

## 50 % zvišanje cen vozovnic ni dopustno

Ljubljana, 11. november 2011 – Ta teden je uporabnike in zagovornike javnega potniškega prometa v Ljubljani šokirala novica o predvideni 50 % podražitvi vozovnic mestnega prometa. Koalicija za trajnostno prometno politiko [1] tega ukrepa mestnih oblasti ne podpira, čeprav razume potrebo po dodatnem financiranju javnega mestnega in primestnega prometa. Sprejemljiva bi bila le postopna podražitev enkratne vozovnice, vendar ob sočasnem znižanju cene mesečne vozovnice, hitrejši zamenjavi odsluženih avtobusov z avtobusi, ki jih poganja zemeljski plin, namenski porabi dela parkirnin za sofinanciranje javnega in nemotoriziranega prometa ter povišanju parkirnin za osebna vozila in razširitvi parkirnih površin na katerih se pobira parkirnina.

Neprijetna novica o naglem dvigu cene enkratne vozovnice na mestnem avtobusu iz 0,8 na 1,2 EUR je presenetila tako uporabnike in zagovornike javnega prevoza, kot strokovno javnost. Mestni svet podražitev argumentira z neustreznim razmerjem med mesečnimi in enkratnimi vozovnicami. Predviden je (pre)visok skok cene vozovnic, a obenem ni pospremljen niti z nižjimi cenami mesečnih vozovnic, niti s kampanjo, ki bi pojasnila, zakaj je koristno, da bi več ljudi imelo termenske vozovnice, kaj šele z ukrepi za zmanjšanje rabe osebnih avtomobilov.

»Čeprav se je cena vožnje z uvedbo kartice Urbana v Ljubljani dejansko znižala, zaradi česar so prihodki LPP upadli, je bilo to mogoče predvideti in mesto bi moralo najti druge vire, s katerimi bi nadomestilo omenjeni izpad prihodkov, predvsem na račun zmanjšanja privlačnosti osebnega prometa (plačljiva parkirišča, višje cene parkirnin, kordonske cestnine ipd.). Zavedati se je treba, da bo dolgoročno povečanje prihodkov mogoče samo z večjim številom potnikov,« pojasnjuje Marko Peterlin iz IPOP-a.

Dr. Matej Gabrovec iz Geografskega inštituta (GIAM ZRC SAZU) pravi, da ne smemo biti a priori proti podražitvam enkratnih vozovnic, če hočemo izboljšati kvaliteto prevoza in zmanjšati njegove vplive na okolje ter dodaja: »Podražitev enkratnih vozovnic je smiselna v korakih ob hkratnem znižanju mesečnih vozovnic. Kot stroka smatramo, da je ustrezno razmerje med enkratno in mesečno vozovnico 1 : 20.«

Dr. Aljaž Plevnik iz Urbanističnega inštituta RS opozarja na eno nižjih stopenj sofinanciranja JPP v primerjavi z drugimi evropskimi mesti in na smiselnost navzkrižnega financiranja prometnega sistema. »S pravkar izvajano širitvijo območja plačljivega parkiranja se obetajo novi prihodki. Ta denar naj gre za dvig ponudbe alternativ,« še poudarja Plevnik.

Marjeta Benčina iz društva Focus dodaja: »Javni potniški promet je pravica vsakega prebivalca Slovenije.



Če ga dražimo, diskriminiramo tiste, ki nimajo dostopa do osebnega avtomobila. Ker je pričakovati, da bo dvig cene pripeljal do večje rabe avtomobilov, se bo verjetno povečala tudi onesnaženost zraka z delci, toplogrednimi plini in zdravju škodljivimi snovmi, zaradi katerih se slabšata zdravje in kakovost bivanja Ljubljančank in Ljubljančanov.«

»Preseneča me, da je ukrep argumentiran le s tem, da LPP primanjkuje denarja. Ljudje bi manj drastično in bolj postopno povečanje cen sprejeli verjetno z odobravanjem, če bi bili prepričani, da bo na ljubljanskih ulicah več udobnih in okolju bolj prijaznih avtobusov. Nekateri avtobusi LPP kljub dobri vzdrževanosti sodijo na odpad, saj ne izpolnjujejo niti preteklih standardov glede izpustov zdravju škodljivih plinov« se tudi nad samo (ne)argumentacijo odločitve čudi Andrej Klemenc iz Slovenskega E-Foruma.

Gašper Žemva iz Ljubljanske kolesarske mreže pa predlaga: »Preden dvignemo cene vozovnic je potrebno pritegniti večje število potnikov z intermodalnostjo. To pomeni, da lahko uporabniki LPP kombinirajo avtobusni prevoz z drugimi načini prevoza, npr. s kolesarjenjem. Kolesarska stojala naj se postavijo blizu avtobusnih postajališč ter omogoči brezplačen prevoz koles z mestnimi avtobusi.«

Člani Koalicije za trajnostno prometno politiko se strinjajo, da namera LPP in MOL o dvigu cene vozovnic ni upravičena, ker predhodno niso bili izvedeni ukrepi, ki bi ljudi pritegnili k uporabi javnega prevoza, kot so npr. zmanjšanje privlačnosti uporabe osebnega avtomobila, promocija javnega prevoza in znižanje cene mesečne vozovnice. Višanje cen enkratnih vozovnic je upravičeno, če je postopno (ne pa kar za 50 %) in ob predhodni izboljšavi ponudbe javnega prevoza.

\*\*\*\*\*

Kontakt:

Matjaž Dovečar, CIPRA Slovenija, [matjaz.dovecar@cipra.org](mailto:matjaz.dovecar@cipra.org), GSM: 041 589 549

Več informacij:

dr. Matej Gabrovec, Geografski inštitut Antona Melika, GIAM ZRC SAZU, [matej@zrc-sazu.si](mailto:matej@zrc-sazu.si)

Marko Peterlin, IPOP- Inštitut za politike prostora, [marko.peterlin@ipop.si](mailto:marko.peterlin@ipop.si)

Marjeta Benčina, Focus, društvo za sonaraven razvoj, [marjeta@focus.si](mailto:marjeta@focus.si)

dr. Aljaž Plevnik, Urbanistični inštitut RS, [aljaz@uirs.si](mailto:aljaz@uirs.si)

Andrej Klemenc, Slovenski E-Forum, [andrej.klemenc@rec-lj.si](mailto:andrej.klemenc@rec-lj.si)

Gašper Žemva, Ljubljanska kolesarska mreža, [lkm@mail.ljudmila.org](mailto:lkm@mail.ljudmila.org)

---

[1] Koalicija za trajnostno prometno politiko je skupina organizacij in posameznikov, ki se s prispevki odziva na aktualno prometno politiko in dogajanje na področju prometa Sloveniji. Več na: <http://www.cipra.org/sl/CIPRA/cipra-slovenija/aktivnosti-v-teku/koalicija-za-trajnostno-prometno-politiko>.