



Republika Slovenija

Ministrstvo za infrastrukturo

PRIPRAVA IN IZVEDBA ANKETE PO GOSPODINJSTVIH O PROMETNIH NAVADAH PREBIVALCEV NA NIVOJU REPUBLIKE SLOVENIJE

Končno poročilo

Ljubljana, november 2022



pnz



PRIPRAVA IN IZVEDBA ANKETE PO GOSPODINJSTVIH O PROMETNIH NAVADAH PREBIVALCEV NA NIVOJU REPUBLIKE SLOVENIJE



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Naročnik: Ministrstvo za infrastrukturo
1000 Ljubljana, Langusova ulica 4

Izvajalec: PNZ svetovanje projektiranje d. o. o.
1000 Ljubljana, Vojkova cesta 65

Delovna skupina: Lea Rikato Ružič, MSc Transport Planning
Katja Miklič, univ. dipl. inž. grad.
mag. Gregor Pretnar, univ. dipl. inž. grad.
Jernej Vozelj, univ. dipl. inž. grad.
Andraž Naglič, univ. dipl. inž. grad.

Podizvajalec: Valicon d.o.o.
Ljubljana, Kopitarjeva ulica 2

Delovna skupina: Tomaž Hohkraut

Številka pogodbe: 22_1091/2022

Datum: november 2022



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO





KAZALO VSEBINE

1	UVOD	1
1.1	Izhodišče.....	1
1.2	Predmet naloge	2
2	METODOLOGIJA	2
3	REZULTATI	4
3.1	Socio-ekonomske razmere	4
3.2	Mobilnost	9
3.3	Urna porazdelitev potovanj	19
4	PRIMERJAVA Z DRUGIMI ANKETAMI	24
4.1	Primerjava z anketo leta 2016	24
4.2	Primerjava z anketo Dnevna mobilnost potnikov	25
5	SKLEP	33

KAZALO GRAFIKONOV

Grafikon 1: Delež gospodinjstev glede na število članov (stolpci) in povprečna velikost gospodinjstva po regijah	4
Grafikon 2: Število in povprečna velikost gospodinjstev po dohodkovnih razredih	5
Grafikon 3: Povprečno število avtomobilov in koles na gospodinjstvo po regijah	6
Grafikon 4: Povprečno število avtomobilov in koles na gospodinjstvo po regijah	6
Grafikon 5: Porazdelitev gospodinjstev glede na lastništvo koles po regijah	7
Grafikon 6: Porazdelitev gospodinjstev glede na lastništvo avtomobilov po regijah	8
Grafikon 7: Razpoložljivost parkirnega mesta za avto in kolo	8
Grafikon 8: Delež zaposlenih, ki ima možnost dela od doma in ki so dejansko delali od doma (N=1.886)	9
Grafikon 9: Delež prebivalcev, ki so opravili vsaj eno potovanje v dnevno po regijah (N=3.020).....	10
Grafikon 10: Delež prebivalcev, ki so opravili vsaj eno potovanje v dnevno po socialnem statusu (N=3.020)	10



Grafikon 11: Delež prebivalcev, ki so opravili vsaj eno potovanje v dnevu in povprečno število poti po starostnih skupinah (N=3.020)	11
Grafikon 12: Povprečno število potovanj na delovni dan po regijah	12
Grafikon 13: Trajanje vseh in posameznih potovanj na delovni dan po regijah.....	12
Grafikon 14: Delež potovanj znotraj regije (N=7.866)	13
Grafikon 15: Delež potovanj po namenih (N=7.866).....	14
Grafikon 16: Delež potovanj po združenih namenih pred vrnitvijo domov (N=2.474)	15
Grafikon 17: Delež potovanj po prevoznih sredstvih (N=7.870)	16
Grafikon 18: Delež potovanj po namenih in prometnih sredstvih (N=7.858)	16
Grafikon 19: Udeležba v mobilnosti zaposlenih glede na delo od doma (N=1.886).....	17
Grafikon 20: Dolžina potovanj glede na delo od doma (N=1.886)	17
Grafikon 21: Delež potovanj po prometnih sredstvih glede na parkirno mesto (N=1.310).....	18
Grafikon 22: Povprečna zasedenost avtomobila po namenih (N=6.220)	18
Grafikon 23: Razporeditev potovanj glede na trajanje potovanja, vsa potovanja z vsemi prometnimi sredstvi (N=7.843)	19
Grafikon 24: Urna porazdelitev vseh potovanj z vsemi prometnimi sredstvi (N=8.356).....	20
Grafikon 25: Urna porazdelitev vseh potovanj z vsemi prometnimi sredstvi za namen delo (N=1.372)	20
Grafikon 26: Urna porazdelitev vseh potovanj z vsemi prometnimi sredstvi za namen šola (N=178) ...	21
Grafikon 27: Urna porazdelitev vseh potovanj z vsemi prometnimi sredstvi za namen poslovno (N=283)	21
Grafikon 28: Urna porazdelitev vseh potovanj z vsemi prometnimi sredstvi za namen nakup (N=1.048)	22
Grafikon 29: Urna porazdelitev vseh potovanj z vsemi prometnimi sredstvi za namen prosti čas (N=1.019)	22
Grafikon 30: Urna porazdelitev vseh potovanj z vsemi prometnimi sredstvi za namen ostalo (N=1.393)	23
Grafikon 31: Razlika v deležu prevoznih sredstev po regijah med letoma 2022 in 2016	25
Grafikon 32: Primerjava deleža poti po prevoznih sredstvih na delovni dan	27
Grafikon 33: Primerjava deleža poti po osebnih motoriziranih in nemotoriziranih prevoznih sredstvih	28
Grafikon 34: Primerjava deleža poti po namenu na delovni dan	29
Grafikon 35: Primerjava deleža poti, opravljenih z avtomobilom, po namenu na delovni dan	29



Grafikon 36: Primerjava deleža poti, opravljenih peš, po namenu na delovni dan	30
Grafikon 37: Primerjava deleža potujočih oseb na delovni dan	30
Grafikon 38: Primerjava povprečnega števila poti na potujočo osebo na delovni dan	31
Grafikon 39: Primerjava trajanja poti na delovni dan	31
Grafikon 40: Primerjava povprečne zasedenosti avtomobila na delovni dan	32
Grafikon 41: Primerjava povprečne opremljenosti gospodinjstev s kolesi	32

KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1: Primerjava spremenljivk v populaciji in v vzorcu	3
---	---



1 UVOD

1.1 Izhodišče

Promet in mobilnost sta v zadnjih letih pereči temi, saj je postalo jasno, da način razvoja prometa in prostora, ki smo se ga v Sloveniji posluževali dolga leta, ni vzdržen. Tradicionalno se je namenjal več pozornosti izboljševanju pogojev za osebni motorni promet, npr. z gradnjo novih cest in parkirišč, hkrati pa se je zanemarjalo vlaganja v pogoje za hojo in kolesarjenje ter zlasti javni potniški promet. Posledica tega je, da je naraslo število osebnih motornih vozil, močno so se povečale prometne obremenitve, hkrati pa je drastično upadlo števila potnikov tako v avtobusnem kot železniškem prometu. Čeprav je promet gotovo ena temeljnih in nepogrešljivih komponent gospodarskega in družbenega razvoja, pa neuravnotežen prometni sistem, ki temelji na osebnem motornem prometu, hkrati prinaša tudi obilo negativnih učinkov na družbo, okolje, podnebje, javno zdravje, prostor, gospodarstvo, prometno varnost.

Zato leta 2015 sprejeta Strategija razvoja prometa v RS do leta 2030 (v nadaljevanju: Strategija) skupaj z Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030 (v nadaljevanju: Resolucija) določa za vizijo zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva s cilji izboljšati mobilnost in dostopnost, oskrbo gospodarstva, prometno varnost in varovanje ter zmanjšati porabo energije, stroške uporabnikov in upravljavcev ter okoljske obremenitve. K spremembam nas vse bolj silijo tudi zaveze k blaženju in prilagajanju na podnebne spremembe (npr. v sklopu Nacionalnega energetskega in podnebne načrta ter Nacionalnega načrta za okrevanje in odpornost), spremembe v navadah dela in preživljanja prostega časa, digitalizacija, nove tehnologije, energetska kriza itd. Zato je vse več poudarka na spodbujanju trajnostne mobilnosti tako na državni kot na občinskih ravneh s ciljem spremembe potovalnih navad tako, da se zmanjša obseg osebnega motornega prometa in poveča uporabo trajnostnih oblik mobilnosti.

Ključno za spremljanje sprememb potovalnih navad je redno in transparentno spremljanje podatkov, ki nam dajejo vpogled v uspešnost strategij in ukrepov. Za pripravo Resolucije je bil uporabljen strateški nacionalni prometni model. Jedro obdelave nacionalnega prometnega modela so prometne razmere na območju Slovenije - analiza in izračun prihodnjih prometnih tokov ter družbenih in okoljskih vplivov. V sklopu izdelave modela je bila leta 2016 s strani PNZ d.o.o. za naročnika Ministrstvo za infrastrukturo (prvič po zbiranju podatkov o potovalnih navadah v sklopu popisa leta 2002) izvedena anketa po gospodinjskih o prometnih navadah prebivalcev na nivoju RS. Iz dveh razlogov je zato treba ponoviti raziskavo, metodološko enako anketi iz 2016.

Prvi razlog je, da je skladno z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, 130/22) (ZCPN) načrtovana izdelava državne celostne prometne strategije, krovnega strateškega dokumenta države s področja prometa, ki bo med drugim temeljila na analizi podatkov o potovalnih navadah prebivalstva in obsegu potovanj. Drugi razlog je, da se je od leta 2016 zgodilo že kar nekaj sprememb na področju mobilnosti. Sprejetih je bilo več kot 80 občinskih celostnih prometnih strategij, intenzivneje se vloga v kolesarsko in železniško omrežje, na ravni mest se je več pozornosti namenjal tudi parkirni politiki, zapiranju mestnih središč, izboljševanju pogojev za hojo in kolesarjenje. Na trgu so nove



mobilnostne storitve, kot je souporaba avtomobila, e-skiroji itd. Vmes se je zgodila epidemija COVID-19, ki je vsaj začasno spremenila potovalne navade mnogih ljudi, povečalo se je delo od doma in spletno nakupovanje. V zadnjem času pa se pojavlja tudi dejavnik krize glede energetske oskrbe.

V vmesnem času je sicer Statistični urad dvakrat (leta 2017 in 2021) izvedel širšo anketo potovalnih navad. Ker raziskavi metodološko nista usklajeni, je treba za prehod na novo metodologijo, tako pri spremljanju kazalnika, kot pri strateškem načrtovanju prometne politike, ponoviti raziskavo, metodološko enako anketi iz 2016.

1.2 Predmet naloge

Predmet naloge in poročila je:

1. Priprava metodologije in izvedba ankete po gospodinjstvih o prometnih navadah v Republiki Sloveniji;
2. Analiza rezultatov izvedene ankete;
3. Priprava vmesnih in končnega poročila ter predstavitev izsledkov analize predstavnikom naročnika.

V nalogi je obravnavana celotna populacija v RS, preučene so vse oblike in načine potovanja glede na porabljen čas, prepotovano razdaljo in namen potovanja. Pri krajših potovanjih se ta obravnavajo tudi po delih potovanja (potovalna veriga).

2 METODOLOGIJA

V okviru raziskave o potovalnih navadah prebivalcev Slovenije je bilo izvedeno zbiranje podatkov z metodo spletnega anketiranja (CAWI). Anketiranje je potekalo v dnevih od torika do petka, med 18. 10. 2016 in 28. 10. 2022. Respondenti so odgovarjali za svoja potovanja en dan pred začetkom ankete. Ciljno skupino raziskave so predstavljali prebivalci Slovenije, stari med 15 in 75 let. V okviru raziskave je bilo anketiranih 3.020 ljudi.

Anketa je metodološko enaka anketi leta 2016. Edina razlika je v tem, da je bilo tokrat dodano še vprašanje o možnosti in koriščenju dela od doma ter vprašanje o razpoložljivosti parkirnega mesta za kolo doma in na delovnem mestu. Poleg tega je bila pri vprašanju glede izbire prevoznega sredstva dodana izbira »skiro«, izbira »avtobus« pa je bila ločena na mestni in medkrajevni avtobus.

Vzorčni okvir raziskave je predstavljal Spletni panel *JazVem*¹ podjetja Valicon.

Spletni panel *JazVem* je skupina vnaprej izbranih respondentov, ki so pripravljene sodelovati v spletnih raziskavah. V Sloveniji ima več kot 20.000 članov.

¹ jazvem.si/

Oseba postane član spletnega panela, tako da se prijavi v panel in izpolni kratek rekrutacijski vprašalnik, na podlagi katerega se v raziskavah ustvari vzorec. Respondenti so za sodelovanje v anketi nagrajeni.

Panel je pod nadzorom profesionalne panelne ekipe, dodaten nadzor odgovarjanja v anketi pa zagotavlja anketni sistem.

Kvotni vzorec je bil določen z upoštevanjem naslednjih karakteristik:

- spol (2 razreda),
- starostni razredi (5 razredov),
- tip naselja (4 razredi),
- statistična regija (12 razredov).

Skladnost realiziranega vzorca je bila preverjena glede na karakteristike populacije (SURS, 2022). Prikazana je v spodnji preglednici.

Preglednica 1: Primerjava spremenljivk v populaciji in v vzorcu

spremenljivka	kategorija	delež v populaciji	delež v vzorcu
spol	moški	50,2 %	45,6 %
	ženska	49,8 %	54,4 %
starostni razredi	15-24	11,0%	12,2%
	25-34	13,5%	15,0%
	35-49	25,8%	28,6%
	50-59	16,8%	18,6%
	60-75	32,9%	25,5%
tip naselja	NE-mestno	52,6 %	52,4 %
	mestno	47,4 %	47,7 %
	MB	5,4 %	5,5 %
	LJ	13,9 %	14,0 %
statistična regija	Pomurska	5,4%	5,7%
	Podravska	15,6%	15,7%
	Koroška	3,3%	3,5%
	Savinjska	12,3%	12,2%
	Zasavska	2,7%	3,2%
	Spodnjeposavska	3,6%	3,6%
	Jugovzhodna Slovenija (Dolenjska)	6,9%	7,0%
	Osrednjeslovenska	26,3%	25,6%
	Gorenjska	10,0%	9,8%
	Notranjsko-kraška	2,5%	2,6%
	Goriška	5,6%	5,6%
Obalno-kraška	5,6%	5,6%	

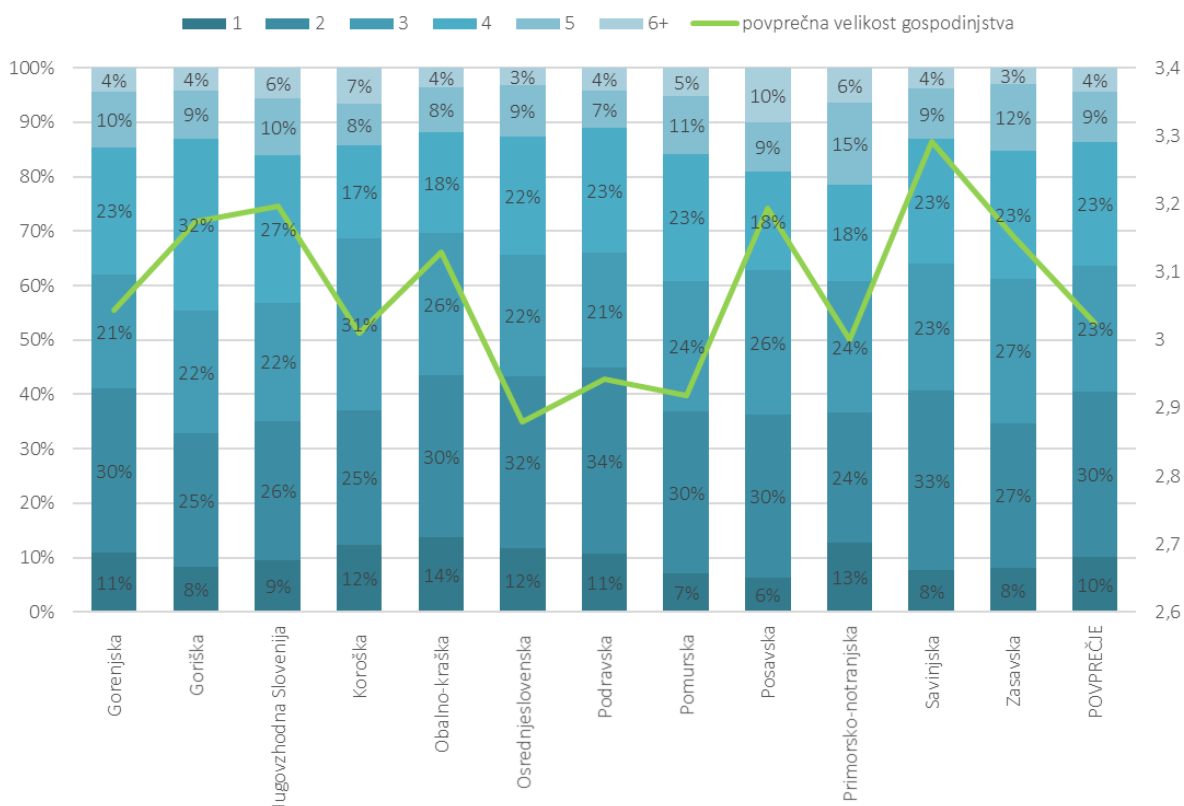
3 REZULTATI

Glavni izidi raziskave so prikazani v obliki grafov. Podrobnejši izidi so na razpolago z uporabo preglednice v formatu Excel v aktivni obliki, ki je sestavni del študije.

3.1 Socio-ekonomske razmere

Število članov gospodinjstva

Povprečna velikost gospodinjstva po regijah se giblje od 2,88 v obalno-kraški regiji do 3,29 v spodnjeposavski regiji. Ti dve regiji imata tudi največji oziroma najmanjši delež gospodinjstev z enim članom, 13,7 % na Primorskem in 6,4 % v Posavju. Daleč najbolj pogosta so gospodinjstva z dvema članoma (v povprečju 30,4 %), s tremi ali štirimi člani pa so na ravni države precej izenačena (23 %). Gospodinjstev s petimi člani je v povprečju 9,3 %, s šest ali več člani pa dobrih 4 %.

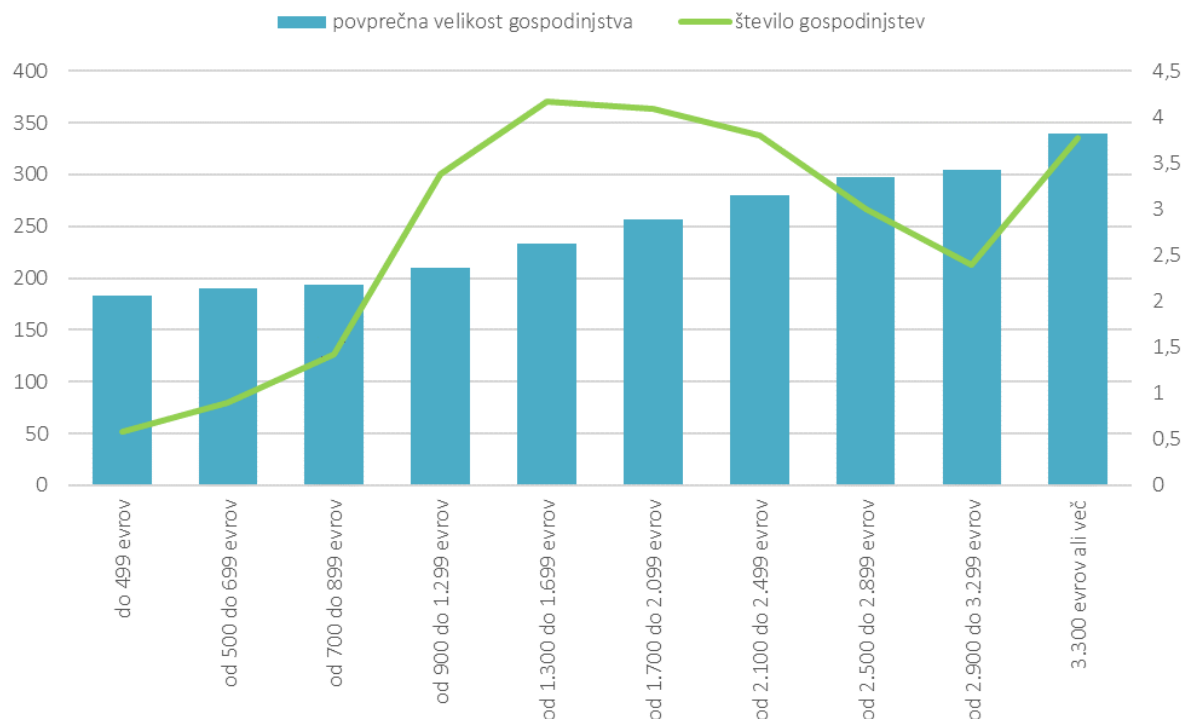


Grafikon 1: Delež gospodinjstev glede na število članov (stolpci) in povprečna velikost gospodinjstva po regijah

Dohodek na gospodinjstvo in število članov gospodinjstva

Razporeditev števila gospodinjstev po dohodkovnih razredih približno sledi normalni distribuciji. Vrh se zgodi na sredini (razred 1.300–1.699 evrov), odstopanje je v tem, da je najvišji razred številčnejši od predzadnjega. Kar 19 % anketirancev sicer ni želelo odgovoriti na to vprašanje, tako da je dejanska

razporeditev dohodkovnih razredov morda nekoliko drugačna od dobljenih rezultatov. Povprečno število članov gospodinjstva se postopno dviguje od najnižjega do najvišjega razreda: od 2,06 do 3,82.

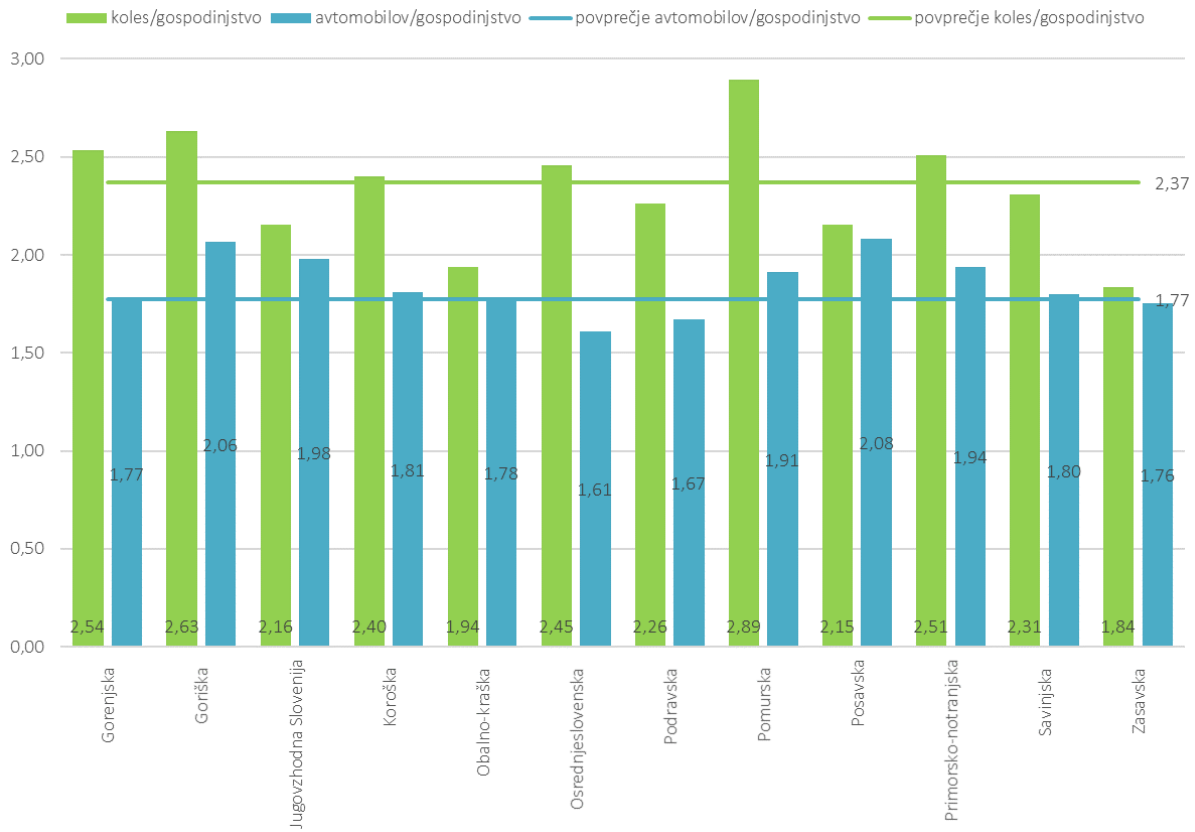


Grafikon 2: Število in povprečna velikost gospodinjstev po dohodkovnih razredih

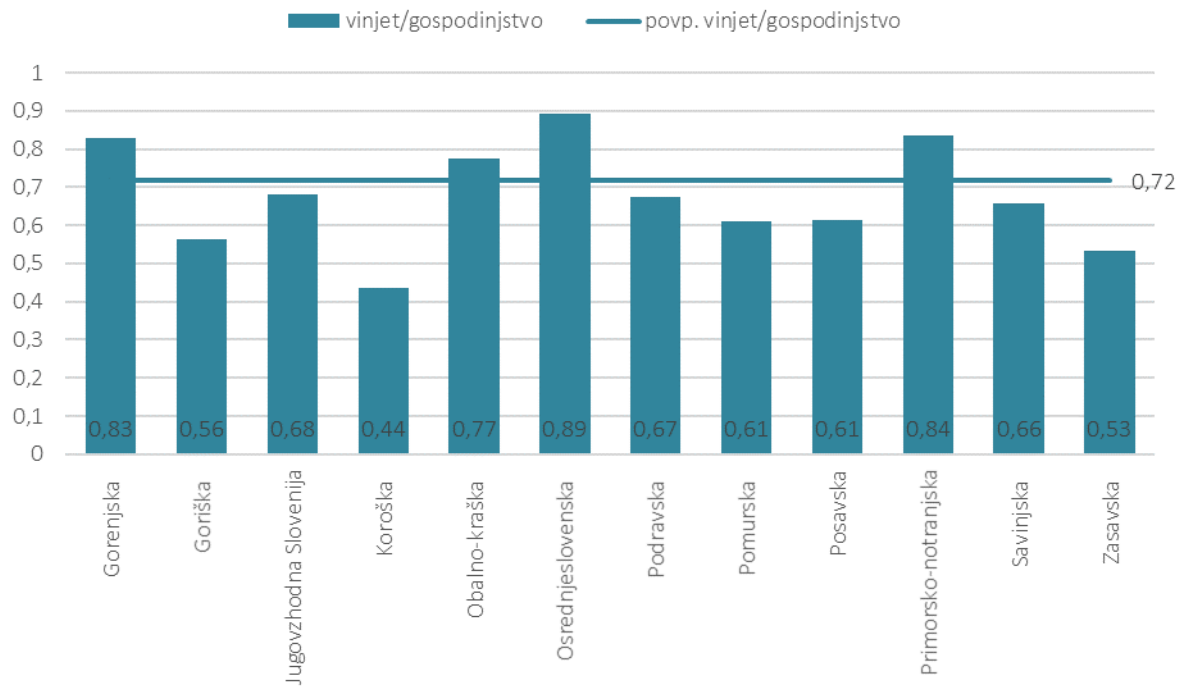
Lastništvo avtomobilov, vinjet in koles po regijah

Največ avtomobilov na gospodinjstvo imata posavska in goriška regija (2,1), najmanj pa osrednjeslovenska in podravska (1,6 oziroma 1,7), ki sta tudi najgosteje naseljeni regiji v Sloveniji. Neposredne korelacije med visokim povprečnim številom avtomobilov in vinjet na gospodinjstvo ni, saj je število vinjet bolj odvisno od prometnih povezav v regiji. Število vinjet je na primer najvišje v osrednjeslovenski regiji (0,9), kjer je vinjeta potrebna tudi za uporabo obvoznice, najnižje pa v koroški in zasavski regiji, ki nista povezani z avtocesto.

Z največ kolesi so opremljena pomurska (2,9) in goriška gospodinjstva (2,6), najmanj pa zasavska (1,8) in obalno-kraška (1,9). V zasavski in posavski regiji imajo na gospodinjstvo skoraj toliko koles kot avtomobilov. Najvišje razmerje med številom koles in avtomobilov na gospodinjstvo je v osrednjeslovenski in pomurski regiji (1,5).



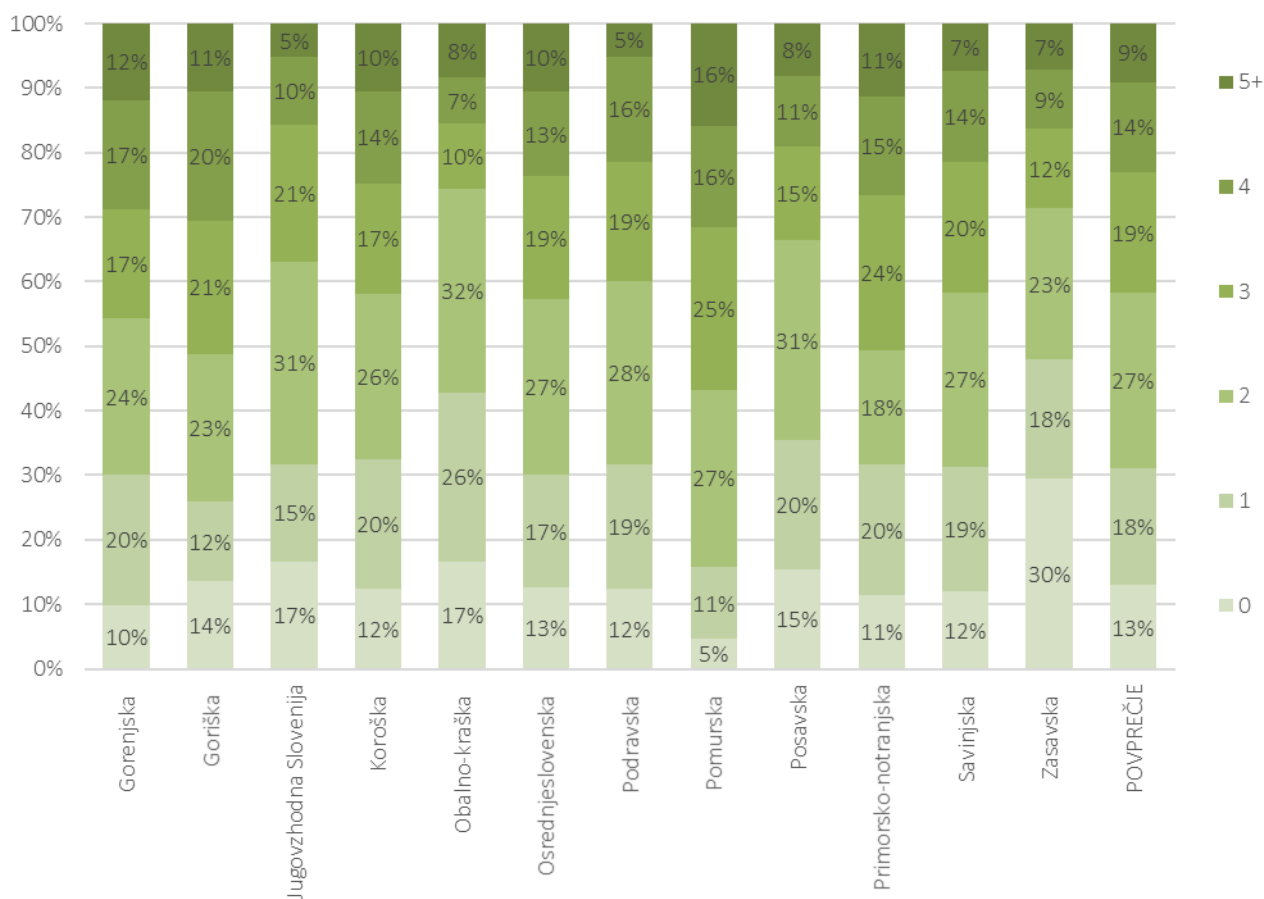
Grafikon 3: Povprečno število avtomobilov in koles na gospodinjstvo po regijah



Grafikon 4: Povprečno število avtomobilov in koles na gospodinjstvo po regijah

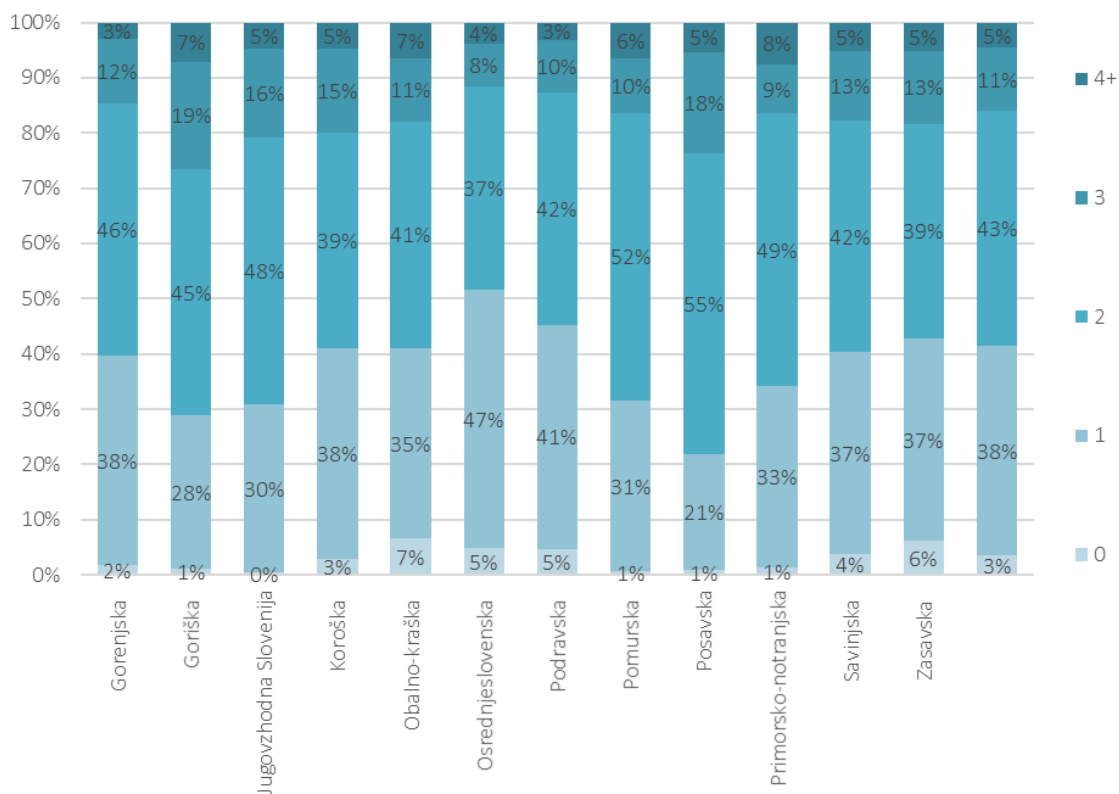
Porazdelitev lastništva koles in avtomobilov po regijah

Po lastništvu koles izstopa Pomurje. Delež gospodinjstev brez kolesa je tam najmanjši s 5 %. Povsod drugje je ta delež večji od 10 %, najvišji pa v Zasavju s 30 % (v povprečju pa 13 %). Prav tako je v Pomurju največ gospodinjstev s 5 ali več kolesi, takšnih je 16 %. Na zadnjem mestu pa sta podravska in jugovzhodna regija s 5 %. V povprečju ima največ, 27 % gospodinjstev po tri kolesa.



Grafikon 5: Porazdelitev gospodinjstev glede na lastništvo koles po regijah

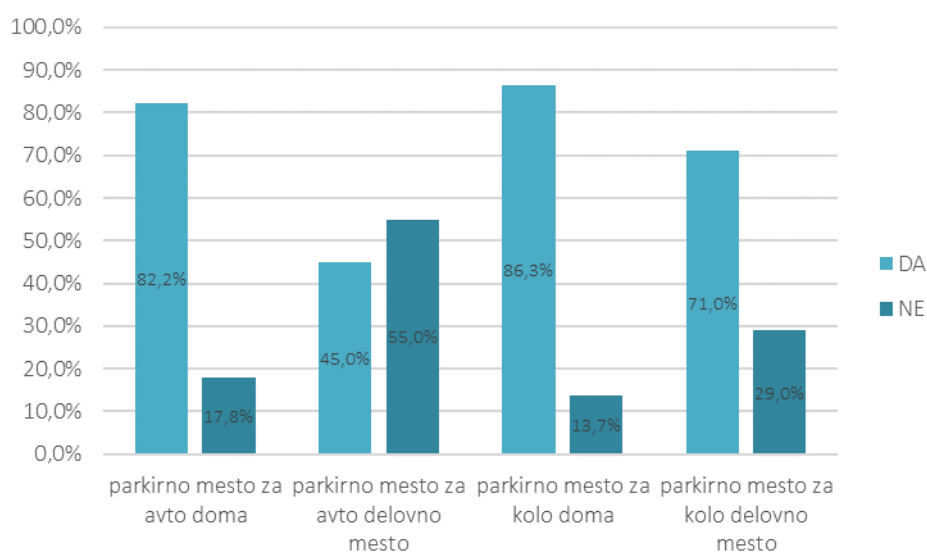
Delež gospodinjstev brez avtomobila je v vseh regijah zelo nizek. Največ takih je v obalno-kraški (6,6 %) in zasavski (6,1 %). Največ gospodinjstev ima dva avtomobila, od okrog 40 % do 55 % (povprečje 42,6 %). Za približno 5 odstotnih točk je manjši delež gospodinjstev z enim avtomobilom. Gospodinjstev s tremi avtomobili je precej manj, v povprečju okrog 11 %, gospodinjstev s štirimi ali več avtomobili pa nekaj manj kot 5 %. Največ slednjih gospodinjstev je v primorsko-notranjski (7,6 %) in goriški regiji (7,1 %).



Grafikon 6: Porazdelitev gospodinjstev glede na lastništvo avtomobilov po regijah

Parkirno mesto

Večina anketirancev, več kot 82 %, ima na voljo parkirno mesto za avto doma, še več, 86 % jih ima na voljo parkirno mesto za kolo. Večja razlika je pri delovnem mestu, saj več kot polovica (55 %) nima parkirnega mesta za avtomobil, medtem ko je takih le 29 %, ko gre za kolo.

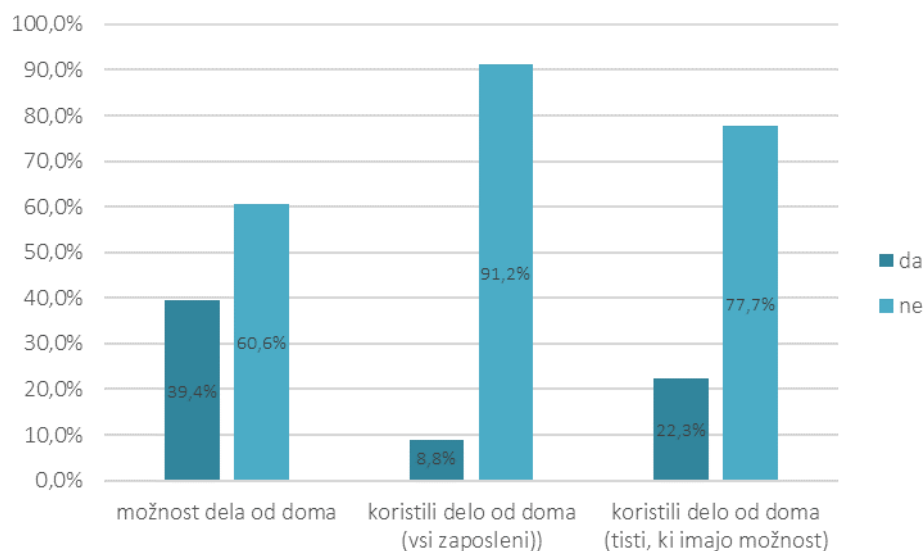


Grafikon 7: Razpoložljivost parkirnega mesta za avto in kolo

Delo od doma

Kar 39 % zaposlenih ima možnost dela od doma. Od zaposlenih, ki imajo možnost dela od doma, jih je na dan ankete doma dejansko delalo 20 %, kar bi v povprečju pomenilo 1 dan na teden (pri tistih, ki to možnost imajo). Od vseh zaposlenih je 8,8 % zaposlenih je delalo od doma.

Grafikona 19 in 20 v naslednjem poglavju prikazujeta razlike v mobilnosti glede na delo od doma.

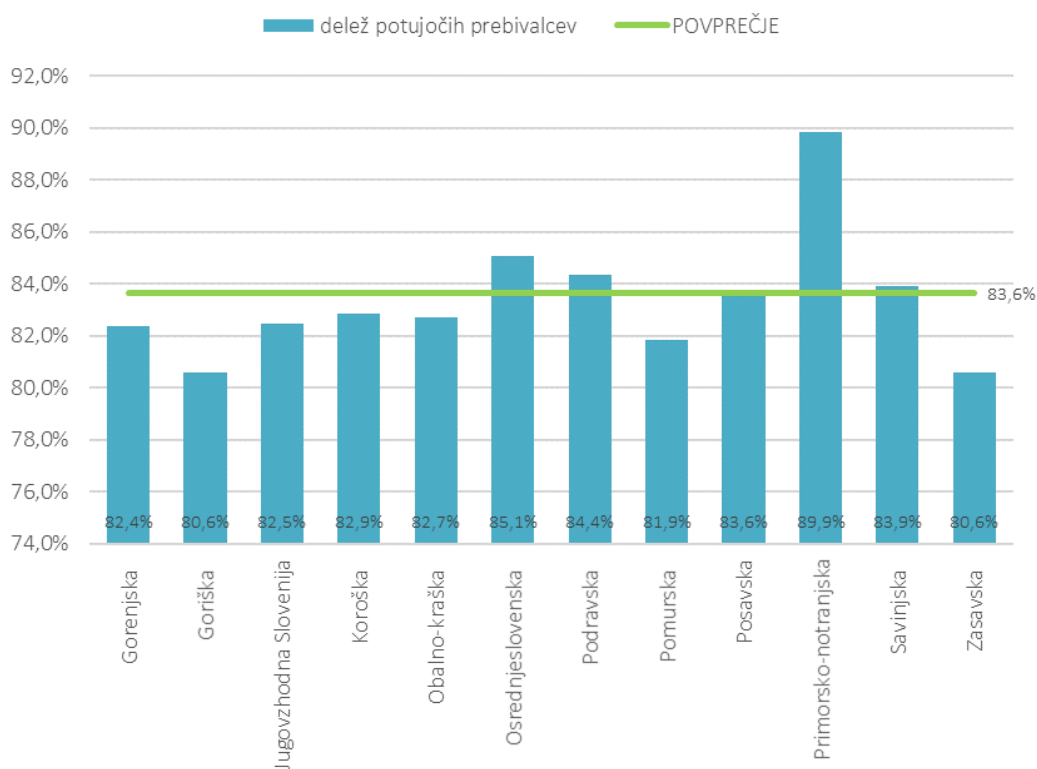


Grafikon 8: Delež zaposlenih, ki ima možnost dela od doma in ki so dejansko delali od doma (N=1.886)

3.2 Mobilnost

Delež potujočih prebivalcev po regijah

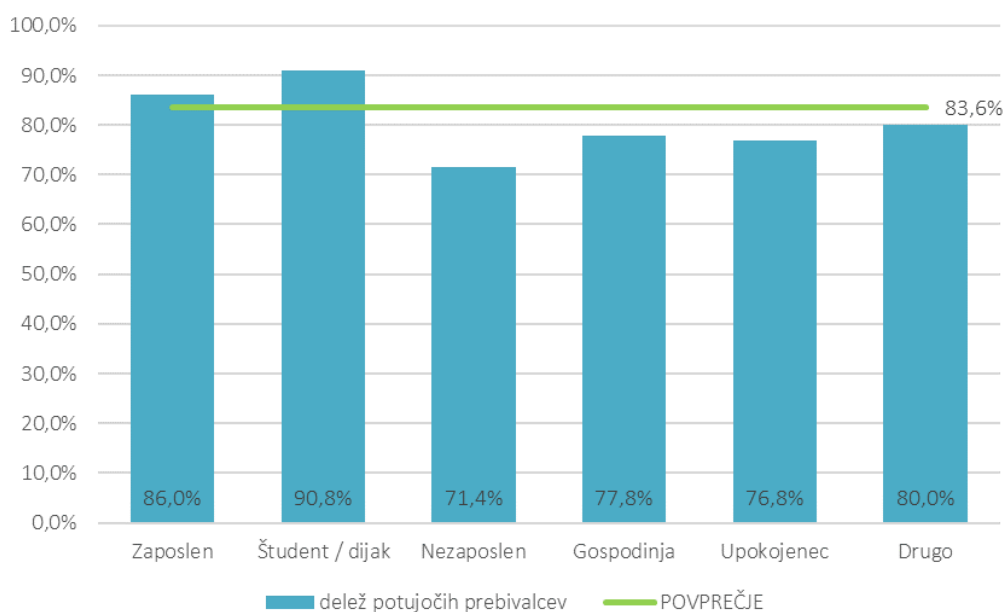
Na ravni države na delovni dan potuje 83,6 % državljanov. Najbolj verjetno je, da bo potoval prebivalec primorsko-notranjske regije z 89,9 %, najmanj pa prebivalec goriške in zasavske regije z 80,6 %. Običajno so razlogi za »nepotovanje« predvsem bolezen (pri delovno aktivnih prebivalcih), starost in odsotnost potrebe po potovanju (pri starejših). 14 % nepotujočih prebivalcev je tisti dan delalo od doma.



Grafikon 9: Delež prebivalcev, ki so opravili vsaj eno potovanje v dnevju po regijah (N=3.020)

Delež potujočih prebivalcev po socialnem statusu

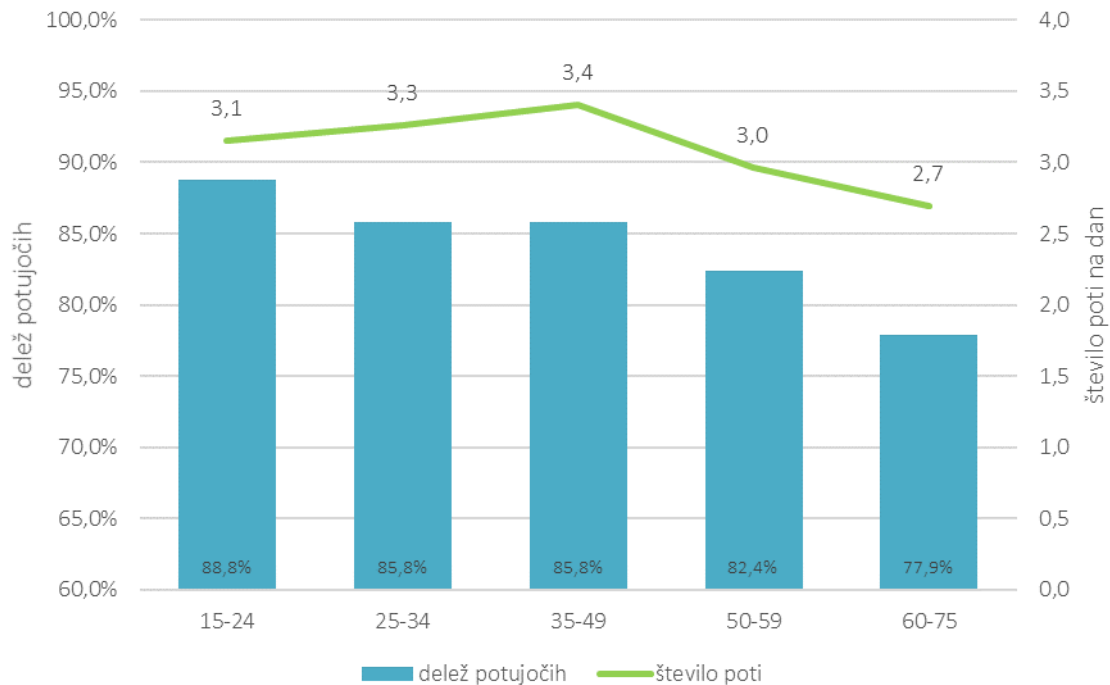
Največja verjetnost, da bodo potovali, je pri študentih in dijakih, in sicer 90,8 %, ter zaposlenih (86 %). Z 71,4 % je najmanj verjetno, da bodo potovali nezaposleni prebivalci.



Grafikon 10: Delež prebivalcev, ki so opravili vsaj eno potovanje v dnevju po socialnem statusu (N=3.020)

Število poti glede na starost

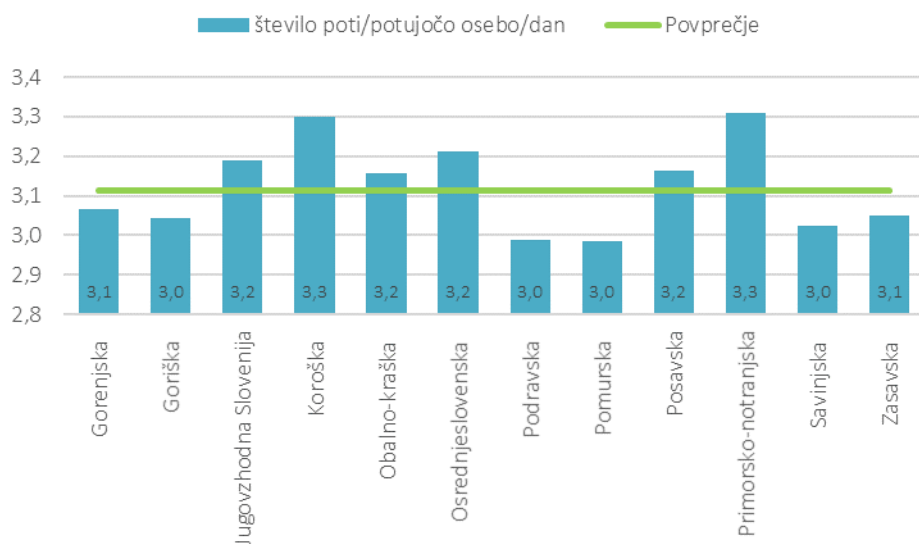
Delež potujočih pada z leti, v najstarejši skupini je celo pod 80 %. Po drugi strani pa z leti narašča število poti in doseže vrh v obdobju med 35. in 49. letom, nato pa začne spet upadati. Prebivalci v vseh starostnih skupinah, razen v najstarejši, naredijo vsaj 3 potovanja na dan. V vseh starostnih skupinah potuje okrog 90 % prebivalcev, razen po 60. letu, ko ta delež pade na 84 %.



Grafikon 11: Delež prebivalcev, ki so opravili vsaj eno potovanje v dnevu in povprečno število poti po starostnih skupinah (N=3.020)

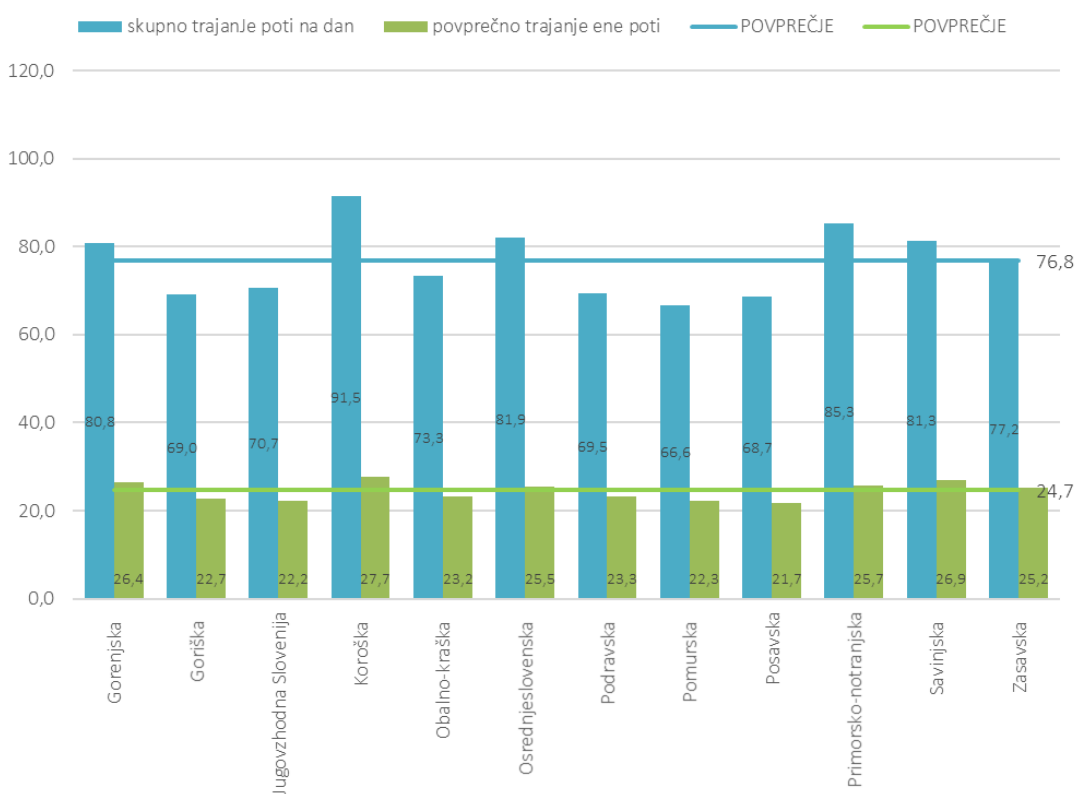
Število in trajanje vseh potovanj na delovni dan

Povprečno opravimo 3,1 poti na dan (upoštevane osebe, ki opravijo vsaj eno pot na dan). Najmanj potovanj, povprečno 3 na dan, opravijo v podravski in pomurski regiji. Največ jih opravijo v primorsko-notranjski in koroški regiji, 3,3.



Grafikon 12: Povprečno število potovanj na delovni dan po regijah

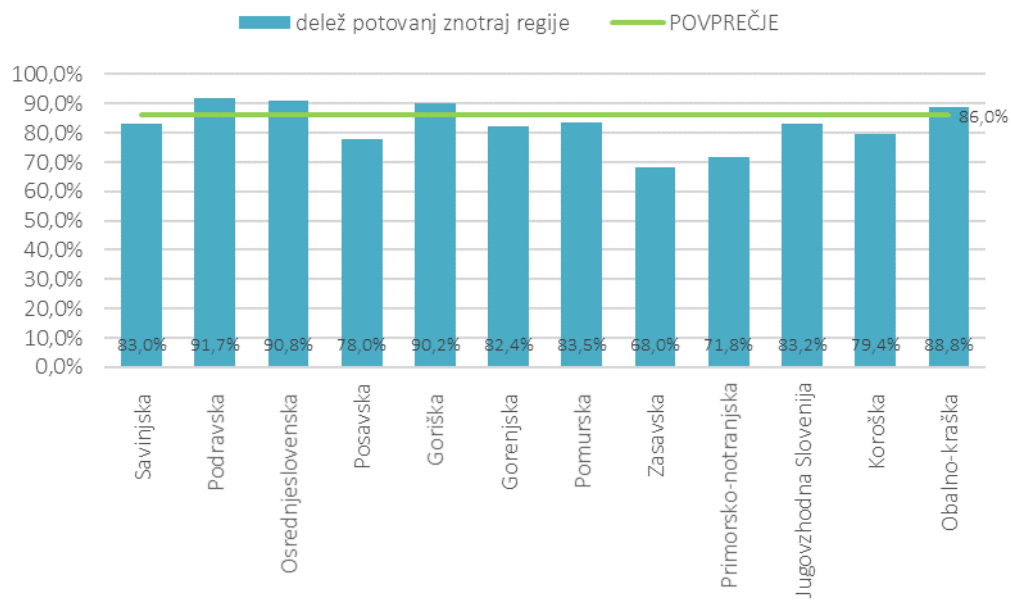
V povprečju potujemo 77 minut na dan, povprečno pot traja 24,7 minute. Najmanj časa za potovanja porabijo v pomurski regiji, 66,6 minute, največ pa v koroški z 91,5 minute na dan. Med številom in trajanjem potovanj je opazna razmeroma močna korelacija.



Grafikon 13: Trajanje vseh in posameznih potovanj na delovni dan po regijah

Delež potovanj znotraj regije

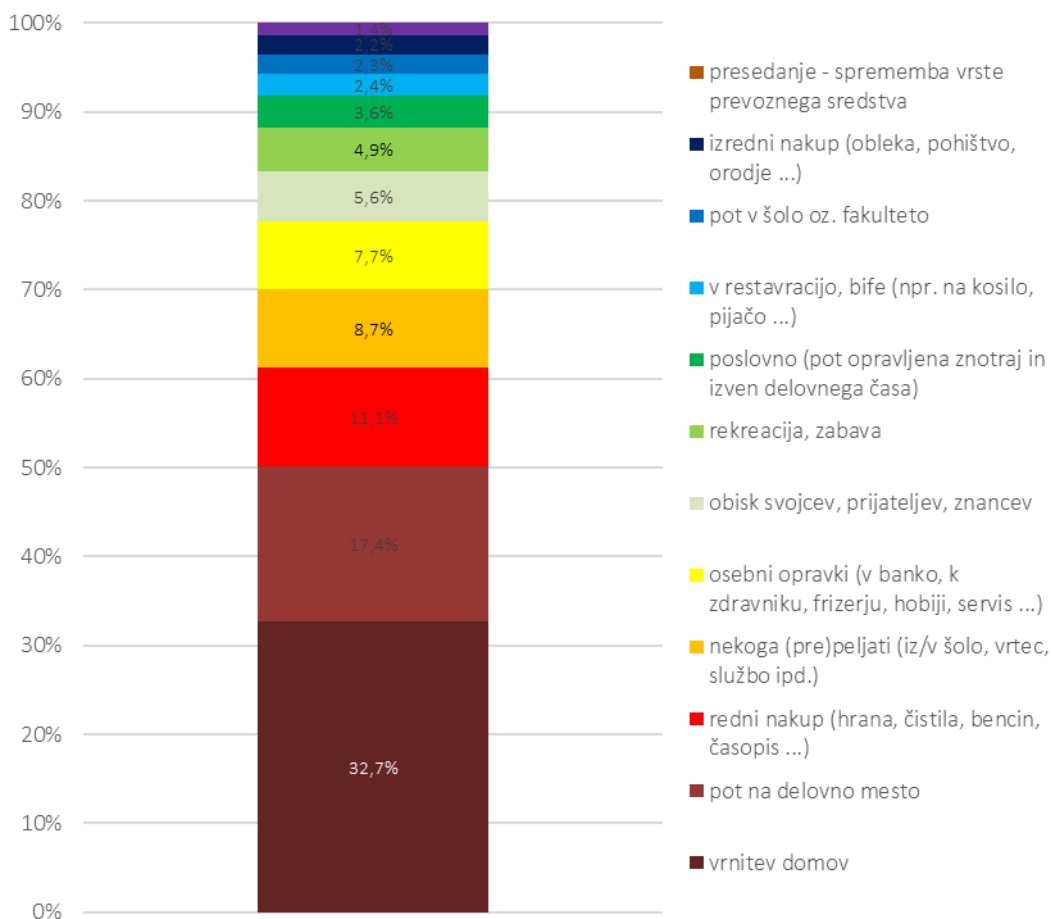
86 % potovanj se začne in konča znotraj iste regije. Največji delež takšnih potovanj opravijo v podravski regiji z 91,7 %. Najmanjši pa v Zasavju z 68 % in v Primorsko-notranjski regiji z 72 %. To je pričakovano, saj sta to statistični regiji z najmanjšim številom prebivalcev, obe pa sta edini brez mestne občine, kjer je navadno koncentracija delovnih mest.



Grafikon 14: Delež potovanj znotraj regije (N=7.866)

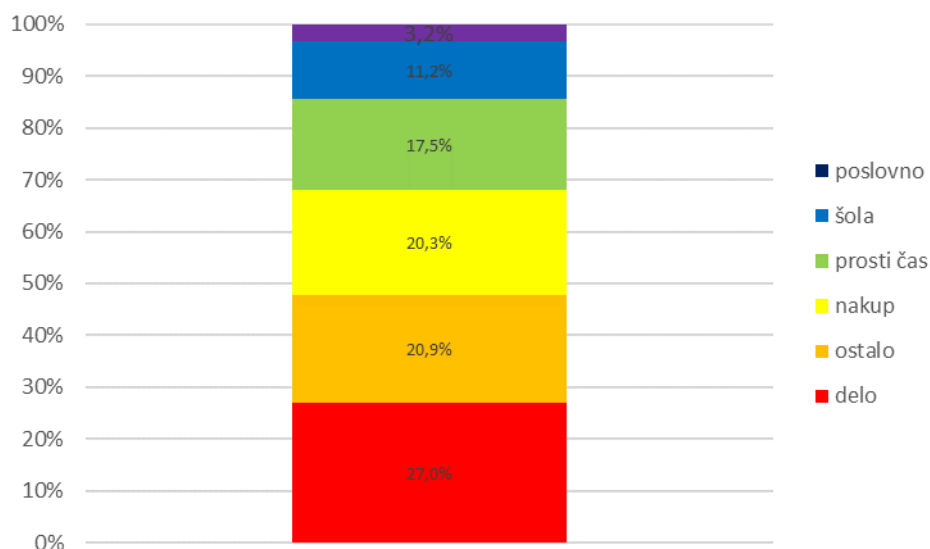
Delež potovanj po namenu

Največji delež potovanj se opravi z namenom vrnitve domov, 33 %. Drugi najpogostejši namen je pot na delovno mesto z 17 %, nato pa sledijo nameni redni nakup, nekoga prepeljati, osebni opravki.



Grafikon 15: Delež potovanj po namenih (N=7.866)

Analiza namena poti pred vrnitvijo domov (posamezne namene smo združili v 6 kategorij) pokaže, da se najbolj pogosto vračamo z dela (27 %), enako pogosto pa s prostočasnih dejavnosti, nakupov in ostalih namenov (18–21 %).



Grafikon 16: Delež potovanj po združenih namenih pred vrnitvijo domov (N=2.474)

Delež potovanj glede na prometno sredstvo (modal split)

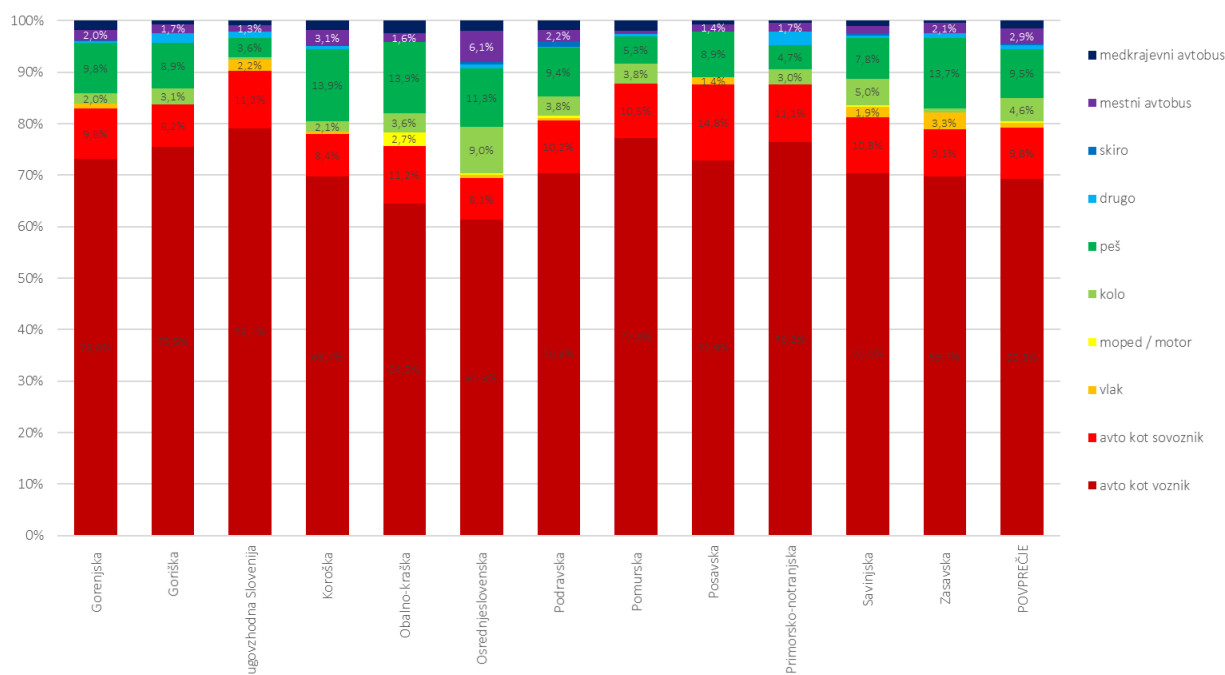
Daleč najbolj uporabljano prevozno sredstvo v vseh regijah je avto. Kot voznik ali sopotnik ga uporablja od 69,4 % (osrednjeslovenska regija) do 90,3 % (jugovzhodna Slovenija) potujočih prebivalcev, v povprečju pa 79,1 %.

Največ kolesarijo v osrednjeslovenski regiji (9,0 %), najmanj pa v posavski in zasavski regiji (0 %).

Največ pešačijo in se vozijo z vlakom v Zasavju (13,7 % in 3,3 %). Najmanj pešačijo v jugovzhodni Sloveniji regiji (3,6 %), najmanj pa se z vlakom vozijo v obalno-kraški, goriški in pomurski regiji (0 %).

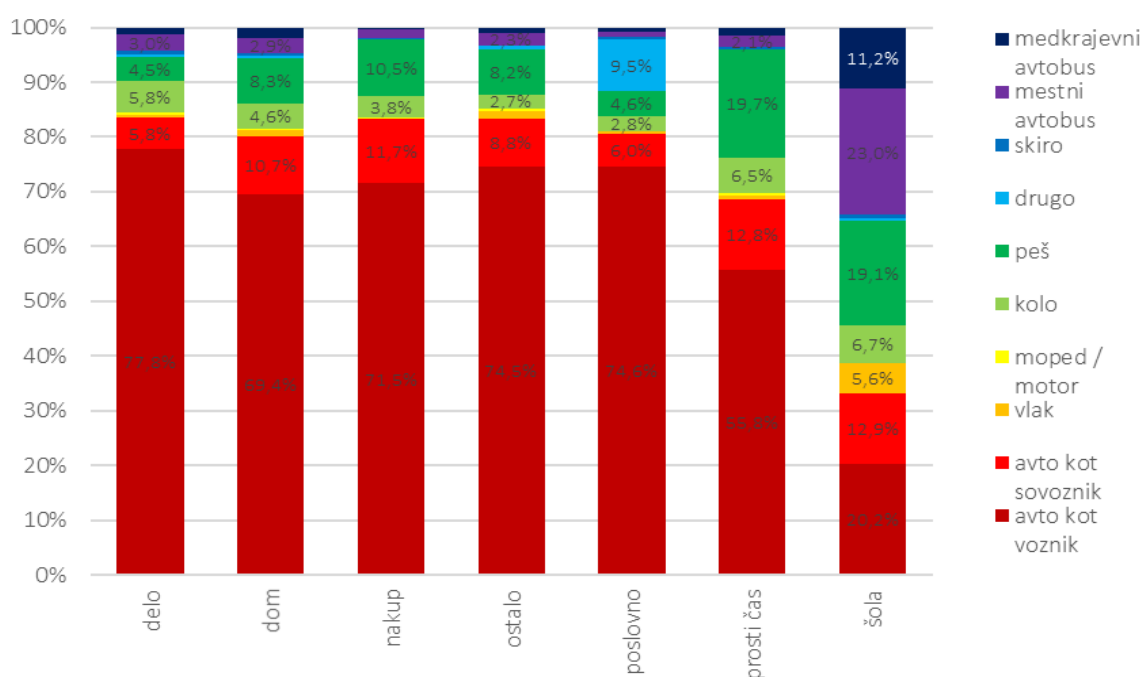
Z mestnim avtobusom se največ vozijo v osrednjeslovenski regiji (6,1 %), najmanj v pomurski (0,5 %), z medkrajevnim pa se največ vozijo v obalno-kraški regiji (2,5 %), najmanj pa v primorsko-notranjski (0,5 %).

Moped samo v obalno-kraški presega 1 % (2,7 %), skiro pa samo v podravski regiji (1,1 %).



Grafikon 17: Delež potovanj po prevoznih sredstvih (N=7.870)

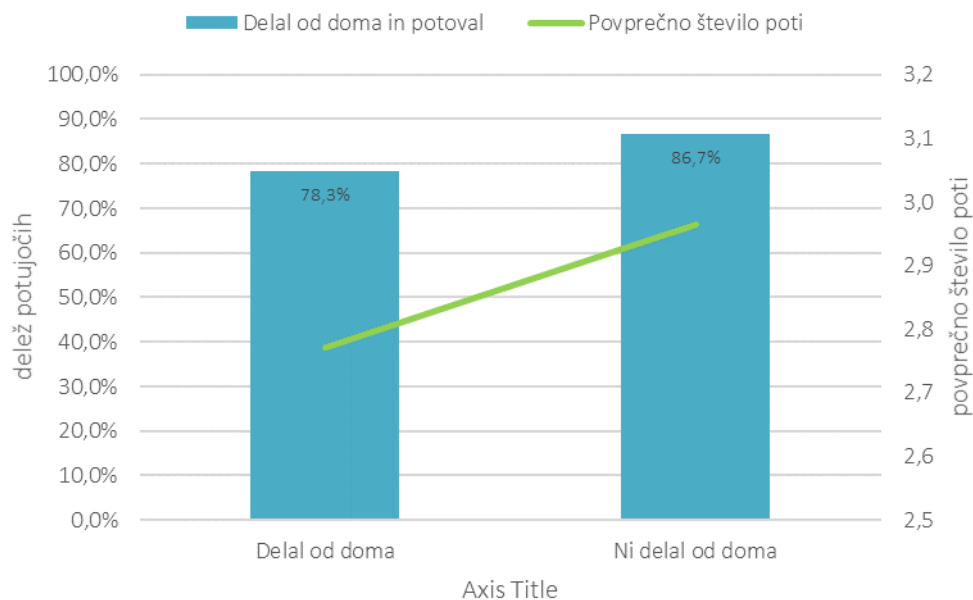
Samo za namen šole se več potovanj opravi z javnim prevozom (avtobus, vlak) kot z avtom: 40 % proti 33 %. Za vse ostale namene se z javnim prevozom opravi največ 6 % potovanj. Z avtom se za prosti čas opravi 69 % potovanj, za ostale namene pa celo preko 80 %. Kolo se največ uporablja za namen prostega časa in šolo (malo manj kot 7 %). Enako velja za hojo – največ se pešachi za prosti čas in poti v šolo (dobrih 19 %).



Grafikon 18: Delež potovanj po namelih in prometnih sredstvih (N=7.858)

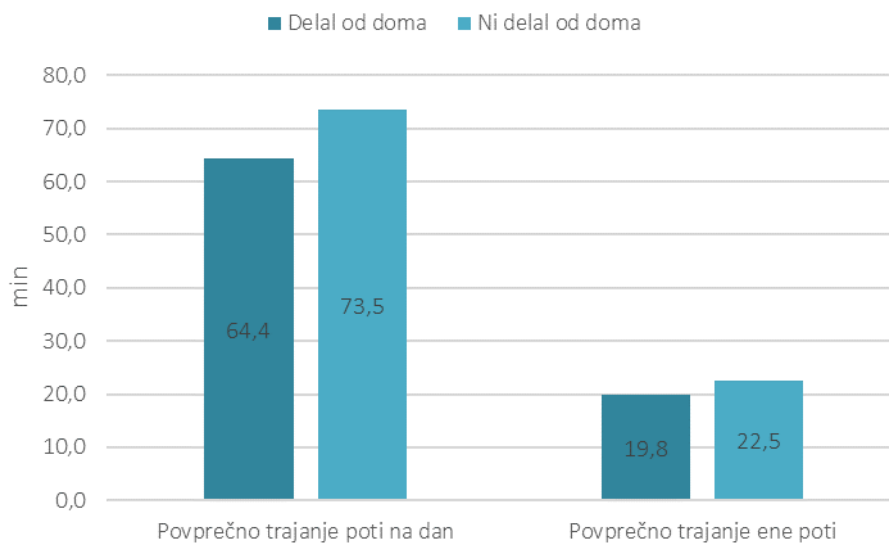
Mobilnost glede na delo od doma

Od zaposlenih, ki so delali od doma, jih je 78 % vseeno potovalo tisti dan, preostalih 22 % pa ni naredilo nobene poti. Delež potujočih zaposlenih, ki potujejo na delo, pa je 87 %. Tisti zaposleni, ki delajo od doma, naredijo v povprečju 2,8 poti na dan, tisti, ki pa potujejo na delo, naredijo povprečno 3,0 poti na dan.



Grafikon 19: Udeležba v mobilnosti zaposlenih glede na delo od doma (N=1.886)

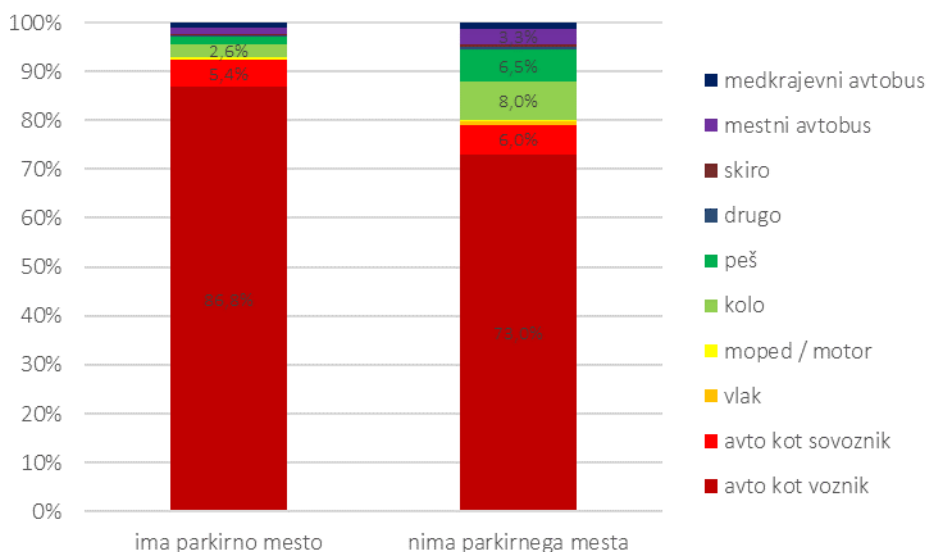
Tisti, ki delajo od doma, potujejo skoraj 10 min manj na dan oziroma v povprečju 3 min manj na pot.



Grafikon 20: Dolžina potovanj glede na delo od doma (N=1.886)

Delež potovanj po prometnih sredstvih glede na parkirno mesto

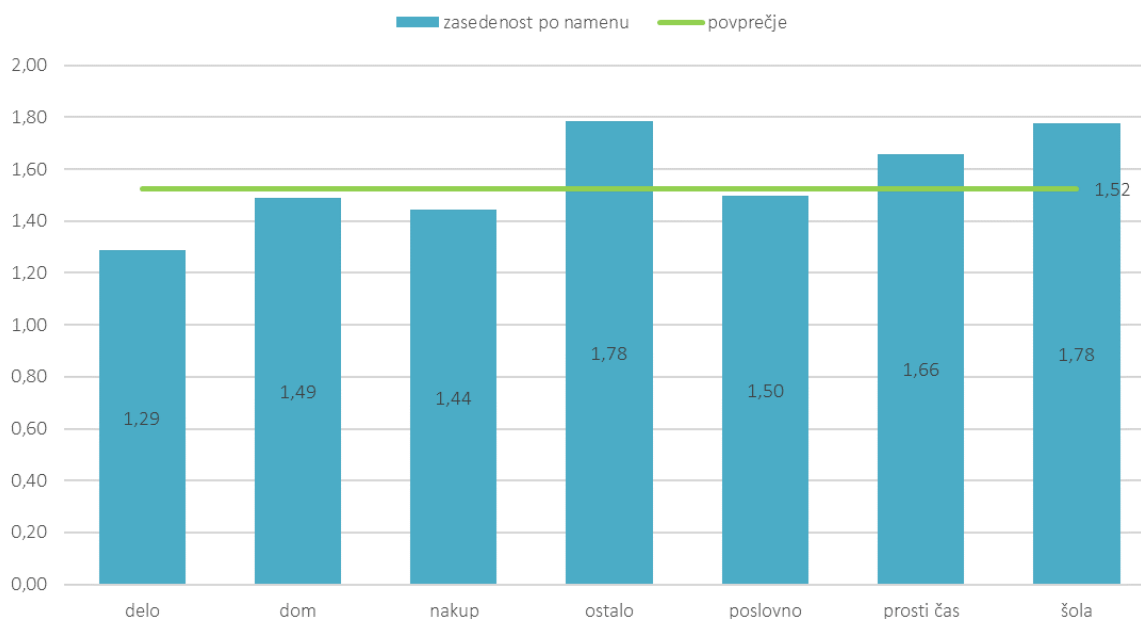
Zaposleni, ki imajo na voljo parkirno mesto, se večkrat odločajo za uporabo avtomobila za poti na delo kot tisti, ki parkirnega mesta nimajo. Slednji pogosteje izberejo kolesarjenje, pešačenje in avtobus.



Grafikon 21: Delež potovanj po prometnih sredstvih glede na parkirno mesto (N=1.310)

Zasedenost osebne avtomobila

Povprečna zasedenost avtomobila je 1,52. S povprečno 1,78 na avto je najvišja za namen šola in »ostalo«, najnižja pa za namen potovanja na delo z 1,29 potnika na avto.

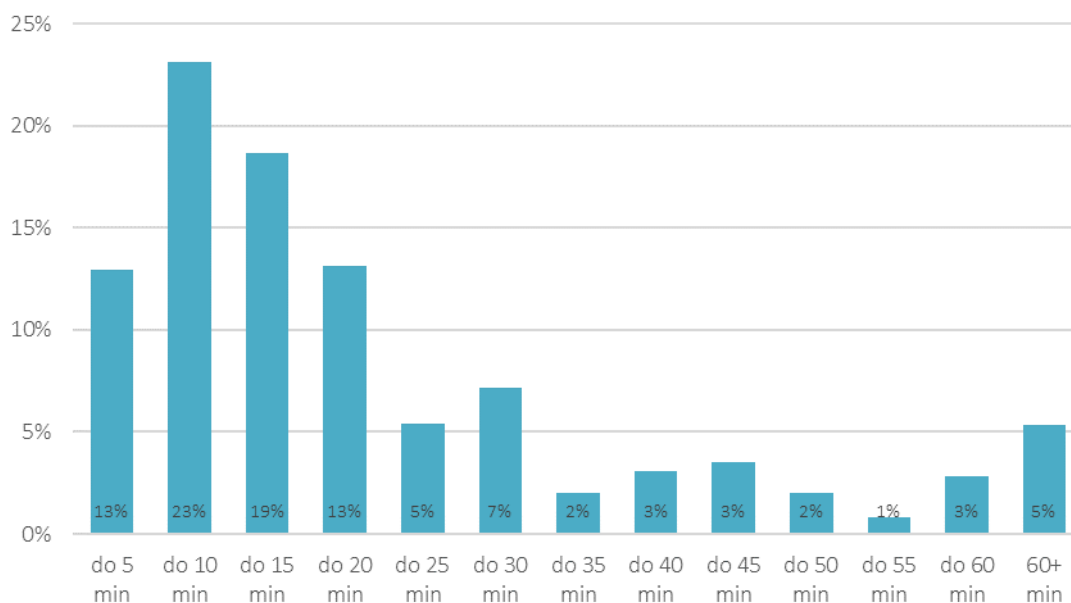


Grafikon 22: Povprečna zasedenost avtomobila po namenih (N=6.220)

3.3 Urna porazdelitev potovanj

Razporeditev potovanj glede na trajanje

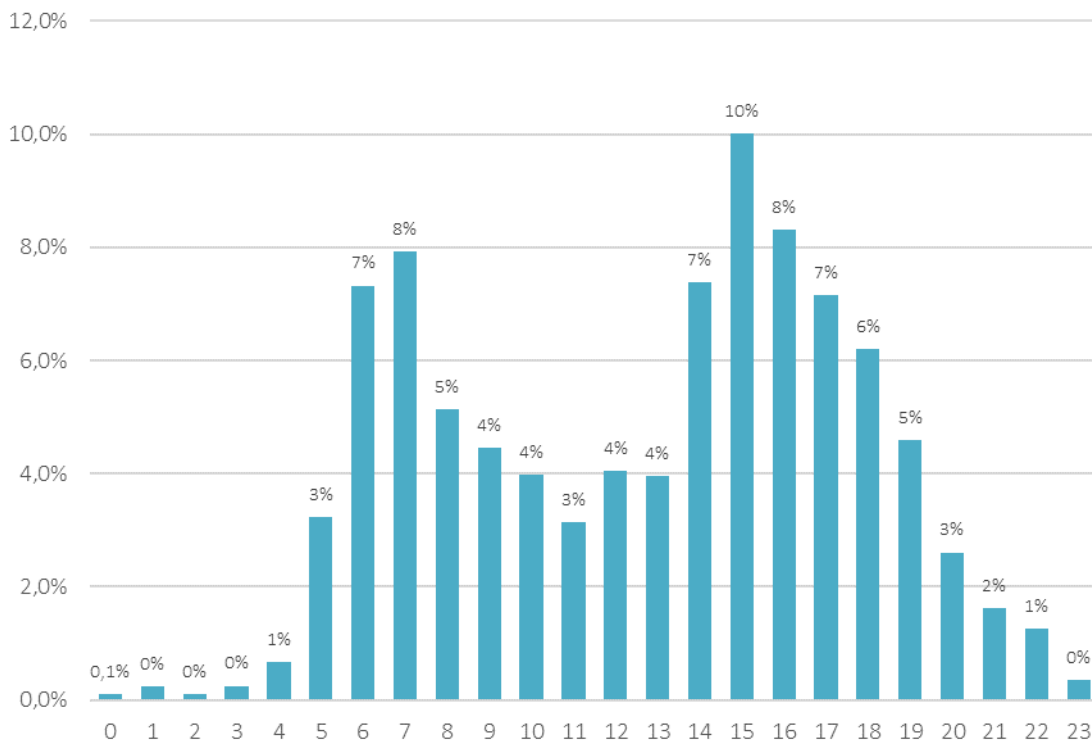
Medtem ko povprečno potovanje traja 25 minut, pa so najpogostejša potovanja, ki trajajo 5 do 10 minut. Takšnih potovanj je 23 %. Več kot dve tretjini poti je traja manj kot 20 minut. Vrhova pri 30 in 60 minutah sta verjetno posledica zaokroževanja, ko anketiranci niso natančno vedeli trajanja potovanja.



Grafikon 23: Razporeditev potovanj glede na trajanje potovanja, vsa potovanja z vsemi prometnimi sredstvi (N=7.843)

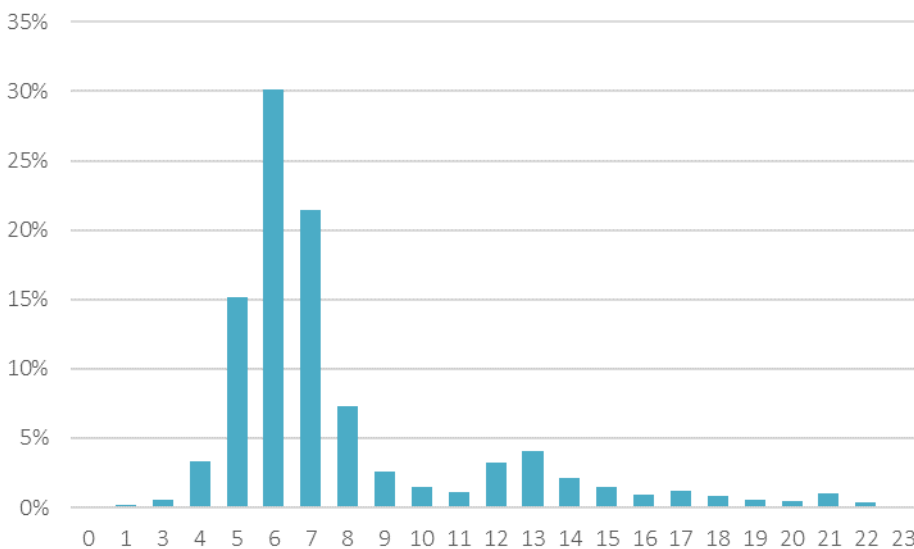
Urna porazdelitev potovanj čez dan

Dejavnosti se začnejo nekako ob petih zjutraj in se večinoma končajo šele okoli 23h. Promet sledi življenjskemu ritmu, kar vidimo tudi na naslednjih grafih. Značilni sta dve konici: jutranja in popoldanska. V jutranji je največ poti opravljenih med 7h in 8h, v popoldanski pa med 15h in 16h.

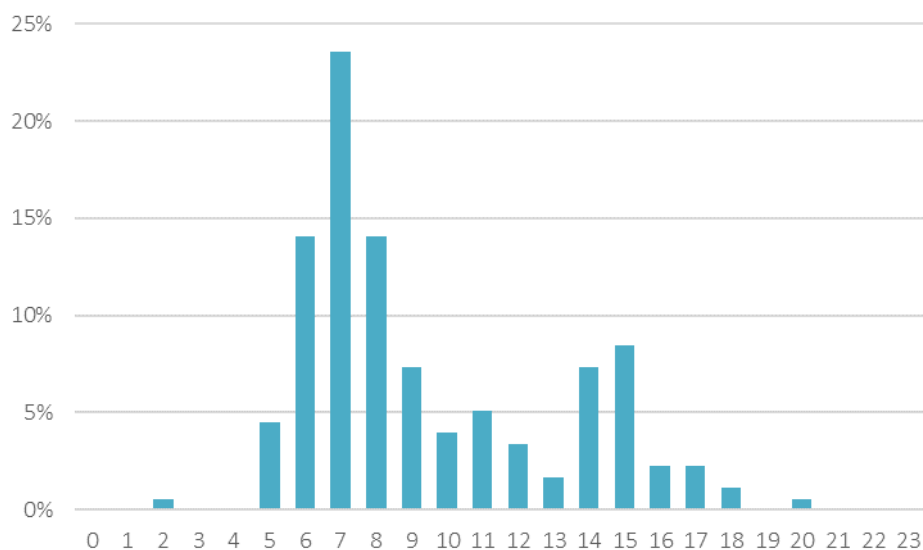


Grafikon 24: Urna porazdelitev vseh potovanj z vsemi prometnimi sredstvi (N=8.356)

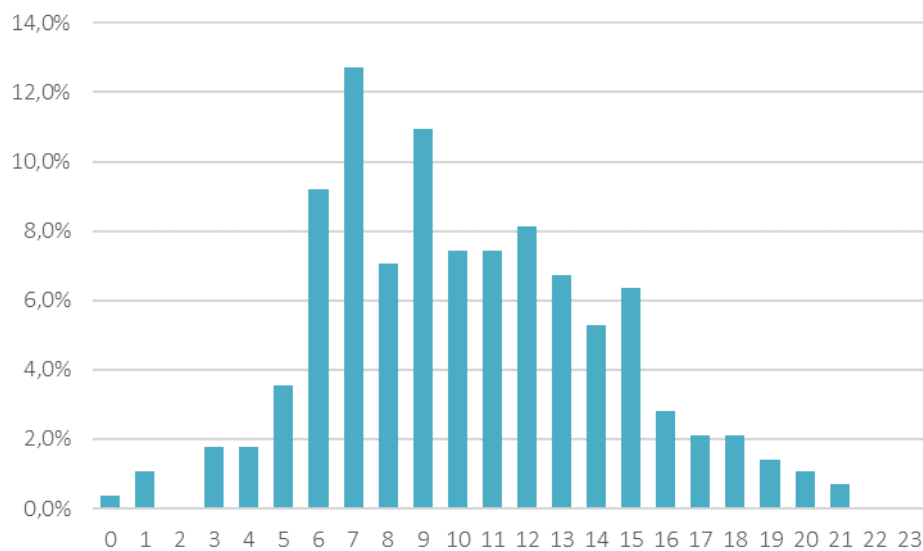
Seveda pa ima vsaka dejavnost svoj ritem, kar se odraža tudi v različnih prometnih konicah, ki so značilne za posamezne namene potovanj. Npr. za delovna potovanja je zelo izrazita jutranja konica, za šolska potovanja pa sta značilni jutranja in popoldanska konica, prva bolj izrazita kot druga. Poslovna potovanja se opravljajo predvsem v okviru delovnega časa, tj. od 7. do 16. ure. Nakupi se v največji meri opravljajo dopoldne med 8. in 10. uro in popoldne od 15. do 18. ure. Dejavnosti prostega časa in osebni opravljanja (ostalo) se v največji meri opravljajo v poznih popoldanskih urah.



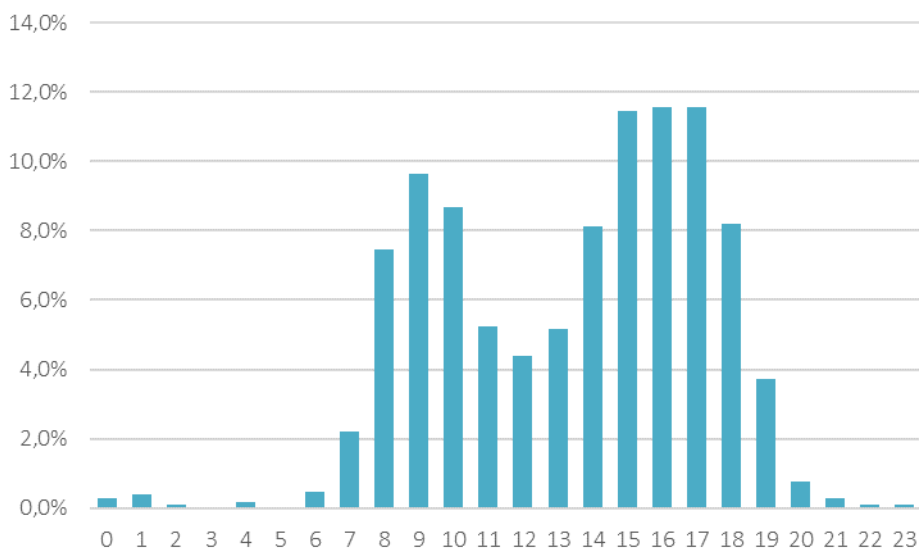
Grafikon 25: Urna porazdelitev vseh potovanj z vsemi prometnimi sredstvi za namen delo (N=1.372)



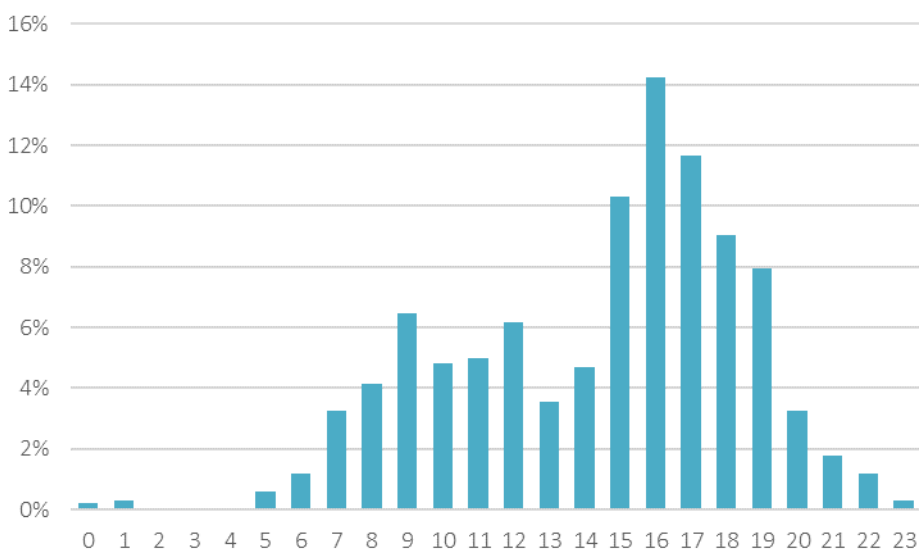
Grafikon 26: Urna porazdelitev vseh potovanj z vsemi prometnimi sredstvi za namen šola (N=178)



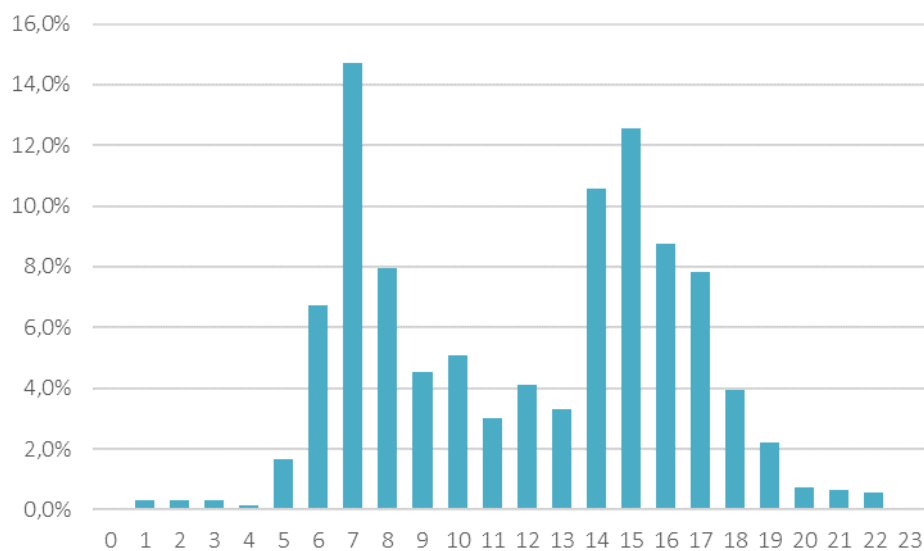
Grafikon 27: Urna porazdelitev vseh potovanj z vsemi prometnimi sredstvi za namen poslovno (N=283)



Grafikon 28: Urna porazdelitev vseh potovanj z vsemi prometnimi sredstvi za namen nakup (N=1.048)



Grafikon 29: Urna porazdelitev vseh potovanj z vsemi prometnimi sredstvi za namen prosti čas (N=1.019)



Grafikon 30: Urna porazdelitev vseh potovanj z vsemi prometnimi sredstvi za namen ostalo (N=1.393)

4 PRIMERJAVA Z DRUGIMI ANKETAMI

4.1 Primerjava z anketo leta 2016

Anketa leta 2016 je bila opravljena na primerljivem vzorcu v enakem delu leta, z enako metodologijo. V nadaljevanju sledi primerjava rezultatov. Nekateri rezultati so grafično prikazani v naslednjem poglavju, ki vsebuje primerjavo še z anketo Dnevna mobilnost potnikov.

Z vidika opremljenosti gospodinjstev prevoznimi sredstvi ni prišlo do večjih sprememb. Število koles je ostalo na primerljivi ravni (2,39 leta 2022 proti 2,37 leta 2022), število avtomobilov prav tako (1,75 proti 1,77). Rahlo se je povečalo število vinjet na gospodinjstvo, z 0,66 na 0,72.

Zmanjšalo se je število potujočih z 89 % na 84 %. Najbolj se je znižal delež nezaposlenih, ki potujejo (s 87 % na 72 %) ter upokoјencev s 85 % na 75 %. Prej je potovalo 92 % zaposlenih, zdaj pa 86 %. To sovпада s podatkom, da je skoraj 5 % zaposlenih delalo od doma. Najmanjša razlika je med šolajočimi, kjer se je delež potujočih zmanjšal za manj kot 3 odstotne točke. Prišlo je tudi do sprememb med regijami, prej so bile najbolj potujoče regije osrednjeslovenska, posavska in zasavska, zdaj je to primorsko-notranjska.

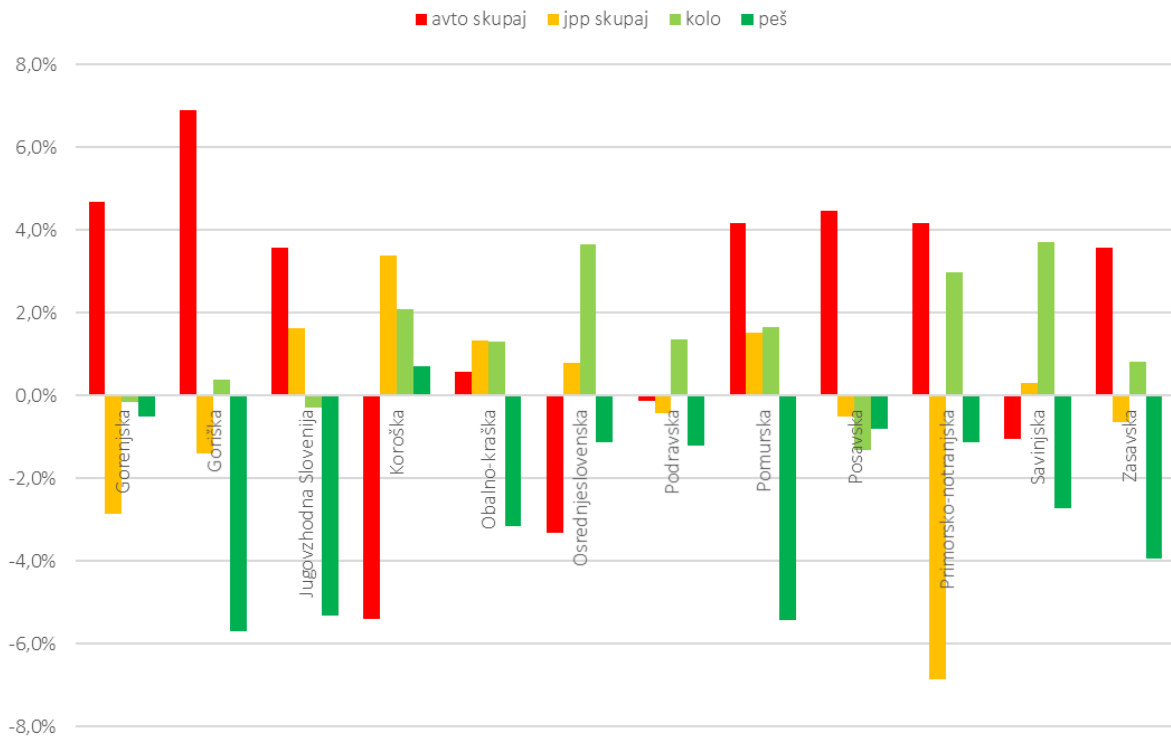
Delež potovanj znotraj regije je ostal podoben, prej 87 %, zdaj 86 %.

Skupno trajanje poti na osebo v dnevu je nižje (84 minut proti 77 minut), malo pa se je skrajšalo tudi povprečno trajanje ene poti (s 27 min na 25 min). Število poti na potujočo osebo na dan je ostalo na enaki ravni, to je 3,1. Tudi urne porazdelitve poti so ostale enake.

Z vidika namenov poti se je ohranila precej podobna struktura kot leta 2016. Povečal se je delež poti na delo, zmanjšal pa za rekreacijo, osebne opravke itd.

Z vidika izbire prevoznega sredstva se je rahlo povečal delež avtomobila (s 77,5 % na 78,1 %), vendar gre za statistično neznačilno spremembo. JPP je z 5,4 % ostal na enaki ravni, prav tako delež vlaka oziroma avtobusa znotraj tega deleža. Najbolj se je povečal delež kolesarjenja, z 2,8 % na 4,5 %, hkrati pa je manj poti, opravljenih peš (9,5 % proti 11,7 %).

Na nivoju regij so opazne določene razlike. Delež uporabe avta se je najbolj povečal v goriški (za 7 odstotnih točk) in v gorenjski regiji (za 5 odstotnih točk). Zmanjšal se je v koroški (za 5 odstotnih točk) in v osrednjeslovenski regiji (za 3 odstotne točke). Po drugi strani se je v koroški regiji tudi najbolj povečal delež JPP (za 3 odstotne točke), najbolj pa upadel v primorsko-notranjski regiji (za skoraj 7 odstotnih točk). Delež kolesa se je povečal najbolj v osrednjeslovenski in savinjski regiji (za skoraj 4 odstotne točke), zmanjšal se je le v zasavski regiji za vsaj odstotno točko. Delež pešačenja se je zmanjšal v vseh regijah razen koroški, najbolj v goriški (6 odstotnih točk) ter jugovzhodni in pomurski regiji (5 odstotnih točk).



Grafikon 31: Razlika v deležu prevoznih sredstev po regijah med letoma 2022 in 2016

Glede izbire prevoznega sredstva po namenu poti je opazna večja sprememba za namen prosti čas, kjer se je povečal delež avtomobila (s 65 % na 69 %), hkrati pa se je zmanjšal delež prostočasnih poti, opravljenih peš (s 26 % na 20 %) ali s kolesom (s 6 na 3 %). Podobno se je povečal delež avtomobila za poti v šolo z 31 % na 33 % na račun JPP, ki se je zmanjšal s 43 % na 40 %. Za poti na delo je delež avtomobila ostal enak, povečal pa se je delež kolesa s 3 % na 6 %, predvsem na račun pešačenja in javnega prometa.

Zasedenost avtomobila ostaja enaka (1,56 proti 1,52).

4.2 Primerjava z anketo Dnevna mobilnost potnikov

Leta 2017 in 2021 je SURS izvedel anketo Dnevna mobilnost potnikov (v nadaljevanju DMP). Namen je zbiranje podatkov o dnevni potovalni navade oseb, tj. o njihovih poteh v posameznem dnevu, enako kot v naši raziskavi.

Anketirani so stari od 15 do vključno 84 let (torej so vključeni starejši anketiranci kot v naši anketi). Raziskava je opravljena telefonsko in spletno. Leta 2017 je vzorec skupno sestavljajo 23.016 oseb, leta 2021 pa 37.925 oseb.

Zbiranje podatkov je leta 2017 potekalo v zadnjih dveh tednih septembra in v oktobru, leta 2021 pa v dveh delih, in sicer spomladi od 14. maja do 18. junija in jeseni od 8. septembra do 19. oktobra.

Med našo anketo in anketo DMP obstajata dve pomembni metodološki razliki. Prva razlika je, da se v anketi DMP upošteva poti, ki so daljše od 100 m. V naši anketi se ne upošteva peš poti, ki trajajo manj



kot 5 minut (500 metrov) in predstavljajo hojo do naslednjega prevoznega sredstva (npr. do postaje JPP) ali sprehod/tek. Štejejo pa krajše peš poti, ki ima drug namen (npr. za nakup).

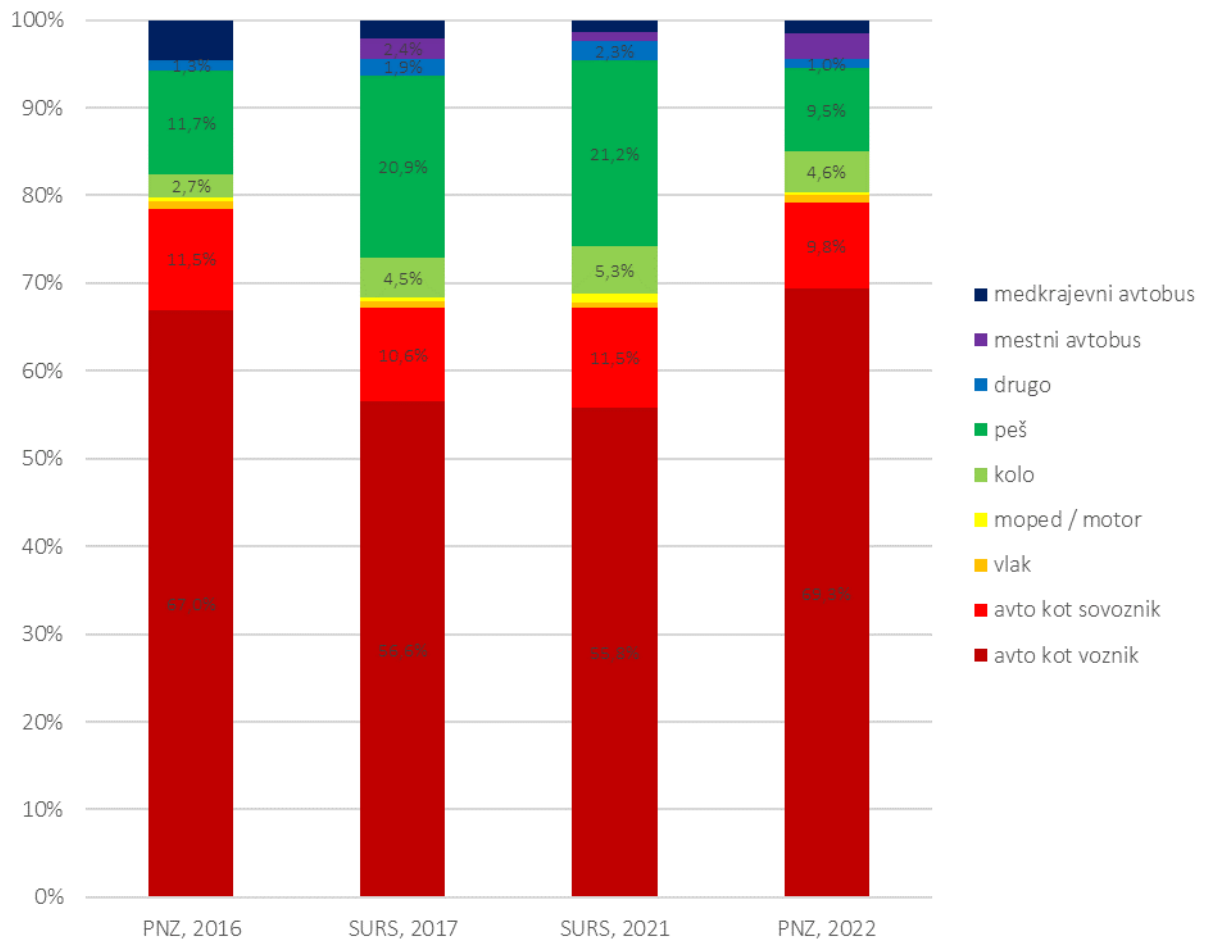
Druga razlika je, da medtem ko (tako kot v naši raziskavi) v anketi DMP en namen označuje eno pot, pa se lahko pot opravi z enim ali več prevoznimi sredstvi. V skladu s metodološkim pojasnilom SURS naj bi bilo glavno prevozno sredstvo sicer tisto prevozno sredstvo, s katerim se prevozi najdaljša razdalja na posamezni poti, kadar se uporabi več prevoznih sredstev. Po drugi strani pa vzorec vprašalnika za anketo DMP v vprašanju B3 predvideva označitev vseh prevoznih sredstev na tej poti, ne glede na opravljeno razdaljo z določenim sredstvom (možnih je več odgovorov). V naši anketi pa se nova pot označi kot nova pot z vsakim začetkom uporabe novega prevoznega sredstva, torej če je na poti proti cilju prišlo do spremembe vrste prevoznega sredstva.

Anketi DMP sta bili opravljeni tako za delovni kot nedelovni dan, naša pa samo za delovni, zato je primerjava z našima anketama narejena samo za podatke za delovni dan.

Delež potovanj po prevoznih sredstvih

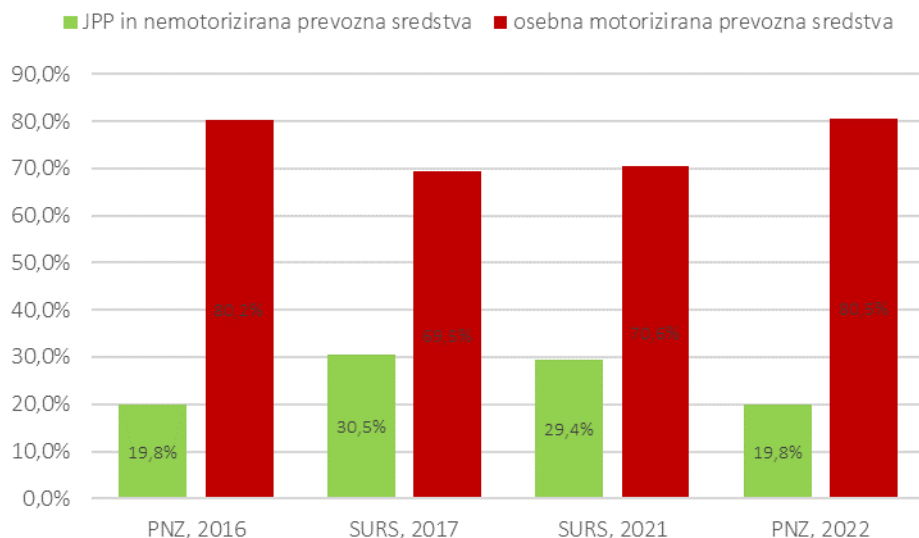
Delež potovanj po prevoznih sredstvih se od rezultatov SURS (anketa DMP) pomembno razlikuje zlasti v deležu poti, opravljenih z avtomobilom in peš. Z avtomobilom se po naši raziskavi skupno opravi 79 %, po SURS pa 67 %. Peš se po naši raziskavi opravi manj kot 10 % poti, po raziskavi SURS pa 21 %. V naši raziskavi je tudi večji delež uporabe mestnega avtobusa (3 % proti 1 %). Deleži za kolesarjenje, vlak in medkrajevni avtobus so zelo podobni.

Do razlike verjetno pride zaradi različne metodologije. Ker vprašanje glede izbire prevoznega sredstva v anketi DMP omogoča več različnih odgovorov (ne glede na opravljeno razdaljo) in ker je pešačenje del tudi poti z javnim prevozom ali celo avtom (npr. hoja do parkirišča), ocenjujemo, da prihaja do prekomerne zastopanosti pešačenja.



Grafikon 32: Primerjava deleža poti po prevoznih sredstvih na delovni dan

Naslednji grafikon prikazuje porazdelitev poti po prevoznih sredstvih glede na »trajnost« prevoznega sredstva. Osebna motorizirana sredstva predstavljajo okoli 70 % (po anketi DMP) ali 80 % (po naši anketi) in vključujejo uporabo avtomobila (kot voznik ali sopotnik), mopeda ali motorja ter ostalih prevoznih sredstev (kjer so zajeta večinoma motorizirana sredstva). V JPP in nemotorizirana sredstva, ki predstavljajo okoli 20 % oziroma 30 %, pa štejemo vlak, mestni avtobus, medkrajevni avtobus, pešačenje in kolesarjenje, v letu 2022 tudi skiro.



Grafikon 33: Primerjava deleža poti po osebnih motoriziranih in nemotoriziranih prevoznih sredstvih

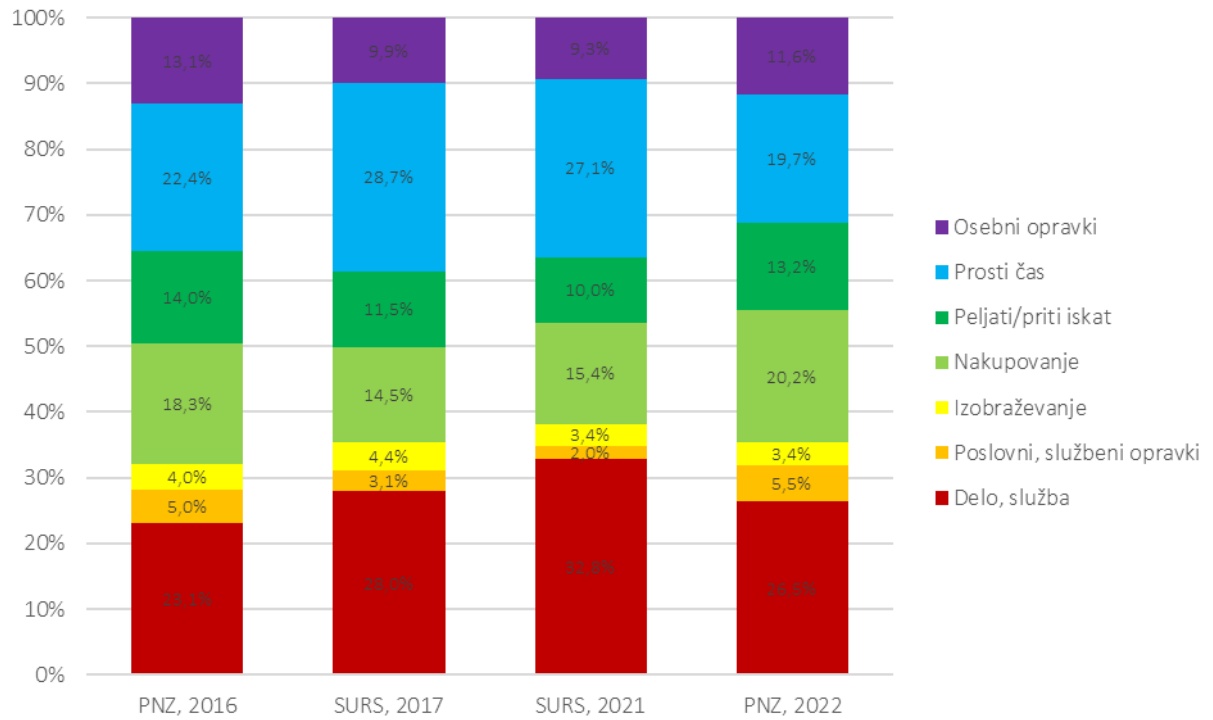
Delež potovanj z avtomobilom in peš po namenu

Poti, ki so narejene z avtomobilom oziroma peš (ker je pri teh dveh največje odstopanja med anketami), smo primerjali glede na posamezen namen. Videti je, da pri deležu avtomobila ne prihaja do večjih odstopanj pri namenu poti za delo in poslovnih poteh, tudi za izobraževanje so relativno podobne vrednosti z izjemo leta 2017. Pojavljajo pa se večja odstopanja pri poteh za namen nakupov in prosti čas ter peljati/priti iskat, saj je v naših anketah delež avtomobila višji kot v SURS-ovih anketah.

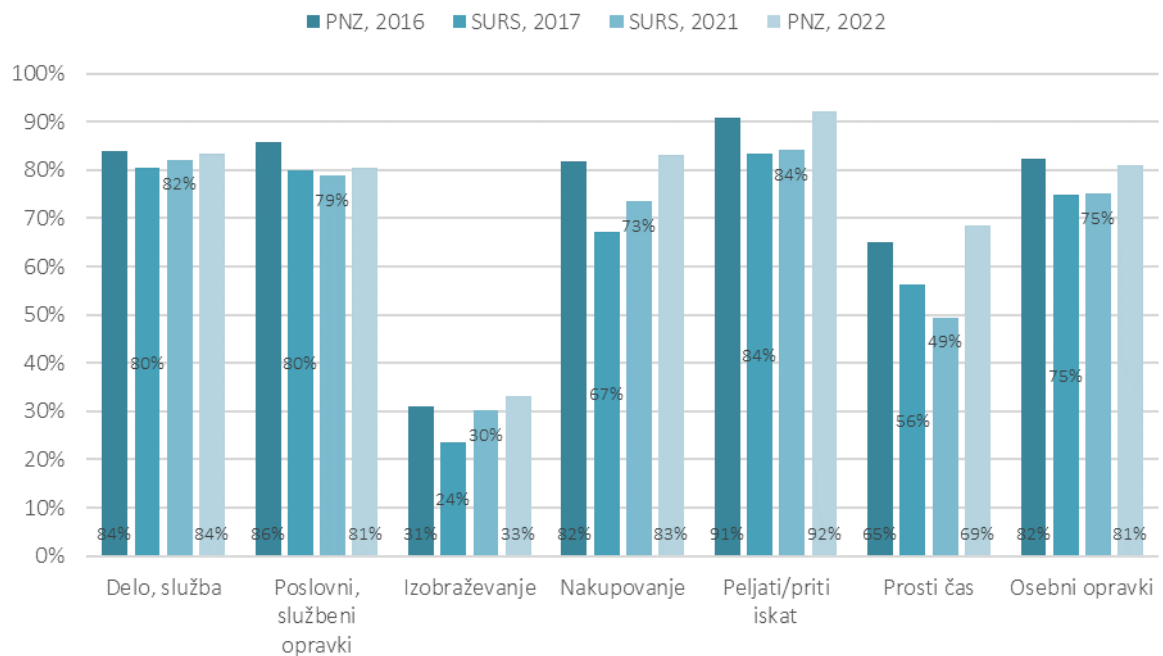
Glede deleža pešačenja je podobno. Največja odstopanja so pri nakupovanju, prostem času, poleg tega tudi pri osebnih opravkih in namenu za peljati/iskati nekoga, kjer je višji delež pešačenja kot v naših podatkih. Razlika je tudi v trendu – medtem ko je po SURS-u na primer trend povečanja deleža pešačenja in zmanjšanja deleža avtomobila za prosti čas, je v naših anketah opazen ravno obraten trend.

Namen poti

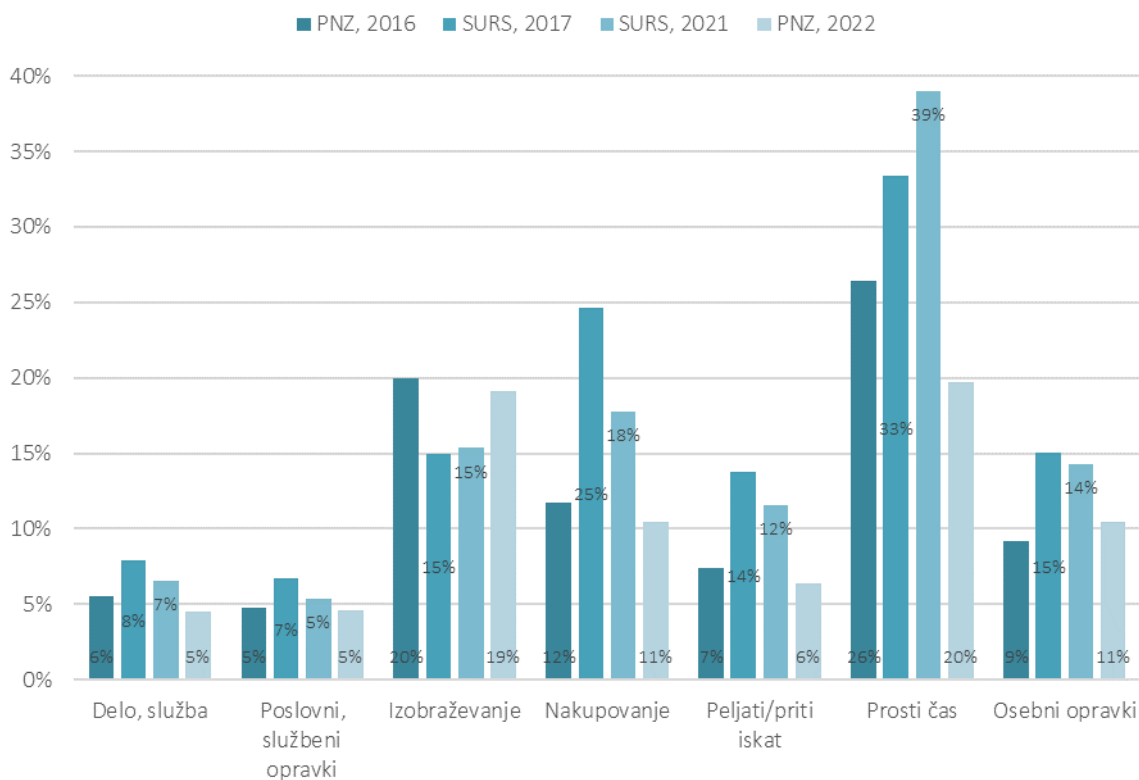
Poti po namenu so v grobem primerljive, največje razlike so pri poteh na delo in poteh za prosti čas, ki jih je v SURS-ovih anketah več, v naših manj. Iz podatkov 2016 in 2022 smo za primerljivost izločili poti z namenom vrnitve domov ter prestopanje.



Grafikon 34: Primerjava deleža poti po namenu na delovni dan



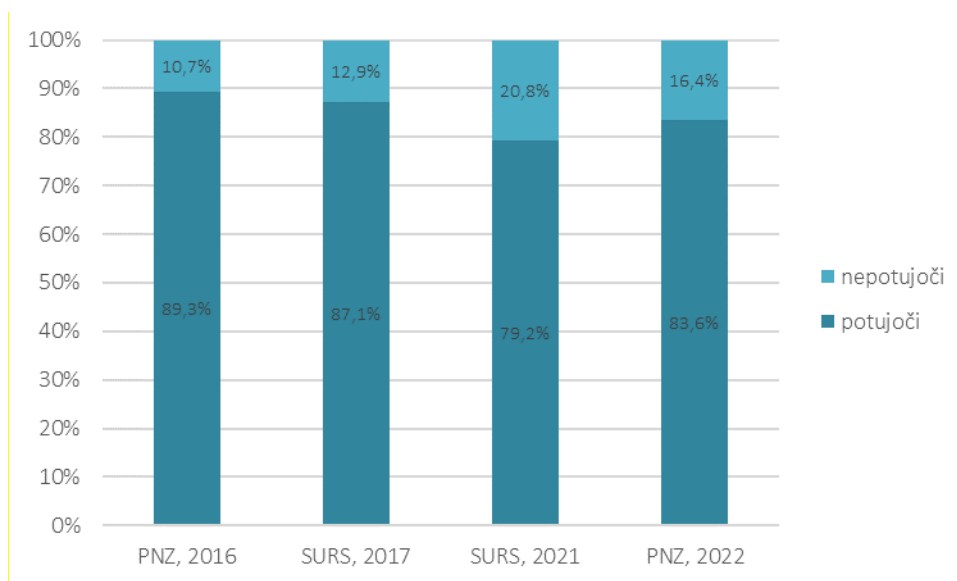
Grafikon 35: Primerjava deleža poti, opravljenih z avtomobilom, po namenu na delovni dan



Grafikon 36: Primerjava deleža poti, opravljenih peš, po namenu na delovni dan

Delež potujočih

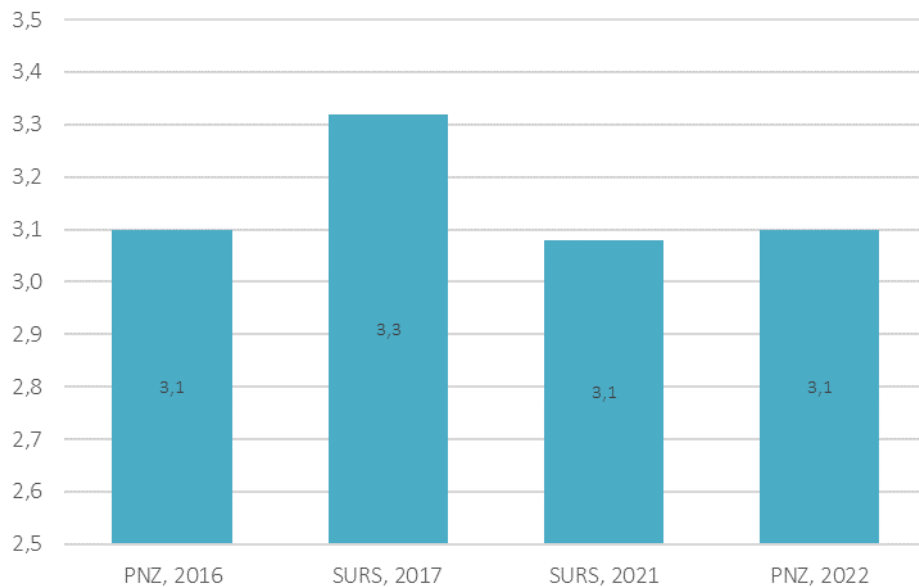
Delež potujočih je najnižji za leto 2021, ki pa je zaradi epidemioloških ukrepov manj reprezentativno leto. Vsekakor je raven potujočih v in po epidemiji nižji kot pred epidemijo.



Grafikon 37: Primerjava deleža potujočih oseb na delovni dan

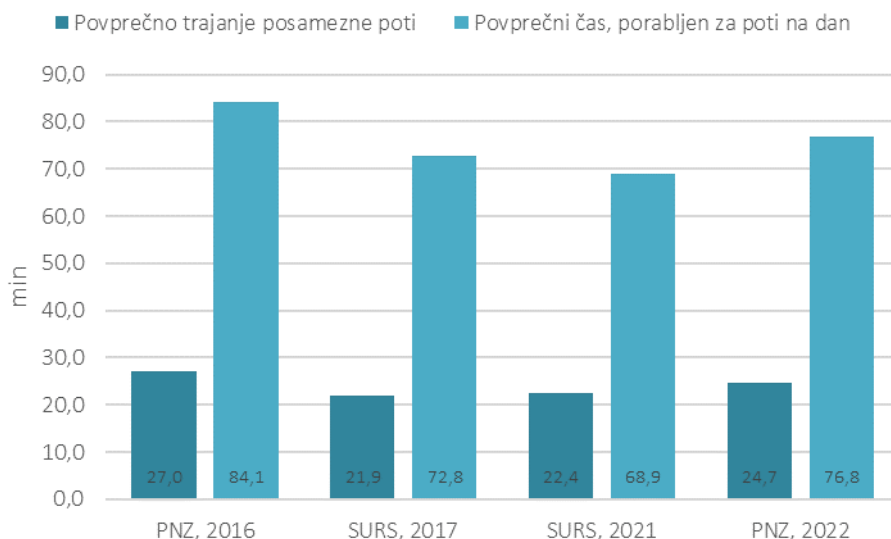
Povprečno število poti

Število poti na potujočo osebo je primerljivo med anketami, izstopa le SURSova anketa leta 2017, ko je bilo povprečno število poti višje.



Grafikon 38: Primerjava povprečnega števila poti na potujočo osebo na delovni dan

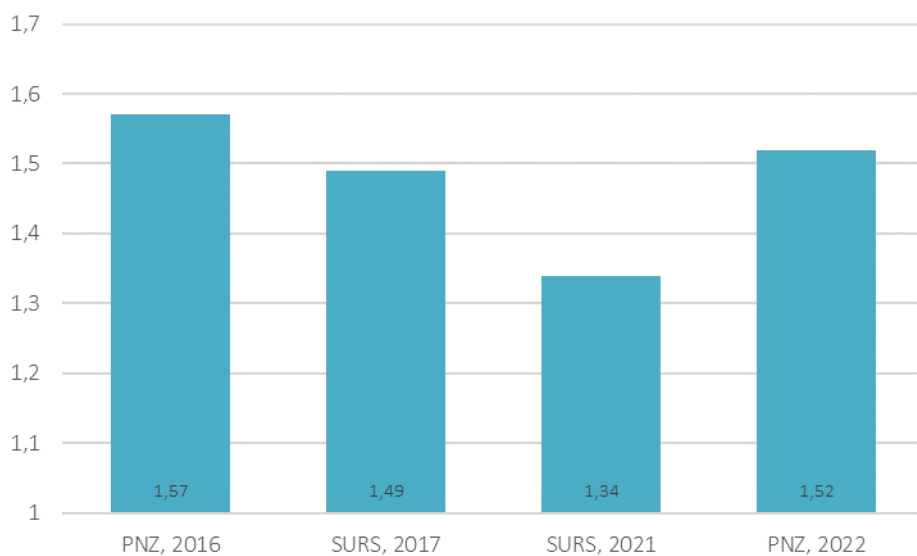
Povprečen čas za posamezno pot je dokaj podoben, najnižji je za leto 2017, najvišji za 2016. Povprečno se je leta 2021 porabilo najmanj časa za mobilnost na dan, največ pa leta 2016.



Grafikon 39: Primerjava trajanja poti na delovni dan

Povprečna zasedenost avtomobilov

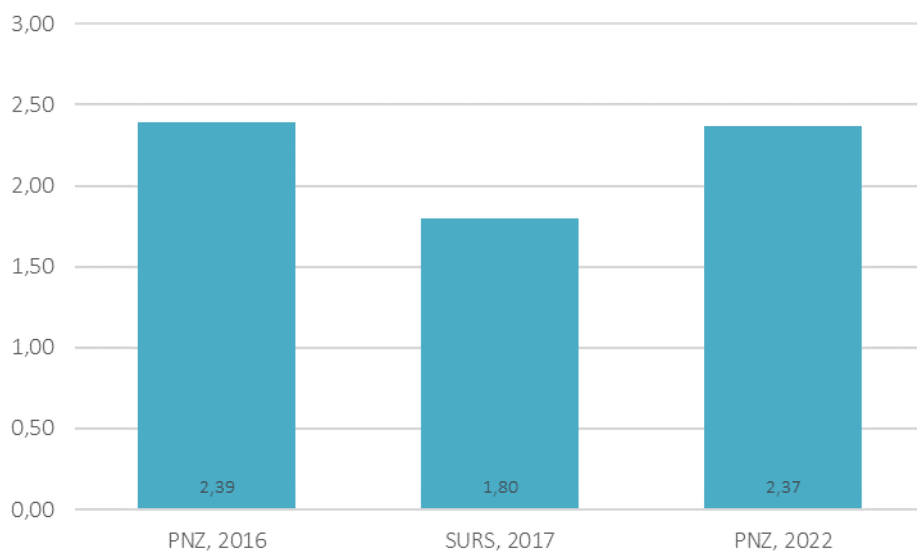
Povprečna zasedenost avtomobilov je primerljiva in se giblje okoli 1,5 za vsa leta, izjema je leto 2021, kar bi lahko bila posledica epidemioloških ukrepov in izogibanja stikov z ostalimi osebami.



Grafikon 40: Primerjava povprečne zasedenosti avtomobila na delovni dan

Opremljenost gospodinjstev s kolesi

SURS-ova anketa 2017 (leta 2021 ta podatek ni bil zbran) nakazuje nižje število koles po gospodinjstvu kot v naših anketah.



Grafikon 41: Primerjava povprečne opremljenosti gospodinjstev s kolesi

5 SKLEP

Na podlagi ankete po gospodinjstvih je ugotovljeno, kakšen socio-ekonomski položaj imajo prebivalci posameznih regij in države na splošno ter kakšne so njihove potovalne navade. Opravljena je bila primerjava z anketo iz leta 2016 in SURSovo anketo leta 2017 in 2021.

Ugotovljeno je bilo, da se je glede na leto 2016 zmanjšal delež potujočih, kar je primerljivo tudi s trendi SURSove ankete, ohranil pa se je obseg mobilnosti v smislu števila poti. Delno bi lahko bil vzrok za upad deleža potujočih v delu od doma, delno pa v povišanju cen dobrin in storitev, kar se kaže tudi v zmanjšanju deleža poti za npr. prosti čas in osebne opravke.

Z vidika uporabe prevoznih sredstev se je glede na leto 2016 povečal se je delež kolesarjenja in zmanjšal delež hoje, za ostala prevozna sredstva pa je ostal podoben delež. Struktura vrste prevoza (modal split) je sicer ključni kazalnik urbane mobilnosti v Operativnem programu za izvajanje evropske kohezijske politike 2014-2020 (OP EKP). Izhodiščno stanje je podala Anketa po gospodinjstvih o prometnih navadah prebivalcev na nivoju Republike Slovenije leta 2016. Delež potovanj, opravljenih z nemotoriziranimi prometnimi načini in javnim potniškim prometom, je v izhodiščnem letu 2016 znašal 19,8 %. Predvideno je bilo, da bi na koncu programskega obdobja OP EKP z ukrepi na prednostni naložbi 4.4 delež lahko dosegel 21,5 %. S to anketo smo ugotovili, da je v letu 2022 delež ponovno znašal 19,8 %, torej manj od predvidenega.

Ugotovili smo tudi, da prihaja do večjih razlik med SURS-ovo anketo Dnevna mobilnost potnikov in našo anketo, in sicer je v naši opazen višji delež avtomobila in nižji delež pešačenja, kar najverjetneje izhaja iz metodološko različnih pristopov do členitve poti in prevoznih sredstev.

Menimo, da dobljeni podatki predstavljajo ustrezno podlago za evalvacijo rezultatov dosedanjih ukrepov ter bolj utemeljenim odločitvam pri načrtovanju prometa in prometne infrastrukture.

Predlagamo, da se uporabljeno metodologijo še naprej uporablja tako kot osnovo pri nadaljnjih, bolj podrobnih anketah o potovalnih navadah (po regijah, občinah...) kot tudi pri bodočih raziskavah na ravni države (npr. čez 5 let). Redno izvajanje anket je pomembno tudi z vidika monitoringa uspešnosti ukrepov na področju prometne politike.

Metodologija je primerna tudi za terensko anketiranje v primerih, ko spletni panel ne zadostuje za reprezentativen vzorec. Zaradi morebitnih napak pri izpolnjevanju vprašalnika bi bila dopolnitev s terenskim vzorčenjem celo priporočljiva.