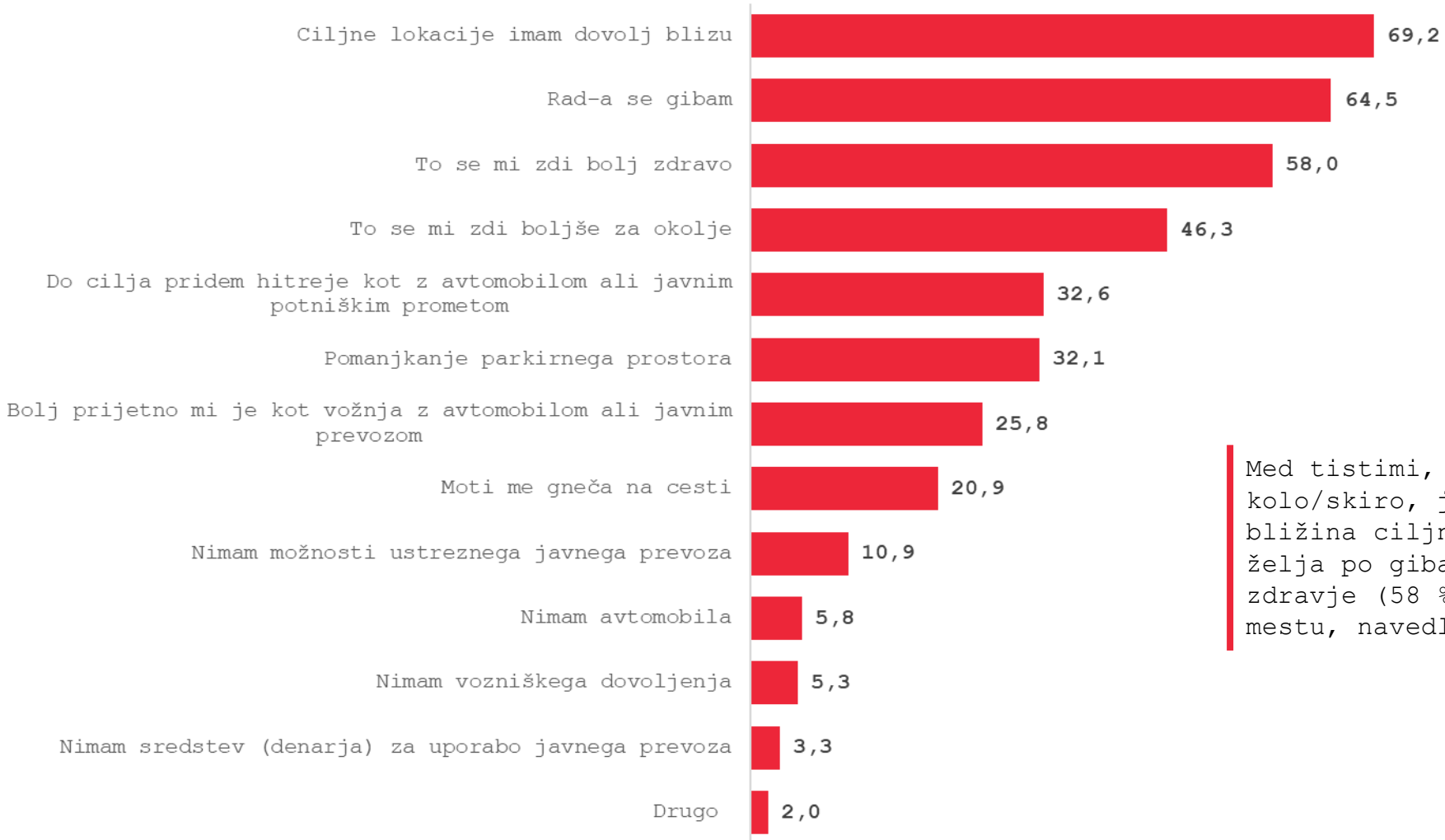
- Kako pogosto v spodaj navedenih situacijah pot opravite peš, s kolesom, skirojem, rolko ipd.?



Hojo, kolo, skiro in podobna prevozna sredstva prebivalci za premagovanje poti najbolj pogosto uporabljajo na dopustniških destinacijah (redno ali pogosto 31 %), sledijo opravki (24 %) ter obiski (20 %).

## RAZLOGI ZA HOJO ALI UPORABO KOLESJA, SKIROJA

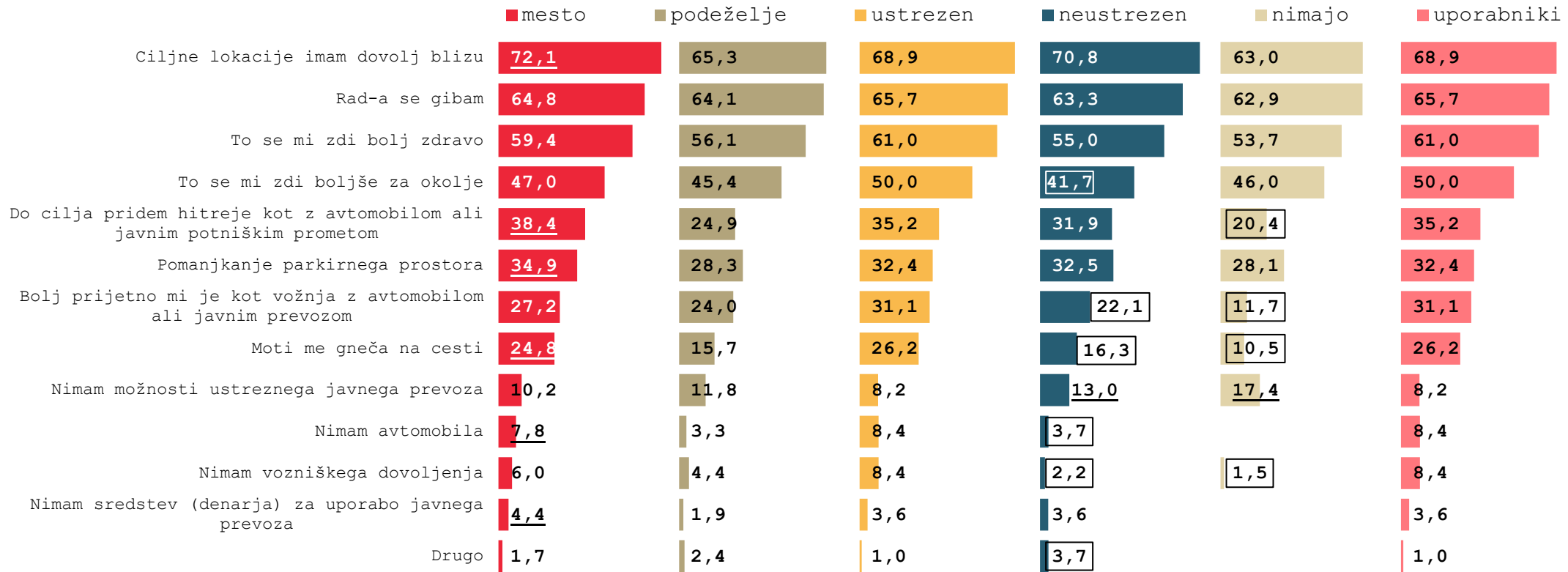
▪ Kateri so glavni razlogi, da poti opravljate peš oz. s kolesom, skirojem...? Več možnih odgovorov



Med tistimi, ki hodijo ali uporabljajo kolo/skiro, je najpogosteje naveden razlog bližina ciljne lokacije (69 %), sledita želja po gibanju (65 %) oziroma skrb za zdravje (58 %). Skrb za okolje je na 4. mestu, navedlo jo je 46 % vprašanih.

## RAZLOGI ZA UPORABO TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI - po segmentih

▪ Kateri so glavni razlogi, da poti opravljate peš oz. s kolesom, skirojem...? Več možnih odgovorov

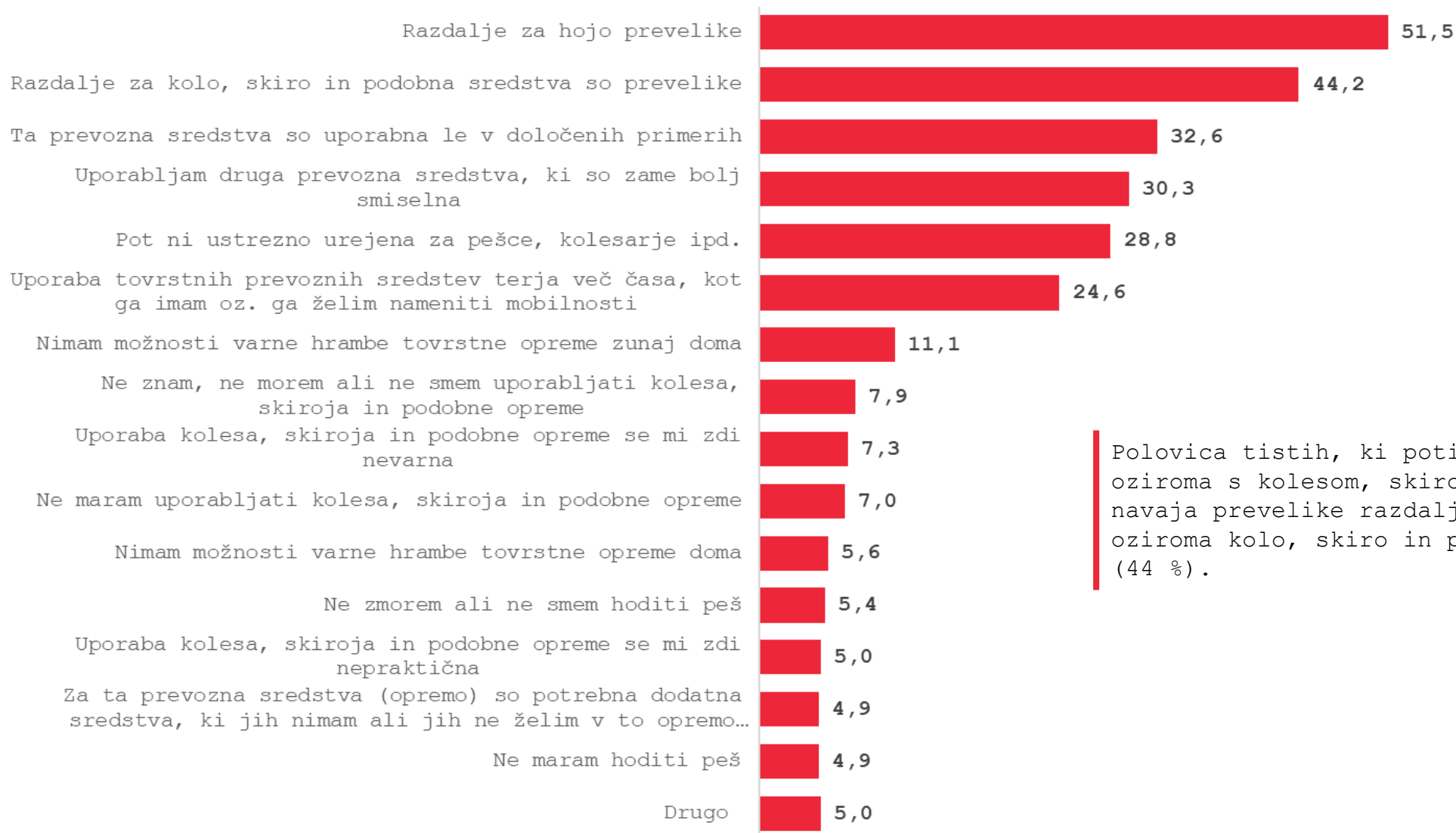


Prebivalci v vseh segmentih v največji hodiijo peš ali se vozijo s kolesom, skirojem, ker imajo lokacije dovolj blizu. To velja v večji meri za prebivalce mest kot podeželja. V mestu je taka mobilnost za več prebivalcev hitrejša od avtomobila ali JPP v primerjavi s podeželjem, bolj pomembna razloga kot na podeželju sta tudi pomanjkanje parkirnih mest in moteča gneča.

Med prebivalci, ki imajo neustrezno urejen JPP, je okoljska dobrobit manj pomemben razlog kot za tiste z ustreznim dostopom do JPP (42 % proti 50 %). Tisti, ki nimajo dostopa do JPP, hodiijo peš ali uporabljajo kolo/skiro zaradi bližine lokacij, gibanja in zdravja, manj pa zaradi drugih razlogov.

## OVIRE PRI UPORABI TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI

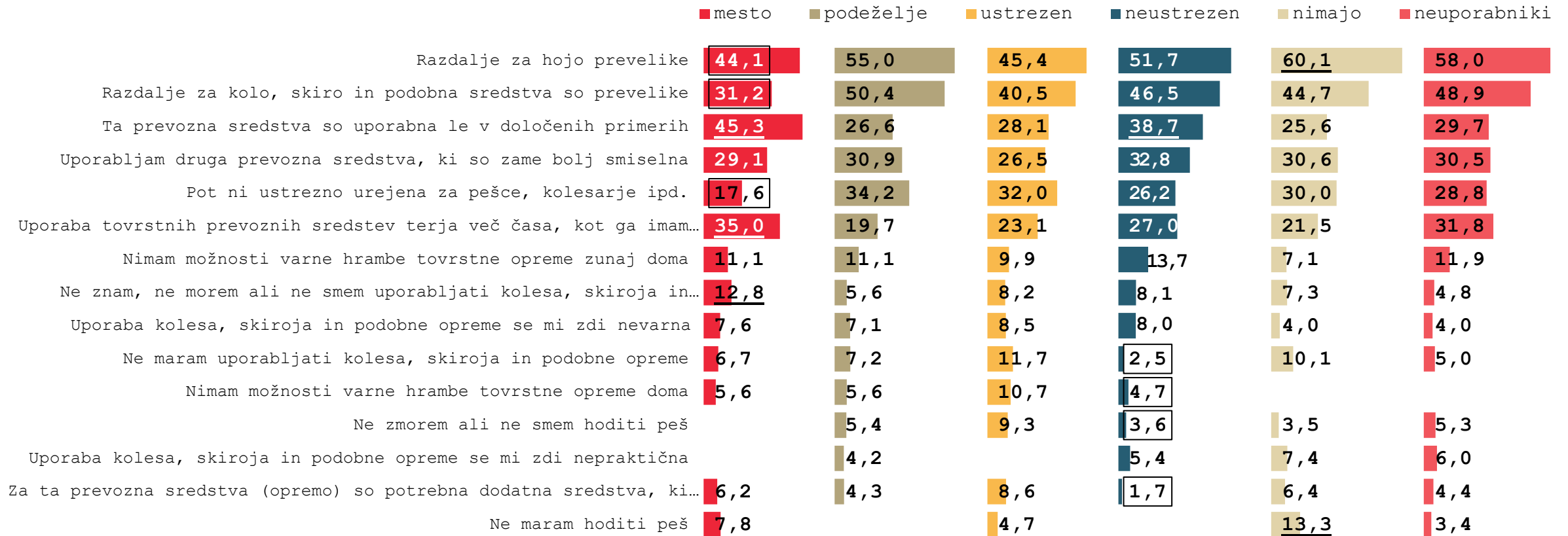
- Kateri so glavni razlogi, da poti ne opravljate peš oz. s kolesom, skirojem...? Več možnih odgovorov



Polovica tistih, ki poti ne opravljajo peš oziroma s kolesom, skirojem, kot razlog navaja prevelike razdalje za hojo (52 %) oziroma kolo, skiro in podobna sredstva (44 %).

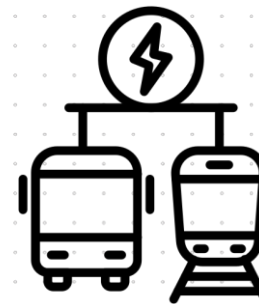
# OVIRE PRI UPORABI TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI - po segmentih

▪ Kateri so glavni razlogi, da poti ne opravljate peš oz. s kolesom, skirojem...? Več možnih odgovorov



Največ prebivalcev po vseh segmentih ne premaguje razdalj peš ali s kolesom, ker so razdalje prevelike. Pomembna ovira v mestu, ne pa tudi na podeželju, je neuporabnost takih načinov mobilnosti, medtem ko je na podeželju pomembna ovira pomanjkanje urejenih poti. Med prebivalci mest je večja ovira pomanjkanje časa kot v drugih segmentih. Prebivalci brez dostopa do JPP v največjem deležu ne marajo hoje.

# RAZUMEVANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI



## TRAJNOSTNA MOBILNOST

- Spodaj navajamo nekaj trditev v zvezi z mobilnostjo. Prosimo, označite tiste, ki po vašem mnenju odražajo trajnosten pristop k mobilnosti.

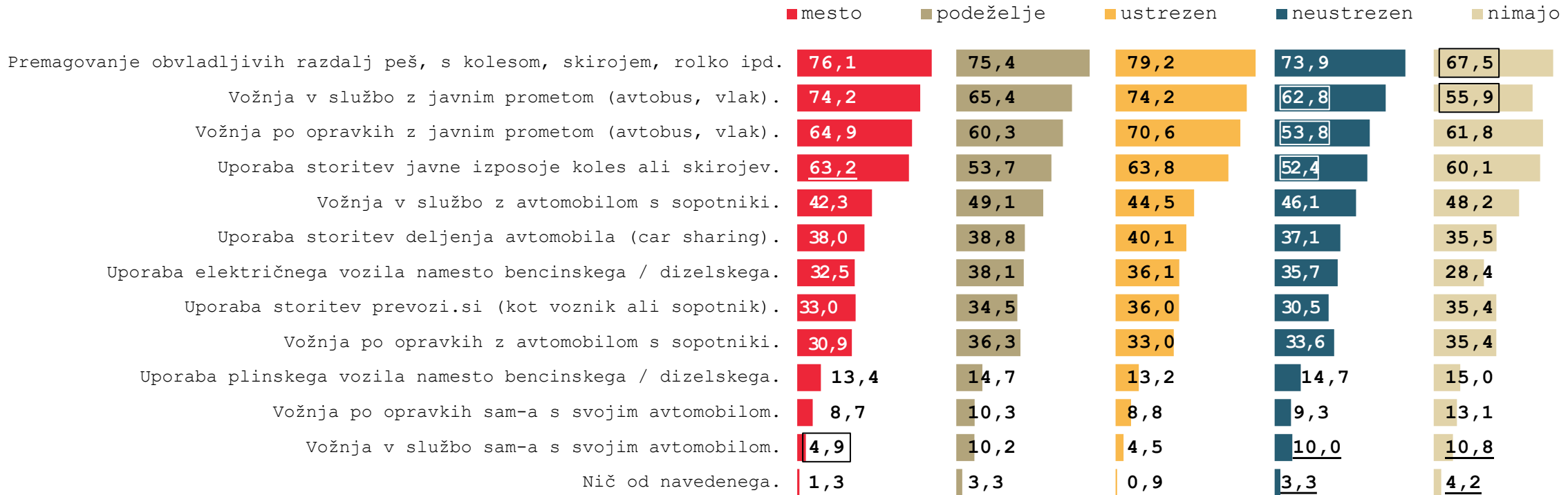


Kot glavne pristope oziroma možnosti prehoda k trajnostni mobilnosti respondenti vidijo premagovanje obvladljivih razdalj peš, s kolesom, skirojem, rolko (76 %), uporabo javnega prometa za vožnjo v službo (68 %) ali po opravkih (63 %) ter uporabo storitev javne izposoje koles / skirojev (59 %).

Več kot tri četrtine (76 %) razumejo, da lahko trajnostno mobilnost dosežemo le, če začnemo uporabljati trajnostne oblike mobilnosti za obvladljive razdalje.

## TRAJNOSTNA MOBILNOST – po segmentih

- Spodaj navajamo nekaj trditev v zvezi z mobilnostjo. Prosimo, označite tiste, ki po vašem mnenju odražajo trajnosten pristop k mobilnosti.



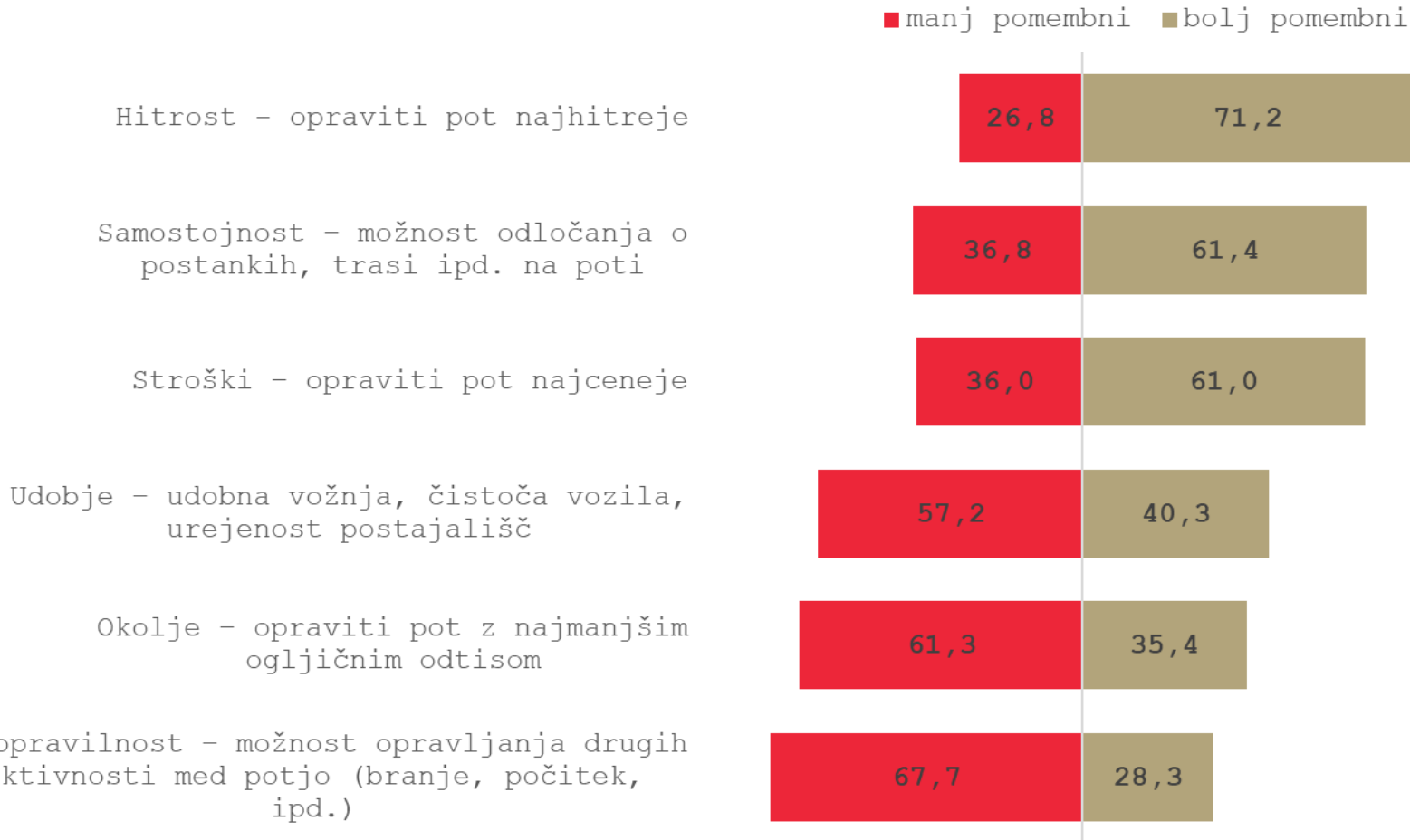
Splošna percepcija različnih načinov mobilnosti kot trajnostnih je v segmentih primerljiva s populacijsko, vendar med segmenti opazamo razlike. Tako se enkrat večjemu deležu prebivalcev podeželja zdi individualna vožnja z avtomobilom trajnostna (skupaj desetini). Večjemu deležu prebivalcev mest pa se zdi trajnostna javna izposoja koles ali skirojev (10 OT razlike).

Prebivalci, ki imajo neustrezen JPP ali ga nimajo prav tako v večji meri pripisujejo trajnostni predznak individualni vožnji z avtomobilom (desetina), v manjši meri pa vožnja z JPP, premagovanje poti peš ali z vozili brez motorja, tudi javna izposoja koles. Vendar vsem tem načinom pripisuje trajnostno naravnost vsaj polovica segmenta.



## POMEMBNOST DEJAVNIKOV MOBILNOSTI

- Kako pomembni so vam pri mobilnosti oz. premagovanju poti spodnji dejavniki? Prosimo, razvrstite vse elemente od tistega, ki vam je najbolj do tistega, ki vam je najmanj pomemben. Prikazujemo deleže bolj pomembnih (1.-3. navedba) in manj pomembnih (4.-6. navedba)

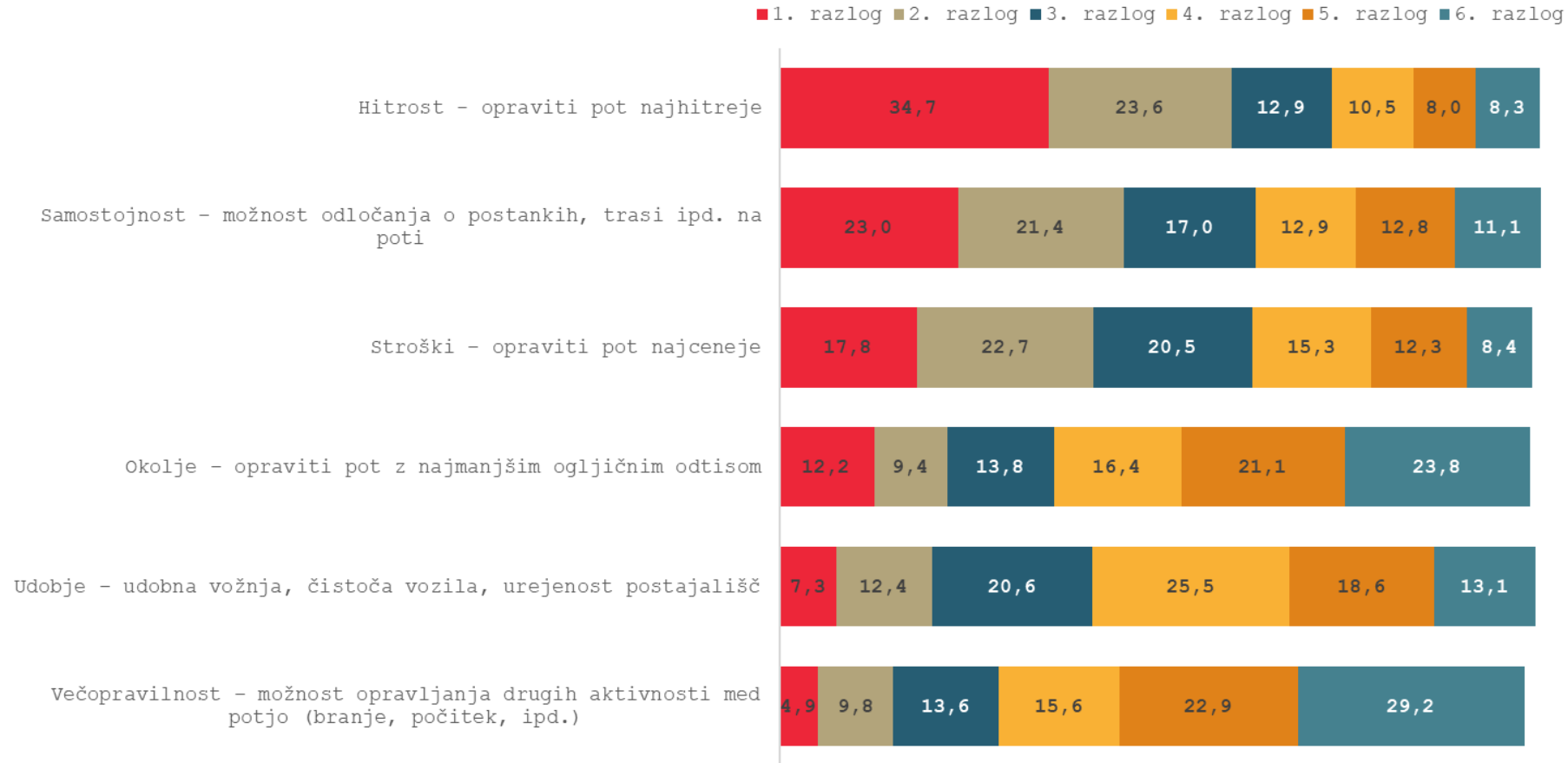


Pri mobilnosti je najpomembnejši dejavnik opraviti pot najhitreje, kolikor je mogoče (71 %), sledita samostojnost oziroma neodvisnost pri odločanju oziroma cena poti (oba 61 %).

Ogljični odtis je kot manj pomemben ocenilo 61 % vprašanih, večopravilnost pa 68 % vprašanih.

## RAZVRSTITEV DEJAVNIKOV MOBILNOSTI

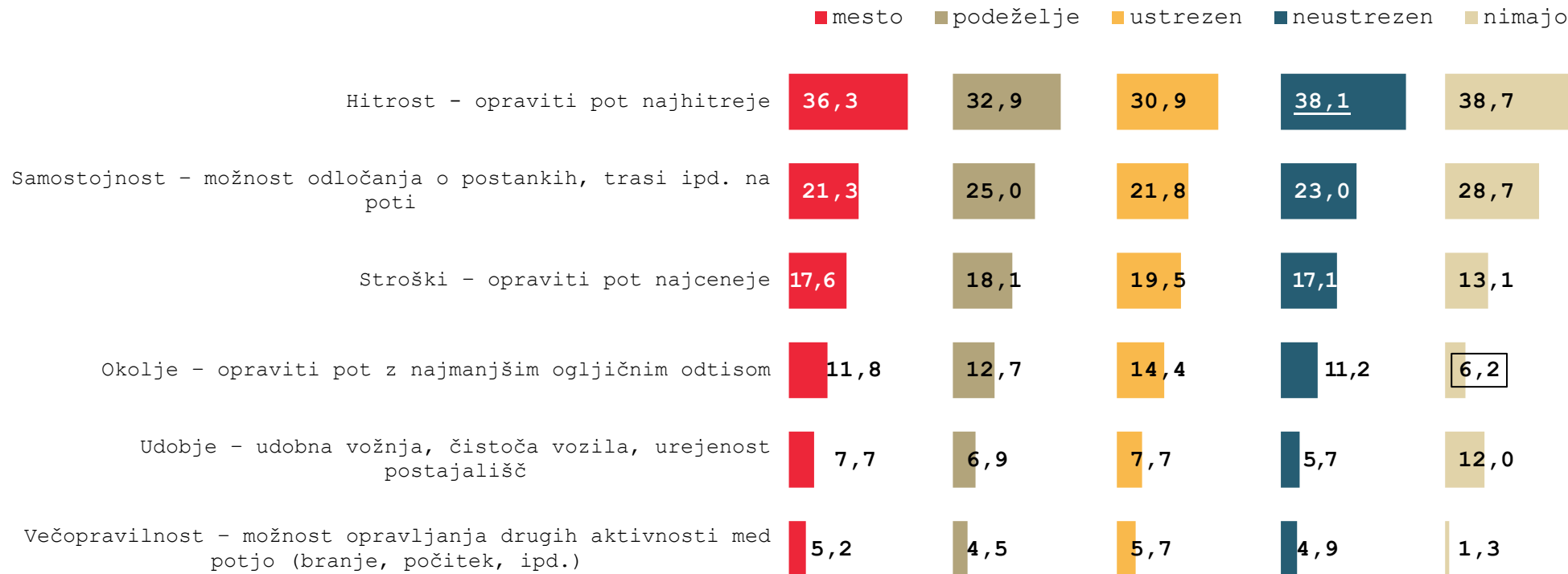
- Kako pomembni so vam pri mobilnosti oz. premagovanju poti spodnji dejavniki? Prosimo, razvrstite vse elemente od tistega, ki vam je najbolj do tistega, ki vam je najmanj pomemben.



Pregled razvrstitve dejavnikov mobilnosti pokaže, da je okolje manj pomemben dejavnik v primerjavi z drugimi: hitrostjo, samostojnostjo, stroški in udobjem. Za četrtno prebivalcev je okolje med navedenimi najmanj pomemben, za petino pa drugi najmanj pomemben. V tem se slabše odreže le večopravnost, ki je najmanj pomemben za največji delež prebivalcev - 30 %, drugi najmanj pomemben pa za slabo četrtno.

## POMEMBNOST DEJAVNIKOV MOBILNOSTI – po segmentih

- Kako pomembni so vam pri mobilnosti oz. premagovanju poti spodnji dejavniki? Prosimo, razvrstite vse elemente od tistega, ki vam je najbolj do tistega, ki vam je najmanj pomemben (najbolj pomembni dejavniki).

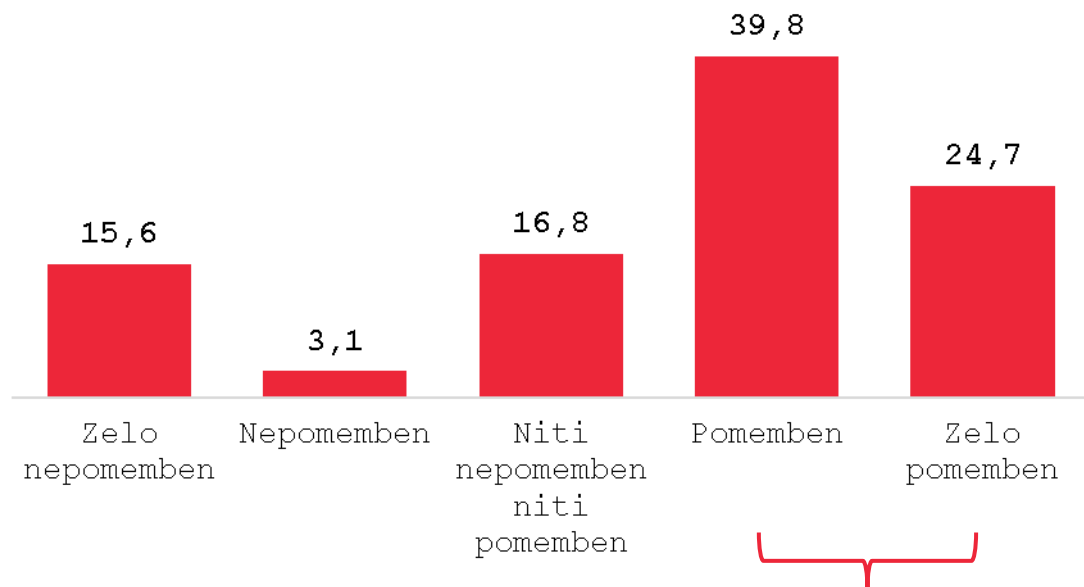


Za vse segmente je hitrost opravljene poti dejavnik, ki je najbolj pomemben tretjini prebivalcev mest/podeželja, vendar pa je v večji meri (blizu 40 %) najbolj pomemben prebivalcem brez in z neustreznim JPP kot tistim z ustreznim JPP. Okoljski vidik je tistim brez dostopa do JPP manj pomemben, nekoliko bolj pa vrednotijo udobje.

Okoljski vidik je sicer prioriteta za okrog desetino prebivalcev v posameznem segmentu, samostojnost za petino do četrtno, stroški pa za enega od šestih.

## POMEMBNOST PREHODA K TRAJNOSTNI MOBILNOSTI

- Ne glede na to, v kolikšni meri se že poslužujete katerega od prej navedenih trajnostnih prometnih sredstev, nas zanima, kako pomemben se vam na splošno zdi prehod k trajnostni mobilnosti v Sloveniji?

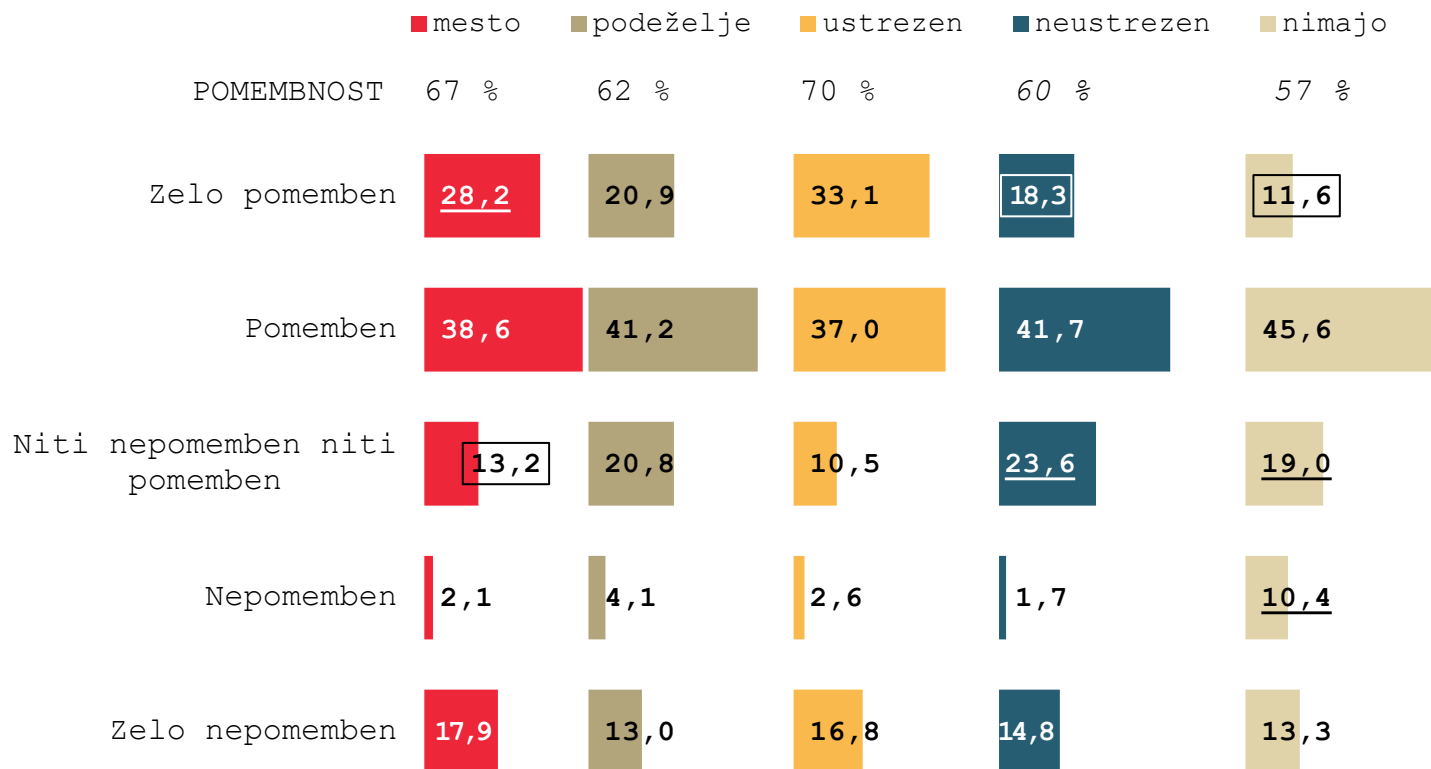


Za 65 % prebivalcev Slovenije je prehod k trajnostni mobilnosti pomemben

Prehod k trajnostni mobilnosti kot zelo pomemben ocenjuje četrtnina vprašanih, še nadaljnjih 40 % ga vidi kot pomembnega. Na drugi strani le 19 % vprašanih pravi, da je (zelo) nepomemben. Skupaj je trajnostna mobilnost pomembna dvema tretjinama prebivalcev (65 %).

## POMEMBNOST TRAJNOSTNEGA PREHODA – po segmentih

- Ne glede na to, v kolikšni meri se že poslužujete katerega od prej navedenih trajnostnih prometnih sredstev, nas zanima, kako pomemben se vam na splošno zdi prehod k trajnostni mobilnosti v Sloveniji?



V vseh segmentih je večini prebivalcev, med 60 in 70 % prehod k trajnostni mobilnosti vsaj pomemben. Več prebivalcem mest (28 %) kot podeželja (21) je ta zelo pomemben. Več prebivalcem z ustreznim JPP je ta prehod zelo pomemben (33 %) kot prebivalcem z neustreznim (18 %) ali brez dostopa do JPP (12 %).

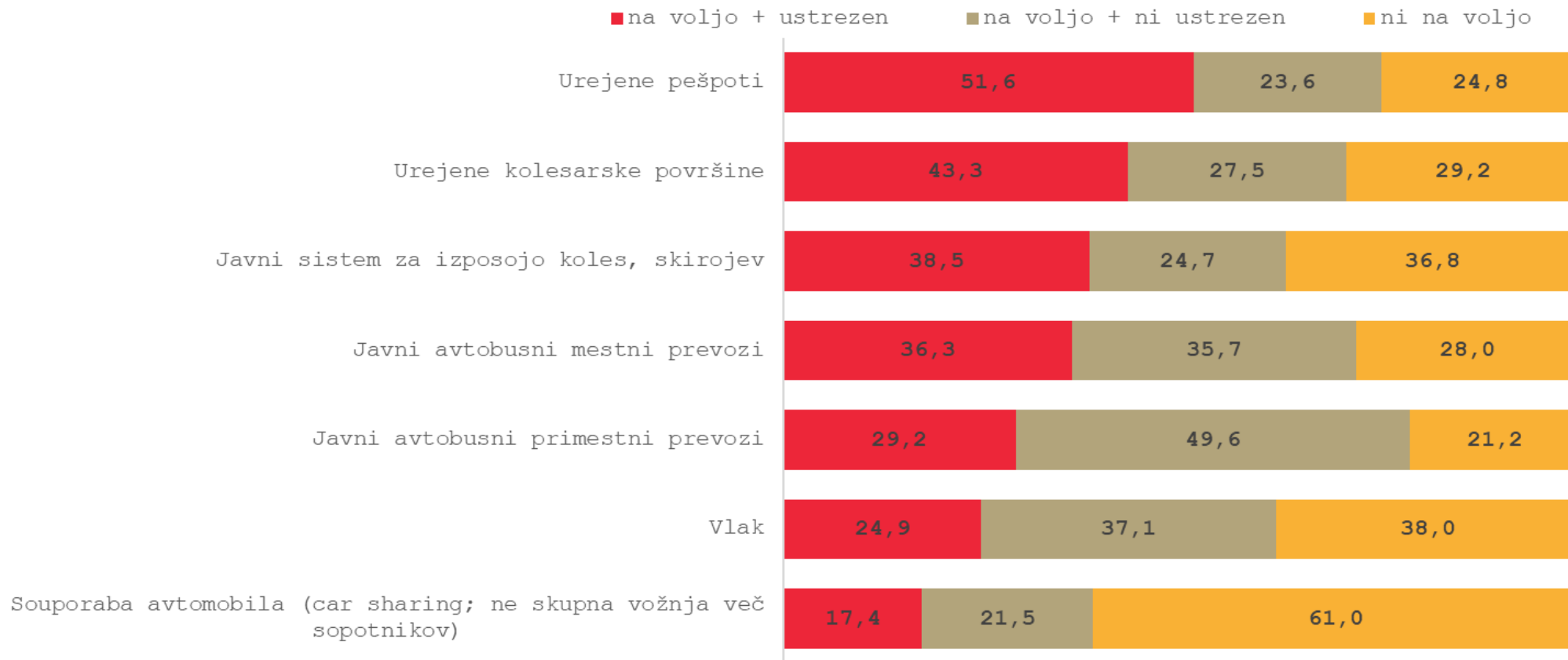
Rezultati kažejo, da je za vrednotenje trajnostne mobilnosti pomemben dostop do infrastrukture in različnih načinov mobilnosti.

# DOSTOP DO TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI



## RAZPOLOŽLJIVE OBLIKE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

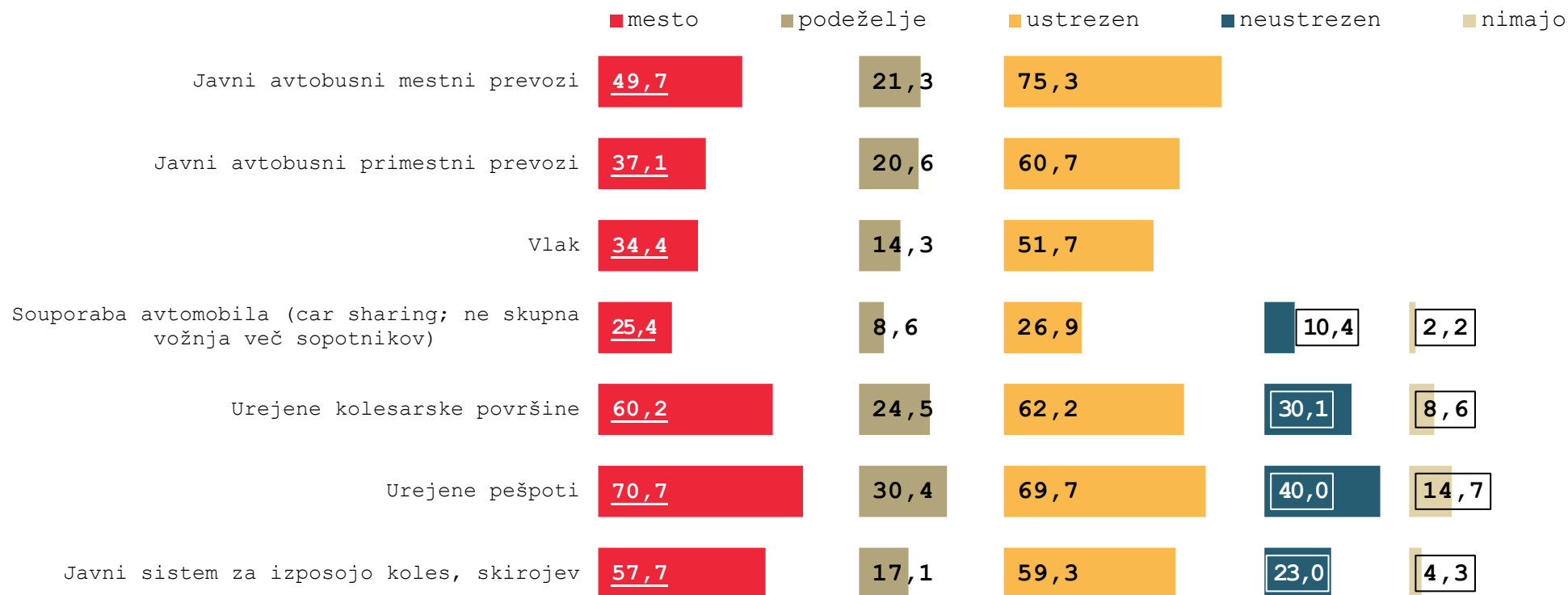
- Katere od navedenih vrst trajnostne mobilnosti so na voljo vam osebno, tako da bi jih lahko ustrezno uporabljali za opravljanje poti v šolo, službo, po opravkih?



Polovica vprašanih pravi, da so jim na voljo ustrezno urejene pešpoti (52 %), delež je visok tudi za urejene kolesarske površine (43 %). 38 % vprašanih je ocenilo, da jim ni na voljo vlak, 61 % pa enako pravi za souporabo avtomobila. Predvsem slednji sistem trajnostne mobilnosti ima torej še veliko prostora za širitev in izboljšavo.

## RAZPOLOŽLJIVE OBLIKE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI – po segmentih

- Katere od navedenih vrst trajnostne mobilnosti so na voljo vam osebno, tako da bi jih lahko ustrezno uporabljali za opravljanje poti v šolo, službo, po opravkih?



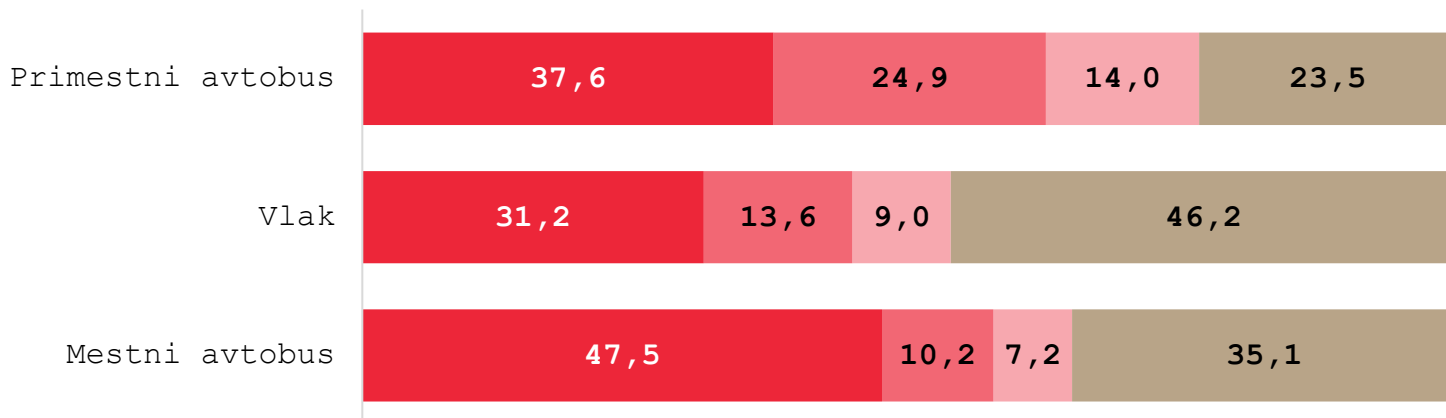
Prebivalci mest imajo boljši dostop do vseh oblik mobilnosti in prevladujejo med uporabniki trajnostnih oblik mobilnosti. Prebivalci s sicer neustreznim dostopom do JPP imajo boljši dostop do prometne infrastrukture za pešce in kolesarje, medtem ko prebivalci brez dostopa do JPP nimajo niti dobro urejene druge prometne infrastrukture.



# RAZPOLOŽLJIVOST JAVNEGA PREVOZA

▪ Kolikokrat (vsaj približno) iz vaše bližine odpeljejo linije javnega prevoza?

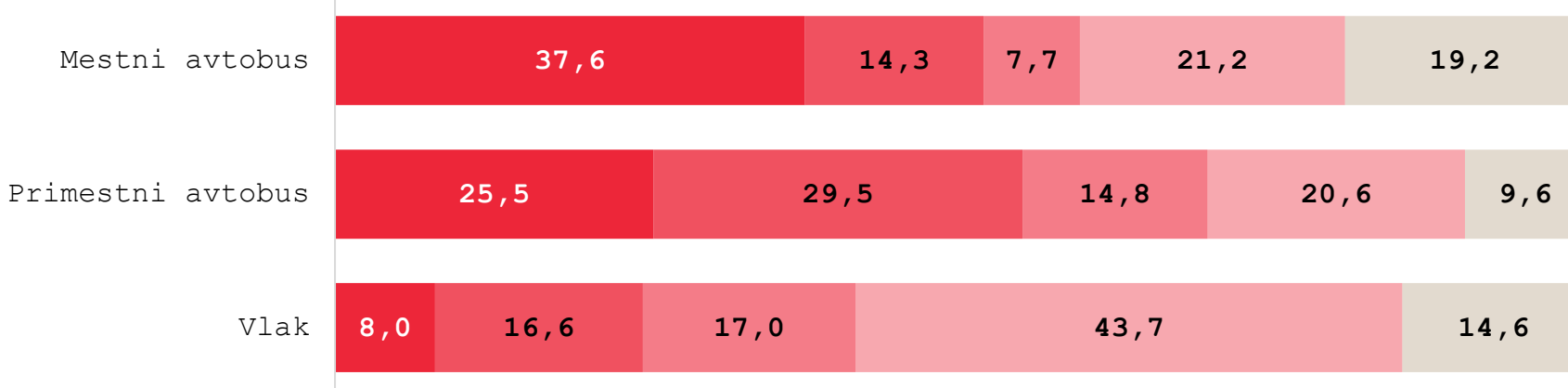
■ več kot 5x dnevno ■ 2-5x dnevno ■ do 2x dnevno ■ ni na voljo



Tisti, ki imajo na voljo avtobus ali vlak, imajo večinoma na voljo več kot 5 povezav dnevno - skoraj polovica za mestni avtobus (48 %), 38 % za primestni avtobus ter 31 % za vlak.

▪ Kako daleč pa imate od doma do najbližje postaje javnega prevoza?

■ manj kot 500m ■ 500m-1km ■ 1km-2km ■ več kot 2km ■ ne vem



**skupaj do 2 km**

59,6

69,8

41,6

Do mestnega avtobusa ima več kot polovica (52 %) vprašanih manj kot 1 km razdalje, 38 % manj kot 500 m. Še večji je delež tistih, ki imajo manj kot kilometer do najbližje postaje primestnega avtobusa (55 %), bistveno nižji pa za vlak (25 %).

# RAZPOLOŽLJIVOST RAZLIČNIH OBLIK MOBILNOSTI

- Pregled dostopa do različnih oblik mobilnosti med prebivalci

razpoložljivost	%
ima vse oblike ustrezno	5,6
vsaj ena ustrezna oblika	70,6
vse tri možnosti JPP ustrezne	14,6
vse tri možnosti JPP neustrezne	15,7
na voljo različne oblike, a vse neustrezno	3,1
nima možnosti JPP	10,5
nima nobene oblike ustrezno	6,1

Vidimo, da ima večina prebivalcev dostop do vsaj ene možnosti uporabe trajnostne mobilnosti, pri čemer v to štejemo tudi urejene pešpoti in/ali kolesarske steze. Vse tri oblike JPP ima na voljo slaba tretjina prebivalcev, a le za enega od sedmih (to je polovica razpoložljivih) so te možnosti ustrezne za premagovanje poti, za polovico pa so kljub možnosti te povezave neustrezne. Desetina prebivalcev nima dostopa do JPP.

## RAZPOLOŽLJIVOST MESTNEGA AVTOBUSA - po segmentih

MESTNI AVTOBUS	%				
Pogostost linij		mesto	podeželje	ustrezen	neustrezen
več kot 5 krat dnevno		<u>68,7</u>	20,1	<u>58,3</u>	34,8
od 2 do 5 krat dnevno		8,1	19,0	9,1	11,5
do 2 krat dnevno		8,2	5,9	7,4	7,0
ni na voljo		15,0	61,0	25,1	<u>46,7</u>

MESTNI AVTOBUS	%					
Oddaljenost postajališč		mesto	podeželje	ustrezen	neustrezen	nimajo
manj kot 500 m		<u>60,3</u>	12,4	52,7	27,9	6,3
več kot 500 m do 1 km		<u>17,3</u>	11,0	15,6	15,2	4,5
več kot 1 km do 2 km		6,7	8,8	4,5	<u>11,2</u>	8,2
več kot 2 km		4,6	39,8	12,3	<u>20,7</u>	<u>64,1</u>
ne vem		11,2	28,0	14,8	<u>24,9</u>	16,9

Prebivalci urbanih okolij imajo, mestni avtobus bliže in pogosteje kot prebivalci na podeželju.

Med tistimi, ki ocenjujejo dostop do javnega prometa kot neustrezen, ima tretjina več kot 5 dnevni linij mestnega prevoza in dobra četrtina manj kot 500 m do postajališč. A skoraj polovica nima nobenih linij mestnega avtobusa in skoraj dve tretjini imata postajališča oddaljena več kot 2 km.

V segmentu, ki ima neustrezen dostop do JPP, je več, četrtina takih, ki postajališč ne poznajo. Blizu dve tretjini tistih, ki nimajo dostopa do JPP, ima postajališča več kot 2 km stran, vsak šesti pa ne pozna postajališč.

## RAZPOLOŽLJIVOST PRIMESTNEGA AVTOBUSA – po segmentih

PRIMESTNI AVTOBUS	%				
Pogostost linij		mesto	podeželje	ustrezen	neustrezen
več kot 5 krat dnevno		43,0	30,6	46,9	26,8
od 2 do 5 krat dnevno		18,5	33,1	21,4	28,9
do 2 krat dnevno		12,0	16,7	11,0	17,6
ni na voljo		26,5	19,6	20,8	26,7

PRIMESTNI AVTOBUS	%					
Oddaljenost postajališč		mesto	podeželje	ustrezen	neustrezen	nimajo
manj kot 500 m		28,0	22,7	31,1	22,7	11,2
več kot 500 m do 1 km		29,2	29,9	31,5	31,1	14,4
več kot 1 km do 2 km		14,2	15,4	11,7	17,0	20,1
več kot 2 km		17,8	23,6	17,2	16,7	51,0
ne vem		10,7	8,4	8,5	12,5	3,3

Večji delež prebivalcev mest ima pogoste linije primestnega prometa, medtem ko prebivalci podeželja dostopajo do manj linij iz svojega kraja. Tretjina prebivalcev podeželja ima linijo primestnega avtobusa dva- do petkrat na dan, petina pa avtobusa nima na voljo. Približno polovica prebivalcev z ustreznim dostopom do javnega prometa ima pogoste linije primestnega prometa, med neustrezno dostopajočimi do javnega prometa pa ima pogoste linije skoraj pol manj, četrtna segmenta. Oddaljenost postajališč je večja pri tistih, ki nimajo dostopa do JPP – polovica ima postajališče več kot 2 km stran. Med tistimi, ki imajo neustrezen dostop, pa je manj takih z zelo oddaljenimi postajališči, a več nepoznavalcev. Skupaj polovica sicer ima primestni avtobus največ 1 km stran in vsaj 3 linije dnevno.

## RAZPOLOŽLJIVOST VLAKA - po segmentih

VLAK	%				
Pogostost linij		mesto	podeželje	ustrezen	neustrezen
več kot 5 krat dnevno		<u>38,5</u>	5,8	40,0	21,0
od 2 do 5 krat dnevno		13,9	13,2	12,5	14,9
do 2 krat dnevno		11,5	21,7	10,4	7,4
ni na voljo		36,1	59,3	37,2	<u>56,8</u>

VLAK	%					
Oddaljenost postajališč		mesto	podeželje	ustrezen	neustrezen	nimajo
manj kot 500 m		<u>10,6</u>	5,1	9,8	7,3	2,7
več kot 500 m do 1 km		<u>21,0</u>	11,7	21,2	14,4	4,4
več kot 1 km do 2 km		<u>23,8</u>	9,5	19,7	16,6	6,5
več kot 2 km		34,9	53,5	38,5	41,3	<u>77,0</u>
ne vem		9,6	20,2	10,8	<u>20,4</u>	9,3

21 % prebivalcev podeželja ima ustrezno pogoste linije vlaka in le 6 % ima več kot 5 linij dnevno. Kar 60 % prebivalcev podeželja sploh nima dostopa do vlaka, kar velja tudi za dobro tretjino prebivalcev mest. V mestih je sicer za največ prebivalcev (35 %) vlak oddaljen več kot 2 km, kar pomeni potrebo po kombinaciji z drugo mobilnostjo. Na podeželju je takih več kot polovica (54 %). Tri četrtine prebivalcev brez dostopa do JPP ima železniško postajo več kot 2 km stran, kar petina prebivalcev z neustreznim dostopom pa postaj železnice ne pozna.

# RAZPOLOŽLJIVOST JAVNEGA PROMETA PO UPORABI



Pogostost linij	%	MESTNI AVTOBUS			PRIMESTNI AVTOBUS			VLAK		
		uporabniki	ne-uporabniki	ostali	uporabniki	ne-uporabniki	ostali	uporabniki	ne-uporabniki	ostali
več kot 5 krat dnevno	61,3		34,3	50,4	48,0	31,2	37,7	48,3	17,5	33,2
od 2 do 5 krat dnevno	7,3		12,8	9,7	18,4	27,9	25,3	11,6	13,1	14,5
do 2 krat dnevno	11,9		5,9	6,4	16,2	17,3	11,5	8,8	7,9	9,7
ni na voljo	19,5		47,0	33,5	17,4	23,6	25,5	31,3	61,5	42,5

Oddaljenost postajališč	%	MESTNI AVTOBUS			PRIMESTNI AVTOBUS			VLAK		
		uporabniki	ne-uporabniki	ostali	uporabniki	ne-uporabniki	ostali	uporabniki	ne-uporabniki	ostali
manj kot 500 m	54,8		25,0	39,9	36,6	24,5	22,6	15,8	5,0	7,4
več kot 500 m do 1 km	13,5		13,3	15,1	28,9	28,9	30,1	22,4	11,2	18,1
več kot 1 km do 2 km	5,9		6,3	9,1	9,9	13,2	17,3	14,9	15,7	18,5
več kot 2 km	15,0		33,7	15,5	18,3	24,9	18,6	39,6	52,4	39,7
ne vem	10,8		21,6	20,4	6,3	8,5	11,4	7,3	15,8	16,3

Na uporabo JPP vplivata tako pogostost linij kot oddaljenost postajališč. A vendar vidimo, da ima tudi med tistimi, ki zgolj občasno uporabljajo JPP, polovica dober dostop do mestnega prometa in več kot tretjina do primestnega prometa. Vlak je na splošno slabše dosegljiv. Glede na mobilne navade tu omenjenih segmentov lahko sklepamo, da k nižji stopnji uporabe prispevajo urniki, trajanje in pa percepcija (ne)udobnosti JPP.

# MOTIVACIJSKI DEJAVNIKI ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST



# MSP – MEDIANA SEMAFOR PODPORE

## LESTVICA

## IZRAČUN

## VREDNOST

## INTERPRETACIJA

V celoti  
podpiram

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

0

PODPORNIKI

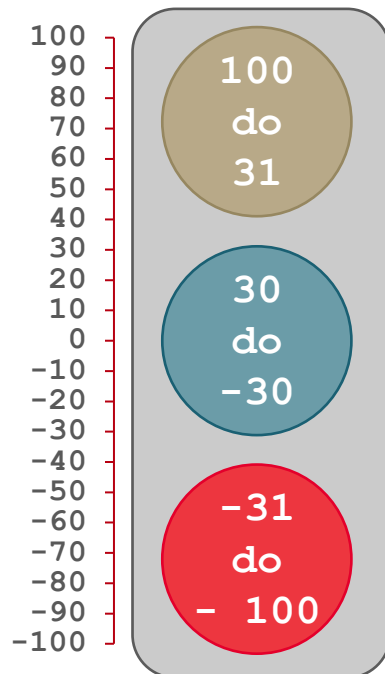
NEVTRALNI

NASPROTNIKI

Niti  
podpiram,  
niti ne  
podpiram

$$\frac{\text{PODPORNIKI} - \text{NASPROTNIKI}}{\text{}} = \text{MSP}$$

= MSP



Javnost je naklonjena projektu. Del javnosti bi utegnil zagovarjati projekt, tudi aktivno.  
**Projekt ima potencial za uspeh.**

Javnost je do projekta nevtralna ali pa izredno polarizirana.  
**Projekt je tvegan.**

Projekt nima zadostne podpore v javnosti. Del javnosti (ciljne skupine) bi utegnil nasprotovati projektu, tudi aktivno.  
**Projekt nima dobrih obetov za uspeh.**

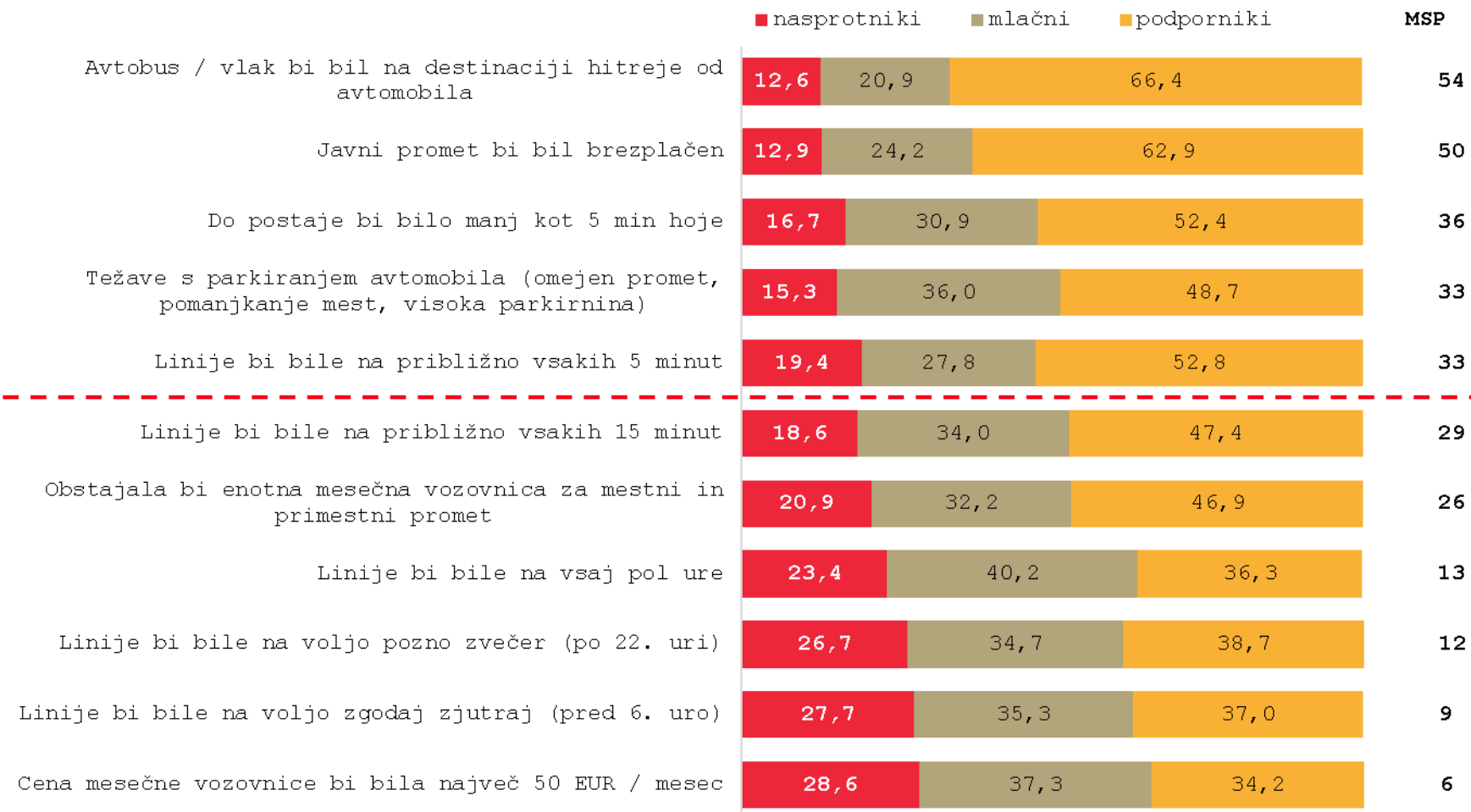
Izhaja iz NPS - neto promocijske ocene, vendar upošteva kulturno-sociološke značilnosti slovenske družbe, ki jih na Mediani ugotavljamo pri večletni uporabi NPS metodologije. Za razliko od NPS meri podporo projektu (iniciativi ali kampanji), s čimer omogoča vrednotenje sprejemljivosti projekta v javnosti (ciljni skupini). Intervali MSP so jasno opredeljeni in omogočajo enoznačno interpretacijo. MSP je relativna mera, ki omogoča neposredno primerjavo med projekti ali sledenje sprejemljivosti projekta v času.

Nikakor ne  
podpiram



## PODPORA UPORABI JPP

- Kako verjetno je, da bi v spodaj navedenih primerih raje uporabljali javni promet kot vožnjo z avtomobilom?



SPREJEMANJE

MLAČNOST

Skladno s pomembnimi vidiki mobilnosti, dostopom do različnih oblik (trajnostne) mobilnosti in dostopom do njih prebivalci izražajo največjo podporo uporabi JPP, če bi bila hitrejša kot avtomobil. Cena je pomemben dejavnik izbire, pa tudi dostop do linij (visoka pogostost in bližina postajališč). Pomanjkanje parkirnih mest bi prav tako utegnilo spodbuditi uporabo JPP. Zgodnje in pozne linije niso bistvenega pomena.

## PODPORA UPORABI JPP – po segmentih

- Kako verjetno je, da bi v spodaj navedenih primerih raje uporabljali javni promet kot vožnjo z avtomobilom?

	mesto	podeželje	ustrezen	neustrezen	nimajo
Avtobus / vlak bi bil na destinaciji hitreje od avtomobila	<u>58</u>	50	63	<u>80</u>	<u>40</u>
Linije bi bile na voljo zgodaj zjutraj (pred 6. uro)	9	9	64	18	2
Javni promet bi bil brezplačen	<u>54</u>	46	45	<u>63</u>	26
Linije bi bile na voljo pozno zvečer (po 22. uri)	16	8	45	13	4
Do postaje bi bilo manj kot 5 min hoje	37	34	46	43	34
Težave s parkiranjem avtomobila (omejen promet, pomanjkanje mest, visoka parkirnina)	35	32	38	36	10
Linije bi bile na vsaj pol ure	7	19	40	7	7
Linije bi bile na približno vsakih 5 minut	<u>40</u>	27	20	<u>42</u>	23
Obstajala bi enotna mesečna vozovnica za mestni in primestni promet	28	23	23	<u>31</u>	8
Linije bi bile na približno vsakih 15 minut	29	29	20	<u>29</u>	18
Cena mesečne vozovnice bi bila največ 50 EUR/mesec	3	9	12	10	0

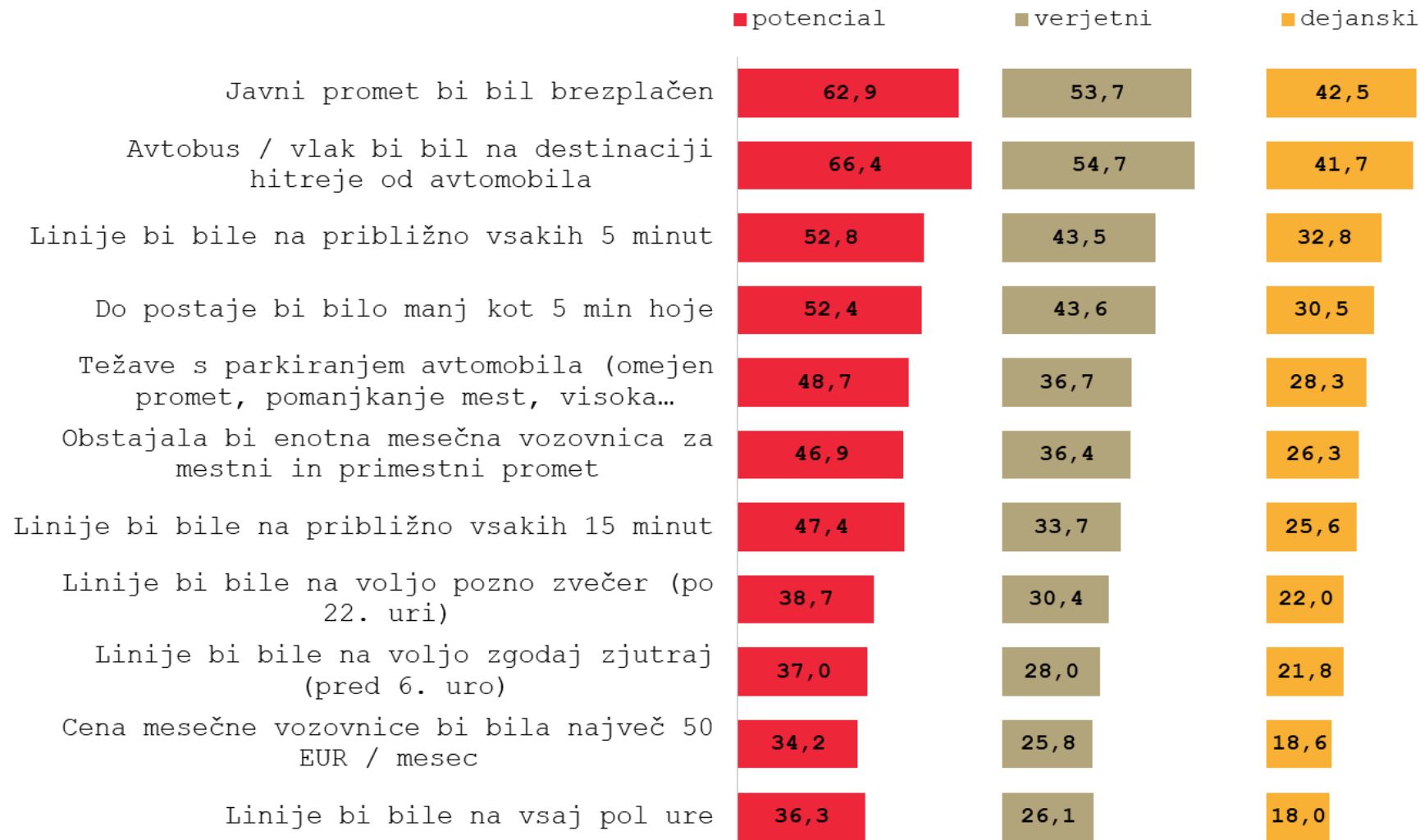
SPREJEMANJE

MLAČNOST

Tako kot v populaciji je tudi v segmentih najpomembnejši motiv za uporabo JPP hitreje opravljena pot. Ta je v največji meri relevanten za prebivalce, ki imajo neustrezen dostop do JPP. Prebivalci, ki že imajo ustrezen dostop do JPP, bi za uporabo JPP motivirale tudi zgodnje in pozne linije, manj pa visoka pogostost linij. Za tiste, ki prevoza nimajo, bi bila poleg hitrosti relevantna tudi bližina postajališč. Prebivalce z neustreznim dostopom do JPP bi dodatno motivirala skupna mesečna vozovnica mestnega in primestnega prometa. Za prebivalce podeželja ta vidik ni tako pomemben.

## POTENCIAL UPORABE JPP

▪ Kako verjetno je, da bi v spodaj navedenih primerih raje uporabljali javni promet kot vožnjo z avtomobilom?  
Delež na lestvici od 0 (sploh ni verjetno) do 10 (zelo verjetno) prikazujemo kot potencial (8+9+10), verjetne (9+10) ter dejanske (10).

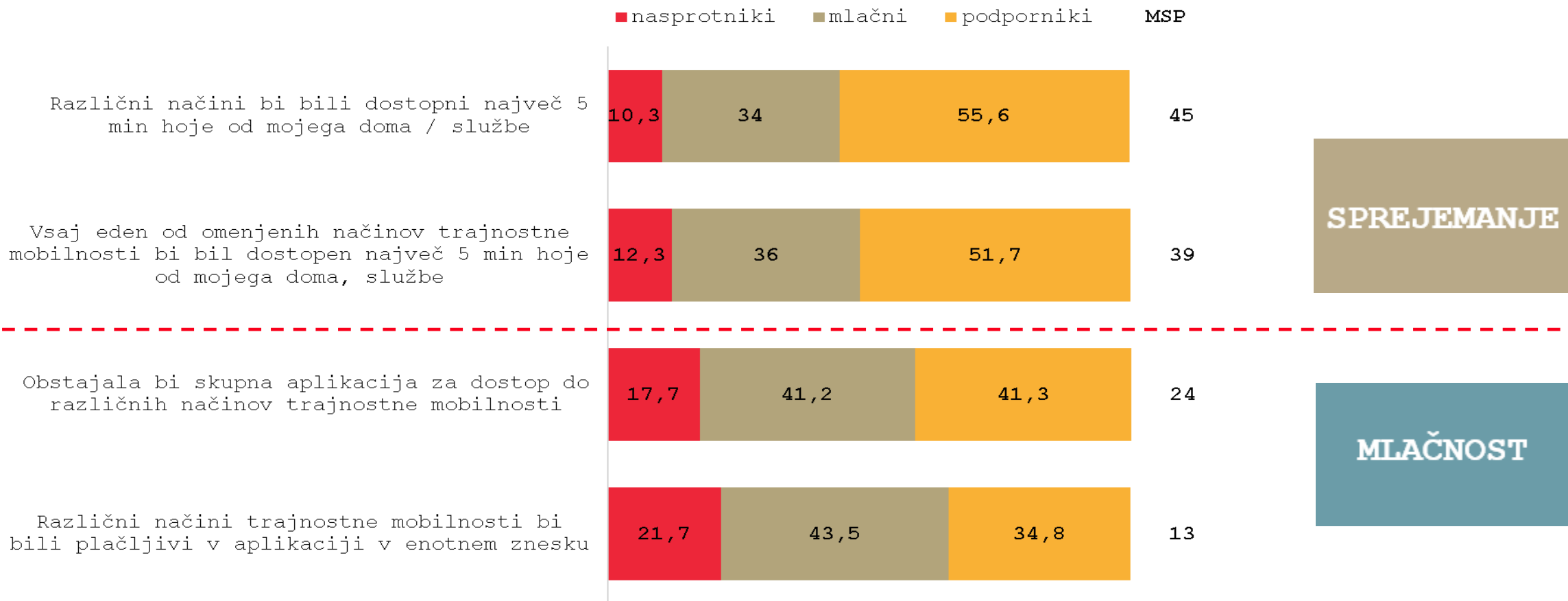


Delež podpore za različne scenarije uporabe javnega prometa so zelo visoki – med 66 % potenciala v primeru, da bi bil javni prevoz hitrejši od avtomobila, pa vse tja do 34 %, v kolikor mesečno prevoz ne bi stal več kot 50 EUR.

Za oceno učinkovitosti bodočih aktivnosti na projektu ReMobil predlagamo uporabo deleža tistih, ki bi dejansko verjetno prestopili od vožnje z vozilom k javnemu prevozu ("dejanski"), medtem ko "potencial" ocenjujemo kot najvišji možni delež uporabnikov, ki bi jih bilo mogoče doseči z ukrepi.

## PODPORA UPORABI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

- Kako verjetno je, da bi v spodaj navedenih primerih raje uporabljali trajnostno mobilnost?



Hitrost oziroma priročnost trajnostnih oblik mobilnosti je za prebivalce najpomembnejša, kar kaže tudi Medianin semafor podpore. Aplikacije sicer ne zavračajo kot motivacijski dejavnik, a je podpora uporabi aplikacije mlačna. Plačevanje z aplikacijo je zanimivo za dobro tretjino (35 %), aplikacija sama pa za 40 % prebivalcev.

## PODPORA UPORABI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI - po segmentih

- Kako verjetno je, da bi v spodaj navedenih primerih raje uporabljali trajnostno mobilnost?

	mesto	podeželje	ustrezen	neustrezen	nimajo
Različni načini bi bili dostopni največ 5 min hoje od mojega doma / službe	47	44	53	44	46
Vsaj eden od omenjenih načinov trajnostne mobilnosti bi bil dostopen največ 5 min hoje od mojega doma, službe	38	41	49	36	41
Obstajala bi skupna aplikacija za dostop do različnih načinov trajnostne mobilnosti	24	23	32	12	11
Različni načini trajnostne mobilnosti bi bili plačljivi v aplikaciji v enotnem znesku	12	14	23	3	10

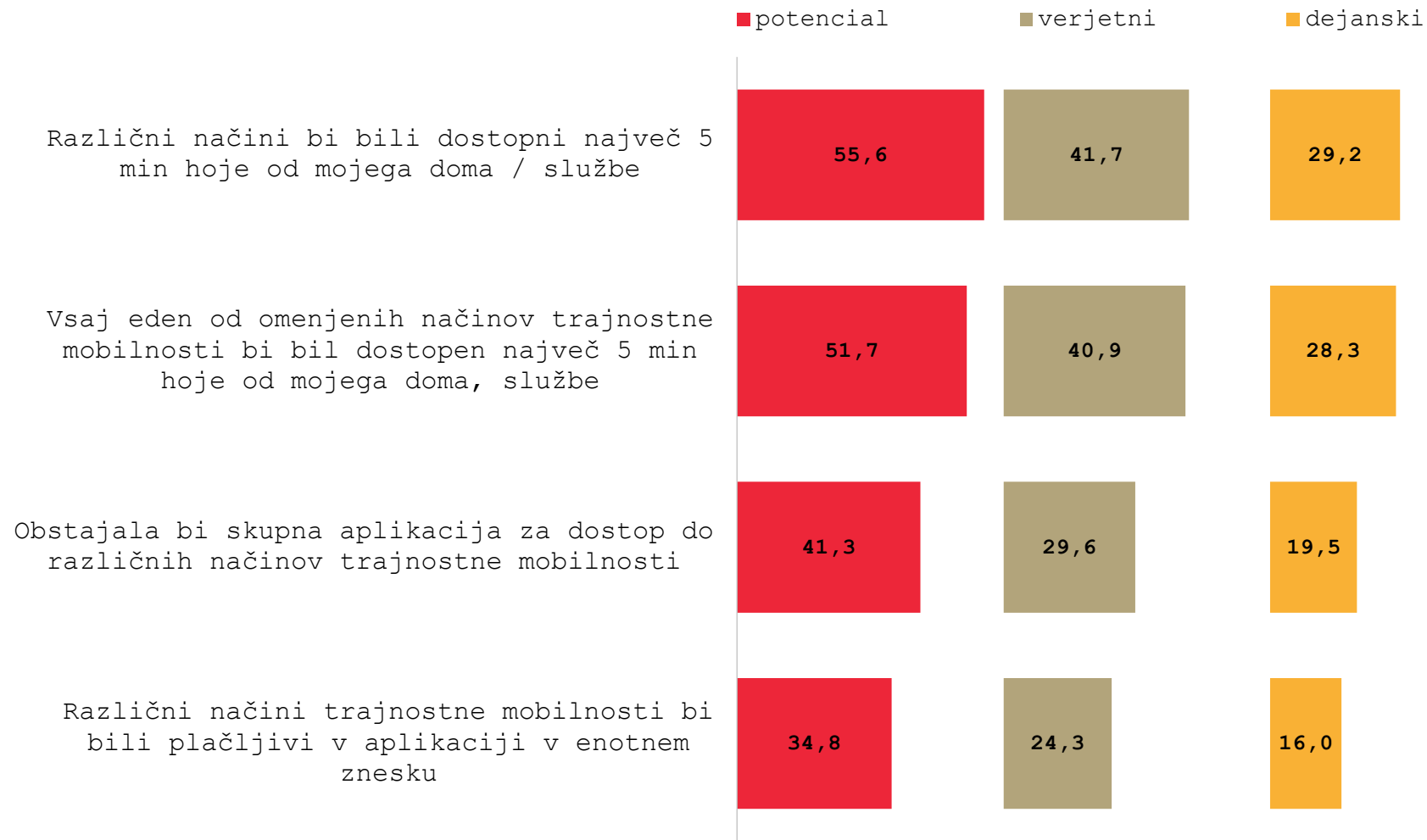
SPREJEMANJE

MLAČNOST

Tudi med segmenti ugotavljamo mlačnost do aplikacije oz. majhno verjetnost, da bi aplikacija kot taka spodbudila večjo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti. Motivator za uporabo trajnostnih oblik mobilnosti je, kot ugotavljamo že v vseh pogledih, dostopnost oblik mobilnosti - pri tem več različnih oblik pomeni prednost pred eno samo.

## PODPORA RAZLIČNIM ELEMENTOM IV.

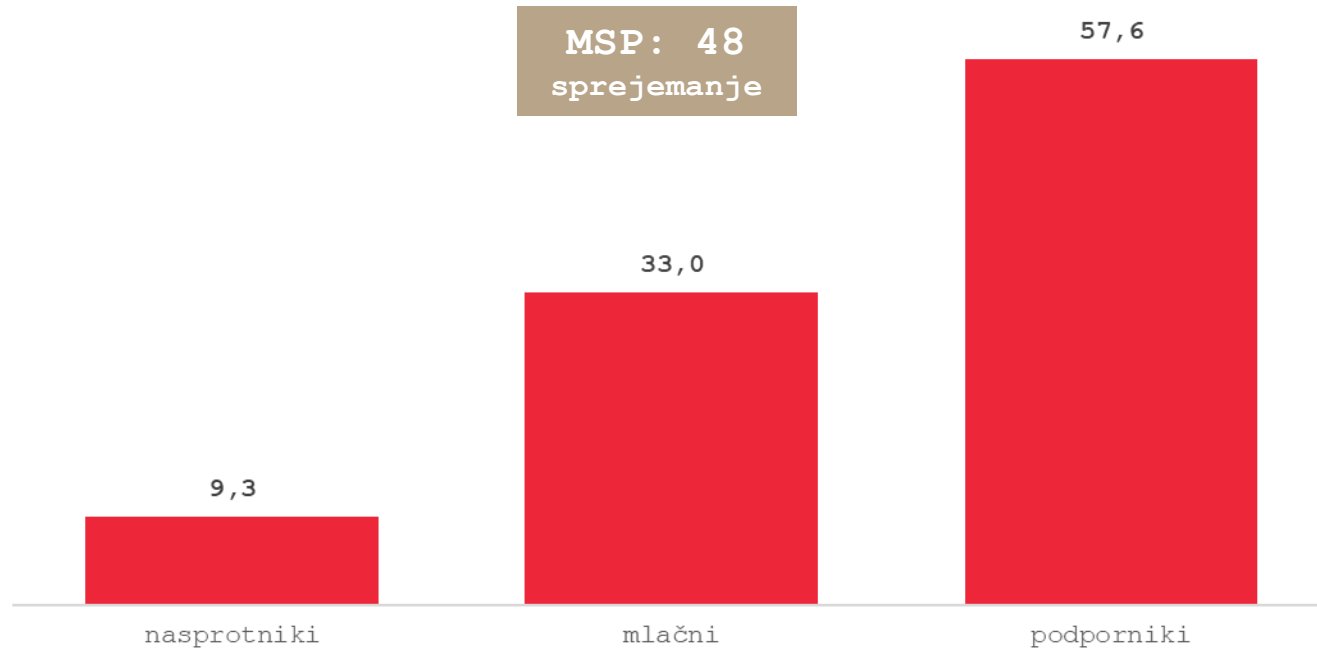
- Kako verjetno je, da bi v spodaj navedenih primerih raje uporabljali trajnostno mobilnost? Delež na lestvici od 0 (sploh ni verjetno) do 10 (zelo verjetno) prikazujemo kot potencial (8+9+10), verjetne (9+10) ter dejanske (10).



Za približno 3 od 10 vprašanih ocenjujemo, da bi zelo verjetno prestopili k trajnostnim oblikam mobilnosti, če bi bili ti dostopni največ 5 min od njihovega doma ali službe (29 %) ali bi to veljalo vsaj za enega od načinov trajnostnih oblik mobilnosti (28 %). Bolj pomembna je torej dostopnost kot oblika.

## ALTERNATIVA UPORABI AVTOMOBILA

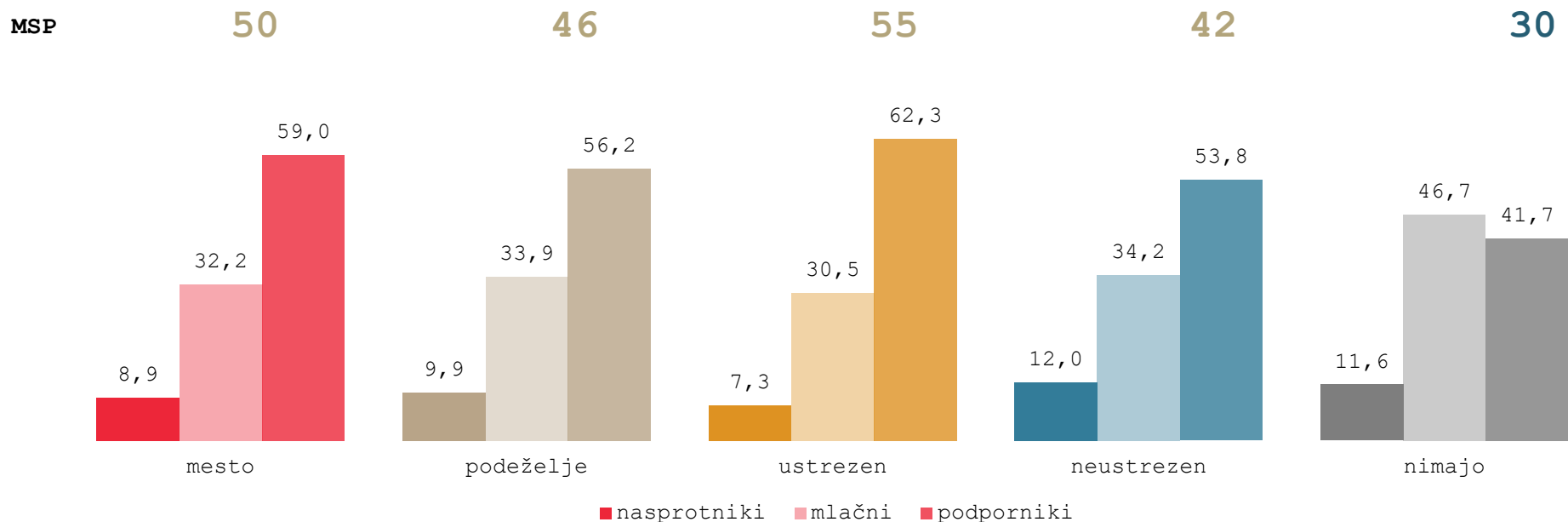
- Kako verjetno je, da bi raje kot avtomobil uporabljali drugo, trajnostno prometno sredstvo, če bi vam bilo to dostopno – dovolj blizu, ustrezne povezave in sprejemljiva cena?



V optimalnem scenariju, kjer bi bila trajnostna oblika mobilnosti dovolj blizu, bi ponujala ustrezne povezave in bi bila na voljo po sprejemljivi ceni, bi se zanjo odločilo kar 58 % vprašanih, nasprotuje pa ji le 9 %. Po Medianinem semaforju podpore je torej sprejemanje tega predloga visoko (48).

## ALTERNATIVA UPORABI AVTOMOBILA - po segmentih

- Kako verjetno je, da bi raje kot avtomobil uporabljali drugo, trajnostno prometno sredstvo, če bi vam bilo to dostopno - dovolj blizu, ustrezne povezave in sprejemljiva cena?

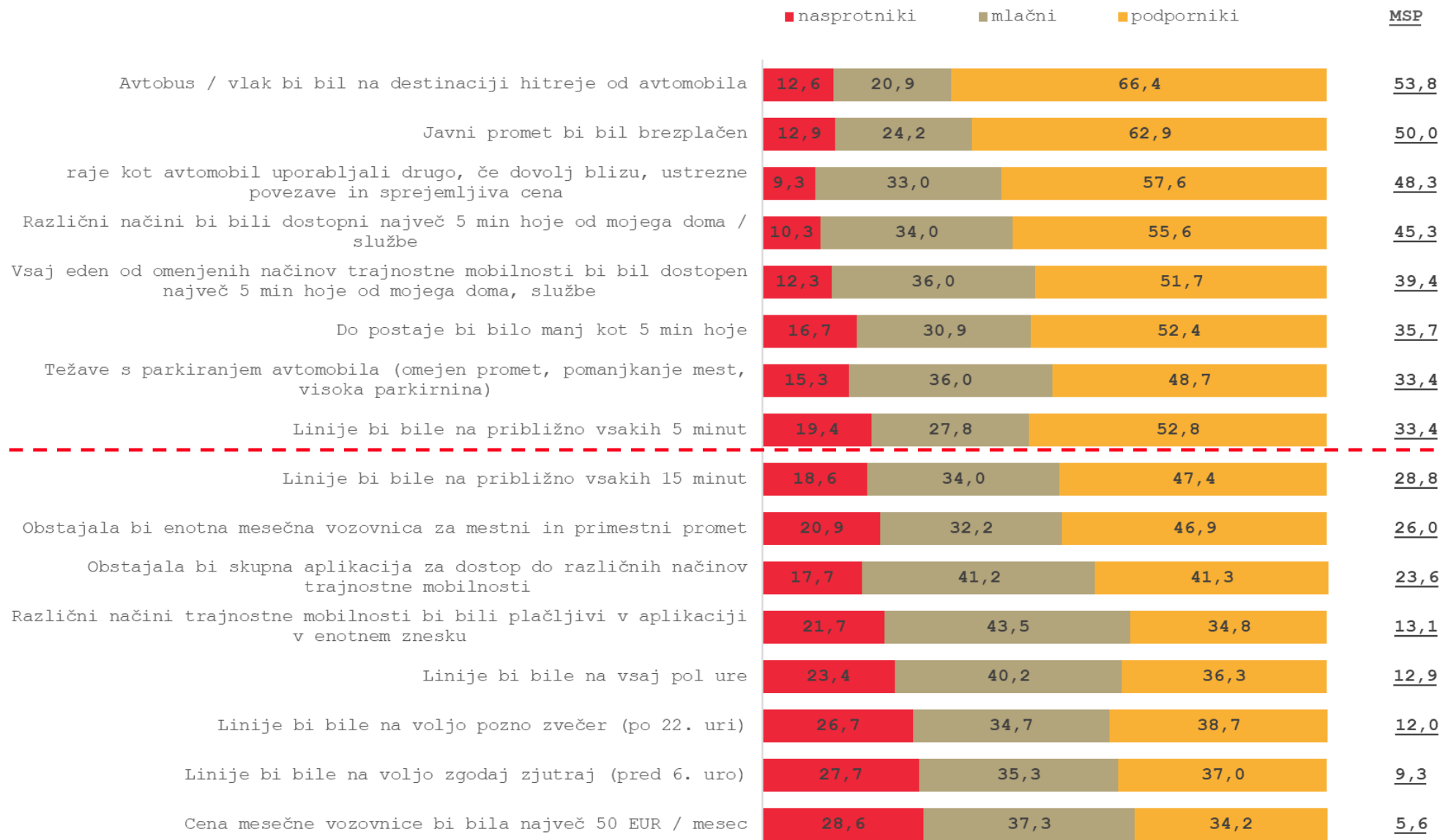


V vseh segmentih so prebivalci naklonjeni uporabi trajnostnih oblik mobilnosti ob ustreznih pogojih. Vidimo, da sta ključna pogoja hitrost in dostopnost. Čeprav je cena izredno pomembna pri vseh vidikih potrošnje (mobilnost moramo obravnavati v smislu potrošnje), pa so stroški netrajnostnih oblik razmeroma visoki in ob ustrezni učinkovitosti JPP in drugih oblik bi trajnostno mobilnost sprejela večina prebivalcev. Ob tem opozarjamo na večji skepticizem med prebivalci, ki sedaj nimajo dostopa do JPP.



# VERJETNOST MOTIVACIJE POSAMEZNIH ELEMENTOV - SKUPAJ

- Kako verjetno je, da bi v spodaj navedenih primerih raje uporabljali javni promet/trajnostno mobilnost...



**SPREJEMANJE**

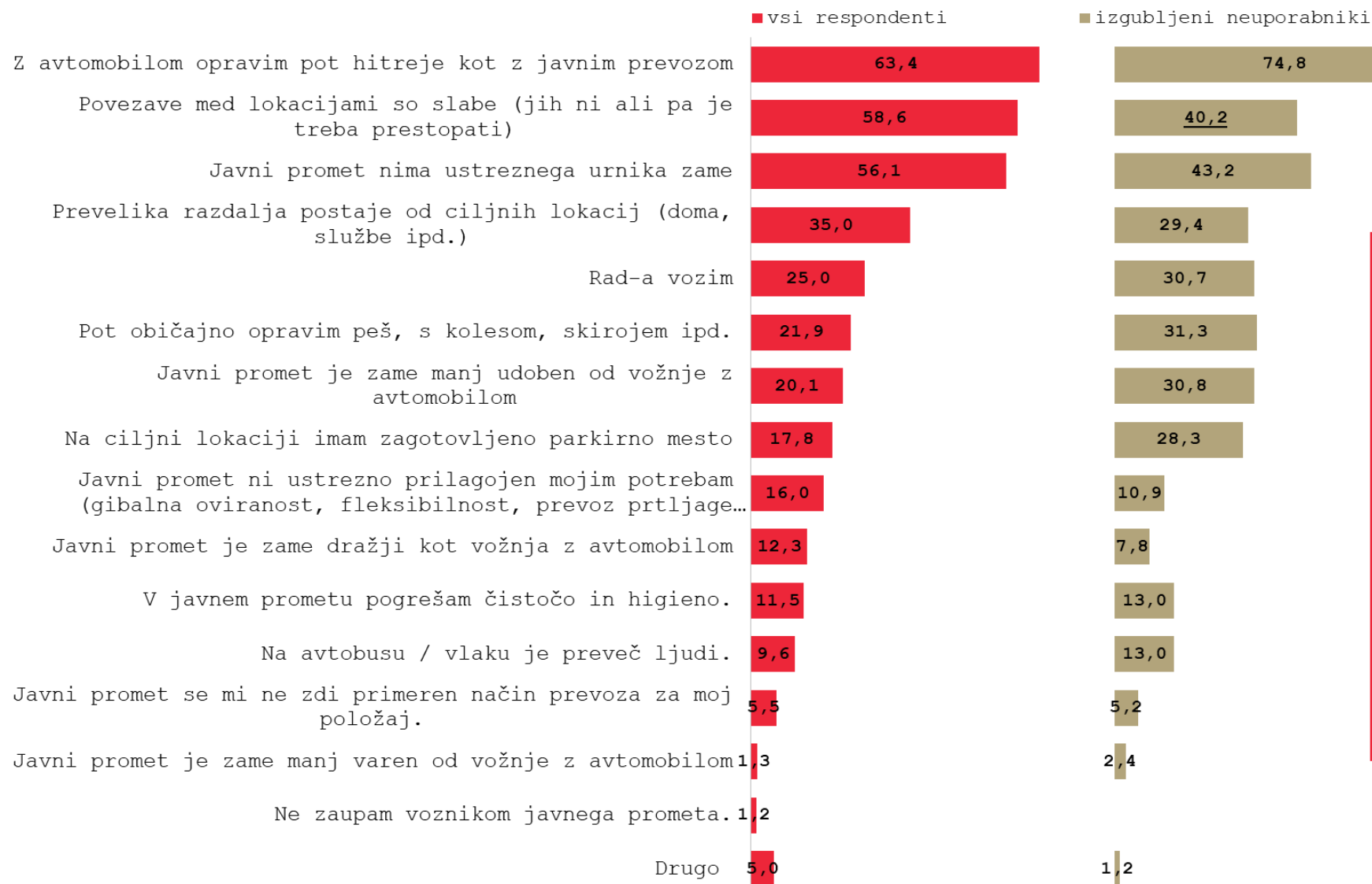
**MLAČNOST**

# MOTIVACIJSKI IN ZAVIRALNI DEJAVNIKI POSAMEZNIH SEGMENTOV



## IZGUBLJENI NEUPORABNIKI – RAZLOGI ZA NERABO

- Kateri so glavni razlogi, da ne uporabljate javnega prometa ali ga ne uporabljate pogosteje?

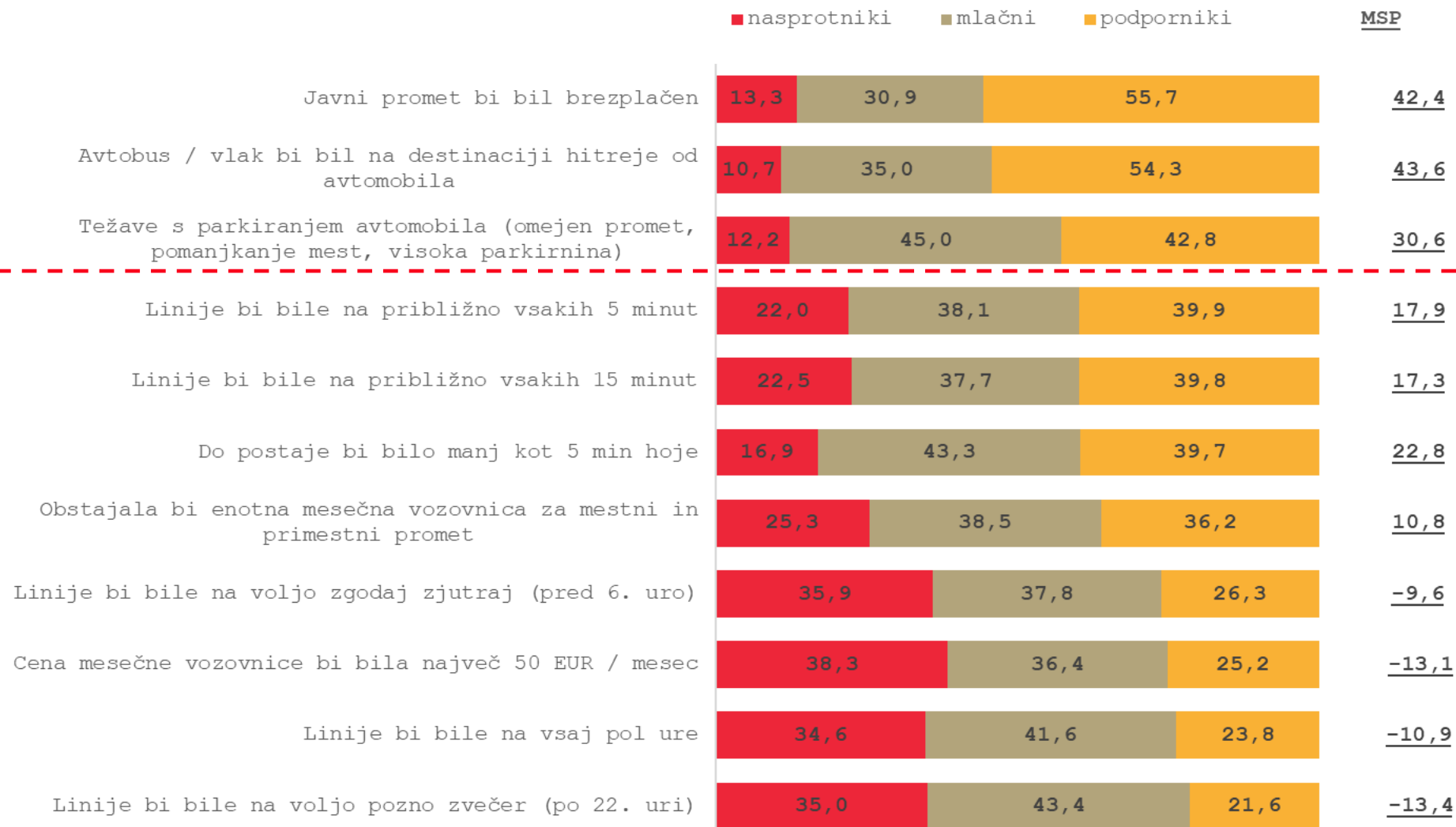


Izgubljeni neuporabniki, ki imajo vse možnosti uporabljati javni prevoz, vendar tega nikdar ne počno, predstavljajo 8 % populacije.

V primerjavi s tistimi, ki javnega prevoza ne uporabljajo (pogosteje) v celotni populaciji, ta skupina podpovprečno pogosto kot razlog proti uporabi izpostavlja slabe povezave med lokacijami. Sicer v primerjavi z drugimi neuporabniki ni statistično značilnih razlik.

## IZGUBLJENI NEUPORABNIKI – PODPORA UPORABI JPP

- Kako verjetno je, da bi v spodaj navedenih primerih raje uporabljali javni promet kot vožnjo z avtomobilom?

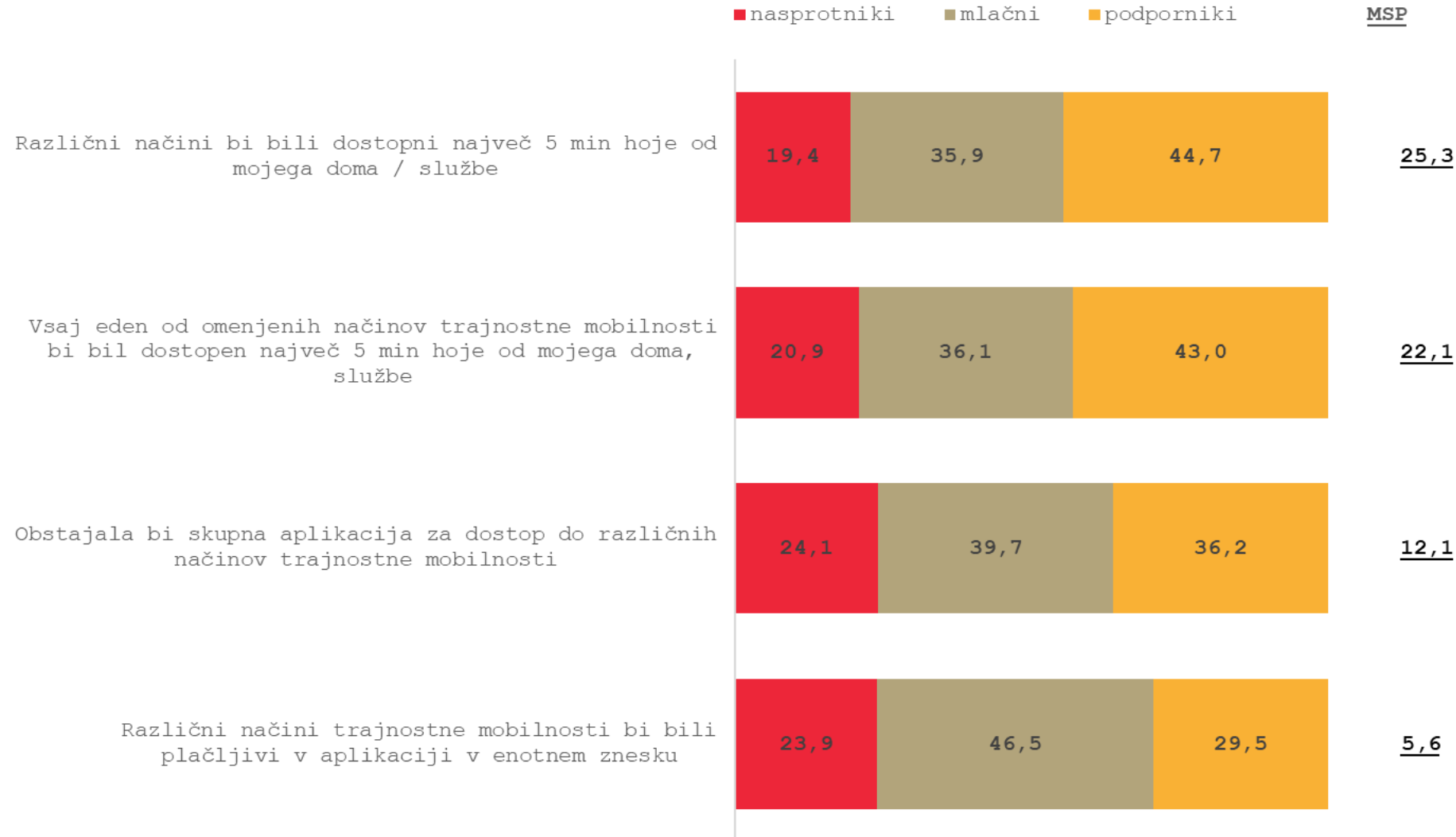


SPREJEMANJE

MLAČNOST

# IZGUBLJENI NEUPORABNIKI – PODPORA UPORABI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

- Kako verjetno je, da bi v spodaj navedenih primerih raje uporabljali trajnostno mobilnost?

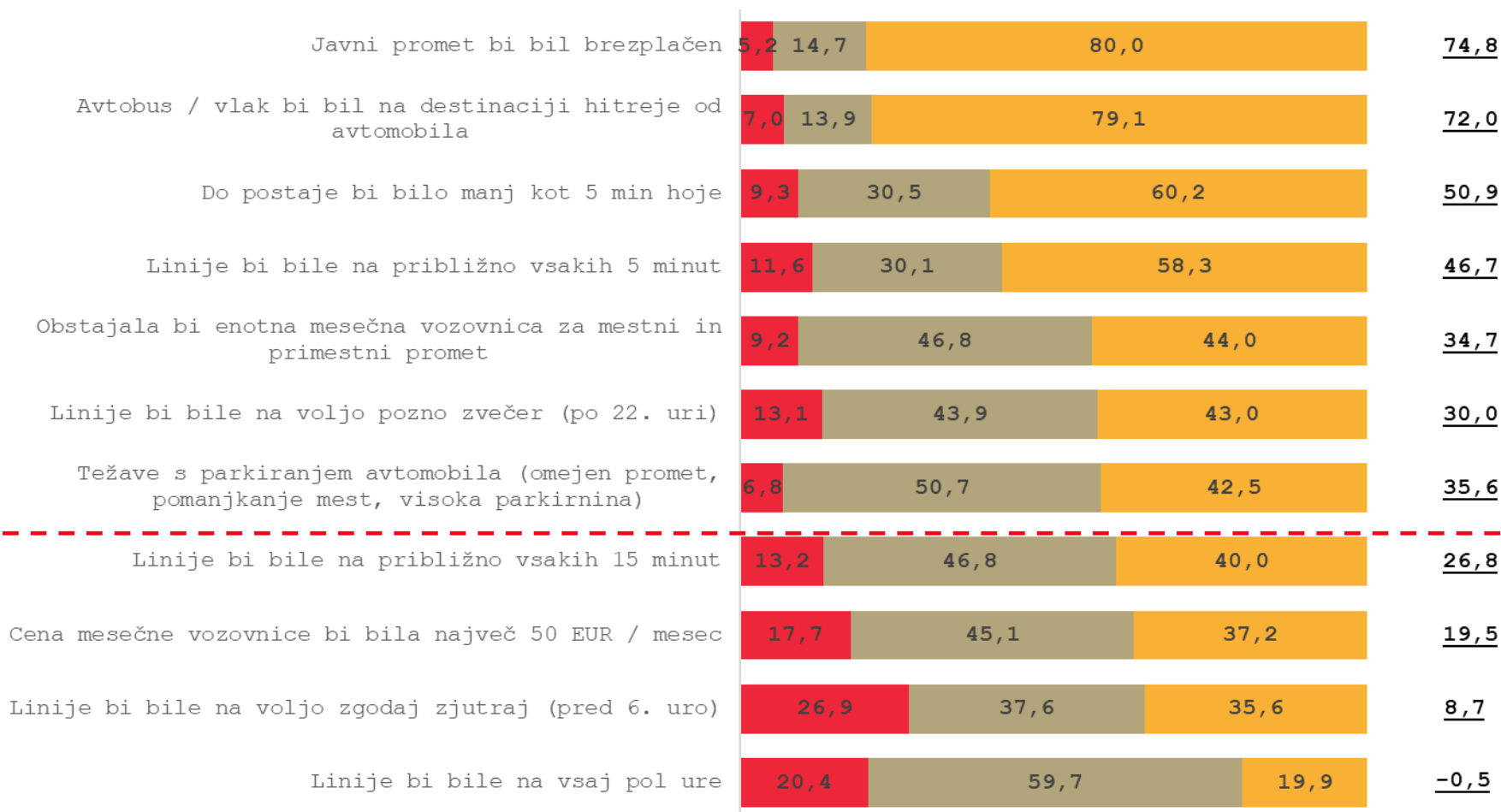


MLAČNOST

## MLADI URBANI – PODPORA UPORABI JPP

- Kateri so glavni razlogi, da ne uporabljate javnega prometa ali ga ne uporabljate pogosteje?

■ nasprotniki ■ mlačni ■ podporniki **MSP**



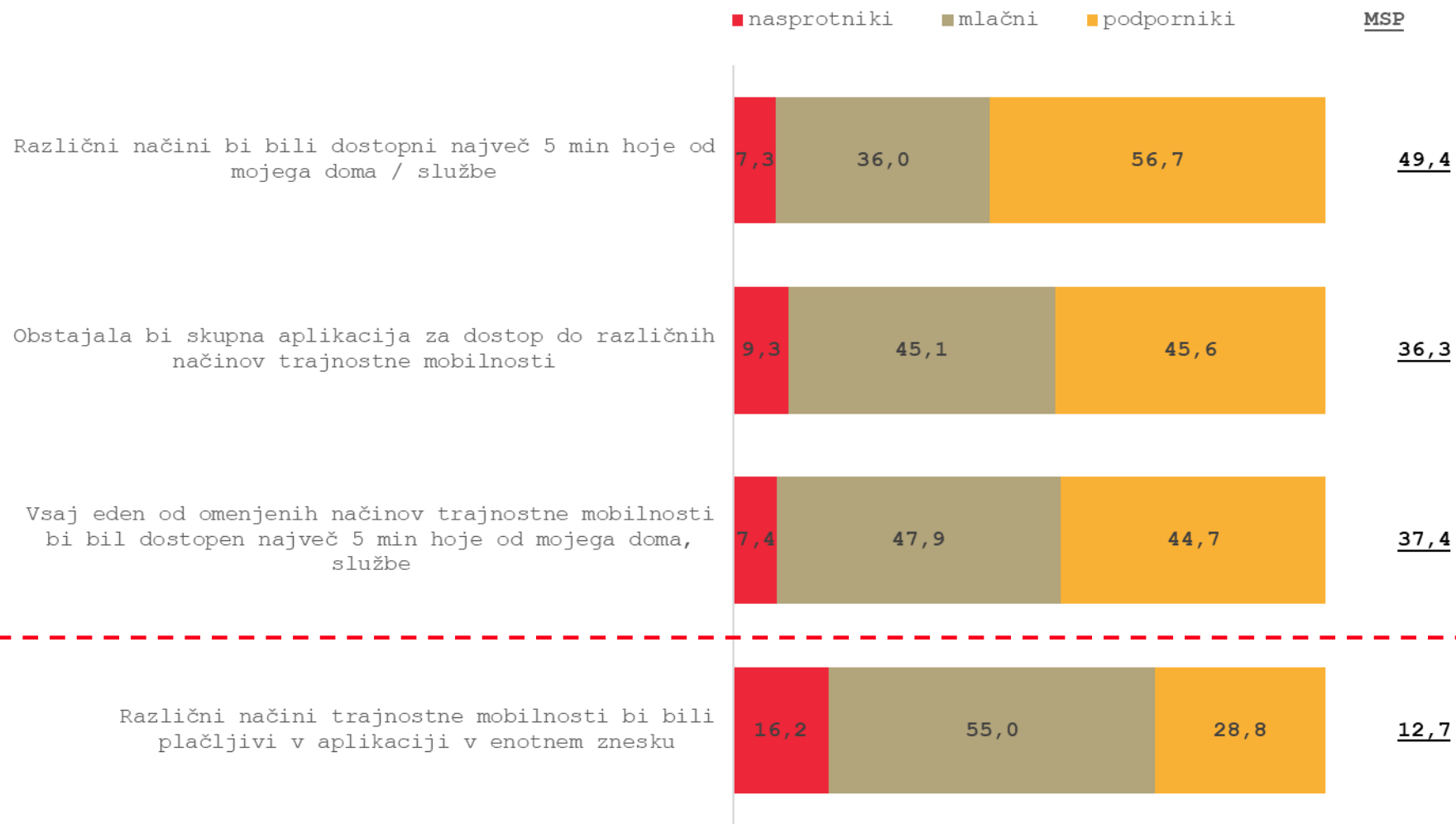
SPREJEMANJE

MLAČNOST

Mladi iz urbanega okolja, ki javni prevoz uporabljajo neredno ali ga ne uporabljajo nikoli, predstavljajo 9 % populacije. Odprti so do več različnih predlogov kot segment izgubljenih neuporabnikov.

# MLADI URBANI- PODPORA UPORABI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

▪ Kako verjetno je, da bi v spodaj navedenih primerih raje uporabljali trajnostno mobilnost?

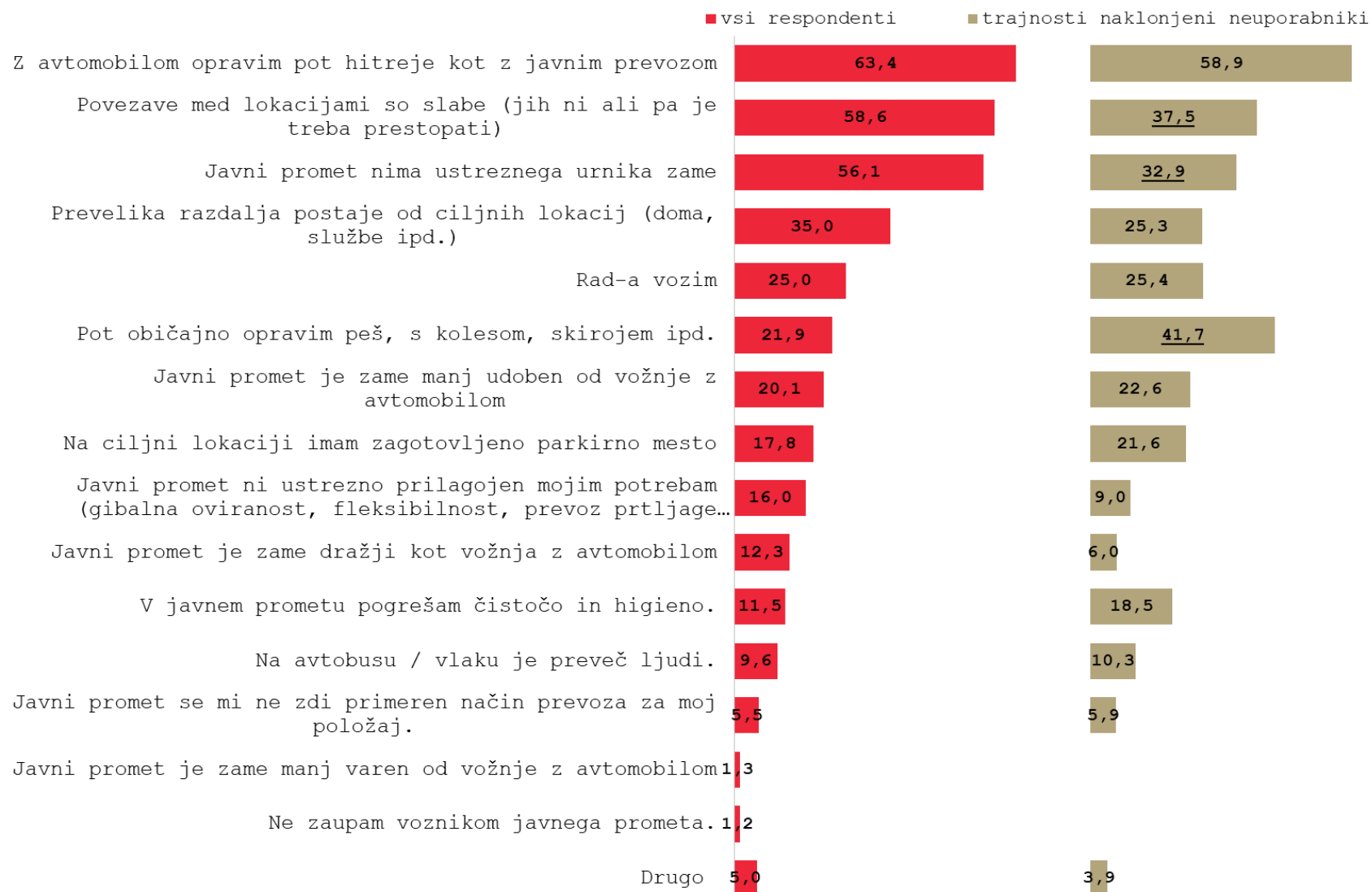


SPREJEMANJE

MLAČNOST

## TRAJNOSTI NAKLONJENI NEUPORABNIKI- RAZLOGI ZA NERABO

- Kateri so glavni razlogi, da ne uporabljate javnega prometa ali ga ne uporabljate pogosteje?



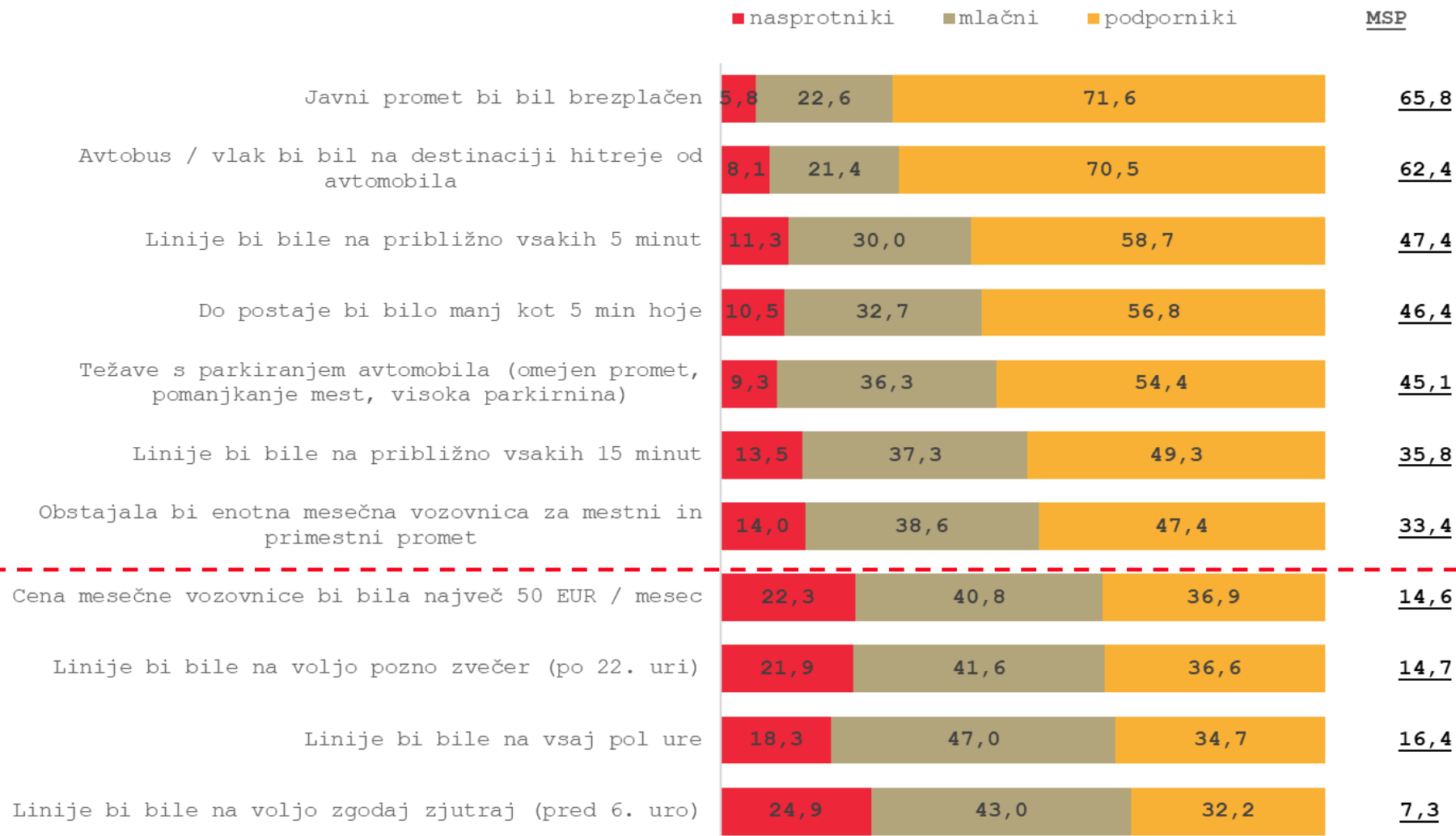
Trajnosti naklonjeni uporabniki, ki imajo ustrezen javni prevoz in se jim zdi prehod k trajnostni mobilnosti v Sloveniji (zelo) pomemben, vendar pa javni prevoz uporabljajo neredno ali nikoli, predstavljajo 24 % populacije.

V primerjavi z vsemi, ki ne uporabljajo javnega prometa ali ga ne uporabljajo pogosto, kot razlog statistično značilno podpovprečno omenjajo povezave med lokacijami ter neustrezne urnike. Nadpovprečno pravijo, da namesto javnega prometa uporabljajo oblike trajnostne mobilnosti.



# TRAJNOSTI NAKLONJENI NEUPORABNIKI- PODPORA UPORABI JPP

- Kateri so glavni razlogi, da ne uporabljate javnega prometa ali ga ne uporabljate pogosteje?

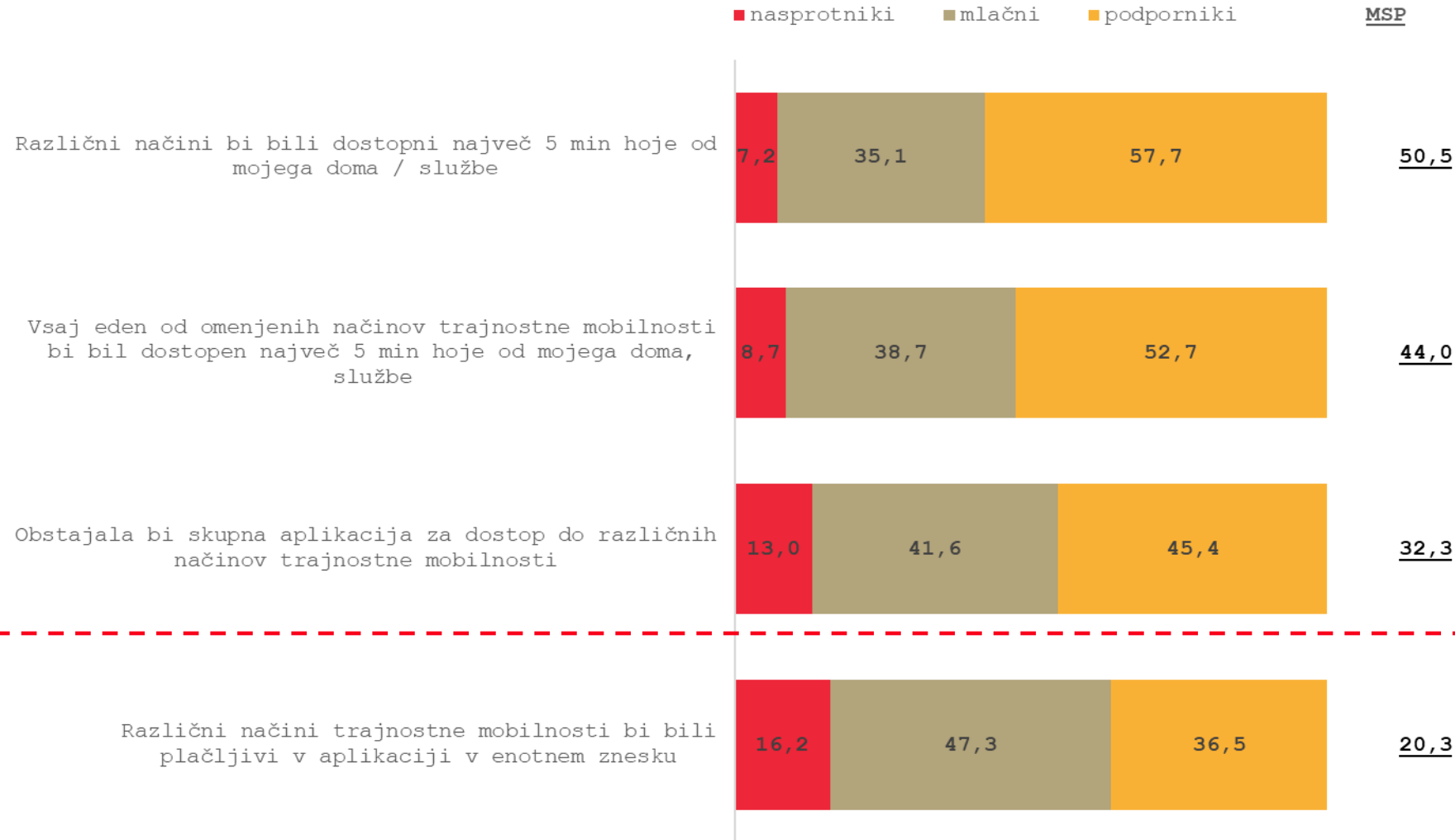


**SPREJEMANJE**

**MLAČNOST**

# TRAJNOSTI NAKLONJENI NEUPORABNIKI- PODPORA UPORABI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

- Kako verjetno je, da bi v spodaj navedenih primerih raje uporabljali trajnostno mobilnost?



SPREJEMANJE

MLAČNOST

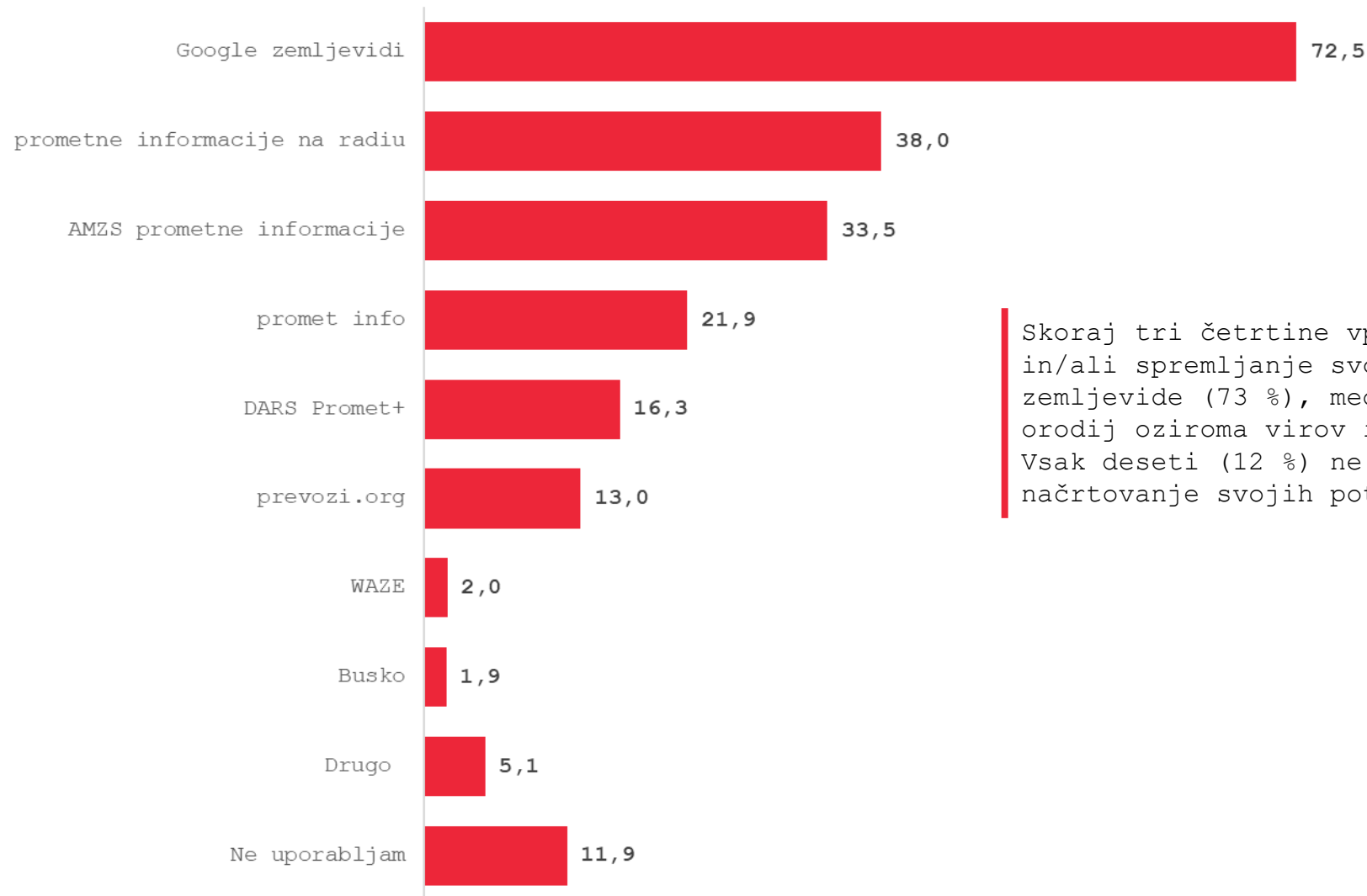
# VIRI INFORMACIJ



# VIRI INFORMACIJ ZA NAČRTOVANJE POTI



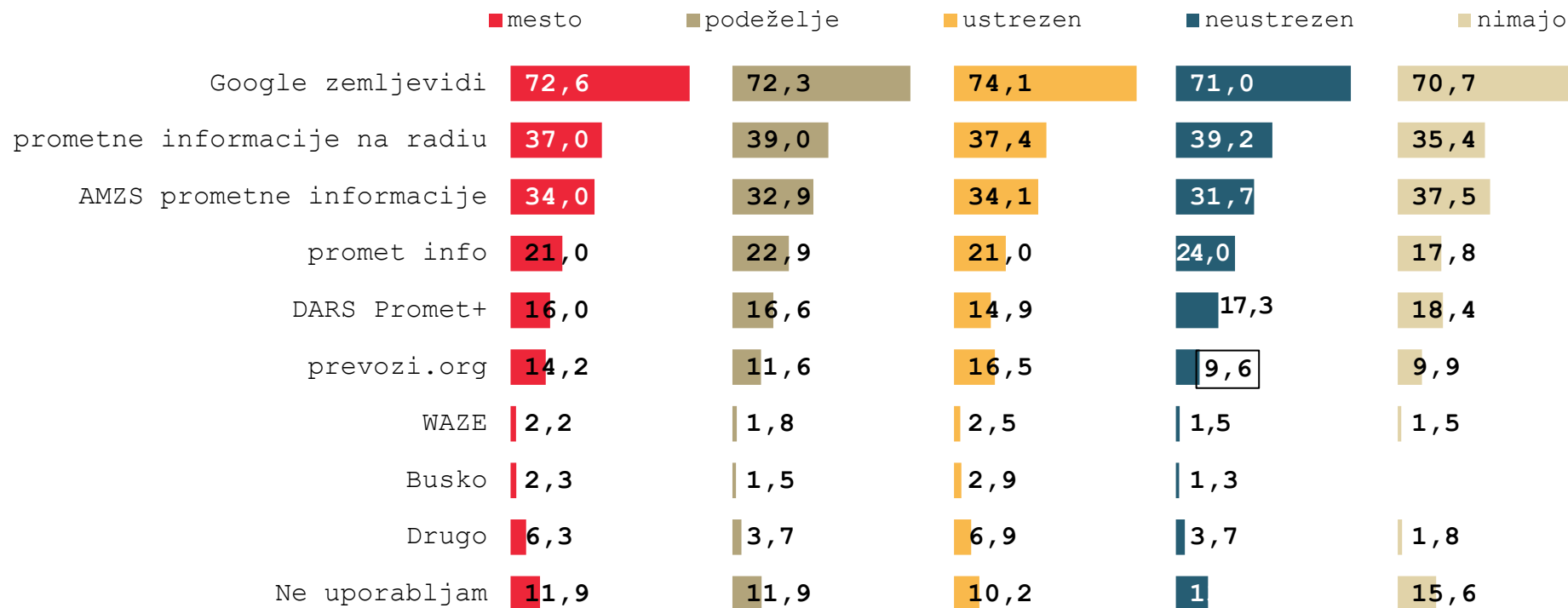
- Katere vire informacij sedaj uporabljate za načrtovanje ali spremljanje svojih poti?



Skoraj tri četrtine vprašanih za načrtovanje in/ali spremljanje svojih poti uporablja Google zemljevide (73 %), medtem ko je uporaba drugih orodij oziroma virov informacij bistveno nižja. Vsak deseti (12 %) ne uporablja nobenih virov za načrtovanje svojih poti.

## VIRI INFORMACIJ ZA NAČRTOVANJE POTI – po segmentih

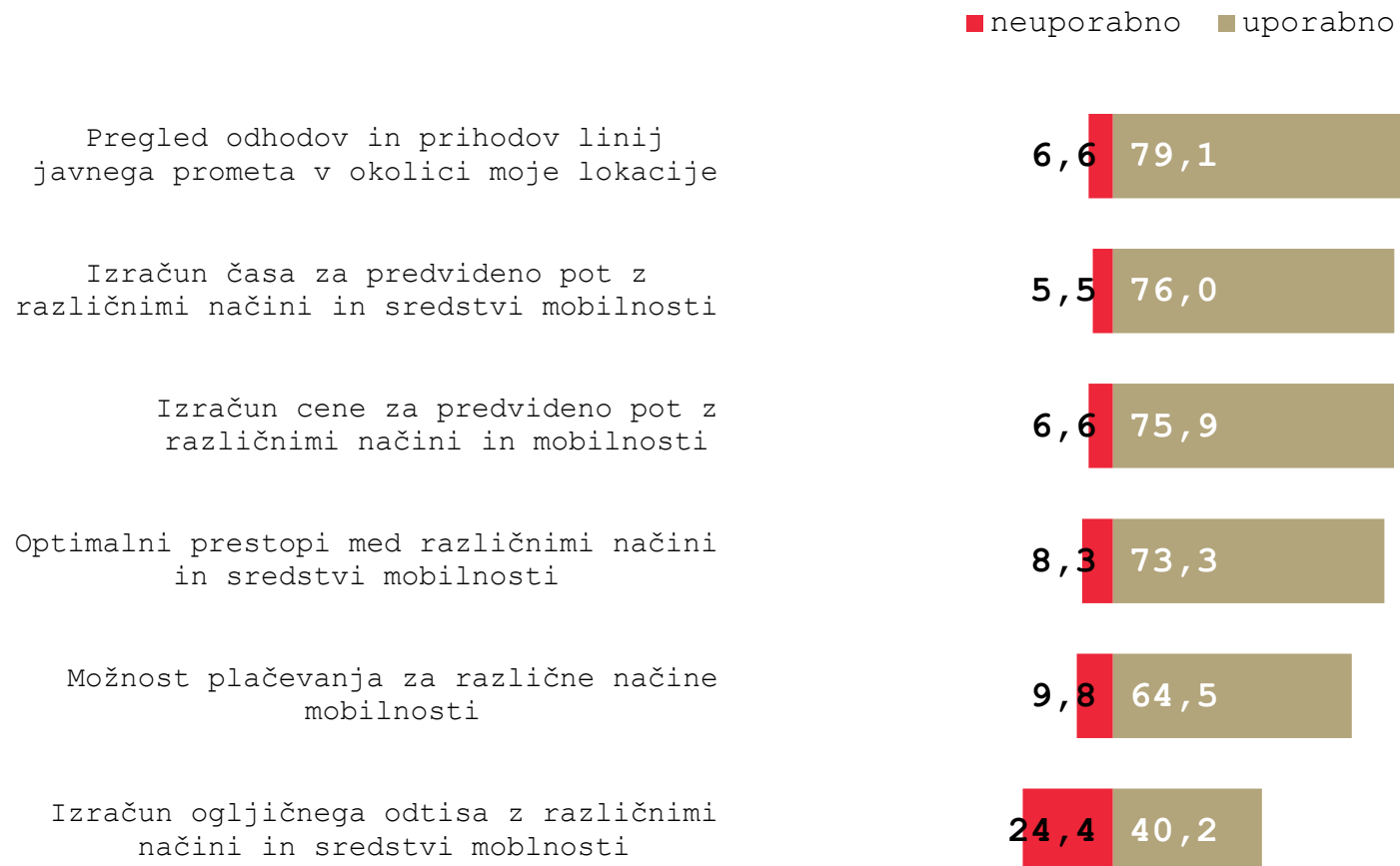
▪ Katere vire informacij sedaj uporabljate za načrtovanje ali spremljanje svojih poti?



Segmenti na splošno uporabljajo vire informacij o prometu podobno kot splošna javnost. Najpogosteje uporabljeni so Google zemljevidi, med 10 in 15 % prebivalcev v segmentih pa ne uporablja nobenega vira za načrtovanje poti. Prebivalci brez ustreznega dostopa do JPP v manjši meri uporabljajo storitve prevozi.org.

## UPORABNOST APLIKACIJE ZA NAČRTOVANJE POTI

- Predstavljajte si, da bi obstajala aplikacija, ki omogoča pregled nad razpoložljivostjo mobilnostnih sredstev (avto, kolo, avtobus..), pregled in dostop do aktualnih voznih redov, nakup in uporabo vozovnic potniškega prometa ter integracijo uporabe ponudnikovih storitev (odklepanje kolesa, avta,...). Kako uporabne bi se vam zdele spodaj navedene možnosti aplikacije

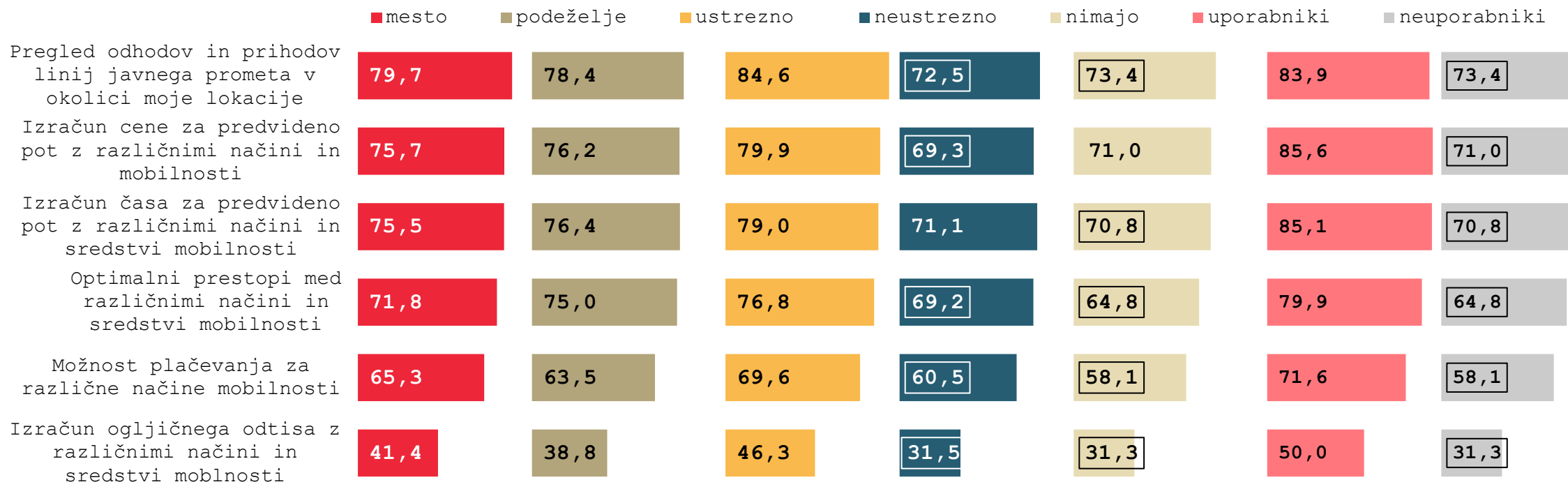


Skoraj vse naštetе funkcionalnosti aplikacije so prebivalci ocenili kot uporabne – tako preglede urnikov kot izračun časa, cene ter načine prestopov.

Nekoliko manj, a še vedno pomembna elementa sta možnost plačevanja ter izračun ogljičnega odtisa.

## APLIKACIJA ZA NAČRTOVANJE POTI – po segmentih

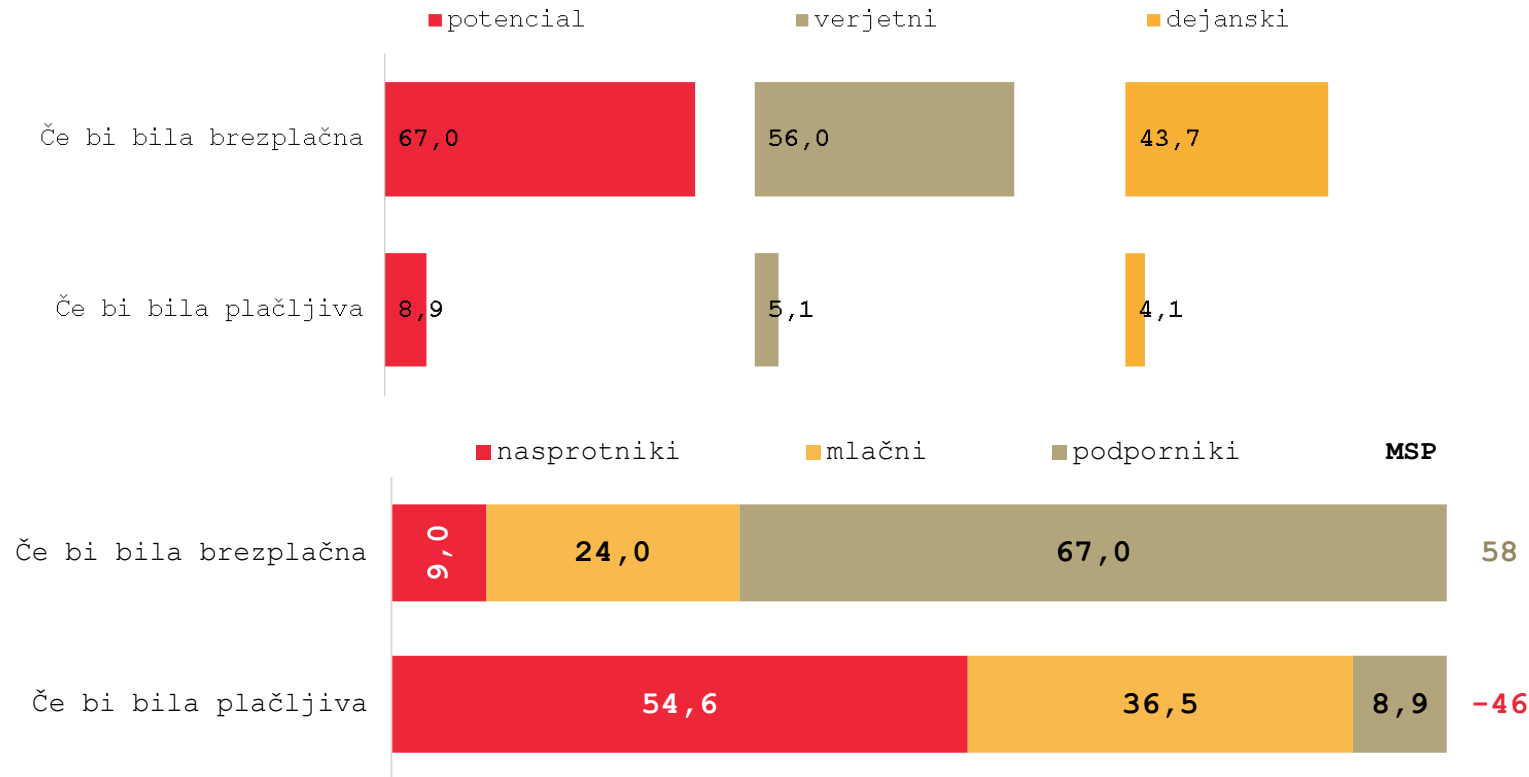
- Predstavljajte si, da bi obstajala aplikacija, ki omogoča pregled nad razpoložljivostjo mobilnostnih sredstev (avto, kolo, avtobus..), pregled in dostop do aktualnih voznih redov, nakup in uporabo vozovnic potniškega prometa ter integracijo uporabe ponudnikovih storitev (odklepanje kolesa, avta,...). Kako uporabne bi se vam zdele spodaj navedene možnosti aplikacije



Različne funkcije aplikacije se zdijo v enaki meri uporabne prebivalcem mest in podeželja. Prebivalcem, ki so brez dostopa do JPP ali je ta neustrezen, se vse ali večina funkcij aplikacije zdijo uporabne v manjši meri kot tistim z ustreznim dostopom. Prav tako se aplikacija zdi v manjši meri uporabna prebivalcem, ki ne uporabljajo JPP.

## VERJETNOST UPORABE APLIKACIJE

- Pomislite na prej omenjeno aplikacijo za trajnostno mobilnost, ki bi vključevala dostopnost do različnih trajnostnih prometnih sredstev, čas, strošek in ogljični odtis poti ter možnost plačevanja. Kako verjetno je, da bi vi osebno uporabljali tako aplikacijo



V primeru, da bi bila aplikacija brezplačna, bi jo uporabljalo med 44 % in 67 % vprašanih – podpora predlogu je zelo visoka (MSP = 58).

Na drugi strani je delež tistih, ki bi uporabljalo aplikacijo v primeru, da bi bila plačljiva, zelo nizek (med 4 % in 9 %). Ta predlog glede na Medianin semafor podpore nima podpore javnosti.



## VERJETNOST UPORABE APLIKACIJE – po segmentih

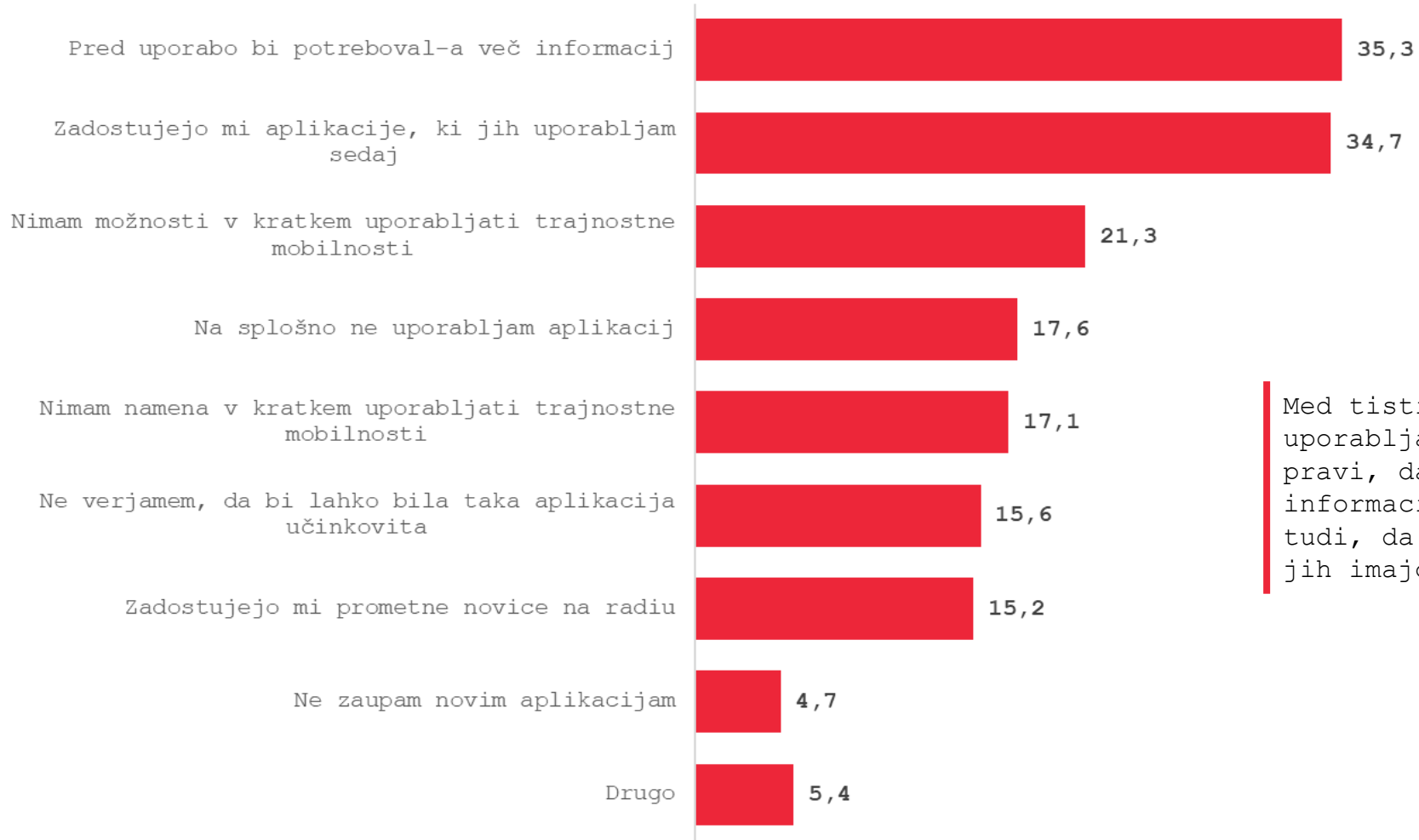
- Pomislite na prej omenjeno aplikacijo za trajnostno mobilnost, ki bi vključevala dostopnost do različnih trajnostnih prometnih sredstev , čas, storšek in ogljični odtis poti ter možnost plačevanja. Kako verjetno je, da bi vi osebno uporabljali tako aplikacijo

	plačljiva			brezplačna		
	dejanski	podporniki	MSP	dejanski	podporniki	MSP
mesto	3,4	7,3	-49	45,6	68,2	58
podeželje	4,9	10,8	-41	41,6	65,6	58
ustrezno	3,9	8,3	-43	46,7	71,6	65
neustrezno	3,7	8,4	-48	41,0	62,2	51
nimajo	6,5	13,2	-49	40,5	64,7	54
uporabniki	8,4	11,8	-47	60,9	77,3	72
neuporabniki	3,1	6,2	-54	35,7	56,6	44

Primerjava med segmenti kaže, da ima aplikacija največji potencial med obstoječimi uporabniki JPP, med katerimi bi do 60 % utegnilo uporabljati brezplačno različico. Blizu polovice segmenta bi aplikacija zanimala tudi med prebivalci z ustreznim dostopom do JPP, medtem ko je v ostalih segmentih možnih dejanskih uporabnikov do 40 %. Brezplačna aplikacija ima sicer po Medianinem semaforju podpore znatno možnost za sprejem, medtem ko javnost ne podpira plačljive aplikacije.

## RAZLOGI PROTI UPORABI APLIKACIJE

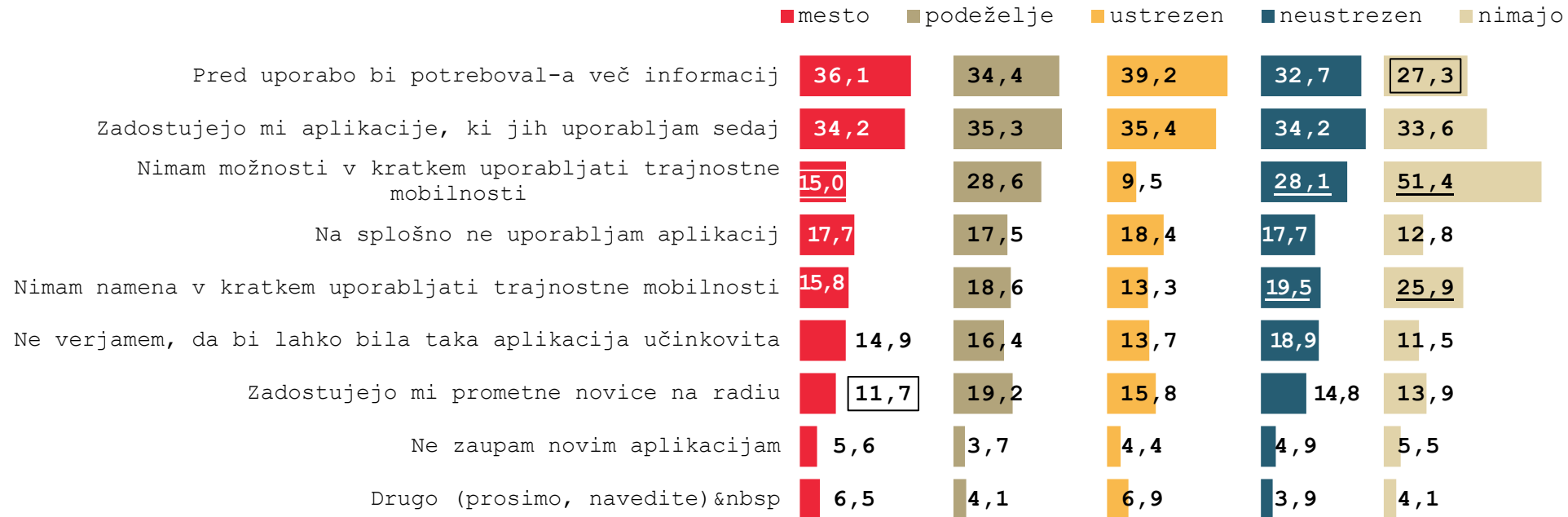
▪ Kateri so razlogi, da take aplikacije ne bi uporabljali? Več možnih odgovorov



Med tistimi, ki aplikacije ne bi uporabljali, približno tretjina (35 %) pravi, da bi pred uporabo želeli več informacij o njej, podoben delež pa trdi tudi, da jim že zadoščajo aplikacije, ki jih imajo na voljo.

## RAZLOGI PROTI UPORABI APLIKACIJE - po segmentih

▪ Kateri so razlogi, da take aplikacije ne bi uporabljali? Več možnih odgovorov

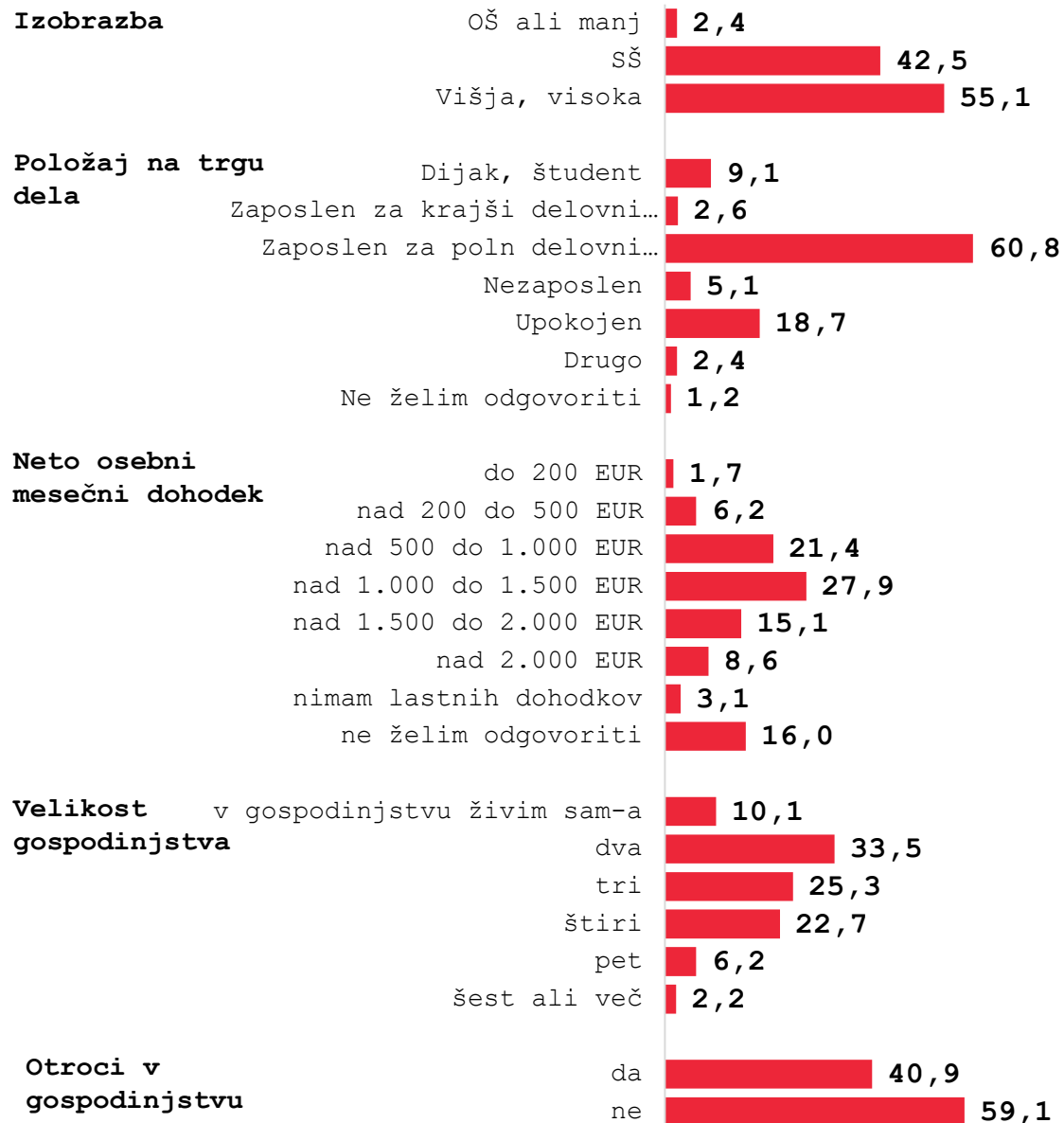
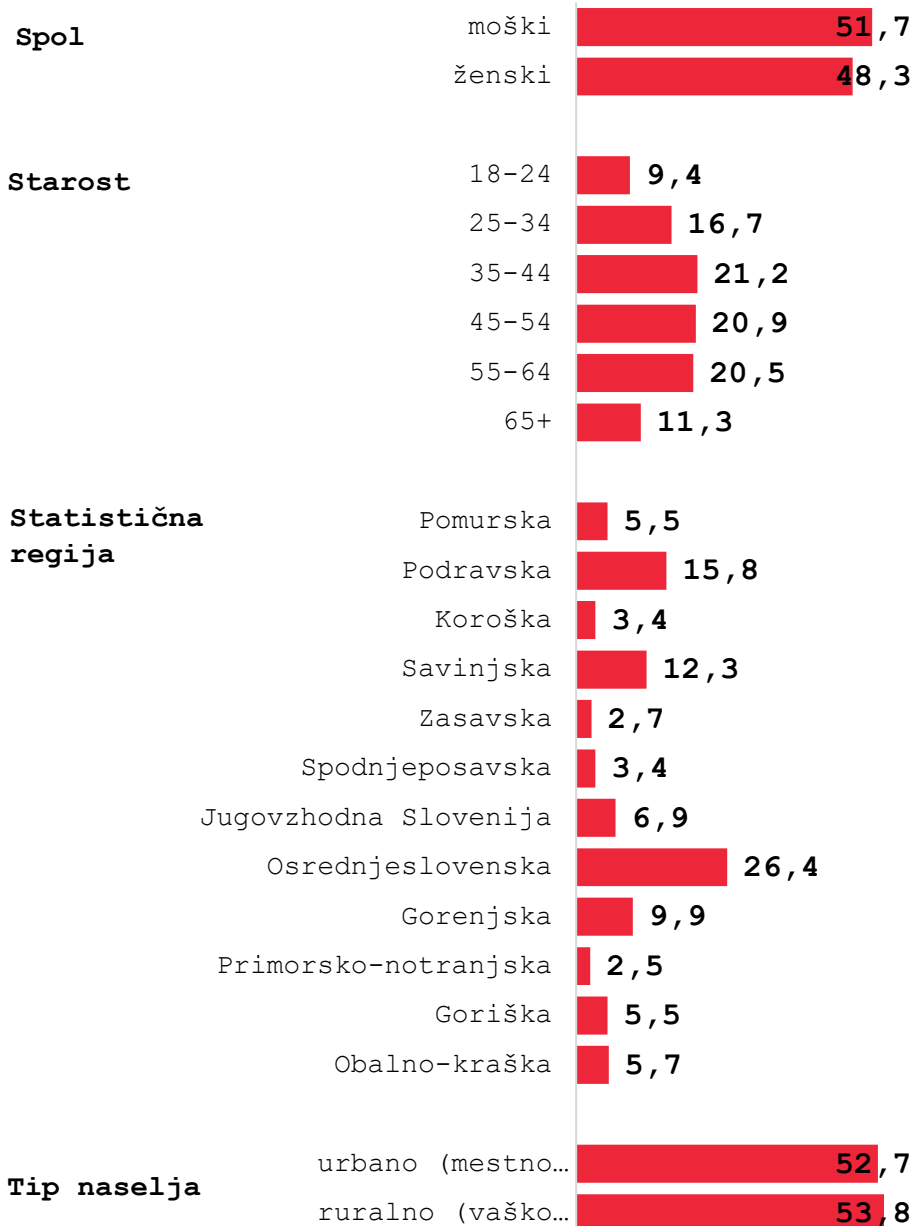


Tudi v segmentih je najpogostejši razlog za ne uporabo želja po več informacijah, kot omenjeno pa prebivalci načrtovanje poti že rešujejo z drugimi viri informiranja. Med prebivalci brez dostopa do JPP je najpomembnejši razlog odpora nezmožnost uporabe trajnostne mobilnosti (51 %), kar četrtnina pa tudi ne namerava uporabljati take mobilnosti v bližnji prihodnosti.

# PREGLED VZORCA

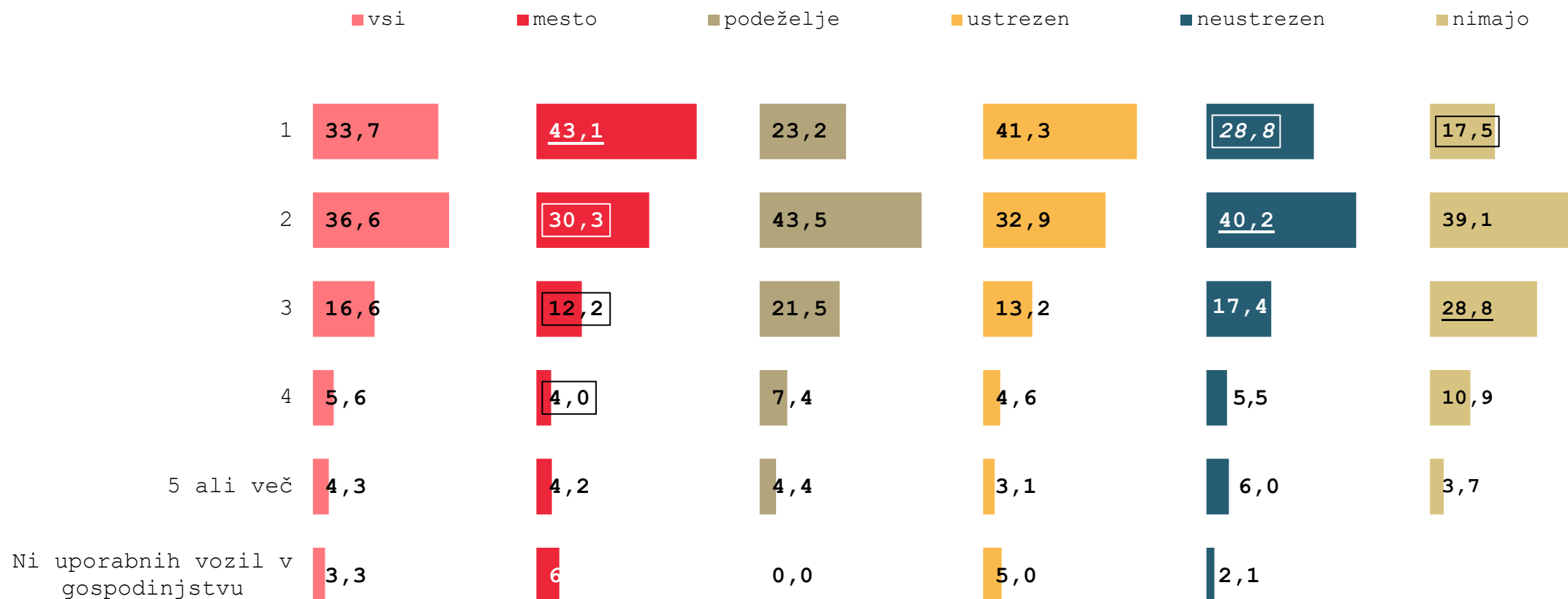


## DEMOGRAFSKI PODATKI



# ŠTEVILO VOZIL V GOSPODINJSTVU

- Koliko uporabnih vozil za prevoze je v vašem gospodinjstvu? Prosimo, vštete tako osebne avtomobile kot motorje, kombije, ne pa tudi koles ali skirojev.

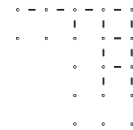


# DEMOGRAFIJA SEGMENTOV

		vsi		mesto		podeželje		ustrezen		neustrezen		nimajo		uporabniki		neuporabniki		ostali	
		%	%		%		%		%		%		%		%		%		
<b>spol</b>	moški	51,7	52,3	101	51,0	99	49,9	97	54,0	104	51,0	99	50,2	97	54,5	105	50,4	97	
	ženski	48,3	47,7	99	49,0	101	50,1	104	46,0	95	49,0	101	49,8	103	45,5	94	49,6	103	
<b>starost</b>	18-24	9,4	11,5	<b>122</b>	7,0	<b>74</b>	15,7	<b>167</b>	4,0	<b>43</b>	1,6	<b>17</b>	27,7	<b>295</b>	4,1	<b>44</b>	6,9	<b>73</b>	
	25-34	16,7	16,7	100	17,4	104	13,4	80	22,0	<b>132</b>	11,0	<b>66</b>	16,5	99	14,9	89	17,9	107	
	35-44	21,2	21,2	100	22,9	108	18,5	87	21,0	99	34,2	<b>161</b>	18,3	86	26,4	<b>125</b>	19,0	90	
	45-54	20,9	20,9	100	25,1	<b>120</b>	17,8	85	22,9	110	27,2	<b>130</b>	13,3	<b>64</b>	28,3	<b>135</b>	18,8	90	
	55-64	20,5	20,5	100	16,5	80	20,0	98	22,1	108	16,7	81	18,0	88	18,3	89	22,6	110	
	65+	11,3	11,3	100	11,1	98	14,5	<b>128</b>	8,1	<b>72</b>	9,3	82	6,2	<b>55</b>	8,1	<b>72</b>	14,9	<b>132</b>	
<b>regija</b>	Pomurska	5,5	4,0	<b>73</b>	7,2	<b>131</b>	5,3	96	6,8	<b>124</b>	1,5	<b>27</b>	2,2	<b>40</b>	6,5	118	6,0	109	
	Podravska	15,8	15,7	99	15,9	101	16,8	106	15,9	101	10,9	<b>69</b>	16,7	106	17,9	113	14,3	91	
	Koroška	3,4	2,6	<b>76</b>	4,3	<b>126</b>	1,2	<b>35</b>	6,4	<b>188</b>	1,5	<b>44</b>	0,7	<b>21</b>	5,3	<b>156</b>	3,1	91	
	Savinjska	12,3	10,2	83	14,7	120	10,7	87	11,4	93	23,3	<b>189</b>	10,3	84	13,7	111	12,1	98	
	Zasavska	2,7	3,9	<b>144</b>	1,4	<b>52</b>	3,1	115	2,0	<b>74</b>	3,6	<b>133</b>	4,8	<b>178</b>	1,1	<b>41</b>	3,0	111	
	Spodnjeposavska	3,4	3,2	94	3,6	106	2,7	<b>79</b>	3,8	112	4,9	<b>144</b>	4,4	<b>129</b>	3,2	94	3,2	94	
	Jugovzhodna Slovenija	6,9	5,1	<b>74</b>	8,9	<b>129</b>	3,4	<b>49</b>	9,6	<b>139</b>	12,4	<b>180</b>	5,6	81	8,7	<b>126</b>	6,2	90	
	Osrednjeslovenska	26,4	34,8	<b>132</b>	17,0	<b>64</b>	33,7	<b>128</b>	22,3	84	9,4	<b>36</b>	38,6	<b>146</b>	17,0	<b>64</b>	28,3	107	
	Gorenjska	9,9	8,5	86	11,5	116	11,6	117	9,2	93	5,1	<b>52</b>	4,8	<b>48</b>	9,4	95	11,8	119	
	Primorsko-notranjska	2,5	1,7	<b>68</b>	3,4	<b>136</b>	1,4	<b>56</b>	3,5	<b>140</b>	3,6	<b>144</b>	2,4	96	2,9	116	2,3	92	
Goriška	5,5	4,4	80	6,8	<b>124</b>	4,9	89	3,7	<b>67</b>	15,5	<b>282</b>	4,4	80	8,4	<b>153</b>	4,1	<b>75</b>		
Obalno-kraška	5,7	6,0	105	5,3	93	5,3	93	5,5	96	8,2	<b>144</b>	5,1	89	6,0	105	5,7	100		
<b>Tip naselja</b>	urbano (mestno okolje)	52,7	100,0	<b>190</b>	0,0	<b>0</b>	66,7	<b>127</b>	33,6	<b>64</b>	21,9	<b>42</b>	74,7	<b>142</b>	33,6	<b>64</b>	57,4	109	
	ruralno (vaško okolje)	53,8	0,0	<b>0</b>	100,0	<b>186</b>	33,3	<b>62</b>	66,4	<b>123</b>	78,1	<b>145</b>	25,3	<b>47</b>	66,4	<b>123</b>	42,6	<b>79</b>	

Indeksi pri segmentih so označeni glede na značilno odstopanje od populacijskih vrednosti: **76** značilno manj prisotna lastnost **132** značilno bolj prisotna lastnost

# DEMOGRAFIJA SEGMENTOV



Indeksi pri segmentih so označeni glede na značilno odstopanje od populacijskih vrednosti: **76** značilno manj prisotna lastnost **132** značilno bolj prisotna lastnost

	vsi	mesto		podeželje		ustrezen		neustrezen		nimajo		uporabniki		neuporabniki		ostali	
	%	%		%		%		%		%		%		%		%	
<b>izobrazba</b>																	
OŠ ali manj	2,4	2,5	104	2,4	100	3,6	<b>150</b>	1,1	<b>46</b>	2,6	108	6,4	<b>267</b>	1,7	<b>71</b>	1,6	<b>67</b>
SŠ	42,5	40,8	96	44,3	104	45,3	107	39,0	92	43,0	101	46,3	109	42,6	100	41,2	97
Višja, visoka	55,1	56,7	103	53,3	97	51,1	93	59,9	109	54,4	99	47,3	86	55,7	101	57,2	104
<b>položaj na trgu dela</b>																	
Dijak, študent	9,1	11,3	<b>124</b>	6,7	<b>74</b>	15,2	<b>167</b>	4,3	<b>47</b>		<b>0</b>	30,0	<b>330</b>	2,1	<b>23</b>	6,8	<b>75</b>
Zaposlen za krajši delovni čas	2,6	1,3	<b>50</b>	4,0	<b>154</b>	2,5	96	2,9	112	1,7	<b>65</b>	1,9	<b>73</b>	3,2	<b>123</b>	2,4	92
Zaposlen za poln delovni čas	60,8	57,9	95	63,9	105	48,9	80	69,9	115	79,4	<b>131</b>	48,6	<b>80</b>	73,8	<b>121</b>	56,6	93
Nezaposlen	5,1	4,7	92	5,5	108	5,7	112	4,3	84	5,4	106	2,8	<b>55</b>	4,3	84	6,3	<b>124</b>
Upokojen	18,7	20,0	107	17,4	93	24,6	<b>132</b>	13,9	<b>74</b>	11,3	<b>60</b>	16,7	89	12,1	<b>65</b>	23,5	<b>126</b>
Drugo	2,4	2,8	117	2,1	88	2,1	88	3,4	<b>142</b>		<b>0</b>		<b>0</b>	3,7	<b>154</b>	2,5	104
Ne želim odgovoriti	1,2	1,9	<b>158</b>	0,5	<b>42</b>	1,0	83	1,3	108	2,3	<b>192</b>		<b>0</b>	0,8	<b>67</b>	1,9	<b>158</b>
<b>osebni dohodek</b>																	
do 200 EUR	1,7	1,1	<b>65</b>	2,3	<b>135</b>	3,1	<b>182</b>	0,5	<b>29</b>		<b>0</b>	3,6	<b>212</b>	0,7	<b>41</b>	1,7	100
nad 200 do 500 EUR	6,2	8,0	<b>129</b>	4,3	<b>69</b>	8,3	<b>134</b>	5,5	89		<b>0</b>	10,5	<b>169</b>	2,2	<b>35</b>	7,4	119
nad 500 do 1.000 EUR	21,4	18,3	86	24,9	116	23,5	110	20,0	93	17,5	82	21,2	99	21,9	102	21,2	99
nad 1.000 do 1.500 EUR	27,9	27,8	100	28,0	100	23,8	85	30,3	109	37,1	<b>133</b>	28,6	103	29,3	105	26,8	96
nad 1.500 do 2.000 EUR	15,1	15,5	103	14,6	97	13,2	87	16,7	111	17,6	117	8,7	<b>58</b>	20,3	<b>134</b>	13,9	92
nad 2.000 EUR	8,6	7,1	83	10,2	119	7,0	81	9,9	115	10,2	119	3,3	<b>38</b>	10,8	<b>126</b>	8,8	102
nimam lastnih dohodkov	3,1	4,4	<b>142</b>	1,7	<b>55</b>	4,6	<b>148</b>	1,5	<b>48</b>	2,8	90	8,8	<b>284</b>	1,3	<b>42</b>	2,5	81
ne želim odgovoriti	16,0	17,7	111	14,0	88	16,5	103	15,6	98	14,7	92	15,3	96	13,5	84	17,7	111
<b>velikost gospodinjstva</b>																	
v gospodinjstvu živim sam-a	10,1	13,6	<b>135</b>	6,3	<b>62</b>	10,2	101	11,1	110	5,6	<b>55</b>	12,4	<b>123</b>	7,5	<b>74</b>	11,0	109
dva	33,5	36,6	109	30,0	90	37,8	113	29,3	87	30,7	92	30,6	91	29,9	89	36,7	110
tri	25,3	23,9	94	26,9	106	24,0	95	25,9	102	29,0	115	27,4	108	29,5	117	22,1	87
štiri	22,7	19,8	87	25,8	114	19,3	85	26,7	118	22,0	97	20,3	89	25,5	112	21,7	96
pet	6,2	4,1	<b>66</b>	8,7	<b>140</b>	7,1	115	4,0	<b>65</b>	11,0	<b>177</b>	7,5	<b>121</b>	6,7	108	5,6	90
šest ali več	2,2	2,0	91	2,4	109	1,6	<b>73</b>	3,0	<b>136</b>	1,6	<b>73</b>	1,8	82	0,9	<b>41</b>	3,0	<b>136</b>
<b>otroci</b>																	
da	40,9	32,5	<b>79</b>	50,2	<b>123</b>	34,7	85	45,8	112	50,1	<b>122</b>	34,7	85	50,6	<b>124</b>	36,9	90
ne	59,1	67,5	114	49,8	84	65,3	110	54,2	92	49,9	84	65,3	110	49,4	84	63,1	107





# HVALA ZA ZAUPANJE

[www.medianagroup.net](http://www.medianagroup.net)

[mediana@medianagroup.net](mailto:mediana@medianagroup.net)

