



POTOVALNE NAVADE PREBIVALCEV V MESTNI OBČINI LJUBLJANA IN LJUBLJANSKI URBANI REGIJI

Končno poročilo

Januar 2025

RAZISKAVA
POTOVALNE
NAVADE
PREBIVALCEV V
MESTNI OBČINI
LJUBLJANA
IN
LJUBLJANSKI
URBANI REGIJI

NAROČNIK
Mestna občina
Ljubljana

Podatki o raziskavi

SKRBNIK
SLUŽBA ZA EVROPSKE
PROJEKTE
Natalija Božič

Končno poročilo raziskave je uredil Beno MESAREC.

IZVAJALCI

UM FGPA
Univerza v Mariboru
Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in
arhitekturo

EPISCENTER
tržne raziskave in
direktni marketing
d.o.o.

NINAMEDIA
organizacija za raziskovalno
dejavnost, založništvo in
distribucijo, d.o.o.

ODGOVORNI NOSILEC
IZVEDBE DEL:
mag. Beno MESAREC

Januar 2025

Predgovor

Promet v Ljubljani in Ljubljanski urbani regiji, 2013–2023

Ljubljana je srednje velika evropska prestolnica, stičišče pokrajin, regionalni center in glavno mesto Slovenije – politično, poslovno, upravno, kulturno in znanstveno središče države, ki je 1. 1. 2013 imela 282.994 prebivalcev, katerih število se je do 1. 1. 2024 povečalo za 5,15 %, oziroma na 297.575 prebivalcev. Z visoko koncentracijo znanja, podjetnosti in razvojnih potencialov ustvarjamo v Ljubljani najvišjo dodano vrednost na zaposlenega v Sloveniji.

Ljubljana je geografsko križišče dveh največjih vseevropskih prometnih koridorjev (V. in X. cestni koridor), pa tudi vozlišče drugih poti. Leži na pomembni geostrateški točki in predstavlja najbližjo povezavo med severnim Jadranom in srednjo Evropo. Na vpadnicah in avtocestnem obroču okrog Ljubljane tako ob prometnih konicah zaradi potniškega in tovornega prometa v tranzitu ter dnevnih migracij v mesto iz ostalih občin Ljubljanske urbane regije in preostale Slovenije nastajajo velike prometne obremenitve.

Konec leta 2013 je bilo v Sloveniji registriranih 1.396.691 cestnih vozil, katerih število se je do leta 2023 povečalo na 1.729.942 vseh vozil, oziroma za skoraj 24 %. Na slovenskih avtocestah in hitrih cestah se je povprečni letni dnevni promet osebnih in tovornih vozil, ki vozijo od leta 2013 do 2023 povečal za 26 % in znaša nekaj več kot 35.000 vozil. Pri čemer na primorski in štajerski vpadnici v Ljubljano, ki skupaj z ljubljansko obvoznico veljata za najbolj obremenjena odseka slovenskih avtocest, promet dosega celo okoli 80.000 vozil na dan, ki vozijo mimo Ljubljane ali v mesto.

Ljubljana je tako ena od ključnih točk na pomembnih prometnih koridorjih. V Ljubljani je četrтина vseh delovnih mest v državi, kamor dnevno prihaja okrog 142.500 delovno aktivnih oseb iz drugih občin in študijsko središče z okrog 40.000 študenti, zato je mesto zelo obremenjeno z dnevnimi migracijami.

Učinkovita ureditev prometne infrastrukture, ki lahko podpira povečano mobilnost prebivalstva in pretok blaga ter hkrati zmanjšuje obremenitev okolja, zato ni samo izziv mesta, temveč v precejšnji meri tudi države pri upravljanju in modernizaciji omrežja železnice, medkrajevnih avtobusnih linij, državnih cest in avtocest, kar je pomembno tako za najširši razvoj Ljubljane kot za razvoj cele Slovenije.

Prometne strategije MOL

Mestna občina Ljubljana (MOL) je od sprejetja Vizije Ljubljana 2025 (leta 2007) dalje pripravila vrsto strateških dokumentov za celovit pristop k trajnostnemu razvoju mesta, h kateremu v veliki meri pripomore tudi do okolja prijaznejša mobilnost. Na osnovi Prometne politike MOL (2012), Celostne prometne strategije MOL (2017) in Celostne prometne strategije Ljubljanske urbane regije (2018) smo oblikovali in izvedli številne ukrepe za razvoj trajnostne mobilnosti v mestu. Dokončali smo številne projekte prenov cestne infrastrukture, ob katerih smo širili površine za pešce,

zgradili smo nove ali rekonstruirali obstoječe površine za kolesarje, vpeljali smo sistem izposoje koles BicikeLJ (leta 2011), leta 2022 je v Ljubljani začel delovati še sistem izposoje električnih koles Nomago. Obnovili smo vozni park ter razširili in podaljšali linije javnega potniškega prometa (Ljubljanski potniški promet – LPP). Do konca leta 2023 je bilo v MOL šest parkirišč po sistemu P+R – parkiraj in prestopi. Tudi v MOL je na voljo sistem souporabe 100 % električnih vozil. Sočasno smo redno organizirali komunikacijske aktivnosti za ozaveščanje ljudi o pomenu trajnostne mobilnosti. Glavni cilj mnogih že izvedenih in v prihodnje še načrtovanih projektov MOL je zagotavljanje učinkovite in čiste mobilnosti ter spreminjanje potovalnih navad ljudi, za izboljšanje porazdelitve mobilnosti tako, da bo čim več poti opravljenih peš, s kolesom ali z uporabo javnega prevoza.

Podatki MOL o mobilnosti za leto 2013 in 2023

Območja za pešce

V MOL smo s postopno zaporo mestnega središča za ves motorni promet, rekonstrukcijo trgov in ulic ter preureditvijo parkirišč v prireditvene in družabne prostore, skupno površino, namenjeno pešcem v MOL, ki je v letu 2013 obsegala 151.609 m², do leta 2023 povečali na 198.063 m².

Območja za pešce	2013	2023
Skupna površina območij za pešce	151.609 m ²	198.063 m ²

V območju za pešce v mestnem središču, na območju Kliničnega centra in Onkološkega inštituta Ljubljana in na pokopališču Žale je na voljo brezplačna uporaba skupno osmih električnih vozil Kavalir v upravljanju LPP.

Kolesarjenje in sistem izposoje koles BicikeLJ

Z obsežnim urejanjem in izboljševanjem kolesarskih stez in poti ob cestah, ulicah in pločnikih, ki so leta 2013 obsegale 129 km, so jih do leta 2023 povečali na 436 km. Več kolesarskih površin ter novo vzpostavljena sodobna kolesarska infrastruktura (stojala, signalizacija, kolesarnice ...) je veliko doprinesla k udobnejšemu in varnejšemu kolesarjenju. Zato je kolesarjenje v mestu iz leta v leto bolj priljubljeno in razširjeno.

Meritve kolesarskega prometa izvajamo z avtomatskimi števci na štirih lokacijah v obe smeri vožnje, in sicer ob Drenikovi, Celovski, Dunajski in Kajuhovi cesti. Od leta 2015 spremljamo kolesarski promet v smeri proti centru tudi na Šmartinski, Poljanski, Celovski in Tržaški cesti in od leta 2021 še na Parmovi ter dodatnem mestu na Tržaški cesti.

Leta 2016 so navedeni števci skupno zabeležili 3.812.410 kolesarjev, konec leta 2023 pa 4.308.226 kolesarjev, kar predstavlja 13 % rast kolesarskega prometa.

Števci kolesarjev	2016	2023
Število kolesarjev mimo vseh števcov	3.812.410	4.308.226

Podatki o uporabi sistema samopostrežne izposoje koles BicikeLJ, ki smo ga vzpostavili v letu 2011, kažejo izjemno rast sistema. V letu 2013 je sistem obsegal 33 postaj in 330 koles. V letu 2023 pa že 84 postaj z 840 kolesi. Leta 2013 smo v sistemu BicikeLJ zabeležili 51.514 aktivnih uporabnikov, ki so opravili 638.297 izposoj koles, leta 2023 pa je sistem štel že 302.765 uporabnikov in kar 1.539.849 izposoj. Število uporabnikov BicikLJa se je tako med leti 2013–2023 povečalo za skoraj 6-krat in število izposoj za skoraj 2,5-krat.

BicikeLJ	2013	2023
Število koles	330	840
Število postaj	33	84
Število uporabnikov	51.514	302.765
Število izposoj	638.297	1.539.849

Ljubljanski potniški promet

V preteklih letih smo s podaljšanjem, prilagajanjem in uvajanjem novih linij LPP nenehno optimizirali mrežo javnega potniškega prevoza ter jo naredili bolj dostopno tudi za prebivalce drugih občin v Ljubljanski urbani regiji. Med številnimi izvedenimi ukrepi za optimizacijo javnega prevoza, je med drugimi pomembna tudi hitrejša pretočnost avtobusov, zato smo vzpostavili rumene pasove, ki so zarisani na Celovski, Dunajski, Slovenski, Dalmatinovi, Gosposvetski in Barjanski cesti, v teku je njihova širitev tudi na druge ključne vpadnice in prometnice.

V letu 2013 je vozni park mestnih avtobusov LPP štel 209 avtobusov in se je do leta 2023 povečal na **278 avtobusov**, pri čemer je vsa leta potekalo tudi obsežno posodabljanje večine voznega parka z okolju prijaznejšimi vozili oz. nizko emisijskimi avtobusi, ki obsegajo že okoli 45 % celotnega voznega parka.

Mestni avtobusi LPP so v letu 2013 prevozili skoraj 11,4 milijone km in v letu 2023 približno enako, skoraj **11,6 milijonov km**. Od leta 2013, ko smo našteali 40,6 milijonov potovanj z avtobusi, smo jih v letu 2023 zabeležili manj, oz. 34,4 milijone. Upad prevoza z avtobusom se je zgodil s pandemijo Covid (leta 2020), ki je zaustavila javni prevoz in s tem drastično zmanjšala potovanja z njim. Le-to je v naslednjih letih povzročilo močno upočasnitev procesa načrtovanega nadaljnjega napredka rasti prevozov ljudi z avtobusi, čeprav se po zadnjih analizah število potnikov iz leta v leto spet

povečuje. Na LPP tudi stalno spremljajo mnenja uporabnikov in merijo njihovo zadovoljstvo. Na LPP tudi stalno spremljajo mnenja uporabnikov in merijo njihovo zadovoljstvo. Po podatkih panelnih javnomnenjskih raziskav povprečna ocena zadovoljstva uporabnikov s storitvami LPP od leta 2013 do 2023 znaša 3,72 (ocena 1 – nezadovoljni, 5 zelo zadovoljni).

LPP - Ljubljanski potniški promet	2013	2023
LPP število avtobusov	209	217
LPP število potovanj	40.631.336	34.368.492
LPP prevoženi kilometri	11.397.196	11.567.129

Parkiraj in prestopi (P+R)

Za zmanjševanje prometa z osebnimi vozili in njihovo zadrževanje vstopa v mesto, smo poleg treh parkirišč po sistemu P+R (Dolgi most, Stožice in Studenec), ki so obratovali že pred letom 2013, do leta 2023 vzpostavili še tri P+R (Barje, Stanežiče in Ježica). Sistem omogoča celodnevno parkiranje in dve voznini za avtobus za 1,30 evra.

Na vseh P+R se je število parkiranih vozil s plačilom parkirnine glede na leto 2013, v letu 2023 povečalo za več kot 126 %, ko smo našli 197.620 vozil, kar dokazuje, da je tovrsten ukrep učinkovit za zadrževanje avtomobilov dnevnih migrantov na obrobju mesta ter nadaljevanje poti z avtobusi ali kolesi BicikeLJ.

P+R lokacije	2013	2023
Dolgi Most / število parkiranih vozil	79.419	66.678
Stožice / število parkiranih vozil	7.244	44.131
Studenec / število parkiranih vozil	633	13.187
Barje / število parkiranih vozil	0	55.443
Stanežiče / število parkiranih vozil	0	10.618
Ježica / število parkiranih vozil	0	7.563
Skupaj	87.296	197.620

Povzetek

Deset let po zadnji raziskavi potovalnih navad prebivalcev Mestne občine Ljubljana in Ljubljanske urbane regije (2013) je bila izvedena nova, v kateri so člani 2000 gospodinjstev z območja Mestne občine Ljubljana in ostalih občin Ljubljanske urbane regije odgovarjali na vprašanja o svojih potovalnih navadah, lastništvu osebnega avtomobila, številu potovanj na dan, namenih potovanj, uporabljenih prevoznih načinih, času in trajanju potovanj ipd.

Rezultati analize zbranih podatkov razkrivajo potovalne navade prebivalcev obravnavanega območja in kažejo, kako je preteklo desetletje le-te spremenilo in oblikovalo po novih značilnostih. V preteklih desetih letih so se namreč spremenile mnoge tako ekonomske (gospodarska rast) kot demografske značilnosti območja, preživeli smo pandemijo COVID-19, ki je pomembno posegla tudi v potovalne vzorce, spremenila se je prometna infrastruktura in marsikje tudi prometna ureditev, spremenile so se možnosti parkiranja, uvedle so se nove prometne storitve, uvedli novi načini plačevanja... Razvoj in rast nepremičninskega trga je pomembno vplival tudi na selitvene vzorce (preseljevanje izven Ljubljane, kjer so cenejše nepremičnine) in posledično na dnevna potovanja.

Obenem rezultati raziskave služijo kot statistična osnova za uvajanje novih ukrepov na področju urejanja prometa in mobilnosti ter za spremljanje uspešnosti le-teh in že prej uvedenih ukrepov.

Abstract

Ten years after the last survey on the travel habits of the inhabitants of the City of Ljubljana and the Ljubljana Urban Region (2013), a new survey was conducted in which the members of 2,000 households from the area of the City of Ljubljana and the Ljubljana Urban Region answered questions about their travel habits, ownership of a private car, the number of trips per day, the purpose of the trips, the means of transportation used, the time and duration of the trips, etc.

The results of the analysis of the collected data shed light on the travel habits of the inhabitants of the area in question and show how these have changed and been shaped by new characteristics over the last ten years. Over the last ten years, many of the economic and demographic characteristics of the area have changed, we have survived the COVID-19 pandemic, which has significantly affected travel behaviour. In addition, transport infrastructure and, in many places, traffic regulation, parking options have changed, new transport services, new payment methods have been introduced,... The development and growth of the real estate market also had a significant impact on migration patterns (moving outside Ljubljana, where real estate is cheaper) and consequently on commuting patterns.

At the same time, the research results serve as a statistical basis for the introduction of new measures in the field of traffic and mobility regulation and for monitoring the success of these and previously introduced measures.

VSEBINA

1. Uvod	1
2. Izvedba ankete	3
2.1. Splošno	3
2.2. Enota raziskovanja.....	3
2.3. Merski instrument.....	4
2.4. Vzorec, vzorčenje in potek anketiranja	4
2.5. Potek anketiranja	6
2.6. Beleženje poti.....	7
2.7. Vprašalniki.....	8
2.8. Zajemanje in kodiranje podatkov	8
3. Urejanje, uteževanje in ekspaniranje podatkov	9
4. Analiza izbranih pokazateljev potovalnih navad v Mestni občini Ljubljana in ostalih občinah Ljubljanske urbane regije	10
4.1. Družbenoekonomske značilnosti	11
4.2. Mobilnost.....	13
4.3. Porazdelitve potovanj po trajanju, času in dolžini	58
5. Analiza izbranih pokazateljev potovalnih navad Četrtna skupnosti Center	70
5.1. Družbenoekonomske značilnosti Četrtna skupnosti Center	70
5.2. Mobilnost v Četrtni skupnosti Center	72
5.3. Porazdelitve potovanj v Četrtni skupnosti Center po trajanju, času in dolžini	87
6. Analiza rezultatov mnenjskega vprašalnika	90
7. Priloge	99

Seznam slik

Slika 1: Območje izvedbe raziskave »Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji«.	1
Slika 2: Porazdelitev gospodinjštev na območju MOL in ostalih občin LUR po dohodkovnih razredih (2024).	11
Slika 3: Porazdelitev gospodinjštev po lastništvu osebnega avtomobila na območju MOL in ostalih občin LUR (2024).	12
Slika 4: Porazdelitev gospodinjštev po lastništvu osebnega avtomobila na območju MOL in ostalih občin LUR (2013).	12
Slika 5: Število vseh opravljenih potovanj na delovni dan glede na kraj prebivališča potovalca (2024).	13
Slika 6: Število vseh opravljenih potovanj na delovni dan glede na kraj prebivališča potovalca (2013).	13
Slika 7: Število potovanj na delovni dan glede na kraj začetka in cilja potovanj (2024).	14
Slika 8: Število potovanj na delovni dan glede na kraj začetka in cilja potovanj (2013).	14
Slika 9: Deleži vseh potovanj na območju MOL po prevoznih načinih (2024).	15
Slika 10: Deleži vseh potovanj na območju MOL po prevoznih načinih (2013).	15
Slika 11: Deleži notranjih potovanj na območju MOL po prevoznih načinih (2024).	16
Slika 12: Deleži notranjih potovanj na območju MOL po prevoznih načinih (2013).	16
Slika 13: Deleži ciljno-izvornih potovanj na območju MOL po prevoznih načinih (2024).	17
Slika 14: Deleži ciljno-izvornih potovanj na območju MOL po prevoznih načinih (2013).	17
Slika 15: Deleži vseh potovanj prebivalcev MOL na delovni dan po prevoznih načinih (2024).	18
Slika 16: Deleži vseh potovanj prebivalcev MOL na delovni dan po prevoznih načinih (2013).	18
Slika 17: Deleži vseh potovanj prebivalcev ostalih občin LUR na delovni dan po prevoznih načinih (2024).	19
Slika 18: Deleži vseh potovanj prebivalcev ostalih občin LUR na delovni dan po prevoznih načinih (2013).	19
Slika 19: Deleži potovanj prebivalcev MOL, ki so bila opravljena na območju MOL, po prevoznih načinih (2024).	20
Slika 20: Deleži potovanj prebivalcev ostalih občin LUR, ki so bila opravljena na območju MOL, po prevoznih načinih (2024).	20
Slika 21: Deleži potovanj prebivalcev MOL, ki so bila v celoti opravljena na območju MOL (notranja potovanja), po prevoznih načinih (2024).	21
Slika 22: Deleži potovanj prebivalcev MOL, ki so bila v celoti opravljena na območju MOL (notranja potovanja), po prevoznih načinih (2013).	21
Slika 23: Deleži potovanj prebivalcev ostalih občin LUR, ki so bila v celoti opravljena na območju MOL (notranja potovanja), po prevoznih načinih (2024).	22
Slika 24: Deleži potovanj prebivalcev ostalih občin LUR, ki so bila v celoti opravljena na območju MOL (notranja potovanja), po prevoznih načinih (2013).	22

Slika 25: Deleži ciljno-izvornih potovanj prebivalcev MOL, opravljenih na območju MOL, po prevoznih načinih (2024).	23
Slika 26: Deleži ciljno-izvornih potovanj prebivalcev ostalih občin LUR, opravljenih na območju MOL, po prevoznih načinih (2024).	23
Slika 27: Deleži ciljno-izvornih potovanj prebivalcev preostale Slovenije, opravljenih na območju MOL, po prevoznih načinih (2024).	23
Slika 28: Število potovanj na potujočega prebivalca na delovni dan, po kraju prebivališča (2024).	24
Slika 29: Število potovanj na potujočega prebivalca na delovni dan, po kraju prebivališča (2013).	24
Slika 30: Število potovanj na osebo na delovni dan po starostnih skupinah in kraju prebivališča (2024).	25
Slika 31: Delež potovanj na delovni dan po starostnih skupinah in kraju prebivališča (2024).	26
Slika 32: Število potovanj na osebo na delovni dan po statusu in kraju prebivališča (2024).	27
Slika 33: Deleži potovanj na delovni dan po statusu in kraju prebivališča (2024).	28
Slika 34: Deleži potovanj po namenu in kraju prebivališča (2024).	29
Slika 35: Deleži potovanj po namenu in kraju prebivališča (2013).	29
Slika 36: Deleži potovanj po namenu in kraju prebivališča – podrobneje (2024).	30
Slika 37: Deleži potovanj po namenih za vsa potovanja, ki so bila opravljena na območju MOL, po prebivališču potovalca (2024).	31
Slika 38: Deleži potovanj po namenih za vsa potovanja, ki so bila opravljena na območju MOL (2024).	31
Slika 39: Deleži potovanj po namenih za potovanja, ki so v celoti bila opravljena znotraj MOL, po prebivališču potovalca – notranja potovanja (2024).	32
Slika 40: Deleži potovanj po namenih za potovanja, ki so v celoti bila opravljena znotraj MOL – notranja potovanja (2024).	32
Slika 41: Deleži potovanj po namenih za ciljno-izvorna potovanja na območju MOL, po prebivališču potovalca (2024).	33
Slika 42: Deleži potovanj po namenih za ciljno-izvorna potovanja na območju MOL (2024).	33
Slika 43: Število potovanj na dan na potujočega prebivalca po namenih potovanj in kraju prebivališča (2024).	34
Slika 44: Število potovanj na dan na potujočega prebivalca po namenih potovanj (2024).	34
Slika 45: Število potovanj na dan na potujočega prebivalca po prevoznih načinih in kraju prebivališča (2024).	35
Slika 46: Število potovanj na dan na potujočega prebivalca po prevoznih načinih (2024).	35
Slika 47: Deleži potovanj po namenih in prevoznih načinih – prebivalci MOL (2024).	36
Slika 48: Deleži potovanj po namenih in prevoznih načinih – prebivalci MOL (2013).	37
Slika 49: Deleži potovanj po namenih in prevoznih načinih – prebivalci ostalih občin LUR (2024).	38
Slika 50: Deleži potovanj po namenih in prevoznih načinih – prebivalci ostalih občin LUR (2013).	39

Slika 51: Deleži potovanj po namenih in prevoznih načinih – prebivalci preostale SLO (2024).	40
Slika 52: Deleži potovanj po namenih in prevoznih načinih – potovanja na območju MOL (2024).	41
Slika 53: Deleži peš potovanj na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih), po starostnih skupinah in kraju prebivališča (2024).	42
Slika 54: Deleži peš potovanj na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih), po starostnih skupinah (2024).	42
Slika 55: Deleži peš potovanj na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih), po spolu potovalcev in kraju prebivališča (2024).	43
Slika 56: Deleži peš potovanj na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih), po spolu potovalcev (2024).	43
Slika 57: Deleži peš potovanj na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih), po statusu in kraju prebivališča (2024).	44
Slika 58: Deleži peš potovanj na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih), po statusu (2024).	44
Slika 59: Deleži potovanj s kolesom na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), po starostnih skupinah in kraju prebivališča (2024).	45
Slika 60: Deleži potovanj s kolesom na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), po starostnih skupinah (2024).	45
Slika 61: Deleži potovanj s kolesom na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), po spolu in kraju prebivališča (2024).	46
Slika 62: Deleži potovanj s kolesom na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), po spolu (2024).	46
Slika 63: Deleži potovanj s kolesom, na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), po statusu in kraju prebivališča (2024).	47
Slika 64: Deleži potovanj s kolesom, na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), po statusu (2024).	47
Slika 65: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z javnim potniškim prometom, po starostni skupini in kraju prebivališča (2024).	48
Slika 66: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z javnim potniškim prometom, po starostni skupini (2024).	48
Slika 67: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z javnim potniškim prometom, po spolu in kraju prebivališča (2024).	49
Slika 68: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z javnim potniškim prometom, po spolu (2024).	49
Slika 69: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z javnim potniškim prometom, po statusu in kraju prebivališča (2024).	50
Slika 70: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z javnim potniškim prometom, po statusu (2024).	50
Slika 71: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih kot sopotnik v avtu, po starostnih skupinah in kraju prebivališča (2024).	51
Slika 72: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih kot sopotnik v avtu, po starostnih skupinah (2024).	51

Slika 73: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih kot sopotnik v avtu, po spolu in kraju prebivališča (2024).....	52
Slika 74: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih kot sopotnik v avtu, po spolu (2024).....	52
Slika 75: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih kot sopotnik v avtu, po statusu potovalca in kraju prebivališča (2024).....	53
Slika 76: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih kot sopotnik v avtu, po statusu potovalca (2024).	53
Slika 77: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z avtom kot voznik, po statusu potovalca in kraju prebivališča (2024).	54
Slika 78: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z avtom kot voznik, po statusu potovalca (2024).	54
Slika 79: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z avtom kot voznik, po spolu potovalca in kraju prebivališča (2024).....	55
Slika 80: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z avtom kot voznik, po spolu potovalca (2024).	55
Slika 81: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z avtom kot voznik, po statusu potovalca in kraju prebivališča (2024).	56
Slika 82: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z avtom kot voznik, po statusu potovalca (2024).	56
Slika 83: Povprečna zasedenost osebnega avtomobila pri potovanjih na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) po namenih poti in prebivališču potovalca (2024).	57
Slika 84: Porazdelitev potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) po trajanju potovanj in prebivališču potovalca (2024).....	58
Slika 85: Porazdelitev potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) po času začetka potovanj in prebivališču potovalca (2024).....	59
Slika 86: Porazdelitev potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) na izobraževanje po času začetka potovanj in prebivališču potovalca (2024).	60
Slika 87: Porazdelitev potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) na delo po času začetka potovanj in prebivališču potovalca (2024).	61
Slika 88: Porazdelitev potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) po nakupih, po času začetka potovanj in prebivališču potovalca (2024).	62
Slika 89: Porazdelitev potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) z namenom prosti čas po času začetka potovanj in prebivališču potovalca (2024).	63
Slika 90: Porazdelitev potovanj peš po dolžini potovanj in prebivališču potovalca (2024).	64
Slika 91: Porazdelitev potovanj s kolesom po dolžini potovanj in prebivališču potovalca (2024).	65

Slika 92: Porazdelitev potovanj z javnim potniškim prometom po dolžini potovanj in prebivališču potovalca (2024).	66
Slika 93: Porazdelitev potovanj z osebnim avtomobilom po dolžini potovanj in prebivališču potovalca (2024).	67
Slika 94: Deleži potovanj prebivalcev MOL po prevoznih načinih glede na dolžino potovanj (2024).	68
Slika 95: Deleži potovanj prebivalcev ostalih občin LUR po prevoznih načinih glede na dolžino potovanj (2024).	69
Slika 96: Porazdelitev gospodinjstev na območju MOL po dohodkovnih razredih (2024).	70
Slika 97: Porazdelitev gospodinjstev na območju MOL po lastništvu osebnega avtomobila (2024).	71
Slika 98: Število vseh opravljenih potovanj prebivalcev MOL na delovni dan glede na četrtno skupnost prebivališča potovalca (2024).	72
Slika 99: Število notranjih, ciljnih in izvornih potovanj v ČS Center in ostalih ČS MOL (2024).	73
Slika 100: Deleži potovanj prebivalcev ČS Center po prevoznih načinih na delovni dan (2024).	74
Slika 101: Deleži potovanj prebivalcev ČS Center po prevoznih načinih na delovni dan (2013).	74
Slika 102: Deleži potovanj prebivalcev ostalih ČS po prevoznih načinih na delovni dan (2024).	75
Slika 103: Deleži potovanj prebivalcev ostalih ČS po prevoznih načinih na delovni dan (2013).	75
Slika 104: Deleži potovanj na območju ČS Center na delovni dan po prevoznih načinih (2024).	76
Slika 105: Deleži notranjih potovanj na območju ČS Center na delovni dan po prevoznih načinih (2024).	76
Slika 106: Deleži izvornih potovanj na območju ČS center na delovni dan po prevoznih načinih (2024).	77
Slika 107: Deleži ciljnih potovanj na območju ČS center na delovni dan po prevoznih načinih (2024).	77
Slika 108: Deleži potovanj prebivalcev ČS Center in ostalih ČS MOL na delovni dan po namenih (2024).	78
Slika 109: Deleži potovanj prebivalcev ČS Center in ostalih ČS MOL na delovni dan po namenih (2013).	78
Slika 110: Deleži potovanj na območju ČS Center na delovni dan po namenih potovanj (2024).	79
Slika 111: Deleži notranjih potovanj na območju ČS Center na delovni dan po namenih potovanj (2024).	79
Slika 112: Deleži izvornih potovanj na območju ČS Center na delovni dan po namenih potovanj (2024).	80
Slika 113: Deleži ciljnih potovanj na območju ČS Center na delovni dan po namenih potovanj (2024).	80
Slika 114: Deleži potovanj prebivalcev ČS Center po namenih in prevoznih načinih (2024).	81
Slika 115: Deleži potovanj prebivalcev ČS Center po namenih in prevoznih načinih (2013).	82
Slika 116: Deleži potovanj na območju ČS Center po namenih in prevoznih načinih (2024).	83
Slika 117: Porazdelitev prevoznih načinov po starostnih kategorijah za vsa potovanja na območju ČS Center (2024).	84

Slika 118: Porazdelitev prevoznih načinov po spolu potovalcev za vsa potovanja na območju ČS Center (2024).	85
Slika 119: Porazdelitev prevoznih načinov po statusnih skupinah za vsa potovanja na območju ČS Center (2024).	86
Slika 120: Porazdelitev potovanj na območju ČS Center po njihovem trajanju (2024).	87
Slika 121: Porazdelitev potovanj na območju ČS Center po uri njihovega začetka (2024).	88
Slika 122: Porazdelitev potovanj na območju ČS Center po dolžini potovanj (2024).	89
Slika 123: Zadovoljstvo s kakovostjo storitev Mestnega avtobusa LPP.	90
Slika 124: Zadovoljstvo s kakovostjo storitev sistema BicikeLJ.	90
Slika 125: Zadovoljstvo s kakovostjo pogojev za hojo	91
Slika 126: Zadovoljstvo s kakovostjo pogojev za kolesarjenje	91
Slika 127: Ocena pomembnosti širjenja območij za pešce.	92
Slika 128: Ocena pomembnosti širjenja con umirjenega prometa.	92
Slika 129: Ocena pomembnosti širitve mrež za izposajo koles.	93
Slika 130: Ocena pomembnosti gradnje in obnove kolesarske infrastrukture.	93
Slika 131: Ocena pomembnosti večanja števila javnih varovanih kolesarnic in stojal za kolesa.	94
Slika 132: Ocena pomembnosti vzpostavljanja dodatne infrastrukture in storitev za skiroje.	94
Slika 133: Ocena pomembnosti zagotavljanja pogostejših intervalov mestnih avtobusov.	95
Slika 134: Ocena pomembnosti rumenih pasov na vseh mestnih vpadnicah za JPP.	95
Slika 135: Ocena pomembnosti večjega števila javnih parkirnih mest.	96
Slika 136: Ocena pomembnosti vzpostavitve večjih parkirišč po sistemu P+R.	96
Slika 137: Ocena pomembnosti gradnje dodatnih cest in širitve obstoječih za avtomobile.	97
Slika 138: Ocena pomembnosti širitve mreže sistema souporabe vozil.	97
Slika 139: Ocena pomembnosti učinkovitejšega železniškega potniškega prometa.	98

Seznam preglednic

Preglednica 1: Ciljno število anketiranih gospodinjstev po četrtnih skupnostih MOL.	5
Preglednica 2: Ciljno število anketiranih gospodinjstev po ostalih občinah LUR.	5
Preglednica 3: Ciljno število anketiranih oseb po območjih raziskave (druga faza).	6
Preglednica 4: Podroben prikaz števila anketiranih gospodinjstev po dnevih (prva faza).	7
Preglednica 5: Podroben prikaz števila anketiranih oseb po dnevih (druga faza).	7
Preglednica 6: Razporeditev gospodinjstev glede na število članov po četrtnih skupnostih MOL (SURS, 2021) in anketo 2024 (absolutne vrednosti).	99
Preglednica 7: Razporeditev gospodinjstev glede na število članov po četrtnih skupnostih MOL (SURS, 2021) in anketo 2024 (relativne vrednosti).	100
Preglednica 8: Ekspanzijski faktorji za gospodinjstva glede na število članov po četrtnih skupnostih.	101
Preglednica 9: Razporeditev gospodinjstev glede na število članov po ostalih občinah LUR – brez MOL (SURS, 2021) in anketo 2024 (absolutne vrednosti). ..	102
Preglednica 10: Razporeditev gospodinjstev glede na število članov po ostalih občinah LUR – brez MOL (SURS, 2021) in anketo 2024 (relativne vrednosti). ..	103
Preglednica 11: Ekspanzijski faktorji za gospodinjstva glede na število članov občinah LUR – brez MOL.	104

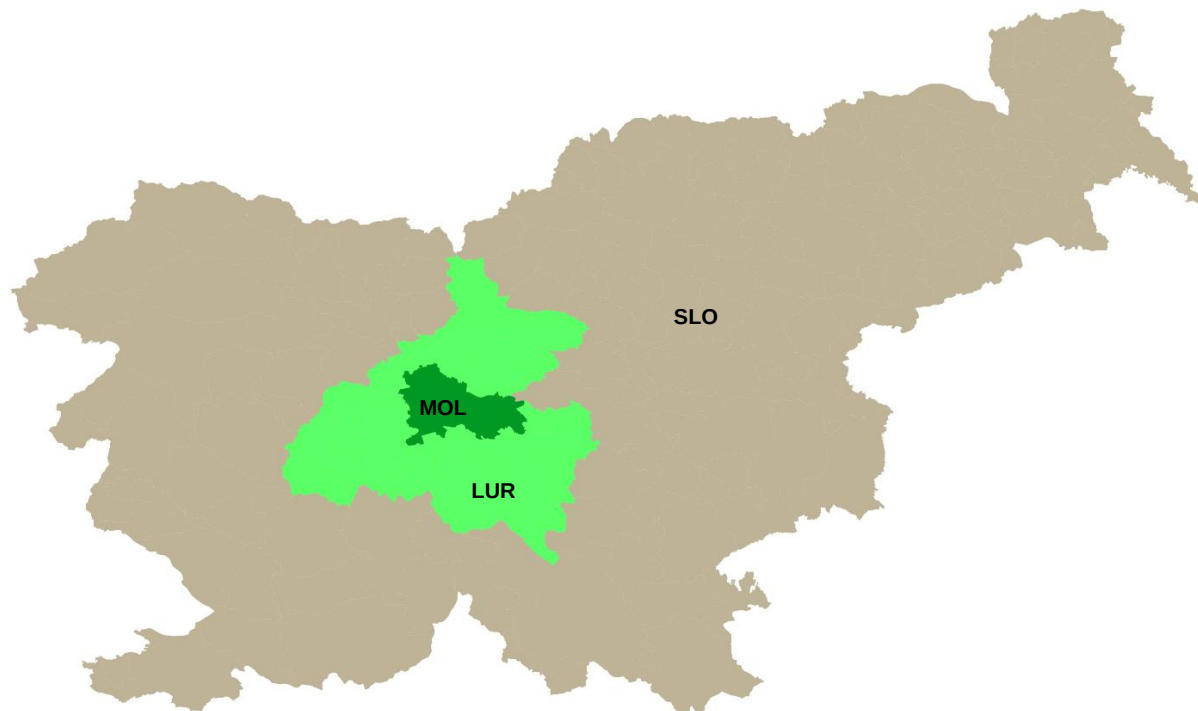
1. Uvod

Obstoj in razvoj sodobne družbe si težko predstavljamo brez prometa in mobilnosti. Fizično premikanje ljudi in dobrin je ključnega pomena za zagotavljanje ustreznih in normalnih družbenoekonomskih odnosov ter posledično vpliva tudi na kakovost življenja prebivalcev.

Zavedati se je treba, da pozitivne učinke prometa vedno spremljajo tudi negativni učinki, ki so še posebej izstopajoči v urbanih okoljih (negativni okoljski učinki, hrup, otežena mobilnost / dostopnost nekaterih skupin prebivalstva, zastoji, prometna varnost ...).

Urejanje in načrtovanje prometa v urbanih okoljih ter zagotavljanje mobilnosti prebivalstva posledično predstavljajo nize ukrepov, ki bistveno vplivajo na celotno družbo, saj dejansko (so)oblikujejo okoljsko, ekonomsko, socialno in kulturno prihodnost urbanih sredin, in ne zgolj razvoja njihove prometne infrastrukture, prometne ureditve in prometnih storitev.

Tudi Mestna občina Ljubljana (v nadaljevanju MOL) se uvršča med evropska mesta, ki se aktivno trudijo svojim meščanom zagotavljati visoko kakovost bivalnega okolja, možnost izbire med vsemi oblikami mobilnosti, socialno vključenost vseh skupin prebivalcev ...



Slika 1: Območje izvedbe raziskave »Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji«.

Skladno s tem poteka tudi načrtovanje/urejanje prometa v mestu. Cilj slednjega mora biti zagotavljanje optimalne mobilnosti ljudi in blaga ter dostopnost storitev, kar predstavlja eno glavnih nalog mestne uprave. V okviru takšnega pristopa se mora zagotoviti mobilnost ljudi s prevoznimi načini, ki so prostorsko, finančno in okoljsko najbolj učinkoviti. To pomeni, da mora mestna prometna politika z različnimi ukrepi aktivno vplivati na prerazporeditev izbora prevoznega načina (npr. zagotavljanje ustrezne infrastrukture, ki spodbuja uporabo trajnostnih oblik mobilnosti in na drugi strani omejuje osebni motorni promet ipd.).

2. Izvedba ankete

2.1. Splošno

Raziskava potovalnih navad je ključna za spremljanje in merjenje učinkov prometnih politik in strategij ter za pridobivanje aktualnih podatkov o potovalnih navadah prebivalcev v MOL in potovalcih v MOL iz ostalih občin Ljubljanske urbane regije (v nadaljevanju LUR) ter preostale Slovenije. Načrt izvedbe ankete je v prvi fazi predvideval vsaj 1000 pravilno izpolnjenih vprašalnikov vseh pripadajočih članov anketiranih gospodinjstev na območju MOL in vsaj 1000 na območju ostalih občin LUR. Anketni vzorec reprezentativno odraža demografske in socio-ekonomske značilnosti prebivalcev v 17. četrtinah skupnosti MOL in ostalih 24. občinah LUR.

V drugi fazi je zaradi pomanjkanja podatkov o potovanjih, ki jih na območju MOL opravijo prebivalci občin preostale Slovenije, bil dodan še vzorec 1000 oseb s prebivališčem izven MOL in LUR, ki so na dan pred anketiranjem opravili vsaj eno pot v MOL ter dodatnih 500 oseb z območja MOL in 500 oseb z območja ostalih občin LUR.

Osnova za anketni vprašalnik je bil anketni vprašalnik za raziskavo potovalnih navad iz leta 2013, ki je bila izvedena na (skorajda) identičnem območju in na enakem številu sodelujočih gospodinjstev kot v prvi fazi te raziskave. Glavna razlika v primerjavi s vprašalnikom iz leta 2013 je dodaten sklop mnenjskih vprašanj, kjer smo izbranega člana gospodinjstva spraševali o zadovoljstvu s spremembami na področju trajnostne mobilnosti in po mnenju o novih strategijah/ukrepih na področju trajnostne mobilnosti za naslednjih 5 let. Spremembe anketnih vprašanj so bile, v sodelovanju z naročnikom, izvedene na način, da je bila v čim večji meri ohranjena primerljivost z raziskavo potovalnih navad prebivalcev MOL in ostalih občin LUR iz 2013 – beleženje časa, poti, namena poti in prevoznega načina.

Podatki so bili zbrani z metodo terenskega anketiranja, po gospodinjstvih. V vsaki občini oz. četrtini skupnosti so terenski anketarji vsak dan zbiranja podatkov dobili naključno izbrano lokacijo. Anketiranje je potekalo po metodi 3. koraka, anketarji so anketirali vsako tretje gospodinjstvo. Terensko anketiranje nam je omogočalo izvedbo kompleksnih in dolgih anket, anketar pa je lahko pomagal pri razjasnitvi pojmov. Anketiranje je potekalo preko tabličnih računalnikov.

2.2. Enota raziskovanja

Osnovno enoto v prvi fazi raziskave je predstavljalo eno gospodinjstvo (1, 2, 3, 4 ter 5 in več članov). Vprašalnik so morali izpolniti vsi člani gospodinjstva, starejši od 6 let. Če je bilo le mogoče, so bili v času anketiranja vsi člani gospodinjstva doma. Če vsi člani gospodinjstva niso bili doma, so jih anketarji ponovno obiskali v drugem terminu. V drugi fazi raziskave je bil anketiran le en član posameznega gospodinjstva.

2.3. Merski instrument

Vprašalnik je bil sestavljen iz treh delov (splošni vprašalnik, osebni podvprašalnik ter mnenjski vprašalnik).

Splošni vprašalnik je zajemal družbenoekonomske značilnosti gospodinjstev.

Osebni podvprašalniki so zajemali popis vseh opravljenih poti in njihovih značilnosti za vsakega člana gospodinjstva, starega nad 6 let. Splošni vprašalnik in osebne podvprašalnike je lahko za vse člane gospodinjstva izpolnil polnoletni član gospodinjstva tako, da se je za vsakega člana gospodinjstva izpolnil ločen osebni podvprašalnik.

Zaključni del vprašalnika (zadnji sklop) je zajemal segment mnenjskega vprašalnika, v katerem je vsak respondent izrazil svoje stališče o obstoječih strategijah trajnostne mobilnosti ter ocenil zadovoljstvo s predlaganimi ukrepi na področju trajnostne mobilnosti v Ljubljani za obdobje naslednjih 5 let.

Ta pristop je bil nujen za popis vseh podatkov, ki so bili potrebni za razumevanje dejavnikov, ki pomembno vplivajo na potovalne navade posameznikov, kot so na primer: višina dohodkov gospodinjstva, število članov gospodinjstva, število osebnih avtomobilov v lasti gospodinjstva in lastništvo parkirnih prostorov, ki vplivajo na izvajanje potovanja glede na namen, prevozni način, čas, trajanje, razdaljo itd.

Dolžina vprašalnika je bila odvisna od števila oseb v gospodinjstvu, v povprečju je anketa trajala približno 30 min.

2.4. Vzorec, vzorčenje in potek anketiranja

Ciljna velikost vzorca prve faze raziskave je bila 2000 gospodinjstev, vključno z vsemi člani gospodinjstva, ki so stari 6 let ali več, kar skupaj šteje 4036 oseb, pri čemer sta bila določena naslednja kriterija:

- vzorec gospodinjstev mora odražati razporeditev števila gospodinjstev v različnih četrtnih skupnostih MOL in ostalih občin LUR,
- vzorec gospodinjstev mora odražati strukturo gospodinjstev glede na število članov v gospodinjstvu.

Ciljni vzorec prve faze raziskave je obsegal 1001 gospodinjstvo četrtnih skupnosti MOL in 999 gospodinjstev ostalih občin, ki spadajo v LUR.

V preglednicah 1 in 2 sta prikazana ciljna vzorca anketiranih gospodinjstev po geografskih enotah v prvi fazi raziskave.

Ciljna velikost vzorca druge faze raziskave je bila 2000 oseb, pri čemer so bili določeni naslednji kriteriji:

- 1000 oseb z območja preostale Slovenije, ki so dan pred anketiranjem potovali na območje MOL,
- 500 oseb z območja MOL,
- 500 oseb z območja ostalih občin LUR.

Preglednica 3 prikazuje ciljne vzorce anketiranih oseb po geografskih enotah v drugi fazi raziskave.

Preglednica 1: Ciljno število anketiranih gospodinjstev po četrtnih skupnostih MOL.

Četrtna skupnost	Ciljno število anketiranih gospodinjstev
Četrtna skupnost Bežigrad	128
Četrtna skupnost Center	98
Četrtna skupnost Črnuče	37
Četrtna skupnost Dravljje	55
Četrtna skupnost Golovec	42
Četrtna skupnost Jarše	49
Četrtna skupnost Moste	76
Četrtna skupnost Polje	65
Četrtna skupnost Posavje	35
Četrtna skupnost Rožnik	48
Četrtna skupnost Rudnik	45
Četrtna skupnost Sostro	19
Četrtna skupnost Šentvid	46
Četrtna skupnost Šiška	133
Četrtna skupnost Šmarna gora	15
Četrtna skupnost Trnovo	59
Četrtna skupnost Vič	51
Mestna občina Ljubljana	1001

Preglednica 2: Ciljno število anketiranih gospodinjstev po ostalih občinah LUR.

Občina	Ciljno število anketiranih gospodinjstev
Borovnica	17
Brezovica	47
Dobropolje	13
Dobrova - Polhov Gradec	28
Dol pri Ljubljani	23
Domžale	143
Grosuplje	84
Horjul	10
Ig	29
Ivančna Gorica	68
Kamnik	120
Komenda	23
Log - Dragomer	15
Logatec	55
Lukovica	21
Medvode	67
Mengeš	32
Moravče	19
Škofljica	45
Šmartno pri Litiji	19
Trzin	16
Velike Lašče	18
Vodice	18
Vrhnika	69
Skupaj ostale občine LUR	999

Preglednica 3: Ciljno število anketiranih oseb po območjih raziskave (druga faza).

Območje raziskave	Ciljno število anketiranih oseb
MOL	500
LUR	500
SLO	1000

Vzorčni okvir za izbor gospodinjstev v prvi fazi raziskave je predstavljal seznam ulic četrtnih skupnosti MOL in ostalih občin LUR. Ulice smo, glede na izbrane geografske enote, razdelili na stratumе ter iz vsakega stratuma s pomočjo programskega orodja SPSS naključno izbrali določeno (proporcionalno) število izhodiščnih lokacij anketiranja za vsako občino in četrtno skupnost. Osnovo za določitev ustreznega števila gospodinjstev v posamezni geografski enoti so predstavljali podatki Statističnega urada Republike Slovenije.

V drugi fazi raziskave je naključen izbor oseb temeljil na pogoju, da je anketirana oseba dan pred anketiranjem opravila pot na območje MOL.

2.5. Potek anketiranja

V prvi fazi raziskave je sodelovalo 10 terenskih anketarjev. Vsak anketar je za vsak dan anektiranja dobil dve začetni lokaciji. Po opravljeni prvi anketi so anketarji anketirali vsako tretje gospodinjstvo, v smeri severa.

K sodelovanju smo povabili 4534 različnih gospodinjstev. Na sodelovanje je pristalo 45 % povabljenih gospodinjstev.

Prvi stik so anketarji izvedli na terenu. Najprej sta bila pojasnjena namen anketiranja in tema raziskave. S člani gospodinjstev, ki so ustrezali kvotam in so na sodelovanje pristali, a vseh članov nad 6 let ni bilo doma, smo naredili dogovor in izvedli anketo, ko so bili vsi člani gospodinjstva doma. S tem smo zagotovili boljšo kvaliteto in natančnost podatkov.

Zbiranje podatkov je potekalo v obdobju od 18. septembra do 29. oktobra 2023. Anketiranje je potekalo vse dni v tednu, od ponedeljka do nedelje. V zadnjih dveh tednih je bil postopek anketiranja kakšen dan prekinjen zaradi zelenega doseganja dnevnih kvot.

Anketiranje po dnevih v tednu je bilo enakomerno porazdeljeno po vnaprej določenih dnevnih kvotah, s tem smo se izognili morebitnim popačenim rezultatom potovalnih vzorcev.

V obdobju med 18. in 22. septembrom je potekalo anketiranje sočasno z izvedbo Evropskega tedna mobilnosti. Teden je zaznamovan z aktivnostmi, ki spodbujajo oblikovanje trajnostnih potovalnih navad, s kolesarjenjem, hojo, sopotništvom ter uporabo javnega prevoza. Upoštevati je treba, da so potovalne prakse respondentov med tem obdobjem lahko podvržene vplivom, povezanim z osredotočenostjo na trajnostne oblike mobilnosti.

Zbiranje podatkov v drugi fazi raziskave je potekalo v obdobju od 3. junija do 8. julija 2024. Anketiranje je potekalo ob delovnih dneh, od ponedeljka do petka, in je bilo enakomerno porazdeljeno po dnevih v tednu, s čimer smo se izognili morebitnim popačenim rezultatom potovalnih vzorcev.

Anketiranje je v obeh fazah bilo izvedeno v pogojih, ki niso vključevali ekstremnih vremenskih okoliščin.

Preglednica 4: Podroben prikaz števila anketiranih gospodinjstev po dnevih (prva faza).

Dan v tednu	N	%
ponedeljek	320	15,5
torek	388	18,8
sreda	378	18,3
četrtek	320	15,5
petek	244	11,8
sobota	212	10,3
nedelja	200	9,7
	2062	100,0

Preglednica 5: Podroben prikaz števila anketiranih oseb po dnevih (druga faza).

Dan v tednu	N	%
ponedeljek	360	18,9
torek	404	21,3
sreda	374	19,7
četrtek	372	19,6
petek	371	19,5
sobota	20	1,1
nedelja		
	1901	100,0

2.6. Beleženje poti

Sodelujoči v raziskavi so svoje poti vedno popisovali za pretekli dan od 3.00 zjutraj do 2.59 zjutraj. Upoštevane so bile vse poti posameznikov, ki so ji opravili bodisi z avtomobilom (kot voznik ali sopotnik) bodisi z avtobusom, motorjem, kolesom, taksijem, vlakom, peš (v kolikor je bila pot daljša od 200 m) ali kako drugače. Za novo pot je štela vsaka sprememba:

- namena potovanja; npr. če so zjutraj šli od doma v službo in popoldan iz službe domov, sta to dve potovanji: 1. dom – služba, 2. služba – dom. Če so se ob vračanju ustavili še v trgovini, so to tri potovanja: 1. dom – služba, 2. služba – trgovina, 3. trgovina – dom.
- števila potnikov v avtomobilu; npr. če so najprej peljali otroka v vrtec, potem pa so se peljali naprej v službo, sta to dve potovanji: 1. dom – vrtec, 2. vrtec – služba.
- prevoznega načina; npr. če so se od doma najprej peljali z osebnim avtomobilom in parkirali, pot do službe pa nadaljevali z avtobusom, sta to dve potovanji: 1. dom – avtobusno postajališče, 2. avtobusno postajališče – služba.

Peš potovanja so se navajala le v primeru, ko so trajala več kot dve minuti (ali dolžine vsaj 200 m). Niso se navajala potovanja, ki so bila opravljena znotraj velikih nakupovalnih središč (npr. BTC). Prav tako se niso navajale poti, ki so del službene obveznosti npr. voznik taksija, dostavljavec pizz ipd.), v tem primeru so se navajala le potovanja v službo in iz nje ter potovanja opravljena v prostem času (v času malice oz. izven delovnega časa).

2.7. Vprašalniki

Za razliko od raziskave potovalnih navad iz leta 2013 je v pričujočo raziskavo bil vključen dodaten sklop mnenjskih vprašanj. Celoten vprašalnik so torej predstavljali trije sklopi:

- gospodinjiski vprašalnik (izpolni katerikoli polnoletni član gospodinjstva – en na gospodinjstvo)
- osebni vprašalnik (vsak član gospodinjstva, ki je starejši od 6 let. Izpolni ob pomoči anketarja)
- mnenjski vprašalnik (vsak član gospodinjstva, ki je starejši od 6 let, in ga prav tako izpolni ob pomoči anketarja. Na vprašanje o pomembnosti ukrepov na področju trajnostne mobilnosti v Ljubljani za naslednjih 5 let in odprto vprašanje, kaj potrebujete, da bi izbrali katere od bolj trajnostno naravnanih načinov potovanja odgovori samo 1 član gospodinjstva.)

Osnovni cilj prvih dveh sklopov vprašalnika je bil sistematično zbiranje empiričnih podatkov o ključnih značilnostih gospodinjstev, posameznikov in njihovih potovalnih vzorcev. Gospodinjiski vprašalnik je bil zasnovan za pridobivanje splošnih informacij o gospodinjstvu, medtem ko je bil osebni vprašalnik oblikovan za vsakega posameznega člana gospodinjstva, starega 6 let ali več, v katerem so člani beležili vse svoje potovalne aktivnosti na pretekli dan.

Cilj mnenjskega vprašalnika je bil evalvirati zadovoljstvo respondentov v povezavi s kakovostjo storitev javnega prevoza ter prepoznati hierarhijo vrednotenja in pomembnost ukrepov trajnostne mobilnosti v Ljubljani za obdobje naslednjih 5 let. V prvem delu mnenjskega vprašalnika smo respondente spraševali o zadovoljstvu s strategijami in ukrepi trajnostne mobilnosti, ki so bili izvedeni po letu 2013. Drugi del mnenjskega vprašalnika je spraševal po pomembnosti strategij na področju trajnostne mobilnosti v MOL in LUR za nadaljnjih 5 let.

Zbrani podatki bodo služili za načrtovanje in izvajanje trajnostnih prometnih rešitev na tem območju, s čimer se zagotavlja skladen razvoj trajnostne mobilnosti.

2.8. Zajemanje in kodiranje podatkov

Anketiranje je v celoti potekalo v digitalni obliki, ob pomoči terenskih anketarjev. Vse prostorske informacije/lokacije so bile geokodirane med izpolnjevanjem vprašalnikov. Uporabljena je bila posebna aplikacija, v kateri so respondenti oziroma anketarji preprosto označili začetne in končne točke vsakega potovanja na digitalnem zemljevidu. Aplikacija je nato samodejno zabeležila geografsko širino in dolžino za vsako od teh točk. Na ta način smo natančno geokodirali vsa potovanja, tudi tista, katerih začetek ali konec je bil izven obravnavanega geografskega območja.

3. Urejanje, uteževanje in ekspaniranje podatkov

Osebni podvprašalnik za popis opravljenih poti je zajel vse poti anketiranih oseb na določen dan. Povezovanju poti v t. i. potovalne verige smo se namenoma izognili, saj v sodobnem načinu življenja (in potovanj) ne opravimo celotnega potovanja z enim samim prometnim sredstvom oz. prevoznim načinom (pogosto tudi ne z enim samim namenom) in tako ohranili primerljivost s predhodnimi anketami. Pri povezovanju posameznih poti v potovalne verige bi namreč izgubili veliko količino zbranih in razpoložljivih podatkov o:

- potovanjih, pri katerih prihaja do prestopanj;
- potovanjih, pri katerih del potovalne verige predstavljajo potovanja z namenom nekoga prepeljati;
- izvorih in ciljnih znatnega deleža potovanj;
- zasedenosti prometnih sredstev;
- izbiri prometnih sredstev oz. prevoznih načinov;
- namenih potovanj;
- itd.

Pred analiziranjem zbranih anketnih podatkov je le-te bilo treba ustrezno utežiti in ekspanirati na vrednosti iz statističnih podatkov SURS o številu članov gospodinjstva. Uteževanje in ekspaniranje podatkov po četrtih skupnostih MOL in ostalih občinah LUR je bilo opravljeno na podlagi statističnih in anketnih vrednosti ter izračunanih faktorjev uteževanja oz. ekspaniranja, ki so prikazani v Prilogi 1.

Obenem smo preučili vrsto študij o t. i. zamolčanih potovanjih oz. »underreportingu«, ki je splošno znan in reden spremljevalec anket, v okviru katerih anketiranci zapisujejo svoje potovalne dnevnike. Pri tem gre za težavo, da anketiranci iz različnih razlogov ne zapišejo vseh svojih dejansko opravljenih poti. Zaradi tega je treba opraviti korekcije števila in vrste navedenih poti.

4. Analiza izbranih pokazateljev potovalnih navad v Mestni občini Ljubljana in ostalih občinah Ljubljanske urbane regije

V nadaljevanju so v obliki grafov prikazani glavni izsledki opravljene raziskave. Kadar se grafikoni in preglednice nanašajo na Mestno občino Ljubljana, so v legendi označeni z »MOL«, kadar se nanašajo na ostale občine Ljubljanske urbane regije, so v legendi označeni z »LUR«, kadar pa se nanašajo na občine izven LUR oz. preostalo Slovenijo pa so označeni s »SLO«.

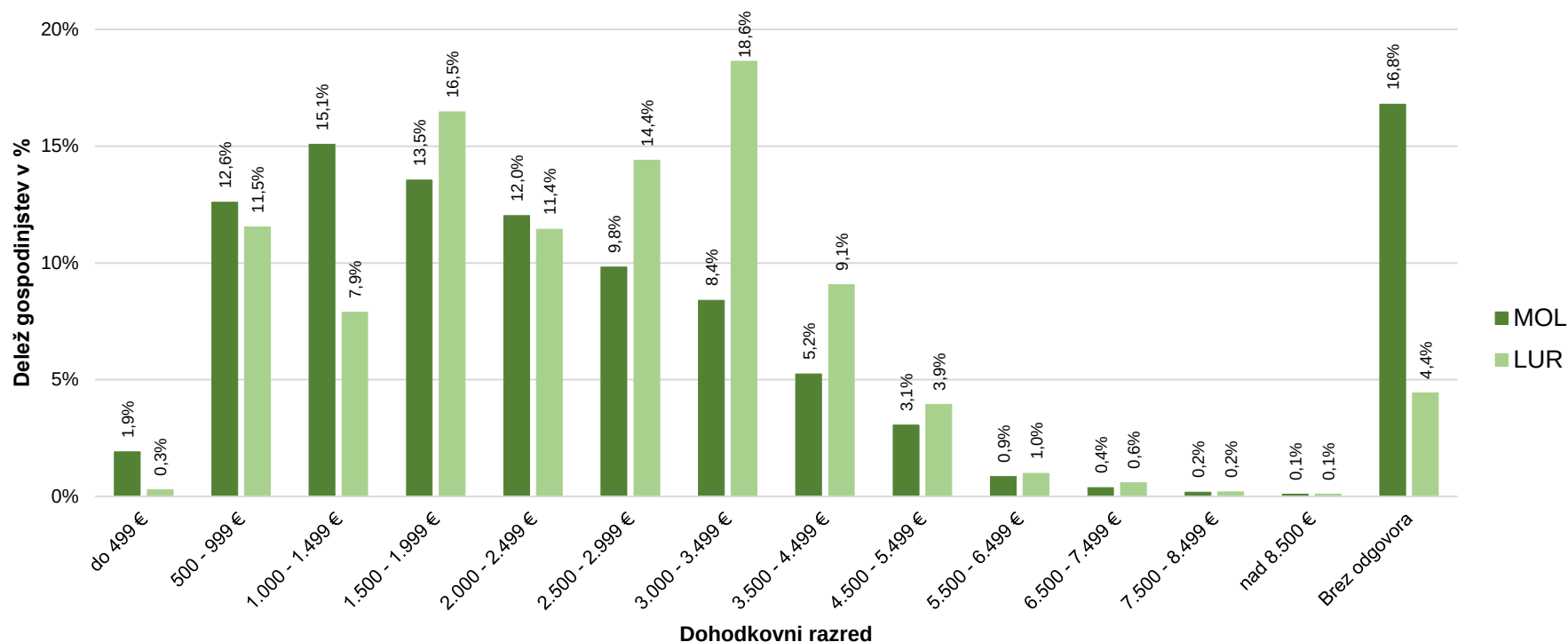
Rezultati raziskave so v nadaljevanju prikazani po naslednjih štirih tematskih sklopih:

- družbenoekonomske značilnosti;
- mobilnost;
- porazdelitev potovanj po času;
- porazdelitev potovanj po dolžini.

4.1. Družbenoekonomske značilnosti

4.1.1. Skupni mesečni dohodki gospodinjstev

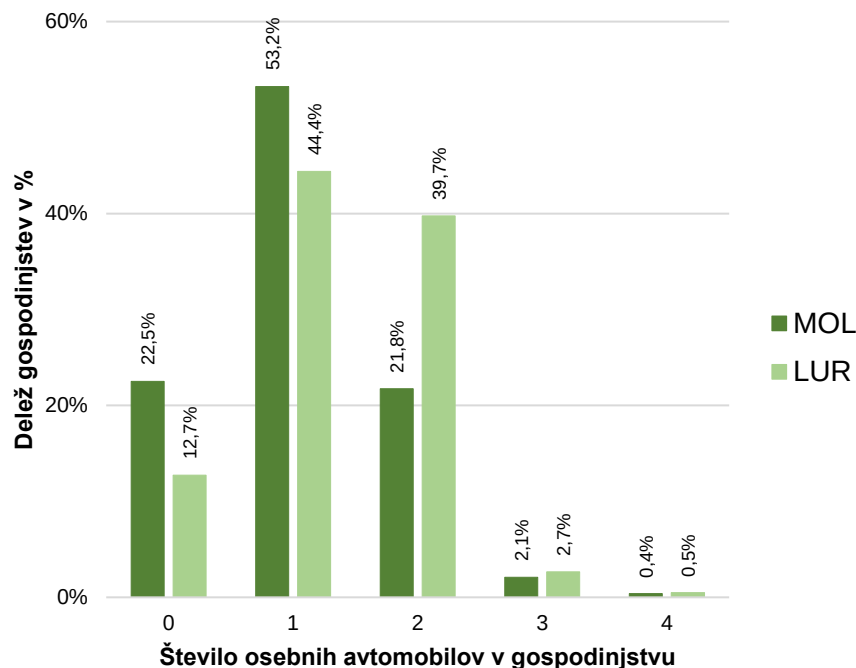
Na vprašanje o skupnem mesečnem dohodku gospodinjstva (samo v prvi fazi anketiranja) je na območju MOL odgovorilo 83,3 odstotka anketiranih gospodinjstev, na območju ostalih občin LUR pa 95,5 odstotkov anketiranih gospodinjstev. V anketi ni bila zahtevana natančna navedba višine mesečnih dohodkov, temveč zgolj navedba dohodkovnega razreda. Velika večina gospodinjstev na obeh območjih se razvrsti v dohodkovne razrede med 500 in 5500 EUR dohodkov na gospodinjstvo. Porazdelitev anketiranih gospodinjstev po posameznih razredih kaže, da imajo gospodinjstva v ostalih občinah LUR nekoliko večje povprečno število članov in posledično tudi višje dohodke od gospodinjstev v MOL. Porazdelitev dohodkovnih razredov za območje MOL je rahlo popačena zaradi bistveno večjega števila gospodinjstev, ki niso želela odgovoriti na vprašanje o skupnem dohodku gospodinjstva (Slika 2).



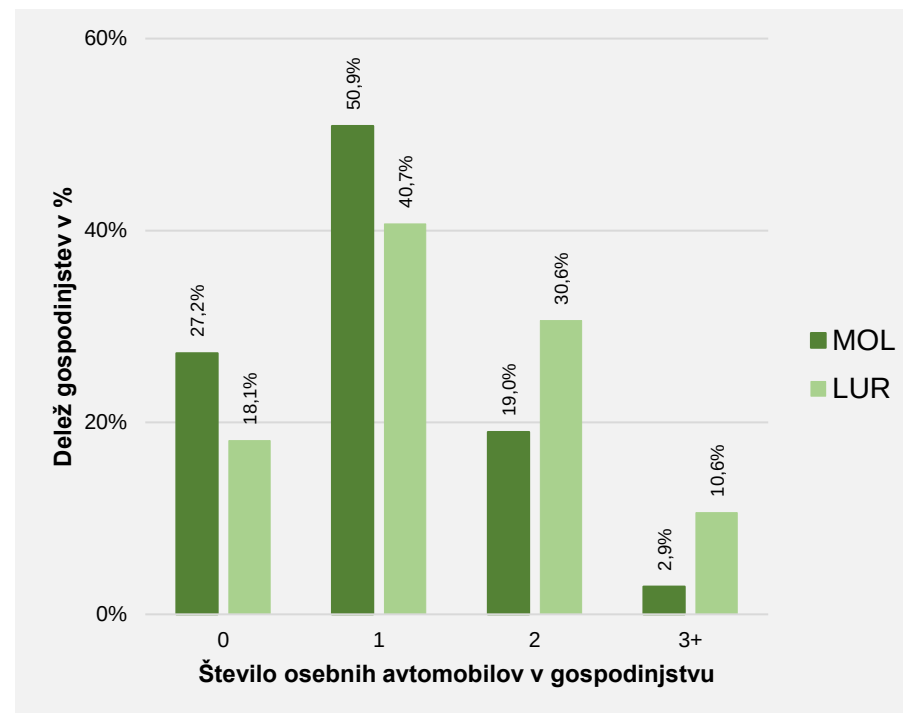
Slika 2: Porazdelitev gospodinjstev na območju MOL in ostalih občin LUR po dohodkovnih razredih (2024).

4.1.2. Lastništvo osebnih avtomobilov

Skoraj četrtina gospodinjstev na območju MOL ne poseduje osebnega avtomobila (22,5 %). Delež takšnih gospodinjstev na območju ostalih občin LUR je bistveno manjši (12,7 %). Natanko eno osebno vozilo poseduje približno polovica gospodinjstev na območju MOL (53,2 %), v ostalih občinah LUR pa je takšnih 44,4 % gospodinjstev. Gospodinjstva z dvema osebnima avtomobiloma so veliko pogostejša na območju ostalih občin LUR, kjer je takšnih 39,7 % gospodinjstev (Slika 3). Na podlagi rezultatov ankete je moč sklepati, da lahko člani gospodinjstev v MOL opravijo več poti z drugimi prevoznimi načini (boljša ponudba JPP, BicikeLJ, krajše razdalje ...) in imajo posledično manjše potrebe po posedovanju osebnega avtomobila, hkrati pa lastništvo osebnega avtomobila v MOL lahko pomeni tudi večje finančno breme (parkirna mesta). Obratno velja za člane gospodinjstev na območju ostalih občin LUR.



Slika 3: Porazdelitev gospodinjstev po lastništvu osebnega avtomobila na območju MOL in ostalih občin LUR (2024).



Slika 4: Porazdelitev gospodinjstev po lastništvu osebnega avtomobila na območju MOL in ostalih občin LUR (2013).

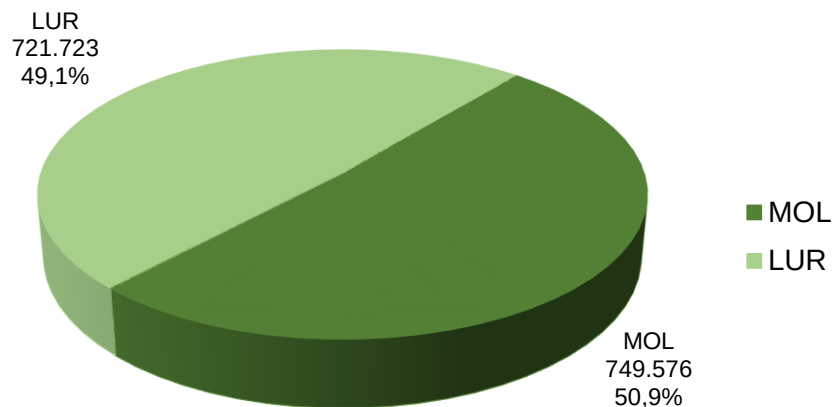
V primerjavi z rezultati ankete iz leta 2013 lahko tako na območju MOL kot na območju ostalih občin LUR opazimo trend rahlega večanja deleža gospodinjstev, ki posedujejo en ali dva osebna avtomobila. Obratno velja za delež gospodinjstev brez osebnega avtomobila. Slednji je od leta 2013 na obeh območjih upadel za približno 5 odstotnih točk. Sicer pa je značilno, da več avtomobilov posedujejo gospodinjstva z območja ostalih občin LUR, ki so za opravljanje svojih potovanj bistveno bolj odvisna od lastnih prevoznih sredstev kot gospodinjstva z območja MOL.

4.2. Mobilnost

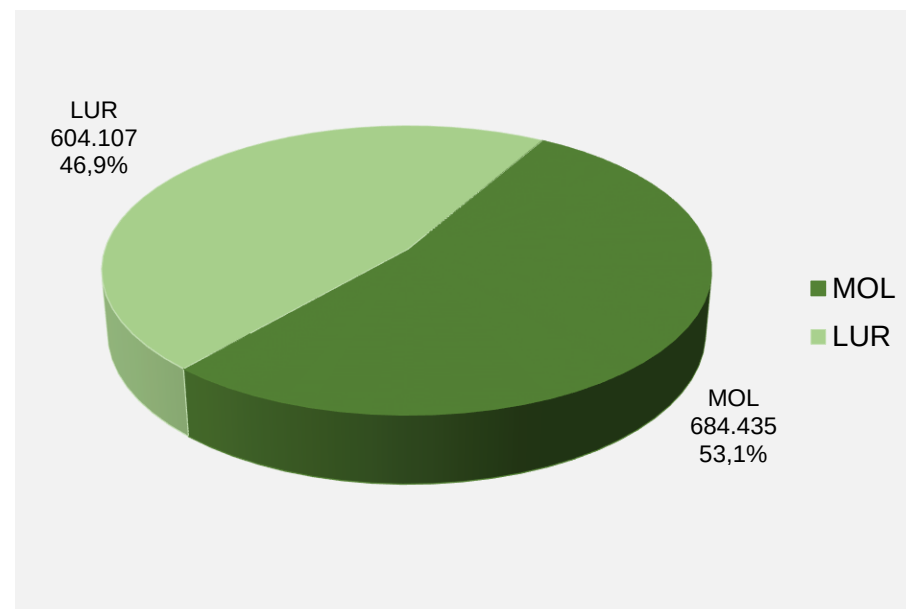
4.2.1. Število potovanj na delovni dan

Skupno število potovanj, ki jih opravijo prebivalci MOL in ostalih občin LUR ne glede na območje potovanja (vsa opravljena potovanja, ne glede na to ali so se izvedla v MOL, LUR ali izven LUR), na povprečen delovni dan, znaša skoraj milijon in pol potovanj (1.471.298 potovanj). Od tega jih prebivalci MOL opravijo 50,9 % (749.576 potovanj), prebivalci ostalih občin LUR pa 49,1 % (721.723 potovanj) (Slika 5).

Primerjava rezultatov z letom 2013 kaže, da se je skupno število potovanj, ki jih opravijo prebivalci MOL in prebivalci ostalih občin LUR povečalo za 14 odstotnih točk. Deleži potovanj prebivalcev MOL in prebivalcev ostalih občin LUR se v istem obdobju niso bistveno spremenili. Delež potovanj prebivalcev MOL se je v letu 2024 za 2,2 odstotni točki znižal, delež potovanj prebivalcev ostalih občin LUR pa dvignil (Slika 6).



Slika 5: Število vseh opravljenih potovanj na delovni dan glede na kraj prebivališča potovalca (2024).



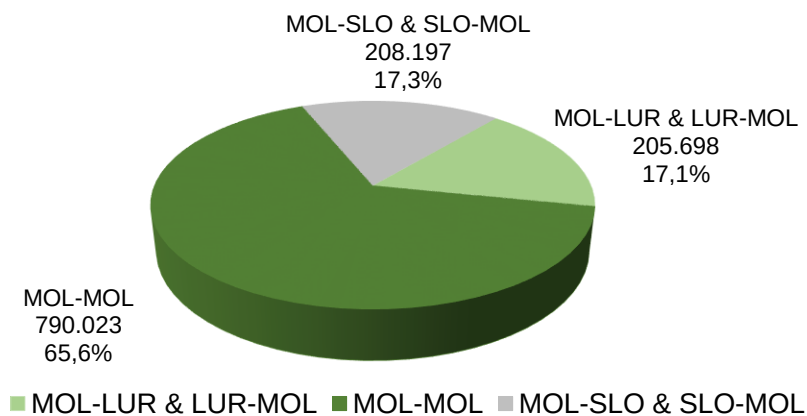
Slika 6: Število vseh opravljenih potovanj na delovni dan glede na kraj prebivališča potovalca (2013).

4.2.2. Število potovanj glede na začetek in cilj potovanj

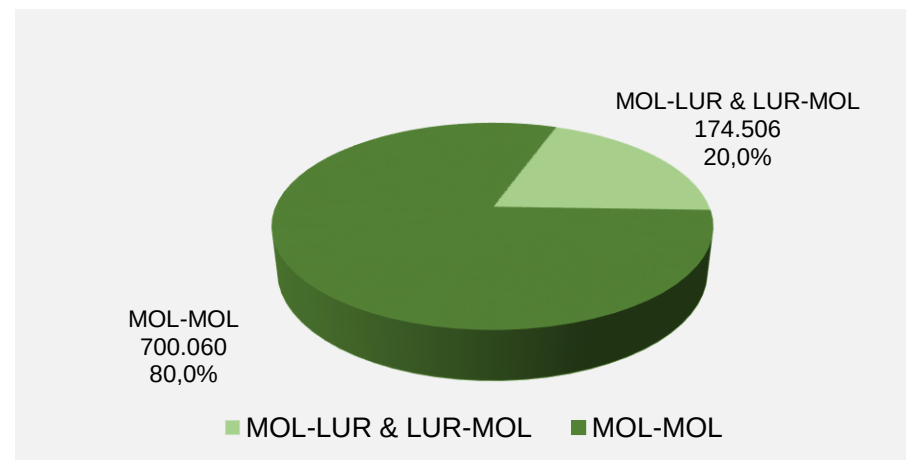
Obravnavana potovanja smo glede na lokacijo začetne točke (izvor potovanja) in končne točke (ponor potovanja) razdelili na:

- **notranja potovanja (MOL-MOL)** – potovanja, ki imajo tako svojo začetno kot končno točko znotraj območja MOL in so posledično v celoti bila opravljena znotraj tega območja. Prebivalci celotnega območja raziskave (prebivalci MOL, prebivalci ostalih občin LUR in prebivalci preostale Slovenije) opravijo na delovni dan na območju MOL približno 790.000 notranjih oz. 65,6 % od vseh potovanj na območju MOL (Slika 7).
- **ciljno-izvorna potovanja (MOL-LUR & LUR-MOL ter MOL-SLO & SLO-MOL)** – potovanja, ki imajo svojo začetno točko znotraj območja MOL in končno točko zunaj njega ter obratno (potovanja, ki imajo svoj začetek zunaj območja MOL in konec znotraj njega). Prebivalci celotnega območja raziskave (prebivalci MOL, prebivalci ostalih občin LUR in prebivalci preostale Slovenije) opravijo na delovni dan na območju MOL približno 414.000 ciljno-izvornih potovanj oz. 34,4 % od vseh potovanj. Od tega jih opravijo med območjem MOL in ostalimi občinami LUR približno 206.000 oz. 17,1 % od vseh potovanj na območju MOL, med območjem MOL in občinami preostale Slovenije pa približno 208.000 oz. 17,3 % od vseh potovanj na območju MOL (Slika 7).
- **vsa potovanja (MOL-MOL, MOL-LUR & LUR-MOL ter MOL-SLO & SLO-MOL)** – potovanja, ki imajo znotraj območja MOL vsaj začetno ali vsaj končno točko (vsota notranjih in ciljno-izvornih potovanj). Prebivalci celotnega območja raziskave (prebivalci MOL, prebivalci ostalih občin LUR in prebivalci preostale Slovenije) opravijo na delovni dan na območju MOL preko 1.200.000 potovanj (Slika 7). Skupno število potovanj na območju MOL na delovni dan je še nekoliko višje, saj prikazani rezultati ne vključujejo tudi tranzitnih potovanj čez območje MOL.

Čeprav deleži potovanj med leti 2024 in 2013 niso neposredno primerljivi, saj raziskava v letu 2013 ni vključevala dnevnih potovanj prebivalcev preostale Slovenije izven LUR, lahko opazimo znatno višje absolutno število potovanj v letu 2024 (Slika 8).



Slika 7: Število potovanj na delovni dan glede na kraj začetka in cilja potovanj (2024).

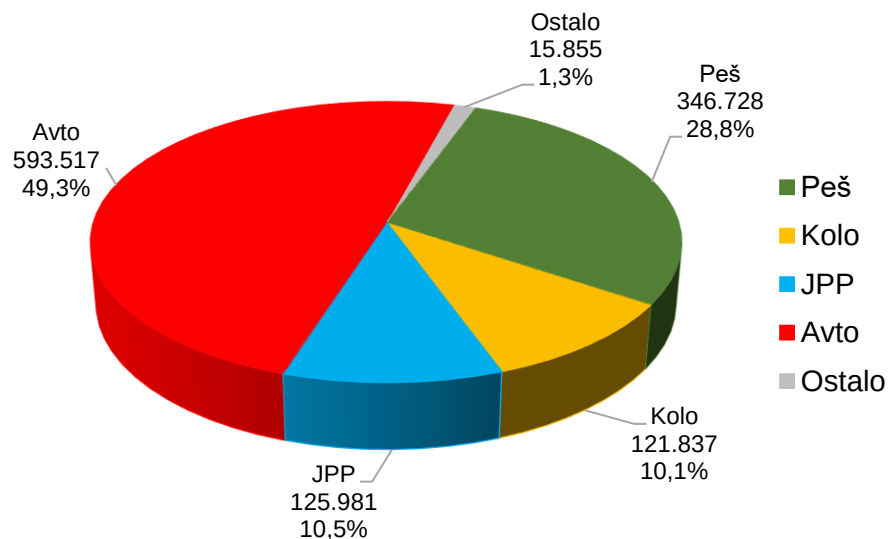


Slika 8: Število potovanj na delovni dan glede na kraj začetka in cilja potovanj (2013).

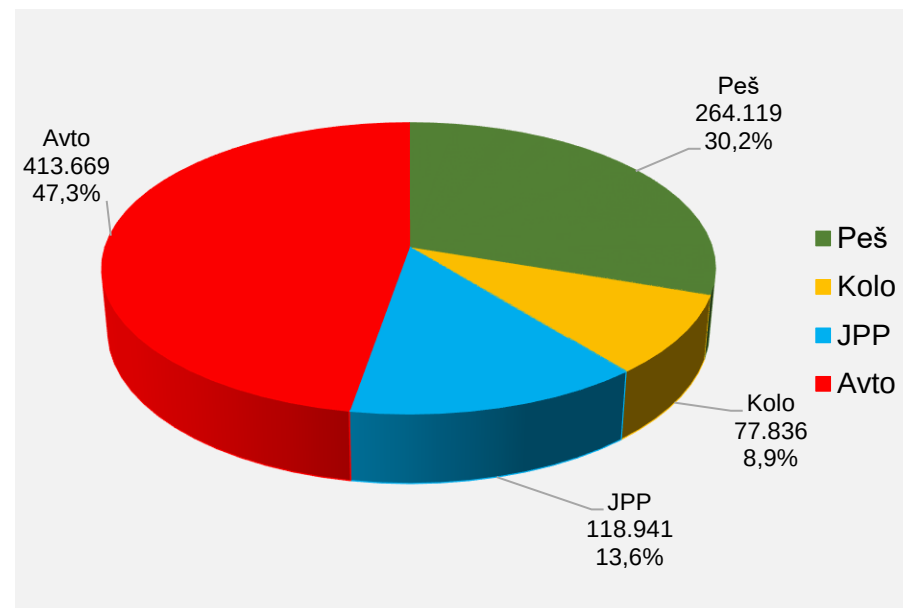
4.2.3. Deleži potovanj po prevoznih načinih glede na območje opravljanja potovanj

Analiza deležev vseh potovanj (notranjih in ciljno-izvornih potovanj) na območju MOL po prevoznih načinih na delovni dan, ki so jih opravili prebivalci MOL, prebivalci ostalih občin LUR in prebivalci preostale Slovenije kaže, da se skoraj polovica vseh potovanj (49,3 %) opravi z osebnim avtomobilom, dobra četrtina (28,8 %) peš, deleža potovanj s kolesom oz. javnim potniškim prometom pa se gibljeta nad 10 % (Slika 9).

Primerjava z letom 2013 kaže na povečanje absolutnega števila potovanj v letu 2024 po vseh prevoznih načinih (Slika 10). Pri deležih potovanj so se nekoliko spremenila razmerja med trajnostnimi oblikami potovanj. Deleža pešačenja in uporabe javnega potniškega prometa sta nekoliko upadla, delež kolesarjenja pa se je povečal (spremembe ne presegajo treh odstotnih točk). Rezultati raziskave za leto 2024 prikazujejo tudi kategorijo Ostalo (potovanja, ki so jih uporabniki izvedli z rolkami, kotalkami, rolerji oz. ostalimi prevoznimi načini, ki jih vprašalnik ni ponujal kot možen odgovor).



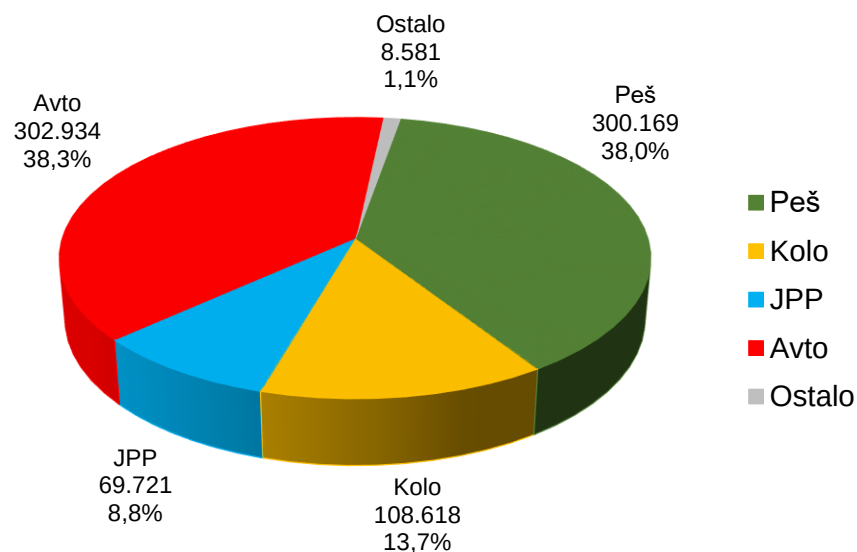
Slika 9: Deleži vseh potovanj na območju MOL po prevoznih načinih (2024).



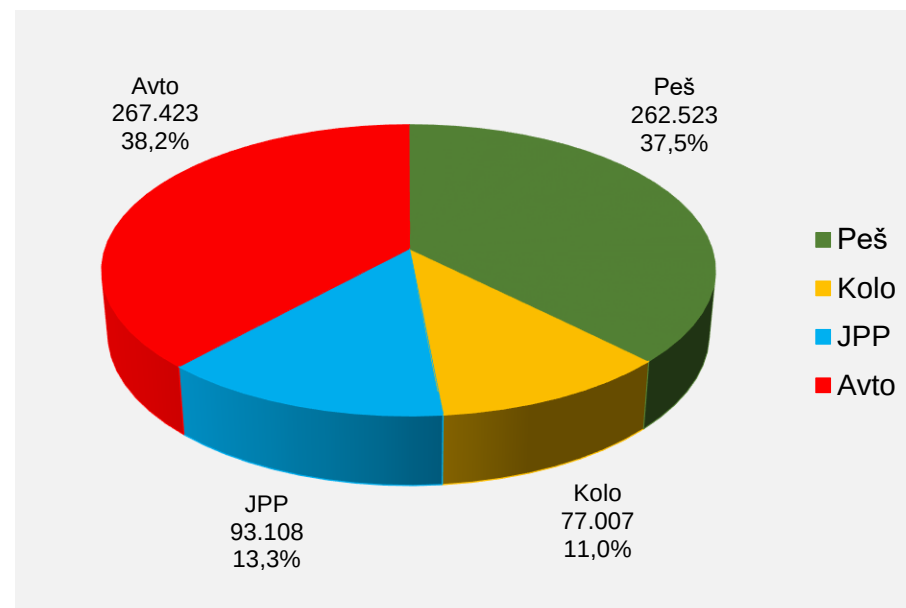
Slika 10: Deleži vseh potovanj na območju MOL po prevoznih načinih (2013).

Za potovanja, ki so bila v celoti opravljena znotraj MOL (notranja potovanja) (Slika 11), ki so jih opravili prebivalci MOL, prebivalci ostalih občin LUR in prebivalci preostale Slovenije, lahko v primerjavi z vsemi potovanji (Slika 9) opazimo bistveno manjši delež uporabe osebnih avtomobilov (za 11 odstotnih točk manj) ter hkraten porast deleža potovanj peš (za 9,2 odstotne točke) in s kolesom (za 3,6 odstotne točke). Nekoliko manjši je delež potovanj z javnim potniškim prometom (za 1,7 odstotne točke).

Primerjava deležev notranjih potovanj na območju MOL v letih 2024 (Slika 11) in 2013 (Slika 12) kaže, da se je delež potovanj z osebnimi avtomobili ohranil, povečalo pa se je njihovo absolutno število. Delež in število potovanj peš in s kolesi se je dvignilo, upadel pa je delež in število notranjih potovanj, opravljenih z javnim potniškim prometom.



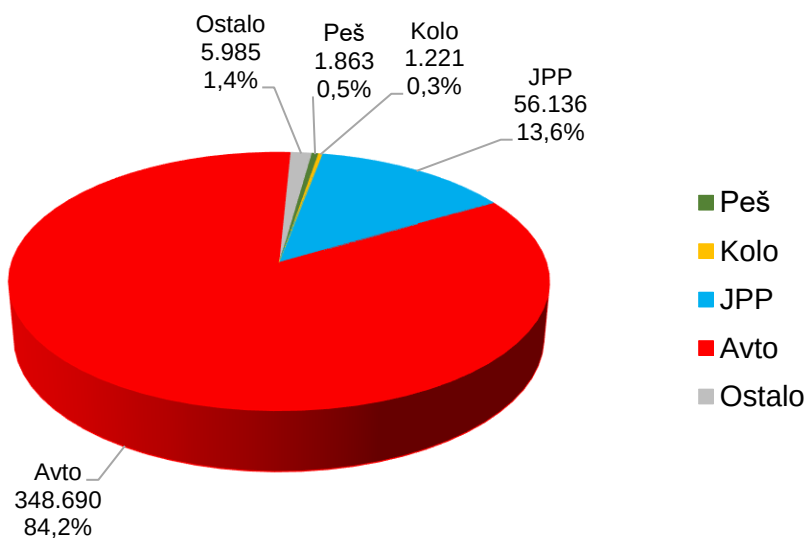
Slika 11: Deleži notranjih potovanj na območju MOL po prevoznih načinih (2024).



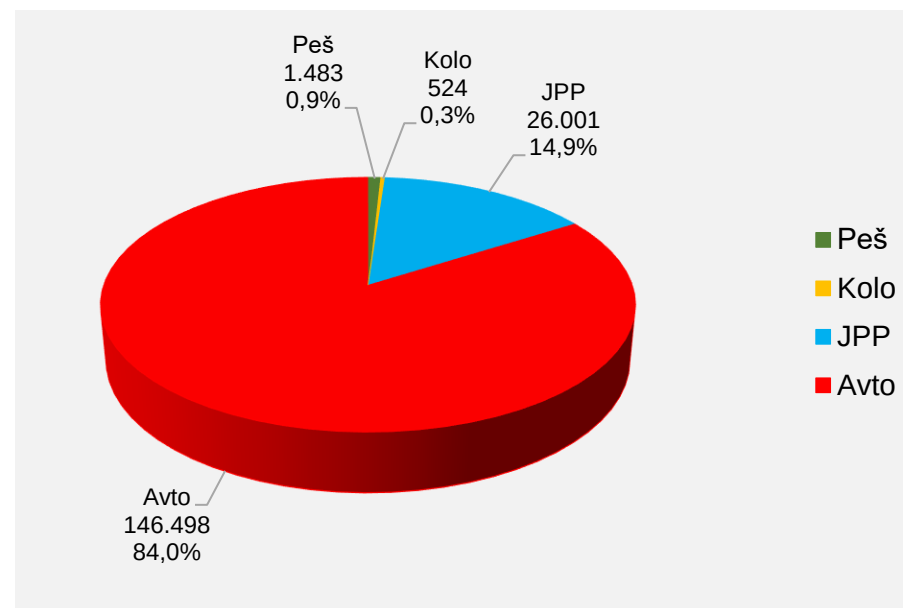
Slika 12: Deleži notranjih potovanj na območju MOL po prevoznih načinih (2013).

Za ciljno-izvorna potovanja, ki so jih opravili prebivalci MOL, ostalih občin LUR in preostale Slovenije in so imela na območju MOL le svoj začetek ali le svoj konec (Slika 13), lahko v primerjavi z vsemi potovanji (Slika 9) ali notranjimi potovanji (Slika 11) opazimo bistveno drugačne deleže uporabe prevoznih načinov. Osebni avtomobil je uporabljen v več kot 84 % potovanj, sledi javni potniški promet s 13,6 %, medtem ko pešačenje in kolesarjenje zaradi dolžine ciljno-izvornih potovanj dosegata minimalne deleže (skupaj manj kot 1 % ciljno-izvornih potovanj).

Primerjava z letom 2013 kaže na skoraj identično porazdelitev deležev potovanj po prevoznih načinih (Slika 14). Absolutno število ciljno-izvornih potovanj pa se je v letu 2024 skoraj podvojilo, vendar je ob tem potrebno upoštevati tudi dejstvo, da v raziskavo potovalnih navad 2013 niso bila zajeta tudi potovanja prebivalcev preostale Slovenije, zaradi česar absolutne vrednosti niso povsem primerljive.



Slika 13: Deleži ciljno-izvornih potovanj na območju MOL po prevoznih načinih (2024).



Slika 14: Deleži ciljno-izvornih potovanj na območju MOL po prevoznih načinih (2013).

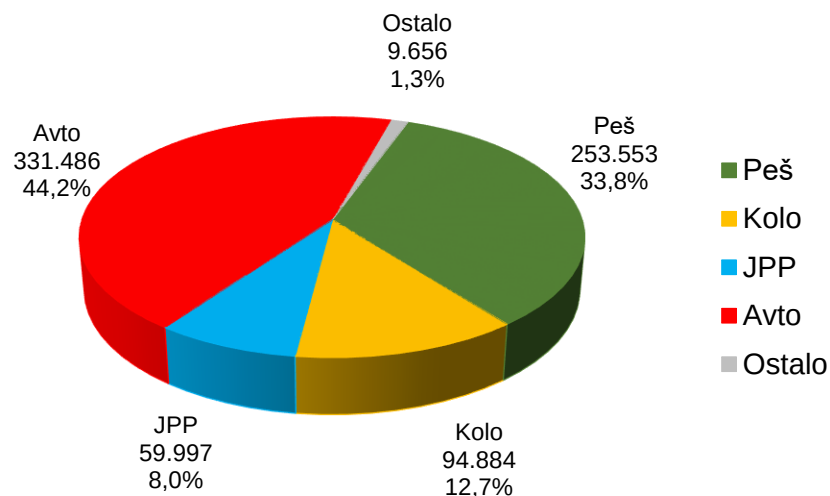
4.2.4. Deleži potovanj po prevoznih načinih glede na kraj prebivališča potovalcev

Analiza deležev potovanj po prevoznih načinih glede na kraj prebivališča potovalcev podaja informacijo o tem, kako potujejo prebivalci izbranega območja in je neposredno vezana na vrsto in kakovost ponudbe prometnih storitev na izbranem območju.

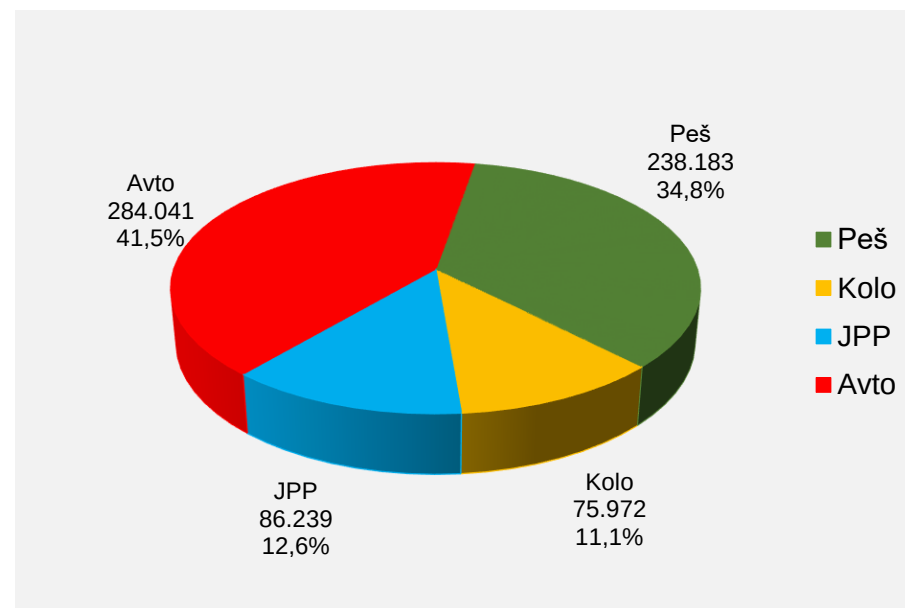
Podrobnejša analiza potovanj glede na kraj prebivališča potovalcev (ne glede na to ali so se izvedla na območju MOL ali izven njega), nakazuje pomembne razlike v deležih uporabljenih prevoznih načinov. Prebivalci MOL (Slika 15) za manj kot polovico svojih potovanj uporabljajo osebni avtomobil (44,2 %), za več kot tretjino peš (33,8 %), s kolesom opravijo 12,7 % potovanj in z javnim potniškim prometom 8,0 % potovanj.

Ob primerjavi deležev uporabe prevoznih načinov, lahko ugotovimo, da so prebivalci MOL napram vsem potovalcem na območju MOL (Slika 9), veliko bolj naklonjeni pešačenju (za 5 odstotnih točk) in kolesarjenju (za 2,6 odstotni točki), za svoje poti tudi bistveno redkeje uporabijo osebni avtomobil (za 5,1 odstotno točko), manj pa uporabljajo javni potniški promet (za 2,5 odstotni točki).

Primerjava z letom 2013 (Slika 16) kaže veliko podobnosti v razmerju deležev potovanj. V letu 2024 je prišlo do rahlega porasta potovanj z osebnimi avtomobili in kolesi, nekoliko pa so se znižali deleži uporabe javnega potniškega prometa ter pešačenja. Absolutno število potovanj v tem obdobju je zraslo za približno 8 odstotnih točk.



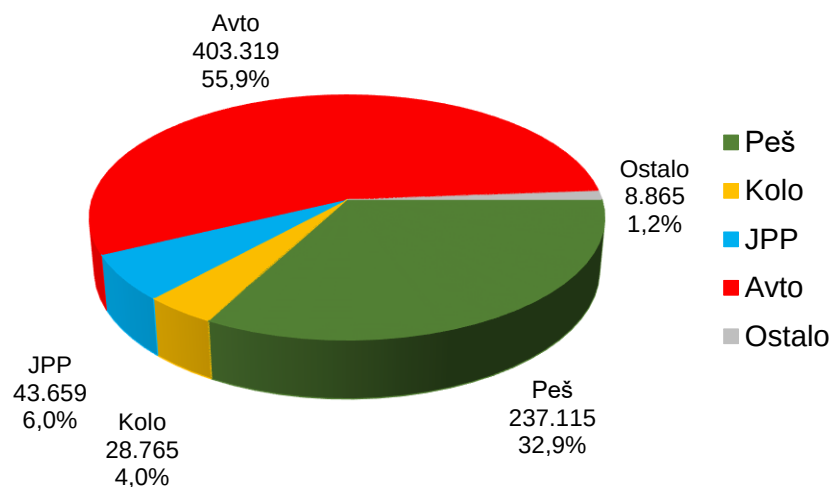
Slika 15: Deleži vseh potovanj prebivalcev MOL na delovni dan po prevoznih načinih (2024).



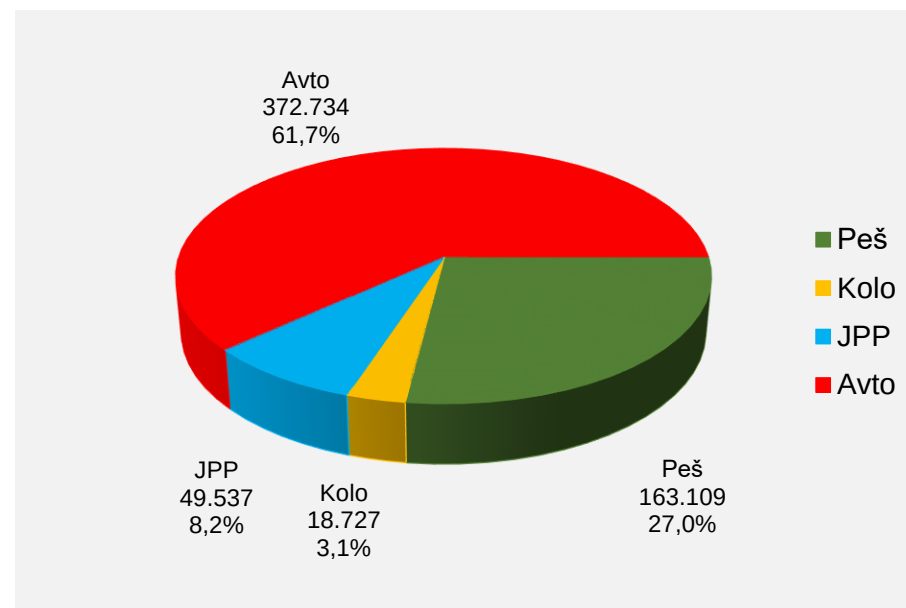
Slika 16: Deleži vseh potovanj prebivalcev MOL na delovni dan po prevoznih načinih (2013).

Deleži potovanj po prevoznih načinih prebivalcev ostalih občin LUR – ne glede na to ali so se izvedla na območju MOL ali na območju ostalih občin LUR so nekoliko drugačni (Slika 17). V primerjavi s prebivalci MOL, prebivalci ostalih občin LUR za svoja potovanja bistveno pogosteje izberejo osebni avtomobil (55,9 %), pešačijo v primerljivem deležu (32,9 %), redkeje pa poti opravljajo s kolesom (4,0 %) ali javnim potniškim prometom (6,0 %). Manjša uporaba koles ter javnega potniškega prometa lahko nakazuje na potencialne težave z dostopom do sistema javnega potniškega prometa ter na manj ugodne pogoje za kolesarjenje na območju ostalih občin LUR.

Primerjava z rezultati ankete iz leta 2013 kaže v letu 2024 na njihovo izboljšanje. Opazimo lahko upad deleža potovanj z osebnimi avtomobili (za 5,8 odstotne točke), a hkrati tudi na upad deleža potovanj z javnim potniškim prometom (za 2,2 odstotni točki). Nekoliko se je povečal delež potovanj opravljenih s kolesom (za 0,9 odstotne točke) ter delež pešačenja, ki se je povečal za 5,9 odstotnih točk (Slika 18).



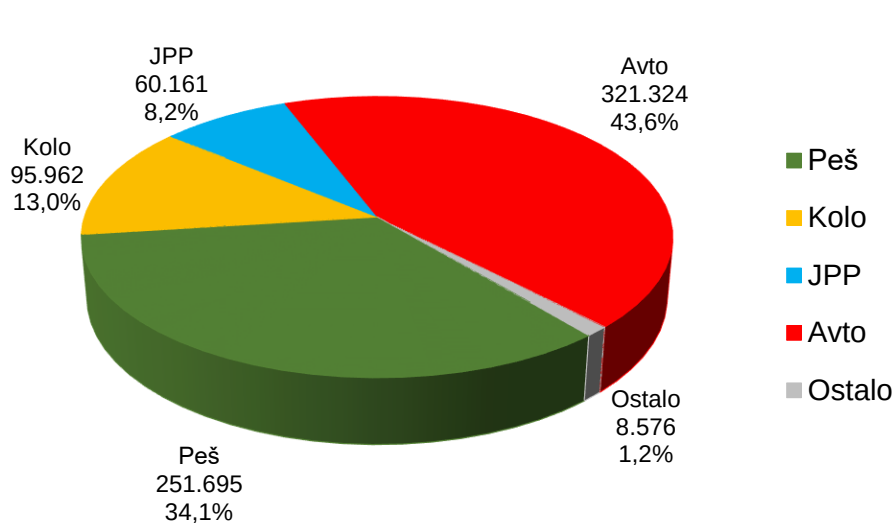
Slika 17: Deleži vseh potovanj prebivalcev ostalih občin LUR na delovni dan po prevoznih načinih (2024).



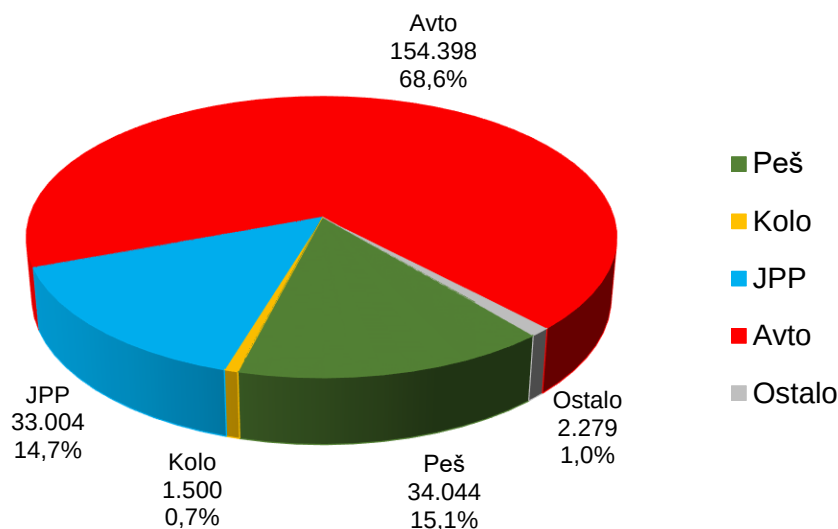
Slika 18: Deleži vseh potovanj prebivalcev ostalih občin LUR na delovni dan po prevoznih načinih (2013).

4.2.5. Deleži potovanj po prevoznih načinih glede na kraj prebivališča potovalcev in območje potovanj

Prebivalci MOL na območju MOL opravijo na delovni dan skoraj 738.000 potovanj (notranja in ciljno-izvorna potovanja), prebivalci ostalih občin LUR pa preko 225.000. Ob tem lahko opazimo velike razlike pri izbiri prevoznih načinov. Prebivalci MOL opravljajo potovanja veliko bolj trajnostno kot prebivalci LUR, saj več kot polovico svojih poti (55,3 %) opravijo s trajnostnimi prevoznimi načini (peš 34,1 %, s kolesom 13,0 % ali javnim potniškim prometom 8,2 %). Za prebivalce ostalih občin LUR izstopa dejstvo, da več kot dve tretjini vseh svojih poti (notranjih in ciljno-izvornih) na območju MOL opravijo z osebnim avtomobilom (68,6 %), deleža pešačenja znaša 15,1 % in uporabe javnega potniškega prometa 14,7 %, delež kolesarjenja pa je zanemarljiv, 0,7 % (Slika 19).



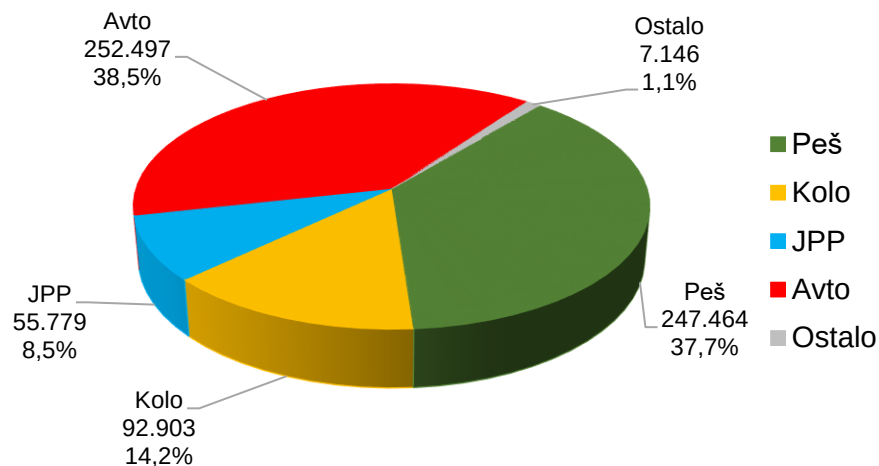
Slika 19: Deleži potovanj prebivalcev MOL, ki so bila opravljena na območju MOL, po prevoznih načinih (2024).



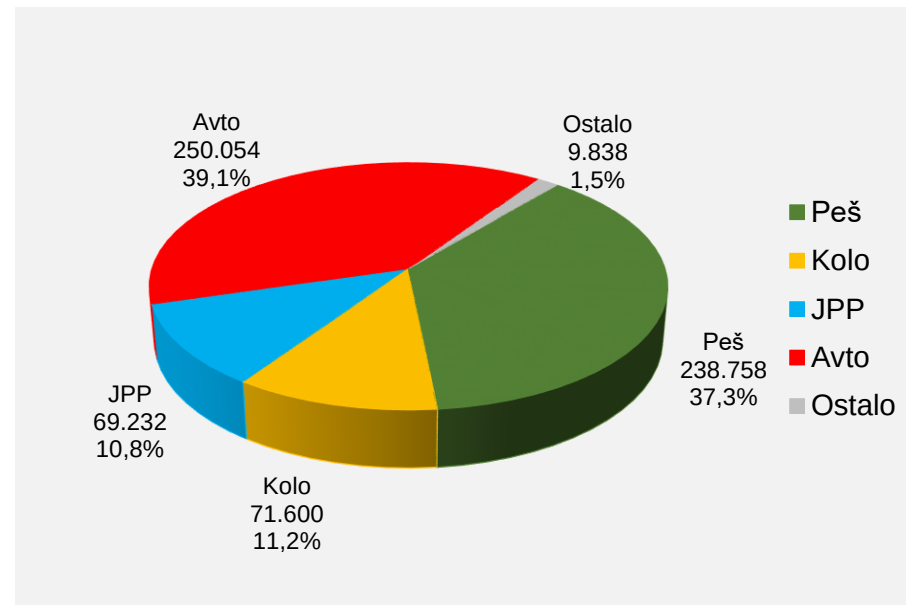
Slika 20: Deleži potovanj prebivalcev ostalih občin LUR, ki so bila opravljena na območju MOL, po prevoznih načinih (2024).

Prebivalci MOL na območju MOL opravijo na delovni dan skoraj 656.000 notranjih potovanj (potovanj, ki so imela na območju MOL tako svoj začetek kot svoj konec), prebivalci ostalih občin LUR pa približno 72.000. Analiza notranjih potovanj prebivalcev MOL (Slika 21) v primerjavi z vsemi potovanji opravljenimi na območju MOL kaže (Slika 9), da se delež hoje še poveča (37,7 %), prav tako deleža kolesarjenja (14,2 %) in uporabe javnega potniškega prometa (8,5 %), delež uporabe osebnega avtomobila pa je še manjši (38,5 %).

Slika 22 prikazuje deleže prevoznih načinov potovanj, ki so v celoti bila opravljena na območju MOL (notranja potovanja) v letu 2013.



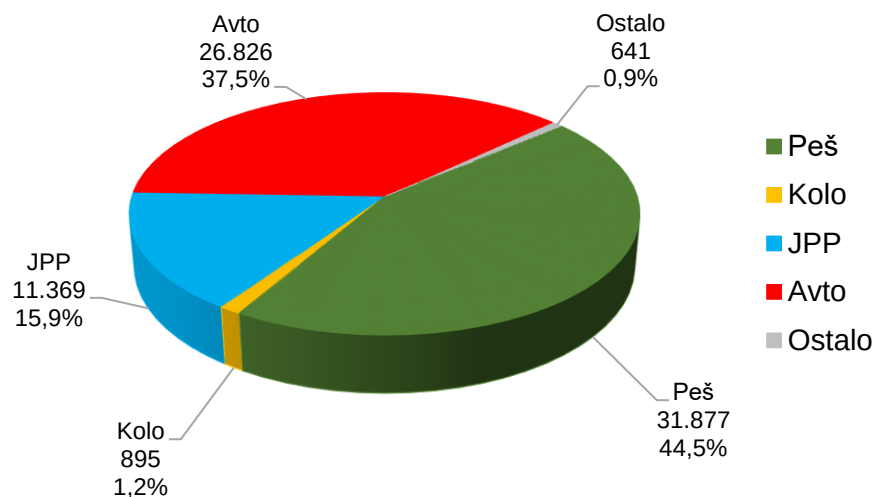
Slika 21: Deleži potovanj prebivalcev MOL, ki so bila v celoti opravljena na območju MOL (notranja potovanja), po prevoznih načinih (2024).



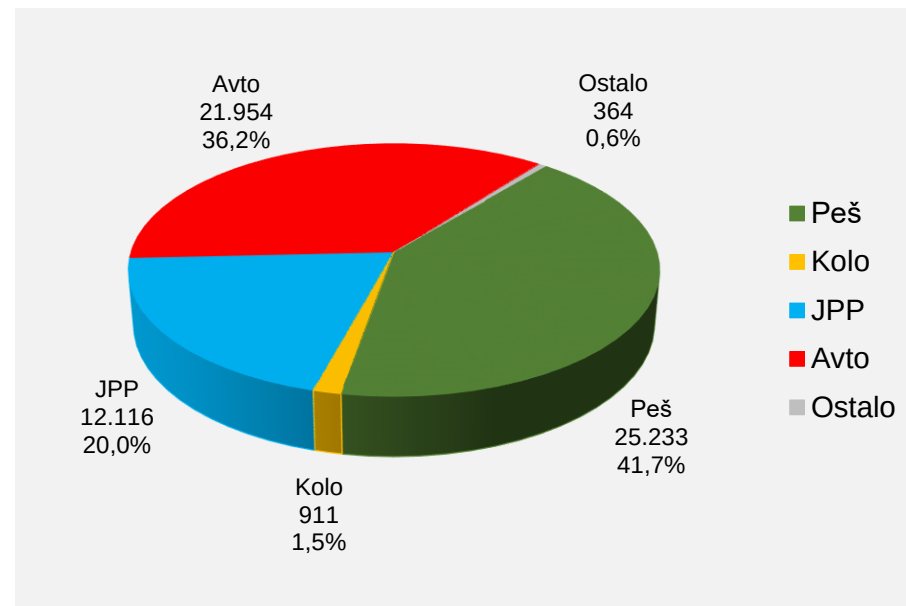
Slika 22: Deleži potovanj prebivalcev MOL, ki so bila v celoti opravljena na območju MOL (notranja potovanja), po prevoznih načinih (2013).

Prebivalci ostalih občin LUR za notranja potovanja na območju MOL najpogosteje izbirajo trajnostne oblike prevoza (Slika 23). Skoraj 45 % poti opravijo peš, delež uporabe javnega potniškega prometa znaša 15,9 %. V primerjavi z vsemi potovanji, je bistveno manjši tudi delež uporabe osebnega avtomobila (37,5 %). Opazimo lahko zelo nizek delež uporabe koles (1,2 %).

Slika 24 prikazuje deleže prevoznih načinov potovanj prebivalcev ostalih občin LUR, ki so v celoti bila opravljena na območju MOL (notranja potovanja) v letu 2013.



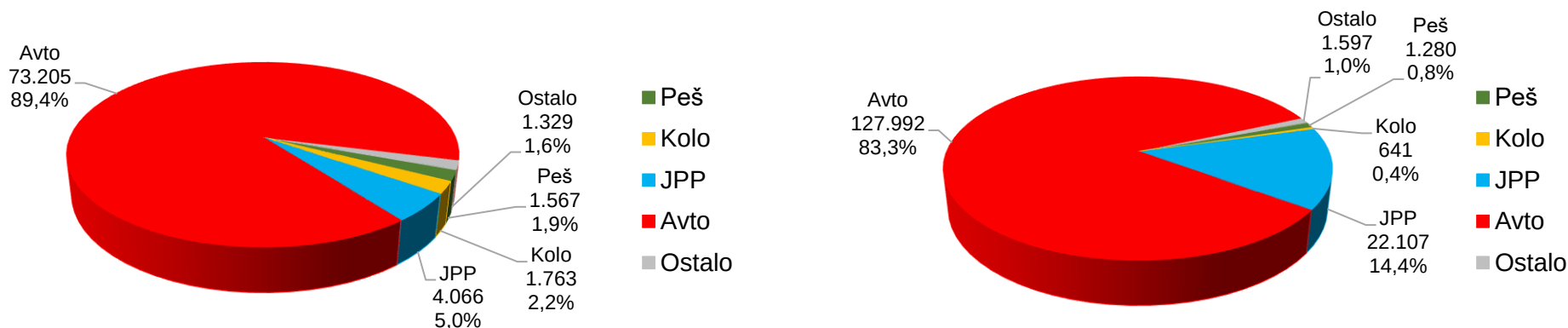
Slika 23: Deleži potovanj prebivalcev ostalih občin LUR, ki so bila v celoti opravljena na območju MOL (notranja potovanja), po prevoznih načinih (2024).



Slika 24: Deleži potovanj prebivalcev ostalih občin LUR, ki so bila v celoti opravljena na območju MOL (notranja potovanja), po prevoznih načinih (2013).

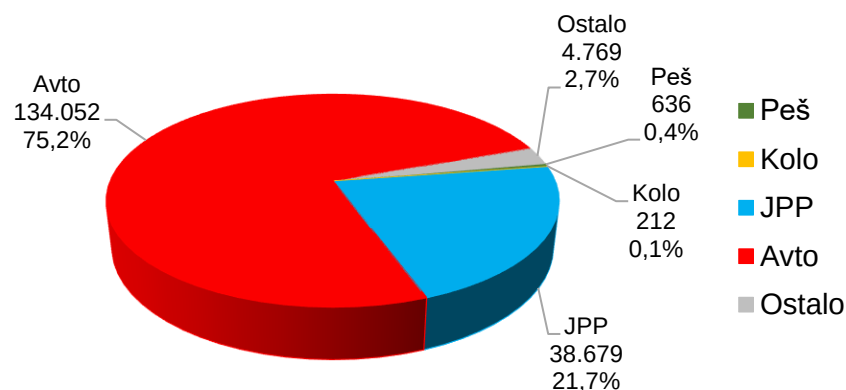
Analiza ciljno-izvornih potovanj kaže povsem drugačno sliko. Ne glede na to ali ciljno-izvorna potovanja na območju MOL izvajajo prebivalci MOL, prebivalci ostalih občin LUR ali prebivalci preostale Slovenije, je daleč najbolj uporabljen prevozni način osebni avtomobil. Prebivalci MOL ga uporabijo za skoraj 90 % ciljno-izvornih potovanj, prebivalci ostalih občin LUR za več kot 83 % ter prebivalci preostale Slovenije za preko 75 % ciljno-izvornih potovanj.

Edino resno alternativo uporabi osebnega avtomobila za ciljno-izvorna potovanja predstavlja uporaba javnega potniškega prometa, ki ga prebivalci MOL uporabijo za 5 % svojih ciljno-izvornih potovanj, prebivalci ostalih občin LUR za 14,4 % in prebivalci občin preostale Slovenije za 21,7 % ciljno-izvornih potovanj.



Slika 25: Deleži ciljno-izvornih potovanj prebivalcev MOL, opravljenih na območju MOL, po prevoznih načinih (2024).

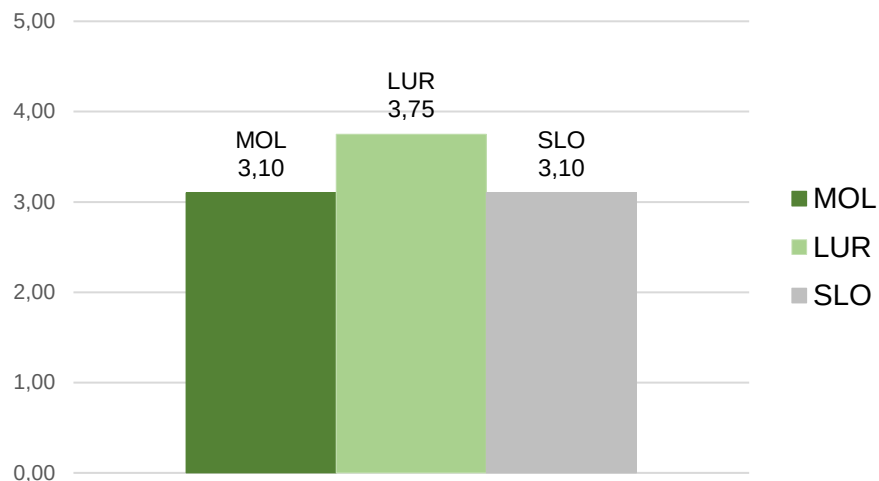
Slika 26: Deleži ciljno-izvornih potovanj prebivalcev ostalih občin LUR, opravljenih na območju MOL, po prevoznih načinih (2024).



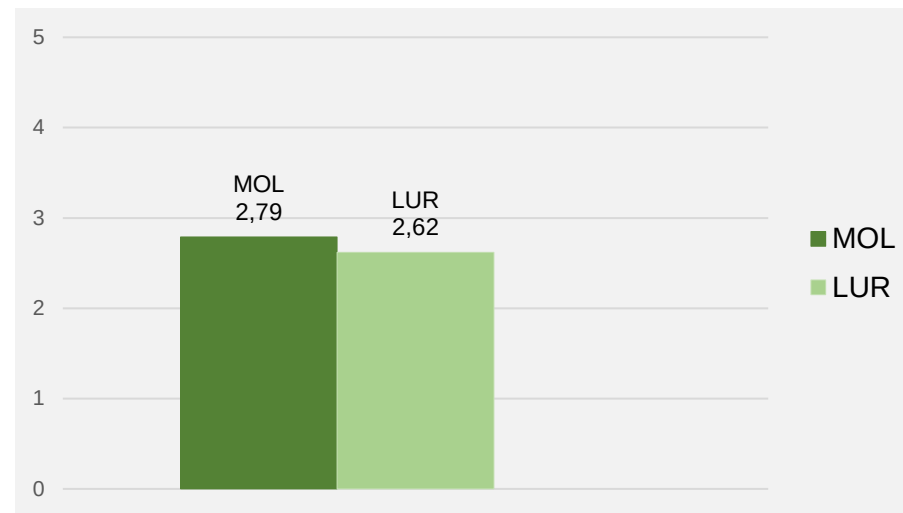
Slika 27: Deleži ciljno-izvornih potovanj prebivalcev preostale Slovenije, opravljenih na območju MOL, po prevoznih načinih (2024).

4.2.6. Število potovanj na delovni dan

Izračunano število potovanj na potujočega prebivalca na delovni dan je v letu 2024 višje kot v anketiranju iz leta 2013. Potujoči prebivalci MOL v povprečju opravijo 3,1 potovanja na delovni dan. Potujoči prebivalci ostalih občin LUR pa še dobrega pol potovanja več, oziroma 3,75 potovanja na delovni dan. V analizi posebej izstopa velik porast števila potovanj na prebivalca v ostalih občinah LUR (Slika 28 in Slika 29).



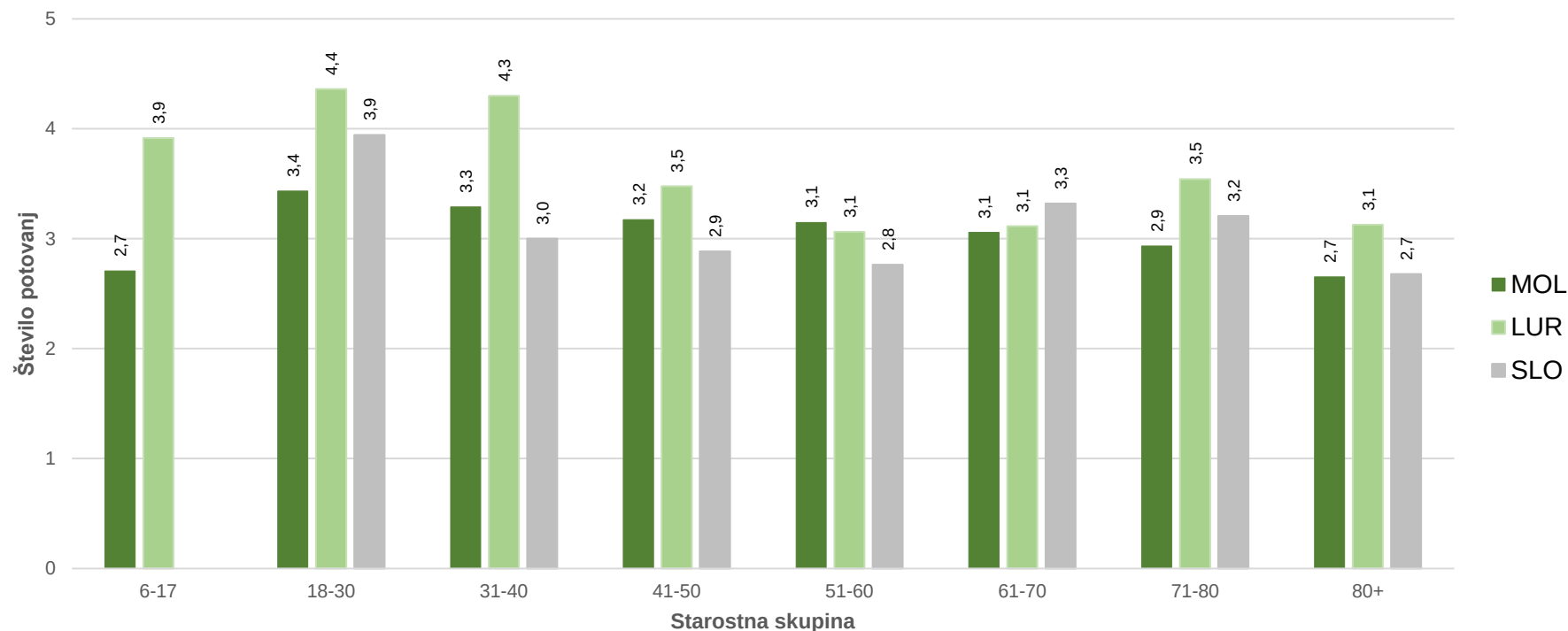
Slika 28: Število potovanj na potujočega prebivalca na delovni dan, po kraju prebivališča (2024).



Slika 29: Število potovanj na potujočega prebivalca na delovni dan, po kraju prebivališča (2013).

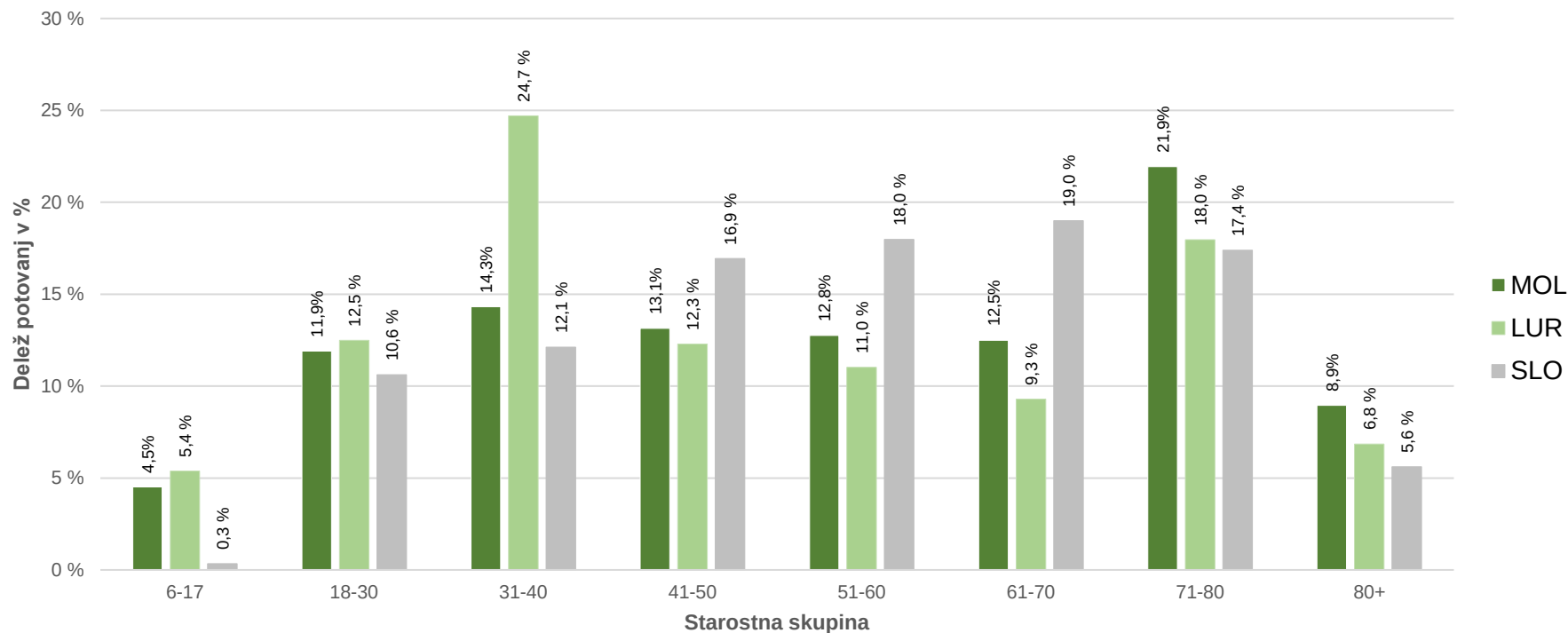
4.2.7. Deleži in število potovanj po starostnih skupinah, statusu in kraju prebivališča

Pri analizi števila opravljenih potovanj na delovni dan se je izkazalo, da prebivalci ostalih občin LUR v povprečju opravijo bistveno večje število potovanj na delovni dan na osebo kot prebivalci MOL. To še posebej velja za starostne skupine do 40 let, kjer razlika znaša približno eno potovanje več na delovni dan (Slika 30). Ostale starostne skupine so si po številu opravljenih potovanj na delovni dan zelo podobne.



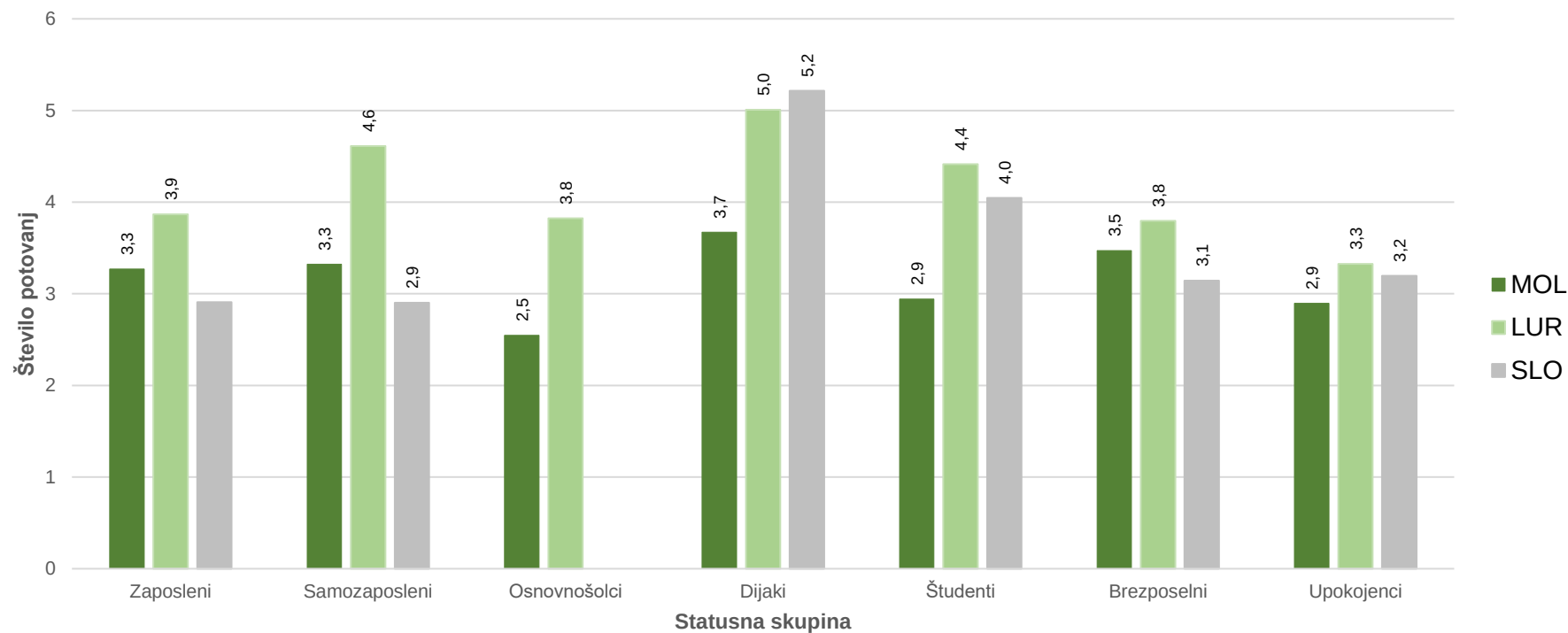
Slika 30: Število potovanj na osebo na delovni dan po starostnih skupinah in kraju prebivališča (2024).

Analiza deležev potovanj po starostnih skupinah za prebivalce MOL kaže, da so deleži potovanj precej enakomerno porazdeljeni po starostnih skupinah. Nekoliko odstopa starostna skupina med 71 in 80 let, ki opravi več kot petino vseh dnevnih potovanj (kar lahko povezujemo tudi z življenjskim stilom starostnikov – več prostega časa). Tudi med prebivalci ostalih občin LUR so deleži potovanj na delovni dan enakomerno porazdeljeni po starostnih skupinah, izstopa pa zelo visok delež dnevnih potovanj oseb med 31. in 40. letom starosti – ti opravijo skoraj četrtino (24,7 %) vseh dnevnih potovanj prebivalcev ostalih občin LUR. Med prebivalci občin preostale Slovenije ni opaznih odstopanj nobene starostne skupine (Slika 31).



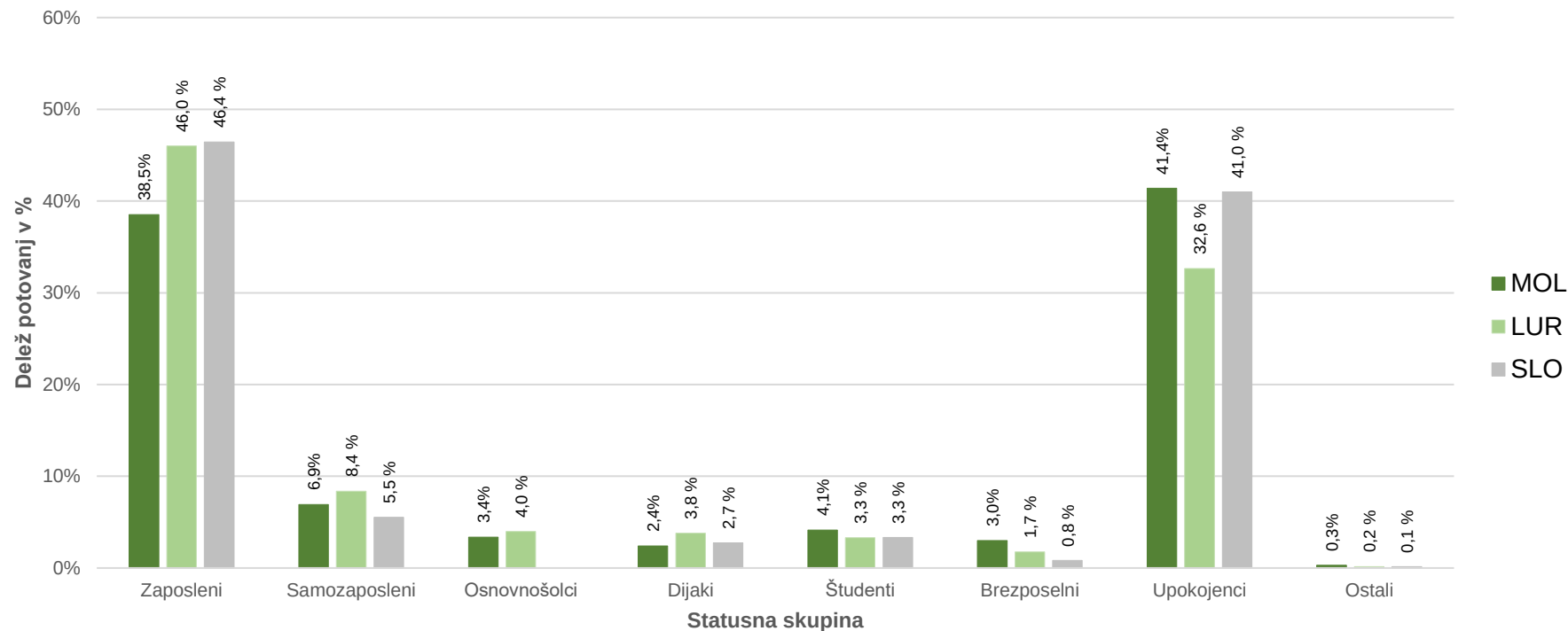
Slika 31: Delež potovanj na delovni dan po starostnih skupinah in kraju prebivališča (2024).

Nadaljnja analiza potovanj po statusu kaže, da vse statusne skupine z območja ostalih občin LUR, ki se navezujejo na delo in šolanje, dnevno opravijo približno eno potovanje na osebo več kot primerljive statusne skupine z območja MOL. Število dnevnih potovanj na potujočo osebo med brezposelnimi in upokojenci je primerljivo za vsa prebivalce vseh treh območij. Med prebivalci občin izven LUR lahko opazimo nekoliko višje število dnevnih potovanj dijakov in študentov (Slika 32).



Slika 32: Število potovanj na osebo na delovni dan po statusu in kraju prebivališča (2024).

Primerjava deležev potovanj po statusu na delovni dan kaže za prebivalce vseh treh območij zelo podobno sliko. Največji delež potovanj opravijo zaposleni in samozaposleni (približno 50 %), nekaj manj upokojenci (približno 40 %) ter šolajoči (približno 10 %).

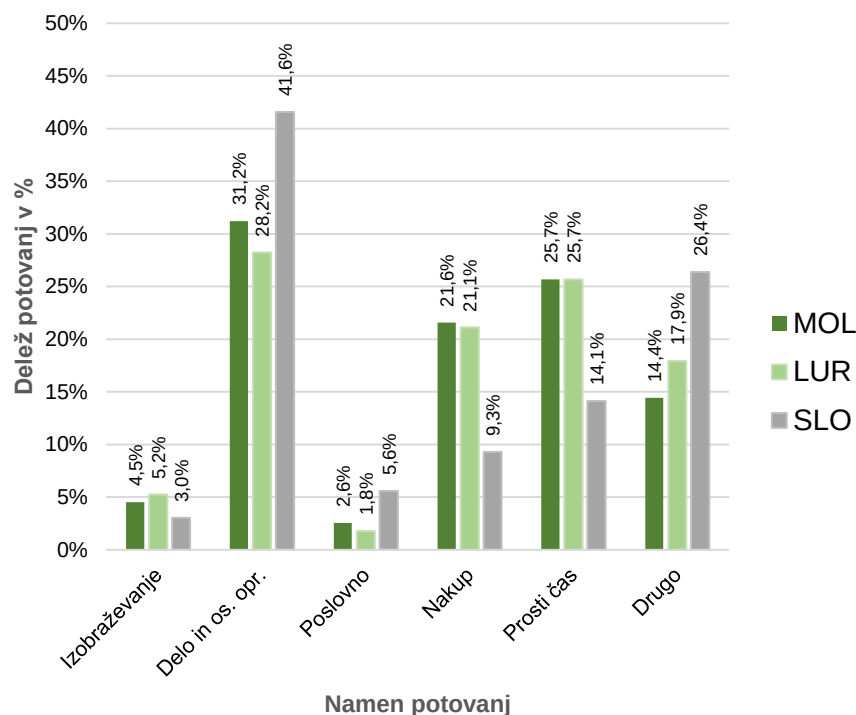


Slika 33: Deleži potovanj na delovni dan po statusu in kraju prebivališča (2024).

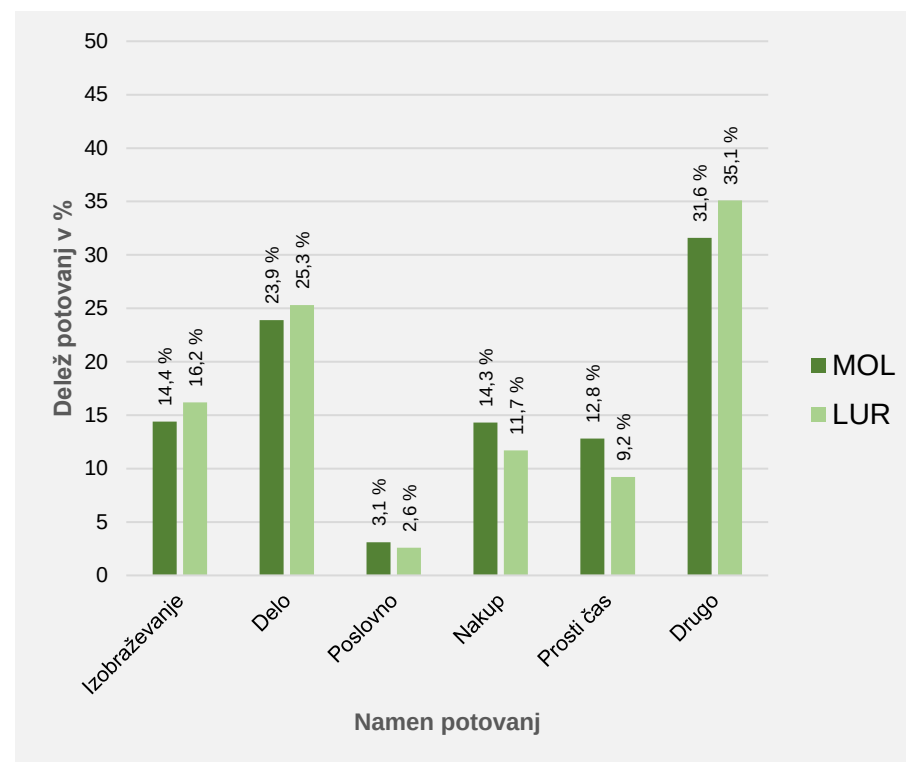
4.2.8. Deleži potovanj po namenih

Deleži potovanj prebivalcev MOL po namenih kažejo, da so najpogostejša potovanja na delo in osebne opravke, ki predstavljajo 31,2 % vseh njihovih potovanj. Po pogostosti jim sledijo prostočasna potovanja (25,7 %), potovanja po nakupih (21,6 %) in potovanja na izobraževanje 4,5 %. Najmanj je poslovnih potovanj (2,6 %). Druga potovanja (z nameni prepeljati nekoga in vrnitev domov) skupaj predstavljajo 14,4 % (Slika 34). V primerjavi z rezultati ankete iz leta 2013 lahko opazimo v letu 2024 predvsem porast deležev potovanj po nakupih, prostočasnih potovanj in potovanj na delo ter po osebnih opravkih ter upad deleža potovanj na šolanje (Slika 35).

Deleži potovanj po namenih so podobno porazdeljeni tudi za potovanja prebivalcev ostalih občin LUR. Pri prebivalcih občin preostale Slovenije nekoliko odstopa delež potovanj na delo in osebne opravke (Slika 34).

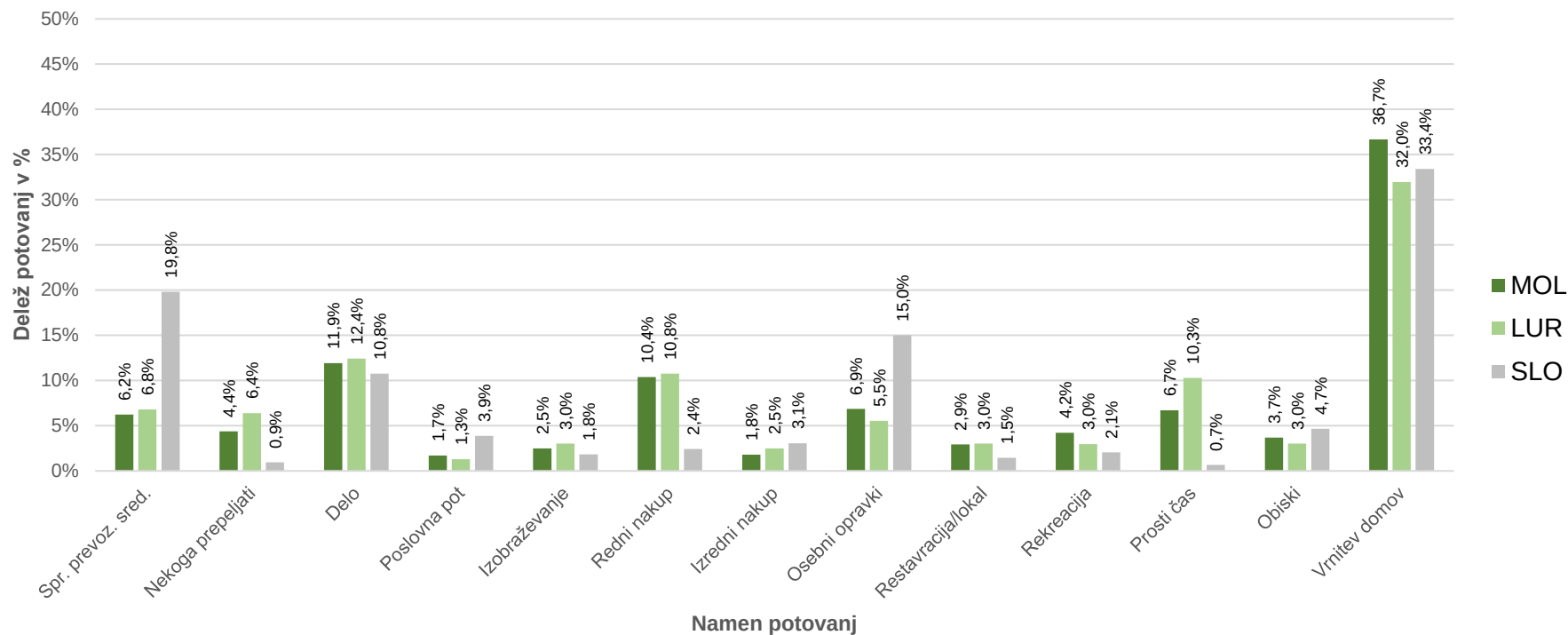


Slika 34: Deleži potovanj po namenu in kraju prebivališča (2024).



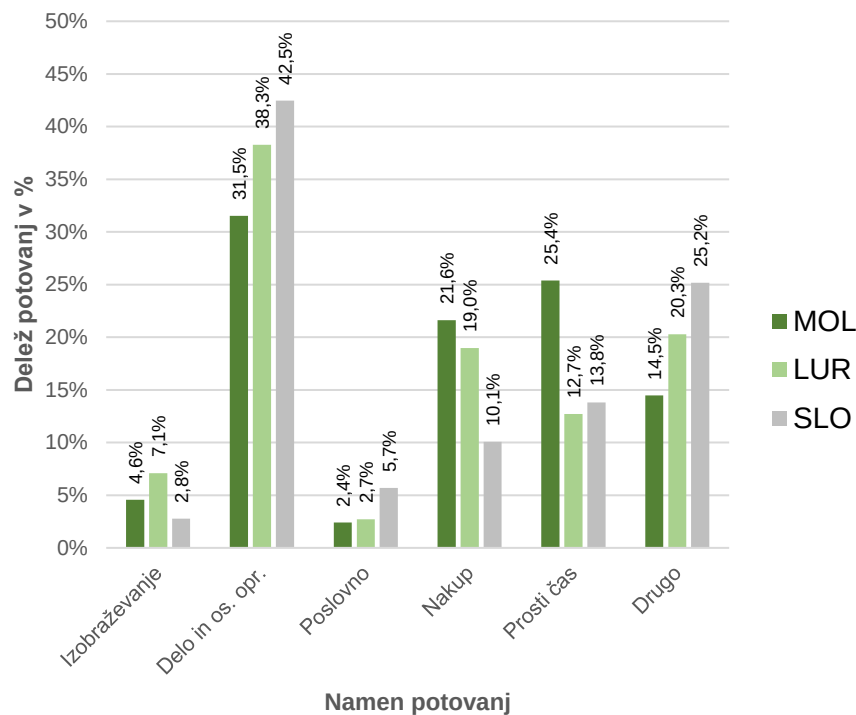
Slika 35: Deleži potovanj po namenu in kraju prebivališča (2013).

Podrobnejša analiza deležev potovanj po namenu razkriva, da med prebivalci MOL in prebivalci ostalih občin LUR ni bistvenih razlik med nameni potovanj. Prebivalci občin Slovenije izven LUR potujejo z nekoliko drugačnimi nameni. Le-ti skoraj 15 % poti opravijo z namenom po osebnih opravkih, kar je skoraj trikrat več kot prebivalci MOL in prebivalci ostalih občin LUR. Veliko svojih potovanj (skoraj 20 %) opravijo z namenom menjave prevoznega načina.

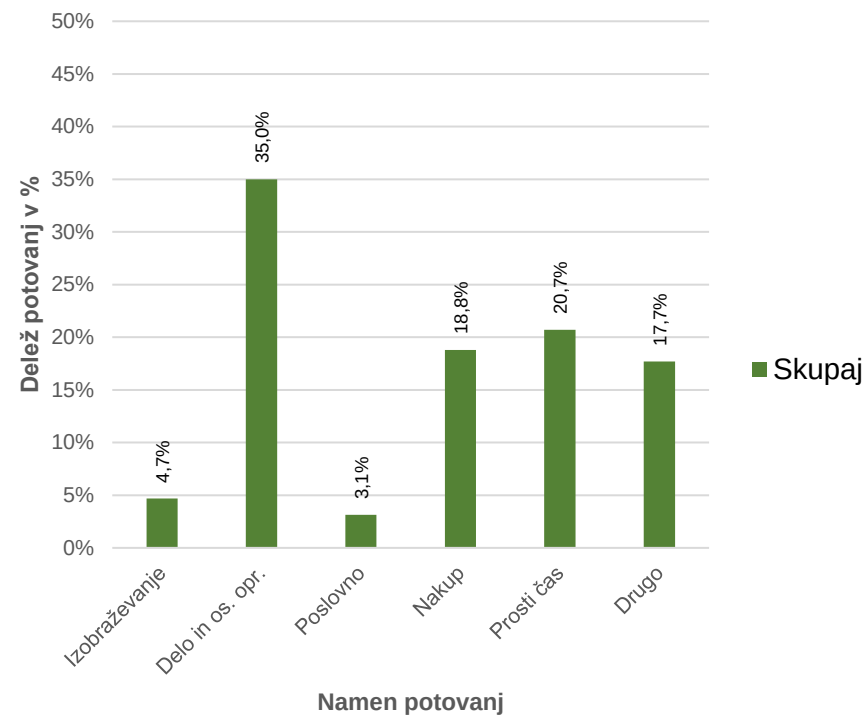


Slika 36: Deleži potovanj po namenu in kraju prebivališča – podrobneje (2024).

Analiza deležev potovanj po namenih na delovni dan za vsa potovanja, ki so bila opravljena na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) (Slika 37), kaže skoraj identičen rezultat kot je bil izračunan za potovanja prebivalcev MOL (Slika 34). V povprečju se na območju MOL več kot tretjino vseh dnevnih potovanj opravi na delo in osebne opravke (35 %), približno 20 % znašajo deleži potovanj po nakupih, prostočasnih potovanj in drugih potovanj (Slika 38).

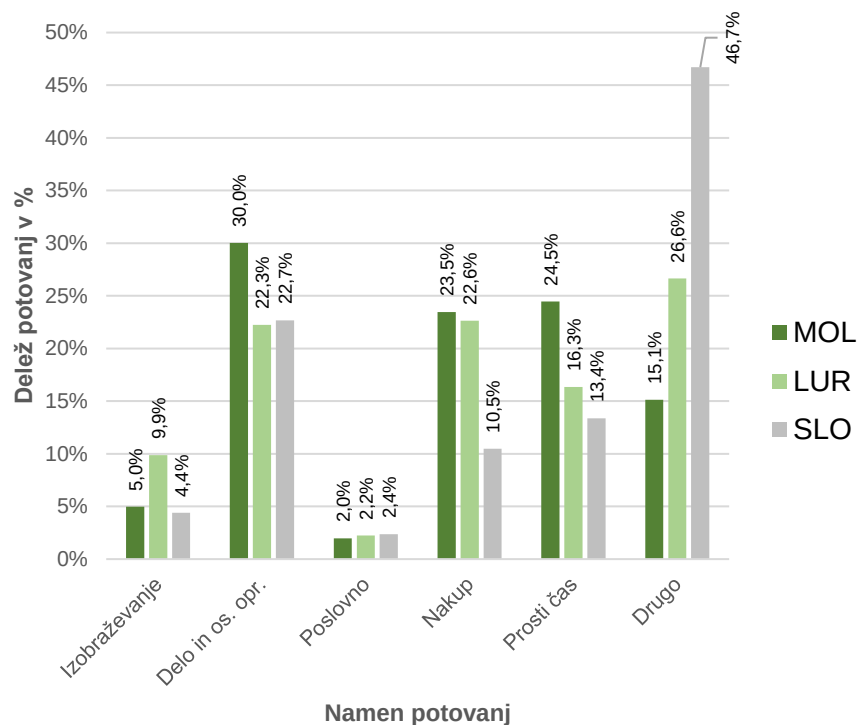


Slika 37: Deleži potovanj po namenih za vsa potovanja, ki so bila opravljena na območju MOL, po prebivališču potovalca (2024).

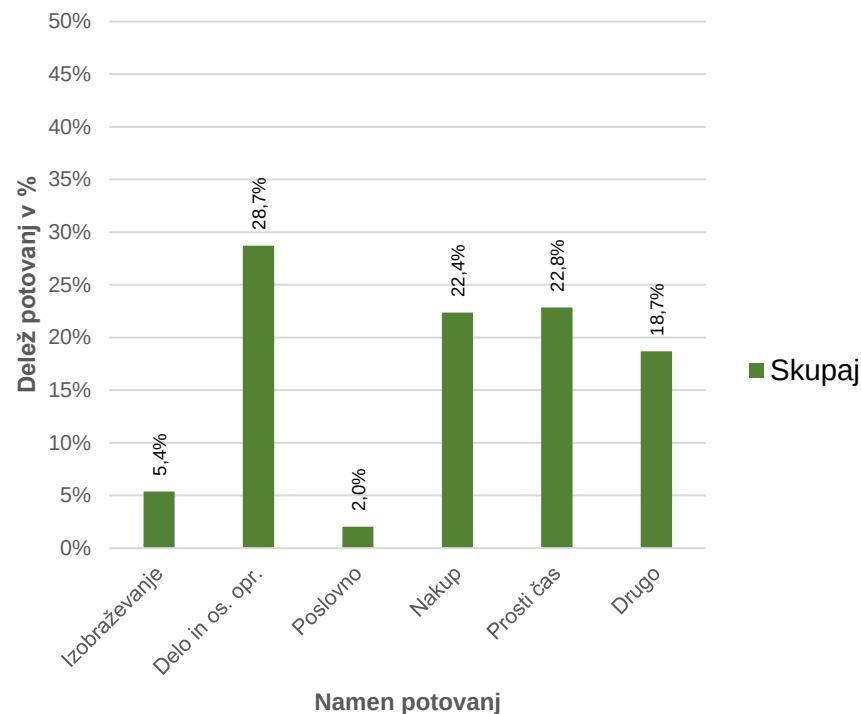


Slika 38: Deleži potovanj po namenih za vsa potovanja, ki so bila opravljena na območju MOL (2024).

Ob primerjavi vseh potovanj (notranja in ciljno-izvorna potovanja) v MOL (Slika 37) s potovanji, ki so v celoti opravljena znotraj MOL (notranja potovanja) (Slika 39), lahko opazimo nekaj večje deleže potovanj na izobraževanje, potovanj po nakupih in prostočasnih potovanj ter nekaj manjše deleže pri potovanjih na delo in poslovnih potovanjih.

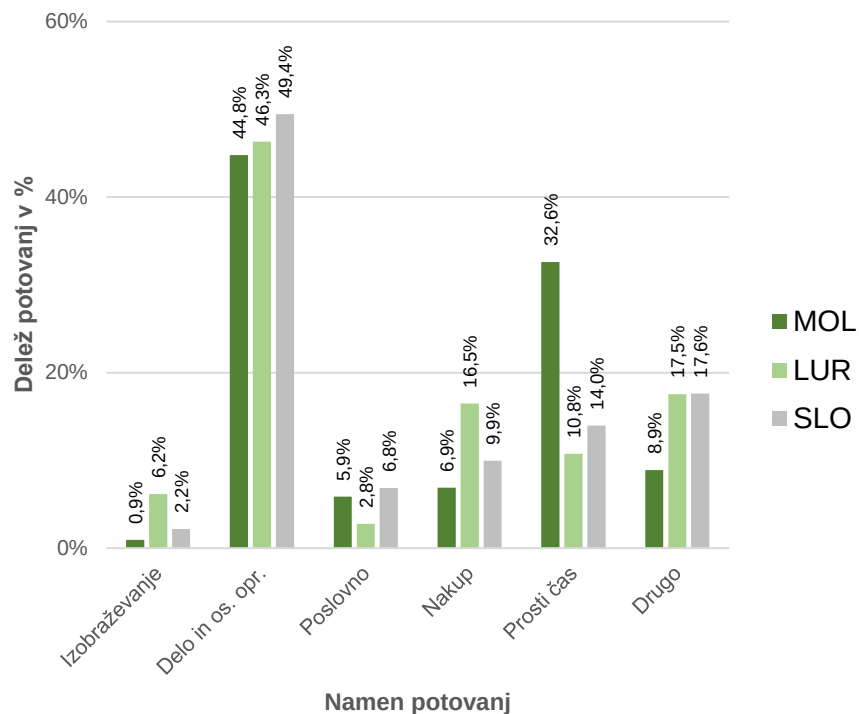


Slika 39: Deleži potovanj po namenih za potovanja, ki so v celoti bila opravljena znotraj MOL, po prebivališču potovalca – notranja potovanja (2024).

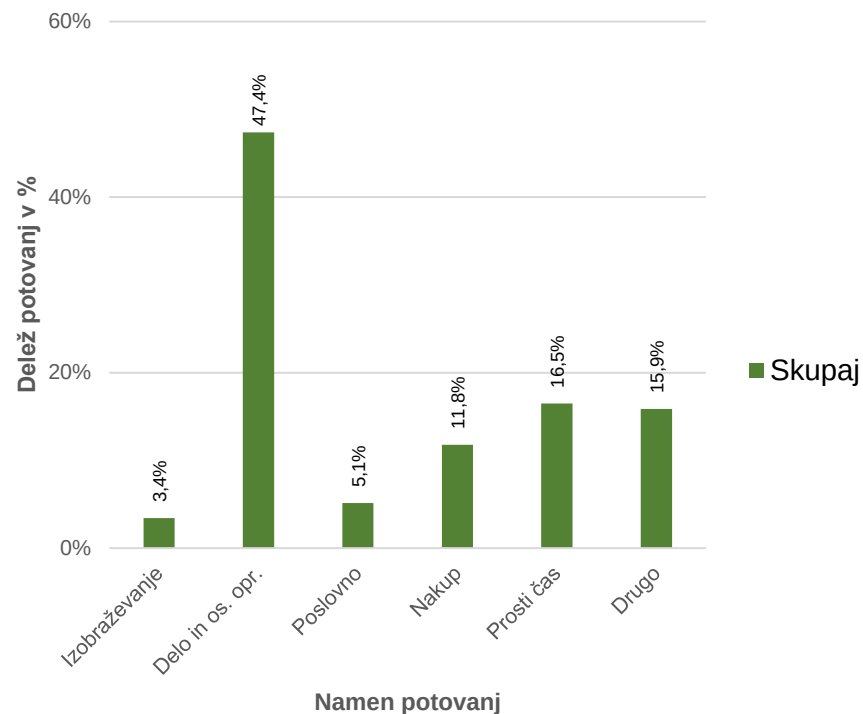


Slika 40: Deleži potovanj po namenih za potovanja, ki so v celoti bila opravljena znotraj MOL – notranja potovanja (2024).

Povsem drugače so porazdeljeni deleži potovanj po namenu za potovanja, ki imajo na območju MOL zgolj svoj pričetek ali konec (ciljno-izvorna potovanja). Opazimo lahko predvsem več kot podvojene deleže potovanj na delo in poslovnih potovanj ter temu primerno manjše deleže drugih potovanj (Slika 41 in Slika 42).



Slika 41: Deleži potovanj po namenih za ciljno-izvorna potovanja na območju MOL, po prebivališču potovalca (2024).

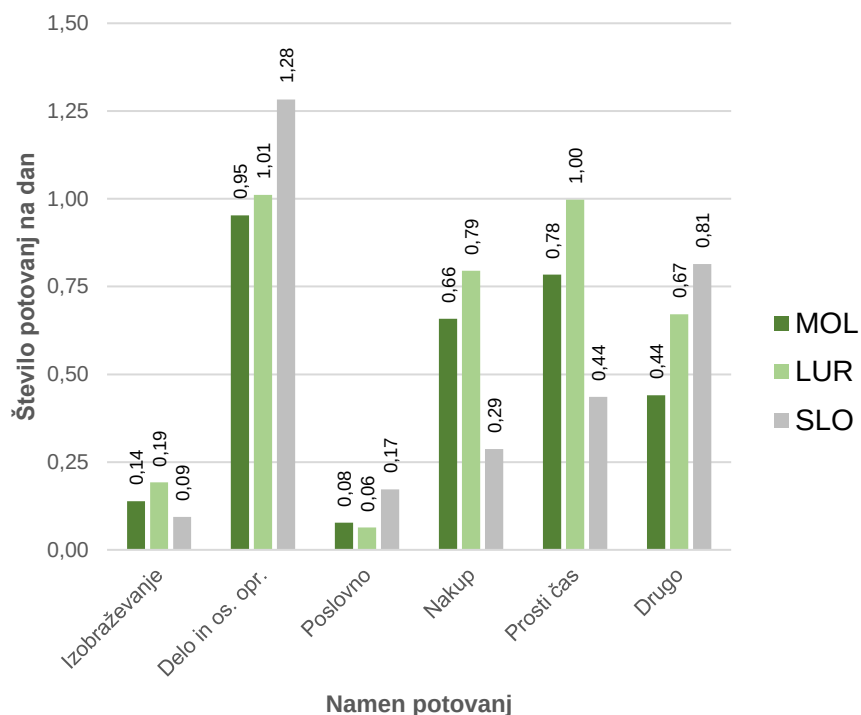


Slika 42: Deleži potovanj po namenih za ciljno-izvorna potovanja na območju MOL (2024).

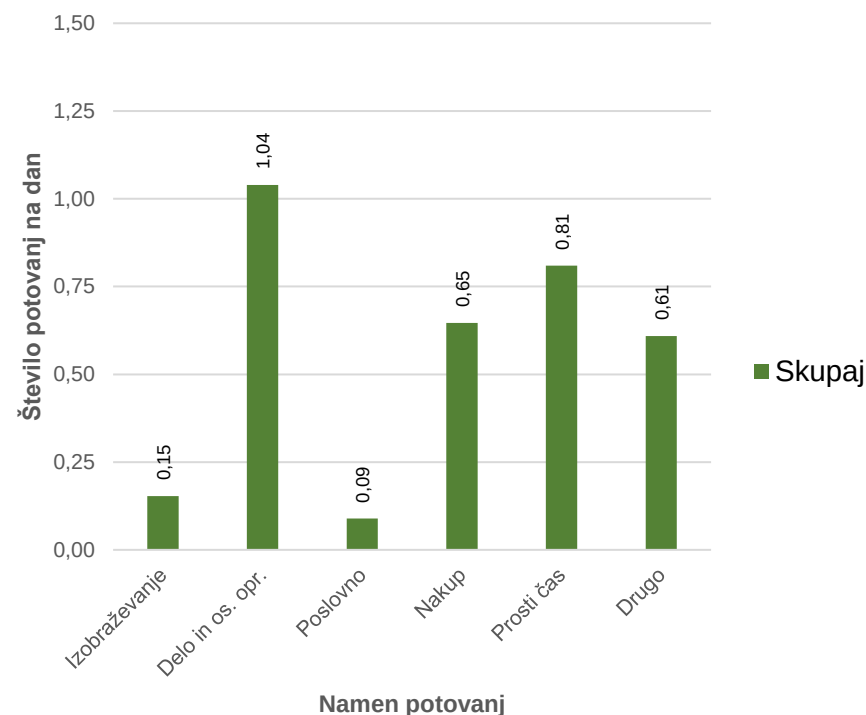
4.2.9. Število potovanj na prebivalca po namenih in prevoznih načinih

Slika 43 prikazuje število potovanj po namenih, ki jih dnevno opravi potujoč prebivalec posameznega območja (območje MOL, območje ostalih občin LUR in območje občin preostale Slovenije). Med prebivalci MOL in prebivalci ostalih občin LUR pri potovanjih povezanih z delom, poslom, izobraževanjem in osebnimi opravki, ni bistvenih odstopanj. Odstopanja pa lahko opazimo pri namenih potovanj po nakupih, pristočasnih in drugih potovanjih, kjer je povprečno število dnevnih potovanj na potujočega prebivalca LUR s temi nameni višje. Prebivalci preostale Slovenije, ki potujejo v MOL, dosegajo pri potovanjih na delo, na posel ter drugih potovanjih še višje število potovanj na dan, bistveno nižje pa pri pristočasnih potovanjih ter potovanjih po nakupih (Slika 43).

Slika 44 prikazuje uteženo povprečje števila dnevnih potovanj po namenih za potujoče na območju MOL.



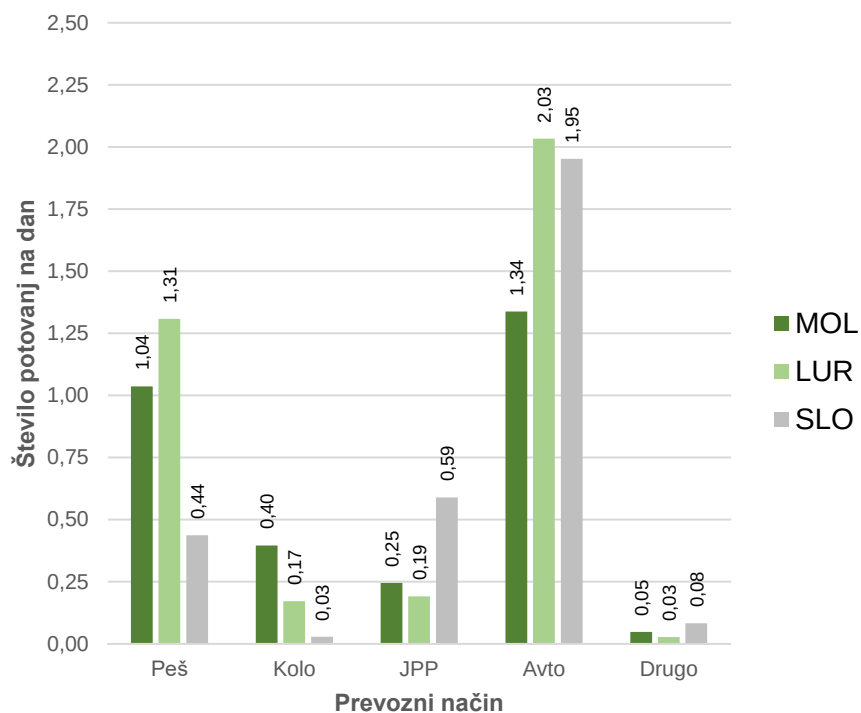
Slika 43: Število potovanj na dan na potujočega prebivalca po namenih potovanj in kraju prebivališča (2024).



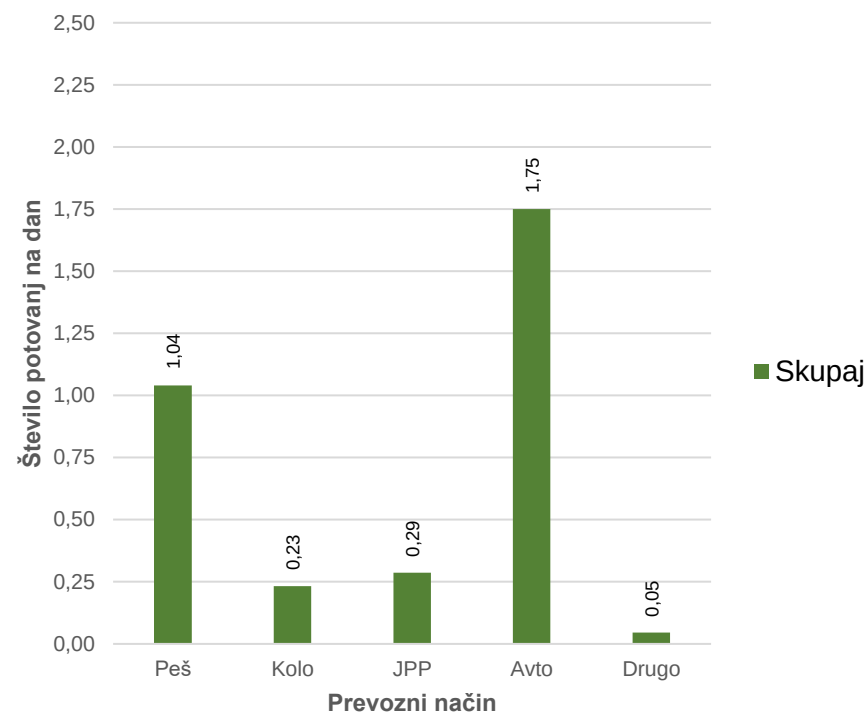
Slika 44: Število potovanj na dan na potujočega prebivalca po namenih potovanj (2024).

Če opravimo podobno analizo še po izbiri prevoznih načinov lahko opazimo, da je največ dnevnih poti opravljenih z osebnimi avtomobili, pri čemer povprečen potujoč prebivalec MOL dnevno uporabi avtomobil bistveno redkeje kot povprečen potujoč prebivalec ostalih občin LUR ali preostale Slovenije. Sledijo peš potovanja, kjer povprečen prebivalec MOL ali prebivalec ostalih občin LUR opravi bistveno večje število dnevnih potovanj peš kot prebivalec preostale Slovenije. Opazimo lahko tudi, da prebivalci MOL izrazito bolj uporabljajo kolesa, za prebivalce preostale Slovenije pa je značilna večja uporaba javnega potniškega prometa (Slika 45).

Slika 46 prikazuje uteženo povprečje števila dnevnih potovanj po prevoznih načinih za potujoče na območju MOL.



Slika 45: Število potovanj na dan na potujočega prebivalca po prevoznih načinih in kraju prebivališča (2024).



Slika 46: Število potovanj na dan na potujočega prebivalca po prevoznih načinih (2024).

4.2.10. Deleži potovanj po namenih in prevoznih načinih

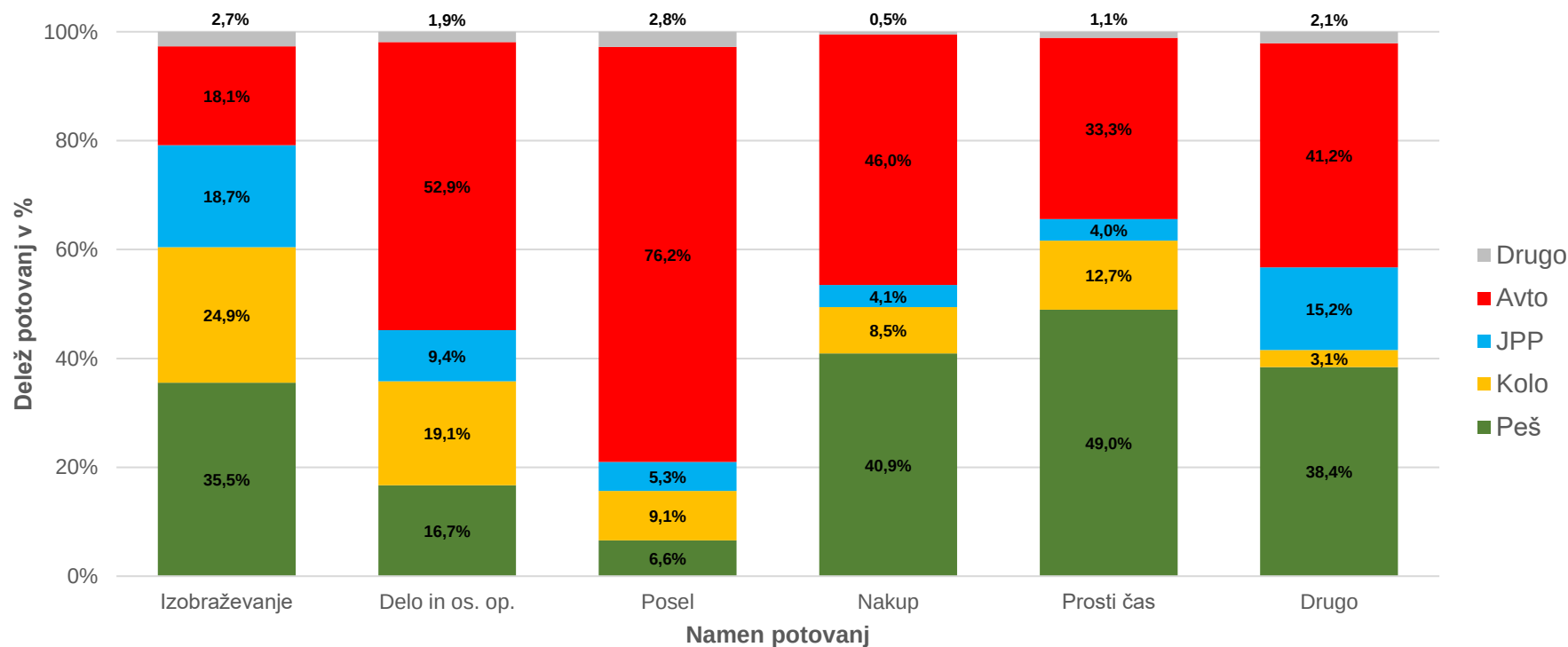
Analiza potovanj, ki jih na delovni dan opravijo prebivalci MOL kaže, da so njihova potovanja na izobraževanje zelo trajnostna – peš, s kolesom ali z javnim potniškim prometom je opravljenih skoraj 80 % tovrstnih dnevnih poti. 35,5 % poti na izobraževanje je opravljenih peš, 24,9 % s kolesom in 18,7 % z javnim potniškim prometom. Z osebnim avtomobilom se opravi zgolj 18,1 % poti.

Povsem drugačna je slika pri potovanjih na delo. Pri le-teh, med prebivalci MOL izbira osebnega avtomobila prevladuje s 52,9 %, sledi kolesarjenje z 19,1 % ter pešačenje s 16,7 %. Delež poti opravljenih z JPP z namenom na delo je 9,4 %.

Pri poslovnih potovanjih prebivalcev MOL je uporaba osebnega avtomobila še bolj izrazita. Z njim se opravi 76,2 % vseh poslovnih poti.

Potovanja prebivalcev MOL po nakupih kažejo, da sta njihovi prevladujoči izbiri osebni avtomobil, s katerim opravijo 46 % vseh potovanj po nakupih (45,8 %) ter pešačenje (40,9 %). Manj zanimivi izbiri prevoznega načina za nakupovanje sta kolo (8,5 %) in javni potniški promet (4,1 %).

Prostočasna potovanja so v največji meri opravljena peš (49 %), z osebnim avtomobilom (33,3 %) ter s kolesom (12,7 %). Javni potniški promet je pri prostočasnih potovanjih prebivalcev MOL uporabljen zgolj v 4,0 % primerov (Slika 47).



Slika 47: Deleži potovanj po namenih in prevoznih načinih – prebivalci MOL (2024).

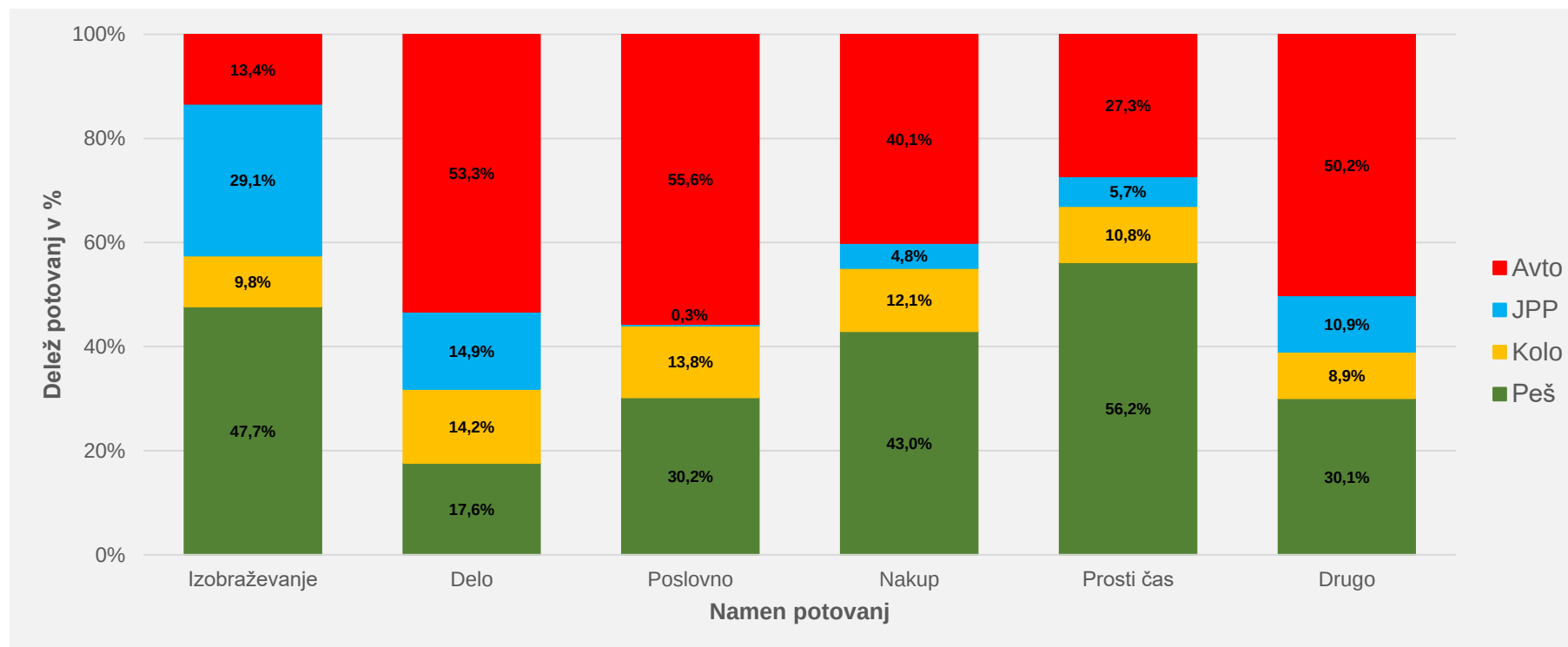
Primerjava rezultatov z letom 2013 kaže, da se je v letu 2024 pri poteh na izobraževanje delež potovanj prebivalcev MOL z osebnimi avtomobili dvignil za skoraj 5 odstotnih točk. Obseg pešačenja in uporabe javnega potniškega prometa se je skupaj zmanjšal za 22,6 odstotne točke, a predvsem na račun kolesarjenja, delež katerega se je v istem obdobju povečal za več kot 15 odstotnih točk.

Pri potovanjih na delo prebivalcev MOL se je delež uporabe osebnega avtomobila praktično ohranil, spremenila pa so se razmerja med trajnostnimi oblikami prevoza, med katerimi v letu 2024 prevladuje uporaba kolesa s 19,1 %, medtem ko je leta 2013 to bilo pešačenje s 17,6 %.

Poslovna potovanja se v letu 2024 v primerjavi z letom 2013 veliko pogosteje izvajajo z osebnim avtomobilom (porast za več kot 20 odstotnih točk), posledično je zaznan velik upad deležev potovanj s kolesom in peš.

Primerjava deležev prevoznih načinov potovanj prebivalcev MOL po nakupih kaže, da v opazovanem obdobju ni prišlo do pomembnejših sprememb. Prevladujoči izbiri za potovanja po nakupih ostajata osebni avtomobil in pešačenje (vsak preko 40 %).

Deleži prevoznih načinov prostočasnih potovanj prebivalcev MOL v 2013 kaže, da se je okrepila izbira osebnega avtomobila (za 6 odstotnih točk) ter kolesa (za 1,9 odstotne točke), zmanjšala pa izbira javnega potniškega prometa (za 1,7 odstotne točke) ter pešačenja (za 7,2 odstotne točke) (Slika 48).



Slika 48: Deleži potovanj po namenih in prevoznih načinih – prebivalci MOL (2013).

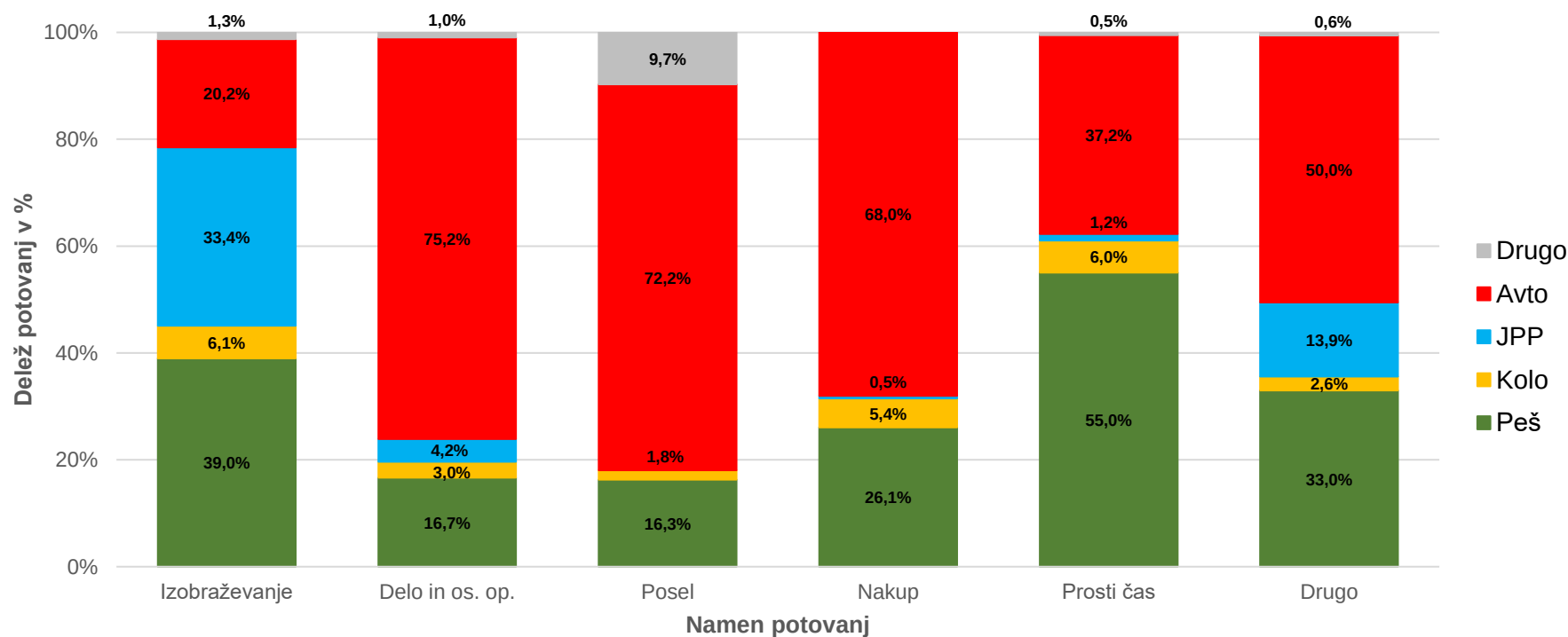
Analiza potovanj, ki jih na povprečen delovni dan opravijo prebivalci ostalih občin LUR na splošno kaže bistveno višje deleže uporabe osebnega avtomobila, kot jih opazimo med prebivalci MOL.

Pri potovanjih na izobraževanje lahko opazimo, da med prebivalci ostalih občin LUR prevladujejo potovanja peš (39 %) ter z javnim potniškim prometom (33,4 %).

Pri potovanjih na delo prebivalci ostalih občin LUR izbirajo osebni avtomobil še bistveno pogosteje kot prebivalci MOL. Z njim opravijo 75,2 % vseh potovanj na delo, delež pešačenja znaša 16,7 %, deleža javnega potniškega prometa in kolesarjenja pa sta pod 5 %. Zelo podobna je tudi porazdelitev deležev prevoznih načinov poslovnih potovanj.

Potovanja prebivalcev LUR po nakupih kažejo, da sta njihovi prevladujoči izbiri osebni avtomobil, s katerim opravijo 68 % vseh potovanj po nakupih ter pešačenje (26,1 %). Manj zanimivi izbiri prevoznega načina med prebivalci LUR za nakupovanje sta kolo (5,4 %) in javni potniški promet (0,5 %).

Prostočasna potovanja prebivalcev LUR so v največji meri opravljena peš (55 %), z osebnim avtomobilom (37,2 %) in s kolesom (6 %). Javni potniški promet je pri prostočasnih potovanjih prebivalcev LUR uporabljen zgolj v 1,2 % primerov (Slika 49).



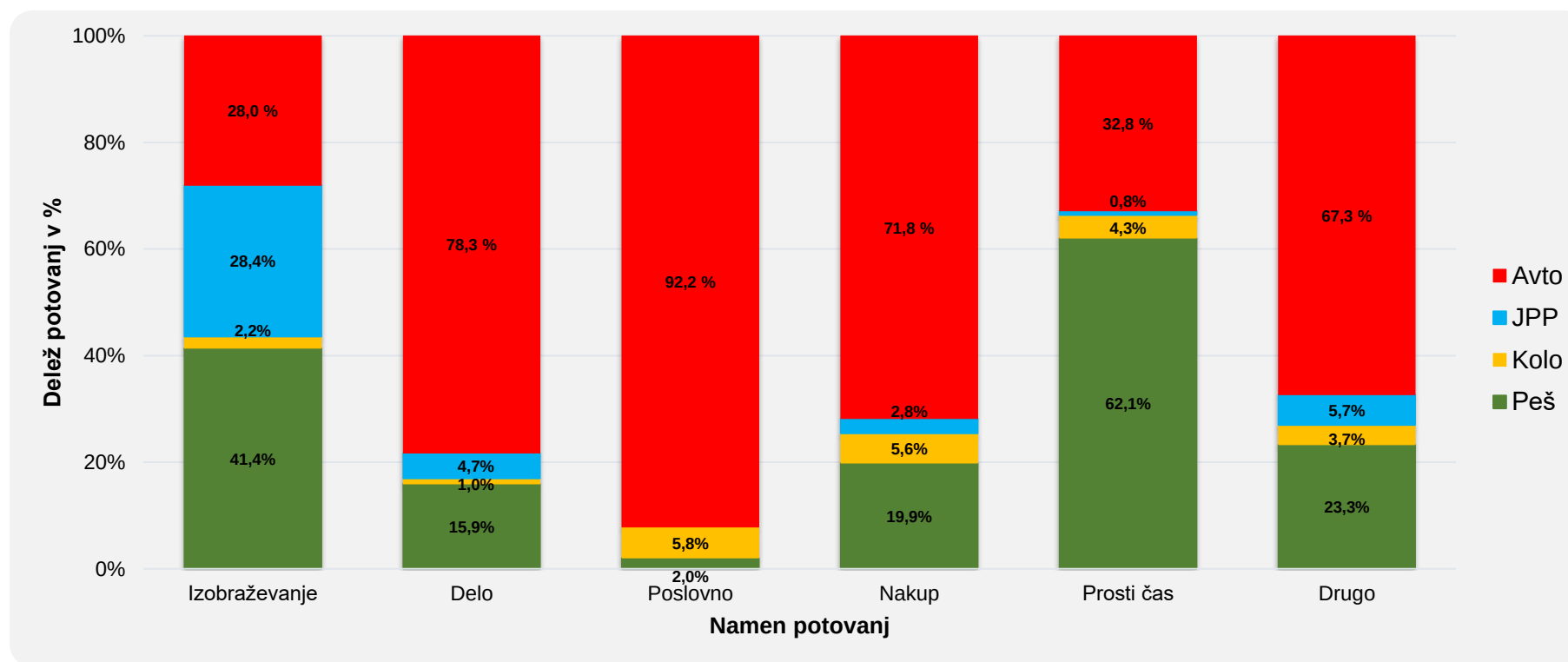
Slika 49: Deleži potovanj po namenih in prevoznih načinih – prebivalci ostalih občin LUR (2024).

Primerjava z letom 2013 kaže, da v letu 2024 za prebivalce ostalih občin LUR osebni avtomobil še vedno ostaja dominantna izbira za večino namenov potovanj, pri čemer se je delež izbire osebnega avtomobila nekoliko znižal pri vseh namenih potovanj, razen pri prostočasnih potovanjih, a ostaja dominantna izbira načina potovanja.

Rezultati kažejo tudi, da so se v veliki meri ohranili tudi deleži pešačenja pri potovanjih na delo in izobraževanje. Pri potovanjih po nakupih in prostočasnih potovanjih je upadel za približno 7 odstotnih točk, pri potovanjih z drugimi nameni pa dvignil za 10 odstotnih točk.

Pri potovanjih prebivalcev ostalih občin LUR na izobraževanje se je uporaba javnega potniškega prometa povečala za 5 odstotnih točk in pri potovanjih z drugimi nameni za 8,2 odstotnih točk.

Pri potovanjih na delo je v opazovanem obdobju prišlo do minimalnih sprememb pri izbiri prevoznega načina (Slika 50).

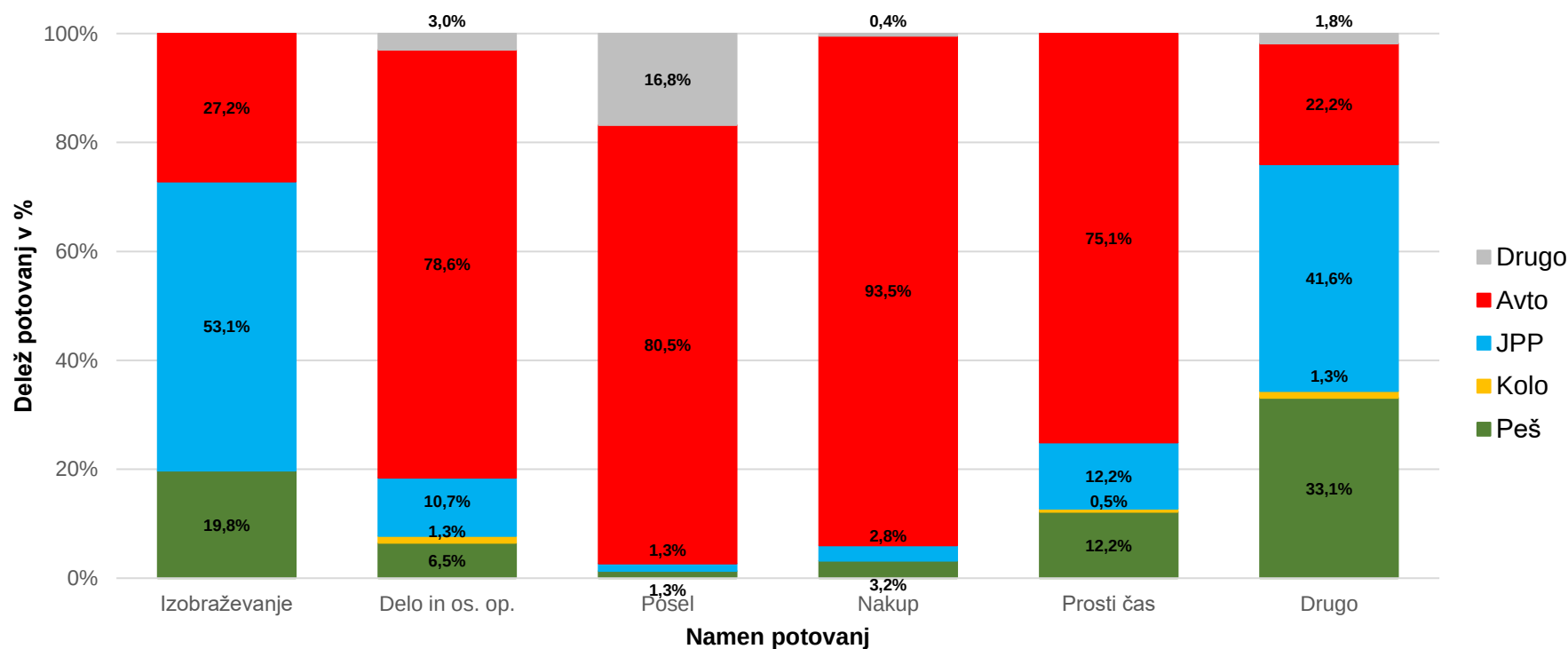


Slika 50: Deleži potovanj po namenih in prevoznih načinih – prebivalci ostalih občin LUR (2013).

Prebivalci preostale Slovenije pri svojih potovanjih v MOL oz. znotraj območja MOL še pogosteje izberejo osebni avtomobil. Za razliko od prebivalcev MOL in prebivalcev ostalih občin LUR jim pomembno alternativo predstavlja javni potniški promet, ki je pri potovanjih na izobraževanje (53,1 %) in pri potovanjih z drugimi nameni (41,6 %) prevladujoča izbira prevoznega načina.

Pri potovanjih na delo in osebnih opravkih ter prostočasnih potovanjih je pri prebivalcih preostale Slovenije osebni avtomobil izbran v več kot 75 % opravljenih potovanj, pri potovanjih po nakupih pa v več kot 93 %.

Prebivalci preostalih občin Slovenije pri svojih potovanjih na območje MOL ter znotraj območja MOL skorajda ne uporabljajo koles.

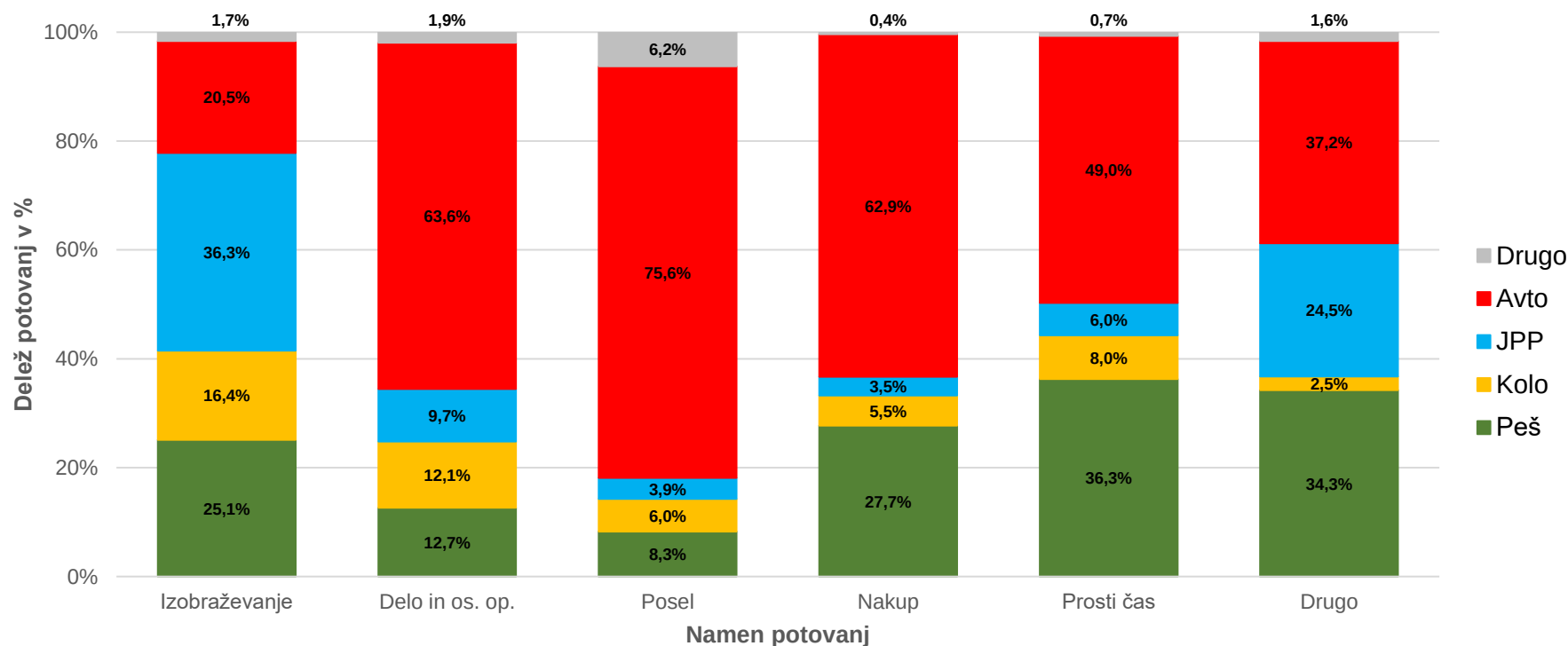


Slika 51: Deleži potovanj po namenih in prevoznih načinih – prebivalci preostale SLO (2024).

Analiza deležev vseh potovanj na območju MOL po namenih in prevoznih načinih kaže, da se potovanja vseh potovalcev (prebivalcev MOL, ostalih občin LUR in preostale Slovenije) na tem območju izvajajo nekoliko manj trajnostno kot potovanja, ki jih opravijo prebivalci MOL (Slika 47). Izbira osebnega avtomobila na območju MOL je nekoliko večja pri vseh namenih potovanj razen pri poslovnih potovanjih, izbira pešačenja pa nekoliko manjša (Slika 52).

V primerjavi s potovanji prebivalcev MOL (Slika 47) je izbira javnega potniškega prometa na območju MOL pri potovanjih na izobraževanje podvojena in predstavlja 36,3 % vseh tovrstnih potovanj. Za 9,3 odstotne točke pa je narasla tudi njegova izbira pri potovanjih z drugimi nameni.

Pri vseh potovanjih na območju MOL (Slika 52) lahko opazimo manjše deleže izbire kolesa, kot jih lahko opazimo pri izbiri samih prebivalcih istega območja (Slika 47).



Slika 52: Deleži potovanj po namenih in prevoznih načinih – potovanja na območju MOL (2024).

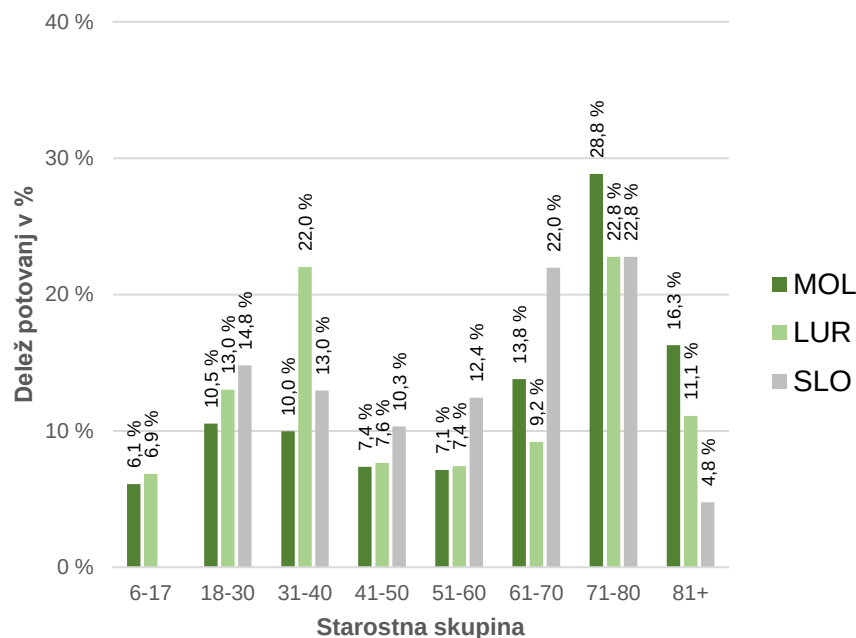
4.2.11. Družbenoekonomske značilnosti uporabnikov po prevoznem načinu

Naslednji sklopi prikazov podajajo značilnosti uporabnikov določenega prevoznega načina po starosti, spolu in socialnem statusu. Gre za analizo vseh potovanj vseh uporabnikov z izbranim prevoznim načinom.

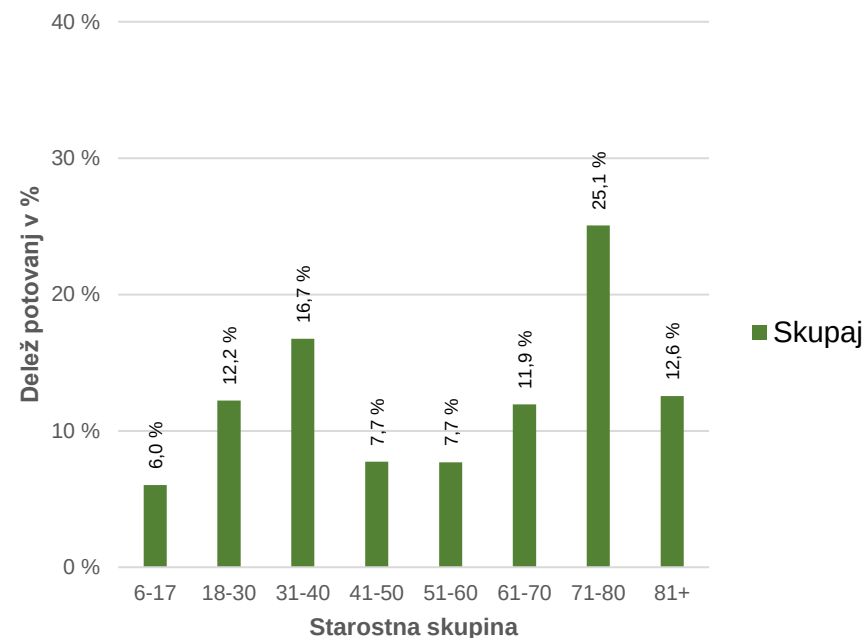
Največji delež potovanj peš med prebivalci MOL tako opravijo starostne skupine nad 61. letom starosti (več kot polovico vseh peš potovanj), v ostalih starostnih skupinah je delež peš potovanj porazdeljen enakomerno in se giblje med 6 % in 10 %.

Podoben trend lahko opazimo tudi pri prebivalcih ostalih občin LUR in prebivalcih preostale Slovenije z izjemo starostne skupine med 31. in 40. letom, ki po deležu peš potovanj močno odstopa med prebivalci ostalih občin LUR. Pri peš potovanjih prednjačijo starejše starostne skupine, vendar z nekoliko manjšo razliko kot med prebivalci MOL (Slika 53).

Slika 54 prikazuje povprečen delež vseh peš potovanj na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih potovanj) po starostnih skupinah, utežen po številu potovanj glede na kraj prebivališča potovalca.



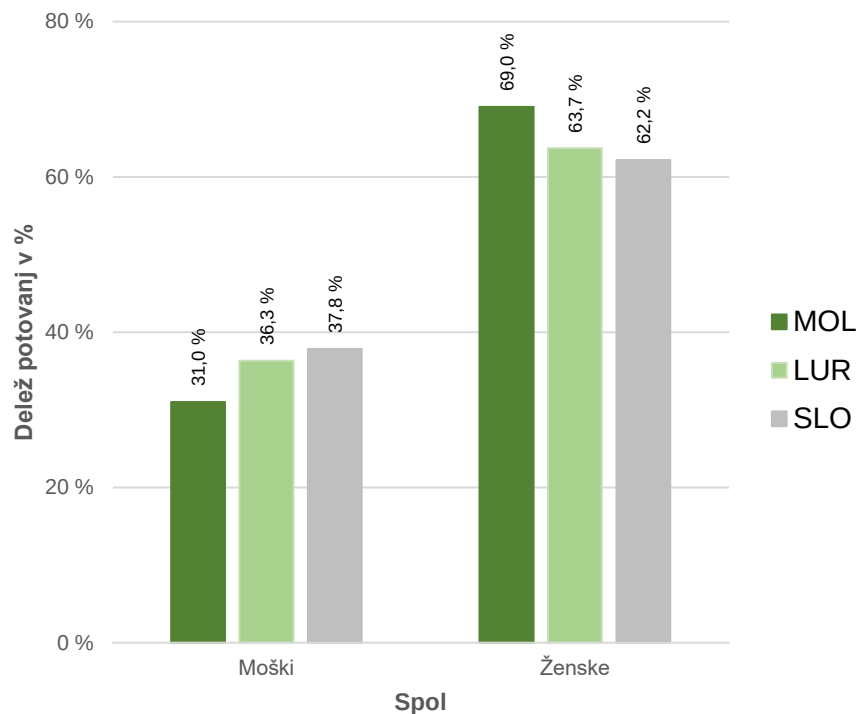
Slika 53: Deleži peš potovanj na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih), po starostnih skupinah in kraju prebivališča (2024).



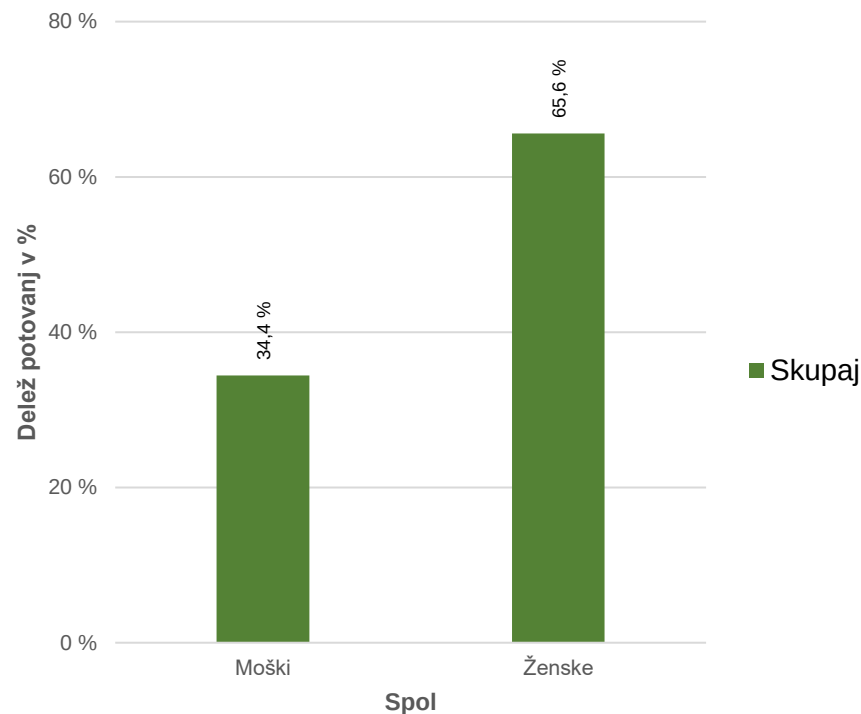
Slika 54: Deleži peš potovanj na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih), po starostnih skupinah (2024).

Večji del peš potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) opravijo ženske. Njihov delež se giblje med 69,0 % (prebivalke MOL), 63,7 % (prebivalke LUR) in 62,2 % (prebivalke preostale Slovenije) (Slika 55).

Slika 56 prikazuje povprečen delež vseh peš potovanj na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih potovanj) po spolu potovalca, utežen po številu potovanj glede na kraj prebivališča potovalca.



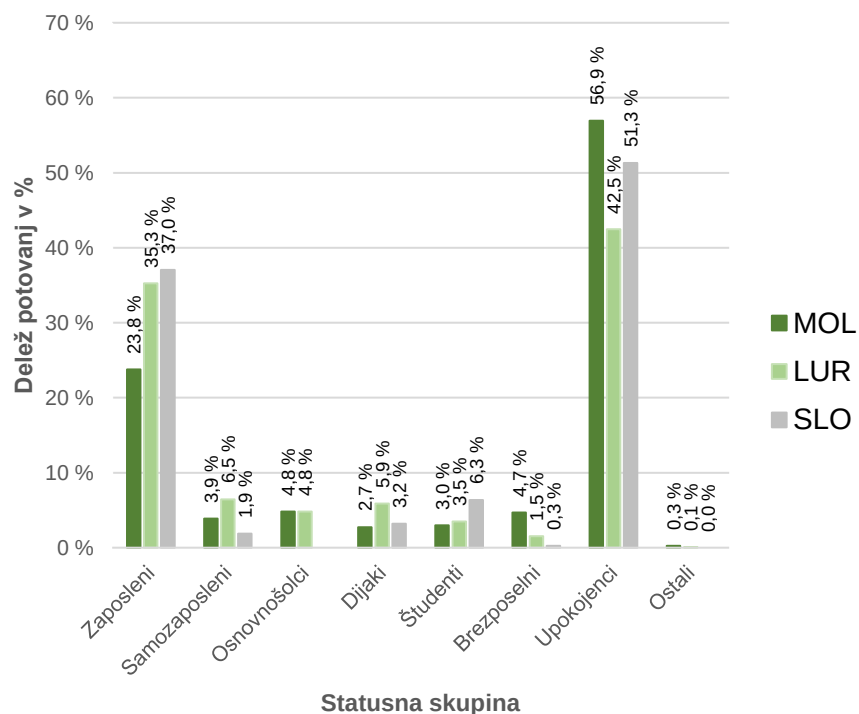
Slika 55: Deleži peš potovanj na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih), po spolu potovalcev in kraju prebivališča (2024).



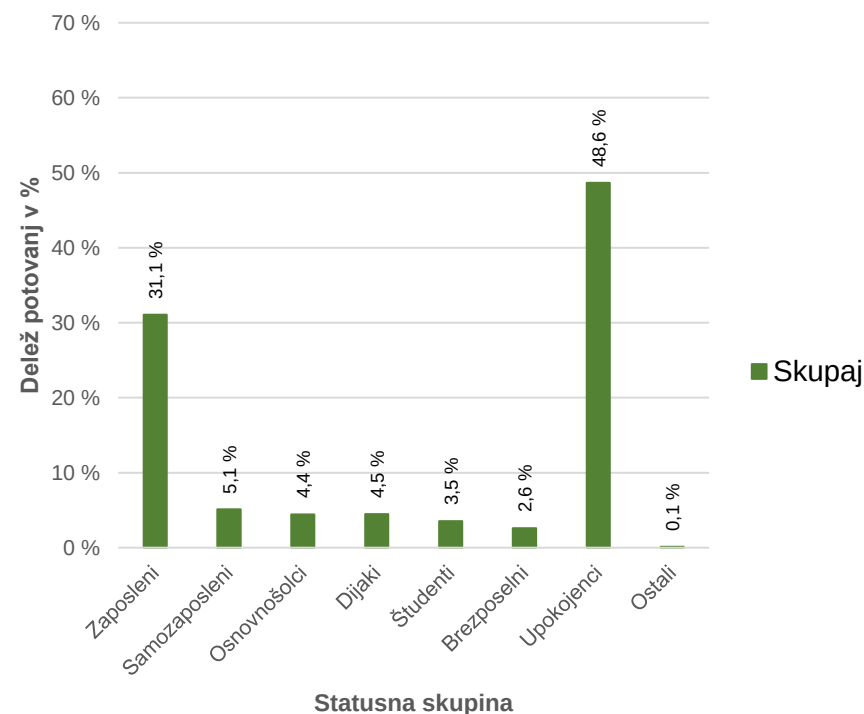
Slika 56: Deleži peš potovanj na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih), po spolu potovalcev (2024).

Analiza peš potovanj na območju MOL (notranja in ciljno izvorna potovanja) nakazuje dejstvo, da veliko večino le-teh, ne glede kje prebivajo, opravijo upokoјenci in zaposleni. Pri zaposlenih se delež opravljenih peš potovanj na območju MOL giblje med 23,8 % (prebivalci MOL) in 37,0 % (prebivalci preostale Slovenije), pri upokoјencih pa med 42,5 % (prebivalci ostalih občin LUR) in 56,9 % (prebivalci MOL). Vrednosti deležev vseh ostalih statusnih skupin redko presegajo 5,0 % (Slika 57).

Slika 58 prikazuje povprečen delež vseh peš potovanj na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih potovanj) po spolu potovalca, utežen po številu potovanj glede na kraj prebivališča potovalca.



Slika 57: Deleži peš potovanj na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih), po statusu in kraju prebivališča (2024).

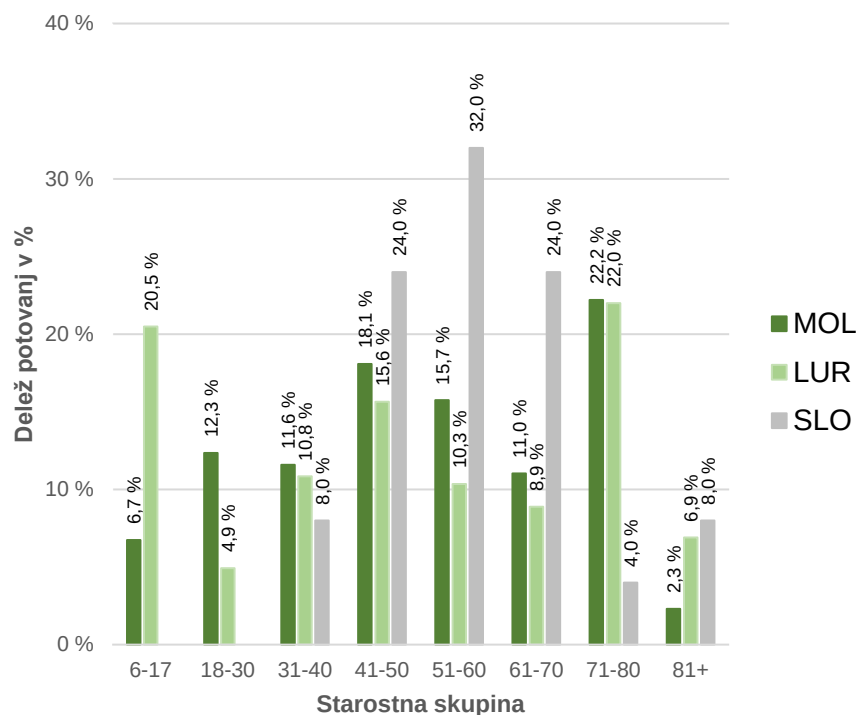


Slika 58: Deleži peš potovanj na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih), po statusu (2024).

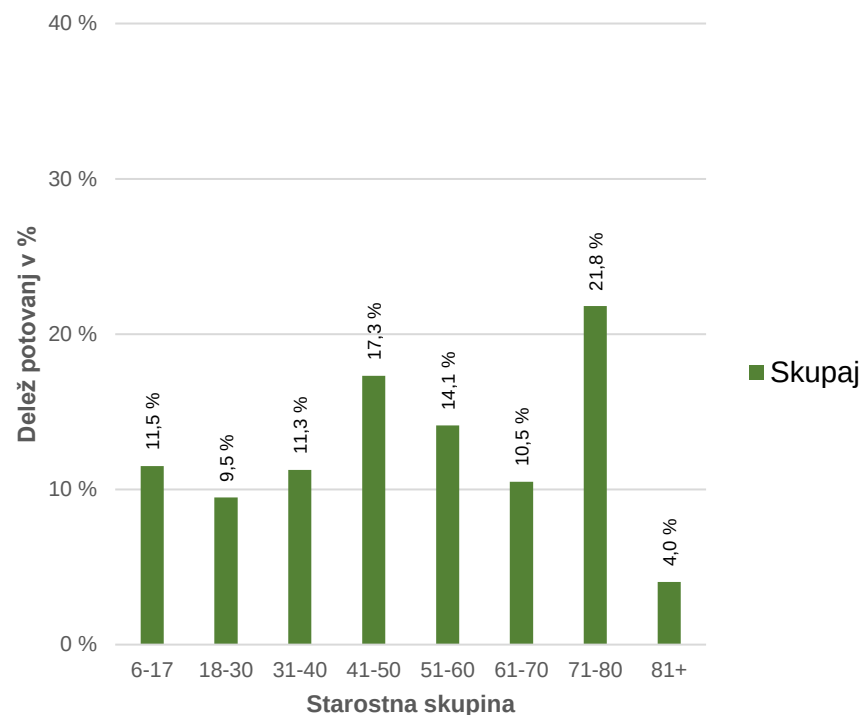
Med prebivalci MOL je delež potovanj s kolesom relativno enakomeren po vseh starostnih skupinah. V splošnem nekaj več kolesarijo prebivalci starostnih skupin nad 40. letom starosti, še posebej starostna skupina med 71. in 80. letom (Slika 59).

Med prebivalci ostalih občin LUR je slika nekoliko drugačna. Glavnino potovanj s kolesi opravi starostna skupina pod 18 let (20,5 % vseh potovanj s kolesi) ter starostna skupina med 71. in 80. letom starosti (22,0 %). Ostale starostne skupine imajo bistveno nižje deleže – še najvišjega starostna skupina med 41. in 50. letom (15,6 %). Nobena druga starostna skupina ne presega deleža potovanj s kolesom preko 11 % (Slika 59).

Slika 60 prikazuje povprečen delež vseh potovanj s kolesom na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih potovanj) po starostni skupini potovalca, utežen po številu potovanj glede na kraj prebivališča potovalca.



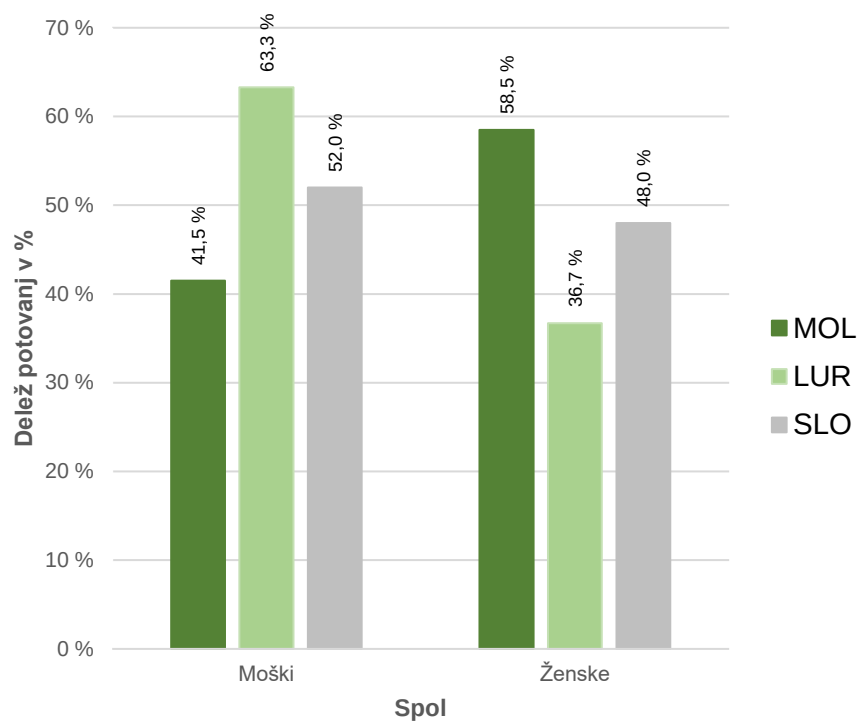
Slika 59: Deleži potovanj s kolesom na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), po starostnih skupinah in kraju prebivališča (2024).



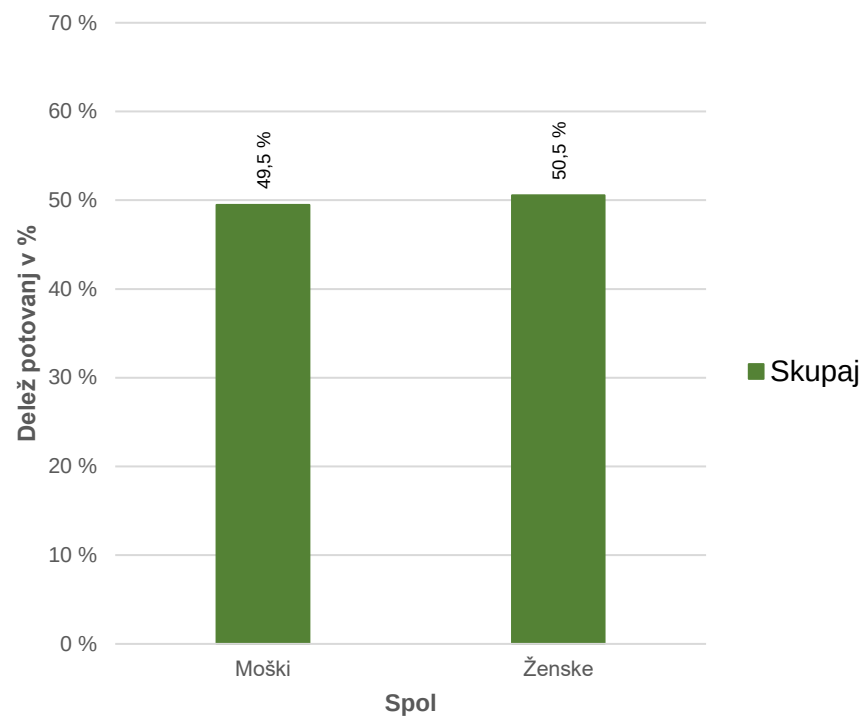
Slika 60: Deleži potovanj s kolesom na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), po starostnih skupinah (2024).

Delež potovanj na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih potovanj) opravljenih s kolesom kaže, da med prebivalci MOL ženske opravijo bistveno večji delež potovanj s kolesom (58,5 %) kot moški. Med prebivalci ostalih občin LUR je slika obrnjena – moški opravijo bistveno večji delež potovanj s kolesom na območju MOL (63,3 %) kot ženske. Med prebivalci preostale Slovenije ni bistvenih razlik v deležu potovanj s kolesom na območju MOL (Slika 61).

Slika 62 prikazuje povprečen delež vseh potovanj s kolesom na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih potovanj) po spolu potovalca, utežen po številu potovanj glede na kraj prebivališča potovalca.



Slika 61: Deleži potovanj s kolesom na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), po spolu in kraju prebivališča (2024).



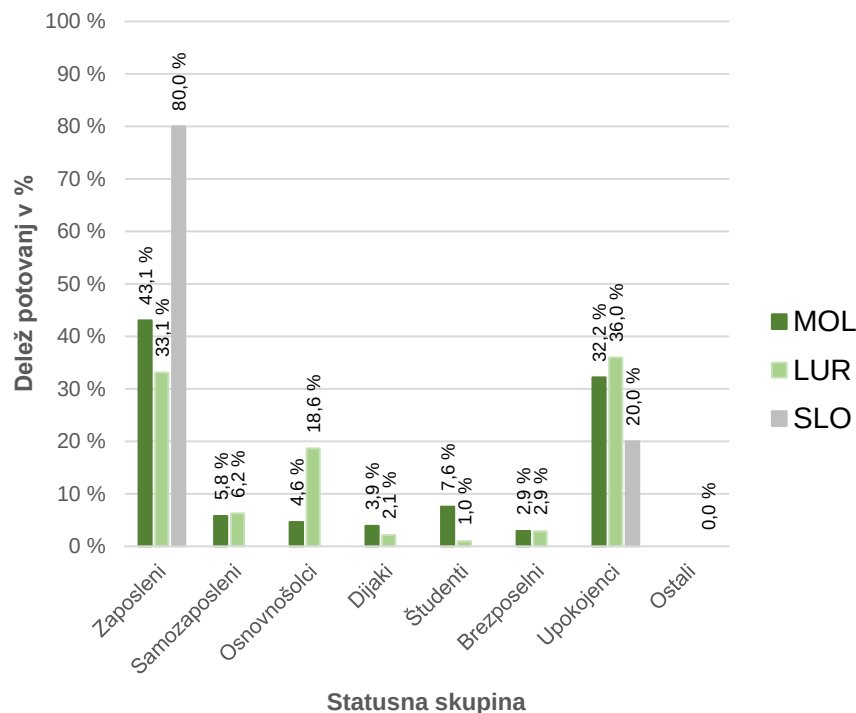
Slika 62: Deleži potovanj s kolesom na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), po spolu (2024).

Delež potovanj na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih potovanj) opravljenih s kolesom kaže, da med prebivalci MOL opravijo večino potovanj zaposleni (43,1 %) ter upokojenci (32,2 %). Med ostalimi statusnimi skupinami še največji delež potovanj s kolesom opravijo študenti (7,6 %) (Slika 63).

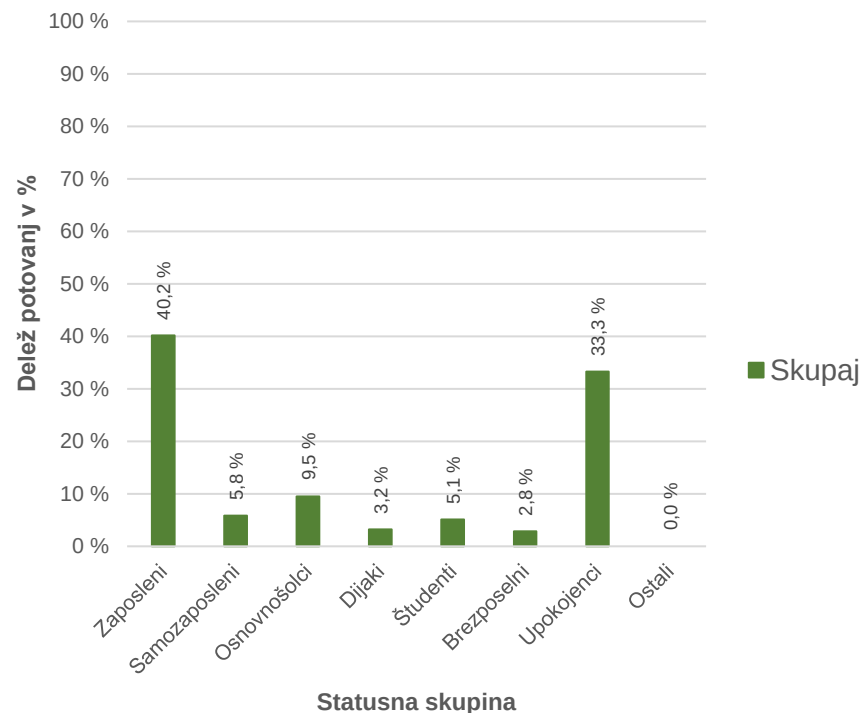
Med prebivalci ostalih občin LUR je slika pri potovanjih s kolesom na območju MOL nekoliko drugačna. Ob upokojencih (36,0 %) in zaposlenih (33,1 %), opravijo pomemben delež potovanj s kolesom tudi osnovnošolci (18,6 %). Nobena druga statusna skupina med prebivalci ostalih občin LUR ne presega 6,2 % (Slika 63).

Med prebivalci preostale Slovenije kar 80,0 % potovanj s kolesom na območju MOL opravijo zaposleni, 20,0 % pa upokojenci (Slika 63).

Slika 64 prikazuje povprečen delež vseh potovanj s kolesom na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih potovanj) po statusu potovalca, utežen po številu potovanj glede na kraj prebivališča potovalca.



Slika 63: Deleži potovanj s kolesom, na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), po statusu in kraju prebivališča (2024).



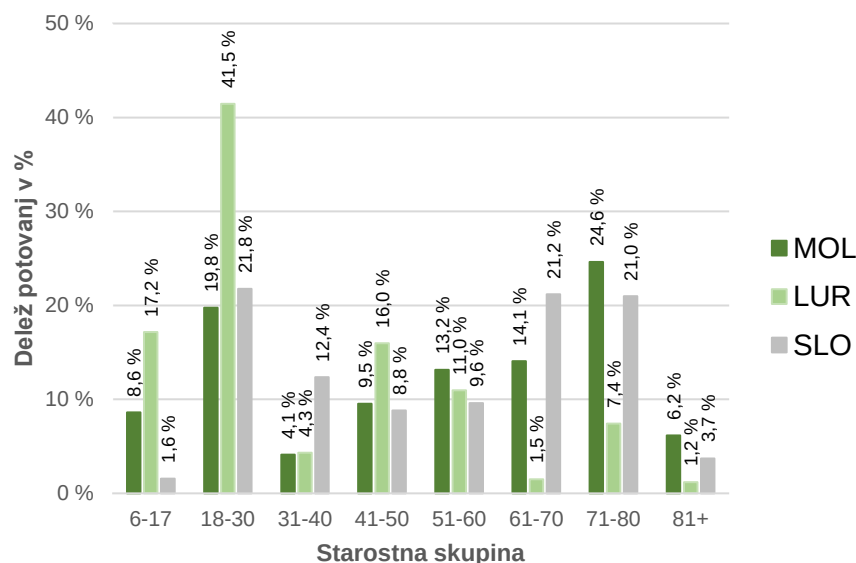
Slika 64: Deleži potovanj s kolesom, na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), po statusu (2024).

Največji delež potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) z javnim potniškim prometom opravita starostni skupina med 18. in 30. letom starosti (19,8 %) ter med 71. in 80. letom starosti (24,6 %). Najmanjši delež potovanj z javnim potniškim prometom dosega starostna skupina med 31. in 40. letom starosti (4,1 %) (Slika 65).

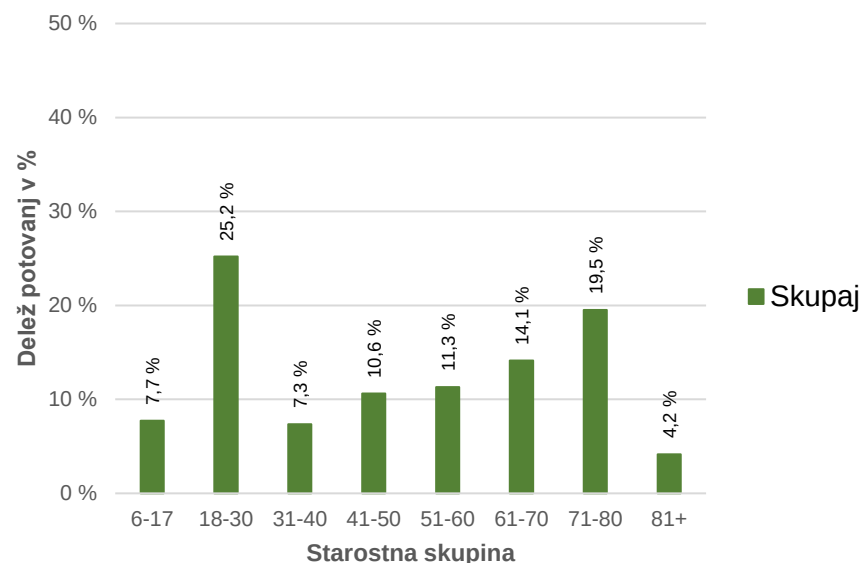
Popolnoma drugače so porazdeljeni deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) z javnim potniškim prometom, ki jih opravijo prebivalci ostalih občin LUR. Veliko večino jih opravi starostna skupina med 18. in 30. letom starosti (41,5 %), veliko pa tudi starostni skupini med 6. in 17. letom starosti (17,2 %) ter med 41. in 50. letom starosti (16,0 %) (Slika 65).

Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) prebivalcev preostale Slovenije so dokaj enakomerno porazdeljeni po starostnih skupinah med 18. in 80. letom starosti. Gibljejo se med 21 % (starostne skupine med 18. in 30. letom starosti in med 61. in 80. letom starosti) in 9,6 % (starostna skupina med 51 in 60 letom starosti) ter 8,8 % (starostna skupina med 41. in 50. letom starosti) (Slika 65).

Slika 66 prikazuje povprečen delež vseh potovanj z javnim potniškim prometom na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih potovanj) po starostnih skupinah, utežen po številu potovanj glede na kraj prebivališča potovalca.



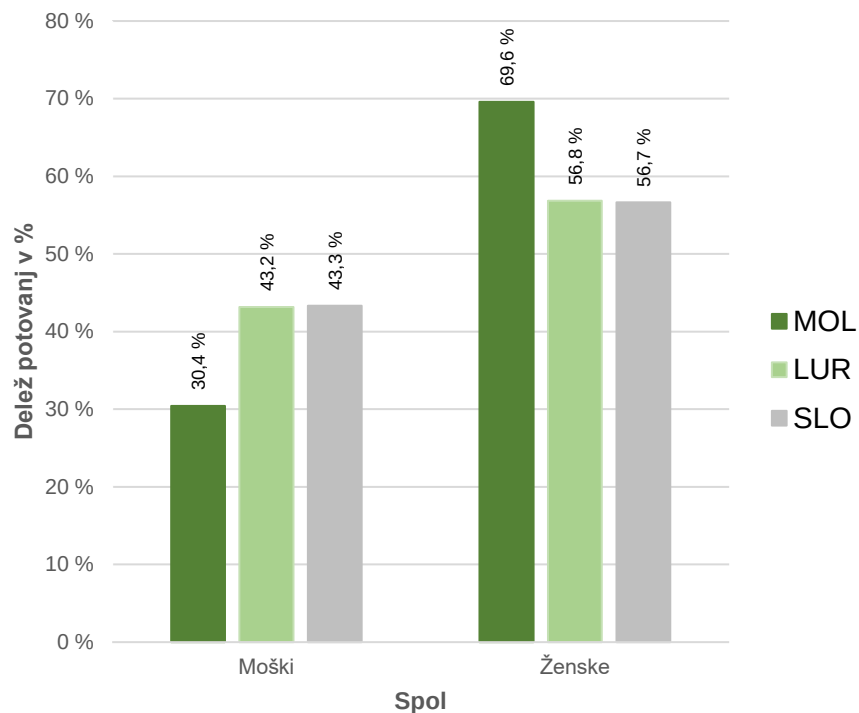
Slika 65: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z javnim potniškim prometom, po starostni skupini in kraju prebivališča (2024).



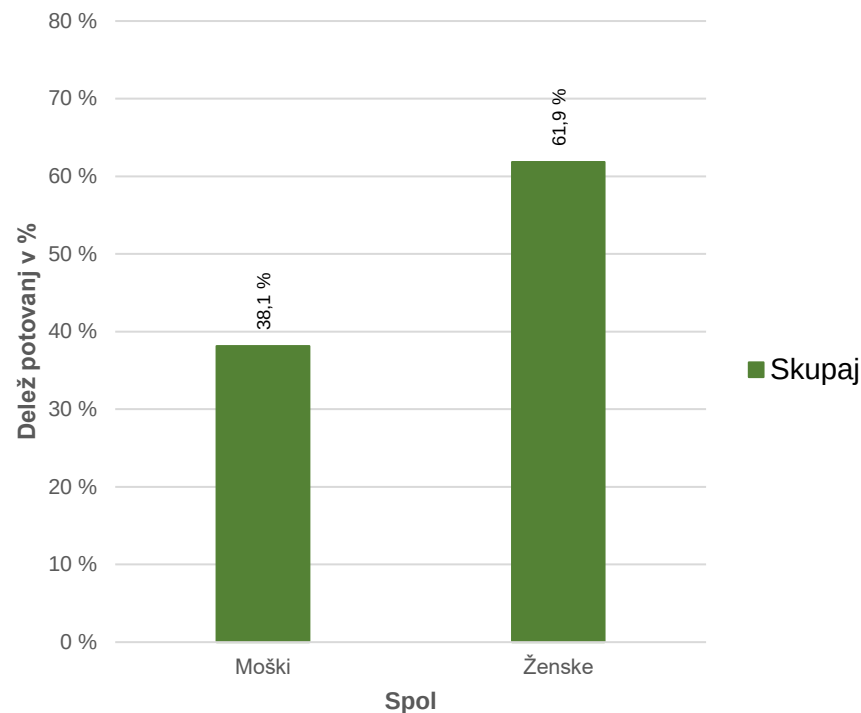
Slika 66: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z javnim potniškim prometom, po starostni skupini (2024).

Med prebivalci MOL kar 69,6 % potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) z javnim potniškim prometom opravijo ženske. Za prebivalce ostalih občin LUR in prebivalce preostale Slovenije so deleži potovanj z javnim potniškim prometom na območju MOL po spolu skoraj identični – ženske jih opravijo skoraj 57 %, moški pa nekaj čez 43 % (Slika 67).

Slika 68 prikazuje povprečen delež vseh potovanj z javnim potniškim prometom na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih potovanj) po spolu, utežen po številu potovanj glede na kraj prebivališča potovalca.



Slika 67: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z javnim potniškim prometom, po spolu in kraju prebivališča (2024).



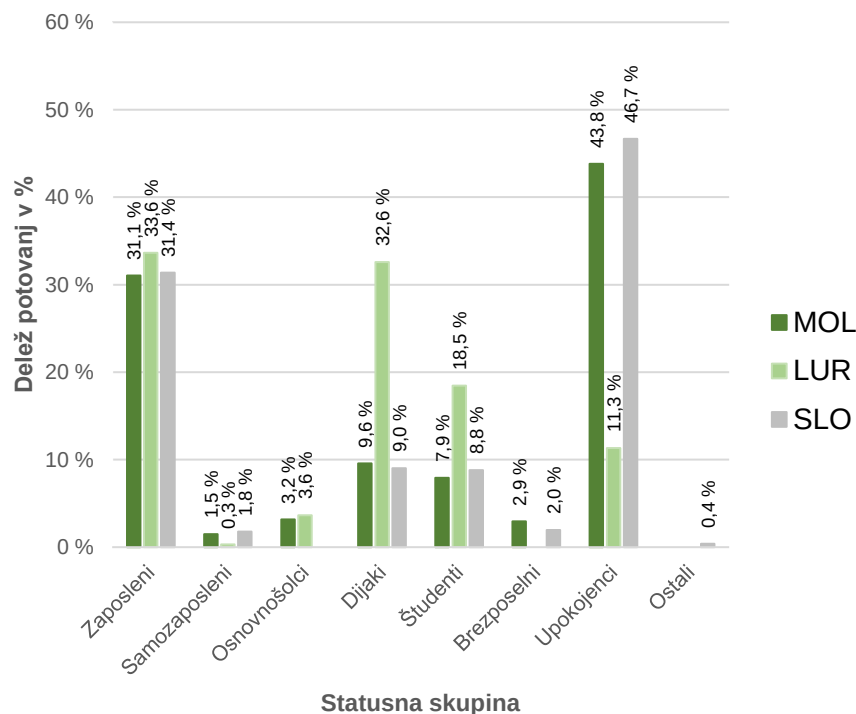
Slika 68: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z javnim potniškim prometom, po spolu (2024).

Med prebivalci MOL glavino potovanj z javnim potniškim prometom na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) opravijo upokojenci (43,8 %) in zaposleni (31,1 %). Pomembna deleža potovanj z javnim potniškim prometom prispevajo še dijaki (9,6 %) in študenti (7,9 %) (Slika 69).

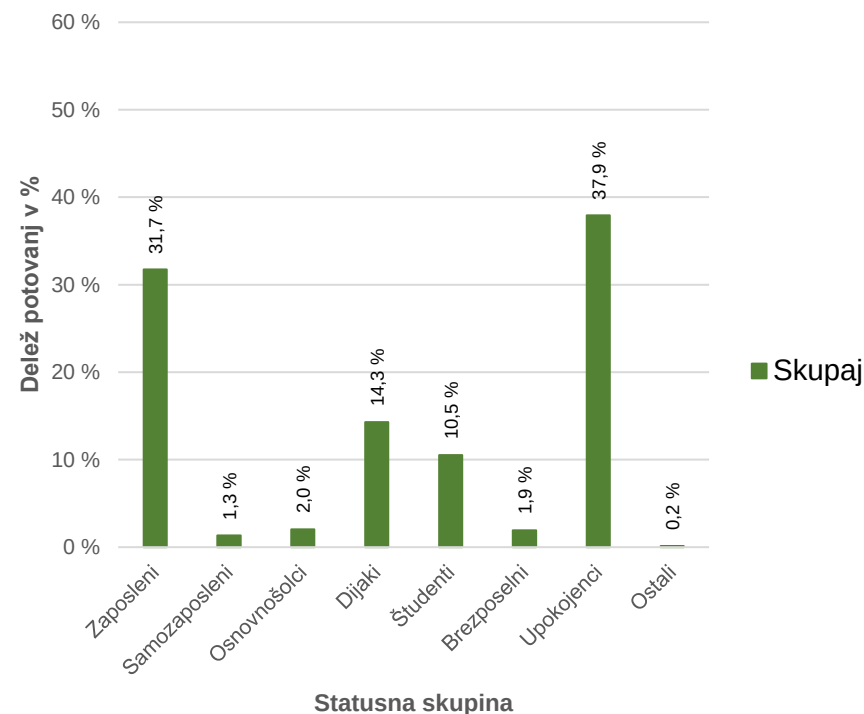
Med prebivalci ostalih občin LUR več kot dve tretjini potovanj z javnim potniškim prometom na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) opravijo zaposleni (33,6 %) in dijaki (32,6 %), pomembna deleža pa prispevajo še študenti (18,5 %) in upokojenci (11,3 %) (Slika 69).

Tudi med prebivalci preostale Slovenije največ potovanj z javnim potniškim prometom na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) opravijo upokojenci (46,7 %) in zaposleni (31,4 %). Nobena druga statusna skupina ne presega 9,0 % (Slika 69).

Slika 70 prikazuje povprečen delež vseh potovanj z javnim potniškim prometom na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih potovanj) po statusu potovalca, utežen po številu potovanj glede na kraj prebivališča potovalca.



Slika 69: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z javnim potniškim prometom, po statusu in kraju prebivališča (2024).



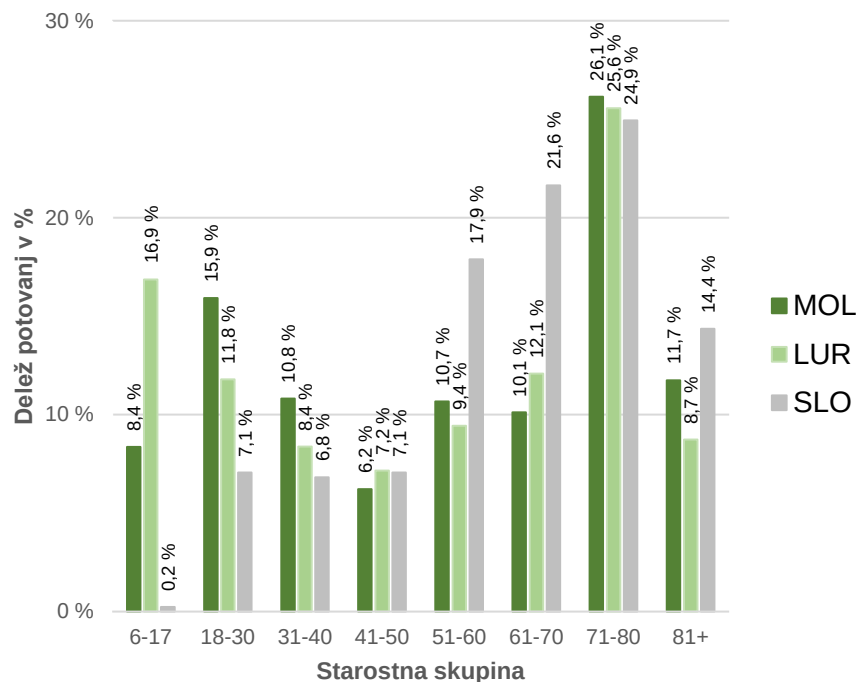
Slika 70: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z javnim potniškim prometom, po statusu (2024).

Analiza starostne strukture sopotnikov v osebnih avtomobilih kaže, da največji delež potovanj med prebivalci MOL na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) kot sopotniki opravijo mladostniki in starostniki. Še največ v starostni skupini med 71. in 80. letom starosti (26,1 %) in v starostni skupini med 18. in 30. letom starosti (15,9 %), najmanj pa v starostni skupini med 41. in 50. letom starosti (6,2 %) (Slika 71).

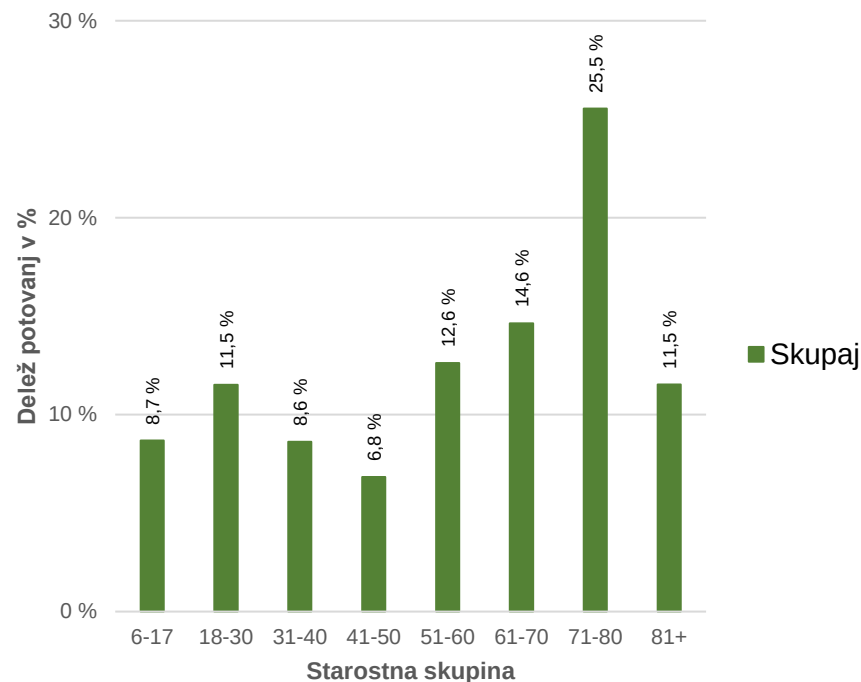
Podobno lahko opazimo tudi pri sopotniških potovanjih prebivalcev LUR na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja). Najvišji delež sopotniških potovanj opravijo v starostni skupini med 71. in 80 letom starosti (25,6 %), sledita pa starostni skupini med 6. in 17. letom starosti (16,9 % ter med 18. in 30. letom starosti (11,8 %). Najmanjši delež tudi tukaj dosega starostna skupina med 41. in 50. letom starosti (7,2 %) (Slika 71).

Med prebivalci preostale Slovenije lahko pri analizi sopotniških potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) opazimo, da se deleži sopotniških potovanj starostnih skupin nad 51 let gibljejo med 14,4 % in 24,9 %, medtem, ko deleži sopotniških potovanj starostnih skupin do 50 let ne presegajo 7,1 % (Slika 71).

Slika 72 prikazuje povprečen delež vseh potovanj kot sopotnik na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih potovanj) po starostni skupini potovalca, utežen po številu potovanj glede na kraj prebivališča potovalca.



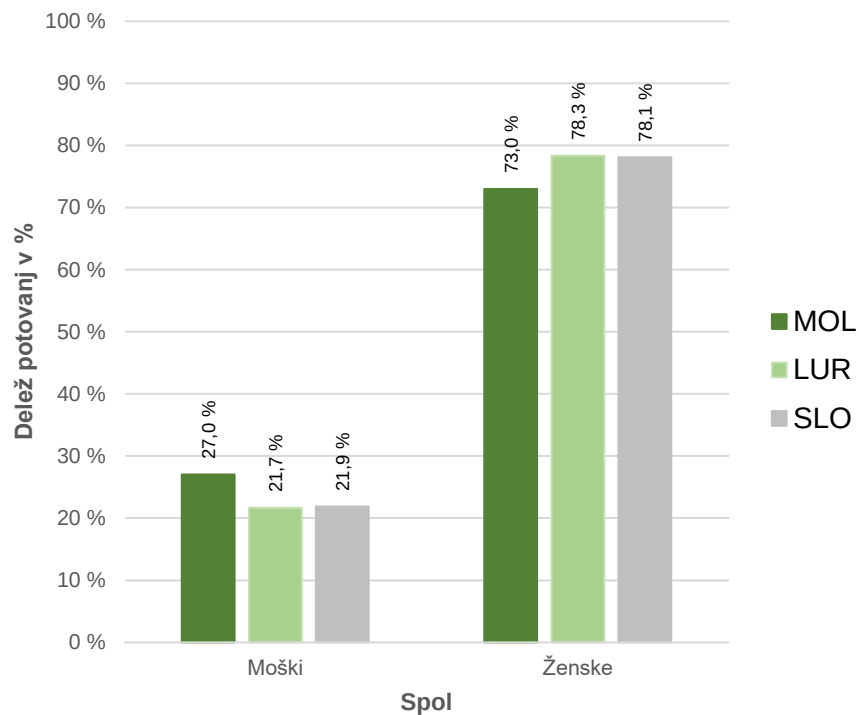
Slika 71: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih kot sopotnik v avtu, po starostnih skupinah in kraju prebivališča (2024).



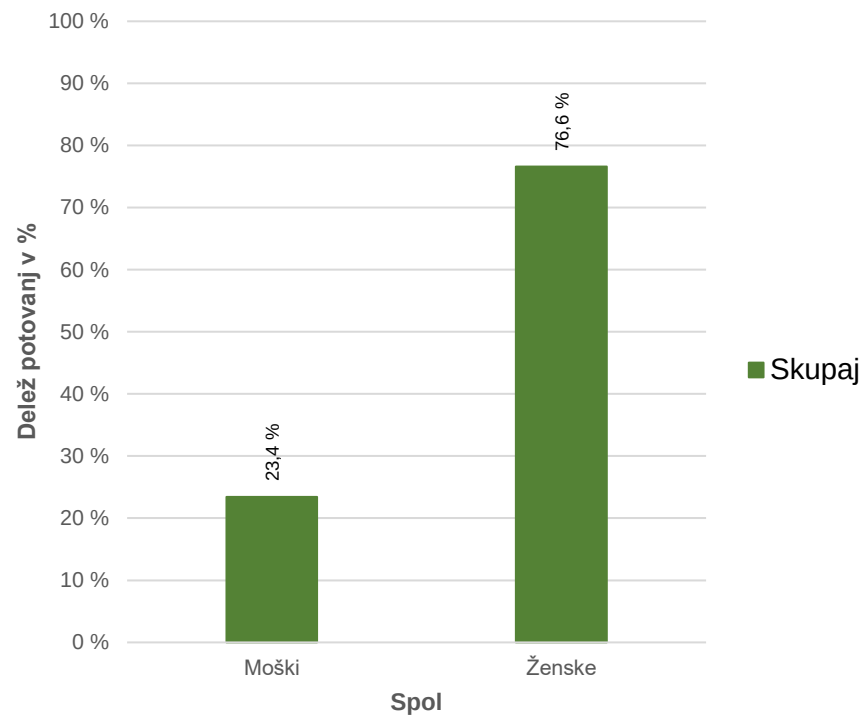
Slika 72: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih kot sopotnik v avtu, po starostnih skupinah (2024).

Za prebivalce vseh treh območij (MOL, ostale občine LUR, preostala Slovenija) velja, da veliko večino sopotniških potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) opravijo ženske (med 73,0 % in 78,3 %) (Slika 73).

Slika 74 prikazuje povprečen delež vseh potovanj kot sopotnik na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih potovanj) po spolu potovalca, utežen po številu potovanj glede na kraj prebivališča potovalca.



Slika 73: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih kot sopotnik v avtu, po spolu in kraju prebivališča (2024).



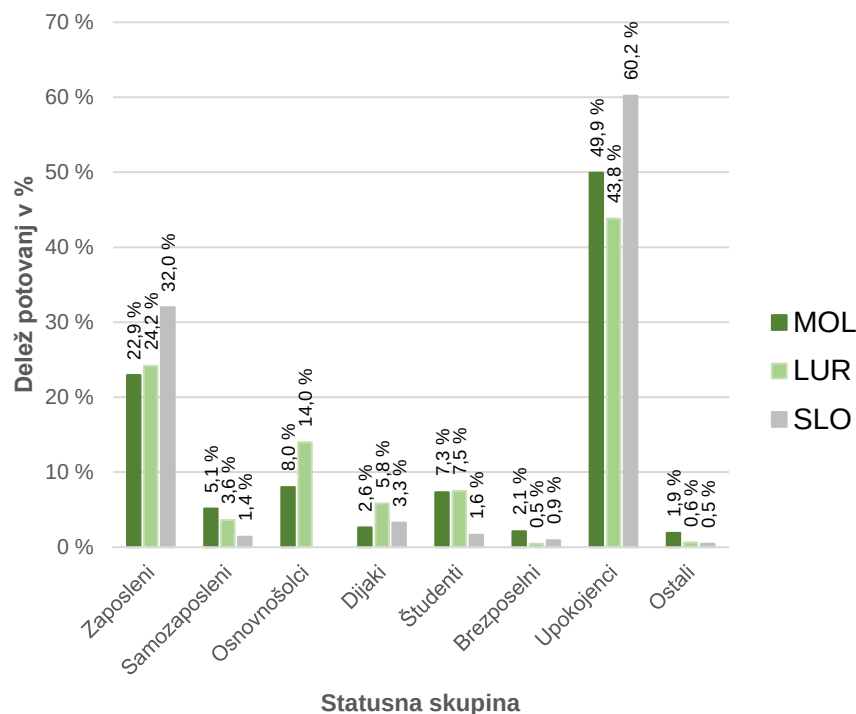
Slika 74: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih kot sopotnik v avtu, po spolu (2024).

Potovanja prebivalcev MOL na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) kot sopotnik v večini opravijo upokoenci (49,9 %) in zaposleni (22,9 %), opazne deleže pa še osnovnošolci (8,0 %) in študenti (7,3 %) (Slika 75).

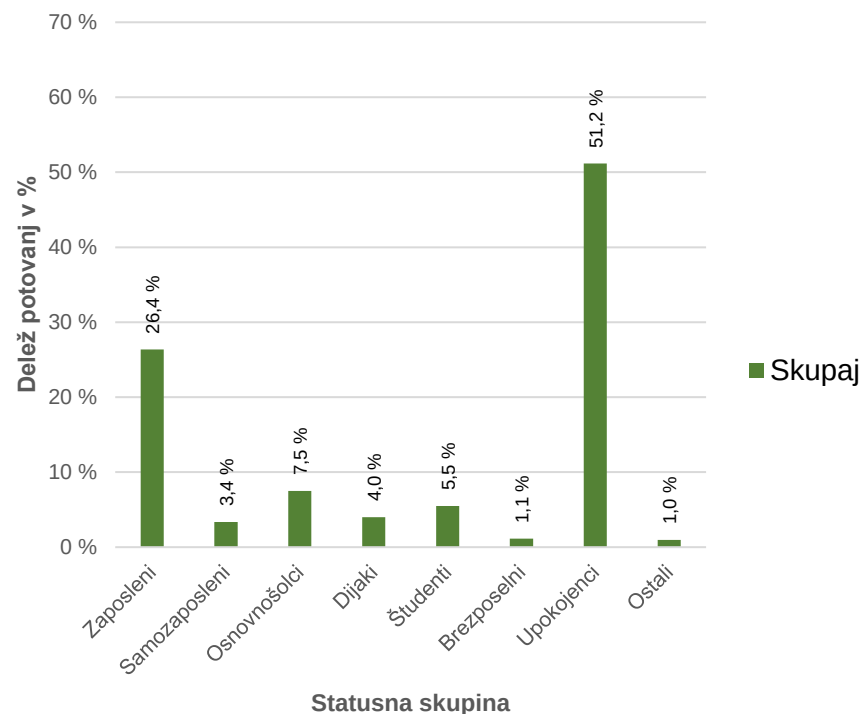
Podobno velja tudi za potovanja kot sopotnik prebivalcev LUR na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja). Izstopajo iste statusne skupine kot med prebivalci MOL s podobnimi deleži – upokoenci (43,8 %), zaposleni (24,2 %), osnovnošolci (14,0 %) in študenti (7,5 %) (Slika 75).

Med prebivalci preostale Slovenije pa se potovanja kot sopotnik na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) v veliki večini porazdelijo zgolj med dve statusni skupini – upokoenci (60,2 %) in zaposleni (32,0 %) (Slika 75).

Slika 76 prikazuje povprečen delež vseh potovanj kot sopotnik v osebni avtomobilu na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih potovanj) po statusu potovalca, utežen po številu potovanj glede na kraj prebivališča potovalca.



Slika 75: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih kot sopotnik v avtu, po statusu potovalca in kraju prebivališča (2024).



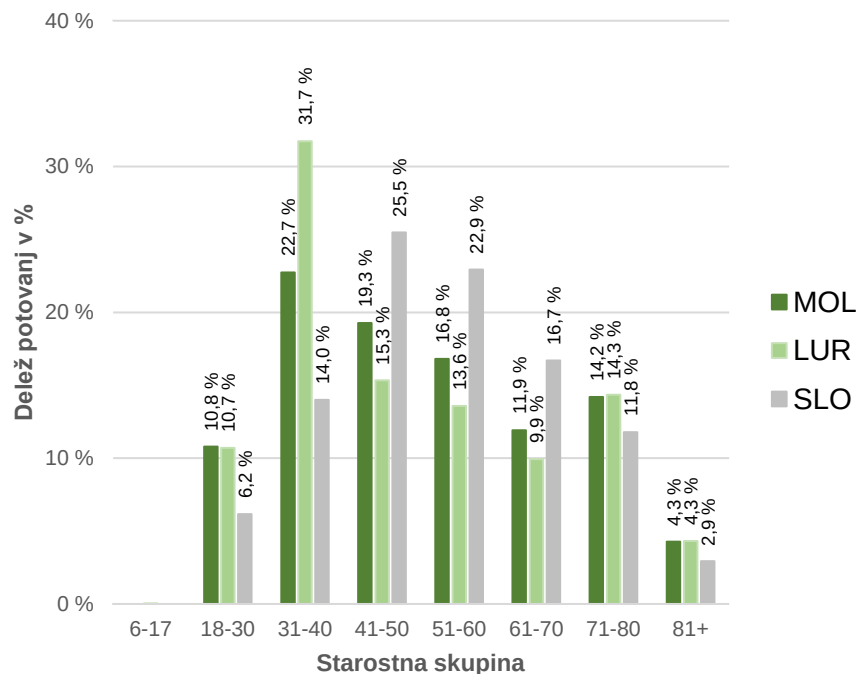
Slika 76: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih kot sopotnik v avtu, po statusu potovalca (2024).

Deleži potovanj, ki jih opravijo prebivalci MOL na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) kažejo, da so vozniki osebnih avtomobilov najpogostejše v starostni skupini med 31. in 40. letom starosti (22, 7 %), nato pa deleži potovanj z osebnim avtomobilom kot voznik enakomerno upadajo po starostnih skupinah vse do starostne skupine nad 81 let (4,3 %) (Slika 77).

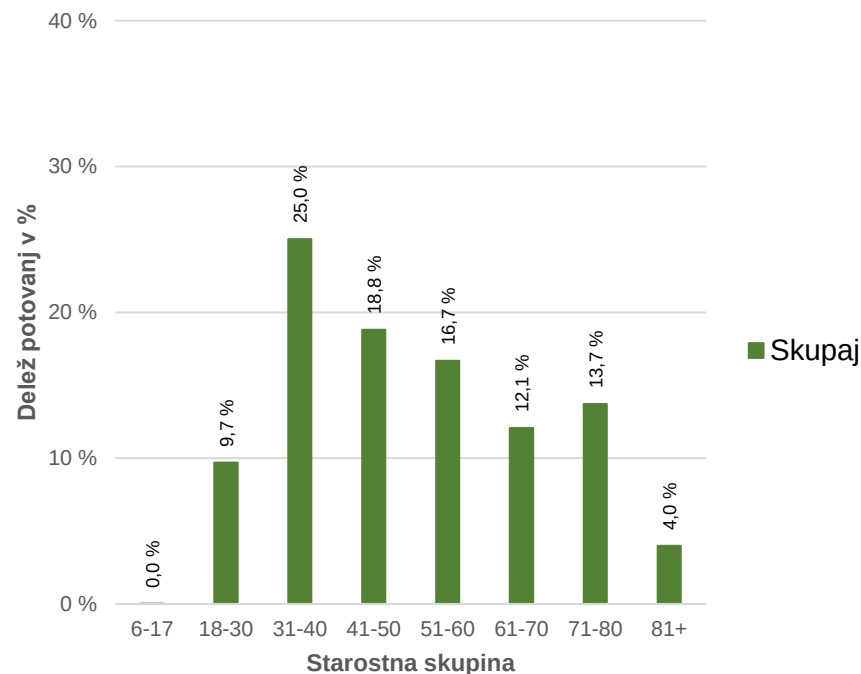
Deleži potovanj, ki jih kot vozniki osebnega avtomobila opravijo prebivalci ostalih občin LUR na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) kažejo zelo podoben vzorec, le da je delež potovanj starostne skupine med 31. in 40. letom starosti še bistveno višji (31, 7 %) kot pri prebivalcih MOL. Deleži ostalih starostnih skupin prebivalcev ostalih občin LUR so posledično nižji (Slika 77).

Nekoliko drugače so porazdeljeni deleži potovanj z osebnim avtomobilom kot voznik na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) prebivalcev preostale Slovenije. Med njimi jih največji delež opravijo v starostni skupini med 41. in 50. letom starosti (25,5 %), nato pa delež potovanj z osebnim avtomobilom kot voznik enakomerno upada po starostnih skupinah vse do starejših od 81 let (2,9 %) (Slika 77).

Slika 78 prikazuje povprečen delež vseh potovanj kot voznik osebnega avtomobila na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih potovanj) po starostni skupini, utežen po številu potovanj glede na kraj prebivališča potovalca.



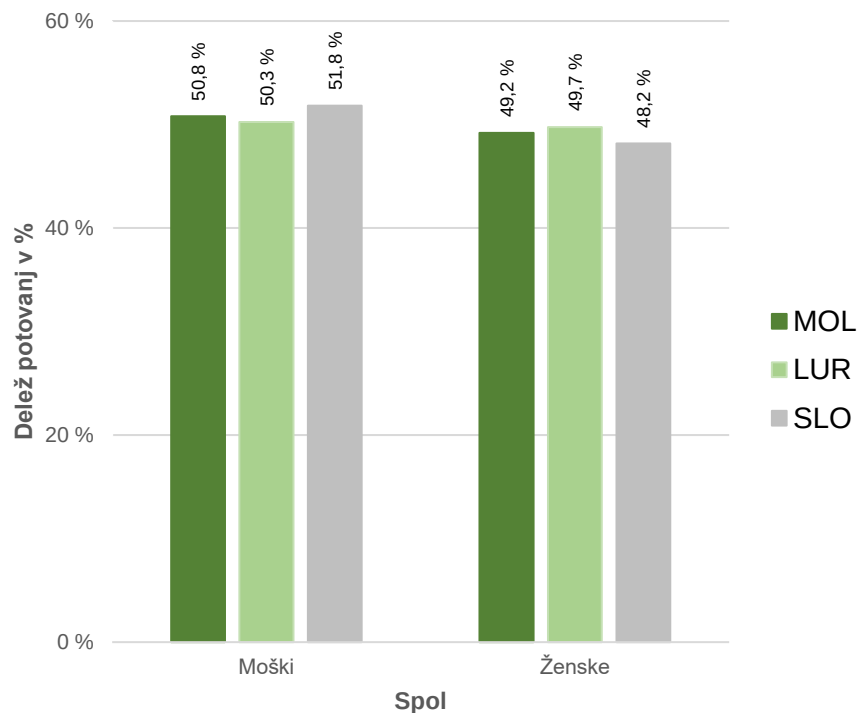
Slika 77: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z avtom kot voznik, po statusu potovalca in kraju prebivališča (2024).



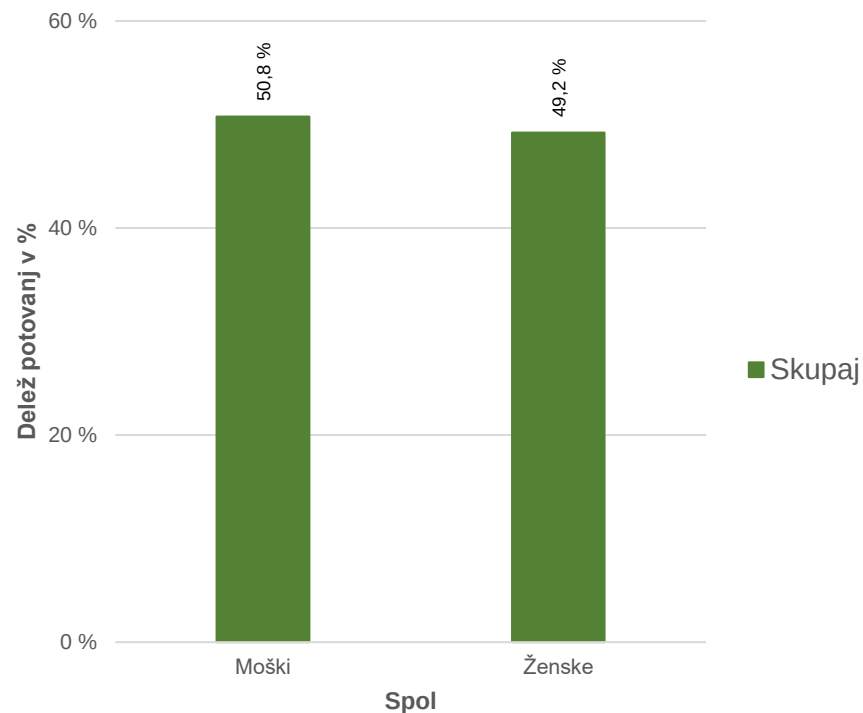
Slika 78: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z avtom kot voznik, po statusu potovalca (2024).

Deleži potovanj, ki jih kot vozniki osebnega avtomobila opravijo prebivalci vseh treh območij (MOL, ostale občine LUR, preostala Slovenija) na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) kažejo, da so deleži potovanj med prebivalci teh območij skoraj identično in enakomerno porazdeljeni med oba spola (Slika 79).

Slika 80 prikazuje povprečen delež vseh potovanj kot voznik osebnega avtomobila na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih potovanj) po spolu, utežen po številu potovanj glede na kraj prebivališča potovalca.



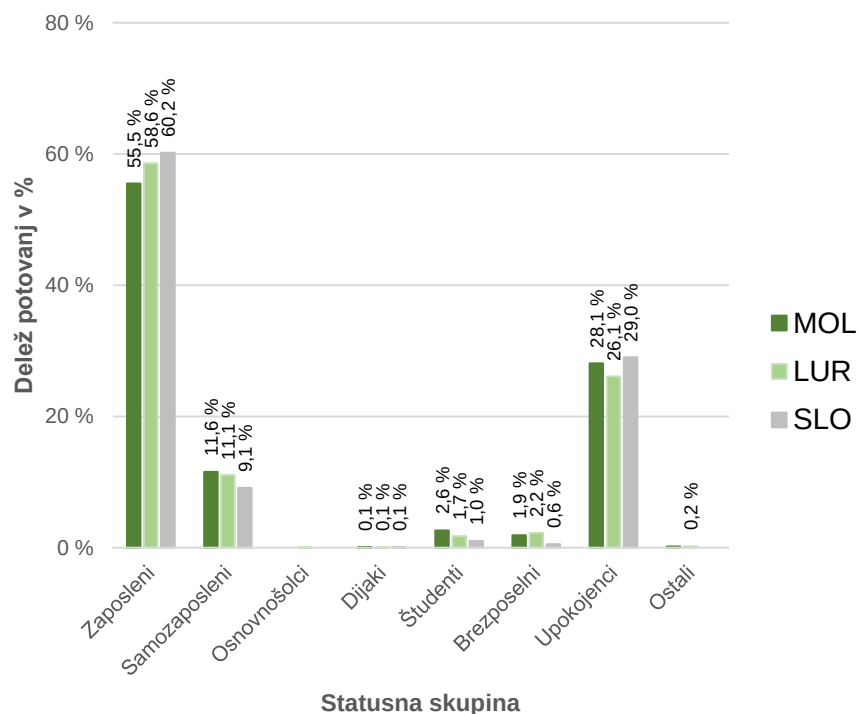
Slika 79: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z avtom kot voznik, po spolu potovalca in kraju prebivališča (2024).



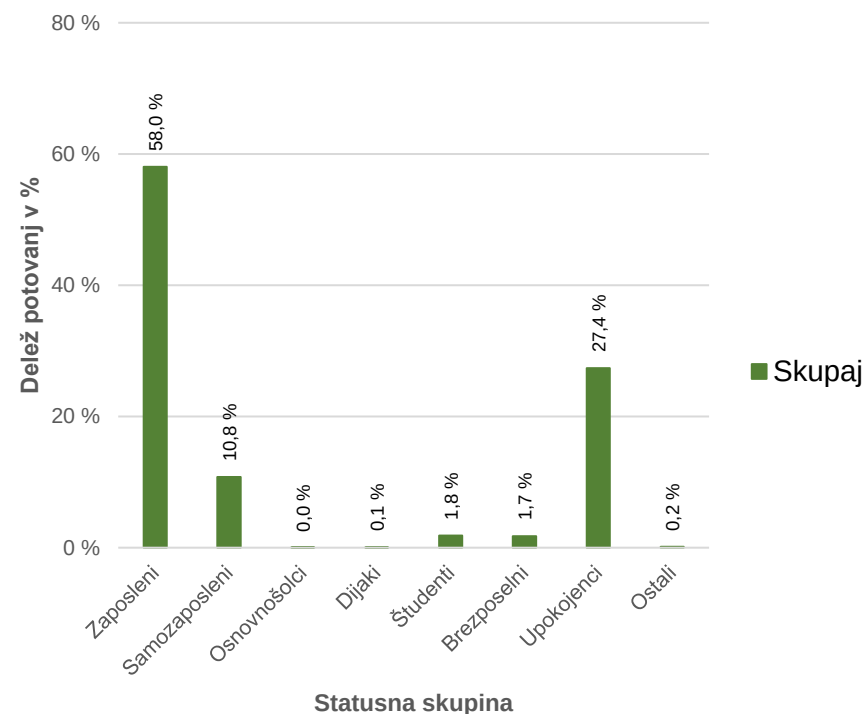
Slika 80: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z avtom kot voznik, po spolu potovalca (2024).

Tudi deleži potovanj, ki jih kot vozniki osebnega avtomobila opravijo prebivalci vseh treh območij (MOL, ostale občine LUR, preostala Slovenija) na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), so med prebivalci posameznih območij razporejeni zelo podobno. Prednjačijo zaposleni z več kot polovičnim deležem, sledijo upokojenci s približno četrtinskim deležem ter samozaposleni s približno 11-odstotnim deležem. Deleži ostalih statusnih skupin so zanemarljivi (Slika 81).

Slika 82 prikazuje povprečen delež vseh potovanj kot voznik osebnega avtomobila na območju MOL (notranjih in ciljno-izvornih potovanj) po statusu, utežen po številu potovanj glede na kraj prebivališča potovalca.



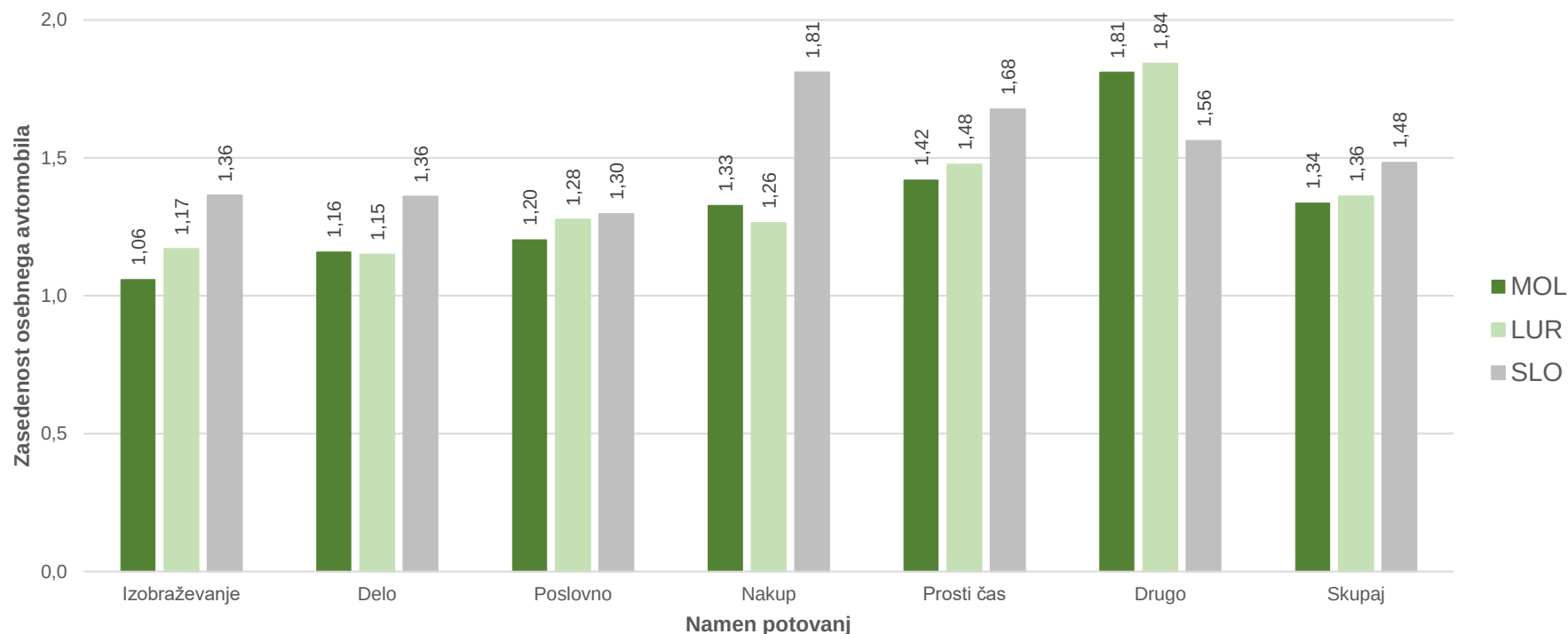
Slika 81: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z avtom kot voznik, po statusu potovalca in kraju prebivališča (2024).



Slika 82: Deleži potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja), opravljenih z avtom kot voznik, po statusu potovalca (2024).

4.2.12. Povprečna zasedenost osebnega avtomobila po namenih

Slika 83 prikazuje povprečno zasedenost osebnega avtomobila prebivalcev MOL, ostalih občin LUR in preostale Slovenije pri potovanjih na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) po namenih poti in prebivališču potovalca. Povprečna zasedenost osebnega avtomobila ne glede na namen potovanja znaša za prebivalce MOL 1,34 osebe na osebni avtomobil, za prebivalce ostalih občin LUR 1,36 osebe na osebni avtomobil in za prebivalce preostale Slovenije 1,48 osebe na osebni avtomobil. Povprečna zasedenost osebnega avtomobila ne glede na namen potovanja je v primerjavi z letom 2013 nekoliko višja (prebivalci MOL 1,24 osebe na osebni avtomobil, prebivalci ostalih občin LUR 1,24 osebe na osebni avtomobil).

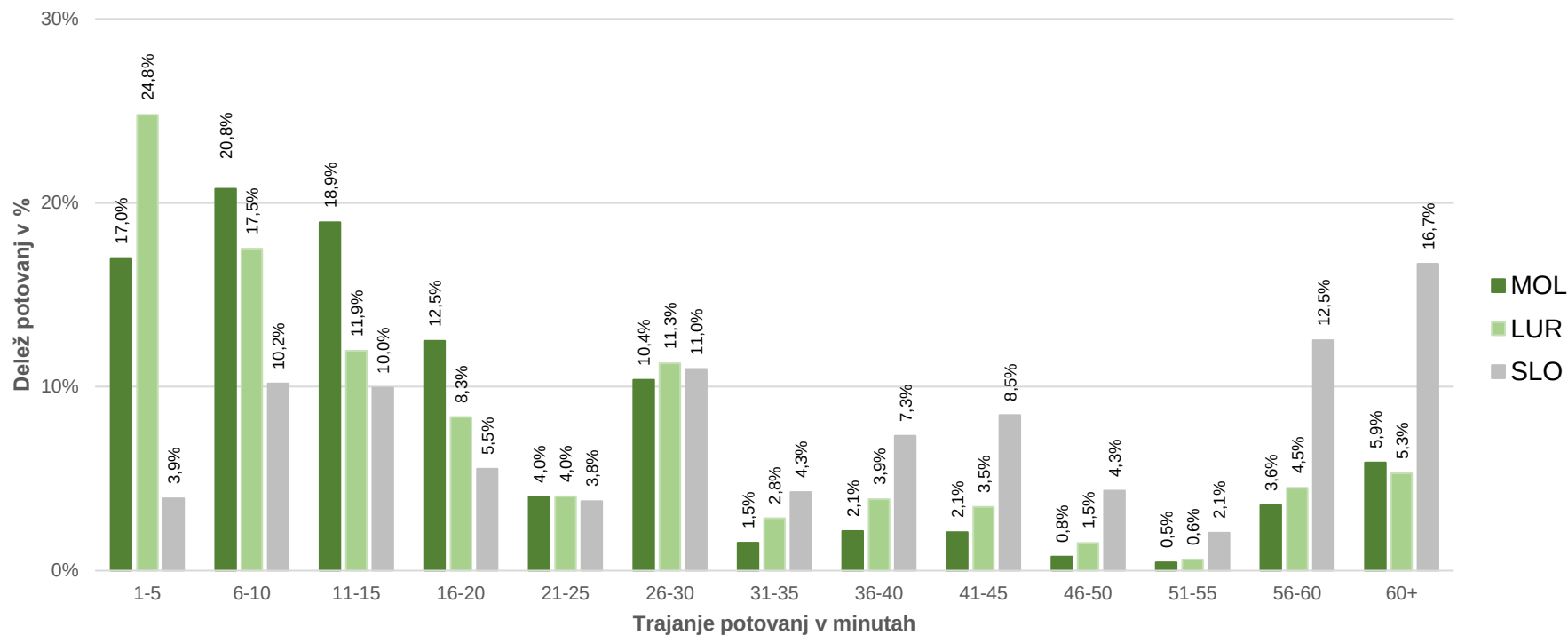


Slika 83: Povprečna zasedenost osebnega avtomobila pri potovanjih na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) po namenih poti in prebivališču potovalca (2024).

4.3. Porazdelitve potovanj po trajanju, času in dolžini

4.3.1. Distribucija potovanj po njihovem trajanju

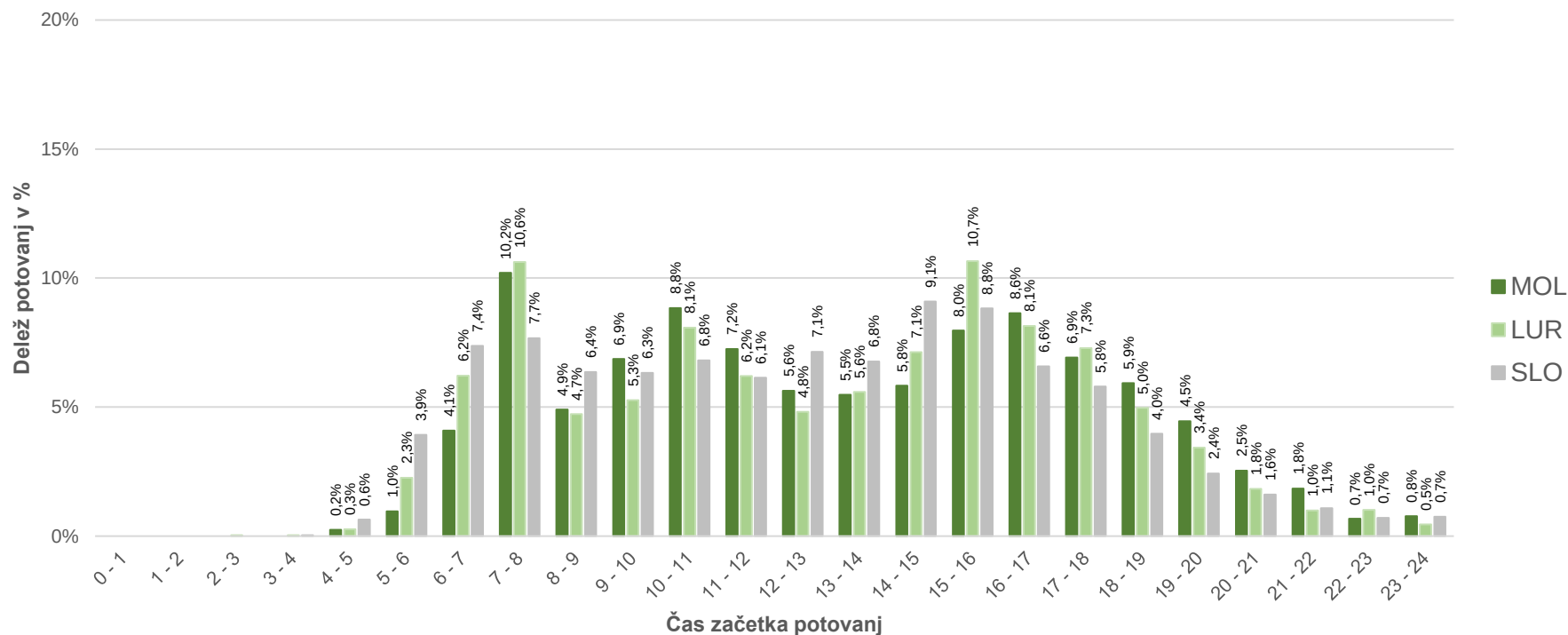
Slika 84 prikazuje porazdelitev potovanj prebivalcev MOL, ostalih občin LUR in preostale Slovenije na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) po trajanju potovanj in prebivališču potovalca.



Slika 84: Porazdelitev potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) po trajanju potovanj in prebivališču potovalca (2024).

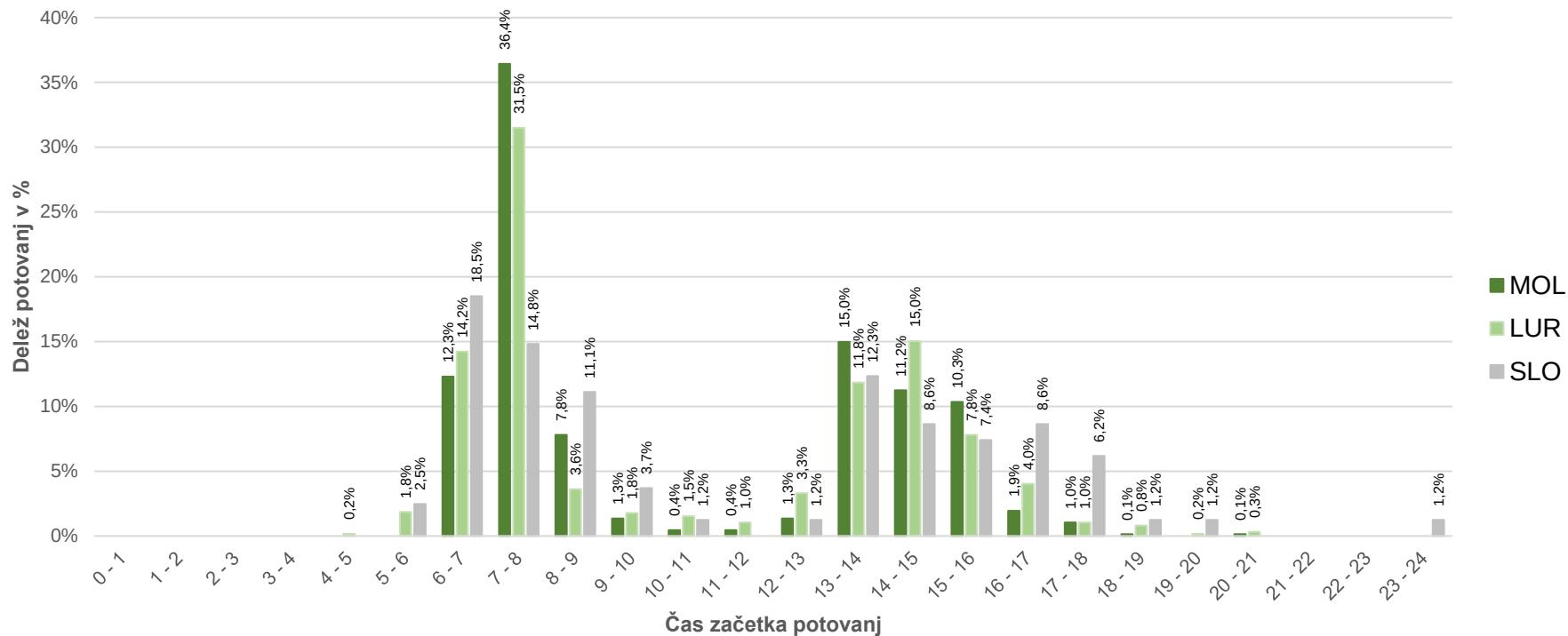
4.3.2. Porazdelitev potovanj glede na uro dneva

Slika 85 prikazuje porazdelitev potovanj prebivalcev MOL, ostalih občin LUR in preostale Slovenije na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) po času pričetka potovanj in prebivališču potovalca.



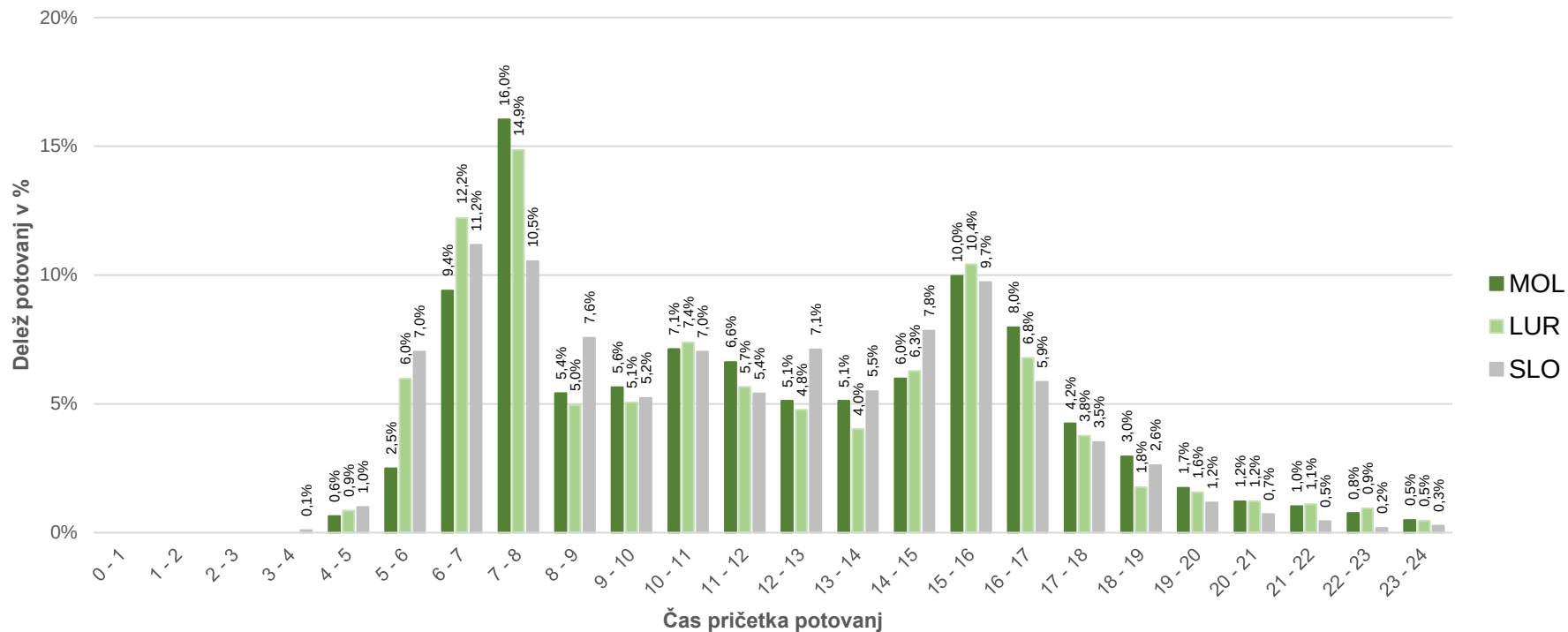
Slika 85: Porazdelitev potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) po času začetka potovanj in prebivališču potovalca (2024).

Slika 86 prikazuje porazdelitev potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) z namenom na izobraževanje po času začetka potovanj in prebivališču potovalca.



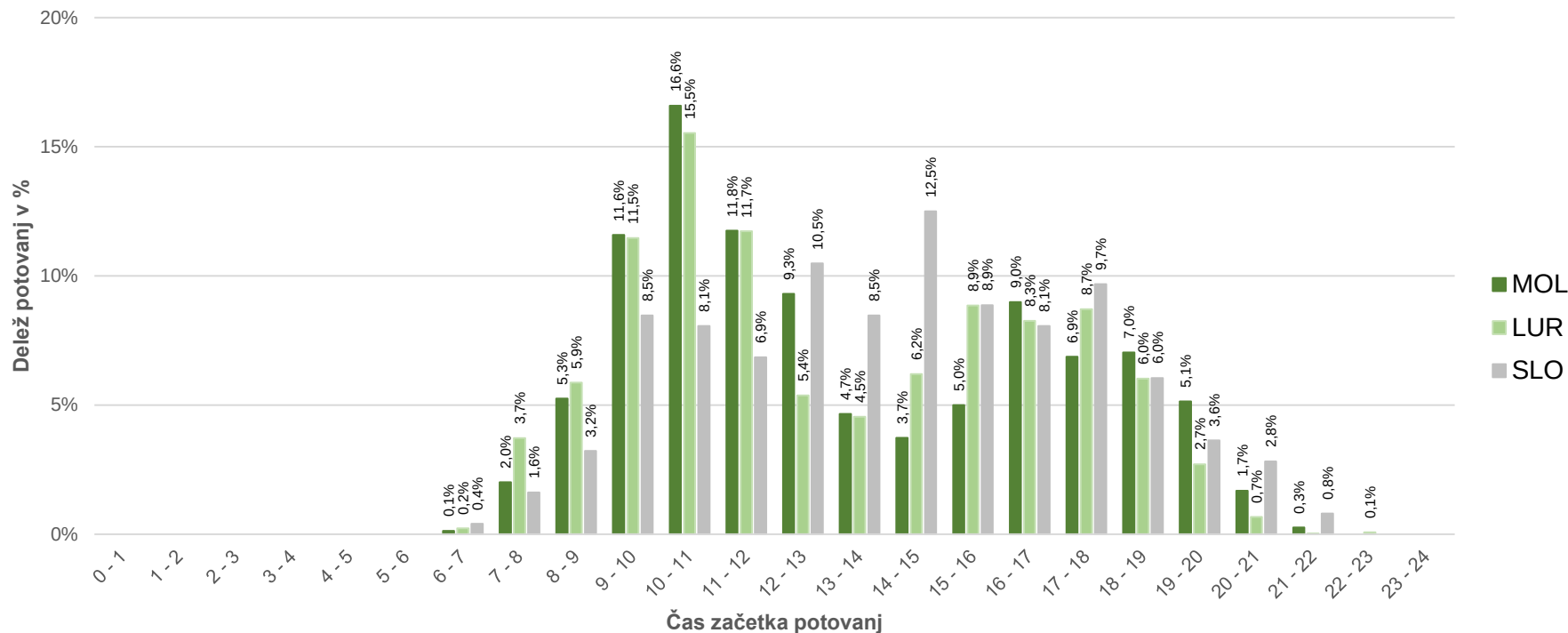
Slika 86: Porazdelitev potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) na izobraževanje po času začetka potovanj in prebivališču potovalca (2024).

Slika 87 prikazuje porazdelitev potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) z namenom na delo in osebne opravke po času začetka potovanj in prebivališču potovalca.



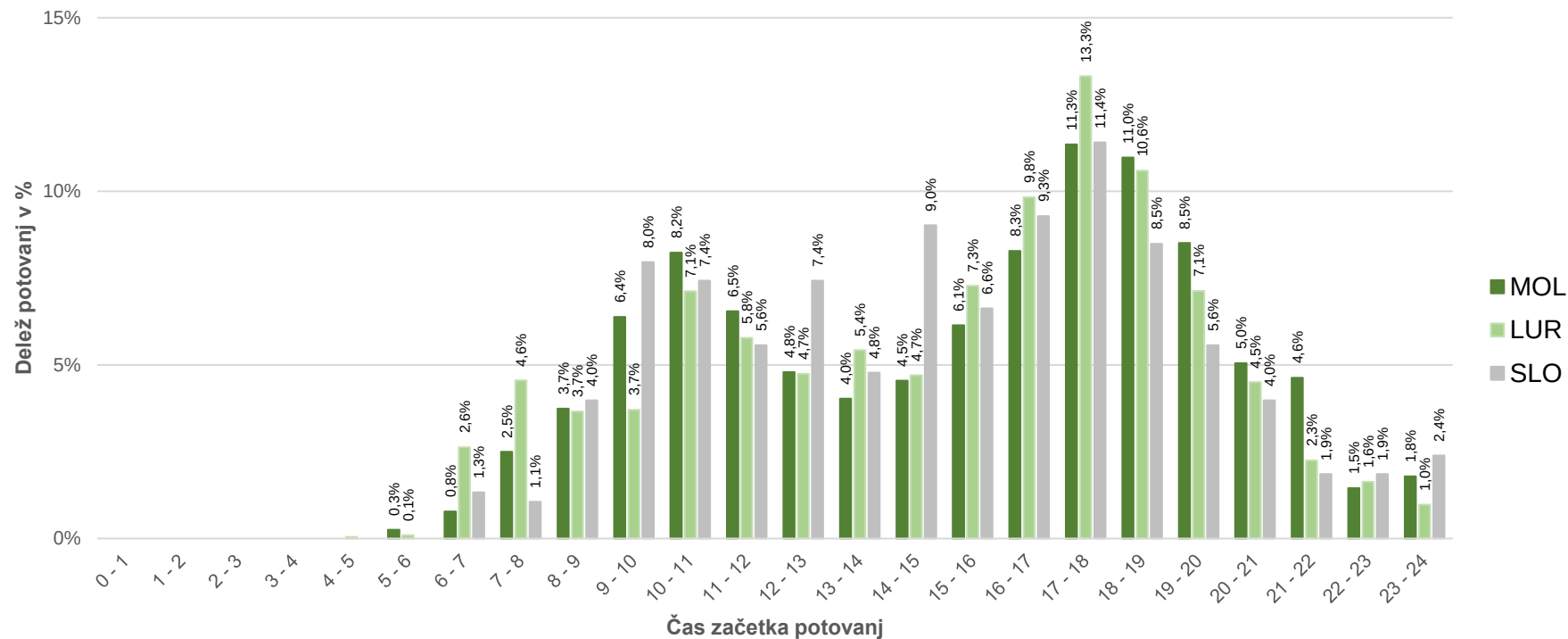
Slika 87: Porazdelitev potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) na delo po času začetka potovanj in prebivališču potovalca (2024).

Slika 88 prikazuje porazdelitev potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) z namenom po nakupih po času začetka potovanj in prebivališču potovalca.



Slika 88: Porazdelitev potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) po nakupih, po času začetka potovanj in prebivališču potovalca (2024).

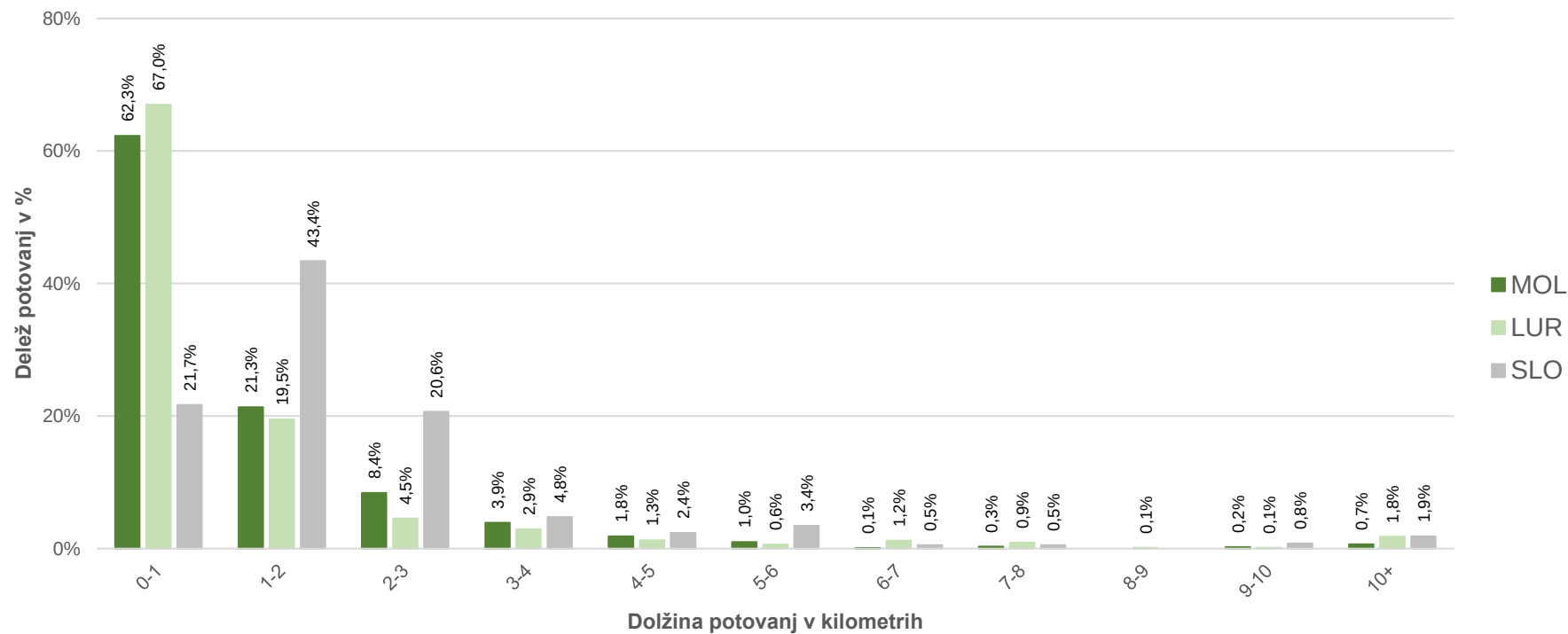
Slika 89 prikazuje porazdelitev potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) s prostočasnimi nameni po času začetka potovanj in prebivališču potovalca.



Slika 89: Porazdelitev potovanj na območju MOL (notranja in ciljno-izvorna potovanja) z namenom prosti čas po času začetka potovanj in prebivališču potovalca (2024).

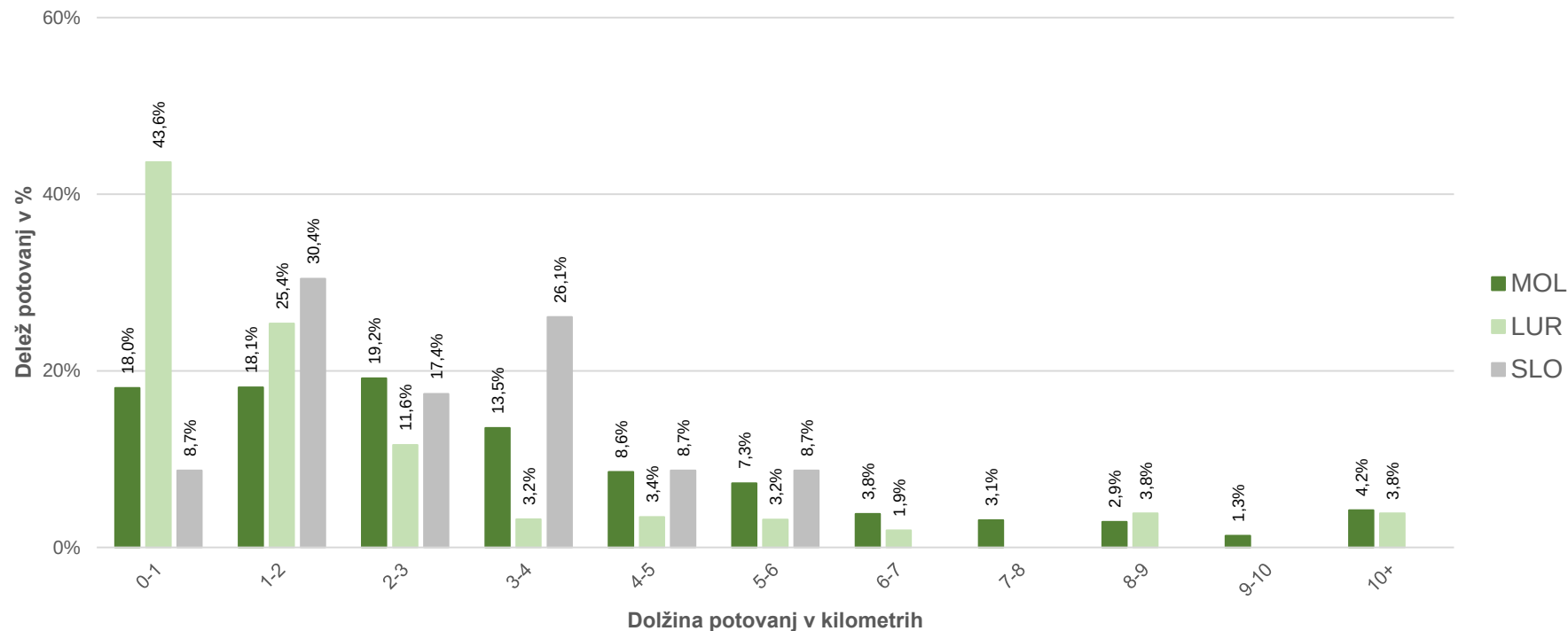
4.3.3. Porazdelitev potovanj glede na njihovo dolžino

Slika 90 prikazuje porazdelitev potovanj peš prebivalcev MOL, ostalih občin LUR in preostale Slovenije po dolžini potovanj in prebivališču potovalca.



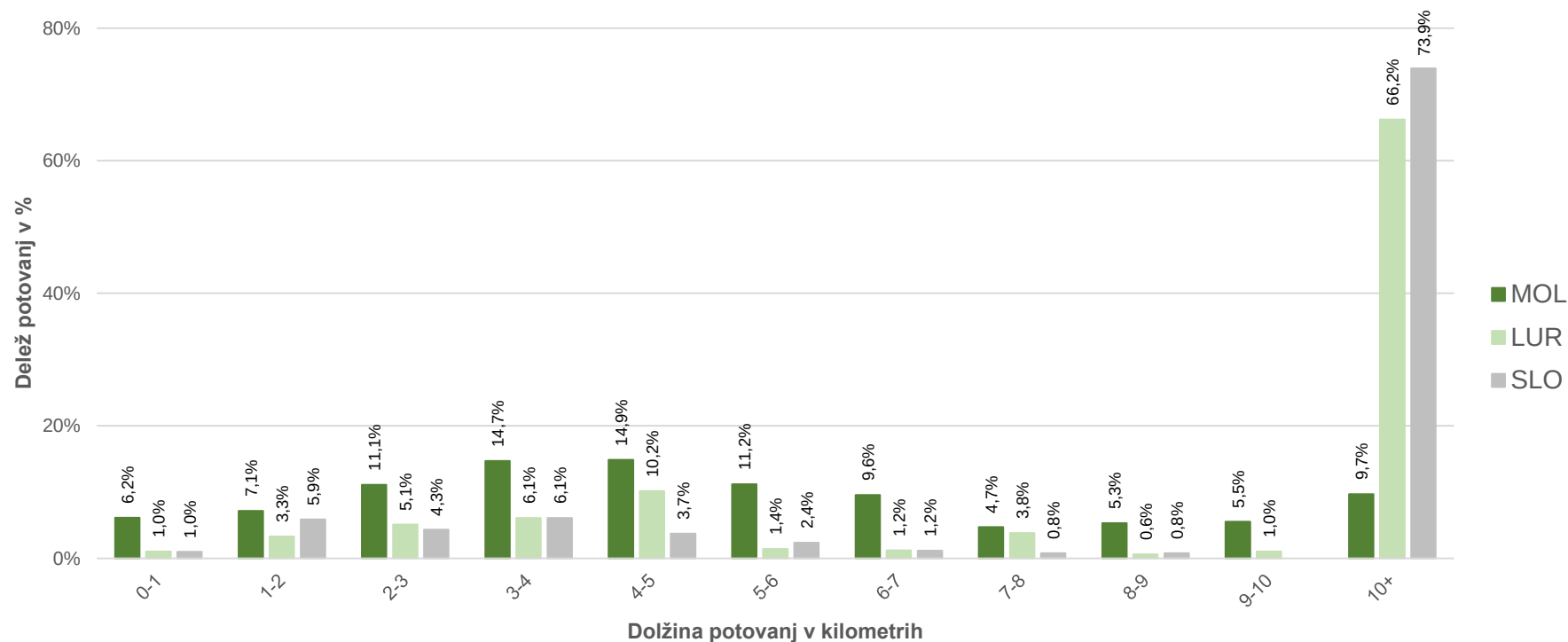
Slika 90: Porazdelitev potovanj peš po dolžini potovanj in prebivališču potovalca (2024).

Slika 91 prikazuje porazdelitev potovanj prebivalcev MOL, ostalih občin LUR in preostale Slovenije s kolesom, po dolžini potovanj in prebivališču potovalca.



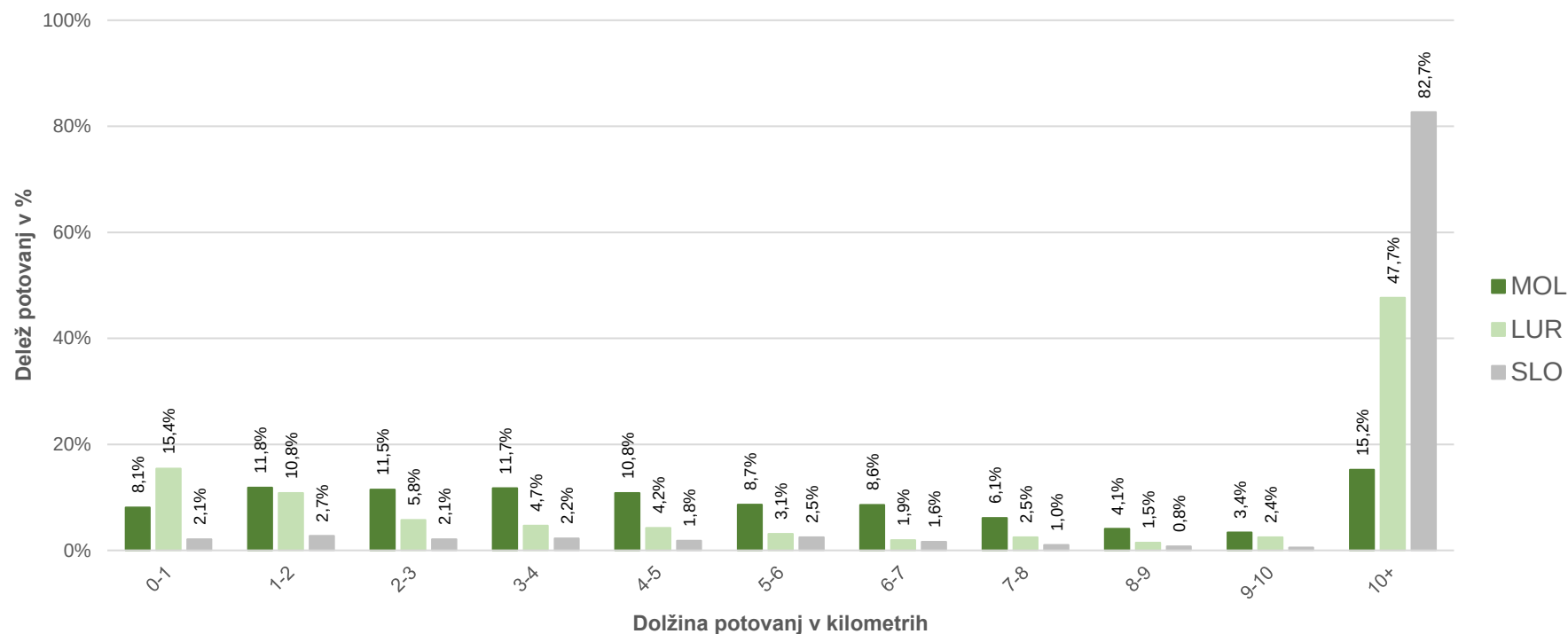
Slika 91: Porazdelitev potovanj s kolesom po dolžini potovanj in prebivališču potovalca (2024).

Slika 92 prikazuje porazdelitev potovanj prebivalcev MOL, ostalih občin LUR in preostale Slovenije z javnim potniškim prometom, po dolžini potovanj in prebivališču potovalca.



Slika 92: Porazdelitev potovanj z javnim potniškim prometom po dolžini potovanj in prebivališču potovalca (2024).

Slika 93 prikazuje porazdelitev potovanj prebivalcev MOL, ostalih občin LUR in preostale Slovenije z osebnim avtomobilom, po dolžini potovanj in prebivališču potovalca.



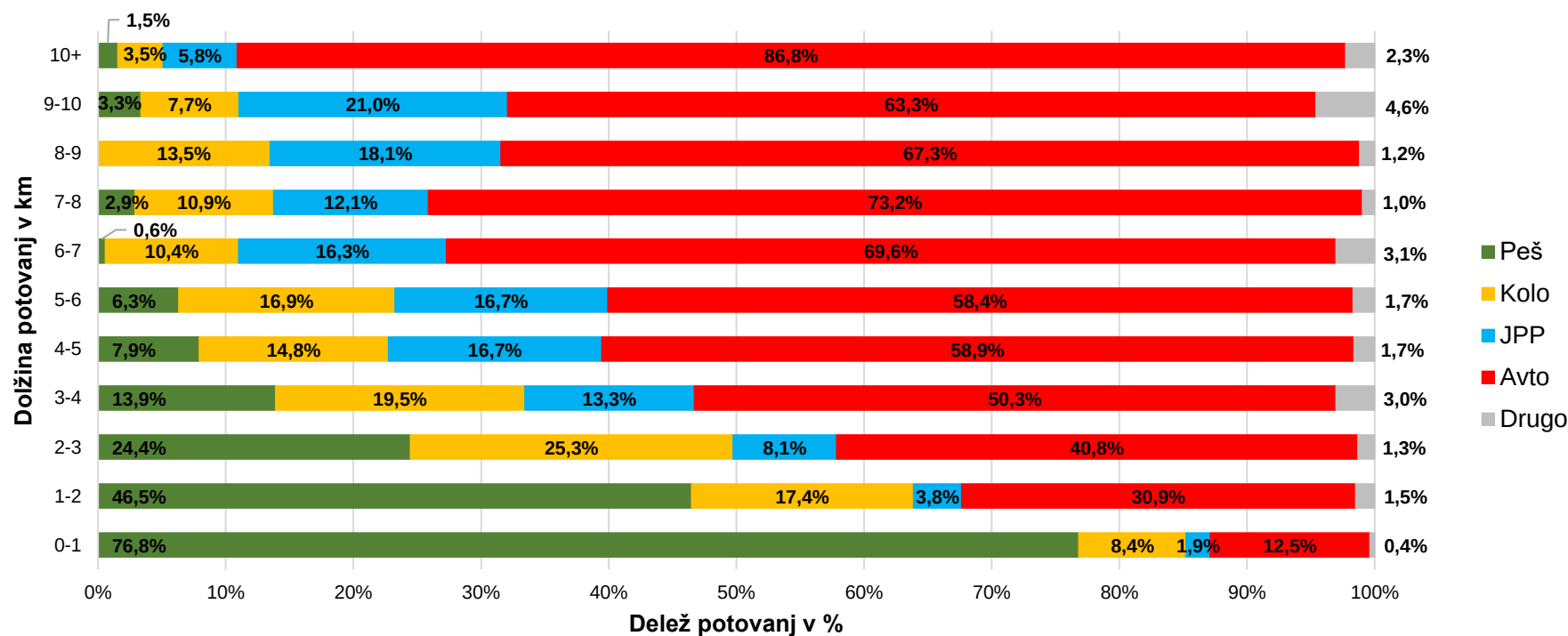
Slika 93: Porazdelitev potovanj z osebnim avtomobilom po dolžini potovanj in prebivališču potovalca (2024).

Hkratna analiza dolžine potovanj in uporabljenih prevoznih načinov prebivalcev MOL kaže, da ima pešačenje znaten delež vseh opravljenih poti (med 24,4 % in 76,8 %) do razdalje treh kilometrov. V manjših deležih (med 6,3 % in 13,9 %) ga zaznamo pri dolžini potovanj med tri in šest kilometrov. Pri potovanjih daljših od šest kilometrov je peš potovanj zanemarljiv.

Deleži kolesarjenja na razdaljah od enega do devet kilometrov se gibljejo med 10,9 % in 25,3 %. Pod 10,0 % padejo zgolj pri razdaljah do enega kilometra ter pri dolžinah potovanj nad 9 kilometrov.

Delež uporabe javnega potniškega prometa prebivalcev MOL na razdaljah do 3 kilometre je relativno majhen (8,1 % ali manj), pri razdaljah med 3 in 10 kilometrov pa predstavlja približno 15 % vseh potovanj.

Prebivalci MOL osebni avtomobil tudi za najkrajše poti (do 1 kilometra) uporabljajo v 12,5 % potovanj. Delež potovanj z osebnimi avtomobili nato skokovito raste. Pri potovanjih z dolžino med 1 in 2 kilometroma, delež znaša že 30,9 %, pri potovanjih nad 3 kilometre pa že 50,3 %. Pri potovanjih nad 6 kilometrov se delež dvigne nad 60 %, pri potovanjih daljših od 10 kilometrov pa na 86,8 % (Slika 94).



Slika 94: Deleži potovanj prebivalcev MOL po prevoznih načinih glede na dolžino potovanj (2024).

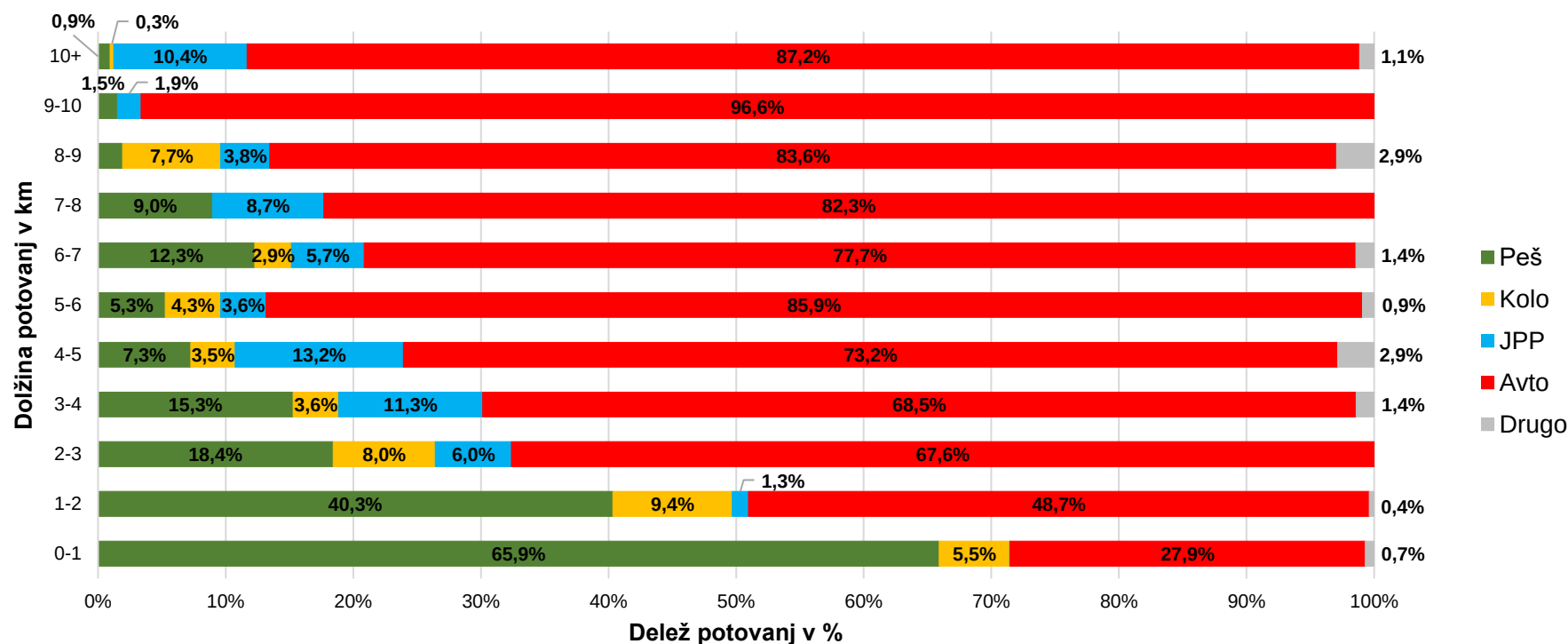
Hkratna analiza dolžine potovanj in uporabljenih prevoznih načinov prebivalcev ostalih občin LUR kaže, da so njihova potovanja še bistveno bolj vezana na uporabo osebnega avtomobila.

Prebivalci ostalih občin LUR opravijo skoraj dve tretjini potovanj dolžine do enega kilometra peš. Delež pešačenja pri potovanjih dolžine med enim in dvema kilometroma znaša 40,3 %, pri potovanjih daljših od dveh kilometrov pa hitro upada.

Delež kolesarjenja pri nobeni dolžini potovanj ne presega 10 %. Na splošno se giblje med 2,9 % in 9,4 % ter upada z daljšanjem potovanj.

Delež uporabe JPP je enakomerno razporejen pri potovanjih z dolžino med dvema in desetimi kilometri, a nikjer ne presega 13,2 %.

Uporaba osebnega avtomobila ima znaten delež že pri najkrajših potovanjih (do enega kilometra) – 27,9 %. Pri potovanjih z dolžino med enim in dvema kilometroma delež potovanj z osebnimi avtomobili naraste na 48,7 %, pri potovanjih daljših od dveh kilometrov pa je delež konstantno nad 67,6 %. Z dolžino potovanj narašča tudi delež uporabe osebnih avtomobilov (Slika 95).



Slika 95: Deleži potovanj prebivalcev ostalih občin LUR po prevoznih načinih glede na dolžino potovanja (2024).

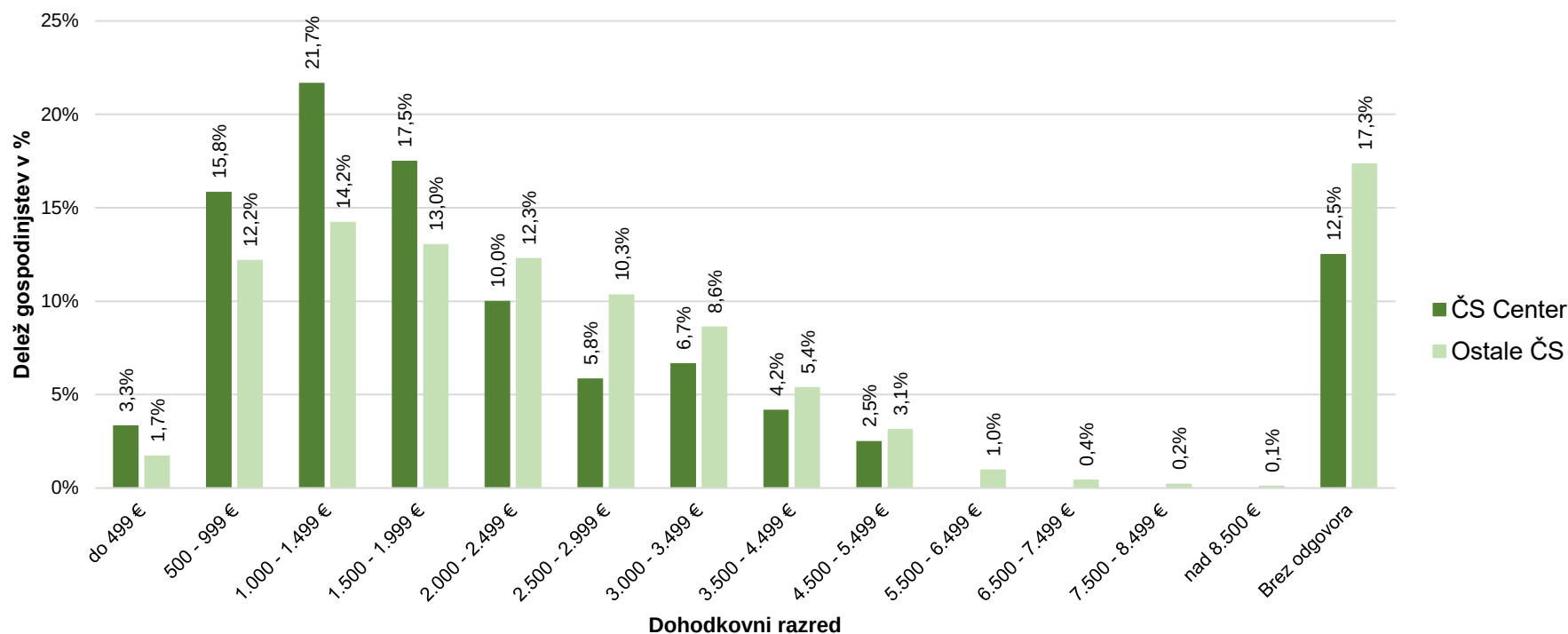
5. Analiza izbranih pokazateljev potovalnih navad Četrtna skupnosti Center

5.1. Družbenoekonomske značilnosti Četrtna skupnosti Center

5.1.1. Skupni mesečni dohodki gospodinjstev

Na podlagi odgovorov gospodinjstev, ki so odgovorila na vprašanje o skupnem mesečnem dohodku gospodinjstva, ugotavljamo, da večina gospodinjstev na obeh območjih navaja dohodek gospodinjstva med 500 in 2500 €. Delež gospodinjstev z dohodkom nad 2500 € konstantno upada do dohodka 5500 €.

Porazdelitev med gospodinjstvi ostalih četrtnih skupnosti je nekoliko bolj enakomerna, pri gospodinjstvih Četrtna skupnosti Center (v nadaljevanju ČS Center) pa lahko opazimo nekoliko višje deleže gospodinjstev z nižjimi dohodki, kar pa je povezano tudi s samo velikostjo gospodinjstev na tem območju (Slika 96).

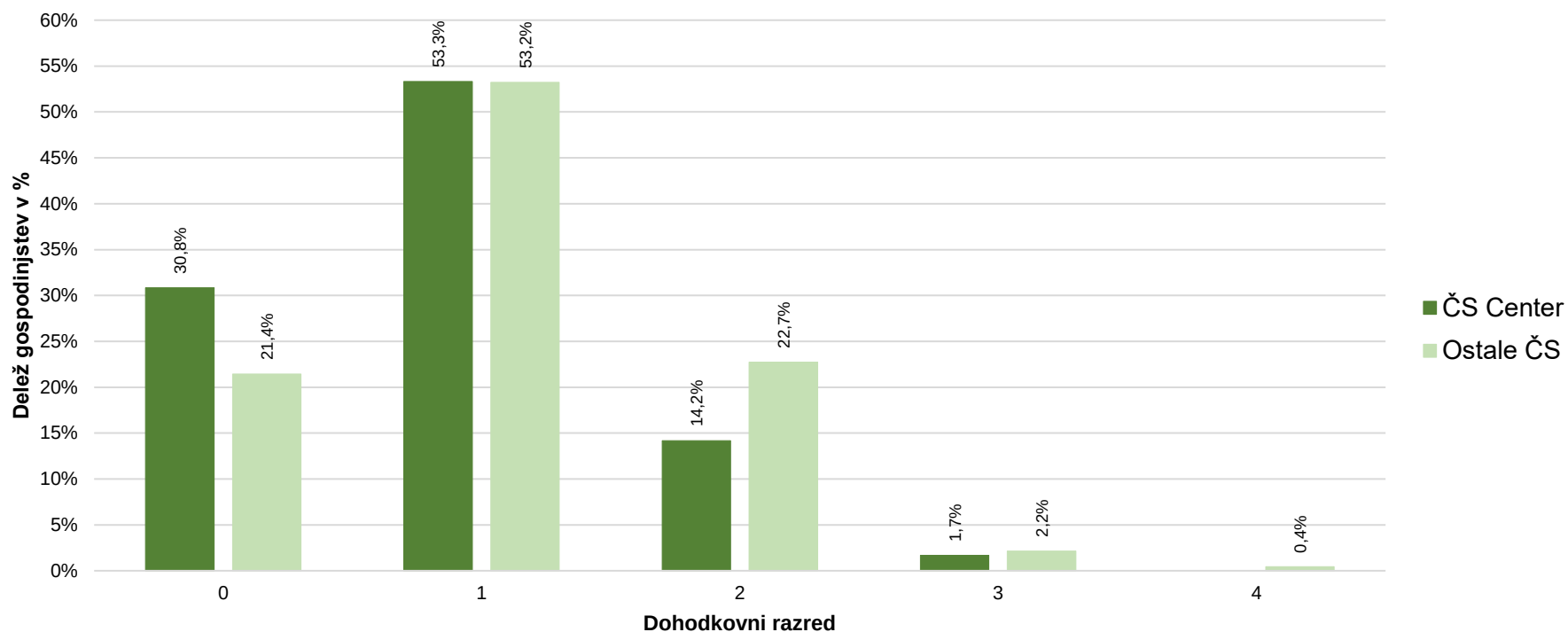


Slika 96: Porazdelitev gospodinjstev na območju MOL po dohodkovnih razredih (2024).

5.1.2. Lastništvo osebnih avtomobilov

Analiza rezultatov ankete kaže, da imajo gospodinjstva ČS Center v lasti manj osebnih avtomobilov na posamezno gospodinjstvo kot gospodinjstva ostalih ČS MOL. Z enim osebnim avtomobilom shaja 53,3 % gospodinjstev na območju ČS Center, brez njega pa 30,8 %. Dva osebna avtomobila poseduje 14,2 % gospodinjstev ČS Center, več kot dva osebna avtomobila pa 1,7 %.

Slika je podobna tudi za ostale ČS MOL. Delež gospodinjstev z enim osebnim avtomobilom je praktično identičen. Nekaj manj je gospodinjstev brez osebnega avtomobila (21,4 %), nekaj več pa tistih z dvema (22,7 %) ali več osebnimi avtomobili (2,6 %) (Slika 97).



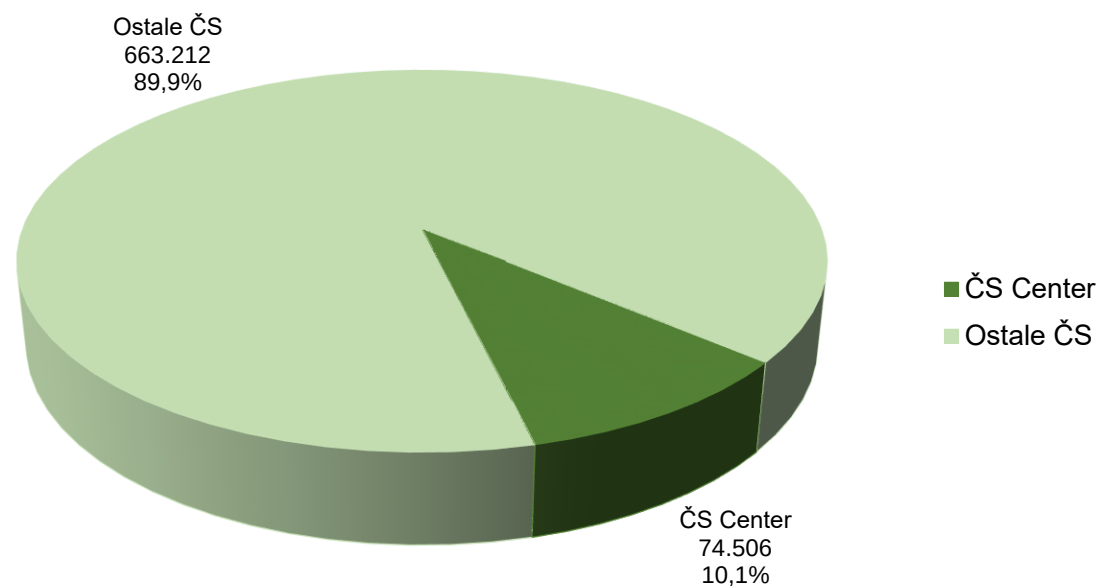
Slika 97: Porazdelitev gospodinjstev na območju MOL po lastništvu osebnega avtomobila (2024).

5.2. Mobilnost v Četrtni skupnosti Center

5.2.1. Število potovanj na delovni dan

Skupno število potovanj, ki jih opravijo člani gospodinjstev MOL na povprečen delovni dan, znaša 737.718. To število ne predstavlja vseh potovanj na območju MOL, saj ne zajema tranzitnih potovanj in potovanj, ki jih na tem območju opravijo prebivalci območij zunaj MOL. Ob tem pa je potrebno upoštevati še dejstvo, da tudi prebivalci območja MOL ne opravijo vseh potovanj znotraj njega.

Člani gospodinjstev s sedežem v ČS Center na povprečen delovni dan opravijo 74.506 potovanj oz. 10,1 % vseh potovanj prebivalcev MOL, člani gospodinjstev ostalih ČS MOL pa 663.212 potovanj oz. 89,9 % vseh potovanj prebivalcev MOL (Slika 98).



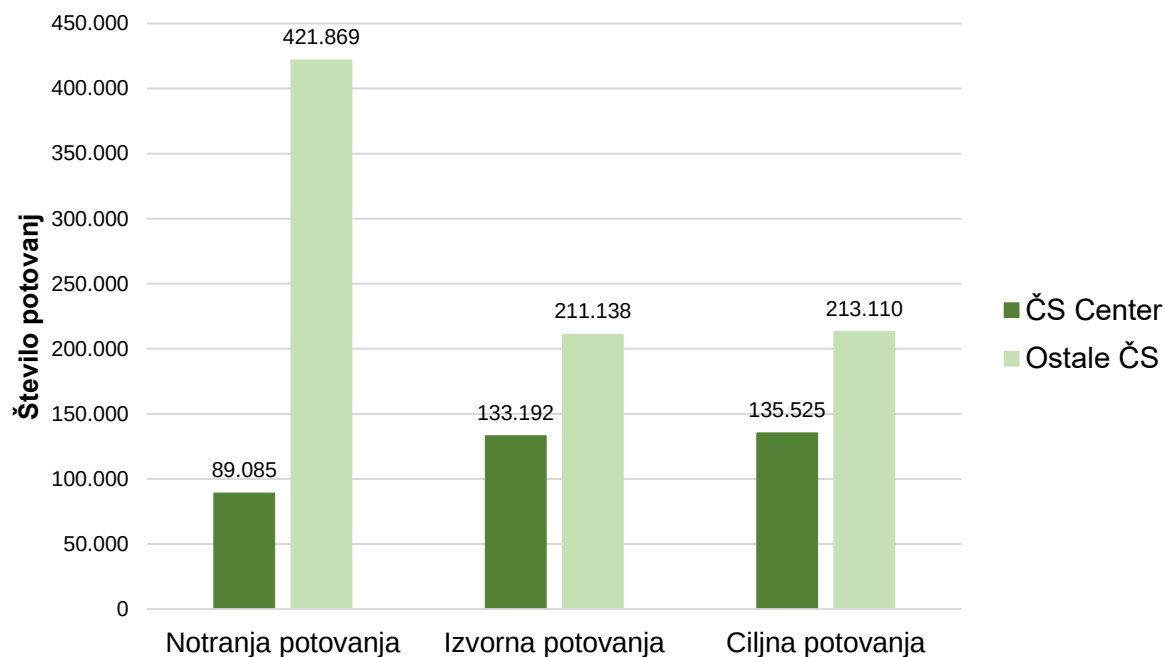
Slika 98: Število vseh opravljenih potovanj prebivalcev MOL na delovni dan glede na četrtno skupnost prebivališča potovalca (2024).

5.2.2. Število potovanj glede na začetek in cilj potovanja

Zaradi dejstva, da potovanja na obravnavanem območju ne izvajajo samo prebivalci tega območja, temveč tudi drugi uporabniki, smo z dodatnimi izračuni preverili še število potovanj, ki so opravljena na območju ČS Center oz. na območju drugih četrtnih skupnosti (ne glede na kraj prebivališča oseb).

Rezultati kažejo, da se na območju ČS Center na delovni dan opravi skupno 357.802 potovanj. Od tega je 89.085 notranjih potovanj (takšnih, ki imajo tako svoj začetek kot svoj konec znotraj območja ČS Center). Izvornih potovanj je 133.192 (potovanja, ki imajo svoj začetek na območju ČS Center in svoj zaključek izven nje), ciljnih potovanj pa 135.525 (potovanja, ki imajo svoj začetek zunaj območja ČS Center in svoj zaključek v njej) (Slika 99).

Dnevno se na območju ostalih ČS MOL opravi 846.116 potovanj. Od tega je 421.869 potovanj notranjih (potovanj, ki imajo tako svoj začetek kot svoj konec v eni od ostalih ČS MOL). Približno toliko je na območju ostalih ČS MOL skupaj tudi ciljnih in izvornih potovanj (potovanj, ki imajo na območju ostalih ČS MOL samo svoj začetek ali samo svoj konec) (Slika 99).

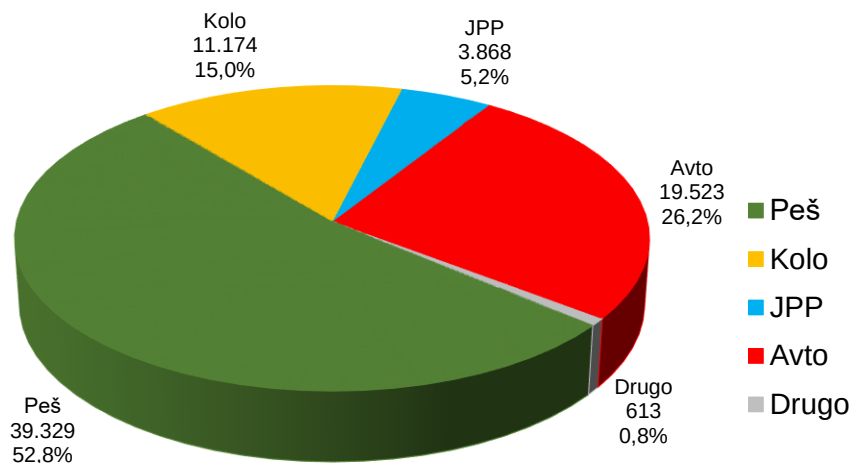


Slika 99: Število notranjih, ciljnih in izvornih potovanj v ČS Center in ostalih ČS MOL (2024).

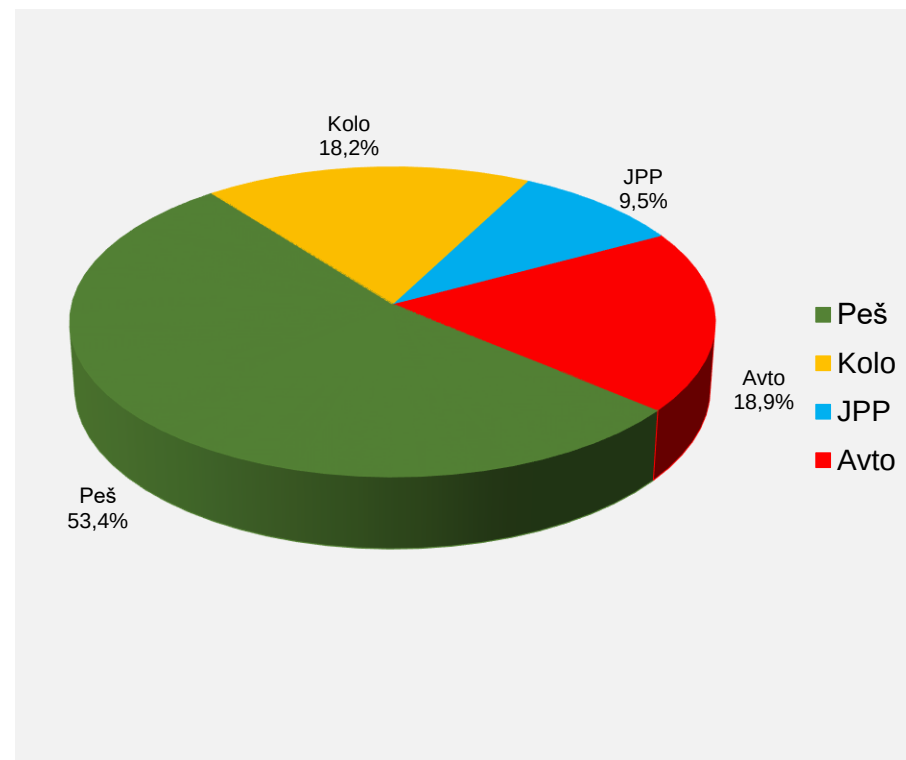
5.2.3. Deleži potovanj prebivalcev Četrtna skupnosti Center po prevoznih načinih

Prebivalci ČS Center ob delovnih dneh več kot polovico svojih potovanj opravijo peš (52,8 %). Po pogostosti jim sledijo potovanja z osebnim avtomobilom (26,2 %) in kolesom (15 %). Najmanj svojih potovanj (5,2 %) opravijo z javnim potniškim prometom (Slika 100).

Primerjava z rezultati ankete iz leta 2013 (Slika 101) kaže, da se je v tem obdobju delež peš potovanj med prebivalci ČS Center ohranil, nekoliko pa se je povečal delež potovanj z osebnimi avtomobili (za 7,3 odstotne točke), posledično pa zmanjšal delež potovanj s kolesi (za 3,2 odstotne točke) in delež potovanj z javnim potniškim prometom (za 4,3 odstotne točke).



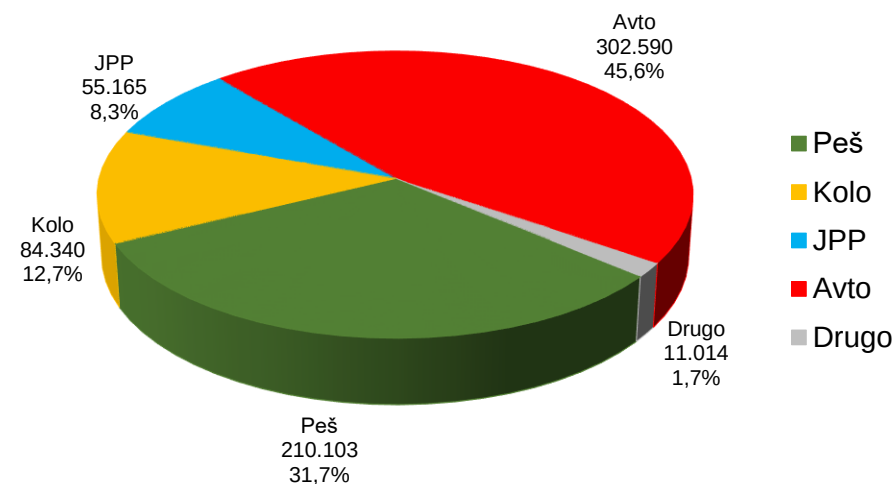
Slika 100: Deleži potovanj prebivalcev ČS Center po prevoznih načinih na delovni dan (2024).



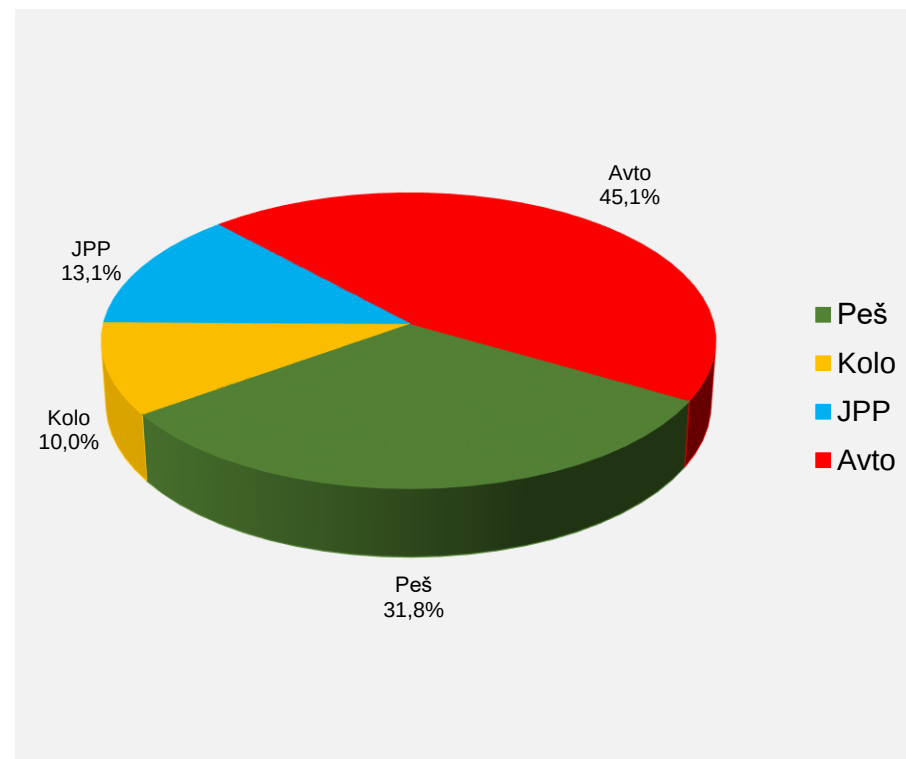
Slika 101: Deleži potovanj prebivalcev ČS Center po prevoznih načinih na delovni dan (2013).

Primerjava deležev potovanj po prevoznih načinih med prebivalci ostalih ČS MOL (Slika 102) in prebivalci ČS Center (Slika 100) kaže, da je delež peš potovanj prebivalcev ostalih ČS bistveno manjši (31,7 %), deleži potovanj z osebnimi avtomobili bistveno večji (45,6 %), deleža uporabe koles in javnega potniškega prometa pa skupaj predstavljata 21,0 % njihovih potovanj.

Primerjava z rezultati ankete iz leta 2013 (Slika 103) kaže, da se v tem obdobju deleža peš potovanj in potovanj z osebnimi avtomobili prebivalcev ostalih ČS MOL skorajda nista spremenila, delež potovanj s kolesi je narasel za 2,7 odstotne točke, delež potovanj z javnim potniškim prometom pa upadel za 4,8 odstotne točke.



Slika 102: Deleži potovanj prebivalcev ostalih ČS po prevoznih načinih na delovni dan (2024).



Slika 103: Deleži potovanj prebivalcev ostalih ČS po prevoznih načinih na delovni dan (2013).

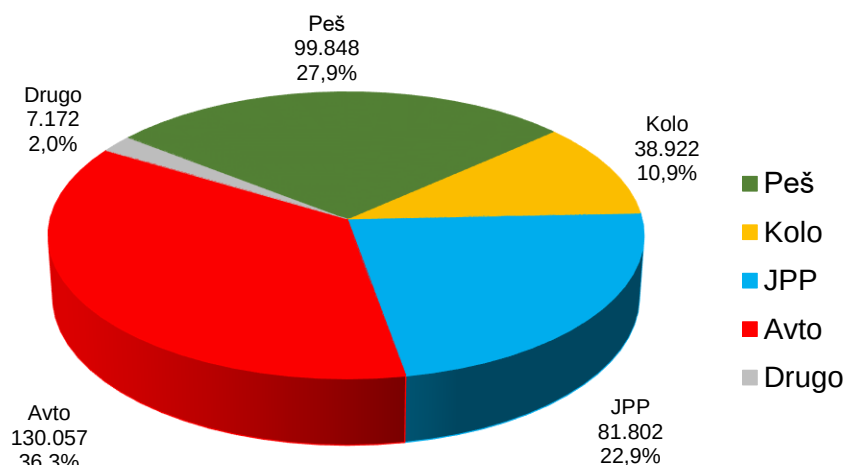
5.2.4. Deleži potovanj na območju Četrtna skupnosti Center po prevoznih načinih in vrsti potovanja

Ker nam analiza potovanj opravljenih po območju podaja realnejšo sliko kot analiza potovanj zgolj prebivalcev istega območja, smo za območje ČS Center opravili še analizo vseh potovanj, ki se opravijo na tem območju.

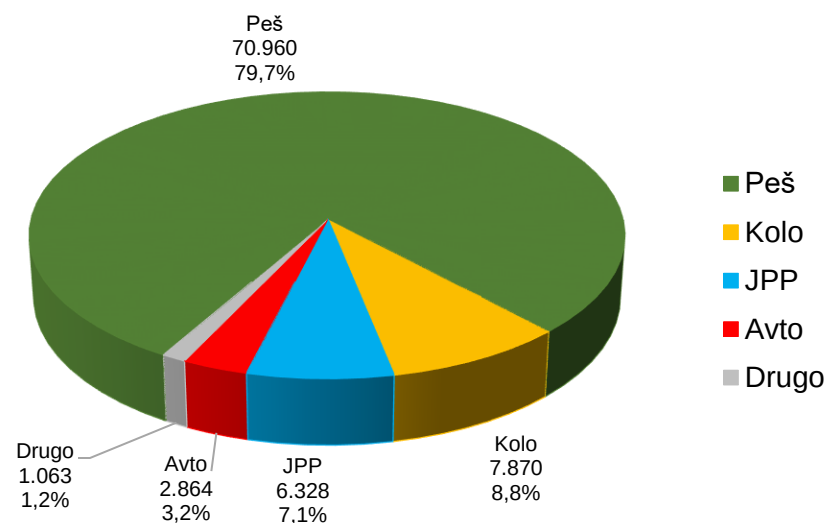
Tako lahko ugotovimo, da so izračunani deleži prevoznih načinov vseh potovanj, ki so bila izvedena na območju ČS Center (Slika 104), nekoliko drugačni od deležev potovanj po prevoznih načinih samih prebivalcev te četrtna skupnosti (Slika 102). Peš potovanja predstavljajo 27,9 % vseh potovanj, potovanja s kolesom 10,9 %, potovanja z javnim potniškim prometom 22,9 %, potovanja z osebnim avtomobilom pa 36,3 %.

Če vsa potovanja na območju ČS Center razdelimo na notranja, ciljna in izvorna potovanja ter opravimo analizo vsake skupine potovanj posebej, ugotovimo naslednje.

Notranja potovanja (potovanja, ki imajo svoj začetek in svoj konec znotraj ČS Center) so skoraj v celoti opravljena s trajnostnimi oblikami prometa. Delež pešačenja predstavlja 79,9 % potovanj, kolesarjenja 8,8 % in uporabe javnega potniškega prometa 7,1 %. Delež notranjih potovanj z osebnim avtomobilom je le 3,2 % (Slika 105).

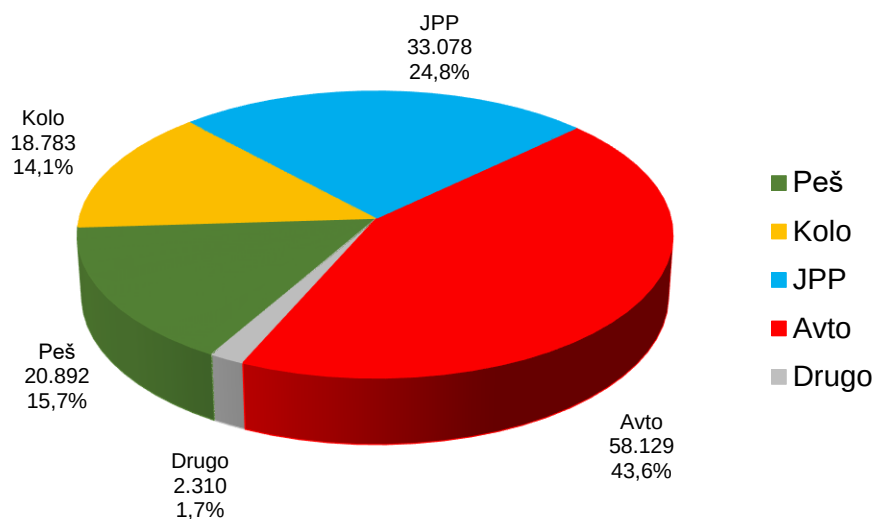


Slika 104: Deleži potovanj na območju ČS Center na delovni dan po prevoznih načinih (2024).

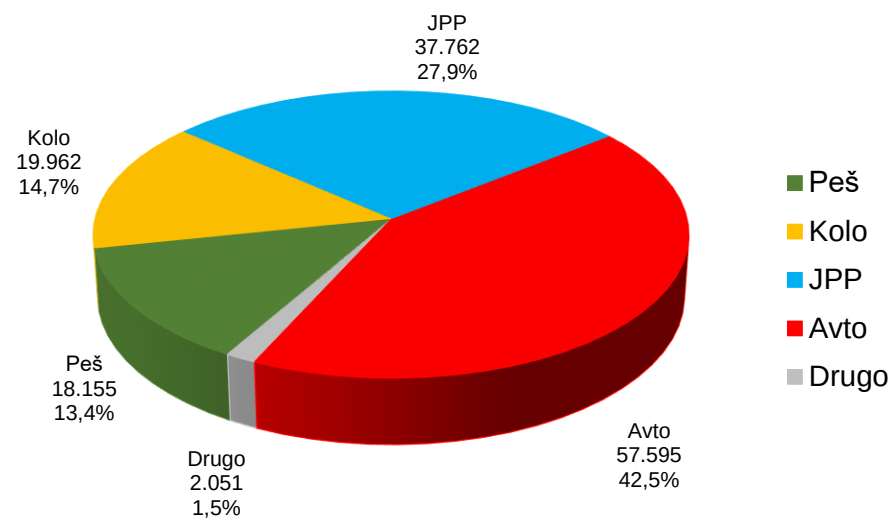


Slika 105: Deleži notranjih potovanj na območju ČS Center na delovni dan po prevoznih načinih (2024).

Rezultati analize za izvorna (Slika 106) in ciljna potovanja (Slika 107) na območju ČS Center so bistveno drugačni od rezultatov za notranja potovanja (Slika 105). Izvorna potovanja (potovanja s pričetkom na območju ČS Center in koncem zunaj nje) so v pretežni meri opravljena z osebnimi avtomobili (43,6 %). Deleži pešačenja, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa se gibljejo med 14,1 % in 24,8 % (Slika 106). Podobne vrednosti lahko opazimo tudi pri številu ciljnih potovanj na območju ČS Center in njim pripadajočih deležih po prevoznih načinih (Slika 107).



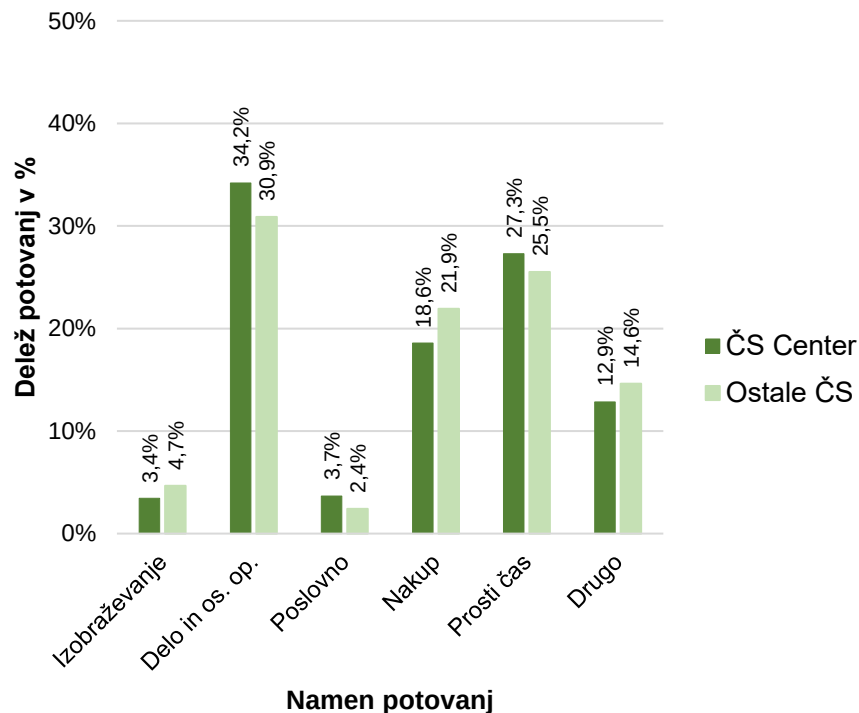
Slika 106: Deleži izvornih potovanj na območju ČS center na delovni dan po prevoznih načinih (2024).



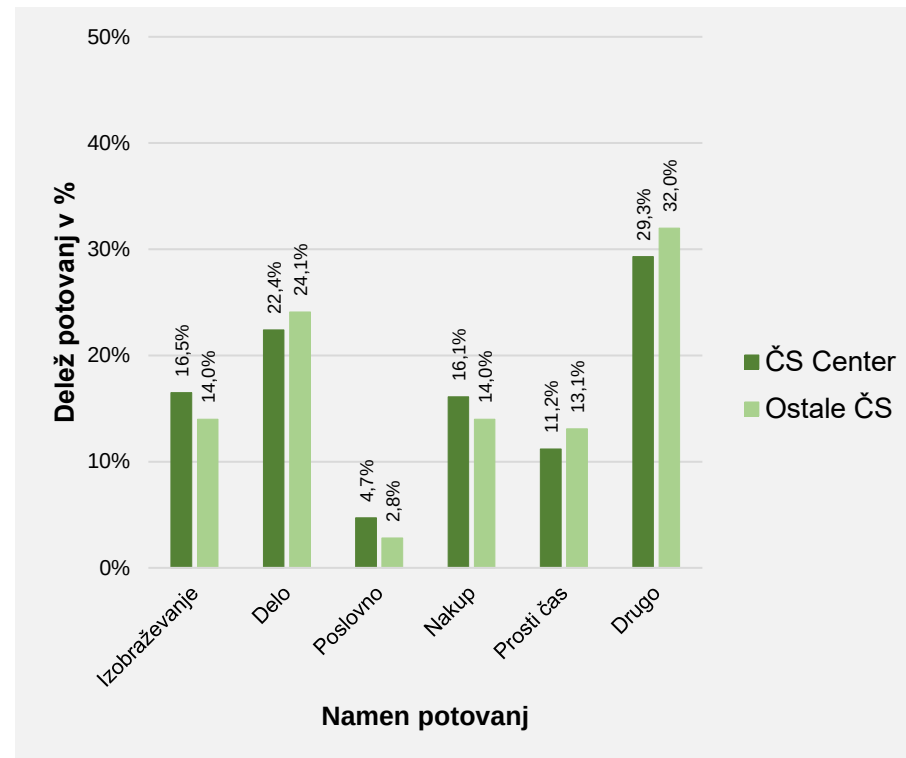
Slika 107: Deleži ciljnih potovanj na območju ČS center na delovni dan po prevoznih načinih (2024).

5.2.5. Deleži potovanj prebivalcev Četrtna skupnosti Center in ostalih četrtnih skupnosti MOL po namenih

Slika 108 prikazuje deleže potovanj prebivalcev ČS Center in ostalih ČS MOL na delovni dan po namenih za leto 2024, Slika 109 pa za leto 2013.



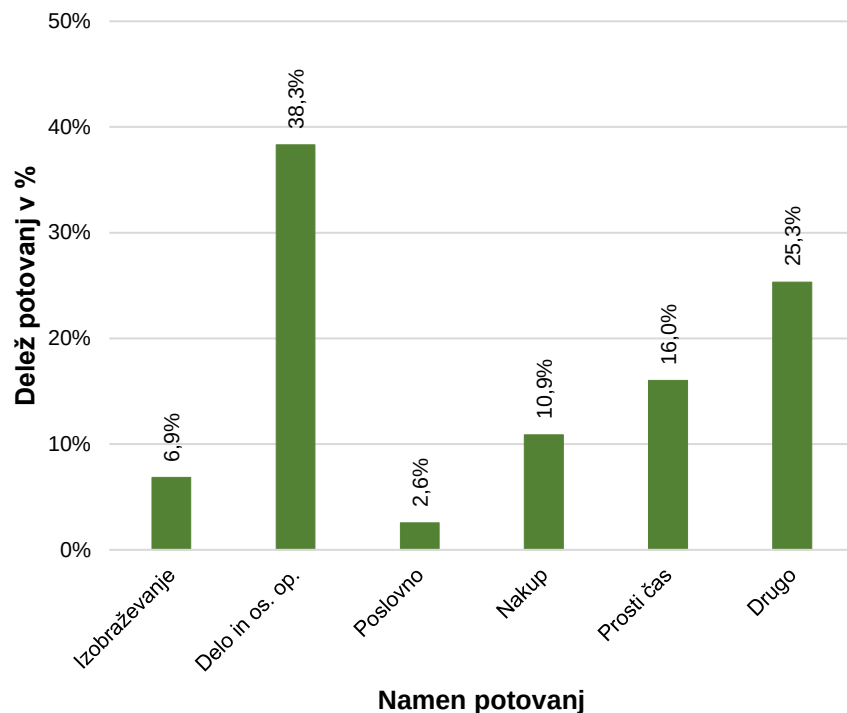
Slika 108: Deleži potovanj prebivalcev ČS Center in ostalih ČS MOL na delovni dan po namenih (2024).



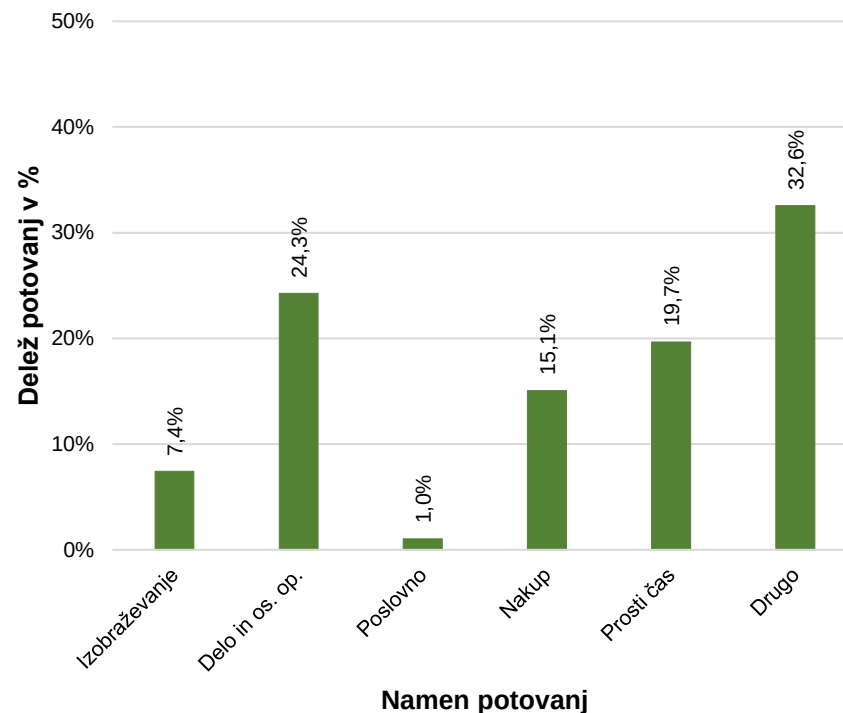
Slika 109: Deleži potovanj prebivalcev ČS Center in ostalih ČS MOL na delovni dan po namenih (2013).

5.2.6. Deleži potovanj na območju Četrtna skupnosti Center po namenih in vrsti potovanj

Tudi za območje ČS Center so bile opravljene analize potovanj po njihovem namenu glede na območje, kje so bila opravljena. Tako Slika 110 prikazuje deleže vseh potovanj na območju ČS Center (notranjih in ciljno-izvornih potovanj), Slika 111 pa porazdelitev namenov pri samo notranjih potovanjih na območju ČS Center (potovanja, ki so se začela in končala na območju ČS Center).

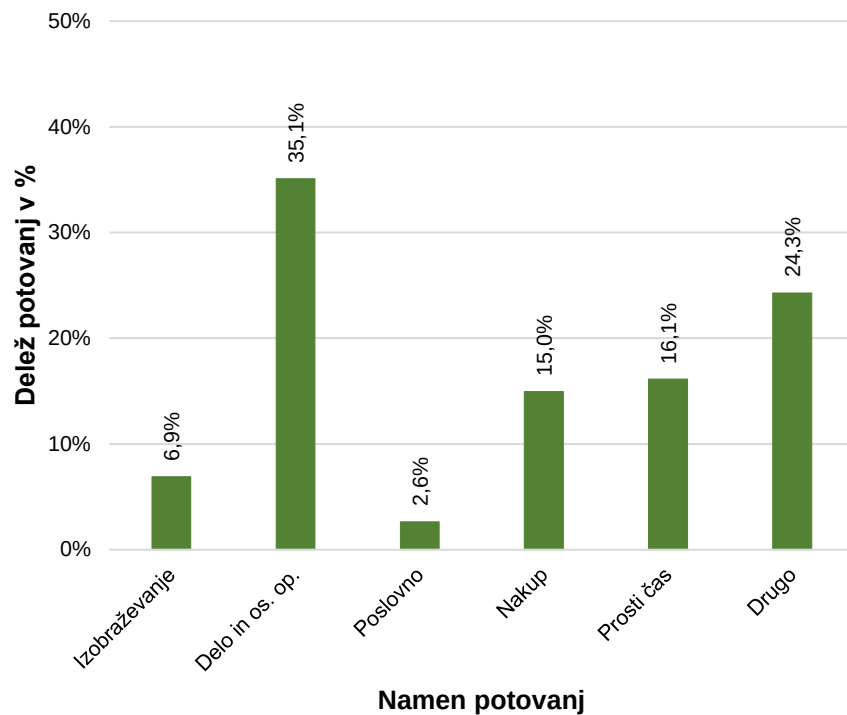


Slika 110: Deleži potovanj na območju ČS Center na delovni dan po namenih potovanj (2024).

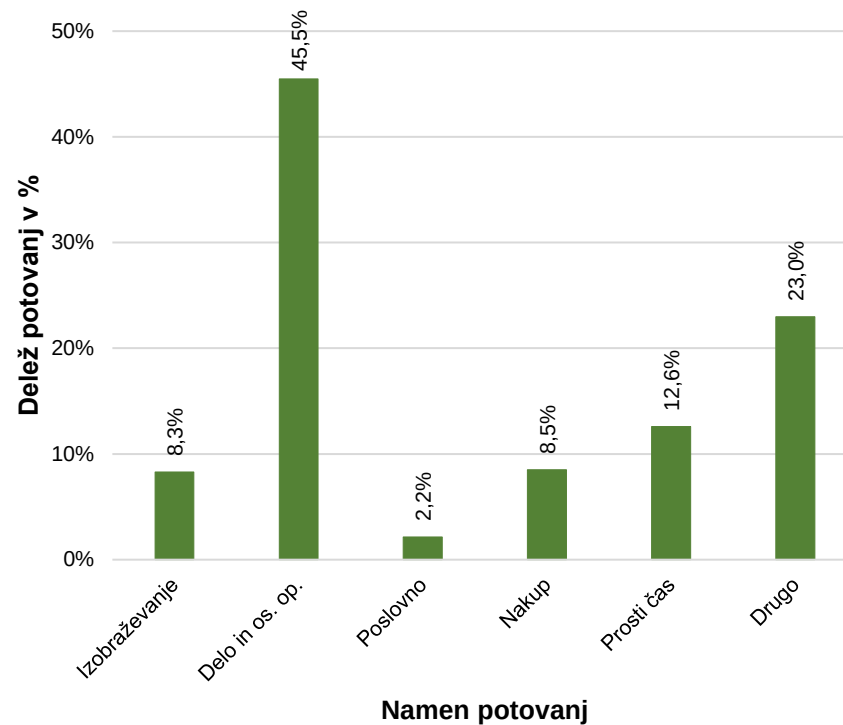


Slika 111: Deleži notranjih potovanj na območju ČS Center na delovni dan po namenih potovanj (2024).

Slika 112 prikazuje porazdelitev deležev namenov potovanj za izvorna potovanja na območju ČS Center, Slika 113 pa porazdelitev deležev namenov potovanj za ciljna potovanja na območju ČS Center.



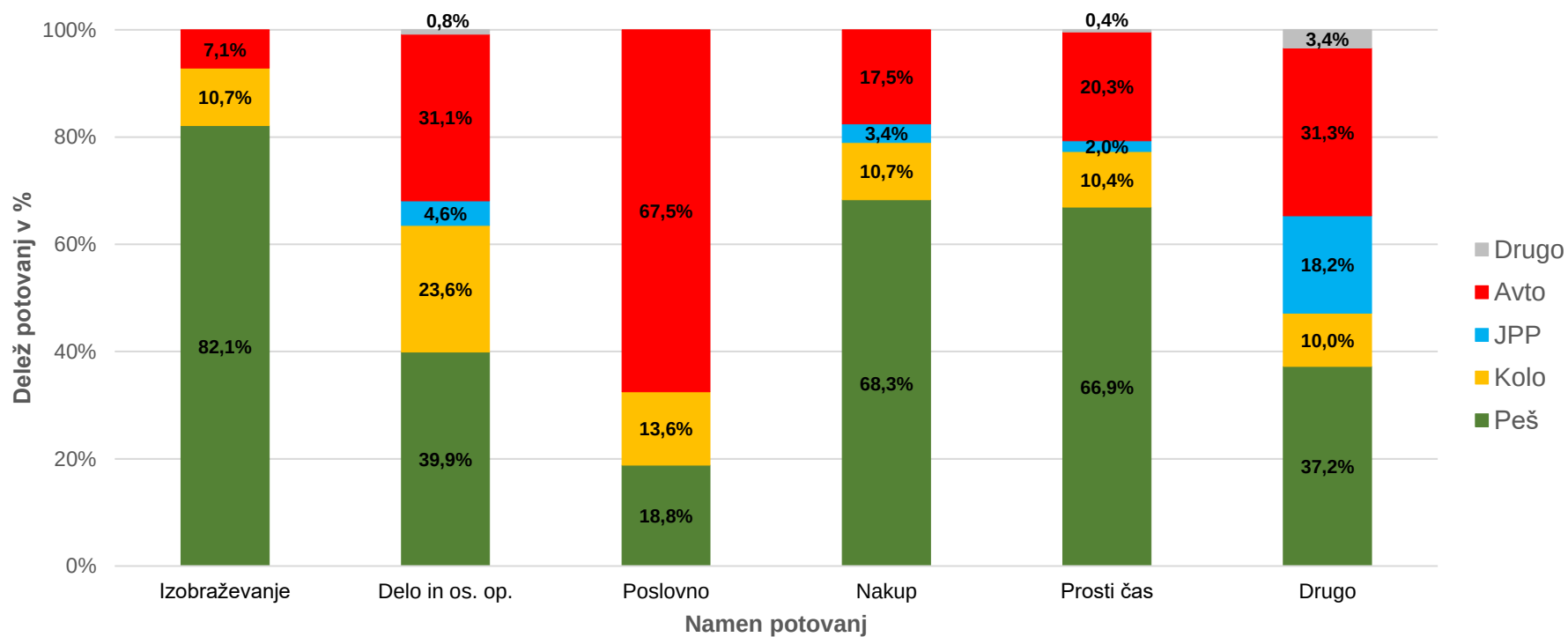
Slika 112: Deleži izvornih potovanj na območju ČS Center na delovni dan po namenih potovanj (2024).



Slika 113: Deleži ciljnih potovanj na območju ČS Center na delovni dan po namenih potovanj (2024).

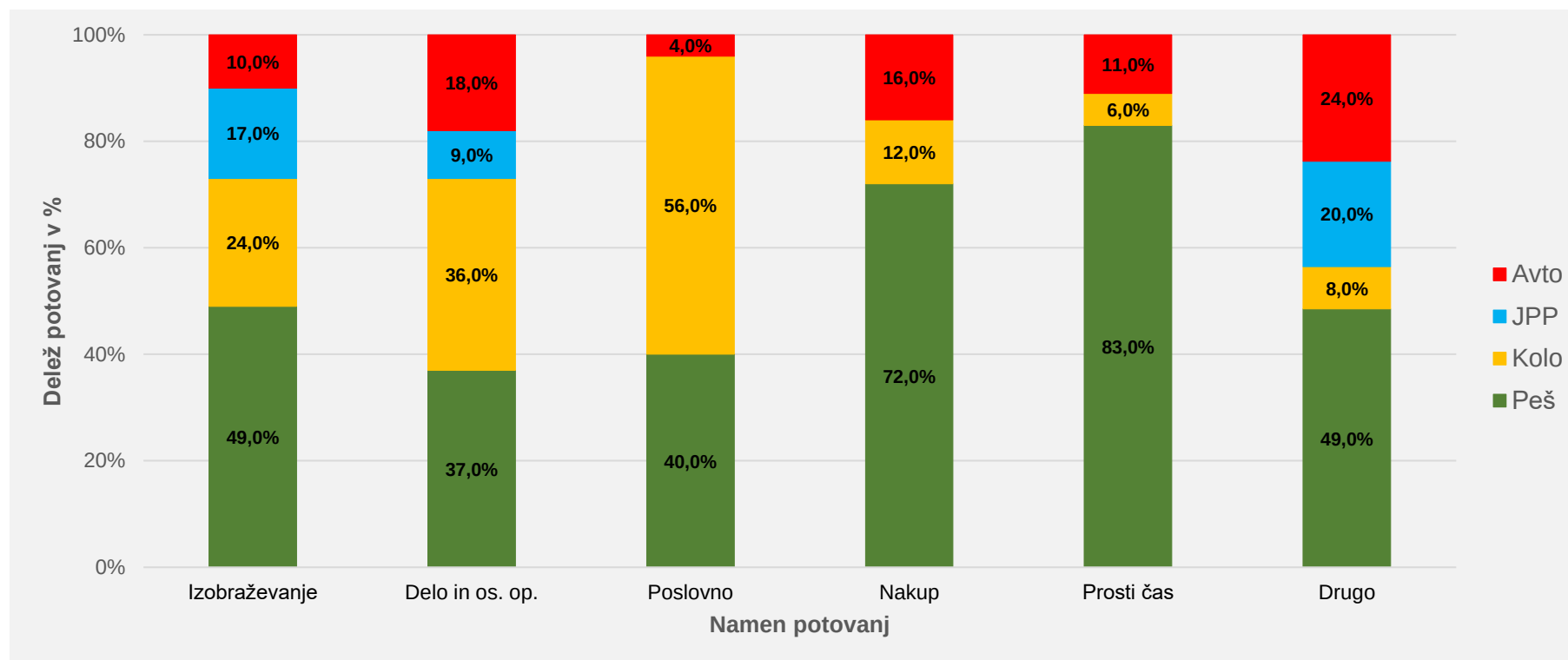
5.2.7. Deleži potovanj prebivalcev Četrtna skupnosti Center po namenih in prevoznih načinih

Slika 114 prikazuje deleže potovanj prebivalcev ČS Center (notranjih in ciljno izvornih) po namenih in prevoznih načinih za leto 2024.



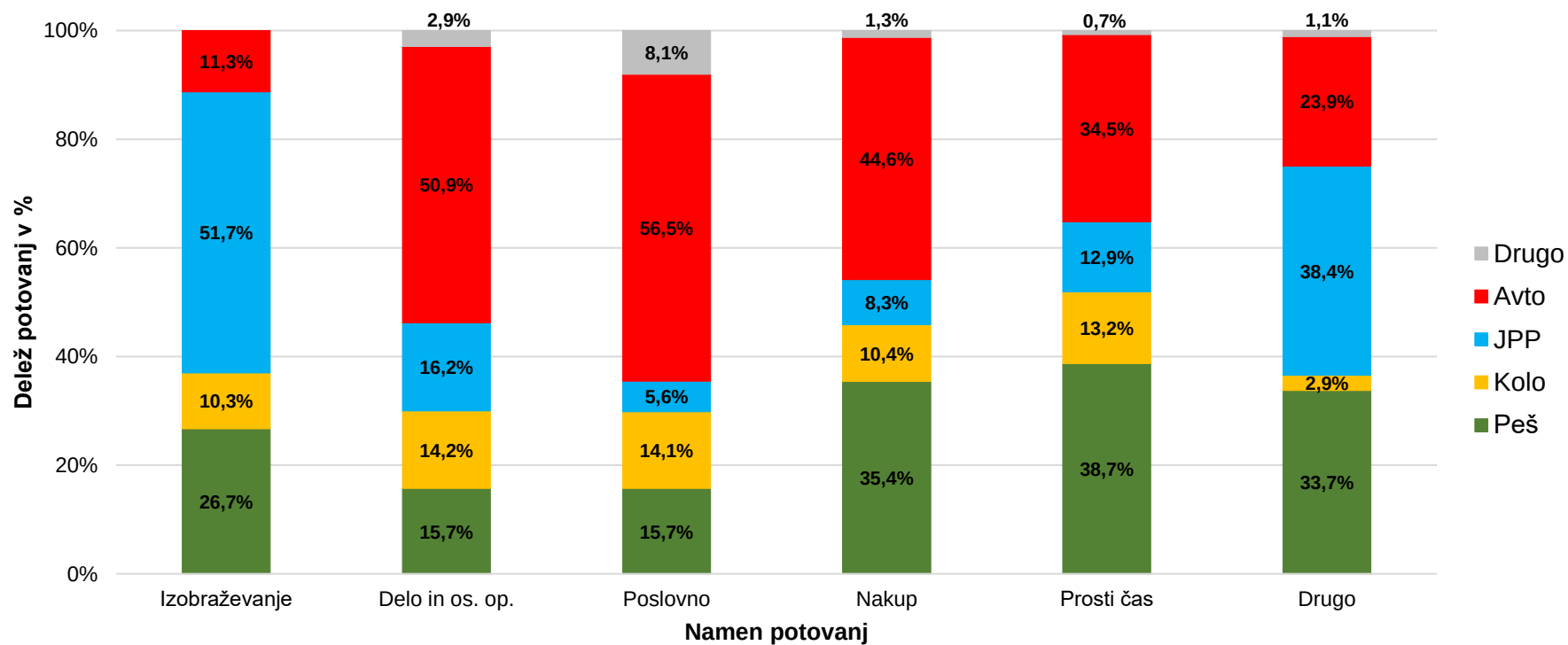
Slika 114: Deleži potovanj prebivalcev ČS Center po namenih in prevoznih načinih (2024).

Slika 115 prikazuje deleže potovanj prebivalcev ČS Center (notranjih in ciljno izvornih) po namenih in prevoznih načinih za leto 2013.



Slika 115: Deleži potovanj prebivalcev ČS Center po namenih in prevoznih načinih (2013).

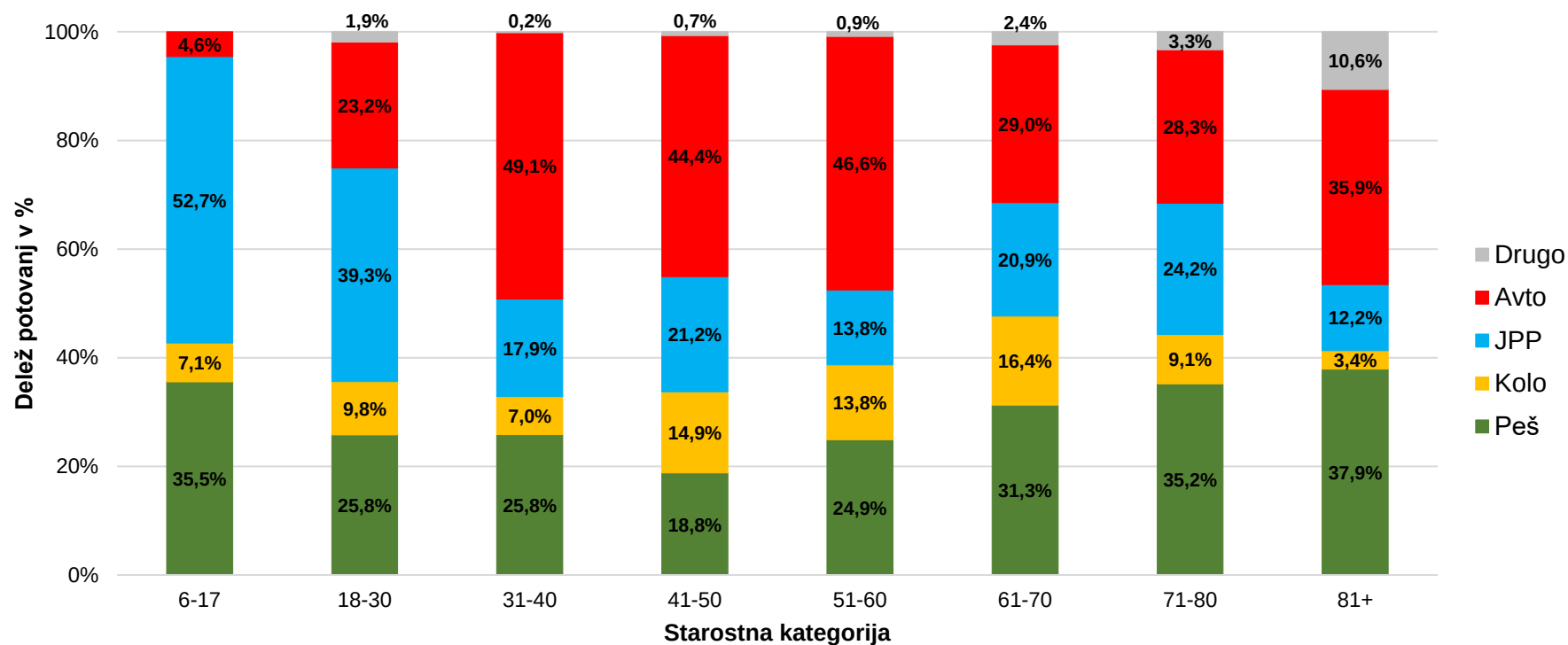
Slika 116 prikazuje deleže vseh potovanj na območju ČS Center (tako prebivalcev ČS Center kot vseh ostalih) po namenih in prevoznih načinih za leto 2024.



Slika 116: Deleži potovanj na območju ČS Center po namenih in prevoznih načinih (2024).

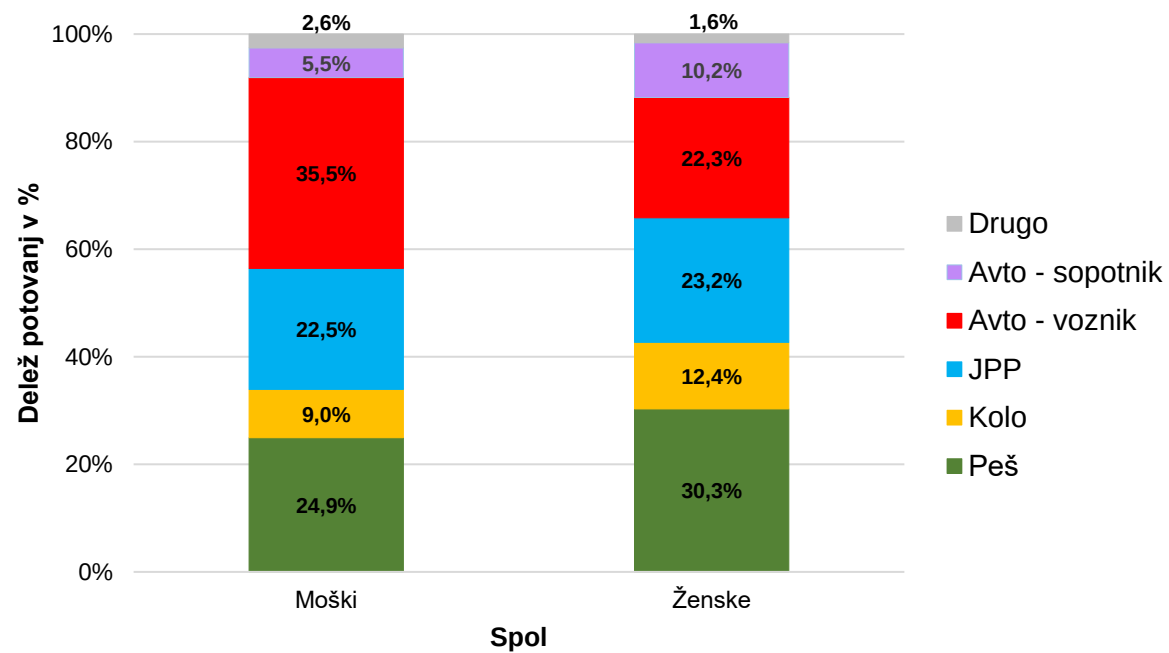
5.2.8. Družbenoekonomske značilnosti uporabnikov po prevoznem načinu

Slika 117 prikazuje porazdelitev prevoznih načinov po starostnih skupinah za vsa potovanja na območju ČS Center na delovni dan.



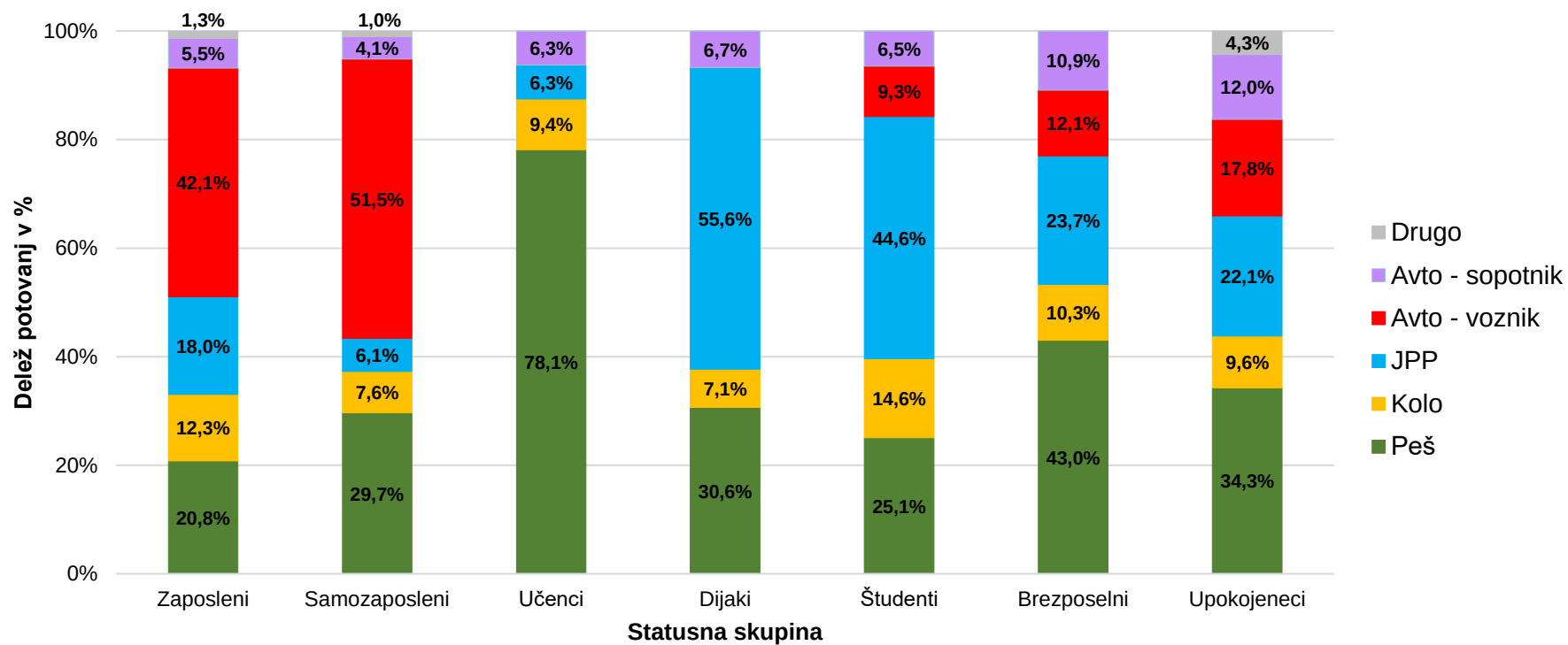
Slika 117: Porazdelitev prevoznih načinov po starostnih kategorijah za vsa potovanja na območju ČS Center (2024).

Slika 118 prikazuje porazdelitev prevoznih načinov po spolu potovalcev za vsa potovanja na območju ČS Center na delovni dan.



Slika 118: Porazdelitev prevoznih načinov po spolu potovalcev za vsa potovanja na območju ČS Center (2024).

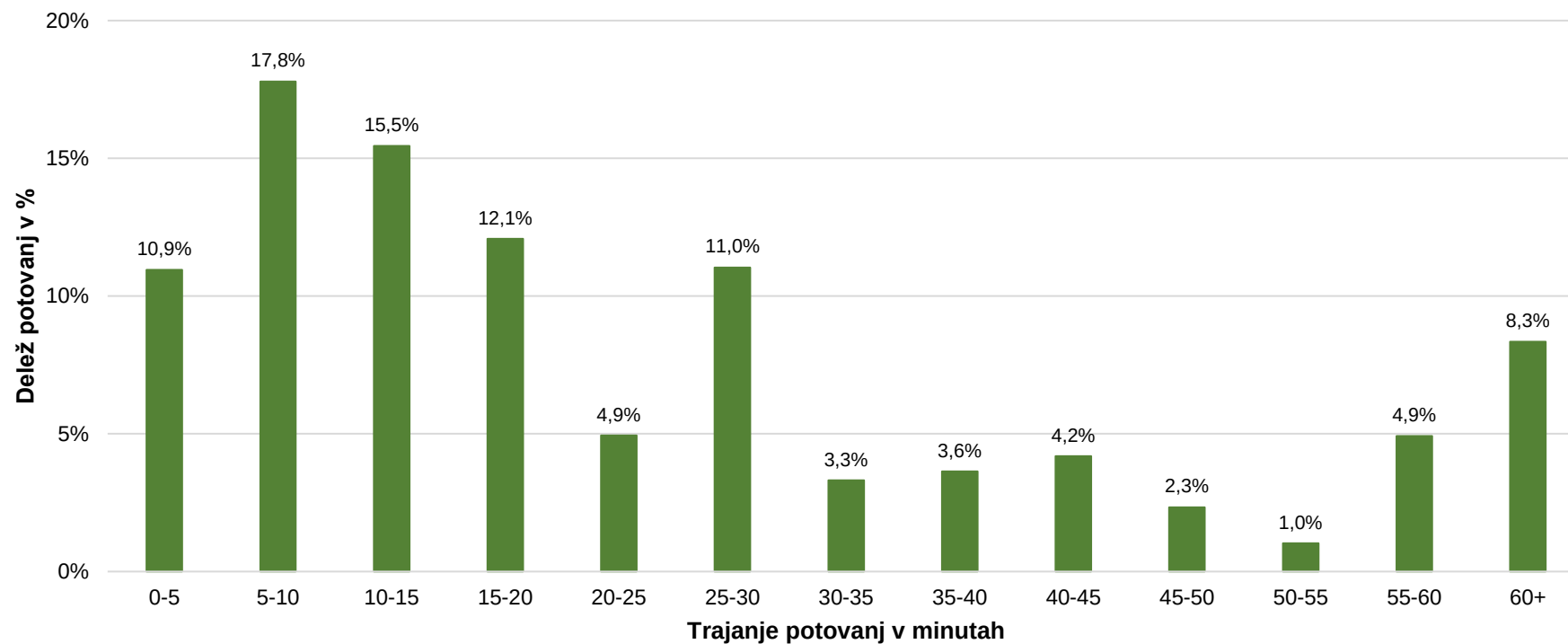
Slika 119 prikazuje porazdelitev prevoznih načinov po statusnih skupinah za vsa potovanja na območju ČS Center na delovni dan.



Slika 119: Porazdelitev prevoznih načinov po statusnih skupinah za vsa potovanja na območju ČS Center (2024).

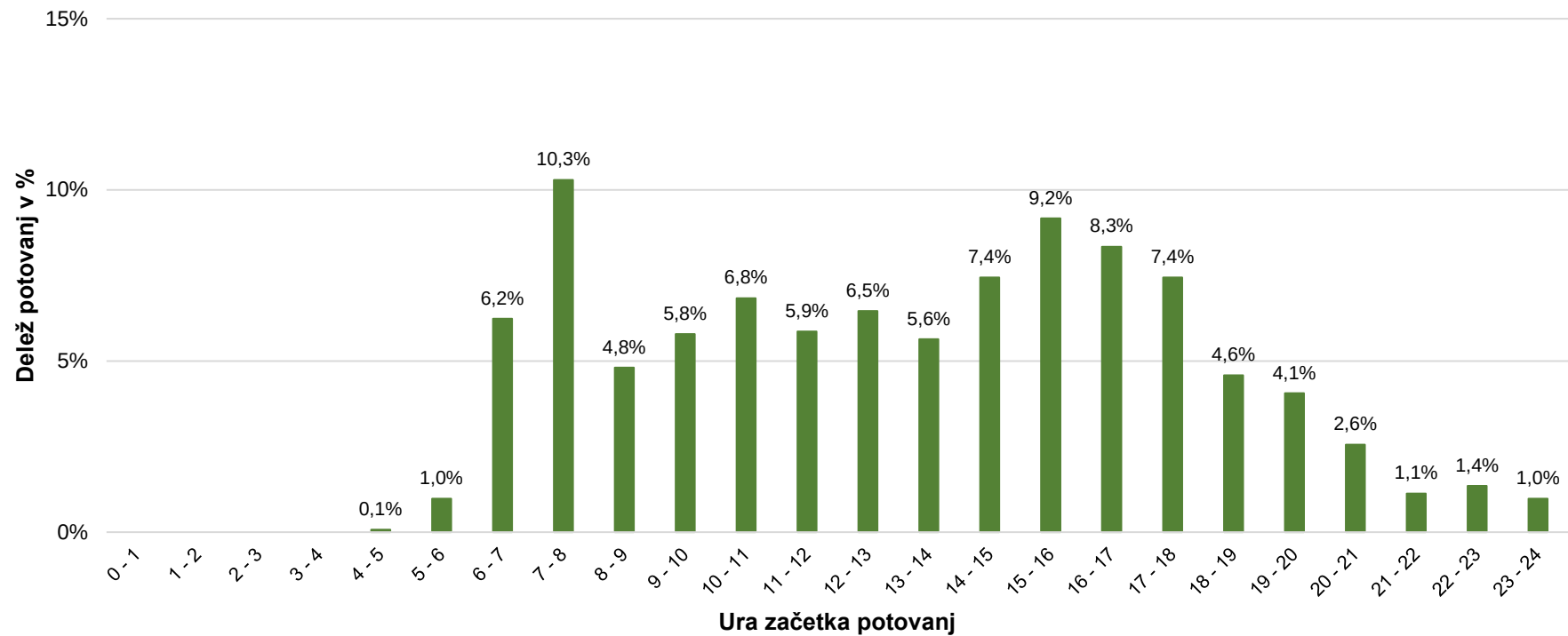
5.3. Porazdelitve potovanj v Četrtni skupnosti Center po trajanju, času in dolžini

Slika 120 prikazuje porazdelitev vseh potovanj na območju ČS Center na delovni dan po času njihovega trajanja.



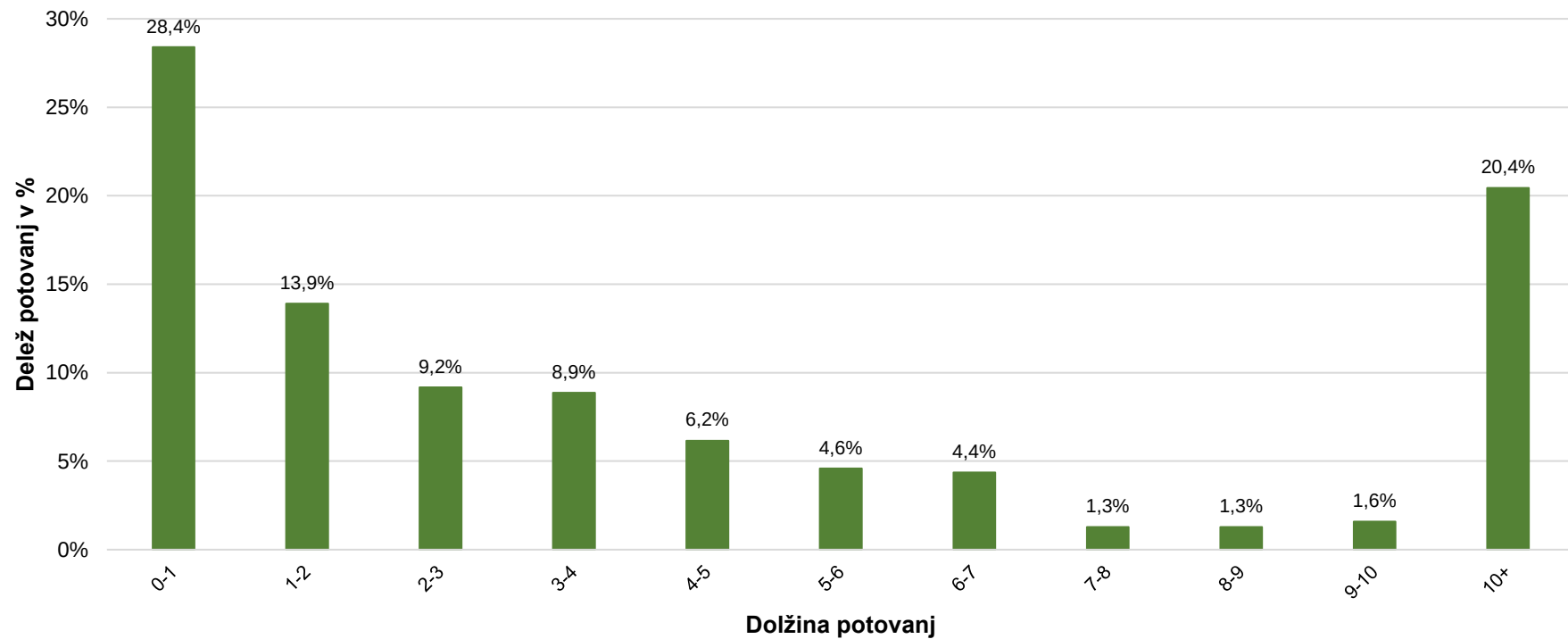
Slika 120: Porazdelitev potovanj na območju ČS Center po njihovem trajanju (2024).

Slika 121 prikazuje porazdelitev vseh potovanj na območju ČS Center na delovni dan po uri njihovega začetka.



Slika 121: Porazdelitev potovanj na območju ČS Center po uri njihovega začetka (2024).

Slika 122 prikazuje porazdelitev vseh potovanj na območju ČS Center na delovni dan po dolžini potovanj.



Slika 122: Porazdelitev potovanj na območju ČS Center po dolžini potovanj (2024).

6. Analiza rezultatov mnenjskega vprašalnika

Na vprašanja mnenjskega vprašalnika je v prvi fazi raziskave odgovorilo 2062 članov anketiranih gospodinjstev, enakomerno porazdeljenih med območji MOL in ostalih občin LUR. Vprašanja so se nanašala na merjenje zadovoljstva s spremembami na področju trajnostne mobilnosti in na mnenja o novih strategijah/ukrepih na področju trajnostne mobilnosti za naslednjih 5 let.

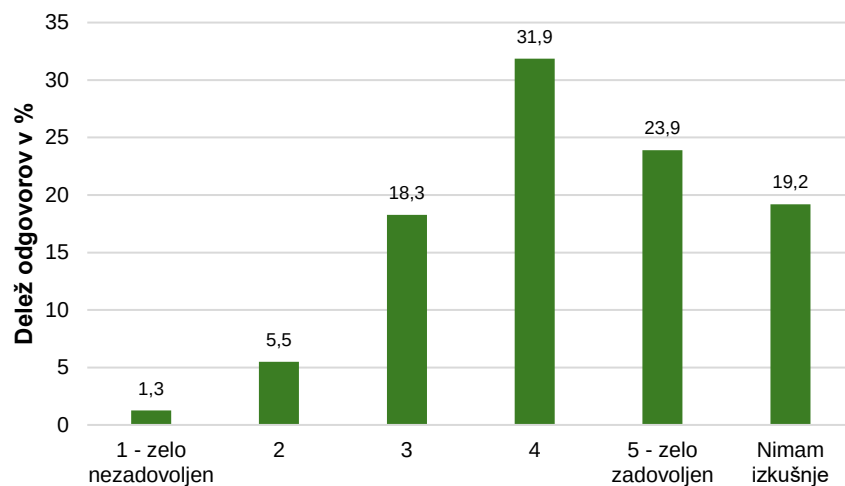
V prvem sklopu so anketiranci odgovarjali na vprašanje:

»Prosimo vas, da z oceno od 1 (zelo nezadovoljen) do 5 (zelo zadovoljen) ocenite, kako ste na splošno zadovoljni s kakovostjo storitev naslednjih javnih prevoznih sredstev:«

ter ocenjevali mestne avtobuse LPP ter sistem BicikeLJ.

Vprašanje 1:

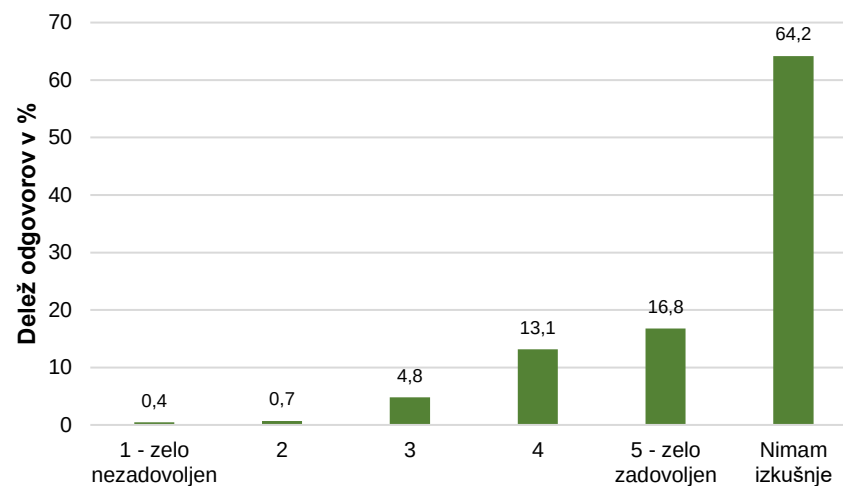
Kako ste zadovoljni s kakovostjo storitev Mestnega avtobusa LPP?



Slika 123: Zadovoljstvo s kakovostjo storitev Mestnega avtobusa LPP.

Vprašanje 2:

Kako ste zadovoljni s kakovostjo storitev sistema BicikeLJ?



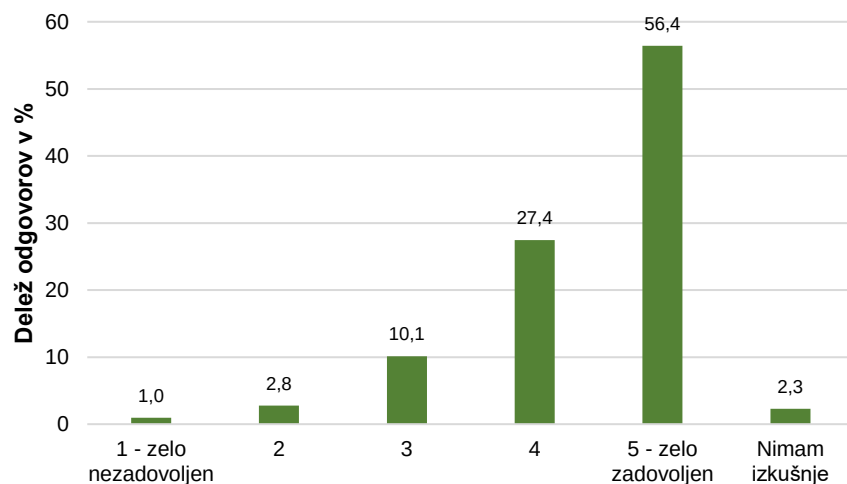
Slika 124: Zadovoljstvo s kakovostjo storitev sistema BicikeLJ.

V drugem sklopu so anketiranci z odgovorom na spodnjo trditev podajali oceno kakovosti pogojev za hojo in kolesarjenje na območju MOL:

»Prosimo vas, da z oceno od 1 (zelo nezadovoljen) do 5 (zelo zadovoljen) ocenite, kako ste na splošno zadovoljni s kakovostjo pogojev za hojo in kolesarjenje na območju MOL:«

Vprašanje 3:

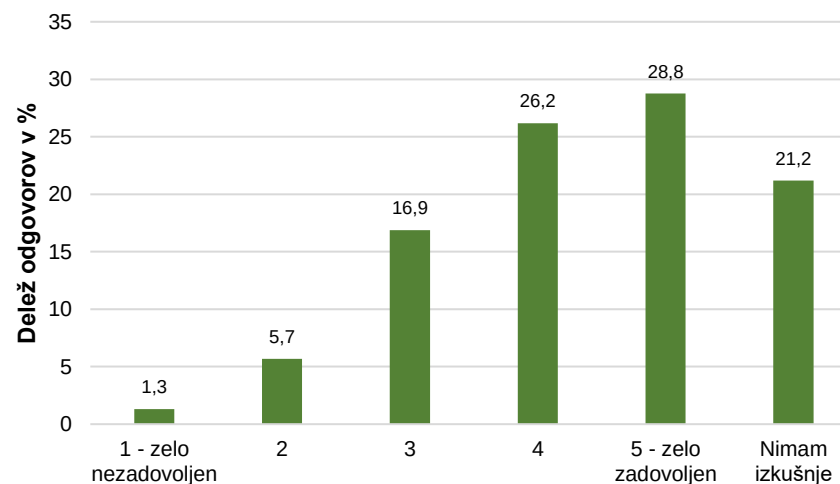
Prosimo vas, da ocenite kako ste na splošno zadovoljni s kakovostjo pogojev za hojo na območju MOL.



Slika 125: Zadovoljstvo s kakovostjo pogojev za hojo na območju MOL.

Vprašanje 4:

Prosimo vas, da ocenite kako ste na splošno zadovoljni s kakovostjo pogojev za kolesarjenje na območju MOL.



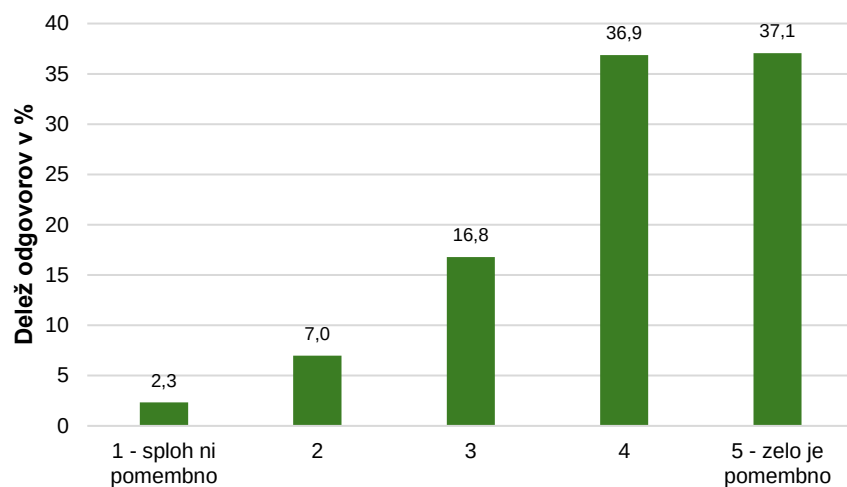
Slika 126: Zadovoljstvo s kakovostjo pogojev za kolesarjenje na območju MOL.

V tretjem sklopu vprašanj so anketiranci ocenjevali pomembnost ukrepov na področju trajnostne mobilnosti v Ljubljani v naslednjih petih letih. Navodilo se je glasilo:

»Prosimo vas, da ocenite pomembnost naslednjih ukrepov na področju trajnostne mobilnosti v Ljubljani v naslednjih petih letih. Ocenite na lestvici od 1 (sploh ni pomembno) do 5 (zelo je pomembno).«

Vprašanje 5:

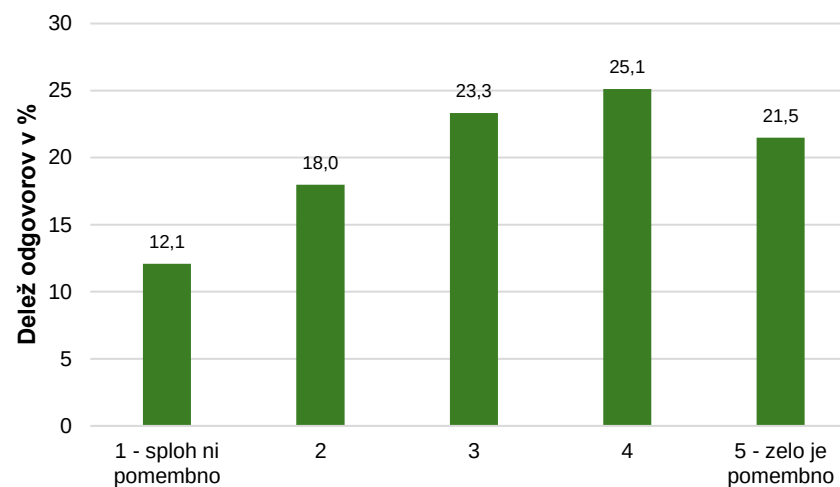
Prosimo vas, da ocenite pomembnost širjenja območij za pešce.



Slika 127: Ocena pomembnosti širjenja območij za pešce.

Vprašanje 6:

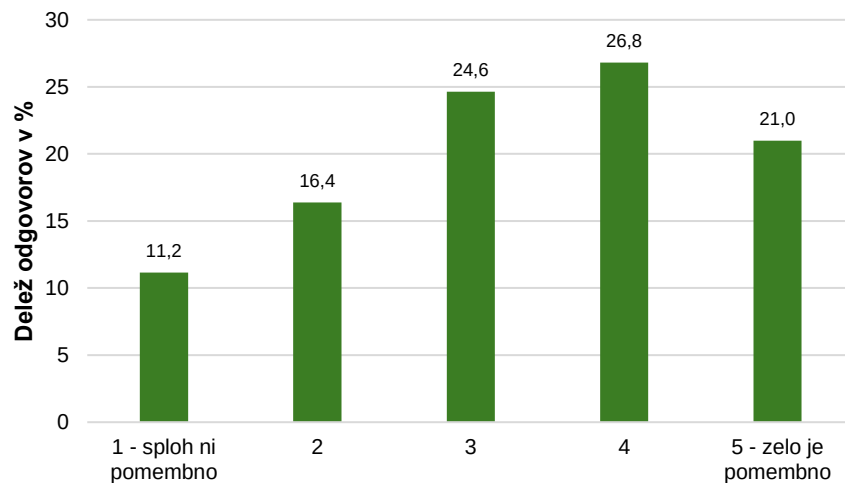
Prosimo vas, da ocenite pomembnost širjenja con umirjenega prometa (t. i. cone 30, skupni prometni prostor ipd.).



Slika 128: Ocena pomembnosti širjenja con umirjenega prometa.

Vprašanje 7:

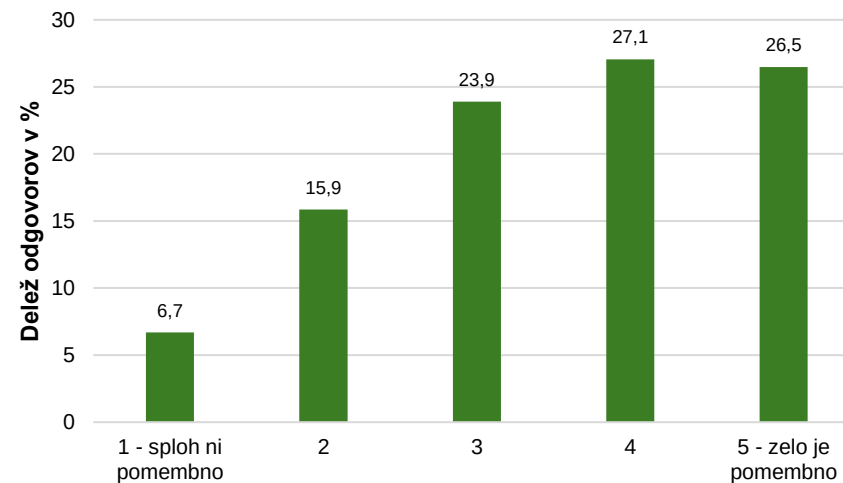
Prosimo vas, da ocenite pomembnost širitve mrež za izposojlo koles (BicikeLJ, Nomago ...).



Slika 129: Ocena pomembnosti širitve mrež za izposojlo koles.

Vprašanje 8:

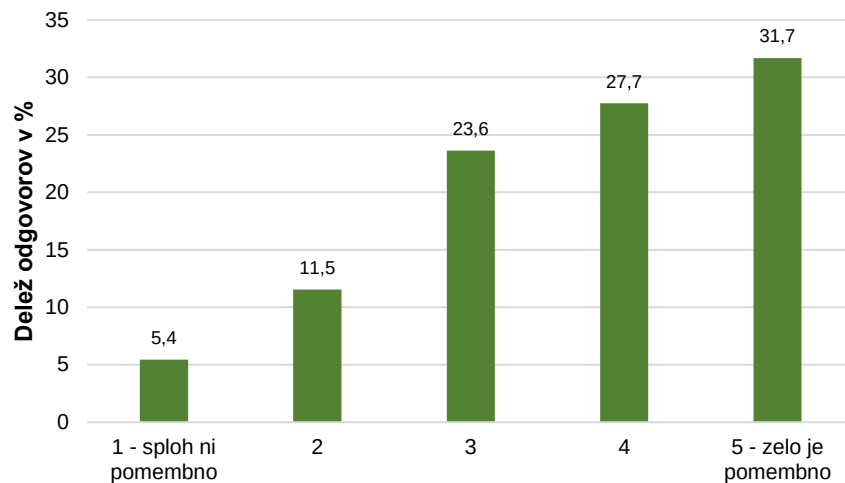
Prosimo vas, da ocenite pomembnost gradnje in obnove kolesarske infrastrukture.



Slika 130: Ocena pomembnosti gradnje in obnove kolesarske infrastrukture.

Vprašanje 9:

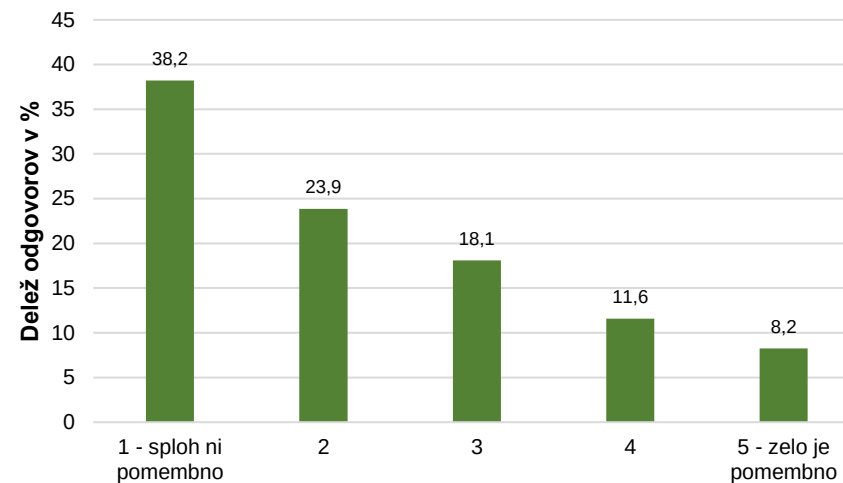
Prosimo vas, da ocenite pomembnost večanja števila javnih varovanih kolesarnic in stojal za kolesa.



Slika 131: Ocena pomembnosti večanja števila javnih varovanih kolesarnic in stojal za kolesa.

Vprašanje 10:

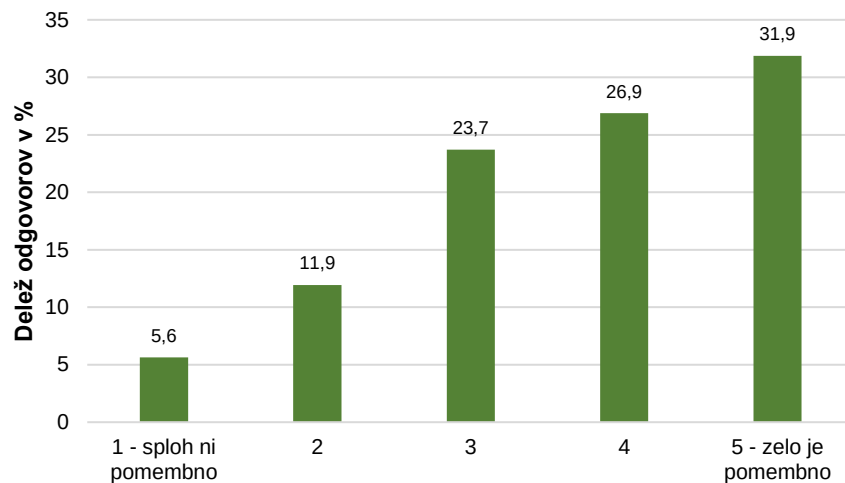
Prosimo vas, da ocenite pomembnost vzpostavljanja dodatne infrastrukture in storitev za skiroje.



Slika 132: Ocena pomembnosti vzpostavljanja dodatne infrastrukture in storitev za skiroje.

Vprašanje 11:

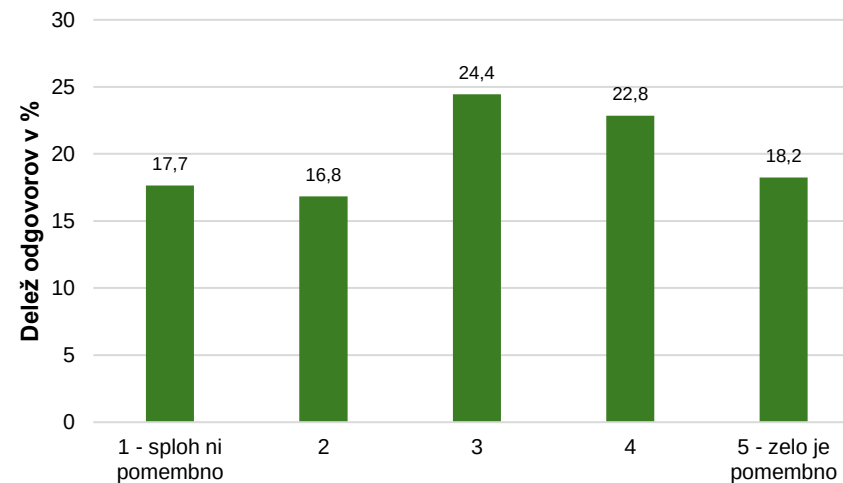
Prosimo vas, da ocenite pomembnost zagotavljanja pogostejših intervalov mestnih avtobusov.



Slika 133: Ocena pomembnosti zagotavljanja pogostejših intervalov mestnih avtobusov.

Vprašanje 12:

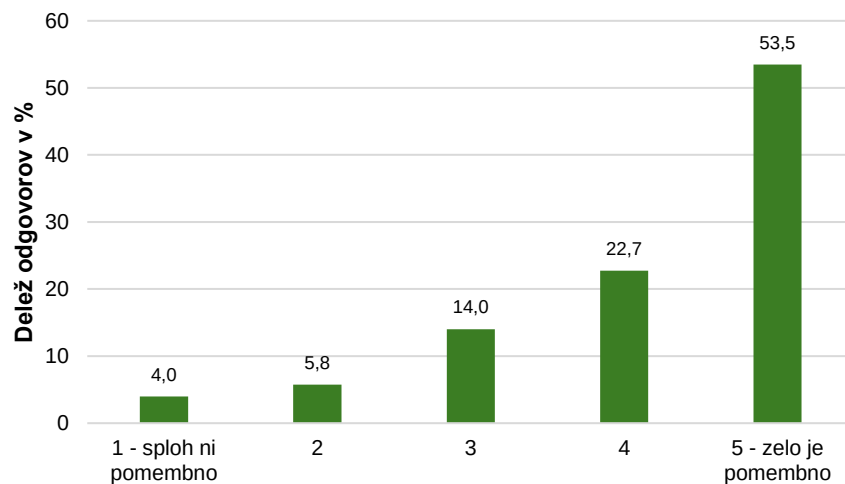
Prosimo vas, da ocenite pomembnost rumenih pasov na vseh mestnih vpadnicah za JPP.



Slika 134: Ocena pomembnosti rumenih pasov na vseh mestnih vpadnicah za JPP.

Vprašanje 13:

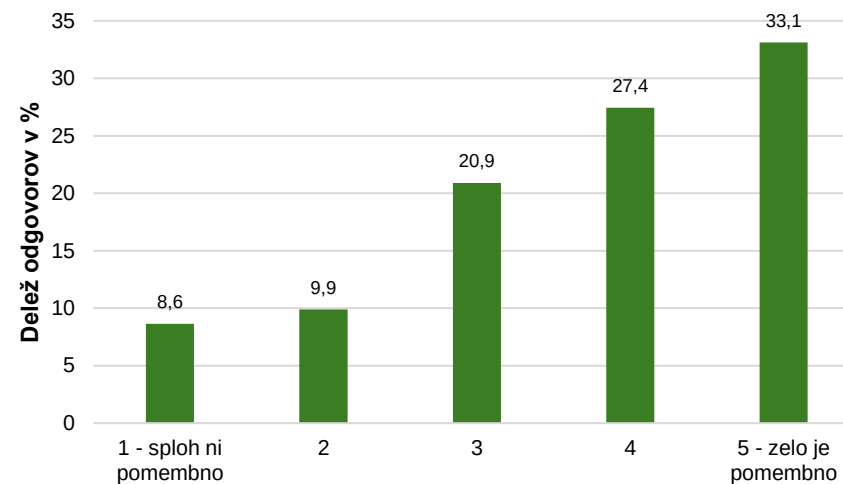
Prosimo vas, da ocenite pomembnost večjega števila javnih parkirnih mest.



Slika 135: Ocena pomembnosti večjega števila javnih parkirnih mest.

Vprašanje 14:

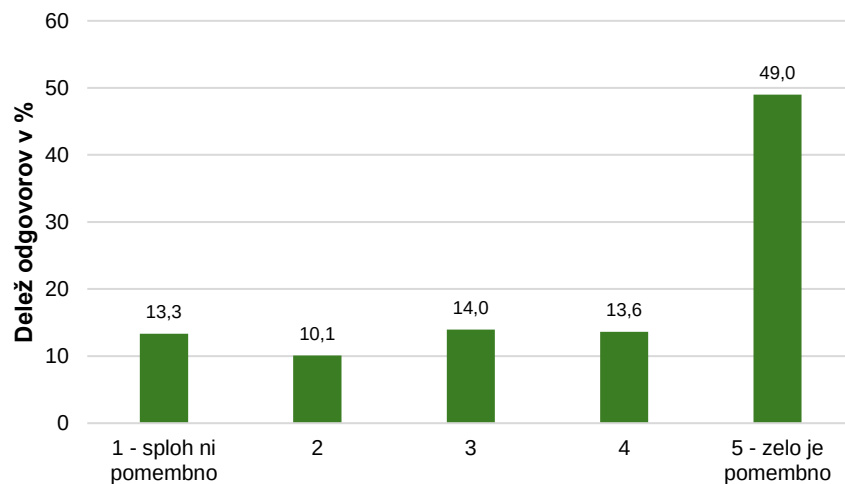
Prosimo vas, da ocenite pomembnost vzpostavitve večjih parkirišč po sistemu P+R (parkiraj in prestopi).



Slika 136: Ocena pomembnosti vzpostavitve večjih parkirišč po sistemu P+R.

Vprašanje 15:

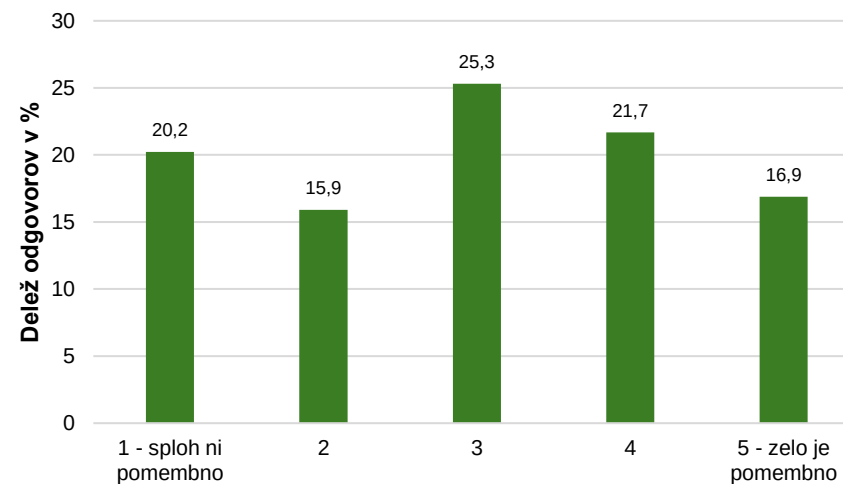
Prosimo vas, da ocenite pomembnost gradnje dodatnih cest in širitev obstoječih za avtomobile.



Slika 137: Ocena pomembnosti gradnje dodatnih cest in širitev obstoječih za avtomobile.

Vprašanje 16:

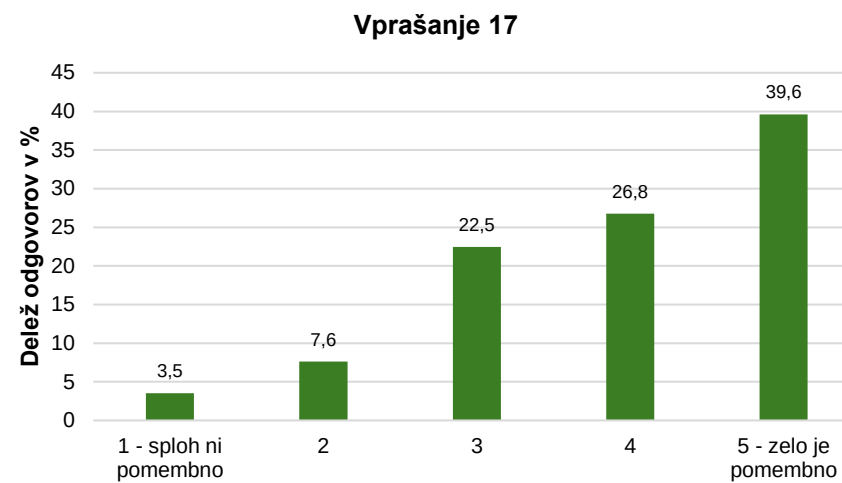
Prosimo vas, da ocenite pomembnost širitve mreže sistema souporabe vozil (carsharing).



Slika 138: Ocena pomembnosti širitve mreže sistema souporabe vozil.

Vprašanje 17:

Prosimo vas, da ocenite pomembnost učinkovitejšega železniškega potniškega prometa.



Slika 139: Ocena pomembnosti učinkovitejšega železniškega potniškega prometa.

7. Priloge

Preglednica 6: Razporeditev gospodinjstev glede na število članov po četrtnih skupnostih MOL (SURS, 2021) in anketo 2024 (absolutne vrednosti).

Četrtna skupnost	1 član		2 člana		3 člani		4 člani		5+ članov		Skupaj	
	SURS	anketa	SURS	anketa	SURS	anketa	SURS	anketa	SURS	anketa	SURS	anketa
ČS Bežigrad	7992	62	4122	32	2391	18	1588	12	661	5	16754	129
ČS Center	6669	57	2989	31	1687	17	1057	12	382	3	12784	120
ČS Črnuče	1643	13	1271	10	830	6	687	5	419	3	4850	37
ČS Dravlje	2848	22	1946	15	1115	9	802	6	408	3	7119	55
ČS Golovec	2295	18	1345	10	783	6	678	5	353	3	5454	42
ČS Jarše	2656	20	1630	12	1065	8	827	6	418	3	6596	49
ČS Moste	4217	33	2590	25	1573	13	1159	11	458	4	9997	86
ČS Polje	3125	24	1994	15	1463	11	1214	9	807	6	8603	65
ČS Posavje	1909	15	1151	9	686	5	525	4	248	2	4519	35
ČS Rožnik	2341	18	1584	12	980	8	887	7	434	3	6226	48
ČS Rudnik	2014	16	1406	11	967	7	861	8	567	5	5815	47
ČS Sostro	737	7	606	8	441	5	441	5	352	2	2577	27
ČS Šentvid	2213	17	1510	12	967	7	850	7	469	3	6009	46
ČS Šiška	7940	61	4215	34	2419	20	1957	15	703	6	17234	136
ČS Šmarna gora	586	4	460	4	343	3	321	2	223	2	1933	15
ČS Trnovo	3510	27	1782	14	1121	9	728	6	397	3	7538	59
ČS Vič	2817	22	1672	13	997	8	710	6	371	3	6567	52
MOL	55512	436	32273	267	19828	160	15292	126	7670	59	130575	1048

Preglednica 7: Razporeditev gospodinjestev glede na število članov po četrtnih skupnostih MOL (SURS, 2021) in anketo 2024 (relativne vrednosti).

Četrtna skupnost	1 član		2 člana		3 člani		4 člani		5+ članov		Skupaj	
	SURS	anketa	SURS	anketa	SURS	anketa	SURS	anketa	SURS	anketa	SURS	anketa
ČS Bežigrad	47,7	48,1	24,6	24,8	14,3	14,0	9,5	9,3	3,9	3,9	100,0	100,0
ČS Center	52,2	47,5	23,4	25,8	13,2	14,2	8,3	10,0	3,0	2,5	100,0	100,0
ČS Črnuče	33,9	35,1	26,2	27,0	17,1	16,2	14,2	13,5	8,6	8,1	100,0	100,0
ČS Dravlje	40,0	40,0	27,3	27,3	15,7	16,4	11,3	10,9	5,7	5,5	100,0	100,0
ČS Golovec	42,1	42,9	24,7	23,8	14,4	14,3	12,4	11,9	6,5	7,1	100,0	100,0
ČS Jarše	40,3	40,8	24,7	24,5	16,1	16,3	12,5	12,2	6,3	6,1	100,0	100,0
ČS Moste	42,2	38,4	25,9	29,1	15,7	15,1	11,6	12,8	4,6	4,7	100,0	100,0
ČS Polje	36,3	36,9	23,2	23,1	17,0	16,9	14,1	13,8	9,4	9,2	100,0	100,0
ČS Posavje	42,2	42,9	25,5	25,7	15,2	14,3	11,6	11,4	5,5	5,7	100,0	100,0
ČS Rožnik	37,6	37,5	25,4	25,0	15,7	16,7	14,2	14,6	7,0	6,3	100,0	100,0
ČS Rudnik	34,6	34,0	24,2	23,4	16,6	14,9	14,8	17,0	9,8	10,6	100,0	100,0
ČS Sostro	28,6	25,9	23,5	29,6	17,1	18,5	17,1	18,5	13,7	7,4	100,0	100,0
ČS Šentvid	36,8	37,0	25,1	26,1	16,1	15,2	14,1	15,2	7,8	6,5	100,0	100,0
ČS Šiška	46,1	44,9	24,5	25,0	14,0	14,7	11,4	11,0	4,1	4,4	100,0	100,0
ČS Šmarna gora	30,3	26,7	23,8	26,7	17,7	20,0	16,6	13,3	11,5	13,3	100,0	100,0
ČS Trnovo	46,6	45,8	23,6	23,7	14,9	15,3	9,7	10,2	5,3	5,1	100,0	100,0
ČS Vič	42,9	42,3	25,5	25,0	15,2	15,4	10,8	11,5	5,6	5,8	100,0	100,0
Povprečna vrednost	40,0	39,2	24,8	25,6	15,7	15,8	12,6	12,8	7,0	6,6	100,0	100,0

Preglednica 8: Ekspanzijski faktorji za gospodinjstva glede na število članov po četrtnih skupnostih.

Četrtna skupnost	1 član	2 člana	3 člani	4 člani	5+ članov
ČS Bežigrad	128,9	128,8	132,8	132,3	132,2
ČS Center	117,0	96,4	99,2	88,1	127,3
ČS Črnuče	126,4	127,1	138,3	137,4	139,7
ČS Dravljje	129,5	129,7	123,9	133,7	136,0
ČS Golovec	127,5	134,5	130,5	135,6	117,7
ČS Jarše	132,8	135,8	133,1	137,8	139,3
ČS Moste	127,8	103,6	121,0	105,4	114,5
ČS Polje	130,2	132,9	133,0	134,9	134,5
ČS Posavje	127,3	127,9	137,2	131,3	124,0
ČS Rožnik	130,1	132,0	122,5	126,7	144,7
ČS Rudnik	125,9	127,8	138,1	107,6	113,4
ČS Sostro	105,3	75,8	88,2	88,2	176,0
ČS Šentvid	130,2	125,8	138,1	121,4	156,3
ČS Šiška	130,2	124,0	121,0	130,5	117,2
ČS Šmarna gora	146,5	115,0	114,3	160,5	111,5
ČS Trnovo	130,0	127,3	124,6	121,3	132,3
ČS Vič	128,0	128,6	124,6	118,3	123,7
Povprečna vrednost	127,3	120,9	123,9	121,4	130,0

Preglednica 9: Razporeditev gospodinjstev glede na število članov po ostalih občinah LUR – brez MOL (SURS, 2021) in anketo 2024 (absolutne vrednosti).

Občina	1 član		2 člana		3 člani		4 člani		5+ članov		Skupaj	
	SURS	anketa	SURS	anketa	SURS	anketa	SURS	anketa	SURS	anketa	SURS	anketa
Borovnica	474	5	401	4	279	3	303	3	235	2	1692	17
Brezovica	1088	11	1092	12	820	9	883	9	588	6	4471	47
Dobrepolje	402	4	324	3	219	2	209	2	212	2	1366	13
Dobrova - Polhov Gradec	683	7	570	6	441	5	490	5	471	5	2655	28
Dol pri Ljubljani	604	6	520	5	424	4	427	5	304	3	2279	23
Domžale	3914	41	3359	35	2464	26	2403	25	1553	16	13693	143
Grosuplje	2404	25	1800	19	1376	15	1396	14	966	9	7942	82
Horjul	224	2	200	2	153	2	164	2	195	2	936	10
Ig	738	8	674	7	502	5	481	5	342	4	2737	29
Ivančna Gorica	1880	20	1523	16	1044	11	1096	12	882	9	6425	68
Kamnik	3404	43	2880	35	1860	22	1874	20	1330	15	11348	135
Komenda	544	6	516	5	373	4	491	5	314	3	2238	23
Log - Dragomer	362	4	374	4	249	3	206	2	161	2	1352	15
Logatec	1380	15	1200	13	906	10	856	9	790	8	5132	55
Lukovica	456	5	439	5	312	3	376	4	368	4	1951	21
Medvode	1774	19	1643	17	1102	12	1097	12	677	7	6293	67
Mengeš	857	9	691	7	556	6	533	6	369	4	3006	32
Moravče	406	4	373	4	283	3	369	4	344	4	1775	19
Škofljica	1148	12	1037	11	723	8	850	10	487	5	4245	46
Šmartno pri Litiji	520	5	447	5	322	3	313	3	326	3	1928	19
Trzin	440	5	382	5	262	3	234	2	172	2	1490	17
Velike Lašče	514	5	389	4	248	3	271	3	247	3	1669	18
Vodice	389	4	409	4	307	3	359	4	250	3	1714	18
Vrhnika	1781	19	1643	17	1190	13	1097	12	767	8	6478	69
Skupaj	26386	284	22886	245	16415	178	16778	178	12350	129	94815	1014

Preglednica 10: Razporeditev gospodinjstev glede na število članov po ostalih občinah LUR – brez MOL (SURS, 2021) in anketo 2024 (relativne vrednosti).

Občina	1 član		2 člana		3 člani		4 člani		5+ članov		Skupaj	
	SURS	anketa	SURS	anketa	SURS	anketa	SURS	anketa	SURS	anketa	SURS	anketa
Borovnica	28,0	29,4	23,7	23,5	16,5	17,6	17,9	17,6	13,9	11,8	100,0	100,0
Brezovica	24,3	23,4	24,4	25,5	18,3	19,1	19,7	19,1	13,2	12,8	100,0	100,0
Dobrepolje	29,4	30,8	23,7	23,1	16,0	15,4	15,3	15,4	15,5	15,4	100,0	100,0
Dobrova - Polhov Gradec	25,7	25,0	21,5	21,4	16,6	17,9	18,5	17,9	17,7	17,9	100,0	100,0
Dol pri Ljubljani	26,5	26,1	22,8	21,7	18,6	17,4	18,7	21,7	13,3	13,0	100,0	100,0
Domžale	28,6	28,7	24,5	24,5	18,0	18,2	17,5	17,5	11,3	11,2	100,0	100,0
Grosuplje	30,3	30,5	22,7	23,2	17,3	18,3	17,6	17,1	12,2	11,0	100,0	100,0
Horjul	23,9	20,0	21,4	20,0	16,3	20,0	17,5	20,0	20,8	20,0	100,0	100,0
Ig	27,0	27,6	24,6	24,1	18,3	17,2	17,6	17,2	12,5	13,8	100,0	100,0
Ivančna Gorica	29,3	29,4	23,7	23,5	16,2	16,2	17,1	17,6	13,7	13,2	100,0	100,0
Kamnik	30,0	31,9	25,4	25,9	16,4	16,3	16,5	14,8	11,7	11,1	100,0	100,0
Komenda	24,3	26,1	23,1	21,7	16,7	17,4	21,9	21,7	14,0	13,0	100,0	100,0
Log - Dragomer	26,8	26,7	27,7	26,7	18,4	20,0	15,2	13,3	11,9	13,3	100,0	100,0
Logatec	26,9	27,3	23,4	23,6	17,7	18,2	16,7	16,4	15,4	14,5	100,0	100,0
Lukovica	23,4	23,8	22,5	23,8	16,0	14,3	19,3	19,0	18,9	19,0	100,0	100,0
Medvode	28,2	28,4	26,1	25,4	17,5	17,9	17,4	17,9	10,8	10,4	100,0	100,0
Mengeš	28,5	28,1	23,0	21,9	18,5	18,8	17,7	18,8	12,3	12,5	100,0	100,0
Moravče	22,9	21,1	21,0	21,1	15,9	15,8	20,8	21,1	19,4	21,1	100,0	100,0
Škofljica	27,0	26,1	24,4	23,9	17,0	17,4	20,0	21,7	11,5	10,9	100,0	100,0
Šmartno pri Litiji	27,0	26,3	23,2	26,3	16,7	15,8	16,2	15,8	16,9	15,8	100,0	100,0
Trzin	29,5	29,4	25,6	29,4	17,6	17,6	15,7	11,8	11,5	11,8	100,0	100,0
Velike Lašče	30,8	27,8	23,3	22,2	14,9	16,7	16,2	16,7	14,8	16,7	100,0	100,0
Vodice	22,7	22,2	23,9	22,2	17,9	16,7	20,9	22,2	14,6	16,7	100,0	100,0
Vrhnika	27,5	27,5	25,4	24,6	18,4	18,8	16,9	17,4	11,8	11,6	100,0	100,0
Povprečna vrednost	27,0	26,8	23,8	23,7	17,2	17,5	17,9	17,9	14,2	14,1	100,0	100,0

Preglednica 11: Ekspanzijski faktorji za gospodinjstva glede na število članov občinah LUR – brez MOL.

Občina	1 član	2 člana	3 člani	4 člani	5+ članov
Borovnica	94,8	100,3	93,0	101,0	117,5
Brezovica	98,9	91,0	91,1	98,1	98,0
Dobrepolje	100,5	108,0	109,5	104,5	106,0
Dobrova - Polhov Gradec	97,6	95,0	88,2	98,0	94,2
Dol pri Ljubljani	100,7	104,0	106,0	85,4	101,3
Domžale	95,5	96,0	94,8	96,1	97,1
Grosuplje	96,2	94,7	91,7	99,7	107,3
Horjul	112,0	100,0	76,5	82,0	97,5
Ig	92,3	96,3	100,4	96,2	85,5
Ivančna Gorica	94,0	95,2	94,9	91,3	98,0
Kamnik	79,2	82,3	84,5	93,7	88,7
Komenda	90,7	103,2	93,3	98,2	104,7
Log - Dragomer	90,5	93,5	83,0	103,0	80,5
Logatec	92,0	92,3	90,6	95,1	98,8
Lukovica	91,2	87,8	104,0	94,0	92,0
Medvode	93,4	96,6	91,8	91,4	96,7
Mengeš	95,2	98,7	92,7	88,8	92,3
Moravče	101,5	93,3	94,3	92,3	86,0
Škofljica	95,7	94,3	90,4	85,0	97,4
Šmartno pri Litiji	104,0	89,4	107,3	104,3	108,7
Trzin	88,0	76,4	87,3	117,0	86,0
Velike Lašče	102,8	97,3	82,7	90,3	82,3
Vodice	97,3	102,3	102,3	89,8	83,3
Vrhnika	93,7	96,6	91,5	91,4	95,9
Povprečna vrednost	95,7	95,2	93,4	95,3	95,6