



# SISTEM BENCHMARKINGA KAKOVOSTI JPP V SLOVENIJI PRIMORSKO-NOTRANJSKA REGIJA

Pivka, 22. junij 2026

## Vsebina

1. UVOD .....	3
2. METODOLOGIJA IN OBSEG ANALIZE .....	3
<b>2.1 Izvedba ankete</b> .....	3
<b>2.2 Elementi kakovosti</b> .....	4
<b>2.3 Pomembnost, zaznana kakovost in IPA analiza</b> .....	4
<b>2.4 Omejitve raziskave</b> .....	5
3. STRUKTURA VZORCA .....	6
<b>3.1 Velikost vzorca</b> .....	6
<b>3.2 Demografska struktura</b> .....	6
<b>3.3 Prostorska struktura</b> .....	7
<b>3.4 Potovalni kontekst</b> .....	8
4. REZULTATI: OCENA POMEBNOSTI IN KAKOVOSTI ELEMENTOV STORITVE .....	10
5. KOMENTARJI .....	19
6. IMPLIKACIJE ZA NAČRTOVANJE SISTEMA JPP V PRIMORSKO-NOTRANJSKI REGIJI ...	20

## 1. UVOD

Javni prevoz je ključen sistem za učinkovito povezovanje naselij in grajenje prostora, prilagojenega ljudem namesto avtomobilom. Da sistem služi svoji funkciji, pa mora uporabnikom omogočati kakovostno storitev prevoza.

Sistem benchmarkinga kakovosti javnega prevoza je bil v sodelovanju *oddelka Prometno-projektnih služb Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP), Ministrstva za okolje, podnebje in energijo ter Regijskih centrov mobilnosti* vzpostavljen kot orodje za redno spremljanje občutene kakovosti storitev JPP z vidika uporabnikov. Osnovni namen sistema je prepoznavanje ključnih razlik med tem, kaj uporabniki ocenjujejo kot pomembno in tem, kako uspešno javni prevoz to izpolnjuje.

Rezultati poročila so namenjeni podpori strateškemu načrtovanju in pripravi konkretnih ukrepov za izboljšanje javnega prevoza. Sistem benchmarkinga torej predstavlja izhodišče za razvoj ciljno usmerjenih izboljšav storitev, vključno s pripravo pilotnih projektov preoblikovanja ponudbe javnega prevoza.

Predmetno poročilo vsebuje rezultate benchmarkinga za Primorsko-notranjsko regijo, ki jih je pripravil Regijski center mobilnosti Zeleni kras pri čemer je izhajal iz poročila Sistem benchmarkinga kakovosti JPP v Sloveniji: **Poročilo o oceni kakovosti storitev in implikacijah za načrtovanje razvoja JPP – nivo države, leto 2026** (DUJPP, 2026).

Celotno interaktivno poročilo zbranih podatkov za celo Slovenijo, je na voljo na povezavi: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMTAyMzJkM2MtYzE5MCOONTYxLTlkNmItODI5MzJhNmUxYTFhIiwidCI6ImNjYTAzYWU1LWQwY2ItNGY4ZC04ZGUwLWlONmUyNm15ZDdjNylsImMiOjI9&pageName=c28780cd0e057d5b8520>

## 2. METODOLOGIJA IN OBSEG ANALIZE

### 2.1 Izvedba ankete

Anketa je bila zasnovana tako, da omogoča primerjavo med pomembnostjo posameznih elementov kakovosti in občuteno kakovostjo njihove izvedbe v obstoječem sistemu javnega potniškega prometa. Vprašalnik je poleg osnovnih demografskih in prostorskih podatkov zajemal tudi podatke o potovalnih navadah, uporabi javnega prevoza, dostopnosti osebnega avtomobila, oceni pomembnosti posameznih elementov kakovosti, oceni občutene kakovosti teh elementov ter odprte komentarje uporabnikov.

Terensko zbiranje podatkov je izvajal Regijski center mobilnost Zeleni kras, anketa pa je bila dodatno razširjena tudi prek spletne povezave.

## 2.2 Elementi kakovosti

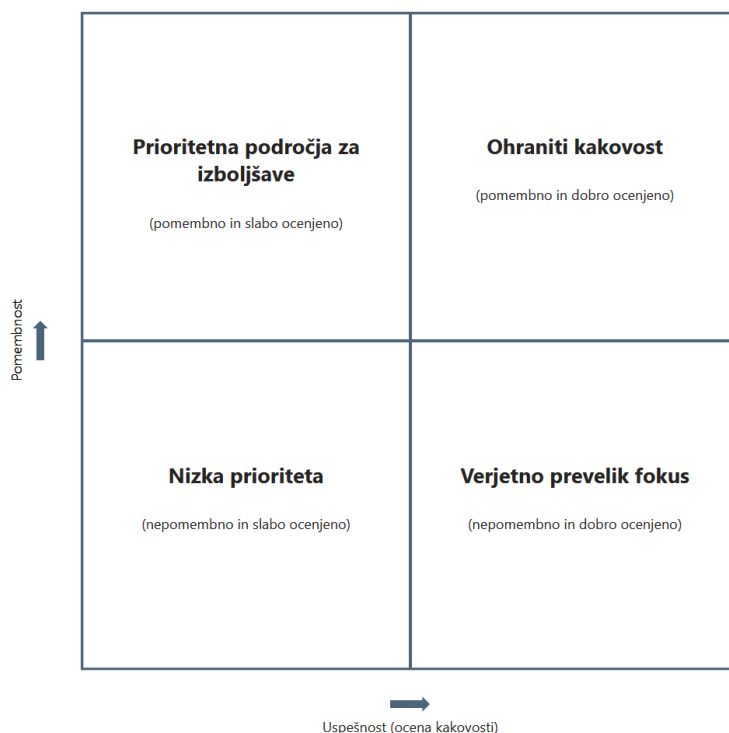
Sistem benchmarkinga kakovosti temelji na naboru šestnajstih elementov kakovosti, ki skupaj opisujejo različne vidike uporabniške izkušnje javnega prevoza. Sistem elementov kakovosti je DUJPP pripravil na podlagi kombinacije standarda EN 13816:2003 in Transit capacity and quality of service manual.

Element kakovosti	Vsebina elementa
01 DOSTOPNOST	razdalja do postaje / urbana forma, dostopna oprema, odsotnost fizičnih ovir
02 POGOSTOST	povprečno število povezav na uro
03 ČAS OBRATOVANJA	število povezav izven konic
04 HITROST	čas vožnje
05 DIREKTNOST	število prestopov
06 ENOSTAVNOST PRESTOPANJA	razdalja med peroni, čas čakanja za prestop, integrirane vozovnice
07 ZANESLJIVOST	pogostost in trajanje zamud, število odpovedi in deviacij linij
08 KAPACITETA	povprečna zasedenost
09 OBČUTEK VARNOSTI	občutek osebne varnosti
10 MOTNJE NA POSTAJI	odsotnost neprijetnih elementov na postaji (čistoča, hrup...)
11 UDOBJE NA POSTAJI	udobnost čakanja na postaji (urejenost čakalnice, dodatne storitve...)
12 MOTNJE V VOZILU	odsotnost neprijetnih elementov v vozilu (čistoča, hrup, sunki, ozračje...)
13 UDOBJE V VOZILU	udobnost vožnje (urejenost sedišč)
14 INFORMACIJE	dostopnost in razumljivost informacij, način podajanja informacij od osebja
15 ENOSTAVNOST NAKUPA	dostopnost, intuitivnost in število možnosti nakupa vozovnice
16 CENA VOZOVNICE	cena vozovnice

## 2.3 Pomembnost, zaznana kakovost in IPA analiza

Za vsak element kakovosti so anketiranci podali dve ločeni oceni: kako pomemben je za njih posamezni element in kako dobro se jim zdi urejen.

Za interpretacijo rezultatov je DUJPP uporabil analizo pomembnosti in zaznane kakovosti oziroma IPA (importance-performance) analizo: elementi so bili na podlagi povprečnih ocen pomembnosti in zaznane kakovosti razvrščeni v kvadrante, kot je prikazano na spodnji sliki. Tak pristop omogoča identifikacijo elementov, kjer so izboljšave najbolj potrebne.



Slika 1. Interpretacija IPA analize

## 2.4 Omejitve raziskave

Rezultati ankete prikazujejo zaznano kakovost javnega prevoza z vidika uporabnikov. Zato jih je treba interpretirati kot pomemben vhodni podatek za načrtovanje, ne pa kot samostojno podlago za določanje ukrepov. Za pripravo konkretnih ukrepov je rezultate treba povezati z objektivnimi podatki o ponudbi javnega prevoza, voznimi redi, zamudah, zasedenosti, prostorski dostopnosti, stroških, povpraševanju in širšimi analizami učinkov.

Prav tako raziskava ne predstavlja celotnega sistema monitoringa kakovosti, saj terenski način anketiranja za razliko od laboratorijskih študij omeji količino možnih zbranih podatkov:

- Za širši kontekst kje, kako in zakaj ljudje potujejo, je potrebno napraviti analizo potovalnih navad ali prometni model.
- Za bolj podroben kontekst po koridorju ali podrobno analizo posameznega elementa kakovosti, je potrebno napraviti podrobno DPM (direct performance measure), CSS (customer satisfaction survey) ali MSS (mystery shopper survey) analizo.

### 3. STRUKTURA VZORCA

#### 3.1 Velikost vzorca

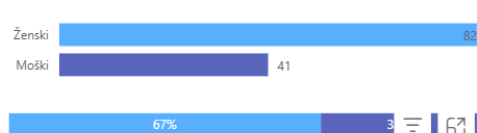
Pri interpretaciji rezultatov je treba upoštevati, da vzorec ni namenjen natančni uteženi preslikavi celotne populacije, temveč sistemskemu pregledu zaznav dejanskih uporabnikov javnega prevoza.

V prvi izvedbi ankete je bilo na nivoju Slovenije zbranih 2.898 uporabnih odgovorov. Od tega je 743 anketirancev podalo tudi odprti komentar.

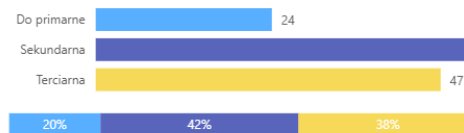
V Primorsko-notranjski regiji je bilo izpolnjenih **123 anket**. Anketa se je izvajala v tednu **13.- 17.4.2026**. Večino odgovorov so prispevali dijaki Šolskega centra Postojna: gimnazija, vzgojiteljska in računalniška šola, s katerimi je bilo izvedeno anketiranje v 2 razredih vzgojiteljske šole. Večino ostalih dijakov smo zajeli s terenskim anketiranjem na AP Postojna, v zgodnjem popoldanskem času, ko so se vračali domov. Ostale ankete so bile izpolnjene v drugih krajih po regiji, nekaj terensko, z osebnim anketiranjem, nekaj pa s spletnim pošiljanjem izbranim ciljnim skupinam. Po ciljnih skupinah so sledili študenti ter ostale ciljne skupine, dokaj uravnoteženo vse starostne skupine, vključno z upokojenci, kot je razvidno iz spodnjega prikaza.

#### 3.2 Demografska struktura

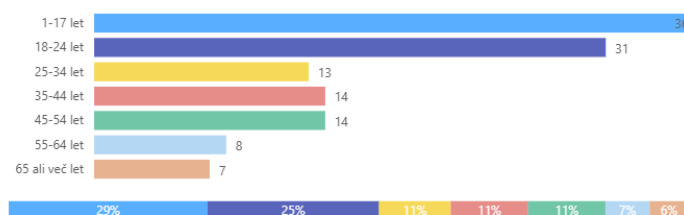
Št. odgovorov po spolu



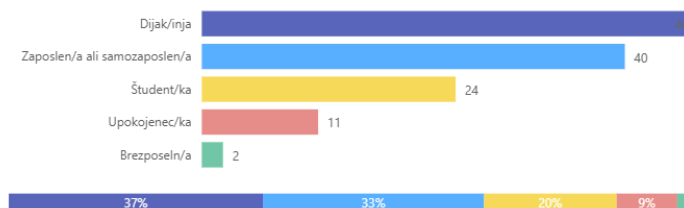
Št. odgovorov po izobrazbi



Št. odgovorov po starosti



Št. odgovorov po statusu



Slika 2: Demografska struktura

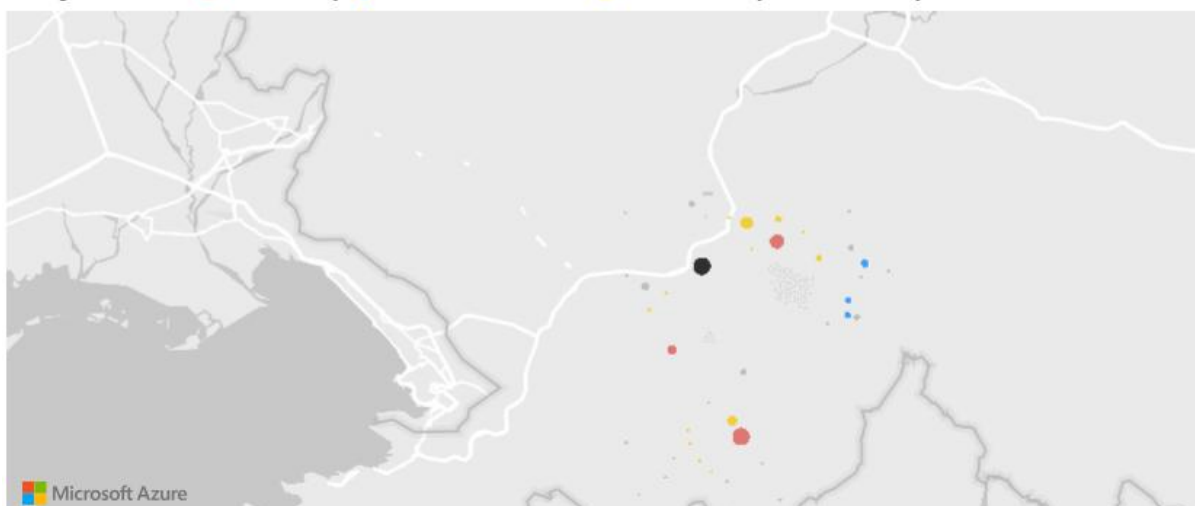
### 3.3 Prostorska struktura

Ker se kakovost javnega prevoza močno razlikuje glede na prostorski tip naselja, je pomemben tudi pregled strukture vzorca po tipu naselja. Pričakovanja in realne možnosti načrtovanja učinkovitega sistema javnega prevoza so namreč drugačna v regionalnih središčih, urbanih območjih, suburbanih naseljih in ruralnih območjih.

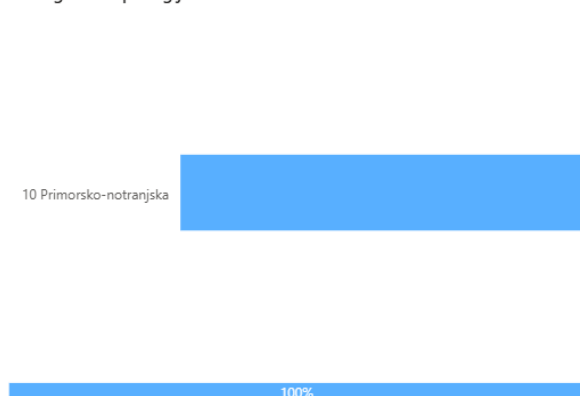
Vzorec anket je uravnoteženo zajel oba pola regije, od občine Ilirska Bistrica do občine Cerknica ter vse tipe naselij. Petina odgovorov izhaja iz regionalnega središča Postojna, kjer je bilo opravljena večina terenskega dela; 40% odgovorov je zajelo urbana naselja, Ilirsko Bistrico, Pivko, Novo vas in Cerknico. Zajem iz občinskih središč in suburbanih naselij, kot sta Rakek in Šembije pri Ilirski Bistrici predstavlja dobro tretjino vzorca. Dobro petino vzorca predstavljajo ruralna naselja.

#### Št. odgovorov po naselju bivališča

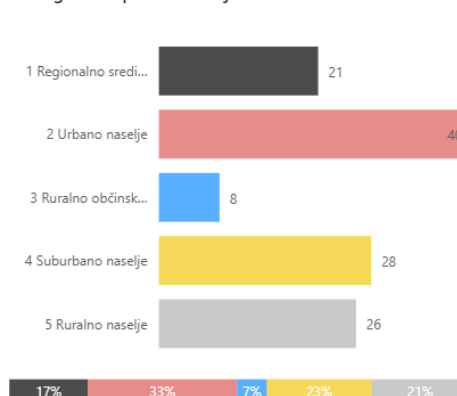
● 1 Regionalno središče ● 2 Urbano naselje ● 3 Ruralno občinsko središče ● 4 Suburbano naselje ● 5 Ruralno naselje



#### Št. odgovorov po regiji



#### Št. odgovorov po vrsti naselja



Slika 3: Število odgovorov po naselju bivališča

### 3.4 Potovalni kontekst

Poleg demografske in prostorske strukture je za interpretacijo rezultatov pomemben tudi potovalni kontekst anketirancev. Ocena kakovosti javnega prevoza je namreč odvisna tudi od tega, ali anketiranec javni prevoz uporablja redno ali občasno, za katere namene ga uporablja in ali ima na voljo alternativo oz. osebni avtomobil.

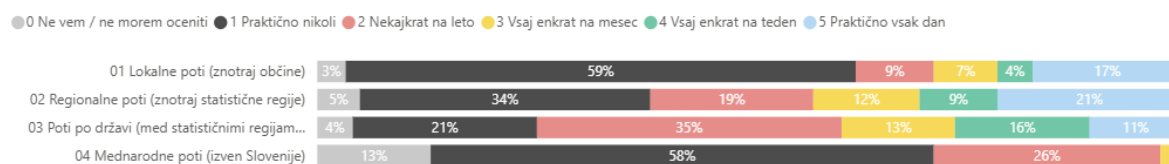
Posebej pomembna je razlika med uporabniki, ki nimajo druge izbire (»captive riders«), in uporabniki, pri katerih javni prevoz neposredno tekmuje z osebnim avtomobilom (»choice riders«). Ta razlika je pomembna tudi za načrtovanje izboljšav, saj rast uporabe javnega prevoza zahteva konkurenčno storitev tudi za uporabnike, ki imajo možnost izbire. Delež uporabnikov »choice riders« v sistemu pa je lahko tudi ločen pokazatelj kakovosti sistema – če je le-teh veliko, je sistem verjetno dober.

Glede na dolžino potovanja večina anketirancev v Primorsko-notranjski regiji vsakodnevno pot (»praktično vsak dan«) opravlja znotraj regije, kar je logično saj na srednješolski center v regijsko središče prihajajo dijaki iz cele regije. Sledijo poti znotraj občine, s 17% in nato poti po državi. Dve tretjini anketirancev za lokalne poti znotraj občine nikoli ne uporablja JPP, za poti v regiji znaša ta delež dobra tretjina.

Uporaba JPP med regijami na vsakodnevni ravni je najmanjša (11%) kar je logično, glede na ciljno skupino anketirancev. Predvidevamo, da gre za poti v Osrednje slovensko, Primorsko regijo in Regijo Istra-Brkini-Kras.

Med potmi vsaj »1x na teden« oz. »vsaj 1x na mesec«, kar pomeni še vedno dokaj redno, vendar ne vsakodnevno uporabo, prednjačijo poti med regijami, verjetno do Ljubljane oz. Obale, sledijo poti znotraj regije in nato znotraj občine. Podobno je s potovanji »nekajkrat na leto«, za katera je JPP največkrat uporabljan za potovanja po državi, torej na daljše razdalje.

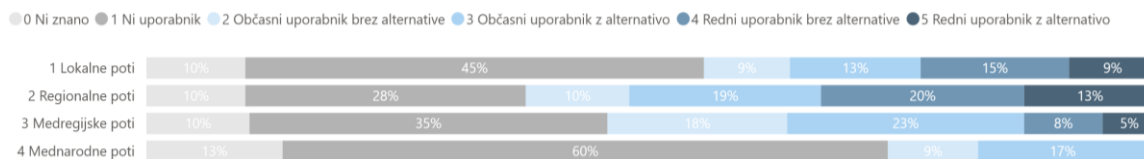
Pogostost uporabe javnega prevoza glede na dolžino potovanja



Slika 4: Pogostost uporabe javnega prevoza glede na dolžino potovanja

Zanimiv je vpogled v navade uporabnikov JPP, ki imajo alternativo, pa se vseeno poslužijo JPP: teh je največ na regijskih poteh (13%), sledijo lokalne poti (9%) in nato medregijske (5%). Delež rednih uporabnikov brez alternative je razumljivo višji, 20% jih je na regijskih poteh in 15% na lokalnih poteh. Občasnih uporabnikov, ki imajo alternativo je dokaj visok, največ za medregijske poti (18%) in 10% za regijske poti, kar so očitno potniki, ki za daljše razdalje raje izberejo JPP.

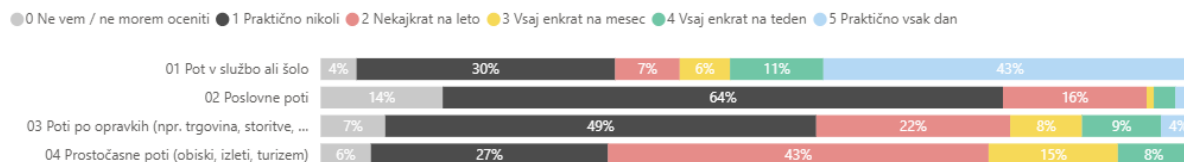
Pogostost uporabe JPP glede na vrsto uporabnika (dolžina potovanja x razpoložljivost avtomobila)



Slika 5: Pogostost uporabe javnega prevoza glede na vrsto uporabnika (dolžina potovanja x razpoložljivost avtomobila)

Glede na namen potovanja polovica anketirancev vsakodnevno oz. vsaj 1x na teden uporablja JPP za pot v službo ali v šolo, glede na ciljno skupino zagotovo prevladuje pot v šolo. 16% anketirancev uporablja JPP nekajkrat na leto za »poslovne poti«. Po »vsakodnevnih opravkih« (trgovina, storitve,...) uporablja JPP samo 4% anketirancev, »vsaj 1x na teden« pa 9%, 8% pa vsa »1x na mesec«. Presenetljivo, za »prostočasne obiske, izlete, turizem« 8% anketirancev vsaj »1x tedensko« uporablja JPP.

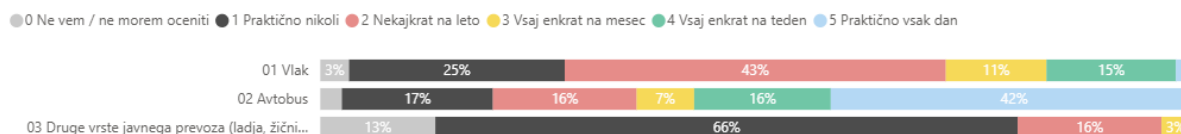
Pogostost uporabe javnega prevoza glede na namen potovanja



Slika 6: Pogostost uporabe javnega prevoza glede na namen potovanja

V kontekstu pogostosti uporabe JPP glede na vrsto prevoznega sredstva za vsakodnevne poti prednjači avtobus. Večina anketirancev uporablja vlak le nekajkrat na leto, bolj je v uporabi avtobus.

Pogostost uporabe javnega prevoza glede na vrsto prevoznega sredstva

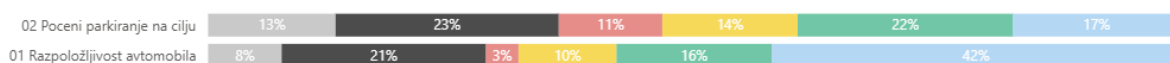


Slika 7: Pogostost uporabe javnega prevoza glede na vrsto prevoznega sredstva

Glede možnosti uporabe avtomobila ima dobra polovica anketirancev razpoložljiv avtomobil vedno oz. pogosto na voljo (skupaj 58%). Petina anketirancev nima možnosti uporabe avtomobila.

#### Možnosti uporabe avtomobila

● 0 Ne vem / ne morem oceniti ● 1 Nimap možnosti ● 2 Redko na voljo ● 3 Občasno na voljo ● 4 Pogosto na voljo ● 5 Vedno na voljo

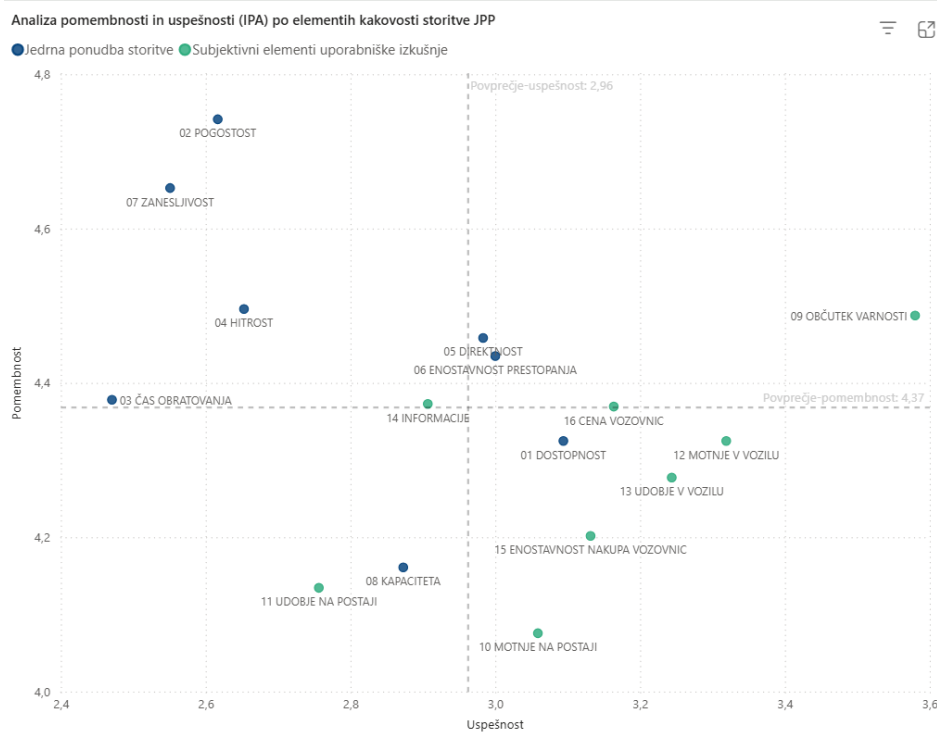


Slika 8: Možnosti uporabe avtomobila

## 4. REZULTATI: OCENA POMEMBNOСТИ IN KAKOVOSTI ELEMENTOV STORITVE

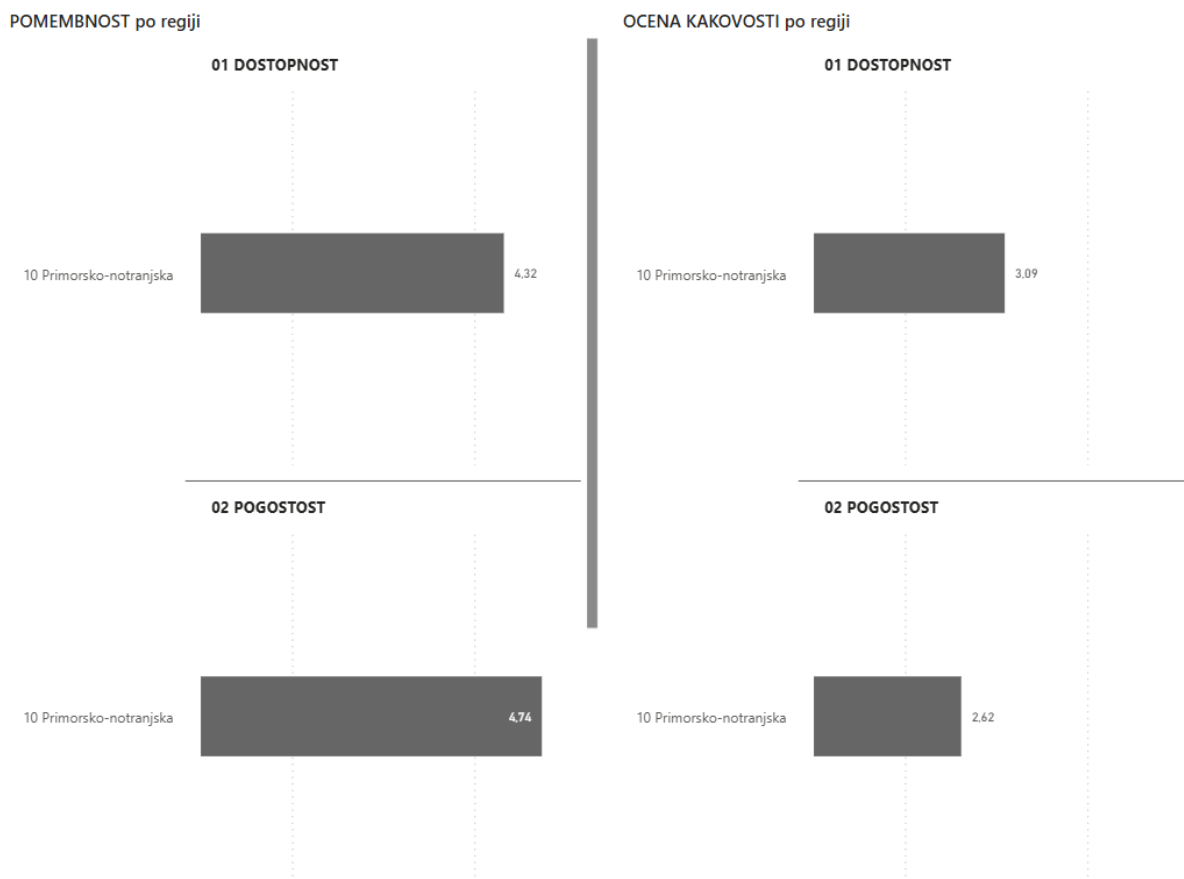
Rezultati na državni ravni kažejo, da je največji razkorak med pričakovanji uporabnikov in zaznano kakovostjo pri jedrnih elementih storitve. V prihodnosti bo na državni ravni torej največ pozornosti potrebno posvetiti izboljšavam jedrnih elementom storitve, predvsem zanesljivosti, pogostosti, času obratovanja in hitrosti. Subjektivni oz. »mehki« elementi uporabniške izkušnje so dobili višjo oceno kakovosti in imajo manjšo pomembnost.

Za Primorsko-notranjsko regijo je razvidno, da je za uporabnike najbolj pomembna pogostost, sledi zanesljivost ter nato hitrost in čas obratovanja, ki so po uspešnosti izvedbe med najslabše ocenjeni parametri. Gre za parametre, ki so strateško pomembni za ukrepanje. Manj pomembni dejavniki, ki so ocenjeni z nizko uspešnostjo so udobje na postaji, kapaciteta in informacije. Ti parametri za uporabnike niso tako pomembni, zato ne zahtevajo prioritete ukrepanja. Občutek varnosti je parameter, ki je ocenjen kot najbolj uspešen oz. zadovoljiv ter je tudi med najpomembnejšimi za uporabnike, zato je kakovost potrebno ohranjati, niso pa potrebne strateške izboljšave.



Slika 9: Analiza pomembnosti in uspešnosti (IPA) po elementih kakovosti storitve JPP

Tudi po analizi razkoraka med pomembnostjo in oceno kakovosti do največjega razkoraka prihaja pri parametru pogostost, sledi dostopnost.



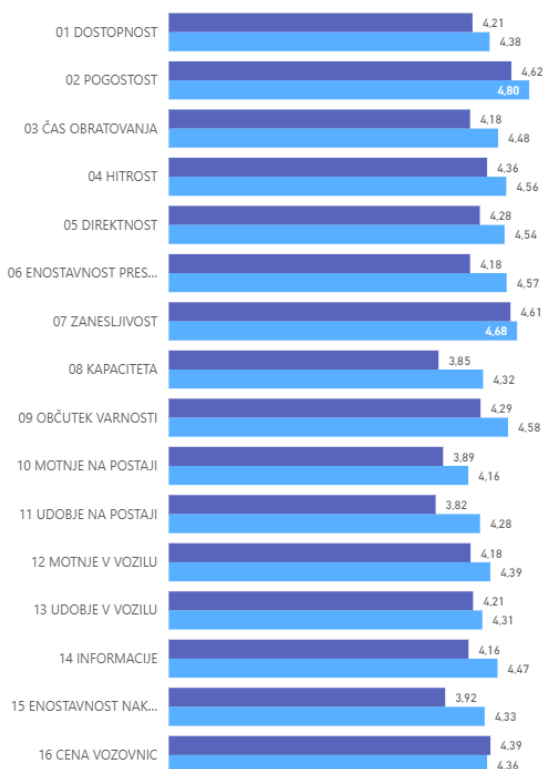
Slika 10: Razkorak med pomembnostjo in oceno kakovosti

V nadaljevanju IPA analiza prikazuje strateški položaj posameznih elementov glede na pomembnost in zaznano kakovost. Ločena prikaza pomembnosti in kakovosti omogočata primerjavo vrstnega reda ocen. Prikaz razkoraka med pomembnostjo in zaznano kakovostjo pa rezultate pretvori v prednostni vrstni red področij, kjer je potreba po izboljšavah z vidika uporabnikov največja.

Po spolu izhaja, da je ženskam bolj kot moškim pomembna varnost, informacije, udobje na postaji, enostavnost nakupa in enostavnost presedanja. Pri vseh parametrih pri obeh spolih prihaja do razkoraka med pomembnostjo in kakovostjo, najbolj pri pogostosti in dostopnosti; najmanj pri občutku varnosti in udobju v vozilu.

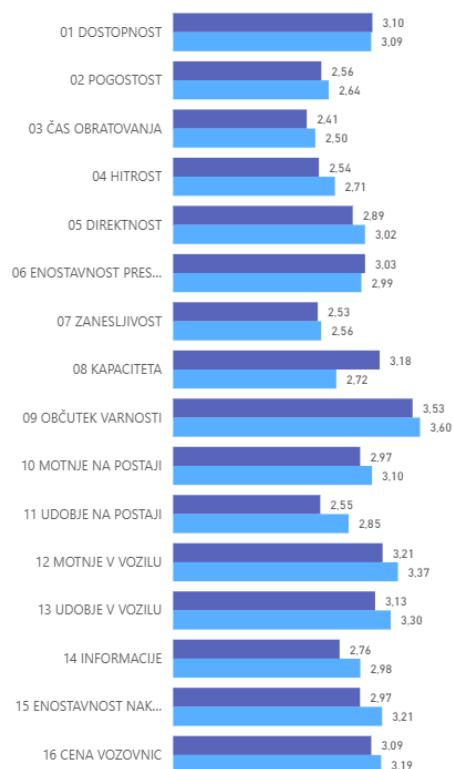
POMEMBNOST po spolu

Moški Ženski



OCENA KAKOVOSTI po spolu

Moški Ženski

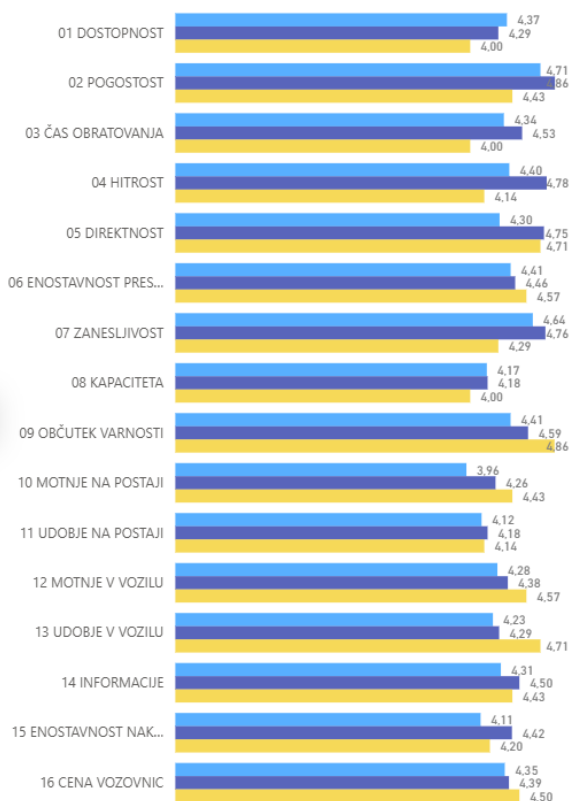


Slika 11: Razkorak med pomembnostjo in oceno kakovosti glede na spol

Analiza po starosti prikaže, da starejši z dokaj visoko oceno kakovosti ocenjujejo dostopnost, medtem, ko je pri generaciji srednjih let tukaj velik razkorak. Pri parametrih pogostost, čas obratovanja, hitrost, direktnost, zanesljivost in kapaciteta je za generacijo srednjih let ta razkorak še posebno velik, kar je logično, saj imajo bolj fleksibilne potrebe. Za starejše je pričakovani razkorak pri enostavnosti nakupa vozovnice in informacijah, pri mladih izstopa cena vozovnic. Na splošno rečeno je najbolj zahtevna in kritična generacija srednjih let, ki občuti največji razkorak med želeno in realno ravniyo storitve.

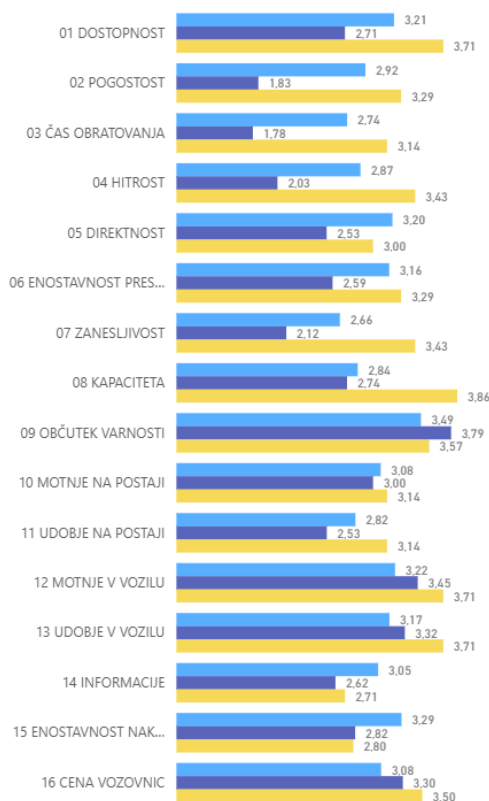
POMEMBNOST po starosti

● Mladi (do 34 let) ● Srednjih let (35-64 let) ● Starejši (65+ let)



OCENA KAKOVOSTI po starosti

● Mladi (do 34 let) ● Srednjih let (35-64 let) ● Starejši (65+ let)

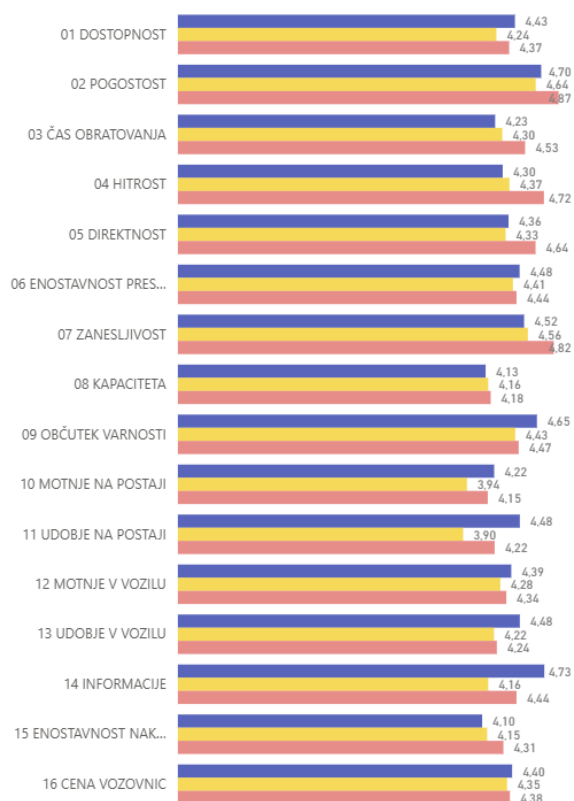


Slika 12: Razkorak med pomembnostjo in oceno kakovosti glede na starost

Analiza po izobrazbi prikaže, da so potnikom s terciarno izobrazbo najbolj pomembne zanesljivost, hitrost, čas obratovanja in pogostost, kjer so tudi najbolj razočarani. Osebam s primarno izobrazbo, verjetno gre za upokojece, so informacije, občutek varnosti in udobje na postaji najbolj pomembni. Glede realnega stanja so manj razočarani oz. je razkorak med želenim in dejanskim stanjem manjši.

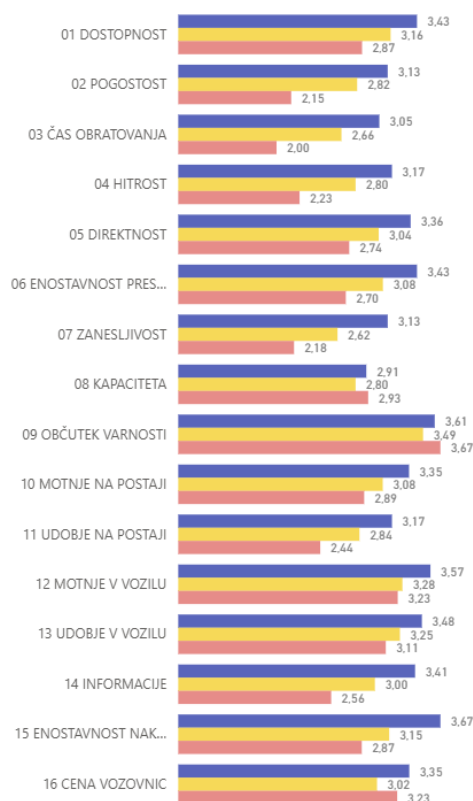
POMEMBNOST po izobrazbi

● Do primarne ● Sekundarna ● Terciarna



OCENA KAKOVOSTI po izobrazbi

● Do primarne ● Sekundarna ● Terciarna

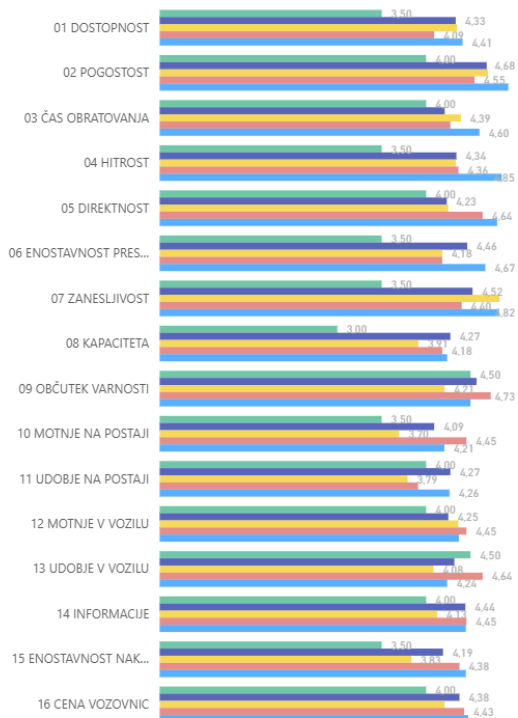


Slika 13: Razkorak med pomembnostjo in oceno kakovosti glede na izobrazbo

Analiza po statusu prikaže, da so zaposlenim najbolj pomembne pogostost, direktnost, hitrost in zanesljivost. Pogostost in zanesljivost sta najbolj pomembni tudi za dijake in študente. Pogostost, čas obratovanja in dostopnost sta zelo pomembni in nezadovoljujoči za brezposelne.

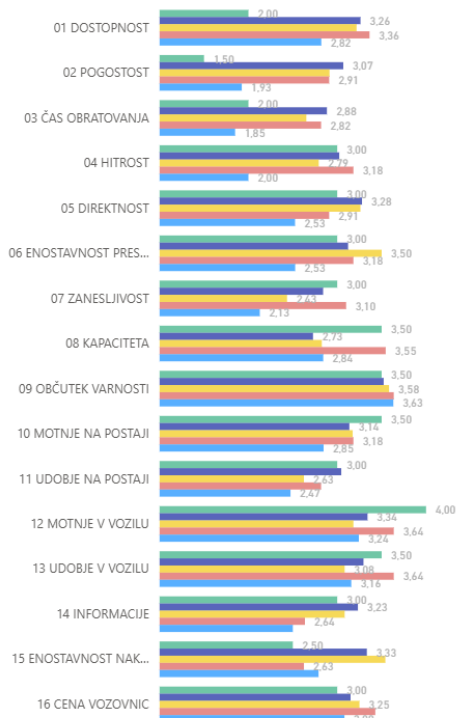
POMEMBNOST po statusu

● Brezposeln/a ● Dijak/inja ● Študent/ka ● Upokojenec/ka ● Zaposlen/a ali samozaposle...



OCENA KAKOVOSTI po statusu

● Brezposeln/a ● Dijak/inja ● Študent/ka ● Upokojenec/ka ● Zaposlen/a ali samozaposle...

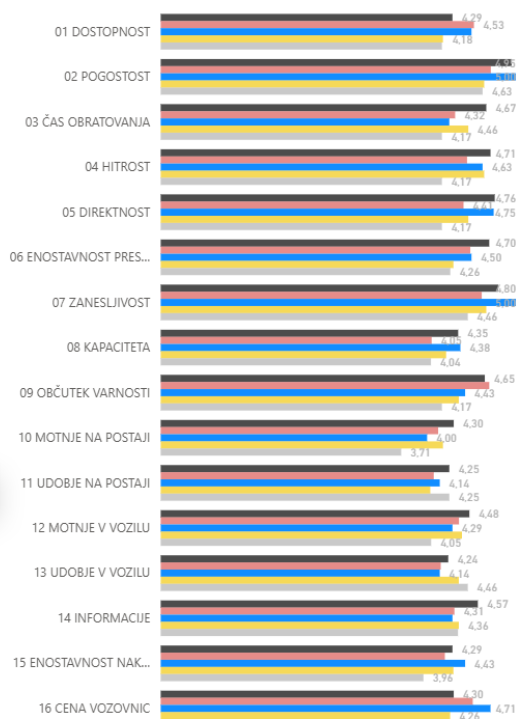


Slika 14: Razkorak med pomembnostjo in oceno kakovosti glede na status

Analiza po vrsti naselja pokaže podobno sliko, za vse vrste naselij je največji razkorak pri zanesljivosti, pogostosti, čas obratovanja in hitrost.

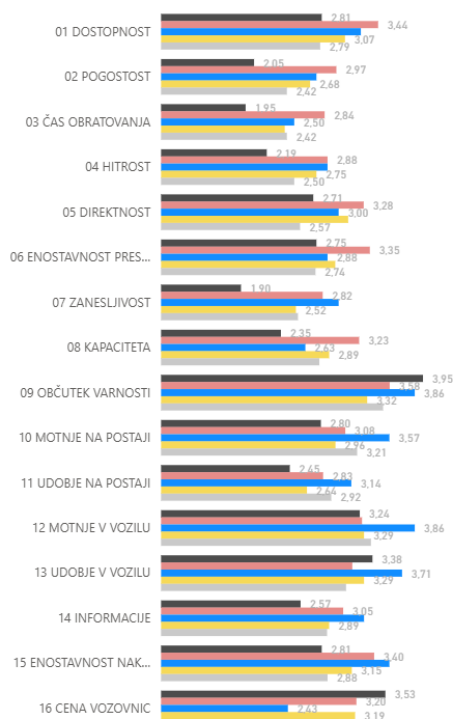
POMEMBNOST po vrsti naselja

● 1 Regionalno sr... ● 2 Urbano nas... ● 3 Ruralno o... ● 4 Suburban... ● 5 Ruralno nas...



OCENA KAKOVOSTI po vrsti naselja

● 1 Regionalno sr... ● 2 Urbano nas... ● 3 Ruralno o... ● 4 Suburban... ● 5 Ruralno nas...



Slika 15: Razkorak med pomembnostjo in oceno kakovosti glede na vrsto naselja

Analiza po vrsti uporabnikov (dolžina potovanja x razpoložljivost avtomobila) za **lokalni prevoz** pokaže, da je redni uporabnik z alternativo bolj ali manj zadovoljen glede svojih pričakovanj, do razlik med želenim in dejanskim stanjem prihaja pri rednih in občasnih uporabnikih brez alternative, ki najbolj pogrešajo boljši čas obratovanja, pogostost, dostopnost, hitrost in zanesljivost.

Pri rednih uporabnikih brez alternative na **regijskih potovanjih** je razkorak manjši, kot pri lokalnem prevozu. Razkorak je največji pri občasnih uporabnikih brez alternative in večji kot pri rednem uporabniku brez alternative.

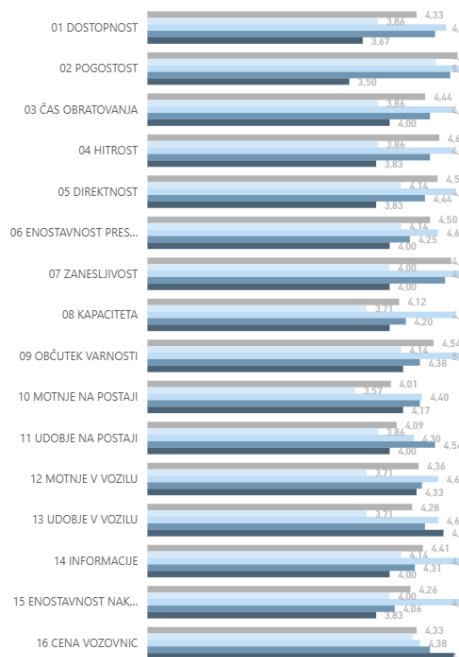
Pri občasnih in rednih uporabnikih z alternativo na **medregijskih prevozi** prihaja do večjega razkoraka kot pri uporabnikih brez alternative, kar verjetno pomeni, da so bolj zahtevni uporabniki. Čas obratovanja, hitrost, pogostost in zanesljivost so ključni parametri.

Na **mednarodnih prevozi** so najbolj zadovoljni oz. do najmanjšega razkoraka prihaja pri rednih uporabnikih z alternativo. Do največjega razkoraka prihaja pri rednih uporabnikih brez alternative, v vidiku pogostosti, časa obratovanja, direktnosti in hitrosti.



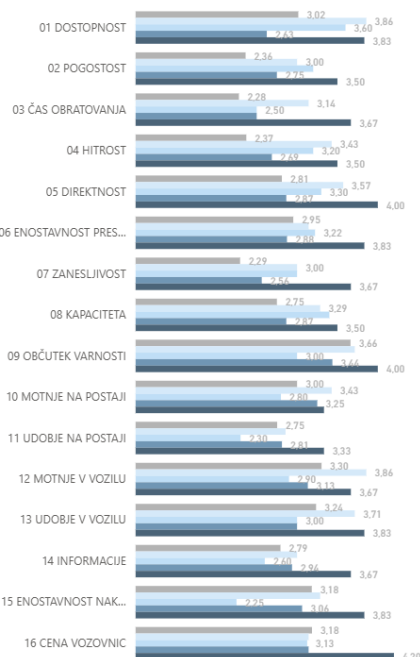
POMEMBNOST po vrsti uporabnika (lokalni prevoz)

● 1 Ni uporabnik ● 2 Občasni upor... ● 3 Občasni up... ● 4 Redni upor... ● 5 Redni upor...



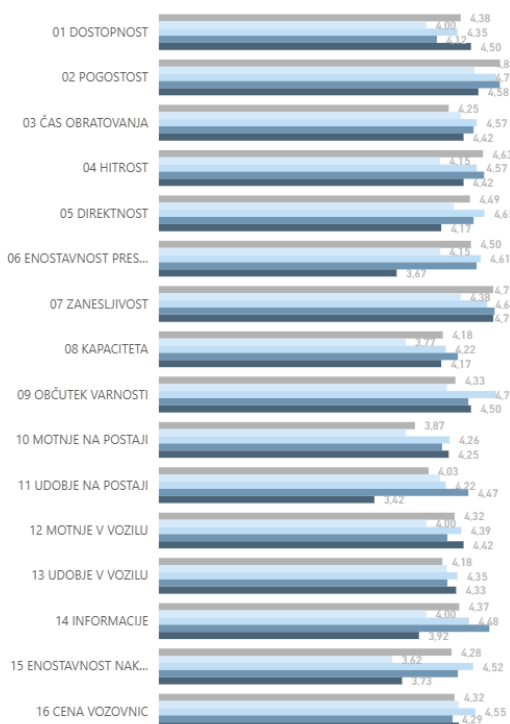
OCENA KAKOVOSTI po vrsti uporabnika (lokalni prevoz)

● 1 Ni uporabnik ● 2 Občasni upor... ● 3 Občasni up... ● 4 Redni upor... ● 5 Redni upor...



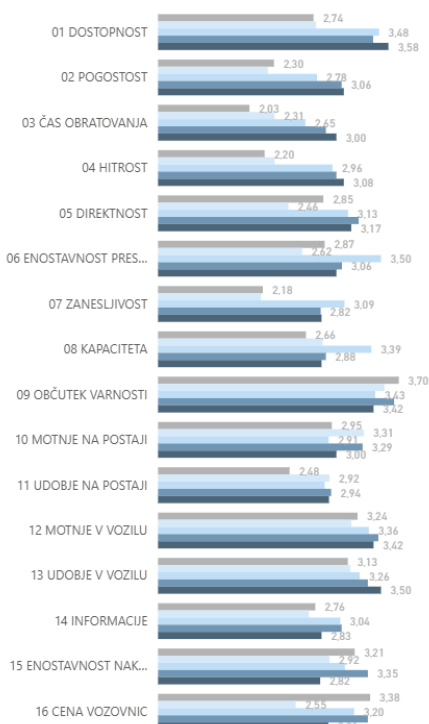
POMEMBNOST po vrsti uporabnika (regionalni prevoz)

● 1 Ni uporabnik ● 2 Občasni upor... ● 3 Občasni up... ● 4 Redni upor... ● 5 Redni upor...



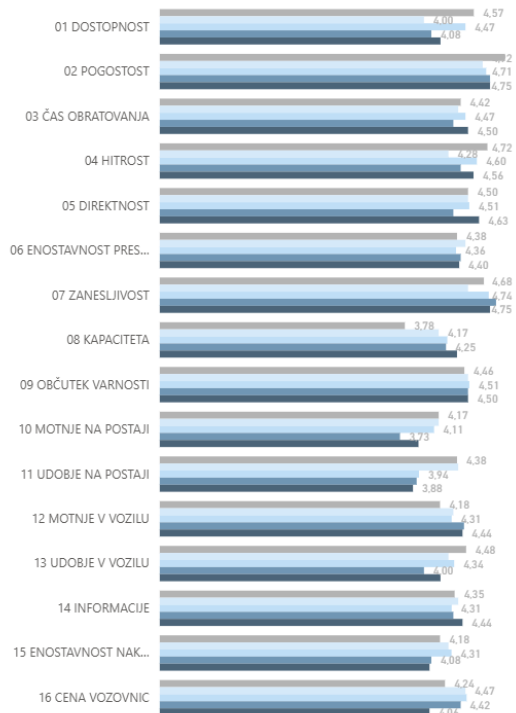
OCENA KAKOVOSTI po vrsti uporabnika (regionalni prevoz)

● 1 Ni uporabnik ● 2 Občasni upor... ● 3 Občasni up... ● 4 Redni upor... ● 5 Redni upor...



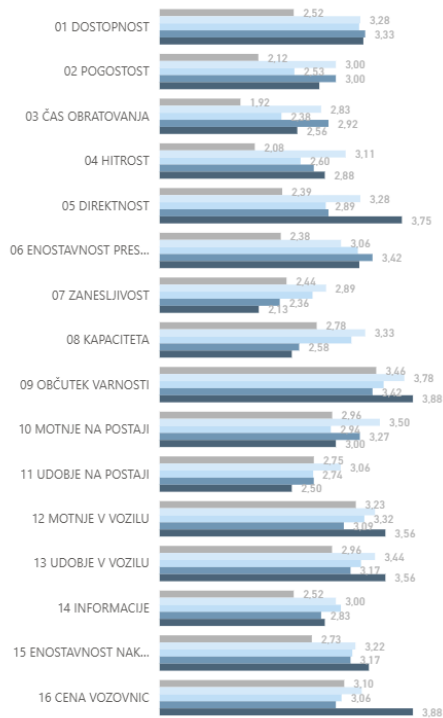
POMEMBNOST po vrsti uporabnika (medregijski prevoz)

● 1 Ni uporabnik ● 2 Občasni upor... ● 3 Občasni up... ● 4 Redni upor... ● 5 Redni upor...



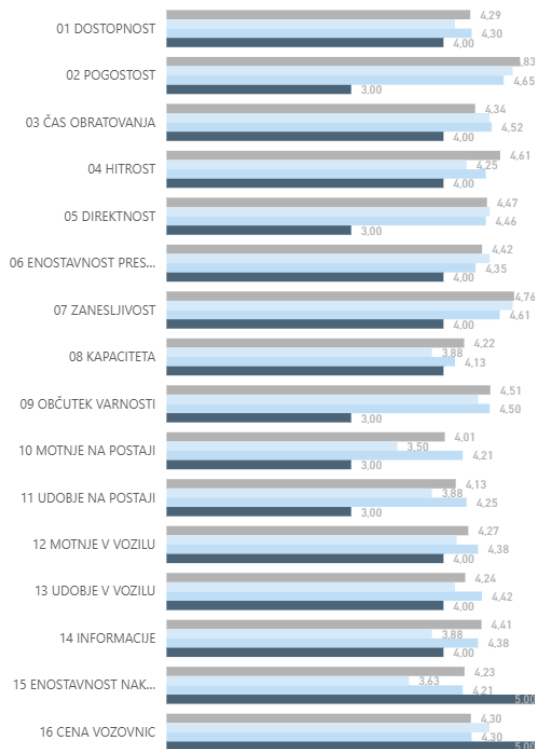
OCENA KAKOVOSTI po vrsti uporabnika (medregijski prevoz)

● 1 Ni uporabnik ● 2 Občasni upor... ● 3 Občasni up... ● 4 Redni upor... ● 5 Redni upor...



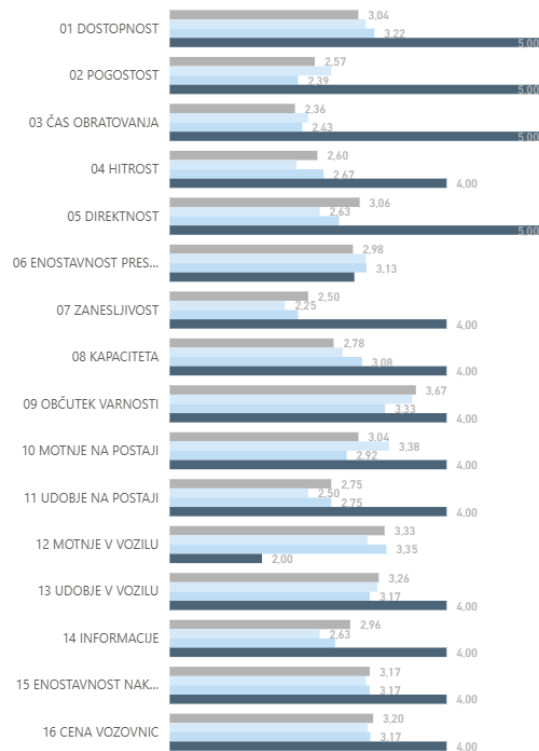
POMEMBNOST po vrsti uporabnika (mednarodni prevoz)

● 1 Ni uporabnik ● 2 Občasni uporabnik br... ● 3 Občasni uporab... ● 5 Redni uporabnik ...



OCENA KAKOVOSTI po vrsti uporabnika (mednarodni prevoz)

● 1 Ni uporabnik ● 2 Občasni uporabnik br... ● 3 Občasni uporab... ● 5 Redni uporabnik ...



Slika 16: Razkorak med pomembnostjo in oceno kakovosti glede na vrsto uporabnika

## 5. KOMENTARJI

Iz komentarjev veje splošno nezadovoljstvo s storitvijo JPP, najbolj izstopajo komentarji povezani z dostopnostjo, pogostostjo, hitrostjo in zanesljivostjo.

Usmeritve, ki izhajajo iz komentarjev so:

- povezava Postojna-Ljubljana: predlog za dodatno povezavo zjutraj ob 6h proti Ljubljani in odhod nazaj ob 15.30 oz. dodatni avtobusi med 15.30 in 16.15,
- uvesti postajališče na Ravbarkomandi v obe smeri,
- povezava Postojna-Koper je nezadostna,
- uvesti več povezav na Bloke,
- potrebna je uskladitev avtobusov na prestopnih mestih,
- potrebujemo več avtobusov, pogostejše in boljše povezave ter hitrejša potovanja.

Komentar	Regija	Vrsta naselja	Dolžina komentarja
Javni promet (vlak, avtobus) je katastrofalen, na ravni zaostalih afriških držav. Zamude so ogromne, dostikrat zasedenost ne omogoča vstopa na avtobus, čas vožnje se vedno (v 100% primerov) podaljša, skratka za prevoz v službo na relaciji Postojna-Ljubljana totalno neprimeren in nemogoč za uporabo. Z veseljem bi uporabljal javni prevoz vsak dan vendar to nikakor ni mogoče. Do penzije imam še 22 let vendar se bojim, da izboljšave do takrat še ne bo...žal...	10 Primorsko-notranjska	1 Regionalno središče	461
Sama se največ vozim z mestnim avtobusom relacija Koper-Markovec. Zjutraj in potem od cca 13 ure do 15 ali se dlje so avtobusi v smeri obeh relacij nabito polni. Ogromno je starejših oseb, posledično vsi mladi stojimo, kar razumem, do neke meje, ne zdi pa se mi pošteno, da plačujem avtobus in potem 85% časa zmeraj stojim, ker odstopim sedež nekomu starejšemu. Dajte na take relacije dva mestna busa kadar je potrebno.	10 Primorsko-notranjska	5 Ruralno naselje	419
Če bi želeli, da bi vse več ljudi uporabljalo javni prevoz bo potrebno delati na vseh omenjenih področjih. Opažam, da so povezave vse slabše. Če se že mora ukiniti kakšen termin naj se potem vsaj uskladijo avtobusi, da na prestopnih mestih ni potrebno predolgo čakati.	10 Primorsko-notranjska	3 Ruralno občinsko središče	268
Železniški promet bi bil lahko bolj organiziran, z manj zamudami in hitrejši. Ter bolje označene table za prestopne. Študenti in drugo pa glede na to da imamo že kupljene letne vozovnice, ne vem zakaj moramo še dodatno doplačevati vlake.	10 Primorsko-notranjska	2 Urbano naselje	236
Slovenija zaostaja tako v železniškem kot tudi avtobusnem prometu. Če bi bili boljši pogoji, hitrejša povezava in učinkovitejša rešitve, bi se veliko ljudi odločalo za javni promet. Tako smo pač obsojeni na avtomobile.	10 Primorsko-notranjska	2 Urbano naselje	218
Povezave z turističnim mestom Postojna so slabe, za vikend neuporabne, tako za povezavo do Ljubljane in še mnogo slabše z mestom KOPER. Zakaj ne ustavljajo avtobusi v mestu Postojna, ko gredo v smeri KOPER?	10 Primorsko-notranjska	1 Regionalno središče	206
Da za moje vasi ni sploh rednega javnega busa vendar le šolski avtobus, ki vozi ob jutrih dvakra in popoldan le trikrat. Tako da teze usklajujem poti in dostop. Smer Studeno-Postojna	10 Primorsko-notranjska	1 Regionalno središče	184
Dodatni avtobus iz Postojne, zjutraj ob 6.00 in povratek iz LJ ob 15.30 z glavne Postaje. In ne samo ob četrkih in petkih. Morda novo potajališče na Ravbarkomandi v obe smeri.	10 Primorsko-notranjska	1 Regionalno središče	176
Dejstvo da ne moreš splanirati apsolutno nič ker ne veš kdaj bo imel vlak 103 minut zamude je žalostno. Prosim posreduj rezultate ankete slovenskim železnicam!	10 Primorsko-notranjska	2 Urbano naselje	159
Vlaki so prepočasni in nedostopni (razen če si iz rakka), avtobusi so prenatrpani in OMAJGAD UGASN GRETJE MILOŠ FAKING AUGUST JE	10 Primorsko-notranjska	2 Urbano naselje	128

Iz naših krejev je tako rekoč skoraj nemogoče priti v večje kraje, ker je pogostost javnega prevoza zelo slaba.

	10 Primorsko-notranjska	5 Ruralno naselje	113
Rada bi komentirala zamude na slovenskih železnicah samo vem da mi ni treba ker je to že vsem dobro poznano.	10 Primorsko-notranjska	4 Suburbano naselje	108
Za notranji promet pomembna brezplačna vozovnica za javni promet, zato se tega v večji meri poslužujem.	10 Primorsko-notranjska	1 Regionalno središče	103
Poveča naj se število povezav javnega prevoza iz Ilirske Bistrice do drugih krajev.	10 Primorsko-notranjska	2 Urbano naselje	83
Vsak dan se vozim PO-LJ-PO z avtobusom, povezave iz LJ slabe med 14.30 - 16.15.	10 Primorsko-notranjska	1 Regionalno središče	79
Potrebujemo več avtobusov, boljše povezave, hitrejši čas potovanja	10 Primorsko-notranjska	4 Suburbano naselje	66
Večja povezanost, večkrat in hitreje in ceneje kot z avtom...	10 Primorsko-notranjska	1 Regionalno središče	60
da bi lahko dodali še kakšno dodatno povezavo	10 Primorsko-notranjska	2 Urbano naselje	45
Slovenija k slovenija negre nikamr	10 Primorsko-notranjska	2 Urbano naselje	34
Več avtobusov za na bloke	10 Primorsko-notranjska	5 Ruralno naselje	25
Hvala	10 Primorsko-notranjska	2 Urbano naselje	5

Večina komentarjev se nanaša na pogostost in dostopnost.

Št. komentarjev po regiji



Št. komentarjev po temi komentarja



Slika 17: Število komentarjev po temi komentarja

## 6. IMPLIKACIJE ZA NAČRTOVANJE SISTEMA JPP V PRIMORSKO-NOTRANJSKI REGIJI

Rezultati ankete na državni ravni kažejo, da uporabniki kot najpomembnejše razvojne prioritete prepoznajo predvsem **jedrne elemente storitve**: zanesljivost, pogostost voženj, čas obratovanja, hitrost, direktnost in enostavnost prestopanja.

V Primorsko-notranjski regiji uporabniki kot najpomembnejše razvojne prioritete prepoznajo čas obratovanja, dostopnost, zanesljivost, hitrost in pogostost.

Določen učinek bi verjetno prinesle že samo boljše informacije, kje in kako pogosto nastajajo zamude. Smiselno bi bilo, da se razvojni ukrepi vsaj v začetku usmerijo predvsem v območja z visokim potovalnim potencialom in ustrezno infrastrukturo, kjer je mogoče velik učinek doseči že samo z boljšo organizacijo storitev. S tem je mišljena predvsem **jasnejša funkcionalna hierarhija omrežja**:

- daljše medregijske linije naj se z nižjo gostoto postankov osredotočijo na zagotavljanje hitrosti in konkurenčnih voznih časov med večjimi središči,
- krajše regionalne linije se lahko s krajšo dolžino linije osredotočijo na zagotavljanje pogostosti povezav na pomembnejših koridorjih znotraj regije,
- lokalne linije pa prevzamejo vlogo zagotavljanja dostopnosti manjših naselij.

Takšen način organizacije lahko vpliva tudi na zanesljivost, saj omogoča preglednejšo strukturo voznega reda, bolj smiselno razporeditev voženj, enakomerneje razporejene rezerve in manj konfliktov med različnimi funkcijami iste linije.