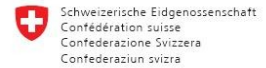




Mestna občina Ljubljana



Swiss Contribution



Poročilo dogodka

## »Pustite se zapeljati...z javnim potniškim prometom«

Mestna hiša, Mestni trg 1, Ljubljana, 15. 5. 2012

Udeleženci: Andrej Osterman in Tamara Deu in Milena Kranjc in Jošt Šmajdek (LPP), Andrej Stijepić in Anton Kohek in Miroslav Kupljenik (DESUS), Cvetka Draksler in Polona Demšar Mitrovič in Jože Lekše in Zvonimir Jakšič in Janez Blaž (MzIP), Gregor Povše in Matej Gojčič in Maša Šorn (RRA LUR), Igor Reya (Alpetour), Jure Dolenc (City Studio), Katja Berčič (Krajinska arhitektura), Lea Ružič in Aljaž Plevnik (UIRS), Marjetka Uršič (SŽ), Matej Gabrovec (GIAM ZRC SAZU), Mateja Derganc in Matjaž Dovečar (CIPRA Slovenija), Matevž Pušnik in Davor Kontič (Inštitut Jožef Stefan), Matjaž Uršič (UL FDV), Romana Hribar (Občina Logatec), Sabina Popit in Zdenka Šimonovič in Vita Kontič (MOL), Petra Čop (OGDP), Tomaž Maher in Marijan Žura (FGG), Zidar Kati (Občina Litija), Brigita Kure (LJ LEK), Miloš Mikolič (Sindikat upokojujencev), Simčič Justina (JHL), Meta Štoka Debevec (MDDSZ), Gregor Rome (Ekosklad), Cvetka Gliha (ZSSS – SDPZ), Tomaž Kšeza (Delavska enotnost), Katarina Otrin in Urška Žmauc in Marjeta Benčina (društvo FOCUS), Rok Ogrin, Stanislav Hribar, Špela Blatnik, Vita Žlender.

Dogodek je vodila Sabina Popit, MOL. Predstavitve so na voljo tukaj:

<http://www.civitasljubljana.si/dokumenti/predstavitve>

Predstavnica društva Focus, Katarina Otrin 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 predalo odločevalcem na nacionalnem in lokalnem nivoju vse pozive, zbrane na dogodkih. Dogodek v Ljubljani je prilagojen najbolj izpostavljenim temam, ki so se pokazale za relevantne na preteklih okroglih mizah po Sloveniji: ukrepi za boljši JPP in sistem financiranja stroškov prevoza na delo. Po dogodku v mestni hiši v Ljubljani je sledil še FLASH MOB - ples presenečenja - na železniški postaji v Ljubljani. Dogodek v Ljubljani je omogočila MO Ljubljana, v okviru projekta Civitas Elan.

### **9-9.20: Rumeni pasovi na Dunajski cesti – prometni model, Matjaž Uršič**

Dr. Matjaž Uršič iz FDV je predstavil raziskavo iz leta 2008/09 z naslovom »Rumeni pasovi - sprejemljivost pri občanih«. V raziskavi je bilo zajetih preko 1000 prebivalcev MOL (območja ob Dunajski cesti) in občin Kamnik, Trzin, Domžale. Ljudi v Ljubljani najbolj moti gneča in zastoji na cestah in to je tudi razlog, da so močno naklonjeni k uvedbi rumenih pasov (82 %), 47 % jih podpira ukrep v vsakem primeru, torej tudi če bo to pomenilo večje zastoje za osebna vozila.

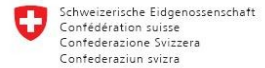
### **9.20-9.40: Jure Dolenc, City studio: Prometna študija umestitev pasov, rezerviranih za JPP na Dunajski cesti v Ljubljani (Kapacitetna preveritev in zasnova ukrepov)**



Mestna občina Ljubljana



Swiss Contribution



Jure Dolenc je predstavil študijo City studia, ki zavzema tri možnosti ureditve Dunajske ceste.

- Prva možnost pomeni obstoječo prometno ureditev.
- VARIANTA 1 pomeni umestitev rumenih pasov na Dunajsko cesto brez gradbenih posegov (cca 200 tisoč EUR)
- VARIANTA 2 pa pomeni manjše gradbene posege na Dunajski cesti, med drugim tudi razširitev na 6 pasov med Bavarskim dvorom in Linhartovo cesto (cca 400 tisoč EUR).

Prikazani so bili tudi modeli (filmčki) za vse variante. Dolenc zaključuje, da bi pri varianti 1 ob istem prometu prišlo do zastojev in zato raje priporoča varianto 2. Varianta 1 upočasni promet predvsem zaradi avtomobilov, ki morajo prečkati rumene pasove. Pretočnost bi bila večja, če bi se promet v jutranji konici zmanjšal za 600 vozil na uro. Obstajajo tudi razlike v konicah v različne smeri na Dunajski (center – obvoznica, obvoznica – center). Prav tako modeli ne morejo dobro vključiti spremembe modal-splita in povečane ozaveščenosti prebivalcev. 600 vozil je polovica kapacitete P&R sistema v Stožicah. Če bi te avtomobile usmerili na to parkirišče, je varianta 1 spet najboljša.

Kaj ukrepi prinesejo JPP? V jutranji konici bi se potovalni časi osebnih avtomobilov in avtobusov močno zmanjšali (v smeri obvoznica- center). V obratni smeri pa zmanjšanje ni veliko oz. se osebnim avtomobilom čas poveča. V popoldanski konici (v smeri obvoznica – center) se avtobusom skoraj razpolovi potovalni čas (iz 1054 na 562 sekund).

Vprašanje iz občinstva se je nanašalo na možnost uvedbe krožišča pri Bavarskem dvoru. Strokovnjaki na to pobudo odgovarjajo kot na nemogočo rešitev, predvsem zaradi varnosti pešcev in kolesarjev, pa tudi zaradi velikih gradbenih posegov, saj bi zaradi velike količine prometa potrebovali ogromno krožišče.

Študija se ni ukvarjala s prometnim modelom (posledice in spremembe prometnih tokov), zato ker je težko predvideti zmanjšanje osebnega prometa. Širitev cest je mišljena kot najbolj optimalna rešitev za JPP.

Dobra praksa iz tujine je tudi pametna semaforizacija, ki zamakne pritisk vozil na križišča, ki pa je, po mnenju g. Dolenca, v Ljubljani še nedosegljiva in potrebuje zahteven softwear (ki na podlagi detektorjev vozil računajo optimalne čase semaforjev). Študija pa predvideva semaforizacijo by-passov na Tivolski cesti, nove vozne pase pa bi priključili postajališčem (razširitev na območja med postajališči). Pri povečanju cestišča je vprašljivo prehajanje pešcev čez daljše cestišče. Po mnenju avtorjev študije, je še veliko rezervnega časa, ki ga lahko vzamemo avtomobilom in tako podaljšamo varen prehod pešcev. Vendar v tem primeru stojijo tudi avtobusi, zaradi katerih pa bi se vse skupaj uvedlo. G. Dolencu tudi ni problematična razporeditev vozil iz 6 pasov na 2 pri Bavarskem dvoru (proti centru) – sistem zadrge.



Mestna občina Ljubljana



Swiss Contribution



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Meni pa, da se zaradi razširitve ceste na tako kratkem odseku ne bo povečala generacija osebnega prometa.

Po mnenju strokovnjakov iz Fakultete za gradbeništvo v Ljubljani gre pri tej širitvi samo za ukinitve površin, ki ničemer ne služijo (parkirna mesta vzdolž vpadnice). Menijo, da bi bila razširitev potrebna vse do križišča s Topniško ulico.

Na koncu je vseeno prevladalo mnenje, da moramo vsaj 600 voznikov spraviti na trajnostne načine prevoza. Če pustimo sedanje stanje ali če širimo ceste, ne naredimo nič za spremembo modal split-a.

### 10:15 - 10.30 Jošt Šmajdek: Ukrepi za izboljšanje JPP (LPP)

Predstavniki LPP je predstavitev pričel z obrazložitvijo pojmov trolejbus in Krpan, na katere je marsikdo že pozabil. Trola pomeni tokovni odjemnik in se jo uporablja na avtobusih, vlakih in tramvajih. Krpan pa je tržno ime modela, ki ga je izdelala takrat Avtomontaža.

LPP trenutno upravlja z 59 linijami (28 mestnih, 31 primestnih), pri čemer pokriva 17 primestnih občin. Med njimi je največ dnevni migrantov na linijah Logatec-Vrhnika-Ljubljana ter Grosuplje-Škofljica-Ljubljana.

LPP izvaja in namerava izvajati kar nekaj ukrepov za izboljšanje in večjo učinkovitost prevozov, to so:

1. Enotna mestna kartica Urbana.
2. Integracija vozovnic (plačevanje voznine glede na območja) – testirano na 3B in 3G, 19I (Ilg), 6B – zaenkrat samo za mesečne vozovnice, testirajo pa se še za vse ostale načine plačevanja.
3. Povečanje hitrosti potovanja (ko bosta izpolnjena pogoja: večja pretočnost in postajališča na cestišču, pa bo dovoljen še vstop pri zadnjih vratih. Moramo pa imeti v mislih, da se nadzor nad potniki tako zmanjša.
4. Spodbujanje z obveščanjem in ozaveščanjem potnikov: Uvajajo različne projekte za spodbujanje intermodalnosti in multimodalnosti, npr. *Bike intermodal projekt*, osebni mobilnostni načrti na individualni ravni, možne nove vrste vozovnic (preko trajnika), okolju prijaznejša vozila, statične/dinamične voznoredne podatke.
5. Spodbujanje uporabe JPP z ozaveščanjem podjetji: tu sta izpostavljena dva ukrepa: *možnost nakupa vozovnic namesto plačila nadomestila za prevoz na delo* (ugodnejše cene, prenosne vozovnice, vikend družinske vozovnice) ter *mobilnostni načrti za podjetja*.

Če bi podjetja, ki zaposlujejo v Ljubljani, prispevala 20 EUR na zaposlenega, bi bil prevoz lahko cenejši oz. brezplačen. Je pa težko, ker se še vedno preveč promovira avtomobile.



Trenutno se LPP ne ukvarja s kompletno prenovo linij temveč bolj s parcialno. So pa spremenili 30 let staro linijo do Vodice. Primeri iz tujine kažejo na potrebo uvedbe glavnih linij, ki bi jih ostale napajale. Taki posegi so naloga tako mestnih oblasti kot prevoznika.

## Odmor

### 11:15 – 13:00 – Financiranje prevoznih stroškov zaposlenih – primeri praks iz EU, dr. Matej Gabrovec

Dr. Matej Gabrovec iz Geografskega inštituta Antona Melika (GIAM SAZU) je predstavil načine financiranja prevoznih stroškov zaposlenih po Evropi in predstavil svoj pogled na to, kakšen sistem bi morala uvesti Slovenija.

Način plačila prevoznih stroškov zaposlenih je pomembna spodbuda ali zavora za uporabo javnega potniškega prometa, ključno za uporabo JPP pa je kakovost.

Načini financiranja prevoznih stroškov zaposlenih (brez splošnega sofinanciranja JPP):

- Davčne olajšave za vse načine prevoza ali samo za JPP, za delavce ali za delodajalce.
- Neposredna plačila delavcem (praviloma v povezavi z davčnimi olajšavami).
- Organiziranje delavskih prevozov (primer Revoz NM).
- Posebni davki.
- Posredni ukrepi (parkirna politika za zaposlene).

Stroški potovanja na delo kot *davčna olajšava* imajo pretežno negativne okoljske in prometne učinke. Davčne olajšave v Evropi (nekaj primerov):

Nemčija: davčna olajšava v znesku 0,35 EUR/km, dobra praksa „Job ticket“.

Norveška: 0,20 €/km (le nad 1000 €).

Nizozemska: plačilo navadno za vozače nad 10 km, 0,18 €/km, olajšava lahko večja pri dokumentirani uporabi JPP.

Švica: olajšava strošek javnega prometa.

Velika Britanija: ni davčnih olajšav za delavce za stroške potovanja na delo, vendar za delodajalce plačilo delavskih avtobusov ali subvencije prevoznikom.

Irski: olajšava mesečne in letne vozovnice JPP, zapleteni administrativni postopki.

Francija je uvedla davek (*versement transport*), to je davek na bruto plače, ki je namenjen investicijam in obratovalnim stroškom javnega potniškega prometa.

Dobra praksa je tudi Nemčija z »JOB TICKET«. Pri tem delodajalec sklene sporazum z upravljalcem JPP, za vse zaposlene plačuje dogovorjen mesečni prispevek (min 8 EUR), zaposleni plačujejo mesečno 33,8 EUR, zvečer in ob vikendih brezplačni 4 sopotniki – se jim ne splača živeti daleč.

Davčne olajšave, vezane na oddaljenost od delovnega mesta, spodbujajo razpršeno poselitev. Olajšave, vezane na strošek JPP, so povezane z dejansko



Mestna občina Ljubljana



Swiss Contribution



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

uporabo JPP. Primer dobre prakse je enotna pavšalna cena vozovnice za celotno regijo.

Povračila stroškov prevoza na delo v javni upravi: za neposredne proračunske uporabnike znašajo 66 mln €, za javne zavode pa 72 mln €. Javni uslužbenci dobijo 50 % več denarja za stroške prevoza na delo kot je skupen prihodek od prodaje vozovnic! Ta je 90 mln € (90 mln € pa je javnih sredstev za JPP).

Gabrovec je predstavitev zaključil s predlogom za Slovenijo: Koristna bi bila uvedba letne delavske ali splošne vozovnice po okvirni ceni 400 EUR z veljavnostjo v celotni državi, za vsa prevozna sredstva, kar bi nadalje pomenilo:

- maksimalno nadomestilo 35 EUR mesečno za delodajalce (lahko tudi 0, če se delojemalec ne vozi)
- za 50 % bi se zmanjšali izdatki za nadomestila
- prihranke bi vlagali v izboljšavo JPP
- Prihodek od prodaje letnih kart se razdeli vsem javnim prevoznikom (težava so lahko pogajanja, v kolikor še ni uveden integriran JPP)! Vendar tudi ta problem je rešljiv (primeri AUT, NEM).

Razprava:

Cvetka Gliha iz ZSSS je razočarana, da se debate niso udeležili tisti, ki bi morali to slišati. Pred leti bi sindikati tak predlog popolnoma podpirali, žal pa je sedaj recesija in bi ga težko podprli, saj ne bi dobili podpore med zaposlenimi. V realnem sektorju stroški za prevoz na delo niso tako visoki, ker računajo realno porabo. V družbah izvajalcev JPP dobijo zaposleni drugačen način povračila stroškov, to je cca 10 000 zaposlenih. Enotna vozovnica je možna le v obliki elektronske vozovnice. Težava je prijavljanje začasnega bivališča - inšpekcijski nadzori. Kako bi se to preverjalo bi morali vprašati inšpekcijske službe. Red v nadzornih organih bo potrebno izpostaviti. Vključiti se morajo vsa ministrstva, če ne, tudi prevozniki ne morejo zagotavljati učinkovitega JPP. Proizvajalci vozil imajo večje olajšave kot ponudniki JPP.

Gabrovec je odgovoril, da če je enotna vozovnica mesečno 35 EUR, potem se izognemo zlorabam. Možno je tudi neelektronsko. Razdelitev prihodkov med primestni promet in železnice je dokaj jasen (že dobivajo državna sredstva), malo več naporov bi bilo potrebno vložiti v delitev sredstev v mestni promet. Nemotoriziran promet bi morali stimulirati (v ZDA dobijo kolesarji 20 dolarjev na mesec, na Nizozemskem dobijo dva dni dopusta).

Problem s prevozi je večplasten: v zadnjih letih se je spodbujala razpršena gradnja in zaradi tega se je moralo zgraditi veliko dodatne infrastrukture, ki veliko stane. Plačilo prevoza na delo je ta proces razpršene poselitve še povečal.

Problem je tudi v tem, da zaposleni ne kupijo mesečnih vozovnic za JPP, čeprav dobijo nadomestila na podlagi cene le-teh. Povrnjena sredstva bi morali prejeti le, če so dejansko kupili te vozovnice.



Mestna občina Ljubljana



Swiss Contribution



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Kako pa reševati problem tam, kjer ni JPP? Gabrovec meni, da bi v oddaljenosti do 5 km to moral biti strošek delojemalca, tistih, ki pa so od JPP oddaljeni več kot 5 km pa je zelo malo (kakšne samotne kmetije). Če bi pa vključili še šolske prevoze (60 mio), bi bil javni prevoz zelo dobro organiziran tudi za tiste, ki so nekoliko bolj oddaljeni od postajališč.

Izboljšanje JPP pomeni dodaten strošek za državo, če imamo dodatnih 80 tisoč potnikov, to pomeni dodatne subvencije.

Polona Demšar Mitrovič iz MzIP se je spraševala, ali bi sindikati podprli prvotne ukrepe vlade (samo 4 % cene 95-oktanskega bencina na kilometer), če bi šla ostala sredstva v JPP? Cvetka Gliha je odgovorila, da MzIP ni naredil veliko za JPP. V zasebnem sektorju se do sedaj ni veliko govorilo o tem, ker tam velja druga zakonodaja... Če bi bila pretočnost zagotovljena, bi bili tudi ljudje pripravljeni sprejeti te ukrepe. Iz zgodovine lahko črpamo dobre primere: včasih smo v službi dobili samo vozovnice, delavni čas je bil bolj fiksni, kar je lažje uskladiti z JPP.

Kakšni so pogoji za uvedbo zgoščevalne takse (»congestion tax«) za Ljubljano?

Predstavnica MOL je odgovorila, da dokler se ne ustvari pogojev za učinkovit JPP, mesto ne dela načrtov za uvedbo zgoščevalne takse. Preučili so vse možne modele zgoščevalnih taks. Treba je biti tudi malo »fer« do ljudi; najprej poskušati s P&R ipd. Prav tako ne znamo računat bruto časa in ne zavedamo se kvalitete časa.

Ali je možnost, da bi francoski model »versement transport« uvedli v LJ? Gabrovec je odgovoril, da je v Franciji to lokalni davek. Pri nas, če hoče lokalna skupnost nekaj uvesti, mora dobiti odobritev v državni zakonodaji. V Franciji zaposleni tega denarja ne dobijo, pri nas pa bi lahko to spet predstavljalo socialni problem. Treba se je odločiti, kakšno politiko imamo, če spodbujamo JPP, ne smemo namenjati sredstev za voznike avtomobilov.

Nadomestilo za prevoz na delo pa ni vedno socialni korektiv. Avto je tudi zelo velik strošek (Focusov kalkulator stroškov prevoza na delo). Je pa na odločevalcih, da se odločijo za spremembo načina prevoza na delo in pospešijo ta proces, če vemo, da je z nekimi ukrepi možno pospešiti te zadeve.

Predstavnica MDDSZ predlaga, da se delodajalcem zaračuna davek za nadomestila, ta pa gre v JPP. Zakon o dohodnini določa višino, od katere zadeva ni obdavčena. Gabrovec je dodal, da je potrebna počasna obdavčitev in postopna izboljšava JPP. Če bi naredili enotno ceno za celotno državo, pa bili vsi v enakopravnem položaju in ne bi bilo težav z nepravilnostjo.

V javni upravi je prišlo do povečanja stroškov za nadomestila zaradi povečanja stroškov kilometrin, zaradi povečanja št. zaposlenih. Pravice o nadomestilu na prevoz na delo so zapisane v Zakonu o delavnih razmerjih, teh pravic nimajo povsod v tujini in vprašanje je, ali jih bomo obdržali v Sloveniji, saj delodajalcem močno poveča strošek dela... V kolektivnih pogodbah so določeni zneski, ki so do neke višine



Mestna občina Ljubljana



Swiss Contribution



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

obdavčeni, naprej pa ne. Nobena sprememba ne bo lahka. Gabrovec je dodal še, da ima nižanje cene JPP v končni fazi pozitiven efekt, pa zato ni potrebno spreminjat nobenega zakona.

Pravice o nadomestilu stroškov prevoza na/iz dela ne moremo kar črtati zaradi varčevanja, ampak je potrebno stimulirat JPP. Če že varčujemo, naredimo še nekaj dobrega za JPP.

**13:00 - zaključek**