

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FILOZOFSKA FAKULTETA
ODDELEK ZA GEOGRAFIJO**

DIPLOMSKO DELO

LJUBLJANA, 2012

MATJAŽ DOVEČAR

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FILOZOFSKA FAKULTETA
ODDELEK ZA GEOGRAFIJO**

DIPLOMSKO DELO

**STANJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA V
SLOVENIJI IN MOŽNOSTI ZA RAZVOJ
INTERMODALNIH POTNIŠKIH SREDIŠČ**

Študijski program: Geografija – E

Mentor: Matej Ogrin, doc. dr.

LJUBLJANA, 2012

MATJAŽ DOVEČAR

»It isn't that they can't see the solution. It's that they can't see the problem.«

»Ni to, da ljudje ne vidijo rešitve. Je to, da ne vidijo problema.« (G. K. Chesterton)

IZJAVA

Izjavljam, da je diplomsko delo v celoti moje avtorsko delo.

Ljubljana, marec 2012

Podpis:

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju dr. Mateju Ogrinu za nasvete in strokovno pomoč, tako pri študijskih obveznostih kot tudi pri nadaljni raziskovalni dejavnosti. Velika zahvala, tako za strokovno pomoč kot tudi za prijateljske spodbude, gre sodelavcu in prijatelju Leonu Kebetu.

Posebna zahvala za spodbude gre družini, za nepozabnost študijskega obdobja tudi sošolcem in dobrim prijateljem. Med slednjimi moram izpostaviti Nušo Petrič – poleg najinega dobrega prijateljstva sem ji zelo hvaležen tudi za lektoriranje diplomske naloge.

STANJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA V SLOVENIJI IN MOŽNOSTI ZA RAZVOJ INTERMODALNIH POTNIŠKIH SREDIŠČ

Izvleček:

Premikanje oz. mobilnost ima v prostoru že od nekdaj velik pomen. Človeštvo je dandanes močno odvisno od mobilnosti, prav tako na njej temelji svetovno gospodarstvo. Pomembno je, da je mobilnost dostopna vsem ljudem in da je okolju čim manj škodljiva. V kolikor tema dvema vidikoma (tj. socialni in okoljski) dodamo še gospodarskega, dobimo vse tri stebre trajnostnega razvoja. Pomemben del trajnostnega razvoja mobilnosti predstavlja javni potniški promet (JPP). Ministrstvo za promet (MzP) izvaja številne aktivnosti s ciljem vzpostavitve integriranega javnega potniškega prometa. Del projekta je bila izvedba študije, katero je v letu 2011 opravila CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp, in je obsegala pridobitev in analizo številnih podatkov o JPP-ju in ukrepih trajnostne mobilnosti po slovenskih občinah. Študija je del projekta Dobimo se na postaji, katerega naročnik je Ministrstvo za promet, in predstavlja pomemben vir aktualnih podatkov za izdelavo diplomske naloge. Primer izboljšanja privlačnosti in dostopnosti JPP-ja, kot eno najbolj trajnostnih oblik mobilnosti, predstavljajo urejena in moderna intermodalna potniška središča, tj. možnost prestopanja potnikov z ene na drugo obliko JPP-ja. Razvoj teh do sedaj večinoma ni bil usklajen in načrtovan, pač pa stihijski.

KLJUČNE BESEDE: geografija prometa, trajnostna mobilnost, javni potniški promet, intermodalnost, potniška središča, Slovenija.

PUBLIC TRANSPORT SYSTEM STATUS IN SLOVENIA AND POSSIBILITIES FOR DEVELOPMENT OF INTERMODAL PASSENGER CENTRES

Abstract:

Moving or. mobility in space has always been very important. Nowadays more than ever, people and global economy depend on constant mobility. When planning mobility it is very important, that it is available to all (social equality) and that it is environmental friendly. When adding economic »pillar« to those two (social and environmental), we reach sustainable development. Important part of sustainable mobility is public transportation. Slovenian Ministry of Transport is currently developing system of intermodal public passenger transport. Study, conducted in 2011 by CIPRA Slovenia, Association for the protection of the Alps, represents important source of current information about public transportation and measures of sustainable mobility in Slovenia. Study is a part of project »Dobimo se na postaji« (en. »We meet at the station«), which is coordinated by Slovenian Ministry of Transport. As a good example of increasing attraction of public transportation, intermodal passenger centres will be introduced. They offer passengers to switch from one to another (public) transportation mode and is, as such, important part of sustainable mobility. Development of those passengers centres in Slovenia mostly wasn't planned, but spontaneous.

KEY WORDS: transport geography, sustainable mobility, public transportation, intermodality, passenger centres, Slovenia.

K A Z A L O

1.	UVOD	4
1.1.	NAMEN	5
1.2.	CILJI	5
1.3.	HIPOTEZE	6
1.4.	STRUKTURA DIPLOMSKEGA DELA	6
1.5.	METODOLOGIJA	7
1.6.	PREGLED LITERATURE	8
1.7.	OSNOVNI POJMI	9
2.	ANALIZA STANJA MOBILNOSTI V POTNIŠKEM PROMETU SLOVENIJE	12
3.	STANJE MPP-JA V VEČJIH SLOVENSKIH OBČINAH	18
3.1.	ZNAČILNOSTI IZBRANIH VEČJIH SLOVENSKIH OBČIN	18
3.2.	PROMETNO POVPRASEVANJE PO MPP-JU V VEČJIH SLOVENSKIH OBČINAH	21
3.3.	PROMETNA PONUDBA V MPP-JU V VEČJIH SLOVENSKIH OBČINAH	25
3.4.	FINANČNA POLITIKA MPP-JA V VEČJIH SLOVENSKIH OBČINAH	30
3.5.	KAKOVOST VOZNEGA PARKA MPP-JA V VEČJIH SLOVENSKIH OBČINAH	36
3.6.	OPREMLJENOST POSTAJALIŠČ MPP-JA V VEČJIH SLOVENSKIH OBČINAH	40
4.	UKREPI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V SLOVENSKIH OBČINAH	44
4.1.	IZHODIŠČA	44
4.2.	UKREPI IZBOLJŠANJA PONUDBE JPP-JA	46

4.3.	UKREPI UREJANJA IN UMIRJANJA PROMETA	48
4.4.	UKREPI ZA SPODBUDO SOCIALNE FUNKCIJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI.....	51
4.5.	UKREPI UVAJANJA NOVOSTI NA PODROČJU MOBILNOSTI.....	54
4.6.	UKREPI AKTIVNEGA MEDOČINSKEGA SODELOVANJA NA PODROČJU MOBILNOSTI....	58
4.7.	PREGLED UKREPOV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V SLOVENSKIH OBČINAH	60
5.	INTERMODALNOST	62
5.1.	IZHODIŠČA	62
5.2.	ODDALJENOST POTNIŠKIH POSTAJ OD MESTNIH SREDIŠČ.....	66
5.3.	PARKIRIŠČA P & R (»PARKIRAJ IN SE PELJI Z AVTOBUSOM«).....	70
5.4.	INTERMODALNA IN DRUGA SPLOŠNA OPREMLJENOST POTNIŠKIH POSTAJ, LETALIŠČ IN PRISTANIŠČA	71
5.5.	VREDNOTENJE POTNIŠKIH POSTAJ GLEDE NA NJIHOVO »POTNIŠKO PRIVLAČNOST«	84
5.6.	MOŽNOSTI ZA RAZVOJ INTERMODALNIH POTNIŠKIH SREDIŠČ	89
6.	POVZETEK	92
6.1.	SUMMARY	95
7.	SEZNAM SLIK IN PREGLEDNIC	97
7.1.	SEZNAM SLIK	97
7.2.	SEZNAM PREGLEDNIC	101
8.	VIRI IN LITERATURA	102
9.	PRILOGE.....	105

Pogosto uporabljene kratice

JPP – javni potniški promet

MPP – mestni potniški promet

LPP – Ljubljanski potniški promet

P & R – parkirišče za storitev »Parkiraj in se pelji« z avtobusom (angl. *park and ride*)

ŽP – železniška postaja

AP – avtobusna postaja

EU – Evropska unija

MOL – Mestna občina Ljubljana

LUR – Ljubljanska urbana regija

ARSO – Agencija Republike Slovenije za okolje

MOP – Ministrstvo za okolje

MzP – Ministrstvo za promet

pkm – potniški kilometri (tj. produkt št. prepeljanih potnikov in št. opravljenih kilometrov)

1. UVOD

Koncept **trajnostnega razvoja** postaja vse pomembnejši. Ne le zaradi stalnih opozoril okoljevarstvenikov glede stanja v okolju, pač pa tudi zaradi gospodarskega stanja in vse večjih socialnih razlik v praktično vseh družbah na Zemlji. Trajnost ima torej **tri** med seboj tesno povezane **stebre** oz. **komponente** – poleg okoljske še gospodarsko in socialno komponento. Koncept trajnosti se v posameznih panogah, npr. v politiki, gospodarstvu in znanosti, različno tolmači. Ne glede na to pa je pomembno, da se posameznih komponent ne zanemari na račun drugih in da so ukrepi, ki gredo v smer trajnosti, dolgoročni (Köhn, 1999).

Kljub temu, da so številni okoljski problemi nastali zaradi velikega zanemarjanja okolja, nekateri avtorji (npr. Buehler, Pucher, 2010) menijo, da se v luči trajnosti pogosto zanemarija gospodarska oz. ekonomska komponenta trajnostnega razvoja. Trditev utemeljujejo tudi na primeru slabega stanja sistemov javnega potniškega prometa (v nadaljevanju JPP) v večini držav. Ta naj bi bil nizko produktiven, imel visoke finančne stroške in velike potrebe po državnem sofinanciranju. JPP, ki je sicer eden glavnih stebrov **trajnostne mobilnosti** (poleg pešačenja in kolesarjenja, deloma pa tudi drugih javnih oblik prevozov; npr. taksi), je le redko gospodarsko opravičljiv in zahteva nenehno sofinanciranje s strani občin oz. države.

Premikanje v prostoru je že od nekdaj ključna človekova potreba. Mobilnost ljudi je bila sprva omejena na peš hojo, kasneje pa so se razvili tudi ostali načini premikanja. Prav tako se je skozi razvoj in napredek v znanosti razvila prometna infrastruktura. Razvoj mobilnosti je med drugim omogočil daljše in vsakodneвне poti. Zavoljo razvoja tudi fizične ovire, npr. gorska veriga ali ozka alpska dolina, v prostoru nimajo več tako velikega pomena za povezovanje dveh območij kot v preteklosti. Pomembna je tudi možnost izbire prometnega sredstva. Ljudje se za določeno vrsto prometnega sredstva odločajo predvsem na podlagi velikosti ponudbe, hitrosti, ki jo ta nudi, udobja, stroškov, zmogljivosti in zanesljivosti (Rodrigue in sod., 2009). Zaradi naraščajočega osebnega motornega prometa v Sloveniji, še zlasti po osamosvojitvi države v letu 1991, so se možnosti izbire prometnih sredstev bistveno znižale. Po nekaterih študijah (npr. PNZ, URBI, Ninamedija, 2003) se je v letu 2003 v Ljubljanski urbani regiji (LUR) okoli 60 % ljudi prevažalo z osebnimi vozili, peš hoje se je posluževalo 20 % ljudi, delež kolesarjev in uporabnikov JPP pa je bil okoli 10 % in je glede na prejšnja leta padel. Stanje je še posebej zaskrbljujoče, če dodamo podatek, da je MPP v Ljubljanski urbani regiji razvit nadpovprečno, gledano na prometno ponudbo v primerjavi z ostalimi slovenskimi mesti. Prav tako je nadpovprečno razvita tudi ostala infrastruktura (pešpoti, območja za pešce, kolesarske steze ipd.).

Naj bo mobilnost še tako pomembna, ima tudi veliko negativnih posledic. Večine izmed njih se ljudje sploh ne zavedamo. Dokazano je, da ima mobilnost neposreden vpliv na podnebne spremembe, biotsko raznovrstnost (prometna infrastruktura močno fragmentira habitate živali in rastlin), povzroča pa tudi hrup, različne oblike onesnaženja (med drugim zračno in vodno) in onesnaženje prsti (Rodrigue in sod., 2009). K tem posledicam lahko dodamo še številne prometne nesreče (bolniški dopusti, rehabilitacije), izgub časa zaradi prometnih zastojev, razlitja nevarnih snovi ipd. Skupino negativnih posledic imenujemo **zunanji stroški** prometa, ki jih lahko ovrednotimo tudi materialno. V Sloveniji ti stroški znašajo med 6 in 9,8 % BDP-ja (Božičnik in sod., 2004).

Trajnostna mobilnost med drugim pomembno zmanjša zunanje stroške prometa, saj jih predvideva in upošteva. Ukrepi trajnostne mobilnosti zmanjšujejo izpuste onesnaževal

prometa, jakost hrupa, število in posledice prometnih nesreč in porabo prostora v mestnih središčih, povečujejo dostopnost skupinam ljudi, ki so mobilnostno sicer prikrajšani (npr. osebe brez voznškega izpita, gibalno ovirani in revnejši ljudje) ipd.

Diplomsko delo se bo v veliki meri navezovalo na stanje sistemov MPP-ja. Ostali načini trajnostne mobilnosti (npr. pešhoja, kolesarjenje) bodo zgolj omenjeni v poglavju o ukrepih trajnostne mobilnosti v slovenskih občinah.

1.1. NAMEN

Namen diplomskega dela je predstavitev stanja JPP-ja in ukrepov trajnostne mobilnosti po slovenskih občinah. Posebej bo prikazano tudi stanje in možnosti za razvoj intermodalnih potniških središč v večjih slovenskih mestih.

1.2. CILJI

Cilji diplomskega dela so:

- opredeliti pomen JPP kot enega izmed bolj pomembnih oblik trajnostne mobilnosti,
- predstaviti stanje sistemov mestnega potniškega prometa (MPP-ja) v 14-ih slovenskih občinah,
- predstaviti oblike razvoja trajnostne mobilnosti in ugotoviti stanje trajnostne mobilnosti po slovenskih občinah,
- na konkretnih primerih prikazati stanje intermodalnih potniških središč v nekaterih večjih slovenskih mestih.

1.3. HIPOTEZE

Predpostavljene so naslednje hipoteze:

1. **Ljubljanski potniški promet (LPP) prevladuje nad ostalimi sistemi MPP-ja v Sloveniji (H1).** Predpostavljam namreč, da se stanje MPP-ja v Ljubljani precej razlikuje od sistemov MPP-ja drugod po Sloveniji. To bom poskušal utemeljiti predvsem na podlagi prometnega povpraševanja in ponudbe ter višine sofinanciranja občine za MPP.
2. **Trajnostna mobilnost je v Sloveniji še zelo zapostavljena (H2).** To bom poskušal prikazati na primeru nekaterih ukrepov, ki so jih slovenske občine sprejele z željo po razvoju trajnostne mobilnosti, še bolj pa na primeru pomanjkanju ukrepov in informacij o njih.
3. Ena izmed večjih ovir na poti k večji privlačnosti JPP v Sloveniji je zagotovo zastarela infrastruktura, predvsem železniška. Ostale so še počasna hitrost vozil JPP, finančna smiselnost v primerjavi z osebnim avtomobilom, predvsem pa slaba povezanost različnih oblik JPP-ja, tj. možnost prestopanja, usklajenost vozniških redov, pridobivanje informacij, finančne ugodnosti ipd. **V Sloveniji imamo le redke primere intermodalnih potniških središč (H3).**

1.4. STRUKTURA DIPLOMSKEGA DELA

Diplomsko delo je sestavljeno iz treh večjih vsebinskih delov. Vsak izmed njih poskuša potrditi oz. ovreči zastavljene delovne hipoteze.

Prvo poglavje prikazuje stanje sistemov MPP v 14-ih slovenskih občinah. Na podlagi različnih kazalcev skušam dokazati, da je sistem MPP v mestni občini Ljubljana (MOL-u) precej bolj razvit od sistemov MPP-ja v ostalih 13-ih slovenskih občinah, v katerih imajo MPP.

V drugem poglavju se bom osredotočil na različne ukrepe trajnostne mobilnosti po slovenskih občinah. Med drugim bom več pozornosti posvetil razvoju infrastrukture, električni mobilnosti in *carpool-ing* spletnemu portalu. Nekatere občine vlagajo v zagotavljanje trajnostne mobilnosti meščanom veliko sredstev in naporov, druge nekoliko manj, v nekaterih občinah pa se potencialov trajnostne mobilnosti sploh (še) ne zavedajo.

Zadnje vsebinsko poglavje namenjam raziskavi o potniških središčih in intermodalnosti v slovenskem JPP-ju. Na primeru večjih slovenskih mest bom poskušal prikazati velike, še neizkoriščene potenciale za povezljivost različnih oblik JPP-ja. Primerov pravih intermodalnih potniških središč v Sloveniji ni veliko, kar se deloma odraža tudi v vse manjšem številu uporabnikov sistemov JPP-ja.

1.5. METODOLOGIJA

Vsebinsko je diplomsko delo sestavljeno predvsem iz empiričnega, deloma pa tudi iz teoretičnega dela. Pristop raziskovalnega dela je deduktivni. Uporabil sem tako kabinetno kot tudi terensko metodo.

Kabinetno delo je vsebovalo pripravo treh anketnih vprašalnikov ter analizo in obdelavo pridobljenih podatkov. Prvi anketni vprašalnik so izpolnjevali odgovorni za področje prometa v občinskih upravah v 14-ih večjih slovenskih občinah, v katerih imajo vzpostavljen sistem MPP. Gre za obsežen vprašalnik, s katerim sem pridobil informacije o sistemih MPP-ja in ukrepih trajnostne mobilnosti. Drugi anketni vprašalnik, ki je za razliko od prvega manj obsežen in podroben, so izpolnjevali zaposleni v občinskih upravah v vseh preostalih slovenskih občinah. Namenjen je pridobivanju informacij o ukrepih trajnostne mobilnosti v manjših slovenskih občinah. Z zadnjim anketnim vprašalnikom pa sem pridobil informacije o opremljenosti 42 potniških postaj v 21 izbranih slovenskih mestih. Pridobivanje informacij s prvima dvema vprašalnikoma je potekalo bodisi osebno (sestanki v prostorih občine) bodisi preko elektronske pošte, s tretjim vprašalnikom pa sem izvedel telefonsko anketo z zaposlenimi na potniških postajah. Vsi trije anketni vprašalniki so priloženi na koncu diplomske naloge.

Na terenu sem si v nekaterih večjih slovenskih mestih ogledal urejenost postajališč MPP-ja, organizacijo MPP-ja in šolskih prevozov ter se sestal s tistimi zaposlenimi v občinski upravi, ki so odgovorni za področje prometa. V Ljubljani sem si podrobneje ogledal kolesarsko infrastrukturo in ostale ukrepe, ki gredo v smeri trajnostne mobilnosti, npr. *shared space* (javni prostor, namenjen hkratnemu potekanju različnih prometnih sredstev).

V poglavju o intermodalnosti sem poskušal razviti pregled nad opremljenostjo potniških postaj v oziru do potniških potreb in pričakovanj, s ciljem večje priljubljenosti in uporabe JPP v Sloveniji. Za skupno opremljenost in dodatno ponudbo, namenjeno potnikom na posamezni potniški postaji, sem uporabil izraz »**potniška privlačnost**«. Najprej sem se osredotočil na razmestitev potniških postaj v posameznem mestu oz. na njihove oddaljenosti od mestnega središča. Z izjemo letališč sem upošteval poti, dostopne pešcem; središče mesta je točka, ki je označena v programu *Google Earth*. Pot, ki jo mora pešec prehoditi med potniško postajo in mestnim središčem oz. med dvema postajama, je izračunana s pomočjo programa *Google Earth*. Sama dolžina poti ni vedno najboljši pokazatelj oddaljenosti, kot jo vidijo potniki. Ti namreč pogosto pričakujejo ne le čimkrajšo, pač pa tudi čim bolj varno in udobno pot. Pomembna jim je torej tudi razpoložljivost pločnikov in kolesarskih steza, prehodi za pešce ipd. Nadaljno sem proučil parkirišča P & R, ki so v Sloveniji zaenkrat le štiri. V zadnjem delu poglavja sem se osredotočil na stanje opremljenosti potniških postaj. V vzorec sem jih vzel 42, od tega 21 avtobusnih, 17 železniških postaj, tri večja potniška letališča in potniško pristanišče v Luki Koper. Na podlagi s telefonsko anketo pridobljenih podatkov sem potniške postaje poskušal medsebojno primerjati in jih oceniti z vidika potniške privlačnosti.

1.6. PREGLED LITERATURE

Glavni vir za idejo in izdelavo diplomskega dela sta projekta Integrirani javni potniški promet in Dobimo se na postaji (slednji je del prvega, krovnega projekta), katerih naročnik je Ministrstvo za promet, nosilec pa Urbanistični inštitut Republike Slovenije. Projekta sta deloma sofinancirana iz sredstev evropske kohezijske politike. Pomemben del projekta Dobimo se na postaji je bila študija Identifikacija stanja javnega potniškega prometa in ukrepov trajnostne mobilnosti po slovenskih občinah, ki jo je v letu 2011 izdelalo društvo CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp (Dovečar, Ogrin, 2011). Pomembnost te študije je za diplomsko delo velika, predvsem zaradi obsežnosti in aktualnosti podatkov, ki smo jih za potrebe projekta pridobili. Pri nastanku študije sem stalno sodeloval in jo sooblikoval.

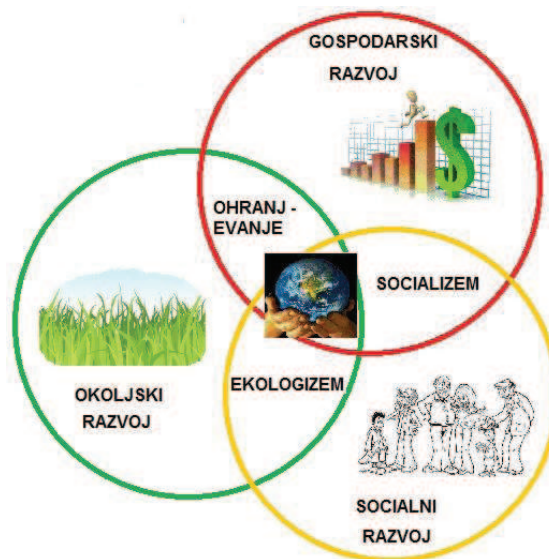
Poleg omenjene študije se bom pri diplomskem delu oprl tudi na druge vire. Med njimi velja izpostaviti knjižno delo Geografija prometnih sistemov iz leta 2009, katere avtorja sta dr. Jean-Paul Rodrigue in dr. Claude Comtois. Tudi to delo je obsežno in aktualno, je pa precej bolj splošno. Geografija prometnih sistemov podrobneje opisuje pomembnost, značilnosti in posledice razvoja različnih prometnih sistemov. V veliko pomoč mi je bila predvsem pri proučitvi splošnih pojmov, povezanih z mobilnostjo, in pri intermodalnosti potniških središč. Na podlagi opisov potniških središč sem namreč razvil pregled nad opremljenostjo potniških središč, v oziru do potreb in pričakovanj potnikov v JPP-ju.

Pomemben vir podatkov so tudi nekatere diplomske naloge. Med njimi lahko izpostavljam diplomski deli Vrednotenje linijskega prometa v Mestni občini Ljubljana (Koželj, 2005) in Prostorsko načrtovanje in trajnostna mobilnost na primeru novega upravnega središča »Cukrarna« (Ružić, 2011). Prvo diplomsko delo podrobneje predstavlja ljubljanski MPP v obdobju pred raziskavo v okviru projekta Dobimo se na postaji (tj. 2005). Opazil sem, da so problemi LPP-ja in tudi drugih ukrepov trajnostne mobilnosti v obeh časovnih obdobjih podobni. Rešujejo se zelo počasi ali pa se sploh ne. Druga diplomska naloga mi je pomagala predvsem pri poglavju o ukrepih trajnostne mobilnosti. Osredotoča se namreč na dostopnost kot pomemben del v prostorskem načrtovanju in na t. i. upravljanje z mobilnostjo. V Sloveniji se vse preveč poudarja osebni avtomobilski promet in zanemara tako ostale oblike mobilnosti kot tudi skupine ljudi brez dostopa do osebnih avtomobilov. Trajnostna mobilnost le počasi prihaja v prakso pri novih posegih v prostor, je pa na tem področju potencial še zelo slabo izkoriščen.

Vir podatkov o ukrepih trajnostne mobilnosti so tudi različne študije. Izpostavil bi predvsem študijo društva CIPRA Slovenija, društva za varstvo Alp, z naslovom Koncept urejanja prometa v Kamniški Bistrici (Prašnikar, Ogrin, Dovečar, 2010). V omenjeni študiji se je proučilo prometno povpraševanje (predvsem štetje osebnih avtomobilov in avtobusov) v dolini Kamniške Bistrice, tako v času povečanega turističnega obiska kot tudi izven njega. Na podlagi pridobljenih podatkov je v študiji navedenih pet različnih scenarijev urejanja prometa, pri vseh pa je poudarjen koncept trajnostne mobilnosti.

1.7. OSNOVNI POJMI

Trajnostni razvoj predstavlja razvoj, ki zadovoljuje potrebe sedanjosti brez ogrožanja zmožnosti zagotavljanja potreb prihodnjih generacij (Rodrigue in sod., 2009). Izraz trajnostni razvoj sicer izhaja iz gozdarstva, pri katerem je poudarjena hitrost obnavljanja lesne biomase (tj. prirast) v odnosu do posegov človeka (Plut, 2011). Danes trajnostni razvoj predstavlja veliko širši pojem. Gre za ohranitev tako naravnega kapitala kot tudi za »trajno delujoč« gospodarski sistem in človeško družbo (Plut, 2006). Je širše sprejet in zelo pogosto uporabljen pojem v politiki, gospodarstvu in medijih, v praksi pa (žal) le redko v celoti uresničen.



Slika 1: Trajnostni razvoj in njegove komponente.

Zasnova slike: Rodrigue in sod., 2009. Viri sličic: Hunny Do Artificial Grass, 2009, Edupics.com, 2011, Business Consulting and Communications, 2011, Sabani, L., 2011.

Trajnostna mobilnost je pomemben del trajnostnega razvoja in predstavlja mobilnost, ki je dostopna vsem družbenim in starostnim skupinam ljudi, je gospodarsko opravičljiva in okolju manj škodljiva. Njeni stranski učinki so zanemarljivi, ima pa več pomembnih pozitivnih lastnosti. Zmanjšuje namreč porabo fosilnih virov energije, onesnaženost, pa tudi število ter posledice prometnih nesreč in zastojev.

Trajnostna mobilnost je torej sestavljena iz **socialne enakopravnosti** (vozovnice za šolarje, upokojece, brezposelne idr. so deloma prilagojene njihovim standardom in potniškim potrebam), **gospodarske učinkovitosti** (osredotočenost na tekmovalnost, prilagodljivost proizvodnje in zagotavljanje storitev za trg povpraševanja) in **okoljske odgovornosti** (okoljski odtis prometa, upoštevajoč tako surovine kot tudi odpadke) (Rodrigue in sod., 2009). Obstoječih standardov mobilnosti se ne da hitro spreminjati, saj so v veliki meri oprti na regionalno in urbanistično načrtovanje. Trajnostna mobilnost je zato še pomembnejša pri načrtovanju novogradenj, pri katerih se vse bolj upošteva tudi dostopnost, seveda brez avtomobilov (Ružić, 2011).



Slika 2: Razlike med različnimi oblikami mobilnosti v zahtevah po prostoru za infrastrukturo (Vir: Mednarodna zveza za javni potniški promet, 2011).

Javni potniški promet (JPP) predstavlja vse mobilnostne sisteme (avtobus, vlak, taksi idr.), pri katerih potniki ne potujejo v lastnih vozilih. JPP je namenjen vsem družbenim skupinam in poteka po vnaprej določenih progah, urnikih in cenah voženj (Mednarodna zveza za javni potniški promet, 2011). Proge JPP-ja med seboj povezujejo različne države (mednarodni potniški promet), kraje (medkrajevni potniški promet) ali območja znotraj mest (mestni potniški promet). JPP lahko poteka po infrastrukturi, značilni zgolj za to obliko mobilnosti (npr. železnice, letališča), ali pa poteka hkrati z drugimi načini mobilnosti (npr. avtobusni in avtomobilski potniški promet).

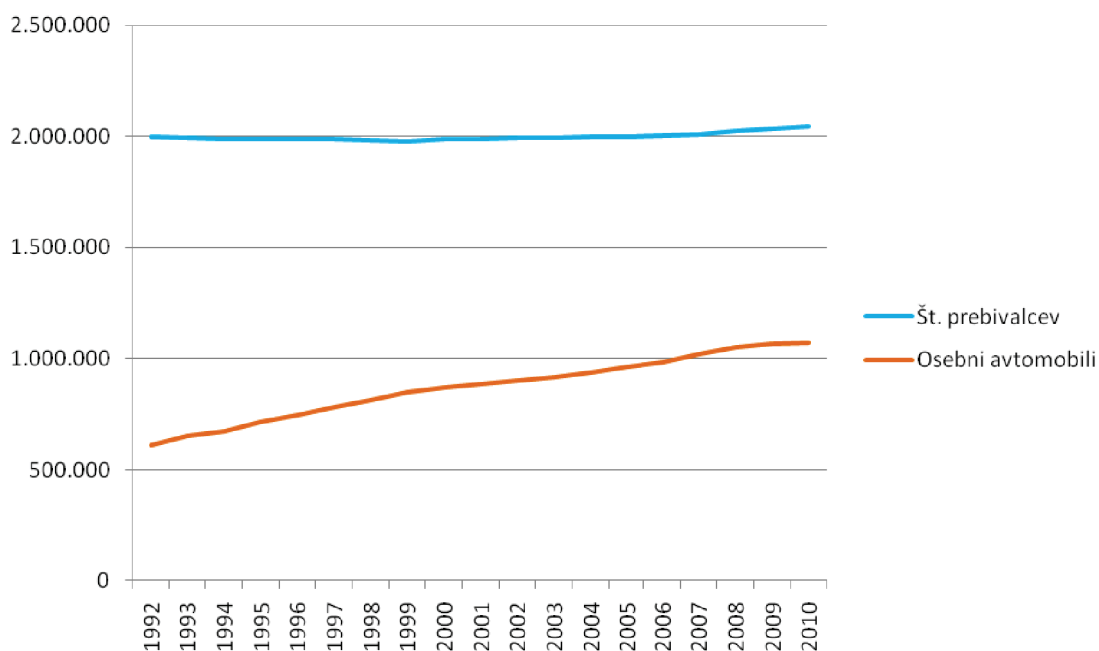
V primerjavi z osebnim avtomobilskim prometom ima JPP številne prednosti. Zagotavlja namreč mobilnost z manjšimi finančnimi stroški in z manjšimi zahtevami po prostoru, je energetsko učinkovitejši (prispeva k manjši porabi energije na potniški kilometer), povzroča manjše onesnaženje in je dostopen vsem ljudem. Potnikom zagotavlja večjo dostopnost in je najbolj varna oblika mobilnosti (Mednarodna zveza za javni potniški promet, 2011). Največje slabosti JPP-ja, v primerjavi z osebnim avtomobilskim prometom, pa so manjše udobje, počasnejše potovanje, manjša prilagodljivost pri potovanju ipd.

Mestni potniški promet (MPP) je oblika JPP-ja, ki služi prevozom potnikov v urbanih območjih. Elementi MPP-ja (npr. shema prog, pogostost voženj in razdalja med postajališči) so prilagojeni mobilnostnim potrebam potnikov v mestih. Mesečne vozovnice so praviloma cenejše kot v medkrajevnem JPP in so finančno bolj smiselne – za povrnitev vrednosti nakupa je torej potrebno manjše število voženj kot pri medkrajevnem JPP-ju.

Intermodalnost je mobilnost, ki vključuje dve ali več oblik mobilnosti potnikov oz. tovora (npr. kombinacija pomorskega in železniškega prometa). Sprememba oblike prevoza se praviloma odvija na posebej za to zasnovanih in opremljenih **terminalih** (npr. pristaniška luka ali letališče). Oblika prevoza je odvisna od stroškov in razdalje poti, seveda pa je pogojena tudi z izbiro. Letalski prevoz je tako praviloma možen povsod, medtem ko so ostale oblike prevozov močno odvisne od geografskih elementov – topografije, hidrologije in podnebja (Rodrigue in sod., 2009). V Sloveniji imamo več intermodalnih središč: pristanišče (luka Koper), letališča (letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, letališče Edvarda Rusijana Maribor, letališče Portorož idr.), parkirišča P & R (»parkiraj in se pelji z avtobusom« oz. angl. *park and ride*). Dva takšna parkirišča se nahajata v Ljubljani, dva v Piranu, več pa jih je načrtovanih tudi po drugih krajih, med drugim v Škofji Loki. Intermodalna potniška središča pa so tudi že nekatere avtobusne in železniške postaje, npr. v Kopru. Te so načrtovane skupaj in nudijo učinkovito intermodalnost potnikom z različnih oblik prevozov JPP-ja.

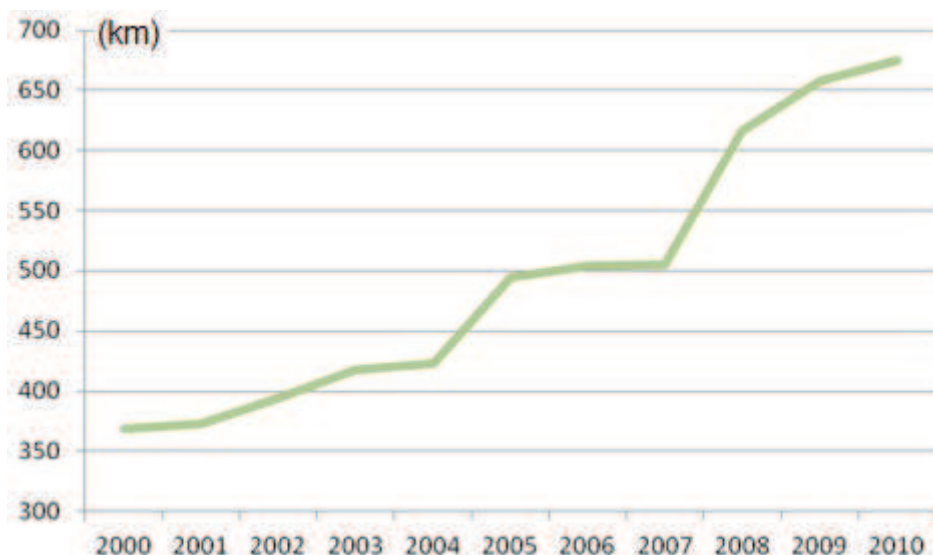
2. ANALIZA STANJA MOBILNOSTI V POTNIŠKEM PROMETU SLOVENIJE

Slovenske mobilnostne navade, vsaj kar se tiče potniškega prometa, so v veliki meri povezane z osebnimi avtomobili. Število osebnih avtomobilov v Sloveniji hitro narašča. **Stopnja motorizacije** je v letu 2009 znašala 517 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev (SURS, 2011). Osebni avtomobil ima torej več kot vsak drugi prebivalec Slovenije, v vzorec pa sodijo tudi osebe, ki osebnega avtomobila ne morejo imeti oz. voziti.



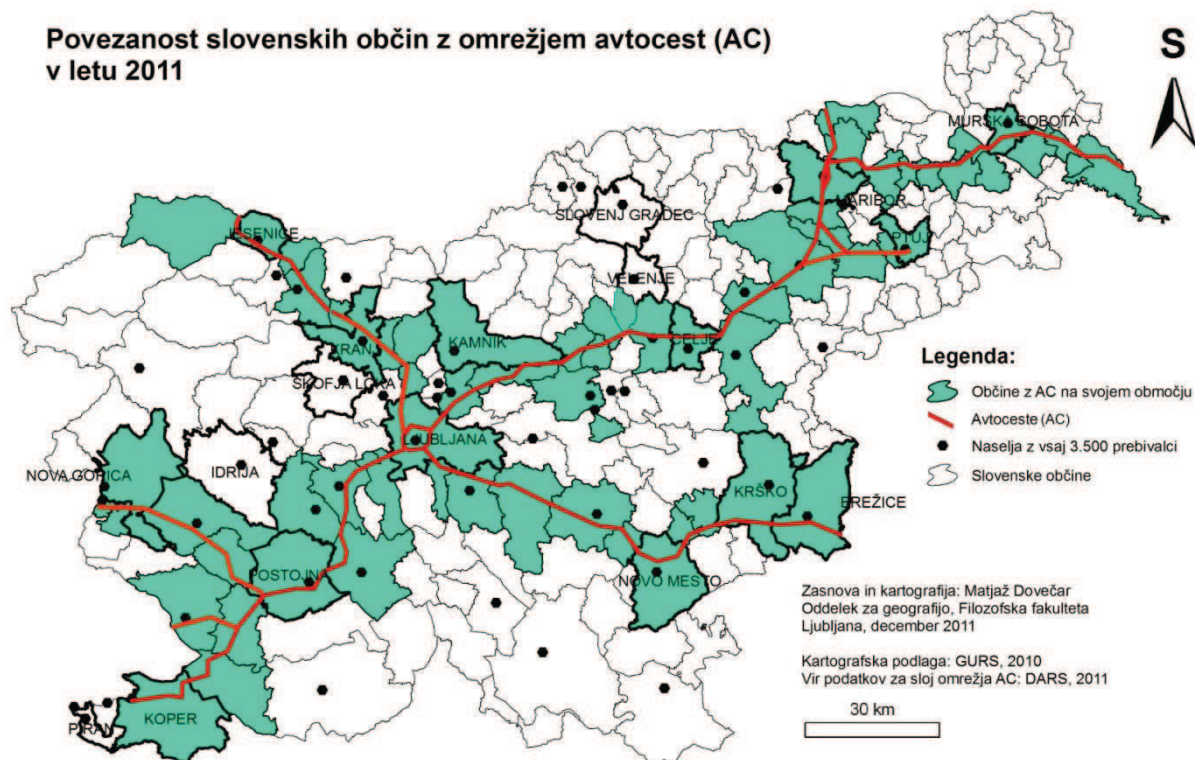
Slika 3: Potek števila prebivalcev in števila osebnih avtomobilov v Sloveniji med letoma 1992 in 2010 (Vir podatkov: SURS, 2011).

Podobno kot raste stopnja motorizacije, v zadnjih letih pospešeno narašča tudi **dolžina avtocestnega omrežja**. T. i. slovenski avtocestni križ je bil v letu 2011 dokončan. Sestavljata ga avtocestni povezavi med jugozahodom in severovzhodom (Koper in Vrtojba–Šentilj in Pince) in med severozahodom in jugovzhodom (Jesenice–Obrežje) države.



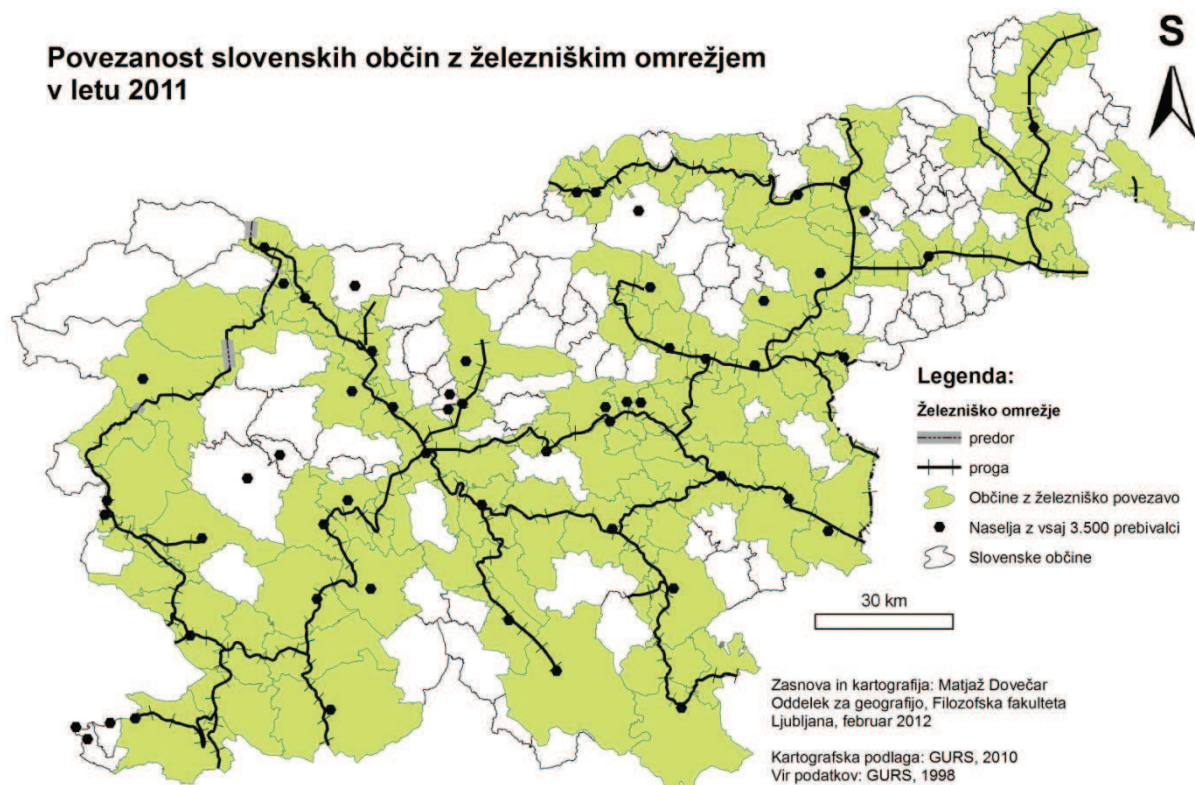
Slika 4: Potek dolžine slovenskega avtocestnega omrežja (v kilometrih) med letoma 2000 in 2010 (Vir podatkov: SURS, 2011).

Avtoceste so resda namenjene tako potniškemu kot tudi tovornemu prometu, a podatek kljub temu odraža jasno sliko prometne politike v Sloveniji. Ta je bila namreč, vsaj v zadnjih letih, naklonjena predvsem razvoju avtocestne infrastrukture. To pokaže naslednja primerjava: v obdobju desetih let je Slovenija dobila 306 kilometrov novih avtocest in zgolj 27,9 kilometra novih železniških prog (vir podatkov: SURS, 2011).



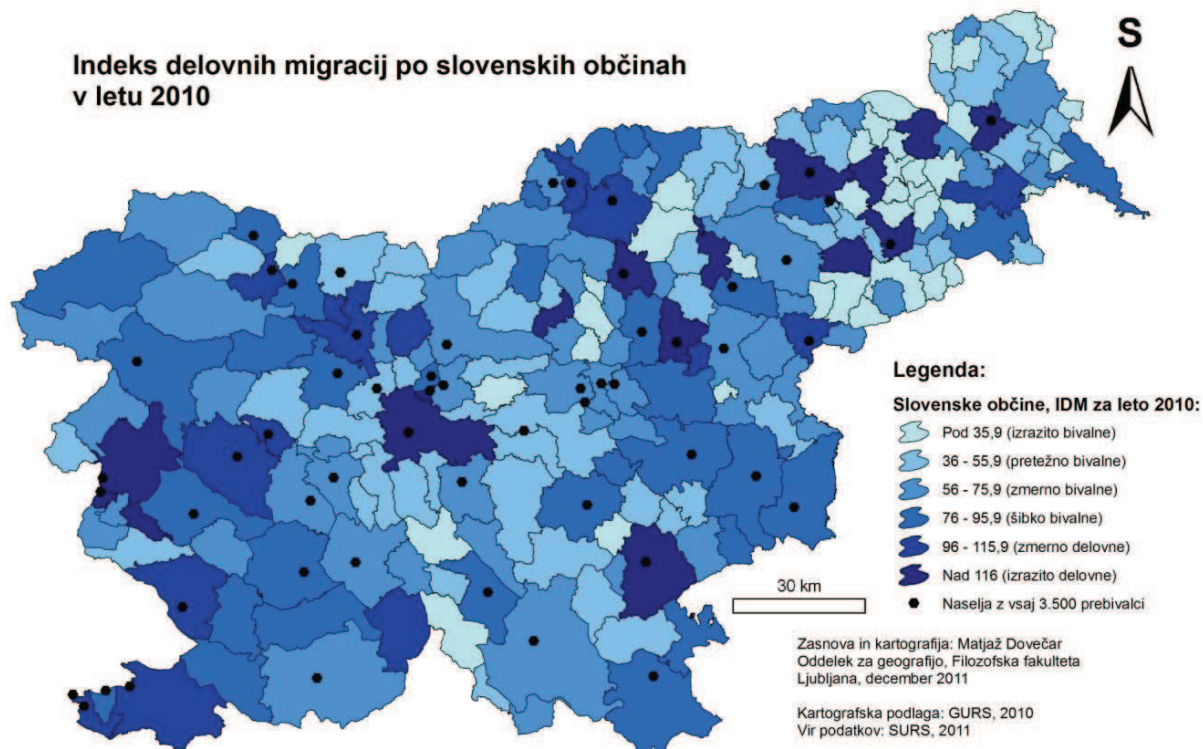
Slika 5: Povezanost slovenskih občin z omrežjem avtocest (AC) v letu 2011.

**Povezanost slovenskih občin z železniškim omrežjem
v letu 2011**



Slika 6: Povezanost slovenskih občin z železniškim omrežjem v letu 2011.

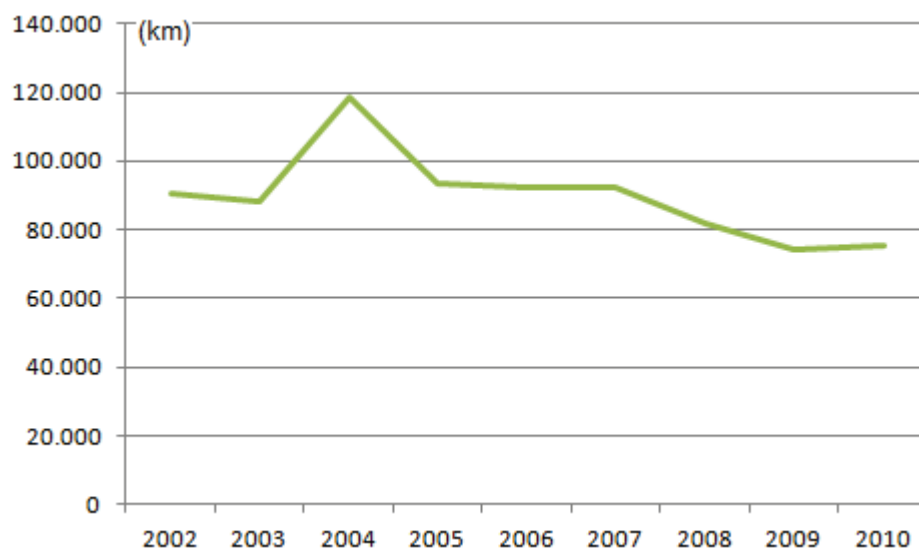
Vse večja stopnja motorizacije, gradnja cestne (predvsem avtocestne) infrastrukture, nenazadnje pa tudi **finančna politika nepremičnin** so v Sloveniji v zadnjih dveh desetletjih sprožile nove poselitveno-zaposlitvene vzorce. Razdalje med večjimi bivanjskimi in zaposlitvenimi naselji so se vsaj navidezno zmanjšale in tako omogočile vsakodnevne migracije. Razmerje med številom delovnih migrantov po občini zaposlitve in po občini bivanja se imenuje **indeks delovne migracije (IDM)**. Kazalec upošteva delovne migracije med različnimi občinami, izpusti pa migracije znotraj občine. Tako se občine lahko razdeli na delovne (IDM imajo višji od 96) in bivalne (IDM imajo nižji od 96), znotraj obeh kategorij pa še na različne stopnje.



Slika 7: Indeks delovnih migracij (IDM) po slovenskih občinah v letu 2010 (Vir podatkov: SURS, 2011).

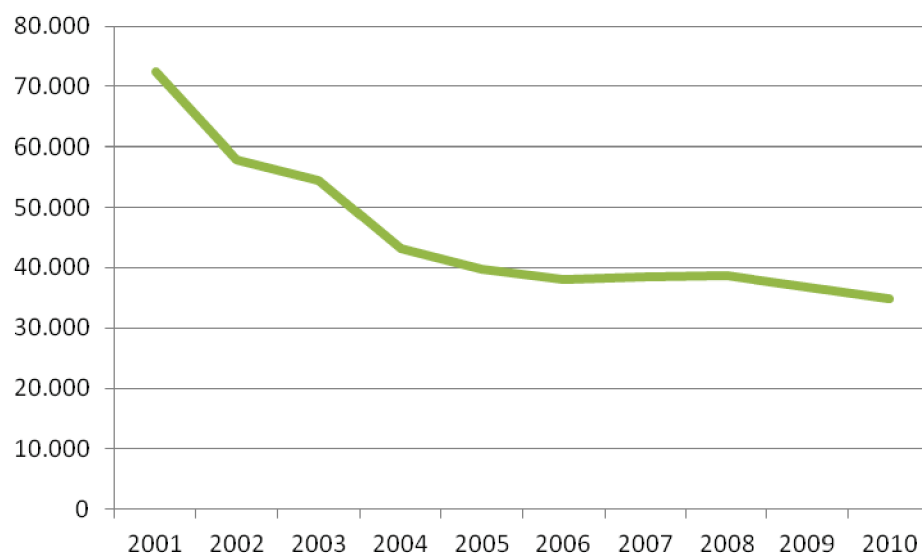
Temneje obarvane občine na zgornji karti so občine, ki so privlačna zaposlitvena regionalna središča (npr. Ljubljana, Nova Gorica, Murska Sobota in Novo mesto). Ob njih so praviloma svetlejšje obarvane občine, ki predstavljajo bivalne občine.

Mobilnostne navade v Sloveniji se kažejo v stopnji motorizacije, v gradnji novih avtocest in hkratnem zanemarjanju razvoja železniškega omrežja ter v indeksu delovnih migracij po slovenskih občinah. Kljub temu pa ima tudi **javni potniški promet** še vedno vidno mobilnostno vlogo. JPP, ki je za razliko od cestne in železniške infrastrukture namenjen zgolj potniškemu prevozu, se v zadnjih letih nekoliko izboljšuje. Izboljšuje se predvsem **prometna ponudba**, medtem ko **prometno povpraševanje**, z izjemo železniškega potniškega prometa, upada. Prometna ponudba, izražena v dolžini omrežij sistemov MPP-ja, narašča predvsem na račun novoustanovljenih sistemov MPP-ja (npr. v Velenju). Skupaj z dolžino omrežij celotnega avtobusnega JPP-ja vrednosti sicer upadajo, saj so številne proge v zadnjih letih ukinili.



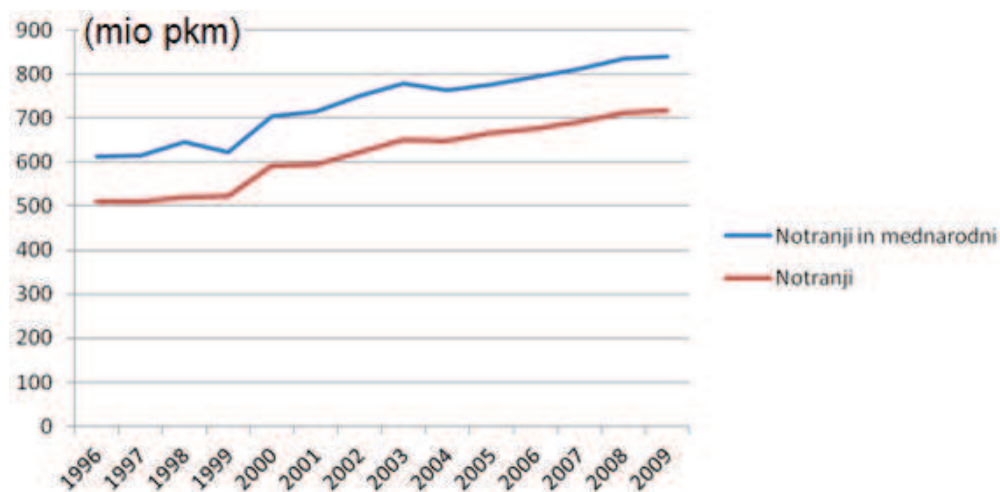
Slika 8: Potek dolžine omrežij JPP-ja in MPP-ja (v kilometrih) med letoma 2002 in 2010 (Vir podatkov: SURS, 2011).

Dolžina vseh prog MPP-ja (tj. dolžina omrežja) se je med letoma 2005 in 2010 povečala za 124,4 kilometra oz. za 14 %. Povečanje gre predvsem na račun občin Velenje in Postojna, ki sta v tem obdobju na novo ustanovili MPP. Kljub temu pa se v splošnem prometno povpraševanje zmanjšuje, vsaj kar se tiče prevozov v celotnem slovenskem avtobusnem JPP-ju.



Slika 9: Potek števila prepeljanih potnikov (v tisoč) v avtobusnem JPP-ju med letoma 2001 in 2010 (Vir podatkov: SURS, 2011).

Število prepeljanih potnikov v avtobusnem JPP-ju se je med letoma 2001 in 2010 zmanjšalo iz 72,5 milijona na 34,7 milijona potnikov, tj. za 37,7 milijona oz. za dobro polovico (52,05 %).



Slika 10: Potek potniških kilometrov (v milijonih pkm) v železniškem potniškem prometu v Sloveniji med letoma 1996 in 2009 (Vir podatkov: SURS, 2011).

Število potniških kilometrov (pkm) v železniškem potniškem prometu v zadnjih letih narašča, tako v notranjem kot tudi v mednarodnem prometu. Notranji železniški promet se je tako med letoma 1996 in 2009 povečal za 40,6 %, skupni (notranji in mednarodni) pa za 37,1 % (vir podatkov: SURS, 2011).

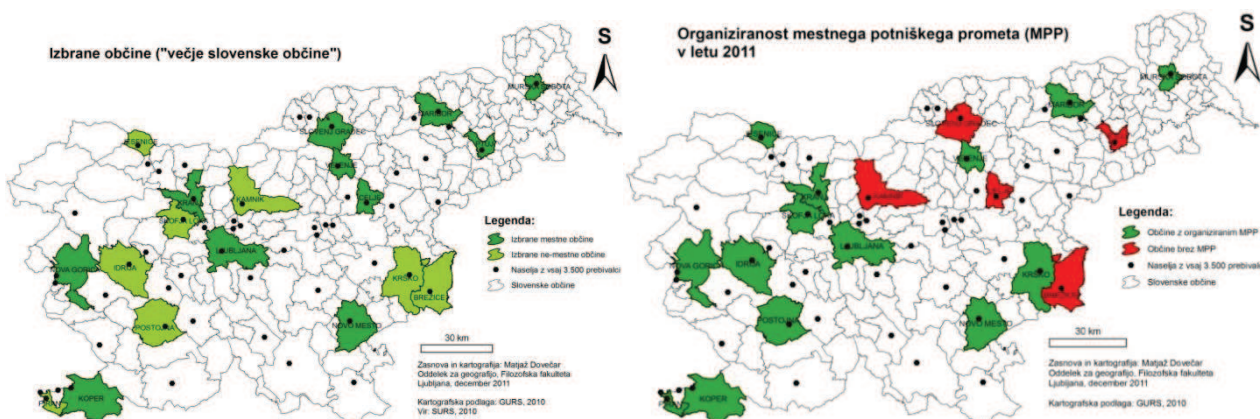
Na podlagi zgornjih podatkov in kartografskih prikazov lahko povzamem, da se prevoz potnikov v Sloveniji odvija predvsem z osebnimi avtomobili. **Delež prevoza z osebnimi avtomobili** v zadnjih desetih letih stalno narašča in je v letu 2010 znašal **86,5 % vseh pkm** (vir podatkov: SURS, 2011). Število prepeljanih potnikov nekoliko narašča tudi v železniškem prometu, medtem ko v cestnem JPP-ju število prepeljanih potnikov upada.

V naslednjem poglavju se bom osredotočil predvsem na stanje MPP-ja v večjih slovenskih občinah.

3. STANJE MPP-JA V VEČJIH SLOVENSKIH OBČINAH

3.1. ZNAČILNOSTI IZBRANIH VEČJIH SLOVENSKIH OBČIN

Občine, ki imajo večja prebivalstvena in zaposlitvena središča, imajo tudi velike zahteve po učinkoviti mobilnosti. Podrobneje sem si pogledal stanje v vseh 11-ih slovenskih mestnih občinah in osmih večjih občinah, ki imajo velika zgostitvena središča.

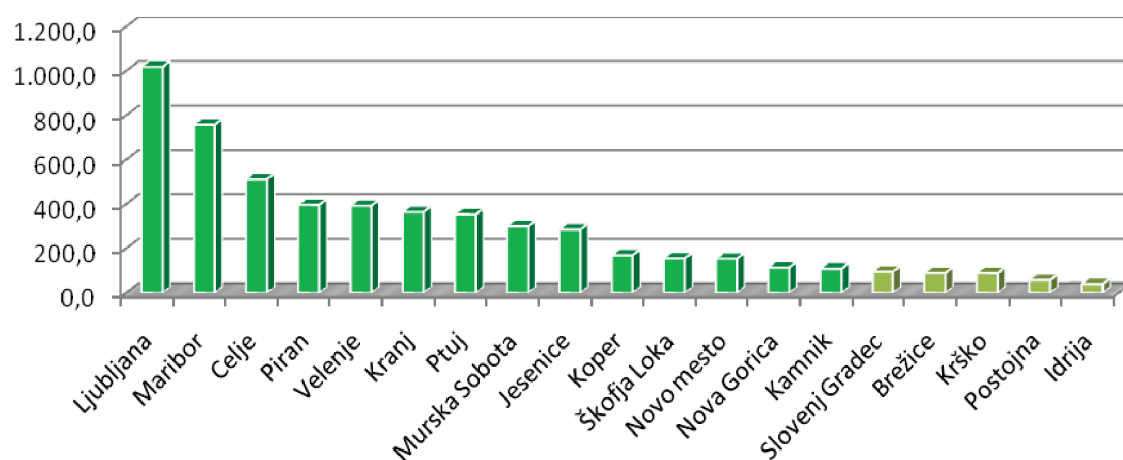
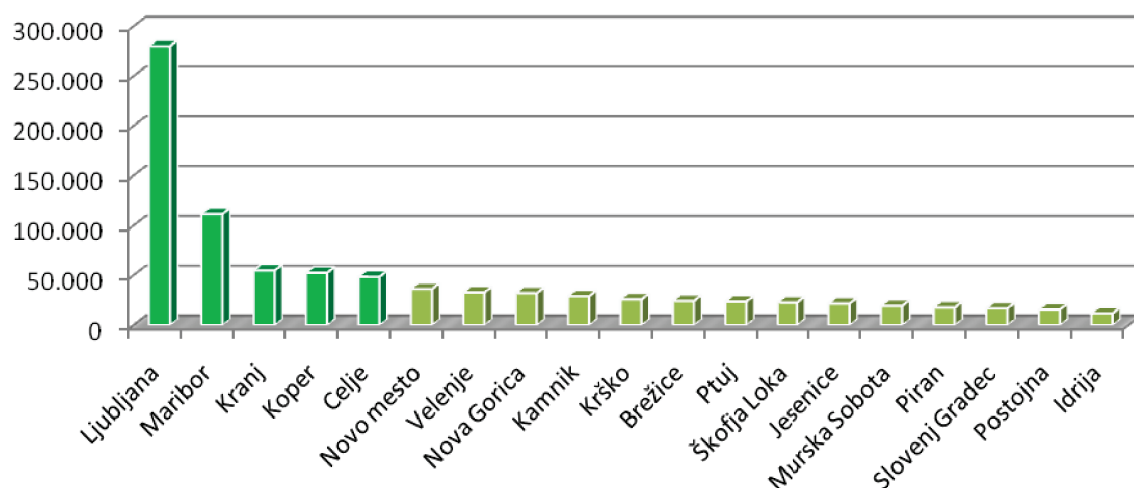


Sliki 11 in 12: Izbrane »večje« slovenske občine in organiziranost sistemov MPP-ja v letu 2011.

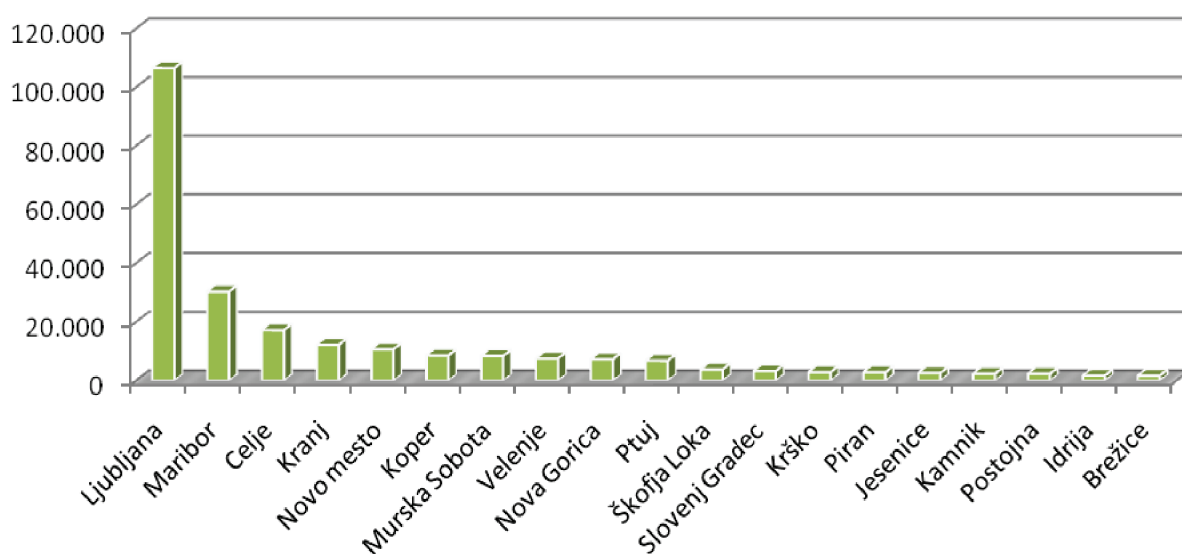
Slovenske občine so med seboj zelo raznolike, tako po številu občanov kot tudi po gostoti poselitve, številu delovnih mest, izobraževalnih in drugih ustanovah ipd.. Kljub temu, da sem od 211-ih občin v Sloveniji izbral zgolj slabo desetino vseh (tj. 19 večjih občin), se tudi med njimi pojavljajo velike razlike.

Mestna občina Ljubljana je prebivalstveno, zaposlitveno, upravno, izobraževalno, kulturno idr. zelo pomembno središče in je prestolnica Republike Slovenija. Med izbranimi občinami izstopa po večini izbranih kazalcev: ima največje število občanov (280.140), daleč največjo gostoto poselitve (1.018,7 prebivalcev/km²), največje število delovnih migrantov (15.800 po občini prebivališča in 106.558 po občini dela), dijakov (2.131 bivajočih in 9.453 vozačev) idr. Izmed izbranih občin se lahko primerja samo z občino Piran, in sicer le v številu prihodov turistov (393.010) (vir podatkov: SURS, 2011). Na podlagi navedenih kazalcev sem si tudi zastavil delovno hipotezo (**H1**), ki pravi, da je MPP v Ljubljani (LPP) v primerjavi z ostalimi sistemi MPP-ja nadpovprečno razvit.

Druga največja slovenska občina je **Mestna občina Maribor**. S 111.730 občani je poleg občine Ljubljana ena izmed dveh občin v Slovenji z več kot 100.000 prebivalci. Je tudi druga najgostejše poseljena med izbranimi občinami, saj je gostota prebivalstva 757,5 prebivalcev/km² (vir podatkov: SURS, 2011). Kot pomembno regionalno središče pa ima tudi Maribor velike potrebe po mobilnosti.



Sliki 13 in 14: Število občanov in gostota poselitve (izražena v prebivalcih/km²) v izbranih slovenskih občinah (Vir podatkov: SURS, 2011) – temnejše obarvani stolpci pomenijo nadpovprečno število občanov med večjimi občinami (na zgornji sliki) oz. nadpovprečno gostoto poselitve glede na slovensko povprečje, ki znaša 101,1 prebivalcev/km².



Slika 15: Število delovnih migrantov po občini dela (delavci, ki morajo na delovno mesto migrirati iz druge občine) v letu 2010 (Vir podatkov: SURS, 2011).

Izbrane občine se na podlagi kazalca IDM uvrščajo med zaposlitvene oz. šibko bivalne občine ($IDM > 56$). Primer šibko bivalne občine med izbranimi je **občina Kamnik** (njen IDM znaša 60). Veliko zaposlenih s te občine namreč na delovno mesto migrira v sosednje občine in Mestno občino Ljubljana. Občina Kamnik je hkrati tudi primer dobre prakse, saj se velikih potreb po vsakodnevnih migracijah zavedajo in jih poskušajo zadovoljevati na čimbolj trajnosten način. Poskušajo zvišati pogostost voženj v medkrajevnem potniškem prometu – dogovarjajo se namreč s prevozniki (Kam Bus d. d. in Slovenske železnice d. o. o.), hkrati pa uvajajo tudi druge novosti (npr. *car-pooling* spletni portal Deliva.si). Pri slednjem gre za ponujanje skupnih prevozov več oseb z istim vozilom z namenom znižanja stroškov za mobilnost.

Medkrajevni potniški promet poteka v vseh slovenskih občinah. Izmed izbranih občin so z **železniškim omrežjem** povezane skoraj vse, izjeme so občine Idrija, Piran in Slovenj Gradec. Prav tako v vseh izbranih občinah nimajo organiziranega **MPP-ja**. Tega namreč nimajo v Brežicah, Celju, Kamniku, Ptuj in Slovenj Gradcu. Slednji je med izbranimi tako edina občina, ki nima niti železniške povezave niti sistema MPP-ja.

Starosti sistemov MPP-ja so med izbranimi občinami različne. Najstarejši MPP, ustanovljen leta 1901, ima Ljubljana. Leta 1955 mu je sledil MPP v Mariboru, leta 1959 pa na Jesenicah. Najmlajše sisteme MPP-ja imajo v Krškem (leto 2005), Idriji (leto 2006), Murski Soboti (leto 2007), Velenju (leto 2008) in Postojni (leto 2010).

Zanemariti se ne sme niti pomena **drugih oblik javnih prevozov**. Kot najpogostejšo takšno obliko JPP-ja imajo v večini občin organizirano **taksi službo**. Prav tako so zelo pomembni **šolski prevozi**. Organizirani so, v kolikor se šola nahaja vsaj dva kilometra od bivališča otrok. Lahko pa tudi manj, če je pri poti učencev do šole ogrožena njihova varnost. V različnih občinah so ti prevozi različno organizirani. Za turistično privlačne občine so pomembni še **turistični avtobusi** in **vlakci** (npr. v Postojni), v nekaterih občinah veliko prevozov opravijo tudi z **vzpenjačami** in **kabinskimi žičnicami** (Ljubljana, Maribor, Kamnik). Občine izpostavljajo tudi možnost izposoje koles, motorjev in štirikolesnikov.

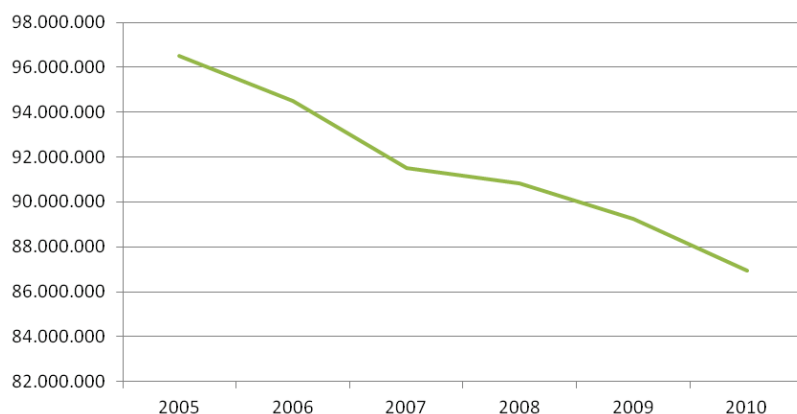


Slika 16: Turistični vlakec na Bledu (Foto: M. Dovečar, oktober 2011).

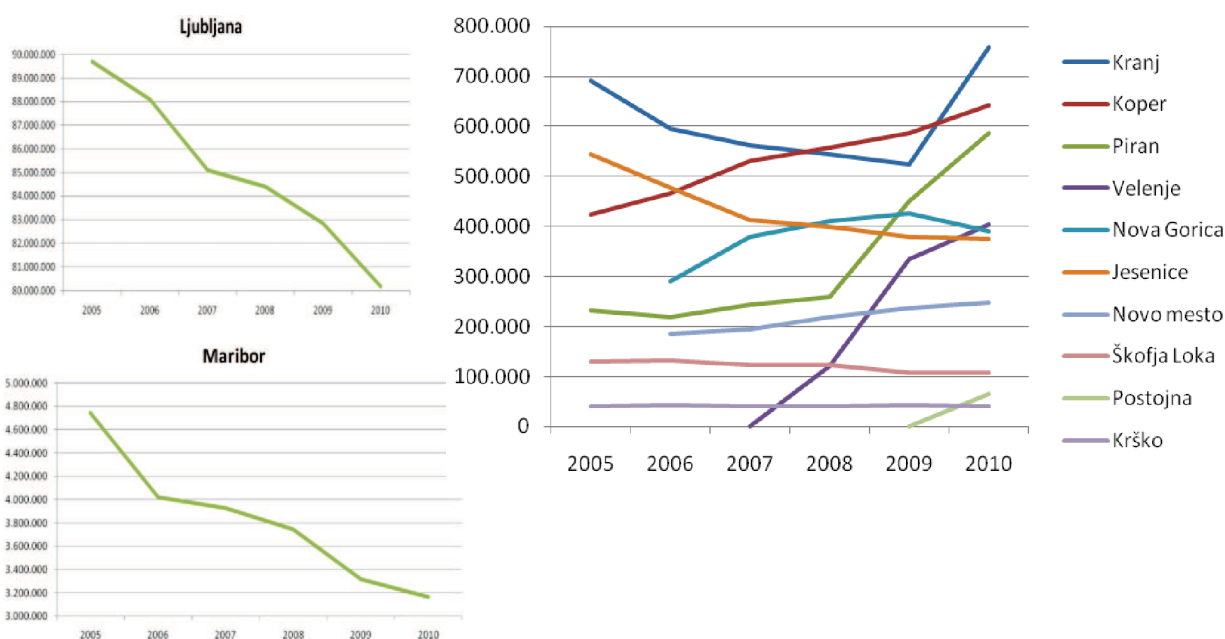
3.2. PROMETNO POVPRASEVANJE PO MPP-JU V VEČJIH SLOVENSKIH OBČINAH

Prometno povpraševanje po MPP-ju izražamo s **številom prepeljanih potnikov**. Posredno je ta kazalec tudi pokazatelj uspešnosti in učinkovitosti delovanja sistemov MPP-ja.

V izbranih občinah, v katerih imajo organiziran MPP, je potek števila prepeljanih potnikov v MPP-ju za zadnja leta različen. Ponekod število potnikov stalno upada, ponekod stagnira, v nekaterih občinah pa to število narašča. Izbrane občine se med seboj zelo razlikujejo tudi po številu prepeljanih potnikov v MPP-ju. Najprej bom prikazal potek števila prepeljanih potnikov v MPP-ju v vseh izbranih občinah, nato po posameznih izbranih občinah med letoma 2005 in 2010, nato primerjavo po številu prepeljanih potnikov med samimi občinami za leti 2009 in 2010, na koncu pa še trend števila prepeljanih potnikov (cilj bo ugotoviti, ali ta v zadnjih letih narašča, stagnira ali pa upada).

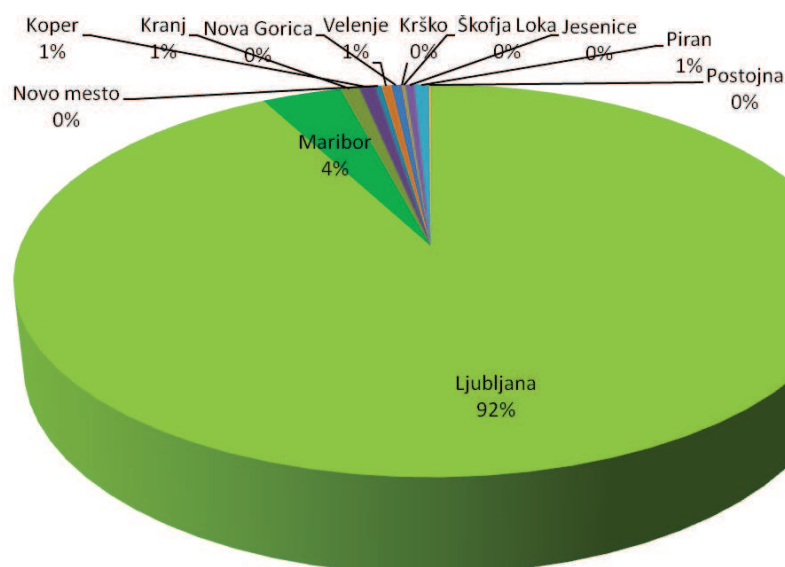


Slika 17: Gibanje števila prevoženih potnikov v izbranih občinah med letoma 2005 in 2010.

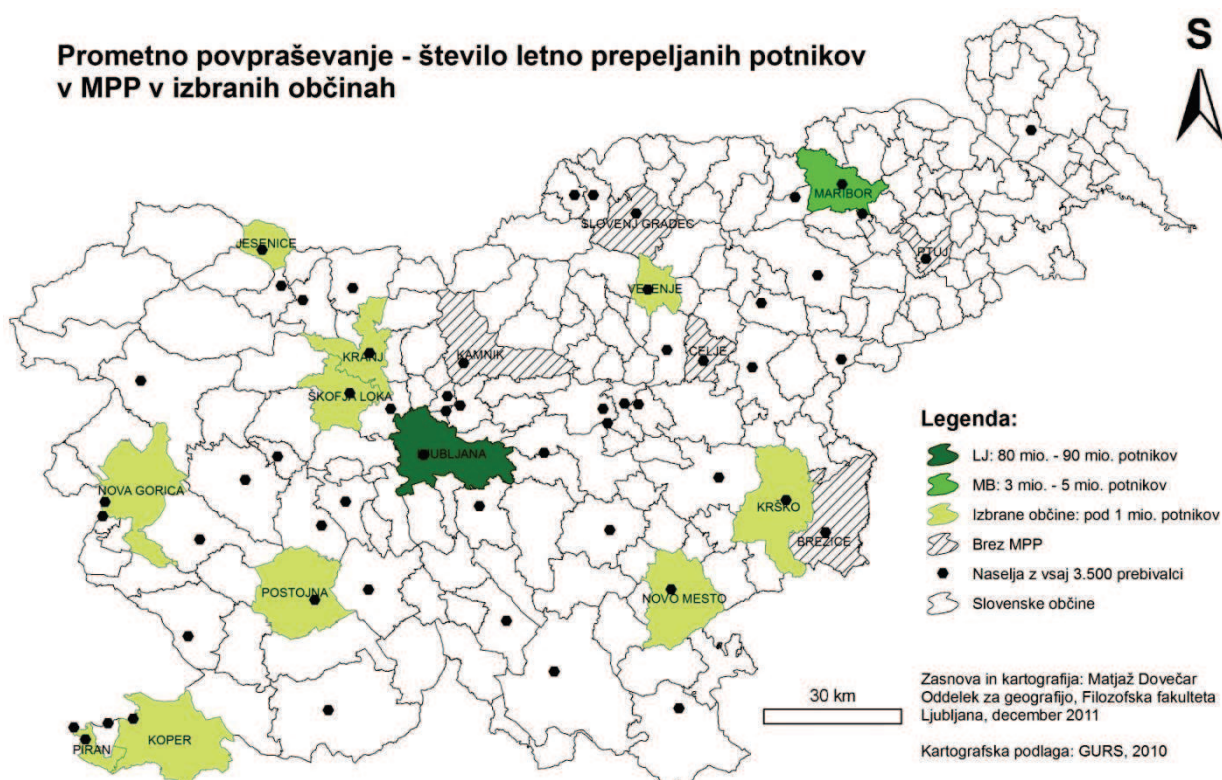


Slika 18: Potek števila prepeljanih potnikov v MPP-ju v izbranih občinah med letoma 2005 in 2010 (Vir: Dovečar, Ogrin, 2011).

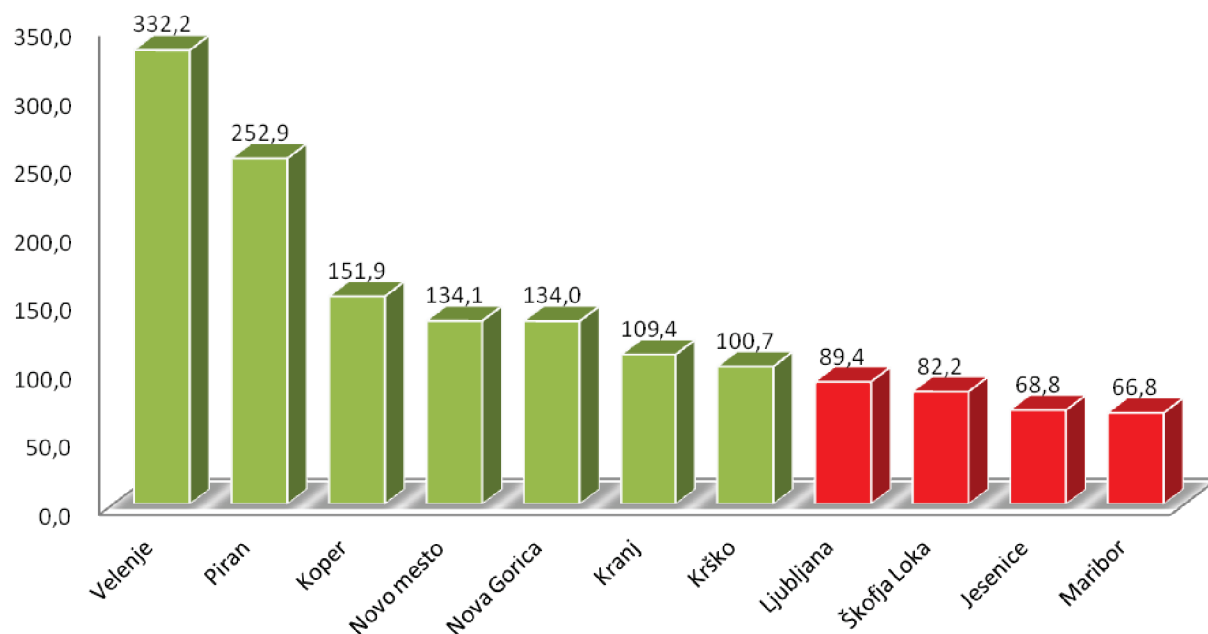
Kot je nakazano že na zgornji sliki, lahko izbrane občine razdelim v tri kategorije. Število prepeljanih potnikov v MPP-ju se med njimi namreč močno razlikuje. V MOL-u se je od vseh izbranih občin v letih 2009 in 2010 prepeljalo največ vseh potnikov v MPP-ju, tj. kar 92 %. Za Ljubljano je s 4 % na drugem mestu Mestna občina Maribor. Vse ostale izbrane občine (na zgornji sliki desno) skupaj prepeljejo 4 % vseh potnikov v MPP-ju in jih tako uvrščam v tretjo kategorijo izbranih občin. Skupno število prepeljanih potnikov v MPP-ju v izbranih občinah v zadnjih letih vztrajno pada (slika 17).



Slika 19: Delež prepeljanih potnikov v MPP-ju v izbranih občinah v letih 2009 in 2010.



Slika 20: Prometno povpraševanje v MPP-ju v izbranih občinah (število letno prepeljanih potnikov v MPP-ju) med letoma 2005 in 2010; v občinah Novo mesto in Nova Gorica po letu 2006, v občini Velenje po letu 2008.



Slika 21: Primerjava števila prepeljanih potnikov v MPP-ju v izbranih občinah med letoma 2005 in 2010, izražena z indeksom (enako število v obeh letih pomeni vrednost 100). Op.: izhodiščno leto je spremenjeno na primeru občine Velenje (leto 2008) ter občin Novo mesto in Nova Gorica (leto 2006).

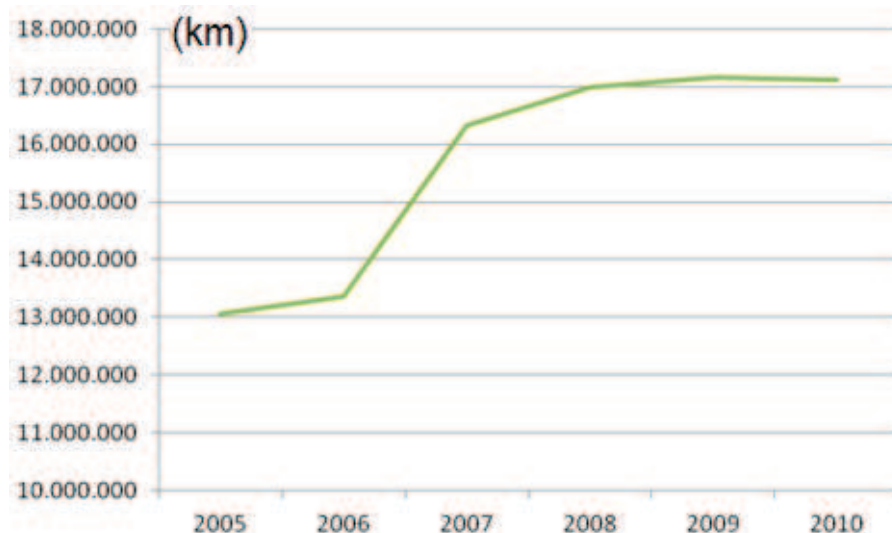
Število prepeljanih potnikov v MPP-ju upada v občinah Maribor, Jesenice (v obeh občinah beležijo upad za približno tretjino), Škofja Loka in Ljubljana, stagnira v občinah Krško in Kranj, narašča pa v občinah Nova Gorica, Novo mesto (v obeh tretjinski porast), Koper (polovični porast), Piran in Velenje. V slednjih dveh občinah opažajo velik porast v številu prepeljanih potnikov (1,53- oz. 2,3-kratni porast).

Omeniti velja, da je velenjski MPP, imenovan Lokalc, relativno nov, saj je bil ustanovljen v letu 2008. Porast števila prepeljanih potnikov je tako nekoliko lažji in pričakovan. Kljub upoštevanju tega je Mesta občina Velenje dosegla velik napredek, saj je v zgolj treh letih v številu prepeljanih potnikov prišla na šesto mesto med vsemi izbranimi slovenskimi občinami.

Ne glede na trend števila prepeljanih potnikov v MPP-ju med letoma 2005 in 2010 lahko ugotovim, da je prometno povpraševanje v MPP-ju daleč največje v Mestni občini Ljubljana. Zgolj z vidika prometnega povpraševanja lahko deloma potrdim hipotezo H1.

3.3. PROMETNA PONUDBA V MPP-JU V VEČJIH SLOVENSКИH OBČINAH

Na podoben način, kot sem v prejšnjem poglavju prikazal prometno povpraševanje v MPP-ju, bom tu prikazal prometno ponudbo v MPP-ju. Ta je izražena s **številom prevoženih kilometrov** vozil MPP-ja. Za razliko od števila prepeljanih potnikov se število prevoženih kilometrov v izbranih občinah v zadnjih letih ne spreminja izrazito.

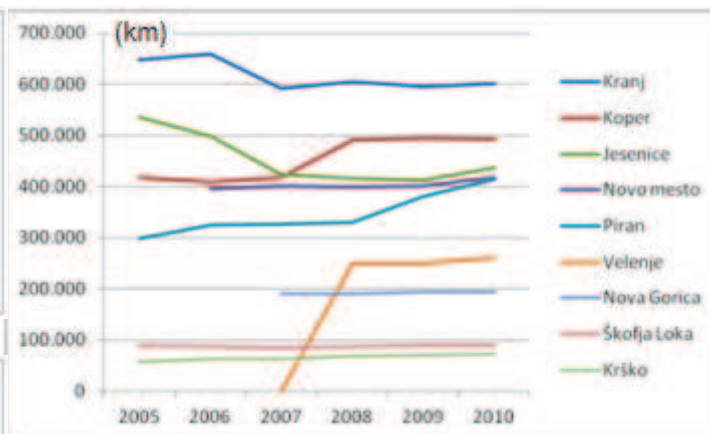


Slika 22: Gibanje števila prepeljanih kilometrov vozil MPP-ju v izbranih občinah med letoma 2005 in 2010.

Ljubljana:



Ostale izbrane občine:

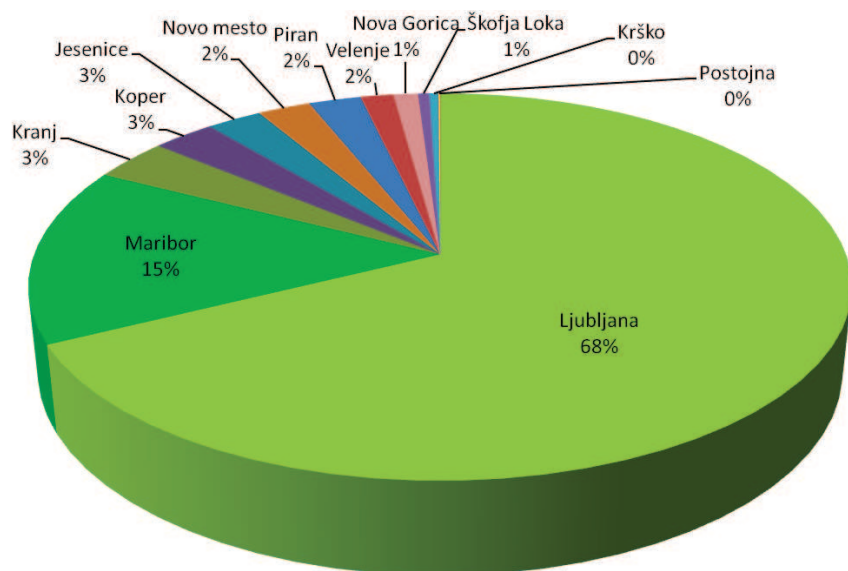


Maribor:

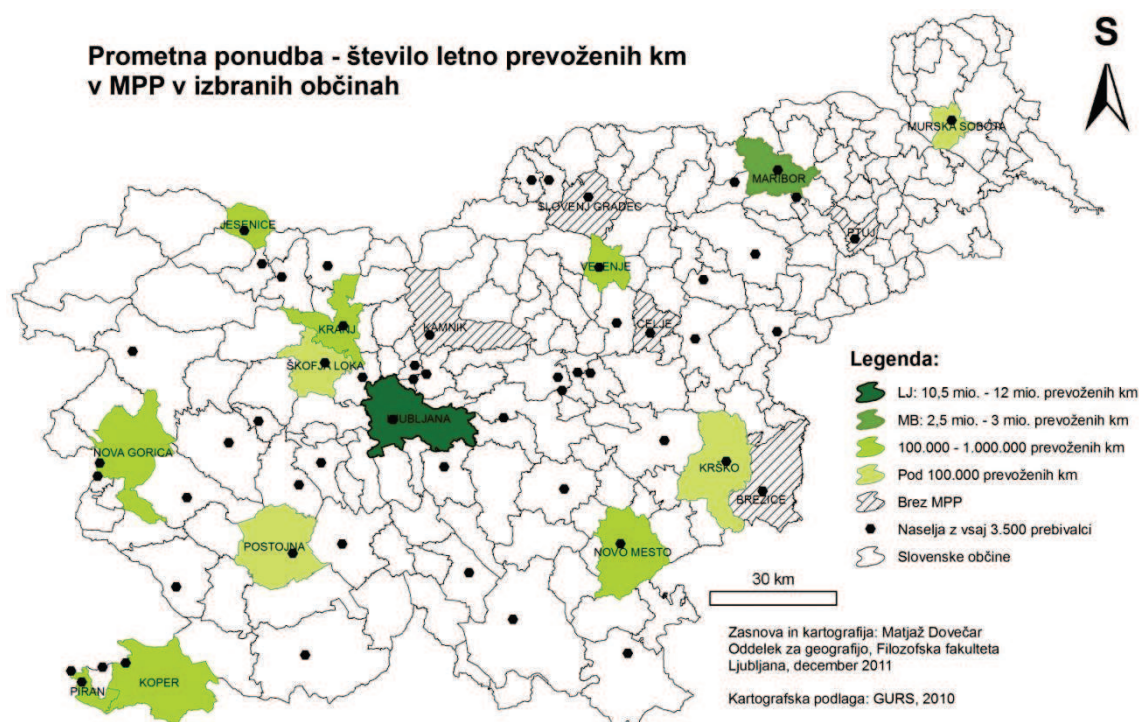


Slika 23: Potek števila prevoženih kilometrov vozil MPP-ja v izbranih občinah med letoma 2005 in 2010.

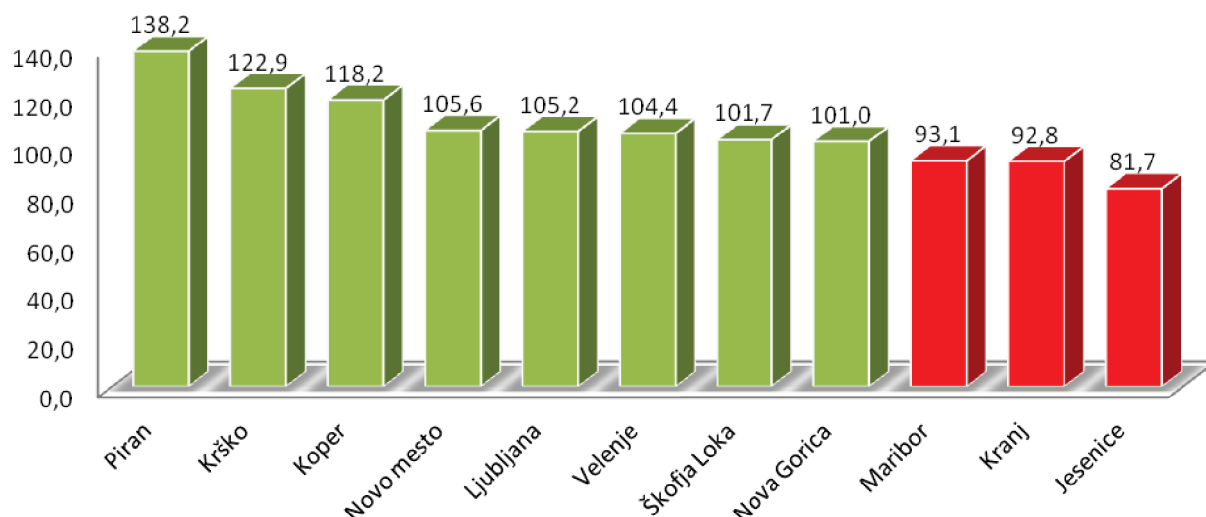
Tudi pri prometni ponudbi sem izbrane občine razdelil v tri velikostne kategorije. Razlike med posameznimi občinami so pri prometni ponudbi manjše. V Ljubljani vozila MPP tako prepeljejo 68 % vseh kilometrov, v Mariboru 15 %, v vseh ostalih občinah skupaj pa vozila MPP-ja prepeljejo 17 % vseh kilometrov.



Slika 24: Delež prepeljanih kilometrov vozil MPP-ja med izbranimi občinami za leto 2010.



Slika 25: Prometna ponudba v MPP-ju v izbranih občinah (število letno prevoženih kilometrov vozil MPP-ja) med letoma 2005 in 2010; v občini Novo mesto po letu 2006, v Mariboru po letu 2007 in v Novi Gorici po letu 2008.

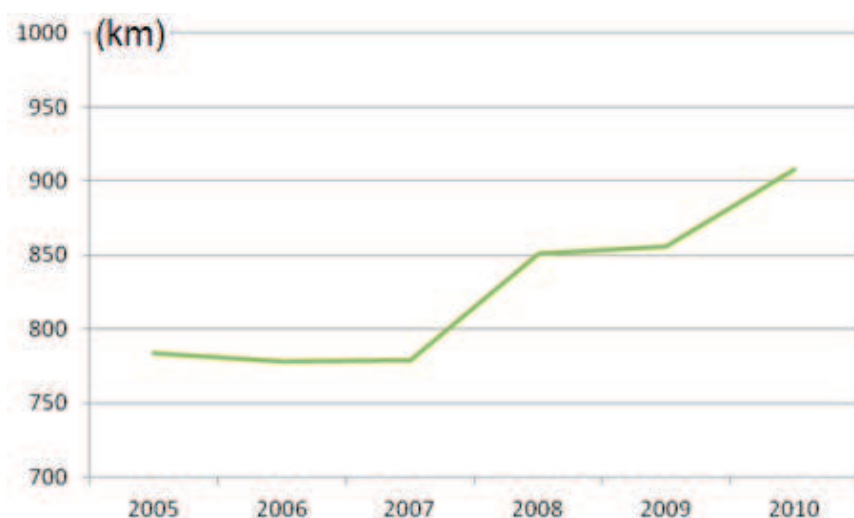


Slika 26: Primerjava števila prevoženih kilometrov vozil MPP-ja v izbranih občinah med letoma 2005 in 2010, izražena z indeksom (enako število v obeh letih pomeni vrednost 100). Op.: izhodiščno leto je spremenjeno na primeru občine Novo mesto (leto 2006), občin Nova Gorica in Maribor (leto 2007) in občine Velenje (leto 2008).

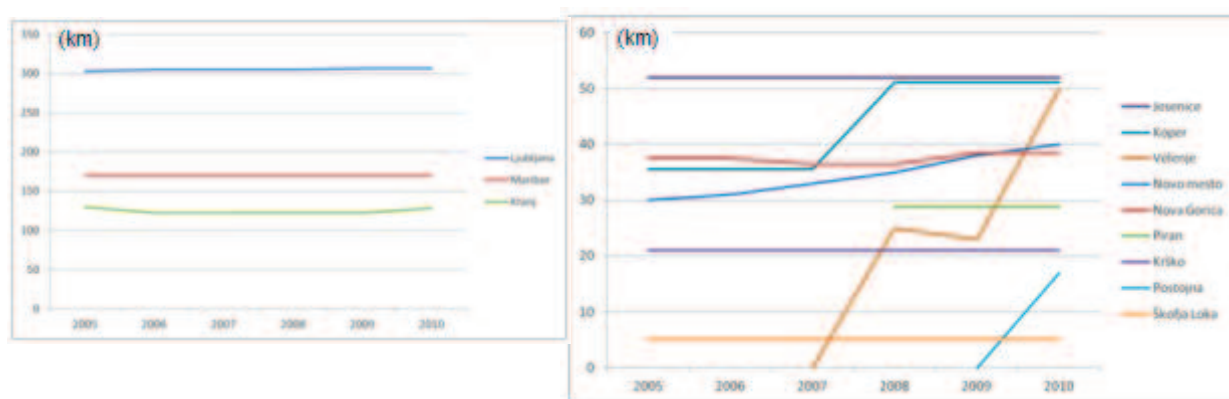
Število prevoženih kilometrov vozil MPP-ja upada v občinah Jesenice, Kranj in Maribor, stagnira v občinah Nova Gorica in Škofja Loka, za približno 5 % narašča v občinah Velenje, Ljubljana in Novo mesto, najbolj pa se povečuje v občinah Koper, Krško in Piran. Slednja je število prevoženih kilometrov vozil MPP povišala za 38 %.

Tako kot tudi pri prometnem povpraševanju velja tu izpostaviti pomembnost starosti in obsega sistema MPP-ja v posamezni občini. Novi (npr. v Velenju) in pa manjši sistemi MPP-ja (npr. v Krškem) lahko v kratkem časovnem obdobju močno izboljšajo ponudbo od starejših in večjih sistemov MPP-ja (npr. v Ljubljani in Mariboru).

Velikost sistema MPP in s tem tudi prometno ponudbo MPP-ja lahko ocenjujemo na podlagi velikosti voznega parka idr., pomemben kazalec pa je tudi **dolžina omrežja MPP**. Ta je izražena s seštevkom dolžin vseh prog MPP-ja. V zadnjih šestih letih se je dolžina omrežij nekoliko povečala. Največ na račun vzpostavitve novih sistemov MPP-ja, nekoliko pa tudi z vzpostavitvijo posameznih novih prog v večjih mestih (npr. v Ljubljani, Kopru, Novem mestu). Te nastajajo zaradi novih mobilnostnih potreb, npr. zaradi odprtja novih trgovskih in zaposlitvenih središč ter priključitve novih naselij na sistem MPP-ja.

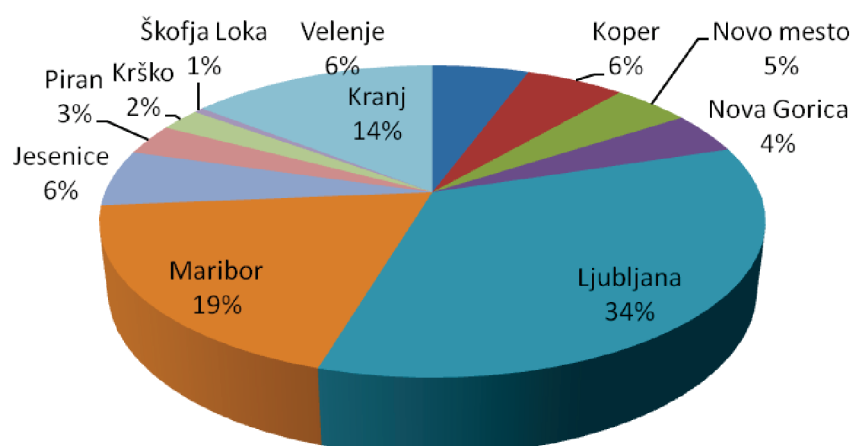


Slika 27: Skupna dolžina omrežij MPP-ja v izbranih občinah med letoma 2005 in 2010.

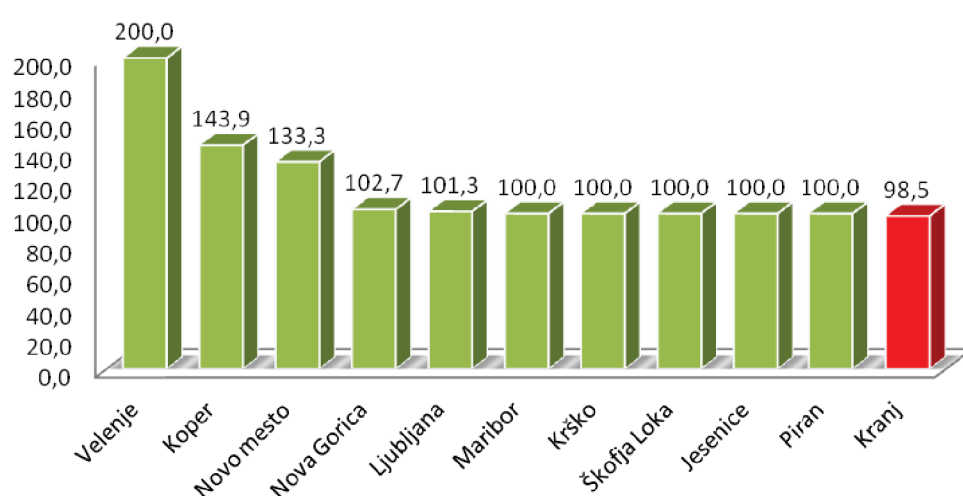


Slika 28: Spremembe v dolžinah omrežij MPP-ja v izbranih občinah med letoma 2005 in 2010.

Glede na dolžino omrežja MPP-ja sem izbrane občine razdelil v dve skupini. Kriterij za razvrstitev je dolžina 100 kilometrov. V skupino, pri katerih dolžina omrežja MPP-ja presega 100 kilometrov, sodijo občine Ljubljana, Maribor in Kranj. Ostale izbrane občine sem uvrstil v drugo skupino.



Slika 29: Delež dolžin omrežij MPP-ja med izbranimi občinami v letu 2010.



Slika 30: Primerjava dolžine omrežij MPP-ja v izbranih občinah med letoma 2005 in 2010, izražena z indeksom (enako število v obeh letih pomeni vrednost 100). Op.: izhodiščno leto je spremenjeno na primeru občin Velenje in Piran (leto 2008).

Sprememb dolžin omrežij MPP-ja ni veliko. Izjema je Mestna občina Velenje, ki je dolžino omrežja MPP-ja povečala za 100 %. Sistem MPP-ja so tam ustanovili v letu 2008, omenjena sprememba pa se je zgodila v letu 2010. Vidneje sta dolžino omrežja povečali tudi občini Koper in Novo mesto. V ostalih občinah so spremembe majhne oz. jih ni, občina Kranj pa je edina izmed izbranih občin, ki je v časovnem obdobju od 2005 do 2010 dolžino omrežja MPP-ja zmanjšala.

Na zgornji sliki ni občine Postojna, ki je v letu 2010 MPP ustanovila. Dolžina omrežja tam znaša 17 kilometrov, velja pa tu izpostaviti še eno posebnost – v navedeni občini imajo vozilo MPP-ja, ki ne služi le prevozu potnikov MPP, pač pa v prometnih konicah opravlja tudi šolske in delavske prevoze (Pinter, 2011). Ti prevozi tako niso všteti v dolžino omrežja MPP-ja.

Ne glede na trend števila prevoženih kilometrov vozil MPP-ja in spremembe v dolžini omrežja MPP-ja med letoma 2005 in 2010 lahko ugotovim, da je tudi prometna ponudba v MPP-ju daleč največja v MOL-u. Tako lahko tudi z **vidika prometne ponudbe deloma potrdim hipotezo H1.**

3.4. FINANČNA POLITIKA MPP-JA V VEČJIH SLOVENSКИH OBČINAH

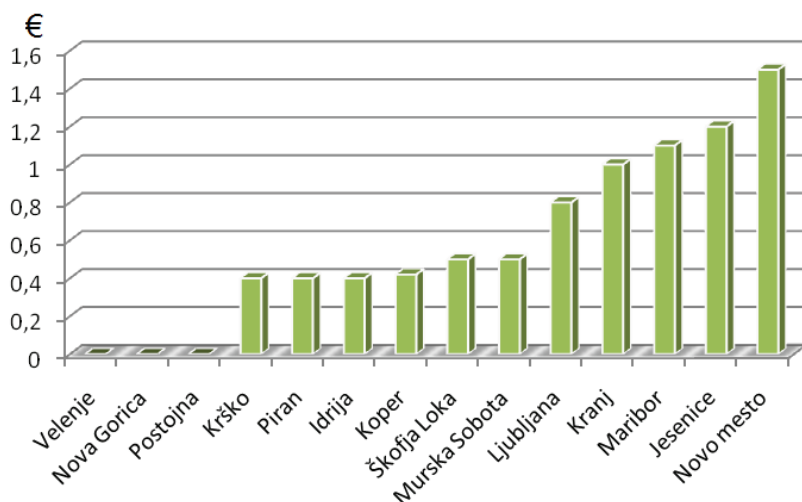
Javni potniški promet ima številne finančne stroške, ki jih različni sistemi krijejo različno. Brezplačni JPP je sofinanciran v celoti, ponavadi s strani države, občine, uspešnih podjetij idr. Tudi JPP, ki ni brezplačen, ponavadi potrebuje sofinanciranje, saj so le redki sistemi JPP-ja gospodarsko samovzdržni. Stroški zajemajo namreč nakup in vzdrževanje vozil, gorivo, plačila zaposlenim, investicije v novosti idr., prihodki pa v sisteme MPP-ja prihajajo zgolj s prodajo vozovnic.

V tem poglavju bom najprej predstavil, koliko stanejo različni prevozi v MPP-ju v izbranih občinah. Cene vozovnic so seveda različne, zato bom posebej predstavil stanje po izbranih občinah posebej za ceno ene vožnje, posebej za ceno mesečnih šolskih vozovnic in posebej za ceno splošnih mesečnih vozovnic. Na podlagi tega bom občine razdelil na tiste, ki imajo v celoti oz. delno brezplačen MPP, in tiste, ki imajo plačljiv sistem MPP-ja. Na koncu bom predstavil še sofinanciranje MPP-ja s strani izbranih občin, in sicer absolutne vrednosti sofinanciranja v evrih in preračunane vrednosti sofinanciranja na občana v evrih na občana.

Podatki, prikazani v tem poglavju, veljajo za leto 2010 (sofinanciranje občin) oz. za leti 2010 in 2011 (cene vozovnic v MPP-ju).

a) CENA ENE VOŽNJE V MPP-JU

Za obiskovalce izbranih občin in občasnim uporabnikom MPP-ja je na voljo najcenejša vozovnica. Ta jim omogoča izključno le eno vožnjo, ponekod pa večje število voženj v določenem časovnem obdobju (npr. 90 minut v Ljubljani). Cena vozovnice je lahko različna tudi glede kraja nakupa vozovnice. Ta je v predprodaji navadno cenejša kot pri nakupu na samem vozilu.



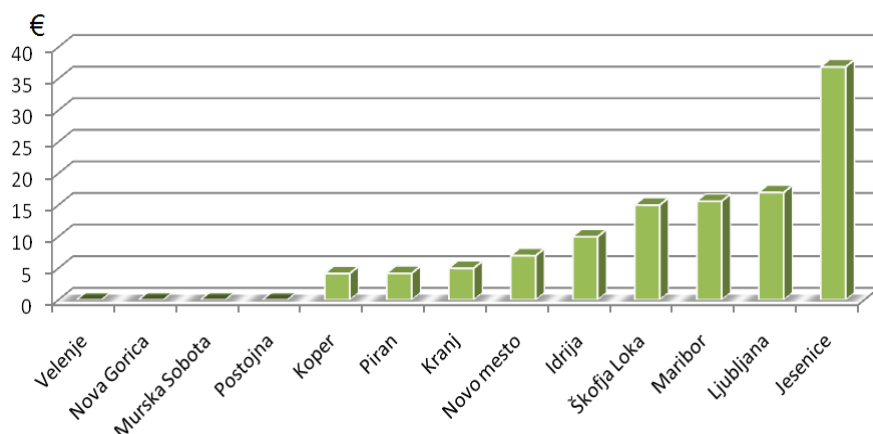
Slika 31: Cena vožnje v evrih z vozili MPP-ja v izbranih občinah (Vir: Dovečar, Ogrin, 2011).

Cena vožnje v MPP-ju v izbranih občinah se giblje med 0 € v Velenju, Novi Gorici in Postojni ter 1,5 € v Novem mestu. V Novem mestu je tolikšna cena ob plačilu na vozilu, v primeru nakupa vozovnice v predprodaji ta stane 0,5 € (Veolia Transport, 2011). Povprečna cena vožnje v izbranih občinah znaša 0,75 €. Podatki veljajo za leto 2010/11. Mestna občina Ljubljana je v začetku leta 2012 ceno vožnje že podražila, in sicer na 1,2 €.

Za spodbujanje pogostejše uporabe JPP-ja so pomembnejše t. i. terminske vozovnice. To so vozovnice, ki so namenjene za določeno časovno obdobje, cene pa so prilagojene posameznim skupinam uporabnikom. Te so opisane v nadaljevanju.

b) CENA ŠOLSKIH MESEČNIH VOZOVNIC

Otroci in mladostniki imajo, tako kot tudi odrasli, veliko mobilnostnih potreb. Vsakodnevno morajo namreč potovati do šol, knjižnic, telovadnic idr. Mladostniki imajo dodatne potrebe po prevozi tudi v nočnem času. Izbrane občine so tudi pomembna regionalna središča z izobraževalno vlogo. Poleg tega so otroci tista skupina ljudi, ki je v prometu zaradi manj izkušenj bolj ogrožena.



Slika 32: Cena mesečne šolske vozovnice v evrih v izbranih slovenskih občinah (Vir: Dovečar, Ogrin, 2011).

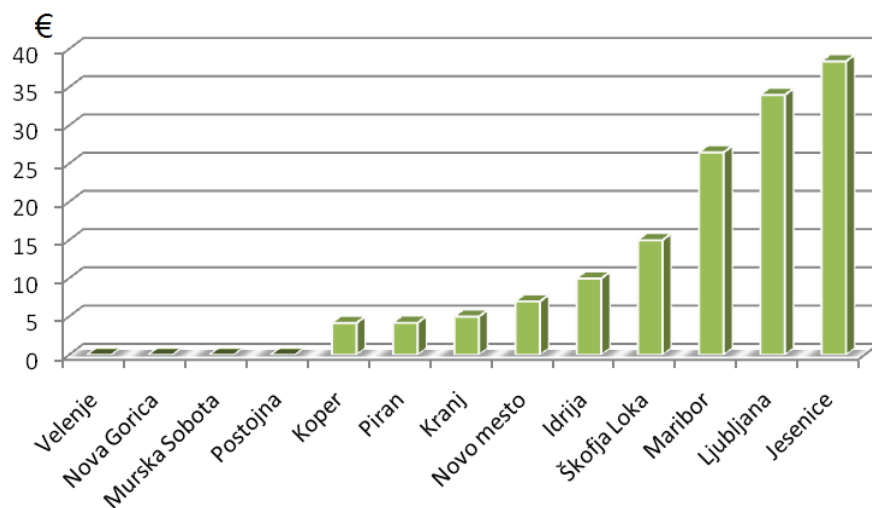
Cene mesečnih šolskih vozovnic se med izbranimi občinami močno razlikujejo. Na Jesenicah stanejo 36,88 €, v občinah Velenje, Nova Gorica, Murska Sobota in Postojna pa so brezplačne. Povprečna cena šolske mesečne vozovnice v izbranih občinah znaša 11,5 €. Podatki veljajo za šolsko leto 2010/11. Občine šolske mesečne vozovnice subvencionirajo, zato so v primerjavi s cenami splošnih mesečnih vozovnic nižje.



Slika 33: Šolski prevozi v Novem mestu (Foto: M. Dovečar, maj 2011).

c) CENA SPLOŠNIH MESEČNIH VOZOVNIC

Splošne mesečne vozovnice koristijo tisti, ki MPP uporabljajo pogosteje, hkrati pa ne morejo koristiti posebnih ugodnosti, ki jih prinašajo npr. šolske ali upokojske vozovnice. Kljub temu so cene splošnih mesečnih vozovnic večinoma primerljive s šolskimi.



Slika 34: Cena mesečne splošne vozovnice v evrih v izbranih občinah (Vir: Dovečar, Ogrin, 2011).

Tudi pri mesečnih splošnih vozovnicah si občine sledijo po enakem vrstnem redu kot pri šolskih. Vidni razliki v cenah sta le pri občinah Maribor in Ljubljana. Ti namreč šolske mesečne vozovnice subvencionirajo v večji meri kot splošne mesečne vozovnice, zato so slednje primerljivo dražje. Podatki veljajo za leti 2010 in 2011.

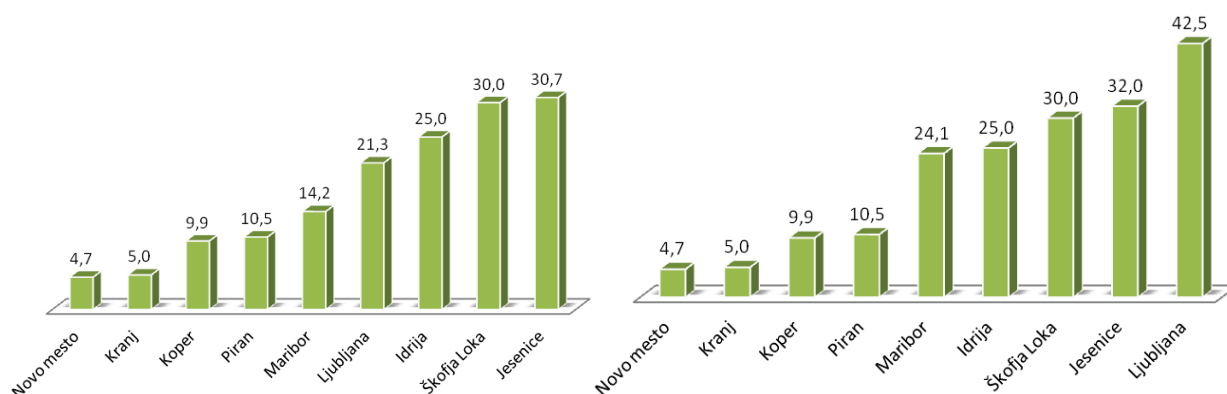
Omenil sem že, da so terminske vozovnice učinkovit ukrep za spodbujanje pogostejše uporabe JPP-ja. Glede na znane mobilnostne navade v Sloveniji, ki sem jih omenil že v drugem poglavju, pa je vredno izpostaviti pomen mesečnih splošnih vozovnic za preusmeritev večinske »avtomobilistične« populacije na JPP. *Modal split*, tj. delež udeležencev v prometu po posameznem prevoznem sredstvu, je močno nagnjen v prid osebnemu avtomobilskemu prometu. Razlog za to so številni ukrepi, med katerimi izpostavljam finančne. Zaposleni dobijo mesečno povračilo potnih stroškov kot del plače. Višina povračila je enaka ceni splošne mesečne vozovnice, ki pa ponavadi ni višja od rednih stroškov pri uporabi osebnega avtomobila. Ohranjanje oz. znižanje cen splošnih mesečnih vozovnic pa bi tako najverjetneje spodbudilo k pogostejši uporabi MPP.

č) BREZPLAČEN, DELNO BREZPLAČEN IN PLAČLJIV MPP

Brezplačen MPP imajo v občinah Velenje, Nova Gorica in Postojna.

Delno brezplačen sistem MPP imajo v občini Murska Sobota, kjer je MPP poimenovan Sobočanec. Tu vsakemu gospodinjstvu v občini podarijo eno brezplačno vozovnico, do nje pa so dodatno upravičeni še dijaki v času šolanja. Pri tem ni pomembno, s katere občine prihajajo.

V vseh ostalih izbranih občinah imajo **plačljiv MPP**. Pomemben podatek pri teh občinah je število voženj, ki jih v MPP-ju uporabnik koristi, da mu terminska vozovnica postane finančno smiselna. Primerjavo sem naredil tako za uporabnike šolskih kot tudi splošnih mesečnih vozovnic.

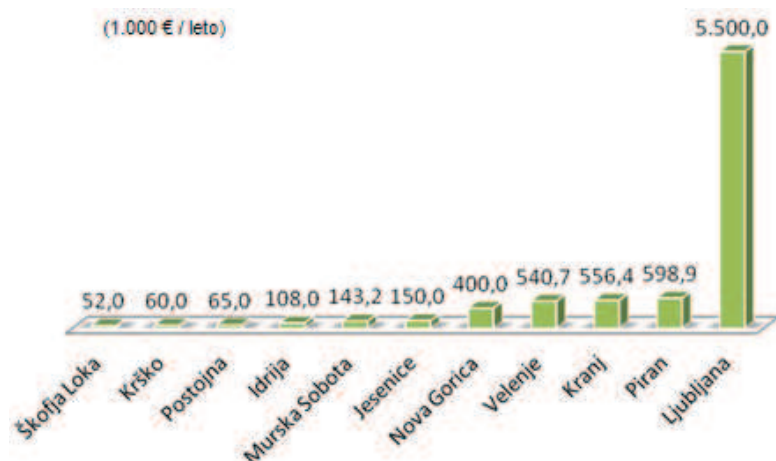


Slika 35: Finančna upravičenost terminskih vozovnic v slovenskih občinah. Levo so šolske, desno pa splošne mesečne terminske vozovnice.

Najhitreje se terminske vozovnice povrnejo v občinah Novo mesto, Kranj, Koper in Piran. Tu je treba z MPP-jem opraviti manj kot 11 voženj. Pri tem kazalcu se izrazito opazi subvencioniranje šolskih vozovnic s strani občin Maribor in Ljubljana. Stroški za šolske mesečne vozovnice se povrnejo dvakrat hitreje od stroškov splošnih mesečnih vozovnic. Nadalje je v občinah Škofja Loka in Jesenice za finančno smiselnost terminskih vozovnic potrebnih približno 30 voženj z MPP-jem. Tako visoko število voženj je, po mojem mnenju, previsoko. Le redki uporabniki MPP na mesec opravijo toliko voženj, s tem pa se jih spodbuja za iskanje netrajnostnih mobilnostnih alternativ, npr. za prevoze z osebnimi avtomobili.

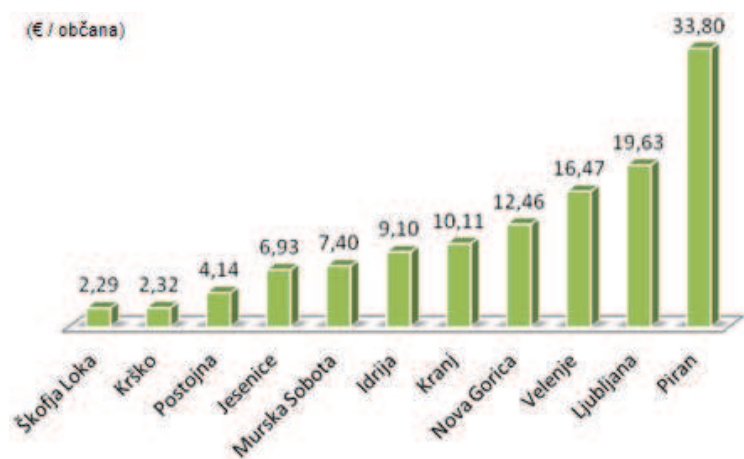
d) SOFINANCIRANJE MPP-JA S STRANI OBČIN

Že v poglavju 3.3 sem navedel, da je velikost oz. obseg sistemov MPP-ja v izbranih občinah različna. Prav tako je med občinami razlika tudi v višini sofinanciranja MPP-ja. To je za nemoteno delovanje sistemov MPP-ja zelo pomembno, saj so stroški praviloma višji od prihodkov s strani prodaje vozovnic.

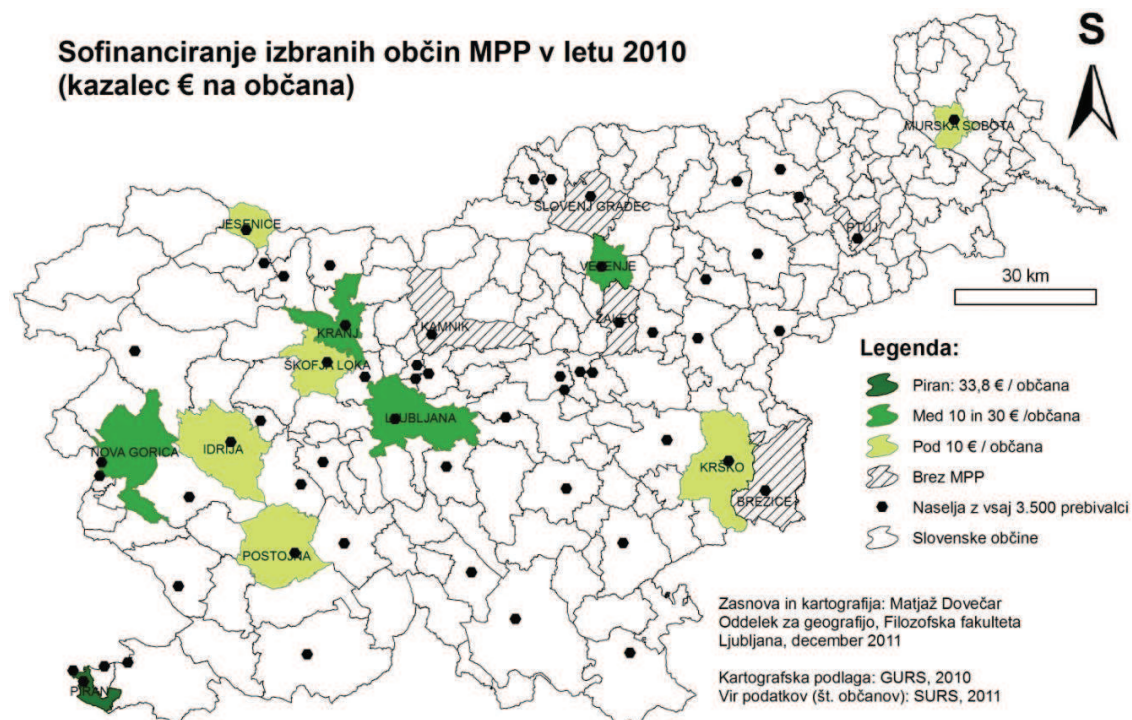


Slika 36: Višina sofinanciranja (v 1.000 €/leto) MPP-ja s strani izbranih občin.

Daleč najvišji znesek sofinanciranja MPP-ja namenijo v Ljubljani, in sicer 5.500.000 € letno. Sledijo ji občine Piran, Kranj, Velenje in Nova Gorica. Izpostaviti velja dejstvo, da imajo Piran, Velenje in Nova Gorica brezplačen MPP. Izbrane slovenske občine skupno sistemom MPP-ja namenijo okoli **8.175.000 € letno** (Dovečar, Ogrin, 2011). Kot je bilo že omenjeno, je višina sofinanciranja odvisna tudi od velikosti sistema MPP-ja. Zato bom sedaj prikazal tudi, kako si občine sledijo po tem, koliko sredstev letno namenijo sofinanciranju MPP-ja v odnosu do števila občanov (v €/občana).



Slika 37: Višina letnega sofinanciranja MPP-ja glede na število občanov (v €/občana) s strani izbranih občin v letu 2010.



Slika 38: Višina letnega sofinanciranja MPP-ja glede na število občanov (v €/občana) s strani izbranih občin v letu 2010.

Kazalec sofinanciranja MPP-ja glede na število občanov nam pokaže jasno sliko. Prevladujejo občine z brezplačnimi prevozi v MPP-ju. To so občine Piran, Velenje in Nova Gorica. V to skupino spada le Ljubljana, ki pa ima največji sistem MPP-ja v Sloveniji.

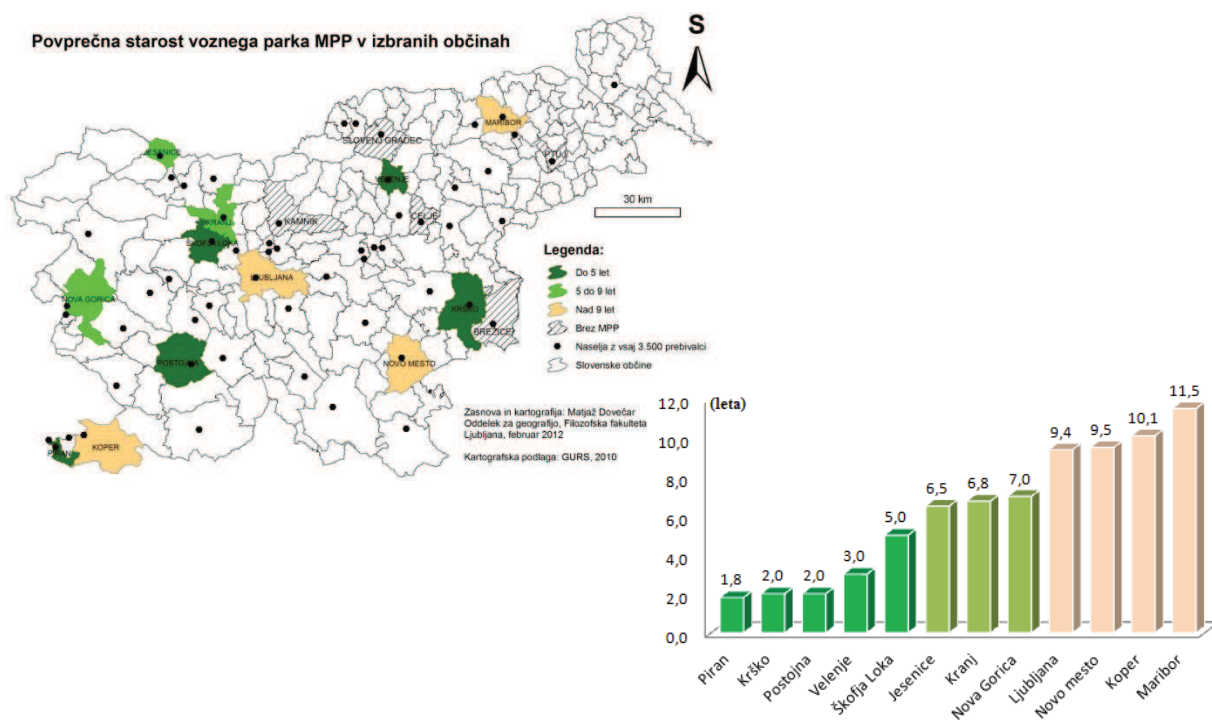
Glede na kazalce finančne politike MPP-ja, sploh na podlagi spodbujanja uporabe MPP-ja za šolarje in višine sofinanciranja glede na število občanov, lahko **hipotezo (H1) v celoti potrdim**. MOL ima največji sistem MPP-ja v Sloveniji, tj. največjo prometno ponudbo, prednjači pa tudi pri prometnem povpraševanju. Hkrati MOL spodbuja večjo uporabo MPP-ja (npr. subvencioniranje šolskih vozovnic) in poskuša sprejemati ukrepe za njegovo nadaljnjo širitev, višjo kakovost in priljubljenost.

3.5. KAKOVOST VOZNEGA PARKA MPP-JA V VEČJIH SLOVENSКИH OBČINAH

Kakovost voznega parka MPP-ja, tj. vseh vozil, namenjenih prevozu potnikov, je uporabnikom zelo pomembna. **Izbira prometnega sredstva** je lahko odvisna tudi od kakovosti, pri čemer je osebni avtomobilski prevoz skoraj v vseh primerih v prednosti. Vseeno pa so vozila MPP-ja vse bolj udobna in s tem potnikom privlačnejša. Kakovost voznega parka se navadno ocenjuje na podlagi udobja prevoza, starosti vozil, prilagojenosti vozil osebam z gibalnimi motnjami, emisijskim standardom motorjev idr. Omeniti velja, da je starost voznega parka pomembna predvsem z vidika privlačnosti vozil. Novejša vozila so potnikom udobnejša, saj imajo oblazinjena sedišča, tišje motorje, počasnejše pospešujejo ipd. Novejša vozila so praviloma tudi energetsko učinkovitejša in posledično manj obremenjujejo okolje. Tudi zaradi tega izpostavljam podatek o emisijskih standardih motorjev vozil MPP-ja.

a) POVPREČNA STAROST VOZNEGA PARKA MPP-JA

Najprej bom prikazal podatke o **povprečni starosti vozil MPP-ja** v izbranih slovenskih občinah. Tudi tu velja že vnaprej poudariti, da so manjši sistemi MPP-ja v prednosti. Posodobitev teh je v primerjavi z večjimi voznimi parki v večjih mestih lažja, hitrejša in finančno ugodnejša.



Slika 39: Povprečna starost voznega parka MPP-ja v izbranih občinah.

Najmlajši vozni park MPP-ja ima občina Piran, v kateri je pet vozil s povprečno starostjo 1,8 leta. Mlajši vozni parki so še v Krškem, Postojni in v Velenju. Najstarejši vozni park MPP-ja imajo v občinah z večjimi sistemi, tj. v Mariboru, Kopru, Novem mestu in Ljubljani. MPP v Mariboru ima vozni park s povprečno starostjo 11,5 let (Dovečar, Ogrin, 2011). Številne občine se v zadnjih letih trudijo pomladiti in izboljšati kakovost voznega parka. V Ljubljani je tako MPP v decembru 2011 dobil 20 novih avtobusov, ki jih poganja metan (LPP, 2011). Ti so energetsko veliko učinkovitejši od starejših vozil, hkrati pa imajo tudi veliko nižje izpuste onesnaževal.

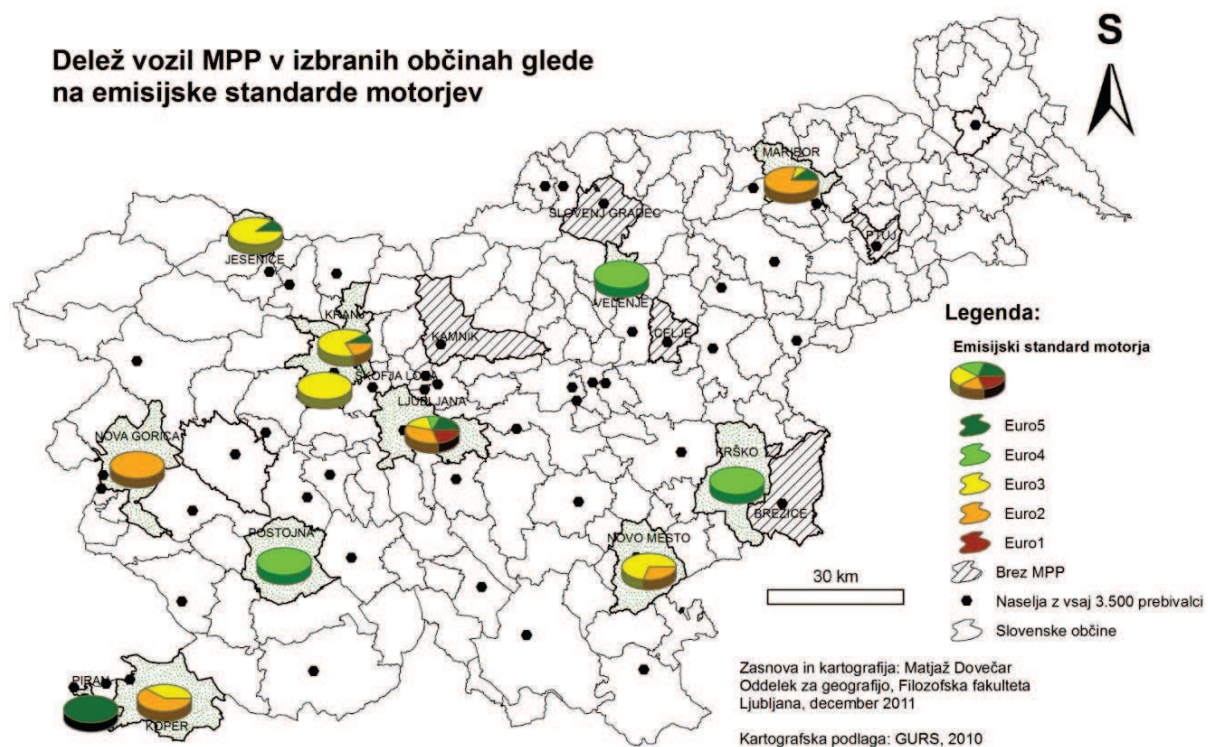
Ljubljana je primer mesta z nadpovprečno onesnaženostjo zraka, sploh z delci. Razlog za to so predvsem njene topoklimatske značilnosti, saj leži v kotlini, in veliki izpusti onesnaževal iz prometa in energetike. V mestu je namreč velika zgoščenost človekovih dejavnosti. Prekomerna onesnaženost zraka je problematična zlasti v zimskem času, ko se količine izpustov onesnaževal zaradi potreb po dodatnem ogrevanju domov povečajo. Kroženje zraka je zavoljo slabše prevetrenosti v zimskem času manjše, zaradi česar bi se tudi ob enakih izpustih koncentracije onesnaževal postopno povečevale (Ogrin, 2008).

b) EMISIJSKI STANDARDI MOTORJEV VOZIL MPP-JA

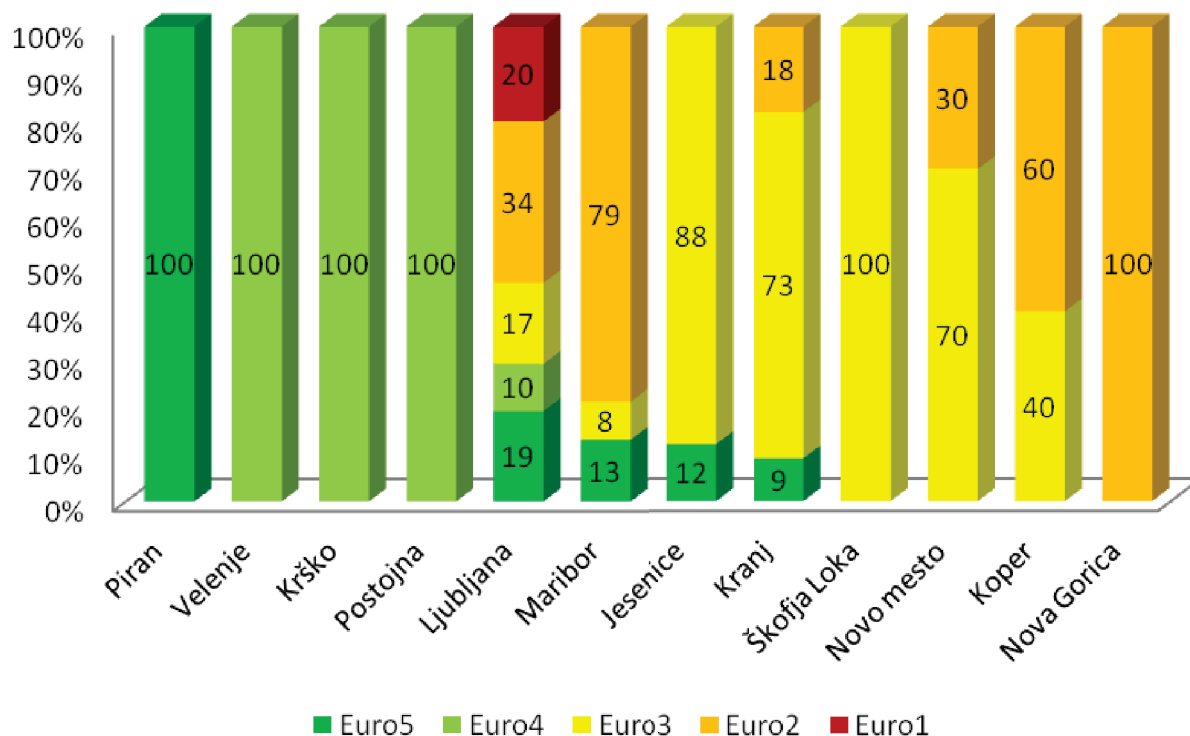
Večino potnikov sicer podatki o **emisijskih standardih motorjev** in izpustih onesnaževal vozil MPP-ja pri izbiri prometnega sredstva ne zanimajo, so pa ta dejstva pomemben pokazatelj kakovosti MPP-ja in truda občin za doseganje čim bolj zdravega okolja za svoje občane. Motorje vozil razvrščamo po emisijskih standardih od **Euro 0** do **Euro 5**, pri čimer emisijski standard 5 pomeni najnižje izpuste onesnaževal in s tem največjo energetsko učinkovitost vozila. Nasprotno pomeni emisijski standard 0 najvišje izpuste onesnaževal in najnižjo energetsko učinkovitost vozila.

Omenil sem že, da se v Ljubljani, pa tudi sicer v vseh večjih mestih, ki se nahajajo v kotlinski legi, vse bolj kaže problem prekomerne onesnaženosti zraka, predvsem z delci. Dizelski motorji vozil MPP-ja, ki dosegajo emisijski standard Euro 5, v ozračje izpuščajo do 0,02 g/kW delcev PM. Motorji z emisijskim standardom Euro 1 izpuščajo do 0,36 g/kW, Euro 0 pa celo do 0,70 g/kW delcev (LPP, 2011). Vozila, ki so opremljena z motorji emisijskega standarda Euro 5, v primerjavi z Euro 0 tako v ozračje izpuščajo kar **35-krat manj** trdih delcev PM.

Tudi pri tem kazalcu se kažejo velike razlike med izbranimi slovenskimi občinami. Prav tako kot pri večini dosedanjih kazalcev moram tudi tu poudariti, da so občine z manjšimi voznimi parki MPP-ja nekoliko v prednosti pred tistimi občinami, ki imajo velike vozne parke MPP-ja.



Slika 40: Delež vozil MPP-ja v izbranih občinah glede na emisijske standarde motorjev v letu 2011.



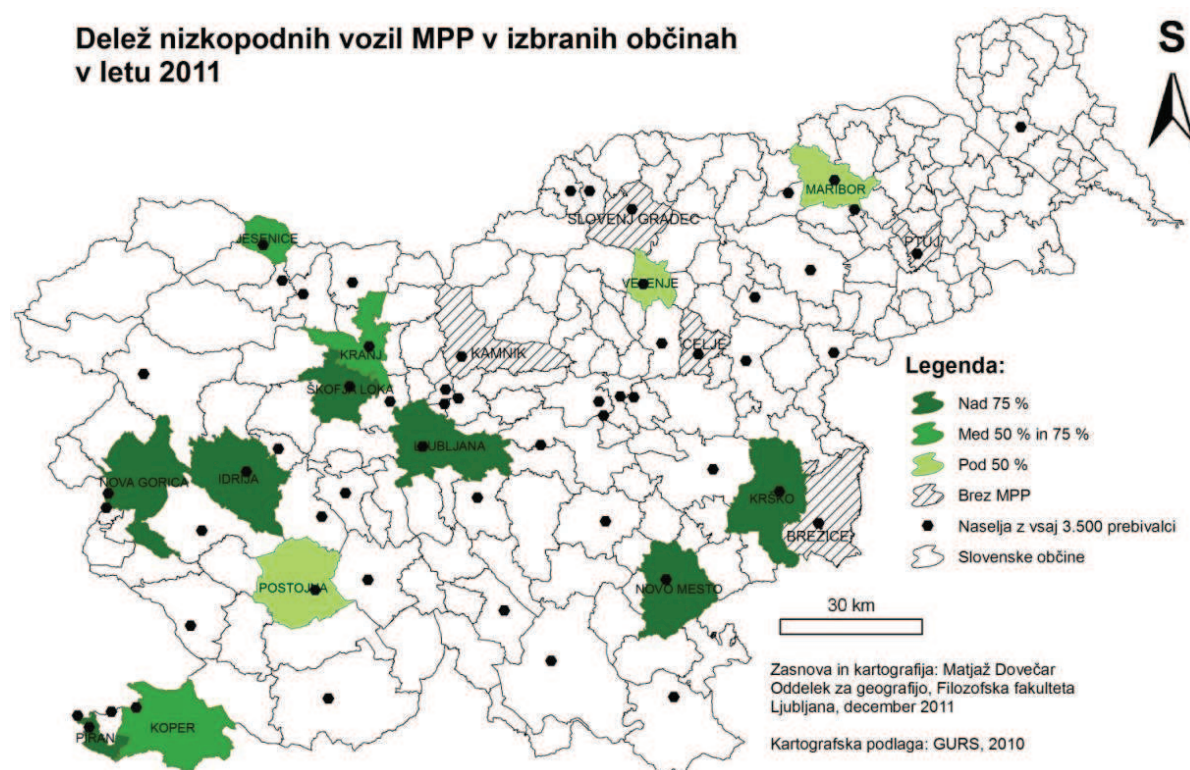
Slika 41: Delež vozil MPP-ja v izbranih občinah glede na emisijske standarde motorjev v letu 2011.

Občine, v katerih imajo najmlajše sisteme MPP-ja, tj. s povprečno starostjo tri leta ali manj, imajo tudi najbolj energetsko učinkovite vozne parke z najvišjimi emisijskimi standardi. To so občine Piran, Velenje, Krško in Postojna. Za vse ostale občine je stanje o emisijskih standardih motorjev težko ovrednotiti, saj gre praviloma za večje sisteme MPP-ja. Ti imajo v svojih voznih parkih veliko starejših vozil, med katerimi pa so sicer tudi že vozila z višjimi emisijskimi standardi. Starejša vozila z nižjimi emisijskimi standardi postopno zamenjujejo z novjšimi.

Ljubljanski MPP v prihodnjih dveh letih načrtuje pomladitev in posodobitev svojega voznega parka. Cilj je, da bi do leta 2013 vsa vozila MPP-ja dosegala vsaj emisijski standard Euro 3. Upoštevajoč trenutno sestavo vozil v ljubljanskem MPP-ju to pomeni, da bodo nadomestili 112 vozil oz. dobro polovico vsega voznega parka (LPP, 2011).

c) DELEŽ NIZKOPODNIH VOZIL MPP-JA

Omenil sem že, da so šolarji pomemben del potnikov v MPP-ju. Prav tako so od prevozov v MPP-ju močno odvisne osebe z motnjami v gibanju in invalidi. Ti imajo pri vstopu v starejša vozila MPP-ja velike težave, saj jim vzpenjanje po stopnicah pri vходу predstavlja velik napor, nekaterim celo nepremostljivo oviro. Zanje je zato zelo pomembno, da so vozila MPP-ja **nizkopodna**, kar jim omogoča varen vstop in izstop iz vozil MPP-ja. Število nizkopodnih vozil v izbranih občinah postopno narašča.



Slika 42: Delež nizkopodnih vozil MPP-ja v izbranih občinah v letu 2011.

Z izjemo občin Maribor, Velenje in Postojna predstavljajo v vseh ostalih izbranih občinah nizkopodna vozila MPP-ja vsaj polovico voznega parka. Delež teh vozil je pomembno ohranjati in še nadaljno zviševati, saj je velik del potnikov (tudi starejši, nosečnice idr.) odvisen od prevoza z vozili MPP-ja. Invalidom je pomembna tudi posebna **klančina**, ki jo ima vse več vozil. Tako invalidom kot tudi nosečnicam pa je pomemben tudi **poseben prostor**, tj. prostor za invalide oz. sedež za nosečnice, kjer se lahko peljejo varneje in imajo prednost pred ostalimi potniki. Slabovidnim potnikom in potnikom z motnjami sluha je pomembna tudi prisotnost **glasovnih napovedovalnikov** in **prikazovalnikov postajališč** na vozilih MPP-ja.

Z letnih poročil LPP-ja so vidne vsakoletne nadgradnje voznega parka oz. izboljšave vozil MPP-ja. Tako se je število vozil, prilagojenih za slabovidne in potnikom z motnjami sluha, med letoma 2009 in 2011 povišalo za 57. Med letoma 2008 in 2009 se je prav tako povečalo število takih vozil MPP-ja, ki so opremljena z namenskim prostorom za invalide (LPP, 2011).

3.6. OPREMLJENOST POSTAJALIŠČ MPP-JA V VEČJIH SLOVENSKIH OBČINAH

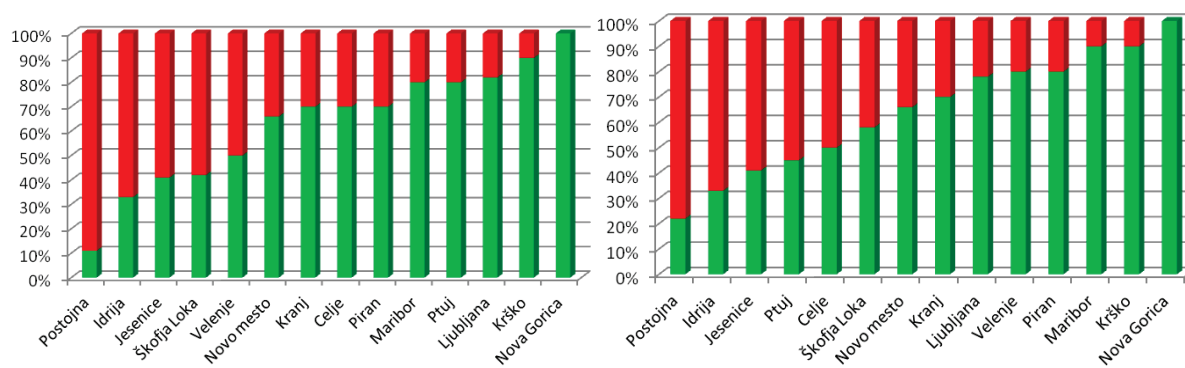
Postajališča so pomemben del celotne infrastrukture MPP-ja. Namenjena so potnikom, ki čakajo na prihod avtobusa oz. potnikom, ki prestopajo z ene proge MPP-ja na drugo. Kot je pomembna udobnost vozil in prometna ponudba MPP-ja, so potnikom prav tako pomembna tudi **postajališča MPP-ja oz. njihova opremljenost**. Opremljena so lahko z **nadstreški** za primer deževnega vremena, **klopmi**, **voznimi redi in shemami prog MPP**, **prikazovalniki prihodov avtobusov**, **informacijami za slabovidne**, **stojali za kolesa** idr. V izbranih občinah različno skrbijo za postajališča MPP-ja.

Tudi pri opremljenosti postajališč ima velik pomen velikost sistema MPP-ja. Občine z manjšimi sistemi MPP-ja in torej tudi z manj postajališči lahko ta opremijo hitreje in bolje od občin, ki jih imajo veliko. Te postajališča MPP-ja sicer nadgrajujejo, a postopno in počasneje.

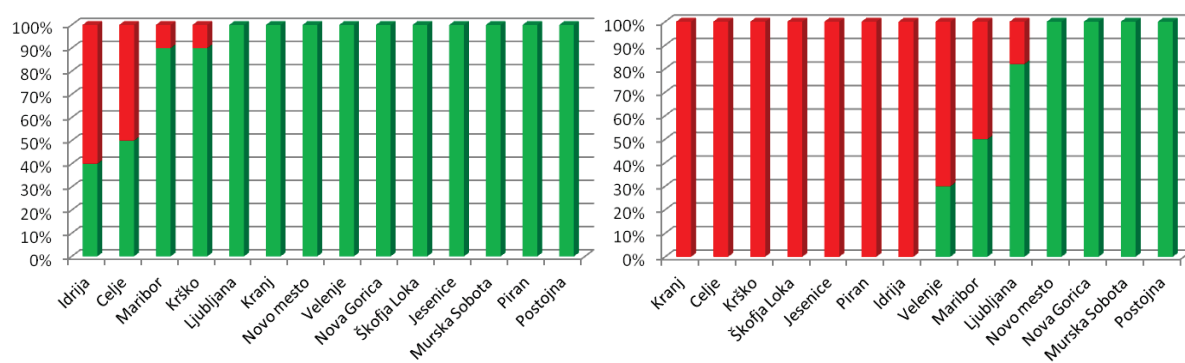
Shematsko bom prikazal opremljenost postajališč MPP-ja z nadstreški, klopmi, voznimi redi, shemami prog in z zemljevidom mesta.

Z nekaterimi podatki o opremljenosti postajališč so razpolagali tudi na občinah Celje in Ptuj. Ti dve občini sicer nimata vzpostavljenega MPP-ja, a pri njih prevoze za potnike, tudi znotraj mesta, opravljajo prevozniki v medkrajevnem potniškem prometu. Občini sta torej posredovali podatke o postajališčih medkrajevnega potniškega prometa, katera pa so za prevoze potnikov prav tako pomembna in sem jih s tem razlogom tudi vključil v prikaze.

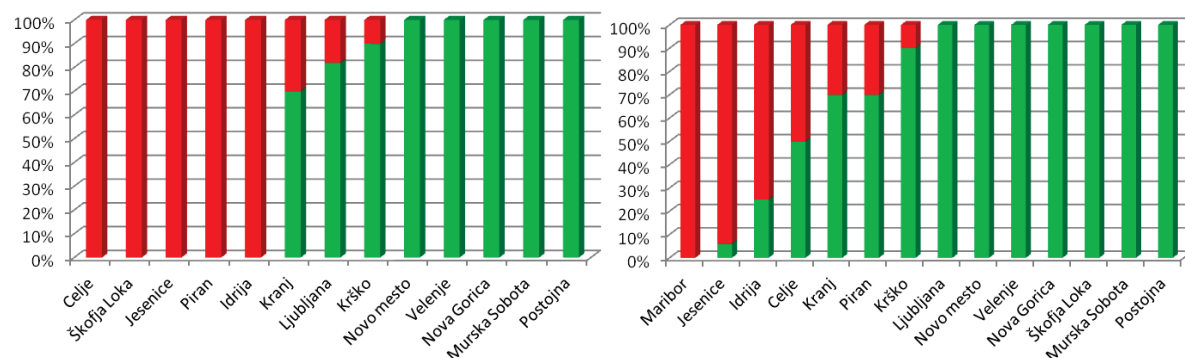
Dodati moram **opombi k spodnjim prikazom**. Dejanska opremljenost postajališč MPP-ja je le redko poznana in natančno opisana. Osebe na občinah, od katerih sem pridobil informacije o opremljenosti postajališč MPP-ja, so stanje večinoma ocenjevale. Le z redkih občin sem uspel pridobiti konkretne podatke s točnim številom in deležem postajališč.



Sliki 43 in 44: Opremljenost postajališč MPP-ja z nadstreški (levo) in klopki (desno) v izbranih občinah v letu 2011.



Sliki 45 in 46: Opremljenost postajališč MPP-ja s ažurnimi voznimi redi (levo) in zemljevidom mesta (desno) v izbranih občinah v letu 2011.



Sliki 47 in 48: Opremljenost postajališč MPP-ja s shemami prog MPP-ja (levo) in označbo postajališča MPP-ja (desno) v izbranih občinah v letu 2011.

Pri vseh kazalcih imajo izmed vseh izbranih občin popolno opremljena postajališča MPP-ja zgolj v občini Nova Gorica. Zelo dobro opremljena postajališča MPP-ja imajo tudi v občini Krško. Na tamkajšnjih postajališčih MPP-ja jim manjkajo le zemljevidi mesta.

Najbolje so postajališča MPP-ja v izbranih občinah opremljena z ažurnimi voznimi redi. Ti so pomanjkljivi le v občinah Idrija, Celje, Maribor in Krško. Najslabše so postajališča MPP-ja v izbranih občinah opremljena z zemljevidom mesta. Zgolj v štirih izbranih občinah imajo vsa postajališča MPP-ja tudi zemljevid mesta, medtem ko v kar desetih občinah postajališča MPP-ja z njimi niso oz. so le delno opremljena.

Nadpovprečno dobro opremljena postajališča imajo, poleg že omenjenih občin Nova Gorica in Krško, še v Ljubljani, Kranju, Novemu mestu in Velenju. Najslabše svoja postajališča MPP-ja ocenjujejo v občini Idrija. V primerjavi z ostalimi izbranimi občinami zaseda najslabše rezultate znotraj vseh kazalcev. Na občini še najbolj ocenjujejo opremljenost postajališč MPP-ja z ažurnimi voznimi redi (so na 40 % vseh postajališč), klopni in nadstreški, ki pa so zgolj na tretjini vseh postajališč.



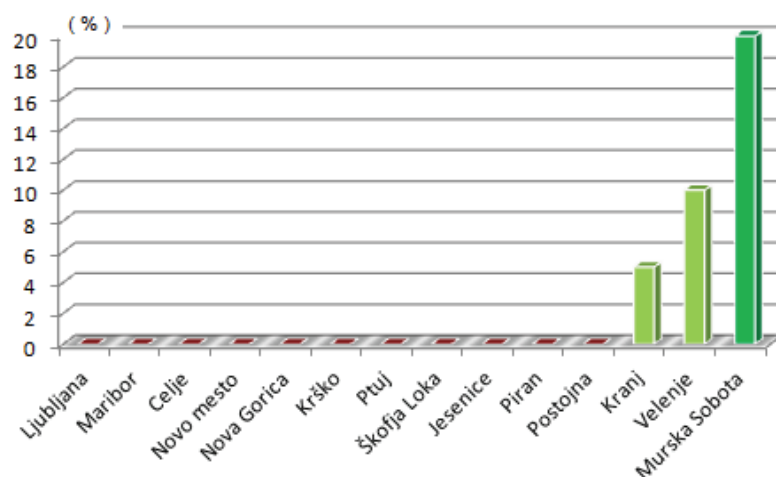
Slika 49: Dobro opremljeno postajališče MPP-ja v občini Nova Gorica (Foto: M. Dovečar, junij 2011).

Potnikom, ki čakajo na postajališču MPP-ja, veliko pomeni tudi informacija o prihodu njihovega avtobusa. S tem namenom so v nekaterih občinah začeli postavljati **elektronske prikazovalnike** s točnimi prihodi avtobusov. Med izbranimi občinami so take Ljubljana, kjer je s prikazovalniki opremljena slaba polovica vseh postajališč MPP-ja, Piran, kjer je s prikazovalniki opremljena desetina postajališč, in Koper.

V občini Ljubljana se tako trudijo zvišati informiranost potnikov o prihodih vozil LPP-ja. Poleg elektronskih prikazovalnikov so postajališča MPP-ja opremili še z **novimi voznimi redi**, ki prikazujejo točen čas prihoda avtobusa (in ne več zgolj časovni interval med avtobusi). Že dalj časa delujeta tudi SMS storitev **LPP BUS INFO** (za uporabnike mobilnih

telefonov) in **spletna storitev Telargo**. Storitvi omogočata vpogled v čas prihoda naslednjega avtobusa za točno tisto postajališče, ki zanima potnika.

Za hitrejšo potovanje po mestih je pomembna tudi možnost kombinacije večih prometnih sredstev, tj. **intermodalnost**. Temu se bom podrobneje posvetil v petem poglavju diplomskega dela. Pri opremljenosti postajališč MPP-ja bom opozoril zgolj na slabo združevanje avtobusnih prevozov v MPP-ju in kolesarskega prometa v mestih. Izbrane občine v veliki meri namreč ne načrtujejo stalja za kolesa hkrati s postajališči MPP-ja. Taki primeri so prej izjema kot pravilo.



Slika 50: Delež postajališč MPP-ja s stojali za kolesa, ki so bila načrtovana hkrati s postajališčem in so njegov sestavni del.

Največji delež postajališč MPP-ja s stojali za kolesa, ki so bila načrtovana hkrati s postajališčem in so njegov sestavni del, imajo v občinah Murska Sobota (petina vseh), Velenje (desetina vseh) in Kranj (5 %). Delež takih postajališč MPP-ja narašča, sploh v večjih slovenskih mestih, kjer je tudi preostala kolesarska infrastruktura nadpovprečno razvita.



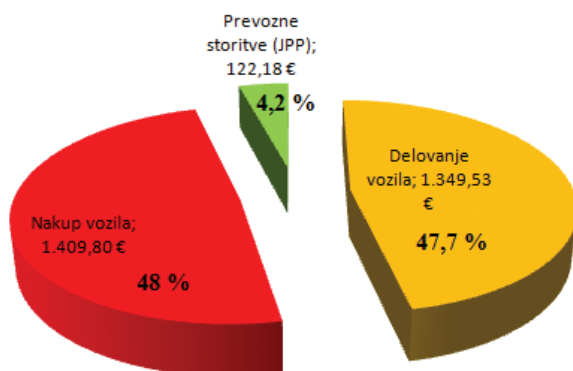
Slika 51: Postajališče MPP-ja v Murski Soboti, ki ima v neposredni bližini tudi stojali za kolesa (Foto: M. Dovečar, maj 2011).

4. UKREPI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V SLOVENSKIH OBČINAH

4.1. IZHODIŠČA

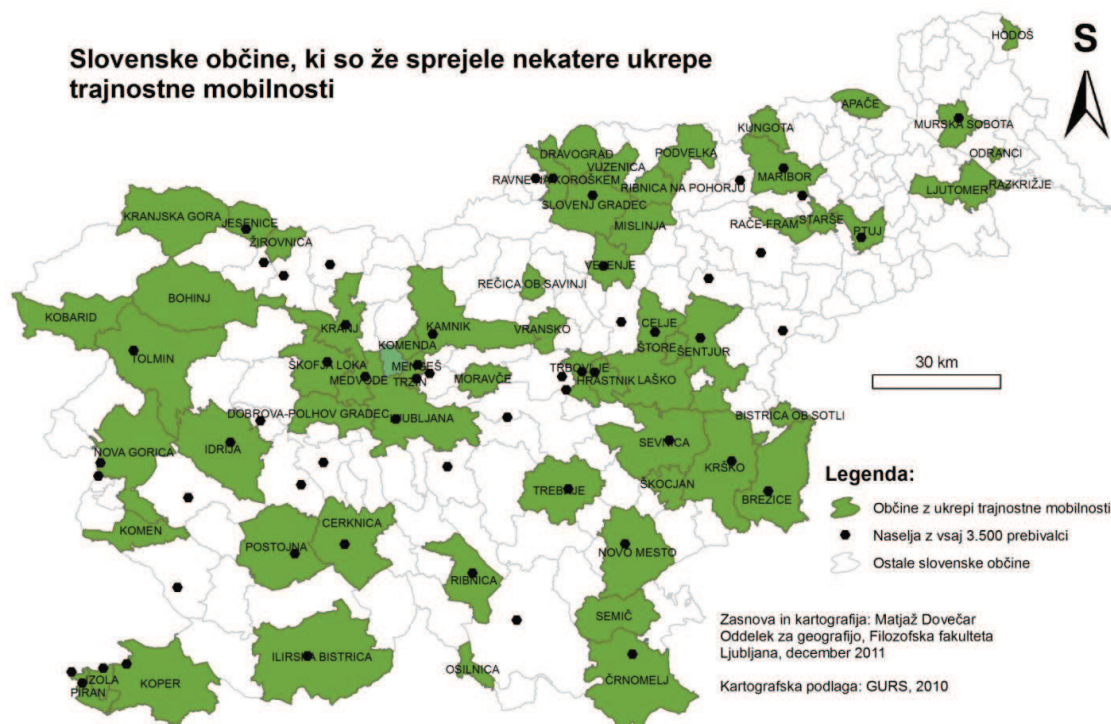
Slovenske občine imajo do mobilnosti oz. natančneje do mobilnostnega načrtovanja in upravljanja z mobilnostjo različen odnos. Tako je tudi delovanje občin, povezano z mobilnostjo, različno aktivno. Izkušnje strokovnjakov s področja mobilnosti kažejo, da je večina ukrepov še vedno zgolj prometno-tehničnih, ki so v veliki večini netrajnostni. Pod te ukrepe spadajo gradnja in razširitev cestne infrastrukture, urejanje stoječega prometa ipd.

Mobilnost je pomemben proces, v katerem sodelujemo vsi. Mnoga slovenska gospodinjstva se sploh ne zavedajo finančnih stroškov, ki jih vlagajo v vsakodnevno mobilnost. Po podatkih SURS-a je leta 2009 povprečno slovensko gospodinjstvo mobilnosti namenilo 2.926,51 €. Od tega je 1.409,8 € (oz. 48 %) namenilo nakupu vozila, 1.394,53 € (oz. 47,7 %) delovanju vozila (vključno z gorivom in vzdrževanju), zgolj 122,18 € (oz. 4,2 %) pa povprečno slovensko gospodinjstvo nameni prevoznim storitvam. Pri slednjih so vključeni vsi sistemi JPP-ja, to so cestni, železniški, zračni in pomorski (SURS, 2012).



Slika 52: Povprečna letna porabljen denarna sredstva slovenskih gospodinjstev za mobilnost (vir podatkov: SURS, 2012).

Mobilnost je v resnici precej bolj kompleksen proces, ki ga je potrebno skrbno načrtovati, spremljati in ocenjevati. Raziskava, ki je potekala v okviru projekta Dobimo se na postaji in jo je za Ministrstvo za promet opravilo društvo CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp, je pokazala, da so slovenske občine šele na začetku poti do trajnostni mobilnosti. To se je deloma izkazalo že s pomanjkanjem znanja o trajnostni mobilnosti, pa tudi z nezainteresiranostjo za posredovanje podatkov o ukrepih občin za doseganje trajnostne mobilnosti. Kljub temu pa so v nekaterih občinah pokazali interes posredovati številne zanimive informacije. Ukrepi trajnostne mobilnosti se torej izvajajo, so pa še redki in na žalost med seboj slabo povezani. Načrti, kot so izrisi poteka novih prog medkrajevnega potniškega prometa, gradnja kolesarske infrastrukture, *car-pooling* spodbude ipd., morajo biti zasnovani širše, ne zgolj na ravni ene občine.



Slika 53: Slovenske občine, ki so že sprejele nekatere ukrepe trajnostne mobilnosti.

Ukrepi trajnostne mobilnosti so zelo raznovrstni. Na zgornjem kartografskem prikazu sem označil vse slovenske občine, s katerih so mi posredovali informacije o ukrepih trajnostne mobilnosti. Gre za 64 oz. skoraj tretjino vseh slovenskih občin. Med njimi je zajet velik del občin, ki imajo večja zgostitvena jedra, naselja z vsaj 3.500 prebivalci in s tem praviloma večje mobilnostne potrebe. Seveda te občine glede na stopnjo truda in številu ukrepov za doseganje trajnostne mobilnosti med seboj težko enačimo in primerjamo. Razlog za to je, da so si preveč različne po številu prebivalcev, številu delovnih mest, različnim poselitvenim vzorcem idr.

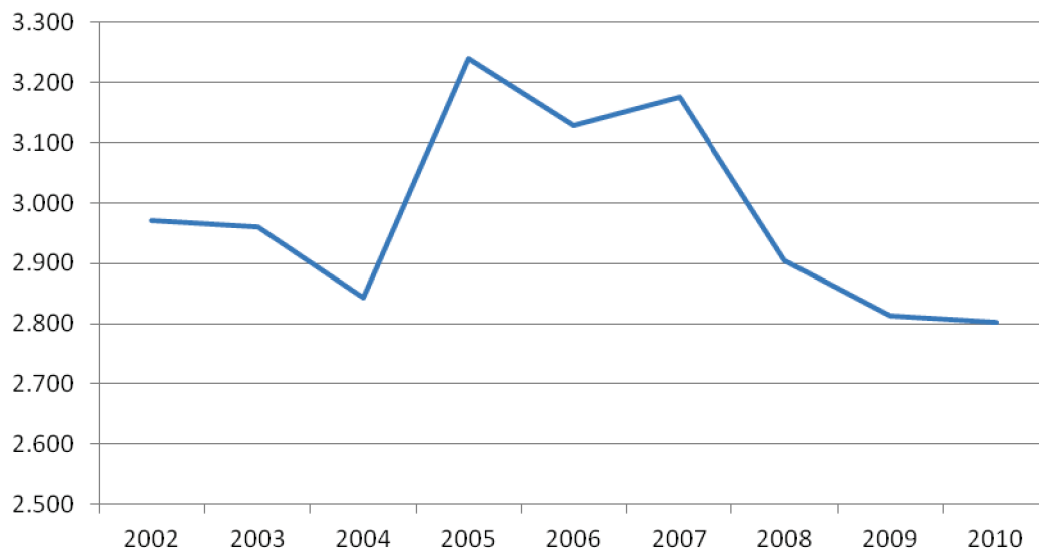
Med ukrepe trainostne mobilnosti sem upošteval ukrepe iz naslednjih skupin ukrepov:

- **ukrepi izboljšanja ponudbe JPP-ja** (zvišanje pogostosti voženj, uvedba novih prog, potniških postaj in postajališč, promocija JPP-ja idr.),
- **ukrepi urejanja in umirjanja prometa** (izgradnja pešpoti in kolesarske infrastrukture, zapora mestnih središč za motorni promet, uvedba zgostitvene takse idr.),
- **ukrepi za spodbudo socialne funkcije trajnostne mobilnosti** (dostopnost mobilnosti vsem skupinam prebivalcev),
- **ukrepi uvajanja novosti na področju mobilnosti** (e-mobilnost, *carpooling* spodbude, alternativna goriva idr.),
- **ukrepi krepitve intermodalnosti,**
- **ukrepi aktivnega medobčinskega sodelovanja na področju mobilnosti.**

Vsaki skupini ukrepov se nameravam posebej posvetiti in prikazati stanje izvajanja posameznih ukrepov po slovenskih občinah.

4.2. UKREPI IZBOLJŠANJA PONUDBE JPP-JA

Dolžino avtobusnih prog v JPP-ju in MPP-ju med letoma 2002 in 2010 sem prikazal že v drugem poglavju diplomskega dela. Te se sicer v zadnjih letih niso bistveno spreminjale. Nekoliko bolj so se v zadnjih letih spreminjali poteki in število prog JPP-ja in MPP-ja.

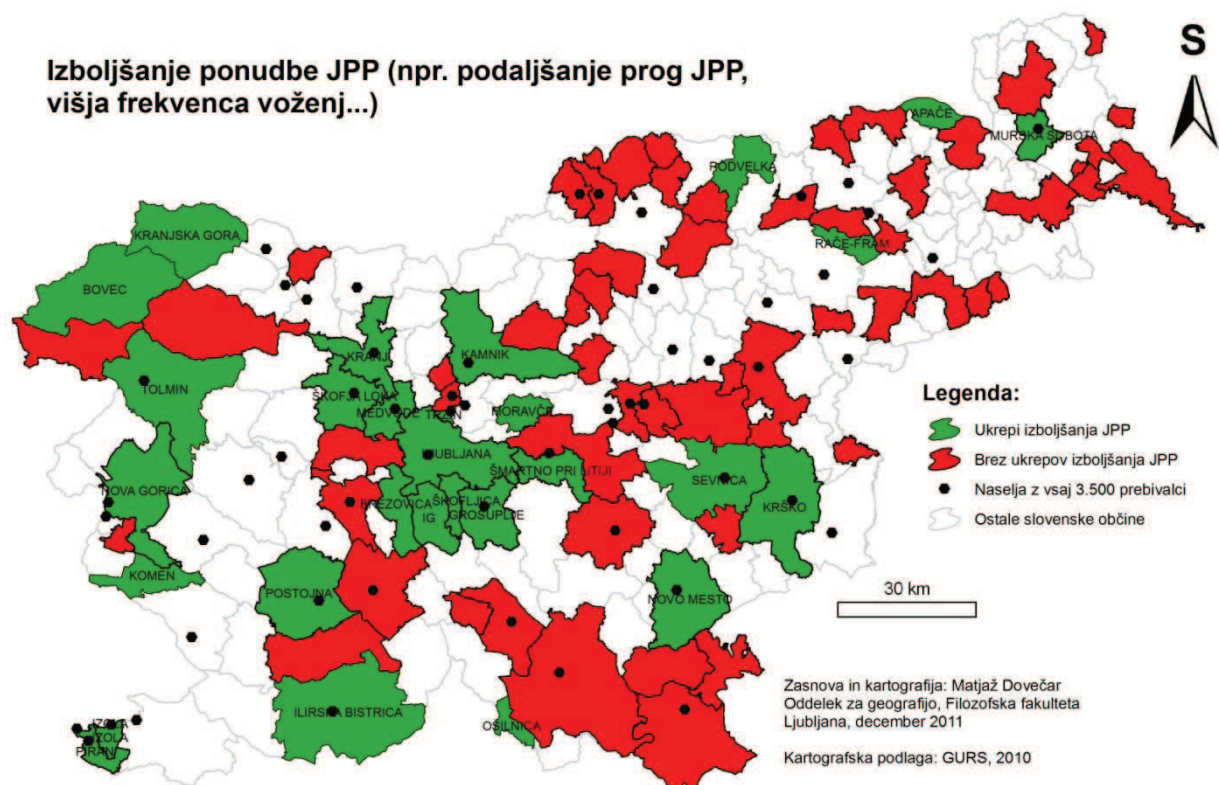


Slika 54: Število prog v avtobusnem JPP-ju in MPP-ju v Sloveniji med letoma 2002 in 2010 (Vir podatkov: SURS, 2011).

Načrtovanje poteka prog JPP-ja je zelo pomembno, saj naj bi ta pokrival čim večji delež prebivalstva. Čim bolj razvejano je omrežje prog JPP-ja, tem večjemu številu prebivalstva je omogočena uporaba le-tega. Pri izboljševanju ponudbe JPP-ja je najprej potrebno poznati obstoječe stanje. Pri tem velja izpostaviti pomembnost poznavanja mobilnostnih potreb prebivalstva, ki jih raziskujejo v **študijah spremljanja mobilnostnih navad**. Te študije so zaenkrat še zelo redke, podatki pa večinoma zastareli. Na državni ravni je bila tako v letu 2006 izvedena študija deleža prebivalstva glede na dostopnost do postajališč avtobusov JPP-ja (Gabrovec, 2011). Na občinski ravni je študij mobilnostnih navad malo. Nekoliko več je na občinski ravni izvedenih anketiranj potnikov na postajališčih JPP-ja oz. MPP-ja in informativnih štetij prometa. Želje občanov po kakovostnem in dostopnem JPP-ju so večinoma preslišane, kar sem tudi kartografsko prikazal na strani 64. Z nekoliko več podatki o mobilnostnih potrebah razpolagajo prevozniki JPP-ja. V nekaterih občinah ti sodelujejo z občinsko upravo in tako poskušajo uskladiti ukrepe za doseganje večje kakovosti JPP-ja.

K spremljanju mobilnostnih navad s strani slovenskih občin se bom vrnil v poglavju o intermodalnosti.

Med ukrepe izboljšanja ponudbe JPP-ja se štejejo zvišanje pogostosti voženj, uvedba novih prog, vzpostavitev novih postajališč, nakup novejših (nizkopodnih) avtobusov, nenazadnje pa tudi promocija JPP-ja.



Slika 55: Ukrepi izboljšanja ponudbe JPP-ja v slovenskih občinah.

Občin, ki si prizadevajo izboljšati ponudbo JPP-ja, je v Sloveniji veliko. Izpostaviti velja občine, v katerih se zavedajo velikih mobilnostnih potreb svojih občanov zaradi delovnih migracij v večja zaposlitvena središča, to so občine z nizkim IDM-jem. Prav tako JPP poskušajo izboljšati v občinah z veliko delovnimi mesti, to so občine z visokim IDM-jem. V prvem primeru gre za občine izvora, v drugem pa za občine cilja vsakodnevnih delovnih migracij. Take občine so npr. občine LUR-a (Brezovica, Ig, Grosuplje, Trzin, Ljubljana idr.).

Razlog za izboljšanje ponudbe JPP-ja pa ni vedno zgolj v delovnih migracijah občanov. V številnih občinah namreč opažajo tudi druge mobilnostne potrebe, npr. prevoze mladine v nočnem času, prevoze na množične dogodke, povezave stanovanjskih sosesk z nakupovalnimi središči (Novo mesto), prevoze kopalcev z zalednih občin na obalo (Komen) idr.

Pomemben del izboljšav ponudbe JPP-ja so tudi sprejeti ukrepi na ravni večih občin. Tak primer je vzpostavitev železniške povezave med Ljubljano in letališčem Jožeta Pučnika, ki pa je še ni. Nepovezanost letališča z državno prestolnico preko železnice je eden redkih primerov v Evropski uniji in tudi na svetu. Potniki, ki prispejo v Slovenijo z letalskim prevozom, so za pot do Ljubljane odvisni od različnih cestnih prevozov, npr. avtobusov, kombijev in taksijev.

Prav tako se v nekaterih občinah, npr. v Postojni, zavedajo pomembnosti dostopnosti JPP-ja za gibalno ovirane potnike. Ponudbo JPP-ja si torej želijo izboljšati s prenovo voznega parka in uvedbo nizkopodnih avtobusov (Pintar, 2011).

Uvedba novih prog in višja pogostost voženj JPP-ja bi bila, po mnenjih s strani številnih občin, lažja ob zadostnem financiranju in finančni smiselnosti. Številne proge so se namreč

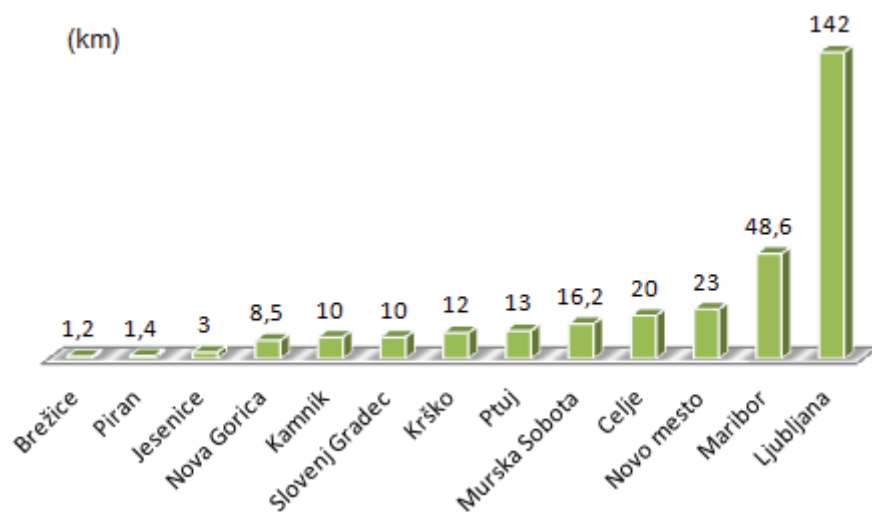
ukinile prav zaradi majhnega zanimanja za prevoze, medtem ko se nove proge vzpostavljajo počasi. Investicija v JPP se občinam največkrat ne povrne.

Potniki torej uporabljajo JPP malo. Pomemben vidik pri neuporabi tega je tudi ponudba nakupa t. i. kombiniranih vozovnic. Gre za vozovnico, ki potnikom omogoča prevoze tako v železniškem kot tudi v avtobusnem prometu. Če bi bile te na voljo, predvidevam, da bi bil JPP dostopnejši in privlačnejši večjemu deležu ljudi. Temu se bom podrobneje posvetil v poglavju o intermodalnosti.

4.3. UKREPI UREJANJA IN UMIRJANJA PROMETA

Pomemben vidik trajnostne mobilnosti je boljša dostopnost mestnih središč z nemotoriziranimi prometnimi sredstvi. Žal je to zaradi načrtne gradnje cestne infrastrukture, namenjene predvsem osebnemu avtomobilskemu prometu, v mnogih mestih težko dosegljivo. Danes se tega v mnogih mestih, tudi v nekaterih največjih svetovnih, lotevajo z ukrepi urejanja in umirjanja prometa. Med te ukrepe štejemo zaporo mestnih središč za osebne avtomobile, gradnjo kolesarskih stez in pešpoti, ureditev enosmernih ulic, upočasnjevanje vožnje za osebna vozila (s t. i. ležečimi policaji in območji umirjenega prometa), vzpostavitev območij skupne rabe prostora (ang. *shared space*), ureditev stoječega prometa (parkirišča) idr., pomembni pa so tudi finančni mehanizmi. Pri teh velja izpostaviti t. i. zgoščevalno takso. To pomeni, da so višje cene parkirin v območjih, ki so bližje središču mesta. V mnogih mestih so uvedli tudi plačljive vstopne v mesto za voznike osebnih avtomobilov. Pri tem so tudi omejili število vstopov. Vsi ti ukrepi so namenjeni razbremenitvi mestnih središč z osebnim avtomobilskim prometom in spodbudam v JPP-ju, ki tako postane finančno privlačnejši od prevoza z osebnim avtom.

V številnih slovenskih občinah ukrepe urejanja in umirjanja prometa redno sprejemajo in izvajajo. Gre predvsem za zaprtje mestnih ulic za motorni promet, vzpostavitev območja umirjenega prometa predvsem ob izobraževalnih in zdravstvenih ustanovah, vzpostavitev območij za pešce, gradnjo pločnikov in kolesarskih stez, spremembe na področju stoječega prometa idr. Največ tovrstnih ukrepov so sprejeli v večjih slovenskih mestih – Ljubljana, Maribor, Nova Gorica, Velenje, Novo mesto idr. V Velenju so tako izpostavili uvedbo nove parkirne ureditve (območja kratkotrajnega parkiranja oz. modre cone), s širitvijo infrastrukture in promocije pa aktivno spodbujajo tudi kolesarjenje.

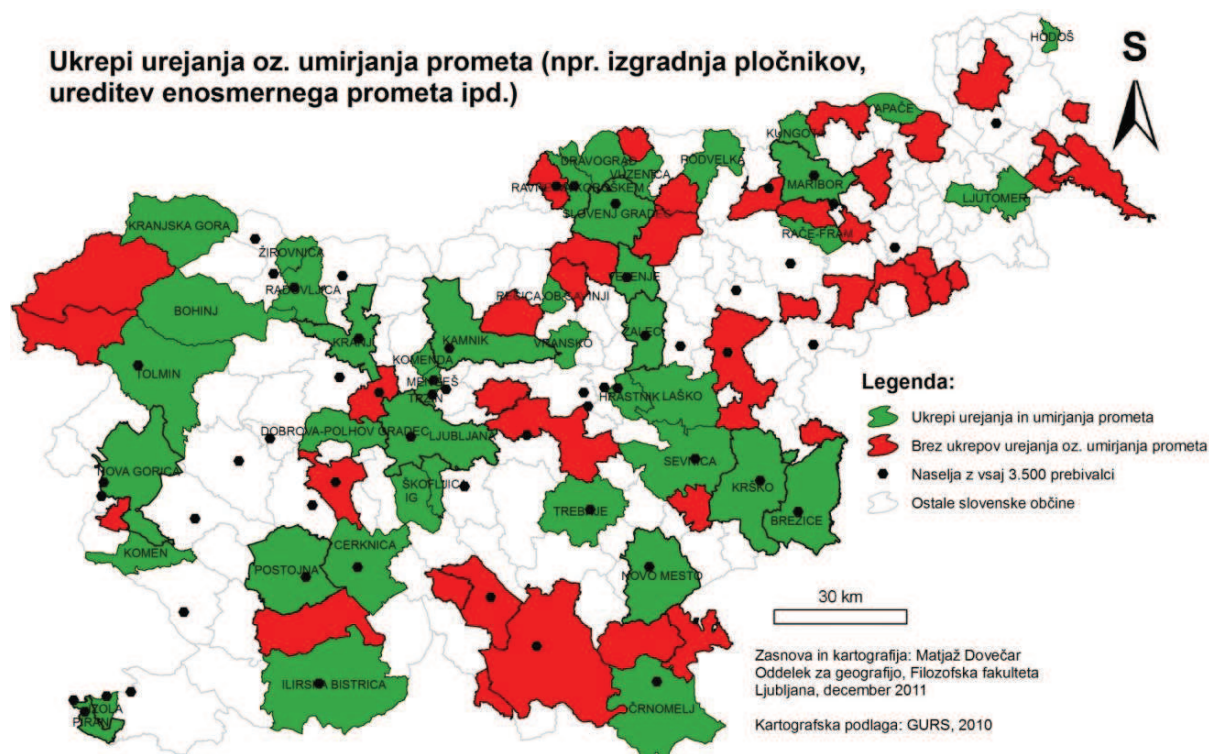


Slika 56: Dolžina obstoječih kolesarskih stez po slovenskih občinah (Vir podatkov: Dovečar, Ogrin, 2011; Slovenska kolesarska mreža, 2011).



Slika 57: Gradnja novega pločnika in zaris novega kolesarskega pasu na vozišču v Ljubljani (Foto: M. Dovečar, julij 2011).

Številne slovenske občine se zanimajo tudi za zaprtje nekaterih cest oz. umirjanje prometa v območjih z bogato naravno in kulturno dediščino. Tako je nastala študija Koncept urejanja prometa v Kamniški Bistrici, ki jo je za občino Kamnik izdelalo društvo CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp (poleg te, že omenjene študije, je društvo CIPRA Slovenija izdelalo tudi študiji za dolino Vrata in za Julijske Alpe). Pri tovrstnih študijah gre za podrobne analize prometnih zahtev v določenem območju, hkrati pa podajajo predloge obstoječim trendom. Ponavadi gre za preusmeritev številnih enodnevnih potovanjem obiskovalcem z osebnimi avtomobili na bolj trajnostne prometne načine, kot so npr. turistični avtobusi (Prašnikar, Ogrin, Dovečar, 2010).



Slika 58: Ukrepi urejanja oz. umirjanja prometa v slovenskih občinah.

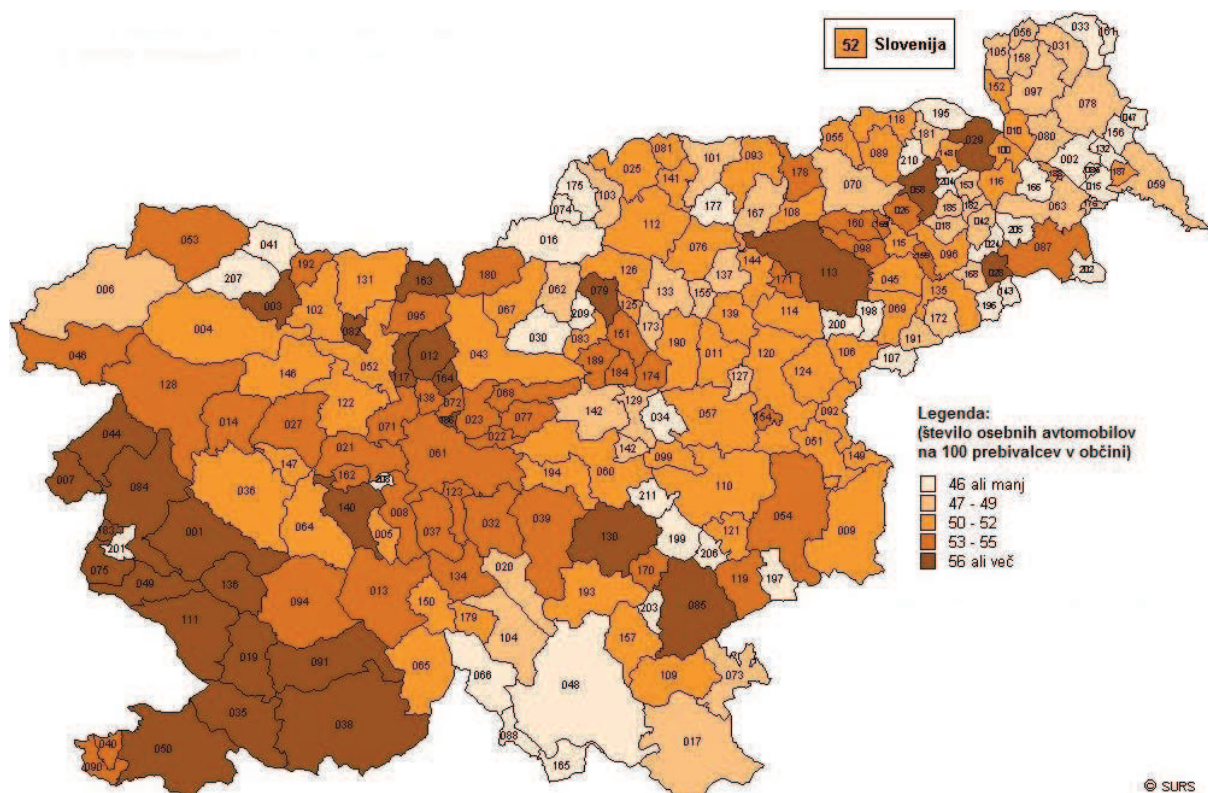
Ukrepi urejanja in umirjanja prometa se izvajajo predvsem v večjih naseljih in turističnih območjih z veliko naravne ali kulturne dediščine.



Slika 59: Za avtomobilski promet zaprta cesta, sedaj namenjena pešcem, v središču Ljubljane (Foto: M. Dovečar, julij 2011).

4.4. UKREPI ZA SPODBUDO SOCIALNE FUNKCIJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Trajnostna mobilnost mora biti dostopna vsem ljudem. Današnji mobilnostni trendi v Sloveniji, ki močno favorizirajo osebni avtomobilski promet, nekaterim velikim skupinam ljudi vse bolj omejujejo mobilnost. Gre za zanemarjanje celotne starostne skupine ljudi (bodisi mladih bodisi starejših), ljudem z gibalnimi motnjami, manj premožnim idr. Nekateri se osebnemu avtomobilu tudi zaradi velike okoljske osveščenosti preprosto odpovedo. Mobilnostno so deprivilegirani tudi ljudje, ki živijo na prometno odmaknjenih območjih brez JPP-ja in nimajo dostopa do osebnega avtomobila.

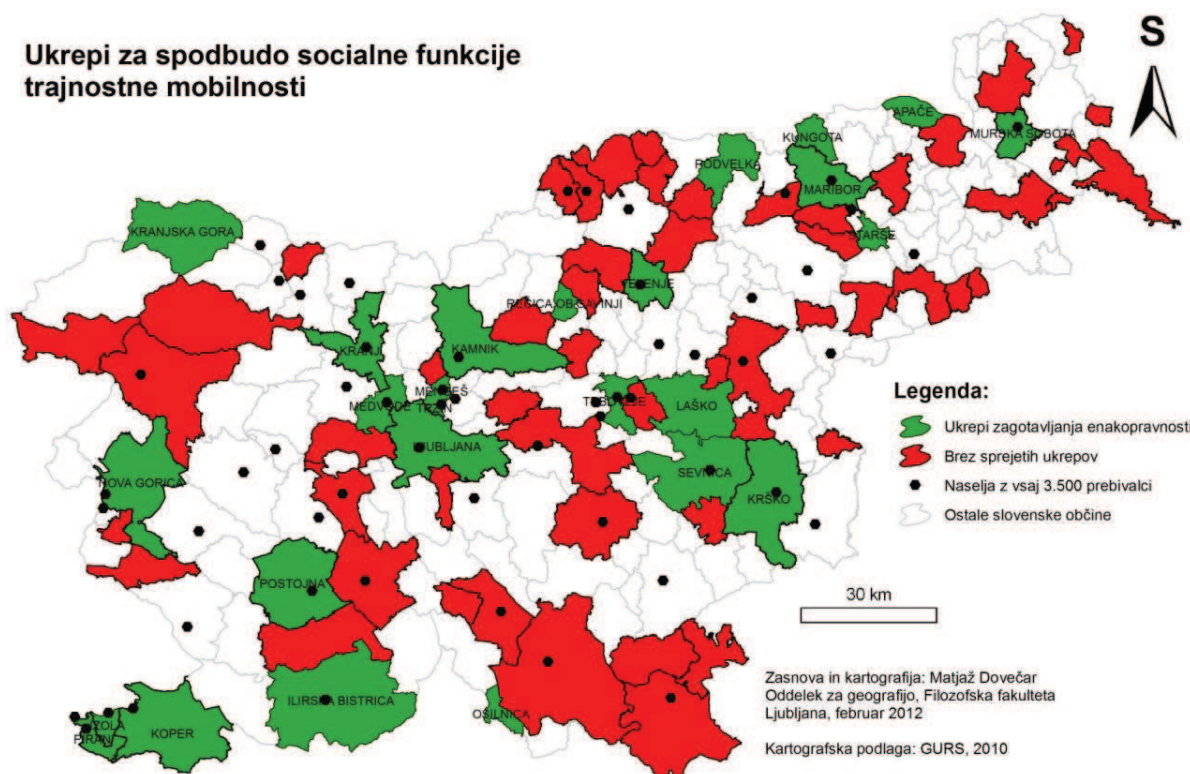


Slika 60: Število osebnih avtomobilov na 100 prebivalcev po slovenskih občinah (vir: SURS, 2011).

Stopnja motorizacije je največja v občinah jugozahodne Slovenije in še v nekaterih drugih slovenskih občinah (Trzin, Bled, Novo mesto, Radenci idr.). Odvisna je od mobilnostnih potreb prebivalcev, materialnega blagostanja, stanja cestne infrastrukture in mobilnostnih alternativ. Slednje je najbolj vidno v občinah največjih slovenskih mest – v teh območjih je JPP praviloma bolj razvit. Bolje je razvita tudi ostala infrastruktura trajnostne mobilnosti, posledično pa je tudi stopnja motorizacije nekoliko nižja.

Ljudje, ki zaradi različnih razlogov nimajo dostopa do osebnega avtomobila, so torej odvisni od drugih mobilnostnih sredstev, kot so JPP, kolo, pešhoja ipd. Pomembno je, da so ta sredstva dosegljiva, varna in finančno privlačna.

Ukrepi za spodbudo socialne funkcije trajnostne mobilnosti



Slika 61: Ukrepi za spodbudo socialne funkcije trajnostne mobilnosti.

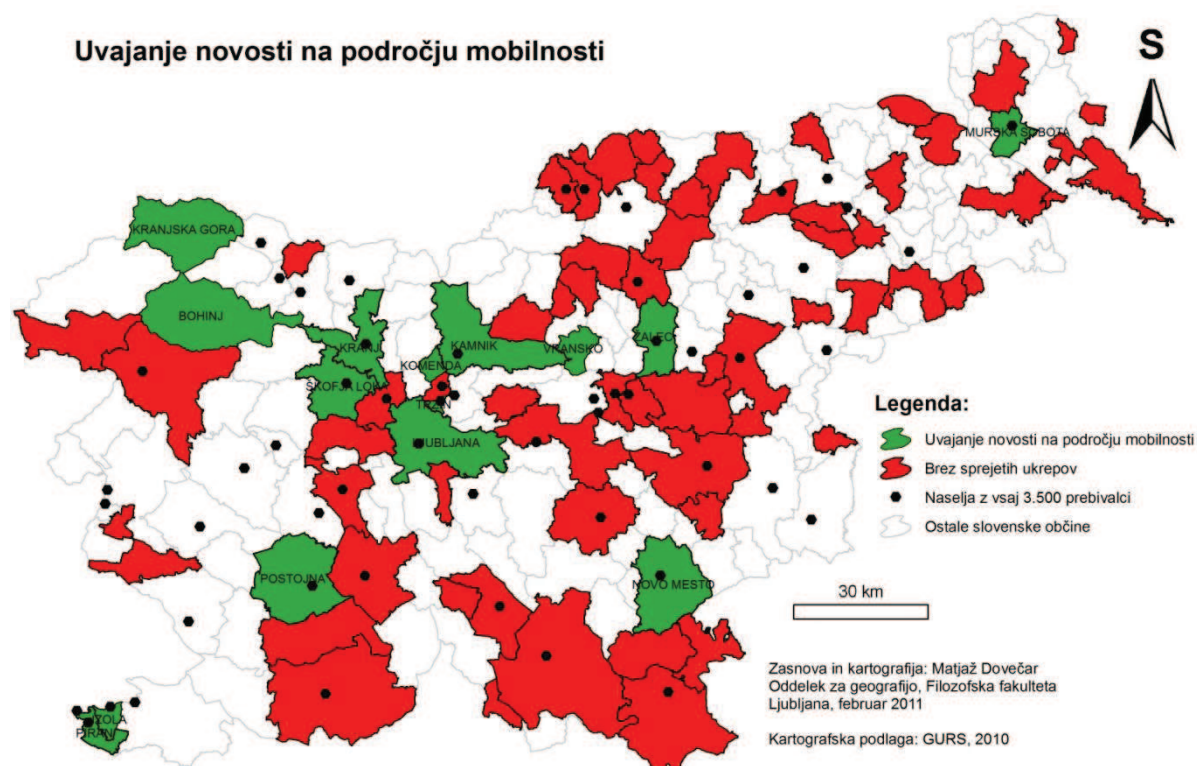
Občine na različne načine spodbujajo socialno funkcijo trajnostne mobilnosti. Pri tem gre za subvencije k šolskim vozovnicam (npr. Podvelka), brezplačne prevoze za brezposelne osebe (npr. Starše), brezplačne prevoze znotraj posameznih naselij oz. občin (npr. Ilirska Bistrica), subvencije taksi prevozov za različne skupine ljudi, pomoč pri mobilnostnih potrebah invalidom (npr. posebna parkirišča in nizkopodni avtobusi v občini Postojna) ipd. Že v poglavju o finančni politiki MPP-ja (poglavje 3.4.) sem omenil finančne subvencije občin k šolskim mesečnim vozovnicam. Taka primera sta občini Ljubljana in Maribor.

V nekaterih turističnih občinah (npr. Kranjska Gora) gostom zagotavljajo prevoze do lokalnih zanimivosti, prevoze pa opravljajo vozniki, ki te lokalne zanimivosti poznajo in se znajo sporazumevati v tujih jezikih.

4.5. UKREPI UVAJANJA NOVOSTI NA PODROČJU MOBILNOSTI

Novosti na področju mobilnosti so zaželeni, zaenkrat pa so v slovenskem prostoru še zelo redke in slabo sprejete. Večina rešitev je tehničnih in gredo v smeri širitve obstoječe infrastrukture. Tudi sam avtomobilizem se, z izjemo področij varnosti in udobja, razvija zelo počasi. Osebni avtomobilski prevoz je zasnovan enako že več desetletij in ne gre pričakovati, da se bo v bližnji prihodnosti korenito spremenil. Možna izjema je razvoj in širša uporaba električnih avtomobilov.

Novosti v smeri trajnostnega razvoja so zaenkrat prav tako še zelo redke. Gre za razne ukrepe spodbujanja *carpoolinga* (z istim avtom se pelje več ljudi, ki bi se sicer peljali vsak v svojem avtu), *carsharinga* (večja skupina ljudi ima nekaj avtomobilov, ki si jih izposojajo le takrat, ko jih potrebujejo), spodbujanja uporabe energetsko učinkovitih vozil ipd.



Slika 62: Uvajanje novosti na področju mobilnosti.

Iz zgornje slike je razvidno, da se le redke slovenske občine lotevajo novosti na področju mobilnosti. Največ občin se rado pohvali z nakupi energetsko varčnih vozil za potrebe občinske uprave (hibridna vozila) in z vzpostavitvijo polnilnic za električna vozila. Mrežo polnilnic in izposojevalnic električnih koles so izpostavili v občini Kranjska Gora.

Pohvaliti velja osamljene primere spletnih portalov za *carpool-ing* (slv. skupinska vožnja). Tak portal ima občina Kamnik (<http://www.deliva.si/>), v kateri se zavedajo številnih

vsakodnevnih potovanj tamkajšnjih občanov, ki so zaposleni v bližnjih občinah. Podoben, vsedržavni portal je tudi www.prevozi.org. Gre za portal, ustanovljen za slovenske študente, ki se z oddaljenih krajev vsak teden vozijo v mesta svojih fakultet. Deluje tako, da oseba, ki je namenjena v določen kraj z osebnim avtomobilom in ima v avtu prostor za še nekaj oseb, to objavi na portalu. Javijo se tisti, ki so zainteresirani za prevoz. V zameno za določeno, a dovolj nizko ceno, se z voznikom dogovorijo za prevoz. Prevoz študentom sicer predstavlja velik finančni strošek, v primeru prihoda v študentsko naselje z osebnim avtomobilom pa imajo še težave s parkiranjem. Danes spletni portal uporablja tudi širša javnost ob npr. neobičajnih daljših vožnjah, ko so v vozilu sicer sami. *Carpool-ing* učinkovito zmanjša število potovanj z osebnimi vozili. S tem se zmanjšajo finančni stroški, obremenitve okolja z izpusti onesnaževal, težave z mirujočem prometom v središčih mest idr.

Podobna novost na področju mobilnosti je *carsharing* (slv. vzajemni avto). Gre za obliko souporabe vozila med več ljudmi. Tako se v neki stanovanjski soseski oblikuje skupnost večih ljudi, ki v souporabo ponudijo oz. le sprejmejo nekaj osebnih avtomobilov in jih nato, po potrebi, uporabljajo. S tem se ljudem zmanjšajo finančni stroški lastništva in vzdrževanja vozil, v soseski pa se zmanjšajo tudi obremenitve z mirujočim prometom. Lastništvo osebnih avtomobilov je v Sloveniji pomembna družbena komponenta – tudi zaradi tega takega sistema pri nas še nimamo. Pojavljajo se posamezne pobude, npr. v občini Maribor (Legvart, 2009), ki pa zaenkrat še niso realizirane.



Slika 63: Primer španskega carsharing podjetja (P2P oz. »Person to person« – slv. od osebe do osebe) z okoli 1000 vozniki in 300 vozili (Vir: Treehugger, 2011).

Novosti se vse bolj širijo tudi na področje JPP-ja. V poglavju o kakovosti voznega parka MPP-ja (poglavje 3.5.) sem omenjal že pomlajevanje voznega parka. Novejša vozila so namreč potnikom bolj udobna, so nizkopodna, pa tudi do okolja so veliko prijaznejša od

starejših. Uvajajo se tudi nova informacijska sredstva za večjo obveščenost potnikov o prihodih avtobusov, morebitnih obvozih ipd.

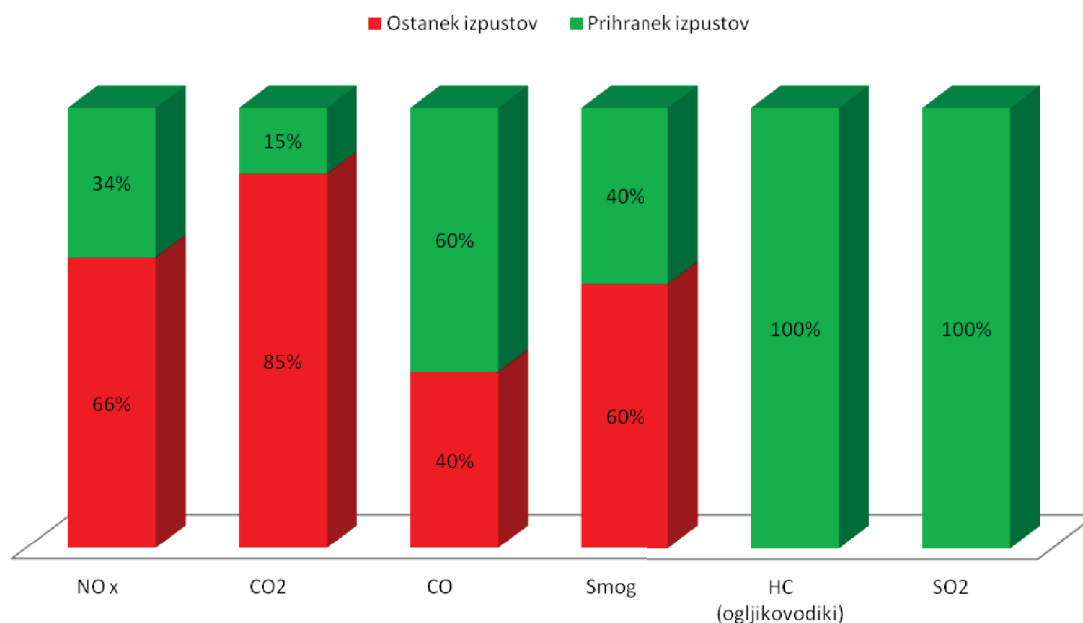
Pomembna sprememba na področju JPP-ja bi bila tudi uvedba brezplačnega interneta v vozilih JPP-ja. Novost je že zelo dobro sprejeta v nekaterih državah v železniškem prometu, npr. na Nizozemskem (Plevnik, 2011). Tudi v ljubljanskem LPP-ju razmišljajo o tej novosti in jo že preizkušajo (Računalniške novice, 2011).

Zaenkrat še redki so hitri prevozi, bodisi transmodalni (en tip JPP-ja) bodisi intermodalni (dva ali več tipov JPP-ja), med obrobji in središči mest. Razlog za to je pomanjkanje in zastarelost predvsem železniške infrastrukture, prav tako pa je še zelo malo pobud za novosti na tem področju.

Pomembna mobilnostna novost, ki se je v zadnjih letih uveljavila tudi v Sloveniji, je alternativno gorivo **utekočinjen naftni plin** (slv. UNP, ang. **LPG**, it. GPL). Gre za gorivo, ki lahko poganja večino bencinskih in dizelskih motorjev, potrebna je le predelava motorja. Ta predstavlja finančno najvišji strošek, sicer pa je gorivo precej cenejše od ostalih pogonskih goriv in je dobra alternativa tako za manjša osebna kot tudi za večja (dostavna) vozila. Seznam podjetij in posameznikov, pri katerih lahko ljudje svoje avtomobile »predelajo« na gorivo LPG, je vsako leto daljši. Prav tako se vsako leto za okoli deset poveča število polnilnih mest, na katerih lahko vozniki točijo gorivo LPG. Največ takih polnilnih mest v Sloveniji ima Petrol, in sicer okoli 60 (Petrol, 2011). V nekaterih drugih Evropskih državah, npr. v Italiji, je uporaba tega goriva veliko pogostejša.

Utekočinjen naftni plin, ki je mešanica plinov butana in propana, v primerjavi z ostalimi pogonskimi gorivi izgoreva popolnejše. Zaradi tega so tudi izpusti onesnaževal s takih vozil precej manjše kot pri vozilih, ki jih poganjajo ostala pogonska goriva.

Prihranek izpustov onesnaževal pri uporabi goriva LPG



Slika 64: Prihranek izpustov onesnaževal pri uporabi goriva LPG v primerjavi z ostalimi pogonskimi gorivi (Vir podatkov: Petrol, 2011).

Alternativno gorivo LPG nikakor ni ukrep trajnostne mobilnosti, saj ne upošteva socialne funkcije. Na voljo je zgolj osebam, lastnikom osebnih avtomobilov, ki si novost finančno lahko privoščijo. Gre namreč za strošek med 800 in 1.900 € (osebna ocena na podlagi poznavanja stroškov predelav v Sloveniji in večini sosednjih držav). Vseeno pa je gorivo LPG zaradi svojih številnih okoljskih prednosti nek vmesni korak k trajnosti. Poleg prihranka pri izpustih onesnaževal, navedenih zgoraj, velja omeniti tudi nižji hrup motorjev, ki jih poganja LPG. Zaradi učinkovitega izgorevanja motorja se tem podaljša tudi življenjska doba, s tem pa tudi življenjska doba vozil. Nenazadnje pa je tudi v primeru prometnih nesreč uporaba tega goriva boljša za okolje kot uporaba ostalih goriv, saj je možnost onesnaženosti manjša. Potencialna negativna lastnost alternativnega goriva LPG je povečanje potovanj z osebnimi avtomobili, saj je gorivo tudi do 50 % cenejše. S povečanjem potovanj pa se pojavljajo še druge nezaželene posledice, npr. prometni zastoji in nesreče, ki jih trajnostna mobilnost sicer upošteva.

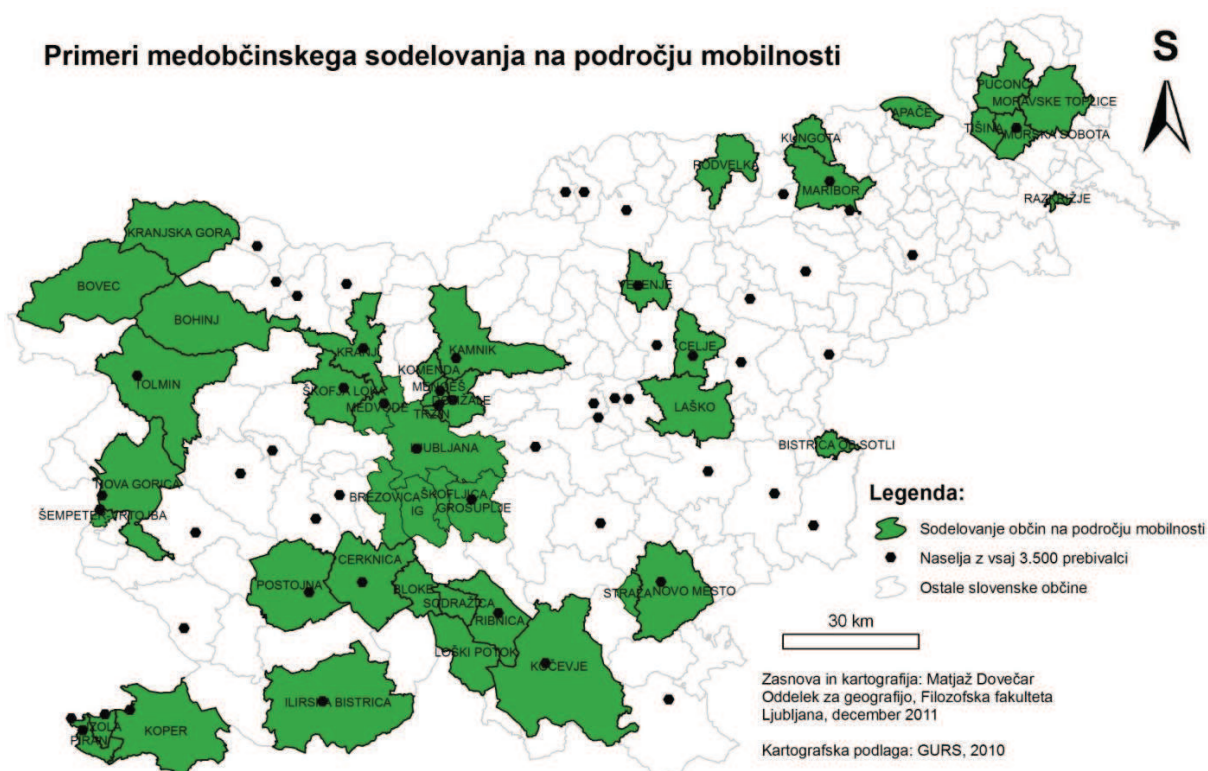
Sam sem uporabnik goriva LPG že od julija leta 2009. Do danes sem, na podlagi informativnega izračuna na spletni strani Drive lpg, ob nespremenjenih mobilnostnih navadah »okolju prihranil« že dve toni izpustov CO₂ (Drive lpg, 2011).



Slika 65: Na gorivo LPG predelano vozilo Avto šole (Foto: M. Dovečar, maj 2010).

4.6. UKREPI AKTIVNEGA MEDOBČINSKEGA SODELOVANJA NA PODROČJU MOBILNOSTI

Mobilnost je eden izmed pojavov, ki se odvija v prostoru in se ne konča z občinskimi ali državnimi mejami. V mobilnosti meje večinoma predstavljajo ovire, saj le v redkih primerih sodelovanje več občin oz. držav izkoristijo za različne izboljšave. Te je potrebno izpostaviti kot primere dobre prakse, saj imajo lahko širše pozitivne (multiplikativne oz. sinergijske) učinke, npr. na socialnem in gospodarskem področju dveh občin.



Slika 66: Primeri medobčinskega sodelovanja na področju mobilnosti v Sloveniji.

Slovenske občine med seboj na področju mobilnosti sodelujejo predvsem v organizaciji JPP-ja (predvsem v večjih občinah, ki proge svojega MPP podaljšujejo v večja središča sosednjih občin; npr. Ljubljana, Nova Gorica, Novo mesto) in šolskih prevozov (povezava več manjših občin in večje občine z več izobraževalnimi ustanovami). Organizacija skupnih šolskih prevozov je sicer organizirana v večini slovenskih občin, a jih te posebej ne izpostavljajo. Organizirajo se namreč lahko tudi s strani prevoznikov ali posameznih šol. Nekatere turistične občine se povezujejo tudi z organizacijo posebnih turističnih prevozov (npr. občini Kranjska Gora in Laško). Vse več je tudi primerov povezovanja več občin s kolesarskimi stezami (npr. občine v okolici Murske Sobote).

Sodelovanje na področju mobilnosti poteka tudi preko meja držav. Tak primer sta občini Gorica (Italija) in Nova Gorica (Slovenija). Občini sofinancirata progo MPP-ja, ki povezuje ljudi na obeh straneh državne meje. Občini Koper in Nova Gorica sodelujeta tudi v projektu **Tradomo**. Namen tega projekta je povezava večjih mest, na tem območju, z njihovimi zaledji, tudi na italijanski strani meje. V zaledju italijanskega mesta Trst, tj. ob obalah Tržaškega zaliva do Tržiča (it. Monfalcone), namreč živi veliko zamejskih Slovencev, ki veliko potujejo tudi v Slovenijo.

Znani so tudi razni projekti gradnje kolesarskih steza, ki se nadaljujejo preko državne meje. Taka primera sta npr. kolesarska Pot treh dežel in Kolesarska pot ob Muri.



Slika 67: Kolesarska Pot treh dežel. Foto: Petrič, M. (E-FotoPotep, 2011).

4.7. PREGLED UKREPOV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V SLOVENSKIH OBČINAH

V prejšnjih poglavjih sem prikazal in navedel številne ukrepe trajnostne mobilnosti, ki jih slovenske občine že izvajajo. Za lažji prikaz sem jih razvrstil v več kategorij in pri vsaki opisal obseg izvajanja teh ukrepov in kartografsko prikazal, v katerih občinah se ti izvajajo.

Največ slovenskih občin izvaja ukrepe **urejanja in umirjanja prometa**. Veliko je tudi primerov **medobčinskega sodelovanja na področju mobilnosti** in primerov **izboljšanja ponudbe JPP-ja**. Nekoliko bolj zaskrbljujoče je stanje izvajanja ukrepov spodbujanja **socialne funkcije trajnostne mobilnosti**, povsem **zanemarjeno** pa je **področje uvajanja novosti** na področju mobilnosti.

Pri vseh izbranih kategorijah je za resnejše analize o trajnostni mobilnosti predvsem premalo podatkov, ki jih občine bodisi nimajo bodisi jih nočejo posredovati. Mobilnost se razvija stihijsko (nenačrtovano), predvsem pa po potrebi šele takrat, ko zaradi prometa pride do neželenih posledic. Večinoma se to zgodi zaradi prevelikega povpraševanja po prometni ponudbi, zaradi česar pride do prometnih zastojev in premalo parkirišč. Drugi razlogi so še povečanje števila prometnih nesreč, pritožbe s strani lokalnega prebivalstva ipd.

V tujini so znani številni primeri dobrih praks na področju trajnostne mobilnosti. V večini alpskih državah so tako posamezne občine, predvsem turistične, že nekaj desetletij nazaj pričele sprejemati ukrepe trajnostne mobilnosti, saj so se zavedale negativnih posledic obstoječih mobilnostnih trendov. Lokalnemu prebivalstvu in turističnim obiskovalcem so danes na voljo različne mobilnostne možnosti, npr. turistični vlakci in avtobusi, električni skuterji, nočni prevozi ipd. Ti predstavljajo alternativo prevozom z osebnimi avtomobili. Eden takih primerov je avstrijska občina **Werfenweng**, ki obiskovalcem v zameno za avtomobilske ključe (oz. prihodu z JPP-jem) podari kartico SaMo oz. *Sanft Mobil* (slv. mehka mobilnost). Z njo so obiskovalci upravičeni do brezplačnih prevozov s taksiji, izposojajo električnih vozil, gorskih koles, izletniške prevoze idr. (Alpski biseri, 2012). V nemški regiji **Auerbergland** se je 11 tamkajšnjih občin povezalo na področju prometnega in prostorskega načrtovanja. Medsebojno sodelovanje jim je omogočilo, da so vzpostavili sistem učinkovitega JPP-ja, ki služi tako tamkajšnjim prebivalcem, kot tudi številnim turistom. Znano smučarsko mesto **Obersdorf** je s hkratno uvedbo novega sistema JPP in zgoščevalno takso (parkiranje v središču je dražje kot na obrobju mesta) učinkovito zmanjšala osebni avtomobilski promet. Vozila JPP so hibridna, elektriko zanje pa pridobivajo iz sončne in vodne energije.



Slika 68: Izposojevalnica električnih, otroških in drugih koles v središču Werfenwenga (Foto: M. Dovečar, 06.05.2011).

Na podlagi informacij o ukrepih trajnostne mobilnosti s strani slovenskih občin lahko ugotovim, da je **trajnostna mobilnost v Sloveniji še zelo zanemarjena** in da na tem področju **ostaja še velik, neizkoriščen potencial**. Nekateri slovenske občine sicer kažejo interes po razvoju in večji osveščenosti svojih občanov, a so taki primeri še redki. Take občine so v prihodnje lahko zgled ostalim občinam in jim lahko ponudijo številne koristne nasvete oz. medsebojno sodelovanje na področju mobilnosti. **Delovno hipotezo, ki pravi, da je trajnostna mobilnost v Sloveniji še zelo zapostavljena (H2), lahko tako potrdim.**



Slika 69: Kam »pelje« trajnostna mobilnost? (Foto: M. Dovečar, december 2010).

5. INTERMODALNOST

5.1. IZHODIŠČA

Intermodalnost je način potovanja, pri čimer potnik uporabi vsaj dve različni prometni sredstvi. Menjava prometnega sredstva najpogosteje poteka na posebej zasnovanih in opremljenih **intermodalnih terminalih** (železniške postaje, parkirišča P & R, letališča, pristanišča idr.). Kombiniranje prometnih sredstev je za potnike v veliko primerih obvezno, npr. pri dostopnosti do otoka, ki nima cestne povezave s kopnim, z osebnim avtomobilom, potovanje z vlakom v območja brez železnice idr. Velikokrat pa je lahko tako potovanje potnikom časovno ali cenovno ugodnejše od uporabe zgolj enega prometnega sredstva. Dokaz slednji trditvi je slaba dostopnost središč vseh večjih mest z osebnim avtomobilom. Prometno povpraševanje je v teh točkah namreč tako veliko, da nobena prometna infrastruktura, tudi če je namenjena zgolj osebnim avtomobilom, ne more zadovoljiti tem potrebam. Prihaja do prometnih zastojev in pomanjkanja parkirišč. Promet, ki gre v smeri osebnega avtomobilskega na račun JPP-ja, je v številnih mestih postal prej ovira kot pa gonilo za razvoj (Plevnik, 1997). Številna svetovna in evropska mesta so že razvila številne prometne rešitve.

Že v poglavju o osnovnih pojmi (poglavje 1.7.) sem pri pojmu trajnostna mobilnost prikazal shemo učinkovitosti nekaterih prometnih sredstev. Eden takšnih učinkovitih prometnih sredstev je npr. **BRT (Bus rapid transit)**. Sistem BRT je zelo učinkovit, saj lahko z obrobij (npr. s P & R parkirišč) v središče mesta hitro prepelje veliko število potnikov (National BRT Institute, 2011). Lahko gre za intermodalnost z osebnim avtomobilskim prometom, seveda pa je sistem dostopen tudi za potnike, ki živijo ob progah BRT. Slednji poteka po posebej določenih cestnih pasovih, kjer za vozilo JPP-ja ni ovir in ima zato večjo hitrost v mestnem prometu. Ta je lahko enaka ali pa celo višja v primerjavi s hitrostjo osebnih avtomobilov. V primerjavi z mestnim tramvajem (prikazan na sliki 2), sistem BRT ne zahteva velikih infrastrukturnih posegov in bi bil izvedljiv tudi v večini slovenskih mest. Razlogi, da sistem BRT omenjam v poglavju o intermodalnosti in ga nisem omenjal že v prejšnjih poglavjih diplomskega dela, so obstoječe mobilnostne navade v Sloveniji. Sistem bi bil učinkovit ob povezavi z osebnim avtomobilskim prometom, tj. ob vzpostavitvi mreže parkirišč P & R.

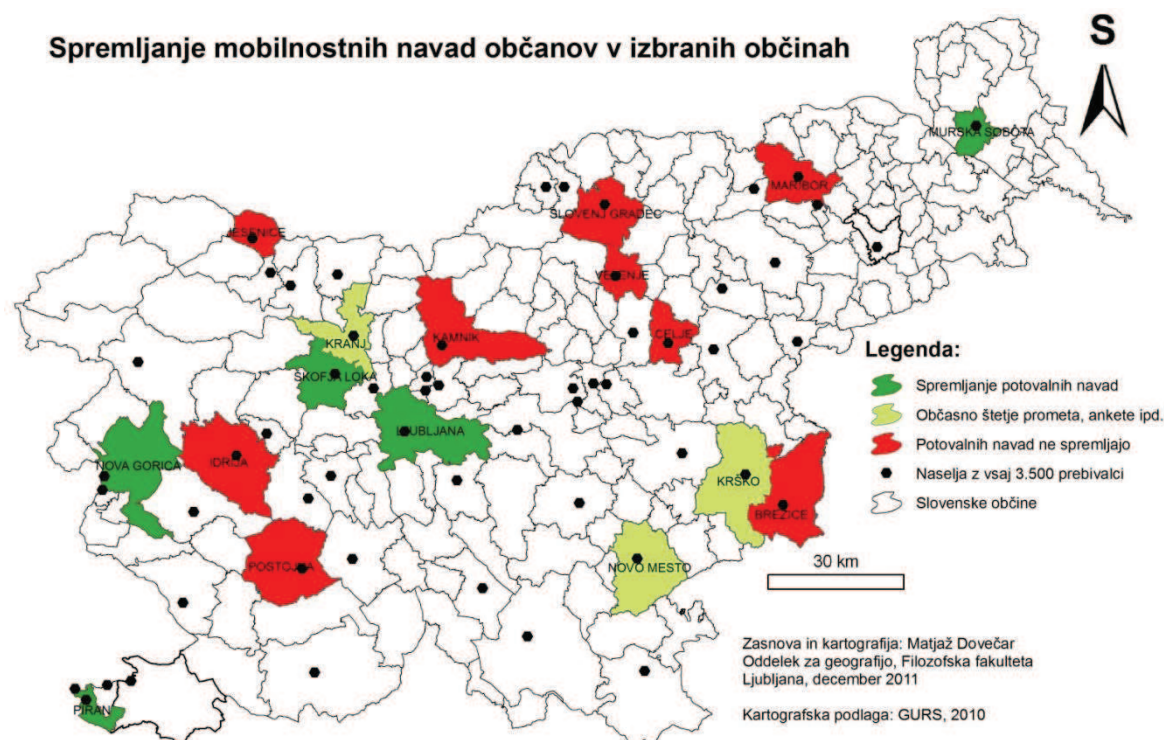


Slika 70: Sistem BRT v Indiji (PropertyNice.com, 2011).

Nekoliko več infrastrukturnih posegov bi zahtevala vzpostavitev **sistema hitre železnice** med večjimi središči. Številna svetovna mesta so danes med seboj povezana s hitrimi vlaki, ki dosegajo hitrosti med 200 in 300 km/h in tako predstavljajo resno konkurenco avtocestam oz. celo prevozom z letali (Rodrigue in sod., 2009). Tudi ta bi morala biti, zaradi obstoječih mobilnostih navadah v Sloveniji, intermodalna – navezana na osebni avtomobilski promet.

Obe prometni rešitvi sta izvedljivi in v primerjavi z obstoječim mobilnostnimi trendi učinkovitejši. Gre za številne okoljske in socialne prednosti, sčasoma pa so sistemi hitrih prevozov tudi gospodarsko smiselni (National BRT Institute, 2011).

Kot sem omenil že v poglavju o stanju trajnostne mobilnosti v Sloveniji (poglavje 4.7), se mobilnost vsaj na ravni slovenskih občin večinoma ne načrtuje oz. je prepuščena stihijskemu razvoju. Pomembna pokazatelja tega sta prisotnost prometnega oddelka znotraj občinskih uprav (z nizkim številom zaposlenih, ki se ukvarjajo z mobilnostjo) in redkim spremljanjem mobilnostnih navad občanov posameznih občin. Poznavanje mobilnostnih navad občanov je namreč obvezen predpogoj za mobilnostno načrtovanje, načrtovanje intermodalnih potniških središč in iskanje najučinkovitejših oz. optimalnih mobilnostnih rešitev.



Slika 71: Spremljanje mobilnostnih navad občanov v izbranih slovenskih občinah v letu 2010.

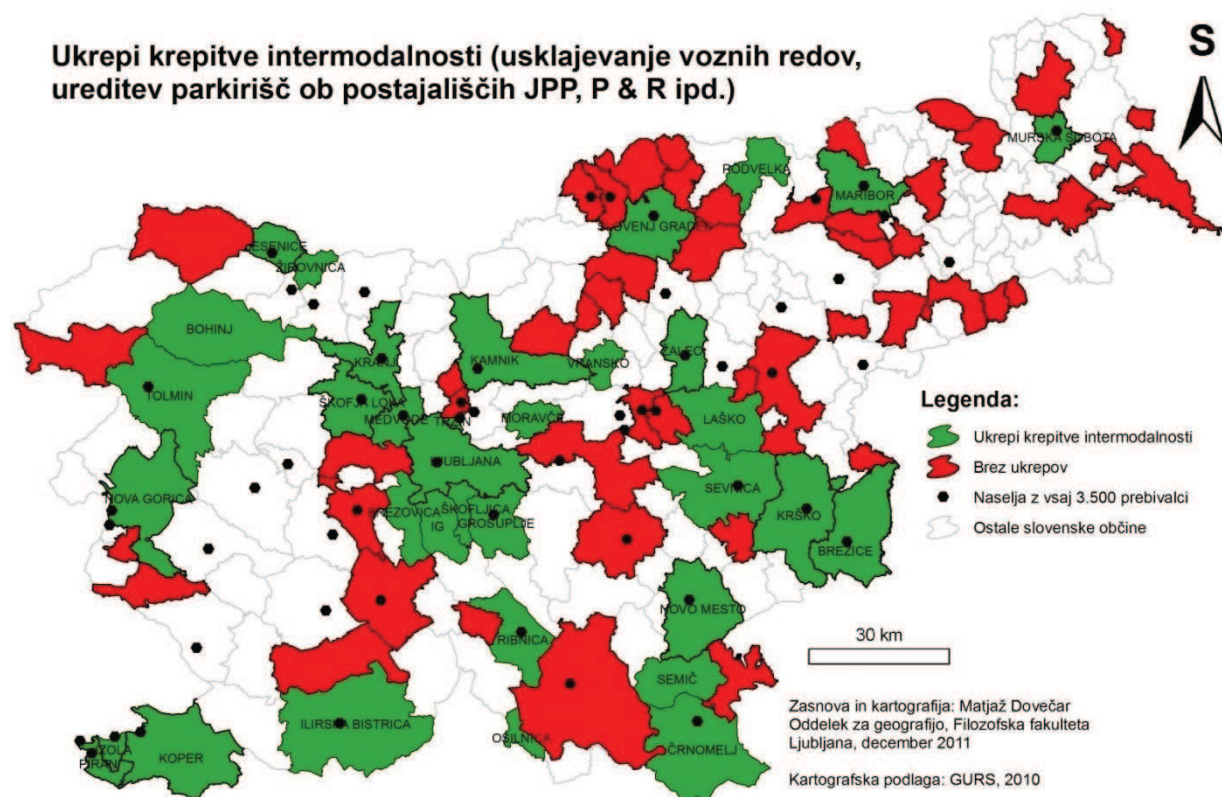
Le redke slovenske občine spremljajo mobilnostne navade svojih občanov (npr. z raziskavami, štetji in GIS analizami). Nekatere sicer občasno izvajajo informativna štetja prometa ali s potniki JPP-ja opravljajo ankete, vendar slednje niso ravno najboljši pokazatelj mobilnostnih navad.

Prav tako v vseh slovenskih občinah nimajo prometnega oddelka znotraj občinske uprave. Imajo pa ga v občinah Ljubljana, Kranj, Koper, Celje, Novo mesto, Škofja Loka in Slovenj Gradec. V občinah Murska Sobota in Piran prometnega oddelka na občini nimajo, imajo pa vseeno dva (Murska Sobota) oz. tri (Piran) zaposlene osebe, ki se ukvarjajo z mobilnostjo.

Občina	Prometni oddelek	Število zaposlenih oseb v občinski upravi, ki so odgovorni za področje mobilnosti
Ljubljana	Da	14
Kranj	Da	1
Koper	Da	5
Celje	Da	3,5 (3 osebe in oseba s polovičnim delovnim časom)
Novo mesto	Da	2
Škofja Loka	Da	6
Slovenj Gradec	Da	1
Murska Sobota	Ne	2
Piran	Ne	3

Preglednica 1: Prisotnost prometnega oddelka in število zaposlenih oseb, odgovornih za področje mobilnosti, v upravah večjih slovenskih občin v letu 2010.

Veliko slovenskih občin se zaveda potencialov učinkovite intermodalnosti. Številne ukrepe zato že izvajajo. Med njimi navajajo predvsem dogovarjanja med avtobusnimi prevozniki in Slovenskimi železnicami pri usklajevanju voznih redov JPP-ja, v mestih in večjih naseljih urejanje parkirišč za osebne avtomobile idr.



Slika 72: Ukrepi krepite intermodalnosti po slovenskih občinah v letu 2010.

Zaenkrat so še redki ukrepi za vzpostavitev **parkirišč P & R**. Taka parkirišča so zaenkrat le štiri – dve sta urejeni v Ljubljani in dve v Piranu. Kmalu naj bi zaživel tudi parkirišče P & R v Škofji Loki (Bajt, 2011).

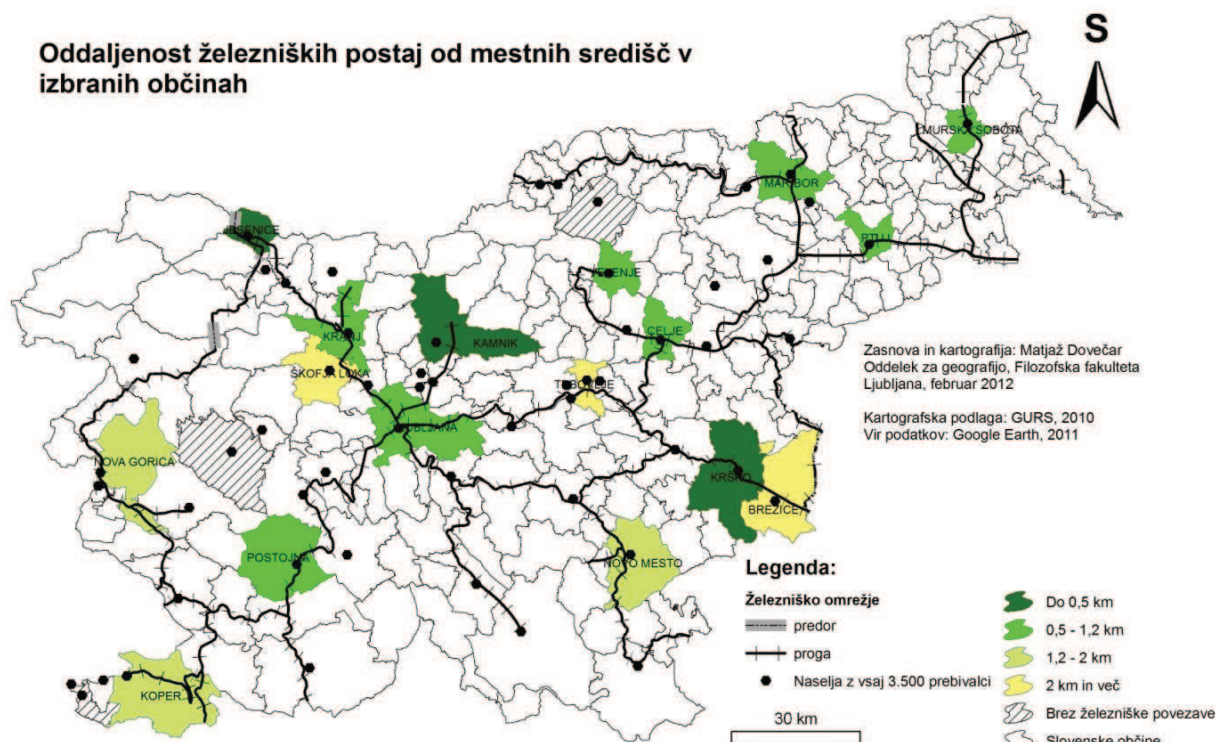
Tudi uvedba **kombinirane vozovnice** (tj. vozovnica za prevoze z različnimi izvajalci JPP) v Sloveniji še ni zaživila. Izjeme so le nekatere občine, ki potnikom omogočajo prevoz tako z medkrajevnim kot tudi z mestnim JPP-jem. Pionirji na tem področju pa so v občini Trzin, kjer svojim občanom možnost nakupa take vozovnice že nudijo. Kombinirano vozovnico na državni ravni sicer predvideva projekt Integracija javnega potniškega prometa v Sloveniji. To vrsto vozovnice naj bi potniki lahko prvič koristili v letu 2013.

5.2. ODDALJENOST POTNIŠKIH POSTAJ OD MESTNIH SREDIŠČ

Občina / Mesto	Oddaljenost ŽP od središča mesta (v kilometrih)	Oddaljenost AP od središča mesta (v kilometrih)	Medsebojna oddaljenost ŽP in AP (v kilometrih)	Oddaljenost pristanišča oz. letališča od središča (v kilometrih)
Koper	1,6	1,6	0	0,7
Lucija (Piran)		0,3		4,7
Portorož (Piran)		0,4		6,4
Nova Gorica	1,6	0,3	1,6	
Postojna	1,2	0,3	1,5	
Idrija		0,3		
Novo mesto	1,5	1,3	1,5	
Krško	0,5	0,5	0	
Brežice	2,1	1,0	3,1	
Ljubljana	0,9	0,9	0	25,6
Škofja Loka	3,1	0,4	2,6	24,7
Kranj	0,9	0,8	1,4	8,5
Kamnik	0,3	0,2	0,5	16,8
Jesenice	0	0,8	0,8	
Trbovlje	4,6	1,9	2,7	
Celje	0,7	1,0	0,4	
Velenje	0,6	0,9	1,6	
Slovenj Gradec		0,2		
Maribor	1,2	1,0	0,4	11,8
Ptuj	0,9	0,7	0,3	24,6
Murska Sobota	0,7	0,5	0,6	

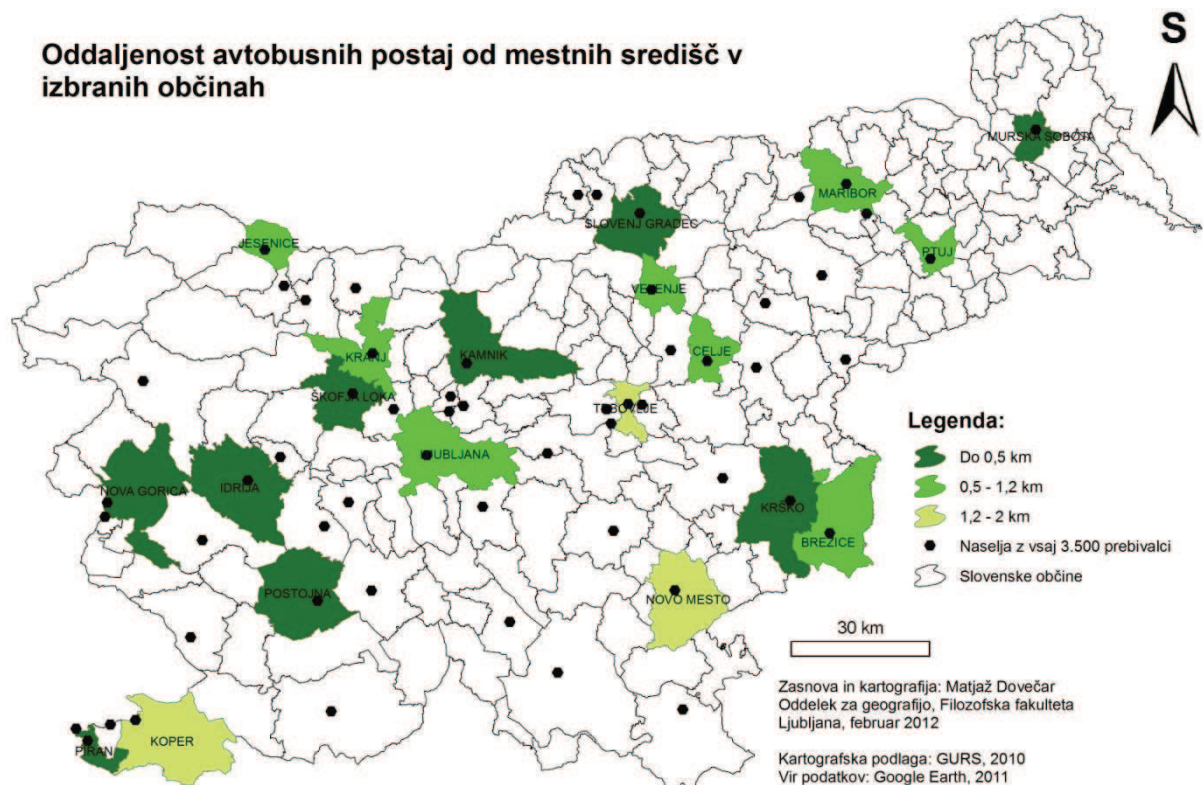
Preglednica 2: Oddaljenosti potniških postaj od mestnih središč (Vir podatkov: Google Earth, 2011).

Med izbranimi slovenskimi mesti znaša povprečna oddaljenost železniške postaje od središča mesta 1,32 kilometra, oddaljenost avtobusne postaje od središča mesta 0,78 kilometra, medsebojna oddaljenost železniške in avtobusne postaje znaša 1,12 kilometra, povprečna oddaljenost letališča od središča mesta pa znaša 15,39 kilometra.



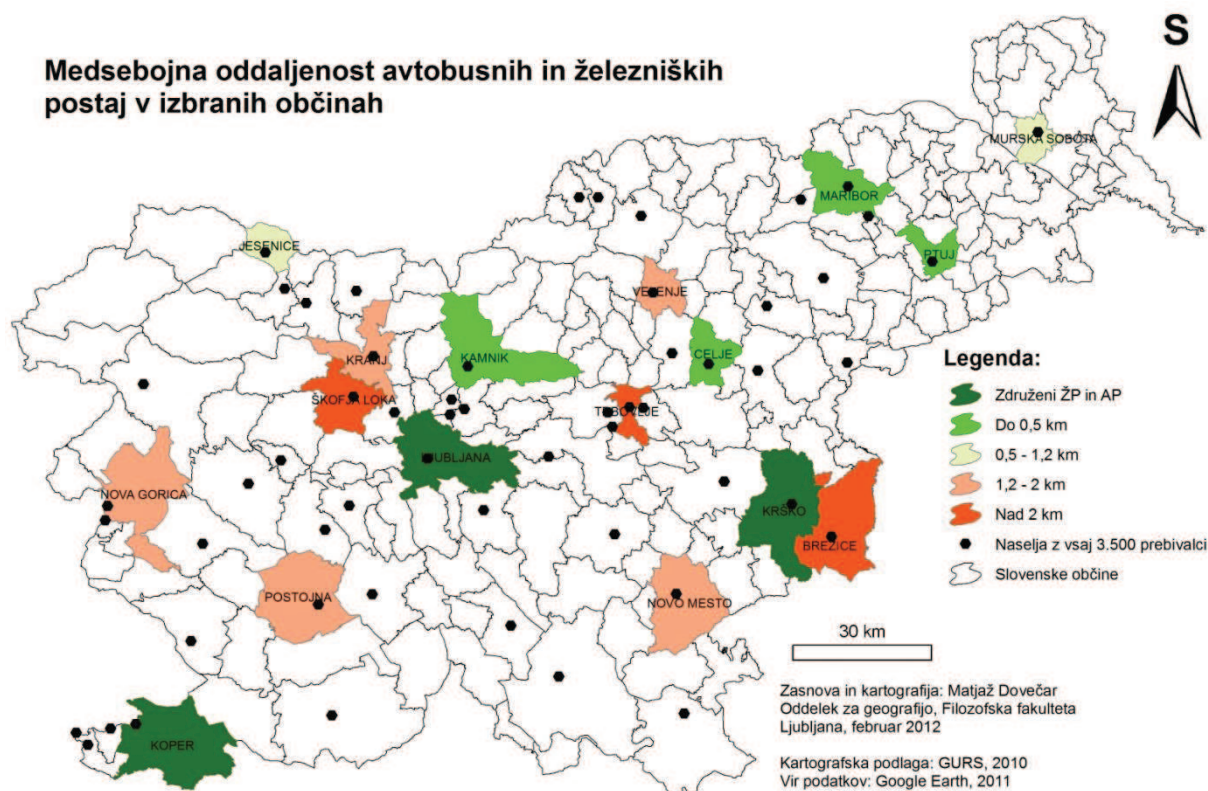
Slika 73: Oddaljenost železniških postaj od mestnih središč (v kilometrih) v izbranih občinah (v letu 2011).

Železniška postaja se v mestnem središču nahaja le v mestu Jesenice, v neposredni bližini mestnega središča (do 0,5 kilometra) pa se nahajata tudi železniški postaji v Kamniku in Krškem. Najdlje od mestnega središča sta oddaljeni železniški postaji v Škofji Loki (3,1 kilometra) in Trbovljah (4,6 kilometra). Omeniti pa velja, da gre za točne lokacije železniških postaj in da razdalje od mestnih središč niso vedno ključnega pomena. V nekaterih primerih so železniške postaje dobro povezane s progami MPP-ja ali progami medkrajevnega potniškega prometa. Potnikom v tem primeru oddaljenost od mestnega središča ne predstavlja večje ovire.



Slika 74: Oddaljenost avtobusnih postaj od mestnih središč (v kilometrih) v izbranih občinah (v letu 2011).

Avtobusne postaje se že na prvi pogled, ob primerjavi s karto oddaljenosti železniških postaj, nahajajo bližje mestnim središčem kot železniške postaje. Obstaja več slovenskih mest, v katerih se avtobusna postaja nahaja v neposredni bližini mestnega središča (do 0,5 kilometra). To so Slovenj Gradec in Kamnik (0,2 kilometra), Lucija, Nova Gorica, Postojna in Idrija (0,3 kilometra), Portorož in Škofja Loka (0,4 kilometra) ter Krško in Murska Sobota (0,5 kilometra). Najdlje od mestnega središča je oddaljena avtobusna postaja v Trbovljah, tj. 1,9 kilometra. Tudi v tem primeru velja izpostaviti pomembnost povezave avtobusne postaje z drugimi mobilnostnimi sredstvi. V kolikor je avtobusna postaja povezana z več progami JPP-ja, sama oddaljenost od mestnega središča potnikom ne predstavlja velike ovire.



Slika 75: Medsebojna oddaljenost avtobusnih in železniških postaj (v kilometrih) v izbranih občinah (v letu 2011).

Železniška in avtobusna postaja sta združeni zgolj v primeru mest Ljubljana, Koper in Krško. Potniki tam lahko tako neposredno prestopijo iz enega prometnega sredstva JPP-ja na drugega. Pri teh postajah lahko govorimo o **intermodalnem potniškem središču**. Do 0,5 kilometra sta železniška in avtobusna postaja medsebojno oddaljeni še v Mariboru, Celju, Kamniku in na Ptuj. V ostalih slovenskih mestih so postaje medsebojno bolj oddaljene, največ v Škofji Loki (2,6 kilometra), Trbovljah (2,7 kilometra) in Brežicah (3,1 kilometra).

Potniško pristanišče v Luki Koper je v neposredni bližini središča Kopra, od njega je namreč oddaljen zgolj 0,7 kilometra. Veliko bolj pa so središča mest oddaljena od letališč. V analizo sem vzel tri večja slovenska potniška letališča: letališče Portorož, letališče Jožeta Pučnika Ljubljana in letališče Edvarda Rusijana Maribor.

Oddaljenosti so navedene v preglednici 2. **Letališča** so ponavadi dobro povezana z mestnimi središči, prevoze pa izvajajo različna podjetja (Prevozi Markun, 2011) in posamezniki (taksisti). Slovenska letališča zaenkrat še niso povezana z železnico, obstajajo pa načrti za povezavo letališča Jožeta Pučnika z Ljubljano (Radiotelevizija Slovenija, 2011).

5.3. PARKIRIŠČA P & R (»PARKIRAJ IN SE PELJI Z AVTOBUSOM«)

Parkirišča P & R so namenjena kombiniranju potovanja oseb z osebnimi avtomobili, kolesi in vozili JPP-ja oz. MPP-ja. Ponavadi se nahajajo na obrobju večjih mest in so dobro povezana s progami MPP-ja. Pogosto celo z več progami, ki imajo visoko pogostost voženj. Prednost teh intermodalnih središč je tudi v finančnih ugodnostih za voznike. Vozovnice so namreč cenejše, če na parkirišču P & R parkirajo avtomobile in se na pot proti središču mesta odpravijo z MPP-jem (Ljubljana, 2011).

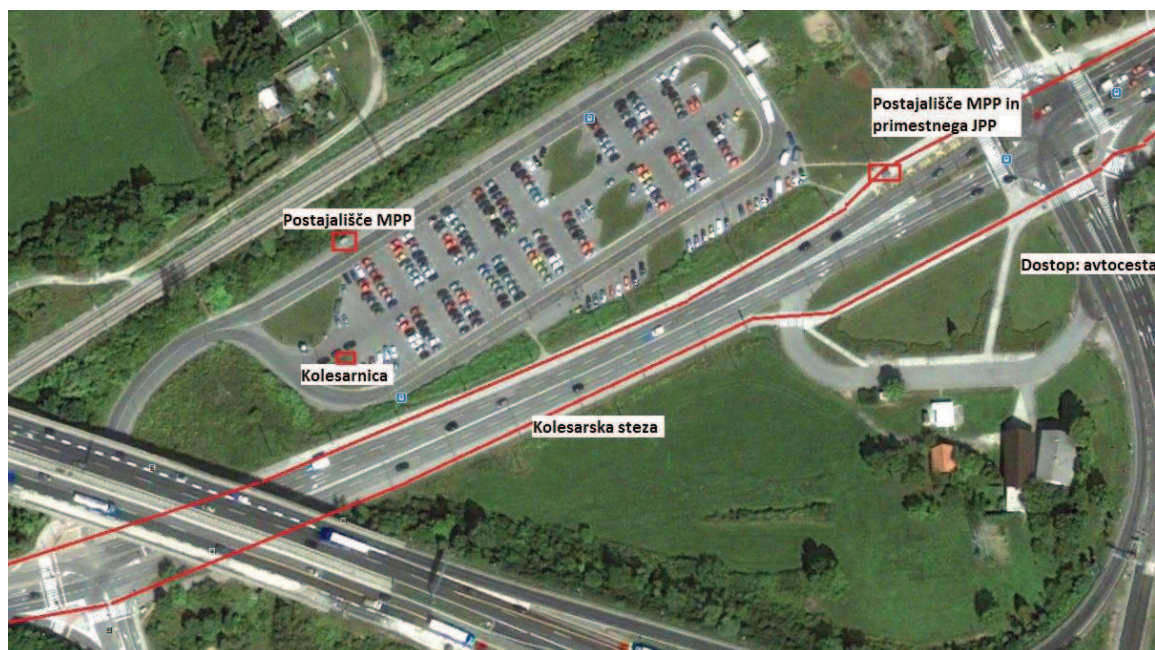
Parkirišča P & R oz. »Park and ride« (slv. parkiraj in se pelji z avtobusom) so v Sloveniji le štiri. Po dve jih imata mesti Ljubljana in Piran. Funkcijsko tako deluje tudi parkirišče Lipica v Škofji Loki, a uradno to parkirišče še nima oznake P & R.

Občina / Mesto	Št. P & R parkirišč	Oddaljenost od središča mesta	Kolesarnica
Ljubljana (Dolgi most)	217	4,24	Da
Ljubljana (Stožice)	1.220	4,56	Da
Piran (Fornače)	550	1,14	Je načrtovana
Piran (garažna hiša Fornache)	850	1,14	Je načrtovana
Škofja Loka (*)	60	3,33	Ne

Preglednica 3: Število parkirnih mest na parkiriščih P & R in njihova oddaljenost od središča mesta.

Opomba k preglednici 3: (*) Parkirišče Lipica formalno še nima funkcije P&R parkirišča.

Največ parkirnih mest ima parkirišče P & R v ljubljanskih Stožicah, in sicer 1.220. Ostala parkirišča P & R imajo manj parkirnih mest. Parkirišče Lipica formalno še nima funkcije P & R parkirišča, ga pa ljudje že uporabljajo kot tako (parkirajo svoje avtomobile in pot nadaljujejo z vozili JPP-ja oz. MPP-ja). Parkirišče bo kmalu tudi formalno označeno kot P & R, za uporabnike pa posebnih ugodnosti ne načrtujejo, saj so prevozi z MPP-jem v Škofji Loki po mnenju občinske uprave že sedaj finančno ugodni (Bajt, 2011).



Slika 76: Parkirišče P & R Dolgi most (217 parkirnih mest) v Ljubljani (Vir slike: Google Earth, 2011). Lastna obdelava.

5.4. INTERMODALNA IN DRUGA SPLOŠNA OPREMLJENOST POTNIŠKIH POSTAJ, LETALIŠČ IN PRISTANIŠČA

Potniške postaje, torej glavne mestne železniške in avtobusne postaje, letališča in pristanišča, so v Sloveniji različno opremljene. Opremljenost sem razdelil na intermodalno in drugo (splošno), podatki pa so bili pridobljeni preko telefonske ankete, ki je bila izvedena v decembru 2011. Nekaterih podatkov nisem uspel pridobiti, kar je v preglednicah označeno z »Np«.

Pri intermodalni opremljenosti sem upošteval razpoložljivost **parkirnih mest** za osebne avtomobile (na nekaterih postajah razpolagajo s točnim številom urejenih parkirnih mest in informacijo o plačilu parkirnine, spet drugod teh informacij nimajo in so podatki zgolj ocena. V preglednicah je to označeno z »Več«, kar pomeni za potnike zadostno število parkirišč, a točnega števila nimajo, oz. z »Np«, kar pomeni, da na potniški postaja nimajo niti podatka niti približne ocene o razpoložljivosti parkirnih mest), možnost prevoza potnikov z vozili **taksi službe**, prisotnost **kolesarnice** (pri katerih sem upošteval tudi posamezna stojala za kolesa oz. možnost shranjevanja posameznih koles v prostorih potniške postaje) in povezavo postaje s **progami MPP-ja**. Pri možnostih taksi prevozov sem bil pozoren tudi na urejenost posebnih parkirišč za vozila taksi ob vstopu v potniško postajo, pri navezanosti postaj pa na proge MPP-ja, deloma tudi na povezave z medkrajevnim potniškim prometom. Razpoložljivost parkirnih mest sem opredelil še na podlagi urejenosti in plačljivosti. Parkirišča sem tako ločil na štiri skupine, na »urejena« (so na voljo potnikom na določeni potniški postaji), »neurejena« (so na voljo vsem vozilom, npr. v mestnih središčih), »plačljiva« in »brezplačna«.

parkirišča. Pri slednjih sem upošteval tudi parkirišča, kjer lahko vozniki za kratko časovno obdobje parkirajo brezplačno (t. i. modre cone).

Tudi druga splošna opremljenost postaj je za večino potnikov pomemben dejavnik v JPP-ju. Potniki se namreč v prostorih postaj zadržujejo različno dolgo – v odvisnosti predvsem od časovnih intervalov med različnimi prometnimi sredstvi JPP-ja in usklajenosti voznih redov. Potnikom je seveda v največjem interesu, da se na postajah zadržujejo čim manj časa. V kolikor to ni možno, pa pričakujejo dodatno ponudbo. Pri ponudbi slovenskih potniških postaj, letališč in pristanišč sem iskal predvsem dostopnost gostinske ponudbe, prisotnost sanitarij in garderob, trgovske objekte, kioske, turistične informacije (TIC) idr.



Slika 77: Stojala za kolesa na ljubljanski železniški postaji (Foto: J. Bertonecelj, december 2011).

a) PRISTANIŠČE KOPER

Parkirišča (okvirno število)					Taksi služba, povezanost z MPP, kolesarnica
Urejena	Neurejena	Plačljiva	Brezplačna	Taksi	
Več (v sklopu Luke Koper)	0	Vsa parkirišča v Luki Koper so plačljiva	0	Da (25 parkirišč)	Da

Preglednica 4: Intermodalna ponudba pristanišča Koper v letu 2011 (vir podatkov: Babič, 2011).

Dodatna ponudba	TIC	Dodatne ugodnosti
Stojnice za potnike, promocijske akcije, kulinarčne degustacije	Da, v sodelovanju s turistično organizacijo Koper	Celodnevno parkiranje (ugodnosti), turistične informacije, degustacije

Preglednica 5: Ostala ponudba pristanišča Koper v letu 2011 (vir podatkov: Babič, 2011).

Intermodalna ponudba v pristanišču

Potniki lahko svoje osebne avtomobile parkirajo na velikem parkirišču Luke Koper. Celodnevno parkiranje tam stane med 7 in 8 €. Med pristaniškim terminalom in koprsko obvoznico se nahaja tudi veliko parkirišče, namenjeno vozilom taksi služb. Potnikom so na voljo tudi prevozi z mestnimi vlakci (povezava z mestnim in nakupovalnimi središči), v letu 2011 pa so uvedli tudi poseben avtobus »Hop-on, hop-off«. Ta potnikom omogoča prevoze do Izole, Portoroža in Pirana. Do potniškega terminala je speljana tudi kolesarska steza, na samem kraju pa lahko ljudje v kolesarnici tudi pustijo svoja kolesa (Babič, 2011).

Ostala ponudba za potnike v pristanišču

Na terminalu potnikom v sodelovanju s turistično organizacijo v Kopru nudijo različne stojnice z dodatno ponudbo kulinarike in turističnih informacij ter animacijo. Potniki ob prihodu v pristanišče dobijo t.i. »Daily news«. Gre za informativno brošuro, ki jo za vsako potniško ladjo pripravi turistična organizacija v Kopru. Gre za informacije o mestu Koper, o kulinarčni in kulturni ponudbi območja, o prevozih do drugih obalnih mest idr. (Babič, 2011).

b) VEČJA SLOVENSKA POTNIŠKA LETALIŠČA

Mesto	Parkirišča (okvirno število)					Taksi služba	Povezanost z MPP	Kolesarnica
	Urejena	Neurejena	Plačljiva	Brezplačna	Taksi			
Portorož	60	0	0	60	Da	Da	Ne	Ne
Brnik	3.200	0	3.200	Nekaj parkirišč (30 minutno parkiranje)	10	Da	Da (primestni)	Ne
Maribor	Več, (ocena: 400)	0	0	Vsa	Da	Da	Ne	Ne

Preglednica 6: Intermodalna ponudba na treh večjih slovenskih letališčih v letu 2011.

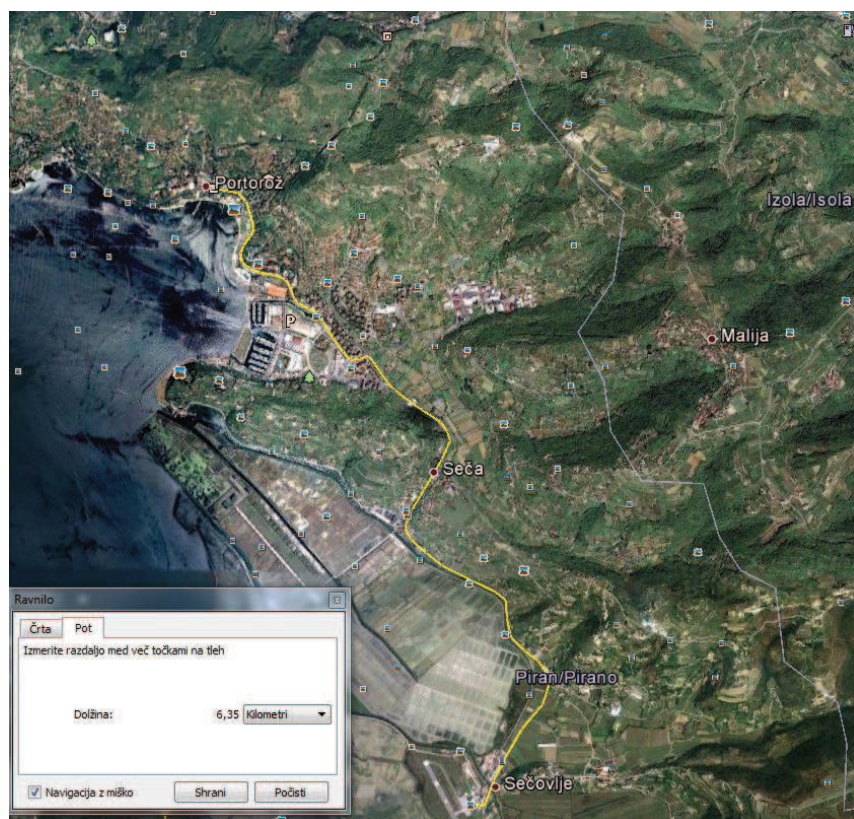
Opomba k preglednici 6: Odgovor »Da« pri parkiriščih za taksi pomeni, da ima letališče predvidena območja za parkiranje vozil taksi, a da točnega števila parkirnih mest za vozila taksi ne poznajo.

Mesto	Dodatna ponudba	TIC	Dodatne ugodnosti
Portorož	Osnovne informacije, gostinska ponudba, letalska šola	Ne	/
Brnik	Gostinska in ostala ponudba, rent-a-car, nakupovanje, shranjevanje prtljage	Da	Nizkocenovni leti, popusti za večkratne potnike (parkiranje) idr.
Maribor	Gostinska, trgovina, rent-a-car	Ne	Brezplačno parkirišče, številne ugodnosti prevoznikov

Preglednica 7: Ostala dodatna ponudba na treh večjih slovenskih letališčih v letu 2011.

Intermodalna ponudba na letališčih

Ogledal sem si tri največja slovenska letališča, in sicer Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, Letališče Edvarda Rusijana Maribor in Letališče Portorož. Letališča so z mesti povezana z različnimi prometnimi sredstvi. Ne sicer z **železniškim omrežjem**, s **progami mestnega prometa** ali s **kolesarskimi stezami** (niti nimajo predvidenih **kolesarnic**), vendar potnikom nudijo številna **parkirna mesta** in prevoze z vozili **taksi služb**, organizirajo **kombi prevoze** ipd. Vsa letališča imajo pred vhodi predvidena posebna **parkirna mesta za vozila taksi**. Potnikom so na voljo tudi vozila **rent-a-car**.



Slika 78: 6,4 kilometra dolga pot med letališčem in naseljem Portorož (Vir podlage in izmera razdalje: Google Earth, 2011).

Ostala ponudba za potnike na letališčih

Potnikom so na letališčih ponujene številne dodatne storitve in ugodnosti. **Gostinska ponudba** je na voljo na vseh treh letališčih. Prav tako so na vseh treh letališčih na voljo **osnovne turistične informacije** v več jezikih, **turistično informativni center (TIC)** pa imajo organiziran zgolj na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana. **Prostori za počitek** in **čakanje potnikov** ter **sanitarije** so urejene na vseh treh letališčih. Na letališču Portorož so izpostavili **letalsko šolo**, ki je zaradi ugodne lege letališča z redkimi obdobji megle in zmrzali med piloti zelo priljubljena. Možnost **nakupov** so izpostavili tako na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana kot tudi na letališču Edvarda Rusijana Maribor. Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana pa potnikom kot največje slovensko letališče vseeno ponuja največ storitev. Poleg že omenjenih še stik z letalskimi prevozniki, menjalnico, »nad-standardne« prostore idr.

c) **ZDRUŽENE ŽELEZNIŠKE IN AVTOBUSNE POSTAJE (POTNIŠKA SREDIŠČA)**

Mesto	Tip postaje	Parkirišča (okvirno število)					Taksi služba, povezanost z MPP	Kolesarnica
		Urejena	Neurejena	Plačljiva	Brezplačna	Taksi		
Koper	ŽP	30	0	0	30	10	Da	Da
	AP							
Krško	ŽP	40	0	0	40	Da		Ne
	AP							
Ljubljana	ŽP	430	0	430	0	12		Da
	AP							

Preglednica 8: Intermodalna ponudba na združenih železniških in avtobusnih postajah (potniških središčih) v izbranih slovenskih mestih v letu 2011.

Opomba k preglednici 8: Odgovor »Da« pri parkiriščih taksi pomeni, da ima potniško središče predvidena območja za parkiranje vozil taksi, a da točnega števila parkirnih mest za vozila taksi ne poznajo.

Mesto	Tip postaje	Dodatna ponudba	TIC	Dodatne ugodnosti
Koper	ŽP	Najem koles	Ne	Številne, vsak mesec različne
	AP			/
Krško	ŽP	Gostinska ponudba	Ne	/
	AP	Postajališče – ni dodatne ponudbe; zgolj gostinska ponudba		Mesečne, količinske vozovnice, subvencija MPP
Ljubljana	ŽP	Gostinska, sanitarije, menjalnica, shranjevanje partljage, rent-a-car, BicikeLJ (brezplačna kratkotrajna izposoja mestnih koles)	Da	Celoletne akcije za potovanja v tujine, darilni boni, koncerti
	AP			

Preglednica 9: Ostala dodatna ponudba na združenih železniških in avtobusnih postajah (potniških središčih) v izbranih slovenskih mestih v letu 2011.

Prave združene železniške in avtobusne intermodalne postaje (v nadaljevanju »**potniška središča**«) so v Sloveniji med izbranimi mesti le tri, in sicer v Ljubljani, Kopru in Krškem. Gre za zaokrožena območja znotraj mest **z izrazito prometno funkcijo**. Obe postaji, tako železniška kot tudi avtobusna, se nahajata neposredno ena ob drugi. Potniško središče ima skupno parkirišče ter ostalo pripadajočo potniško infrastrukturo. Parkirišči železniške in avtobusne postaje praviloma nista ločeni, ampak je eno skupno in namenjeno vsem potnikom.

Intermodalna ponudba na združenih železniških in avtobusnih postajah

Za intermodalna potniška središča je značilna **obsežna prometna ponudba**, ki potnikom zagotavlja **učinkovito intermodalnost**. Navadno imajo **večje število parkirišč** za osebne avtomobile, povezani so s **prevozi taksi služb** in **progami MPP-ja**, potnikom pa navadno ponujajo tudi **kolesarnico**. Največ parkirišč za osebna vozila je na voljo potnikom v Ljubljani (okoli 430), so pa ta, za razliko od preostalih dveh potniških središč, plačljiva. V Kopru in Krškem je potnikom na voljo manj parkirišč (30 oz. 40), parkiranje pa je brezplačno. Po njihovih izkušnjah je razpoložljivost parkirnih mest, namenjenih potnikom, ki pot nadaljujejo z JPP-jem, kljub manjšemu številu zadostna. K temu pripomore tudi dejstvo, da so potniška središča dobro navezana na proge MPP-ja in na prevoze taksi služb. V vseh treh primerih se postajališče MPP-ja nahaja v neposredni bližini potniškega središča, glavna avtobusna postaja je pogosto tudi začetno/končno postajališče vsaj ene proge MPP-ja. Vsa potniška središča imajo pred stavbami predvidena parkirna mesta, namenjena parkiranju taksi vozil. Potnikom na vseh treh potniških središčih nudijo tudi nasvete o možnostih nadaljnjih prevozov (o postajališčih MPP-ja, voznih redih, taksi službah in drugih oblikah javnih prevozov). Kolesarnic nimajo zgolj v Krškem, v Ljubljani (slika 77 na strani 72) in Kopru pa jih imajo.

Ostala ponudba za potnike na združenih železniških in avtobusnih postajah

Ostala ponudba pri potniških središčih je, v primerjavi z letališči in pristaniščem, nekoliko manjša. Izjema je le potniško središče v Ljubljani, ki je med vsemi tremi tudi daleč največje in se deloma lahko primerja z ostalimi, večjimi intermodalnimi potniškimi središči.

Potnikom je tako na potniškem središču v Ljubljani na voljo **gostinska in ostala storitvena** ponudba: organizacija posebnih prevozov in izletov, menjalnica, nakup vozovnic za koncerte, dostop do interneta, shranjevanje prtljage idr. V Sloveniji ima samo to potniško središče turistično informativni center (TIC).

Potniško središče v Kopru potnikom ponuja najem koles in osnovne turistične informacije (tudi v drugih jezikih) ter številne ugodnosti, povezane s potovanji. Na potniškem središču v Krškem večje dodatne ponudbe za potnike nimajo, nudijo zgolj gostinske storitve.

Na vseh potniških središčih potnikom ponujajo ugodnosti, vezane na potovanja. Tako posebnim skupinam potnikov v avtobusnem prometu (npr. študentom) nudijo cenejše vozovnice, prav tako nudijo količinske popuste ob hkratnem nakupu več vozovnic, Slovenske železnice pa svojim potnikom ponujajo občasne ugodne nakupe vozovnic, cenejša potovanja v tujino, možnost nakupa darilnih bonov idr.

d) ŽELEZNIŠKE POSTAJE

Mesto	Parkirišča (okvirno število)					Taksi služba	Povezanost z MPP	Kolesarnica
	Urejena	Neurejena	Plačljiva	Brezplačna	Taksi			
Nova Gorica	50	Več	0	Več	Da	Da	Da	Da
Postojna	80	0	0	80	Np	Np	Np	Np
Novo mesto	Več	Več	0	Več	Da	Da	Da	Da
Brežice	30	0	0	30	0	Da	Da (primestni)	Da
Škofja Loka	80	0	0	80	0	Ne	Da	Ne
Kranj	100	0	100	Nekaj parkirišč (kratkotrajno parkiranje)	Da	Da	Da	Da
Kamnik	10	0	0	10	0	Ne	Da (primestni)	Da
Jesenice	Np	Np	Np	Np	Np	Np	Da	Da
Trbovlje	20	0	0	20	Da	Da	Da	Da
Celje	300	0	300	0	Da	Da	Da	Da
Velenje	Več	0	Np	Več	Ne	Da	Da	Da
Maribor	300	0	300	0	Da	Da	Da	Da
Ptuj	220	0	0	220	Da	Da	Ne	Da
Murska Sobota	Več	0	0	Več	Da	Da	Da (tudi primestni)	Ne

Preglednica 10: Intermodalna ponudba na železniških postajah v izbranih slovenskih mestih v letu 2011.

Opomba k preglednici 10: Odgovor »Da« pri parkiriščih taksi pomeni, da ima železniška postaja predvidena območja za parkiranje vozil taksi, a da točnega števila parkirnih mest za vozila taksi ne poznajo.

Mesto	Dodatna ponudba	TIC	Dodatne ugodnosti
Nova Gorica	Gostinstvo, prodaja časopisov (kiosk), idr.	Da	Upokojenci, mladi, vikend popusti
Postojna	Np	Np	Np
Novo mesto	Gostinska ponudba	Ne	Šolske ugodnosti
Brežice	Lokal	Ne	/
Škofja Loka	Gostinska ponudba	Da	V okviru ugodnosti SŽ
Kranj	Gostinska ponudba	Da	/
Kamnik	/	Da	/
Jesenice	Np	Np	Np
Trbovlje	Trenutno ne, le prodaja vozovnic	Ne	/
Celje	Gostinska ponudba, trgovina, bližina mestnega središča	Ne	V okviru ugodnosti SŽ
Velenje	/	Ne	/
Maribor	Lokal, trgovina	Blizu	Mednarodne vozovnice, občasni popusti
Ptuj	Np	Np	Np
Murska Sobota	Ne, v bližini	Ne	V okviru ugodnosti SŽ

Preglednica 11: Ostala dodatna ponudba na železniških postajah v izbranih slovenskih mestih v letu 2011.

Železniške postaje ponujajo potnikom, v primerjavi z letališči, pristaniščem in potniškimi središči, še nekoliko manjšo ponudbo. Gre za objekte, ki so namenjene zgolj potovanjem z vlaki, nakupu vozovnic, kratkotrajnemu čakanju potnikov, ponekod pa ponujajo tudi gostinske storitve.

Intermodalna ponudba na železniških postajah

Vse železniške postaje v izbranih slovenskih mestih imajo urejena parkirna mesta za osebne avtomobile. Največ jih majo ob največjih železniških postajah, tj. v Mariboru, Celju in na Ptuj. Parkirišča so v veliki večini brezplačna, izjeme so v Mariboru, Celju in Kranju.

Z izjemo Kamnika in Škofje Loke imajo v vseh ostalih izbranih mestih taksi službe. Večina večjih železniških postaj ima prav tako urejena parkirišča za vozila taksi ob vstopih v potniške postaje. Ob manjših železniških postajah, po mnenju večine anketirancev, potrebe po posebnih parkiriščih za vozila taksi ni.

Z avtobusnimi prevozi, bodisi medkrajevnimi bodisi mestnimi, so železniške postaje v izbranih slovenskih mestih dobro povezane. Povezana ni zgolj železniška postaja na Ptuj.

Relativno dobro je poskrbljeno tudi za potnike, ki na železniške postaje pridejo s kolesi. Te lahko na nekatere vlake vzamejo s sabo, lahko pa jih tudi pustijo na železniški postaji. Kolesarnice so sicer redke, na večini železniških postaj pa potnikom izjemoma omogočajo shranjevanje koles v prostorih potniške postaje.

Ostala ponudba za potnike na železniških postajah

Ostala ponudba železniških postaj je skromna. V okviru postaj so le redki gostinski lokali, nekoliko števičnejši so v bližini postaj. Trgovino imata železniški postaji v Mariboru in Celju, ponekod imajo tudi kioske za prodajo časopisov.

Prisotnost turistično informativnih centrov (TIC) je prav tako redka. Ponekod so ti v bližini železniške postaje, ponekod pa potnikom ponujajo le osnovne turistične informacije. Prisotnost TIC-a na železniški postaji so omenili zgolj v Novi Gorici, Kranju, Škofji Loki in Kamniku.

Železniške postaje potnikom ponujajo številne ugodnosti, ki so usklajene na državni ravni. Ugodnosti prihajajo s strani Slovenskih železnic. Gre za občasne ugodnosti pri potovanjih, ugodnejše nakupe terminskih vozovnic idr.

e) AVTOBUSNE POSTAJE

Mesto	Parkirišča (okvirno število)					Taksi služba	Povezanost z MPP	Kolesarnica
	Urejena	Neurejena	Plačljiva	Brezplačna	Taksi			
Lucija (Piran)	0	60	0	60	0	Da	Da	Ne
Portorož (Piran)	20	Več	Več	20	0	Da	Da	Da
Nova Gorica	0	Več	Več	0	10	Da	Da	Ne
Postojna	20	Več	0	Več	Da	Da	Da	Ne
Idrija	Več	Več	0	Več	Da	Da	Da	Ne
Novo mesto	Več	0	0	Več	Da	Da	Da	Ne
Brežice	80	0	0	80	Da	Da	Ne	Ne
Škofja Loka	0	Več	0	Več	0	Ne	Da	Ne
Kranj	0	Več	Več	0	Da	Da	Da	Ne
Kamnik	30	0	30	0	0	Ne	Da	Da
Jesenice	Np	Np	Np	Np	0	Da	Da	Np
Trbovlje	0	Več	0	Več	0	Ne	Da	Ne
Celje	0 (le kratkotrajno parkiranje)	Več (v Celeia parku)	0	Več (v Celeia parku)	Da	Da	Da	Da
Velenje	65	0	0	65	Da	Da	Da	Ne
Slovenj Gradec	30	Več	0	30	Ne	Da	Ne	Ne
Maribor	0	Več	Več	0	Da	Da	Da	Ne
Ptuj	0	Več (pri AP)	0	Več (pri AP)	Da	Da	Da	Ne
Murska Sobota	150	50	0	200	Da	Da	Da	Da

Preglednica 12: Intermodalna ponudba na avtobusnih postajah v izbranih slovenskih mestih v letu 2011.

Opomba k preglednici 12: Odgovor »Da« pri parkiriščih taksi pomeni, da ima avtobusna postaja predvidena območja za parkiranje vozil taksi, a da točnega števila parkirnih mest za vozila taksi ne poznajo.

Mesto	Dodatna ponudba	TIC	Dodatne ugodnosti
Lucija (Piran)	Informacije o prevozih, v bližini gostinske storitve	Ne	/
Portorož (Piran)	Informacije, bližina mesta, najem avta	Da	/
Nova Gorica	Potniške informacije, garderoba	Ne	/
Postojna	Urejena infrastruktura (sanitarije, gostinstvo), informacije	Ne	/
Idrija	Informacije, gostinska ponudba, sanitarije	Da	Šolske
Novo mesto	Gostinska ponudba	Ne	Šolske vozovnice
Brežice	Bife, gostinska ponudba	Ne	/
Škofja Loka	Gostinska lokal	Da	/
Kranj	Gostinski lokal v bližini, blizu tudi trgovina	Da	/
Kamnik	Ne, nudijo le prodajo vozovnic	Ne	/
Jesenice	Avtobusno postajališče, niso postaja	Ne	Ne
Trbovlje	/	Da	/
Celje	Gostinska ponudba, informacije	Da	Občasne ugodnosti
Velenje	Gostinski lokali, v bližini tudi trgovski center	Da	/
Slovenj Gradec	Lokal	Da	/
Maribor	Gostinska ponudba, sanitarije	Da	/
Ptuj	Ne	Ne	Ne
Murska Sobota	Trgovina, gostinska ponudba, servis vozil	Ne	Občasne ugodnosti, parkirišče idr.

Preglednica 13: Ostala dodatna ponudba na avtobusnih postajah v izbranih slovenskih mestih v letu 2011.

Avtobusne postaje v izbranih slovenskih mestih imajo, v primerjavi z letališči, pristaniščem, potniškim središčem in železniškimi postajami, manj parkirišč za osebne avtomobile. Vseeno imajo avtobusne postaje relativno dobro intermodalno ponudbo, saj ponujajo možnost prevozov z vozili taksi služb, pogosto so navezane tudi na omrežje MPP-ja. V primerjavi z železniškimi postajami pa imajo avtobusne precej več dodatne ponudbe za potnike. Kot sem ugotovil že v poglavju 5.3 (oddaljenost potniških postaj od mestnih središč), se večina avtobusnih postaj v izbranih slovenskih mestih nahaja blizu mestnih središč. Večina avtobusnih postaj je namreč od mestnih središč oddaljenih manj kot 1,2 kilometra. Tudi zaradi tega potnikom ponujajo nekoliko več dodatne ponudbe, ki je ponekod združena oz. se dopolnjuje s ponudbo v središču mesta.

Intermodalna ponudba na avtobusnih postajah

Večina avtobusnih postaj v izbranih slovenskih mestih nima velikega števila parkirišč za osebne avtomobile ali pa so ta neurejena. Največkrat parkirišča niso bila načrtovana skupaj z avtobusno postajo in so na voljo tudi drugim avtomobilom. Z izjemo Portoroža, Kranja, Kamnika in Maribora so vsa parkirišča za potnike brezplačna. Izjema je še Nova Gorica, kjer je brezplačno le kratkotrajno parkiranje na t.i. modri coni.

Taksi službe nimajo le v Škofji Loki, Kamniku in Trbovljah. Podobno kot pri železniških postajah tudi pri avtobusnih postajah običajno nimajo posebnih parkirišč za taksi vozila, saj potreb po njih nimajo.

Avtobusne postaje so v večini izbranih mest povezane s progami MPP-ja oz. progami medkrajevnih avtobusov, ki so potnikom na voljo za nadaljnje potovanje. Izjemi sta le avtobusni postaji v Slovenj Gradcu in v Brežicah. V mestih, kjer sistema MPP-ja nimajo organiziranega, so avtobusne postaje ponavadi izhodišče številnih medkrajevnih avtobusnih prog, ki pa lahko služijo tudi prevozom potnikov znotraj mesta.

Zelo negativno me je presenetila opremljenost avtobusnih postaj s kolesarnicami oz. stojali za kolesa. Te zaenkrat še niso prioriteta pri opremljanju avtobusnih postaj, saj v mnogih primerih teh nimajo niti jih ne načrtujejo. Po mnenju mnogih anketirancev večjih potreb po parkiranju ali prevozu koles z avtobusi ni. Kolesarnico imajo zgolj na avtobusnih postajah v Portorožu, Kamniku, Celju in Murski Soboti.

Ostala ponudba za potnike na avtobusnih postajah

Kot sem že omenil, so avtobusne postaje v izbranih mestih zelo dobro opremljene. Potnikom so na voljo gostinske storitve, turistične in potovalne informacije, pogoste so tudi trgovine. Prisotnost TIC-a je nekoliko manjša, je pa ta v veliki večini potnikom dostopen v neposredni bližini avtobusne postaje, navadno v mestnih središčih. Tudi dodatnih ugodnosti potniki na avtobusnih postajah pogosto niso deležni. Izjeme so le popusti na šolske vozovnice, hkratni nakup več vozovnic, ugodnosti ob praznikih idr.

5.5. VREDNOTENJE POTNIŠKIH POSTAJ GLEDE NA NJIHOVO »POTNIŠKO PRIVLAČNOST«

Na podlagi pridobljenih podatkov s strani oseb, zaposlenih na potniških postajah v izbranih slovenskih mestih, sem izdelal **metodologijo vrednotenja potniških postaj** glede na njihovo »**potniško privlačnost**«. Pri slednji gre za dostopnost različnih potniških in drugih storitev, ki jih potniki potrebujejo oz. želijo pri svojih potovanjih. Upošteval sem tudi posamezne postaje, in sicer njihove lokacije, povezavo z drugimi načini prevoza (tj. intermodalnost) in oddaljenost od mestnega središča.

V metodologijo nisem vključil dejavnikov, ki so sicer potnikom pri izbiri prometnega sredstva pomembni, a potniške postaje nanje ponavadi nimajo velikega vpliva. Gre za ceno in možnost izbire vrste vozovnic, pogostost voženj, udobnost vozil JPP-ja, možnost prenočevanja v bližini potniške postaje idr.

Metodologija vrednotenja potniških postaj zajema splošne in dodatne kazalce, pomembnejši so prvi. Dodatni kazalci so splošnim zgolj dopolnilni, vendar imajo prav tako pomembno vlogo, saj je vrednotenje z njimi natančnejše. Kazalce sem razdelil v **dve skupini**, in sicer na **intermodalno** in **dodatno ponudbo za potnike**.

Intermodalna ponudba (največ 19 točk)

Splošni: Združenost postaje s postajo drugega tipa JPP-ja oz. postaja kot intermodalno potniško središče (+ 5).

Splošni: Povezava postaje s progami MPP-ja oz. medkrajevnim potniškim prometom (+ 4).

Splošni: Možnost shranjevanja koles v kolesarnicah (+ 3; zgolj v primeru stojala za kolesa oz. možnost shranjevanja posameznih koles + 2).

Splošni: Možnost prevoza s taksiji in opremljenost postaj s parkirišči zanje pred vhodom (+ 3; zgolj prisotnost taksi službe v mestu + 1).

Dodatni: Lokacija postaje v odnosu do mestnega središča.

(+ 3 v primeru oddaljenosti do 0,4 kilometra, + 2 v primeru oddaljenosti od 0,4 do 0,8 kilometra, + 1 v primeru oddaljenosti od 0,8 do 1,4 kilometra, 0 v primeru oddaljenosti nad 1,4 kilometra).

Dodatni: Dostopnost urejenih brezplačnih parkirišč (+ 1).

Dodatna ponudba za potnike (največ 10 točk)

Splošni: Dostopnost gostinskih storitev (hrana, pijača) in sanitarij na postajah (gostniske storitve + 3, urejene sanitarije + 1).

Splošni: Dostopnost potniških in turističnih informacij (+ 3).

Dopolnilni: Dodatne storitve in ugodnosti za potnike (za vsako + 1, največ + 3).

Skupno število točk: 29

Obrazložitev kazalcev: Najprej moram izpostaviti nekatere negativne strani kazalcev in same metodologije. Pri slednji lahko kot slabost omenim pridobivanje informacij, ki je potekalo s telefonsko anketo. Ta ima namreč številne pomanjkljivosti, med katerimi moram izpostaviti subjektivnost, pretiravanje in nepoznavanje. Tudi izbrani kazalci imajo, poleg splošnega orisa potniške privlačnosti posameznih potniških postaj, številne slabosti. Vzorec potniških postaj je problematičen, saj večja potniška središča (npr. letališče Jožeta Pučnika Ljubljana) težko primerjamo z manjšimi avtobusnimi oz. železniškimi postajami v manjših mestih. Prav tako se znotraj posameznih tipov potniških postaj ponekod kažejo velike razlike, npr. pri primerjanju ljubljanske, mariborske in celjske železniške postaje z ostalimi slovenskimi.

Poudarek vrednotenja potniških postaj je na kazalcih **intermodalne ponudbe**. Največji poudarek dajem združenosti oz. intermodalnosti postaj različnih tipov JPP-ja, npr. železniške in avtobusne postaje. V luči trajnostne mobilnosti je izjemnega pomena tudi povezanost potniške postaje z drugimi avtobusnimi prevozi MPP-ja oz. medkrajevnega potniškega prometa. Glede na prometne navade v Sloveniji bi moral velik poudarek dati kazalcu razpoložljivosti parkirišč za osebne avtomobile. Ta je sicer zgolj dopolnilo splošnim kazalcem. V oziru do trajnostne mobilnosti sem se odločil, da dam poudarek privlačnosti potniških postaj za kolesarje in potnike, ki pot želijo nadaljevati s taksijem. Po že izvedeni anketi sem spoznal, da bi lahko v raziskavo vključil tudi skrb za osebe, ki imajo motorične težave (invalidi in starejše), npr. možnost pomoči pri ravnanju s prtljago, razpoložljivost parkirišč za invalide idr. Dosedanje izkušnje žal kažejo, da je ta vidik JPP-ja, sicer z izjemo nekaterih sistemov MPP-ja, še zelo slabo razvit. Kot dodatni kazalec pa tu izpostavljam še oddaljenost postaje od mestnega središča. Ta je za nekatere potnike, npr. za tiste, ki so omejeni na peš hojo, zelo pomembna.

Kazalci **dodatne ponudbe** so prav tako zelo splošni in zajemajo vse vidike običajnih potniških potreb oz. pričakovanj. Prednost dajem gostinskim storitvam in posredovanju informacij. Kot dodatne storitve sem upošteval širši nabor storitev, ki jih potniki lahko koristijo, tudi če jih pri vsakem potovanju ne potrebujejo/pričakujejo. To so npr. shranjevanje prtljage, menjalnica in rent-a-car.

Kazalci so nekoliko pomanjkljivi, saj ne upoštevajo nekaterih pomembnih dejavnikov. Tako sem npr. pri poveztljivosti potniške postaje in drugimi avtobusnimi prevozi prezrl oddaljenost najbližjega postajališča, pogostost proge in število prog JPP-ja.

Rezultati vrednotenja

Najbolje ocenjene potniške postaje po skupinah kazalcev so:

Intermodalna ponudba

Vsa tri mesta (Ljubljana, Koper in Krško), v katerih imajo železniško in avtobusno postajo **združeni**, so seveda »**zmagovalci**« **v tej skupini** (vsako posamezno mesto je doseglo 17 oz. 18 točk od možnih 19-ih). Sledijo jim avtobusna postaja Murska Sobota (15 točk), pristanišče Koper in avtobusna postaja Celje (vsak po 14 točk) ter železniške postaje v Novi Gorici, Novem mestu, Kranju in Celju (vsaka postaja po 13 točk). Na tem mestu **lahko potrdim delovno hipotezo (H3)**. Intermodalnih potniških središč v Sloveniji je zelo malo in možnosti za vzpostavitev novih so velike.

Dobro opremljena in urejena intermodalna potniška središča so eden ključnih elementov integracije javnega potniškega prometa, česar se v večini večjih svetovnih mestih že zavedajo. Tako je npr. železniška postaja v nemškem Münchnu povezana z mestno podzemno in nadzemno železnico, s tramvajem in z vozili taksi službe. Hkrati je železniška postaja dobro povezana z letališčem Franza Josefa Strauša, saj vlaki med postajo in letališčem vozijo na vsakih deset minut (Glavna železniška postaja München, 2012).

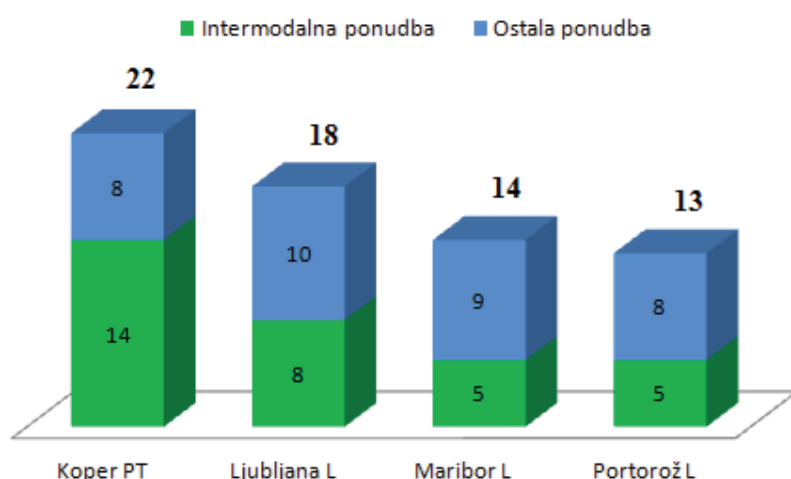
Dodatna ponudba

Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana in potniško središče Ljubljana (ŽP in AP) sta zbrala vseh 10 možnih točk. Le točko manj, tj. 9 točk, so dobili Letališče Edvarda Rusijana Maribor ter železniški postaji Celje in Maribor.

Najbolje ocenjene potniške postaje glede na tip postaje (skupno število točk je 29)

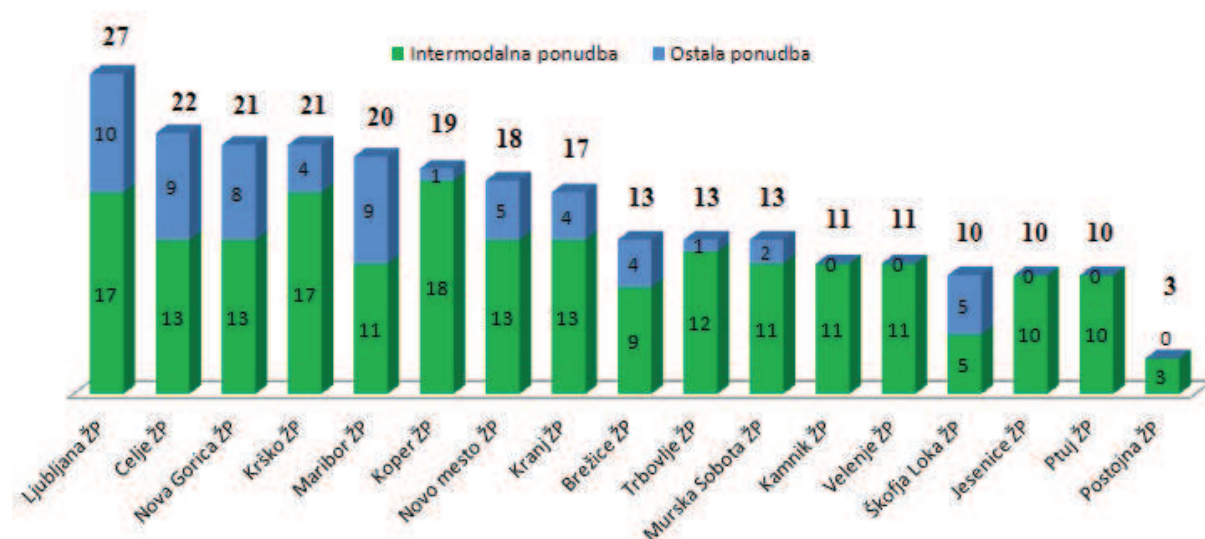
Potniško pristanišče v Luki Koper: 22 točk.

Večja slovenska **potniška letališča**: Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana 18 točk, Letališče Edvarda Rusijana Maribor 14 točk in Letališče Portorož (13 točk).



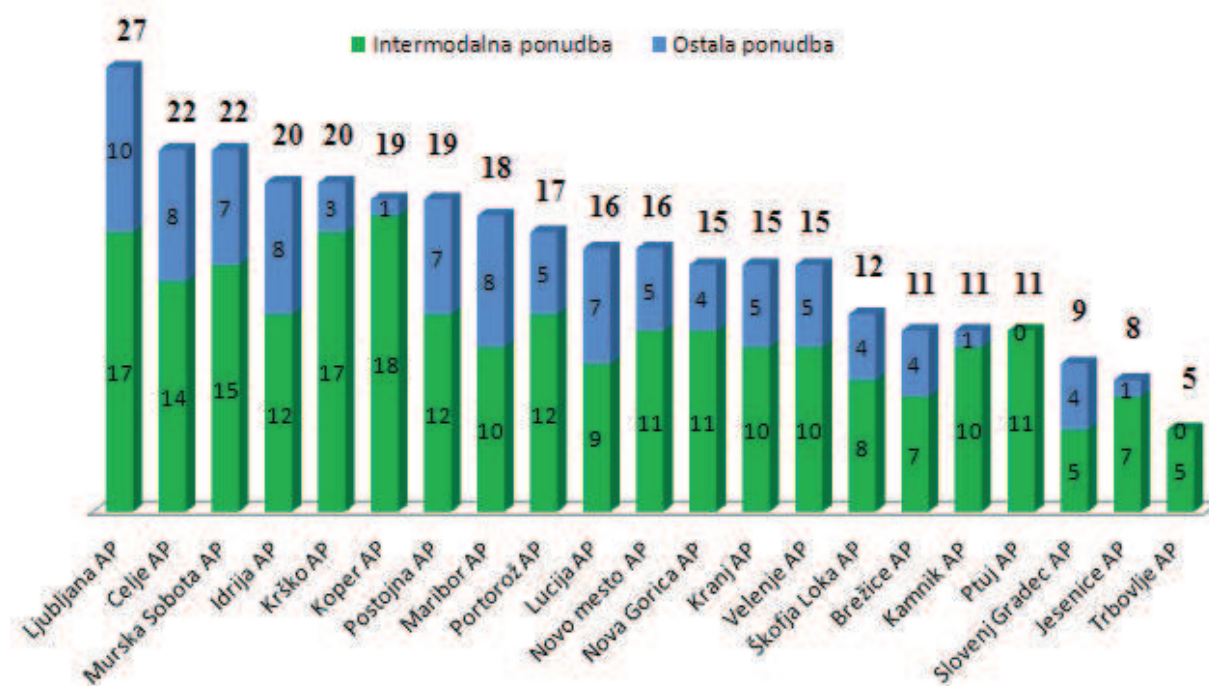
Slika 79: Prikaz rezultatov (števila točk) pristanišča Koper in večjih slovenskih potniških letališč (po izbrani metodologiji ocenjevanja potniških postaj) glede na potniško privlačnost.

Železniške postaje:



Slika 80: Prikaz rezultatov (števila točk) železniških postaj (po izbrani metodologiji ocenjevanja potniških postaj) glede na potniško privlačnost.

Avtobusne postaje:

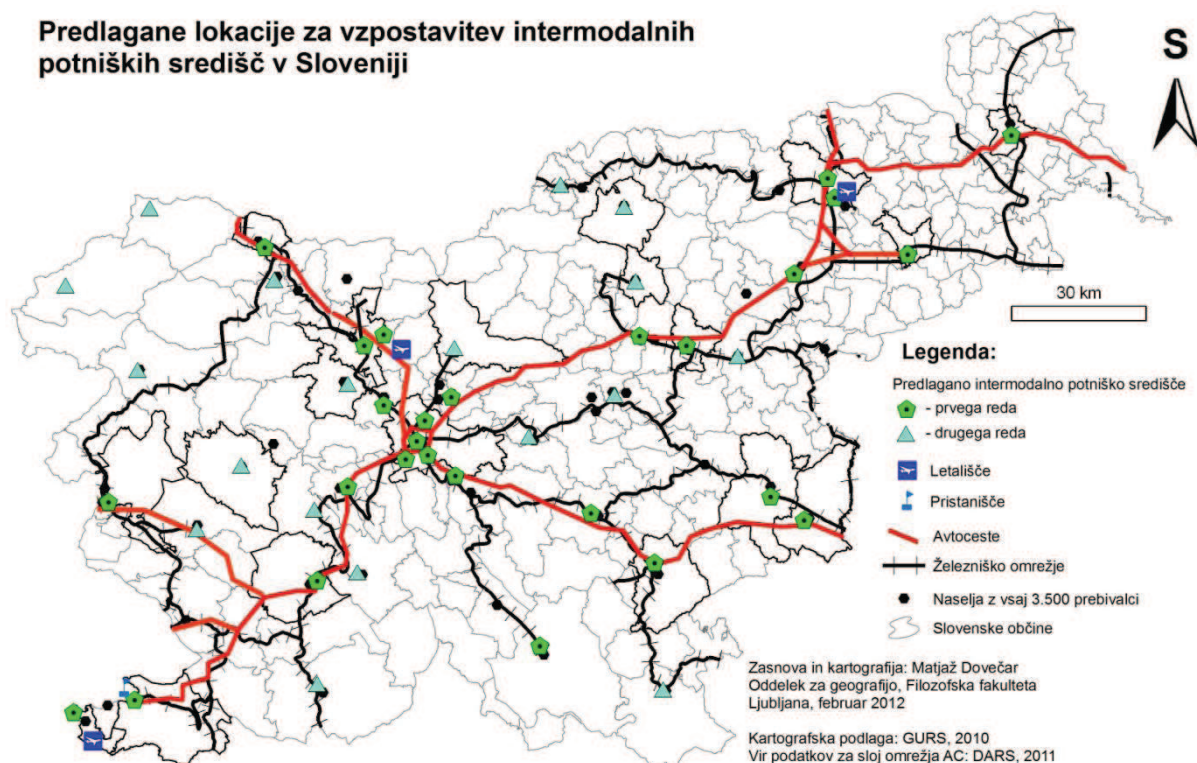


Slika 81: Prikaz rezultatov (števila točk) avtobusnih postaj (po izbrani metodologiji ocenjevanja potniških postaj) glede na potniško privlačnost.

5.6. MOŽNOSTI ZA RAZVOJ INTERMODALNIH POTNIŠKIH SREDIŠČ

Intermodalnost potniških središč je velikemu deležu potnikov zelo pomemben mobilnostni dejavnik. Ob potovanjih, ki niso ravno vsakodnevna, lahko učinkovita intermodalnost JPP-ja celo odločilno vpliva na izbiro prometnega sredstva. Tudi pri vsakodnevnih poteh lahko učinkovita intermodalnost JPP-ja potnikom predstavlja veliko prednost v primerjavi s prevozi z osebnimi avtomobili. To velja še zlasti pri potovanjih v mestna območja.

Na podlagi osnovnega poznavanja mobilnostnih navad in poselitvenih vzorcev v Sloveniji sklepam, da mora učinkovito intermodalno potniško središče v prvi vrsti imeti prometno dobro dostopno in zadostno veliko parkirišče za osebne avtomobile. Ugodne lokacije se lahko v prvi vrsti iščejo na podlagi indeksa delovnih migracij (IDM-ja) po slovenskih občinah. Popolne lokacije so v občinah z najnižjimi vrednostmi IDM-ja (slika 7 na strani 15), torej v občinah izvora vsakodnevnih delovnih migracij in z visokim prometnim povpraševanjem. Naslednji pomemben razmestitveni dejavnik pri iskanju idealne lokacije za taka potniška središča je obstoječa prometna infrastruktura, tj. bližina avtoceste oz. prometnejše regionalne ceste.



Slika 82: Predlagane lokacije za vzpostavitev intermodalnih potniških središč v Sloveniji.

Na zgornji karti sem prikazal predlagano **razporeditev intermodalnih potniških središč** v Sloveniji. Pri razmestitvi sem upošteval različne razmestitvene dejavnike – predvsem prometne potrebe, indeks IDM-ja po slovenskih občinah (poselitveno-zaposlitvene vzorce), dostopnost obstoječe prometne infrastrukture idr. Gre za prikaz 46-ih intermodalnih potniških središč, ki predstavljajo njihovo minimalno število v cilju doseči učinkovito intermodalno mobilnost v Sloveniji. Potniška središča se med seboj razlikujejo po zmogljivosti, ki jo določata število parkirnih mest za osebne avtomobile in povezanost z JPP-jem (pogostost in število prog JPP-ja).

Na podlagi zgoraj navedenih dejavnikov predlagam razvrstitev intermodalnih potniških središč v **dve kategoriji**. Intermodalna potniška središča **prvega ranga** bi morala imeti med 300 in 1.000 parkirnih mest za osebne avtomobile, hkrati pa bi morala biti povezana z vsaj dvema progama JPP-ja, ki bi imela visoko pogostost voženj (tj. na 20 do 30 minut, v prometni konici pa bi bila pogostost voženj še večja). **Drugi rang** je namenjen ostalim intermodalnim potniškim središčem, ki imajo do 500 parkirnih mest, v kolikor se nahajajo ob avtocesti oz. železnici s hitrimi železniškimi povezavami, kjer je pogostost voženj JPP-ja velika. Druga možnost pa je še, da imajo do 300 parkirnih mest, v kolikor se nahajajo na prometno bolj oddaljenih območjih.

Predlaganih lokacij za intermodalna potniška središča **prvega reda** je **28**. Razvrščene so po abecednem vrstnem redu: **Brežice, Celje, Domžale, Grosuplje, Jesenice, Kočevje, Koper, Kranj, Krško, Ljubljana** (poleg obeh obstoječih P & R parkirišč Dolgi most in Stožice še urejeno potniško središče Emonika v središču mesta in dodatno parkirišče P & R Rudnik na vzhodu mesta), **Ločica ob Savinji, Medvode, Maribor** (potniško središče v središču mesta in parkirišče v bližini letališča Edvarda Rusijana Maribor), **Murska Sobota, Nova Gorica, Novo mesto, Piran** (obstoječi parkirišči P & R Fornače), **Postojna, Ptuj, Slovenska Bistrica, Šenčur, Trebnje in Vrhnika**.

Lokacij intermodalnih potniških središč **drugega reda** je **18**. Predlagam jih v naslednjih naseljih, ki so razvrščeni po abecednem vrstnem redu: **Ajdovščina, Bled, Bovec, Cerknica, Črnomelj, Dravograd, Idrija, Ilirska Bistrica, Kamnik, Kranjska Gora, Litija, Logatec, Slovenj Gradec, Šentjur, Škofja Loka** (formalizacija obstoječega parkirišča Lipica), **Tolmin, Trbovlje in Velenje**.

Pri idealnem intermodalnem potniškem središču v Sloveniji gre **funkcijsko** torej za **parkirišče P & R z razširjeno potniško infrastrukturo**. Območje, na katerem stoji intermodalno potniško središče, mora obvezno vsebovati potniško postajo in dobro povezavo JPP-ja. Pri slednjem je pomembno, da bi bilo več prog in visoka pogostost voženj tudi izven časa prometnih konic. Povezave so bodisi avtobusne bodisi železniške. Proge JPP-ja morajo biti hitre s čim manj vmesnimi postajami. Potniško središče mora biti povezano tudi z mrežo kolesarskih stez in vsebovati varno, pokrito kolesarnico. Možnost taksi prevozov se mi sicer ne zdi obvezna, saj z učinkovitim JPP-jem povezano potniško središče takih storitev ne potrebuje. Kljub temu bi bila pa ta možnost potnikom vsekakor prej prednost kot pa slabost. Poleg parkirišč za vozila taksi ob vходу v potniško postajo mora tako potniško središče obvezno predvidevati tudi parkirišča za osebe z gibalnimi motnjami, torej parkirišča za invalide. Tudi ostale storitve (npr. vstop v stavbo, sanitarije, dostop do potniškega terminala) morajo biti dostopne vsem potnikom, torej tudi osebam z gibalnimi motnjami.

Intermodalno potniško središče mora imeti poleg dobre prometne opremljenosti razvito tudi drugo potniško opremljenost. Obvezen element te je prodaja kombiniranih potniških

vozovnic, posredovanje aktualnih voznih redov s potniškimi informacijami, možnost nakupa različnih tipov vozovnic (terminske, količinske, šolske idr.), urejenost potniških čakalnic (sedišča, garderobe, sanitarije), dostopnost brezplačnega interneta (tako na postaji kot tudi na vozilih JPP-ja), gostinska ponudba, prodajalna časopisov (kiosk) idr.

Poleg notranjega prometa, ki je največkrat v funkciji delavskih in šolskih migracij, morajo intermodalna potniška središča prvega reda učinkovito služiti tudi mednarodnemu potniškemu prometu. Tako morajo biti povezana z mednarodnimi progami JPP-ja, osebje, zaposleno na potniški postaji, pa mora poznati osnovne potniške in turistične informacije v več evropskih jezikih. Prav tako so za turistične potnike pomembna intermodalna potniška središča drugega ranga, saj se ta nahajajo v turistično bolj obiskanih krajih. Posredovanje turističnih informacij, poznavanje lokalnih znamenitosti in tujih jezikov je torej tudi pri zaposlenih v teh intermodalnih potniških središčih priporočljivo.

6. POVZETEK

Prometno načrtovanje in mobilnostne navade v Sloveniji so nas v zadnjih dveh desetletjih povsem **odmaknili od trajnostne mobilnosti**.

Državna finančna sredstva se vlagajo v razvoj cestne infrastrukture, predvsem za gradnjo in vzdrževanje t. i. avtocestnega križa. Tudi velik del družinskega proračuna povprečnega slovenskega gospodinjstva se namenja kritjem stroškom, povezanih z osebnimi avtomobili (slika 52 na strani 44), ceste in parkirišča se polnijo, pogoste so prometne nesreče, kakovost zraka v mestnih središčih je zaradi vse večjih izpustov onesnaževal slabša, stopnja motorizacije se povečuje ipd. Hkrati se vztajno zmanjšuje skupno število potnikov, prepeljanih z JPP-jem. To velja še zlasti v cestnem, kajti v železniškem JPP-ju število potnikov nekoliko narašča. Izboljšave in novosti v JPP-ju so redke, še zlasti v železniškem potniškem prometu. Posledično so prevozniki prisiljeni bodisi k ukinjanju finančno manj opravičljivih prog bodisi k zmanjševanju pogostosti voženj na nekaterih progah.

Pomemben del celotnega JPP-ja so **sistemi MPP-ja**. Število vseh prepeljanih potnikov v MPP-ju se sicer zmanjšuje (le v nekaterih slovenskih mestih se njihovo število povečuje), se pa v zadnjih letih povečujeta število prevoženih kilometrov in dolžina omrežij MPP-ja. Kakovost voznega parka MPP-ja je med slovenskimi mesti različna, praviloma pa so vozila novejša in udobnejša od vozil v medkrajevnem avtobusnem potniškem prometu. Vseeno je kakovost voznega parka MPP-ja v nekaterih slovenskih mestih še zelo slaba. Povprečna starost vozil MPP-ja je ponekod starejša od 9 let, medtem ko se povprečna starost osebnih avtomobilov v Sloveniji giblje med 6,9 (v letu 2001) in 8,2 (v letu 2010) leti (SURS, 2011). Prav tako imajo v večjih slovenskih mestih, v katerih imajo večje vozne parke MPP-ja (tj. z večjim številom vozil), starejše avtobuse z motorji, ki imajo nižje emisijske standarde. Taka vozila v okolje spuščajo večje količine onesnaževal in so energetsko manj učinkovita. Število nizkopodnih vozil MPP-ja je vse višje, saj se prevozniki vse bolj zavedajo prednosti teh. Prav tako so vse bolj opremljena tudi postajališča MPP-ja. Pri primerjanju vzorca večjih slovenskih občin, v katerih imajo organiziran sistem MPP-ja (tj. 14 občin), se je izkazalo, da imajo v občinah z manjšimi sistemi MPP-ja (z manjšim voznim parkom in manjšim številom prepeljanih potnikov) boljše opremljenost, kakovost in hitrejši trend razvoja MPP-ja kot v občinah z večjimi sistemi MPP-ja. Večji sistemi so praviloma tudi starejši (vzpostavljeni pred letom 2000) in v njih se spremembe odvijajo le počasi. Po zgledu starejših so v zadnjih letih nastali novi sistemi MPP-jev, ki imajo mlajši vozni park, učinkovitejšo razporeditev prog, višjo pogostost voženj, hiter trend porasta števila prepeljanih potnikov, številne promocijske akcije idr. V zadnjih letih tako najhitreje narašča trend prepeljanih potnikov v Velenju, Piranu in Kopru. Najmlajši sistem MPP-ja med izbranimi slovenskimi občinami ima občina Postojna, vzpostavljen je bil namreč v letu 2010. Imajo le eno vozilo MPP-ja, ki služi tako prevozom MPP-ja kot tudi šolskim in delavskim prevozom, slednjim v času prometne konice.

Razkorak med individualnim in javnim potniškim prevozom se vse bolj povečuje, s tem pa so v slabem položaju vsi trije stebri trajnosti – gospodarski, socialni in okoljski.

Nekatere slovenske občine se sicer trudijo in izvajajo **različne ukrepe za spodbujanje trajnostne mobilnosti**, a so ti še redki. Večina občinskih ukrepov, ki gredo v smeri trajnosti, so sicer tudi dolgoročni (npr. izgradnja kolesarske infrastrukture). Po opravljeni raziskavi lahko trdim, da je poznavanje trajnostne mobilnosti, njenih značilnosti, posledic, nenazadnje

pa tudi njenih prednosti, v slovenskih občinah še zelo slabo. V nekaterih občinah, kjer sicer poznajo prednosti trajnostne mobilnosti oz. poznajo vsaj kakšen primer dobre prakse, pa za izvedbo in dolgotrajno izvajanje ukrepov niso pripravljeni nameniti finančnih sredstev. Velik potencial k premagovanju te ovire zaposleni v občinskih upravah vidijo v prijavah na različne projektne razpise, predvsem na razpise Evropske unije. Nekatere občine so v tem že sedaj zelo uspešne (npr. mestna občina Velenje).

Kot velik potencial trajnostne mobilnosti lahko prepoznamo torej možnost **izobraževanja** (o trajnostni mobilnosti, njenih prednostih in možnostih za prijave na razpise za dodelitev finančnih sredstev) zaposlenih na občinskih upravah. Pomemben napredek bi bila tudi **navezava občinskih uprav z raziskovalnimi inštituti in nevladnimi organizacijami**. Ti imajo namreč bogato znanje in široko paleto primerov dobrih praks tako doma kot tudi v tujini. Nenazadnje pa se mora za ukrepe trajnostne mobilnosti zavzeti tudi slovenski gospodarski in politični sektor. Zgled gospodarskemu sektorju lahko občine prepoznajo npr. v novomeški tovarni Revoz, ki že dolga časa svojim zaposlenim ponuja prevoz na delovno mesto z JPP-jem. Podoben primer dobre prakse iz Novega mesta je Mercator, ki je kupcem vrnil del stroška vozovnice, v kolikor so do trgovine prišli s sredstvom JPP-ja (Duh, 2011).

Pomemben element za povečanje priljubljenosti in s tem uporabe JPP-ja v Sloveniji je izboljšana ponudba in kakovost storitev ter tudi izboljšana **intermodalnost** mobilnosti. Gre za možnost kombiniranja različnih mobilnostnih sredstev, ki jih potniki lahko prilagajajo svojim mobilnostnim potrebam in željam. V prvi vrsti gre za učinkovitejšo (hitrejšo, cenejšo, udobnejšo in okolju prijaznejšo) mobilnost, nenazadnje pa tudi za pravico do izbire mobilnostnega sredstva. V Sloveniji smo namreč v vse večji meri odvisni od osebnih avtomobilov.

Slovenske občine so šele na začetku rednega spremljanja mobilnostnih navad svojih občanov, velika večina občin pa teh sploh še ne spremlja oz. se odziva zgolj v primerih, ko zaradi prometa pride do različnih težav, ponavadi zaradi zastojev oz. premajhnega števila parkirišč.

V poglavju o intermodalnosti sem se posvetil tudi parkiriščem P & R. Zaenkrat so ta še redka, po dve sta le v Ljubljani in v Piranu. Potencial za povečanje njihovega števila in zmogljivosti je v Sloveniji ogromen. Razlog v tem je predvsem v obstoječih mobilnostnih navadah, saj nas te silijo v potovanja z osebnimi avtomobili, in sicer tudi na območja, kjer je že tako velika zasedenost z avtomobilskim prometom. Parkirišča P & R učinkovito zmanjšajo količino prometa v mestnih središčih, finančne in zunanje stroške prometa, običajno pa tudi potovalni čas potnikov.

Zadnji del poglavja o intermodalnosti sem namenil vrednotenju potniških postaj v izbranih slovenskih mestih z vidika potniške privlačnosti. Potniške postaje sem vrednotil na podlagi metodologije, ki sem jo razvil sam. Pri tem sem upošteval intermodalno in dodatno ponudbo potniških postaj. Potniške postaje, ki imajo veliko število prepeljanih potnikov (ponavadi v večjih mestih in regionalnih središčih), so opremljene nekoliko bolje od tistih, v katerih prepeljejo manjše število potnikov. Slednje je pomembno nadgraditi, predvsem v smislu povečanja intermodalne in dodatne ponudbe za potnike. Pri intermodalni ponudbi manjka predvsem naviezava potniških postaj na kolesarski promet, tj. povezava potniške postaje s kolesarsko stezo. Potrebna bi bila tudi urejena in varna kolesarnica v prostorih postaje ter dostopnost garderob za potnike. Povečati bi morali tudi število vozil JPP-ja (predvsem avtobusov), ki so opremljena za prevoz koles. Pri dodatni ponudbi manjka predvsem dostopnost splošnih prevoznih in turističnih informacij za potnike, pa tudi dodatne storitve zanje, npr. kratkotrajni izleti po mestu z ogledi znamenitosti, trgovine, udobne potniške čakalnice idr. Gre za storitve, ki jih potniki lahko koristijo medtem, ko čakajo na avtobus oz.

vlak. Prava združena oz. intermodalna potniška središča, tj. združenost postaj dveh različnih sredstev JPP-ju, imamo v Sloveniji samo tri – v Kopru, Ljubljani in Krškem. Intermodalno najbolj opremljena so pristanišče Luka Koper in vsa tri izbrana slovenska potniška letališča. Tudi pri dodatni opremljenosti so se ta potniška središča izkazala za nadpovprečno opremljena.

Vse tri delovne hipoteze, zastavljene pred izdelavo diplomskega dela, **sem potrdil**.

Sistem MPP-ja je v MOL-u v primerjavi z drugimi slovenskimi MPP-ji nadpovprečno razvit. To je bila tudi moja **prva delovna hipoteza** – za njeno dokazovanje sem se uprl na prometno povpraševanje (izraženo v številu prepeljanih potnikov v MPP-ju), prometno ponudbo (predvsem pomembno je število prepeljanih kilometrov vozil MPP-ja, deloma pa tudi dolžina omrežja) in na višino sofinanciranja občine v JPP-ju. Ne le v teh, pač pa v večini kazalcev, raziskanih ob izdelovanju te diplomske naloge, MOL prednjači pred ostalimi izbranimi slovenskimi občinami.

To, da so slovenske občine šele na začetku načrtovanja in izvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti, je bila **druga delovna hipoteza** diplomskega dela. Na podlagi poznavanja tako domačih kot tujih primerov dobre prakse na področju trajnostne mobilnosti sem tudi to potrdil. Večina slovenskih občin se prednosti ukrepov trajnostne mobilnosti namreč še ne zaveda in jih tudi še ne izvaja, obstajajo pa nekatere izjeme (Velenje, Trzin, Ljubljana, Kranjska Gora, Kamnik idr.). Te (na žalost še redke) občine lahko izpostavim kot primere dobre prakse.

Tretja delovna hipoteza, ki sem jo prav tako potrdil, se je nanašala na intermodalna potniška središča v Sloveniji. Taka imamo v Sloveniji le tri (tj. v Ljubljani, Kopru in Krškem), ostale pa imajo le omejene mobilnostne možnosti in so tako le deloma mobilnostno vpete. Možnosti za razvoj novih urejenih intermodalnih potniških središč je še veliko.

Možnosti za mobilnostne izboljšave so v Sloveniji tako še številne, tako z vidika stanja JPP-ja in ukrepov trajnostne mobilnosti kot tudi izboljšav na področju učinkovite potniške intermodalnosti. Mobilnost je potrebno načrtovati trajnostno in skladno s prometnim povpraševanjem. Na področju mobilnosti je danes na voljo veliko znanja in primerov dobre prakse, ki se razvijajo tudi že več desetletij.

6.1. SUMMARY

Mobility planning and mobility habits in Slovenia has brought us in a **non-sustainable mobility state**. Today this is shown in high ownership of cars and bad condition of public transport systems. That kind of mobility has some minor advantages, but many important disadvantages.

Research, conducted by CIPRA Slovenia in year 2011, showed many interesting facts about the public transport systems and measures of sustainable mobility in Slovenian municipalities. Important part of data, needed to complete studies and calculations in this thesis, came from this research. Research is part of larger development project, named »Integration of public transport system in Slovenia«. It is coordinated by Slovenian Ministry of transport.

First chapter of this paper is dedicated to analysis of **Slovenian urban public transport systems**. It is revealing recent trends in mobility offer and passenger demands, financial co-funding from municipalities, quality of coaches, equipment of bus stops etc. It showed expected trends in number decline of public transport passengers, despite quite high financial co-funding and some subsidies for school transportation. Best urban public transport system in Slovenia is in capital city, ie. Ljubljana. Ljubljana public transport system, the oldest one in Slovenia and was founded in 1901, has by far the largest transportation demands, highest number of public transport routes, bus stops etc. It is, however, not financially sufficient and municipality Ljubljana must co-fund it. Those costs are estimated up to 5.500.000 € yearly, or if divided by the number of citizens in Ljubljana, 19,63 €/year/citizen (second largest co-funding in Slovenia). Other Slovenian cities have smaller urban public transport systems with fewer coaches, bus routes, bus stops etc. Still, those are very important, because, in some cases, they can be very efficient and successful. I have pointed out two urban public transport systems: Piran and Velenje. Both systems are relatively new (Piran's was founded in 1996 and Velenje's in 2008). Bus routes are efficient in meeting transportation needs, coaches are new, bus stops well equipped etc.

Measures of sustainable mobility are diverse. This paper showed that many Slovenian municipalities have insufficient knowledge and data about the effects of sustainable mobility. In some cases though, they simply don't have enough financial resources to implement them. Still, some municipalities have implemented some sustainable mobility measures. I have divided them into groups of public transport improvement (most Slovenian municipalities have implemented those), management and mobility calming (many municipalities), mobility innovations, encouragement of social function of mobility, improving intermodality and active inter-municipality cooperation in the field of public transportation. Innovations in mobility are only few – Slovenian municipalities did not yet recognise the potential of many kind of innovations in mobility.

Last chapter of this paper is dedicated to **intermodality of passenger centres** in some larger Slovenian cities. It is based on my phone survey, because this data did not exist before. This has allowed me to develop methodology of evaluation passenger stations in Slovenia. Before that, I have pointed out the lack of data and understanding of Slovenian transportation habits. Only some municipalities are monitoring transportation habits of their citizens. I also researched the condition of **P & R parking** (»Park and Ride«) in Slovenia. Currently, we only have four such parking lots, two in Piran municipality and two in Ljubljana. They are

well connected with urban public transport systems. Due to current mobility habits in Slovenia, I see great potential in development of such parkings in Slovenian cities. Analysis of intermodal passenger centres was based on **intermodal** and **other additional equipment of passenger station**. Basically, I evaluated 42 Slovenian passenger stations (passenger port/ferry in Luka Koper, three larger Slovenian airports, 17 train and 21 bus stations). Transportation equipment for intermodality was assessed using data about availability of parking, taxi service, connectivity with other public transport routes, availability of bike holding area etc. Other additional equipment took other passenger services (restaurants, cafes, toilets), information availability (tourist and passenger) and extra bonuses for passengers into account.

Research showed that larger passenger stations are more equipped and, in most cases, better intermodally connected. In Slovenia there are currently only three intermodal passenger stations – in Koper, Krško and in Ljubljana. All of them are offering many mobility options and are well equipped.

7. SEZNAM SLIK IN PREGLEDNIC

7.1. SEZNAM SLIK

SLIKA 1: TRAJNOSTNI RAZVOJ IN NJEGOVE KOMPONENTE.....	9
SLIKA 2: RAZLIKE MED RAZLIČNIMI OBLIKAMI MOBILNOSTI V ZAHTEVAH PO PROSTORU ZA INFRASTRUKTURO.....	10
SLIKA 3: POTEK ŠTEVILA PREBIVALCEV IN ŠTEVILA OSEBNIH AVTOMOBILOV V SLOVENIJI MED LETOMA 1992 IN 2010	12
SLIKA 4: POTEK DOLŽINE SLOVENSKEGA AVTOCESTNEGA OMREŽJA MED LETOMA 2000 IN 2010	13
SLIKA 5: POVEZANOST SLOVENSКИH OBČIN Z OMREŽJEM AVTOCEST (AC) V LETU 2011.....	13
SLIKA 6: POVEZANOST SLOVENSКИH OBČIN Z ŽELEZNIŠKIM OMREŽJEM V LETU 2011.....	14
SLIKA 7: INDEKS DELOVNIH MIGRACIJ (IDM) PO SLOVENSКИH OBČINAH V LETU 2010.....	15
SLIKA 8: POTEK DOLŽINE OMREŽIJ JPP-JA IN MPP-JA MED LETOMA 2002 IN 2010	16
SLIKA 9: POTEK ŠTEVILA PREPELJANIH POTNIKOV (V TISOČ) V AVTOBUSNEM JPP-JU MED LETOMA 2001 IN 2010	16
SLIKA 10: POTEK POTNIŠKIH KILOMETROV (V MILIJONIH PKM) V ŽELEZNIŠKEM POTNIŠKEM PROMETU V SLOVENIJI MED LETOMA 1996 IN 2009.....	17
SLIKI 11 IN 12: IZBRANE »VEČJE« SLOVENSKE OBČINE IN ORGANIZIRANOST SISTEMOV MPP-JA V LETU 2011.	18
SLIKI 13 IN 14: ŠTEVILO OBČANOV IN GOSTOTA POSELITVE (IZRAŽENA V PREBIVALCIH/KM ²) V IZBRANIH SLOVENSКИH OBČINAH.....	19
SLIKA 15: ŠTEVILO DELOVNIH MIGRANTOV PO OBČINI DELA (DELAVCI, KI MORAJO NA DELOVNO MESTO MIGRIRATI IZ DRUGE OBČINE) V LETU 2010	19
SLIKA 16: TURISTIČNI VLAKEC NA BLEDU	21
SLIKA 17: GIBANJE ŠTEVILA PREVOŽENIH POTNIKOV V IZBRANIH OBČINAH MED LETOMA 2005 IN 2010.	22
SLIKA 18: POTEK ŠTEVILA PREPELJANIH POTNIKOV V MPP-JU V IZBRANIH OBČINAH MED LETOMA 2005 IN 2010	22
SLIKA 19: DELEŽ PREPELJANIH POTNIKOV V MPP-JU V IZBRANIH OBČINAH V LETIH 2009 IN 2010.	23

SLIKA 20: PROMETNO POVPRASEVANJE V MPP-JU V IZBRANIH OBČINAH (ŠTEVILO LETNO PREPELJANIH POTNIKOV V MPP-JU) MED LETOMA 2005 IN 2010.....	23
SLIKA 21: PRIMERJAVA ŠTEVILA PREPELJANIH POTNIKOV V MPP-JU V IZBRANIH OBČINAH MED LETOMA 2005 IN 2010, IZRAŽENA Z INDEKSOM (ENAKO ŠTEVILO V OBEH LETIH POMENI VREDNOST 100).....	24
SLIKA 22: GIBANJE ŠTEVILA PREPELJANIH KILOMETROV VOZIL MPP-JU V IZBRANIH OBČINAH MED LETOMA 2005 IN 2010.....	25
SLIKA 23: POTEK ŠTEVILA PREVOŽENIH KILOMETROV VOZIL MPP-JA V IZBRANIH OBČINAH MED LETOMA 2005 IN 2010.....	25
SLIKA 24: DELEŽ PREPELJANIH KILOMETROV VOZIL MPP-JA MED IZBRANIMI OBČINAMI ZA LETO 2010.	26
SLIKA 25: PROMETNA PONUDBA V MPP-JU V IZBRANIH OBČINAH (ŠTEVILO LETNO PREVOŽENIH KILOMETROV VOZIL MPP-JA) MED LETOMA 2005 IN 2010.....	26
SLIKA 26: PRIMERJAVA ŠTEVILA PREVOŽENIH KILOMETROV VOZIL MPP-JA V IZBRANIH OBČINAH MED LETOMA 2005 IN 2010, IZRAŽENA Z INDEKSOM .	27
SLIKA 27: SKUPNA DOLŽINA OMREŽIJ MPP-JA V IZBRANIH OBČINAH MED LETOMA 2005 IN 2010.	28
SLIKA 28: SPREMEMBE V DOLŽINAH OMREŽIJ MPP-JA V IZBRANIH OBČINAH MED LETOMA 2005 IN 2010.	28
SLIKA 29: DELEŽ DOLŽIN OMREŽIJ MPP-JA MED IZBRANIMI OBČINAMI V LETU 2010.....	29
SLIKA 30: PRIMERJAVA DOLŽINE OMREŽIJ MPP-JA V IZBRANIH OBČINAH MED LETOMA 2005 IN 2010, IZRAŽENA Z INDEKSOM	29
SLIKA 31: CENA VOŽNJE V EVRIH Z VOZILI MPP-JA V IZBRANIH OBČINAH	30
SLIKA 32: CENA MESEČNE ŠOLSKE VOZOVNICE V EVRIH V IZBRANIH SLOVENSКИH OBČINAH.....	31
SLIKA 33: ŠOLSKI PREVOZI V NOvem MESTU	32
SLIKA 34: CENA MESEČNE SPLOŠNE VOZOVNICE V EVRIH V IZBRANIH OBČINAH.....	32
SLIKA 35: FINANČNA UPRAVIČENOST TERMINSKIH VOZOVNIC V SLOVENSКИH OBČINAH. LEVO SO ŠOLSKE, DESNO PA SPLOŠNE MESEČNE TERMINSKE VOZOVNICE.....	33
SLIKA 36: VIŠINA SOFINANCIRANJA (V 1.000 €/LETO) MPP-JA S STRANI IZBRANIH OBČIN.	34
SLIKA 37: VIŠINA LETNEGA SOFINANCIRANJA MPP-JA GLEDE NA ŠTEVILO OBČANOV (V €/OBČANA) S STRANI IZBRANIH OBČIN V LETU 2010.	34
SLIKA 38: VIŠINA LETNEGA SOFINANCIRANJA MPP-JA GLEDE NA ŠTEVILO OBČANOV (V €/OBČANA) S STRANI IZBRANIH OBČIN V LETU 2010.	35
SLIKA 39: POVPREČNA STAROST VOZNEGA PARKA MPP-JA V IZBRANIH OBČINAH.....	36
SLIKA 40: DELEŽ VOZIL MPP-JA V IZBRANIH OBČINAH GLEDE NA EMISIJSKE STANDARDE MOTORJEV V LETU 2011.	38

SLIKA 41: DELEŽ VOZIL MPP-JA V IZBRANIH OBČINAH GLEDE NA EMISIJSKE STANDARDE MOTORJEV V LETU 2011.	38
SLIKA 42: DELEŽ NIZKOPODNIH VOZIL MPP-JA V IZBRANIH OBČINAH V LETU 2011.....	39
SLIKI 43 IN 44: OPREMLJENOST POSTAJALIŠČ MPP-JA Z NADSTREŠKI (LEVO) IN KLOPMI (DESNO) V IZBRANIH OBČINAH V LETU 2011.	41
SLIKI 45 IN 46: OPREMLJENOST POSTAJALIŠČ MPP-JA Z AŽURNIMI VOZNIMI REDI (LEVO) IN ZEMLJEVIDOM MESTA (DESNO) V IZBRANIH OBČINAH V LETU 2011.....	41
SLIKI 47 IN 48: OPREMLJENOST POSTAJALIŠČ MPP-JA S SHEMAMI PROG MPP-JA (LEVO) IN OZNAČBO POSTAJALIŠČA MPP-JA (DESNO) V IZBRANIH OBČINAH V LETU 2011.....	41
SLIKA 49: DOBRO OPREMLJENO POSTAJALIŠČE MPP-JA V OBČINI NOVA GORICA.....	42
SLIKA 50: DELEŽ POSTAJALIŠČ MPP-JA S STOJALI ZA KOLESA, KI SO BILA NAČRTOVANA HKRATI S POSTAJALIŠČEM IN SO NJEGOV SESTAVNI DEL.	43
SLIKA 51: POSTAJALIŠČE MPP-JA V MURSKI SOBOTI, KI IMA V NEPOSREDNI BLIŽINI TUDI STOJALI ZA KOLESA	43
SLIKA 53: SLOVENSKE OBČINE, KI SO ŽE SPREJELE NEKATERE UKREPE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI.	45
SLIKA 54: ŠTEVILO PROG V AVTOBUSNEM JPP-JU IN MPP-JU V SLOVENIJI MED LETOMA 2002 IN 2010	46
SLIKA 55: UKREPI IZBOLJŠANJA PONUDBE JPP-JA V SLOVENSКИH OBČINAH.	47
SLIKA 56: DOLŽINA OBSTOJEČIH KOLESARSKIH STEZ PO SLOVENSКИH OBČINAH.....	49
SLIKA 57: GRADNJA NOVEGA PLOČNIKA IN ZARIS NOVEGA KOLESARKEGA PASU NA VOZIŠČU V LJUBLJANI	49
SLIKA 58: UKREPI UREJANJA OZ. UMIRJANJA PROMETA V SLOVENSКИH OBČINAH.....	50
SLIKA 59: ZA AVTOMOBILSKI PROMET ZAPRTA CESTA, SEDAJ NAMENJENA PEŠCEM, V SREDIŠČU LJUBLJANE	51
SLIKA 60: ŠTEVILO OSEBNIH AVTOMOBILOV NA 100 PREBIVALCEV PO SLOVENSКИH OBČINAH	52
SLIKA 61: UKREPI ZA SPODBUDO SOCIALNE FUNKCIJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI.	53
SLIKA 62: UVAJANJE NOVOSTI NA PODROČJU MOBILNOSTI.	54
SLIKA 63: PRIMER ŠPANSKEGA CARSHARING PODJETJA (P2P OZ. »PERSON TO PERSON« – SLV. OD OSEBE DO OSEBE) Z OKOLI 1000 VOZNIKI IN 300 VOZILI	55
SLIKA 64: PRIHRANEK IZPUSTOV ONESNAŽEVAL PRI UPORABI GORIVA LPG V PRIMERJAVI Z OSTALIMI POGONSKIMI GORIVI.....	56
SLIKA 65: NA GORIVO LPG PREDELANO VOZILO AVTO ŠOLE	57
SLIKA 66: PRIMERI MEDOBČINSKEGA SODELOVANJA NA PODROČJU MOBILNOSTI V SLOVENIJI.	58

SLIKA 67: KOLESARSKA POT TREH DEŽEL	59
SLIKA 69: KAM »PELJE« TRAJNOSTNA MOBILNOST?.....	61
SLIKA 70: SISTEM BRT V INDIJI.....	63
SLIKA 71: SPREMLJANJE MOBILNOSTNIH NAVAD OBČANOV V IZBRANIH SLOVENSКИH OBČINAH V LETU 2010.	64
SLIKA 72: UKREPI KREPITVE INTERMODALNOSTI PO SLOVENSКИH OBČINAH V LETU 2010.....	65
SLIKA 73: ODDALJENOST ŽELEZNIŠKIH POSTAJ OD MESTNIH SREDIŠČ V IZBRANIH OBČINAH (V LETU 2011).....	67
SLIKA 74: ODDALJENOST AVTOBUSNIH POSTAJ OD MESTNIH SREDIŠČ V IZBRANIH OBČINAH (V LETU 2011).....	68
SLIKA 75: MEDSEBOJNA ODDALJENOST AVTOBUSNIH IN ŽELEZNIŠKIH POSTAJ V IZBRANIH OBČINAH (V LETU 2011).....	69
SLIKA 76: PARKIRIŠČE P & R DOLGI MOST V LJUBLJANI.....	71
SLIKA 77: STOJALA ZA KOLESNA NA LJUBLJANSKI ŽELEZNIŠKI POSTAJ.....	72
SLIKA 78: 6,4 KILOMETRA DOLGA POT MED LETALIŠČEM IN NASELJEM PORTOROŽ.....	75
SLIKA 79: PRIKAZ REZULTATOV (ŠTEVILA TOČK) PRISTANIŠČA KOPER IN VEČJIH SLOVENSКИH POTNIŠKIH LETALIŠČ (PO IZBRANI METODOLOGIJI OCENJEVANJA POTNIŠKIH POSTAJ) GLEDE NA POTNIŠKO PRIVLAČNOST.	87
SLIKA 80: PRIKAZ REZULTATOV (ŠTEVILA TOČK) ŽELEZNIŠKIH POSTAJ (PO IZBRANI METODOLOGIJI OCENJEVANJA POTNIŠKIH POSTAJ) GLEDE NA POTNIŠKO PRIVLAČNOST.....	87
SLIKA 81: PRIKAZ REZULTATOV (ŠTEVILA TOČK) AVTOBUSNIH POSTAJ (PO IZBRANI METODOLOGIJI OCENJEVANJA POTNIŠKIH POSTAJ) GLEDE NA POTNIŠKO PRIVLAČNOST.....	88
SLIKA 82: PREDLAGANE LOKACIJE ZA VZPOSTAVITEV INTERMODALNIH POTNIŠKIH SREDIŠČ V SLOVENIJI.	89

7.2. SEZNAM PREGLEDNIC

PREGLEDNICA 1: PRISOTNOST PROMETNEGA ODDELKA IN ŠTEVILO ZAPOSLENIH OSEB, ODGOVORNIH ZA PODROČJE MOBILNOSTI, V UPRAVAH VEČJIH SLOVENSКИH OBČIN V LETU 2010.	64
PREGLEDNICA 2: ODDALJENOSTI POTNIŠKIH POSTAJ OD MESTNIH SREDIŠČ (VIR PODATKOV: GOOGLE EARTH, 2011).	66
PREGLEDNICA 3: ŠTEVILO PARKIRNIH MEST NA PARKIRIŠČIH P & R IN NJIHOVA ODDALJENOST OD SREDIŠČA MESTA.	70
PREGLEDNICA 4: INTERMODALNA PONUDBA PRISTANIŠČA KOPER V LETU 2011 (VIR PODATKOV: BABIČ, 2011).	73
PREGLEDNICA 5: OSTALA PONUDBA PRISTANIŠČA KOPER V LETU 2011 (VIR PODATKOV: BABIČ, 2011).	73
PREGLEDNICA 6: INTERMODALNA PONUDBA NA TREH VEČJIH SLOVENSКИH LETALIŠČIH V LETU 2011.	74
PREGLEDNICA 7: OSTALA DODATNA PONUDBA NA TREH VEČJIH SLOVENSКИH LETALIŠČIH V LETU 2011.	74
PREGLEDNICA 8: INTERMODALNA PONUDBA NA ZDRUŽENIH ŽELEZNIŠKIH IN AVTOBUSNIH POSTAJAH (POTNIŠKIH SREDIŠČIH) V IZBRANIH SLOVENSКИH MESTIH V LETU 2011.	76
PREGLEDNICA 9: OSTALA DODATNA PONUDBA NA ZDRUŽENIH ŽELEZNIŠKIH IN AVTOBUSNIH POSTAJAH (POTNIŠKIH SREDIŠČIH) V IZBRANIH SLOVENSКИH MESTIH V LETU 2011.	76
PREGLEDNICA 10: INTERMODALNA PONUDBA NA ŽELEZNIŠKIH POSTAJAH V IZBRANIH SLOVENSКИH MESTIH V LETU 2011.	78
PREGLEDNICA 11: OSTALA DODATNA PONUDBA NA ŽELEZNIŠKIH POSTAJAH V IZBRANIH SLOVENSКИH MESTIH V LETU 2011.	79
PREGLEDNICA 12: INTERMODALNA PONUDBA NA AVTOBUSNIH POSTAJAH V IZBRANIH SLOVENSКИH MESTIH V LETU 2011.	81
PREGLEDNICA 13: OSTALA DODATNA PONUDBA NA AVTOBUSNIH POSTAJAH V IZBRANIH SLOVENSКИH MESTIH V LETU 2011.	82

8. VIRI IN LITERATURA

1. Alpski biseri. 2012. URL: <http://www.alpine-pearls.com/si/domov.html> (Citirano 09. 02. 2012).
2. Babič, B., 2011. Informacije o prometni in drugi ponudbi pristaniškega terminala Koper (osebni vir, december 2011). Ljubljana.
3. Bajt, M., 2011. Prevozi z MPP in parkirišče Lipica pri Škofji Loki (osebni vir, september 2011). Ljubljana.
4. Božičnik, S., Cigale, D., Gspan, P., Lampič, B., Lep, M., Leskovšek, J., Mankoč Borštnik, N., Mesarec, B., Paradiž, B., Simončič, M., Šabec-Paradiž, M., 2004. Analiza eksternih stroškov prometa. Končno poročilo. Ciljni raziskovalni program Konkurenčnost Slovenije 2001-2006. Maribor, Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo; Ljubljana, Inštitut za ekonomska raziskovanja; Koper, Univerza na Primorskem, Primorski inštitut za naravoslovne in tehnične vede, 197 str.
5. Buehler, R., Pucher, J., 2010. Making public transport financially sustainable. Transport Policy, 18, 1, str. 126-138.
6. Business Consulting and Communications. 2011. URL: <http://aexcommercialfinancing.com/> (Citirano 18. 12. 2011).
7. Dovečar, M., Ogrin, M., 2011. Identifikacija stanja javnega potniškega prometa in ukrepov trajnostne mobilnosti v slovenskih občinah. Ljubljana, CIPRA Slovenija, 68 str.
8. Drive lpg. 2011. URL: http://www.drivelpg.co.uk/savings_calculator.php (Citirano 18. 12. 2011).
9. Duh, J., 2011. Informacije o novomeškem MPP in ukrepih trajnostne mobilnosti (osebni vir, 31. 05. 2011). Novo mesto.
10. E-FotoPotep. 2011. URL: <http://www.e-fotopotep.si/mojstrana-%E2%80%93-ratece-s-kolesom,99.html> (Citirano 22. 12. 2011).
11. Edupics.com. 2012. URL: <http://www.edupics.com/coloring-page-family-various-ages-i8729.html> (Citirano 19. 12. 2011).
12. Gabrovec, M., 2011. Študije spremljanja mobilnostnih navad v Sloveniji (osebni vir, 09. 05. 2011). Ljubljana.
13. Glavna železniška postaja München. 2012. URL: <http://www.best-of-munich.com/index.html> (Citirano 06. 02. 2012).
14. Izmere razdalj med intermodalnimi potniškimi središči in mestnimi središči, zračni posnetki. Google Earth. 2011.

15. Hunny Do Artificial Grass. 2009. URL: <http://www.hunnydograss.com/> (Citirano 19. 12. 2011).
16. Koželj, T., 2005. Vrednotenje linijskega prometa v Mestni občini Ljubljana. Diplomsko delo. Ljubljana, Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo, 125 str.
17. Köhn, J., 1999. Economics of a Baltic Sea Sustainability Approach. *Limnologica*, 29, str. 346–361.
18. Legvart, M., 2009. Vzajemni avto (Car – sharing). Inovacijski predlog. Osnovna šola Franca Rozmana Staneta Maribor. URL: <http://ukm.si/UserFiles/658/File/Vzajemni%20avto.pdf> (Citirano 17. 12. 2011).
19. Ljubljana. 2011. Parkirišče Center Stožice. URL: <http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/v-srediscu/69731/detail.html> (Citirano 18. 12. 2011).
20. LPP. 2011. URL: <http://www.jh-lj.si/lpp> (Citirano 12. 12. 2011).
21. Mednarodna zveza za javni potniški promet. 2011. URL: <http://www.uitp.org/> (Citirano 09. 12. 2011).
22. National BRT Institute. 2011. URL: <http://www.nbrti.org/> (Citirano 18. 12. 2011).
23. Ogrin, M., 2008. Prometno onesnaževanje ozračja z dušikovim dioksidom v Ljubljani. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo, 87 str.
24. Petrol. 2011. URL: <http://www.petrol.si/ponudba-na-servisih/za-vozilo/goriva-petrol/avtoplin-lpg> (Citirano 18. 12. 2011).
25. Pinter, U., 2011. Prevozi MPP v občini Postojna (osebni vir, 15. 08. 2011). Ljubljana.
26. Plevnik, A., 1997. Pomen integracije urbanističnega in prometnega načrtovanja. *Urbani izziv*, 32/33, str. 50-59 in 141-146.
27. Plevnik, A., 2011. Novosti na področju JPP (osebni vir, 12. 10. 2011). Ljubljana.
28. Plut, D., 2006. Mesta in sonaravni razvoj. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo, 226 str.
29. Plut, D., 2011. Trajnostni razvoj (osebni vir, 14. 12. 2011). Ljubljana.
30. Podatkovni portal SI-STAT. Statistični urad Republike Slovenije. URL: <http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/statfile2.asp> (Citirano 12. 01. 2012).
31. PNZ, URBI, Ninamedija, 2003. Raziskava potovalnih navad prebivalcev Ljubljanske regije. Ljubljana, 26 str.
32. Prašnikar, D., Ogrin, M., Dovečar, M., 2010. Koncept urejanja prometa v Kamniški Bistrici. Ljubljana, CIPRA Slovenija, 57 str.

33. Prevozi Markun. 2011. Prevozi na letališča. URL: <http://www.prevozi-markun.com/slo/ljubljana-letalisce-brnik-dom-115.html> (Citirano 18. 12. 2011).
34. PropertyNice.com. 2011. URL: <http://blog.propertynice.com/brt-corridor-will-stay-centre/> (Citirano 26. 12. 2011).
35. Računalniške novice. 2011. Uvedba brezžičnega interneta na vozilih LPP. URL: <http://www.racunalniske-novice.com/novice/dogodki-in-obvestila/brezplacna-povezava-wi-fi-na-avtobusih-ljubljanskega-potniskega-prometa.html> (Citirano 20. 12. 2011).
36. Rodrigue, J.-P., Comtois, C., Slack, B., 2009. The Geography of Transport Systems. New York, Routledge. 352 str.
37. Sabani, L., 2011. Slika planeta Zemlja. URL: http://mset.rst2.edu/portfolios/s/sabani_l/toolsvis/toolsvisWEB/FinalProject/index.htm (Citirano 18. 12. 2011).
38. Slovenska kolesarska mreža, 2011. Dolžina kolesarskih stez in podatki o kolesarski infrastrukturi (osebni vir, 14. 11. 2011). Ljubljana.
39. Treehugger. 2011. URL: <http://www.treehugger.com/cars/p2p-car-sharing-has-just-launched-in-spain-an-interview-with-socialcar.html> (Citirano 17. 12. 2011).
40. Veolia Transport. 2011. URL: <http://www.veolia-transport.si> (Citirano 10. 12. 2011).

9. PRILOGE

Priloga 1: Anketni vprašalnik za slovenske občine, v katerih imajo vzpostavljen sistem MPP.

Spoštovani, pred vami je anketa o javnem potniškem prometu (v nadaljevanju JPP) v vaši občini, ki je pomemben del trajnostne mobilnosti. Anketa je del projekta Promocija integriranega javnega potniškega prometa, katerega naročnik je Ministrstvo za promet Republike Slovenije. Za kakršnekoli informacije v zvezi z izvajanjem raziskave o trajnostni mobilnosti v občinah ali za druge informacije v zvezi s projektom se obrnite na g. Leona Kebeta, na elektronski naslov leon.kebe@cipra.org ali po telefonu na 059 071 322.

ANKETA O JAVNEM POTNIŠKEM PROMETU (JPP) V VAŠI OBČINI

Občina: _____

Datum: _____

1. Oblike JPP v občini

1.1. V občini je organiziran:

- a) Mestni avtobusni promet: DA / NE
- b) Medkrajevni avtobusni promet: DA / NE
- c) Železniški potniški promet: DA / NE

č) Druge oblike javnih prevozov: _____

2. Mestni avtobusni potniški promet

2.1. Katerega leta je bil ustanovljen mestni avtobusni potniški promet v vaši občini?

Leta _____.

2.2.1. Kakšen je bil obseg mestnega avtobusnega prometa v zadnjih 5 letih na podlagi prometne ponudbe (prevoženih kilometrov)?

2005:

2006:

2007:

2008:

2009:

2010:

2.2.2. Kakšen je bil obseg mestnega avtobusnega prometa v zadnjih 5 letih na podlagi prometnega povpraševanja oziroma uporabe (število prepeljanih potnikov):

2005:

2006:

2007:

2008:

2009:

2010:

2.2.3. Ali spremljate pokritost mestnega prebivalstva z javnim potniškim prometom in s katerim kazalcem, morda s študijo? DA / NE

Kazalec, študija: _____

2.3.1. Cena voženj mestnega avtobusnega prometa:

- a) Ena vožnja znaša _____ €;
- b) Mesečna šolska vozovnica znaša _____ €;
- c) Mesečna cena splošne vozovnice znaša _____ €
- d) Mestni avtobusni promet je brezplačen;
- e) Za prebivalce mesta je promet brezplačen.

2.3.2. Ali v tem županskem mandatu v občini že izvajate ali načrtujete brezplačni mestni avtobusni promet?

Izvajate: DA / NE

Načrtujete: DA / NE

2.3.3. Ali so cene mesečnih vozovnic odvisne od lokacije bivanja potnikov (npr. ugodnosti za domače dijake)? DA / NE

2.3.4. Navedite znesek v € in v deležu, ki ga občina vlaga v sofinanciranje javnega potniškega prometa: _____ €, _____ %

2.3.5. Ali ima občina prometni oddelek in koliko ljudi v občini je zaposlenih na področju prometa? DA / NE

Število zaposlenih: _____

2.3.6. Kateri so vaši že izvedeni ali načrtovani ukrepi za spodbujanje javnega potniškega prometa (npr. povezava s podjetji, sosednjimi občinami, promocijske akcije in drugo)? Za vsak naveden ukrep navedite vsaj približno vrednost.

Že izvedeni:

Načrtovani: _____

2.4. Oblika organiziranih šolskih prevozov (izberite):

a) posebni linijski prevoz (ni za ostale prebivalce);

b) posebni linijski prevoz z dovoljenjem za prevoz drugih potnikov;

c) javni linijski prevoz (skupaj z ostalimi potniki);

2.5. Kolikšna je povprečna starost voznega parka mestnega potniškega prometa?

_____ let.

2.5.1. Kolikšen delež vozil MPP (v %) vozil poganjajo alternativna goriva (biogoriva, plin)? _____ %

2.5.2. Kolikšen delež vozil MPP (v %) je opremljenih z motorji, ki delujejo po navedenih emisijskih standardih:

- Euro 5 _____ %;
- Euro 4 _____ %;
- Euro 3 _____ %;
- Euro 2 _____ %;
- Euro 1 _____ %

2.6.1. Kakšen obseg potniških kilometrov v mestnem avtobusnem prometu ste opravili v zadnjih petih letih?

2005:

2006:

2007:

2008:

2009:

2010:

2.6.2. Koliko je znašala dolžina omrežja mestnega avtobusnega prometa?

2005:

2006:

2007:

2008:

2009:

2010:

2.6.3. Ali ste v zadnjih petih letih uvedli ali podaljšali rumene pasove oziroma površine, ki so rezervirane za javni promet in v kolikšni dolžini?

a) novi »rumeni« pasovi, rezervirani za javni potniški promet v dolžini _____ km, skupno torej _____ km;

b) brez sprememb, skupno imamo _____ km rumenih pasov;

c) območja omejenega prometa, kjer vozi tudi javni potniški promet;

d) drugo: _____.

2.7. V tem letu v mestnem avtobusnem prometu načrtujete:

a) povečanje frekvenca na nekaterih progah;

b) manjšo frekvenco na nekaterih progah;

c) nove proge;

d) ukinitvev prog;

e) nova postajališča;

f) ukinitvev postajališč;

2.8. Delež vozil mestnega avtobusnega prometa prilagojenih za invalide z motnjami v gibanju (nizkopodni avtobusi): < 50 %, b) 50 – 75 %, c) 75 – 100 %

2.9. Bi radi dodali še kakšno posebnost ali izpostavili projekt, ki ste ga izvedli na področju mestnega potniškega prometa in je šel v smeri trajnostne mobilnosti v zadnjih petih letih?

2.10. Ali so za mobilnost v vaši občini pomembne tudi povezave s primestnim potniškim prometom? DA / NE

3. Opremljenost postajališč mestnega potniškega prometa

3.1. Ocenite delež postajališč opremljenih z nadstreškom: _____ %.

3.2. Ocenite delež postajališč opremljenih s klopjo : _____ %.

3.3.1. Vozni red na postajališčih (izberite):

a) je ažuren;

b) je, vendar ni ažuren;

c) ga ni;

3.3.2. Ocenite delež postajališč z ažurnim voznim redom: ____ %.

3.4.1. Ocenite delež postajališč opremljenih z zemljevidom mesta: ____ %.

3.4.2. Ocenite delež postajališč opremljenih z označenimi progami mestnega prometa: ____ %.

3.4.3 Ocenite delež postajališč z označbo postajališča: ____ %.

3.4.4. Delež postajališč mestnega avtobusnega prometa prilagojenih za slabovidne:
< 50 %, b) 50 – 75 %, c) 75 – 100 %

3.5. Ali imajo postajališča elektronsko obveščanje o prihodu avtobusov, na primer v obliki elektronskega napovednika? DA / NE

Ocenite delež: ____ %.

3.6. Ocenite delež postajališč, ki so zasnovana tako, da vsebujejo stojala za kolesa na območju postajališč: ____ %.

4. Intermodalnost javnega potniškega prometa

V tem poglavju odgovorite na vprašanja o intermodalnih postajališčih (t.j. kombinacija postajališč na enem mestu, namenjena različnim oblikam prevoza, na primer mestni in primestni promet, avtobusni in železniški promet)

4.1. Ali sta glavna avtobusna in železniška postaja združeni? DA / NE / Brez želez. povezave

4.2. Ali je kolesarnica na avtobusni postaji urejena? DA / NE

4.3. Ali je kolesarnica železniški postaji urejena? DA / NE

4.4. Ali se postajališče mestnega avtobusa nahaja v neposredni bližini (največ 100 m) glavne železniške/avtobusne postaje? DA / NE

4.5. Koliko parkirišč tipa P&R (parkiraj in se pelji) je urejenih v vaši občini: _____.

- 4.6. Koliko parkirnih mest imajo posamezna parkirišča tipa P&R?
- 4.7. Ali je na železniški postaji urejeno parkirišče za osebna vozila?

5. Medkrajevni avtobusni potniški promet

5.1. Koliko denarja letno vaša občina investira v urejenost postajališč medkrajevnega potniškega prometa (označevanje, praznjenje košev, pluženje)? _____ EUR

5.2.1. Vozni red na postajališčih (izberite):

- a) ga pregledujemo in napake posredujemo pristojnemu inšpektoratu;
- b) ga ne pregledujemo;

5.2.2. Ocenite delež postajališč z ažurnim voznim redom: ____%.

5.3. Ocenite delež postajališč medkrajevnega potniškega prometa povezanih s pločnikom, kar pomeni vsaj 100 m pločnik do postajališča z vsaj ene strani:

- a) < 50 %, b) 50 – 75 %, c) 75 – 100 %.

5.4. Ali je prevoz šolskih otrok povezan z medkrajevnim potniškim prometom? DA / NE.

5.5. Kateri so vaši finančni ukrepi za spodbujanje medkrajevnega avtobusnega prometa?

6. Železniški potniški promet

Izpolnite, če ste povezani z železniškim omrežjem

6.1. Ali železniški promet služi tudi za prevoze znotraj mesta: DA / NE

6.2. Na železniških postajališčih v občini je možen prestop na drugo obliko javnega prevoza, kar pomeni, da so postaje obeh prevoznih načinov v neposredni bližini, vozni redi pa usklajeni? DA / NE

7. Območja za pešce

7.1. Navedite dolžino cest, zaprtih za motoriziran promet v območjih za pešce: _____ m.

7.2. Koliko znaša dolžina kolesarskih stez? _____ km.

7.3. Koliko znaša dolžina pešpoti, ki so ločene od cest (npr. nabrežja, ozke ulice, idr.)? _____ km.

7.4. Ali javni potniški promet pripelje do območij za pešce? DA / NE.

7.5. Dolžina cest, ki ustrezajo ureditvi deljenega prostora (angl. »shared space«), kjer si vsi uporabniki enakovredno delijo prostor: _____ km.

8. Medobčinsko povezovanje - Povezovanje vaše občine s sosednjimi

8.1. Ali sodelujete s sosednjimi občinami pri urejanju skupnega javnega potniškega prevoza (usklajevanje voznih redov, neposredne povezave, subvencije, P&R parkirišča...)? DA / NE

S katerimi in kako?

8.2. Kje so glavni problemi pri sodelovanju s sosednjimi občinami na področju javnega potniškega prometa?

8.3. Kje vidite glavne potenciale za sodelovanje s sosednjimi občinami na področju mobilnosti?

8.4. Ali občina sodeluje s ponudniki javnega potniškega prevoza (avtobusni prevozniki ipd.)? DA / NE

Kako? _____

9. Občina in trajnostna mobilnost

9.1. Kako vaša občina povečuje ozaveščenost javnosti za uporabo trajnostnih oblik mobilnosti? Možnih je več odgovorov, pri vsakem, za katerega se opredelite, navedite vsaj en primer, ki je prispeval k povečani osveščenosti.

a) promocija javnega potniškega prometa:

b) promocija kolesarjenja:

c) spodbujanje hoje v šolo, vrtec:

d) urejanje pešpoti:

e) vožnja več ljudi z isti avtomobilom – carsharing:

f) drugo:

9.2. Ali redno spremljate potovalne navade prebivalstva v vaši občini in na kakšen način? DA / NE

Način spremljanja potovalnih navad:

9.3. Ocenite, kolikšen delež prebivalstva v vaši občini uporablja:

- mestni promet:

- medkrajevni promet:

- železniški promet:

9.4. Kaj še načrtujete za izboljšanje trajnostne mobilnosti v občini?

9.5. Še dodatni, kratkoročni, konkretni načrti na področju trajnostne mobilnosti? Ob tem izpostavite že izvedene projekte oz. projekte, ki so načrtovani in že imajo odobrena finančna sredstva.

9.6. Kakšne so vaše izkušnje z že izvedenimi projekti s področja trajnostnem mobilnosti v vaši občini?

Za sodelovanje v anketi se vam iskreno zahvaljujemo in vas lepo pozdravljamo!

Podatki o anketirani osebi:

Ime, priimek, elektronski naslov, službeni telefon:

Podatki o osebi, ki je izvedla anketo:

Ime, priimek:

Spoštovani, pred vami je vprašalnik o projektih trajnostne mobilnosti v vaši občini. Anketo izvajamo z namenom, da dobimo vpogled v izvajanje trajnostne mobilnosti po slovenskih občinah in izpostavimo primere dobre prakse. Anketa je del projekta Promocija integriranega javnega potniškega prometa, katerega naročnik je Ministrstvo za promet Republike Slovenije. Za kakršnekoli informacije v zvezi z raziskavo izvajanja trajnostne mobilnosti v občinah ali za druge informacije v zvezi s projektom se obrnite na g. Leona Kebeta, na elektronski naslov leon.kebe@cipra.org ali po telefonu na 059 071 322.

V vprašalniku nam odgovorite, ali ste v zadnjih štirih letih v vaši občini izvedli projekte s področja trajnostne mobilnosti. Pod pojmom trajnostna mobilnost razumemo predvsem prometne načine, ki so okolju bolj prijazni kot prevoz z osebnim avtomobilom, hkrati pa ti načini omogočajo enako mobilnost vsem družbenim skupinam. Največkrat gre za različne oblike javnega prometa, zlasti v mestih in turističnih krajih pa tudi za podporo kolesarjenju in hoji.

Ali ste v zadnjih štirih letih izvedli projekte na spodaj navedenih področjih:

I. Izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa, kot na primer povečanje frekvence voženj, povečanje število prog? NE / DA

Kratek opis končanega projekta:

Projekti v teku:

II. Urejanje in umirjanje prometa, kot na primer ureditev območij za pešce, zapore središč mest, ureditev enosmernih ulic ulice? NE / DA

Kratek opis končanega projekta:

Projekti v teku:

III. Enakopravno vključevanje vseh družbenih skupin v sistem mobilnosti kot na primer subvencije vozovnic mladini, brezposelnim, uvedbe brezplačnega javnega prometa, taksi službe, itd? NE / DA

Kratek opis končanega projekta:

Projekti v teku:

IV. Uvajanje inovacij na področju mobilnosti, kot na primer postavitev spletnih portalov za delitev avtomobila, uvedba energetske varčnih vozil za občinsko upravo, itd...? NE / DA

Kratek opis končanega projekta:

Projekti v teku:

V. Krepitev intermodalnosti (povezovanje različnih potovalnih načinov, kot na primer prestopanje z avtobusa na vlak) v javnem prometu, kot na primer prizadevanja za usklajitev voznih redov, predstavitev voznih redov na enem mestu, ureditev parkirišč za osebna vozila v neposredni bližini železniške postaje, ureditev stojal za kolesa v neposredni bližini postajališč JPP, ...? NE / DA

Kratek opis končanega projekta:

Projekti v teku:

VI. Iskanje možnosti sodelovanja z drugimi občinami in deležniki na področju mobilnosti, kot na primer prizadevanja za učinkovitejši javni promet, načrtovanje infrastrukture, skupni prevoz šolske mladine, povezovanje z drugimi dejavnostmi (npr. s turizmom, industrijo)...?

NE / DA

Kratek opis končanega projekta:

Projekti v teku:

VII. Zmanjševanje ogljičnega odtisa prometnega sistema, kot na primer uvedba vozil javnega prometa na biogoriva, uvedba vozil na plin? NE / DA

Kratek opis končanega projekta:

Projekti v teku:

VIII. Povečevanje energetske učinkovitosti prometa, kot na primer uvedba varčnih vozil?
NE / DA

Kratek opis končanega projekta:

Projekti v teku:

IX. Izobraževanje, ozaveščanje o trajnostni mobilnosti? NE / DA

Kratek opis končanega projekta:

Projekti v teku:

X. Kakšne so Vaše izkušnje o izvedenih projektih in njihovih učinkih?

XI. Bi radi podali še kakšno mnenje ali misel na temo mobilnosti v Vaši občini?

Za sodelovanje v anketi se Vam iskreno zahvaljujemo!

Podatki o anketirani osebi:

Ime, priimek, elektronski naslov, službeni telefon:

Podatki o osebi, ki je izvedla anketo:

Ime, priimek:

Kraj in datum:

Priloga 3: Anketni vprašalnik za pridobitev informacij o potniških postajah

Spoštovani, sem študent geografije na Oddelku za geografijo ljubljanske Filozofske fakultete. Za izdelavo diplomske naloge, katere tema je javni potniški promet, potrebujem informacije o potniških postajah. Za sodelovanje se vam že vnaprej zahvaljujem!

Najprej me zanimajo **zgolj osnovne informacije** o prometni ponudbi, ki so jo potniki deležni ob prihodu na vašo postajo.

Število parkirnih mest za osebna vozila: _____ urejenih parkirišč, _____ neurejenih parkirišč (namenjene tudi drugim osebnim avtomobilom), od tega _____ brezplačnih in _____ plačljivih parkirnih mest.

Ali imate pred potniško postajo predvidene tudi parkirna mesta za vozila taksi službe: DA / NE. Koliko? _____

Ali je v vašem mestu taksi služba? DA / NE

Ali je v bližini vaše potniške postaje postajališče MPP? DA / NE

Ali je v okviru vaše potniške postaje potnikom na voljo kolesarnica? DA / NE

Kaj pa potnikom ponujate v okviru **dodatne (splošne) ponudbe**? Npr. gostinska ponudba, bife, trgovina, informacije (turistične, potniške), sanitarije ipd.? _____

Ali je v okviru potniške postaje potnikom na voljo TIC (turistično informativni center)? DA / NE

Ali so potniki, ki pridejo na vašo postajo (bodisi prihod, bodisi odhod), deležni kakšnih dodatnih ugodnosti? Kakšnih? _____

Za sodelovanje se vam najlepše zahvaljujem in vas lepo pozdravljam!