

# Zakaj ljudje potujejo tako, kot potujejo? 2020

Celotno raziskavo preberite [tukaj](#).

## Kampanje za spodbujanje aktivne mobilnosti

V okviru projekta [LIFE CARE4CLIMATE](#) želimo Slovence spodbuditi k temu, da več vsakdanjih poti opravijo peš ali s kolesom.

[Raziskave](#) kažejo, da še vedno veliko vsakdanjih poti v šolo, službo in po opravkih opravimo z avtomobilom, tudi kadar gre za razdalje do pet kilometrov, ki bi jih lahko prehodili ali prekolesarili. Celo poti do enega kilometra skoraj petina ljudi opravi z avtomobilom. Raba osebnih avtomobilov predstavlja velik delež izpustov toplogrednih plinov iz prometa in ti izpusti še vedno naraščajo. Če bi več ljudi kratke vsakdanje poti namesto z avtomobilom opravilo peš ali s kolesom, bi s tem pomembno vplivali na zmanjšanje izpustov pa tudi na svoje zdravje in trajnostni razvoj.

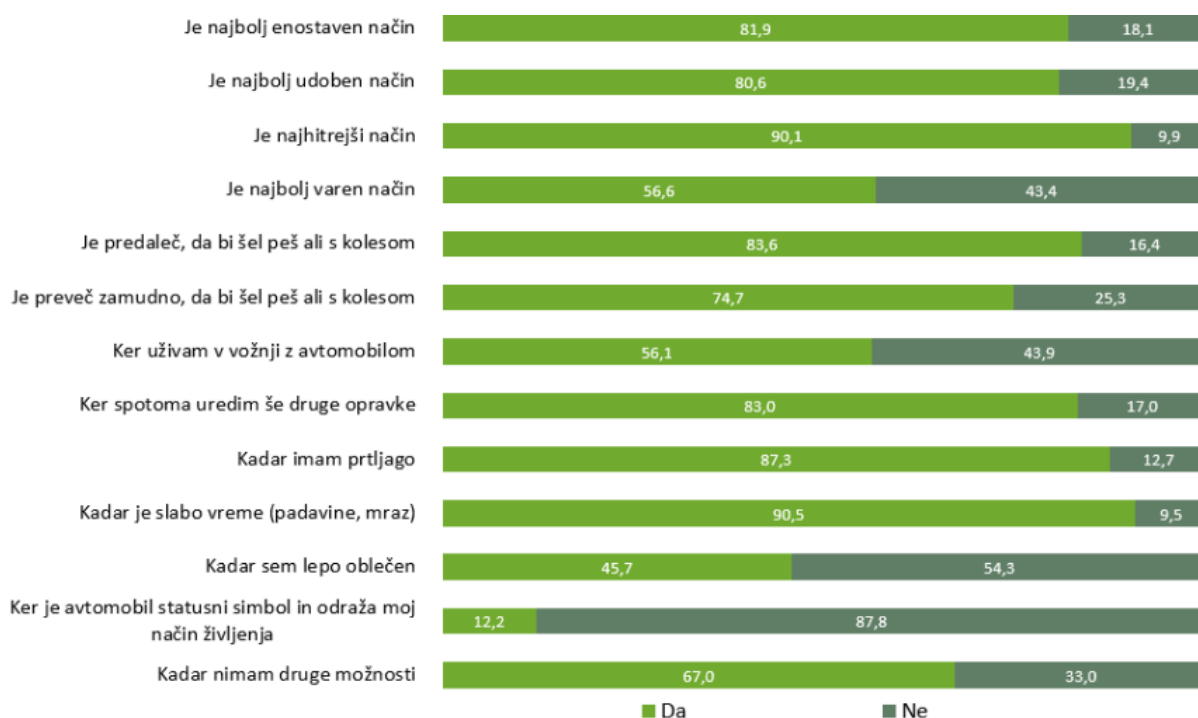
Na IPoP zato razvijamo kampanje za spodbujanje aktivne mobilnosti. Aktivna mobilnost, ki zajema hojo in kolesarjenje oziroma rolkanje ter vožnjo s skirojem, je namreč idealna rešitev za premagovanje razdalj do pet kilometrov. Da bi lahko bolj smiselno oblikovali aktivnosti, nas je zanimalo, zakaj prebivalci razvijejo določene potovalne navade. **Zakaj se v službo ali šolo odpravijo z avtom, čeprav bi razdaljo z lahkoto prehodili ali prekolesarili, in to v zelo kratkem času? In pod kakšnimi pogoji so svoje navade pripravljeni spremeniti?**

## Z avtom je najenostavneje in najudobneje

Raziskava potovalnih navad je pokazala, da vprašani pri izbiri načina potovanja razmišljajo zelo praktično, ne ideološko. Za uporabo avtomobila, tudi za premagovanje krajših razdalj, se v večini ne odločajo, ker bi se jim zdelo, da avtomobil izraža njihov življenjski stil ali jim daje ugled in status. Kljub vsemu pa 56,1 % tistih, ki avtomobil najpogosteje izberejo za vsakdanje poti, pravijo, da tako storijo, ker uživajo v vožnji.

Največji delež vprašanih, ki za vsakdanje poti najpogosteje uporabljajo avtomobil, ga uporablja, kadar je slabo vreme (90,5 %) oziroma zato, ker je to najhitrejši način prevoza (90,1 %).

Velik delež pa tudi zato, ker to izbiro ocenjujejo kot najenostavnejši (81,9 %) in najudobnejši način (80,6 %). Oziroma se odločijo za avtomobil, kadar imajo prtljago (87,3 %) ali ker spotoma uredijo še druge opravke (83 %). Večini se zdi za hojo ali vožnjo s kolesom predaleč (83,6 %) oziroma preveč zamudno (74,7 %).

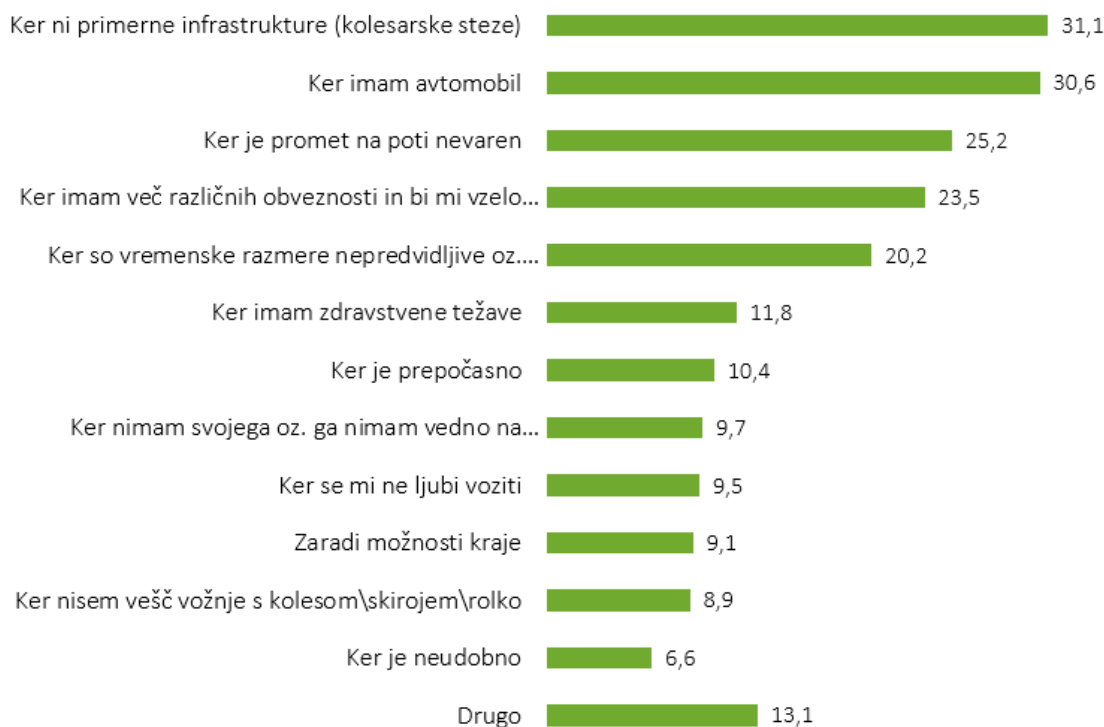


Slika 1: Razlogi, da anketiranci za vsakdanje prevoze najpogosteje uporabljajo osebni avtomobil (n = 1680)

## Za hojo in kolesarjenje ni pogojev

Preverjali smo tudi, zakaj ne uporabljajo katerega od aktivnih načinov mobilnosti. Med najpogostejšimi razlogi, ki jih anketiranci navajajo kot ovire za hojo in pešačenje, so umanjkanje primerne infrastrukture oziroma kolesarskih stez (31,1 %), nevarnost prometa na poti (25,2 %), več različnih obveznosti (23,5 %) in nepredvidljivost vremenskih razmer (20,2 %).

Skoraj tretjina vprašanih je odgovorila, da se za druge načine ne odločijo, ker imajo avtomobil (30,6 %), kar potrjuje vlogo avtomobila kor primarnega načina potovanja. Gre za skupino prebivalstva, ki ima v lasti avtomobil in praktično vse poti opravi z njim, ne da bi sploh razmišljali o drugih možnostih.



Slika 2: Razlogi, da anketiranci ne uporabljajo pogosteje aktivnih načinov prevoza (n=2.859)

Prosim, v sliki popravite (n = 2859) >> s presledkom

### Najbolj moteč je dež

Ker se vreme pojavlja kot pogost razlog, da se ljudje na pot odpravijo z avtomobilom namesto z enim od aktivnih načinov potovanja, smo v anketi preverili tudi, katere vremenske razmere so najbolj moteče.

Najbolj na odločitev vplivajo padavine. Kar 72,7 % vprašanih je odgovorilo, da padavine močno ali zelo močno vplivajo na to, da se ne odločijo za aktivni način mobilnosti. Nizke temperature močno ali zelo močno vplivajo na to določitev pri 53 % vprašanih, visoke temperature pa močno ali zelo močno vplivajo pri 19,2 % vprašanih.

Močnega segrevanja mest, ki je posledica globalnega segrevanja, ljudje še niso tako ozavestili in ga ne dojemajo kot tako motečega kakor dež.

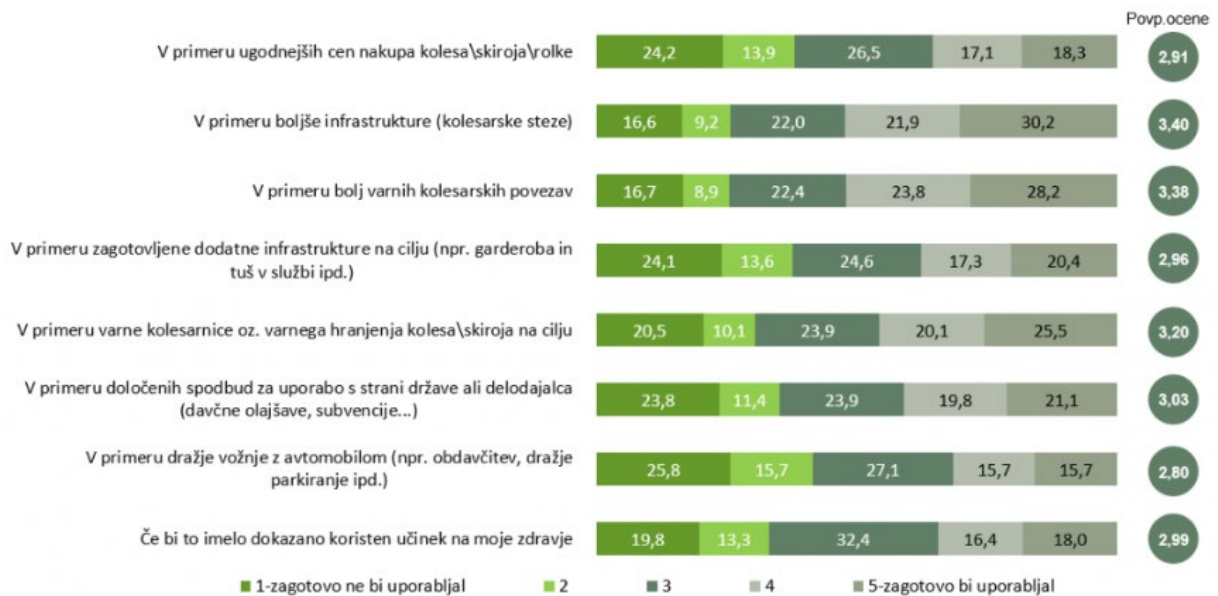
### Za več prekolesarjenih vsakdanjih poti potrebna boljša infrastruktura

V raziskavi smo preverjali tudi, pod kakšnimi pogoji bi bili vprašani pripravljeni zamenjati avtomobil in se odpraviti na pot peš, s kolesom ali drugim podobnim prevoznim sredstvom.

Avtomobil bi za kolo ali drugo podobno prevoznno sredstvo v primeru boljše infrastrukture (kolesarskih stez) zamenjalo 52,1 % vprašanih, v primeru varnejših kolesarskih povezav 52 % vprašanih, in če bi imeli na cilju možnost varnega hranjenja kolesa ali drugega podobnega prevoznega sredstva, 45,6 % vprašanih.

Nekoliko manj potenciala za spremembe imajo spodbude države in delodajalca, dodatna infrastruktura na cilju (garderoba in tuš v službi) ter ugodnejše cene koles in podobnih prevoznih sredstev. Dobra tretjina vprašanih bi bila pripravljena zamenjati avto za kolo, če bi to imelo dokazano

koristen učinek na zdravje. Od vseh ponujenih odgovorov imajo najmanj potenciala za spremembe finančne sankcije, to je podražitev vožnje z avtomobilom, kot sta obdavčitev in dražje parkiranje.



Slika 3: Načelna pripravljenost za zamenjavo avtomobila z aktivnimi prevoznimi sredstvi za vsakdanje poti (n=2859)

popravek v sliki (n = 2859)

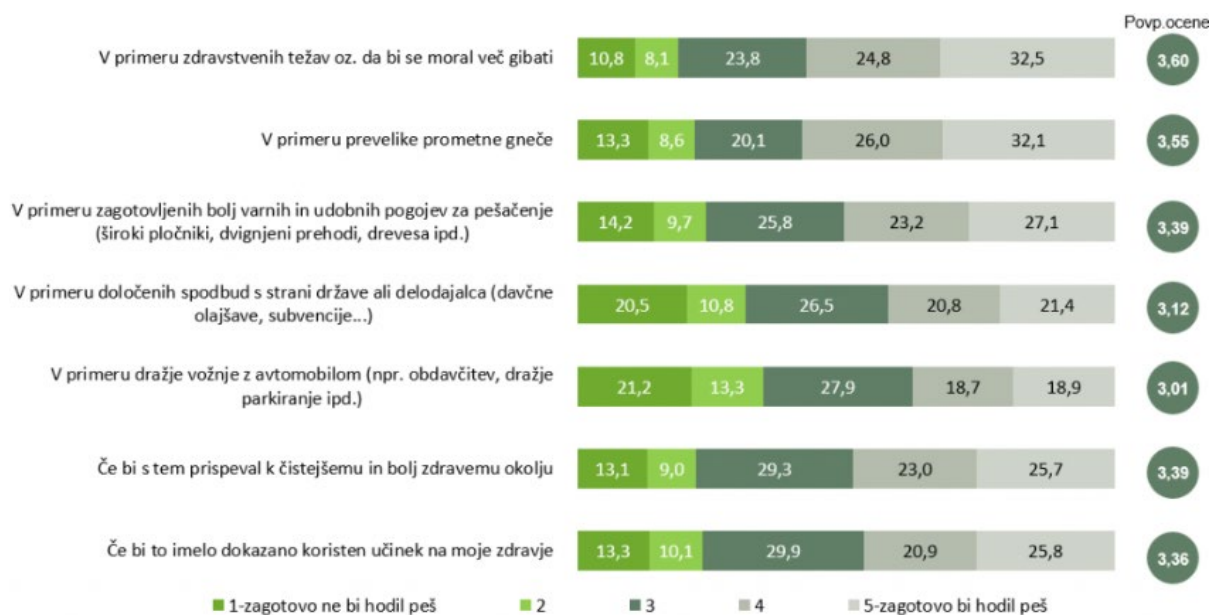
### Peš bi se odpravili, če bi bila prevelika gneča

Najmočnejši motiv za zamenjavo avtomobila za hojo je prometna gneča, v tem primeru bi se na pot peš odpravilo 58,1 % vprašanih. To potrjuje naše predhodne domneve, da je prevoz z avtomobilom še vedno dovolj udoben, gneče niso tako velike, da bi ljudi odvrnile od uporabe avtomobila.

Močan motiv je tudi zdravje, saj bi se v primeru zdravstvenih težav oziroma če bi se morali več gibati, peš na pot odpravilo 57,3 % vprašanih in 46,7 % vprašanih, če bi to imeli dokazano koristen učinek na njihovo zdravje.

Več kot polovica (50,3 %) vprašanih bi se na pot peš namesto z avtom odpravila, če bi bili zagotovljeni varni in udobni pogoji za pešačenje, kot so široki pločniki, dvignjeni prehodi in drevesa.

Tako kot pri zamenjavi za kolo je tudi pri zamenjavi avtomobila za hojo najšibkejši motiv za zamenjavo podražitev vožnje z avtomobilom, saj bi se v tem primeru za zamenjavo odločilo 37,6 % vprašanih.



Slika 4: Načelna pripravljenost zamenjave uporabe avtomobila za vsakdanje poti s hojo (n=2.859)

(n = 2859)

## Ugotovitve

Rezultati anketne raziskave kažejo, da je **uporaba avtomobila za večino vsakdanjih poti še vedno dovolj privlačna**, saj jo anketiranci vidijo kot enostavnejšo, udobnejšo in hitrejšo v primerjavi z aktivno mobilnostjo.

Anketiranci pravijo, da **za hojo, kolesarjenje ali katero od drugih oblik aktivne mobilnosti ni ustreznih ali vsaj dovolj privlačnih infrastrukturnih pogojev**. To je glede na vlaganja v kolesarsko infrastrukturo v večini slovenskih občin v zadnjih letih nekoliko presenetljivo. Tudi v prihodnje je predvidena gradnja več sto kilometrov novih kolesarskih in peš povezav. Vpliv teh vlaganj na potovalne navade verjetno lahko pričakujemo v naslednjih letih, pri čemer ne gre zanemariti mehkih ukrepov. Anketirance je morda treba bolje seznaniti z izboljšanimi možnostmi za kolesarjenje, saj jih morda niti ne poznajo.

**Ovire za aktivno mobilnost vidijo vprašani tudi v opremljenosti njihovih vsakdanjih ciljev**. Delovna mesta in izobraževalne institucije bi morali biti bolje opremljeni tako z garderobami kot tudi z ustreznimi prostori za hrambo koles in podobnih prevoznih sredstev. Pri tem gre torej za upoštevanje potreb aktivne mobilnosti pri prostorskem načrtovanju in gradbenih posegih ter normalizacijo prihodov s kolesi in peš.

Do določene mere bi **lahko k spremembam potovalnih navad prispevali tudi finančni ukrepi**, tako spodbude kot sankcije, saj je njihov potencial za spremembe potrdila približno tretjina vprašanih, in sicer tako pri hoji kot kolesarjenju.

Upoštevač pogoje, ki jih za spremembo potovalnih navad navajajo vprašani, bomo morali **pri oblikovanju kampanj veliko pozornosti nameniti praktičnim vidikom**. Torej, kako organizirati vsakdanje poti, da jih je mogoče večinoma opraviti peš ali s kolesom, kako se opremiti za različne vremenske razmere in kako organizirati prenos oziroma prevoz prtljage.

Kot močan motiv se kaže tudi **zdravje**, pri čemer je verjetno treba vložiti še nekaj truda v ozaveščanje o vplivu vsakdanjega gibanja, ki ga večina ljudi najlažje opravi ravno s spreminjanjem potovalnih navad.

Pri oblikovanju naših nadaljnjih aktivnosti se bomo tako osredotočili na:

- ozaveščanje o spreminjajočih se infrastrukturnih pogojih,
- povezavo aktivne mobilnosti in zdravja,
- ozaveščanje o aktivnih prihodih v službo in šolo kot normalni obliki prihodov,
- normalizacijo aktivnih prihodov,
- ozaveščanje o praktičnih rešitvah za udobnejšo aktivno mobilnost.

*Raziskava Zakaj ljudje potujejo tako, kot potujejo je aktivnost projekta LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007) in je integralni projekt, sofinanciran s sredstvi evropskega programa LIFE, sredstvi sklada za podnebne spremembe in sredstvi partnerjev projekta.*

## Zakaj ljudje potujejo tako, kot potujejo? 2022

### Kaj nam je druga raziskava v letu 2022 povedala glede izhodiščne raziskave iz leta 2020?

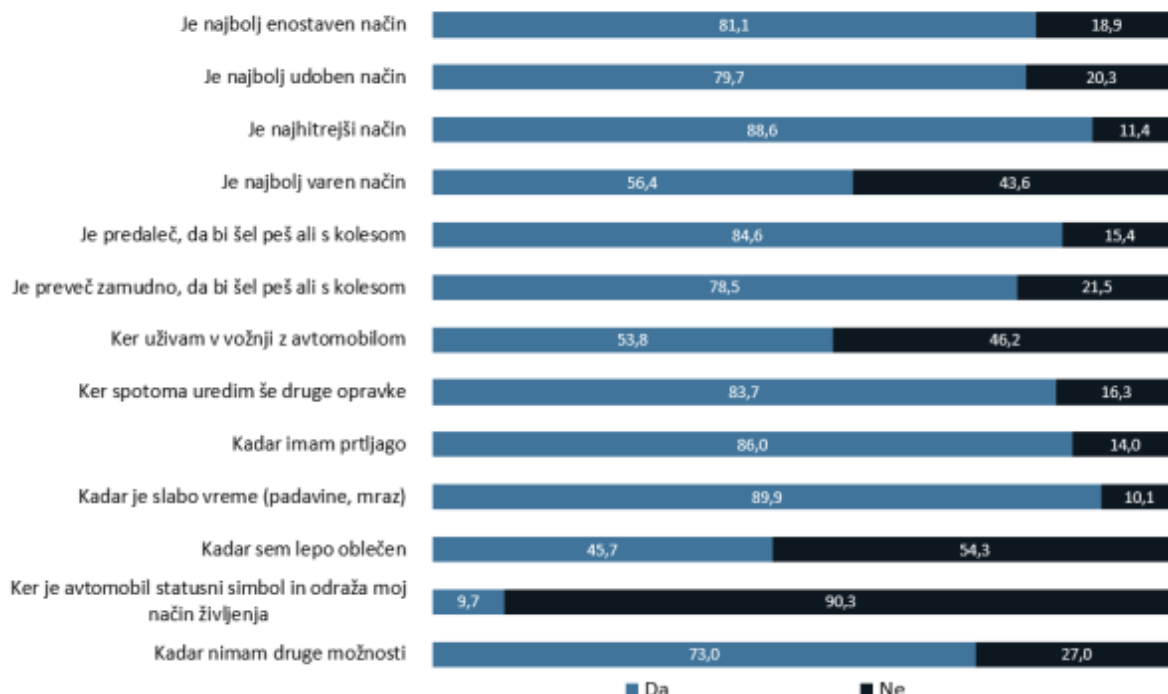
Primerjava podatkov iz leta 2022 s podatki iz leta 2020 kaže, da se **potovalne navade ljudi v Sloveniji niso zelo spremenile**. Kljub temu so se pokazale nekatere razlike v primerjavi s prejšnjimi leti, ki pomenijo spremembe potovalnih navad Slovencev in Slovenk.

V primerjavi z raziskavo, opravljeno leta 2020, zaznavamo »radikalizacijo« posameznih ciljnih skupin populacije: tako imenovani »zdravi in ekologi« so postali še nekoliko bolj ozaveščeni tako o problematiki podnebnih sprememb kakor tudi vpliva mobilnostnih navad na človekovo zdravje, avtomobilisti so še vedno privrženci vožnje z avtomobilom, čeprav se pri tem kaže, da pri nekaterih vprašanih popuščajo v svojih prepričanjih. Najbolj so epidemiološki ukrepi v letu 2022 vplivali na spremembo potovalnih navad ciljne skupine, poimenovane družine.

Epidemija covid-19 je neposredno vplivala na spremembo potovalnih navad pri osnovnošolskih in vrtčevskih otrocih, saj se je opazneje povečala uporaba avtomobila za pot v šolo (in iz nje). Čeprav so se v času izvajanja ponovitve raziskave v letu 2022 nekateri ukrepi za zaježitev epidemije še vedno izvajali, ostaja neodgovorjeno vprašanje, ali gre pri tem za prehodno potovalno težnjo ali pa so to že nove potovalne navade.

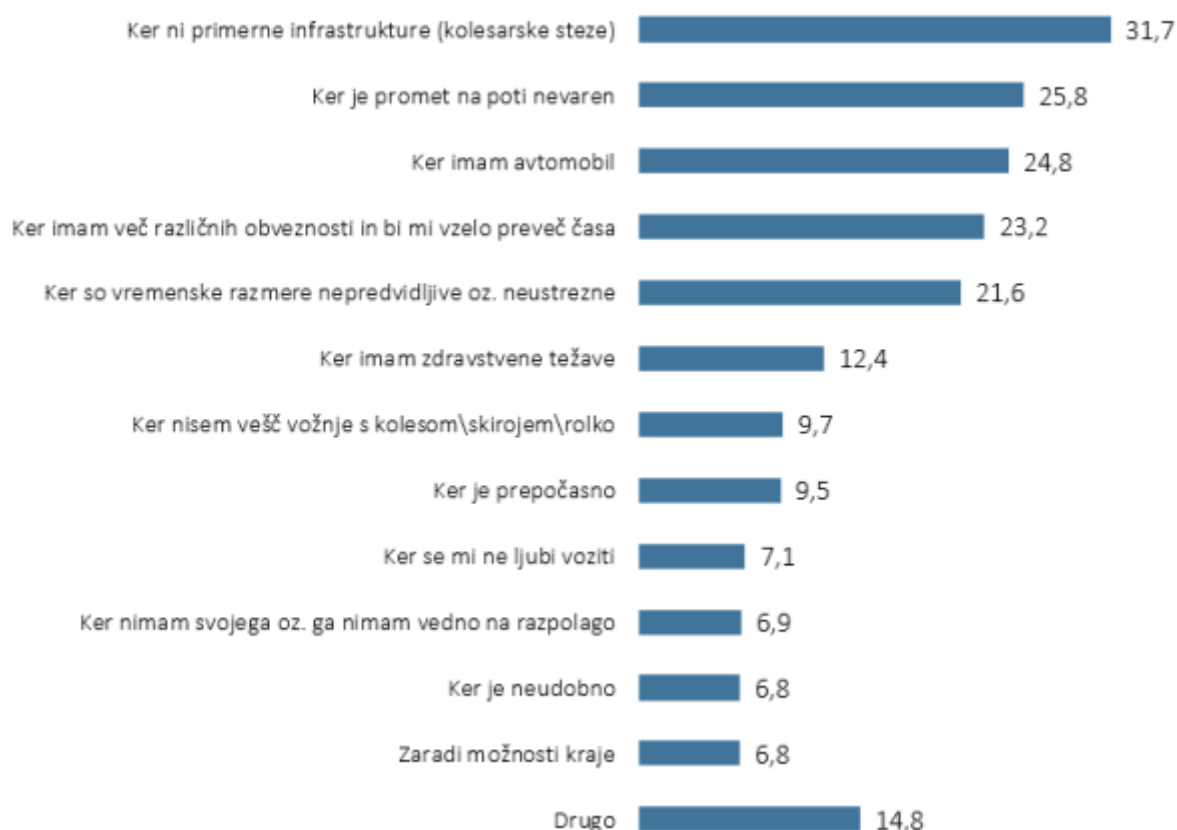
Tretjina anketiranih meni, da so v času epidemije spremenili svoje potovalne navade. Kot ključna razloga za spremembo navajajo zdravje, saj naj bi bilo bolj zdravo hoditi in kolesariti, ter začasno ukinitvev oziroma omejitev javnega prevoza.

Slika 16: Razlogi, da anketiranci za vsakdanje prevoze najpogosteje uporabljajo osebni avtomobil (n = 1.118).



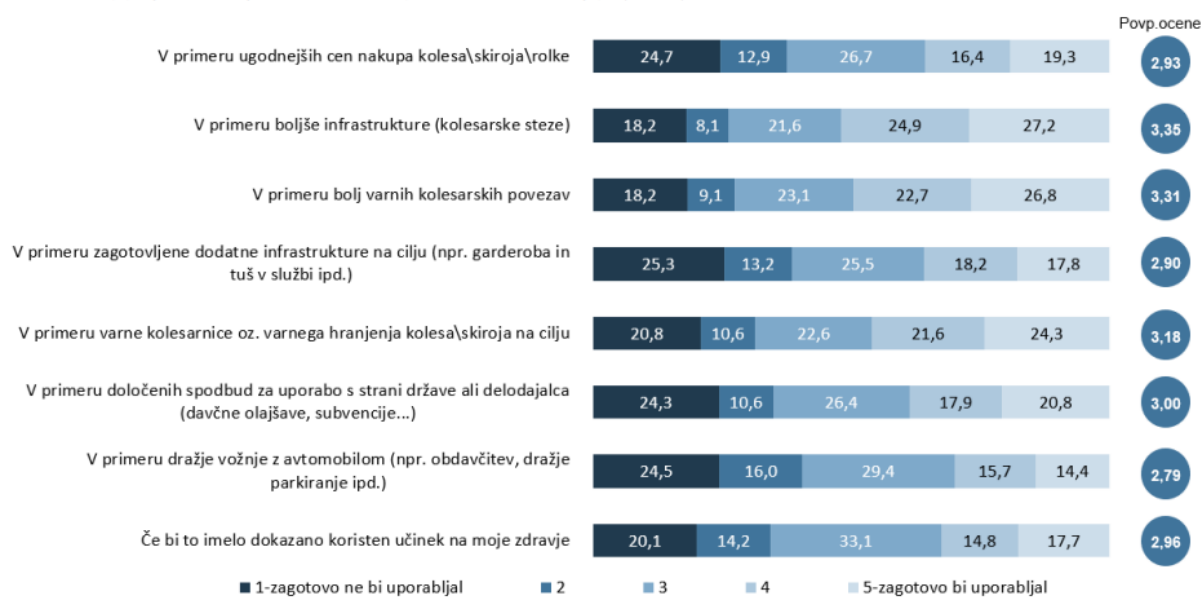
Največji delež vprašanih, ki uporabljajo avtomobil, ga uporablja, kadar je slabo vreme (89,9 %) oziroma zato, ker je to najhitrejši način prevoza (88,6 %). Najmanjši delež anketiranih pa avtomobil uporablja, ker je to statusni simbol in izraža njihov način življenja (9,7 %), **kar je spodbudno, saj se je ta delež iz leta 2020 (12,2 %) znižal**. Slaba polovica anketiranih pa izbere prevoz z avtomobilom, kadar so lepo oblečeni (45,7 %).

Slika 11: Razlogi, da anketiranci ne uporabljajo pogosteje aktivnih načinov prevoza (n = 1.064).



Tretjina tistih, ki nikoli ali redko uporabljajo enega od aktivnih načinov prevoza (kolo, skiro, rolka), tega ne uporabi večkrat, ker za to nima primerne prometne infrastrukture (31,7 %). Četrtnina teh prevoznih sredstev ne uporablja, ker menijo, da so za promet nevarna (25,8 %), podoben delež anketiranih pa ima za te namene avtomobil (24,8 %).

Slika 18: Načelna pripravljenost za zamenjavo avtomobila z aktivnimi prevoznimi sredstvi za vsakdanje poti (n = 2.077)

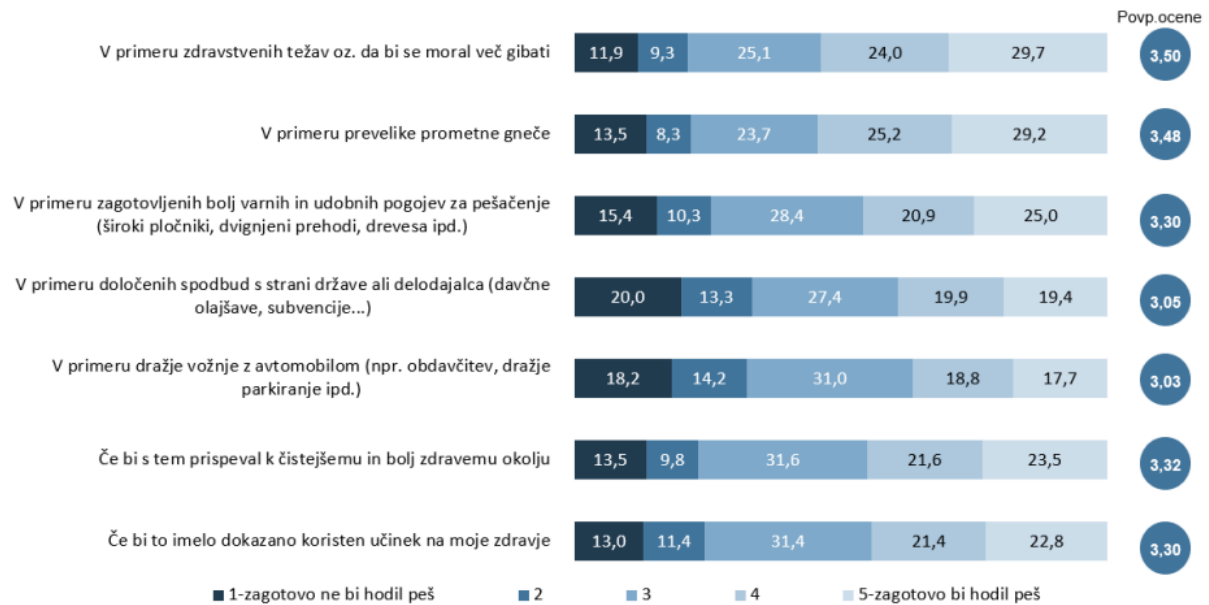


Anketiranci so odgovarjali na vprašanje, v katerih okoliščinah bi nadomestili vsakdanje poti, opravljene z avtomobilom, z aktivnim načinom prevoza. Najbolj bi bili pripravljeni uporabiti



kolo/skiro/rolko v primeru boljše infrastrukture (povprečna ocena 3,35) in v primeru varnejših kolesarskih povezav (3,31), najmanj pa v primeru dražje vožnje z avtomobilom (2,79).

Slika 20: Načelna pripravljenost zamenjave uporabe avtomobila za vsakdanje poti s hojo (n = 2.077)



Anketiranci bi bili najbolj pripravljeni hoditi peš v primeru zdravstvenih težav (povprečna ocena 3,50) in v primeru prevelike prometne gneče (3,48), najmanj pa v primeru dražje vožnje z avtomobilom (3,03).

Največji delež anketiranih hodi peš, ko opravlja športne (49,7 %) in prostočasne dejavnosti (46,4 %). Kolo pretežno uporabljajo za prostočasne (17,5) in športne dejavnosti (17,7 %), javni prevoz pa za pot v šolo ali na fakulteto (14,2 %). **V primerjavi s podatki iz leta 2020 je ta delež upadel za 10 %.** Uporaba avtomobila je najpogostejša pri poslovnih in službenih opravkih (71,8 %) ter za velike nakupe (71,1 %).

### Razlogi za (ne)uporabo različnih prevoznih sredstev

Dobra tretjina anketiranih, ki nikoli ali pa redko uporablja osebni avtomobil, tega ne uporabi večkrat, ker raje kolesari ali hodi peš. Podoben delež vprašanih avta ne uporablja pogosto, ker ga nima vedno na razpolago, tretjina pa raje uporablja javni prevoz.

Tretjina tistih, ki nikoli ali redko uporabljajo eno od prevoznih sredstev aktivne mobilnosti (kolo, skiro, rolka), tega večkrat ne uporabijo, ker menijo, da nimajo na voljo primerne prometne infrastrukture. Četrtnina ga ne uporablja, ker imajo za te namene avtomobil, podoben delež meni, da je to prevozno sredstvo za promet nevarno.

**Razlogi, zakaj anketiranci uporabljajo oziroma ne uporabljajo določenega prevoznega sredstva, se na podlagi raziskave v letu 2022 ne razlikujejo od tistih, ki smo jih ugotovili z raziskavo v letu 2020.**