



ZA

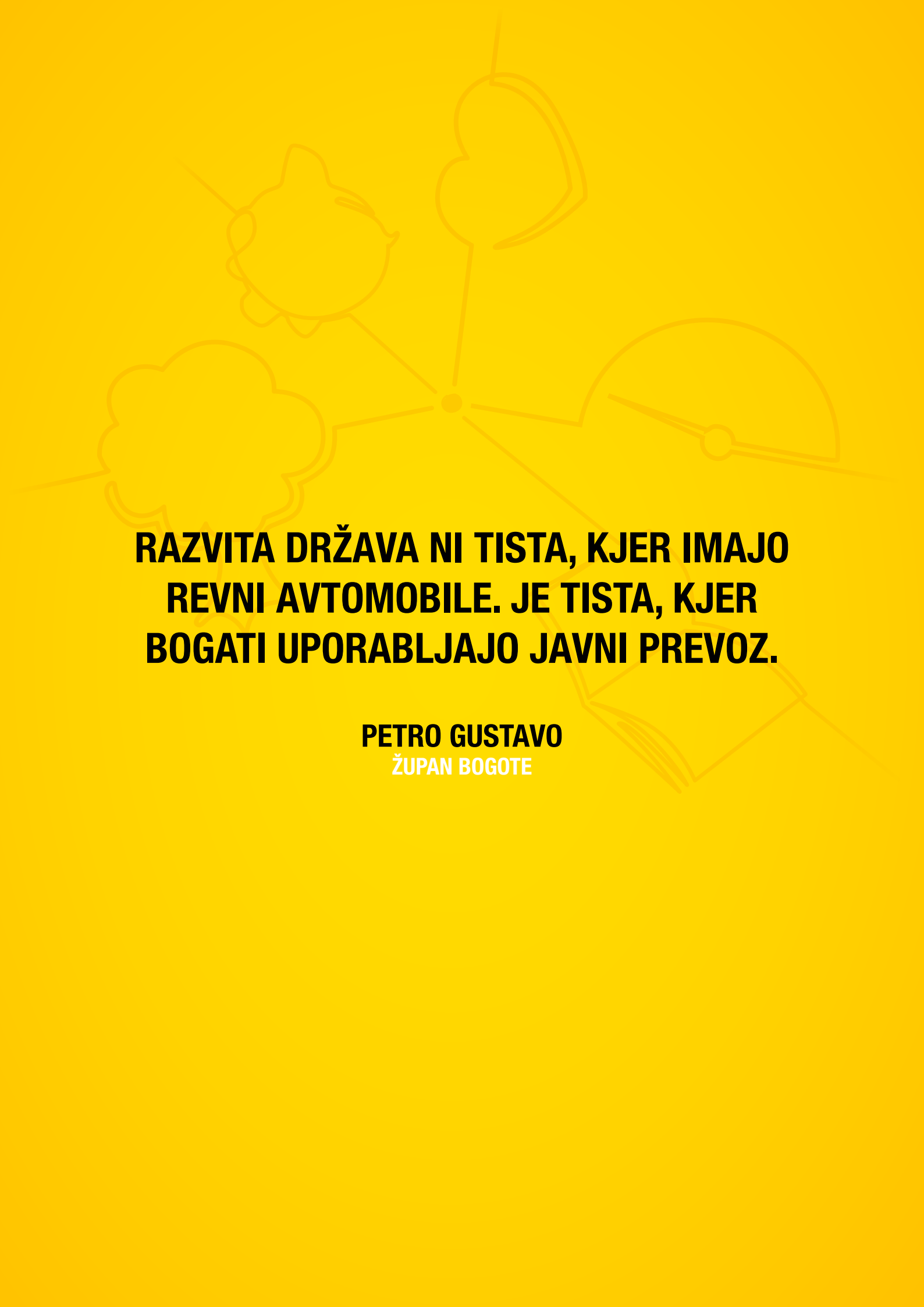
JAVNI POTNIŠKI PROMET PRIHODNOSTI



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN PROSTOR



Naložba v vašo prihodnost
OPERAČNO DELNO FINANCIRA EVROPSKA UNIJA
skupaj smo boljši



**RAZVITA DRŽAVA NI TISTA, KJER IMAJO
REVNI AVTOMOBILE. JE TISTA, KJER
BOGATI UPORABLJAJO JAVNI PREVOZ.**

PETRO GUSTAVO
ŽUPAN BOGOTE

KAZALO

01	UVOD: JAVNI PREVOZ KOT KAZALEC RAZVITOSTI	4
02	BOLJŠA POKRITOST JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA	7
03	POGOSTEJŠE POVEZAVE	9
04	CENEJŠA IN NAPREDNEJŠA VOZOVNICA	11
05	VEČJA MOŽNOST KOMBINIRANJA PREVOZNIH SREDSTEV	13
06	BOLJŠA KOMUNIKACIJA Z UPORABNIKI	15
07	VEČJA VKLJUČENOST INFORMACIJSKE TEHNOLOGIJE	16
08	BOLJŠA POTOVALNA IZKUŠNJA	18

UVOD:

JAVNI PREVOZ KOT KAZALEC RAZVITOSTI

Javni potniški promet (JPP) je nedvomno način potovanja 21. stoletja, njegova kakovost pa je eden pomembnejših kazalcev razvitosti in kakovosti bivanja države, regije ali mesta. V razvitih državah EU, kot so Nemčija, Francija, Švedska in Velika Britanija, v mestih, kot so Dunaj, Zürich, London in Stockholm, je ponudba JPP takšna, da ljudje lahko kakovostno živijo brez osebnega avtomobila. Dokaz za to je, da sta se v teh državah rast števila osebnih avtomobilov in uporaba le-teh ustavila, saj so predvsem mlade generacije ugotovile, da lahko brez avtomobilov živijo ceneje in udobneje. JPP je v teh državah praviloma hitrejši, cenejši, varnejši in udobnejši od osebnega avtomobila, kar s seboj prinese vrsto ekonomskih, okoljskih in socialnih koristi.

VIZIJA PODOBE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA V SLOVENIJI ČEZ DESET LET

Vzpostavilo se bo predvsem tako omrežje, v katerem bo imel vsak prevozni način (vlak ali avtobus) vlogo, preko katere bo lahko najbolje izkoristil svoje prednosti. Posodobljene železnice bodo konkurenčne avtomobilom na srednje in daljše razdalje ter bodo prevzele glavni tok dnevnih migrantov v večjih regionalnih središčih. Z njimi se bodo lahko med glavnimi središči Slovenije (Ljubljana, Maribor, Celje, Koper, Kranj, Novo mesto, itd.) vozili hitreje kot z osebnimi avtomobili. Avtobus bo nastopal kot dopolnilo ali nadomestilo železnicam. Vsi prevozni načini se bodo dopolnjevali z usklajenimi voznimi redi, kakovostno urejenimi prestopi in enotnimi vozovnicami. V redko poseljenih območjih bodo – kot nekakšna ekonomsko sprejemljiva alternativa – omogočeni JPP na klic ali kombinacija s taksi prevozi. Mreža JPP se bo čez deset let ponovno zgostila (v zadnjih 30 letih se je namreč zelo zredčila), pogostost voženj pa se bo bolj prilagodila zahtevam sodobnih uporabnikov.

JPP bo v desetih letih uspelo odstraniti vse ovire, tako da bo v celoti dostopen vsem uporabnikom, predvsem tistim z omejeno mobilnostjo. Omogočil bo dopolnjevanje z drugimi oblikami prevozov – poskrbljeno bo za prevoz in parkiranje koles ter kakovostno dopolnjevanje z osebnimi avtomobili preko urejenih parkirišč P+R.

Zmogljivost in kakovost voznega parka železnic in avtobusnih prevoznikov ter postaj in prestopnih točk bo taka, da bodo potovanja udobna tudi ob konicah in v vseh vremenskih pogojih. Dostopnost informacijskih tehnologij JPP bo v koraku s časom, s tem pa tudi polna dostopnost informacij v realnem času in enostaven nakup vozovnic preko različnih medijev.

Bistveno izboljšan bo tudi način zaračunavanja in plačevanja voženj. Z enotno vozovnico in enotnim izračunom voznin za celo državo bo poenostavljeno prestopanje med posameznimi oblikami in ravnmi JPP. Prestopanje ne bo več predstavljalo dodatnega stroška. Redni uporabniki JPP bodo še posebej stimulirani s posebej ugodnimi abonentskimi vozovnicami. Izračun cene voženj bo imel močno socialno komponento. Zaradi uporabe sodobnih tehnologij bo nakup vozovnic mogoč povsod in v vsakem trenutku, kar bo bistveno olajšalo načrtovanje in izvedbo potovanj.

KAKO SE PRIBLIŽATI VIZIJI?

Da bi se lahko čim bolj približali tej viziji, bo potrebno celostno in dolgoročno načrtovanje, vodenje in upravljanje JPP. Njegov razvoj je v zadnjih desetletjih zastal, njegova družbena vloga pa bi morala biti bolj opredeljena. Zato bi se morali delovanja tega izjemno pomembnega področja lotiti bolj celostno, strateško in dolgoročno. Celotni prometni sistem in z njim tudi JPP bi potreboval celostno vizijo razvoja, saj pomanjkanje le-tega povzroča konkurenčni boj –namesto dopolnjevanja med posameznimi načini (avtobusi in železnica) ter med prevozniki na različnih prostorskih ravneh (država, regije, občine), kar dodatno slabi konkurenčnost celotne ponudbe JPP. Tak razvoj je za državo tudi najdražji. Namesto razdrobljenih ukrepov bi se morali usmeriti v bolj načrtovane korake k zelenemu stanju.

Morali bi se več ukvarjati z vprašanjem, kakšen JPP bomo imeli čez 5, 10 ali več let. Ali bomo posodobili železnice, ali bo bodoči JPP temeljil na avtobusih, bo sledil avtocestnemu križu ali bo krepil druge razvojne osi? Bo konkurenčen ostalim prevoznim načinom, ali ga bodo uporabljali le tisti, ki drugače ne morejo potovati? S katerimi središči preko meje se želimo povezati? Kako bomo oskrbovali redko poseljena območja? Na vsa ta vprašanja moramo poiskati odgovore, saj gre za področje, ki mu najbolj razvite in razvijajoče države 21. stoletja namenjajo prioritarno pozornost in glavnino sredstev, namenjenih za infrastrukturo.

Aljaž Plevnik

Urbanistični inštitut Republike Slovenije





Pred vami stoji Bela knjiga za javni potniški promet prihodnosti, katere avtorji so prebivalci iz vseh koncev Slovenije. Dokument je nastal v okviru nacionalne ozaveščevalne kampanje Prednost za vse z željo, da bi združil predloge in zamisli o možnih izboljšavah JPP, tako da bo ta uporabnikom bolj prijazen in dostopen. Iz predlogov je razvidno, da ljudje radi uporabljajo JPP, vendar je možnosti za izboljšavo še veliko, mnogo pa je tudi konstruktivnih zamisli prebivalcev, ki so v preteklem mesecu vložili veliko energije in truda, da so razmislili o možnih izboljšavah.

Bela knjiga je namenjena nam vsem, predvsem pa odločevalcem kot smer in priporočilo za nadaljnje korake v razvoju JPP, ki bo v prihodnje bolj upošteval potrebe ljudi. Zavezuje se, da bomo vsaj nekatere izmed teh predlogov predali izvajalcem JPP in s tem pomagali uresničiti našo skupno vizijo.

**VSEM, KI STE NAM V PRETEKLIH MESECIH POSREDOVALI SVOJE PREDLOGE,
SE ISKRENO ZAHVALJUJEMO. VAŠ TRUD NE BO ZAMAN.**

Ljubljana, 21. junij 2013

BOLJŠA POKRITOST JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Veliko predlagateljev si želi boljšo pokritost JPP – najsi gre za uvedbo novih, sodobnih, hitrih prog ali ponovno uporabo nekaterih, ki so že delovale, pa so bile kasneje zaradi različnih razlogov opuščene. Predlogi se dotikajo tako izgradnje regionalnih prog, ki bi povezale manjše kraje, kot tudi gradnje nove železniške povezave, ki bi izboljšala povezavo med večjimi kraji v Sloveniji. Nekateri predlogi pa gredo v drugo smer – opuščanja določenih postaj in uvedbo hitrih linij, ki bi skrajšala potovalni čas in zmanjšala gneče v centrih mest.

NEKAJ IZBRANIH PREDLOGOV

Vesna K iz pomurske regije piše takole:

Zelo smiselno bi bilo oživiti železniško progo za JPP med Radgono proti Ljutomeru in Ormožu in s tem razbremeniti glavne ceste skozi naselja, kjer se sedaj izgublja veliko časa.

Tina Polovnika iz goriške regije poda konkreten predlog za povezavo Ljubljana–Nova Gorica:

Vse več ljudi se iz Nove Gorice in okolice vozi v Ljubljano, bodisi na delo ali na faks, žal pa se zaradi slabe povezave Ljubljana–Nova Gorica le redko kdo odloči za pot z vlakom, saj traja vožnja tudi do 4 ure. Predlagam, da se naredi nova proga in se poveže relacijo Logatec–Ajdovščina. Na ta način bi vožnjo z vlakom skrajšali tudi do dve uri, zaradi česar bi se občutno povečalo število potnikov, dolgoročno pa bi se investicija vložka zagotovo povrnila.

Urban Ribničan ravno tako ponuja konkretno rešitev:

Redno poslušamo o prometnih zamaških na Škofljici in o različnih možnih cestnih obvoznikah. V medijih še nihče kot odlične možnosti ni izpostavil železnice, ki je bila ravnokar obnovljena do Ribnice, zato bi morali uvesti vlak na progi od Ribnice do Ljubljane že z začetkom šolskega leta, se pravi s septembrom in ne sredi decembra, ko železnice sicer menjujejo vozni red. Govoriti, da se, dokler ni obnovljena proga vse do Kočevja, ne splača vzpostavljati železniškega potniškega prometa, je velika neumnost. Poznamo sisteme P+R, nenazadnje pa lahko med Kočevjem in Ribnico v organizaciji Slovenskih železnic vozi avtobus, tako da bi ob morebitni zamudi avtobusa vlak čakal in obratno.

Aljaž Prusnik se v svojem predlogu dotakne manj naseljenih območij:

Zagotovite redni javni prevoz tudi za manj naseljena območja. Uvedba zaprtih prog (ki vozijo okrog po centru) ali krožnih prog v centrih mest, ki bi bile brezplačne. Na ta način bi lahko večino avtobusov spravili ven iz centra, saj bi uporabnike glavna centralna proga pripeljala na en ali drugi konec k drugim progam. To bi bilo lahko aktualno v Ljubljani, še posebej glede na to, da nameravajo zapreti Slovensko cesto.

Tudi **Dejan D.** za redko poseljena območja ponuja zanimivo rešitev:

Predlagam uvedbo storitve »avtobus na klic«: na redko poseljenih področjih, kjer intervalni linijski javni prevoz ni smiseln, se po predhodnem naročilu (po internetu ali telefonu) organizira prevoz s kombiji ali minibusi. Podobno storitev ponuja zvezna dežela Štajerska v Avstriji. Enako bi lahko s to storitvijo dopolnili tudi mestni in primestni promet v poznih večernih urah in ponoči ter za vikende in praznike. Takšna storitev bi bila lahko vključena v sistem integriranega javnega potniškega prometa in na voljo za manjše doplačilo, kar pa bi bilo še vedno bistveno cenejše od taksija in osebne prevoza.



POGOSTEJŠE POVEZAVE

Predlagatelji iz vseh regij si želijo, da bi bili urniki vlakov in avtobusov bolj prilagojeni potrebam uporabnikov. Poleg pogostejših povezav med delovniki si želijo tudi več vlakov in avtobusov med vikendi, ob praznikih in počitnicah, pa tudi ponoči. Tisti, ki se redno vozijo z vlakom, pa si želijo predvsem, da bi bili le-ti točni, kar je ključnega pomena zlasti pri usklajevanju vožnje v službo z urnikom vrtca ali šole, v času največje zasedenosti vlakov pa bi si številni želeli dodatne vagone.

NEKAJ IZBRANIH PREDLOGOV

Dejan D je povzel mnenje mnogih potnikov:

V okolici večjih mest je treba vzpostaviti primestni železniški promet z ustrežno frekvenco: vlaki ob konicah na 15 minut, izven konic na 30 minut. Medkrajevni promet bi moral na železnici temeljiti povsod, kjer je le-ta na voljo, vlaki bi morali voziti najmanj na eno uro, ob konicah pa na pol ure. Treba bi bilo tudi uvesti nočne mestne, primestne in medkrajevne avtobusne ter železniške linije. Danes je javni promet kolikor toliko solidno organiziran le za tiste, ki delajo od 7.00 do 15.00 ali od 8.00 do 16.00, marsikje pa še za to ni ustreznih povezav. Treba je ponuditi alternativo avtu tudi v poznih večernih in nočnih urah.

Blaž Primožič z Gorenjske si želi pogostejših vlakov na relaciji Kranj–Ljubljana:

Predlagam večjo pogostost vlakov med sedmo in osmo zjutraj tako v Ljubljano kot iz Ljubljane na relaciji Kranj–Ljubljana oz. možnost nakupa kombinirane vozovnice vlak/avtobus, kadar vlak ne vozi, da bi predvsem tisti, zaposleni v različnih izmenah, manj časa porabili za čakanje na vlak.

Kar nekaj predlagateljev si želi boljših povezav med Kamnikom in Ljubljano:

Vlak mi predstavlja izredno udobno in cenovno ugodno prevozno sredstvo. Želimo si bolj usklajenih povezav z realnimi potrebami potnikov. Gregor Boroša in Gregor Novak na tej relaciji predlagata tudi boljše povezave vlakov med vikendi: Mesečne in tedenske vozovnice naj veljajo vse dni v tednu. Kako naj sicer z otroškim vozičkom pridem v soboto v Ljubljano? Vlak Kamnik–Ljubljana bi moral voziti tudi ob koncih tedna in ne samo med delavnikom, ker Kamnik ni več industrijsko mesto, pač pa je turistično in populacijsko središče in vsaj 3 ljudje bi se radi kak vikend v prestolnico zapeljali z vlakom in ne z avtom, sploh poleti.

Navijač **Toni Obid** z goriškega konca podobno predlaga pogostejše povezave med vikendi, prazniki in počitnicami:

Predlagam uveljavljanje javnega potniškega prometa v času vikendov, praznikov in počitnic. Ljudi bi na ta način navadili prevoza, saj smo ljudje najbolj na voljo za spreminjanje navad takrat, ko imamo čas. Če se uvede še stimulacija, na primer popust pri gostinskih in ostalih storitvah ob uporabi javnega prevoza, podobno kot so pričeli s tem v Bohinju, se bo zadeva zagotovo prijela. Dodatno je treba okrepiti linije, ko so na sporedu tekme različnih športnih lig. Treba je pregledati interes posameznih klubov in omogočiti javni prevoz na tekme in z njih.



CENEJŠA IN NAPREDNEJŠA VOZOVNICA

Razširjeno je mnenje, da je JPP v Sloveniji predrag. Veliko jih meni, da je vozovnica v primerjavi z bencinom predraga, in opozarja na nesorazmernost cene pri vozovnicah za krajše in daljše poti. Redni uporabniki si želijo predvsem, da bi bila cenejša mesečna vozovnica, nad previsokimi cenami pa se pritožujejo tudi potniki, ki kombinirajo več različnih sredstev JPP. Predlagajo tudi večjo izbiro pri nakupu vozovnic, tako v načinu kot mestu nakupa, in predlagajo predplačniške kartice, bančna nakazila, večjo vpletenost mobilnih telefonov in nekatere druge ukrepe. Uporabniki so pohvalili ljubljansko kartico Urbana in integracijo le-te v različnih prevoznih sredstvih JPP. Zanimiv je predlog, da bi se kartica (denimo Urbana) lahko uporabila tudi za nakupe drugih storitev, kot so kulturno-umetniške prireditve, in s tem omogočala popuste. Navkljub pohvalam pa obiskovalci prestolnice menijo, da Urbana favorizira meščane Ljubljane, saj ne omogoča enostavnega nakupa enkratne vožnje. Ogromno uprašanih je predlagalo tudi ukinitve dodatnega plačila za vozovnice, kupljene na vlaku.

NEKAJ IZBRANIH PREDLOGOV

Peter Venturini dodatno utemeljuje razlog za cenejši javni prevoz:

Zame bi bil javni promet prva izbira, če bi mi omogočal potovanje kamorkoli in kadarkoli po bistveno nižji ceni kot z avtomobilom (saj je treba vzeti v zakup tudi daljši čas potovanja z javnim prevozom).

Matic Vidic piše tako:

Moj predlog je, da bi se Urbana uveljavila kot enotna primestna in mestna vozovnica, ki bi poleg prevoza omogočila plačilo v trgovinah, dogodkih ali prireditvah in s tem povezanimi ugodnostmi (popusti). Npr. na ta način, da bi ob nakupu vozovnice lahko koristil še popust na, recimo, kino vstopnico ali oblačila, če bi 20-krat koristil vožnjo z mestnim avtobusom. Idejo testiram tudi preko diplomske naloge.

Mario Benaro iz osrednjeslovenske regije piše:

Zakaj na železniških peronih v letu 2013 nimamo avtomatov za karte? Ali pa vsaj možnosti plačevanja z Moneto ali Urbano na vlakih? Seveda brez dodatnih stroškov.

Anja Anja dodaja:

Uvedba dnevne karte, da bi se za nek znesek neomejeno vozil na linijah LPP in vlaku.

Tina Korošec utemeljuje svoj predlog takole:

Želim si, da bi bilo možno na vlaku uporabljati neke vrste predplačniško kartico s prednaloženimi sredstvi, ki bi se odštevala ob koriščenju posameznih voženj (v stilu Urbane ali celo, da bi na vlakih delovala Urbana na linijah iz Ljubljane). To bi bila super rešitev za občasne uporabnike vlakov, ki nimamo mesečne vozovnice in moramo zdaj sproti kupovati vozovnice (kar je precej zamudno).

Jure Simikič se strinja z enotno karto:

Slovenija je majhna in bi jo bilo treba jemati kot eno večje mesto. Združite vse karte (vlak, avtobus) in razdelite po conah. Tako kot ima to urejeno npr. London. Za turiste bo prav prišla karta za vse cone. Za domače morda ena ali dve coni. Vozovnice naj bodo tudi letne.

Niko Čufar kot način spodbujanja uporabe javnega potniškega prometa med študenti, ki študirajo v Ljubljani, predlaga to:

Vsi vpisani študentje Univerze v Ljubljani naj ob vpisu v nov letnik študija dobijo tudi letno vozovnico za LPP, ki jo plačajo skupaj s stroški vpisa. Čeprav bi to študentom povišalo denarni izdatek ob vpisu, bi imelo več pozitivnih učinkov. 1. Ker bi študenti letno vozovnico morali v vsakem primeru plačati, bi jih to spodbudilo, da uporabljajo LPP, in s tem odvrnilo od uporabe osebnih avtomobilov za vožnjo po Ljubljani. 2. LPP bi imel zagotovljeno veliko bazo uporabnikov, saj predstavljajo študenti pomemben del ljubljanske populacije. To bi omogočilo razvoj avtobusne infrastrukture, nove investicije v javni promet. 3. Denar od študentskih vozovnic bi LPP dobil vnaprej, septembra, ko potekajo vpisi, namesto vsak mesec posebej, ko je sicer treba podaljševati mesečne vozovnice. To je finančno ugodnejše in bi omogočilo, da se cena študentskih vozovnic nekoliko zniža.

VEČJA MOŽNOST KOMBINIRANJA PREVOZNIH SREDSTEV

Vse več ljudi na svoji vsakodnevni poti do službe, šole ali popoldanskih opravkov uporablja različna prevozna sredstva in veliko si jih želi, da bi bile možnosti kombiniranja prevozov še boljše. Potniki, ki so uporabniki tako avtobusnega kot železniškega prometa, si želijo večje medsebojne usklajenosti. Tisti, ki del poti opravijo z avtomobilom ali kolesom, pa si želijo več urejenih parkirišč P+R ali možnost prevoza koles z JPP.

NEKAJ IZBRANIH PREDLOGOV

Tadej Žlak iz podravske regije piše:

Naj bosta avtobus in vlak usklajen par. Naj uporabnike železniškega prometa ob prihodu na postajo že čakajo avtobusi za najpogostejše relacije.

Potnik iz Goriške pa se dotakne tudi mednarodnih povezav in predlaga:

večjo povezavo med avtobusi in mednarodnimi vlaki.

Damjan Rak iz osrednjeslovenske regije za boljšo usklajenost avtobusnega in železniškega prometa predlaga:

Medsebojno obveščanje avtobusnih prevoznikov z železniškimi postajami o zamudah avtobusov ali vlakov, ki imajo dogovorjene medsebojne zveze po voznem redu. Kapilarno napajanje javnega prevoza – kjer ni vlaka, naj bodo avtobusne linije do vlaka, ki takoj odpelje v zeleno smer.

Veliko potnikov lastni prevoz kombinira z javnim potniškim prometom **Ljubljančan Ljubljančan** zato predlaga:

Naj se ob železniških postajah uredi P+R parkirišča za vozila, prav tako pa parkirišča za kolesa.

Vse več pa je tudi potnikov, ki javni potniški promet kombinirajo s kolesom. **Zoran Bjelić** tako predlaga:

Omogočite prevoz koles na vseh prevoznih sredstvih javnega potniškega prometa in uredite dovolj varnih parkirišč za kolesa v bližini postajališč, tako avtobusnih kot železniških.

Tina Balant pa za kolesa še dodatno predlaga:

Postajališča za kolesa naj bodo na vseh končnih avtobusnih postajah, pa tudi na vseh bolj frekventnih. Postajališča Biciklja pa na vseh bolj frekventnih postajah po celi Ljubljani, ne samo v centru in ob glavnih prometnicah, ter na območjih, ki jih LPP ne pokriva.



BOLJŠA KOMUNIKACIJA Z UPORABNIKI

Mnenje predlagateljev, ki so se dotaknili komunikacije med uporabniki in ponudniki JPP, je, da je ta slaba. Prevladuje mnenje, da bi izvajalci JPP morali bolje in bolj pogosto komunicirati s svojimi uporabniki, da bi se morali bolj posluževati sodobnih komunikacijskih kanalov, predvsem na družbenih omrežjih, kot sta Facebook in Twitter, ali pa uvesti informacijsko točko.

NEKAJ IZBRANIH PREDLOGOV

Gašper Mramor predlaga:

Težava javnega prevoza je, da potniki svojih pripomb, pritožb ali pohval ne moremo nikomur učinkovito sporočiti. Uvesti bi bilo treba učinkovito možnost povratne komunikacije (o8o, Twitter, FB). Morda enotno za vse slovenske izvajalce javnega prometa? Vsekakor bi morala možnost podpreti, da lahko enostavno (npr. z vnosom ID ipd.) oddam pripombo glede konkretnega prevoza (avtobusa, vlaka ...). Na vlaku bi bilo treba to vidno zapisati. Za začetek bi bila dovolj že o8o številka, ki bi bila na razpolago 24/7, in javna objava prejetih pripomb, še zlasti pa odzivov, pojasnil in rešitev.

Uporabnik **I. J.** se strinja in dodaja:

Javni potniški promet naj začne komunicirati s svojimi potniki. Ne samo na stacionarni telefonski številki od 8.00 do 15.00 in prek elektronske pošte, na katero največkrat ne odgovorijo, ampak v koraku s časom, torej z 21. stoletjem, tudi prek družbenih omrežij.

Neznani uporabnik ima s komunikacijo (oz. z njenim pomanjkanjem) določene izkušnje:

Zakaj oddati predlog, če predlogi niso niti obravnavani niti upoštevani niti ni odgovora na poslani poslano pošto? Povprašajte malo na mail@lpp.si. Aja, brez veze, ne bo odgovora.

Drugi uporabnik pa si želi, da bi projekt *Prednost* za vse obrodil sadove:

Predlagam, da te predloge sistematično uredite (nekateri se podvajajo) in jih predate prevoznikom in drugim, ki so vpleteni v javni prevoz. Želim slišati odgovore pristojnih, njihov pogled, rešitve in časovne okvire, v katerih bodo predlogi sprejeti in uresničeni. Želim tudi konstruktivne odgovore ob zavrnitvi predloga.

VEČJA VKLJUČENOST INFORMACIJSKE TEHNOLOGIJE

Tehnologija se ves čas spreminja in uporabniki storitev JPP si želijo, da bi bila bolj vključena v vsakdanjo uporabo. Med prispelimi predlogi je veliko takih, ki predlagajo enotno številko, enotno spletno mesto ali aplikacijo za informacije o vseh povezavah JPP. Ti bi servisirali informacije o vseh povezavah tako vlaka kot avtobusa, pa tudi podatke o zamudah, ceni in podobno. Poleg tega si uporabniki želijo tudi izboljšanega sistem informiranja na javnih prevoznih sredstvih, ki bi predvsem potnikom, ki redkeje uporabljajo JPP ali morda zgolj posamično linijo, pomagala na poti do zelenega cilja.

NEKAJ IZBRANIH PREDLOGOV

Črtomir Kurnik z Gorenjske predlaga:

Enotni portal vseh povezav JPP, enotno telefonsko številko za informacije in aplikacijo za pametne telefone, pri čemer bi bile vse postaje opremljene s telefonsko številko za informacije.

Neznani predlagatelj predlaga:

Izdelavo spletne strani, kjer bi bili vključeni vsi načini javnega prometa in bi lahko uporabnik iskal tudi povezave med vlaki in avtobusi v slabše pokritih delih države, prav tako glede na želje – možnost prevoza kolesa, živali.

Matej Štokelj iz obalno-kraške regije ima še nekoliko širšo zamisel:

Obvezna vključitev vseh urnikov vseh javnih prevozov v Sloveniji. To narediti za vsa podjetja, ki opravljajo javne prevoze v Sloveniji in vključiti te podatke tudi v tuje baze (npr. Google Maps, Najdi.si, ipd.). Tako pridobljene podatke dati brezplačno in javno na razpolago vsem in naj svobodni razvijalci, programerji kreativno uporabijo podatke na inovativne načine. Vzpostavitev hitre, prijazne in uporabne spletne strani za iskanje teh prevozov ter tudi kombinacij njih (avtomatsko iskanje povezav med različnimi prevozi). Primer: <http://jakdojade.pl>

David Kmetec iz podravske regije:

...Aplikacija za načrtovanje poti z različnimi oblikami javnega prometa, ki bi obenem nudila sorodne informacije, kot so cena, vozni red, obveščanje o zamudah ...

Miro Prolić predlaga:

Enostavno rezervacijo sedeža preko mobilne ali druge aplikacije po ceni 2 € na sedež.

Predlagatelj, ki je želel ostati anonimen, meni:

Potrebna je mobilna aplikacija, ki bi bila povezana z Urbano. Ko napolniš Urbano, dobiš kodo, ki jo vtipkaš v aplikacijo. Ta si bo zapomnila, kolikšno je tvoje stanje na računu, in ga beležila, hkrati pa omogočala, da z njo (preko mobitela) plačaš vožnjo, prav tako kot lahko to storiš z Urbano. To je uporabno, ko Urbano pozabiš doma in si potem prisiljen plačati 1,20 € (kar je mimogrede previsoka cena), čeprav redno plačuješ mesečne vozovnice.

Manica Kodrič kot rešitev za obveščanje o zamudah predlaga:

Izboljšan sistem ažuriranja zamude vlakov in razvoj aplikacije, s katero bi lahko potniki v vsakem trenutku preverili, kolikšno zamudo ima vlak. Opcijsko bi se lahko razvilo tudi sistem informiranja, s pomočjo katerega bi bil potnik o spremembah na želeni relaciji avtomatično opozorjen.



BOLJŠA POTOVALNA IZKUŠNJA

Pomemben del vsakega potovanja je seveda tudi dobro počutje potnikov. Nanj vplivajo številni dejavniki – od urejenih postaj, prijetno ohlajenih in ogrevanih prostorov, prijaznega osebja, pa vse do možnosti uporabe brezžičnega interneta in nemotenega opazovanja okolice.

NEKAJ IZBRANIH PREDLOGOV

Prvi stik potnikov z javnim potniškim prometom je v večini primerov postaja, zato si za prijetnejšo izkušnjo veliko potnikov želi bolj urejene postaje. Uporabnik, ki je želel ostati anonimen, predlaga:

Boljšo urejenost in označenost postaj, na večjih avtobusnih postajah pa možnost uporabe toalet.

Na potovalno izkušnjo pa ima velik vpliv tudi vedenje osebja javnega potniškega prometa. **Nina Nina** tako predlaga:

Poseben tečaj bontona za voznike avtobusov in kontrolorjev ter poseben sistem nadziranja prijaznosti osebja po principu »skritega kupca«, ki bi v primeru neprimernega vedenja osebje opozoril, v primeru dobrega pa nagradil.

Ključni element pri dobrem počutju potnikov pa je tudi prezračen in primerno segret ali ohlajen prostor. **Maja Kresnik** predlaga:

Šoferji naj bolj redno zračijo avtobuse, če ne dela klima, naj odklenejo okna, da se jih lahko odpre. Temperatura v avtobusu pa naj bo prilagojena zunanji.

Neznani uporabnik pa nadalje in predlaga:

... da se nameni več pozornosti vzdrževanju klimatskih naprav, to naj postane naloga voznika, ki naj vsakodnevno preveri njeno stanje.

Za boljšo uporabniško izkušnjo potniki predlagajo tudi odstranitev reklamnih oglasov iz javnih prevoznih sredstev, saj, kot pravi **I. J.:**

Predvsem pri daljših vožnjah in v slabem vremenu zmanjšujejo vidljivost postaj in uporabnike prikrajšajo za resnično prijetno aktivnost – opazovanje mesta skozi okno.

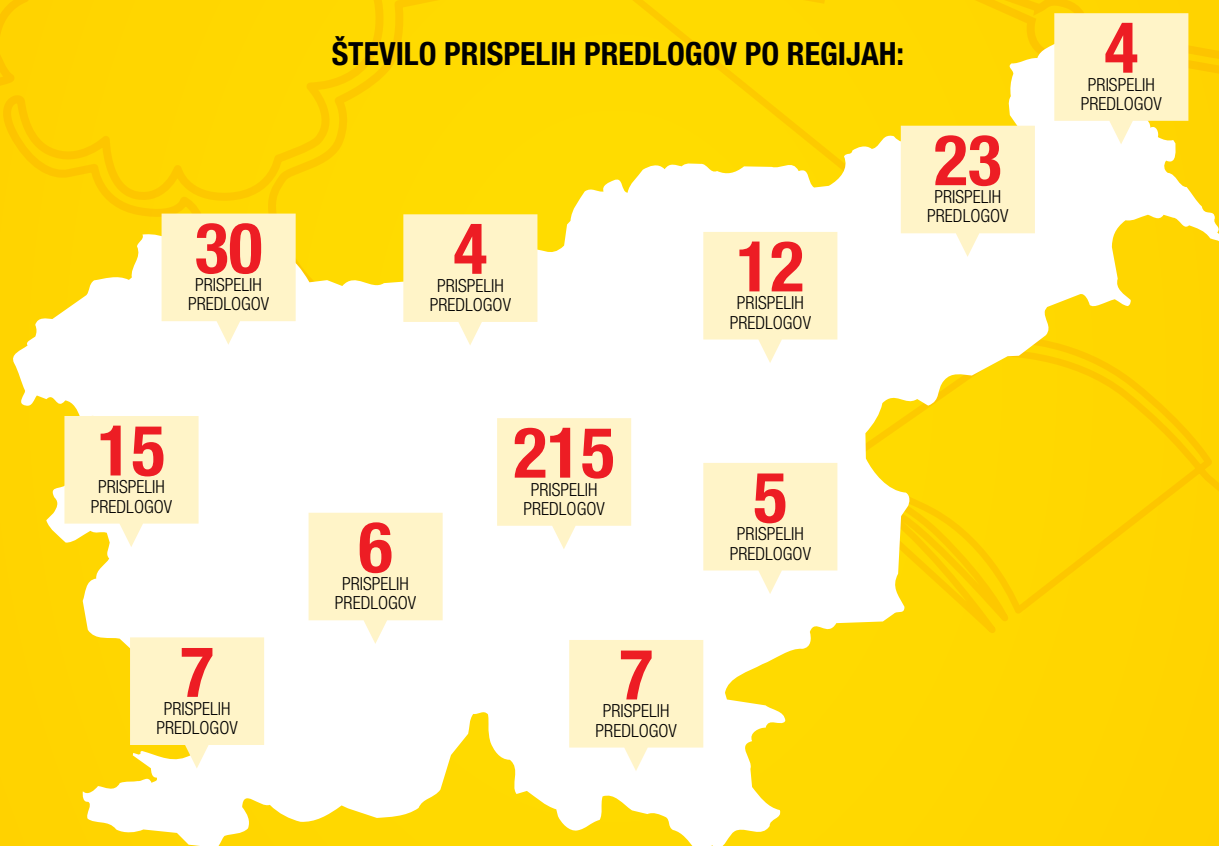
PREDLOGI V ŠTEVILKAH

339 PRISPELIH
PREDLOGOV

37 DNI ZBIRANJA
PREDLOGOV

9 PREDLOGOV NA
DAN POVPREČNO

ŠTEVILO PRISPELIH PREDLOGOV PO REGIJAH:



NAJPOGOSTEJŠE TEME PREDLOGOV:

CENA JPP
POKRITOST
FREKVENTNOST VOŽENJ
BONTON OSEBJA JPP
POSODOBITEV INFORMACIJSKE TEHNOLOGIJE
UDOBJE
MOŽNOST KOMBINIRANJA PREVOZNIH SREDSTEV



VSE PREDLOGE SI OGLEJTE NA:
WWW.PREDNOSTZAVSE.SI

