

KRATEK POVZETEK RAZISKAVE 1. DELA JAVNOMNENJSKE RAZISKAVE: SPREMINJANJE UREDITVE JAVNEGA PROMETA V LJUBLJANI IN LJUBLJANSKI REGIJI

1. IZHODIŠČA

Z vidika projekta CIVITAS ELAN ima vsaka sprememba v prometni ureditvi v mestu pomembne vplive na družbeno-gospodarski razvoj posameznih mestnih četrti, zlasti v mestnem središču, ki je še posebej občutljivo zaradi svoje specifične družbeno-zgodovinske prostorske ureditve. V tem kontekstu ima preoblikovanje posameznih prometnih infrastruktur ali uvedba omejevalnih ukrepov za določene vrste prometa na posameznih območjih lahko tudi negativen vpliv na razvoj mesta. Da bi ohranili dosedanje relativno visoko kakovost življenja v mestu je potrebno ukrepe, ki bodo implementirani v okviru projekta podvreči podrobnim preverjanjem oz. oceniti stopnjo legitimizacije projektnih ukrepov med prebivalci, ki bodo spremembe v prometni ureditvi najbolj občutili. Ključni cilj raziskave javnega mnenja o spreminjanju ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji zato ni orientiran na uspešnost neposredne implementacije formalnih, institucionalnih ukrepov v prostoru, ki se po določenem časovnem obdobju lahko izkažejo za zgrešene, temveč iskanje načinov za doseganje konsenza med različnimi interesnimi skupinami, ki poleg oblasti (lokalne in državne) in kapitalskih struktur vključujejo tudi navadne državljane. Upoštevati analize družbene konstrukcije prostorov oz. ugotoviti kako ljudje vidijo, razumejo in občutijo prostor je v tem kontekstu ključnega pomena, saj le načrtovanje »od spodaj navzgor« (bottom-up) lahko preprečuje morebitne konflikte, ki bi nastali zaradi prehitre implementacije ukrepov formalnega sistema, ki pogosto deluje »od zgoraj navzdol« (up-bottom).

2. POVZETEK REZULTATOV

Rezultati javnomnenske raziskave »Spreminjanje prometne ureditve v Ljubljani in ljubljanski regiji« nakazujejo ključne smernice razvoja prometa na območju Ljubljane. Raziskava je razkrila in v kontekst umestila pomembne elemente, akterje, družbeno-prostorske trende, ki utegnejo v prihodnosti močno vplivati na prostorski razvoj in kvaliteto življenja v mestu. Iz raziskave izhajajo naslednji zaključki, ki kažejo na potrebo po spreminjanju trenutne prometne ureditve v Ljubljani in

prometnih strategij, ki so bile v preteklosti v preveliki meri usmerjene k zagotavljanju čim lažjega avtomobilskega prevoza.

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

1.1 KAJ VAS NAJBOLJ MOTI PRI PROMETU V LJUBLJANI?

(Prosimo, označite **tri** najbolj moteče navedbe.)

RANG		%
1	zastoji, gneča na cesti	63,6
2	pomanjkanje parkirišč	45,9
3	nevarna vožnja udeležencev v prometu	28,0
4	slabo urejene kolesarske steze	26,1
5	neučinkovit javni potniški promet	22,3
6	onesnaževanje zraka	21,3
7	previsoke cene parkiranja	20,4
8	preredke vožnje mestnih avtobusov	17,5
9	previsoke cene javnega potniškega prometa	16,4
10	hrup	9,8
11	slabo povezane proge mestnih avtobusov	9,6
12	slabo prilagojen javni potniški promet za hendikepirane	8,7
13	način kaznovanja nepravilnega parkiranja	7,8
14	previsoke kazni za voznike	5,6
15	neurejen promet za pešce	4,9
16	prenizke kazni za voznike	3,1
17	umazani avtobusi	2,7
18	preredka mreža postajališč javnega potniškega prometa	2,3
19	nič me ne moti	0,2
	drugo _____ (navedite kaj)	6,8

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

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

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

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

- Anketiranci navidezno močno zagovarjajo bolj ekološke in trajnostne vzorce mobilnosti (vprašanje 5.0), ki naj bi zmanjševali rabo avtomobilskega prevoza, vendar se pri »kontrolnih vprašanjih«, kjer jih sprašujemo po konkretnih ukrepih s katerimi naj bi zmanjševali odvisnost od avtomobilskega prevoza odločajo pretežno za spremembe, ki so povezane z čim manjšimi ekonomskimi stroški. Anketiranci zlasti zavračajo ukrepe, ki so povezani z večanjem sredstev za prevoz po mestu (npr. podvprašanja 4 in 5 pri vprašanju 4.0), čeprav bi to morda prineslo določene pozitivne učinke z vidika kakovosti življenja v mestu (izboljšanje zraka, zmanjšanje hrupa itd). Kategorično zanikanje ukrepov, ki so povezani s povečevanjem ekonomskih stroškov je izredno močno prisoten element skozi celotno raziskavo in kaže na izrazito materialistično vrednotno orientacijo anketirancev ob koridorju.

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

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

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

- Izredno visoka je podpora izboljšanju pogojev za rabo kolesa v mestnem prometu. Večina anketirancev na različnih mestih (npr. vprašanje 1.3) poudarja možnost večje uporabe kolesa pri gibanju po mestu. Pri tem opažajo tudi ovire, ki preprečujejo večje možnosti rabe kolesa (vprašanje 2.7). Za večjo rabo koles v mestu manjka predvsem bolj urejena kolesarska infrastruktura – varna parkirišča ter bolj varovane, dosledneje nadzorovane in jasneje definirane kolesarske poti. Iz rezultatov raziskave je razvidno da je kolesarstvo bilo do nedavnega ena najbolj prezrtih tematik in trenutno predstavlja, glede na postopno večanje kolesarske ozaveščenosti anketirancev, eno največjih možnosti, perspektiv za nadaljnji razvoj bolj trajnostno naravnane prometne ureditve v Ljubljani, ki bi zmanjšala odvisnost od avtomobilskega prevoza.

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

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

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

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

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

- Pri posameznih vprašanjih (npr. vprašanje 4.0, podvprašanje 11) anketiranci zelo pozitivno vrednotijo uvajanje posebnih rumenih pasov za javni promet na koridorju. Pri kontrolnem vprašanju 7.0 je podpora uvajanju rumenih pasov še vedno precej velika, vendar se pri določenem deležu anketirancev (35,9%) kaže močna navezanost na avtomobilski prevoz. Ta del anketirancev bi podprla uvedbo rumenih pasov le v primeru, da se obenem ne bi zmanjšala pretočnost avtomobilskega prometa. Rezultati raziskave torej kažejo, da obstaja neka posebna skupina prebivalstva, ki jo potrebno še pozorno spremljati in dodatno informirati, obveščati ter osveščati o možnih pozitivnih učinkih zmanjševanja odvisnosti od avtomobilskega prevoza.

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

(Označite en odgovor.)

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

- Omejevanje prometa oz. uvajanje ukrepov za zmanjševanje obremenitve mestnega središča z avtomobili na podlagi denarnih nadomestil (congestion charging) je bilo med anketiranci dokaj negativno ovrednoteno (vprašanje 4.0, podvprašanja 4 in 5). Pri tem je potrebno poudariti da anketiranci načeloma podpirajo druge ukrepe za zmanjšanje pretočnosti avtomobilskega prevoza v mestu (npr. vprašanje 4.0, podvprašanje 7 - uvajanje omejitev hitrosti prometa na 30 km/h), vendar kategorično zanikajo vse ukrepe, ki bi jih dodatno finančno obremenili.
- Storitve javnega prometa so bila med anketiranci dobro ocenjene, kar kaže na to da je javni promet kljub relativno majhnemu deležu uporabnikov na primerni oz. kakovostni ravni. Anketiranci so najbolj negativno ocenili hitrost in točnost javnih prevoznih sredstev, kar pa je v največji meri povezano s pretočnostjo prometa na najbolj obremenjenih cestah. Druga dokaj negativno ocenjena značilnost javnega prometa je cena vozovnic, ki je po mnenju anketirancev previsoka. Večje izpostavljanje pomembnosti hitrosti kot pa cene vozovnic, kaže da je za anketirance

ključna pomanjkljivost obstoječih javnih prevoznih sredstev neprimerna potovalna hitrost, medtem ko je ekonomski faktor šele drugotnega pomena.

- Mestno središče Ljubljane je po mnenju anketirancev najbolj urejeno za pešce (vprašanje 1.0). S tega vidika je bila širitev con za pešce relativno dobro sprejeta. Velika je tudi podpora širitvi obstoječih con za pešce, vendar le na tistih delih mesta, ki so ambientalno in dogodkovno, prizoriščno visoko vrednotena. Za te dele mesta je podpora zaprtju nesporna, seveda ob ustreznih olajšavah za prebivalce na teh območjih. Prepoved oz. omejevanje avtomobilskega prometa na teh strogo omejenih območjih, bi bila lahko kljub veliki odvisnosti od avtomobilskega prometa, pozitivno sprejeta med večino prebivalstva v Ljubljani.

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

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

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