

Ogled prenovljene železniške postaje v Lienzu

Govorka: Jasmina Steiner, občina Lienz

Lienz: 12 000 prebivalcev, 25 000 zaposlenih, pomembno zaposlitveno središče Vzhodne Tirolske, je tudi glavno mesto te regije, ki je sicer eksklava Tirolske in je od nje teritorialno ločena. Lienz naj bi bilo najbolj sončno mesto v Avstriji s preko 2000 ur Sončevega obsevanja, ker predstavlja tudi sicer zelo ugodno vreme za kolesarjenje.

Že 25 let načrtno gradijo sistem trajnostne mobilnosti in jo imenujejo aktivna mobilnost. Osrednji del mesta (Innercity) je za promet zaprt.

Ko so prenavljali železniško postajo (marec 2019 - 2021) so v viziji prenove določili poleg nove postaje tudi mobilnostni center. Železnica od nekdaj pomembna za Lienz. Ko je kot del Dravske železnice prišla v Lienz leta 1871, se je število prebivalcev v tem mestu podvojilo. Sčasoma je železnica postala identitetni del mesta, podobno vlogo je dobila tudi avtobusna postaja. Danes sta obe del istega kompleksa. Odprta je bila marca 2021, odprla sta jo županja Lienza in direktor OBB ter ministrica za promet.

Močna je povezava s kolesarskim vlakom, ki predstavlja pomemben del mobilnostne in turistične ponudbe. Imajo poseben peron za kolesarski vlak. Kolesarski vlaki vozijo v sezoni od maja do septembra ob 14. do 19. ure, prišlo naj bi poleti tudi okoli 1000 kolesarjev na dan. Vozijo tudi iz Italije in nazaj. Zgodilo se je že, da je bil zadnji vlak prepoln in so potem v istem dnevu zagotovili še eno vožnjo, da so lahko prepeljali vse potnike.

Urejen podhod od mobilnostnega središča do mesta, ki močno skrajša dostopnost JPP in mesta ter poveča privlačnost trajnostne mobilnosti.

Postaja ima štiri nove perone in kolesarsko ter peš povezavo preko lepo urejenega podhoda. Odprli so tudi pekarno in trgovino ter postavili novo avtobusno postajo v neposredni bližini. Železniška postaja je zasnovana oblikovno zelo kakovostno, materialni so lokalni in visoko kakovosti. Menijo, da vandalizma ni tudi zaradi kakovostne zasnove in uporabe kakovostnih materialov. Prizadevajo si za sodelovanje z lokalnimi podjetij, prejeli so donacijo in sicer več 10 metrov dolg tisk panorame lieznške pokrajine v podhodu (gore, travniki), ki tako podhod vizualno polepša in mu doda lokalno noto. V podhodu je samo en ekran, ki služi kot reklamni pano. Z okroglo streho "oknom" so omogočili naravno osvetlitev podhoda in s tem izboljšali občutek varnosti v podhodu. Na delu železniške postaje so zasadili tudi zeleno streho, ter sončne panele.

Pomembni urbanistični potezi sta bili dve, in sicer: izgradnja podhoda po železniško postajo, ki navezuje železniško postajo direktno s centrom Lienza, ter izgradnja več (kolesarskih) mostov, ki so povezali bivanjski del mesta s centralnim delom mesta. Železnica torej ni več ovira, temveč mesto povezuje.

Pri prenavo železniške postaje je bilo potrebno razmišljati tudi o kolesarskem turizmu, ki ga generirajo dnevni obiskovalci, ki prikolesarijo iz Južne Tirolske v Lienz po 60 km urejeni kolesarski stezi. Okrog te poti se je razvila tudi privatna ponudba izposoje koles (kolo si turisti izposodijo na Južnem Tirolskem, in ga vrnejo v Lienzu). Za vse, ki pridejo s svojimi kolesi pa

so organizirali kolesarski vlak, in zanj zgradili tudi svoj peron. Ker imajo kolesarski vlak na običajen, potniški vlak proti Južni Tirolski ne sprejmejo koles. Za kolesarski vlak ni rezervacij, omogočajo prevoz kar 240 koles. Avgusta, ko je največje povpraševanje zagotovijo tudi večerne vlake, zadnji gre ob 20. uri, sicer pa imajo kolesarski vlaki takt na eno uro. Prvi kolesarski vlak krene ob 14. uri, kolesarski vlak vozi samo poleti. V maju začnejo z dodajanjem odhodov, in v septembru jih počasi zmanjšujejo. Avstrijski uporabniki JPP lahko tudi za kolesarski vlak uporabijo svojo KlimaTicket, sicer pa je večina uporabnikov italijanov, ki KlimaTicket nimajo, zato kupijo posamične vozovnice. Kolesarski vlak generira tudi precej dohodka iz prodaje kart.

Muzej OBB, ki je na drugi strani železniške postaje in zato oddaljen od mesta, je sedaj veliko bolj dosegljiv in povezan peš.

V središču mesta so ob reki Isel urejajo protipoplavno ureditev s katero želijo prispevati tudi k aktivni mobilnosti, vzpostavili bodo več novi peš-koridorjev, ki bodo tudi primerno ozelenjeni. Ta reka naj bi bila najdaljša ledeniška reka v Alpah z naravno strugo.

Skozi mesto dnevno vozi okoli 25 000 vozil.





Predstavitev organiziranosti javnega prevoza na Tirolskem

**Govorca: Robert Beltle in Theresa Rössler, VVT KundInnencenter
Verkehrsverbund Tirol**

Za JPP v regiji skrbi podjetje VVT (Verkehrsverbund Tirol), tudi za deljenje koles, deljenje avtomobila (car sharing), usklajevanje voznih redov avtobusov, vlakov ... Načrtujejo torej celoten JPP, od koles do busov in vlakov in skrbijo za mobilnostni portfolio. Teritorialno Vzhodna Tirolska sicer spada pod Tirolsko, a je od nje ločena z Južno Tirolsko (Italija), kar predstavlja določene težave.

Mobilnostne storitve ne izvajajo oni, temveč koncesionari. Prometne storitve načrtujejo, skrbijo za financiranje, prodajajo vozovnice. Nimajo svojih prevoznih sredstev, niti ne zagotavljajo lastnih prometnih storitev. Seveda pa zelo dobro sodelujejo s ponudniki. Osnova vseh JPP storitev sta avtobus in vlak.

Primarna skrb VVT je usklajevanje avtobusnih prevoznikov. S ponudniki aktivno sodelujejo. Kriteriji za izbor in financiranje ponudnikov je 40 % kakovost, 60 % cena. Pri kakovosti je pomembno, da ima ponudnik čimbližje sedež linije, ki jo bo prevzel (v primeru izpada vozila

lahko pravočasno nadomesti z drugim vozilom), pomemben je standard vozil, tudi glede dizajna, velikosti, delovnih pogojev voznikov. Vozniki morajo tekoče govoriti nemško. Ekipe VVT na terenu nadzira kakovost storitev. Seveda imajo tudi oni težave s koncesionarji (tako na železnicah kot avtobusni prevozi), in zgodilo se je, da so preteklosti eno pogodbo s koncesionarjem razdrli.

Finančni viri za mobilnost so: 52 % dežela, 36 % država, 12 % ostalo npr. občine, vstopnice, Tudi turistični sektor prispeva (predvsem zimski turizem).

RegioFlink - prevozi na klic - Mobilty on demand (MOD)

Deluje preko aplikacije Regioflik, glavni cilj storitve je rešitev prvega in zadnjega kilometra do JPP postajališča.

Določena so fiksna območja delovanja in fiksen čas delovanja. V osnovi je digitalni sistem rezervacij, kjer v aplikaciji sporočiš svojo točko začetka in konca (točka začetka je lahko virtualno postajališče, ne tudi dejanska postaja), nato preko pametnih algoritmov voznik potnike pobira po optimizirani poti. Plačevanje poteka digitalno. Sistem pa je za starejše oz. tiste, ki nimajo pametnega telefona dosegljiv tudi preko klicnega centra.

Zaenkrat imajo tri RegioFlink območja:

- Wattens: 1 občina; 8.000 prebivalcev, od marca 2022, *first-last mile* do železniške postaje;
- Talkssel Reutte. 7 občin, 15.000 prebivalcev, lahko prevažajo tudi invalide;
- Jenbach: 1 občina, približno 7.000 prebivalcev, e-car, dostopnost za invalide, *first-last mile* do železniške postaje in pa lokalno mobilnost

S to storitvijo RegioFlink še vedno ne morejo rešiti vseh vprašanj, vendar so ugotovili, da je vseeno bolj učinkovita, kot pa izvajanje rednih linij JPP.

Česa ne morejo in kaj so slabosti:

- ne morejo prevažati otroških skupin, večjih skupin turistov;
- ni urnika (manj predvidljivo); povezava ni vedno zagotovljena; potniki morajo upoštevati časovni zamik;
- storitev ne deluje, kjer so območja manjša;
- ker uporabljajo električna vozila, imajo težavo pozimi, saj je poraba večja in zato časovna razpoložljivost vozila, ki izvajaj storitev nižja, saj se mora med dnevom izvajati polnjenje baterij.

Cena: Odvisna od razdalje, ki je prevoziš: imajo zone (1,5 € / zono); če so razdalje daljše (2,8 eur); če imaš Klimaticket je storitev zastonj.

Uporabniki so dnevni migranti, tudi starejši občani, odvisno od ure v dnevu. Trenutno nimajo načrta nadaljne širitve;

Digitalne "virtualne" postaje so nastale v sodelovanju z lokalnimi skupnostmi, ki dobro poznajo lokalni prostor in so predlagale območja vranega vstopanja v vozila (čeprav tam ni nujno postajališča).

Povprečen čas čakanja je 5-7 minut oziroma do 13 minut v večji regiji; opravijo 17-18 voženj na dan.



Strateški načrt za mobilnost na Južnem Tirolskem - *Südtirol Plan 2035*

Govorec: Alexander Alber, avtonomna regija Južna Tirolska

Regija Južna Tirolska je avtonomna regija znotraj Italije. Pristojnosti za upravljanje in organiziranje prometa imajo v celoti, razen za daljinske povezave, kjer usklajujejo regijo z državo in mednarodno. Regija je gorska, 80 % površine je na 1000 m, govorijo tri jezike (nemščino, italijanščino in ladinščino). V regiji živi 533.000 prebivalcev in imajo kar 36,1 milijona nočitev na leto (imajo zelo veliko turizma). Turistična obiskanost ima tudi največji vpliv na prometne tokove, ugotavljajo trend zmanjševanja števila nočitev in s tem povečevanja prometnih obremenitev. Hkrati se povečuje število prebivalcev. Od 2000-2022, imajo 15 % prirast lokalnega prebivalstva. V regiji imajo cca 130 km avtocest in 2600 km cest.

Glavni izziv na področju mobilnosti je **povečevanje prometnih obremenitev na cestah**, zato so 2024 sprejeli regionalno prometno strategijo. Izhodišče strategije: Ukrepaj in opazuj, celosten pristop. Postavili so si cilje, opredelili način spremljanja doseganja ciljev in zadevo zastavili kar se da celovito. Imajo šest glavnih priorit (po vrstnem redu) strateškega načrta:

1. Železnica - hrbtenica prometne infrastrukture

2. Razvoj kolesarske infrastrukture + storitev
3. Spodbujanje intermodalnosti - če želiš modal shift, moraš zagotoviti intermodalnost
4. Digitalizacija in umetna inteligenca
5. Brenner Digital Green Coridor
6. Road infrastructure
7. Zaščita občutljivih območij

4 glavni cilji:

- 25 % manj avtomobilov
- 250 % več vlakov
- 20 % več avtobusov
- 50 % več koles

Cilj: do 2030 želijo 20 % poti opraviti s kolesom danes so na 15 %

Kaj so glavni načrti:

- Elektrifikacija Val Venosta linije, ki je v lasti regije (Vinschag železniška proga)
- Povečati kapacitete s tunelom del Virgolo proti Brunecku
- Gradnja novega mostu Variante della, ki bo skrajšal potovalni čas na železnici po pustriški dolini (Val Pustertal) za 15 minut, ter tako vožnjo z vlakom približal potovalnim časom z avtomobilom
- Bennerski tunel je investicija Italije v višini 250 M €.
- Naročajo nove vlakovne kompozicije in lokomotive, v letu 2026 so pri izvajalcu Alstrom naročili vlake, ki so kompatibili za vožnjo po italijanski in avstrijski železniški infrastrukturi (signalno-varnostno in tiri, pogon). Te vlaki so zelo dragi, naj bi plačali 12 M €.
- TrainItalia si prizadeva, da bi Fecha Rossa v sodelovanju z DeutscheBahn začela voziti linijo (Milano – Bolzano – Innsbruck – Munchen – Berlin; Fecha Rossa v sodelovanju z DeutscheBahn).

Vozovnice na ureditev javnega prevoza v regiji

SudTirol Guest Card – free access to all the mobility services in the province

Taktni vozni red (na 60 minut, na 30 minut – odvisno od velikosti naselja); od 2018 zagotavljajo taktni vozni red javnega prevoza na 60 min za kraje z več kot 5000 prebivalci.

Letno imajo 255 milijonov stroškov - za izvajanje storitve + infrastruktura, prihodkov iz prodaje vozovnic 54 milijonov €, 30 milijonov € je iz SudTirol Guest Card. Pomembno, kar 83,5 % gostov še vedno pride s svojim avtom. Prizadevajo si odstranjevati ovire za za uporabo JPP s strani gostovo (barrier eliminate to public transport) - v poletnih mesecih je prodanih več kartic. Sicer 12,6 % uporabnikov mobilnosti storitev predstavljajo uporabniki sudTirol Guest Carda.

Letno investirajo 255 Mio EUR v infrastrukturo. Dobijo in poberejo 55 mio EUR z vozovnicami na leto. Kar 83,5 % gostov pride z avtom.

CallBuss – pilotni projekt prevoza na klic za majhne vasi v pustriški dolini (sredstva regije, države in EU)

Kolesarjenje

Analiza je pokazala, da vsaj drugi premik na J Tirolskem krajši od 10 km, kar je razdalja, ki jo lahko opraviš s kolesom ali električnim kolesom. Predvsem v Bolzanu je še velik potencial za spremembo potovalnih navad. Italija ima nacionalno strategijo za kolesarjenje. Operativno so si začrtali funkcionalne kolesarske enote, ki povezujejo več občin. Občine skupaj urejajo kolesarsko infrastrukturo in pridobivajo tako regionalna, državna, kot EU sredstva. Velik pomen je, da usmerjajo občine pri načrtovanju in gradnji kolesarskega omrežja in parkirišč - pripravili so tudi več smernic. Prizadevajo si za izboljševanje infrastrukture za dnevno mobilnost za kolesarjenje.

Občine s pomočjo regijskih sredstev kupujejo električna kolesa, ki si jih občani lahko izposodijo za eno leto. V enem letu ga lahko potem od občine odkupiš, če vidiš, da ti ta način mobilnosti ustreza. Zanimivo je, da imajo kolesa tudi GPS sprejemnik, če občine prepoznajo, da občani svojih koles ne uporabljajo, ga morajo vrniti predhodno (pred zaključkom enoletnega testnega obdobja).

V zadnji treh letih so investirali 79.3 Mio EUR v kolesarjenje.

Vlaganja v cestno omrežje

V cestno omrežje še vedno vlagajo, vendar z motivom izboljševanja varnosti in ne gradnje novih cestnih povezav. Dosegli so politični konsenz, da izgradijo vse, kar je bilo v času sprejema strategije na "izvajanja", ne načrtuje pa se novih cestnih kapacitet. Kar se je načrtovalo, da se bo izgradilo se bo, ne načrtujejo pa novih cestnih povezav.

Omejitev turističnega obiska

V zadnjih letih so dosegli maksimalne kapacitete števila postelj v regiji, edino kar lahko narašča so prenočitve (število nočitev, ne pa tudi postelje). Ne pričakujejo, da se bo število turistov bistveno povečalo, število je bilo potrebo omejiti, ker so presegli nosilne zmogljivosti. Postavili so omejitve koliko postelj je lahko tako za regijo, kot tudi za občine. Za tiste občine, ki so "underdeveloped", to je 16 občin lahko še izgradijo nekaj večjih turističnih nastanitev, vendar samo pod pogojem, da se nekje v regiji te kapacitete ukinijo.

Javni prevoz na J Tirolskem:

Pomembno je, da je ponudba atraktivna, da so informacije jasne in da je sistem orientiran na potnika - uporabnika. Uporabniški dizajn je na visoki ravni, produkte preden jih lansirajo na trg testirajo dolgo časa in preverjajo, da so visoko kakovostni z vidika uporabnika. Pomembno je razumevanje, da je v alpskih/gorski regijah javni prevoz res konkurenčen osebnemu avtomobilu, ker gre avtomobil po enakih linijah kot avtobus/vlak - torej po dolini.

Vsak drugi prebivalec regije je lastnik S Tyrol Pass, na železnicah imajo 5,1 milijona potniških kilometrov/letno, cilj je povečani to številko še za dodanih 25 % .

Avtobusni prevozi

Regija je razdeljena na 10 območij, storitev prevozov izvajajo štirje koncesionarji, ki imajo na dve leti inflacijo ponudbe prevozov. Načrtujejo, da so prihodi avtobusov nekaj minut pred uro, in odhodi nekaj minut po ur.

Kako načrtujejo vozne rede

Vsako leto april in maja občine lahko predlagajo regiji izboljšave voznega reda, npr. boljše povezave, boljši urnik - ki ga nato regija preuči in vključi v izdelavo novega voznega reda. Vsako leto imajo enak proces.

Digitalizacija in MaaS concept:

Skrbijo za standardizacijo, zato morajo vsi koncesionarji zagotoviti enotno vizualno podobo prevoznih sredstev, to je del pogodbe. Trudijo se skrajševati tekste, poenostavljati in ponujati storitev čim bolj prijazno uporabniku. V splošnem se skušajo oddaljiti od prodaje enkratnih vozovnic in si prizadevati za terminske vozovnice.

Uvajajo tudi sistem na mestnih avtobusih, in sicer *Tap&Go* - nakup vozovnice z Viso kartico.

Pripravili so tehnične smernice za postajališča

Povezava do smernic: <https://mobilita.provincia.bz.it/de/bushaltestellen>

So glavna vstopna točka do javnega prometa, želijo si izboljšati kakovost postaj in sistematično skrbeti za univerzalno dostopnost. Sistem deluje zelo dobro, letno občine prenovijo med 20-30 postaj, torej 20-30 avtobusnih postaj brez ovir. Občine lahko za prenovu postajališč prosijo za sredstva regijo, regija jih podpre glede na to kako celovit je pristop - ali je izboljšana varnost, intermodalnost ipd.

Vprašanja in odgovori

Bike Go imajo na voljo, dostopni so v enotni aplikaciji kot JPP. Najem ni cenejši, če si lastnik vozovnice. Imajo vodikove avtobuse, ki so jih financirali iz sredstev za okrevanje, imajo tudi svojo proizvodnjo enoto za izdelavo vodika. Na območju so včasih sežigali odpadke, danes izdelujejo vodik - še vedno pilotno, iščejo sinergije z industrijo, ker je proizvodnja vodika še vedno energetske zelo potratna. Imajo sistem spremljanja prevoznih sredstev v "živo", kjer se na aplikaciji S Tyrol mobil pokažejo LIVE data - samo za avtobuse, imajo pa težave z dostopom informacij trainitalia.

STA, ki je glavni izvajalec storitev na področju prometa za regijo, ima zaposlenih približno 200 ljudi, znotraj hiše imajo posamične oddelke - tudi oddelek, ki je odgovoren za podporo občinam pri vzpostavljanju kolesarske infrastrukture (5 zaposlenih), oddelek za digitalne produkte etc., nato so še zaposleni v državni upravi cca 50 ljudi. Vsaj 300 oseb se v regiji ukvarja s prometnim načrtovanjem in upravljanjem.

Zgodba prenove Val Venosta železnice - Vinschgau

Celoten premik proti trajnostni mobilnosti je bila uspešna dobra praksa Vinschgauske železnice. Ta je bila zgrajena leta 1906 kot regionalna proga, ko pa so jo leta 1991 italijanske državne železnice opustile, je bila nefunkcionalna.

1998 jo je prevzela dežela Južna Tirolska, 1999 odločitev vlade v Bolzanu, da jo prenovijo. Odločitev je bila v skladu z delovanjem politike – ker so sprejeli odločitev za gradnjo letališča v Bolzanu in nove glavne ceste, je okoljski projekt vinschgauske železnice predstavljal dobro protiutež. Vseeno je po sprejetju politične odločitve o prenovi železnice veliko prebivalcev temu nasprotovalo (nekateri so npr. želeli urediti kolesarsko stezo). V petih letih gradnje so postavili 13 podvozov, 70 mostov in 3 tunele. 45 od 85 starih železniških prehodov so morali zapreti, v zameno so uredili pohodne in kolesarske poti vzdolž tirov. Ohraniti so želeli prvotni

izgled postaj. Vložili so 140 mio eur, pričakovali so 1.5 mio potnikov na leto, dosegli pa 2,3 mio potnikov. 20% potnikov so gostje, ostalo domači.

Naredili so tudi nove ograje, vendar so izdelali pet različnih ograj, saj so želeli ohraniti ograje lokalnega okolja in s tem pokazati spoštovanje do lokalnega prebivalstva in njihove dediščine. Pregledali so stare arhive, ki so bili shranjeni na Dunaju, da so našli originalne barve. Postopek je bil sicer finančno in časovno zahteven, vendar je naredil izrednim vtis na lokalno prebivalstvo.

Renovirali so tudi postaje. Postavili so veliko luči - umestili so jih tam, kjer jih uporabniki zares potrebujejo (na postaji), da se počutijo varno, in jih odstranili tam, kjer niso potrebne in ni potrebe po svetlobnem onesnaževanju. Postaje so renovirali z atraktivno arhitekturo. Poskrbeli so, da so platforme dovolj visoke, saj tako omogočajo dostop brez ovir. Pomembno je namreč razmišljati, da to ne omogoča samo lažjega vstopa tistim, na invalidskem vozičku, starejšim, otroškim vozičkom, ampak da je to hitrejši vstop/izstop tudi za vse ostale potnike. Včasih imajo potniki tudi težke kovčke, smučke ... zato je potrebno razmišljati, kako jim olajšati potovanje.

Veliko so razmišljali tudi o prestopih med avtobusom in vlakom (neprekinjen prestop in dobre prevozne storitve) in kako ljudem omogočiti, čim hitrejši in čim lažji prestop, saj se zavedajo, da je ljudi strah prestopov (da se ne bi znašli, da bi zamudili ...). Zato so postajo za avtobus postavili zelo blizu postaje za vlak.

5. 5. 2005 je ponovno zapeljal prvi vlak. Pred tem ljudje te linije vlaka niso imeli že 15 let. Veliko ljudi je prišlo na proslavo. Prav tako so vlake uskladili z pričetkom ure šolskega pouka in zamenjali začetek pouka, saj je lažje zamenjati pričetek šole, kot takt vlaka.

Po tem, ko so ponovno vzpostavili linijo vlaka, so nekatere družine prodale svoj drugi avto. Na koncu je sledil velik uspeh – od odprtja v letu 2005 (pet let po odločitvi za gradnjo) do leta 2007 so presegli vse napovedi z dvema milijonoma potnikov. Dnevno so preusmerili 450 potnikov, ki so se prej peljali z avtomobilom v dolino, ter s tem letno prihranili 4 milijone kilometrov in približno tisoč ton CO₂. Začeli so z 8 vlaki, dokupovati so morali nove. Hkrati novi vlaki s panoramskimi okni pritegnejo turiste (obisk doline se je povečal bolj kot obisk regije), vlak je udoben, širok, točen, neslišen in avtomatsko voden, hkrati omogoča tudi prevoz koles in izposojajo koles ob postajah. Za vožnjo od Bolzana do Malsa (60 km in 700 m višinske razlike) potrebuje 82 minut, saj se za pol minute ustavi na vsaki od 17 postaj. Vsaki dve uri izpusti 5 manjših mest in skrajša vožnjo na 68 minut. Minimalna hitrost je 70 km na uro.

Od odločitve do ponovne vzpostavitve linije do izvedbe je trajalo zgolj 6 let.

Prirast prometa v Vinschagau je skoraj neznaten v primerjavi s prirastom prometa v Pustriški dolini kar je dokaz, da z železnico lahko konkuriraš cestnemu prometu. Predvsem pa so omogočili izbiro dnevni mobilnosti.

Pri gradnji potniških centrov je v Vzhodni Tirolski standard, da ni sten in drugih ovir med železniškim in avtobusnim postajališčem. Italijani (Južna Tirolska) ohranjajo zidova z argumentom varnosti.

Proga v Pustriški dolini je v lasti države. Zato so vanjo vlagali manj, so pa prenovili postajališča. Je pomembna pozimi tudi za smučarje, saj so postaje ponekod dobesedo na vstopnem delu smučišča ali pa zelo blizu. Tudi smučišče Kronplatz, kjer vlak spodaj ustavi, nekaj prispeva k vzdrževanju in sicer s čiščenjem postaje.

Pusterline – je v nacionalni lasti! Uspelo jim je izboljšati vsaj postaje. Uredili so postaje, da ustavljajo pred smučišči. Gosti to zelo uporabljajo.



Ogled centra za mobilnost Brixen/Bressanone

Mesto Brixen/Bressanone leži v dolini Eisckal, ki poteka od prelaza Brenner do mesta Bolzano. V Brixenu so pred kratkim zgradili intermodalni mobilnostni center, ki omogoča hitro prehajanje med različnimi oblikami prevoza - javnimi in privatnimi, poudarek je na aktivni mobilnosti - hoji, kolesarjenju, tudi motorjih.

Železniška postaja Bressanone/Brixen (zgradil STA pred 5 leti) se je v letu 2019 z do 750.000 evidentiranimi vozovnicami uvrstila na tretje mesto po številu potnikov na J Tirolskem, takoj za Bolzanom in Meranom. S sofinanciranjem iz Evropskega sklada za regionalni razvoj, ESRR, in po poglobljenem načrtovanju v dogovoru z upravljavcem železniškega omrežja, so celotno območje postaje spremenili v najsodobnejši center mobilnosti. Moto mobilnostnega centra je "True to the Transfer". Namen je tudi da je avto oddaljen, avtobus pa "pred nosom" prav tako je kolesarsko parkirišče bližje postaji, kot parkirišče za avtomobile. Mobilnostni center je v lastništvu železnic, z parcelami pa upravlja občina.

Znesek za prenovo je bil 10 milijonov evrov. Sredstva so prejeli iz kohezijskih sredstev in lokalne oblasti. Popolnoma so prenovili najstarejši del, dodali so parkirišča za kolesa, odstranili parkirišča za avtomobile, zaprli so cesto za avtomobile in je sedaj na voljo samo za avtobuse in taksije.

Imajo 1.000 kolesarskih parkirišč. Ena so brezplačna, druga, kjer je tvoje kolo varno zaklenjeno pa plačljiva - 1 €/dan ali 30€/mesec. Za shranjevanje koles imajo tudi RADBox (napake iz katerih se lahko učimo - boksi so preozki). Nimajo zavarovanja za kolesa, parkiranje je na lastno odgovornost.

Dvigalo je dovolj veliko, da gre vanj kolo. Slabo vodenje pešcev na delu postaje, zaradi prometne varnosti, saj prehod čez cesto ne sme potekati diagonalno, temveč pravokotno na cestišče. Postajališče je ravno, brez stopnic, je bolj dostopno in udobno. Imajo diagonalni prehod iz ovinka ceste proti vhodu. Vhod na železniško postajo je imel v načrtu 4 stopničke, za katere je projektant ob pobudi, da bi jih spremenili v klančino takoj našel rešitev in naredil komaj vidno/občuteno klančino med trgov in postajo. Imajo samo 4 mesta za taksije, včasih so jih imeli 5.

Nadstrešnice na parkirišči za kolesa - streha naj bo samo tako široka, da pokrije kolesa, ni potrebno širše, saj če je širše ljudje parkirajo kolesa, kjer jih ne bi smeli. Poskrbljeno je tudi za zelene površine in zasaditve.

Parkirišče za avtomobile:

S Sud Tyrol pass lahko odpreš parkirišče. Lahko uporabiš vlak, avtobus – P + R. Če pa samo parkiriš, moraš plačati 6 €.. Bližje, kot si železniški postaji, bolj je zelena ponudba.





Mesto Bolzano: načrtovanje mobilnosti in izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti

Govorka: Brunella Franchini, občina Bolzano

Mesto Bolzano je obkroženo z gorami, samo mesto je na dnu ravnine, grajeno je zelo kompaktno, ima 106.000 prebivalcev (primerljivo z Mariborom), imajo 287 km cest, 57 kolesarskih stez.

Modal split kaže, da se samo 20-30 % meščanov, prebivalcev mesta premika z avtom, večino avtomobilskega prometa prispevajo okoliški prebivalci ter tudi turisti.

Načrtovanje prometa:

- PUMS 2030, ki je dolgoročni plan za urbano mobilnosti - strateški načrt
- PGTU 2025 - akcijski načrt, ki ga sprejmejo za vsaki dve leti.

Glavni cilji:

- Izboljšanje učinkovitosti in kakovosti javnega prevoza
- Ponuditi več mobilnostne storitve, ki je atraktivna tudi za turizem, kulturo, storitve
- Zmanjšati CO₂ iz prometa.

Izvajajo aktivnosti v vseh stebrih: hoja, kolesarjenje, javni prevoz, avtomobili in tovorni promet.

Uvedli so omejitve hitrosti v bivalih delih mesta, kar bistveno prispeva k varnosti. Pomembno je predvsem precepcija za pešce in kolesarje. Rumena območja 40 km/h; rdeča je 30 km/h; samo moder del mesta je 50km/h (kjer je industrijski del mesta),

Kolesarjenje: izboljšujejo omrežje kolesarskih stez ter storitev povezanih s kolesarjenjem. Skrbijo za motivacijo prebivalcev za kolesarjenje ter komunikacijske aktivnosti (od vizualnih podob, zemljevidov, dogodkov, števcov) Povečujejo stanovanjska območja mesta z industrijsko cono - skrbijo, da so kolesarske povezave varne, ločene, atraktivne in ozelenjene.

V mestu imajo tri reke, ki lahko predstavljajo ovir. Od 20 mostov je kar 12 mostov rezerviranih za kolesarjenje. Skrbijo za varnost kolesarjev - jasne oznake, pametni prehodi, kjer ima kolesar pešec pred avtomobilom (zelena luč za kolesarja).

Pomembne so storitve za kolesarje: parkirišča (v mestnem središču imajo stojala, ki jih lahko premaknejo v primeru dogodkov; imajo kolesarske popravjalnice, sodelujejo s policijo, šolo, dogodki za otroke - od obnašanja, popravljanja koles, uporaba čelade ipd.)

Vsako leto organizirajo dogodek: BolzanoBici, in sicer vsako leto v septembru. Mesto zaprejo, dostopno je le s kolesom med 9:30-4:30. Vse linije so med seboj povezane.

Okolica šole:

V bližini šol želijo zmanjšati uporabo avtomobilov, izboljšati varnost otrok in spodbuditi samostojno hojo v šolo. Imajo t.i. prometne dedke in babice, ki skrbijo za varno prečkanje prehodov in hkrati spremljajo pot v šolo. Pred šolo zaprejo ulico pred in po šoli za 15 minut (sodelujejo z mestno policijo). Imajo šolske ulice: ni vstopa 15 minut pred začetkom šole, in 15 minut po koncu šole. Vstopi lahko samo JPP in ljudje, ki tam živijo (gredo lahko samo ven, ne smejo pa noter).

Pedibus: 15-20 minut hoje; skupine 10 otrok

Uporaba javnega prevoza je lahko tvegana, ker so avtobusi zelo obremenjeni.

Starejši prostovoljci (eni jih spremljajo do šole, drugi pa stojijo pri zaporah) strošek zanje je: 400.000 €/leto. Morajo biti stari 50-80 let, upokojeni, 140 ljudi.

Kakovost javnih prostorov:

Želijo izboljšati kakovosti javnega prostora za prebivalce, širjenje pločnikov, gradnja kolesarski povezav, morajo umakniti avtomobile – ker nimajo veliko prostora (ker je kompaktno mesto, je treba avte umakniti). Mesto ima parkirno politiko: v zadnjih letih so zgradili veliko parkirnih površin pod zemljo, da so sprostili območje na površju .

Mesto je razdeljeno na več koščkov: rumeni del – lahko parkirišča brez plačila. Zagotavljajo informacijo – kako so zasedena parkirišča v mestu, tudi obvestilo o zasedenosti parkirnih mest v APP Gem2Go – vsa parkirišča ki so v mestu prosta. Tu je pomemben tudi opozorilni sistem za policijo, če je veliko turistov, če pridejo vsi v mesto se zgodijo zastoji; policija lahko spremlja zasedenost; če je zasedenost potem policija preusmeri vozila na P+R in lahko pridejo z JPP v mesto. V prihodnosti bodo zgradili 4 P+R.

Video nadzor preverja, če vstopiš v mestno središče. Samo prebivalci lahko parkirajo samo ponoči in nedeljo, tranzit je dovoljen samo za odlaganje, in oskrbo v določenem času.

Senzor občanov (SENSOR CIVICO): Digitalna platforma, kjer občani javijo, kaj se dogaja v mestu, ljudje živijo v mestu. 100.000 eyes, ki gleda mesto in je zelo uporabno, da nam občani javljajo težave na terenu. 2 tedna časa za odgovor. Za urejanje problema seveda traja malenkost dlje. Platforma pošlje odgovornemu oddelku.

Če načrtuješ novo hišo, moraš načrtovati tudi parkirno mesto.

Če imaš avto, prejmeš eno dovolilnico zastoj, ostale dovolilnice za 200 €

Prebivalci Bolzana uporabljajo kolesa, hojo in tudi JPP. Problem so vozači in turisti. Imajo veliko težav z dnevnimi migranti, nekateri seveda uporabljajo JPP, mnogi ne. Veliko jih živi v vasi na gorah, in ne želijo uporabljati JPP, kar je izziv. Želijo še boljše povezave za turiste in dnevne migrante. Ker nimajo obvoznice imajo težave s tovornim prometom, zato daljnoročni načrt gradnja obvoznice.

Kako je sodelovanje občine s podjetji v občini? So v kontakti z mobilnostnimi managerji v mestu. Z veliko podjetij imajo vsako leto sestanke. Pregledajo mobilnostne načrte za njihova podjetja, ugotavljajo skupne ukrepe za območje, če imajo kakšne ideje ipd. Rabijo recimo postajališča.



Predstavitev kolesarskega omrežja na regionalni ravni in presečišč z načrtovanjem v mestu in manjših občinah na Južnem Tirolskem

Govorec: David Felz, STA

Regionalno kolesarsko omrežje Južne Tirolske: 7 okrožij, ki skupaj načrtuje infrastrukturo, 116 občin, ki so odgovorne za občinske kolesarske povezave.

Cilj; vsaka peta pot naj bo opravljena s kolesom - torej 20% poti opravljenih s kolesom do 2030. Raba e- koles narašča. Vsaki dve leti naredijo pregled podatkov in spremljajo kako raba narašča. Poleti 18 % poti naredijo s kolesom; pozimi manj. Največji potencial je vožnja 2-5 km (vsaka 4 pot je opravljena na tej razdalji), tudi poti 5-10 km. Vidiijo, da je veliko potenciala tudi do 10km, ki ga morajo še izkoristiti.

Politični okvir za kolesarjenje:

- Nacionalna kolesarska strategija (država prostočasno, regija – kot način prevoza)
- *Klima Plan 2040* – strateški dokument za regijo oz. mobilnostni načrt za regijo, vsaka občina mora pripraviti kako se bo občina razvijala naslednja leta.
- Usmeritve za gradnjo cest - to niso samo nacionalna zakonodaja, ampak ima še posebnosti

Imajo 3 stebre:

- komunikacija
- infrastruktura in intermodalnost
- organizacija in financiranje

V načrtu je 120 ukrepov po stebrih – komunikacija (38); infrastruktura (43); organizacija (41). Delovna skupina na regionalni ravni – se dobiva redno (okrožja, STA, Dežela).

Zakaj ljudje NE KOLESARIJO?

- Dolga razdalja, premalo kolesarskih parkirišč (varnih), infrastruktura ni varna
- Kdaj bi bolj kolesarili? Če bi imeli bolj varna parkirišča za kolesa.

Vsi pomembni deležniki se ves čas mrežijo, saj se zavedajo, da moraš sodelovati s podjetij, raziskovalci, NVO ipd., da lahko daš kolesarjenju zagon.

Kolesarsko omrežje so razdelili na funkcionalne enote. **Focus je vsakodnevno kolesarjenje, zato funkcionalne enote** – kje so točke od interesa; regijo so razdelili na 15 območij, letno se srečujejo na spletnih sestankih (5-10 občin; preverijo obstoječe omrežje – zakaj in kje ni kolesarskega omrežja).

V 2022-2025 so porabili 80 milijonov za gradnjo nove kolesarske infrastrukture!

Spremljanje in načrtovanje:

Imajo mrežo kolesarskih števecv – zbirajo podatke in spremljajo, kaj se dogaja. Imajo *dashboard*. STA pomaga tudi lokalnim občinam pri njihovih kolesarskih konceptih – kaj se dogaja z omrežjem, kje so varnostni izzivi ipd.

5 ljudi zaposlenih na regiji, ki so fokusirani na kolesarjenje – agencija, ki pomaga občinam pri načrtovanju upd.

Zelo pomembno je vključevanje javnosti:

Izvajajo delavnice, kjer so problemi, kje so potrebne izboljšave in zbirajo mnenja o infrastrukturi. Vprašalnik izvaja njihov SURS. Podatki, ki so jih že prejeli so, da se na ločeni kolesarski stezi počutijo varneje kot če so kolesarske steze ob cesti, da se polovica kolesarjev počuti varneje če je hitrost nižja od 30 km/h. Če je višja hitrost (50 km/h) se varno ne počuti niti vsak peti.

- Kolesarske steze – ne smejo avtomobili posegati na cesti (dve črti);
- Enosmerne ceste; dvosmerne kolesarske steze;

Kjer nimajo prostora za infrastrukturo ločeno, jo oblikujejo drugače – zelene, šikane ipd.

TIPKE – na zahtevo za kolesarje!

DELAJO Priporočila za varno in dobro infrastrukturo za kolesarje (kako spremeniti cesto za bolj prijetno kolesarjenje).

PARKING:

Razvili so smernice za kolesarska parkirišča.

- Bolje, da imaš kolesarska parkirišča, ki morajo imeti streho.
- BikeBox: Bike – train – bus (dostop z mobilnostno kartico); raje garaža z omejenim dostopom, kot pa bikebox

Podjetje celo rezerviralo del parkirišča za kolesa, v garaži (Brixen)

Ukrepi za komunikacijo/ozaveščanje/senzibilizacijo:

- Kolesarska kultura v šoli (kolesarski izpit, trening, delavnice za kolesa – kako zamenjati gumo)
- Natečaj za vse šole – vsak otrok naredi design za svoje kolo; in potem je to kolo konstruirano (pozitivna komunikacija)
- Z otroki sodelujejo, kako je najbolj varno priti do šole
- Aplikacija S Tyrol cycle beleži prevožene kilometre, potem lahko na koncu dobiš nagrado. Že 5 let imajo kampanjo, lahko testiraš e-bike za 15€/teden; ljudje stesitrajo e-bike to službe. To so probali med Covid obdobjem in beležili uspeh; zdaj pa to izvajajo že 5 let.

- Merano: testiranje cargo-bike; 10 cargo bikes s shopi.

Trgovine z izposajo koles:

- Izposoja koles – najameš bike nekje in ga pustiš drugje. Naj uporabljajo vlak samo v eno smer, in da ne uporabljajo svojega kolesa.
- Vsi kolesarimo: uporabljam kolo za v službo.

Še vedno delajo networking: povezovanje deležnikov, povabijo vse javne deležnike ipd.

Na dve leti organizirajo trening, 5 modelov o trajnostni mobilnosti; education (občine, inženirji, arhitekti ipd.). Gredo tudi na ekskurzijo na Nizozemsko.

Nagrade s področja mobilnosti: podjetja pokažejo svojo dobro prakso in jo komunicirajo.

- izvajajo majhne kampanje npr. kolesarski zajtrk, občine organizirajo brezplačne popravilnice, Kolesarski nočni karneval (STA organizira in potem spodbudi občino, da

naslednje leto organizira samo)

Regionalna kolesarska mreža Južne Tirolske
- v vseh glavnih dolinah (stare železniške povezave); gre za povezavo mest in vasi
- 116 občin je odgovornih za kolesarske povezave
- 7 okrožij, ki so odgovorna za načrtovanje in gradnjo
- CILJI:
vsaka peta pot naj bo opravljena s kolesom;
20 % več uporabe električnih koles do 2030



Iz Tirolske v Slovenijo - kako uporabiti znanje za učinkovito izvajanje OCPS-jev in RCPS-jev

Facilitatorji

CIPRA Slovenija: **Dijana Čataković Biagi, Špela Berlot Veselko in Matej Ogrin**
BSC Kranj: **Darinka Maraz Kikelj in Domen Beks**

skupin:

Udeleženci so se razdelili v pet skupin. V vsaki skupini je bil prisoten fasilitator, ki je vodil proces delavnice. Namen delavnice je bil, da so udeleženci najprej v parih, glede na tematsko področje svoje skupine (aktivna mobilnost, podrobnosti, intermodalnost, javni potniški promet ali celostno prometno načrtovanje), izbrali ukrepe, ki so jih najbolj navdušili.

Vsak par je nato preostalim članom skupine predstavil en izbran ukrep. Skupina je skupaj razpravljala o predstavljenih ukrepih ter izbrala tistega, ki bi ga želeli prenesti v slovenski prostor. Izbrani ukrep so nato nadalje razvijali in prilagajali, da bi bil čim bolj uspešen in izvedljiv v slovenskem okolju.

Skupina

Žičnice:

Intermodalnost

V skupini Žičnice so bili enotni, da bi država morala zagotoviti pogoje, da bi bile storitve lahko **digitalno poenotene** (ponudniki, sinhronizacija storitev). To je pomembno predvsem z vidika, ker v Sloveniji nimam srednje ureditve občin (regije). Problem se sicer pojavi, saj država nima vedno vpogleda v problematiko in izzive posameznih občin, na drugi strani pa imamo tudi veliko občin, ki so majhne in nimajo kapacitet za opravljanje določenih nalog.

Strinjali so se, da je potrebno preoblikovati **hierarhijo intermodalnosti**, ter da potrebujemo številne prilagoditve npr. taktni vozni red, ki še ni v domeni razmišljanja ponudnikov javnega potniškega prometa.

Težava, ki so jo tudi izpostavili je, da kot uporabnik storitve javnega potniškega prometa nimamo preglednosti nad tem, kje se v danem trenutku nahaja naš avtobus ali vlak - torej omogočiti bi morali **vpogled v to, da veš kje se nahaja tvoj avtobus/vlak**. Eden izmed predlogov skupine je bil tudi žičnica za dvignjeno poseljeno enoto npr. iz Kurenšča v Ig, prav tako bi tovrsten ukrep bil zanimiv za nekatere kraje na Koroškem.

Skupina

Vagoni:

Zeleni

val

za

kolesarje

V skupini Vagoni so si želeli, da bi se način razmišljanja in pristopi, ki jih na Južnem Tirolskem uspešno udejanjajo v praksi, prenesli tudi v slovenski prostor.

Kot pomembno prednost v Sloveniji so izpostavili obstoj Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP). Menijo, da bi lahko DUJPP še aktivneje razvijal rešitve za povezovanje različnih prometnih sistemov in storitev. Kot primer so navedli občino Kranj, kjer sicer že obstaja intermodalni center in sistem izposoje koles KRskOLESOM, vendar avtobusna postaja ni neposredno povezana s tem sistemom.

Kot posebej uresničljiv ukrep za Slovenijo so prepoznali uvedbo **zelenega vala za kolesarje**. Ob tem so poudarili, da vse ceste niso primerne za izvajanje takšnega ukrepa, zato bi bilo najprej treba opredeliti **lastništvo posameznih cest** ter **preveriti možnosti za njegovo**

izvedbo na konkretnih lokacijah/koridorjih (to bi morale preveriti občine za občinske ceste, za državne - občina + DRSI). Pobude in predloge bi morale podati občine, izdelava elaborata prometne preveritve pa občina in DRSI.

Menijo, da bi bil takšen ukrep v Kranju izvedljiv in smiseln.

Za izvedbo je potrebno najprej pripraviti osnutek izvedbenega načrta, nato vključevati javnost, določiti testno obdobje, promovirati ukrep ter nato pripraviti končni izvedbeni načrt.

Ostali ukrepi, ki so bili identificirani, kot potencialno zanimivi za prenos v Slovenijo so:

- aplikacija/portal za javljanje težav in servis
- povezava med sistemi/upravljalci
- JPP portal (kjer bi bile vse informacije na enem mestu na isti spletni strani in poenotene)

Skupina Prehodi za pešce - Ustanovitev obvezne javne službe za celostno upravljanje prometa na regionalni ravni "strokovna služba"

V skupini so najprej razpravljali o posameznih ukrepih in pri tem ugotovili, da bi bilo številne prometne izzive mogoče učinkoviteje reševati z **boljšim povezovanjem med občinami**. Po njihovem mnenju so občine pogosto premajhne, kadrovsko podhranjene in premalo zmogljive, da bi samostojno izvajale zahtevnejše naloge na področju prometa.

Zato so predlagali ustanovitev **obvezne javne službe za celostno upravljanje prometa na regionalni ravni**, ki bi delovala kot strokovna služba za podporo občinam pri načrtovanju in izvajanju prometnih ukrepov. Razpravljali so tudi o možnostih, kako bi takšno rešitev lahko udeležili v praksi. Za financiranje bi potrebovali različne vire (občine, turistična taksa, DARS-cestnine, ter stalni vir).

Pomembni so tudi kadri. V skupini menijo, da bi bilo treba bistveno več vlagati v izobraževanje in ozaveščanje ljudi. Ob tem so poudarili tudi velik pomen medsektorskega povezovanja, ki ga v Sloveniji pogosto primanjkuje.

Kot problematično so izpostavili predvsem nepovezanost med različnimi področji načrtovanja. Prostorski načrti, prometne strategije in drugi razvojni dokumenti namreč pogosto nastajajo ločeno, brez zadostnega sodelovanja med posameznimi sektorji. Po njihovem mnenju vsak sektor pripravlja svoje strategije in ukrepe, pri čemer pa primanjkuje usklajevanja tako na državni kot tudi na občinski ravni. Predlagali so, da bi mobilnost imela svoje nadstropje v stavbi.

Pogovarjali so se tudi o regionalnih centrih mobilnosti (RCM) ter poudarili, da se stanje na tem področju postopoma izboljšuje. Menijo, da bi bilo smiselno, da že obstoječi RCM-ji prevzamejo pomembnejšo vlogo pri celostnem upravljanju prometa na regionalni ravni.

Ob tem so izpostavili potrebo po njihovi krepitvi, predvsem z vidika stabilnega financiranja, zagotavljanja ustreznih pristojnosti ter vzpostavitve inšpekcijske službe. Po njihovem mnenju bi morala država jasno določiti ključne naloge in odgovornosti RCM-jev, saj bi to omogočilo

bolj učinkovito in usklajeno delovanje.

Drugi predlogi, ki so jih v tej skupini predstavili so:

- aktivna mobilnost (15 min pred šolo, pametni semaforji, dedki in babice)
- JPP (boljše aplikacije za načrtovanje, povezava turistične takse z uporabo JPP, ekran z pregledovalnikom voznih redov pri parkirišču za kolesa)
- Intermodalnost (upravljanje zadnjega kilometra z RegioFlink, upravljanje na splošno)

Skupina Lokomotive: Intermodalnost - povezljivost sistemov
V tej skupini so se strinjali, da bi bilo treba najprej jasno opredeliti, katere so naše **dejanske prometne prioritete**.

Zavedajo se, da je veliko izzivov povezanih s financami, vendar menijo, da Slovenija potrebuje predvsem **miselni preskok** — od poudarjanja pretočnosti prometa k poudarjanju dostopnosti. Po njihovem mnenju je takšna sprememba razmišljanja nujna predvsem na politični ravni. Šele ko bomo kot družba sprejeli takšen pristop, bomo lahko razvijali raven intermodalnosti, kakršno poznajo mesta, kot sta Lienz in Bolzano.

Torej ključni koraki so:

- miselni preskok.
- jasne prioritete,
- jasni cilji,
- finance,

Skupina Semaforji: Prevozi na zahtevo na podeželju

V skupini so poudarili, da na slovenskem podeželju obstaja velika potreba po prilagojenih oblikah javnega potniškega prometa. Slovenija je razmeroma redko poseljena, zato je izvajanje klasičnega javnega potniškega prometa na podeželju pogosto težko vzdržno. Kot pozitiven primer so izpostavili območje Posočja, kjer je v okviru Triglavski narodni park že začel delovati podoben sistem.

Kot ukrep, ki bi ga želeli prenesti v Slovenijo so predstavili ukrep **prevoza na zahtevo za podeželjska območja** po konceptu Regioflink.

Ob tem so prepoznali več ključnih izzivov, ki jih je treba upoštevati pri vzpostavljanju takšnih storitev.

- Med najpomembnejšimi je zagotavljanje zadostnega števila vozil in voznikov, da je mogoče storitev kakovostno izvajati na določenem območju. Pomembno vprašanje je tudi organizacija voznih časov oziroma določitev, kdaj in kako pogosto bi storitev delovala.
- Posebej so izpostavili pomen promocije. Menijo, da je za uspeh takšnih rešitev ključna dolgoročna in vztrajna promocija, saj uporabniki potrebujejo čas, da novo storitev prepoznajo in jo začnejo redno uporabljati. Po njihovem mnenju zato ni smiselno obupati že po enem letu izvajanja, temveč je treba vztrajati več let.
- Kot pomemben vidik so navedli tudi usklajenost z obstoječimi linijami javnega potniškega prometa, saj se je treba izogniti podvajanju storitev in zagotoviti čim večjo učinkovitost sistema.
- Obenem so poudarili, da morajo biti rešitve prilagojene značilnostim posameznih območij

oziroma regij, saj enoten pristop ni primeren za vse dele Slovenije.

Potrebe, ki so jih identificirali so:

- usklajevanje časovnice s potrebami občanov (potrebno bi bilo preveriti, kdaj občani najbolj potrebujejo te prevoze in voznike omogočiti takrat)
- prevozi bi morali biti usklajeni z rednimi linijami JPP (naloga DUJPP-a).

Ostali ukrepi, ki so bili identificirani, kot potencialno zanimivi za prenos v Slovenijo so:

- razvoj multimodalnega centra v Kopru,
- sistem prikazovanja prostih parkiršč v turističnih mesecih v Kobaridu, Bovcu,
- kolesarski vlak na Bohinjski progi (Jesenice-Sežana-Koper), ki bi bil že povezan z mesečno vozovnico.

