



VPRAŠALNIK O PROMETU IN JAVNIH POVRŠINAH V MESTNI OBČINI KOPER

Analiza vprašalnika



KAZALO VSEBINE

1	UVOD	3
2	OSNOVNI PODATKI O VZORCU	4
3	POTOVALNE NAVADE.....	9
4	MNENJE O PROMETNEM SISTEMU V OBČINI	13
5	POVZETEK.....	23

KAZALO GRAFIKONOV

Grafikon 1:	Starostna struktura anketirancev v primerjavi s statističnimi podatki za MO Koper (N=502)	4
Grafikon 2:	Kraj bivanja v primerjavi s statističnimi podatki za MO Koper (N=484).....	5
Grafikon 3:	Delež anketirancev z vozniškim dovoljenjem (N=481)	6
Grafikon 4:	Delež velikosti gospodinjstev (N=469)	6
Grafikon 5:	Število razpoložljivih avtomobilov na gospodinjstvo (N=469)	7
Grafikon 6:	Število razpoložljivih koles na gospodinjstvo (N=469).....	7
Grafikon 7:	Lokacija parkiranja za poti na delo/v šolo (N=374).....	8
Grafikon 9:	Najpogosteje uporabljen način potovanja po namenu	9
Grafikon 10:	Oddaljenost delovnega mesta/šole od doma (N=369).....	10
Grafikon 11:	Način potovanja na delo glede na razdaljo (N=362)	10
Grafikon 12:	Način potovanja na izobraževanje glede na razdaljo (N=57)	11
Grafikon 13:	Običajna zasedenost avtomobila na poti v šolo, na delo ali po opravkih (N=438)	11
Grafikon 14:	Pogostost uporabe prevoznih načinov (N=442)	12
Grafikon 16:	Ocena stanja prometnih ureditev za hojo in kolesarjenje (N=425)	13
Grafikon 17:	Ocena stanja prometnih ureditev JPP (N=413)	14
Grafikon 18:	Ocena stanja prometnih ureditev motornega prometa (N=404)	15
Grafikon 19:	Ocena stanja vidikov kakovosti bivanja (N=399)	16
Grafikon 20:	Ocena pomembnosti prometnih ukrepov (N=391).....	16



1 UVOD

Anketa je bila opravljena v tiskani obliki in elektronski obliki v obdobju med 16. 5. in 31. 8. 2024. Anketa je bila objavljena na spletni strani MO Koper. Cilj ankete je bil na podlagi pridobljenih rezultatov ugotoviti, kakšne so potovalne navade občanov, kaj menijo o trenutnem prometnem sistemu v občini ter kakšne izboljšave bi si želeli. S pomočjo rezultatov želimo prilagoditi načrtovanje prometa potrebam občanov. V analizi smo upoštevali samo ustrezne ankete.

Anketa je obsegala 3 tematske sklope. Prvi sklop je obsegal 11 splošnih vprašanj o anketirancu, drugi sklop je obsegal 6 vprašanj o potovalnih navadah ter tretji 9 vprašanj o prometnem sistemu v MO Koper.

2 OSNOVNI PODATKI O VZORCU

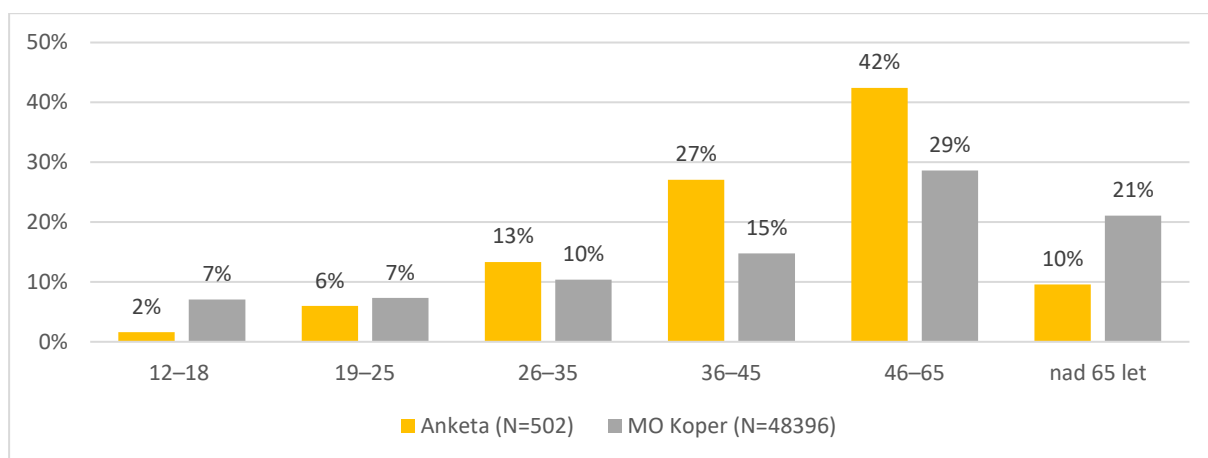
Pridobili smo 502 ustrezno izpolnjenih anket, od tega jih je bilo 389 izpolnjenih popolnoma, 113 pa le delno. Ob predpostavki, da je ciljna populacija ljudi 48.396 (število občanov starih 12 ali več let), vzorec 502 odgovorov pomeni, da je pri 95–odstotni stopnji zaupanja¹ interval zaupanja oziroma območje napake pri 50–odstotni distribuciji odgovorov $\pm 4,3$. To pomeni, da če bi anketiranci odgovorili na neko vprašanje deljeno, tj. 50 % : 50 %, smo lahko 95–odstotno prepričani, da bo delež med 45,7 in 54,3 %.

1. vprašanje: »Spok«

V anketi je sodelovalo 47,6 % moških, 49,8 % žensk, 2,6 % vprašanih pa na vprašanje ni želelo odgovoriti. Spolna struktura malenkost odstopa od spolne strukture v celotni občini (tj. 49,5 % moških, 50,5 % žensk²).

2. vprašanje: »Starostna skupina«

Največ sodelujočih v anketi je bilo starih med 46 in 65 let (34 % vseh anketirancev) in med 36 in 45 let (26 %). Sledi starostna skupina med 26. in 35. letom (22 %). Najslabše so bili zastopani občani med 12. in 18. letom (3 %) ter občani nad 65. letom (6 %). Vzorec je z vidika starosti manj reprezentativen, če upoštevamo realno starostno strukturo občine, saj je delež prebivalcev nad 65 let že 24–odstoten, kar pomeni, da je bilo v anketi več mladih in manj starejših, kot jih je v resnici v občini.



Grafikon 1: Starostna struktura anketirancev v primerjavi s statističnimi podatki za MO Koper (N=502)

¹ Verjetnost, da bo prava vrednost parametra ležala na intervalu zaupanja za ta parameter.

² Si–stat podatkovni portal, 2024

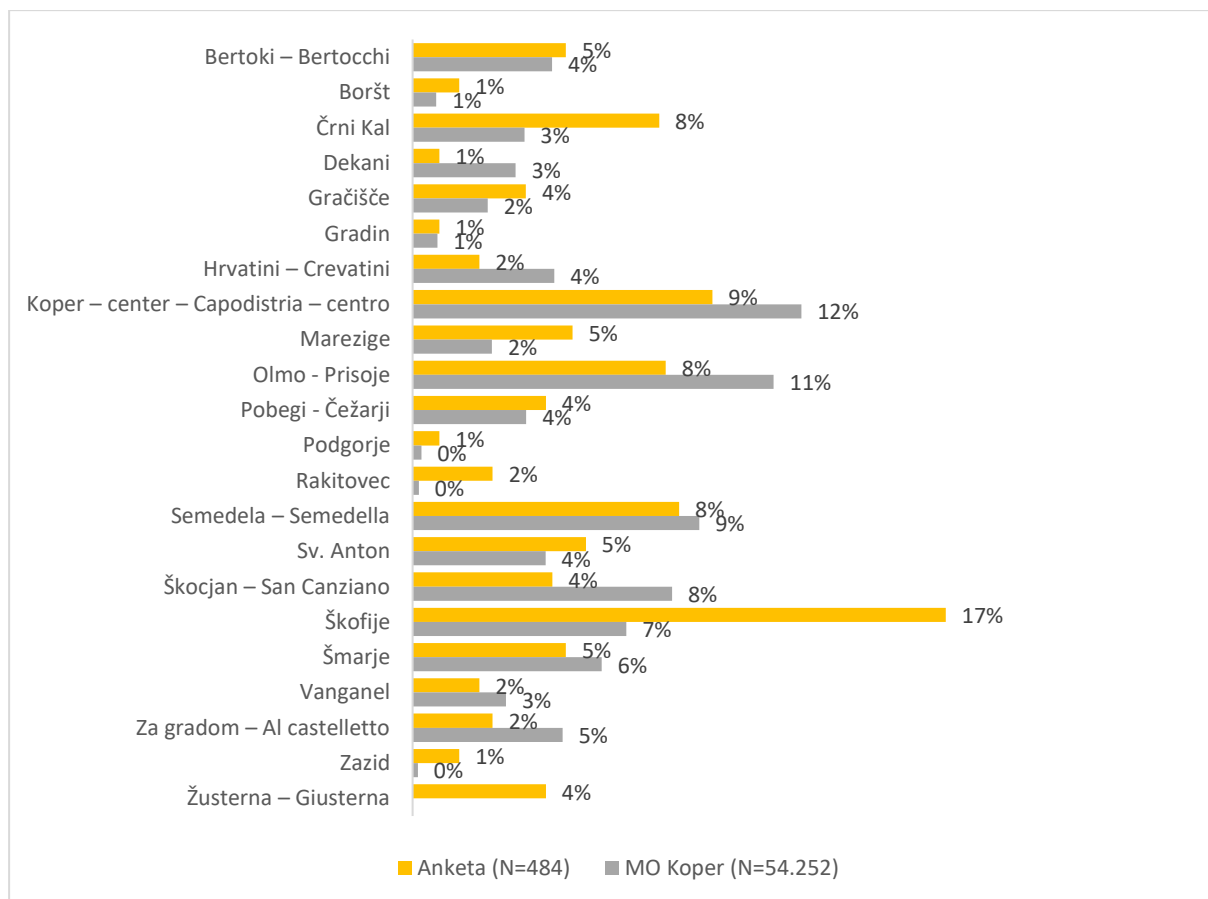
3. vprašanje: »Kakšen je vaš trenutni status?«

77 % anketirancev je zaposlenih (oziroma samozaposlenih), 14 % anketiranih občanov je upokojenih, 5 % je šolajočih, bodisi v osnovni šoli, srednji šoli ali pa kot študentje, 15 % vprašanih pa ima status brezposelne osebe ali pa so označili odgovor pod »Drugo« (N=496).

4. vprašanje: »Ali imate zdravstvene težave, ki vas omejujejo pri uporabi kateregakoli prevoznega sredstva?«

Na vprašanje o zdravstvenih težavah je 92,7 % anketirancev odgovorilo, da jih pri dostopanju do različnih lokacij ne ovira nobena zdravstvena težava, 4,6 % take težave ima, 2,6 % vprašanih pa se ni želelo opredeliti (N=496).

5. vprašanje: »Kraj bivanja?«



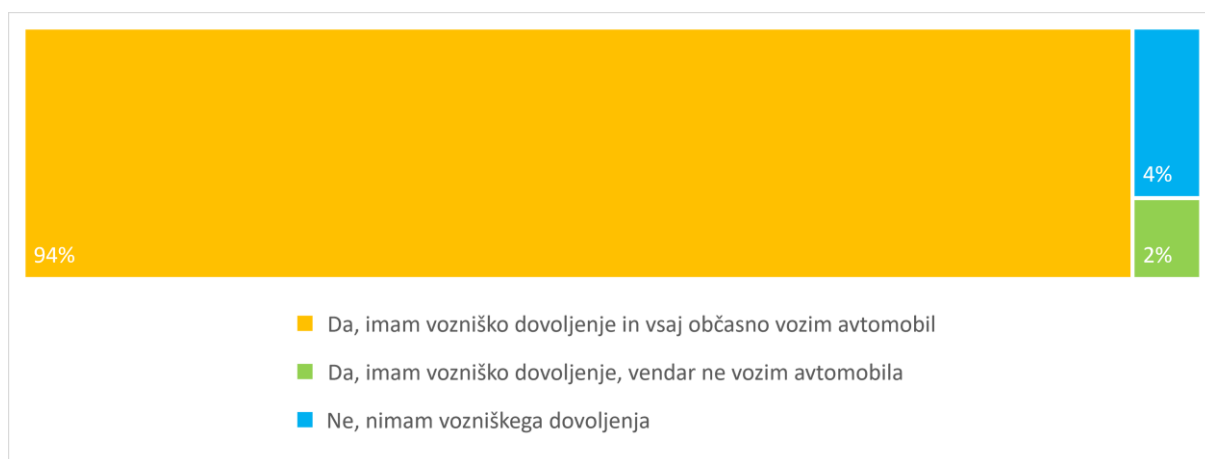
Grafikon 2: Kraj bivanja v primerjavi s statističnimi podatki za MO Koper (N=484)

Vprašani so prihajali iz različnih krajevnih skupnosti. 80 vprašanih oziroma 17 % anketirancev prihaja iz Škofij, 9 % iz Kopra, po 8 % iz Črnega Kala, Olma in Semedele ter po 5 % iz krajevnih skupnosti Bertoki, Marezige, Sv. Anton in Šmarje. Jereka in Kamnje. Ostali kraji so slabše zastopani, kar je razvidno iz grafikona.

Če to primerjamo z dejanskim številom prebivalstva po naseljih³, ugotovimo, da je v Kopru 12 % prebivalcev, v Olmu 11 %, v Žusterni 10 %, v Semedeli 9 % in Škocjanu 8 %. Prostorska razporeditev kraja bivanja anketirancev je vseeno dokaj reprezentativna glede na realno prostorsko razporeditev števil prebivalstva.

6. vprašanje: »Ali ste voznik?«

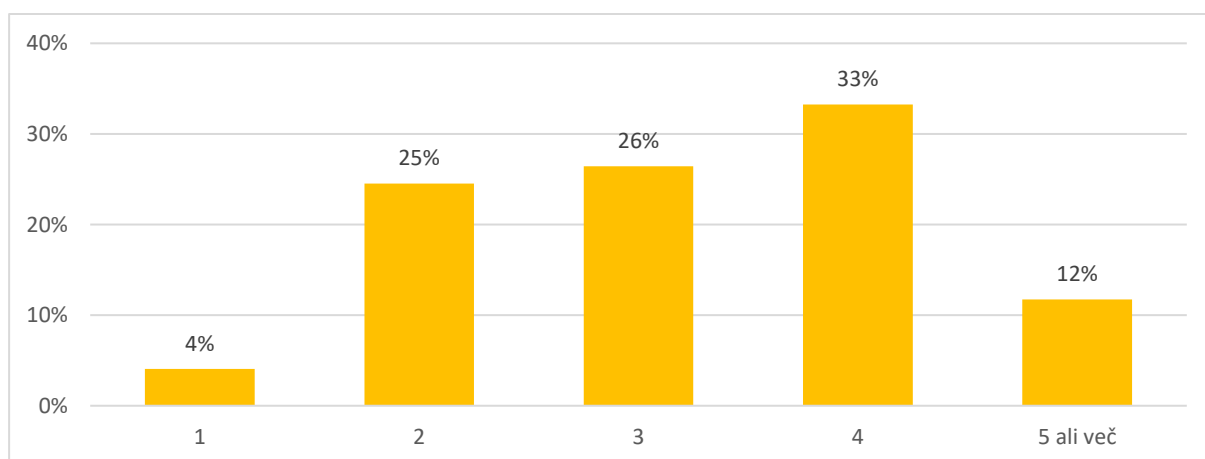
Anketiranci so na to vprašanje največkrat odgovorili pritrdilno, kar 94 % jih ima vozniško dovoljenje in avtomobil vozi vsaj občasno. 4 % vprašanih vozniško dovoljenje ima, vendar avtomobila na vozi, 2 % vprašanih pa vozniškega dovoljenja nima.



Grafikon 3: Delež anketirancev z vozniškim dovoljenjem (N=481)

7. vprašanje: »Koliko oseb biva v vašem gospodinjstvu?«

Povprečna velikost gospodinjstva pri anketirancih znaša 3,2 člana, medtem ko je povprečna velikost v MO Koper leta 2021 znašala 2,5⁴.



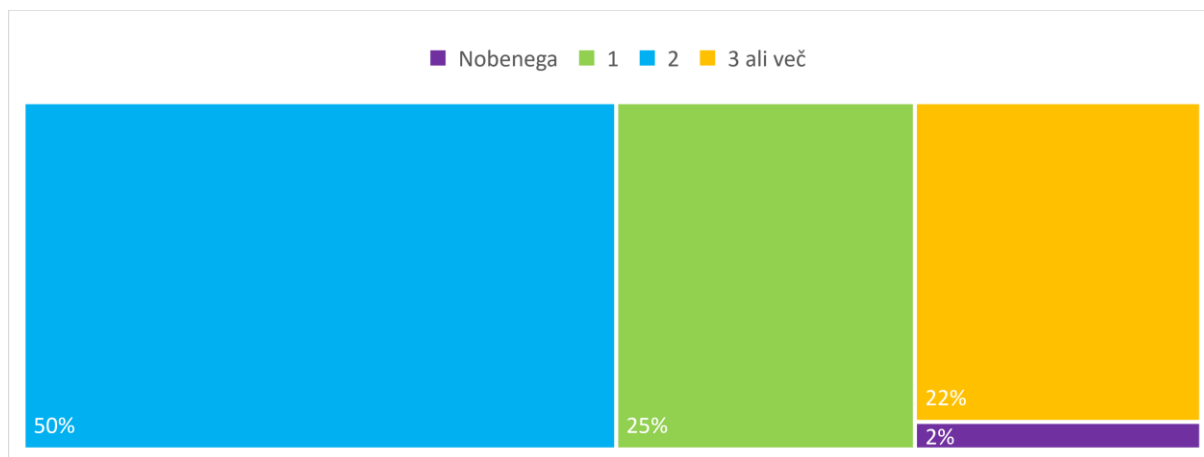
Grafikon 4: Delež velikosti gospodinjstev (N=469)

³ Si-stat podatkovni portal, 2024

⁴ Si-stat podatkovni portal, 2021

8. vprašanje: »Koliko avtomobilov imate na razpolago v vašem gospodinjstvu?«

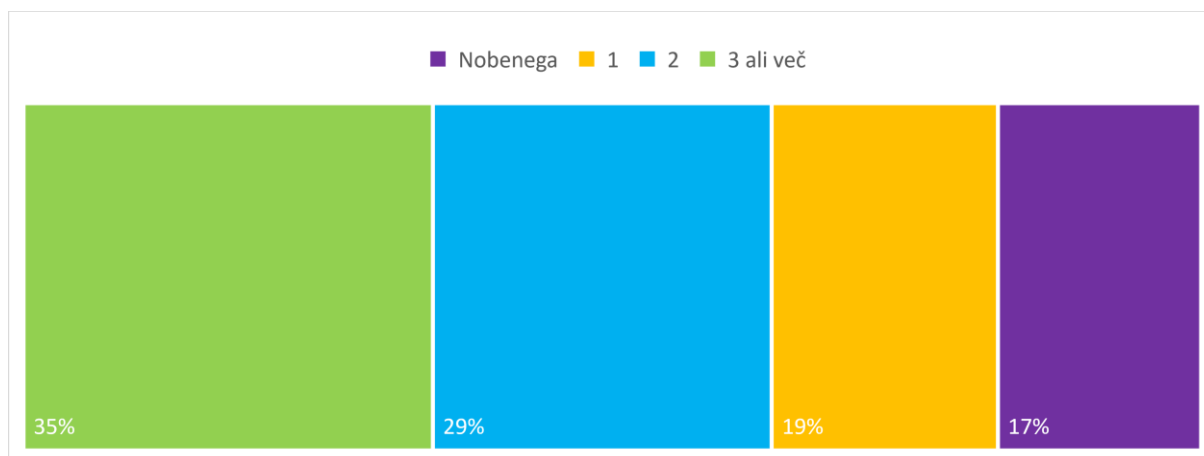
Tudi to vprašanje je doseglo veliko odzivnost, nanj je odgovorilo 469 vprašanih. Polovica (50 %) vseh ima v gospodinjstvu dva avtomobila. Četrtnina (25 %) gospodinjstev ima pri hiši en avtomobil, dobra petina (22 %) pa ima tri ali več avtomobilov. Le 9 vprašanih (2 %) v svojem gospodinjstvu nima nobenega avtomobila. To odseva realne podatke o stopnji motorizacije (618 vozil/1000 preb.), ki je nad slovenskim povprečjem (586 vozil/1000 preb.)⁵.



Grafikon 5: Število razpoložljivih avtomobilov na gospodinjstvo (N=469)

9. vprašanje: »Koliko koles imate na razpolago v vašem gospodinjstvu?«

Pridobili smo 469 odgovorov. Od tega jih je 35 % odgovorilo, da imajo v njihovem gospodinjstvu tri ali več koles. 29 % vprašanih ima doma dve kolesi in 19 % eno kolo. 17 % anketirancev pa v svojem gospodinjstvu nima nobenega kolesa.

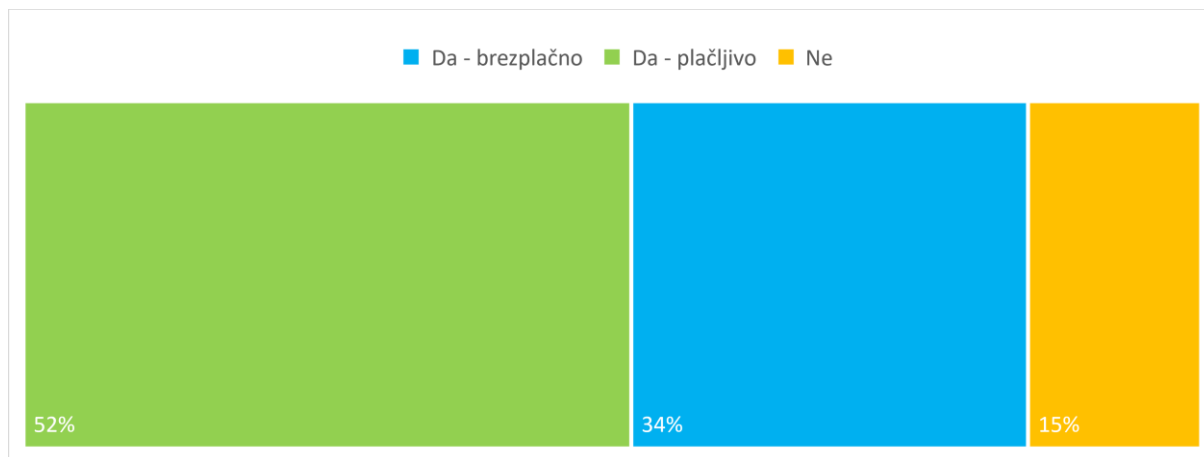


Grafikon 6: Število razpoložljivih koles na gospodinjstvo (N=469)

⁵ Si-stat podatkovni portal, 2023

10. vprašanje: »Če se na delo/na izobraževanje vozite z avtomobilom, ali imate v bližini delovnega mesta/šole na voljo garažo ali parkirni prostor?«

Na vprašanje je odgovorilo 374 vprašanih, ki so zaposleni, oziroma se izobražujejo. Dobra polovica (52 %) vprašanih ima v bližini delovnega mesta ali šole na voljo plačljivo parkirišče, 34 % brezplačno parkirišče, 15 % vprašanih pa nima na voljo nobenega parkirnega prostora.



Grafikon 7: Lokacija parkiranja za poti na delo/v šolo (N=374)

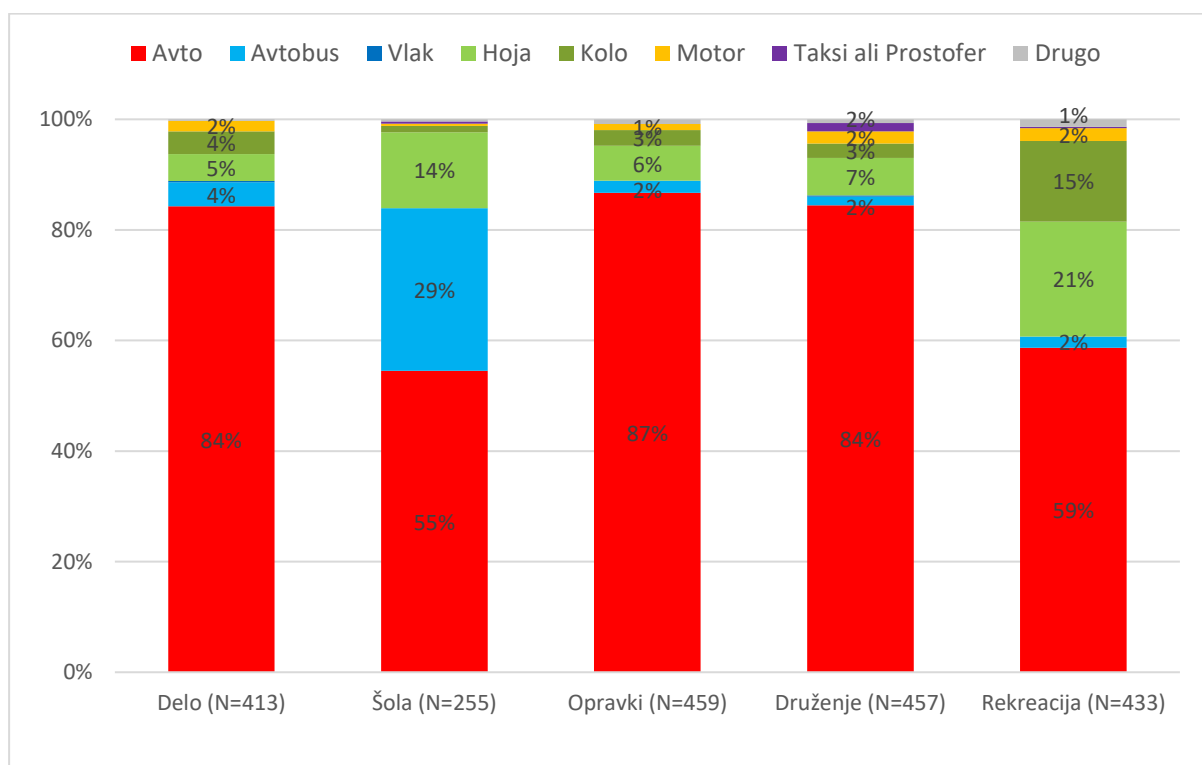
3 POTOVALNE NAVADE

11. vprašanje: »Kateri način potovanj najpogosteje uporabljate za naslednje poti?«

Pri analizi teh podatkov smo upoštevali samo tiste anketirance, ki dejansko opravljajo tovrstne poti. Vprašani za svoje potovanje na delo v večini primerov uporabljajo osebno vozilo (84 %), sledi hoja s 5 %, ter kolesarjenje in uporaba avtobusa s 4 %. Le 2 % vprašanih potuje na delo z motorjem.

Podobno je z opravljanjem poti po opravkih (nakupi, uradi itd.), kjer jih osebno vozilo porablja 86 % vprašanih. Tudi za poti v šolo se največ uporablja avto (55 %), je pa precej večji delež uporabe JPP kot pri drugih namenih poti, saj 29 % anketirancev uporablja avtobus. 14 % jih hodi, 1 % pa kolesari. Rezultati za šolske poti so sicer manj reprezentativni, saj so odgovarjali večinoma starejši.

Za poti na druženje anketiranci v 84-odstotkih uporabljajo avto, 7 % jih gre peš, 3 % s kolesom, 2 % jih potuje z avtobusom in 1 % z motorjem. Za rekreacijo se poveča delež hoje (21 %) in kolesarjenja (15 %), saj sta verjetno ta načina sama po sebi lahko tretirana kot rekreacija.

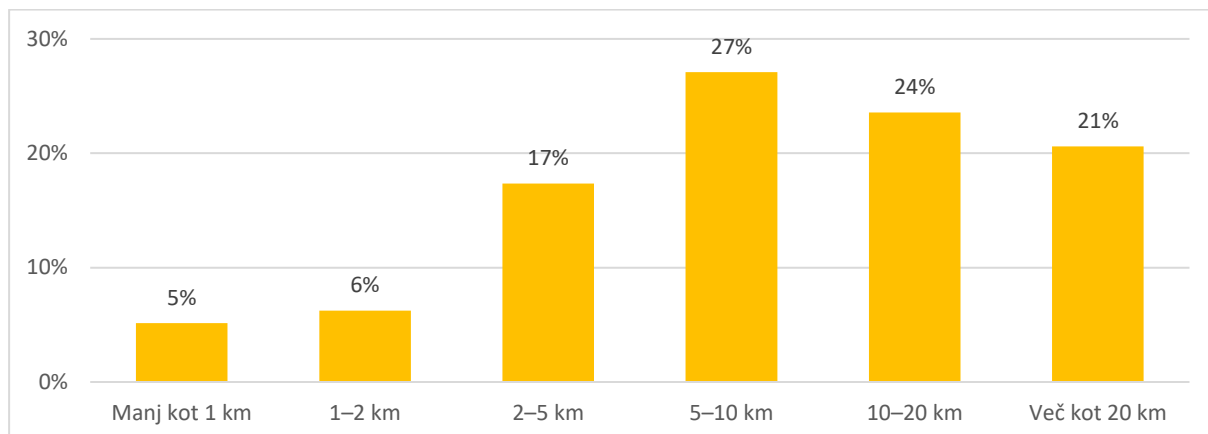


Grafikon 8: Najpogosteje uporabljen način potovanja po namenu

12. vprašanje: »Kako daleč potujete na delo oziroma na izobraževanje?«

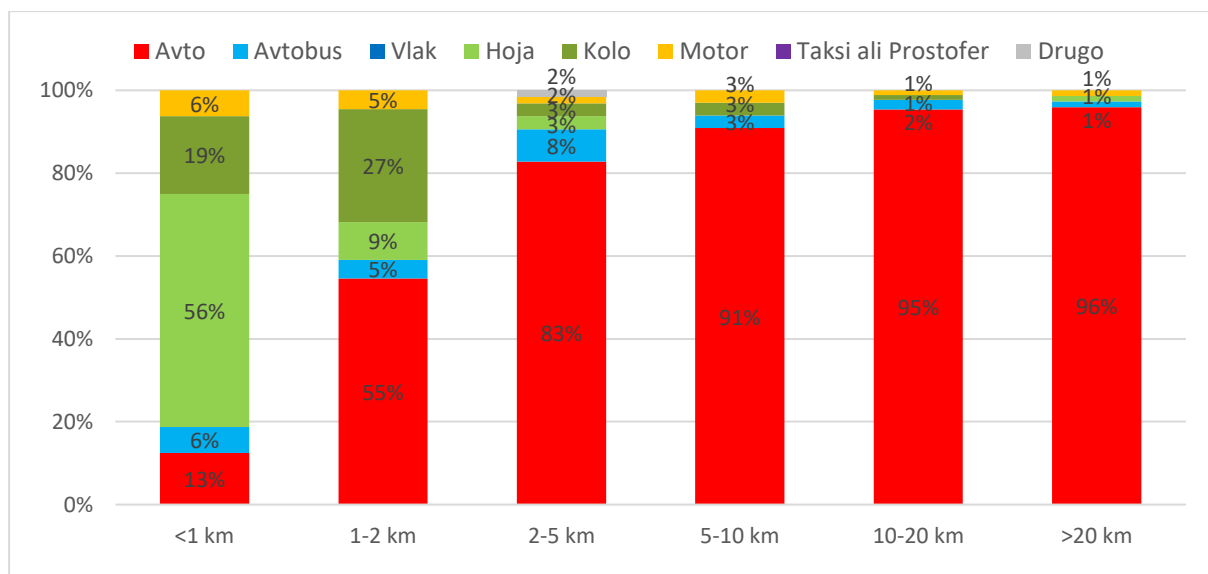
Na to vprašanje smo pridobili odgovore 369 anketirancev, ki potujejo na delo ali izobraževanje. Največ, 27 % anketirancev ima delovno mesto ali mesto izobraževanja od svojega doma oddaljeno 5–10 km. 24 % ima pot do službe ali šole dolgo 10–20 km in 21 % več kot 20 km. Skupaj 29 % vprašanih je od

svojega delovnega mesta ali šole oddaljeno manj kot 5 km, kar se pogosto obravnava kot razdalja primerna za kolesarjenje (5 % jih je oddaljeno manj kot 1 km, 6 % od 1–2 km in 17 % 2–5 km).



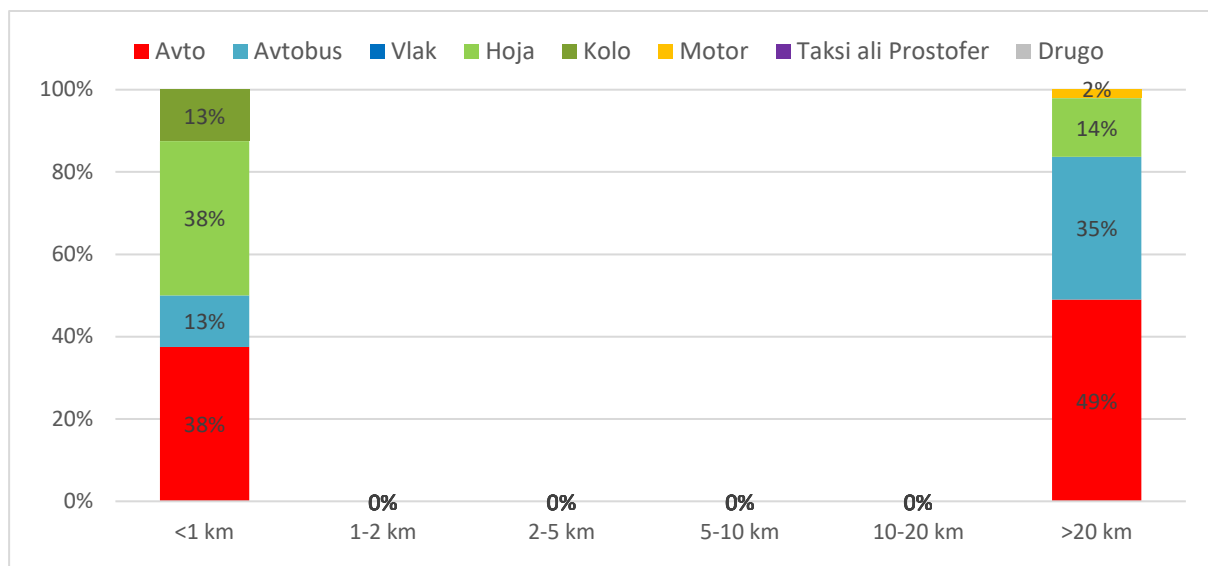
Grafikon 9: Oddaljenost delovnega mesta/šole od doma (N=369)

Analiza načina potovanja na delo glede na razdaljo pričakovano kaže, da delež uporabe avtomobila narašča z razdaljo, prav tako upada delež hoje. 13 % anketirancev opravi pot na delo z avtomobilom, čeprav je razdalja manjša od 1 km, 55 % anketirancev je takšnih, ki potujejo z avtomobilom na razdalji 1 do 2 km in 83 % na razdalji 2 do 5 km. Vse to so razdalje, ki se jih potencialno da premagati peš ali s kolesom.



Grafikon 10: Način potovanja na delo glede na razdaljo (N=362)

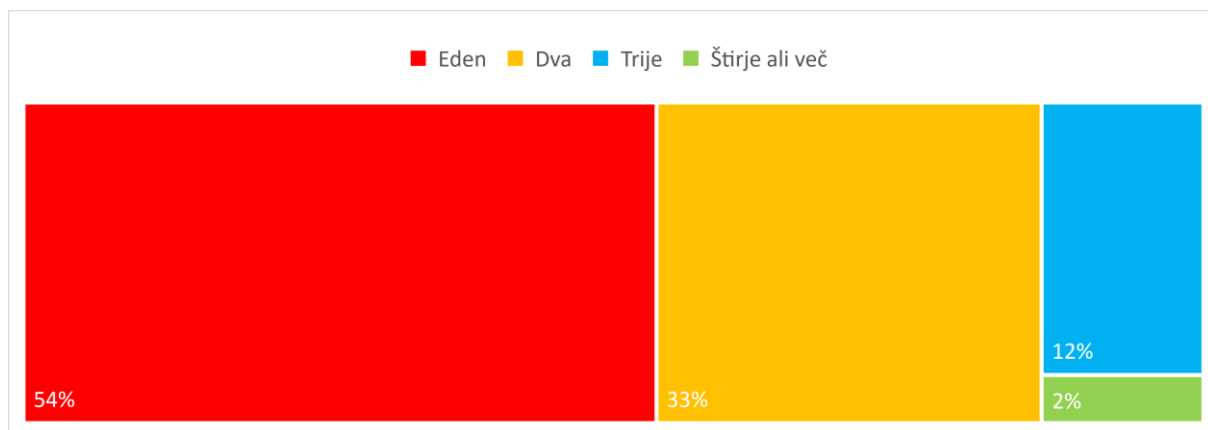
Močno navezanost na avtomobil kažejo tudi podatki analize načina potovanja za namen izobraževanja glede na razdaljo. Kar 38 % anketirancev opravi pot v šolo z avtomobilom, čeprav stanujejo v oddaljenosti manjši od 1 km.



Grafikon 11: Način potovanja na izobraževanje glede na razdaljo (N=57)

13. vprašanje: »Koliko vas je običajno v avtomobilu na poti v šolo, na delo ali po opravkih?»

Več kot polovica vprašanih (54 %), ki se v šolo, na delo ali po opravkih vozijo z avtomobilom, potujejo v vozilu sami. 33 % jih pravi, da se v vozilu peljeta po dve osebi, 12 % po tri, 2 % pa štiri ali več.



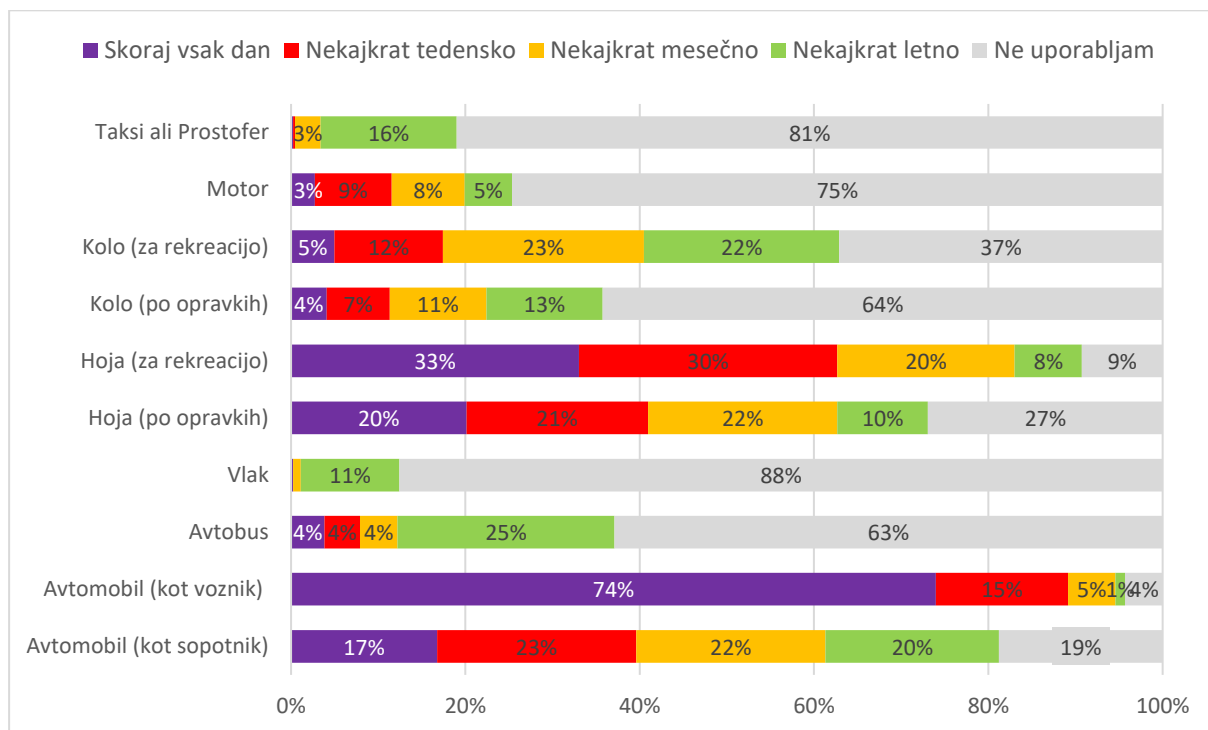
Grafikon 12: Običajna zasedenost avtomobila na poti v šolo, na delo ali po opravkih (N=438)

14. vprašanje: »Kako pogosto v povprečju uporabljate posamezne načine potovanj?«

S tem vprašanjem smo želeli ugotoviti, kako pogosto občani uporabljajo različne oblike transporta.

Največ anketirancev, 74 % vprašanih vozi samih vsak dan, 15 % pa nekajkrat tedensko. Kot sovoznik, vsakodnevno potuje 17 % anketirancev in 23 % nekajkrat tedensko. Vsakodnevno hodi peš 20 % ljudi, 21 % jih hodi vsaj nekajkrat tedensko. S kolesom kot prevoznim sredstvom se redno skoraj vsak dan vozi le 4 % vprašanih, dodatnih 7 % pa nekajkrat tedensko, 11 % vprašanih pa se vozi s kolesom le nekajkrat mesečno. Več hoje (in kolesarjenja) je v kategoriji rekreacije, saj 63 % vprašanih hodi (in 17 % kolesari) vsaj nekajkrat tedensko.

Rednih uporabnikov avtobusa je malo, skupaj ga le 7 % uporablja vsaj nekajkrat tedensko. Večinoma ga anketiranci uporabljajo nekajkrat letno (30 %) ali pa ga ne uporabljajo nikdar (56 %). Z motorjem se redno (vsaj nekajkrat tedensko) vozi 7 % vprašanih, velika večina pa motorja, taksija ali Prostoferja ne uporablja nikoli.



Grafikon 13: Pogostost uporabe prevoznih načinov (N=442)

4 MNENJE O PROMETNEM SISTEMU V OBČINI

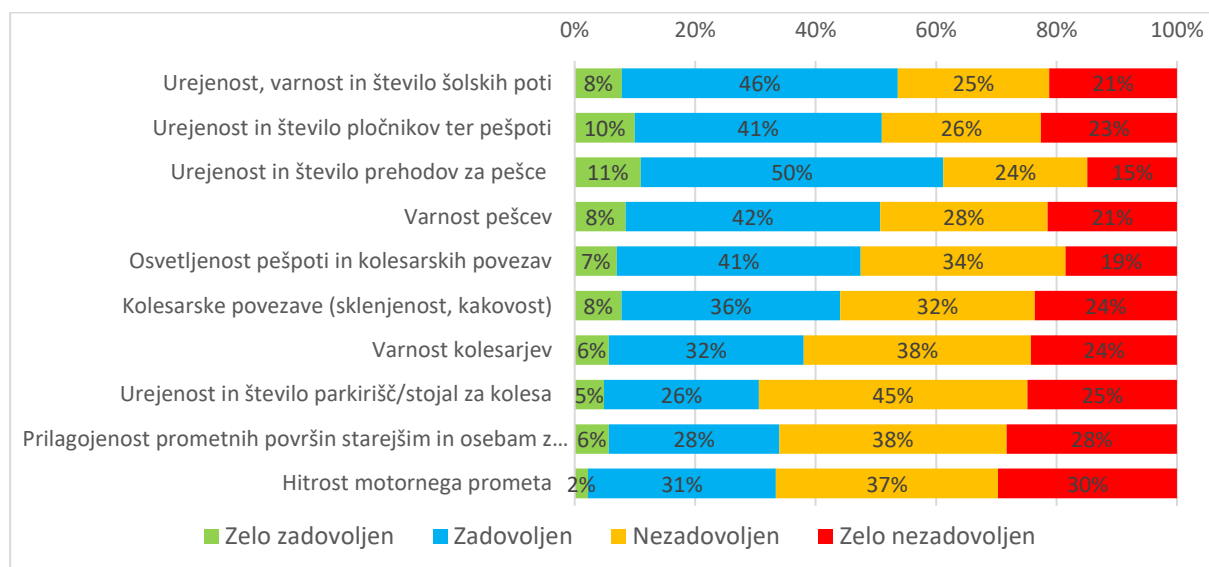
15. vprašanje: »Kako bi ocenili stanje prometnih ureditev v MO Koper?«

Analizirani so bili odgovori samo tistih, ki dejansko uporabljajo infrastrukturo oziroma so bili izločeni odgovori tistih, ki so označili »ne uporabljam (zato ne morem oceniti)«.

HOJA IN KOLESARJENJE

Pri analizi so bili upoštevani le tisti, ki so podali oceno. Splošno zadovoljstvo občanov je boljše glede ureditev za pešce ter slabše glede ureditev za kolesarje.

- Skupno 54 % jih je zadovoljnih z urejenostjo šolskih poti (46 % je nezadovoljnih).
- Skupno 51 % jih je zadovoljnih s pločniki in pešpotmi (49 % je nezadovoljnih).
- Skupno 61 % jih je zadovoljnih s prehodi za pešce (39 % je nezadovoljnih).
- Skupno 51 % jih je zadovoljnih z varnostjo pešcev (49 % je nezadovoljnih).
- Skupno 47,5 % jih je zadovoljnih z osvetljenostjo poti (52,5 % je nezadovoljnih).
- Skupno 44 % jih je zadovoljnih s kolesarskimi povezavami (56 % je nezadovoljnih).
- Skupno 38 % jih je zadovoljnih z varnostjo kolesarjev (62 % je nezadovoljnih).
- Skupno 31 % jih je zadovoljnih z urejenostjo parkirišč za kolesarje (69 % je nezadovoljnih).
- Skupno 34 % jih je zadovoljnih s prilagojenostjo starejšim in gibalno oviranim (66 % je nezadovoljnih).
- Skupno 33 % jih je zadovoljnih s hitrostjo motornega prometa (67 % je nezadovoljnih).

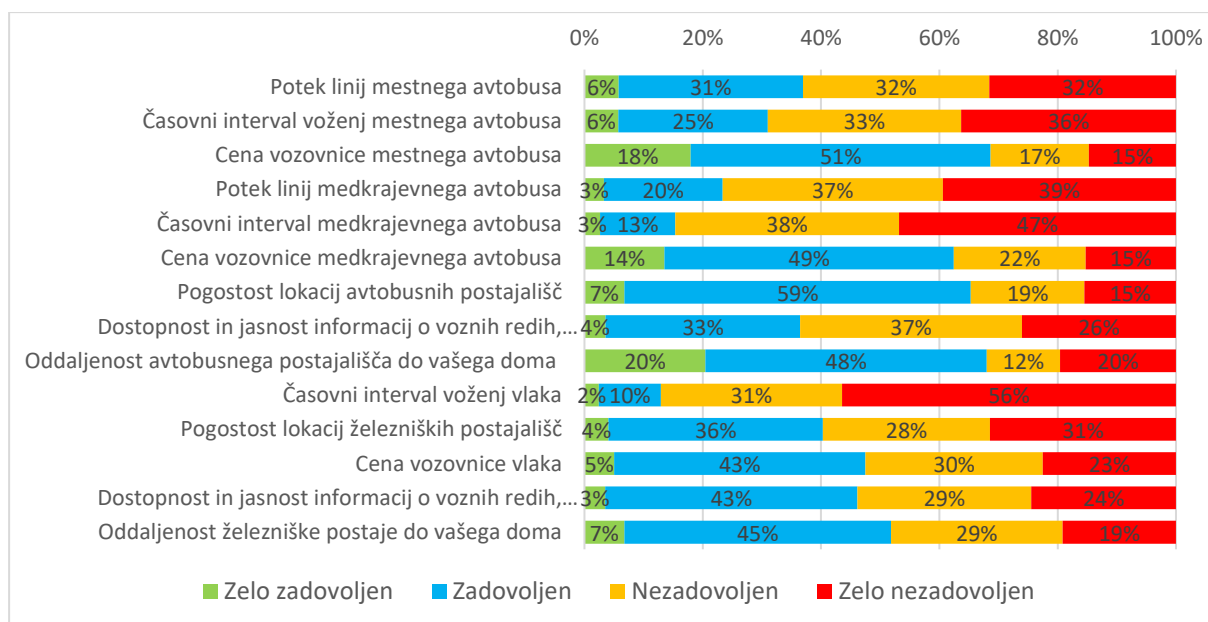


Grafikon 14: Ocena stanja prometnih ureditev za hojo in kolesarjenje (N=425)

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Rezultati so pokazali, da so občani nezadovoljni z večino vidikov JPP, predvsem potekom linij in časovnim intervalom voženj mestnega in medkrajevnega avtobusa ter frekvence vlakov.

- Skupno 37 % jih je zadovoljnih s potekom linij mestnega avtobusa (63 % je nezadovoljnih).
- Skupno 31 % jih je zadovoljnih s časovnim intervalom voženj mestnega avtobusa (69 % je nezadovoljnih).
- Skupno 69 % jih je zadovoljnih s ceno vozovnice mestnega avtobusa (31 % je nezadovoljnih).
- Skupno 23 % jih je zadovoljnih s potekom linij medkrajevnega avtobusa (77 % je nezadovoljnih).
- Skupno 15 % jih je zadovoljnih s časovnim intervalom voženj medkrajevnega avtobusa (85 % je nezadovoljnih).
- Skupno 62 % jih je zadovoljnih s ceno vozovnice medkrajevnega avtobusa (38 % je nezadovoljnih).
- Skupno 65 % jih je zadovoljnih s pogostostjo avtobusnih postajališč (35 % je nezadovoljnih).
- Skupno 36 % jih je zadovoljnih z dostopnostjo informacij avtobusnega prometa (64 % je nezadovoljnih).
- Skupno 68 % jih je zadovoljnih z oddaljenostjo avtobusnega postajališča od doma (32 % je nezadovoljnih).
- Skupno 13 % jih je zadovoljnih s časovnim intervalom voženj vlaka (87 % je nezadovoljnih).
- Skupno 40 % jih je zadovoljnih s pogostostjo lokacij železniških postajališč (60 % je nezadovoljnih).
- Skupno 47,5 % jih je zadovoljnih s ceno vozovnice vlaka (52,5 % je nezadovoljnih).
- Skupno 46 % jih je zadovoljnih z dostopnostjo informacij (54 % je nezadovoljnih).
- Skupno 52 % jih je zadovoljnih z oddaljenostjo železniške postaje od doma (48 % je nezadovoljnih).

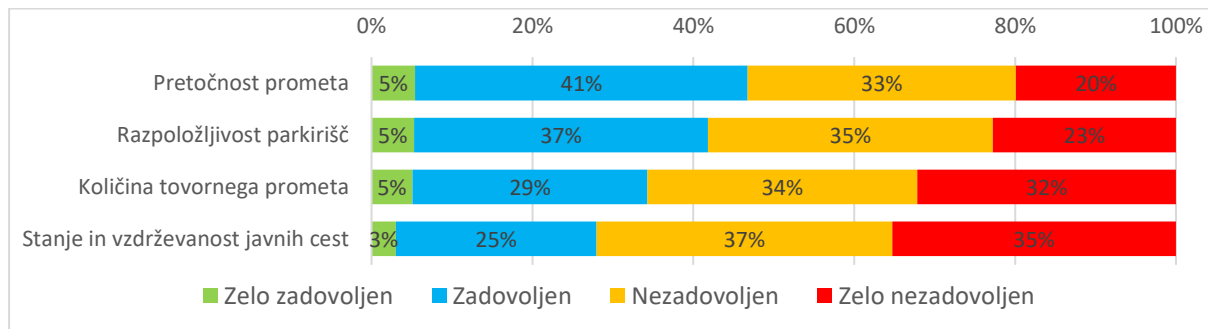


Grafikon 15: Ocena stanja prometnih ureditev JPP (N=413)

MOTORNI PROMET

Rezultati so pokazali, da so občani relativno nezadovoljni z motornim prometom, kar velja predvsem za količino tovornega prometa in stanjem ter vzdrževanostjo javnih cest.

- Skupno 47 % jih je zadovoljnih s pretočnostjo prometa (53 % je nezadovoljnih).
- Skupno 42 % jih je zadovoljnih z razpoložljivostjo parkirišč (58 % je nezadovoljnih).
- Skupno 34 % jih je zadovoljnih s količino motornega prometa (66 % je nezadovoljnih).
- Skupno 28 % jih je zadovoljnih s stanjem in vzdrževanostjo javnih cest (72 % je nezadovoljnih).

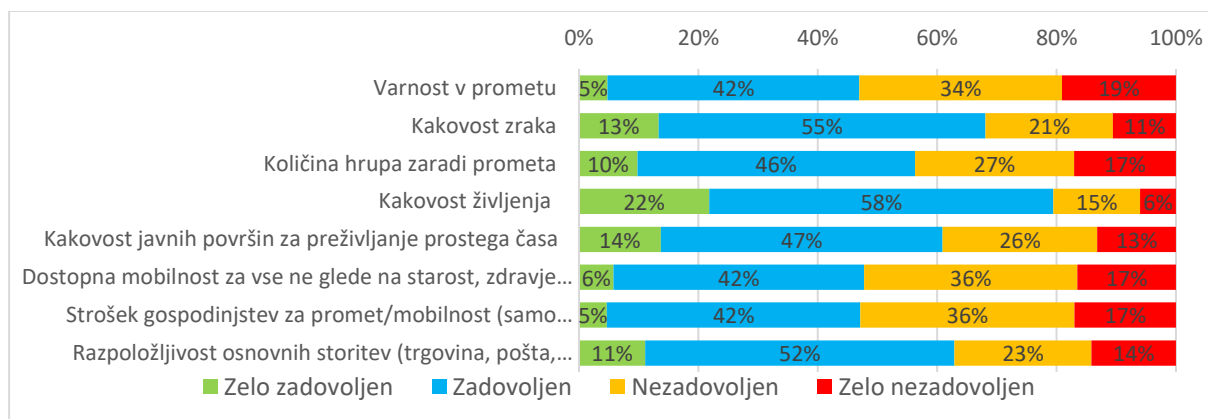


Grafikon 16: Ocena stanja prometnih ureditev motornega prometa (N=404)

SPLOŠNO

Rezultati kažejo, da so občani večinoma zadovoljni s kakovostjo življenja in kakovostjo zraka. Veliko manj zadovoljni pa z varnostjo v prometu, dostopnostjo in s kakovostjo javnih površin za preživljanje prostega časa.

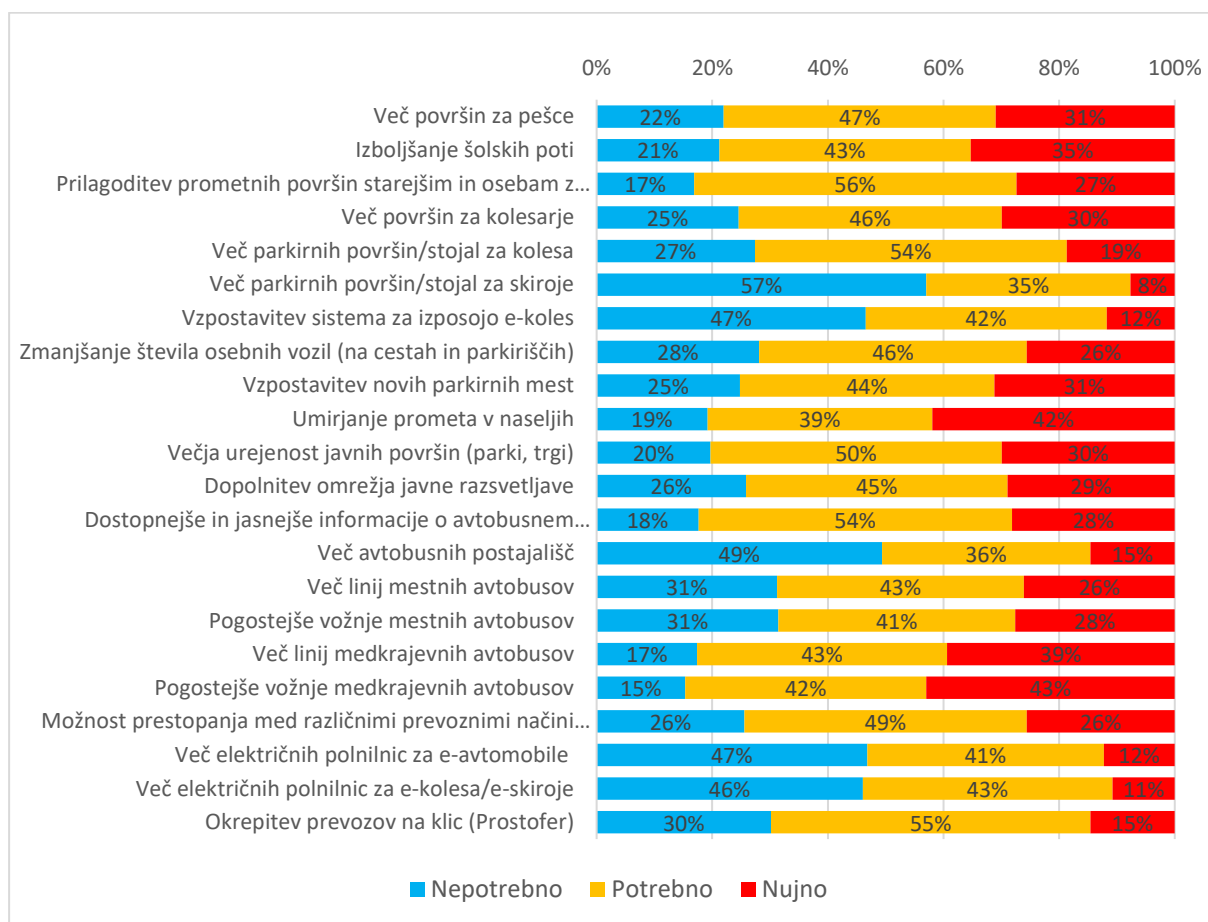
- Skupno 47 % jih je zadovoljnih z varnostjo v prometu (53 % je nezadovoljnih).
- Skupno 68 % jih je zadovoljnih s kakovostjo zraka (32 % je nezadovoljnih).
- Skupno 56 % jih je zadovoljnih s količino hrupa zaradi prometa (44 % je nezadovoljnih).
- Skupno 79 % jih je zadovoljnih s kakovostjo življenja (21 % je nezadovoljnih).
- Skupno 61 % jih je zadovoljnih s kakovostjo javnih površin za preživljanje prostega časa (39 % je nezadovoljnih).
- Skupno 48 % jih je zadovoljnih z dostopnostjo za vse uporabnike (52 % je nezadovoljnih).
- Skupno 47 % jih je zadovoljnih z stroški za mobilnost (znotraj občine) (53 % je nezadovoljnih).
- Skupno 63 % jih je zadovoljnih z razpoložljivostjo osnovnih storitev (37 % je nezadovoljnih).



Grafikon 17: Ocena stanja vidikov kakovosti bivanja (N=399)

16. Vprašanje: »Kako potrebni se vam zdijo naslednji prometni ukrepi v MO Koper?«

Skoraj vsi navedeni ukrepi se zdijo več kot polovici vprašanih potrebni ali celo nujni. Največjo podporo imajo ukrepi pogostejših vožnej medkrajevnih avtobusov (85 %), povečanja števila linij medkrajevnih avtobusov (83 %), prilagoditve prometnih površin starejšim in osebam z različnimi omejitvami (83 %), dostopnejših in jasnejših informacij o avtobusnem prometu (82 %), umirjanja prometa v naseljih (81 %) in večje urejenosti javnih površin (80 %). Vprašani si želijo tudi več površin za pešce (78 %) in izboljšanje šolskih poti (79 %) ter več površin za kolesarje (75 %) in parkirnih površin (75 %). Manj je podpore za ukrepe povečanja števila parkirnih površin/stojal za skiroje (43 %), avtobusnih postajališč (51 %), električnih polnilnic za avtomobile (53 %) in kolesa (54 %) ter vzpostavitvi sistema za izposajo koles (53 %).



Grafikon 18: Ocena pomembnosti prometnih ukrepov (N=391)

17. vprašanje: »Ali želite podati še kakšno mnenje ali komentar o prometu / dostopnosti v MO Koper?«

117 anketirancev je podalo še dodatna mnenja in komentarje:

1. Urejanje kolesarskih poti po celotnem območju Mestne občine Koper, ne le v mestu.
2. Povezljivost kolesarskih poti.
3. Ozelenjevanje mesta, parkirišč in kolesarskih poti.

4. Prometna politika – ljudje iz zaledja Mestne občine Koper ne morejo uporabljati medkrajevnih avtobusov zaradi neustreznih povezav in so primorani plačevati visoke parkirnine v mestu, kar je nesorazmeren ukrep in povzroča diskriminacijo občanov.
5. Kolesarske poti niso sklenjene (pri novem domu za starejše pri lekarni Smedela) in zelo ozka pot skupaj s pešci pri podvozu zraven policijske postaje.
6. Na Šmarski cesti so zelo nevarni prehodi za pešce zaradi prehitre vožnje neodgovornih voznikov. Potrebno bi bilo umiriti promet v obeh smereh, npr. z radarji ali ležečimi policaji.
7. Avtobusne linije so nezasedene in urniki neuporabni. Predlagam uvedbo manjših avtobusov (cca 15 oseb), ki bi prevažali krajane iz vasi po opravkih ter otroke na treninge in v glasbeno šolo. Zaradi služb so starši pogosto odsotni, kar mladostnikom povzroča logistične težave.
8. Avtobusnih povezav skoraj ni. Cestišča so slabo vzdrževana, polna lukenj.
9. Potrebno bi bilo bolje označiti kolesarski vstop na glavno cesto v Bertokih z uporabo svetlobnih znakov ter označiti kolesarski pas do kolesarske poti pred Škocjanskim zatokom.
10. Cene parkirnin so bistveno previsoke, še posebej v centru mesta, kamor hodim v službo.
11. Center mesta naj se zapre za promet!
12. Cesta iz Spodnjih Škofij proti Tinjanu je v zelo slabem stanju. Zaradi povečanja števila bivalnih enot je promet veliko gostejši. Na cesti ni pločnika niti razsvetljave, čeprav je to tudi šolska pot. Prav tako ni javnega prevoza za vasi okoli Škofij, zato so prebivalci prisiljeni uporabljati avtomobile.
13. Cesta, ki vodi skozi Zgornje Škofije, je nujno potrebna prenove.
14. Cesta na Tinjan je v zelo slabem stanju. Čeprav se prodajajo zazidljive parcele in število prebivalcev narašča, je cesta popolnoma uničena in nevarna za pešce in motoriste. Že 20 let obljubljate rekonstrukcijo. Bo uspelo v naslednjih 20-ih letih?
15. Cestna infrastruktura na podeželju je v slabem stanju, neurejeno je lastništvo javnih poti.
16. Če imate resen namen urediti prostore za pešce in kolesarje, preprečite parkiranje pred pekarno Priorka na Vojkovem nabrežju. Dodajte ležeče policaje, ki bi omejili divjanje najstnikov s skuterji.
17. Potrebno je čim prej stopiti v stik z Vlado RS in rešiti problem Šmarske ceste, saj je situacija poleti neznosna. Poleg tega bi bilo potrebno v sodelovanju z vlado graditi hitro cesto do meje s Hrvaško, kar bi razbremenilo mestne ceste v poletni sezoni.
18. Čim prej uredite kolesarske povezave z zaledjem, npr. proti Šmarjam, Marezigam, Sv. Antonu, Hrvatonom. Kolesarska pot naj bo zasnovana tako, da ne ovira avtomobilistov. Uredite tudi varno Parenzano v Bertokih. Urniki avtobusov naj se prilagodijo šolam in pisarnam.
19. Dodajte urejene površine za zaklepanje koles. Večkrat bi šel v službo s kolesom, a ga nimam kje pustiti. Prav tako bi otroke poslal z avtobusom na trening, če bi to bilo mogoče.
20. Na Dolinski cesti je potrebno postaviti ležeče policaje ali fizično omejiti hitrost.
21. Glede na to, da živimo v obmorski občini, bi bilo smiselno razvijati potniški promet po morju in kombinacijo kolo-barka. Mestno jedro je potrebno razbremeniti parkirišč, ta pa graditi na cenejših površinah v zaledju, npr. na bivšem odlagališču smeti na Dvorih. Predlagam uvedbo frekventnih električnih avtobusov iz zaledja v mesto in nazaj ter postavitve satelitskih parkirišč na koncu vseh primestnih avtobusnih linij.
22. Izboljšati je potrebno cestno infrastrukturo.
23. Izboljšati avtobusni promet in preusmeriti tovorni promet. Pešpoti in kolesarske steze naj se razširijo in osvetlijo. Premisliti je potrebno o alternativnih možnostih prevoza za delavce, npr. v SB Izola.
24. Izboljšati prometno gnečo poleti.
25. Uvesti sistem izposoje koles.

26. Kaj boste naredili glede poletne gneče zaradi turistov?
27. Kurjerce naj vozijo širši krog, npr. do parkirnih hiš, Tuš Planeta in Obi-ja, ne le v centru.
28. Podaljšati linije mestnega prometa v primestna naselja (Bertoki, Pobegi, Vanganel).
29. Lokalne občinske ceste so v katastrofalnem stanju, postopki urejanja se vlečejo predolgo.
30. Menim, da bi morali spodbujati uporabo oddaljenih parkirišč z ugodnejšo ceno abonmajev, tudi na drugih parkiriščih, ne samo na P+R. Izboljšati bi bilo potrebno obveščeno prebivalcev o možnosti uporabe električnih avtobusov s parkiranjem na P+R.
31. Mestne kolesarnice manjkajo. Prav tako je premalo parkirišč za motorje.
32. Mestni avtobusi imajo pogosto zamude ali sploh ne odpeljejo.
33. Mesto postaja temačno. Potrebno je poskrbeti za boljšo osvetlitev.
34. Mislim, da bi morala Obala (slovenska Istra) razviti skupno prometno strategijo za vse štiri obalne občine.
35. Moja osebna izkušnja pri poskusu umirjanja prometa preko redarstva in policije v Marezigah je negativna. Redarstvo je ignoriralo težavo, policija pa je dejala, da je po njihovih podatkih vse v redu. Medtem avtomobilisti postavljajo hitrostne rekorde skozi naselja – Marezige niso izjema. Problem niso turisti, temveč lokalno prebivalstvo, saj radarjev ni in policije prav tako ne, kar omogoča, da vsak vozi, kot mu ustreza. Ko se zgodi nesreča, se vsi sprašujejo, kako je to mogoče.
36. Moti me, da sem občanka in zaposlena v MOK v javni upravi in moram plačati parkirnine! Čeprav parkirna mesta upravlja Marjetica Koper, je to odličen vir zaslužka v turistični sezoni, vendar se na nas zaposlenih bogatijo celo leto. V drugih okoliških občinah nisem nikoli plačevala parkirnine.
37. Predlagam možnost brezplačnega parkiranja v predmestju in nadaljevanje poti v službo ali šolo z avtobusom, električnim kolesom ali električnim skirojem po ugodnih cenah kart in abonmajev.
38. Na krožišču pri Mercatorju v Olmu bi bilo treba vzpostaviti kakršnokoli rešitev za aktualno stanje, kot so hitrostne ovire, radar, semafor ali prometna policija. Trenutno je stanje nevzdržno, kmalu pa se bo naselilo še 200 družin, kar bo dodatno obremenilo že tako nepretočno krožišče.
39. Na podeželju, zlasti v KS Črni Kal, niso urejena niti označena avtobusna postajališča, ne za redni promet ne za šolske avtobuse (Predloka, Loka, Bezovica, Gabrovica, Spodnje Kortine). Manjkajo prehodi za pešce in oznake za šolske poti. Kljub večletnemu opozarjanju se nič ne spremeni. Nekatere vasi, kot sta Stepani in Rozar, nimajo avtobusne povezave ali postajališča za redno linijo ali šolski avtobus, čeprav avtobus za Osp pelje le 700 m vstran, vendar je za vaščane teh dveh vasi nedostopen.
40. Potrebno je urediti vse ceste v zaledju, kar vključuje nov asfalt, ureditev odvodnjavanja in podobno. Idejo o električnih skirojih in kolesih naj se opusti, saj to ne bo izboljšalo okolja, temveč bo povečalo onesnaževanje. Če želimo zmanjšati uporabo avtomobilov, mora biti avtobusni prevoz organiziran tako, da bo ljudem omogočil pravočasno priti na delo in se po njem tudi vrniti.
41. Že leta se borimo za več avtobusnih povezav do Kopra za dijake, študente in druge prebivalce, ki bi jih radi uporabljali, vendar so rezultati še vedno neobstoječi.
42. Nasprotujem zapiranju mestnega jedra za promet. Potrebno je urediti cenejša parkirišča v centru, vsaj za občane.
43. Plačevanje visokih parkirnin je nekorektno tudi za kratek čas uporabe, ko meščani opravijo nujne stvari, kot so obisk knjižnice, upravne enote ali zdravstvenega doma. Veliko vozačev iz krajevnih skupnosti se težko premika po Kopru.

44. V Kopru in Smedeli ni brezplačnih parkirnih mest za občane. Vsaj v nedeljo ali soboto bi morali omogočiti brezplačno parkiranje.
45. Nujno je potrebno urediti državno cesto Obvoznica Podpeč. Potrebno je izboljšati vzdrževanje državne ceste Črni Kal-Rakitovec, postaviti ogledala na nepreglednih ovinkih ter razširiti vozišče, kjer je mogoče.
46. Nujna je ureditev Bertoške vpadnice, kjer lokalni promet ovira kamionski promet in ni urejene kolesarske steze. V prometnih konicah, zlasti zjutraj in popoldne, vlada prometni kaos. Nujno bi bilo treba urediti nov vhod v Luko Koper neposredno iz avtoceste z Bivja, saj je izvoz z avtoceste že pripravljen. Tako bi se Bertoki in ostali kraji znebili kamionskega prometa, lokalne ceste pa bi postale ponovno pretočne.
47. Nujno je potrebno urediti promet, pločnike in cestišče ter semaforizirane prehode za pešce na relaciji Sv. Anton-Bertoki. Cesta postaja dirkališče, kar predstavlja nevarnost za prometne udeležence.
48. Potrebno je čiščenje peronov na glavni avtobusni postaji, saj so novi tlakovci umazani, mastni in drseči, z izjemo območja pri baru. Prav tako je nujno vzpostaviti sistem izposoje električnih koles in podaljšati mestne linije na območje primestja. Parkirna mesta naj bodo pod zemljo, saj je prostor predragocen.
49. Nujno je potrebno urediti pogostejše avtobusne linije na relaciji Hrvatini–Koper in v ostale kraje, saj otroci, ki se šolajo v Kopru, pogosto nimajo primerne avtobusne linije in jih morajo starši voziti v šolo.
50. Nujno je zapreti mestno jedro za promet (Pristaniška, Kidričeva, Trg Brolo, Ukmarjev trg). Dostop za promet naj bo omogočen med 21.00 in 9.00, nato pa se zapre in omogoči prostor kolesarjem in pešcem. Prav tako je nujno vzpostaviti sistem izposoje koles (e-koles) in spodbujati zelene načine mobilnosti.
51. Potrebno je obnoviti cesto do Socerba in do meje z Italijo.
52. Okrepiti je potrebno medkrajevni promet, še posebej primestne avtobusne linije.
53. Urediti je potrebno kolesarsko pot Parenzana pri Bertokih, saj je trenutno zelo nevarno, ker se kolesarji mešajo z ostalim prometom.
54. Omejiti je potrebno promet za motorna vozila in skuterje na Marušičevi ulici v centru Kopra, saj ulica postaja nevarna za otroke in starostnike, zaradi hitrosti motorjev pa je kakovost življenja močno zmanjšana.
55. Nujno je pospešiti izgradnjo ceste Hliban–Padovani, saj je zelo nevarna, zlasti za otroke, ki hodijo peš na avtobusno postajo.
56. Nujno je potrebna avtobusna linija Škofije–Ankaran.
57. Potrebno je sanirati cesto Sv. Anton–Kavaliči, dopolniti razsvetlavo in urediti čakalnice na avtobusnih postajališčih. Prav tako je nujna kontrola hitrosti, če je to mogoče.
58. Nujno je potrebno spremeniti urnike voženj avtobusov (v Koper in iz Kopra), da bodo potniki lahko pravočasno prišli v šolo, službo in opravili nujne stvari.
59. Potrebno je urediti promet s skuterji v mestnem jedru.
60. Nujno je vzpostaviti pogoste medkrajevne linije in več avtobusnih postajališč, kar bo zmanjšalo število avtomobilov v mestu. Občane mesta bi bilo treba spodbuditi k uporabi avtobusov s povišanjem cen abonmajev, medtem ko bi tistim, ki uporabljajo avtobuse, morali ponuditi ugodnosti.
61. Potrebno je nujno zgraditi avtocesto in preusmeriti milijone avtomobilov in tovornjakov s Šmarske ceste, saj situacija zamuja zaradi države, pa tudi zaradi premalo angažirane MOK.
62. Potrebna je obnova cest.

63. Okrepiti je potrebno avtobusne povezave na podeželju in zagotoviti avtobusne linije v času praznikov in vikendov. Urediti je potrebno tudi parkirne površine ter kolesarske steze in pločnike.
64. Omejiti in kontrolirati promet po mestnem jedru, še posebej divjanje motoristov.
65. Osebo najbolj pogrešam parkirišča za kolesa v Kopru.
66. Parkirišča na Markovcu, za Gradom, so nujno potrebna.
67. Po mojem mnenju bi bilo treba čim bolj odstraniti tovorni promet iz mesta in ga preusmeriti na vlake. Urediti je treba kolesarske poti, tako da po njih ne vozijo skuterji.
68. Pobuda za MOK: Urediti varnost pešcev v centru (Pristaniška ulica, okolica OŠ, obalna cesta Koper-Izola, ulica Belveder ipd.), kjer najstniki na mopedih z vožnjo po zadnjem kolesu ogrožajo pešce. Pozdravljam 1-urno brezplačno parkiranje in predlagam, da se uvede povsod v centru, da se s tem pomaga podjetnikom. MOK ne izvaja nadzora nad površinami, namenjenimi pešcem, zato se na njih redno vozijo kolesarji, skiroji in rolkarji, kar ogroža varnost pešcev (primer: promenada ob morju, Pristaniška ulica). Glede na starajočo se populacijo naj se ob sprehajalnih poteh namesti več klopi. Lift iz Markovca bi spodbudil hojo v center Kopa. MOK naj umakne skiroje iz mesta, ker ogrožajo varnost pešcev zaradi prehitre vožnje in neupoštevanja prometnih predpisov. Če ima MOK zakonsko podlago, naj prepove skiroje v občini ali vsaj omeji njihovo uporabo, kar bi izboljšalo varnost v prometu in kakovost življenja. Naj se ne zgleduje po občini Piran, kjer so parkirnine tako visoke, da se prebivalci ne odločajo več prihajati v kraj na ogled predstav ali uporabo gostinskih storitev, saj je ceneje iti v Trst.
69. Pobuda: 1) Avtobus Prade-Koper na 20 minut zjutraj in popoldne. 2) Urediti pločnik za šolajoče otroke iz naselja Škocjan pri Pradah do OŠ Prade.
70. Kot prebivalec zaledja Mestne občine Koper sem zaradi pomanjkanja avtobusnih povezav prisiljen uporabljati skoraj izključno avtomobil. Problem je tudi plačljivo parkiranje v mestu. Predlagam več avtobusnih povezav z zaledjem ter spodbude za uporabo javnega prevoza in okolju prijaznih oblik prevoza. Pohvalno je uvedba Prostoferja in brezplačnih vozovnic za upokojenca.
71. Popraviti bankine na relaciji Vanganel–Potok (če se srečata dva avtomobila, eden mora uničiti platišče). Zakrpati luknje proti Pregari. Med Butarji in Brezovico narisati črto po sredini ceste, saj turisti in tujci nimajo občutka, kje je sredina, zato se ne umikajo.
72. Potrebno je urediti občinske ceste na podeželju v vseh krajevnih skupnostih. To je osnova pretočnosti prometa in izboljšanje pogojev za ostale potrebe.
73. Potrebno je vzdrževanje obcestnega grmovja in dreves, ki visijo na cesto, zlasti med Šmarjem in Pučami ter okoliškimi kraji do Krkavč. Poleg tega so potrebni znaki za pohodne in kolesarske poti.
74. Potrebno je povečati medkrajevni javni prevoz z manjšimi avtobusi v manj obremenjenih delih dneva in povečati število avtobusnih postaj. Deli KS Škofije so popolnoma odrezani od javnega prometa.
75. Pred več kot desetletjem je bil kolesarjem odvzet podhod pri policijski in železniški postaji. Ta podhod je zdaj tako ozek, da je nedopustno, da so dali prednost avtomobilom pred kolesarji in pešci. Napredna mesta namenijo več prostora pešcem in kolesarjem, medtem ko se je v Kopru v zadnjih 15 letih stanje poslabšalo.
76. Potrebno bi bilo umiriti motoristični promet, ki povzroča hrup (zlasti ponoči) in ogroža pešce ter kolesarje. Divjanje mladih voznikov po kolesarskih in drugih poteh je velik problem. Nujno je urediti podhod pri policijski postaji, kjer je mešanje vseh vrst prometa zelo nevarno. Prav tako bi bilo treba uvesti manjše ali električne avtobuse, saj veliki avtobusi povzročajo hrup, še

- posebej pri vožnji v klanec. Manjši avtobusi in pogostejše linije (zjutraj in ob vračanju z dela) so nujno potrebni v medkrajevnem prometu.
77. Pregledati lokalne ceste in postaviti omejitve glede dovoljene teže vozil in najvišje hitrosti.
 78. Potrebno je odstraniti promet iz mestnega jedra in ob morju. Nujno je urediti promet po Šmarski cesti in speljati avtocesto na že prej planirano traso proti Izoli.
 79. Prosila bi za povezanost avtobusnega reda Tinjan-zgornje Škofije s spodnjimi Škofijami, saj je veliko srednješolcev, ki nimajo prevoza do Spodnjih Škofij, da bi lahko šli z avtobusom v Koper.
 80. Prosim, da naredite ali povežete pločnik ali kolesarsko pot v spodnjih Škofijah (od Okna Capris do otroških igral), saj je promet gost, avtomobili pa divjajo. Potreben bi bil tudi prehod za pešce, saj se tam gibajo starejši, mlade mamice z vozički, otroci v vrtec in šolo ter kolesarji. To je zelo potrebno.
 81. Prostofer ima le en avto in uradno devet voznikov, od katerih jih vozi le pet. Zakaj tako malo prostovoljcev? Vprašajte tiste, ki so obupali.
 82. Razširitev mreže mestnega avtobusnega prometa je nujna. Na Stari Šmarski cesti (Stara Šalara) nimamo mestne linije, čeprav smo le 300 m stran od glavne ceste. Medkrajevni avtobus pride samo 1–2-krat na dan, kar je popolnoma neuporabno.
 83. Robniki na stičiščih kolesarskih stez in cestišč so pregrobi in nevarni za kolesarje.
 84. S Kraškega roba do Kopra z avtobusom potrebujem 30 minut, medtem ko z avtom 10 minut. Dnevno vozita le dva avtobusa. Za šoloobvezne otroke je nujen avto, saj se vse dejavnosti odvijajo izven vasi. Parkiranje postaja problem, zato je treba vzpostaviti parkirni prostor pred vasjo.
 85. Potrebna je sanacija cestišč, ureditev parkirišč in odvoz nepravilno parkiranih vozil.
 86. Skrajni čas je za ureditev prometa na Šmarski cesti. Avtocesta do Izole ni dovolj. Predor Markovec, ki smo ga gradili 10 let, ne ustreza standardom za tranzit na Hrvaško.
 87. Stanje občinskih cest je slabo.
 88. Na obalni cesti med Smedelo in Koprom se kršijo prepovedi za kolesarje, kar je zlasti očitno v Smedeli.
 89. Premalo je povezav med Sv. Antonom in Koprom.
 90. Tranzitni promet skozi Škofije naj se ukine. DARS naj ukine vinjeto na odseku Škofije-tunel Markovec, kar bi razbremenilo naselje.
 91. Učinkovit javni prevoz, z zadostnimi linijami in frekvenco, je ključ do kakovostnega razporejanja časa in samostojnosti otrok ter starejših.
 92. Namesto ležečih policajev po vaseh naj se uvedejo prenosni radarji, s čimer bi izboljšali pretočnost in ozaveščenost v naseljih.
 93. Umiriti promet na Ferrarski ulici v Kopru, saj ulica postaja dirkališče.
 94. Umiriti promet v vaseh v zaledju.
 95. Postaviti javno stranišče na meji z Italijo v Rabujesu, saj turisti opravljajo potrebo pred hišami.
 96. Spodbujati uporabo javnega prometa z vozili na čisto energijo (električna vozila, skiroji, skuterji ipd.).
 97. Potrebno je urediti kolesarsko pot na Parenzani v Bertokih, saj je zelo nevarno, ko se kolesarji mešajo z ostalim prometom.
 98. Urediti kolesarske poti po KS Bertoki-Prade, saj so neprimerne za otroke.
 99. Urediti pločnik ali kolesarsko pot med Bivjem in Škofijami ter Ankaranom.
 100. Urediti ceste in pločnike v krajevni skupnosti Škofije, saj so v slabem stanju.
 101. Urediti dodatna parkirna mesta, zlasti na obrobju, in vzpostaviti sistem P+R (parkiraj in odpelji se).
 102. Urediti Dolinsko cesto, zasaditi drevesa, urediti pločnike in varne prehode za pešce.



103. Potrebna je ureditev občinskih cest.
104. Urediti parkirišča, ne le kaznovati voznike.
105. Urediti več parkirišč za občane, saj cene niso primerne, zlasti za zaposlene v mestnih jedrih.
106. Urediti obstoječe in vzpostaviti nove pešpoti za rekreacijo.
107. Urediti promet ob OŠ Dušana Bordona z ležečimi policaji.
108. Razširiti mestno redarstvo za nadzor obalnih cest, kjer kolesarji, skiroji in motoristi ogrožajo pešce.
109. Urediti kolesarsko pot med Škofijami in Ankaranom.
110. Urediti prometne in cestne težave v MO Koper, ki jih zanemarjajo že predolgo.
111. Preveč je zastojev iz Luke Koper na avtocesto pri Bertokih. Potrebno je urediti dodatni pas v krožišču, ki bi zmanjšal zastoje.
112. Za boljšo mobilnost je nujno realizirati izgradnjo dvigala na Markovec.
113. Dodatno zavarovati kolesarje in pešce na mostu nad avtocesto v Bertokih.
114. Zagotoviti pogostejše avtobusne povezave iz zaledja med letom in počitnicami.
115. Urediti boljše označene in vzdrževane ceste v zaledju ter poskrbeti za označene pohodniške in kolesarske poti.
116. Zmanjšati emisije ladijskega prometa, saj presegajo cestni promet.
117. Urediti parkirišča za stanovalce blokov v Semedeli, saj je trenutno pomanjkanje parkirnih mest očitno.

5 POVZETEK

Anketiranje smo izvedli med prebivalci MO Koper, ker smo želeli izvedeti, kakšno je stanje prometa in infrastrukture v omenjeni občini. Pridobili smo 502 ustrezno (od tega 389 popolnoma) izpolnjenih anket, katero je rešilo 47,6 % moških in 49,8 % žensk (2,6 % vprašanih ni želelo odgovoriti na to vprašanje). Največ, 17 % anketirancev prihaja iz Škofij, 9 % iz Kopra, po 8 % iz Črnega Kala, Olma in Semecele ter po 5 % iz krajevnih skupnosti Bertoki, Marezige, Sv. Anton in Šmarje. Jereka in Kamnje. 77 % vprašanih je zaposlenih, 14 % upokojenih, 5 % je šolajočih, 4 % brezposelnih ali z drugačnim statusom. Z vidika spola in kraja bivanja ocenjujemo vzorec kot reprezentativen, manj pa z vidika starosti, saj so bili predvsem starejši manj zastopani v anketi, kot kažejo dejanski statistični podatki.

Pri vprašanju o zdravstvenih težavah, ki anketirane omejujejo pri potovanju ali dostopanju do različnih lokacij, ima 4,6 % vprašanih omenjene težave, 2,6 % anketiranih pa na to vprašanje ni želelo odgovoriti.

94 % vprašanih ima voziško dovoljenje ter vozijo avtomobil vsaj občasno, 2 % pa jih kljub voziškemu dovoljenju ne vozi. 4 % vprašanih nima voziškega dovoljenja. 50 % anketirancev ima v gospodinjstvu dva avtomobila, 25 % enega, 22 % tri ali več, le 2 % anketirancev v gospodinjstvu nima nobenega avtomobila. 17 % vprašanih nima kolesa, 35 % vprašanih pa ima v svojem gospodinjstvu na voljo tri ali več koles. V bližini delovnega mesta ali šole ima 34 % anketiranih možnost brezplačnega parkiranja, 52 % za parkiraj plačuje, 15 % pa v bližini šole ali delovnega mesta nima na voljo parkirnega mesta.

Vprašani za svoje potovanje na delo v večini primerov uporabljajo osebno vozilo (84 %), sledi hoja (5 %), kolesarjenje (4 %) ter uporaba avtobusa (4 %) in motorja (2 %). Podobno je z opravljanjem poti po opravkih (nakupi, uradi itd.) (87 % jih potuje z avtomobilom). Tudi za poti v šolo se največ uporablja avto (skupaj 55 %), je pa precej večji delež uporabe javnega potniškega prevoza kot pri drugih namenih poti (29 % avtobus), 14 % jih v šolo hodi in le 1 % kolesari. Rezultati za šolske poti so sicer manj reprezentativni, saj so odgovarjali večinoma starejši. Tudi za poti na druženje anketiranci v večinoma uporabljajo avtomobil (84 %), 7 % jih gre peš, 3 % pa s kolesom. Za rekreacijo se poveča delež hoje (21 %) in kolesarjenja (15 %), saj sta verjetno ta načina sama po sebi lahko tretirana kot rekreacija.

Večina, 27 % anketirancev, ima delovno mesto ali mesto izobraževanja od svojega doma oddaljeno 5–10 km. Skupno 29 % anketirancev potuje dnevno na razdalji manjši od 5 km, od teh se jih z avtomobilom vozi v službo 66 % ter v šolo 38 %. 4 % anketirancev ima delovno mesto ali mesto izobraževanja od svojega doma oddaljeno manj kot 1 km, od tega z avtomobilom opravi pot v službo 13 % (56 % peš in 19 % s kolesom) in 38 % v šolo (38 % peš, 13 % s kolesom in 13 % z avtobusom).

86 % vprašanih uporablja avtomobil skoraj vsak dan (74 % kot voznik in 17 % kot sopotnik), 33 % pa jih skoraj vsak dan pešači. Več hoje in kolesarjenja je za namen rekreacije. Rednih uporabnikov javnega potniškega prometa je sorazmerno malo, le 12 % uporablja avtobus vsaj nekajkrat mesečno (vlak le 1 %). 20 % vprašanih uporablja motor vsaj nekajkrat mesečno, taksija ali Prostoferja pa ne uporablja skoraj nihče od vprašanih.

Anketirance smo prav tako povprašali po stanju prometnih ureditev v občini. Občani so najmanj zadovoljni z urejenostjo in številom parkirnišč/stojal za kolesa, s prilagojenostjo prometnih površin



starejšim in osebam z različnimi omejitvami ter hitrostjo motornega prometa. Rezultati so pokazali, da so občani prav tako nezadovoljni z javnim potniškim prometom, predvsem potekom linij in časovnim intervalom voženj mestnega in medkrajevnega avtobusa ter frekvence vlakov.

Rezultati so pokazali, da so občani relativno nezadovoljni z motornim prometom, kar velja predvsem za količino tovornega prometa in stanjem ter vzdrževanostjo javnih cest.

Z vidika kakovosti bivanja so občani najbolj zadovoljni s kakovostjo življenja in kakovostjo zraka. Veliko manj zadovoljni pa z varnostjo v prometu, dostopnostjo in s kakovostjo javnih površin za preživljanje prostega časa.

Anketiranci so prav tako ocenili pomembnost prometnih ukrepov. Skoraj za vse omenjene prometne ukrepe v vprašanju 16 je večina anketirancev mnenja, da so potrebni oziroma nujni. Največjo podporo imajo ukrepi za pogostejše vožnje medkrajevnih avtobusov, povečanje števila linij medkrajevnih avtobusov, prilagoditev prometnih površin starejšim in osebam z različnimi omejitvami, dostopnejše in jasnejše informacij o avtobusnem prometu, umirjanje prometa v naseljih in večjo urejenost javnih površin. Vprašani si želijo tudi več površin za pešce, izboljšanje šolskih poti ter več površin za kolesarje in parkirnih površin. Manj podpore pa so dobili ukrepi za povečanje števila parkirnih površin/stojal za kolesa, avtobusnih postajališč, električnih polnilnic za avtomobile in kolesa ter vzpostavitev sistema za izposajo koles.

117 anketirancev je na koncu podalo še dodatna mnenja in komentarje.