

Marec, 2009

## **PREDLOG ZA REVITALIZACIJO JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA V SLOVENIJI**

### **Javni prevoz je kul!**

Focus društvo za sonaraven razvoj v okviru projekta Javni prevoz je kul!, ki ga od leta 2007 podpirata Predstavništvo Evropske komisije v Sloveniji in Veleposlaništvo Kraljevine Nizozemske, skuša povečati ozaveščenost o javnem potniškem prometu (JPP) med mladimi in opozoriti na nujnost oblikovanja nacionalnega programa za razvoj JPP. V letu 2008 smo v okviru kampanje "Javni prevoz je kul" obiskali 16 srednjih šol po Sloveniji in približno 500 dijakom predstavili razsežnosti negativnih posledic avtomobilskega prevoza, hkrati pa izpostavili prednosti, ki jih tako za nas kot tudi za okolje ponuja sistem javnih prevoznih sredstev. Izvedena je bila tudi ena delavnica za učitelje, kjer smo letem predstavili orodja za samostojno izvedbo delavnic o JPP. O obiskih šol po Sloveniji je bil narejen spletni blog, ki predstavlja dogajanje na delavnicah (<http://jppjekul.blogspot.com/>).

Ena pomembnejših faz projekta je priprava predlogov za revitalizacijo JPP, ki vam jo predstavljamo v pričujočem dokumentu<sup>1</sup>. V ta namen smo dijake, torej skupino, ki poleg upokojujencev najbolj intenzivno koristi storitve JPP, povprašali kako ocenjuje stanje JPP v Sloveniji, nato pa tudi po predlogih, kako bi sistem javnega potniškega prometa v Sloveniji izboljšali, da bi bil ta uporabnikom bolj privlačen in dostopen.

Ker je dobro delujoč JPP ena od osnov za zagotavljanje mobilnosti državljanov in državljanek ter s tem tudi osnova za razvoj naše države, je izjemno pomembno, da imamo tudi v Sloveniji kakovosten in učinkovit sistem JPP. V današnjem času je sicer res težko zagotavljati JPP, ki bi bil konkurenčen avtomobilskemu prevozu, vendar pa imamo za izboljšave na voljo še veliko prostora. Upamo, da bodo predlogi, ki so zbrani v pričujočem dokumentu, pomagali izkoristiti ta prostor za izboljšave.

### **Prometna politika v Sloveniji vodi v netrajnostno mobilnost**

Spremljanje trendov in stanja na področju prometa v Sloveniji kaže, da se razvoj prometa odmika od načel trajnostnega razvoja. Slovenija je v zadnjih letih v stopnji motorizacije dohitela in celo prehitela

---

<sup>1</sup> Viri :  
1. Transit Evaluation : Determining the Value of Public Transit Service, Victoria Transport Policy Institute, [http://www.vtpi.org/tdm/tdm62.htm#\\_Toc135020066](http://www.vtpi.org/tdm/tdm62.htm#_Toc135020066)  
2. Urbanistični inštitut, Razvojne možnosti javnega potniškega prometa in poselitve v RS  
3. Onesnaževanje okolja zaradi prometa v RS, [www.stat.si/radenci/program\\_2006/B\\_Kovac\\_Zupan\\_Plevnik.doc](http://www.stat.si/radenci/program_2006/B_Kovac_Zupan_Plevnik.doc)  
4. Odnos civilne družbe do prometne politike v Sloveniji, <http://www.drc.si/LinkClick.aspx?fileticket=zn2SdKPgPEY%3D&tabid=83&mid=416>

številne zahodnoevropske države, občutno naraščanje količine cestnega prometa<sup>2</sup> pa spremlja tudi upadanje interesa za uporabo javnega potniškega prometa. Podatki Eurostata, navedeni v poročilu Transport and Energy in Figures kažejo, da je leta 2006 v Sloveniji od vseh narejenih potniških kilometrov z vlakom prepotovalo 3,2 % potnikov, z avtobusom 3,6 %, z osebnim avtomobilom pa kar 91,3 % vseh potnikov, s čimer se Slovenija po rabi javnega potniškega prometa na lestvici evropskih držav (EU-27) uvršča na zadnje mesto. Krivec za takšno stanje je predvsem obstoječa prometna politika, ki s favoriziranjem investicij v cestno infrastrukturo<sup>3</sup> zapostavlja vlaganja v javni potniški promet. Prometni trendi v Sloveniji hkrati zanemarjajo okoljske vidike razvoja prometa, kar se izraža v negativnih posledicah za okolje in družbo oziroma prometno okoljskih kazalcih kot so vse pogostejši zastoji, hrup in prometne nesreče<sup>4</sup>, onesnaževanje zraka<sup>5</sup> in podnebne spremembe<sup>6</sup>.

## Zaton javnega potniškega prometa v Sloveniji

V Sloveniji se sočasno z naraščanjem števila lastnikov avtomobilov znižuje število uporabnikov javnih prevoznih sredstev. V Sloveniji se razvijata zgolj dva načina javnega potniškega prometa – avtobusni in železniški promet; slednji sicer kaže nekoliko bolj optimistično sliko in od leta 1991 postopoma narašča, ovira pri promociji železniškega prometa pa ostaja zastarela infrastruktura, ki ne omogoča povečanja konkurenčnosti železniškega prevoza. 3 % delež investicijskih vlaganj v razvoj železnic je povsem nezadosten in dolgoročno vodi v še večjo vrzel v konkurenčnosti v primerjavi s cestnimi prevozi. Stanje je zaskrbljujoče tudi v avtobusnem potniškem prometu, saj je v zadnjem desetletju na primer kar za 2/3 manj potnikov v medkrajevnem avtobusnem prometu, vedno manj pa je potnikov tudi na mestnih avtobusih. Največkrat navedeni razlog za takšno stanje je premajhna frekventnost linij oziroma časovna neuskkljenost le-teh, zaradi česar so potovalni časi s sredstvi JPP povsem nekonkurenčni osebni avtomobilskemu prevozu.

Železniško in avtobusno omrežje se v Sloveniji razvijata povsem nepovezано in namesto skupnega prizadevanja za dvig priljubljenosti med sektorjema narašča le boj za pridobitev državnih finančnih sredstev. Neobstoj fizične integracije podsistemov uporabnikom JPP onemogoča učinkovito prestopanje med prevoznimi linijami znotraj posameznega prevoznega načina, pa tudi v kombinaciji avtobusnega in železniškega prevoza. Ob neuskkljenosti voznih redov k dezintegriranosti sistema javnega potniškega prometa prispeva tudi fizična ločenost avtobusnih in železniških terminalov in pomanjkljivo informiranje uporabnikov. V praksi se tako pogosto potrjuje, da se vozni redi ne oblikujejo na podlagi relevantnih informacij o potovalnih navadah potnikov, kar prispeva k nezadovoljstvu ne le slednjih, temveč zaradi nezapolnjenih kapacitet, tudi ponudnikov storitev. Število potnikov, ki se poslužujejo storitev JPP je tako vsako leto manjše, ob politiki države, naklonjeni predvsem osebni avtomobilskemu prometu, pa je upravičeno pričakovati, da se bo ponudba JPP v prihodnosti še slabšala, storitve JPP pa bodo v končni fazi zanimive le za socialne skupine, ki nimajo možnosti alternative.

## Slovenija si zasluži avtomobilu konkurenčen JPP

Iz vidika udobja je avtomobilski prevoz, ki deležniku v prometu omogoča prevoz od vrat do vrat, trenutno brez konkurence. Številke kažejo, da je npr. potovalni čas z vlakom za 75 % daljši od

<sup>2</sup> Število registriranih avtomobilov se je od leta 1995 do leta 2007 povečalo za 37%.

<sup>3</sup> V Sloveniji se že desetletje večina finančnih vlaganj steka v cestno omrežje, predvsem v avtoceste, v katere je Slovenija leta 2004 vložila kar 85 % vseh finančnih sredstev namenjenih za razvoj infrastrukture.

<sup>4</sup> Številu prometnih nesreč ter poškodovanih v njih se je v zadnjih petih letih skoraj podvojilo.

<sup>5</sup> Pristojne službe že več let opozarjajo, da je kakovost zraka zaradi prometnega onesnaževanja velik okoljski in zdravstveni problem, predvsem v večjih slovenskih mestih. Ocena onesnaženosti zraka je pokazala, da na izpostavljenih območjih, predvsem ob najbolj obremenjenih cestah, letne mejne vrednosti presegajo mejne vrednosti onesnaženosti zraka za posamezna onesnaževala, ki jih je opredelila EU z namenom varovanja zdravja ljudi in zaščite okolje.

<sup>6</sup> V skladu s povečanim obsegom prometa in porabo naftnih derivatov so se močno povečali tudi izpusti toplogrednih plinov iz prometa, ki se s petinskim deležem v skupnih izpustih toplogrednih plinov uvršča na drugo mesto med sektorji.

avtomobilskega, zaradi zastarelosti infrastrukture pa lahko v prihodnosti pričakujemo, da se bo ta razlika še povečevala, saj je dejavnik, ki v največji meri vpliva na odločitev posameznika o izbiri prevoznega sredstva ravno potovalni čas. O izbiri potovalnega načina sicer odločajo tudi stroški vožnje, kakovost, udobje in varnost, vsa naštetá področja pa so priložnosti za snovalce prometne politike, da JPP izboljšujejo na mestih, ki so uporabnikom pomembna.

## **Kakšen bi lahko bil sistem JPP v Sloveniji?**

Pri iskanju možnosti izboljšav JPP v Sloveniji smo izhajali iz obstoječega stanja, pregledali pa smo tudi urejenost in delovanje JPP v drugih državah Evropske unije. V pričujočem poročilu podajamo predloge, ki omogočajo največji potencial implementacije sistema javnih prevozov. Nekatere izmed njih sicer že predvideva obstoječa zakonodaja, zapisana v Resoluciji o prometni politiki v Sloveniji (poglavje 4.2).

Izhajamo iz podmene, da je cilj, ki si ga moramo v Sloveniji zastaviti in tudi vztrajno slediti, dosežena integracija sistema JPP na vseh ravneh, ne le znotraj države, pač pa tudi izven njenih meja. To pomeni usklajenost vozniš redov različnih načinov prevoznih sredstev na vseh nivojih (mestni, primestni, regionalni, državni, meddržavni), z učinkovito razporeditvijo prestopnih točk, ki omogoča smotno prekrivanje omrežij različnih prevoznih sredstev. Javni potniški promet v Sloveniji je potrebno urediti v skladu z načelom intermodalnosti, ki potnikom dopušča spontano izbiro in kombinacije različnih potovalnih načinov.

Koncept JPP mora temeljiti na učinkovitem povezovanju mest v Sloveniji (Jesenice-LJ-CE-MB, KP-LJ, NM-LJ ter Kočevsko-LJ), frekvence povezav pa morajo biti skladne z gostoto poselitve prebivalstva, ob tem, da je v redko poseljenih območjih, v ruralnih in perifernih območjih, zagotovljena vsaj minimalna oskrba z javnim prevozom<sup>7</sup>. Osnova delovanja javnega potniškega prometa naj bo integriran tarifni sistem z vozovnicami, ki temeljijo na integriranem načinu izračuna voznin, in so dostopne preko sinhronizirano delujoče mreže prodajnih mest. Učinkovitost delovanja JPP naj spodbuja tudi integralno informiranje uporabnikov, z razponom informacij od najnižjih podsistemov do mednarodnega sistema.

Uporabniku prijazen sistem JPP le-temu zagotavlja:

- ustanovitev potniških centrov, ki na fizični ravni združujejo postajališča različnih potovalnih načinov,
- novejša, bolj kakovostna, okoljsko bolj sprejemljiva in vizualno privlačnejša prevozna sredstva,
- čim krajši potovalni čas,
- časovno usklajenost vozniš redov,
- prestopne točke, ki delujejo na način minimalne izgube časa pri prestopanju,
- vozne redi prilagojene potrebam in življenjskemu stilu uporabnikov,
- JPP storitve prilagojene ponudbi in povpraševanju uporabniku,
- cenovna dostopnost prevozov
- ceno vozovnice glede na opravljeno pot in ne razdaljo, kar pomeni da potnik ni v cenovni izgubi, kadar direktne razdalje med kraji ne obstajajo,
- urejen dostop do prevoznega omrežja, opremljenost postaj s parkirišči tako za avtomobile kot tudi za kolesa
- uporabniku prijazne storitve (udobje in varnost pri prevozu, čistoča in urejenost postajališč in prevoznih sredstev, strokovnost osebja, dostop do Interneta, postaje in prevozna sredstva

---

<sup>7</sup> Učinkovitost JPP bi pozitivno vplivala tudi na poselitvene vzorce, saj bi redko poseljena območja zaradi dobre oskrbe s prevoznimi načini pridobivala na gostoti prebivalstva. Sedanja neproporcionalna osredotočenost države na razvoj avtocestnega omrežja namreč ustvarja ozemlja z naraščajočo gostoto prebivalstva ob avtocestnem križu, kar še dodatno zmanjšuje privlačnost linij JPP.

prilagojena ljudem s posebnimi potrebami, zaščitenost cestnih postajališč pred negativnimi vremenskimi vplivi),

- celosten in pravočasen dostop do potovalnih informacij (o voznih redih, cenah, popustih, novostih, ...itd.),
- opremljenost prevoznih sredstev s prostorom ali opremo (avtobus in taksi) za prevoz koles,
- brezplačni JPP v zaščitenih in ogroženih območjih.

## 10 ključnih korakov za ponoven vzpon JPP

Pri izboljšavah prevoznega sistema težimo k temeljnim ciljem:

- izboljšana storilnost in odzivnost na uporabnikove potrebe,
- razširitev mreže javnih prog vseh prevoznih načinov in povečanje frekvenc voženj,
- kombiniranje različnih prevoznih načinov,
- zanesljivost, točnost in krajši potovalni čas,
- integriran izračun cen vozovnic, ki potnikom zaračunava vozovnice po načelu proporcionalnosti, transparentnosti in pravičnosti,
- finančne spodbude za uporabnike JPP (nižje cene vozovnic in popusti za določene skupine potnikov),
- integralni informacijski servis uporabnikov JPP po razvejani mreži informacijskih kanalov
- izboljšave infrastrukture, ki olajšuje dostop do javnih prevoznih sredstev.

### 1. Strateški pristop k razvoju JPP

Kot je bilo večkrat že omenjeno, zaseda JPP le obrobno mesto v slovenski prometni politiki. Za oživitev JPP je ključnega pomena to, da se JPP postavi na višje prednostno mesto v prometni politiki, k razvoju JPP pa se pristopi strateško. V Focusu zato vlado pozivamo, da za področje JPP oblikuje Nacionalni program razvoja JPP. Postopek izdelave programa za JPP mora biti oblikovan demokratično in vključevati mnenja zainteresiranih deležniških skupin.

### 2. Vključevanje javnih in privatnih sredstev za razvoj JPP

Revitalizacija JPP v Sloveniji na finančnem področju mora zajeti kombinacijo tržnih mehanizmov z javnimi finančnimi sredstvi. JPP mora biti ustrezno financiran pretežno iz javnih finančnih virov, saj bi zgolj tržni model financiranja lahko vodil v razvoj mreže JPP le na področjih z veliko povpraševanja, kar je v nasprotju s prometno politiko v službi javnosti, ki mora zagotoviti prevozne storitve celotnemu prebivalstvu. Dopolnjevanje javnih finančnih virov s tržnimi prijemi je tako po našem mnenju najprimernejši način spodbujanja kakovosti prevoznih storitev, seveda ob predpostavki, da država uvede sistem nadzora nad izvajanjem storitev ponudnikov prevozov, ki so s strani države prejeli subvencije.

Še neizkoriščen vir pridobivanja in zagotavljanja finančnih sredstev v prometni politiki je zaračunavanje eksternih stroškov ali drugih dajatev iz naslova ukrepov omejevanja rabe osebnih avtomobilov<sup>8</sup>, ki jih država lahko uporabi pri ukrepih nadgradnje kakovosti ponudbe JPP. Dolgoročno pa si država lahko povečanje finančnih sredstev iz naslova JPP obeta s povečano prodajo vozovnic, posledico večjega povpraševanja po storitvah JPP zaradi kakovostne nadgradnje.

---

<sup>8</sup> Transparenten ukrep, ki bi v blagajno JPP kontinuirano stekal dodatna javna sredstva je namenska uporaba nadomestil za prevoz na delo javnih uslužbencev v obliki abonentskih vozovnic.

### 3. Popolna prenova sistema za povračilo potnih stroškov v zvezi z delom

V Sloveniji zaposleni povračilo potnih stroškov prejemajo na podlagi prevožene kilometrine, kar posredno spodbuja rabo osebnega avtomobila. V Focusu predlagamo, da bi bili do izplačila potnih stroškov upravičeni zgolj uporabniki JPP storitev in sicer na način, da bi zaposleni namesto denarja prejeli mesečno vozovnico za javni potniški promet. Res je, da imamo trenutno uvedene predpise, ki med zaposlenimi v javnem sektorju spodbujajo rabo JPP, toda povračilo potnih stroškov le-ti še vedno prejemajo v finančni obliki, kar ne zagotavlja rabe JPP. V Focusu predlagamo, da se prenova sistema za povračilo potnih stroškov izvede postopoma in v skladu z ureditvijo oziroma razvojem JPP, s čimer zavrnamo tudi očitke, da je takšna ureditev nepravilna, saj JPP marsikje ni dostopen ali udoben. Predlagana sprememba izplačevanja potnih stroškov za zaposlene tako v zasebnem kot v javnem sektorju lahko dolgoročno vodi v večje povpraševanje po JPP storitvah, uvedbo novih linij in povezav, s tem pa v nadgradnjo kakovosti in uporabne vrednosti JPP.

### 4. Posodobitev železniškega omrežja

Pri uravnoteženju prometnega režima v Sloveniji je potrebno dodobra izkoristiti prednosti in potencial železniškega prevoza. Neodvisnost železnic od vremenskih razmer, nesreč in zastojev v času prometnih konic potniku omogoča večjo točnost, udobje in zanesljivost, to pa so tudi ključne prednosti železniškega prometa, ki povečujejo privlačnost in konkurenčnost tega potovalnega načina.

Eden temeljnih korakov revitalizacije JPP v Sloveniji je modernizacija železnice, saj osredotočanje na implementacijo avtobusnih linij, kljub izboljšanju cestne infrastrukture, potovalnih časov z avtobusi zaradi zastojev pred urbanimi središči ne bo zmanjšalo.

V ta namen je potrebno pristopiti k uresničevanju ideje modernizacije železniške infrastrukture in vlakov, ki na relacijah znotraj države kot tudi z večjimi središči evropskega zaledja dosegajo podvojene hitrosti sedanjim. Prenovljena in modernizirana železniška infrastruktura mora na eni strani zajeti razširitev mreže železniških linij, po drugi strani pa že obstoječe tehnično prilagoditi hitrostim vlakov do 120 km/h in več. Takšne potovalne hitrosti bodo tudi zmanjšale povpraševanje potnikov po letalskih prevozi, saj bodo evropska mesta oddaljena 600-1100 km dosegljiva v nočni vožnji, manj oddaljena središča kot Beograd, Budimpešta ali Dunaj pa ne v več kot v 4 urah.

Smiselna je tudi železniška povezava letališča Brnik z Ljubljano, ob predpostavki usklajenosti voznega reda vlakov z urnikom letal, v železniškem prometu pa je potrebno oživiti nekoč aktivne oziroma okrepiti obstoječe dolinske povezave; Sl. Gradec-Velenje-Celje, Dravska dolina, Zg. Savska Dolina, Bohinj, Bohinjska proga na Most na Soči.

### 5. Izboljšanje učinkovitosti avtobusnega omrežja

Obstoječi sistem avtobusnih prevozov v mestih po Sloveniji odraža veliko mero nefleksibilnosti in neodzivnosti na življenjski stil in potrebe tistih skupin, ki v največji meri uporabljajo javni potniški promet, t.j. mladostnikov in upokojencev. Obstoječa prometna politika je na področju avtobusnega prevoznitva neučinkovita predvsem zaradi intenzivnega pritoka dnevnih migrantov v večja mestna središča, ki vsakodnevno povzročajo zastoje na obrobju regionalnih središč. Rešitev za razbremenjenost cestnega omrežja znotraj mest v Focusu vidimo v ukrepih prioritarnega prometnega režima, rezervnimi pasovi in prilagojeno prometno signalizacijo, na ravni medregionalnih povezav pa v povečani frekventnosti povezav, poenostavljenosti prestopnih mest in časovno usklajenostjo voznih redov. Ponudniki storitev avtobusnih prevozov bodo morali v prihodnje potnike prepričati tudi s kakovostjo ponudbe, cenovno dostopnostjo, točnostjo in zanesljivostjo voznih redov ter frekvenco voženj, ki preprečuje pretirano zgoščevanje potnikov na avtobusih ali postajališčih.

Za promocijo avtobusnega prevoza pa so potrebni še dodatni ukrepi, kot na primer:

- brezplačne mini bus, taxi proge, ki povezujejo železniške ali avtobusne postaje z mestnimi središči,
- vožnje z minibusi ponoči ali ob vikendih na relacijah z največ povpraševanja,
- krožne vožnje avtobusov, ki povezuje točno določene namenske relacije (npr. študentska naselja z mesti, kjer ima sedež več fakultet, večja stičišča avtobusov z bolnišnico, nakupovalna središča in poslovne cone ...),
- učinkovite linije šolskih avtobusov,
- uvajanje specializiranih mini avtobusov za invalide, slabovidne,
- več lokacij za P&R oziroma možnosti povezav JPP in osebne avtomobilskega prometa iz predmestij v urbana središča.

## 6. Povezovanje različnih oblik JPP: intermodalnost

Intermodalnost je eden ključnih faktorjev učinkovitega javnega potniškega prometa, saj v svojem ustroju zahteva usklajenost voznih redov različnih prevoznih načinov, s čimer se potovalni čas potnikov bistveno skrajša. Takšna ureditev uporabniku JPP storitev omogoča spontano izbiro voženj in prosto kombiniranje različnih prevoznih načinov ter odpravlja ovire pri prestopanju. Vse naštetu prepoznavamo kot pomembne spodbude za ohranitev baze obstoječih uporabnikov sistema javnih prevozov in orodje stimulacije procesa pridobivanja novih potnikov.

## 7. Integriran izračun vozovnice

V dokumentu revitalizacije JPP težimo k integraciji sistema JPP tudi na področju cen vozovnic in v skladu s tem predlagamo izračunavanje tarif po pravilu enake cene za vse vrste javnega prevoza istega standarda, z možnostjo doplačila za nadstandard. Nadgradnja integralno zasnovanega tarifnega sistema v smislu kakovosti je, da uporabnik plača potovanje od štarta do cilja in ne prevoz na določeni razdalji, kot je obstoječa praksa v Sloveniji, kjer se cena vozovnice oblikuje glede na število prevoženih kilometrov.

Prenova enotnega tarifnega sistema mora hkrati zadostiti pogoju cenovne dostopnosti, kar pomeni upoštevanje komponente socialne sprejemljivosti cen vozovnic oziroma rangiranje teh po načelu diferenciacije v socialnem statusu oziroma priznavanje popustov pri nakupu vozovnic za študente, brezposelne, socialno ogrožene, upokojujence in morda tudi druge izbrane skupine. Enotnost tarifnega sistema mora krepiti tudi mreža prodajnih mest vozovnic po vsej Sloveniji, ki deluje sinhronizirano in potnikom omogoča prijazen nakup in dostavo informacij.

Podajamo še nekaj predlogov v okviru prenove tarifnega sistema :

- nižje cene prevozov izven prometnih konic,
- upadanje cene vozovnice z večanjem razdalje,
- znižanje cen letnih in mesečnih vozovnic (privlačna cena mesečne vozovnice je velikostnega reda 20 enosmernih vozovnic),
- uvedba sistema nagrajevanja zvestobe potnikov,
- integrirano elektronsko plačevanje voznin v celotni mreži JPP,
- večje subvencije za upokojujence, študente, dijake in šolarje kot jih imamo danes.

## 8. Informiranost uporabnikov JPP

Pomemben del revitalizacije JPP v Sloveniji je vzpostavitev učinkovitega multimedijskega informacijskega kanala, ki uporabniku z različnimi orodji informacijske tehnologije in informacijskimi centri omogoča dostop do informacij o celotnem prometnem omrežju.

Informiranost pa ne sme biti zgolj enosmerna. Focusova opažanja in hkrati kritika delovanju JPP je popolna odsotnost analiz potreb in zadovoljstva uporabnikov. Z namenom doseganja bolj kakovostne,

učinkovitejše in bolj prijazne potovalne izkušnje bi snovalci prometne politike morali z uporabniki JPP vzpostaviti odprt kanal za komuniciranje, ki bi z mnenji, vtisi in predlogi izboljšav, predvsem pa upoštevanje le-teh, pripomogel k odpravljanju pomanjkljivosti v sistemu javnega potniškega prometa. Takšen nabor informacij je lahko dragoceno orodje za učinkovit sistem JPP, ki temelji na poznavanju realnih potreb potnikov in problematike na lokalni in državni ravni.

Izboljšave delovanja JPP na področju informiranosti :

- izvajanje meritev zadovoljstva uporabnikov JPP storitev in sankcioniranje nekakovostnih storitev večje število kanalov informacij (medmrežje, telekomunikacijski mediji, prodajna mesta vozovnic, informacijski centri),
- ažuriranost celotne informacijske baze (cene vozovnic, vozni redi, potovalnimi časi, realnih prihodih in odhodi avtobusov in vlakov, vremenske razmere, stanje na cestah, možne prestopne točke, možnosti kombinacije več prevoznih načinov,...),
- informativna gradiva za uporabnike JPP (vozni red, zemljevidi,...).

## 9. Ozaveščanje mladih o trajnostni mobilnosti

V Sloveniji velja splošno prepričanje, da javni potniški promet podpira predvsem potrebe mobilnosti nižjih družbenih slojev in šolajočih se otrok. Lastnina »dobrega« osebnega avtomobila je vrednota, ki je v Sloveniji na lestvici uvrščena zelo visoko, kar potrjuje tudi število lastnikov osebnih avtomobilov. Posledično ima javni potniški promet v procesih mobilnosti prebivalcev zanemarljivo vlogo in namesto rešitve pogosto v življenju mladostnika predstavlja oviro na poti do lastnega avtomobila – sinonima za udobje in neodvisnost. Po naših opažanjih pogosto pride tudi do situacije, ko zaradi pretirane »odvisnosti« od avtomobila, preprosto pozabimo, da obstajajo tudi druge oblike mobilnosti.

Za spremembo miselnosti in načina življenja, ki bosta spodbujala uporabo javnih prevoznih sredstev, in s tem manjše onesnaževanje okolja bo potrebna tudi okrepljena vloga organov vzgoje in izobraževanja. Zato predlagamo, da se raziščejo možnosti za vključitev ozaveščanja o trajnostni mobilnosti v šolske programe, tako osnovnošolske kot tudi srednješolske. Prav tako je smiselno v okviru vzgojnih dejavnosti omejevati dejavnike, ki negativno vplivajo na percepcijo trajnostne mobilnosti šolarjev in dijakov (npr. vožnja otrok v šolo z avtomobilom).

## 10. Okrepitev promocije javnega potniškega prometa

V Focusu apeliramo na pristojne v vladi, da okrepijo delež sredstev za promocijo storitev JPP, ki naj služi kot protiutež vlaganju avtomobilske industrije v oglaševanje. Nenehne oglaševalske kampanje, ki spodbujajo nakup in rabo avtomobila zahtevajo ambiciozne ukrepe države, ki bo z inovativnimi pristopi krepila ugled javnega potniškega prometa in trajnostno vedenje na področju mobilnosti.

Nekaj predlogov promocijskih aktivnosti :

- večkratne letne promocije JPP z dnevi brezplačne vožnje,
- nagrajevanje zvestobe potnikov s finančnimi spodbudami,
- varovana parkirišča za kolesa na postajah javnega potniškega prometa,
- ponudba izposoje koles na postajah javnega potniškega prometa,
- možnost ugodnega najema posebnih prevozov ob prireditvah na lokacijah izven sistema JPP
- ugodnosti za družinska potovanja (npr. brezplačno potovanje šoloobveznih otrok v spremstvu staršev),
- kombinirane vstopnice na večje prireditve ali kulturne ustanove, ki že vključujejo uporabo JPP do lokacije prireditve.