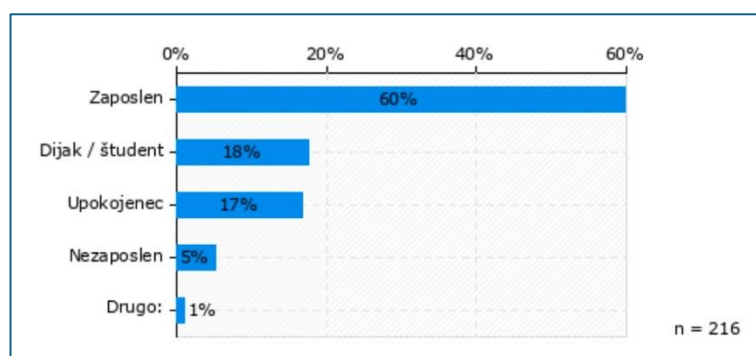


Rezultati ankete o mobilnosti v Občini Grosuplje

1 Izvedba ankete

Februarja 2024 smo izvedli anketo o mobilnosti v občini Grosuplje. Namen ankete je bilo ugotoviti trenutne mobilnostne navade občanov ter identificirati priložnosti za izboljšave. V tem članku povzemamo rezultate ter izpostavljammo nekaj najbolj zanimivih ugotovitev.

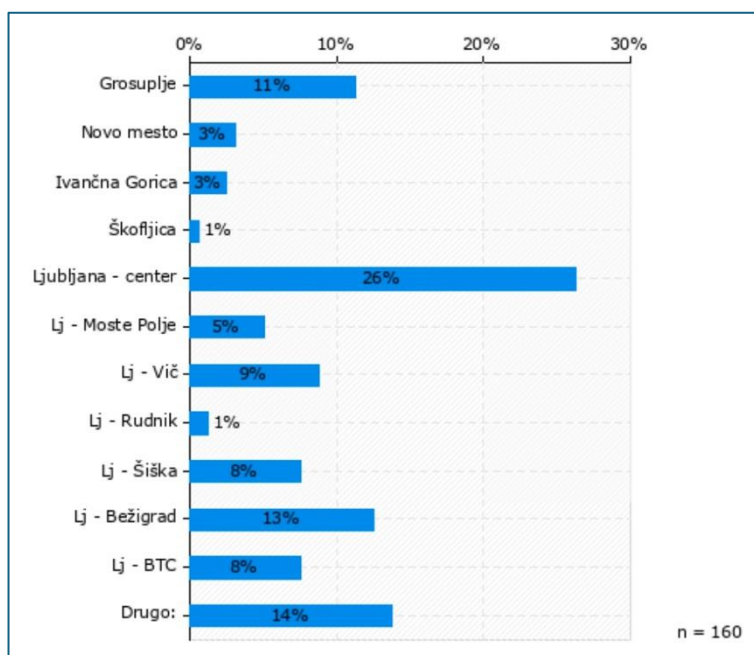
Anketa je bila narejena na statistično reprezentativnem vzorcu 1000 ljudi, ki so dobili po pošti obvestilo o anketi s povezavo na elektronsko anketo, ki je bila anonimna. 216 ljudi je pravilno izpolnilo anketo, med njimi je bilo 54 % žensk in 46 % moških. Anketiranci so bili po letniku rojstva med 1941 do 2008, 47 % jih je bilo iz mesta Grosuplje, preostali pa iz drugih naselij znotraj občine. 60 % anketirancev je imelo status zaposlenega, 18 % je bilo dijakov oziroma študentov, ter 17 % upokojenec.



Slika 1: Status anketirancev

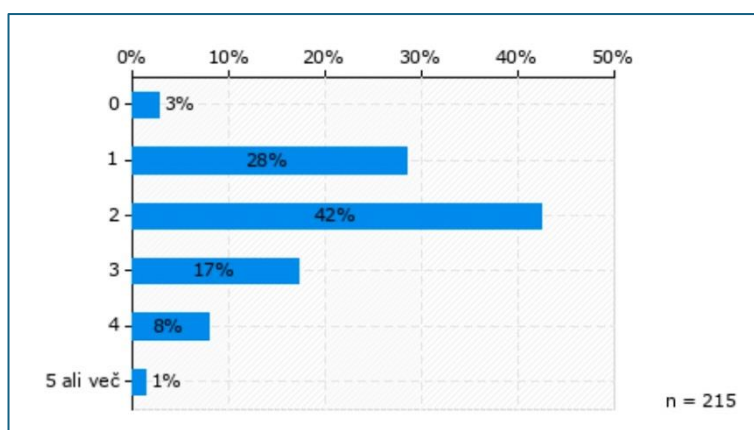
2 Rezultati ankete

Anketa je pokazala, da se velika večina zaposlenih ter študentov in dijakov vozi na delo oziroma v šolo v Ljubljano. Konkretno je kar 68 % vseh s statusom zaposlenega oziroma dijaka/študenta izbralo enega od predelov Ljubljane za kraj dela oziroma šolanja. Samo 11 % vprašanih se vozi na delo oziroma v šolo v Grosuplje, 21 % pa v vse ostale kraje razen Ljubljane in Grosuplja. Zaradi boljšega uvida v konkretne prometne tokove smo v anketi Ljubljano razdelili na več območij, ki so smiselni z vidika mobilnostnega načrtovanja. Anketa je pokazala, da se 26 % omenjenih anketirancev vozi v center Ljubljane, sledijo pa Bežigrad, Vič ter Šiška in BTC. To so zelo pomembne podrobnosti, saj se konkurenčnost javnega prevoza zelo spreminja glede na konkretno lokacijo znotraj Ljubljane, kamor nekdo potuje iz Grosuplja.



Slika 2: Kraj, kamor anketiranci potujejo na delo oziroma v šolo.

Največ vprašanih živi v gospodinjstvu, ki šteje med 2 in 4 člane. Skoraj vsa gospodinjstva imajo vsaj en avto (konkretno 97 %), kar 69 % pa jih ima dva avtomobila ali več. Več kot četrtnina gospodinjstev ima celo tri avtomobile ali več.

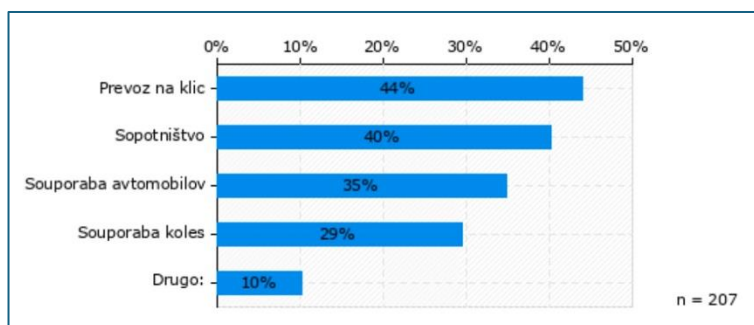


Slika 3: Število avtomobilov v gospodinjstvu anketirancev.

Javni prevoz uporablja redno ali pogosto 23 % vseh anketirancev, malo več kot tretjino ga ne uporablja nikoli in še približno enako ga uporablja samo redko. Po drugi strani pa avtomobil dnevno vozi 54 % ljudi, 9 % pa jih dnevno uporablja avtomobil kot sopotnik. 18 % ne vozi avtomobila oziroma to počne samo redko.

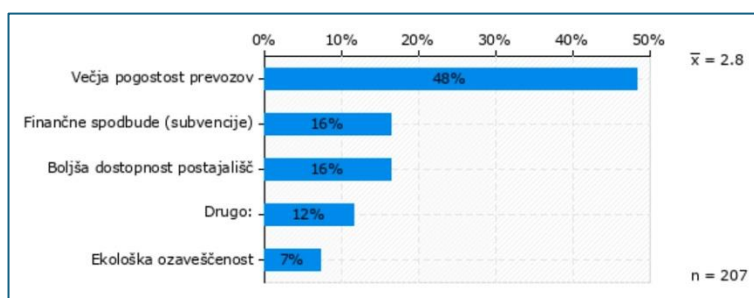
Kolo za dnevno mobilnost uporablja vsaj občasno 21 % vseh vprašanih. Od mobilnostnih storitev je najbolj poznana storitev taksi, ki jo je že uporabljalo 51 % anketiranih. Sledi GoOpti, ki jo je že uporabljalo 25 % vseh anketirancev. 29 % vseh vprašanih ni poskusilo nobene od naštetih mobilnostnih storitev.

Anketiranci menijo, da je za Grosuplje najbolj primerna mobilnostna storitev prevoz na klic (44 %), sledi sopotništvo (40 %) ter souporaba avtomobilov (35 %).



Slika 4: Katere mobilnostne storitve so najbolj primerne za Grosuplje.

Glede izboljšav, ki bi anketirance vzpodbudile k uporabi javnega prevoza oziroma mobilnostnih storitev, je na prvem mestu večja frekvenca povezav (48 %), z veliko prednostjo pred finančnimi spodbudami (16 %), boljšo dostopnostjo postajališč (16 %) ter ekološko ozaveščenostjo (8 %).



Slika 5: Kaj bi anketirance spodbudilo k večji uporabi javnega prevoza in mobilnostnih storitev.

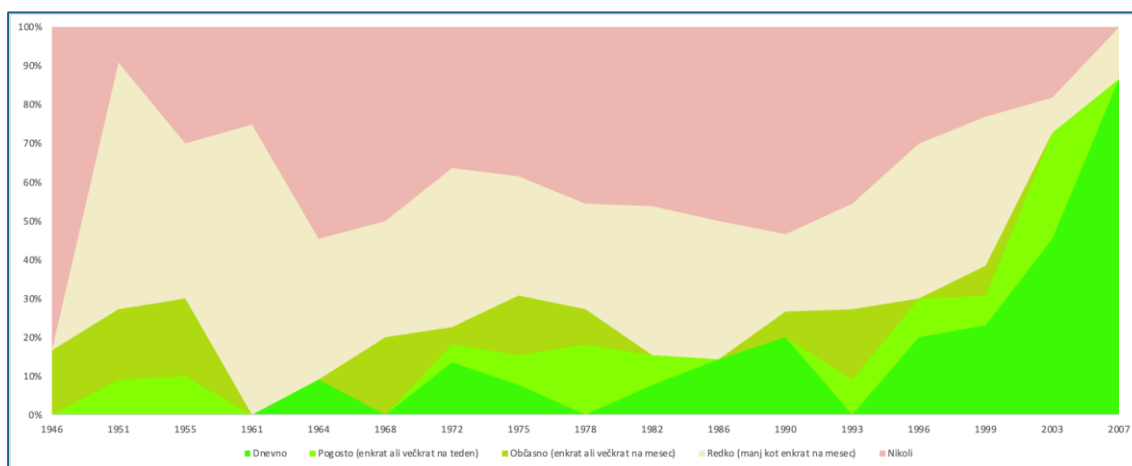
Skoraj polovica vprašanih bi bila pripravljena vsaj občasno uporabljati sopotništvo kot pridruženi potnik, 30 % jih ni znalo odgovoriti, medtem ko jih 21 % ne bi uporabljalo sopotništva. Rezultati za nudenje prevoza pri sopotništvu so podobni, pri čemer jih 16 % tega ne more nuditi, saj nimajo svojega avtomobila.

Od anketirancev, ki so zaposleni oziroma imajo status dijaka/študenta, jih samo 34 % nikoli ne dela oziroma študira od doma. 40 % dela oziroma študira od doma vsaj tri dni na teden, 12 % pa celo vseh 5 delavnih dni.

3 Analiza rezultatov

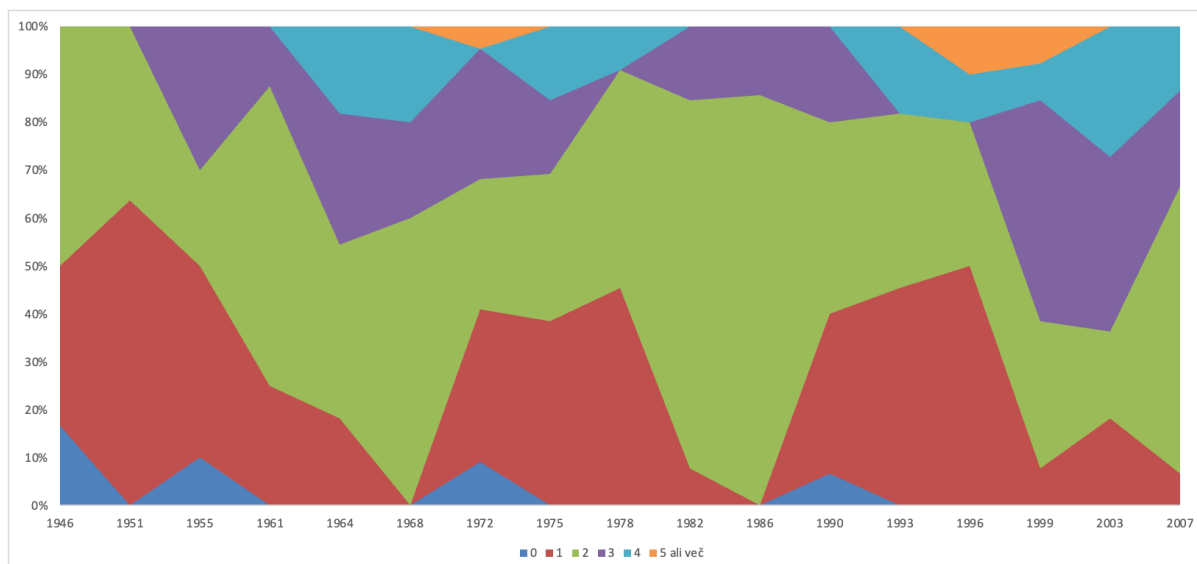
Mobilnost je zelo kompleksno področje, kjer so odločitve posameznikov posledica zelo različnih dejavnikov, kar je razvidno tudi iz rezultatov ankete. Sicer anketa ne more zajeti vseh elementov, ki vplivajo na odločitve, vsekakor pa nakazuje kompleksnost, ki se spreminja s časom v skladu z življenjskimi cikli posameznika.

Eden od najbolj izrazitih vzorcev je uporaba javnega prevoza, ki je na precej visoki ravni pri mlajših (starost od 15 do 22 let). Pri tej populaciji več kot 70 % anketirancev uporablja javni prevoz pogosto ali celo dnevno. V naslednjih nekaj letih uporaba javnega prevoza strmoglavi in se kasneje pri odraslih nikoli več ne dvigne nad 20 %. Ta podatek je izjemno pomemben, saj anketa jasno pokaže, da so tisti, ki nikoli ne uporabljajo javnega prevoza, precej bolj skeptični glede potenciala in možnosti izboljšav na področju javnega prevoza in mobilnostnih storitev. Glede na anketo je v Grosuplju kar 50 % takšnih v odraslem obdobju med starostjo 30 in 60 let.



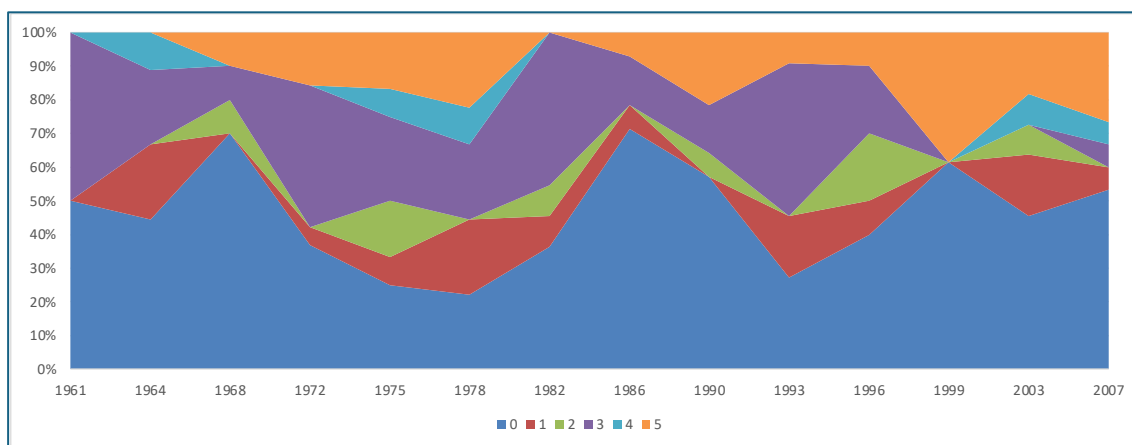
Slika 6: Uporaba javnega prevoza glede na starost anketirancev

Zanimiv je tudi pregled, kako se spreminja število avtomobilov v gospodinjstvu, pri čemer je dinamika seveda izrazita predvsem zaradi dejstva, da se pri določeni starosti otroci odselijo od staršev – glede na rezultate ankete se da sklepati, da ima kar nekaj mladostnikov svoj avto že preden se odseli od staršev. Začetek njihovega samostojnega odraslega življenja zaznamuje porast gospodinjstev z enim avtomobilom – kar pa se spremeni med starostjo 25 let in 32 let, ko skorajda ne najdemo anketiranca, ki bi imel v gospodinjstvu manj kot dva avtomobila. Mogoče najbolj pomembna se zdi točka okoli 35 leta, ko se zopet pojavi kar 40 % gospodinjstev z enim avtomobilom. Zdi se, da se tam skriva neka pomembna ciljna skupina, ki je bolj pripravljena na spremembe glede mobilnosti. To zelo lepo nakazujeta tudi trenda optimizma glede javnega prevoza ter mobilnostnih storitev, saj oba ravno takrat narasteta po največji skepsi v obdobju pred tem.



Slika 7: Število avtomobilov v gospodinjstvu.

V anketi nas je presenetilo, da ima velik delež zaposlenih ter dijakov oziroma študentov kar nekaj fleksibilnosti v smislu dela od doma. Lahko bi rekli, da je najmočnejša modalnost transporta v Grosuplju osebni avtomobil, temu pa pred drugimi oblikami prevoza sledi delo od doma. Sicer bi iz rezultatov ankete težko dobro sklepali, kaj vpliva na to, pa tudi koliko prostosti je pri delu od doma, je pa precej izrazito, da se količina dela od doma kar precej spreminja s starostjo.



Slika 8: Koliko dni v tednu anketiranci s statusom zaposlenega oziroma dijaka/študenta delajo od doma.

4 Zaključek

Anketa v Občini Grosuplje je jasno pokazala raznolikost občanov glede mobilnostnih potreb. Te potrebe se spreminjajo s časom in tudi odprtost posameznikov glede sprememb je precej drugačna glede na njihovo trenutno življenjsko situacijo. Anketa je jasno potrdila smiselnost načrtovanja mobilnosti prek ciljnih skupin, saj so razlike med njimi prevelike, da bi lahko en pristop deloval pri vseh hkrati. Anketa je pokazala tudi nekaj točk preloma, ki so lahko zelo pomembne pri mobilnostnem načrtovanju, še

posebno strmoglavljenje uporabe javnega prevoza pri starosti od 22 let dalje ter nek nov val optimizma pri starosti okoli 35 let, ki se ujema tudi s porastom anketirancev, ki imajo samo en avtomobil v svojem gospodinjstvu.

Anketiranci so zelo jasno izrazili mnenje, da je pogostost povezav najpomembnejša spodbuda za večjo uporabo javnega prevoza oziroma mobilnostnih storitev. To je izjemna priložnost za nove mobilnostne storitve, ki bi seveda to lahko dosegle – na primer sopotništvo oziroma različna oblika prevozov. Seveda pa je ključen problem, kako zagotoviti začetno uporabo platforme, ko se ponudba in povpraševanje šele postavljata. Ravno tukaj pa je tako zelo pomembno modeliranje po ciljnih skupinah, ki omogoča najti tiste prave – najbolj zainteresirane uporabnike, ki so tudi najbolj pripravljeni na spremembe.

Glede mobilnostnih storitev anketa potrjuje, da je za Slovenijo ključno, da se vzpostavi sistematično pozitivno okolje, ki bo omogočalo vzpostavitev novih naprednih rešitev za trajnostno mobilnost. Anketa jasno kaže, da si ljudje želijo predvsem večje frekvence prevozov, kot jo nudi trenutni javni prevoz. To moderne platforme seveda lahko dosežejo bistveno bolj učinkovito kot obstoječi javni prevoz, je pa seveda problem začetnega delovanja, ko se platforma šele uveljavlja na trgu.

Menimo, da je vzpostavitev novih trajnostnih mobilnostnih rešitev zelo kompleksna naloga, ki zahteva strateški in več-fazni pristop. Vsekakor mora biti osnova podatkovna analitika, ki omogoča dober pregled nad stanjem v realnem času. To je ključno za pripravo in evaluacijo ukrepov. Glede uporabnikov je začetni korak ozaveščanje javnosti, ki se mora uporabiti tudi za identifikacijo ciljnih skupin ter njihovih potreb. Tretji steber pa je kreiranje trga novih inovativnih rešitev, ki bi dopolnjevale obstoječ javni prevoz, ki bo seveda ostal hrbtenica trajnostne mobilnosti v Sloveniji. Nujno pa je dobro zavedanje, da ljudje pričakujejo uporabniško izkušnjo, ki jo javni prevoz enostavno ne bo mogel nuditi še desetletja. Zato je ključno, da se omogoči razvoj novega trga inovativnih rešitev, ki bi dopolnjevale obstoječ javni prevoz. Vse skupaj pa mora biti jasno usmerjeno k cilju, da se v naslednjih desetih letih prepreči strmoglav padec uporabe javnega prevoza takoj, ko posameznik postane polnoleten in pridobi voziško dovoljenje.

5 O anketi

Anketo so izvedli sodelavci Znanstvenoraziskovalnega centra Slovenske akademije znanosti in umetnosti ter podjetje Result, d. o. o. kot del projekta »[Celostni pristop k razvoju ob prometnih koridorjih in vozliščih](#)«.

Projekt sofinancirata Javna agencija za znanstvenoraziskovalno in inovacijsko dejavnost Republike Slovenije in Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.

Avtorji ankete se najlepše zahvaljujejo vsem, ki so odgovorili na anketni vprašalnik in prispevali k boljšemu poznavanju mobilnostnih navad v občini Grosuplje.

Marko Javornik, Marko Gombač, Result, d. o. o.

dr. Janez Nared, Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti