



Poročilo z dogodka

POVEZOVANJE ZA BOLJŠO PONUDBO JPP

GZS, Ljubljana, 29. maj 2012

Udeleženci: Baškovič Jože (Integral Brebus), Benčina Marjeta (Focus), Blaž Janez (MZIP), Dovečar Matjaž (Cipra Slovenija), Dremelj Alojzij (SŽ – ŽIP storitve d.o.o.), Gabrovec Matej (GIAM ZRC SAZU), Grah Marjan (APMS), Hartner Gorazd (SŽ), Kastigar Polde (Kastigar Polikarp s.p.), Kregar Damjan (LPP), Krapež Boštjan (Harphasea d.o.o.), Otrin Katarina (Focus), Peterlin Marko (IPOP), Prijatelj Boštjan (Prevozi Prijatelj), Reya Igor (Alpetour), Sever Robert (GZS), Andrej Sušnik (Alpetour), Šamu Josip (OZS), Štrukelj Iztok (Veolia Transport), Žlender Bojan (MZIP), Žmauc Urška (Focus)

Dogodek je vodil: Marko Peterlin

UVOD

V uvodnem nagovoru je moderator med drugim izpostavil, da je namen delavnice izmenjati izkušnje in poiskati rešitve za izboljšanje ponudbe JPP, ne glede na trenutno stanje. Besedo je nato predal uvodničarjem: Marjeti Benčina iz društva Focus, Robertu Severju iz GZS ter Bojanu Žlenderju iz MZIP.

Marjeta Benčina iz društva Focus je predstavila projekt Mobilizacija za javni potniški promet, v okviru katerega je Focus organiziral regijske dogodke v 10 mestnih občinah v Sloveniji, tudi v Ljubljani. V okviru projekta bo društvo Focus v juniju na seji Odbora za infrastrukturo in okolje predalo odločevalcem na nacionalnem nivoju vse pozive in ugotovitve, zbrane na dogodkih. Javnemu potniškemu prometu trenutno ne kaže najbolje - režejo se sredstva, ukinjajo linije ... rešitve bomo iskali na tej delavnici, je za iztočnico povedala Benčinova.

Robert Sever iz GZS je izpostavil, da si na področju JPP prizadevamo k izboljšanju ponudbe JPP. »Večkrat smo rekli, da smo na prelomnici izvajanja JPP. Tudi letos smo na tej prelomnici. Panoga se srečuje z različnimi problemi: upadanje potnikov, zmanjševanje sredstev, neposlušnost države ... Verjamemo, da smo na prelomnici: standard ponudbe je potrebno zvišati čeprav smo v času krize. Verjamemo, da se bo na tem področju zgodila reforma. Uvedba enotne vozovnice bo dvignila nivo potnikov. Podjetja se soočajo s krizo in so pripravljena na uvedbo sprememb. Upamo, da bo temu prisluhnila tudi država. Veliko si obetamo z znižanjem cen vozovnic dijakov in študentov septembra, ne vemo pa, kaj se bo zgodilo s podeljevanjem koncesij...«

Bojan Žlender iz MZIP se je zahvalil Focusu, ki si ves čas prizadeva za izboljšanja na področju JPP in Gospodarski zbornici za soorganizacijo tega dogodka. »Ker je delavnica, naj sprovciram: Zakaj se je to zgodilo? Slovenija je šla pred desetletij v regionalni razvoj s 6000 naselij v razpršenost poselitve, kjer je nemogoče urediti funkcionalen JPP. Drugo dejstvo: ukvarjali smo se zgolj z izgradnjo cestne infrastrukture – to je ljudi privabljalo, da se prevažajo z



avtomobili. Mi smo bili ministrstvo za izgradnjo avtocest in nismo nič delali na področju JPP. Čudež je že to, da je JPP preživel. Zdaj smo na točki, kjer smo.«

Žlender je dodal, da je izziv MDDSZ, ki mora reči DA, da bodo dijaki in študentje ne glede na oddaljenost za vozovnico plačali 15 €. Preostali del bo plačala država. S tem upamo, da jih bomo vezali na uporabo JPP (ne glede na socialno izhodišče). Zunaj je razpis za postavitve sistema za enotno vozovnico. Iščemo variante kako skrajšati roke, da bo sistem stekel že prej kot je predvideno (vsaj pol leta prej). Če bo to naš skupen interes, se da veliko narediti. Kako zadostiti zahtevam evropske zakonodaje – države morajo do konca leta skleniti pogodbe, oz. ustanoviti svoja podjetja ali podeliti koncesije. Mi ostajamo na koncesijskem delu. Danes nesramno stiskamo prevoznike z omejeno kompenzacijo, ki ni poštena ... Prevoznik mora prejeti pošteno nadomestilo. Velika rezerva je v nadomestilu stroškov prevoza na delo. Drugo področje: kako najti rešitve za odmaknjena področja? Ekonomike na teh področjih ni (npr. Goričko, Haloze, Brkini, Bela Krajina...) Tudi če bi se vsi prebivalci vozili z JPP, ne bi bilo računice. Iščemo rešitve za manjše kapacitete – potnikom ni v interesu lest v kombij (predvsem starejšim ljudem). Poiskati bi morali majhna vozila, ki bi bila dovolj visoka, da bi imeli ljudje isti standard.

Letos bo razpis koncesij, iščemo rešitve za povezavo med prevozniki, povezavo med železnico, avtobusnimi prevozniki in mestnim prometom ter variante kako rešit sodelovanje za dijaške vozovnice.

Vir financiranja vidimo v nadomestilu za prevoz na delo ali v spremenjeni dohodninski politiki.

I. DELO V SKUPINAH

Po uvodnih nagovorih je moderator razprave prisotne zaprosil, da se za delavnični del razdelijo v štiri skupine. Skupine so se vsakih 10 – 15 minut zamenjale, tako da so vsi prisotni iskali rešitve na vse štiri teme, ki smo jih kot ključne identificirali skozi pretekle regionalne dogodke:

- PODELJEVANJE KONCESIJ
- ZDRUŽEVANJE PREVOZOV
- INOVATIVNI NAČINI
- PRILOŽNOSTI IN SODELOVANJA

Delavnični del se je zaključil s predstavitvijo zaključkov.

1. PODELJEVANJE KONCESIJ

Katere so pomanjkljivosti pri podeljevanju koncesij?

- **Manjka upravljalca**, vmesni člen med ministrstvom in izvajalci JPP. To bi bilo lahko (javno-zaebno) združenje, samo ministrstvo ali kdo drug. Zaradi politične odločitve žal ni zaživila načrtovana Direkcija za javni potniški promet na MZIP, ki bi lahko bila upravljalca.



- Ministrstvo bi moralo koncesije za avtobusne prevoznike podeljevati za **obdobje vsaj 8 let**. Od objave razpisa do prijave bi ponudniki avtobusnega prevoza potrebovali vsaj 9 mesecev, da se lahko uspešno pripravijo in medsebojno uskladijo.
- Podeljevanje koncesij **za železniški promet ni problematično**, saj velja za daljše obdobje in deluje po drugačnem sistemu kot za avtobusne prevoznike. Razlika je tudi v obliki organiziranosti (državno oz. privatna podjetja).
- **Manjša podjetja** izvajalcev avtobusnega prevoza si **želijo ohraniti trenutno stanje**, ki ga obvladujejo. Ne želijo se povezati z večjimi podjetji, ker se bojijo izgube dobička.
- Razpis iz leta 2009/10 je propadel, ker je narekoval previsoke standarde za izvajalce storitev. Prav tako ni bil funkcionalen in ga bi bilo v praksi težko realizirati.

- **Manjkajo odločitve**, tako s strani države kot s strani ponudnikov prevoza. Le-ti so na istem že vsaj 8 let. Nič se ne spremeni, pri podeljevanju koncesij gre le za avtomatizacijo podaljševanja obstoječega stanja.
- **Stroškovna cena** na kilometer (neto model) je trenutno ocenjena na povprečje 1,76 EUR/km. Le-ta je odvisna od prevožene razdalje, števila potnikov itd. Če bi bila **izkoriščenost** vozil **večja**, bi bila ta cena nižja. **Država bi morala pokriti celotno razliko** med prihodki avtobusnega prevoznika in stroškovno ceno na kilometer.
- Ob uvedbi **enotne vozovnice za dijake** in kasneje enotne vozovnice za vse skupine prebivalstva, bi bil najboljši **bruto** model kompenzacije.
- Zaradi zakonskih in birokratskih omejitev, prevozniki ne morejo prilagajati
- Finančna rešitev je v **nadomestilih za prevoz na/iz dela**. Država nameni letno za neposredne proračunske uporabnike približno 66 milijonov EUR, za javne zavode pa še dodatnih 72 milijonov evrov. Skupno pa okrog **140 - 170 milijonov EUR**. Že polovico te vsote bi pripomoglo h korenitemu izboljšanju stanja JPP v Sloveniji.
- **Cilj** vseh ponudnikov prevoza bi moral biti predvsem **povečanje števila potnikov**.

2. ZDRUŽEVANJE PREVOZOV

Kako odstraniti birokratske ovire pri združevanju posebnih (šolskih) prevozov z linijskimi? Še posebno v primeru občin z razpršeno poselitvijo.

- Velik problem so neusklajeni **urniki šol**, katere bi morala občina najprej uskladiti. Velik problem je tudi sprotno **spreminjanje ure pričetka pouka**, oz. organizacije nadomeščanj ob sobotah – prevozniki se morajo nenehno prilagajati šolam, kar pa lahko pomeni problem za ostale morebitne potnike, ki bi koristili ta prevoz. Odhodi avtobusov namreč niso fiksni, problem bi se posledično pojavil tudi pri obveščanju potnikov o spremembah.



- Združitve ne omogočajo **razpisi**, ki jih razpisujejo občine. Le-te delujejo po državnih predpisih, zato bi morali to področje pričeti reševati na državnem nivoju.
- Povezat bi morali javna naročila in gospodarsko javno službo (koncesije).
- Potrebno bi bilo spremeniti **predpise za postajališča** ter zmanjšati birokracijo za registracijo postajališč. **Postajališča za šolarje** bi morala biti **za vse**. Če so dovolj varna za šolarje, so lahko tudi za ostale. Za varnost v prometu bi poskrbeli z drugo dodatno signalizacijo.
- Za združevanje **delovskih** prevozov z linijskimi **ni toliko ovir**. Potrebne pa bi bile še sistemske ureditve – imeti bi morali en »konto«. Večji problem so tukaj nadomestila za prevoz na delo, ki predstavljajo socialni korektiv – delavci ne vidijo interesa v delovskih avtobusih/prevozih.
- Prevoze bi moral na eni lokaciji prevzeti **en prevoznik**. Dogaja se, da vzporedno vozita dva avtobusa: šolski, ki ga upravlja privatnik in redna linija, ki je skoraj prazen...Pri tem pa bi morali razrešiti problem dvojnega financiranja.
- Okrepiti bi morali upravljavski nivo, saj je ključen za usklajevanje potreb in ponudbe
- Glede na to, da imamo tudi v Sloveniji **primere dobrih praks**, večina do sedaj navedenih problemov odpade. Šole se lahko prilagodijo (primer Kosez).
- Občinam bi se moralo združevanje **finančno splačati**, zato potrebujejo spodbudo s strani države. V kolikor bi vsem (osnovnošolcem, zaposlenim...) mesečno vozovnico znižali na 15 eur, bi pridobili več potnikov in konec koncev tudi več financ (iz strani zaposlenih).

Vse je odvisno od **pogajanj** med občino in državo.

- Država bi morala v koncesijah **določiti tudi ceno mesečnih** vozovnic.
- Rezerva danes: Za opravljanje šolskega prevoza prejme prevoznik fiksni znesek na dan. V večini primerov prevoznik naredi manj kilometrov kot je plačan, zato bi lahko brez izgube opravil še kakšen prevoz več in tako prepeljal še ostale na določeni relaciji.
- Ključno za vse: postaviti bi morali temelje, saj nimamo strategije

3. INOVATIVNI NAČINI

S katerimi inovativnimi načini bi se ponudniki JPP (za čim manj sredstev) najbolje prilagodili trgu, povpraševanju?

- **Informatizacija** kot stik med občino in prevozniki. Približuje prevoz potniku.
- **Portal** za celotno državo, ki bi bil povezan z aplikacijo Google Transit. Problem osveževanja.



- **Povezovanje s taksi prevozi** izven konic (v okviru enotnega tarifnega sistema, s pomočjo informatizacije).

- Potencial za avtobusni prevoz na **dolgih razdaljah**:

- o primer Cipra: na dolge razdalje od vrat do vrat, kot Lj-Brnik
- o primer Tunizije: avtobus pelje, ko je poln – potniki nabirajo potnike.

- **Povezovanje s trgovskimi centri**: centri sofinancirajo prevoz. Del kupcev bi morali zagotoviti z JPP. Trgovski centri kot P&R sistemi (poslovni interes).

- Prevozi za podjetja (primer Revoz).

- Vožnja na delo: če bi se delo, ki ga nekdo opravi na sredstvu JPP štelo v **delovni čas**, bi se ga posluževalo več ljudi.

- **Prevozi ob »uradnih dnevih«** (pon, sre, pet) za manjše kraje.

- **Povezava s »car-pooling«** portali, primer: prevoz.org. Problem zlorab pri teh portalih (delo na črno in potniki brez zavarovanja). Konflikti med inovativnimi načini in koncesionarji, vendar ne na način, da zavremo inovativnost.

- **Inovativni načini financiranja**: primer Francije. To težko dosežemo s fiksnimi proračuni.

- **Potencial turizma** med vikendom.

4. PRILOŽNOSTI IN SODELOVANJE

Kje so priložnosti za povečanje števila potnikov? Kako bi s sodelovanjem pridobili tudi zaposlene? Kaj lahko naredimo pred uvedbo enotne vozovnice?

- **povezovanje in usklajevanje vozniških redov** (da ne prihaja do nepotrebnih podvajanj), po možnosti skozi **skupen portal**
- **informiranost potnikov in informiranost ponudnikov JPP&države o potrebah potnikov**
- problem: vsak »ščiti svoj vrtiček«
- nujnost **združevanja/pritegovanja sredstev v en sistem** (zdaj so razpršena po posameznih segmentih – redni linijski, šolski, ...)
- železnica je nefleksibilna
- prilagodljivost pritegne potnike
→ različne velikosti vozil, prilagajanje frekvenc
- ključni faktorji za izbiro JPP: **čas, stroški in udobje**



- **potreben bi bil zunanji impulz!**
→ sodelovanje mora biti predvideno tudi sistemsko
- takojšnje povezovanje mestnega in primestnega prevoza
- priložnosti za mestni promet: razbijanje konic, privabljanje starejše populacije, parkirišča izven centra (P&R)
- **kakovost** → tako bo tudi potnikov več
- **preusmerjanje sredstev iz nadomestil** (npr. nadomestilo samo na podlagi vozovnice)
- razbijanje konic (mesta?) : manj fleksibilnosti pri delovnem času zaposlenih (podeželje?)
- cenovna ugodnost
- direktne linije → **čim manj prestopanja** (največ 1x)
- spodbujanje spremembe miselnosti (prednost pešcu&JPP, avto je na zadnjem mestu)
- potrebno **izboljšanje standardov** (npr. preprečevanje nelojalne konkurence)

II. RAZPRAVA

Po zaključku predstavitev je bil čas za razpravo.

Vprašanje novinarja Dela (Červek): Kaj se dogaja s potniškim centrom v Ljubljani – ta bo verjetno ključen za povezavo različnih povezav?

G. Hartner, SŽ: Emonika se je začela nazaj delati. Potrebno bo uskladiti določene zadeve, ki niso potnikom prijazne. Emonika bo pod enotnim upravljanju. Obstaja tudi problem gradnje – promet mora teči ne glede na gradbišče. Potrebno bo preseliti avtobusno postajo, narediti dvopasovnico na Šmartinki. Problem je v denarju, Situla je del projekta in je zaključila z gradnjo. MOL je na strani ukrepov za izboljšanje projekta v smer prijaznosti do potnika. Potniška dvorana se je preselila na 3. nadstropje – J. Koželj je tudi izrisal to rešitev.

I. Štrukelj iz Veolie je zaključil, da nam manjka odločnosti – pogovarjamo se vsaj že 8 let, kaj bi morali narediti. Čas je da se premaknemo - nekaj moramo narediti, ne glede na posledice.

B. Žlender, MZIP: En tak korak so dijaške vozovnice – letos ali nikoli! Drugače bo vlak odpeljal!

M. Benčina, Focus: Zaključki vseh razprav, tudi slednje, bodo, skupaj s pozivi prebivalcev Slovenije, predani Ministrstvu za infrastrukturo in prostor, lokalnim oblastem (občine) in drugim odločevalcem. 20. junija bo Odbor za infrastrukturo in prostor na seji obravnaval zaključke in pozive, ki so nastali v okviru projekta.

Sledila je še neformalna razprava ob prigrizku.