

Izdelava Celostne prometne strategije za Občino Radlje ob Dravi

2. faza

Dokument 2

ANALIZA POTOVALNIH NAVAD IN POTREB OBČANOV NA PODROČJU MOBILNOSTI

November 2016

NAZIV

Izdelava Celostne prometne strategije za Občino Radlje ob Dravi , 2. faza: Analiza potovalnih navad občanov

NAROČNIK

Občina Radlje ob Dravi

Mariborska cesta 7

2360 Radlje ob Dravi

VODILNI PARTNER PRI IZDELAVI CPS

Energetska agencija za Podravje, Smetanova ul. 31, 2000 Maribor

PROJEKTNI PARTNER

Razvojna agencija Sinergija, Martjanci 36, 9221 Martjanci

AVTORJI POROČILA: dr. Vlasta Krmelj, univ.dipl.inž.

mag. Branka Mirt, prof. biol. in kem.

Katja Karba, univ.dipl.etnol. in kult.antrop.

KAZALO

PREDGOVOR.....	5
1. ANALIZA POTOVALNIH NAVAD OBČANOV	6
1.1. Potek priprave in izvedbe raziskave	6
1.2. Obdelava podatkov.....	8
1.3. Predstavitev rezultatov raziskave s področja potovalnih navad in demografije.....	8
1.3.1. Demografija	8
1.3.2. Analiza potovalnih navad občanov.....	10
2. ANALIZA POTREB NA PODROČJU MOBILNOSTI V OBČINI RADLJE OB DRAVI	31
3. Zaključki	41
4. VIRI.....	42
5. PRILOGE.....	43

Seznam slik

Slika 1: Demografski podatki anketirancev	9
Slika 2: Gospodinjstva z določenim številom avtomobilov/koles	10
Slika 3: Gospodinjstva z določenim številom avtomobilov v odvisnosti od števila članov posameznega gospodinjstva in skupnega zadnjega mesečnega neto dohodka gospodinjstva	11
Slika 4: Običajen način potovanja na delo/v šolo	12
Slika 5: Običajen način potovanja na delo/v šolo glede na lokacijo bivanja	13
Slika 6: Občini zaposlitve/šolanja	14
Slika 7: Oddaljenost delovnega mesta/šole od doma v kilometrih	15
Slika 8: Pogostost uporabe posameznega načina potovanja	16
Slika 9: Uporaba posameznega načina potovanja glede na namen potovanja	17
Slika 10: Uporaba spletnih portalov za dogovarjanje o prevozih	18
Slika 11: Število opravljenih poti na izbrani delovni dan	19
Slika 12: Način potovanja anketirancev na izbrani delovni dan.....	20
Slika 13: Način potovanja znotraj občine Radlje ob Dravi na izbrani delovni dan	21
Slika 14: Namen potovanja na izbrani delovni dan	22
Slika 15: Namen potovanj, opravljenih znotraj/izven občine Radlje ob Dravi na izbrani delovni dan.....	22
Slika 16: Namen potovanja na izbrani delovni dan glede na lokacijo bivanja	23
Slika 17: Namen potovanj glede na način potovanja na izbrani delovni dan glede na lokacijo bivanja.....	24
Slika 18: Termini začetka potovanj.....	25

Slika 19a: Termini začetka potovanj po namenu	26
Slika 19b: Termini začetka potovanj po namenu	27
Slika 20: Trajanje potovanj na izbrani dan	28
Slika 21: Uporaba drugih načinov potovanj poleg zabeleženih na izbrani dan	28
Slika 22: Mnenja anketirancev o razdalji, ki jo je še smiselno opraviti peš ali s kolesom....	29
Slika 23: Moteči elementi na področju prometa v občini Radlje ob Dravi	30
Slika 24a: Mnenja anketirancev o ukrepih na področju mobilnosti	31
Slika 24b: Mnenja anketirancev o ukrepih na področju mobilnosti	32
Slika 25: Mnenja anketirancev o potrebah po vzpostavitvi predlaganih storitev na področju mobilnosti	33
Slika 26: Mnenja anketirancev o potrebah po vzpostavitvi predlaganih storitev na področju mobilnosti glede na lokacijo bivanja	34
Slika 27: Mnenja anketirancev o potrebi po uvedbi krožne linije glede na lokacijo bivanja	35
Slika 28: Mnenja anketirancev o potrebi po uvedbi linije v smeri hribovitih naselji	36
Slika 29: Potreba po terminih voženj krožne linije.....	37
Slika 30: Potreba po terminih voženj v smeri hribovitih naselij ob delavnikih	38
Slika 31: Potreba po terminih voženj v smeri hribovitih naselij ob koncih tedna.....	39
Slika 32: Prepoznavnost orodja Google Transit	40

Seznam preglednic

Preglednica 1: Število anketiranih gospodinjstev/občanov po posameznih naseljih in delež anketirancev po naseljih glede na število prebivalcev po naseljih.....	7
---	---

PREDGOVOR

Namen izdelave Celostne prometne strategije (CSP) za Občino Radlje ob Dravi je vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa na območju občine in posredno vplivati na spremembe tudi na širšem geografskem območju. Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije. S pomočjo CPS pomagamo vzpostaviti trajnostni prometni sistem tako, da se zagotovi dostopnost delovnih mest in storitev za vse, izboljša prometna varnost, zmanjša onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in poraba energije, poveča učinkovitost in zmanjša stroške potniškega in tovornega prevoza ter izboljša privlačnost in kakovost mestnega okolja.

Celostno urejen promet ne pomeni zgolj boljše izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost, manjših zastojev, bolj učinkovitih naložb, večjega zadovoljstva in manjšega onesnaženja. Prinaša objektivno merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj.

Analiza potovalnih navad in potreb občanov predstavlja, skupaj z analizo stanja, temelj celostnega načrtovanja prometne ureditve v občini. Pomaga nam razumeti trenutni položaj, izpostaviti pomanjkljivosti, ključne težave, izzive in priložnosti, ki jih ima občina na področju prometa in mobilnosti. Ustrezno ovrednotenje trenutne situacije predstavlja osnovo za učinkovito celostno načrtovanje razvoja občine na področju mobilnosti v prihodnjih letih.

S pripravo CPS in njenim doslednim izvajanjem bo Občina Radlje ob Dravi stopila na pot trajnostne mobilnosti. Proces spreminjanja načina dela in drugačen pristop k reševanju prometnih problemov sta bistvena za spremembe tako na ravni urejenosti naših mest, ki bodo postala prijazna pešcem in kolesarjem, kot na ravni spreminjanja potovalnih navad občanov, ki bodo na račun manjše uporabe avtomobilov prispevali k večjemu deležu trajnostnih oblik mobilnosti.

1. ANALIZA POTOVALNIH NAVAD OBČANOV

Z namenom analiziranja potovalnih navad občanov smo pripravili anketni vprašalnik, ki je hkrati predstavljal tudi osnovno orodje za analizo potreb (Priloga 1).

1.1. Potek priprave in izvedbe raziskave

V okviru priprav na izvedbo raziskave smo v prvi fazi pregledali relevantne razvojne dokumente občine Radlje ob Dravi. Seznanili smo se z vsebino dokumenta Projekt »VIS Radlje ob Dravi« - Vizija in strategija občine Radlje ob Dravi, študijo Optimalna ureditev cestno – prometne infrastrukture na območju občine Radlje ob Dravi in idejno zasnovo Ureditev središča Radelj ob Dravi. Omenjeni dokumenti so nam bili v pomoč pri pripravi vsebinskega okvira vprašalnika, predvsem v delu, ki se nanaša na potrebe občanov na področju mobilnosti.

Sledila je seznanitev z nekaterimi domačimi in tujimi raziskavami s področja potovalnih navad ljudi in urejanja prometa. Izpostavili bi naslednje raziskave: Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji – končno poročilo o rezultatih longitudinalne javnomnenjske raziskave (Primerjava 2009 – 2012), Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji in National Household Travel Survey 2012 (Ireland). Vsebina pregledanih dokumentov nam je bila v pomoč pri definiranju nabora vprašanj vprašalnika.

Z namenom doseganja zadostnega števila odzivov se je k sodelovanju povabilo Osnovno šolo Radlje ob Dravi. Učitelji so bili naprošeni, da učencem v okviru izbrane šolske ure razdelijo vprašalnike, predstavijo njihov namen in vsebino ter jim posredujejo napotke za izpolnjevanje vprašalnika doma, skupaj s starši in morebitnimi ostalimi člani gospodinjstva.

Anketni vprašalnik je bil pripravljen tako, da je omogočal vnos odgovorov vseh članov gospodinjstva. Člani posameznega gospodinjstva so tako odgovore vpisovali na isti anketni list. Gospodinjstva so bila v uvodnem nagovoru naprošena, da se anketiranja udeležijo vsi člani gospodinjstva, stari 6 let ali več.

Pred izvedbo anketiranja je vprašalnik testiralo 6 posameznikov, na podlagi njihovih komentarjev je bilo pripravljenih nekaj dopolnitev, ki so se osredotočale na izboljšanje razumevanja navodil. Končna verzija vprašalnika je bila med občane razdeljena v aprilu 2015.

Vprašalnik je temeljil na treh poglavjih:

- **Potovalne navade občanov** – poglavje je obsegalo vprašanja, s pomočjo katerih smo želeli pridobiti vpogled v potovalni vzorec občanov, izbor potovalnih sredstev glede na namen potovanja, podatke o številu potovanj posameznika na dan, času in trajanju potovanja, ipd.

- **Potrebe na področju prometa in mobilnosti** – v okviru tega poglavja smo želeli pridobiti mnenja občanov o motečih elementih trenutne prometne ureditve, katere izmed ukrepov na področju prometa in mobilnosti podpirajo in kakšne so po njihovem mnenju potrebe po vzpostavitvi izbranih ukrepov na nivoju občine, s poudarkom na javnem prometu.
- **Osební podatki** – poglavje je vključevalo osnovna vprašanja s področja demografije.

Vprašalniki so bili razdeljeni vsem učencem osnovne šole Radlje ob Dravi, ki so tistega dne bili v šoli. Tako je bilo razdeljenih okoli 500 vprašalnikov. Vrnjenih je bilo 239 vprašalnikov, ob dejstvu, da šolo obiskujejo otroci 360 gospodinjstev. Zaradi prevelikega števila manjkajočih (več kot 3 popolnoma neizpolnjena vprašanja) ali nepravilno vnesenih podatkov je bilo iz nadaljnje obdelave izločenih 38 vprašalnikov. Analiziran je bil **201** vprašalnik oz. odgovori **708** občanov, kar predstavlja **11,3 %** vseh prebivalcev občine Radlje ob Dravi.

Preglednica 1: Število anketiranih gospodinjstev/občanov po posameznih naseljih in delež anketirancev po naseljih glede na število prebivalcev po naseljih

Naselje	Število anketiranih gospodinjstev	Število anketirancev	Število vseh občanov	Delež vseh občanov (%)	Delež anketirancev (%)
Radlje ob Dravi	108	379	2812	45,0	13,5
Vuhred	22	81	750	12,0	10,8
Vas	7	21	441	7,0	4,8
Sveti Trije Kralji	3	10	220	3,5	4,5
Remšnik	6	19	213	3,4	8,9
Sveti Anton na Pohorju	7	28	252	4,0	11,1
Dobrava	7	27	214	3,4	12,6
Zgornja Vižinga	8	28	250	4,0	11,2
Brezni Vrh	4	13	164	2,6	7,9
Radelca	4	13	91	1,5	14,3
Zgornji Kozji Vrh	3	8	147	2,3	5,4
Spodnja Orlica	3	12	109	1,7	11,0
Št. Janž pri Radljah	6	22	285	4,5	7,7
Spodnja Vižinga	13	47	307	4,9	15,3
SKUPAJ	201	708	6255	100	11,3

Iz Preglednice 1 je moč razbrati, da delež sodelujočih po posameznih naseljih glede na število vseh prebivalcev posameznega naselja variira od najnižjega, 4,5 % deleža v naselju Sveti Trije Kralji do najvišjega, 15,3 % deleža v naselju Spodnja Vižinga. V primeru naselij, ki se razprostirajo po nižinskem delu občine, je delež sodelujočih 12,7 %, medtem ko je delež sodelujočih v naseljih hribovitih območij 8,4 %.

1.2. Obdelava podatkov

Podatki vseh 201 vprašalnikov so bili vneseni in obdelani v programu Excel. V okviru analize odgovorov so bile določene spremenljivke, npr. starost, razvrščene v posamezne razrede. Iz šeststopenjske lestvice pri vprašanjih 13 in 14 so bili z namenom večje preglednosti grafičnih prikazov rezultati razvrščeni v trostopenjsko lestvico, pri čemer smo združili kategoriji sploh ne podpiram in ne podpiram, podpiram in popolnoma podpiram ter niti ne podpiram, niti podpiram in sem neopredeljen. V nadaljevanju so najprej predstavljeni in interpretirani sumarni demografski podatki, nato potovalne navade občanov ter mobilnostne potrebe. Poleg sumarne analize rezultatov so bile opravljene nekatere navzkrižne analize podatkov, ki so prav tako predstavljene v nadaljevanju. Rezultati so v večini predstavljeni v obliki deležev.

1.3. Predstavitev rezultatov raziskave s področja demografije in potovalnih navad

1.3.1. Demografija

V okviru demografskih podatkov smo s strani anketirancev pridobili podatke o številu vseh članov posameznega gospodinjstva, starosti, spolu, izobrazbenem, delovnem in ekonomskem statusu. V nadaljevanju so zaradi boljše preglednosti posamezne točke anketnega vprašalnika navedene kot vprašanja.

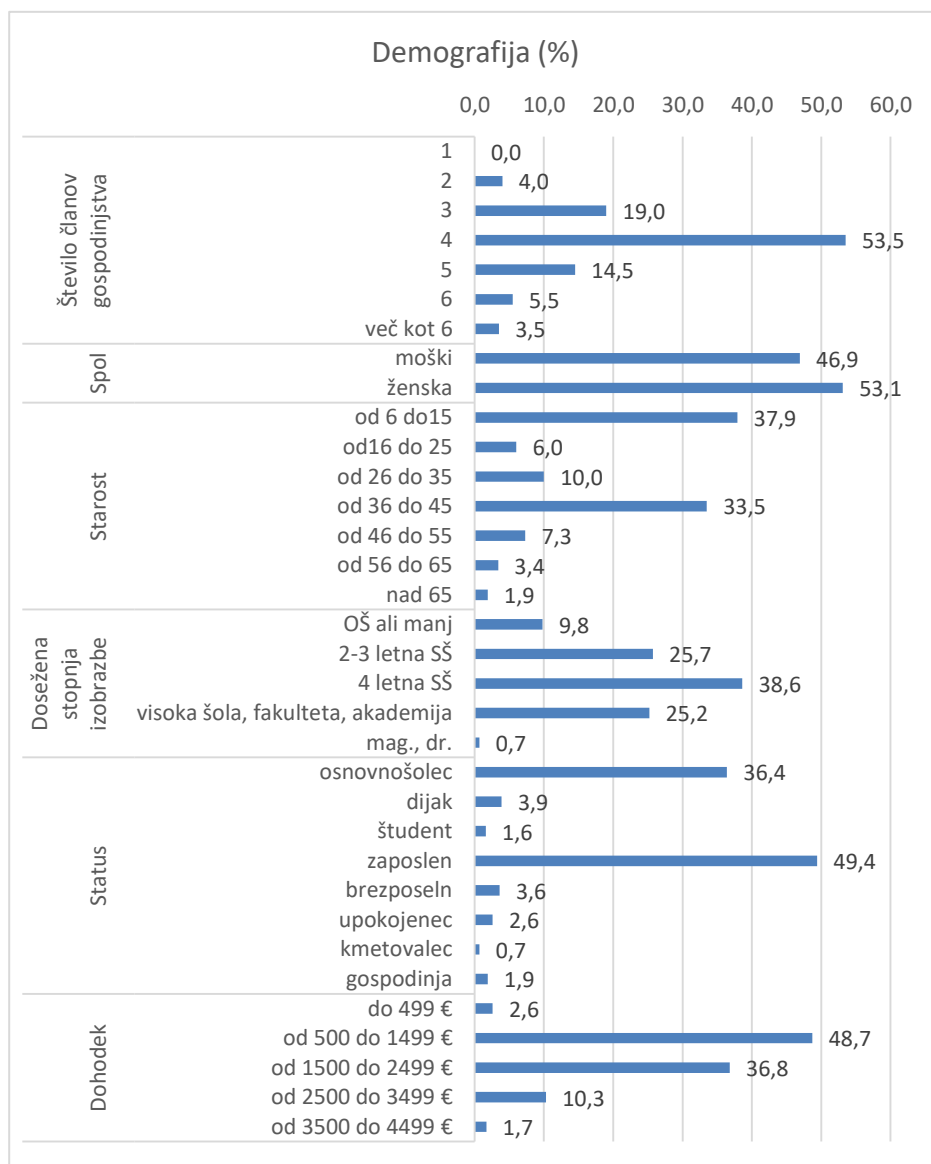
Vprašanja 18, 19, 20, 21 in 22 s področja demografije so združena v enoten graf:

Vprašanje 18: **Naslov**

Vprašanje 19: **Naselje**

Vprašanje 20: **Število vseh članov gospodinjstva**

Vprašanje 21: **Podatki o (sodelujočih) članih gospodinjstva** (starost, spol, dosežena stopnja izobrazbe, status)



Slika 1: Demografski podatki anketirancev

Na podlagi odgovorov ugotavljamo, da so v raziskavi v večjem deležu sodelovale štiričlanske družine z dvema šoloobveznima otrokoma. Z manjšim deležem so zastopane skupine dijakov, študentov in upokojencev. Na podlagi rezultatov ugotavljamo, da vzorec ni najbolj reprezentativen, kar pomeni, da so na nivoju celotne populacije možna odstopanja od rezultatov opravljene raziskave.

V okviru poglavja o osebnih podatkih so bili sodelujoči povprašani tudi po naslovu in naselju bivanja. Naslov je zapisalo 49 gospodinjstev, kar predstavlja 24,4 % vseh v raziskavo vključenih gospodinjstev. Vprašanje o ekonomskem statusu gospodinjstev je bilo neobvezno, nanj je odgovorilo 58,2 % gospodinjstev. Najpogostejše zastopana sta drugi in tretji dohodkovni razred z razponom od 500 do 2500 EUR na mesec.

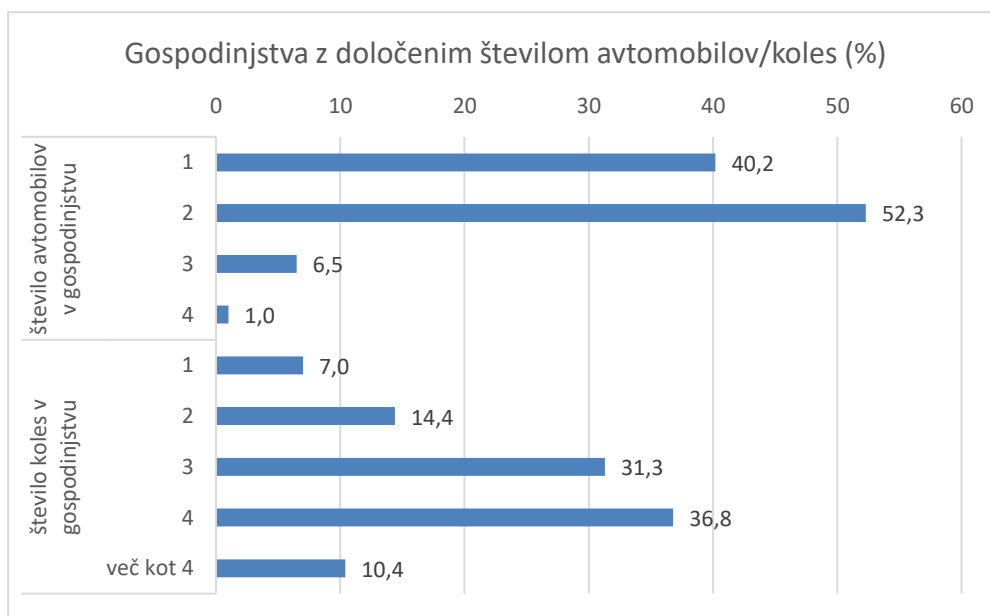
1.3.2. Analiza potovalnih navad občanov

V okviru poglavja v vprašalniku, ki se je osredotočalo na potovalne navade občanov, je bilo zastavljenih 11 vprašanj, ki so obsegala podatke o običajnem potovanju na delo, pogostosti in namenu potovanja s trajnostnimi oblikami, uporabi spletnih portalov za načrtovanje skupnih prevozov, smiselnosti potovanja peš in s kolesom z vidika potovalne razdalje in poteh, opravljenih na zadnji delovni dan. V okviru slednjega vprašanja so bili sodelujoči naprošeni, da zabeležijo in opišejo vse poti, ki so jih opravili v 24 urah. Opis je vključeval informacije o izboru potovalnega sredstva, namenu potovanja, trajanju potovanja, uri začetka poti, mestu začetka in mestu cilja poti.

Vprašanja 1 in 2 sta združeni v enoten graf.

Vprašanje 1: Število osebnih avtomobilov v gospodinjstvu

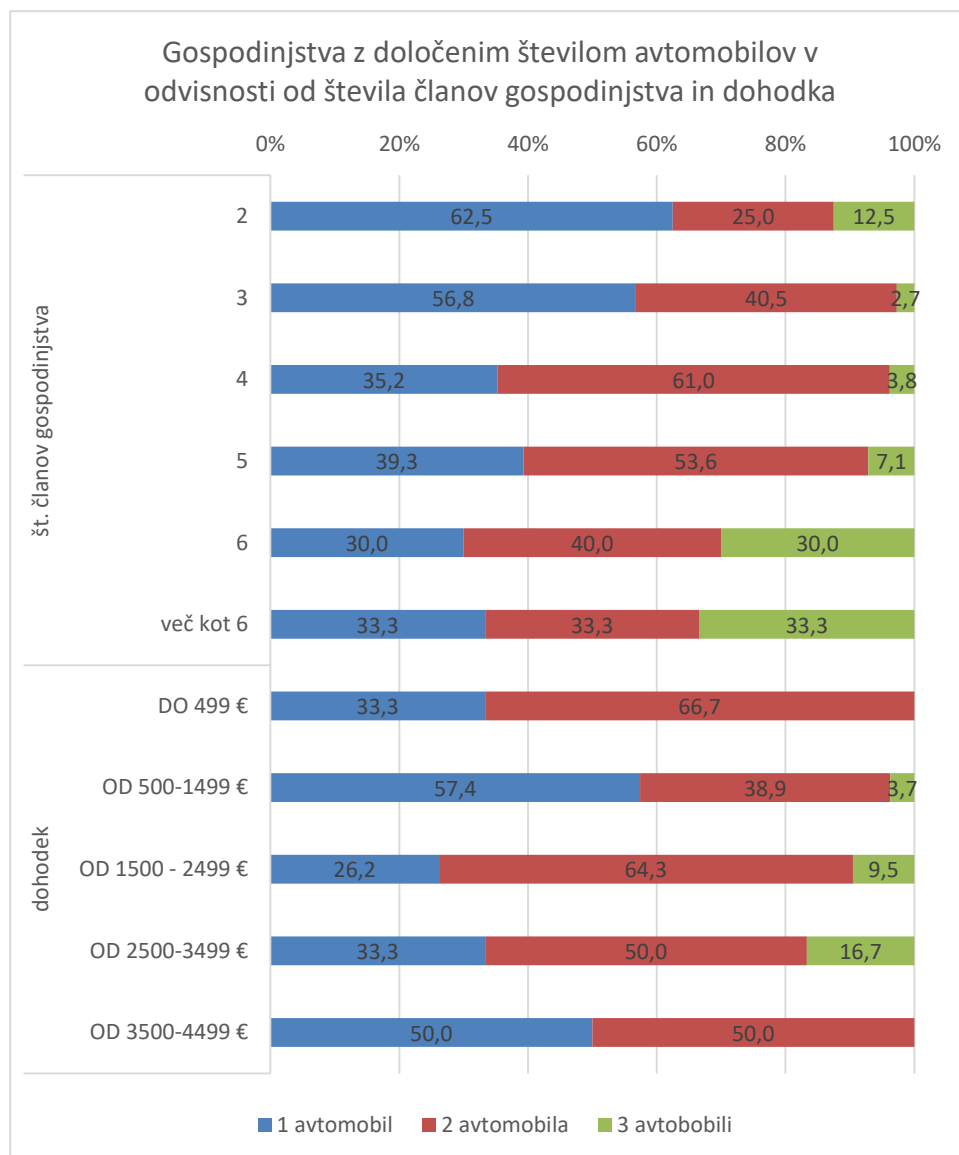
Vprašanje 2: Število koles v gospodinjstvu



Slika 2: Gospodinjstva z določenim številom avtomobilov/koles

59,8 % sodelujočih gospodinjstev ima dva avtomobila ali več, kar je ob podatku, da šteje gospodinjstvo v povprečju 3,5 članov, veliko. Glede na število sodelujočih občanov in število avtomobilov v gospodinjstvih ima vsak drugi anketiranec osebni avtomobil. Če izvezemo osnovnošolce, to pomeni, da ima osebni avtomobil 71,4 % anketirancev. V raziskovalnem vzorcu gospodinjstva brez avtomobila ni bilo. Razmeroma visok, 78,5 %, je delež gospodinjstev s tremi kolesi ali več.

Na podlagi odgovorov ugotavljamo, da so potrebe občanov Radelj ob Dravi po posedovanju osebnega avtomobila velike. Glede na podatke, predstavljene v Dokumentu 1 to ne preseneča, saj veliko občanov nima na voljo primerne alternative osebnemu avtomobilu.



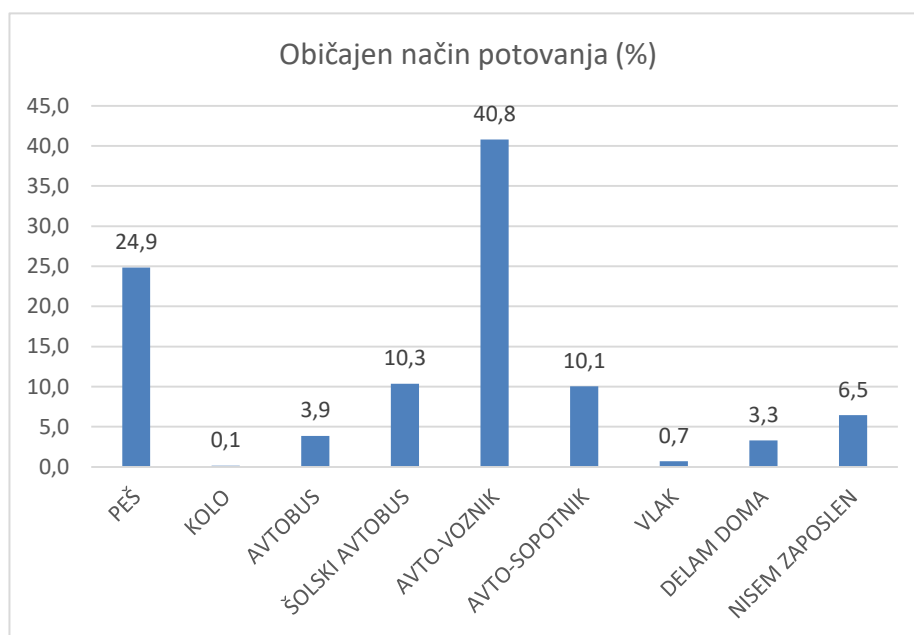
Slika 3: Gospodinjstva z določenim številom avtomobilov v odvisnosti od števila članov posameznega gospodinjstva in skupnega zadnjega mesečnega neto dohodka gospodinjstva.

Nadaljnja analiza, razvidna iz Slike 3, pokaže, da ima 40,5 % tričlanskih gospodinjstev dva avtomobila, v primeru štiričlanskih gospodinjstev je delež gospodinjstev z dvema avtomobiloma 61 %. Medtem, ko je delež petčlanskih gospodinjstev s tremi avtomobili razmeroma nizek (7,1 %), pa je delež gospodinjstev, ki štejejo 6 članov in imajo tri avtomobile 30 %. Vzorec vključuje osem dvočlanskih gospodinjstev od katerih ima eno gospodinjstvo tri avtomobile.

Pri primerjavi števila avtomobilov glede na ekonomski status gospodinjstev je zanimiv podatek, da ima kar 66,7 % gospodinjstev z manj kot 500 evri mesečnih dohodkov 2 avtomobila. Velik, 42,6 %, je tudi delež gospodinjstev z dvema ali tremi avtomobili in mesečnimi dohodki pod 1500 evrov.

Ocenjujemo, da obravnavana gospodinjstva velik delež proračuna namenjajo za stroške, vezane na avtomobile.

Vprašanje 3: Kako običajno potujete na delo (v šolo)?



Slika 4: Običajen način potovanja na delo/v šolo

Na delo / v šolo polovica anketirancev običajno potuje z avtomobilom, večina kot vozniki. Četrtnina sodelujočih običajno potuje peš, 14,2 % jih uporablja avtobus. Za potovanje na delo / v šolo občani kolesa ne uporabljajo, enako velja za vlak, ki je zastopan zgolj z 0,7 %.

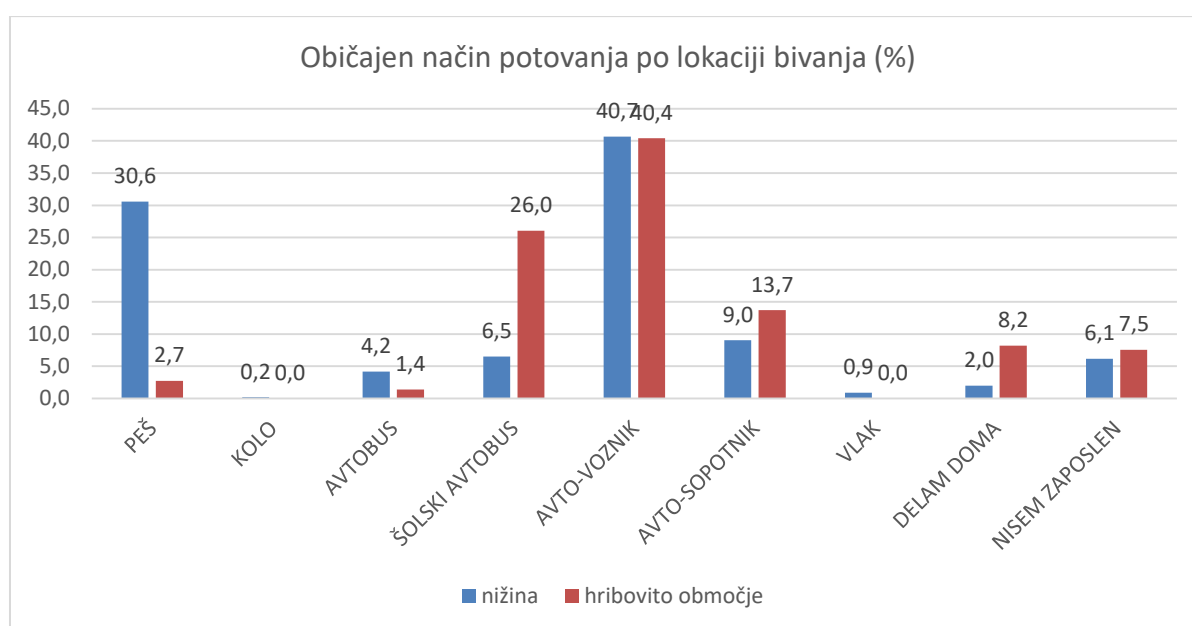
V nadaljnji analizi je bilo ugotovljeno, da je 74,2 % anketirancev, ki običajno potujejo peš, osnovnošolcev, ostali, 25,8 % delež predstavljajo občani, ki imajo delovno mesto v bližini doma.

Od uporabnikov medkrajevnega avtobusa je 73,1 % dijakov, s po 13,5 % deležem so zastopani študenti in zaposleni. Visok delež dijakov ne preseneča, saj je za to skupino občanov zaradi subvencionirane vozovnice potovanje z avtobusom zelo ugodno. Ker v matični občini ni srednješolskih ustanov, so dijaki primorani potovati na izobraževanje v večje izobraževalne centre, v primerjavi s študenti pa dijaki še nimajo opravljenega šoferskega izpita, zato je avtobus zanje edina izbira. 55,6 % sodelujočih občanov, ki za potovanje na delo / v šolo običajno izberejo avtobus, potuje v Ravne na Koroškem, 27,3 % jih

potuje v Maribor in 17,7 % v Slovenj Gradec. Kljub temu, da v Ravne na Koroškem avtobus ne vozi tako pogosto kot v Maribor in Slovenj Gradec, pa ima eno izmed postajališč pri tamkajšnji gimnaziji. Gimnazija Ravne je tudi najbližja gimnazija iz smeri Radelj ob Dravi, kar je verjetno pomemben razlog, da najvišji delež sodelujočih občanov, ki uporabljajo avtobus, potuje v Ravne.

Od tistih, ki na delo / v šolo potujejo kot sopotniki v avtomobilu je 65,7 % osnovnošolcev.

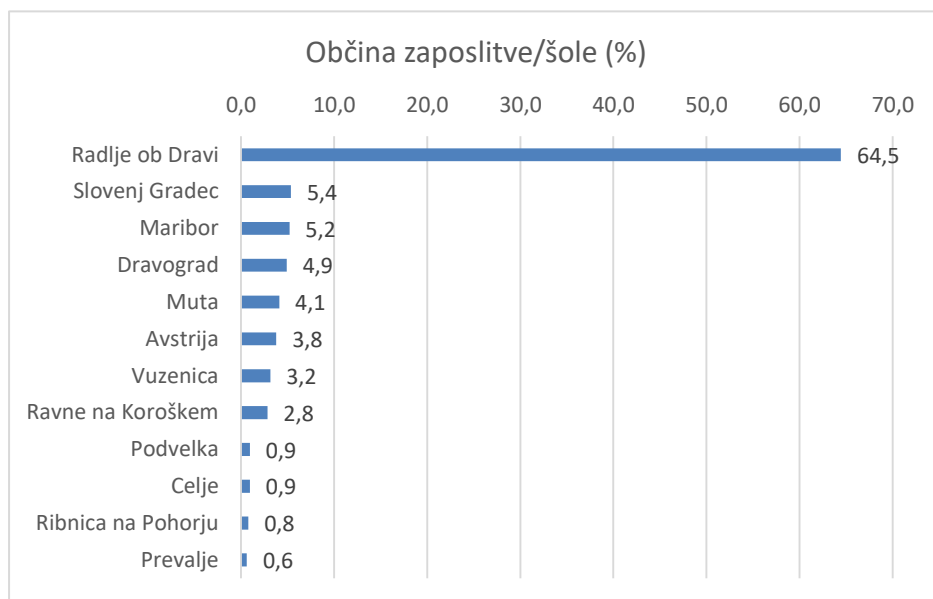
Ugotovljen visok delež potovanj na delo / v šolo z osebnim avtomobilom kaže v prid dejstvu, da mobilnost prebivalcev občine Radlje ob Dravi v veliki meri temelji na osebnem avtomobilu. Stanje je odraz nezadostno razvitega in nekonkurenčnega sistema javnega potniškega prevoza ter nezadostno razvitega omrežja kolesarskih in peš povezav.



Slika 5: Običajen način potovanja na delo/v šolo glede na lokacijo bivanja

Delež anketirancev, ki živijo v nižinskem predelu občine, in delež tistih, ki živijo v hribovitem predelu, se z vidika uporabe avtomobila za običajno potovanje na delo / v šolo ne razlikuje. Nekoliko višji je odstotek sopotnikov v avtomobilu med anketiranci, ki živijo v hribovitem predelu občine. Izrazita in hkrati pričakovana razlika je prisotna pri potovanju peš, saj kar 30,6 % anketirancev, ki živijo v nižini, na delo / v šolo običajno potuje peš, medtem ko je odstotek tistih, ki na delo / v šolo potujejo peš in živijo v višje ležečih predelih občine, le 2,7 %. Obratno razmerje je moč zaslediti pri šolskih prevozech, kjer 26,0 % anketirancev, ki živijo v hribovitem predelu, v šolo potuje s šolskim avtobusom, medtem ko šolski avtobus med v nižini živečimi šolarji uporablja 6,5 % sodelujočih.

Vprašanje 4: V kateri občini ste zaposleni (hodite v šolo)?



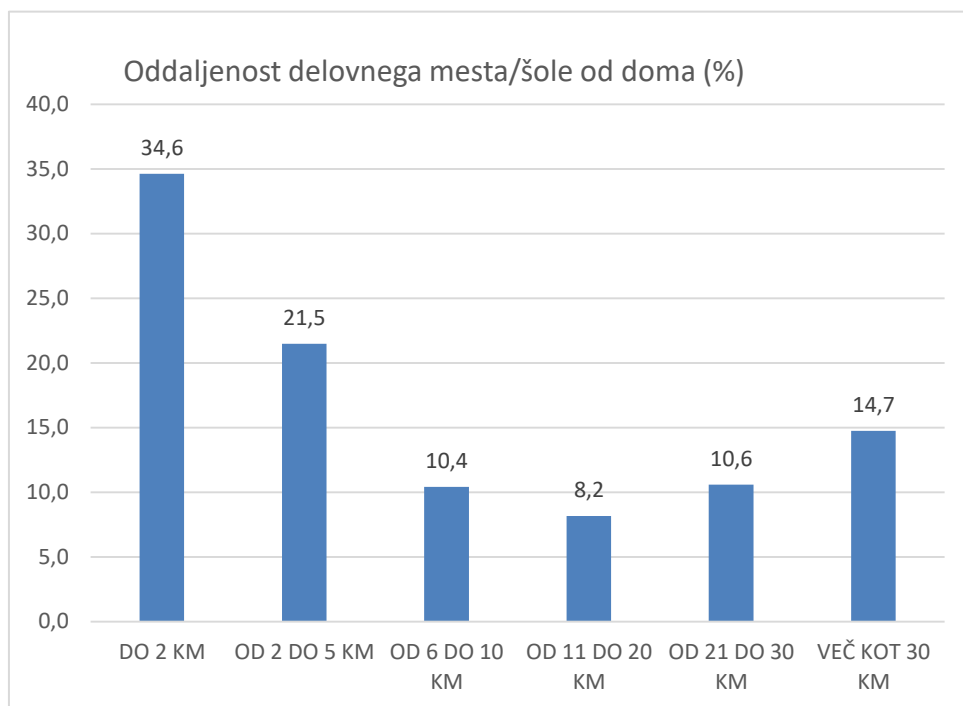
Slika 6: Občina zaposlitve/šolanja

Večina sodelujočih občanov je zaposlenih / se šola v Občini Radlje ob Dravi. V nadaljnji analizi je bilo ugotovljeno, da med anketiranci s statusom zaposlen v matični občini delo opravlja 42,7 % ljudi, šolarjev, ki šolo obiskujejo v Radljah, je 86,9 %. 23 % anketirancev potuje na delo / v šolo v eno od ostalih občin koroške regije, 5,2 % v Maribor, 3,8 % v Avstrijo.

Glede na podatke v Preglednici 4 (Dokument 1) ugotavljamo, da je število zaposlenih, ki delo opravljajo v matični občini v letu 2015, glede na leto 2002 manjše za okoli 20 %. Trend iskanja zaposlitve zunaj občine se, kot je bilo ugotovljeno tudi na osnovi podatkov v Preglednici 5 (Dokument 1), veča.

Razen v občine navedene na Sliki 6, se občani Radelj ob Dravi na delo vozijo še v Šentjanž pri Dravogradu, Mežico, Selnico ob Dravi, Lovrenc na Pohorju, Velenje, Ljubljano, Ruše, Hoče, Ptuj in Jesenice. Vsaka od teh občin je zastopana z manj kot 0,6 %.

Vprašanje 5: Kakšna je oddaljenost vašega delovnega mesta (šole) od doma v kilometrih?



Slika 7: Oddaljenost delovnega mesta/šole od doma v kilometrih

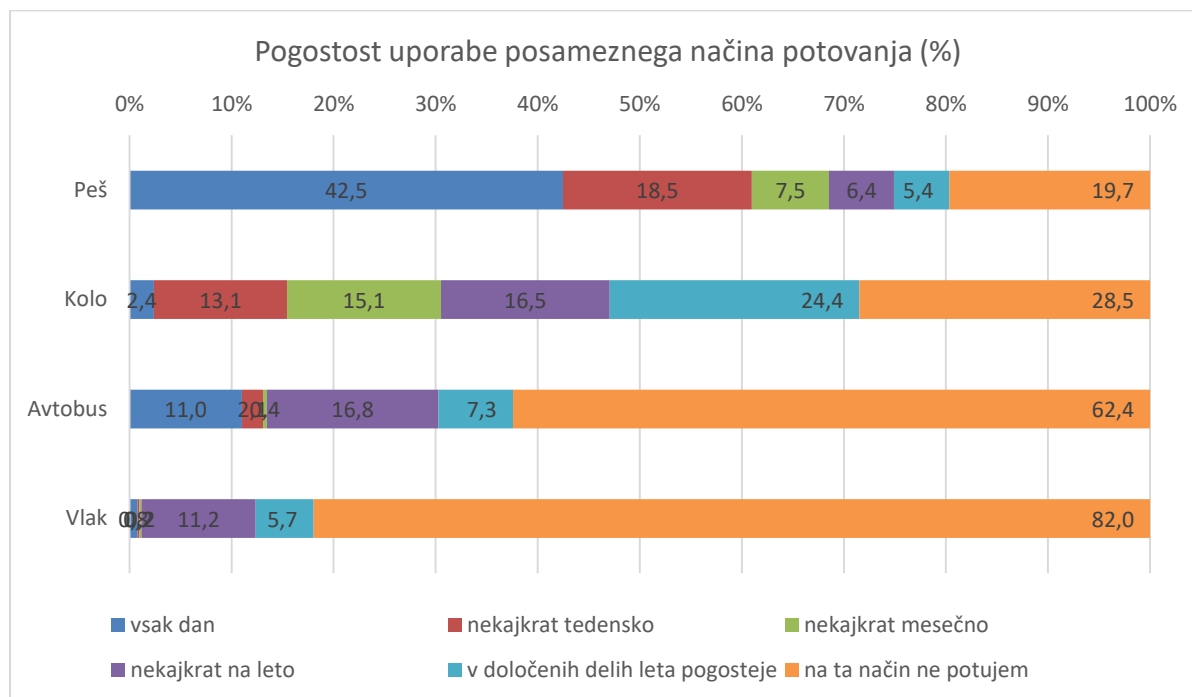
Iz Slike 7 je razvidno, da je delovno mesto tretjine anketirancev od doma oddaljeno le 2 oziroma manj kot 2 kilometra, kar je razdalja, ki je za zdravega človeka zlahka dosegljiva peš. Nadaljnja petina anketirancev živi od 2 do 5 kilometrov od delovnega mesta / šole, torej na razdalji, dosegljivi s kolesom. Kljub podatku, da več kot polovica sodelujočih živi v bližini delovnega mesta / šole, se hoje poslužuje le četrtnina ljudi, medtem ko na delo / v šolo ne kolesari nihče. V nadaljnji analizi je bilo ugotovljeno, da kar 64,9 % tistih, ki so zaposleni v Radljah ob Dravi in živijo do 5 kilometrov od delovnega mesta, na delo potuje z avtomobilom. Delež osnovnošolcev, ki živijo do 2 kilometra od šole in se v šolo vozijo kot sopotniki v avtomobilu je 18,2 %.

Na podlagi predstavljenih podatkov ugotavljamo, da je uporaba avtomobila močno ukoreninjena v skupnost občine Radlje ob Dravi, saj je avtomobil prevladujoče potovalno sredstvo tudi v primeru zelo kratkih potovalnih razdalj, ko bi bila hoja veliko bolj smiselna tako iz okoljskega, zdravstvenega in tudi ekonomskega vidika. Eden izmed vzrokov navezanosti na osebni avtomobil tudi v primeru zelo kratkih razdalj je najverjetneje posledica dejstva, da je bila pred izgradnjo obvoznice v letu 2012 glavna ulica skozi naselje Radlje ob Dravi prometno izjemno obremenjena in so bili pogoji za hojo in kolesarjenje zelo slabi.

Glede na odgovore na to in prejšnja vprašanja ugotavljamo, da na nivoju občine obstaja velik potencial za uporabo trajnostnih oblik potovanja na delo/v šolo v primeru, da bi občanom bila na voljo primernejša infrastruktura peš in kolesarskih poti ter sistem javnih prevozov,

dostopen večjemu številu občanov, kot je trenutno. Zaradi navezanosti na osebni avtomobil ocenjujemo, da bi bilo z namenom preusmeritve ljudi na bolj trajnostne načine potovanja znotraj občine veliko potrebno narediti tudi na nivoju ozaveščanja.

Vprašanje 6: Kako pogosto potujete peš, se vozite s kolesom in uporabljate javni potniški promet - JPP (avtobus, vlak)?



Slika 8: Pogostost uporabe posameznega načina potovanja

Iz slik 8 in 9 je razvidno, da vsak dan potuje peš 42,5 % anketirancev, najpogosteje se tega načina potovanja poslužujejo za prostočasna potovanja brez cilja, potovanja do objektov rekreacije in zabave in za potovanje v šolo. Zaskrbljujoč je podatek, da petina vprašanih peš ne potuje nikoli.

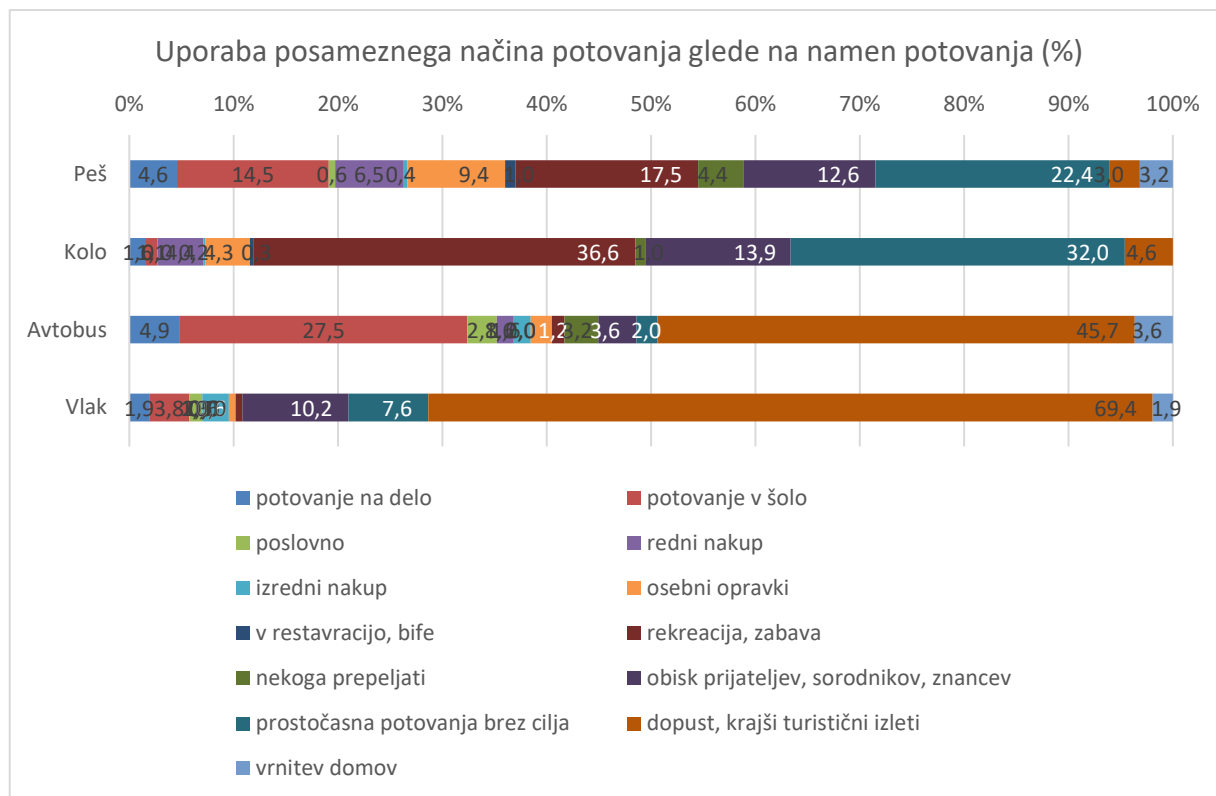
Kolo je samo pri 2,4 % anketirancev v uporabi vsak dan, v povprečju s 14,9 % so zastopane skupine občanov, ki s kolesom potujejo nekajkrat tedensko, nekajkrat mesečno ali nekajkrat letno. 24,4 % vprašanih kolo uporablja pogosteje v določenih delih leta. Glede na namen potovanja je med anketiranci kolo najpogosteje v uporabi za potovanje do objektov rekreacije in zabave, brezciljno v prostem času ter za potovanje na obisk k prijateljem, sorodnikom in znancem.

Uporabnikov avtobusa je le 37,6 %, v primeru vlaka je delež teh še nižji, 18,0 %. Med uporabniki avtobusa je največ takšnih, ki storitev uporabljajo le nekajkrat na leto, najpogosteje v času dopustov in krajših turističnih izletov, torej izven matične občine. Z avtobusom slaba tretjina anketirancev potuje v šolo.

Iz odgovorov anketirancev lahko sklepamo, da obstoječ sistem javnega potniškega prometa (razen šolskih prevozov) v občini ne ustreza potrebam občanov, zato večina občanov tega načina potovanja ne uporablja. Podobno lahko iz odgovorov sklepamo na slabo urejenost kolesarske infrastrukture, saj med sodelujočimi prevladujejo občani, ki nikoli ali le nekajkrat na leto kolesarijo.

Iz analize v Dokumentu 1 (Poglavje 3.3.1.) ugotavljamo, da je medkrajevni javni prevoz v večini dostopen le prebivalcem nižinskih naselij, ti imajo predvsem v jutranjih in popoldanskih koničnih urah proti posameznim naseljem v občini razmeroma visoke frekvence voženj (upoštevajoč vozne rede linij obeh prevoznikov, ki potekajo po ozemlju občine) vendar pa je zaradi neintegriranega sistema ta cenovno nekonkurenčen osebnemu avtomobilu. Kljub uvedbi enotne elektronske vozovnice v septembru 2016 (v prvi fazi za dijake in študente), ki omogoča prosto izbiro javnega prevoza je ta cenovno še vedno vezana na relacijo, ne na območje.

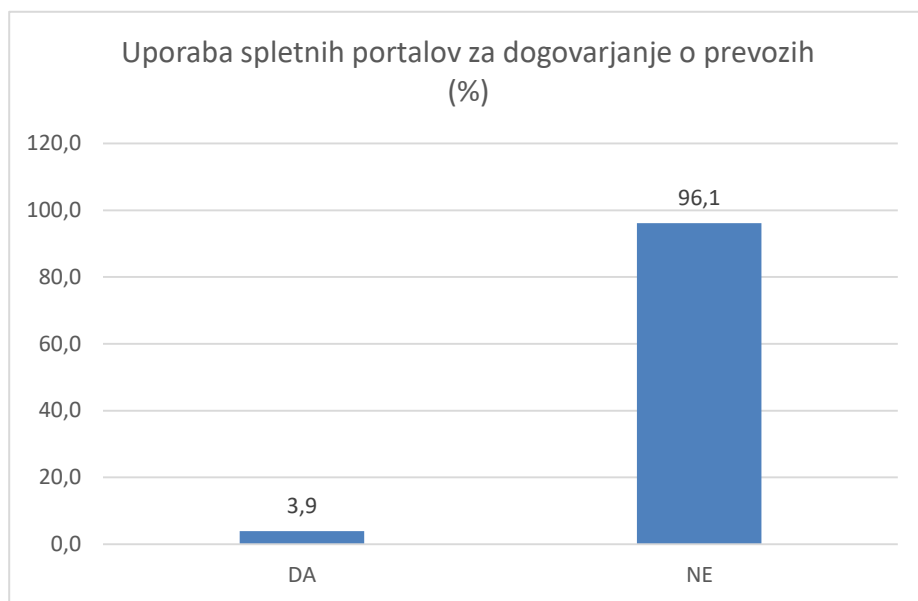
Vprašanje 7: S kakšnim namenom potujete peš, s kolesom in JPP?



Slika 9: Uporaba posameznega načina potovanja glede na namen potovanja

Iz podatkov na Sliki 9 je razvidno tudi, da sodelujoči občani trajnostne načine potovanja redko izberejo za opravljanje rednih in izrednih nakupov, osebnih opravkov, kot so obisk banke, zdravnika ali frizerja, in za potovanje na delo. Ker na delo najpogosteje potujejo z avtomobilom, je moč sklepati, da opravijo prej omenjene poti prav tako z avtomobilom, na poti v službo ali na poti domov.

Vprašanje 8: Ali uporabljate način potovanja preko spletnih dogovorov o prevozih, npr. Prevoz.org?

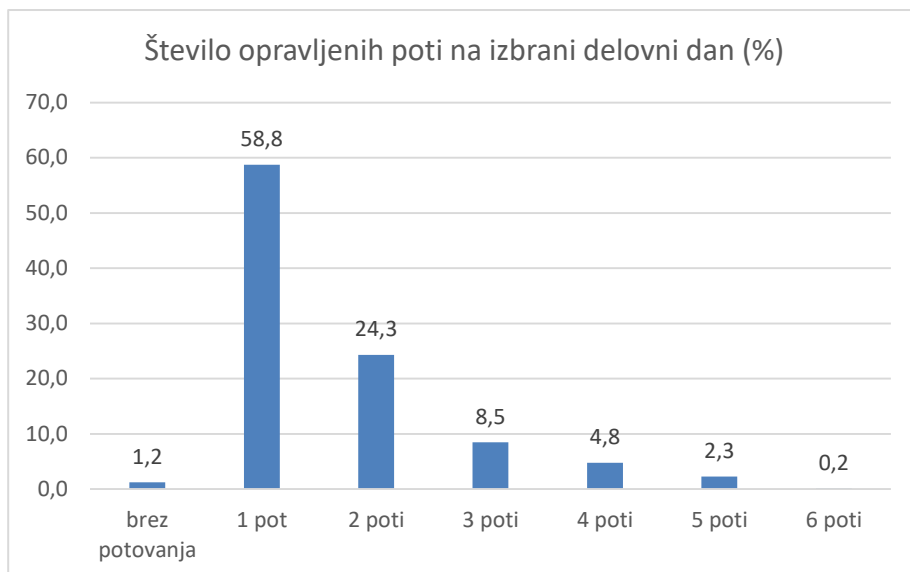


Slika 10: Uporaba spletnih portalov za dogovarjanje o prevozih

Velika večina anketirancev (96,1 %) ne uporablja spletnih portalov za dogovarjanje o prevozih. Razlog je verjetno tudi omejeno število ponudnikov prevozov za želene relacije.

Vprašanje 9: Prosimo, navedite vse poti, opravljene včeraj oz. na zadnji delovni dan.

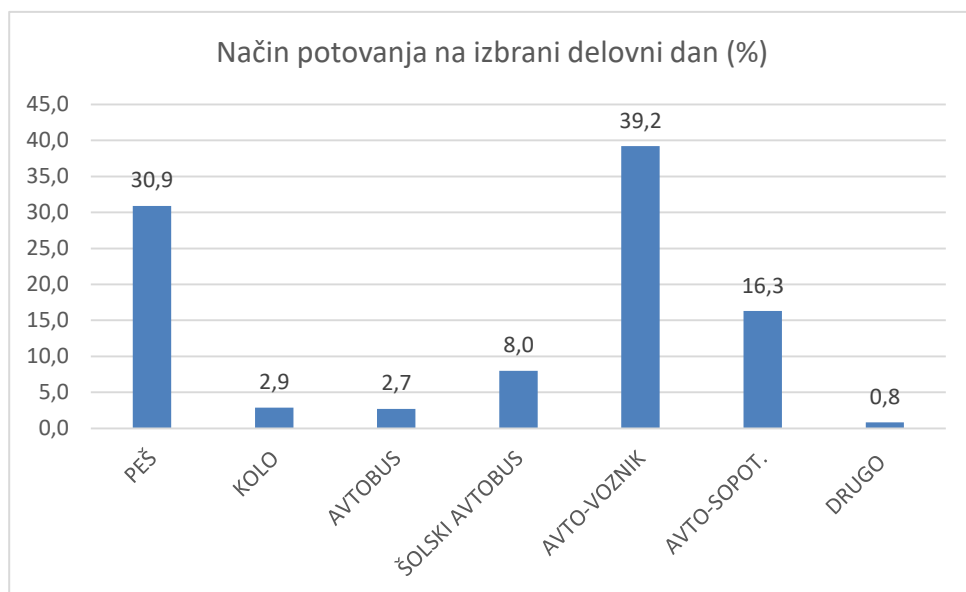
V okviru vprašanja 9 so bili anketiranci naprošeni, da v preglednico za vsako posamezno pot, ki so jo opravili na izbrani dan, zapišejo način potovanja, namen potovanja, uro začetka potovanja, trajanje potovanja, mesto (občino) začetka in mesto (občino) cilja poti. V okviru kategorije namen potovanja je bil anketi priložen seznam poti po namenu, s pomočjo katerega so anketiranci opredelili vsako posamezno pot.



Slika 11: Število opravljenih poti na izbrani delovni dan

Podatki, predstavljeni na Sliki 11, kažejo na to, da anketiranci niso zapisali vseh svojih dejansko opravljenih poti, saj je velika večina zapisala samo eno pot. Po preučitvi raziskave o potovalnih navadah prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji (Klemenčič in sod., 2014), ki je prav tako temeljila na potovalnih navadah in zapisovanju vseh opravljenih poti, ugotavljamo, da so zamolčana potovanja pogost pojav pri anketiranju na obravnavanem področju. Potovanja, ki jih anketiranci ne zabeležijo, so običajno krajša od 2,5 kilometra. V našem primeru večina anketirancev med zapise potovanj tudi ni vključila potovanja z namenom vrnitve domov. Kljub ugotovljenemu dejstvu je v nadaljevanju opravljena analiza pridobljenih podatkov.

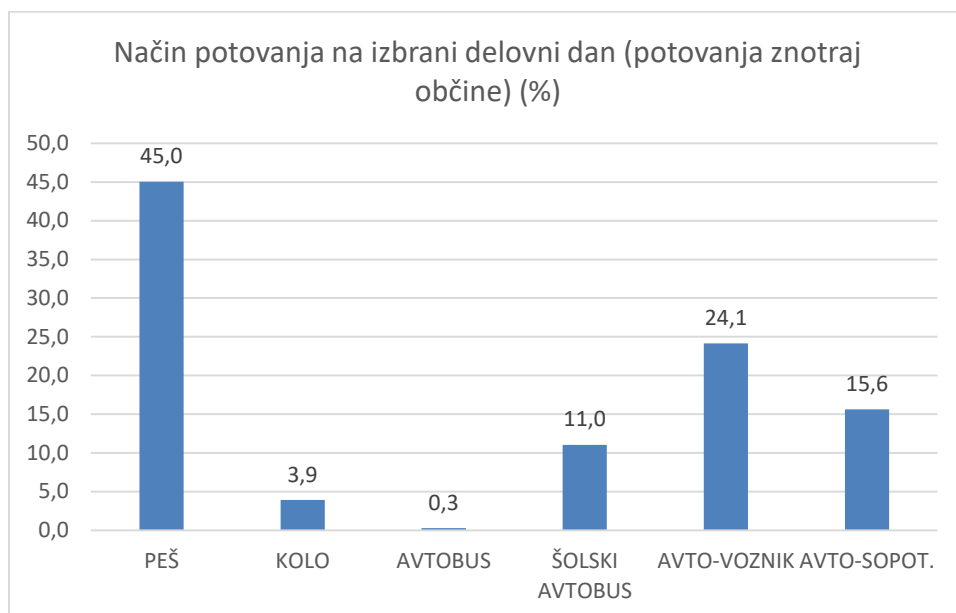
Sodelujoči so v okviru zapisov na izbrani delovni dan skupno opravili 1075 poti, kar pomeni v povprečju 1,65 poti na anketiranca. Od opravljenih poti je bilo 67 % takih, ki so se pričele in končale v občini Radlje ob Dravi.



Slika 12: Način potovanj anketirancev na izbrani delovni dan

Rezultati analize vseh potovanj, ki so jih anketiranci opravili na izbrani delovni dan, se ne razlikujejo bistveno od rezultatov, dobljenih pri vprašanju, ki se je osredotočalo na običajno potovanje na delo / v šolo, veliko sodelujočih je namreč kot edino pot zapisalo pot na delo / v šolo.

Več kot pol vseh poti je bilo na izbrani delovni dan opravljenih z avtomobilom, slaba tretjina peš, medkrajevni avtobus in kolo sta zastopana vsak z manj kot 3 %. V kategoriji drugo je bilo najpogosteje zabeleženo potovanje z vlakom. Le 8 anketirancev v izbranem dnevu ni opravilo nobene poti.

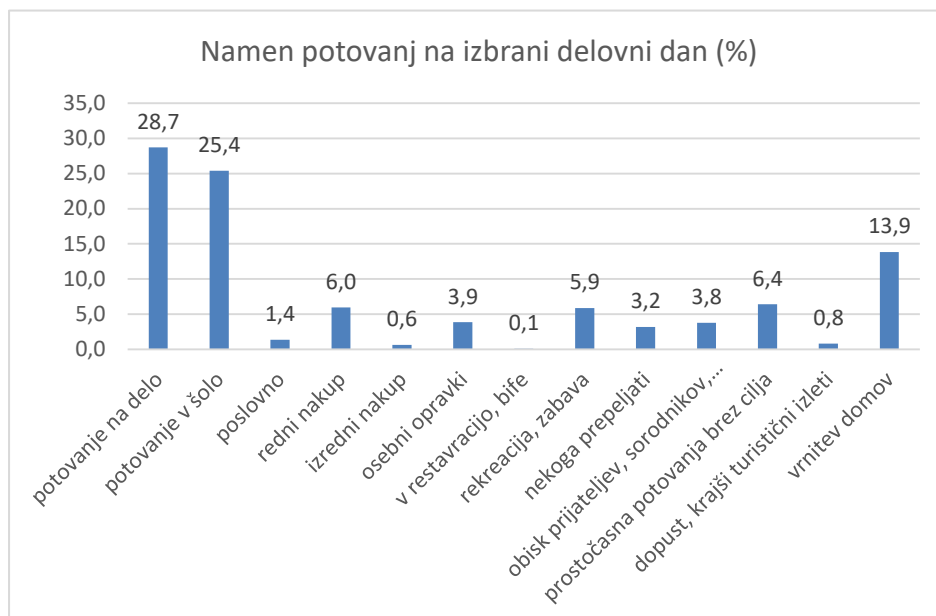


Slika 13: Način potovanj znotraj občine Radlje ob Dravi na izbrani delovni dan

Za potovanja, ki so bila v celoti opravljena znotraj občine Radlje ob Dravi, lahko v primerjavi z vsemi opravljenimi potovanji opazimo nižji delež uporabe osebnih avtomobilov in višji delež potovanj, ki so jih občani opravili peš. Razlika je pričakovana, saj je med anketiranci veliko osnovnošolcev, ti pa v šolo razmeroma pogosto potujejo peš. Kljub visokemu deležu poti, ki so jih občani opravili peš (45 %), ostaja visok tudi delež poti, opravljenih z avtomobilom (39,7 %).

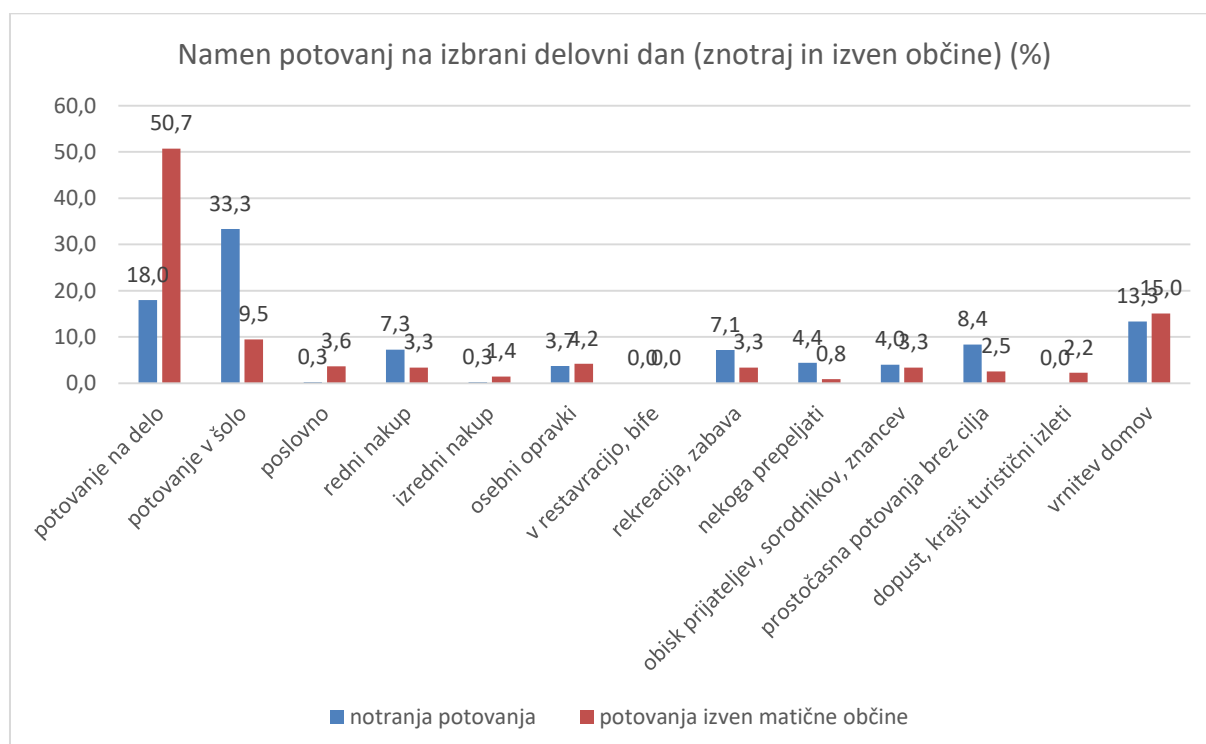
Za potovanje znotraj občine anketiranci obstoječih medkrajevnih avtobusnih linij niso uporabljali, tudi kolo je bilo v uporabi zelo redko.

Kot že ugotovljeno je vzroke moč iskati v slabih pogojih za kolesarjenje in nekonkurenčni ponudbi javnih prevozov.



Slika 14: Namen potovanj na izbrani delovni dan

Več kot pol vseh zabeleženih poti je bilo namenjenih potovanju na delo / v šolo. Po pogostosti sledi vrnitev domov, ostali nameni so zastopani z okoli 6-imi (redni nakup, rekreacija, zabava, prostočasna potovanja) ali manj kot 6 odstotki.



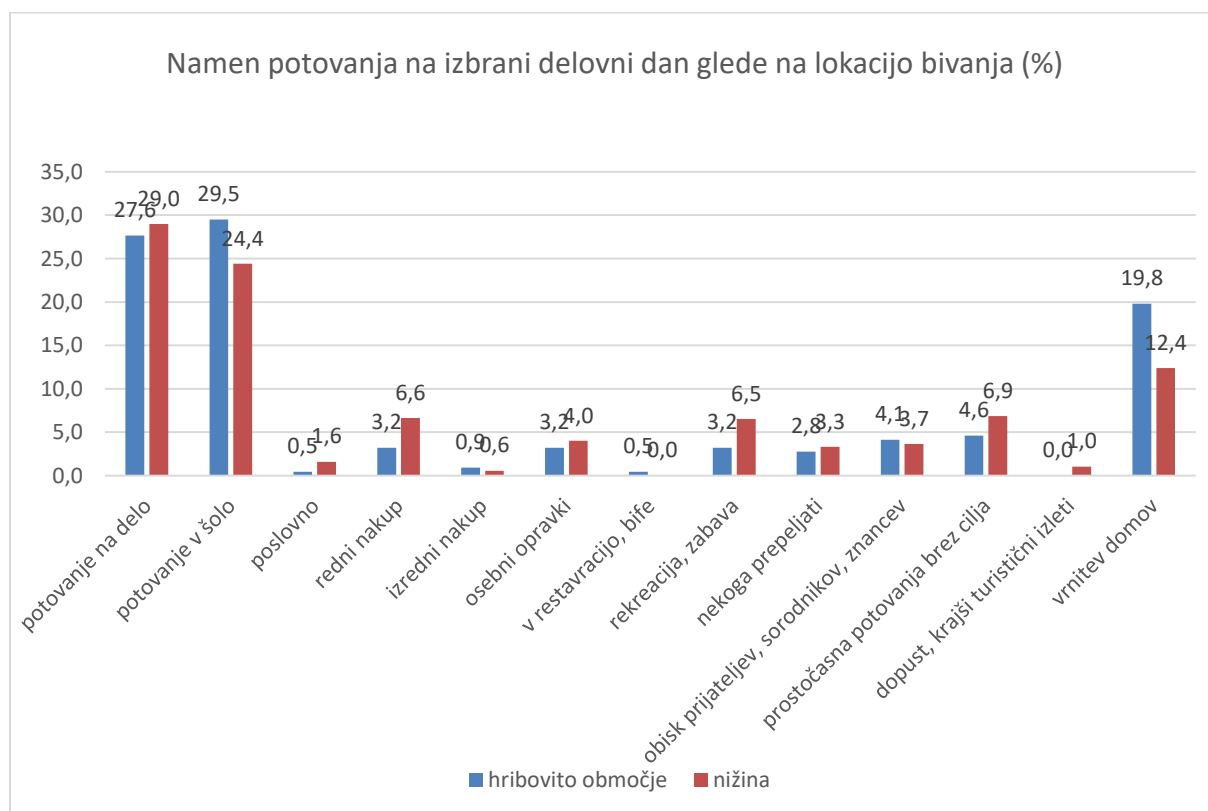
Slika 15: Namen potovanj, opravljenih znotraj/izven občine Radlje ob Dravi na izbrani delovni dan

2/3 vseh potovanj, ki so jih sodelujoči občani opravili na izbrani delovni dan, so bila potovanja znotraj občine Radlje ob Dravi, 1/3 potovanj se je začela ali končala zunaj matične občine.

Velika večina potovanj, ki so jih sodelujoči občani opravili zunaj občine, je bila namenjena potovanju na delo, po pogostosti je sledilo potovanje v šolo. V primeru potovanj znotraj občine je obratno, prevladovalo potovanje v šolo, temu je sledilo potovanje na delo.

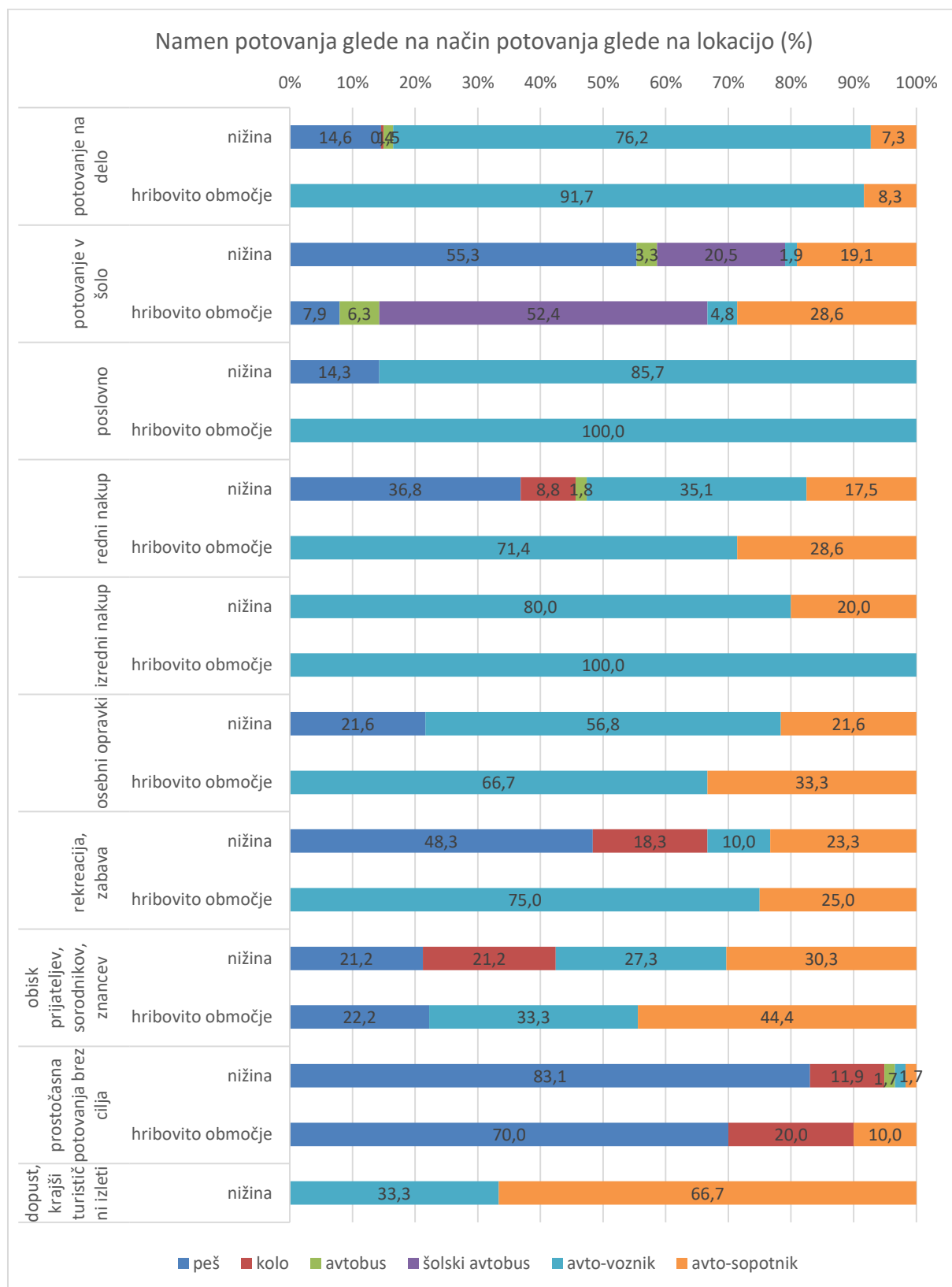
Večino rednih nakupov so sodelujoči opravili v občini Radlje ob Dravi, prav tako so se na ozemlju matične občine veliko pogosteje kot izven nje rekreirali, zabavali in prostočasno potovali. Potovanja z namenom nekoga prepeljati so bila opravljena skoraj izključno v občini Radlje ob Dravi.

Poti z namenom obiskati prijatelje, sorodnike ali znance ter poti z namenom urediti osebne opravke so bile po pogostosti enakomerneje razporejene med potovanja znotraj in izven občine, a še vedno se jih je več opravilo v občini. Poslovna potovanja in dopusti so se v celoti opravila izven občine.



Slika 16: Namen potovanj na izbrani delovni dan glede na lokacijo bivanja

Iz Slike 16 je moč razbrati, da se anketiranci, ki živijo v nižini, nekoliko pogosteje rekreirajo in zabavajo, čas tudi pogosteje namenijo brezciljnim potovanjem in rednim nakupom. Ker so trgovski objekti in objekti, ki ponujajo rekreacijo in ostale prostočasne aktivnosti, locirani po večini v centru občine, so rezultati pričakovani.



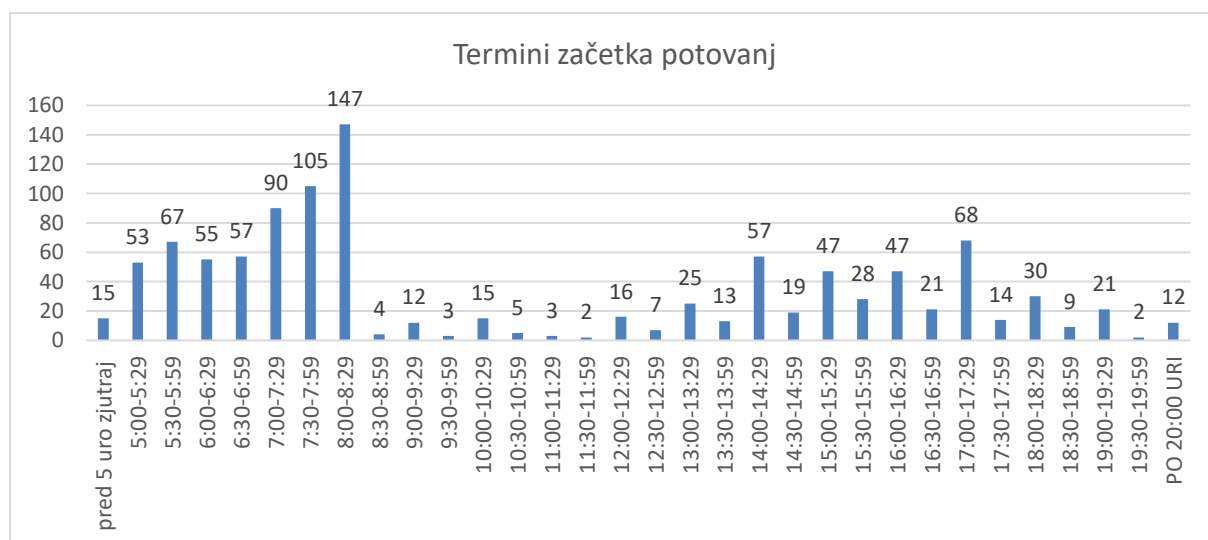
Slika 17: Namen potovanj glede na način potovanja na izbrani delovni dan glede na lokacijo bivanja

V splošnem lahko iz odgovorov, predstavljenih na Sliki 17, ugotovimo, da so se na izbrani dan potovanja na delo, redni nakupi, osebni opravki, obiski, izleti in dopusti v veliki večini, oziroma v primeru poslovnih poti in izrednih nakupov v celoti, opravili z osebnim avtomobilom. Hoja je v primerjavi z ostalimi načini potovanja prevladovala v primeru potovanja v šolo, pristočasnih potovanj brez cilja in v primeru rekreacije in zabave. Pogosto so se občani odpravili peš tudi po redni nakup.

Večje razlike glede na lokacijo bivanja je zaznati v primeru potovanja v šolo, saj je več kot polovica otrok, ki živijo v nižini, v šolo potovala peš, v primeru bivanja v hribovitem predelu pa je polovica otrok v šolo potovala s šolskim avtobusom. Pogosto so potovali otroci iz hribovitih predelov v šolo tudi kot sopotniki v avtomobilu.

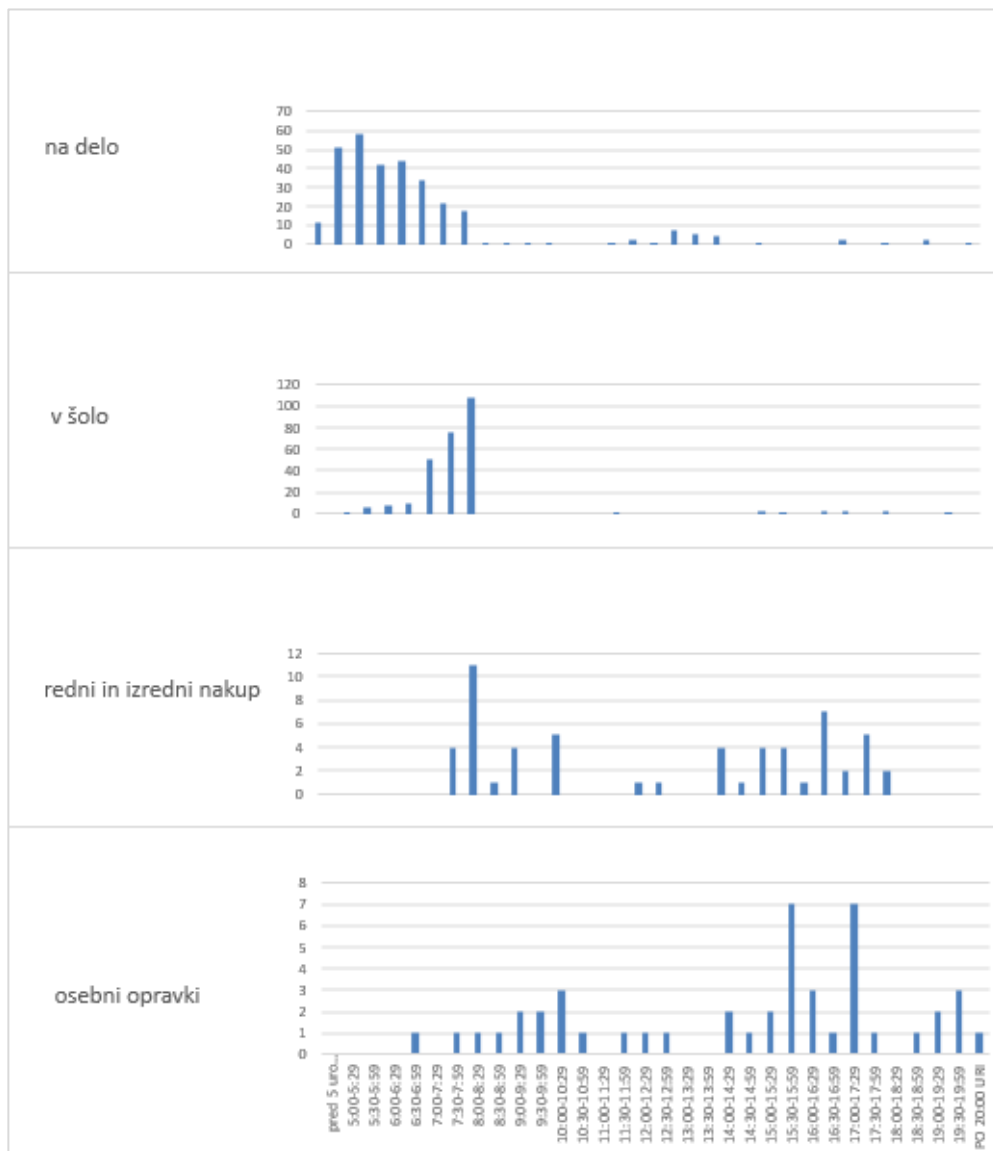
14,6 % ljudi, ki živijo v nižini, je na delo potovalo peš in le 1,5 % z avtobusom, medtem ko so ljudje z višje ležečih predelov na delo na izbrani dan potovali izključno z avtomobilom. Slednji so izključno z avtomobilom potovali tudi v primeru osebnih opravkov, rednih nakupov in poti do centrov rekreacije in zabave. Navedene aktivnosti so ljudje iz nižine v precejšnjem deležu opravili peš, v primeru rekreacije in zabave manjši delež tudi s kolesom, ki je bilo v uporabi še pri pristočasnih potovanjih brez cilja in obiskovanju.

Na podlagi odgovorov ugotavljamo, da ljudje v višje ležečih predelih, razen osnovnošolcev, po dnevnih aktivnostih potujejo skoraj izključno z avtomobilom. Potovanje peš in s kolesom je zaradi večjih razdalj in hribovitega terena v veliko primerih omejeno, javni prevoz pa razen v smeri Sv. Antona na Pohorju ni na voljo. Na področju javnih prevozov obstaja velik, še neizkoriščen potencial, ki ga lahko dosežemo z vzpostavitvijo novih oblik javnih potniških storitev.



Slika 18: Termini začetka potovanj

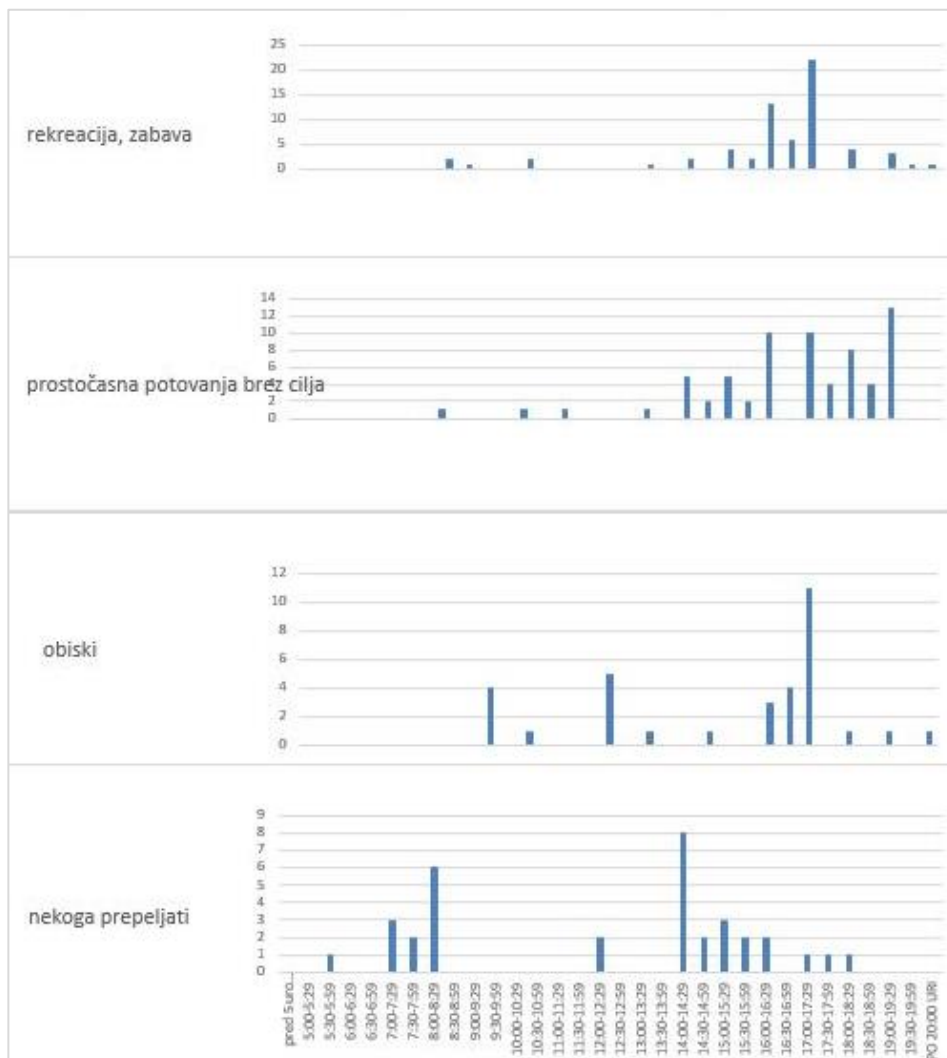
Sodelujoči so na izbrani delovni dan najpogosteje potovali med 5:00 in 8:30 uro. Najmanj poti so opravili med 8:30 in 14. uro, ko je število poti spet naraslo. Po 17:30 uri število potovanj ponovno upade. Ocenjujemo, da bi bila v primeru natančnejšega beleženja poti popoldanska potovanja številčnejša, saj je to čas vračanja z dela in čas popoldanskih aktivnosti.



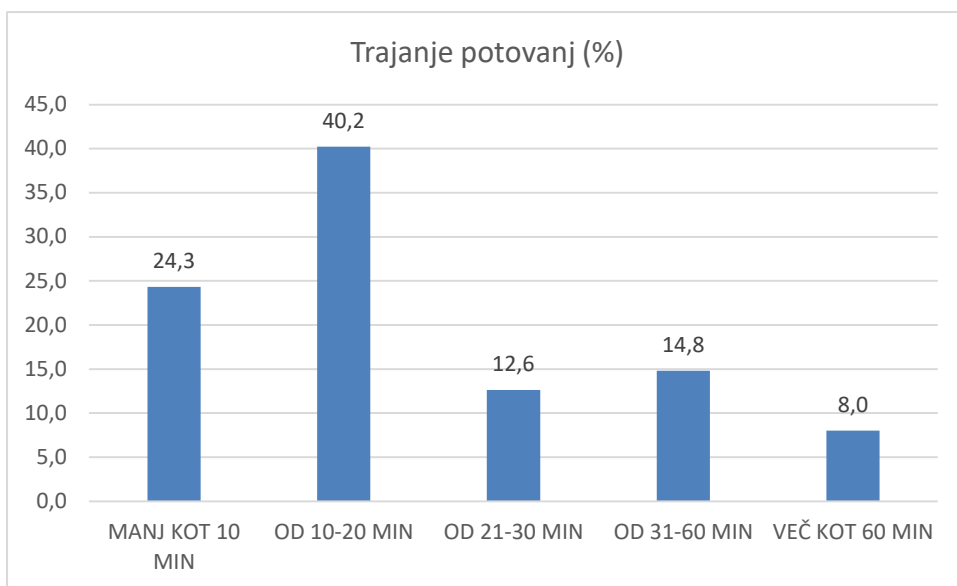
Slika 19a: Termini začetka potovanj po namenu

Iz rezultatov terminov potovanj po namenu je razvidno, da so zaposleni na izbrani delovni dan na delo najpogosteje potovali med 5:00 in 7:00 uro, šolarji pa v šolo med 7:00 in 8:30 uro, ko so bile pogostejše zabeležene tudi poti z namenom nekoga prepeljati. Po nakup in urejanje osebnih opravkov so se sodelujoči odpravili tako v dopoldanskih kot popoldanskih urah, zelo redke poti s tem namenom so bile zabeležene med 10:00 in 14.00 uro.

Najpogosteje so se na rekreacijo in zabavo občani odpravili med 16:00 in 17:00 uro, v tem terminu so bili pogosti tudi obiski. Prostočasna potovanja brez cilja so prevladovala med 16:00 in 19.00 uro. Poti z namenom nekoga prepeljati so bile, poleg že omenjenega jutranjega termina, najpogostejše med 14:00 in 14:30 uro.



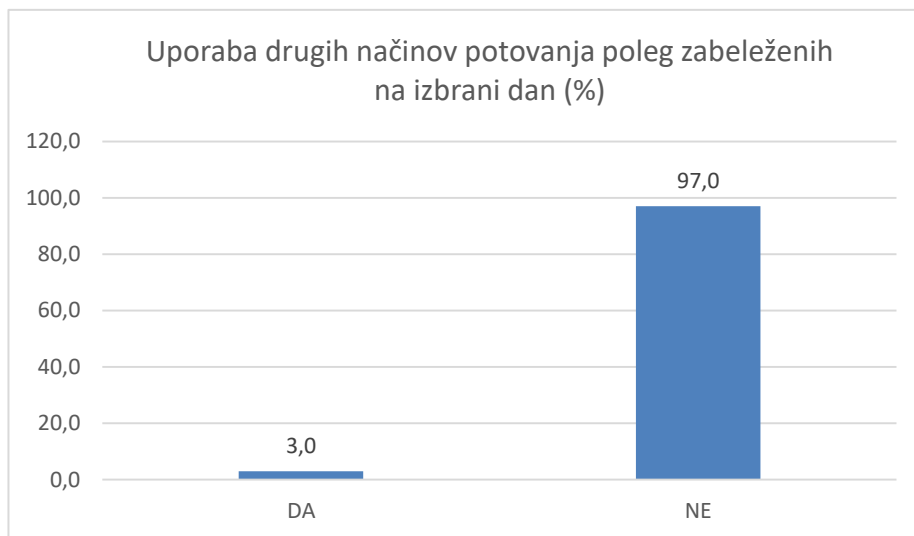
Slika 19b: Termini začetka potovanj po namenu



Slika 20: Trajanje potovanj na izbrani dan

Večina potovanj na izbrani delovni dan je bila kratkotrajnih, s potovalnimi časi, nižjimi od 20 minut.

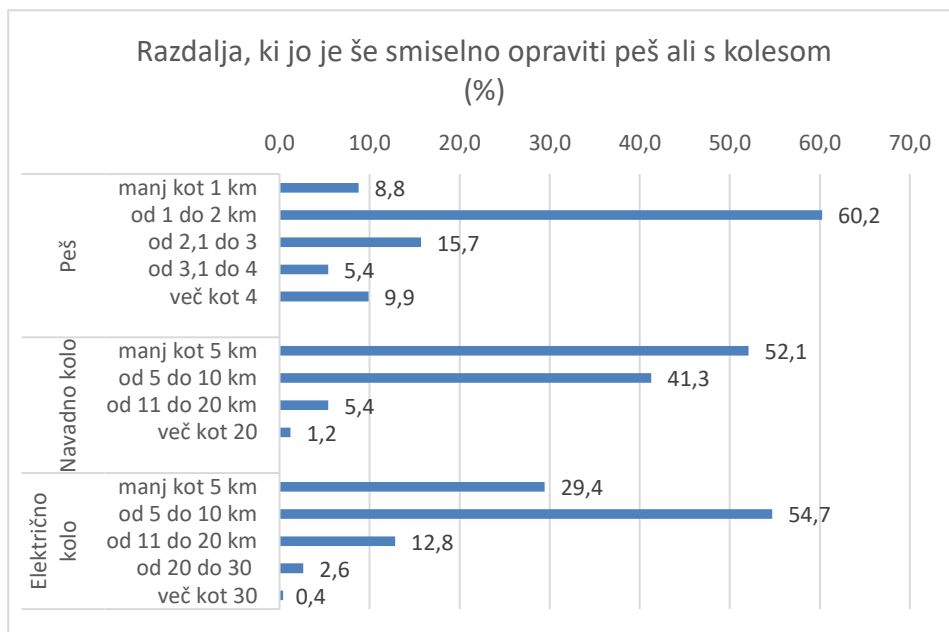
Vprašanje 10: Ali ste poleg prevoznih sredstev, navedenih v vprašanju 9, v preteklem tednu za potovanje uporabili še kakšno drugo prevozno sredstvo?



Slika 21: Uporaba drugih načinov potovanja poleg zabeleženih na izbrani dan

Iz podatkov na sliki 21 je razvidno, da se 97 % vprašanih drugih načinov potovanja, poleg zabeleženih na izbrani delovni dan, v tednu pred anketiranjem ni posluževalo. To kaže na vsakodnevni ustaljeni potovalni vzorec.

Vprašanje 11: Kolikšna mora biti razdalja, da jo je, po vašem mnenju, še smiselno opraviti peš ali s kolesom?



Slika 22: Mnenja anketirancev o razdalji, ki jo je še smiselno opraviti peš ali s kolesom

Večina vprašanih je mnenja, da je razdalja, ki jo je še smiselno opraviti peš, največ 2 kilometra. V primeru navadnega kolesa je dobra polovica anketirancev mnenja, da je primerna razdalja za kolesarjenje manjša od 5-ih kilometrov, in 41,3 % anketirancev mnenja, da je primerna razdalja za uporabo navadnega kolesa od 5 do 10 kilometrov. Dobra polovica vprašanih bi električno kolo uporabljala za pot, dolgo do 10 kilometrov, slaba tretjina je mnenja, da je meja, do katere je še smiselno kolesariti z električnim kolesom, 5 kilometrov.

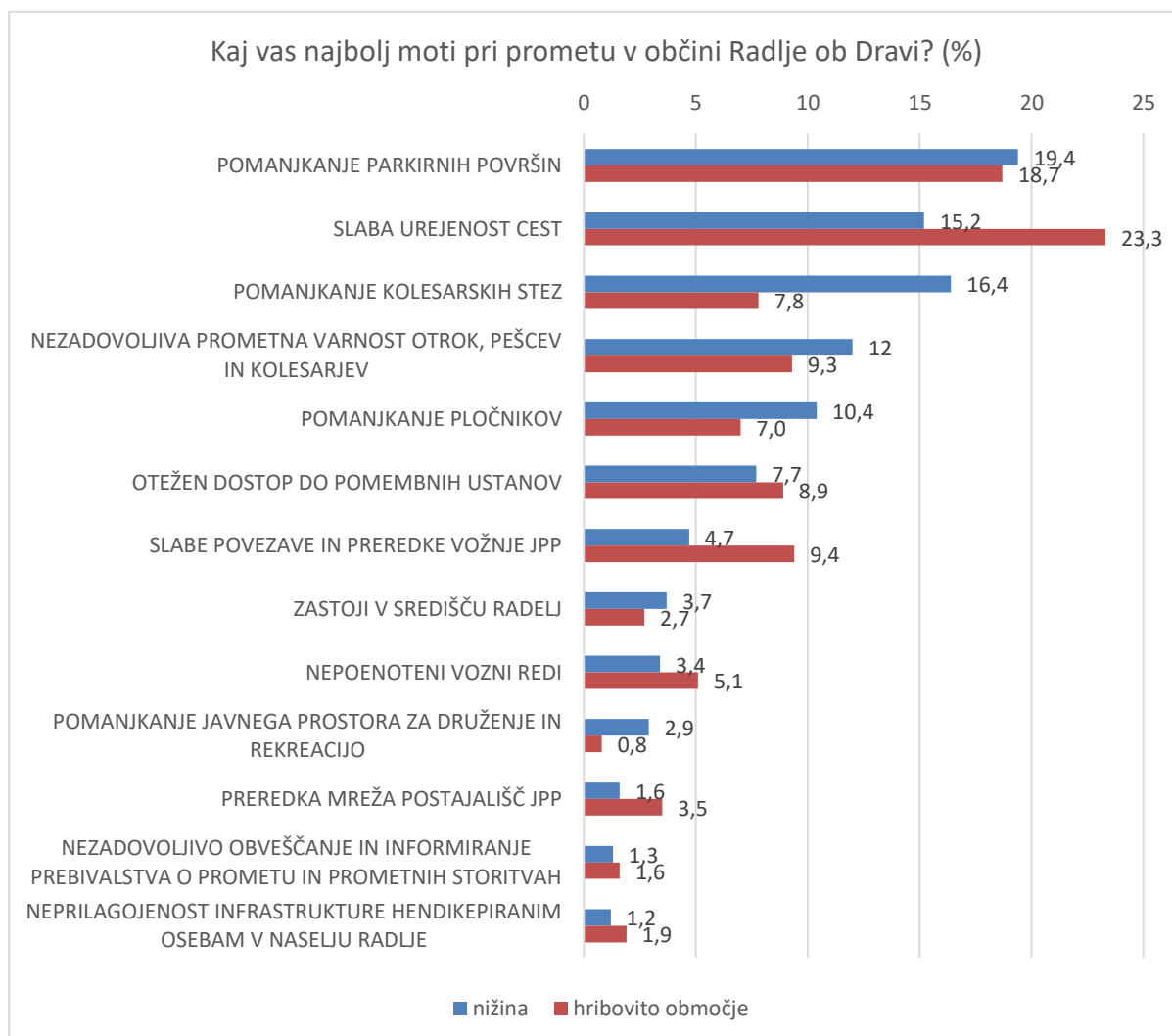
Glede na odgovore ocenjujemo, da so anketiranci razdalje, primerne za hojo in uporabo navadnega kolesa, precej realno ocenili, medtem ko smo v primeru električnega kolesa pričakovali, da bo večji delež anketirancev kot primerno razdaljo opredelil razdaljo od 11 do 20 kilometrov. Karakteristike električnega kolesa namreč omogočajo, da ob bistveno manjšem naporu prevozimo enako ali daljšo razdaljo, kot v primeru uporabe navadnega kolesa.

2. ANALIZA POTREB NA PODROČJU MOBILNOSTI V OBČINI RADLJE OB DRAVI

Potrebe na področju prometa in mobilnosti smo med občani Radelj ob Dravi preverjali v okviru petih vprašanj anketnega vprašalnika. Anketiranci so bili naprošeni, da izpostavijo najbolj moteče elemente na področju prometne ureditve v občini in da se opredelijo, v kolikšni meri podpirajo izbrane ukrepe ter kakšne so potrebe po vzpostavitvi posameznih novih storitev s področja prometa in mobilnosti v občini.

Na vprašanja od 12 do 15 so odgovarjali člani gospodinjstev, starejši od 18 let.

Vprašanje 12: Kaj vas najbolj moti pri prometu v Občini Radlje ob Dravi?



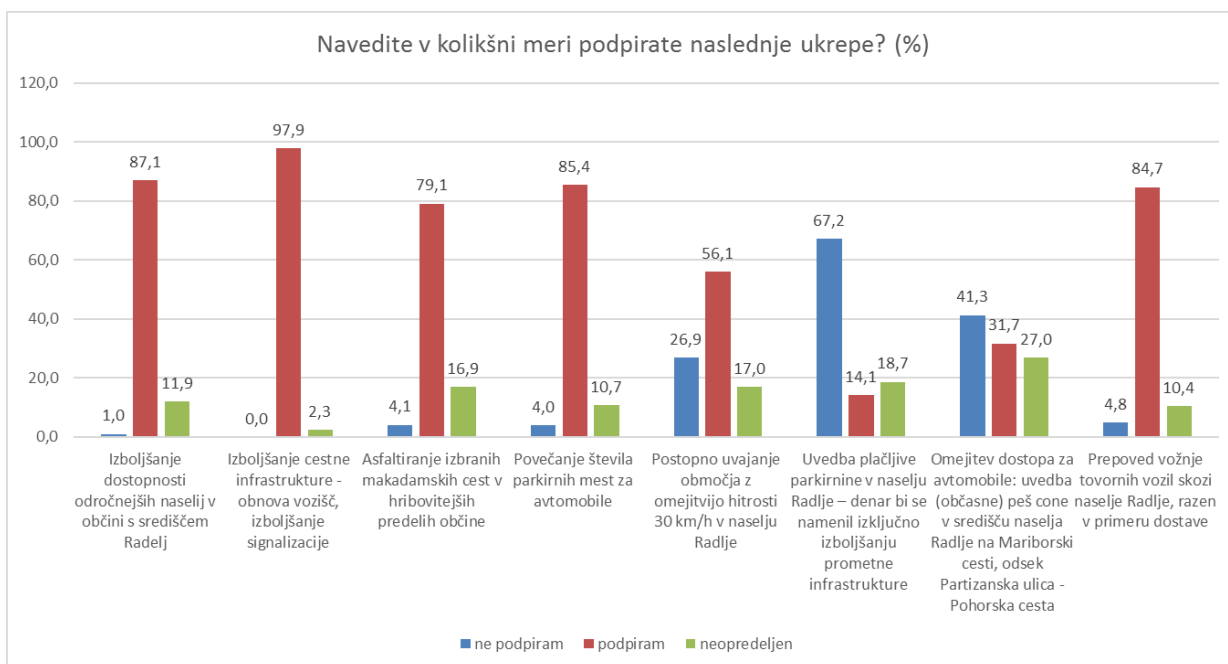
Slika 23: Moteči elementi na področju prometa v občini Radlje ob Dravi

Sodelujoči v raziskavi kot najbolj moteča elementa na področju prometa v občini zaznavajo pomanjkanje parkirnih površin in slabo urejenost cest. Slednje v večjem deležu pesti prebivalce, ki živijo v hribovitih območjih občine. Elementi, ki še izstopajo kot moteči, so pomanjkanje kolesarskih stez in pločnikov, nezadovoljiva prometna varnost otrok, pešcev in kolesarjev, otežen dostop do pomembnih ustanov ter slabe povezave in preredke vožnje javnega potniškega prometa.

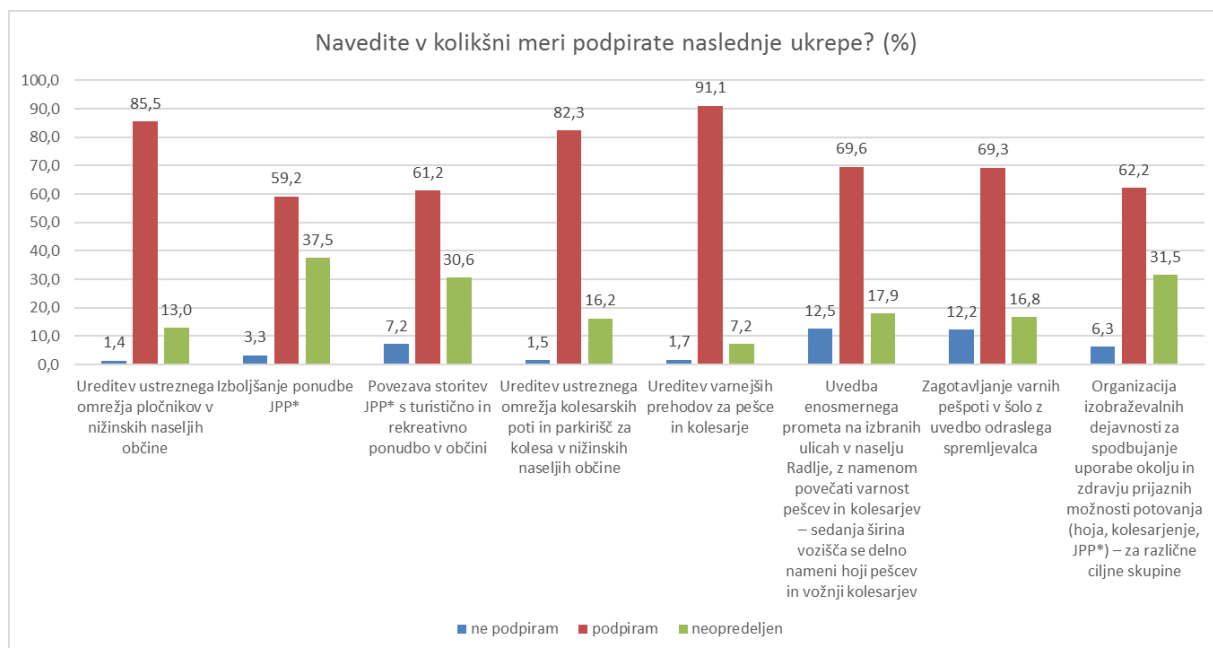
Na podlagi odgovorov tudi na tem mestu ugotavljamo, da zavzema osebni avtomobil med občani Radelj ob Dravi pomembno mesto, saj v okviru motečih elementov anketiranci dajejo prednost težavam, povezanim z avtomobilskim prevozom. Glede na to, da občani hribovitih naselij nimajo alternative, tistim, ki živijo v nižini, pa je medkrajevni javni potniški prevoz zaradi cenovne nekonkurenčnosti in nefleksibilnosti storitve slaba alternativa, odgovori ne presenečajo. Bi pa po drugi strani ravno zaradi omenjene izostale oziroma nekonkurenčne storitve javnih prevozov pričakovali, da bodo občani, podobno kot infrastrukturo za kolesarje, tudi sistem javnih prevozov izpostavili kot bolj moteč element. Razlog je najverjetneje moč iskati prav v navezanosti na osebni avtomobil, ta je pri nekaterih tako močna, da ne vidijo potrebe po izboljšanju storitev javnih prevozov.

Razmeroma visok odstotek odgovorov, ki opozarjajo na pomanjkanje kolesarskih stez, predvsem med občani, ki živijo v nižinskih naseljih, lahko razumemo kot željo po večji uporabi tega prevoznega sredstva v primeru, da bi infrastruktura nudila ustrezne pogoje za varno kolesarjenje.

Vprašanje 13: Prosimo, navedite, v kolikšni meri podpirate naslednje ukrepe?



Slika 24a: Mnenja anketirancev o ukrepih na področju mobilnosti



Slika 24b: Mnenja anketirancev o ukrepih na področju mobilnosti

Anketiranci so podprli vse obravnavane ukrepe, razen dveh, kar lahko razumemo kot željo ljudi po spremembah v prometni ureditvi. Brez podpore sta ostala ukrepa, ki se osredotočata na uvedbo plačljive parkirnine v naselju Radlje ob Dravi in na omejitev dostopa za avtomobile. Kljub nameri, da bi se denar iz zaračunavanja parkirnin namenil izključno za izboljšanje prometne infrastrukture, je ta ukrep zavrnilo 67,2 % sodelujočih občanov. Hkrati pa je ukrep, ki predvideva izboljšanje cestne infrastrukture – obnova vozišč, izboljšanje signalizacije, dosegel najvišjo, kar 97,9 % podporo. Gre za situacijo, v kateri anketiranci zelo podpirajo obnovo cestne infrastrukture, a hkrati zavračajo uvedbo parkirnin, ki bi posredno vplivale na njeno izboljšanje, kot tudi na izboljšanje infrastrukture pešcev in kolesarjev. Gre za tako imenovano individualno analizo koristi in stroškov v prometu (Uršič, 2012), ko ljudje zavračajo ukrepe, ki so povezani s povečanjem denarnih sredstev za (avtomobilski) prevoz, čeprav bi to dolgoročno prineslo nekatere pozitivne učinke ne samo na izboljšanje prometne infrastrukture, ampak tudi na izboljšanje kakovosti življenja.

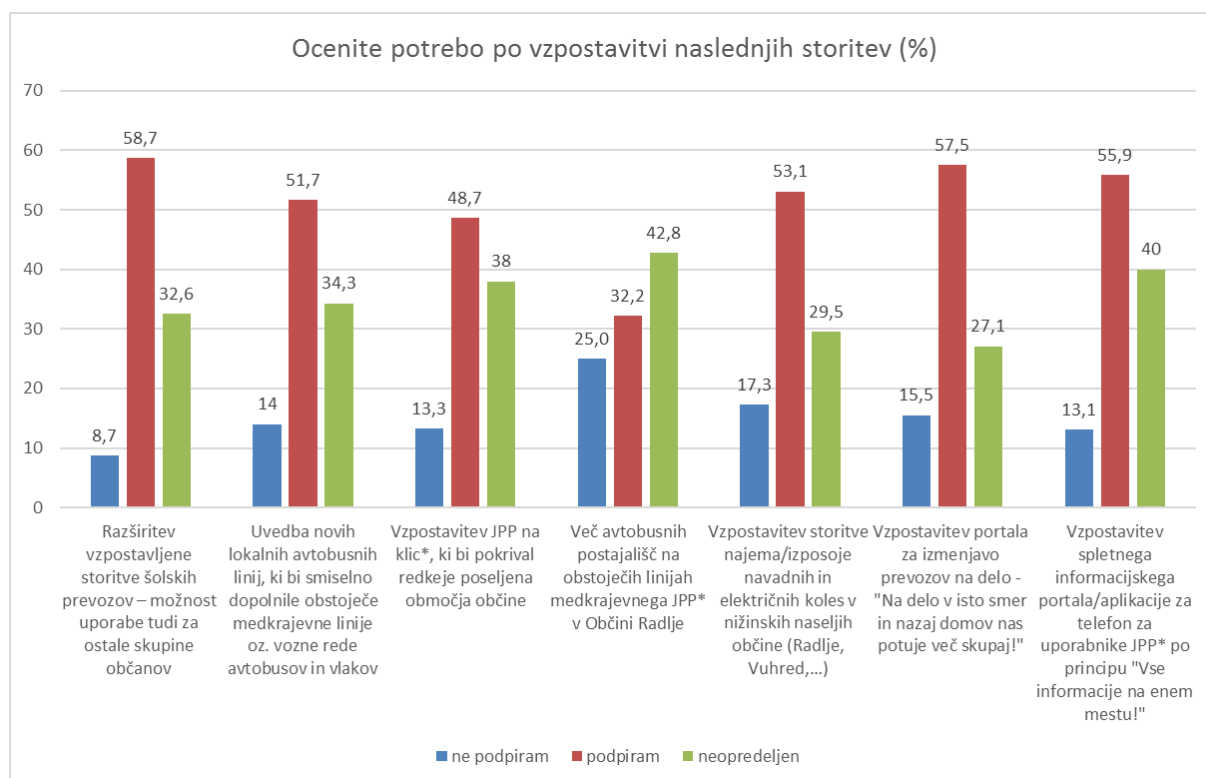
Nezanemarljiv delež sodelujočih občanov (26,9 %) prav tako ne podpira postopnega uvajanja območja z omejitvijo hitrosti 30 km/h v naselju Radlje ob Dravi, vendar pa v večini podpirajo uvedbo enosmernega prometa na izbranih ulicah v naselju Radlje ob Dravi. Oba ukrepa do določene mere omejujeta avtomobilski promet, vendar pa ljudi ne bremenita finančno.

Več kot 85 % podporo so občani, poleg že omenjenega izboljšanja cestne infrastrukture, izrazili še izboljšanju dostopnosti oddaljenih naselij s središčem Radelj, povečanju števila parkirnih mest, ureditvi ustreznega omrežja pločnikov v nižini ter ureditvi varnejših prehodov za pešce in kolesarje. Nižinska naselja v občini Radlje so zaradi ravnine in ne prevelikih razdalj med posameznimi naselji primerna za potovanje peš in s kolesom. To nakazujejo tudi

odgovori na vprašanji 12 in 13, v katerih pomanjkanje infrastrukture za pešce in kolesarje sodelujoči ocenjujejo kot enega izmed bolj motečih prometnih elementov in izkazujejo visoko podporo njeni ureditvi.

Ukrepa, ki se osredotočata na izboljšanje ponudbe javnih prevozov, sta v primerjavi z ostalimi v večini podprtimi ukrepi, dosegla nižji delež podpore. Občani so z večino podprli tudi ukrep, ki predvideva uvedbo odraslega spremljevalca na peš poti v šolo. Gre za ukrep, ki je pri nas dokaj nepoznan, v nekaterih evropskih državah pa ga v zadnjih letih pogosto uvajajo, z razlogom, da zmanjšajo prevažanje otrok v šolo z avtomobili in s tem pripomorejo k zmanjšanju prometa v okolici šol, hkrati pa s hojo poskrbijo za ugoden vpliv na zdravje otrok.

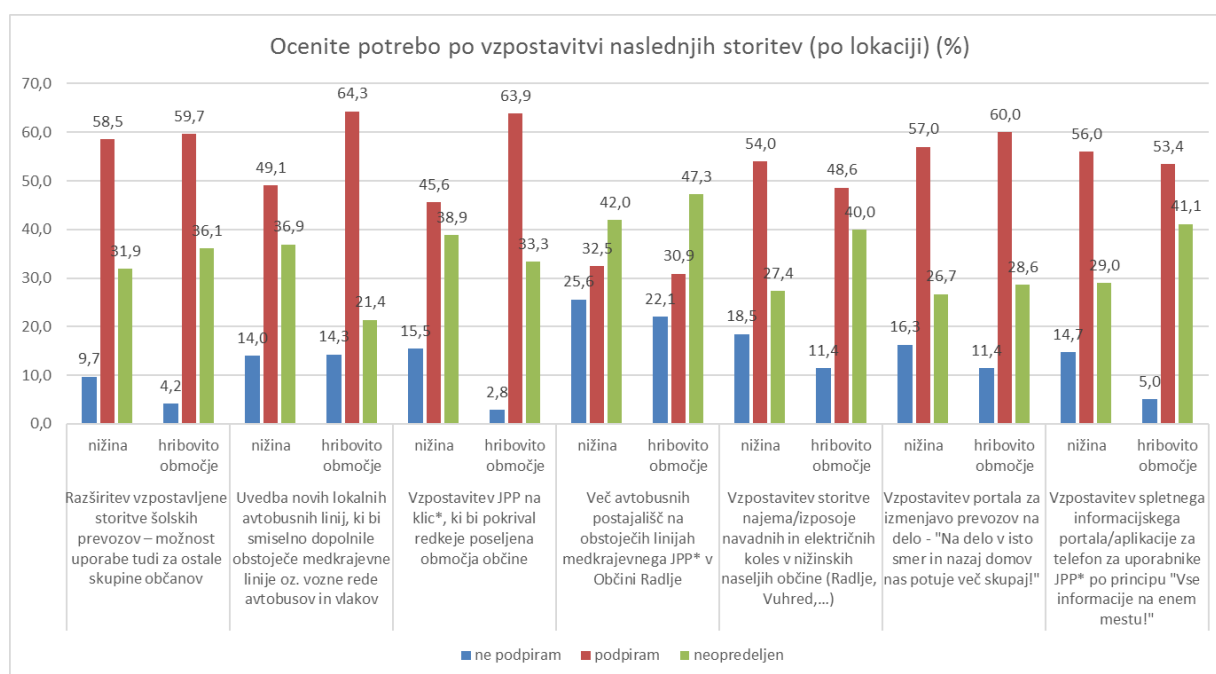
Vprašanje 14: Prosimo, ocenite, kakšna je po vašem mnenju **POTREBA** po vzpostavitvi naslednjih storitev v občini Radlje ob Dravi?



Slika 25: Mnenja anketirancev o potrebah po vzpostavitvi predlaganih storitev na področju mobilnosti

Iz odgovorov je razvidna razmeroma visoka podpora pri vseh navedenih storitvah, razen eni, ki predvideva vzpostavitev več avtobusnih postajališč na obstoječih linijah medkrajevnega javnega potniškega prometa v občini Radlje ob Dravi. Nižjo podporo tej storitvi so sodelujoči najverjetneje dodelili iz razloga, ker javni potniški promet uporabljajo redko oziroma za potovanje po občini sploh ne in tako ne vidijo potrebe oziroma so neopredeljeni glede

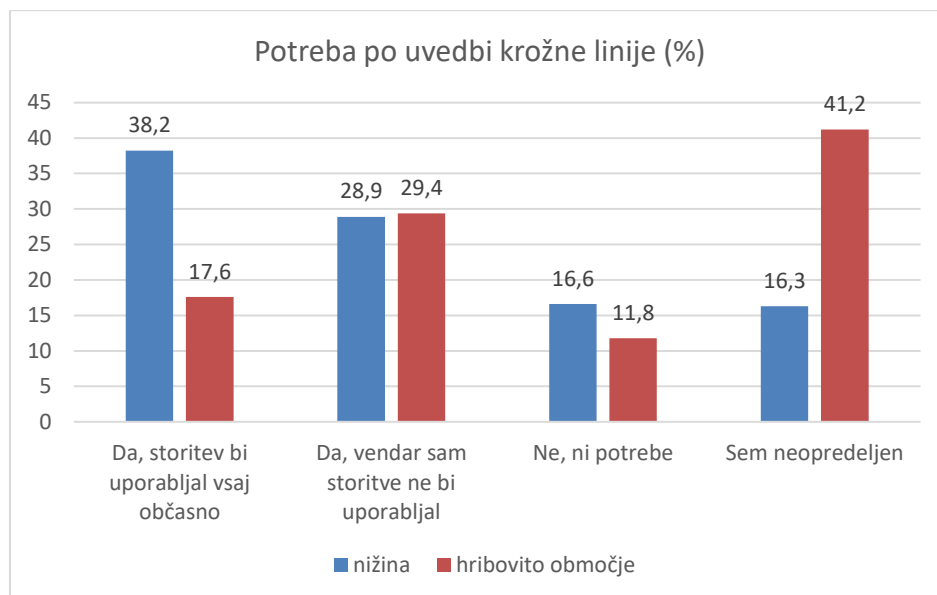
potrebe po dodatnih avtobusnih postajališčih. Hkrati so podprli potrebo po uvedbi novih lokalnih avtobusnih linij, kot tudi potrebo po razširitvi storitve šolskih prevozov. Razlog je v prvi vrsti moč iskati v nezadostni integraciji sistema medkrajevnih prevozov, ki za potovanje po občini in tudi izven nje ne ponuja conske vozovnice, ampak je potrebno za vsako pot, ki ne poteka v okviru ene relacije, kupiti novo vozovnico, kar povečuje stroške. Drugi razlog je najverjetneje slaba informiranost občanov o možnostih potovanja z medkrajevnim javnim potniškim prevozom. Z voznimi redi niso opremljena vsa avtobusna postajališča, na spletnih straneh prevoznikov pa tudi ni sistematično urejenih podatkov, ki bi omogočali enostavno in hitro informiranje uporabnikov o relacijah in postajnih časih za vsako izmed avtobusnih postajališč. Na to kaže tudi visoka podpora potrebi po vzpostavitvi spletnega informacijskega portala za uporabnike javnega potniškega prometa. Iz Slike 25 je tudi razvidno, da je pri večini obravnavanih storitev več kot 30 % anketirancev neopredeljenih glede potrebe po vzpostavitvi le-teh.



Slika 26: Mnenja anketirancev o potrebah po vzpostavitvi predlaganih storitev na področju mobilnosti glede na lokacijo bivanja

Nekoliko odločnejši pri izražanju mnenja glede potreb po vzpostavitvi predlaganih storitev so občani nižinskih naselij, ki so manj pogosto kot v višjih predelih živeči občani izbrali možnost neopredeljen. Prvi so tudi pogostejše storitve označili kot nepotrebne. Podpora predlaganim storitvam je glede na lokacijo bivanja v večini podobna, izstopata predloga po uvedbi novih lokalnih avtobusnih linij in vzpostavitvi javnega potniškega prometa na klic, ki so jima bolj naklonjeni prebivalci višje ležečih naselij. Rezultat ne preseneča, saj so krajani višje ležečih naselij z izjemo Sv. Antona na Pohorju popolnoma odvisni od osebnega avtomobila.

Vprašanje 15.1: Ali menite, da obstaja potreba po uvedbi redne krožne linije JPP, ki bi obsegala nižinska naselja: Vas, Spodnja Vižinga, Radlje ob Dravi, Zgornja Vižinga, Dobrava in Vuhred?

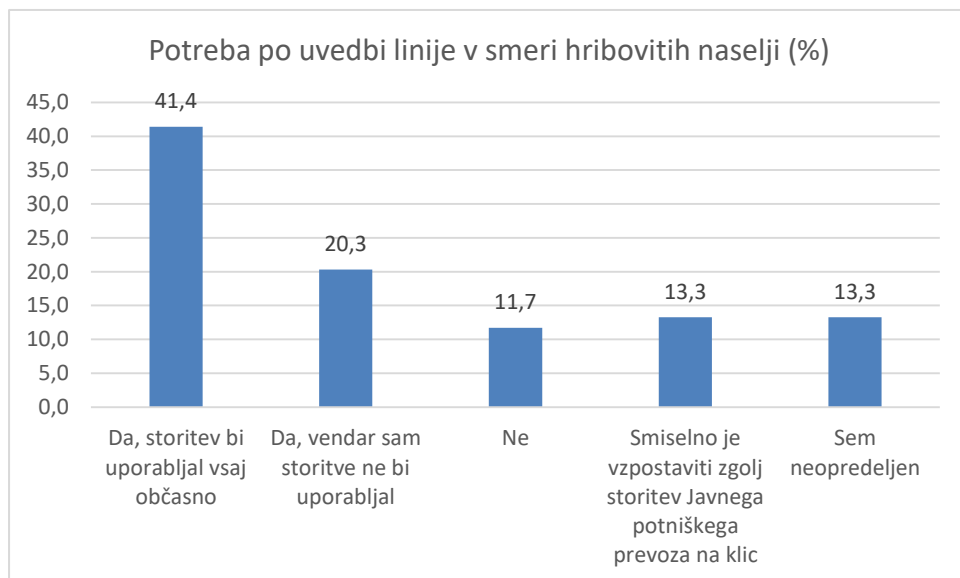


Slika 27: Mnenje anketirancev o potrebi po uvedbi krožne linije glede na lokacijo bivanja

V skupnem podpira uvedbo lokalne avtobusne krožne linije 67,1 % anketirancev (starejših od 18 let), tretjina teh bi novo storitev občasno tudi uporabljala, med njimi pričakovano prevladujejo v nižini živeči prebivalci občine, medtem ko so anketiranci, ki živijo v višjih predelih občine, do vzpostavitve nove storitve v večini neopredeljeni.

Vprašanje 15.2: Ali menite, da obstaja potreba po vzpostavitvi redne linije JPP v smeri hribovitega naselja v katerem živite?

Na vprašanje so odgovarjali občani, ki živijo v enem od hribovitih in redkeje poseljenih naselji občine.



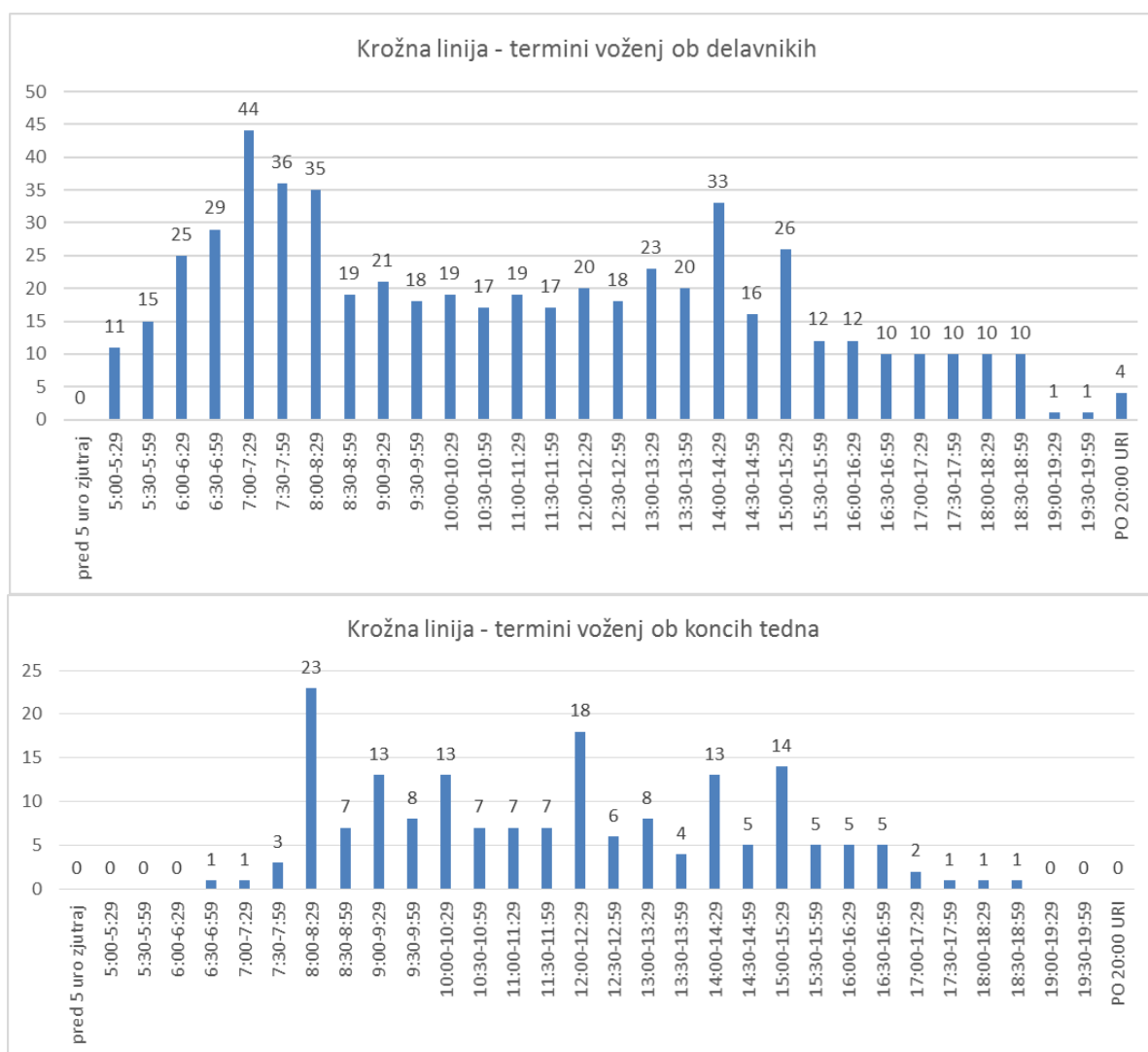
Slika 28: Mnenje anketirancev o potrebi po uvedbi linije v smeri hribovitih naselji

Medtem, ko je potrebo po uvedbi nižinske krožne linije izrazilo 47 % vprašanih, ki živijo v hribovitih naseljih, je 61,7 % teh mnenja, da obstaja v smeri njihovega naselja potreba po vzpostavitvi redne linije javnega potniškega prometa, 13,3 % pa mnenja, da je v smeri njihovega naselja smiselno vzpostaviti zgolj javni potniški promet na klic.

Glede na nizko gostoto poseljenosti hribovitih predelov ocenjujemo, da je v višje ležeča naselja smiselno vzpostaviti zgolj Prevoz na poziv. V praksi to pomeni, da se enako, kot v primeru rednih linij, opredelijo postajališča in vozni redi, vendar pa mora posameznik potrebo po prevozu najaviti.

Vprašanje 16: Kateri termini voženj tekom dneva bi vam najbolj ustrezali?

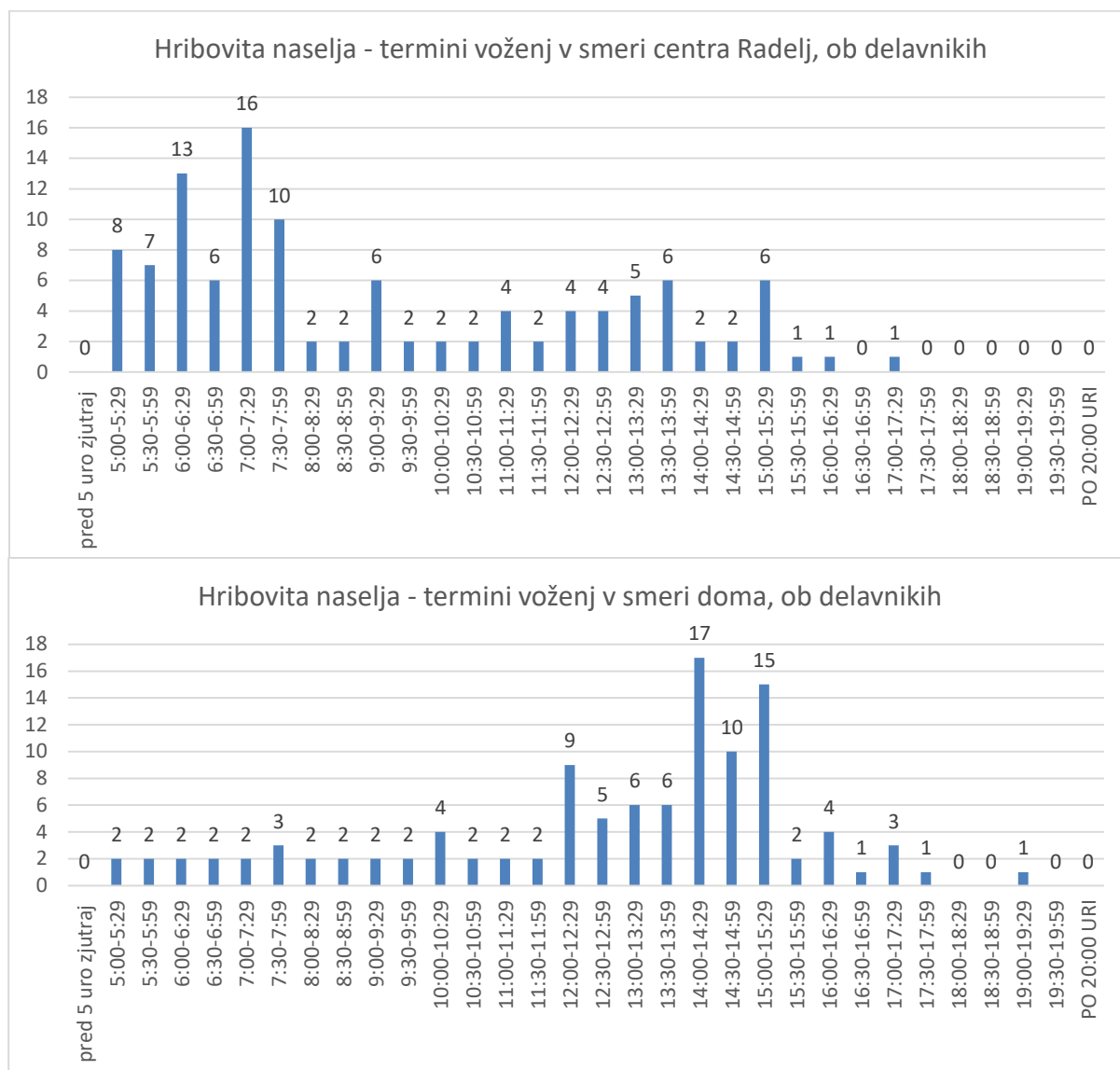
Na vprašanje 16 je v skladu z navodili pravilno odgovorilo manjše število ljudi, kar je razvidno tudi iz Slik 29, 30 in 31. Veliko sodelujočih je namreč v posamezna okenca preglednice namesto konkretnih terminov voženj vpisovalo križce, precej jih na vprašanje tudi ni odgovorilo.



Slika 29: Potreba po terminih voženj krožne linije

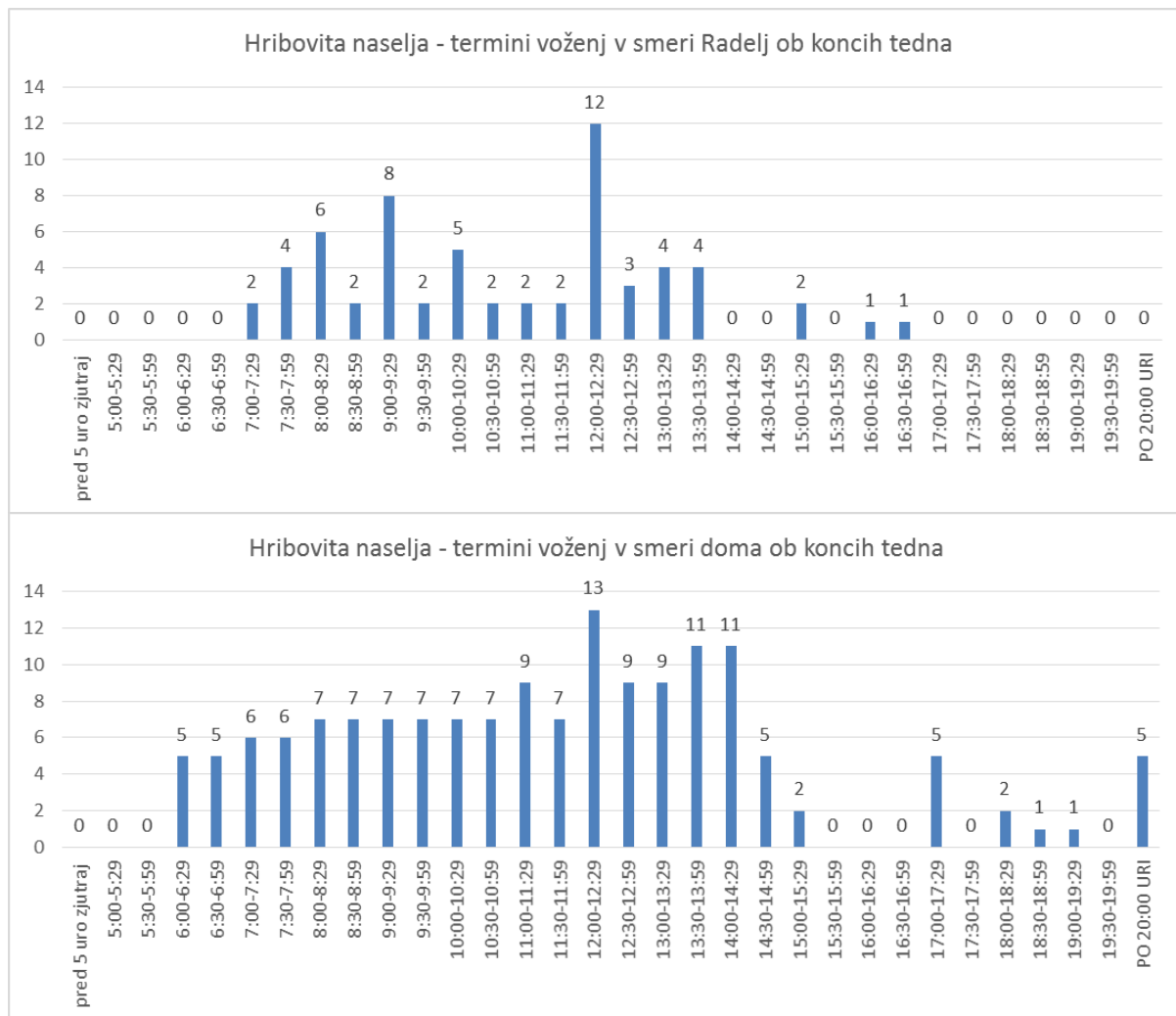
Iz slike 29 je razvidno, da je ob delavnikih potreba po uporabi krožne linije najizrazitejša med 7. in 8:30 uro, ob 14. in 15. uri. Potreba po terminih voženj je podobna rezultatom na sliki 53, kjer so sodelujoči beležili ure začetka posamezne poti, opravljene v izbranem dnevu, s to razliko, da je v primeru opredeljevanja ustreznih terminov voženj moč zaznati pogostejšo potrebo po uporabi krožne linije med 8:30 in 14. uro, medtem ko je v okviru beleženja opravljenih poti na izbrani delovni dan v tem terminu bilo zabeleženih najmanj poti.

Ob koncu tedna bi občani, sodeč po podatkih na Sliki 29, krožno linijo najpogosteje uporabljali med 8. in 8:30, 12. in 12:30, 14. in 14:30 in 15. in 15:30 uro.



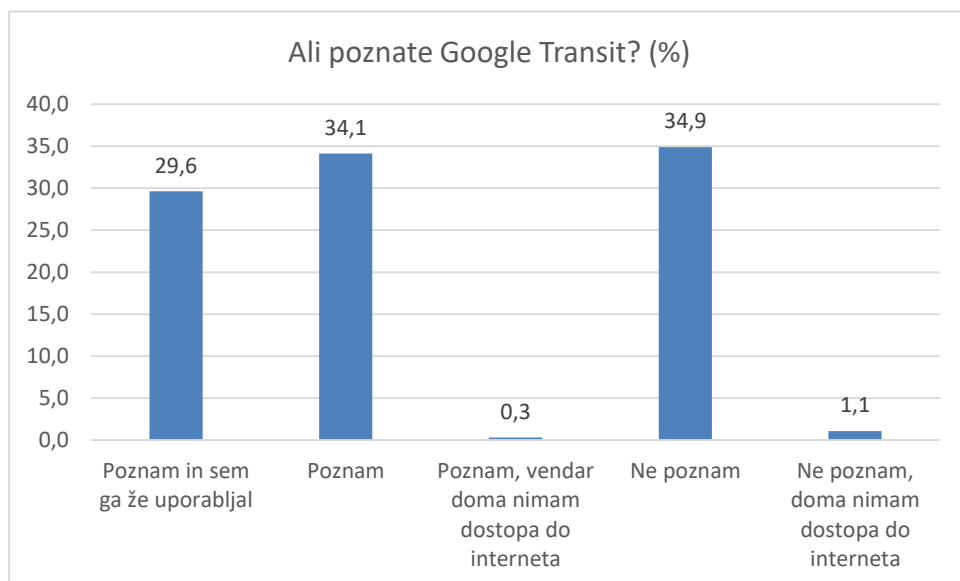
Slika 30: Potreba po terminih voženj v smeri hribovitih naselij ob delavnikih

Potrebo po terminih voženj v smeri hribovitih naselij občine ob delavnikih in ob koncih tedna je zapisalo zelo malo anketirancev. Rezultati na Slikah 30 in 31 nakazujejo, da bi ob delavnikih termini voženj v smeri Radelj bili najbolj potrebni med 6. in 8. uro, v smeri doma pa med 14. in 15:30. Ob koncih tedna je večjo potrebo po vožnji v smeri Radelj zaznati med 9. in 9:30 in med 12. in 12:30 in v smeri doma med 11. in 14:30. Presenetljiv je podatek, da je, glede na skupno število vseh odgovorov na Sliki 30, veliko število anketirancev izrazilo potrebo po vožnji v smeri doma med 6. in 11. uro.



Slika 31: Potreba po terminih voženj v smeri hribovitih naselji ob koncih tedna

Vprašanje 17: Ali poznate internetno orodje za načrtovanje poti Google Transit v okviru Google zemljevidov?



Slika 32: Prepoznavnost orodja Google Transit

Odgovori sodelujočih o uporabi orodja Google Transit kažejo na visoko stopnjo prepoznavnosti, tretjina anketirancev je orodje tudi že uporabljala. Na podlagi odgovorov sklepamo, da imajo anketiranci razmeroma visoko stopnjo znanj za uporabo sodobnih informacijskih spletnih orodij.

Hkrati smo v okviru vprašanja 17 želeli preveriti pokritost občine z internetom. Na podlagi odgovorov ugotavljamo, da je ta dobra, saj le en odstotek vprašanih nima dostopa do interneta.

3. Zaključki

Ugotovitve, pridobljene v okviru raziskave, so naslednje:

- Anketiranci svoje vsakodnevne aktivnosti v večini opravljajo z osebnim avtomobilom, tudi v primeru zelo kratkih razdalj, prostorsko vezanih na center občine. Prevladujoč življenjski stil, vezan na osebni avtomobil, je moč zaznati tudi v primeru izpostavljenih motečih elementov v prometu, saj se ti v največji meri osredotočajo na slabo urejenost cest in pomanjkanje parkirnih površin. Zaradi nedostopnega in nekonkurenčnega javnega potniškega prometa ter zaradi neustrezno razvite infrastrukture kolesarskih stez in pločnikov prebivalci v večini nimajo alternative.
- Anketiranci podpirajo večino navedenih ukrepov (vprašanje 13) in storitev (vprašanje 14) s področja mobilnosti, kar lahko razumemo kot željo po spremembah prometne ureditve, vendar je hkrati iz odgovorov moč razbrati avtomobilistično orientacijo anketirancev. Zelo visoke podpore sta bila namreč deležna ukrepa, ki se osredotočata na izboljšanje cestne infrastrukture in povečanje števila parkirnih mest, brez podpore pa so ostali ukrepi, ki predvidevajo uvedbo parkirnine in omejitev dostopa za avtomobile v centru občine.
- Zelo visoko, nad 80 % podporo so občani izrazili ureditvi ustreznega omrežja pločnikov, varnejših prehodov za pešce in kolesarje ter ustreznega omrežja kolesarskih poti in parkirišč za kolesa. Sklepamo lahko, da so občani željni pogostejše uporabe kolesa in potovanja peš, vendar jim to trenutno onemogoča neustrezno razvita infrastruktura.
- Predlagane ukrepe oz. storitve s področja javnega potniškega prometa anketiranci podpirajo, vendar ne tako izrazito, kot ureditev ustrezne infrastrukture za pešce in kolesarje. Naklonjeni so razširitvi šolskih prevozov tudi za druge skupine občanov, uvedbi novih lokalnih avtobusnih linij, vzpostavitvi javnega potniškega prometa na klic in uvedbi celovitega načina obveščanja o javnem potniškem prometu.

4. VIRI

Bobek, V., Mažgon, B., 2010. Projekt »VIS Radlje ob Dravi« - Vizija in strategija občine Radlje ob Dravi. Radlje ob Dravi, Dr. Ferk & Partner d.o.o. 114 str. Pridobljeno s strani občine Radlje ob Dravi.

Študija optimalne ureditev cestno – prometne infrastrukture na območju občine Radlje ob Dravi. 2014. Maribor, UM, Center za interdisciplinarne in multidisciplinarne študije Univerze v Mariboru, 41 str. Pridobljeno s strani Občine Radlje ob Dravi.

Idejna zasnova Ureditev središča Radelj ob Dravi. 2010. Šenčur, Protim Ržišnik Perc d.o.o. 40 str. Pridobljeno s strani občine Radlje ob Dravi.

Klemenčič, M., Lep, M., Mesarec, B., Žnuderl, B., 2014. Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji. 2014. Maribor, UM FG in RM Plus. 96 str.

National Household Travel Survey 2012 (Ireland). 2013. Millward Brown. 88 str. URL: <https://www.nationaltransport.ie/wp-content/uploads/2013/10/Household-Travel-Survey-Full-Report-July-2013.pdf> (Citirano 16. 7. 2015)

Uršič, M., 2012. Med deklarativnostjo in aktivizmom: Javno mnenje in izvajanje novih prometnih ureditev v Ljubljani. IB revija: za strokovna in metodološka vprašanja gospodarskega, prostorskega in socialnega razvoja Slovenije, 46, 1, str. 71 – 80.

Uršič, M., Zorman, A., Zavratnik, S., Kos, D., Hočevár, M., Trček, F. 2012. Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji – končno poročilo o rezultatih longitudinalne javnomnenjske raziskave (Primerjava 2009 – 2012). Ljubljana, UL FDV, Center za prostorsko sociologijo. 238 str. URL: http://www.adp.fdv.uni-lj.si/podatki/civitas/lipu12_rm1_sl_v1_r2.pdf (Citirano 14. 7. 2015).

5. PRILOGE

Priloga 1

ANKETNI VPRAŠALNIK

Raziskava o potovalnih navadah in potrebah občanov na področju prometa in mobilnosti

Spoštovani občani!

Občina Radlje ob Dravi si prizadeva za izboljšanje prometne infrastrukture in razširitev ponudbe prometnih storitev, s tem pa za boljšo mobilnost in dostopnosti občinskih naselij. Pri načrtovanju novosti in izboljšav imate nenadomestljivo vlogo občani.

Pred vami je tako vprašalnik, v katerem vas sprašujemo o vaših potovalnih navadah, stališčih o trenutnem stanju in potrebah na področju prometa in mobilnosti v Občini Radlje ob Dravi. Vedeti želimo, kako in koliko potujete, kakšna bi bila po vašem mnenju najprimernejša prometna ureditev v občini in kaj menite o predlaganih posodobitvah prometne infrastrukture in uvajanju novih prometnih storitev. Z namenom, da se v raziskavo vključi čim več občanov in v želji po prejemu čim večjega števila v celoti rešenih vprašalnikov je k sodelovanju pristopila tudi Osnovna šola Radlje ob Dravi. Učenci so s strani učiteljev dobili navodila, kako vprašalnik skupaj s starši in ostalimi člani gospodinjstva izpolniti. Vaši odgovori nam bodo v veliko pomoč pri načrtovanju učinkovitih ukrepov v prihodnosti.

Vprašalnik ni zahteven. Na prvi pogled je morda videti obsežen, vendar je namenjen vsem članom gospodinjstva, zato je za odgovore predvidenega več prostora. Člani posameznega gospodinjstva namreč odgovore vpisujejo na isti anketni list. Za izpolnitev bo posamezna oseba potrebovala približno 20 minut. Prosimo, da vprašalnik izpolni vsak član gospodinjstva, star 6 let in več.

Zbrane podatke bomo uporabili samo za potrebe te raziskave. Podatkov tudi ne bomo posredovali tretji osebi.

Za vaše sodelovanje se vam lepo zahvaljujemo!

Občina Radlje ob Dravi

I. POTOVALNE NAVADE OBČANOV

1. Število osebnih avtomobilov v gospodinjstvu (prosimo, navedite): _____
2. Število koles v gospodinjstvu (prosimo, navedite; brez upoštevanja koles za starost pod šest let): _____
3. Kako **običajno** potujete na delo (v šolo)? (prosimo, navedite v preglednici 1 pod **a)** način potovanja; npr. peš, z avtobusom, s kolesom, z avtomobilom kot voznik, z avtomobilom kot sopotnik, s šolskim avtobusom/kombijem, ... ali označite s križcem možnost **b)** ali **c)**).

Vsak član gospodinjstva si izbere eno od zaporednih števil članov v preglednici in odgovore, tudi v nadaljevanju, vedno vpisuje v izbran stolpec.

Na naslednji dve vprašanji odgovorite v primeru, da ste zaposleni oz. se šolate in dnevno potujete na delo oz. v šolo.

4. V kateri občini ste zaposleni (hodite v šolo)? (prosimo, navedite v preglednici 1 pri izbranem članu).
5. Kakšna je oddaljenost vašega delovnega mesta (šole) od doma v kilometrih? (prosimo, navedite v preglednici 1 pri izbranem članu).

Preglednica 1

		1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Način potovanja	a) navedite način potovanja						
	b) delam doma						
	c) nisem zaposlen, ne hodim v šolo						
Občina zaposlitve/šole							
5. Oddaljenost delovnega mesta/šole v km							

6. **Kako pogosto potujete peš, se vozite s kolesom in uporabljate javni potniški promet - JPP (avtobus, vlak)?** (prosimo, prepišite ustrezno črko s spodnjega seznama v ustrezno okence preglednice 2 posameznega člana).

- a) vsak dan b) nekajkrat tedensko c) nekajkrat mesečno
d) nekajkrat na leto
e) v določenih delih leta pogosteje (npr. spomladi, poleti), drugače redko oz. ne
f) na ta način ne potujem

Preglednica 2

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Peš						
S kolesom						
Z avtobusom						
Z vlakom						

7. **S kakšnim namenom potujete peš, s kolesom in JPP?** (prosimo, prepišite ustrezno črko s spodnjega seznama v ustrezno okence preglednice 3 posameznega člana. Možnih je več odgovorov).

- a) potovanje na delo b) potovanje v šolo c) poslovno (pot, opravljena v službenem času)
d) redni nakup (hrana, čistila, bencin) e) izredni nakup (obleka, pohištvo, orodje, ...)
f) osebni opravi (v banko, k zdravniku, k frizerju, ...) g) v restavracijo, bife
h) rekreacija, zabava (fitnes, bazen, ...) i) nekoga prepeljati (npr. v/iz šolo/e, vrtec/a)
j) obisk prijateljev, sorodnikov, znancev k) prostočasna potovanja brez cilja (sprehod, tek, ...)
l) dopust, krajši turistični izleti m) vrnitev domov

Preglednica 3

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Peš						
S kolesom						
Z avtobusom						
Z vlakom						

8. Ali uporabljate način potovanja preko spletnih dogovorov o prevozi, npr. Prevoz.org? (prosimo, označite s križcem izbrani odgovor v preglednici 4)

Preglednica 4

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Da						
Ne						

9. Prosimo, navedite vse poti, opravljene včeraj oz. na zadnji delovni dan. Vsak član gospodinjstva izpolni svojo preglednico 5, kot si sledijo v nadaljevanju. Podan je tudi primer. Za kategoriji način in namen potovanja sledite navodilom 9.1. in 9. 2.

9.1. Na kakšne načine ste potovali včeraj oz. na zadnji delovni dan (navedite način potovanja, npr. peš, z avtobusom, s kolesom, z avtomobilom kot voznik, z avtomobilom kot sopotnik, s šolskim avtobusom/kombijem, ...).

9.2. Kakšen je bil namen potovanja? (prosimo, prepisite ustrezno črko s seznama pri vprašanju 7 v ustrezno okence preglednice 5 posameznega člana).

Preglednica 5 - **Primer**

Način potovanja	Namen potovanja	Ura začetka potovanja	Trajanje potovanja	Mesto začetka potovanja (zapišite občino)	Mesto cilja potovanja (zapišite občino)
avto - sopotnik	a)	7:00	30 min	Radlje	Maribor
peš	d)	17:00	10 min	Radlje	Radlje

Preglednica 5 - **Član 1:**

Način potovanja	Namen potovanja	Ura začetka potovanja	Trajanje potovanja	Mesto začetka potovanja (občina)	Mesto cilja potovanja (občina)

Preglednica 5 - Član 2:

Način potovanja	Namen potovanja	Ura začetka potovanja	Trajanje potovanja	Mesto začetka potovanja (občina)	Mesto cilja potovanja (občina)

Preglednica 5 - Član 3:

Način potovanja	Namen potovanja	Ura začetka potovanja	Trajanje potovanja	Mesto začetka potovanja (občina)	Mesto cilja potovanja (občina)

Preglednica 5 - Član 4:

Način potovanja	Namen potovanja	Ura začetka potovanja	Trajanje potovanja	Mesto začetka potovanja (občina)	Mesto cilja potovanja (občina)

Preglednica 5 - Član 5:

Način potovanja	Namen potovanja	Ura začetka potovanja	Trajanje potovanja	Mesto začetka potovanja (občina)	Mesto cilja potovanja (občina)

Preglednica 5 - Član 6:

Način potovanja	Namen potovanja	Ura začetka potovanja	Trajanje potovanja	Mesto začetka potovanja (občina)	Mesto cilja potovanja (občina)

--	--	--	--	--	--

10. Ali ste poleg prevoznih sredstev, navedenih v vprašanju 9, v preteklem tednu za potovanje uporabili še kakšno drugo prevozno sredstvo? (prosimo, navedite v preglednici 6).

Preglednica 6

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Da (navedite)						
Ne (označite s križcem)						

11. Kolikšna mora biti razdalja, da jo je, po vašem mnenju, še smiselno opraviti peš ali s kolesom? (prosimo, navedite v preglednici 7, v kilometrih).

Preglednica 7

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Peš						
Z navadnim kolesom						
Z električnim kolesom						

II. POTREBE NA PODROČJU PROMETA IN MOBILNOSTI

Na vprašanja 12, 13, 14 in 15 odgovarjajo samo člani gospodinjstva, starejši od 18 let.

12. Kaj vas najbolj moti pri prometu v Občini Radlje? (prosimo, s križcem označite tri najbolj moteče navedbe v preglednici 8).

Preglednica 8

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Slabe povezave in preredke vožnje JPP*						
Preredka mreža postajališč JPP*						
Nepoenoteni vozni redi in neenotna vozovnica JPP*						
Pomanjkanje kolesarskih stez						
Pomanjkanje pločnikov						
Zastoji v središču Radelj						
Pomanjkanje parkirnih površin						
Slaba urejenost cest						
Pomanjkanje javnega prostora za druženje in rekreacijo						
Otežen dostop do pomembnih ustanov						
Nezadovoljiva prometna varnost otrok, pešcev in kolesarjev						
Neprilagojenost infrastrukture hendikepiranim osebam v naselju Radlje						
Nezadovoljivo obveščanje in informiranje prebivalstva o prometu in prometnih storitvah (npr. JPP*)						
Drugo (navedite): _____						

*JPP – javni potniški promet

13. Prosimo, navedite, v kolikšni meri podpirate naslednje ukrepe? (pri vsakem ukrepu v ustrezno okence preglednice 9 zapišite eno od spodaj izbranih števil):

- 1) Sploh ne podpiram 2) Ne podpiram 3) Niti ne podpiram, niti podpiram
4) Podpiram 5) Popolnoma podpiram 99) Sem neopredeljen (-a)

Preglednica 9

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Izboljšanje dostopnosti odročnejših naselij v občini s središčem Radelj						
Izboljšanje cestne infrastrukture - obnova vozišč, izboljšanje signalizacije						
Asfaltiranje izbranih makadamskih cest v hribovitejših predelih občine						
Povečanje števila parkirnih mest za avtomobile						
Postopno uvajanje območja z omejitvijo hitrosti 30 km/h v naselju Radlje						
Uvedba plačljive parkirnine v naselju Radlje – denar bi se namenil izključno izboljšanju prometne infrastrukture						
Omejitev dostopa za avtomobile: uvedba (občasne) peš cone v središču naselja Radlje na Mariborski cesti, odsek Partizanska ulica - Pohorska cesta						
Prepoved vožnje tovornih vozil skozi naselje Radlje, razen v primeru dostave						
Ureditev ustreznega omrežja pločnikov v nižinskih naseljih občine						
Izboljšanje ponudbe JPP*						
Povezava storitev JPP* s turistično in rekreativno ponudbo v občini						
Ureditev ustreznega omrežja kolesarskih poti in parkirišč za kolesa v nižinskih naseljih						

občine						
Ureditev varnejših prehodov za pešce in kolesarje						
Uvedba enosmernega prometa na izbranih ulicah v naselju Radlje, z namenom povečati varnost pešcev in kolesarjev – sedanja širina vozišča se delno nameni hoji pešcev in vožnji kolesarjev						
Zagotavljanje varnih pešpoti v šolo z uvedbo odraslega spremljevalca						
Organizacija izobraževalnih dejavnosti za spodbujanje uporabe okolju in zdravju prijaznih možnosti potovanja (hoja, kolesarjenje, JPP*) – za različne ciljne skupine						

14. Prosimo, ocenite, kakšna je po vašem mnenju POTREBA po vzpostavitvi naslednjih storitev v občini Radlje ob Dravi? (pri vsakem ukrepu v ustrezno okence preglednice 10 zapišite eno od spodaj izbranih števil):

- 1) Popolnoma nepotrebna 2) Nepotrebna 3) Niti nepotrebna /niti potrebna
 4) Potrebna 5) Zelo potrebna 99) Sem neopredeljen (-a)

Preglednica 10

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Razširitev vzpostavljenih storitev šolskih prevozov – možnost uporabe tudi za ostale skupine občanov						
Uvedba novih lokalnih avtobusnih linij, ki bi smiselno dopolnile obstoječe medkrajevne linije oz. vozne rede avtobusov in vlakov						
Vzpostavitev JPP na klic*, ki bi pokrival redkeje poseljena območja občine						
Več avtobusnih postajališč na obstoječih linijah medkrajevnega JPP* v Občini Radlje						

Vzpostavitev storitve najema/izposoje navadnih in električnih koles v nižinskih naseljih občine (Radlje, Vuhred,...)						
Vzpostavitev portala za izmenjavo prevozov na delo - "Na delo v isto smer in nazaj domov nas potuje več skupaj!"						
Vzpostavitev spletnega informacijskega portala/aplikacije za telefon za uporabnike JPP* po principu "Vse informacije na enem mestu!"						
Drugo (<i>napišite</i>):						

*JPP na klic ima enako kot linijski avtobus svojo predpisano pot in urnik. Storitve izvaja le takrat, ko potnik predhodno najavi uporabo.

15. **Občina Radlje si prizadeva razširiti ponudbo javnega potniškega prometa na ozemlju občine in tako uvesti nove linije, ki bi smiselno dopolnile in se navezale na trenutno ponudbo medkrajevnega javnega potniškega prometa (avtobus + vlak). Storitve bi se izvajala z manjšim avtobusom oz. kombijem.**

15.1 **Ali menite, da obstaja potreba po uvedbi redne krožne linije JPP, ki bi obsegala nižinska naselja:** Vas, Spodnja Vižinga, Radlje ob Dravi, Zgornja Vižinga, Dobrava in Vuhred? (*prosimo, označite s križcem izbrani odgovor v preglednici 11*).

Preglednica 11

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Da, storitev bi uporabljal vsaj občasno						
Da, vendar sam storitve ne bi uporabljal						
Ne, ni potrebe						
Sem neopredeljen						

15.2. **Izpolnite v primeru, da živite v enem od hribovitejših in redkeje poseljenih naselij občine.**

Ali menite, da obstaja potreba po vzpostavitvi redne linije JPP v smeri naselja v katerem živite? (*prosimo, označite s križcem izbrani odgovor v preglednici 12*).

Preglednica 12

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član

Da, storitev bi uporabljal vsaj občasno						
Da, vendar sam storitve ne bi uporabljal						
Ne						
Smiselno je vzpostaviti zgolj storitev Javnega potniškega prevoza na klic						
Sem neopredeljen						

Prosimo, da na vprašanja v nadaljevanju odgovorijo vsi člani gospodinjstva.

16. Vprašanje izpolnite ne glede na izbor odgovorov pri predhodnem vprašanju 15.1 in 15.2

Kateri termini voženj tekom dneva bi vam najbolj ustrezali? Časovno opredelite dele dneva (v preglednici 13 navedite uro(-e) voženj, ki bi vam ustrezale).

Preglednica 13

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Krožna linija, ob delavnikih						
Krožna linija, ob vikendih						
<i>V primeru, da živite v hribovitejšem naselju občine:</i> termini v smeri centra Radelj, ob delavnikih						
<i>V primeru, da živite v hribovitejšem naselju občine:</i> termini v smeri doma, ob delavnikih						
<i>V primeru, da živite v hribovitejšem naselju občine:</i> termini v smeri centra Radelj, ob vikendih						
<i>V primeru, da živite v hribovitejšem naselju občine:</i> termini v smeri doma, ob vikendih						

17. Ali poznate internetno orodje za načrtovanje poti Google Transit v okviru Google zemljevidov? (prosimo, označite ustrezen odgovor s križcem pri posameznem članu v preglednici 14)

Preglednica 14

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Poznam in sem ga že uporabljal						
Poznam						
Poznam, vendar doma nimam dostopa do interneta						
Ne poznam						
Ne poznam, doma nimam dostopa do interneta						

III. OSEBNI PODATKI

18. **Naslov** (prosimo, navedite): _____

19. **Naselje** (prosimo, navedite, npr. Vas, Vuhred, Dobrava, ...): _____

20. **Število vseh članov gospodinjstva** (prosimo, navedite): _____

21. **Podatki o (sodelujočih) članih v gospodinjstvu** (prosimo, navedite/označite s križcem pri posameznem članu v preglednici 15):

Preglednica 15

		1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Navedite vašo starost							
Navedite vaš spol (M ali Ž)							
Dosežena stopnja izobrazbe (označite s x)	OŠ ali manj						
	2-3 letna SŠ						
	4 letna SŠ						
	visoka šola, fakulteta,						

	akademija						
	magisterij, doktorat						
Status (označite s x)	osnovnošolec						
	dijak						
	študent						
	zaposlen/samozaposlen						
	brezposeln						
	upokojenec						
	kmetovalec						
	vodim domače gospodinjstvo						
	drugo (napišite)						

22. Skupni zadnji mesečni neto dohodek gospodinjstva (plače, pokojnine, honorarji, štipendije, nagrade, vzdrževalnine, ...). Na vprašanje vam ni potrebno odgovarjati, če tega ne želite, je pa dobrodošlo. *(Prosim, obkrožite črko pred izbranim odgovorom).*

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| a) do 499,99 € | d) od 2.500,00 € do 3.499,99 € |
| b) od 500,00 € do 1.499,99 € | e) od 3.500,00 € do 4.499,99 € |
| c) od 1.500,00 € do 2.499,99 € | f) od 4.500,00 € do 5.499,99 € |
| | g) nad 5.500,00 € |

Za sodelovanje se vam najlepše zahvaljujemo.