

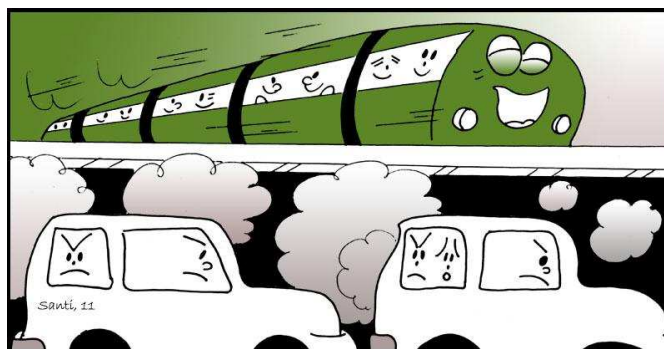


Swiss Contribution

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

MOBILIZACIJA ZA JAVNI POTNIŠKI PROMET

Predlogi in pozivi za odločevalce na področju javnega
potniškega prometa v Sloveniji



Ljubljana, junij 2012

KAZALO

KAZALO	1
UVOD	2
PREDLOGI ZA ODLOČEVALCE	3
(SO)FINANCIRANJE JPP IN NJEGOVA USTREZNOST	3
BIROKRATSKE OVIRE	4
POVEZOVANJE AKTERJEV JPP	4
INOVATIVNI PRISTOPI V JPP IN NJEGOVA FLEKSIBILNOST	5
OZAVEŠČANJE O POMENU JPP	5
ŽELJE POSAMEZNIKOV GLEDE JPP	5
ZAKLJUČKI REGIONALNIH OKROGLIH MIZ	6
“JPP NA GORENJSKEM – POMANJKLJIVOSTI IN PREDNOSTI”	6
»JPP V ŠALEŠKI DOLINI«	7
»IZZIVI JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA V JV SLOVENIJI«	9
»JAVNI POTNIŠKI PROMET V POMURJU?«	10
»JPP V SAVINJSKI REGIJI – PRILOŽNOSTI IN IZZIVI«	11
»KAKO LJUDEM V OBALNO-KRAŠKI REGIJI PRIBLIŽAT JPP?«	12
»KAKO OBUDITI JPP NA KOROŠKEM?«	14
»KAJ TI BO KULTURA, ČE NI BUSA ZA V KINO?«	15
» GORIŠKA – VZORNA TRAJNOSTNO MOBILNA REGIJA «	16
»PUSTITE SE ZAPELJATI...Z JAVNIM POTNIŠKIM PROMETOM«	17
»POVEZOVANJE ZA BOLJŠO PONUDBO JPP«	18
POZIVI ZA BOLJŠI JPP PO REGIJAH	22
GORENJSKA	22
GORIŠKA	23
JUGOVZHODNA SLOVENIJA.....	24
KOROŠKA	25
NOTRANJSKO-KRAŠKA	26
OBALNO-KRAŠKA	27
OSREDNJESLOVENSKA.....	28
PODRAVSKA	36
POMURSKA	37
SAVINJSKA	38
SPODNJEPOSAVSKA	39
ZASAVSKA.....	39
ZAKLJUČEK	39

UVOD

Focus, društvo za sonaraven razvoj, je v okviru projekta **Mobilizacija za javni potniški promet** po vsej Sloveniji izpostavljalo problematiko javnega potniškega prometa (JPP). Namen projekta je bil predvsem **povezovanje regionalnih in nacionalnih akterjev na področju JPP**, iskanje rešitev za izboljšanje stanja JPP v posamezni regiji ter zbrati čim več pozivov širše in strokovne javnosti glede izboljšanja JPP. Projekt podpira Švica v okviru Švicarskega mehanizma in se po letu in pol končuje.

Cestni promet narašča, z njim pa tudi poraba goriv, število nesreč, zastojev, degradacija okolja ter emisije toplogrednih in drugih zdravju škodljivih plinov. Veliko od naštetih težav bi rešili ali vsaj omilili s povečano rabo sredstev javnega prevoza. Javni prevoz uporablja vedno manj ljudi, ukinjajo se železniške in avtobusne proge, obstoječe linije so med seboj tako prostorsko kot časovno neusklajene, vedno več naselij je s sredstvi javnega potniškega prometa nedostopnih. Sistem javnega potniškega prometa je vse bolj nekonkurenčen in neučinkovit, kakovost bivanja in mobilnost se velikemu delu prebivalstva slabša, kar vodi v povečanje ekonomskih in socialnih razlik. Slednji problemi se najbolj kažejo na podeželju, ki je v primerjavi z mestom tudi z vidika razpoložljivosti JPP zapostavljeno.

V okviru projekta je bilo izvedenih 10 regionalnih okroglih miz v 10 regionalnih središčih Slovenije: Kranju, Velenju, Novem mestu, Murski Soboti, Celju, Kopru, Slovenj Gradcu, Mariboru, Novi Gorici in Ljubljani. Namen okroglih miz je bil vzpostaviti platformo med odločevalci na nacionalnem in lokalnem nivoju, strokovno javnostjo, ponudniki JPP ter civilno javnostjo. Na ta način so okrogle mize oblikovale deležniški dialog in obenem ustvarile neformalno mrežo akterjev JPP. Na enajstem, posebnem dogodku v Ljubljani, pa so se zbrali samo ponudniki JPP ter predstavniki Ministrstva za infrastrukturo in prostor. Namen te delavnice je bil spodbuditi izvajalce JPP k sodelovanju, ki je v finančni krizi, ki klesti sredstva tudi JPP-ju, izrednega pomena.

Vključitev širše javnosti, ki se vsakodnevno srečuje s problemi JPP-ja, je bil pomemben del projekta Mobilizacija za javni potniški promet z vidika ustvarjanja pritiska na odgovorne za JPP v Sloveniji. Na 5 avtobusnih oz. železniških postajah je okoli 1000 plesalcev izvedlo Ples za zadnji vlak, s katerim so mladi zahtevali boljši JPP, preko spletne ankete je več kot 150 ljudi oddalo svoj poziv ministrstvu, pristojnemu za promet ter občinskim odločevalcem.

Izvajalci projekta se zavedamo, da je na koncu vse odvisno od političnih odločitev. Naj smo si na raznih dogodkih še tako enotni glede tega, v katero smer mora razvoj JPP v Sloveniji, se na koncu vedno ustavi pri prednostni listi tistih, ki odločajo. **Javni potniški promet mora postati prioriteta v razvoju Slovenije**, saj bo le tako zagotovljena večja kakovost bivanja vseh državljanov.

Gospodarska kriza predstavlja prelomnico tudi na področju JPP – ali ga bomo prepustili nadaljnemu propadanju ali bomo izkoristili priložnost in ljudem ponudili možnost spremembe mobilnostnih navad, pa je odvisno od vas, ki odločate v imenu državljanov in državljanek, občanov in občank!

PREDLOGI ZA ODLOČEVALCE

Javni potniški promet (JPP) **mora postati prioriteta sedanje in vseh naslednjih Vlad RS**. Z gradnjo avtocestnega križa in z načrti o gradnji tretje razvojne osi ter širitvah nekaterih cest se še vedno daje prednost energetske in ekonomske potratni vožnji z osebnimi vozili ter individualizaciji prebivalstva.

Poleg Resolucije o trajnostni prometni politiki, ki jo je vlada sprejela leta 2006, potrebujemo še zavezujoče dokumente na področju JPP. Predlagamo **Nacionalni načrt za javni potniški promet**, kjer bosta opredeljena tako časovnica kot finančni okvir vlaganja v JPP.

S 1. 1. 2012 naj bi začela delovati Direkcija za javni potniški promet na ministrstvu, pristojnem za promet. Do realizacije zaradi politične odločitve ni prišlo. Predlagamo ustanovitev te direkcije in jasno opredelitev njenih pristojnosti. Njena glavna funkcija bi morala biti upravljanje JPP in povezovanje različnih akterjev na področju JPP v Sloveniji.

(SO)FINANCIRANJE JPP IN NJEGOVA USTREZNOST

Država ne sme varčevati na področju JPP:

JPP je v stanju, ko zagotavlja minimalne storitve, da se jih ljudje še poslužujejo. Varčevanje na tem področju pomeni ukinjanje linij, to pa vodi v izgubo potnikov. Dodatne ukinitve že tako redkih linij bi pomenilo upad števila potnikov, ki jim JPP ne bi mogel več pokriti potreb po potovanjih.

- Potrebno je pravičnejše sofinanciranje linij avtobusnega prevoza:

JPP tudi na najbolj rentabilnih linijah ni donosna dejavnost in ga ne smemo prepustiti trgu. Izvajalci avtobusnih storitev na nerentabilnih linijah so, v primerjavi s tistimi, ki prodajo več vozovnic, v slabšem položaju. Izvajalcem mora država povrniti celotno razliko med stroškovno ceno in zaslužkom s prodajo vozovnic.

- JPP se mora financirati tudi iz sredstev povračila stroškov prevoza na delo:

Država letno nameni okrog 140 milijonov EUR za povračilo teh stroškov zaposlenim v javni upravi in javnih zavodih. Večina tega denarja se ne vrne v JPP, ker se ljudje na delo vozijo z avtomobili. Sistem povračila stroškov prevoza na delo je potrebno spremeniti tako, da zaposlene spodbujamo k uporabi JPP – da se ta sredstva posredno ali neposredno stekajo v sistem JPP.

- Poiskati je potrebno vse vire financiranja JPP, jih združiti in upravljati JPP iz enega mesta:

Mestni potniški promet financirajo občine. Primestni promet sofinancira država s podeljevanjem koncesij privatnim podjetjem. Slovenske železnice so v državni lasti in se

financirajo na drugačen način kot avtobusni prevozniki. Občine iz svojih proračunov namenijo veliko sredstev tudi šolskim prevozom, ki pa jih zaradi birokratskih ovir ne morejo združevati z navadnimi linijskimi prevozi. Različna ministrstva preko študentskih shem vračajo sredstva za prevoz študentom in dijakom. Država in podjetja zaposlenim preko nadomestila za prevoz na delo namenijo veliko sredstev. Ob seštevkju vseh razpršenih sredstev dobimo visoke vsote, katerih pa je v najmanjši meri deležen prav JPP.

BIROKRATSKE OVIRE

- **Odstraniti je potrebno ovire, ki preprečujejo združitev posebnih prevozov (predvsem šolskih) z navadnimi linijskimi prevozi.**

V občinah s pretežno razpršeno poselitvijo bi šolski prevozi lahko v velikem delu pokrili potrebe ostalega prebivalstva po prevozu v občinska središča. Izvajalci šolskih prevozov ne smejo pobirati ostalih potnikov. Zanje se mora uvesti posebna linija, na koncu pa vsi avtobusi vozijo prazni.

- **Odstraniti je potrebno ovire, ki ponudnikom JPP omogočajo večjo fleksibilnost:**

Že tako osiromašeni ponudniki avtobusnega prevoza iščejo rešitve, s katerimi bi povečali število potnikov in se prilagodili povpraševanju. Birokratske ovire v veliki meri zatirajo njihovo inovativnost. Izvajalci JPP storitev npr. ne smejo prilagajati linij povpraševanju, ne smejo znižati cen vozovnic v izvenkoničnem času. Določeni predpisi zatirajo njihovo željo po povečanju števila potnikov.

POVEZOVANJE AKTERJEV JPP

- **Povezovanje občin za boljši JPP je nujno:**

Slabo sodelovanje občin in njihov neposlus za tematike JPP prispeva k nepovezanosti sistemov JPP na regionalnem nivoju. Občani manjših občin vsakodnevno migrirajo na delo v regionalna središča, v prestolnico. Izvirne in ciljne občine bi morale najti skupni jezik, kako čim več ljudi prepeljati na delo z JPP.

- **Povezovanje ponudnikov JPP:**

Med ponudniki vlada konkurenca za peščico potnikov, ki trenutno uporabljajo JPP (predvsem dijaki). S skupnimi močmi in z združevanjem ter prilagajanjem eden drugemu bi morali iskati načine, kako pridobiti ostalih 90 % prebivalcev, ki trenutno za svoja potovanja uporabljajo osebne avtomobile. Država mora z ustrezno zakonodajo uvesti pravično financiranje različnih ponudnikov in preprečiti izvajanje monopola na nekaterih območjih.

INOVATIVNI PRISTOPI V JPP IN NJEGOVA FLEKSIBILNOST

- **Država mora spodbujati inovativne pristope v JPP, ne pa jih zavirati z zakonodajo:**

Raznolikost območij v Sloveniji pomeni različne pristope k reševanju problematike JPP. Naravne, družbene in zgodovinske lastnosti posameznih območij narekujejo različen razvoj JPP. Te je potrebno spodbujati in jih promovirati na podobnih območjih.

- **Upravljalca na državnem nivoju mora poenotiti vozne rede in vzpostaviti portal, kjer bodo potniki prejeli informacije vse na enem mestu:**

Informacije o JPP so trenutno razpršene, kar onemogoča intermodalnost (prestopanje na različna prevozna sredstva). Razpršenost in pomanjkanje informacij potnike odbija od uporabe JPP, še posebej starejše in tiste, ki niso vsakodnevno vezani na JPP.

OZAVEŠČANJE O POMENU JPP

- **Država mora pričeti z obsežno kampanjo popularizacije JPP med ljudmi:**

Ob hkratni posodobitvi sistema JPP mora država ljudi prepričati, da je izbira JPP prava odločitev, tako iz okoljskega, ekonomskega kot socialnega vidika. Pri tem ji lahko pomagajo nevladne organizacije.

ŽELJE POSAMEZNIKOV GLEDE JPP

- **Država, upravljalci storitev JPP in občine morajo upoštevati želje posameznikov na področju JPP:**

Pozivi prebivalcev različnih regij so zbrani v pričujočem gradivu. JPP je pravica vsakega državljanca, za katero se izplača boriti. Skoraj 50 % ljudi nima dostopa do osebnega vozila (starost, zdravstveni razlogi, drugo) in nepovezanost z JPP jih postavlja v nekonkurenčen položaj. Pristojne institucije morajo upoštevati pozive, želje in nezadovoljstvo ljudi na področju JPP.

ZAKLJUČKI REGIONALNIH OKROGLIH MIZ

Okrogle mize smo izvedli v 10 mestnih občinah po Sloveniji. Namen okroglih miz je bil vzpostaviti prostor za razpravo o lokalnih priložnostih in izzivih rabe JPP. Na ta način so okrogle mize oblikovale deležniški dialog in obenem ustvarile neformalno mrežo akterjev, ki se na lokalni in nacionalni ravni ukvarjajo s problematiko JPP. Okrogle mize so potekale med majem 2011 in majem 2012, na njih pa so sodelovali predstavniki pristojnega ministrstva, predstavniki občin in lokalnih skupnosti, strokovnjaki na področju JPP, izvajalci JPP storitev, lokalne nevladne organizacije in posamezniki, ki se jih tematika na nek način dotika.

1. okrogla miza

“JPP na Gorenjskem – pomanjkljivosti in prednosti”

Kranj, 31. 5. 2011

Problemi:

- Cena je previsoka (avtobus je dražji od vlaka).
- Nepovezanost prometnih sistemov otežuje prestopanje.
- Birokracija in zakonodaja omejujeta prevoznike.
- Razpršena poselitev otežuje JPP.
- JPP je časovno nekonkurenčen avtomobilu.
- Gospodarstvo se ne odziva na željo po boljšem JPP (trgovski centri, prazna privat skladišča ob železniški progi).
- Ni promocije JPP, posledično JPP ni popularen. Mladi imajo slabo mnenje o JPP.
- Problem dnevne migracije študentov je čedalje večji (vsak študent že ima svoj avto).
- Avtobusni prevozniki so v težkem ekonomskem položaju. Njihov vozni park avtobusov je v slabem stanju.
- Število potnikov stalno upada.
- Pomanjkanje prevozov v izvenkoničnih urah: zvečer, med vikendi.

Prednosti:

- MO Kranj namenja enkrat več sredstev za mestni promet (leta 2010 so se cene vozovnic MPP drastično znižale).
- Inovativne rešitve v občini Škofja Loka.

Rešitve:

Konkretni predlogi:

- Povezovanje LPP in kranjskega JPP (proga 25 in proga 8; postajališče na rondoju v Medvodah).
- Garaže za avtomobile pri železniški postaji ('park and ride')

- Pilotni primer javnega linijskega taksija za Škofjo Loko. Takšne primere dobre prakse je potrebno prenašati tudi v druge občine.
- Obdavčitev avtomobilskega prometa.
- Mestni avtobusi na plin (in druge alternativne vire).
- Direktne linije v mestnem prometu, ki lahko prihranijo čas.
- 'Sopotništvo' v npr. poštinih vozilih in pri podobnih storitvah na območjih razpršene poselitve, ki imajo proste sedeže.

Ponudniki JPP:

- Približati JPP ljudem z majhnimi, frekventnimi, fleksibilnimi vozili.

Občine:

- Povečati je potrebno medobčinsko povezovanje, tudi v smislu finančnih sredstev.
- Sodelovanje med Kranjem in Škofjo Loko ter ostalimi občinami.
- Poziv MO Kranj k povezovanju vseh občin v Gorenjski regiji.
- Zgledna urejenost prometne politike MO Ljubljana.

Odločitve na državnem nivoju:

- Obvezni predmet »prometna vzgoja« v osnovnih šolah
- Država mora zagotoviti prehod na nivo nad občinskimi mejami (trenutno so občinske meje ovira pri povezovanju prometnih sistemov).
- Spremeniti način povračila stroškov prevoza na delo: prevozniki lahko lobirajo, da dobi javna uprava povračilo le na osnovi JPP / Raba JPP kot olajšava pri dohodnini ali povračilo stroškov kot boniteta za uporabnike JPP.
- Slovenija potrebuje Nacionalni program o razvoju JPP.
- Finančna kriza je lahko pravi trenutek za razvoj JPP – prelomno/odločilno obdobje, ko se bodo izkazale prave prioritete države.

Ozaveščanje:

- Ozaveščanje o realni ceni avtomobilskega prevoza (www.focus.si/avto.html).

2. okrogla miza

»JPP v Šaleški dolini«

Velenje, 28. 6. 2011

Problemi:

- Brezplačni prevozi (Lokalci v Velenju) globoko posegajo v proračun mestne občine (razmišljajo o ponovni uvedbi plačila za mestni promet). Ob dvigu cene obstaja bojazen, da se bo število potnikov zmanjšalo za 50 %.
- Vzporedno poteka več vrst prevozov – npr. vlak in avtobus v isto smer. Vlak je malo cenejši, avtobusi vozijo prazni.
- Ponudba JPP je slaba – potrebnih je več postajališč, JPP mora postati sodobnejši, bolj funkcionalen.
- Visoke čakalne dobe in čas potovanja z JPP.
- Visoke cene JPP.

- Sistem vračila stroškov prevoza na delo spodbuja avtomobilizem in zatira JPP.
- Razpršena poselitev v nekaterih občinah (Šoštanj) otežuje navaden JPP.
- JPP se je zaradi neustrezne politike prepopolvil (linije in število potnikov).
- Osebni avtomobili so glavni porabniki družinskega proračuna in statusni simbol. Povprečno se vozi 1,1 potnika na avto.
- JPP ni časovno konkurenčen avtomobilu.
- Povezovanje med občinami je slabo.
- JPP ni vključen v turistično strategijo.
- Ljudje ne marajo delitve osebne prostora z drugimi.
- Pristojno ministrstvo ne informira dovolj ponudnikov prevozov.
- Nepovezanost Šaleške doline znotraj območja in z ostalimi Regionalnimi središče (predvsem slaba povezanost z Ljubljano).
- Sredstva za JPP so zelo razpršena.

Prednosti:

- Zaenkrat še brezplačen mestni potniški promet v Velenju – Lokalc.
- Primer dobre prakse: večja podjetja za svoje delavce organizirajo JPP (Gorenje, Rudnik Velenje...).

Rešitve:

Ponudniki JPP:

- Več povezovanja prevoznikov s podjetji (primer Gorenje: zmanjšanje stroškov podjetja, ker ne rabi delavcem plačevati stroškov prevoza, manjši zastoji na cestah).
- Več sodelovanje med krajevnimi skupnostmi / občinami in ponudniki prevozov (le tako bodo izvajalci vedeli, kakšne so potrebe prebivalcev na določenem območju).
- Hitrejše povezave in večja frekventnost do Ljubljane.

Občine:

- Več sodelovanje med krajevnimi skupnostmi / občinami in ponudniki prevozov (le tako bodo izvajalci vedeli, kakšne so potrebe prebivalcev na določenem območju).
- Združevanje šolskih in navadnih linijskih prevozov.

Odločitve na državnem nivoju:

- Ustanovitev Direkcije za JPP na Ministrstvu za infrastrukturo in prostor.
- Povečanje frekventnosti mestnega in linijskega JPP.
- Nižja cena prevozov.
- Izboljšanje železniške infrastrukture na relaciji Velenje – Celje.
- Enotne cene vozovnic, enotne vozovnice, usklajeni vozni redi, skupni informacijski portal.
- Sprememba načina povračila stroškov prevoza na/iz dela.

Ozaveščanje:

- Vplivati na število avtomobilov na gospodinjstvo – ljudi je treba prepričati, da je en avto dovolj. Potrebno je ozaveščanje o stroških avtomobila.
- Večja informiranost ljudi o JPP (npr. v Zrečah so dobre povezave, pa ljudje niti ne vedo za njih).

Inovativni predlogi:

- Osebni javni promet ('personal rapid transit'): prevoz na zahtevo, do 4 potniki, na dvignjeni infrastrukturi (turistična atrakcija, okoljsko sprejemljiva).

3. okrogla miza

»Izzivi javnega potniškega prometa v JV Sloveniji«

Novo mesto, 21. 10. 2011

Problemi:

- Dobro razviti posebni prevozi, slabo pa javni linijski prevozi (tu je bil največji upad potnikov v zadnjih desetletjih).
- Nepravičen sistem sofinanciranja linij (nerentabilne linije na območjih razpršene poselitve potrebujejo večje subvencije kot linije na rentabilnih progah).
- Toga zakonodaja in birokracija, zaradi katere se težko spreminja JPP v bolj učinkovitega.
- Ljudje se ne želijo prilagajati voznemu redu, želijo si ravno obratno.
- Neodzivnost občin, še posebej manjših, ki na sporedu nimajo teme JPP (ni kadrov).
- JPP se ne splača v manjših krajih razpršene poselitve (Podgrad, Cerovec pod Gorjanci).
- Nov življenjski stil in razne aktivnosti prebivalcev v popoldanskem času – JPP temu ni prilagojen.

Prednosti:

- Urejen mestni promet v Novem mestu. Poceni mesečna vozovnica (7 EUR).
- Mestni promet v občini Krško.
- Podjetje Revoz: prevoz delavcev z JPP.
- MO Novo mesto uspešno združuje šolske in navadne prevoze.
- Uspešno povezovanje med občinami: MO s petimi sosednjimi občinami načrtuje projekt povečanja števila linij med posameznimi kraji.

Rešitve:

Ponudniki JPP:

- Povezovanje šolskih (posebnih) prevozov z javnimi linijskimi prevozi.
- JPP ne smemo prepustiti trgu, vsaj na začetku ne (tako ogrožamo JPP v nerentabilnih območjih).

Občine:

- Povezovanje med občinami (primer povezovanja MO NM s 5 občinami za financiranje pogostejših linij).
- Večja odzivnost majhnih občin in več dialoga med manjšimi in večjimi občinami. Potreben je dialog na regionalnem nivoju. Regija mora skupaj načrtovati JPP.

Odločitve na državnem nivoju:

- Enotna vozovnica čimprej.

Ozaveščanje:

- Javnost mora biti ozaveščena, vendar vzporedno moramo zagotoviti kakovosten JPP.
- Večja prilagodljivost potnikov (JPP ne deluje po principu 'od vrat do vrat').

Inovativni predlogi:

- Intervalen JPP, po avtocesti: boljše, hitrejše povezave (z Ljubljano).
- Vaški taksiji za odročna območja.

4. okrogla miza

»Javni potniški promet v Pomurju?«

Murska Sobota, 28. 10. 2011

Problemi:

- **Nepravična delitev subvencij prevoznikom** (subvencije se delijo na prevožene kilometre ne glede na rentabilnost linij, v Pomurju pa je kar 80 % linij nerentabilnih).
- **Država (MzIP) je JPP postavljala** (in še vedno postavlja) **na stranski tir.**
- **Vračilo stroškov prevoza na delo je uničilo JPP v Sloveniji.**
- **Ukinjanje linij je lahko tudi socialni problem** (nekateri prebivalci regije enostavno nimajo dostopa do avtomobila in so zato manj konkurenčni).
- Nepovezovanje in **neodzivnost lokalnih skupnosti** – občin (občine ne želijo/ne morejo financirati linij, občine nimajo zadostnih finančnih virov, župani se izogibajo problematike).
- **Slabo stanje železnice** (Pragersko – Hodoš).
- **Turistični delavci v Pomurju (še) ne vidijo potenciala v JPP za prevoz turistov** (tu je velik potencial za zeleni turizem).
- **Necelostno reševanje problematike JPP** (zadeve se lotevamo preveč parcialno).
- **Sabo povezovanje med SŽ in avtobusnimi prevozniki** (oboji si želijo več sodelovanja).
- Mladi iz Pomurja odhajajo na delo v Avstrijo (Goričko), izguba davka za že tako osiromašene občine.
- Ukinjena linija MS-Hodoš (zdaj jo sofinancira občina Hodoš).
- Ni celovitih rešitev, so samo parcialne, ki se jih uvaja, ne glede na to, kakšne so potrebe ljudi.
- Decentralizacija šolskega sistema in stečajji večjih podjetij so vplivali na upad potnikov.
- Razdrobljenost občin (več šol) je zahtevala povečanje voznega parka ponudnikov avtobusnih prevozov.

Prednosti:

- Murska Sobota ima za občane brezplačen mestni promet (Subočan), ostali plačajo 0,5 EUR.

Rešitve:

Ponudniki JPP:

- Povezovanje med SŽ in avtobusnimi prevozniki se mora povečati, ne smejo si biti več konkurenca.
- Ponudniki si želijo tesnejšega sodelovanja z občinami/lokalnimi skupnostmi. Skupaj bodo lahko naredili več za zadovoljitev potreb ljudi po JPP, kot če čakajo na pozitivne spremembe na državnem nivoju.
- Elektronske vozovnice niso nujno zlo pri integraciji JPP (primer Avstrije – papirnate karte).

Občine:

- Združevanje posebnih prevozov in javnih prevozov je bolj učinkovito od ločenega sistema.
- Usklajevanje voznih redov skupaj z inštitucijami (šolami) in podjetji je nujno.
- Povečati se mora interes občin za reševanje problematike JPP ter medobčinsko sodelovanje.
- Povezati bo potrebno še trgovske centre na jugu Murske Sobotice z mestnim prometom (občina pričakuje sofinanciranje s strani trgovskih podjetij).

Odločitve na državnem nivoju:

- Spremeniti je potrebno način sofinanciranja ponudnikov javnih prevozov.
- JPP mora postati prioriteta na MZIP, saj je osnova za razvoj regij.
- Sprememba načina povračila stroškov na delo je nujna (tu so velike finančne rezerve)
- Obnovitev železnice (elektrifikacija 2. tira) se načrtuje do leta 2020.
- Povečati je treba hitrost JPP in znižati cene vozovnic JPP.
- Država mora sprožiti kampanjo, ki bo promovirala JPP.

Ozaveščanje:

- JPP je potrebno približati uporabnikom.

Inovativni predlogi:

- Prevozi na klic in 'avtotaksiji' so primerna rešitev za manj poseljena območja.

5. okrogla miza

»JPP v Savinjski regiji – priložnosti in izzivi«

Celje, 29. 11. 2011

Problemi:

- Ponudniki JPP s strani MZIP še niso dovolj informirani o pilotnih projektih enotne vozovnice. Glede na roke, ki jih ima država, se bojijo, da bodo imeli zelo malo časa za prilagoditev.
- Nesorazmerno število potnikov med konicami in izven konic – izvajalci avtobusnih prevozov bi potrebovali različno velika vozila (visok fiksni strošek za izvajalce).
- Ljudje v Savinjski regiji in tudi drugod po Sloveniji se težko odpovedo udobju osebnega avtomobila, ki jim ga ta (zaenkrat) še nudi.
- Urniki zaposlenih, otrok v OŠ in SŠ ter vrtcih so v preteklosti ustrezali ponudnikom prevozov, danes pa od njih zahtevajo dodatne avtobuse in šoferje, kar jim predstavlja previsok strošek.
- Občine med sabo premalo sodelujejo na področju JPP.

Prednosti:

- Aktivnost MO Celje na področju JPP: je v procesu uvajanja mestnega potniškega prometa in novega načrta trajnostne mobilnosti.
- BSH Nazarje in Cinkarna Celje imata organiziran prevoz delavcev na/iz dela.

Rešitve:

Ponudniki JPP:

- Ponudniki JPP(avtobusni in železnice) pogrešajo t.i. 'usklajevalne sestanke', ki so jih imeli letno in na podlagi katerih so prilagodili vozni red.
- Za razpršeno poseljena območja so idealni t.i. vaški taksiji, ki bi služili ljudem izven konic, bili bi vključeni v sistem enotne vozovnice (lahko bi porabili že obstoječe taksi službe).

Občine:

- Občine morajo zmanjšati privlačnost dostopnosti v centre z avtomobili (višje parkirnine, manj parkirišč). S tem dajo prednost JPP.
- JPP ne more biti samovzdržen in prepuščen trgu, vedno bo moral biti sofinanciran s strani države, lokalnih skupnosti, podjetij.

Odločitve na državnem nivoju:

- Nekaj denarja iz prodanega goriva bi morali nameniti neposredno razvoju JPP.
- Na državni ravni se razvijajo sistemi, ki bodo znižali cene vozovnic, jih poenotili in JPP naredili ljudem dostopnejši in prijaznejši (projekt IJPP).
- Skrite zaloge denarja, ki bi ga lahko namenili za izboljšanje JPP-ja, so v povračilih stroškov prevoza na delo, trenutno pa so to sredstva, ki korigirajo minimalne plače.

Ozaveščanje:

- Ljudi je treba prepričati, da je JPP 'in'.

Inovativni predlogi:

- Nekaj denarja iz prodanega goriva bi morali nameniti neposredno razvoju JPP.

6. okrogla miza

»Kako ljudem v Obalno-kraški regiji približat JPP?«

Koper, 13. 1. 2012

Problemi:

- Posodobitev železnice (2. tir Koper – Divača) je namenjena zgolj tovornemu prometu, v potniškem prometu ni načrtovanih izboljšav.
- Ukinjena je povezava vlaka s Trstom.
- Pri vzpostavljanju boljše povezanosti občinskih središč z zaledjem se izpostavlja konflikt občina/država, saj bi morala vse linije za mejo naselja financirati država.

- Potencialnih potnikov je najverjetneje veliko več kot dejanskih, vendar ta potencial ni izkoriščen. Izstopata dve področji:
 1. Povišanje frekvenc povezav med bližnjimi kraji, kjer je dnevna migracija velika in posledično velik potencial potnikov. Kot primer je bil izpostavljen Ankaran in drugi manjši kraji v navezavi na Koper.
 2. Vzpostavitev hitrih, direktnih povezav s sodobnimi avtobusi med večjimi kraji in Ljubljano. Potencialnih potnikov je najverjetneje zelo veliko, vendar tega ni še nihče testiral.
- Velika navezanost na avtomobile in pomanjkanje ukrepov, ki zmanjšujejo priljubljenost avtomobilov, ne vodi v spremembo mobilnih navad.
- Manjka posluh za potnike in njihove potrebe.
- Slaba kolesarska infrastruktura v ravninskem delu: pogoste prekinitve kolesarskih poti predstavljajo veliko nevarnost za kolesarje.
- Problem dvojne pristojnosti: mestni in primestni javni promet. Prvi je v službi občin, drugi pa države (MZIP). To bo otežilo enotno vozovnico, ki bi veljala za vsa prevozna sredstva.

Prednosti:

- Občina Koper je združila šolske prevoze z javnimi prevozi in s tem naredila korak pred državo.
- Ponovno se je izkazalo, da ima pocenitev vozovnic vpliv na porast število potnikov, vendar je ta ukrep manj pomemben kot izboljšanje ponudbe JPP.

Rešitve:

Ponudniki JPP:

- Za obalno območje bi bile veliko bolj primerne alternativne oblike javnega potniškega prometa, kot so prevoz po morju in prevoz na klic za razpršeno poseljeno zaledje.

Občine:

- Nujna je posodobitev kolesarskih poti.
- Občine bi morale več sodelovati med seboj in deliti informacije, se skupaj dogovoriti za delitev vlog.
- Občine imajo interes izboljšati stvari, za državno raven je JPP marginalna tema.

Odločitve na državnem nivoju:

- Zakonodajna ureditev na državnem nivoju, ki se bo prilagodila novim oblikam JPP.
- (veliko se obeta od projekta integracije JPP MZIP) ter zagotovitev finančnih sredstev, ki bi omogočila rentabilno poslovanje.
- Zaposlenim bi morali dvigniti plačo in ukiniti povračilo stroškov prevoza na delo.

Inovativni predlogi:

- Ladijski prevozi (tako kot včasih).
- Kombinacija kolesarjenja in JPP – kjer so predeli strmi, bi lahko uvedli 'vlečnico' za kolesarje.

7. okrogla miza

»Kako obuditi JPP na Koroškem?«

Slovenj Gradec, 27. 1. 2012

Problemi:

- Na nekaterih relacijah na Koroškem se je še vedno ceneje voziti z avtomobilom, ker je vozovnica za avtobus predraga.
- Delež sofinanciranja s strani države ne zadostuje za nižanje cen vozovnic.
- Ukinjanje linij v manjših, odročnih zaselkih predstavlja težavo dostopnosti za tamkajšnje prebivalstvo.
- Ljudje še niso dovolj okoljsko osveščeni in gorivo je prepoceni.
- Mestni promet v Slovenj Gradcu je bil (pre)hitro ukinjen. Leta 2000 so po treh mesecih z njim prenehali.
- Pomanjkanje železniških povezav na Koroškem (ukinjena včasih zelo funkcionalna povezava).
- Večina avtobusnih linij na Koroškem je nerentabilnih.
- Finančna kriza otežuje povečanje državnih sredstev za JPP. Da bi ohranili JPP na sedanji ravni pa je potrebnih vsaj 20 milijonov EUR.
- Koroška nima koncentrirane industrije, zato je prevoz delavcev v podjetja z avtobusi otežen.
- Prometne obremenitve so največje med Ravnami in Prevaljami ter med SG in Mislinjo.
- Razpršena poselitev onemogoča kakršno koli ekonomiko, predvsem na področju JPP.
- Zakonodaja onemogoča izvajalcem avtobusnih prevozov delovanje zunaj začrtanih okvirjev, kar zmanjšuje njihovo fleksibilnost in prilagoditev željam potnikov.
- Ljudje si ne računamo realnih stroškov avtomobila, na daljših relacijah izgubljam čas.

Rešitve:

Ponudniki JPP:

- Stimulirati je potrebno oblike tistega prometa, ki imajo na določenem območju prednosti.

Občine:

- Občine morajo na regionalnem nivoju več sodelovati med sabo.
- Zakonodaja bi morala v več primerih dovoljevati združevanje šolskih prevozov z navadnimi. Trenutno ni to dovoljeno v skoraj nobenem primeru.

Odločitve na državnem nivoju:

- Avtotaksiji, prevozi na klic, 'shuttle' prevozi (nove oblike prevozov).
- IJPP – projekt MZIP, s katerim se bo uvedla enotna vozovnica, povezanost med različnimi oblikami prevozov in informacijski portal, kjer bodo zbrani vsi vozni redi.
- Tretja razvojna os Korošcem ne bo prinesla veliko koristi – samo onesnažen zrak. Koristi od nje bodo imele druge države. Tega se prebivalci Koroške premalo zavedajo, saj še vedno razmišljajo v smeri, da cesta pomeni razvoj. Ta paradigma se je v Pomurju izkazala za neresnično.

Ozaveščanje:

- Veliko dela nas čaka na ozaveščanju ljudi o okoljskih problemih, ki jih povzročata avtomobilski promet.
- Javni in kolesarski promet vsak zase nista alternativa avtomobilu. Skupaj pa sta močnejša – intermodalnost.

8. okrogla miza

»Kaj ti bo kultura, če ni busa za v kino?«

Maribor, 16. 3. 2012

Problemi:

- Nimamo urejene infrastrukture za JPP. JPP ni varen, hiter in ni okolju prijazen.
- Lokalna skupnost in občani ne živijo z JPP. Lokalna skupnost se mora začeti zavedati, da mora skrbeti tudi za okolje.
- Enotna vozovnica: če se bodo zaradi usklajevanja zvišale cene železniških prevozov, bo to pomenilo za državo tudi večje stroške s povračili prevoza na delo za javno upravo. Vendar ta nadomestila nikakor ne pridejo nazaj v JPP (saj se le redki zaposleni dejansko vozijo z JPP).
- Neusklajenost med avtobusnimi in železniškimi prevozi. Železnice dobijo za iste relacije večje subvencije s strani države kakor avtobusni prevozniki. Le-ti so prisiljeni v višje cene vozovnic.
- Nezainteresiranost MO Maribor za ustanovitev mobilnostnega centra, kjer bi potniki dobili vse informacije na enem mestu.
- Na glavni avtobusni postaji težko najdeš informacije o odhodih avtobusov.
- Zvečer in ob vikendih ni avtobusnih prevozov.
- Ljudje smo preveč razvajeni, mislimo, da nismo dovolj mobilni brez avtomobila.
- Veliko preseganje onesnaženosti zraka (veliko več od dovoljenih). Ljudje se ne zavedajo vpliva onesnaženosti na zdravje.

Prednosti:

- Začetek obnavljanja avtobusne postaje v Mariboru: projekt elektronskih prikazovalnikov, P&R sistemov, promocija JPP.

Rešitve:

Občine:

- Občine se ne odzivajo na razprave, ki jih organizira MZIP (na posvet pride le okrog 10 občin od 210).
- Restrikcije (npr. parkiranja v centru mesta) lahko uvedemo le, če imamo dobre alternative – npr. dober mestni promet.
- Občine bi morale to problematiko sistemsko reševati.

Odločitve na državnem nivoju:

- Enotne vozovnice za študente in dijake že v 2012 (jesen).
- V združevanju šolskih in javnih linijskih prevozov je velika rezerva.

Ozaveščanje:

- Najprej je potrebno spremeniti navade ljudi, nato ogromna sredstva vložiti v izboljšanje JPP.
- Spreminjat je potrebno navade delovno aktivnega prebivalstva.
- Naš cilj mora biti kvalitetno bivanjsko okolje, tega pa vsem avtomobilska družba ne more zagotoviti.
- Uporabniki JPP moramo dati zglede ostalim.

9. okrogla miza

» *Goriška – vzorna trajnostno mobilna regija* «

Nova Gorica, 30. 3. 2012

Problemi:

Problematike JPP se ne rešuje celostno.

Načrtovalci še vedno dajejo prednost avtomobilu. Pri načrtovanju novih sosek, odsekov cest se ne vključujejo elementi trajnostne mobilnosti (postajališča, kolesarske steze ...).

Birokratske ovire na državnem in lokalnem nivoju.

Združevanje šolskih prevozov z rednimi linijami je skoraj nemogoče. Problem je predvsem v postajališčih rednih linij, ki morajo ustrezati visokim standardom. Šolski avtobusi se lahko ustavljajo povsod. Potrebne so rešitve na državni ravni, ki bi racionalizirale JPP.

Na občini je veliko različnih služb, ki pokrivajo različne dele JPP. Potrebne so združitve in celosten pogled na problematiko JPP.

Sprememba postajališča JPP v Solkanu v parkirišče je poslabšala dostopnost avtobusov in potnikov ter ponovno favorizira osebni avto.

Infrastruktura JPP je slabo dostopna za gibalno ovirane.

Prednosti:

- MO Nova Gorica je aktivna na področju promocije JPP.

Rešitve:

Ponudniki JPP:

- Avtobusni prevozniki si želijo učinkovitejšega in tesnejšega sodelovanja z občinami pri vseh vprašanih JPP.

Občine:

- Nova Gorica bi moralo vzporedno z ukrepi na področju trajnostne mobilnosti urediti še ustrezno parkirno politiko (dvig parkirnin, manjšanje parkirnih mest namesto povečevanja - gradnja novih parkirišč/parkirnih hiš ne spodbuja JPP, ampak uporabo avtomobila).
- Občina Renče-Vogrsko predlaga podaljšanje linije mestnega prometa iz Šempetra do Renč (krožni promet). Predlagajo minimalno ceno vozovnice: 0,5 EUR.
- Občina Bovec si želi, da bi avtobusna linija preko Vršiča trajala vsaj od maja do jeseni – trenutno traja le 2 meseca. Prav tako iščejo rešitve za starejše občane, ki jih je vedno več, spopadajo pa se tudi s problemom razpršene poselitve. Prav tako tudi za turiste. Novi župan je pripravljen vložiti veliko energije v reševanje problematike JPP.

- Gibalno ovirane skupine prebivalcev si želijo vozne rede, kjer bo označeno, ali je avtobus primeren za vstop z vozičkom. Želijo si tudi bolj urejene sanitarije na avtobusnih postajah.
- Sredstva iz parkirnin bi morali vlagati v izboljšavo JPP.

Odločitve na državnem nivoju:

- Potreba po hitri liniji Nova Gorica – Ljubljana je velika, na to kaže velika uporaba »carpoolinga« preko spletnih strani (prevozi.org).

10. okrogla miza

»Pustite se zapeljati...z javnim potniškim prometom«

Ljubljana, 15. 5. 2012

Dogodek v Ljubljani je bil tematsko usmerjen. Pogovor je tekel o naslednjih temah:

1. Uvedba rumenih pasov na Dunajski cesti
2. Ukrepi za izboljšanje JPP v Ljubljani (in širše, v Ljubljanski urbani regiji)
3. Financiranje JPP iz sredstev za povračilo stroškov prevoza na delo

Zaključki:

1. Rumeni pasovi:

- Ljudi v Ljubljani najbolj moti gneča in zastoji na cestah in to je tudi razlog, da so močno naklonjeni k uvedbi rumenih pasov (82 %), 47 % jih podpira ukrep v vsakem primeru, torej tudi če bo to pomenilo večje zastoje za osebna vozila.
- Sprememba potovalnih navad voznikov avtomobilov ob uvedbi rumenih pasov ni bila raziskana.
- Uvedba rumenih pasov bi ob sedanjih količinah prometa pomenila zastoje na križiščih, kjer morajo osebna vozila prečkati rumene pasove.
- Manjši gradbeni posegi ob uvedbi rumenih pasov (širjenje cest) bi sicer povečali pretočnost prometa v določene smeri, v nekatere pa bi bila še vedno otežena.
- Rešitev pri uvedbi rumenih pasov je tudi pametna semaforizacija.
- Vprašanje je, ali so gradbeni posegi smiselni, ne da bi prej raziskali možne spremembe potovalnih navad ljudi ob uvedbi rumenih pasov (najbrž se bi več ljudi odločilo za JPP, kmalu po tem, ko bi se pojavili zastoji).

2. Ukrepi za izboljšanje JPP v Ljubljani (LPP):

- Enotna mestna kartica Urbana.
- Integracija vozovnic (plačevanje voznine glede na območja).
- Povečanje hitrosti potovanja (ko bosta izpolnjena pogoja: večja pretočnost in postajališča na cestišču, bo dovoljen še vstop pri zadnjih vratih. Moramo pa imeti v mislih, da se nadzor nad potniki tako zmanjša).
- Spodbujanje z obveščanjem in ozaveščanjem potnikov: Uvajajo različne projekte za spodbujanje intermodalnosti in multimodalnosti, npr. *Bike intermodal projekt*, osebni mobilnostni načrti na individualni ravni, možne nove vrste vozovnic (preko trajnika), okolju prijaznejša vozila, statične/dinamične voznoredne podatke.

- Spodbujanje uporabe JPP z ozaveščanjem podjetij: tu sta izpostavljena dva ukrepa: *možnost nakupa vozovnic namesto plačila nadomestila za prevoz na delo* (ugodnejše cene, prenosne vozovnice, vikend družinske vozovnice) ter *mobilnostni načrti za podjetja*.
- Če bi podjetja, ki zaposlujejo v Ljubljani, prispevala 20 EUR na zaposlenega, bi bil prevoz lahko cenejši oz. brezplačen. Je pa težko, ker se še vedno preveč promovira avtomobile.

3. Financiranje JPP iz sredstev za povračilo stroškov prevoza na delo:

- Davčne olajšave, vezane na oddaljenost od delovnega mesta, spodbujajo razpršeno poselitev. Olajšave, vezane na strošek JPP, so povezane z dejansko uporabo JPP. Primer dobre prakse je enotna pavšalna cena vozovnice za celotno regijo.
- Povračila stroškov prevoza na delo v javni upravi: za neposredne proračunske uporabnike znašajo 66 milijonov EUR, za javne zavode pa 72 milijonov EUR. Javni uslužbenci dobijo 50 % več denarja za stroške prevoza na delo, kot je skupen prihodek od prodaje vozovnic! Ta je 90 milijonov EUR (90 milijonov EUR pa je javnih sredstev za JPP).
- Koristna bi bila uvedba letne delavske ali splošne vozovnice po okvirni ceni 400 EUR z veljavnostjo v celotni državi, za vsa prevozna sredstva, kar bi nadalje pomenilo:
 - o Maksimalno nadomestilo 35 EUR mesečno za delodajalce (lahko tudi 0, če se delojemalec ne vozi).
 - o Za 50 % bi se zmanjšali izdatki za nadomestila.
 - o Prihranke bi vlagali v izboljšavo JPP.
 - o Prihodek od prodaje letnih kart se razdeli vsem javnim prevoznikom (težava so lahko pogajanja, v kolikor še ni uveden integriran JPP)! Vendar tudi ta problem je rešljiv (primeri AUT, NEM).

Na državnem nivoju je potrebno urediti:

- Pristojna ministrstva, ki zaenkrat ne želijo sodelovati v razpravi o spremembi načina povračila stroškov prevoza na delo, se morajo povezati in začeti o tem razprave z različnimi deležniki.
- Sodelovanje s socialnimi partnerji je pomembno, saj trenutno povračilo stroškov prevoza v veliko primerih pomeni 'socialni korektiv'.
- Glede na gospodarsko in finančno krizo je pravi trenutek za razpravo na to temo. Država bi ob pravih ukrepih lahko privarčevala ogromno sredstev.

11. dogodek

»Povezovanje za boljšo ponudbo JPP«

Ljubljana, 29. 5. 2012

Namen razprave in delavnice je bil izmenjati izkušnje ponudnikov JPP in poiskati rešitve za izboljšanje ponudbe JPP; ne glede na trenutno slabo finančno stanje. Dogodka so se udeležili izvajalci javnega potniškega prometa, strokovnjaki, predstavniki GZS in predstavniki Ministrstva za infrastrukturo in prostor. Z delom v skupinah smo prišli do različnih zaključkov.

Zaključki:

1. PODELJEVANJE KONCESIJ

Katere so pomanjkljivosti pri podeljevanju koncesij?

- **Manjka upravljavec**, vmesni člen med ministrstvom in izvajalci JPP. To bi bilo lahko (javno-zaebno) združenje, samo ministrstvo ali kdo drug. Zaradi politične odločitve žal ni zaživela načrtovana Direkcija za javni potniški promet na MZIP, ki bi lahko bila upravljalec.

- Ministrstvo bi moralo koncesije za avtobusne prevoznike podeljevati za **obdobje vsaj 8 let**. Od objave razpisa do prijave bi ponudniki avtobusnega prevoza potrebovali vsaj 9 mesecev, da se lahko uspešno pripravijo in medsebojno uskladijo.
- Podeljevanje koncesij **za železniški promet ni problematično**, saj velja za daljše obdobje in deluje po drugačnem sistemu kot za avtobusne prevoznike. Razlika je tudi v obliki organiziranosti (državno oz. privatna podjetja).
- **Manjša podjetja** izvajalcev avtobusnega prevoza si **želijo ohraniti trenutno stanje**, ki ga obvladujejo. Ne želijo se povezati z večjimi podjetji, ker menijo, da želijo večja podjetja ustvariti monopol in izbriati manjša s trga.
- Podvojeno financiranje posebnih prevozov – šolski in delavski (kadar ima prevoznik že koncesijo iz direktije za ceste), ki jih financira občina oz. podjetja.
- Razpis iz leta 2009/10 je propadel, ker je narekoval previsoke standarde za izvajalce storitev. Prav tako ni bil funkcionalen in ga bi bilo v praksi težko realizirati.
- **Manjkajo odločitve**, tako s strani države kot s strani ponudnikov prevoza. Le-ti so na istem že vsaj 8 let. Nič se ne spremeni, pri podeljevanju koncesij gre le za avtomatizacijo podaljševanja obstoječega stanja.
- **Stroškovna cena** na kilometer (neto model) je trenutno ocenjena na povprečje 1,76 EUR/km. Le-ta je odvisna od prevožene razdalje, števila potnikov itd. Če bi bila **izkoriščenost** vozil **večja**, bi bila ta cena nižja. **Država bi morala pokriti celotno razliko** med prihodki avtobusnega prevoznika in stroškovno ceno na kilometer.
- Ob uvedbi **enotne vozovnice za dijake** in kasneje enotne vozovnice za vse skupine prebivalstva, bi bil najboljši **bruto** model kompenzacije.
- Zaradi zakonskih in birokratskih omejitev, prevozniki ne morejo prilagajati
- Finančna rešitev je v **nadomestilih za prevoz na/iz dela**. Država nameni letno za neposredne proračunske uporabnike približno 66 milijonov EUR, za javne zavode pa še dodatnih 72 milijonov evrov. Skupno pa okrog **140 - 170 milijonov EUR**. Že polovico te vsote bi pripomoglo h korenitemu izboljšanju stanja JPP v Sloveniji.
- **Cilj** vseh ponudnikov prevoza bi moral biti predvsem **povečanje števila potnikov**.

2. ZDRUŽEVANJE PREVOZOV

Kako odstraniti birokratske ovire pri združevanju posebnih (šolskih) prevozov z linijskimi? Še posebno v primeru občin z razpršeno poselitvijo.

- Velik problem so neusklajeni **urniki šol**, katere bi morala občina najprej uskladiti. Prevozniki se morajo nenehno prilagajati šolam, kar pa lahko pomeni problem za ostale morebitne potnike, ki bi koristili ta prevoz.
-
- Združitve ne omogočajo **razpisi**, ki jih razpisujejo občine. Le-te delujejo po državnih predpisih, zato bi morali to področje pričeti reševati na državnem nivoju.
-
- Povezati bi morali javna naročila in gospodarsko javno službo (koncesije).
-
- Potrebno bi bilo spremeniti **predpise za postajališča** ter zmanjšati birokracijo za registracijo postajališč. **Postajališča za šolarje** bi morala biti **za vse**.

- Za združevanje **delovskih** prevozov z linijskimi **ni toliko ovir**. Potrebne pa bi bile še sistemske ureditve.
-
- Prevoze bi moral na eni lokaciji prevzeti **en prevoznik** (problem dvojnega financiranja).
-
- Glede na to, da imamo tudi v Sloveniji **primere dobrih praks**, večina do sedaj navedenih problemov odpade. (Mestna občina Koper).
-
- Združevanje se bi občinam ekonomsko izplačalo.
-
- Država bi morala v koncesijah **določiti tudi ceno mesečnih** vozovnic.
-
- Rezerva danes: Za opravljanje šolskega prevoza prejme prevoznik fiksni znesek na dan. V večini primerov prevoznik naredi manj kilometrov kot je plačan, zato bi lahko brez izgube opravil še kakšen prevoz več in tako prepeljal še ostale na določeni relaciji.
-
- Ključno za vse: postaviti bi morali temelje, saj nimamo **strategije**

3. INOVATIVNI NAČINI

S katerimi inovativnimi načini bi se ponudniki JPP (za čim manj sredstev) najbolje prilagodili trgu, povpraševanju?

- **Informatizacija** kot stik med občino in prevozniki. Približuje prevoz potniku.
- **Portal** za celotno državo, ki bi bil povezan z aplikacijo Google Transit. Problem osveževanja.
- **Povezovanje s taksi prevozi** izven konic (v okviru enotnega tarifnega sistema, s pomočjo informatizacije).
- Potencial za avtobusni prevoz na **dolгих razdaljah**.
- **Povezovanje s trgovskimi centri in podjetji**: centri sofinancirajo prevoz. Del kupcev bi morali zagotoviti z JPP. Trgovski centri kot P&R sistemi (poslovni interes). Prevozi za podjetja (primer Revoz).
- Vožnja na delo: če bi se delo, ki ga nekdo opravi na sredstvu JPP štelo v **delovni čas**, bi se ga posluževalo več ljudi.
- **Prevozi ob »uradnih dnevih«** (pon, sre, pet) za manjše kraje.
- **Povezava s »car-pooling«** portali, primer: prevoz.org. Problem zlorab pri teh portalih (delo na črno in potniki brez zavarovanja). Konflikti med inovativnimi načini in koncesionarji, vendar ne na način, da zavremo inovativnost.
- **Inovativni načini financiranja**: primer Francije. To težko dosežemo s fiksnimi proračuni.
- **Potencial turizma** med vikendom.

4. PRILOŽNOSTI IN SODELOVANJE

Kje so priložnosti za povečanje števila potnikov? Kako bi s sodelovanjem pridobili tudi zaposlene? Kaj lahko naredimo pred uvedbo enotne vozovnice?

- **Povezovanje in usklajevanje voznih redov** (da ne prihaja do nepotrebnih podvajanj), po možnosti skozi **skupen portal**.
- **Informiranost potnikov in informiranost ponudnikov JPP in države o potrebah potnikov.**
- Nujnost **združevanja/pritegovanja sredstev v en sistem** (zdaj so razpršena po posameznih segmentih – redni linijski, šolski ...).
- Povečanje fleksibilnosti Slovenskih železnic.
- Prilagodljivost prevozov pritegne potnike (različne velikosti vozil, prilagajanje frekvenc), ključni faktorji za izbiro JPP so **čas, stroški** in **udobje** (večja kakovost, več potnikov).
- Sodelovanje mora biti predvideno tudi sistemsko (zunanji impulz).
- Potrebno je **izboljšanje standardov** (npr. preprečevanje nelojalne konkurence).

POZIVI ZA BOLJŠI JPP PO REGIJAH

Ljudi smo spraševali, kje jih 'čevelj žuli' na področju JPP. Preko spletne ankete smo prejeli preko 160 pozivov, ki smo jih razvrstili glede na regije, iz katerih prihajajo njihovi avtorji. Zastavili smo jim naslednja vprašanja: »Ali imate dovolj avtobusov in vlakov na razpolago za vaše vsakodnevne aktivnosti? Kaj vas odbija od uporabe javnega prevoza in kaj bi po vašem mnenju moralo ministrstvo, pristojno za promet, narediti, da bi prestopili iz avtomobila na javni prevoz?« Glas posameznikov pa smo zbirali tudi na železniških oz. avtobusnih postajah, kjer smo skupaj z lokalnimi plesnimi šolami izvajali Ples za zadnji vlak. Tiste, ki so želeli, da se njihovo sporočilo prenese pristojnim institucijam, smo tudi fotografirali.

Kaj zahtevam od odgovornih na MZIP? Kaj si želim na področju JPP?

Gorenjska

»Izboljšati kvaliteto in hitrost železniškega prometa. Uvesti vagone za kolesa do žel. postaj, ki se končujejo ob državnih kolesarskih poteh.«

»Kvalitetno in hitro javno povezavo z Ljubljano.«

»Subvencioniranje javnega prevoza in več avtobusov.«

»Tovorni železniški promet, osebni železniški in avtobusni promet v medsebojni usklajenosti. Tako, da je železnica od postaj s kraji povezana z avtobusi.«

»Cenejše vožnje, večja pogostost voženj, manjši in bolj ekološki avtobusi.«

»Bolj usklajeni vozni redi med vlaki in avtobusi.«

»Želim si boljših avtobusnih povezav iz Jesenic, kjer je zadnja železniška postaja, v Zgornjesavsko dolino. Prihodi vlakov in odhodi avtobusov se večinoma ne ujemajo, avtobusi ne počakajo na prihajajoče potnike, zvečer in konec tedna povezav ni. Potniki nimajo toplega prostora za čakanje. Prestopanje z vlaka na avtobus pa je tudi drago, zato bi bilo koristno uvesti enotno ali dnevno vozovnico, ki bi povečala fleksibilnost potnikov in povečala uporabo javnih prevoznih sredstev.«

»Javni potniški promet je predvsem zelo drag. Ker pride pogosto ceneje, če se ljudje vozijo z osebnimi avtomobili, so posledično avtobusi skoraj prazni. Mesečna vozovnica na relaciji Bled - Kranj je 136,80 EUR. Najbolj so pri vsem prizadeti najrevnejši, če nimajo avta, se morajo voziti z dragim javnim prevozom. Delam v srednji šoli in v zadnjih letih se srečujemo s problemom, ko si nekateri dijaki ne morejo redno zagotoviti mesečnih vozovnic. Po drugi strani pa se v višjih letnikih že vozijo v šolo z avti, saj pravijo, da je ceneje.«

»Direktni avtobusni prevoz iz Šenčurja do Ljubljane.«

»Prihajam iz Medvod. Najbolj živčen sem zjutraj, ko vidim da je vsak v avtu zjutraj sam. Od kje ljudem toliko denarja za avtomobile, da si lahko vsak privošči takšen luksuz? Glede na to, da

živim na tem (op.a. Gorenjskem) koncu, lahko predlagam rešitve za ta del! Podražitev bencina na 2e. Problem vhoda Gorenjcev v Ljubljano je pogojena z ozkim grlom v Šentvidu. Na tem območju bi morali imeti LPP 25 in Alpetour prednost, ne pa da izgubljajo minute. Cenejši mestni promet in Alpetour, pogostejši intervali busov, rumeni pas, Ljubljana bi morala uvesti plačljivo cono za vstop v mesto, ker smo Slovenci preveč razvajen narod in bi vsak rad šel s svojim avtom v službo.«

»Bolj pogosti avtobusni in železniški promet ter ugodne cene.«

Goriška

»Več hitrih, direktnih povezav.«

»Boljše povezave med Novo Gorico in Ljubljano - tako glede urnika (avtobus in vlak), kot glede časa vožnje (sedaj traja vožnja NG-LJ od 2,5h do 3,5h!). Tudi cena bi morala biti nižja. V Novi Gorici je mestni potniški promet dovolj dobro urejen (manjka samo linija do Mercator Centra v Kromberku), tako da bi lahko kakšno ulico v centru zaprli za promet in uredili parkirišča na obrobju mesta, ne v centru!«

»V Sloveniji zgraditi moderno železniško omrežje z malimi hitrimi vlaki in pogostimi povezavami. Obstaja idejni projekt vlaka na stolpnih nosilcih, brez vmesnih tračnic, kar omogoča minimalno trenje. Postavitev je precej enostavnejša in ne posega toliko v okolje, to pomeni, da bi lahko bili umeščeni ob sami avtocesti. Cenovno in bi morala biti karta cenejša kot, pa če gremo sami z avtom (vsaj za 40%), hitrost premika iz točke A do točke B pa večja kot, da bi šli z avtomobilom. Prestolnica bi morala imeti neko kombinacijo nadzemno - podzemne mreže. Kot kratkoročno rešitev pa predlagam, da na vseh vpadnicah v mesto zgradijo brezplačne parkirne garaže, od tam dalje pa z hitrimi vlaki (lahko tudi tramvaji) v center mesta. V regiji oz. občini, pa vidim rešitev za medkrajevni promet v malih električnih avtobusih ali kombijih, ki imajo frekvenco neke krožne poti na cca 1uro ali manj. V samem mestu pa več kolesarskih stez, brezplačen avtobus naj ostane. Mogoče bi bilo bolje, da je električen, bi pa moral biti bolje organiziran in promoviran. Napačna ne bi bila niti občinska subvencija na električne skuterje.«

»Boljše avtobusne povezave konec tedna.«

»Okolju prijazen, učinkovit promet.«

»Da MZIP financira nabavo novih avtobusov v vseh regijah in ne dovoli mestni občini Nova Gorica in občini Šempeter-Vrtojba racionalizirati javnega avtobusnega prometa, ampak naj jo prisili naslednje:

- povečati pogostost avtobusov na progi 2,
- urediti progo 1, tako, da bo vozila v istih intervalih kot sedaj ampak do 20.00 zvečer,
- dodati še en odhodi na progi 4 Nova Gorica- Loke ob 13.40 zaradi šolarjev, ki imajo 7 šolskih ur,
- postaviti nadstreške z voznim redom na VSA postajališča, in
- naj racionalizira MPP v NG in Šempetru raje tako, da ukine vse avtobuse ob sobotah, nedeljah in praznikih, ker je bolje imeti 5 krat na teden dober mestni javni promet, kot pa 7 dni na teden slabega.

Hvala, upam, da se bo kaj premaknilo na bolje :)«

»Javni mestni potniški promet je super, saj je brezplačen, kar vzpodbuja njegovo uporabo, kar se tiče javnega prometa širše, so pa urniki neprilagojeni šolskemu in službenemu urniku.«

»Povezava mestnega prometa od železniške postaje Nova Gorica do centra mesta.«

»Želim si, da bi v Novi Gorici na medkrajevni avtobusni postaji in obeh centralnih mestnih avtobusnih postajah pri Eda Centru namestili po hitrem postopku (ne šele čez eno leto) prikazovalnike prihodov avtobusov (taki, ki so primerni za mpp, v katerem vozijo avtobusi poredko). In še zvočno napoved postaj na mestnih avtobusih ter napoved odhodov avtobusov na medkrajevni AP.«

»Boljša povezava z Ljubljano. Koliko javnih uslužbencev se iz Goriške vozi v Ljubljano, vsak v svojem avtomobilu. Če bi organizirali prevoze z manjšimi avtobusi, bi nekaj voznikov dobilo zaposlitev, javni uslužbenci pa bi se vozili udobno, brez stresa, ne s svojimi avtomobili, plačilo za prevoz kombija ali manjšega avtobusa pa bi plačali iz stroškov za potne stroške, kar bi bil sigurno manjši znesek in tako bi Ministrstva in drugi javni zavodi lahko prihranili pri potnih stroških.«

»Bolj redne avtobusne linije, vsaj vsake par ur in subvencionirana vozovnica cca vsaj 50 %.«

Jugovzhodna Slovenija

»Na relaciji Ljubljana - Metlika je premalo železniških povezav (potniški vlak bi moral voziti pogosteje). Vožnja z vlakom traja predolgo. Regionalni vlak, ki hitreje prevozi relacijo, pelje zgolj ob petkih v smeri Lj.-Metlika. Potrebno bi bilo uvesti dnevno linijo regionalnega vlaka v obe smeri.«

»Vzpostaviti boljšo avtobusno povezavo vsak dan pa tudi čez vikend!«

»Boljše avtobusne povezave na relaciji Šentjernej-Novno mesto.«

»Vlake, ki bodo prijetnejši za vožnjo - torej vlak, ki ne škripa, tuli, smrdi, ima primerno ogrevanje pozimi in hlajenje poleti.«

»MZIP naj odstrani cestninske postaje in odškodninsko preganja nadzornike gradenj iz javnega denarja, ki svojega dela ne opravljajo dobro.«

»Naj uvede večje število avtobusnih oz. železniških povezav znotraj Bele krajine, pa tudi proti Novemu mestu.«

»Želela bi si, da bi se posodobi vozne rede avtobusov. Ti so narejeni še v času, ko so bili avtobusi počasnejši in so bili potniki na vsaki postaji. Tako se danes iz Vinice do Ljubljane vozim 2,5 ure in več, ko bi lahko prispela že v manj kot 2 urah.«

»Več železniških prog, boljše železniške proge, hitrejše vlake, pogostejše vlake. V bistvu to, da bi celotno Slovenijo povezali z neke vrste 'Subway'. In to hitrimi vlaki, ne pa, da v dolino ugasne motor, ker varčuje na gorivu.«

»V nadaljevanju podajamo predloge rešitev za boljše organiziranosti JPP v JV Sloveniji.

- Potrebno je podati apel državi, da v koncesijah za leto 2012 dopolni oz. spremeni različne kriterije in metodologije spremljanja stroškov in prihodkov ter izplačevanje kompenzacij oziroma nadomestil cestnim prevoznikom, in sicer v tej smeri, da bi geografsko ogrožena območja, regionalno slabo razvita območja, razpršeni podeželski kraji, kjer so linije nerentabilne, prevozniki dobili s strani države priznan višji strošek na kilomete (višja pomoč države s subvencijami) kot prevozniki na boljše razvitih območjih.
- Predlagamo uvedbo nove linije javnega prevoza, in sicer iz smeri mirenske doline (Šentjanž, Tržišče, Krmelj) proti Sevnici, ki bi bil 100 % subvencioniran s strani države.
- Ministrstvu, pristojnemu za promet, je potrebno podati pobudo, da pri pripravi koncesij za javne avtobusne prevoze vključi tudi lokalne skupnosti.

- V prihodnje bi bilo potrebno združiti obstoječe sisteme javnih prevozov, kjer bi za vse veljal enoten zakon in bil en upravljalac.
- V integracijo JPP je potrebno vključiti tudi mestne prevoze, ki jih sedaj financirajo lokalne skupnosti.
- Potrebno je še več storiti na področju ozaveščanje prebivalstva glede JPP in njegovega pomena in tako razvrednotiti miselnost, da je avto statusni simbol.
- V prihodnje mora priti do sodelovanja JPP, železniškega in cestnega (uskladiti razlike v zakonodaji), uskladiti vozne rede železniških in avtobusnih javnih prevozov...
- Državo je potrebno spodbuditi, da pripravi projekte, ki bi omogočili razvoj JPP oziroma njegovo prenovu ter po zgledu nekaterih evropskih držav zagotoviti črpanje evropskih sredstev 2014-2020 iz kohezijskih skladov. « *Srečko Ocvirk, župan občine Sevnica*

Koroška

»Spodbujanje taxi služb, odpravo administrativnih ovir glede registracije taxi služb, sofinanciranje taxi prevozov.«

»Na območju Mestne občine Slovenj Gradec si želimo prevoza, kot je to urejeno v Občini Velenje - prevoz Lokal gratis. Tudi v Slovenj Gradcu bi bilo možno s pomočjo sponzorjev (trgovci, gostinci, itd.) urediti, da bi se lahko ljudje ugodno pripeljali v center in k nakupovalnim središčem (postajališča Spar, Nova Nama, Mercator, MKC, Mar?i?, športna hala, AP), s tem bi potrebovali manj parkirnih prostorov, kraji bi bili manj onesnaženi, otroci bi bili bolj mobilni (glasbena šola, treningi, knjižnica, itd.). Tudi starejšim občanom bi bilo lažje priti do oddaljenih trgovin). Lokal gratis naj vozi v okviru Mestne občine Slovenj Gradec.«

»Velik problem vidim v pomanjkanju interesa ljudi za uporabo javnih prevoznih sredstev za vsakodnevno pot na delovno mesto. Po mojem bi bili potrebni ukrepi, ki bi stimulirali uporabo javnega potniškega prometa (subvencionirane cene prevozov). Zato bi se morali angažirati na eni strani pristojno ministrstvo in delodajalci na drugi strani s nadomestili za prevoz na delo, ki bi bili ugodnejši za uporabnike javnih prevoznih sredstev.«

»MZIP sofinancira boljše in bolj frekventne povezave po celotni Sloveniji. Razmišljat je treba o vozilih na okolju prijazno gorivo. Za samo Koroško, kjer poznam situacijo, bi res bilo potrebnih več avtobusov vsaj v smeri Ljubljane (trenutno vozijo 3 z dokaj nepraktičnim voznim redom), če avtobusi niso polni, bi mogoče vmes prav prišel kakšen kombi. V Ljubljani pa bi prav tako lahko naredili nekaj bolj časovno učinkovitih linij, npr. razmišljali o avtobusu, ki bi vozil po obvoznici in ima postajališča na izvozih. In seveda posodobitev železniškega prometa. Pa saj o teh rešitvah čivkajo že vrabci na veji.«

»Takojšnja posodobitev železniškega prometa, kot tudi javni potniški promet v najširšem pomenu.«

»Popravilo železniške proge za večje hitrosti, P+R ob večjih avtobusnih in vseh železniških postajah, večja frekvenca potniških vlakov, redna povezava na hitro železnico v Pliberku (doslej je bila ta mogoča le ob povsem nemogočih urah, zato se večina potnikov do Pliberka odpelje z avtomobilom), jutranja avtobusna povezava do Ljubljane tudi ob sobotah, nedeljah in praznikih, redne avtobusne povezave med večjimi postajami in turističnimi kraji prilagojene prihodom avtobusom iz večjih krajev (največja sramota, Slovenj Gradec-Kope, kjer je večina turistov, ki uporabljajo javna prevozna sredstva, prisiljena v uporabo taxija ali štopanje, tudi do Ribnice na Pohorju je ob sobotah in nedeljah enaka zgodba)!«

»Uvedbo bolj fleksibilnih linij med večjimi kraji ter direktne avtobuse do Ljubljane in Maribora. Zakaj mora voziti prazen 50 sedežni avtobus? Mogoče bi bilo smiselno razmisliti o mini busih.«

Notranjsko-kraška

»Boljše povezave tudi do manjših krajev, posebno ob jutranjih in popoldanskih urah (šola ali služba), pa tudi ob vikendih, saj je ravno takrat veliko avtomobilskih nesreč. Uporabo javnega potniškega prometa (posebno vlaka) bi morali veliko bolj promovirati in spodbujati, saj je bolj ekološki in racionalen, rešen bi bil tudi problem parkirnih mest in zmanjšalo bi se število žrtev avtomobilskih nesreč.«

»Enotna mesečna/letna karta za vse prevoznike (npr. iz Logatca do Ljubljane je med tednom na voljo večje število avtobusov, a ta izbira postane veliko manjša, če se odločiš za nakup mesečne vozovnice, ker te to priklene na enega prevoznika. Uvedba nočnih linij med vikendi (vsaj dve povezavi med Ljubljano in primestjem v nočni urah ob petkih in sobotah).«

»MZIP naj v sodelovanju z vsemi drugimi pristojnimi službami zagotovi avtobusne in železniške povezave t.i. 'slepih črev' z metropolami v Sloveniji in v čezmejnem prostoru in to ne samo v času konic in delovnih dni. Kot smernice naj služijo vozni redi iz zgodnjih 90. let prejšnjega stoletja. Nadalje naj se modernizira železniška infrastruktura in dvignejo progovne hitrosti, s čimer bi se omogočilo krajše potovalne čase. Zaželeno bi bilo tudi spoštljivo obravnavanje potnikov s strani železniškega in avtobusnega osebja, ki na žalost še vedno ni povsod na primernem nivoju. Nadaljnja gradnja avtocestnih povezav naj postane zadnja prioriteta navkljub glasnim zahtevam državljanov, ki so v zadnjih 20 letih popolnoma pozabili na javni potniški promet.«

»Težava je predvsem premajhno število vagonov pri potniških vlakih v času največjega števila potnikov. Pogosto se namreč zgodi, da zmanjka prostih sedežev, kar me močno odbija od uporabe javnega prevoza. Tudi vozni red ni ravno optimalen - npr. v smeri iz Ljubljane proti Postojni gredo včasih po trije vlaki zapored, med 17. in 19. pa dve uri ni nobenega. Največji problem, ki po mojem od JPP odvrne marsikoga, pa je seveda cena, saj, če se v Ljubljano voziva dva, je enkrat ceneje uporabiti avto, kot pa javni prevoz.«

»Sem študentka FF, ki se vsak teden vozi iz domačega kraja vozi na študij v Ljubljano z vlakom. Želim si večjo pogostost vlakov na relaciji Postojna - Ljubljana (več kot le 1 vlak na uro, še posebej med tednom). Več vlakov bi moralo biti tudi med vikendi in prazniki, ko je povezanost z Ljubljano izjemno slaba. Zaželeno bi bilo tudi, da bi bili vlaki hitrejši (1h od Postojne do Lj je čisto preveč, za relativno kratko relacijo). Mednarodni vlaki so predragi v primerjavi z navadnimi glede ne to kakšne storitve ponujajo. Želim si, da bi na vsak vlak lahko šla tudi z kolesom in bi bilo tako možno prakticirati t.i. »intermodalnost« in na ta način pripomoči k trajni mobilnosti. Prevoza kolesa ne bi smeli dodatno zaračunavati. Nakup kart na železniških postajah je zamuden, morali bi si omisliti kartico podobno Urbani, kjer bi lahko vozovnico kupoval sproti na vlakom (brez nepotrebne zgube časa). V Ljubljani je problematična tudi prodaja vozovnic na glavni železniški postaji, če prideš tja z Vilharjeve ulice (prodajalna je tam včasih odprta drugič spet ni), tam bi moral biti postavljen avtomat za izdajo vozovnic, ne pa, da je vse skupaj na drugi strani zelo oddaljeno od peronov (izguba časa je najmanj 15 min). Avtobusnega prevoza skorajda ne uporabljam, saj je ta absolutno predrag. Povezave iz Postojne z Ljubljano niso ravno najboljše. Javnega prevoza skorajda nikoli ne uporabljam na relaciji Postojna-Planina, ker je deficitaren in predrag.«

»Naj MZIP uskladi javni prevoz med seboj. Postojno z drugimi kraji povezuje tako železniški, kakor tud avtobusni prevoz, po mestu pa vozi brezplačni mestni avtobus, ki pa je večinoma prazen, saj ni usklajen s prihodi javnega prevoza iz ostalih krajev. Kdor pride v mesto z vlakom in živi na drugem koncu mesta, mora kljub mestnemu avtobusu iz glavne postaje do doma peš, saj bi v primeru, da bi čakal avtobus moral čakati več kot pol ure. Enako velja za avtobus. V vseh krajih naj se poenoti vozovnica za javni promet. Če hoče posameznik priti iz Brezovice do Kliničnega centra v Ljubljani, bo moral za pot porabiti v konici skoraj eno uro, če pa se odloči za kombinacijo vlaka in avtobusa, bo porabil približno 20 minut in bo moral plačati enkrat več, čeprav s tem razbremenjuje cestni promet. V kolikor se želijo podjetja razbremeniti stroškov, ljudi pa

usmeriti na javni prevoz, naj uvedejo subvencijo javnega prevoza za zaposlene po podobnem sistemu, kot je subvencija študentske prehrane, in sicer naj se plačuje subvencijo za vsako opravljeno storitev. Zaposleni oz. njegov delodajalec bi tako plačal neko simbolično ceno (npr. 1 eur za vsakih 30 km), preostanek pa bi plačala država in mnogi zaposleni bi kmalu ugotovili, da se jim ne izplača voziti z avtomobilom. Javni prevoz bi tako kmalu napolnil svoje zmogljivosti, zato bi stroški prevoza upadli, kar bi znižalo ceno prevozov, zato bi se državna subvencija lahko znižala in kmalu (ob polnem javnem prevozu) ne bi bila več potrebna. Poleg tega bi se povečalo število linij, ukinjale pa bi se tiste, ki niso potrebne. »

»Večji in hitrejši pretok javnega prevoza med kraji, regijami.«

Obalno-kraška

»Glede na to, da korakamo kot rakovice in se vedemo kot Butalci, bomo pristali najmanj v srednjem veku in je vsaka razprava brezpredmetna. Očitno se naša elita zgleduje po Amiših. Pa je rešeno okolje in transport. Spraševati novodobne tlačane je nespodobno, ker kar se dela in gradi, se dela zaradi elite in razdelitev finančne pogače za ostale je le pesek v oči. Spreglejte in dajte raje za mašo za tiste pred borzo..«

»Da se v vzpostavi izposoja koles po mestih Obalno - kraške regije.«

»Več smiselnih linij ob različnih delih dneva (v Kopru gredo ob isti uri trije avtobusi na isto lokacijo, samo po različnih poteh, potem pa npr. eno uro ni nobenega). Avtobusi mestnega prometa so slabo vzdrževani in včasih misliš, da si vreča krompirja na tovornjaku in ne človek na avtobusu. Vlak iz Kopra do Ljubljane potrebuje 3 ure, z avtom si do takrat že v Mariboru. Samo do Kozine potrebuje 45 minut, z avtom maksimalno 10 minut. Naj že končno naredijo drugi tir, da se vse malo pospeši. Če pa bi s kakšno kampanjo skušali dopovedati ljudem, da smo okolju prijaznejši in posledično tudi svojim denarnicam, če se vozimo z avtobusom/vlakom, bi bilo pa sploh super.«

»Pogostejši termini avtobusov. Najmanj dvakrat pogosteje. Jasno, dovolj pregledno, veliko in nedvoumno napisan vozni red na avtobusnih postajah. Nujno nastaviti tablo z narisanimi progami na samih avtobusnih postajah (kot npr v Ljubljani). Še domačinu ni jasno, kateri avtobus pelje kam, če jih redno ne uporablja. Hvala.«

»Normalen, za današnje razmere pogost in dovolj hiter, poceni vlak preko LJ do MB. Vožnja Kp-Mb, kar je po avtocesti 250 km, z vlakom traja 5.30h.«

»Brezplačen mestni promet do Bolnišnice Izola.«

»1. Decentraliziran javni potniški promet na podeželju (več majhnih centrov napaja preko manjših in hitrejših vozil, po možnosti organiziranih tako, da se odzivajo potrebam uporabnikov npr. preko spletne storitve, ki prilagaja odhode številu prijavljenih potnikov, večje centre, ki so nato z rednimi linijami povezani z občinskim oz. regijskim središčem),

2. alternativne načine prevoza med Koprom in bližnjo okolico (električna vozila, dvigala za na Markov hrib, tirna oz. druga prevozna sredstva s stalno traso med Koprom, Izolo in Piranom - nov tunel je (bil) priložnost!),

3. uporaba obstoječe železniške infrastrukture za prevoz potnikov na kratke razdalje (npr. Dekani ležijo tik ob železnici pa ni nobene možnosti priti z vlakom v Koper).

4. Uvesti individualne načine prevoza na tirih - majhne kabine za 2-4 osebe, ki se aktivirajo po potrebi.

5. Boljša regulacija nadzora nad izvajanjem javne službe prevoza potnikov - trenutno stanje na tem področju je porazno, oprema je zastarela in pogosto nevarna, izvajalec ne odgovarja nikomur

za nekakovostne in neučinkovite storitve, pogosto je ogrožena varnost potnikov zaradi malomarnosti, izčrpanosti in demotiviranosti voznikov, obveščanje o spremembah je neučinkovito - pogosto niti sami vozniki ne vedo za spremembe voznih redov.

Vse te pripombe izhajajo iz 6 let izkušenj z dnevno uporabo javnih prevoznih sredstev na območju Slovenske Istre. Vem, da nekateri letijo na službe, ki so v pristojnosti lokalne skupnosti, vendar je naloga države usmerjanje razvoja teh storitev tudi in predvsem preko zakonodaje in finančnih spodbud.«

»MZIP naj sofinancira vse oblike javnega prevoza, predvsem pa mestne in primestne avtobuse in skrbi za ohranitev in širjenje postajališč in voznih linij. Preprečevati zvišanja cen vozovnic, kot se je to zgodilo v MO Ljubljana!«

»Analizo potreb in možnosti javnega potniškega prometa (JPP) za celotno Slovenijo in po regijah. Ustanovitev vladne službe za koordinacijo prometnih sistemov in razvoj JPP (avtobusni, železniški in alternativne oblike razpršenega javnega potniškega prometa). Druge redne organizacijske in (finančne) oblike podpore razvoju JPP, ker Slovenija po številu prebivalcev in tipologiji / gostoti poselitve teoretično ne more imeti tržno uspešne oblike javnega prometa. Ustanovitev regionalnih koordinacij za razvoj potniškega prometa za medmestne in krajevne oblike JPP.«

Osrednjeslovenska

»Bolj povezane vozne rede med seboj, več kolesarske infrastrukture, hitrejša linija javnega prometa.«

»Hitrejša in pogostejša vlake. Vlake, ki bodo vozili preko državne meje. Kolesarska stojala na železniških postajah.«

»Uskladitev voznih redov (primestni, mestni avtobusi, vlaki), poenotene vozovnice.«

»Potrebno je povečati hitrost javnega potniškega prometa in narediti boljše povezave med avtobusi, vlaki in mestnim prometom.«

»Zahtevam bolj odločno preusmeritev v paradigmo trajnostne mobilnosti. Namesto razmišljanj o tretji in četrti razvojni osi in gradnji raznih obvoznic, vključno z razširitvijo ljubljanske, naj ministrstvo s pomočjo ostalih akterjev na državni in občinski ravni odločno in kar se da hitro prične ali pospeši obsežna vlaganja v moderen javni prevoz, ki mora postati ogrodje, hrbtnica poselitve, gospodarstva, prostora. Brez tega bomo težko dosegli življenjsko raven, ki je primerljiva z zahodom; ta pa mora vključevati tudi okoljsko komponento, predvsem pa mora vsem prebivalcem zagotoviti enake možnosti glede prevoza, tudi in zlasti tistim, ki avtomobila iz takšnih ali drugačnih razlogov nimajo ali ga ne uporabljajo.«

»Ureditev drugega tira proge od Ljubljane do Kamnika in tako zagotovitev večje frekvence vlakov. Ureditev večjih parkirišč ob železniških postajah, kjer bi lahko potniki iz osebnih vozil presedali na javni potniški promet. Spodbujanje razvoja javnega potniškega prometa - uvedba enotnih, cenejših vozovnic, boljše povezave vlakov z mestnim potniškim prometom, še več koles za obiskovalce Ljubljane. Boljša ureditev mreže kolesarskih stez v primestnih občinah in njihova navezava na tiste znotraj MOL.«

»Kot uporabnik javnega prevoza upam, da Ministrstvo za promet ne bo dovolilo sprememb, ki bi lahko uničile trenutni avtobusni javni promet na območju severno od Ljubljane - Kamnik, Domžale

in Trzin. Težnje LPP, da podaljša povezave prog do Domžal in Trzina, lahko ogrozijo in sesujejo trenutno dobro delujoči sistem. Dovoljenje za to jim lahko da samo ministrstvo.«

»Boljšo pokritost s progami na širšem območju Ljubljane in znižanje cen prevoza. Dobrodošlo bi bilo tudi več pasov namenjenih le avtobusom, ki bi omogočali hitrejši pretok prometa.«

»Na nivoju Ljubljanske regije nujno z ustrežno frekvenco lokalnih vlakov in hitro izgradnjo že predvidenih novih postajališč ter P&R postajališč doseči, da postane tirni prevoz hrbtenica mobilnosti prebivalstva v regiji. V ta namen nujno vpeljati sistem enotne vozovnice skupaj z LPP in regionalnimi avtobusnimi prevozniki.«

»Hitre vlake, cenejši potniški promet.«

»Naj MZIP vendarle in končno začne favorizirati javni promet pred osebnim, to je avtomobilskim.«

»KAM BUS naj tudi ob vikendih vozi po urniku! Pogosto prekmalu odpelje iz postaje v Domžalah in potem eno uro čakaš na naslednjega! Na mrazu! BicikeLJ bi moral imeti kako postajo tudi nekoliko dlje iz centra. npr. v Murglah, na Rakovniku, sem pogosto pešačim. Cena vozovnice za LPP naj bo spet 80 centov!!!! Rajši grem 40 minut peš, kot pa da dam 1,2 eur!!! Nimam plače, sem študentka. Lahko pa nam ponudite tudi tako mesečno vozovnico, ko plačaš npr. za 5 voženj na mesec, dobiš pa jih 10 na mesec. To bi jaz rabila. Še nekaj: Promet v Ljubljani smrdi!!! Kolesarske steze imajo 'kar naenkrat konec'. Krasno. Pa naj policisti ne težijo kolesarjem o smeri vožnje in čeladi. Naj bodo veseli, da smo na kolesu. Ljubljanske ceste samo Ljubljančanom. Boljši 'park and ride' sistem. In še nekaj. Da bi se dalo zastoj na glavni železniški in še kje pustiti kolo tako, da ga ne bodo ukradli! Brezplačna varna garderoba za kolo, tako kot v gledališču oddaš plašč!!! Če pa rabite še kako idejo, si pa pogledajte kak članek za trajnostno mobilnost druge, v Avstriji, Nemčiji.«

»V mestu, sploh glede na nedavno podražitev vozovnic, izboljšanje:

1. infrastrukture (izgon avtomobilov z avtobusnih prog vsaj na področjih, kjer so najhujša ozka grla; boljše speljane kolesarske proge mimo avtobusnih postaj),
2. povezav (racionalizacija stičišč posameznih prog ter Bicikljevih in končnih avtobusnih postaj, bolj smiselna prestopanja, doseg zanemarjenih predelov LJ),
3. kakovosti voznega parka LPP (bolj celosten in sistematičen prehod na alternativna goriva).

Zahtevam tudi, da se končno začne uresničevati najbolj izmuzljiv del urbanističnih načrtov, ki se ga samo prepiše v vsako novo različico kot dolgoročni cilj - tramvaj!«

»Usklajeni urniki, centrale za potniški promet, ki je sinhroniziran, enotne vozovnice, pogostejše vožnje med vikendi.«

»Integracija različnih vrst javnega potniškega prometa za uporabo z eno kartico - intermodalnost. Napredek na vseh področjih, ne pa da se vsako leto storitve slabšajo, jih je manj oz. postajajo predrage. Po več kot 20 letih zapostavljanja JPP, bi končno že bil čas, da se začnemo približevati razvitim državam tudi na tem področju.«

»MZIP naj uredi primestni tirni-železniški promet, kar pomeni, da od SŽ zahteva takojšnjo ureditev že zdavnaj obljubljenih novih postajališč z vso pripadajočo infrastrukturo - kot npr. parkirišča, stojala za kolesa, ustrezno frekvenco, drugače speljane linije, katerih začetna oz. končna postaja ni glavna železniška postaja v Ljubljani, npr. Grosuplje - Kranj ipd... predvsem pa enotno vozovnico, ki bo omogočila enostavno prehajanje oz. menjavo prevoznih sredstev - intermodalnost.«

»Namenska sredstva za javni potniški promet se morajo povečati. Zahtevam jasne korake v naslednjih 4 letih, kako se bo uredilo dnevno dostopanje zaposlenih in študentov v Ljubljano brez pretirane in neodgovorne rabe avtomobila. Torej ureditev hitre primestne železnice pod zemljo,

nad zemljo ali po zraku in enostavno prestopanje na kvaliteten mestni podsistem JPP. Ureditev zakonskih podlag za enotno vozovnico, kartic imam ne le dovolj, ampak preveč. Ureditev zakonodaje tako, da ne bo več omogočeno zavajajoče gotovinsko izplačevanje nadomestila za prevoz na delo, ki se trenutno obravnava kot neka socialna uravnilovka, v resnici pa predstavlja pesek v oči zaposlenim z nizkimi dohodki, saj nadomestilo za prevoz ne doseže dejanskih stroškov avtomobila, celoten mehanizem pa je namenjen predvsem dobičku preprodajalcem naftnih derivatov in polnjenju državne blagajne (trošarine, takse, cestnine, 'vinjetine', ddd). Dalje, pravičnejšo razporeditev plačevanja zunanjih prometnih stroškov - naj se začnejo uvajati mehanizmi, ki bodo ponotranjili nekaj teh stroškov tako, da jih plača tisti, ki jih dejansko povzročajo. Zahtevam jasen in odločen ne avtomobilskemu lobiju, četudi razvija električno energijo, vsaj dokler je v načrtih TEŠ 6, saj električna energija ni pridobljena na okoljsko sprejemljiv način. Odločno preusmeritev tovornega prometa iz slovenskih avtocest drugim ali na železnico. Nadzor nad kršitvami in nadzor nad kaznovano politiko, tudi če gre za šoferja ministra ali njegovega prijatelja iz otroštva. Prepoved vožnje nad 50 km v vseh mestih in naseljih. Prepoved gradnje cest zgolj za osebni promet, brez urejenih ustreznih površin za kolesarje, pešce in linije JPP. Ureditev zakonodaje, da bo mogoče 1. neposreden preliv sredstev iz avtomobilske industrije ter vseh točk naftne verige in 2. neposredna participacija uporabnikov osebnih avtomobilov v finančno konstrukcijo javnega potniškega prometa. Želim si tudi, da si minister zniža plačo, dokler si ne zasluži večje, da ne naroča več dodatnih študij izvedljivosti, ker jih je iz vseh tematik dovolj, da za svoje svetovalce ne jemlje zgolj strokovnjakov za projektiranje avtocest ali drugih cest, ki ne vidijo dlje, kot do pretočnosti avtomobilov in do roba bankine, temveč pokaže, da promet razume širše, v smislu mobilnosti ljudi, ne pa premikanju pol tone ali več 'pleha' iz točke A v točko B (in nazaj). Od ministra pričakujem tudi zdravo pamet in razumevanje, da je promet še posebej v mestih in naseljih del urbanistične zasnove in podrejen vsebinam prostora, v katerega je umeščen. Upam, da mi ni treba pisati, da pričakujem, da se bodo nove investicije odvijale nediskriminatorno do neuporabnikov avtomobila. Želim mu tudi dovolj pameti, da bi dojel, zakaj trditev, da je promet gonilo gospodarskega razvoja, ne drži v točkah, da je treba zato graditi ceste in avtoceste do onemoglosti.«

»Kolesarska stojala na glavnih avtobusnih postajah in vseh železniških postajah in postajališčih. Dvotirna železniška povezava do Novega mesta, vključno z novim potekom proge, ki bo pospešila železniški promet. Ponovna železniška zveza med Velenjem in Slovenj Gradcem. Od tam lahko proga gre proti Ravnam na Koroškem (preko Kotelji) in se priključi na obstoječi tir. Železniška povezava Maribora in Murske Sobote preko Avstrije. Trenutno morajo potniki opraviti 'U' pot. Iz Maribora morajo iti na Pragersko, potem do Ormoža in naprej v Mursko Soboto. Delajo veliki ovinek in zgublajo na času. Nova povezava lahko gre po proggi Maribor - Špilje/Spielfeld - Radgona/Bad Radkersburg, in od tod po novi trasi (ravnina!) do Murske Sobote. Obstoječi industrijski tir med Ljutomerom in Gornjo Radgono se lahko, v primeru, da se ne uporablja, asfaltira med tiri (tiri se ne odstranijo!) in uporablja kot zelo privlačna kolesarska povezava. Ponovna uvedba železniške proge do Vrhnike. Ponovna uvedba železniške proge do Trbiža (situacija se uredi tako, da se dodajo vlaki, na proggi od Ljubljane do Trbiža). Nova dvotirna železniška povezava iz Ljubljane do Jesenic. Vlaki, ki vozijo na proggi Jesenice - Nova Gorica in Sežana - Nova Gorica, nadaljujejo svojo pot na postajo Gorizia Centrale / Stara Gorica. Razdalja med postajama Nova Gorica in Gorizia Centrale ni več kot mogoče kilometer in pol. Na ta način povežemo Staro in Novo Gorico, ter hkrati ponovno uvedemo v celoti ukinjeni železniški promet med Slovenijo in Italijo. Železniške povezave med Gorizia Centrale in ostalo Italijo so dobre.«

»Izboljšati povezave med slovenskimi mesti in omogočiti taksne cene, da bo javni potniški promet konkurenčen vožnji z avtomobilom.«

»Javni prevoz tudi po 22h uri (avtobus), urejene kolesarske steze (nekje se kar končajo, nekje se začnejo z 20 cm robnikom) in več kratkotrajnih parkirnih mest - do 30 min.«

»Želim da bi bile po celotni Ljubljani urejene kolesarske poti. Na primer naravnost smešno je, kako na Tržaški ulici kar naenkrat 'zmanjka' kolesarske steze za 50 metrov (blizu gimnazije Vič -

avtobusna postaja). Potem, kje naj bi se kolesarji vozili po Slovenski cesti!? Kar je najbolj žalostno pa je, da policisti vedo za ta problem kolesarjev, zato z veseljem tam stojijo in pišejo kazni. Velikokrat se mi zdijo kakšne kazni, ki jih pišejo kolesarjem prav nesmiselne, ko te nobenim ne škodujejo (seveda se strinjam s kaznimi za neprevidne kolesarje), medtem ko kakih veliko hujših in potencialno škodljivih in nevarnih prekrškov avtomobilov ne kaznujejo. Potem pa je tu še nekaj, kar me je močno zmotilo prejšnja leta, letos pač zaradi pomanjkanja snega ne. To so neočiščene kolesarske steze ali hujše - očiščene so ceste in pločniki, medtem ko je sneg odložen na kolesarskih stezah. Prav tako odlagajo sneg, k stojalom za kolesa.«

»Želim povezave do najbolj obiskanih planinskih izhodišč med vikendi, npr.:

1. Polhov Gradec: tudi ob sobotah popoldne in ob nedeljah,
2. Iška vas (še bolje Iški vintgar, kot pred leti): tudi ob nedeljah,
3. Logarska dolina (slap Rinka): vsaj ob sobotah in nedeljah od junija do konca septembra,
4. Jezersko (tudi ob nedeljah).«

»Javni prevoz je načeloma zelo dobro urejen, v zadnjih letih se je marsikaj izboljšalo. Moti me, da avtobusi večinoma nimajo svojih linij, zato niso kaj dosti hitrejši. Moti me tudi plakatiranje po oknih avtobusa. Če hočem opazovati okolico, moram to početi skozi reklame.«

»MZIP naj uvede več mestnih in primestnih prevozov, ki bodo udobnejši in cenejši od osebnih avtomobilov.

Uvede naj javne taksi prevoze ali podpre zasebne, da jih bo več in bodo cenejši, kot prevoz z osebnimi avtomobili. Preneha naj graditi garaže v centru Ljubljane. Razvije naj učinkovito in varno mrežo kolesarskih stez.«

»Cenejše vozovnice za samozaposlene, mlade po končanem študiju brez redne zaposlitve, zastonj nočne vožnje (po polnoči do 5h). V naši regiji se javni potniški promet razvija.«

»Ustrezno naj se pripravi in izpelje investicijo v sodoben sistem tramvaja v Ljubljanski funkcionalni regiji - predvidoma dve ali tri linije tramvaja s potekom pretežno po Mestni občini Ljubljana, ki pa bi dnevno služil območju, na katerem se ustvari vsaj okoli polovica BDP v Sloveniji in v katerem je okoli tri četrtine človeškega kapitala države. Ustrezno se naj pripravi in izpelje investicije v regionalne železniške proge s poudarkom na uporabnosti za dnevne migracije. Predvsem v širšem zaledju Ljubljanske funkcionalne regije od Gorenjske do Zasavja.«

»Trenutno se mi zdi da so LPP preveč podražili, cena ene vožnje je 1,2 eur.«

»Zmanjšati promet v središču Ljubljana, izboljšati pogoje za kolesarje in sestaviti dober načrt, ki bo dnevne migrante prepričal v uporabo javnega prevoza.«

»Dostopnejši in cenovno ugodnejši javni potniški promet; z uporabo javnega potniškega prometa zmanjšati masovni naval osebnih avtomobilov v večja mesta.«

»LJUBLJANA: Zgosti se naj mrežo potniškega prometa z lastno cestno progo, kar bi sprostilo splošni promet in omogočilo večjo pretočnost. Sofinancira nakup okolju prijaznih avtobusov mestnega in primestnega prometa. Sofinancira (strokovne)se naj izpeljave kolesarskih stez, vključno s prehodi za pešce na obstoječih kolesarskih stezah. Spodbudi spremembe lokacij avtobusnih postajališč tam, kjer ta sovpadajo s pločniki oziroma drugače motijo pretočnost (npr. pred glavno pošto na Slovenski, kjer je situacija skoraj nevzdržna). SLOVENIJA: Izboljša se naj vlakovni promet (pogostnost povezav, cene, omreženost, kvaliteta). MZIP naj vzdržuje ceste v republiški pristojnosti in promovira varno in strpno vožnjo v sodelovanju z ostalimi resornimi ministrstvi. Oblikuje politike za spodbujanje rabe javnega prometa, omogoči večjo pretočnost mestnih središč, npr. s frekventnimi avtobusnimi povezavami med večjimi parkirnimi conami in centrom. Ker večina Slovencev razume zgolj jezik denarja, priporočam še obvezno izobraževanje o varnosti in vedenju v cestnem prometu (+ ekološko osveščeno prometno vedenje) od vrtca naprej. Spodbuja naj ukrepe za (cenejši) nakup okolju

prijaznejših vozil (od avtobusov ... nazaj) + rabo koles. V sodelovanju z ostalimi jasno promovira ničelno toleranco do vožnje pod vplivom alkohola.«

»MZIP naj denar preusmeri v železniško infrastrukturo (namesto cestno/avtocestno), hitrejše vlake, manj postaj oz. izmenično ustavljanje vlakov na postajah, učinkovit sistem poceni P+R (park & ride) parkirišč na obrobju Ljubljane, tramvaj skozi mesto, notranji krog zaprt za promet.«

»Izgraditev nove železnice in posodobitev avstroogrskih železnic. Razširitev avtocestnega obroča. Ves denar iz prometa naj se nameni samo prometni infrastrukturi. Potrebna je izgradnja kolesarskih prog med kraji in mesti; izgradnja P+R, čim več parkirnih mest pod zemljo. Prav tako je treba graditi povezovalno infrastrukturo pod zemljo in ne samo na površju. Popraviti je potrebno katastrofalne lokalne ceste in jih tudi razširiti.«

»Boljši pretok prometa oz. posebna linija za mestni potniški promet, cenejši avtobus (80 centov je bilo primerno)!«

»Če bi želeli doseči, da ljudje opustijo osebne avtomobile in uporabljajo javne avtobuse, bi le ti morali biti veliko bolj pogosti, mnoge linije vozijo v prevelikih časovnih razmikih (20-30 min ali več), vsaka linija bi morala voziti max. na 6-8 minut, pogoste na 2-4 minute (kot v tujini). Zato bi lahko imeli več mini-busov in velike avtobuse predvsem v prometnih špicah, ko je največ ljudi. Več linij oz. avtobusnih prog bi morale biti in le-te strateško mnogo bolj premišljene - na primer potovanje iz Šentvida ali Šiške do BTC-ja resnično celo potovanje, ki terja 3 različne linije (torej menjave) in najmanj 1 uro in 35 minut - kar je noro! Več postaj, tudi vmesnih oz. 'pol-javnih' - tako je marsikje v tujini, kjer potnik pritisne gumb »stop« in avtobus ustavi ob pločniku ter tega potnika na tem mestu izpusti ven, čeprav ne gre za uradno postajo. Zaradi gostega prometa, še posebej v času prometnih konic (zjutraj in po službi popoldne) je praktično nemogoče za avtobus, da bi pripeljal ob normalnem času oz. potrebuje 2-3 x krat več časa, kot bi potreboval ob normalno prevoznem in relativno praznem prometu. Zatorej bi potrebovali poseben cestni pas, ki bi bil namenjen le avtobusom. Le tako bi postal prevoz z avtobusom sploh zanimiva alternativa drugače mnogo hitrejšemu in bolj udobnemu prevozu z osebnim avtomobilom. Poleg naštetega pa bi morale vse vpadnice v Ljubljano imeti parkirne hiše, v katerih bi vsi, ki niso iz LJ in se sem vozijo delat, lahko parkirali. Mesečna najemnina bi še vključevala karto za javni promet in vsak box za avto bi imel prostor še za vsaj 1 kolo. Za tiste, ki bi vseeno želeli z avtom v mestno jedro in najbolj prometna območja, pa bi lahko uvedli davek oz. plačilo teh con (kot jih ima npr. London). Tako bi občina ponudila veliko bolj celovito in učinkovito rešitev oz. alternativo sedanjemu stanju ter možnost za opustitev osebnih avtomobilov in uporabo javnih avtobusov. Kajt, bilo bi mnogo manj prometa, prevoz z avtobusom pa bi bil mnogo bolj praktičen, cenejši in hitrejši. Pravo tako bi se pojavil prostor, ki ga drastično primanjkuje - prostor za kvalitetne kolesarske poti. Tako bi bili 3 glavni načini mobilnosti po mestu - hoja, kolo in avtobus.«

»Zaščita pred slabim vremenom na postajališčih.«

»Da bi tudi MZIP subvencioniralo in tako podpiralo uporabo javnega potniškega prometa, ne pa da to breme pade zgolj na občinska pleča ter da bi obstajala kakšna kombinirana vozovnica med medkrajevnim, mestnim in/ali železniškim prevozom. Saj bi tako lahko potniki iz drugih krajev lažje prestopali in hitreje prišli do zelene destinacije.«

»Želim poceni mestni potniški promet, da se uvede večjo frekvenco voženj, uskladi vožnje LPP z odhodi in prihodi vlakov in medkrajevnim avtobusnim prometom, da se kupi še več avtobusov, za avtomobile pa uvede vstopne takse za mesto in širšo okolico le-tega. S tem bi razbremenili promet v samem centru mesta in spodbudili ljudi, da se jim ne splača več voziti z avtom, ampak z javnim transportom. Če se ne motim, so v Škofji loki pocenili javni prevoz za 50% in ne podražili, tako kot v Ljubljani, ter s tem povečali število potnikov v javnem potniškem prometu za 100%.«

»Zakon, uredbo oz. karkoli, da delodajalci doplačila za prevoz delavcem ne bi izplačevali v obliki denarja, temveč v obliki mesečnih ali letnih kart. Mislim, da je to edina možna rešitev, ki bi

zmanjšala promet v mestu, obenem pa omogočila kakovosten razvoj javnega prometa, še posebno železnice.«

»Slovenija: kontrola cestnine, čimprej elektronski sistem, da se ne zaustavlja promet tam. Ljubljana: še več BicikeLJ postaj (npr. na končne LP postaje), več brezplačnih parkirnih mest. Vič: predlog postavitve BicikeLJ postaje na Dolgem mostu; ko je imel avtobus št. 14 obvoz po Viški cesti, se je vsekakor povečalo število potnikov na tej liniji (v razmislek o spremembi poti linije).«

»Cenejši prevoz!!! Podražitev z 0.80 na 1.20 je preveč!«

»Bolj pogoste povezave, posebno med vikendi. Pol ure čakanja na avtobus je nezaslišano, posebno v zimskem času!«

»Na državnem področju pospešeno posodabljanje železniške infrastrukture, na regionalnem učinkovitejše povezave Ljubljane z zaledjem (tudi s pomočjo železnic), gradnja drugega tira Lj-Kamnik, ugodno mesečno vozovnico LPP+železnice znotraj MOL, prilagojen urnik vlakov in avtobusov (možnost prestopanja), pogostejši vlaki znotraj občine in v zaledju. Železnic ne izkoriščamo zadosti, pa bi jih lahko. Od Šentvida (Vižmarje) do centra pride vlak v 10ih minutah, kar je veliko hitreje kot z avtobusom, ter konkurenčno avtomobilu. Izkoristimo infrastrukturo v LJ ki jo že imamo na voljo, kar bi naletelo na bolj pozitiven odziv, kot pa utopično razmišljanje o širjenju vpadnic. V Ljubljani ponovno preučiti možnost za javni prevoz 24/7. Zdi se mi bolj učinkovito zagotoviti nočne linije tudi med polnočjo in 3h zjutraj, kot pa subvencionirati taxi mladim med vikendom. Takšna opcija bi bila prijazna do vseh. Lahko bi zaradi bolj izrazitih stroškov v nočnem času (zaradi manjše uporabe, čeprav bi se, predvidevam, ob zadostnem oglaševanju obljudenost nočnih linij sčasoma povečala) bi lahko uvedli v nočnem času nočno tarifo-v mejah normale višjo od dnevne. Kljub dražji nočni liniji bi bila opcija cenejša od oderuških taxijev.«

»Želim pogostejše povezave (več manjših avtobusov) in cenejši javni potniški prevoz, ki je po mojih izkušnjah držaji od javnega prevoza v marsikateri evropski prestolnici, vključno z državami, v katerih so splošen življenjski standard ter z njim povezani prihodki državljanov in cene storitev višji kot v Sloveniji.«

»Avtobusi na eno uro in tudi čez vikendi (občina Vodice). Cene bi morale biti občutno cenejše kot bencin za osebni avto (velja sploh za LPP).«

»Nižje cene JPP, bolj pogosti prevozi.«

»Hitrejši mestni javni potniški promet.«

»Hitrejši javni prevoz po Ljubljani. Potrebujemo namenske pasove za avtobus in taxi na vseh večjih cestah po Ljubljani. Potrebujemo tudi dodatno avtobusno linijo, ki bi vozila po ljubljanskem avtocestnem obroču.«

Poziv MIZP »da obnovi/posodobi vozni park Slovenskih železnic; da obnovi tudi železniške proge po Sloveniji; da obnovi nekatere zelo propadajoče železniške postaje; da čim prej začne z gradnjo drugega tira od Kopra do Divače; da Slovenske železnice postanejo kredibilni člen v verigi mednarodnega potniškega prometa (to pomeni, da se skozi Slovenijo spet vzpostavi živahnejši mednarodni potniški promet); da na podlagi zgoraj navedenih korakov s promocijo in ozaveščanjem državljanom Slovenije približa vožnjo z vlakom kot atraktivno in časovno primerljivo z osebnim prevozom; da na nekaterih progah javnega avtobusnega prometa poveča frekventnost mestnih avtobusov (še posebej med vikendi oz. ob nedeljah - zaradi manjše frekventnosti avtobusov uporaba javnega avtobusnega prevoza med vikendom najbrž zelo pada).«

»Podaljšanje proge 25 v Medvodah, do Zbilj ali celo Smlednika.«

»Želela bi krožno avtobusno povezavo po obvoznici oz. da bi se nekako povezalo končne avtobusne postaje. Recimo da hočem iz Gameljn priti v Zalog za kar porabim več kot eno uro, z avtom pa 15 minut. tudi če bi hotela iz Gameljn priti v Črnuče bi pravtako rabila okoli eno uro, ker je potrebno z avtobusom najprej v center mesta in potem zopet ven, naselji pa sta en zraven drugega.«

»Želela bi boljše povezave od Šmartna pod Šmarno goro do centra Ljubljane in obratno ob večerih in ponoči. Zadnji bus do centra je namreč že ob 22.55, še prej gre še zadnji bus iz centra proti Šmartnemu. Menim, da bi morali uvesti nazaj N1, torej nočno enko, do Gameljn. Tako kot je nekaj časa že bilo in smo bili vsi zelo zadovoljni, funkcioniralo je zelo dobro, potem pa so to ukinili, kar je seveda vzbudilo veliko nezadovoljstvo med vsemi prebivalci Tacna, Šmartna pod Šmarno goro in Gameljn.«

»Kolesarske steze.«

»Živim v občini Borovnica. Povezava z Ljubljano je kar v redu, saj imamo vlak. Problem pa se pojavi pri povezavi na Vrhniko, ki je najbližje večje središče. Na Vrhniki so mnogi iz naše občine zaposleni, mnogi hodijo tja v trgovine, k zdravniku, na treninge itd., ampak nekega učinkovitega javnega prevoza pa na Vrhniko nimamo. To je problem predvsem za starejše in mlade, ki nimajo vozniškega izpita. Trenutno so avtobusi absolutno prerediti, tudi cena karte je kar zasoljena, zato je uporabnikov zelo malo, saj se enostavno ne splača. Če bi povečali število avtobusov in nekoliko zmanjšali ceno, bi se gotovo povečalo tudi število uporabnikov avtobusa na Vrhniko.«

»Manjši avtobusi, hitrejši prevozi, posebna pot za avtobuse za hitrejšo prevoze, vmesne postaje, če je to tehnično mogoče, avtobusi rumenih barv (oz. enotne barve) in ne vseh barv z razno raznimi reklamnimi risbami, ustavljanje avtobusa bližje pločniku in ne kar 30cm in več od pločnika, da ne veš ali izstopiš na cesto precej visoko iz stopnice avtobusa ali »skočiš« na pločnik.«

»Potovanje iz Domžal npr. v SZ del Ljubljane predstavlja (v konicah) pravi časovni in finančni podvig, s prestopanjem, menjavo prevoznih sredstev. Npr. enkratna vožnja s prestopanjem ti lahko vzame celo 1h in 30 min. Cena enodnevnega (povratnega vožnje) je 7e. Zato se pač kdor ima to možnost odpravi po avtocesti, kar mu vzame ok. 25 minut in je tudi bistveno ceneje. Že pred mnogimi, mnogimi leti smo poslušali razprave o načrtih o podaljšanju LPP do Domžal, pa iz tega ni bilo nič. Kaj ni problem Ljubljane ravno veliko število vozil, ki prihajajo iz okolice? Ne bi neka direktna linija, ki bi pripeljala vse iz Domžal (ali morda celo Kamnika, ki je v zadnjih letih doživel veliko rast) in celo preko Ljubljane zmanjšala čas vožnje in ljudi prepeljala do njihovih služb, brez nepotrebnega prestopanja? Ter po nižjih cenah. Saj prebivalec Londona ali Tokia tudi ne zamenja 3 prevoznih sredstev na 15 ih kilometrih? No, seveda to ni primerljivo, saj naš čas je bistveno manj vreden! In še malo ironije; tudi z večanjem brezposelnosti, padanjem standarda ter finančne varnosti država kar uspešno skrbi zato, da bo marsikateri brezposeln ali pa tudi zaposlen (glede na višino plač), prodal svojega jeklenega konjička, ki ga ne bo več sposoben vzdrževati, posledično se bo promet na javnem potniškem prometu povečal, če se že ni? Torej smo na pravi poti!«

»Po Ljubljani se vozim izključno z LPP. Moti me, da so avtobusi dvojni in da vozijo v zelo dolgih časovnih razmikih, še posebej ob sobotah, nedeljah in praznikih. Bolje bi bilo, da bi bili avtobusi pol krajši in bi pogosteje vozili. Za ljudi, ki niso stalni prebivalci mesta Lj in sem pridejo samo občasno, na primer k zdravniku ali kaj podobnega, je nakup urbane lahko naporna zadeva, ki vzame veliko časa in živcev. Ob urbani bi moral biti omogočen še kak drug način plačila. Izgubljala sem živce, ko sem na bus 13, smer Sostro, morala sredi dneva (od 14.00 do 15.00) in sredi tedna čakati kar celih, debelih in zelo mrzlih 25 minut.«

1. Povezati mesto Ljubljana in letališče Brnik z redno avtobusno linijo.
2. Izboljšati kakovost vlakov in njihov voznik red, zlasti tudi pospešiti vlake.
3. Izboljšati primestne povezave z vlakom in avtobusom.

4. Uredi čezmejne povezave s Hrvaško, zlasti na morju (Istra), tudi izven sezone«

»Izboljša naj se povezave s predmestjem in okoliškimi kraji na tak način, da se bodo npr. prihodi vlakov in odhodi avtobusov bolj časovno ujemali in se naj javni prevoz bolj oglašuje z ozaveščanjem ljudi, saj bodo predvsem železnice tako lažje imele prihranke pri obsegu in tako bomo na boljšem tudi uporabniki, ki bomo plačali manj za karto.«

»Naj se končno uredi en pošten, hiter in lahek vlak (v stilu S-BAHN), za mestni in primestni promet. Lahko tudi na osi Koper-Lendava ter Kranjska gora - Metlika, saj cela Slovenija ni večja od enega velemera. Te socialistične relikte, ki jim eni pravijo vlak, pa pospravite v muzej! Tak način transporta pa res ne sodi več v naš čas.«

»Cenejši prevoz in več pogostosti voženj avtobusov.«

»Izboljšanje železniške infrastrukture! Čimprejšnja vzpostavitev potniškega prometa med Ljubljano in Kočevjem (seveda nadaljevanje obnove proge od Ortneka do Kočevja). Ureditev večjih parkirišč pred vpadnicami v glavna mesta, omejitve za osebna vozila v mesto, izboljšanje pretočnosti in frekventnosti javnih prevozov med kraji in v večjih mestih.«

»Cenejše vozovnice, boljše povezave ter pogostejše vožnje. Ekološke avtobuse, ki manj onesnažujejo.«

»Manjši, hitrejši, cenejši, bolj pogosti avtobusi (sedaj so od lani kar na poletnem voznom redu, kar pomeni 3x dopoldne (7.40 zadnji) in 3x popoldne (zadnji 19.20), kar ne omogoča prilagajanja fleksibilnemu delovnemu času in drugim zahtevam).«

»Želim da je mestni promet v Ljubljani hitrejši in cenejši, kot če se peljem z avtom. Da pridem v center in nazaj plačam 2.20 eur = za ta denar pridem že z avtom in plačam parkirnino. Zadevo naj optimizirajo, da bodo ljudje raje šli z avtobusom.«

»Zahtevam boljšo povezavo Kamnik-Črnivec.«

»Javni prevoz v Ljubljani je neobstoječ. Avtobusni prevoz s 'trolami' ob konicah je en velik smeh - človek je prej peš na svojem cilju kot pa z 'javnim prevozom'. Dodati alternativo 'trolam' v Ljubljani - podzemna železnica/metro/tramvaj, da lahko ljudje, ki se na delo/šolo/študij vozijo z vlakom, v razumnem času pridejo do svojega cilja - čas je denar!!! Da človek porabi 40 minut za prevoz iz enega do drugega konca Ljubljane je čisti absurd (cca. 7-10km) Spodbuditi ljudi da uporabljajo javni prevoz - znižati cene! Mesečna karta za vlak iz mojega kraja domovanja stane 175e. Če se z avtom voziva 2 vsak dan v Ljubljano, naju pride skupaj veliko ceneje. Brez konkurence v mestih nastane monopol (LPP - cene stagnirajo oz. se le višajo, ni napredka, ...). Kolesarnice (nadzorovane, varne) v Ljubljani (predvsem na avtobusni/železniški postaji - lahko plačljive cca. 5e/mesec za shrambo v videonadzorovani oz. varni kolesarnici), Bikelj je dobra alternativa ob lepem vremenu.«

»LPP 6B prosim večkrat ob vikendih, in pa povečajte število med delovniki, ko je največja gneča na cesti, saj se v avtobusu dobesedno drenjamo, samo še vprašanje časa je, kdaj se bo kdo onesvestil, sedaj, ko bo vroče (pa niso vsi klimatizirani).«

»Izboljšajo naj se možnosti za kombiniranje različnih vrst prevoza, kot je na primer kolo in vlak. Uvede naj se možnost aboniranja karte za kolo na vlak. Tako lahko posamezniki do domače železniške postaje pripotuje s kolesom, ki ga potem vzame zraven na vlak in na cilju - še zlasti v Ljubljani, pa tudi v drugih večjih mestih - pot nadaljuje s kolesom. Mislim, da je to dober način, da se zmanjša število avtomobilov dnevnih migrantov v večjih mestih, železnice pa bi lahko pridobile več potnikov.«

»Nižje cene javnega prometa, urejena parkirišča ob postajah javnega prometa, nižje cene mesečnih kart za zaposlene, mogoče ene pet vagonov več v času največje gneče in kakšne tri

vagone manj v času, ko ni nobenega na vlaku, podpora da gre v javni (avtobusni) promet na električno, vsi taksiji bi morali imeti še posebej dobro subvencioniran nakup električnih avtov.«

»Predlagam ureditev dveh (pri)mestnih železniških linij (npr. Domžale-Vrhnika in Medvode-Škofljica), katerih osrednji del (center Ljubljane) bi bil podzemni. Ob končnih postajah ureditev parkirišč.«

»Cenejši prevoz - tako da se mi dejansko ne splača peljati z avtom v mesto iz obvoznice.«

»Živim na obrobju Ljubljane, a žal v drugi občini, tako je uporaba mestnega prevoza samo delna rešitev za odpravo vsakodnevne uporabe avtomobila, saj je primestna povezava precej neuporabna. Izven konic avtobusi vozijo zelo poredko, da o vlakih ne govorim. In še to, vlak recimo mimo mojega kraj ob vikendih ne vozi! Zato pozivam pristojne, da vzpostavijo ustrezen sistem, ki bo integriral mestni in primestni javni potniški promet, ki bo temeljil na uporabnosti in fleksibilnosti ter prijaznosti do uporabnika.«

»Podaljšano linijo mestnega avtobusa do Vrhnike.«

»Enotna karta za mestni in primestni promet (conalni sistem) - posledično bi imel omogočeno prestopanje iz primestnega na mestni promet, še bolje bi bilo podaljšanje linij mestnega prometa. Tramvaj bi bil pa tako ali tako zakon :D«

»Mestni potniški promet naj bo brezplačen. Marsikatera mesta imajo organiziran brezplačen mestni potniški promet, zato se obrnite in poprosite za njihove študije, s čimer boste prispevali pri projektu in da ne boste odkrivali nečesa, kar v svetu že deluje.«

»Subvencionirane vozovnice, da je cena voznine čim manjša in enaka za vse, ne glede na to ali živijo v mestu ali ne, enaka.«

»Bolj pogoste povezave z vlakom med Kamnikom in Ljubljano, boljše železniške postaje, hitrejši potovalni čas.«

»Zahtevam, da se ustrezno poskrbi za tiste, ki nimajo/nimamo avtomobila s konkurenčnim, udobnim, učinkovitim in cenovno dostopnim javnim prevozom. Cene bencina naraščajo, konkretnih aktivnosti na področju regijskega JPP pa še vedno ni.«

Podravska

»Gostejši vozni red potniških vlakov ob koncih tedna in ob zgodnejših jutranjih urah na relaciji Maribor - Poljčane.«

»Mestna občina Ptuj nima urejenega mestnega javnega prometa; glede na velikost mesta in glede na to, da manjša mesta od Ptuja imajo urejen JPP, naj ministrstvo pomaga pri vzpostavitvi JPP na Ptuju.«

»Avtobusi na območju Ptuja so velikokrat prazni ali pa se z njimi prevažajo malo ljudi, raje uporabljajo avtomobile, če ne gre drugače tudi taksije. Želela bi si bolj pogost in uporabniku prijazen javni potniški promet ter boljše povezave s posameznimi okoliškimi kraji (iz Ptuja npr. ni avtobusne povezave do Dupleka, Vurberka in Grajene).«

»Javni potniški promet v naši občini uporabnikom ni najbolj prijazen (predvsem premalo povezav), zato ga sploh ne uporabljam.«

»Cenejši javni promet. Večjo gostoto javnih prevozov na relaciji Ptuj - Maribor. Na Ptujju pa vzpostavitev kakršnega koli javnega prevoza sploh.«

»V Sloveniji: več voženj med večjimi kraji v državi, javna uprava naj koristi JPP (bus, vlak) za redne prevoze ter sestanke na nivoju države - v nasprotnem primeru potni stroški niso upravičeni. V Podravski regiji: bolj frekventen medkrajevni prevoz, znižanje cen, možnost prevoza kolesa na vlaku, avtobusu.

V občini: bolj frekventen prevoz, nižanje cen, boljša kvaliteta, udobje.«

»Pogostejše vožnje avtobusov, vsaj na 15 minut.«

»Na relaciji Ptuj - Maribor skozi kraje Grajena, Vurberg, Duplek ni nobene povezave. Ljudje na tej relaciji, ki nimajo lastnih prevoznih sredstev, so praktično odrezani od mest.«

»MARIBOR: Nelogično speljane proge, neumen sistem prestopanja - s kartico sicer lahko po registraciji 1 uro prestopaš »zastonj«, a moreš prestopiti na avtobus iste proge (?!). Predrage vozovnice za vlake (pendolino15,23e za eno stran LJ-MB?!).«

»Železniški promet! Kar pomeni novejšje vlake, ki so hitrejši, z novejšjo opremo, čisti za razliko od današnjih, in cenovno dostopni! Ter seveda po možnosti s kakšnim tirom več!«

»Zelo slaba povezava vlaka MB - Ptuj.«

»Časovne povezave med prihodi vlakov in odhodi avtobusov v (pozno) večernem času.«

»Vse je narobe. Eni ukrepi so izvedljivi takoj, večji del pa bo treba urediti sistemsko, celovito in usklajeno.«

»Nižje cene vseh javnih prevozov, boljše povezave – predvsem ob vikendih – sploh primestni promet je katastrofa!«

»Da kupijo več minibusov in da zaposlijo več šoferjev in da bi MZIP dalo predlog Evropskemu parlamentu (ali pa vaša stran), da bi lahko z B kategorijo vozili 17 ljudi in bi imeli poleg tega še manj brezposelnih.«

»MZIP bi moralo težiti k rešitvi začaranega kroga, v katerem se vrtimo uporabniki prometa v Sloveniji. Na avtobus ne greš, ker je drag, ker ne vozi redno in ker se z njim predolgo voziš. Raje sedeš v avto, ker si bolj mobilan, se lahko pripelješ do vhoda in nisi odvisen od voznega reda. Še vedno je vse preveč vlaganj v osebni avtomobilski promet namesto v razvoj JPP (ki nazaduje), kolesarskih in peš površin. Treba bi bilo bolj pospešeno ozaveščati ljudi, da je javni prevoz boljši in jim ga takšnega tudi ponuditi. Ko bodo ljudje dojeli, da z javnim prevozom potujejo hitreje, da so tudi vlaki in avtobusi udobni in točni, da s tem prihranijo čas in denar za parkiranje in da je osebni avtomobil najdražja varianta prevoza, se bomo začeli obnašati drugače. Seveda vsega tega ni mogoče storiti čez noč. Vendar številne dobre prakse iz tujine kažejo na to, da je marsikaj mogoče.«

Pomurska

»Spodbude (subvencije) javnemu potniškemu prometu - raba le-tega v Pomurju je tako rekoč nemogoča zaradi nerednih linij. Železniška proga povezuje le Goričko-MS-Ljutomer, medtem ko je t.i. 'dolinsko' brez železniških povezav (smer proti Lendavi).«

»Najprej - uvesti red na vlak! Ko se srednješolska drhal zgnete skozi vrata v vagon, ruši vse pred sabo. Mojo ženo so že dvakrat zbili po stopnicah, ker masa samo pritisne in zato ni mogla izstopiti. Dreserja divjih živali na vlak, da red naredi, pa se bo mogoče kaj spremenilo. Drugače pa - medregionalne povezave - jaz živim v Pomurju (Ljutomer) a delam v Podravju (Maribor) pa ne morem niti dveh regij označiti, da bi za obe komentiral. Se pravi je že v startu tale anketa zastavljena preozko!!!

Torej - moj primer:

Zjutraj bi teoretično še uspel priti z avtobusom v službo, popoldan več nimam povratne povezave, ker zadnji avtobus odpelje, preden zaključim 8-urni delovnik (avtobus je pač prilagojen na edino populacijo, ki ga uporablja - srednješolce). Z vlakom pa - kaj naj rečem: v primerjavi avto/vlak bi dnevno izgubil skoraj dve uri časa več (saj vlak potrebuje cca 100 minut v eno smer) kot z avtom (cca 50min v eno smer). Moram pa priznati, da je tudi cenovno avto ugodnejši od mesečne vozovnice za vlak - kar je totalni absurd. Pa da ne bi slučajno spet dodatno cene goriva dvignili, da bi tako prepričali ljudi, naj uporabljajo javni promet - ker je naš javni promet 'sranje'. Vlaki stari preko 40 let, obnašanje množic na vlak u katastrofalno, izguba časa zaradi vožnje z javnim prometom je neopravičljivo, problem pa je tudi zadnji kilometer - se pravi, kako od postaje priti na končno lokacijo, kamor je človek namenjen.«

»Predvsem boljše, redne povezave z vlaki.«

»Javni potniški promet (avtobusi in vlaki) naj bo vozni red usklajen eden z drugim, lep primer je sosednja Avstrija, kjer lahko npr. z karto, ki jo kupiš v Bad Radkersburgu brez problema potuješ do Graz-a, četudi vozi vlak samo do Spielfelda, naprej pa takoj pelje avtobus z isto karto.«

»Boljše železniške povezave v smeri Murske Sobotne. Ni mi všeč tudi dodatno zaračunavanje dodatkov k vozovnici kljub sorazmerno kratki razdalji (Pragersko-Ormož) in nasploh dolgemu skupnemu potovanju!«

»Želel bi si več avtobusnih povezav Lendava - Murska Sobota, pa tudi več lokalnih avtobusov, s katerim bi se dalo priti tudi do kakšne vasi, potem bo tudi manj avtomobilov.«

»Ureditev javnega prometa. Izobraževanje kadrov, ki delajo na tem področju, ureditev linij, povečanje števila linij, frekvence prevozov, prilagajanje uporabnikom, usklajevanje vozniških redov, dobro obveščanje potnikov...«

Savinjska

Od MIZP zahtevam »Uvedbo hitrejših, direktnih linij, ki bi povezovala večje kraje (kot npr. na Irskem), izboljšanje povezav med manjšimi kraji (bolj redne linije). Posodobitev železniškega prometa - obnovitev železniških prog, preureditev obstoječih tovornih prog v potniške (prim. Ljubljana - Kočevje), uvedba direktnih linij med večjimi kraji, več hitrejših vlakov ob jutranjih in popoldanskih konicah.«

»Zaradi vse več birokratskih postopkov, ki jih mora posameznik dnevno opravljati zaradi zakonskih zahtev, je vse več tudi individualnih prevozov. Zato bo večjo uporabo javnega prometa za te namene potrebno uskladiti širše. Koriščenje javnega prometa na podeželju za nakupe po trgovinah je praktično nemogoče, ker avtobusi nimajo postajališč v večjih trgovskih centrih, nakupljeno blago pa je težko prenašati od trgovin do avtobusnih postajališč. Ministrstvo bi z davčnimi prijemi oz. ugodnostmi lahko pospešilo uporabo javnega prometa zlasti za prevoz zaposlenih na delo (zaposleni se v veliki večini še vedno prevažajo s svojimi prevoznimi sredstvi).«

»Večja frekventnost avtobusnih linij.«

»Subvencioniranje cen avtobusnih in železniških vozovnic za socialno ogrožene, tako bi družine imele samo en avto.«

»Posodobitev železniške infrastrukture in bolj pogoste vožnje ter povezave.«

Spodnjeposavska

»Naj se SŽ znebijo vseh 'gomulk', prosim zelo lepo. In kakšen vlak med Dobovo in Ljubljano med pol osmo in pol deseto dopoldan. In da se uredijo peroni v Krškem.«

Zasavska

»Bolj pogoste avtobusne povezave, še posebej ko so šolske počitnice, ko skoraj ni povezav do Brežic! Potrebno pa bi bilo tudi urediti in očistiti vsaj zunanji del potniških vagonov, ker v zgodovini železnice niso bili še nikoli tako odvratno umazani!«

»Hitre avtobuse, ki poberejo potnike po Zasavju in gredo na avtocesto, tako da si hitro v Ljubljani, ne pa da vožnja z avtobusom v LJ traja 1,5 h! Urejena parkirišča na železniški postaji. Spodbujanje car-poolinga in car-sharinga. Večjo fleksibilnost, manjše avtobuse, ki vozijo tudi v različne, nove destinacije.«

»Hitre direktne avtobuse/kombije, ki gredo po o avtocesti do LJ.«

ZAKLJUČEK

JPP v Sloveniji je v slabem stanju in zdi se, da ga finančna kriza še dodatno postavlja na stranski tir. Smo na prelomnici, ko lahko JPP postavimo med prioritete državnega pomena, ali pa ga osiromašimo do te točke, da ne bo več zadostoval potrebam večini prebivalcev Slovenije, skratka njegov propad se bo nadaljeval.

Urejen JPP v razvitih državah pomeni boljšo kakovost bivanja. Razvoj Slovenije se ne sme več meriti v kazalcih, kot so stopnja motorizacije in število kilometrov na novo zgrajenih cest, temveč po številu ukrepov, ki izboljšajo bivanjske razmere posameznikov. Razpršena poselitev v veliki meri ovira učinkovit JPP, vendar primeri iz zgodovine, primeri iz sosednjih držav in možne inovativne rešitve lahko omilijo tudi to oviro.

Nujno je potrebna ureditev finančne in zakonodajne plati JPP. Obe v veliki meri ovirata funkcionalen razvoj JPP v Sloveniji. Z zapleteno birokracijo po letu 2000 smo naredili JPP nefleksibilen in neodprt za spremembe. Nov življenjski slog prebivalcev pa zahteva te spremembe. Ljudje smo se navadili na individualni način življenja, kar pomeni veliko razpršenost potovanj in temu se mora prilagoditi tudi JPP.

Izgovor, da so ljudje preveč navezani na osebne avtomobile in da se ne znajo vrniti k JPP, je na mestu. Vendar k temu je največ prispevala zgrešena prometna politika

Slovenije v zadnjih 30 letih, ki je spodbujala in še vedno spodbuja individualizem in razpršeno poselitev. Ljudje so bili tako 'prisiljeni' v nakup osebnih vozil. Cene vozil in goriva so še vedno ugodne, vrednote prebivalcev pa se ne morejo spremeniti čez noč.

Spremembe na področju JPP so nujne in z njimi je potrebno začeti takoj! JPP mora postati prioriteta razvoja Slovenije, na državnem nivoju pa moramo sprejeti zavezujoče dokumente na področju JPP. Nujno pa je tudi povezovanje vseh akterjev na področju JPP.