

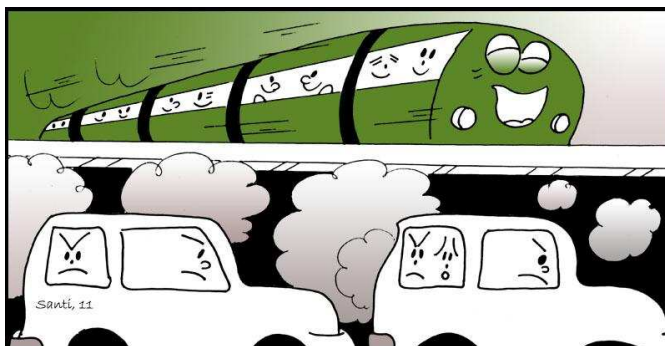


Swiss Contribution

Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

# MOBILIZACIJA ZA JAVNI POTNIŠKI PROMET

Povzetek predlogov in pozivov za odločevalce na  
področju javnega potniškega prometa v Sloveniji



Ljubljana, junij 2012

# UVOD

**Focus, društvo za sonaraven razvoj**, je v okviru projekta **Mobilizacija za javni potniški promet** po vsej Sloveniji izpostavljalo problematiko javnega potniškega prometa (JPP). Namen projekta je bil predvsem **povezovanje regionalnih in nacionalnih akterjev na področju JPP**, iskanje rešitev za izboljšanje stanja JPP v posamezni regiji ter zbrati čim več pozivov širše in strokovne javnosti glede izboljšanja JPP. Projekt podpira Švica v okviru Švicarskega mehanizma in se po letu in pol končuje.

Cestni promet narašča, z njim pa tudi poraba goriv, število nesreč, zastojev, degradacija okolja ter emisije toplogrednih in drugih zdravju škodljivih plinov. Veliko od naštetih težav bi rešili ali vsaj omilili s povečano rabo sredstev javnega prevoza. Javni prevoz uporablja vedno manj ljudi, ukinjajo se železniške in avtobusne proge, obstoječe linije so med seboj tako prostorsko kot časovno neuskklajene, vedno več naselij je s sredstvi javnega potniškega prometa nedostopnih. Sistem javnega potniškega prometa je vse bolj nekonkurenčen in neučinkovit, kakovost bivanja in mobilnost se velikemu delu prebivalstva slabša, kar vodi v povečanje ekonomskih in socialnih razlik. Slednji problemi se najbolj kažejo na podeželju, ki je v primerjavi z mestom tudi z vidika razpoložljivosti JPP zapostavljeno.

V okviru projekta je bilo izvedenih 10 regionalnih okroglih miz v 10 regionalnih središčih Slovenije: Kranju, Velenju, Novem mestu, Murski Soboti, Celju, Kopru, Slovenj Gradcu, Mariboru, Novi Gorici in Ljubljani. Namen okroglih miz je bil vzpostaviti platformo med odločevalci na nacionalnem in lokalnem nivoju, strokovno javnostjo, ponudniki JPP ter civilno javnostjo. Na ta način so okrogle mize oblikovale deležniški dialog in obenem ustvarile neformalno mrežo akterjev JPP. Na enajstem, posebnem dogodku v Ljubljani, pa so se zbrali samo ponudniki JPP ter predstavniki Ministrstva za infrastrukturo in prostor. Namen te delavnice je bil spodbuditi izvajalce JPP k sodelovanju, ki je v finančni krizi, ki klesti sredstva tudi JPP-ju, izrednega pomena.

Vključitev širše javnosti, ki se vsakodnevno srečuje s problemi JPP-ja, je bil pomemben del projekta Mobilizacija za javni potniški promet z vidika ustvarjanja pritiska na odgovorne za JPP v Sloveniji. Na 5 avtobusnih oz. železniških postajah je okoli 1000 plesalcev izvedlo Ples za zadnji vlak, s katerim so mladi zahtevali boljši JPP, preko spletne ankete je več kot 150 ljudi oddalo svoj poziv ministrstvu, pristojnemu za promet ter občinskim odločevalcem.

Izvajalci projekta se zavedamo, da je na koncu vse odvisno od političnih odločitev. Naj smo si na raznih dogodkih še tako enotni glede tega, v katero smer mora razvoj JPP v Sloveniji, se na koncu vedno ustavi pri prednostni listi tistih, ki odločajo. **Javni potniški promet mora postati prioriteta v razvoju Slovenije**, saj bo le tako zagotovljena večja kakovost bivanja vseh državljanov.

Gospodarska kriza predstavlja prelomnico tudi na področju JPP – ali ga bomo prepustili nadaljnjemu propadanju ali bomo izkoristili priložnost in ljudem ponudili možnost spremembe mobilnostnih navad, pa je odvisno od vas, ki odločate v imenu državljanov in državljanek, občanov in občank!

# PREDLOGI ZA ODLOČEVALCE

Javni potniški promet (JPP) **mora postati prioriteta sedanje in vseh naslednjih Vlad RS**. Z gradnjo avtocestnega križa in z načrti o gradnji tretje razvojne osi ter širitvah nekaterih cest se še vedno daje prednost energetsko in ekonomsko potratni vožnji z osebnimi vozili ter individualizaciji prebivalstva.

Poleg Resolucije o trajnostni prometni politiki, ki jo je vlada sprejela leta 2006, potrebujemo še zavezujoče dokumente na področju JPP. Predlagamo **Nacionalni načrt za javni potniški promet**, kjer bosta opredeljena tako časovnica kot finančni okvir vlaganja v JPP.

S 1.1.2012 naj bi začela delovati Direkcija za javni potniški promet na ministrstvu, pristojnem za promet. Do realizacije zaradi politične odločitve ni prišlo. Predlagamo ustanovitev te direkcije in jasno opredelitev njenih pristojnosti. Njena glavna funkcija bi morala biti upravljanje JPP in povezovanje različnih akterjev na področju JPP v Sloveniji.

## *(SO)FINANCIRANJE JPP IN NJEGOVA USTREZNOST*

### **Država ne sme varčevati na področju JPP:**

JPP je v stanju, ko zagotavlja minimalne storitve, da se jih ljudje še poslužujejo. Varčevanje na tem področju pomeni ukinjanje linij, to pa vodi v izgubo potnikov. Dodatne ukinitve že tako redkih linij bi pomenilo upad števila potnikov, ki jim JPP ne bi mogel več pokriti potreb po potovanjih.

### **- Potrebno je pravičnejše sofinanciranje linij avtobusnega prevoza:**

JPP tudi na najbolj rentabilnih linijah ni donosna dejavnost in ga ne smemo prepustiti trgu. Izvajalci avtobusnih storitev na nerentabilnih linijah so, v primerjavi s tistimi, ki prodajo več vozovnic, v slabšem položaju. Izvajalcem mora država povrniti celotno razliko med stroškovno ceno in zaslužkom s prodajo vozovnic.

### **- JPP se mora financirati tudi iz sredstev povračila stroškov prevoza na delo:**

Država letno nameni okrog 140 milijonov EUR za povračilo teh stroškov zaposlenim v javni upravi in javnih zavodih. Večina tega denarja se ne vrne v JPP, ker se ljudje na delo vozijo z avtomobili. Sistem povračila stroškov prevoza na delo je potrebno spremeniti tako, da zaposlene spodbujamo k uporabi JPP – da se ta sredstva posredno ali neposredno stekajo v sistem JPP.

### **- Poiskati je potrebno vse vire financiranja JPP, jih združiti in upravljati JPP iz enega mesta:**

Mestni potniški promet financirajo občine. Primestni promet sofinancira država s podeljevanjem koncesij privatnim podjetjem. Slovenske železnice so v državni lasti in se financirajo na drugačen način kot avtobusni prevozniki. Občine iz svojih proračunov namenijo veliko sredstev tudi šolskim prevozom, ki pa jih zaradi birokratskih ovir ne morejo združevati z navadnimi linijskimi prevozi. Različna ministrstva preko štipendijskih shem vračajo sredstva za prevoz študentom in dijakom. Država in podjetja zaposlenim preko nadomestila za prevoz na delo namenijo veliko sredstev. Ob seštevkju vseh razpršenih sredstev dobimo visoke vsote, katerih pa je v najmanjši meri deležen prav JPP.

## **BIROKRATSKE OVIRE**

- **Odstraniti je potrebno ovire, ki preprečujejo združitev posebnih prevozov (predvsem šolskih) z navadnimi linijskimi prevozi.**

V občinah s pretežno razpršeno poselitvijo bi šolski prevozi lahko v velikem delu pokrili potrebe ostalega prebivalstva po prevozu v občinska središča. Izvajalci šolskih prevozov ne smejo pobirati ostalih potnikov. Zanje se mora uvesti posebna linija, na koncu pa vsi avtobusi vozijo prazni.

- **Odstraniti je potrebno ovire, ki ponudnikom JPP omogočajo večjo fleksibilnost:**

Že tako osiromašeni ponudniki avtobusnega prevoza iščejo rešitve, s katerimi bi povečali število potnikov in se prilagodili povpraševanju. Birokratske ovire v veliki meri zatirajo njihovo inovativnost. Izvajalci JPP storitev npr. ne smejo prilagajati linij povpraševanju, ne smejo znižati cen vozovnic v izvenkoničnem času. Določeni predpisi zatirajo njihovo željo po povečanju števila potnikov.

## **POVEZOVANJE AKTERJEV JPP**

- **Povezovanje občin za boljši JPP je nujno:**

Slabo sodelovanje občin in njihov neposluh za tematike JPP prispeva k nepovezanosti sistemov JPP na regionalnem nivoju. Občani manjših občin vsakodnevno migrirajo na delo v regionalna središča, v prestolnico. Izvirne in ciljne občine bi morale najti skupni jezik, kako čim več ljudi prepeljati na delo z JPP.

- **Povezovanje ponudnikov JPP:**

Med ponudniki vlada konkurenca za peščico potnikov, ki trenutno uporabljajo JPP (predvsem dijaki). S skupnimi močmi in z združevanjem ter prilagajanjem eden drugemu bi morali iskati načine, kako pridobiti ostalih 90 % prebivalcev, ki trenutno za svoja potovanja uporabljajo osebne avtomobile. Država mora z ustrezno zakonodajo uvesti pravično financiranje različnih ponudnikov in preprečiti izvajanje monopola na nekaterih območjih.

## **INOVATIVNI PRISTOPI V JPP IN NJEGOVA FLEKSIBILNOST**

- **Država mora spodbujati inovativne pristope v JPP, ne pa jih zavirati z zakonodajo:**

Raznolikost območij v Sloveniji pomeni različne pristope k reševanju problematike JPP. Naravne, družbene in zgodovinske lastnosti posameznih območij narekujejo različen razvoj JPP. Te je potrebno spodbujati in jih promovirati na podobnih območjih.

- **Upravljalca na državnem nivoju mora poenotiti vozne rede in vzpostaviti portal, kjer bodo potniki prejeli informacije vse na enem mestu:**

Informacije o JPP so trenutno razpršene, kar onemogoča intermodalnost (prestopanje na različna prevozna sredstva). Razpršenost in pomanjkanje informacij potnike odbija od uporabe JPP, še posebej starejše in tiste, ki niso vsakodnevno vezani na JPP.

## **OZAVEŠČANJE O POMENU JPP**

- **Država mora pričeti z obsežno kampanjo popularizacije JPP med ljudmi:**

Ob hkratni posodobitvi sistema JPP mora država ljudi prepričati, da je izbira JPP prava odločitev, tako iz okoljskega, ekonomskega kot socialnega vidika. Pri tem ji lahko pomagajo nevladne organizacije.

## **ŽELJE POSAMEZNIKOV GLEDE JPP**

### **- Država, upravljalci storitev JPP in občine morajo upoštevati želje posameznikov na področju JPP:**

Pozivi prebivalcev različnih regij so zbrani v pričujočem gradivu. JPP je pravica vsakega državljanca, za katero se izplača boriti. Skoraj 50 % ljudi nima dostopa do osebnega vozila (starost, zdravstveni razlogi, drugo) in nepovezanost z JPP jih postavlja v nekonkurenčen položaj. Pristojne institucije morajo upoštevati pozive, želje in nezadovoljstvo ljudi na področju JPP.

## **ZAKLJUČEK**

JPP v Sloveniji je v slabem stanju in zdi se, da ga finančna kriza še dodatno postavlja na stranski tir. Smo na prelomnici, ko lahko JPP postavimo med prioritete državnega pomena, ali pa ga osiromašimo do te točke, da ne bo več zadostoval potrebam večini prebivalcev Slovenije, skratka njegov propad se bo nadaljeval.

Urejen JPP v razvitih državah pomeni boljšo kakovost bivanja. Razvoj Slovenije se ne sme več meriti v kazalcih, kot so stopnja motorizacije in število kilometrov na novo zgrajenih cest, temveč po številu ukrepov, ki izboljšajo bivanjske razmere posameznikov. Razpršena poselitev v veliki meri ovira učinkovit JPP, vendar primeri iz zgodovine, primeri iz sosednjih držav in možne inovativne rešitve lahko omilijo tudi to oviro.

Nujno je potrebna ureditev finančne in zakonodajne plati JPP. Obe v veliki meri ovirata funkcionalen razvoj JPP v Sloveniji. Z zapleteno birokracijo po letu 2000 smo naredili JPP nefleksibilen in neodprt za spremembe. Nov življenjski slog prebivalcev pa zahteva te spremembe. Ljudje smo se navadili na individualni način življenja, kar pomeni veliko razpršenost potovanj in temu se mora prilagoditi tudi JPP.

Izgovor, da so ljudje preveč navezani na osebne avtomobile in da se ne znajo vrniti k JPP, je na mestu. Vendar k temu je največ prispevala zgrešena prometna politika Slovenije v zadnjih 30 letih, ki je spodbujala in še vedno spodbuja individualizem in razpršeno poselitev. Ljudje so bili tako 'prisiljeni' v nakup osebnih vozil. Cene vozil in goriva so še vedno ugodne, vrednote prebivalcev pa se ne morejo spremeniti čez noč.

Spremembe na področju JPP so nujne in z njimi je potrebno začeti takoj! JPP mora postati prioriteta razvoja Slovenije, na državnem nivoju pa moramo sprejeti zavezujoče dokumente na področju JPP. Nujno pa je tudi povezovanje vseh akterjev na področju JPP.