

Poročilo dogodka

JPP KOT REŠITEV OKOLJSKIH IN SOCIALNIH VPRAŠANJ

Ljubljana, 5.12.2024

Javni prevoz se ponuja kot prvi odgovor na številne družbene in okoljske probleme. Omogoča enakopravno udeležbo vseh prebivalcev v družbenem življenju, tudi tistih, ki zaradi različnih razlogov ne vozijo avtomobila. Pojavlja se kot prva rešitev pri zniževanju izpustov osebnega cestnega prometa.

Na tokratnem posvetu z zagovorniki JPP v Sloveniji smo, skupaj z Ministrstvom za okolje, podnebje in energijo, oblikovali in ovrednotili nabor ukrepov za izboljšanje javnega prevoza v Sloveniji predvsem za ranljive skupine in bodo bo koristni za pripravo Socialnega načrta za podnebje in oblikovanje drugih socialnih podnebnih politik.

V **uvodnem delu** smo prisluhnili 4 predstavitev:

[Priprava Socialno podnebnega načrta](#), dr. Aja Ropret Homar, MOPE

[Ranljive skupine prebivalcev in njihove potrebe po prevozih](#), Marjeta Benčina, Focus

[Dostopnost JPP v Sloveniji](#), Simon Koblar, UIRS

[Zagotavljanje višjih kapacitet JPP in kakovostne uporabniške izkušnje](#), Miran Sečki, DUJPP

V razpravi so se uvodni govorniki in predstavnica Koalicije za trajnostno prometno politiko (KTPP), Špela Berlot Veselko, strinjali, da je pomembno misliti tako na obstoječe potnike - da se jim zagotovi dobra uporabniška izkušnja in da vztrajajo pri uporabi JPP - kot na potencialne potnike, ki bi jih lahko kakovostna storitev prepričala k prehodu z avtomobila na avtobus ali vlak za opravljanje dnevnih poti.

Direktor DUJPP je opozoril, da povečanje kapacitet v JPP ni nujno vedno dobro. Bistvena je dobra integracija, spremljanje spremembe in optimizacija JPP glede na informacije s terena. Kot dobro prakso je omenil pilotni projekt prevozov na klic, ki so ga začeli izvajati skupaj z MOPE. Z namenom, da bi prišli do boljših informacij na lokalnih nivojih, se ustanavljajo tudi regijski centri mobilnosti, ki bodo zbirali informacije za potrebe DUJPP in države, kar bo omogočilo načrtovanje glede na potrebe in specifikke kraja.

Simon Koblar iz UIRS je še enkrat povzel ključne ugotovitve analize dostopnosti JPP v Sloveniji, ki je že upoštevala letošnje spremembe vozni redov. S slednjimi se je zagotavljanje dnevne mobilnosti za odhode na delo na splošno izboljšalo. Povečal se je delež prebivalcev z vsaj zadovoljivo pogostnostjo voženj (vsaj 8 parov voženj). Iz razpisa pa so izpadle nekatere linije v manjše kraje, ki so bile prilagojene predvsem prevozom osnovnošolcev in dijakov. Zato se je povečal delež tistih, ki nimajo dostopa do JPP.

V razpravi je bilo večkrat izpostavljeno, kako zelo pomembno je (dobro) komuniciranje z uporabniki in informiranje. Npr. vsi vozni redi niso vključeni v nacionalni vozni red, kar otežuje potnikom načrtovanje poti in dela uporabo JPP manj privlačno. Predvsem je bila izpostavljena želja oziroma potreba po dobrem informacijskem portalu. Direktor DUJPP je izpostavil, da je zelo zahtevna naloga spraviti vse v isti "koš", vendar je želja velika in načrti resni. V KTPP imajo željo, da bi soustvarjali informacijski portal in prispevali, da bi bil del kakovostne sodobne uporabniške izkušnje. Smiselno bi bilo, da vključuje tudi možnost podajanja pritožb in pohval, kar bi bilo izhodišče za iskanje rešitev in boljše načrtovanje. Predstavniki Zveze društev slepih in slabovidnih Slovenije so opozorili, da mora takšen informacijski portal omogočiti branje tudi za slepe.

V KTPP so izpostavili, da ima potnik danes že določene mehanizme sporočanja nezadovoljstva, vendar opažajo, da so odzivi zelo splošni. Ni temeljitega odziva, kar je sicer razumljivo po eni strani, po drugi pa sta dobra komunikacija in dobro informiranje potnikov ključna. V praksi imajo težave celo tisti, ki se ukvarjajo profesionalno z JPP in uporabljajo JPP, nevajenim uporabnikom pa je še težje. V KTPP poudarjajo, da mora JPP postati kakovostna javna storitev, na katero bomo državljani ponosni in jo bomo z veseljem uporabljali.

Predstavniki Nacionalnega sveta invalidskih organizacij so izpostavili več primerov, kako so v slabšem položaju pri uporabi JPP. Npr. ko pride do (nenapovedanega) nadomeščanja železniških prevozov z avtobusi, invalidi ostanejo brez prevoza na sredi poti in ne pridejo do cilja kljub temu, da so tudi oni plačali storitev. Letos se je zmanjšala obvezna napoved potovanja z vlakom za invalide iz 48 na 24 ur. Četudi na SŽ pravijo, da je 24-urna najava še vedno potrebna, ker nekatere postaje ne omogočajo vstopa z invalidskim vozičkom, je bilo poudarjeno, da je takšna najava uporabe JPP nesmiselna za invalide, ki dnevno migrirajo z vlaki v službo (2x na dan napoved)

V razpravi je bilo poudarjeno tudi načelo 'nič o ranljivih brez ranljivih', ki bi se moral dosledno upoštevati pri načrtovanju JPP infrastrukture. Izpostavljen je bil primer oblike in velikosti školjke na straniščih za invalide na postajah. Invalidi, ki so uporabniki JPP poročajo, da ni primerna in se sprašujejo, ali so bili upoštevani pravilni standardi pri prenovah. Koristno bi bilo tudi, če bi bili vključeni v pripravo pravilnika za opremo postajališč itd. Pomembno je vključiti ranljive skupine že dovolj zgodaj, da se izognemo napakam, ki so tudi dražje na koncu.

Predstavnica KTPP je poudarila, da se kakovost izkušnje spremeni z majhnimi detajli. Z nekaterimi enostavnimi ukrepi, majhnimi spremembami je mogoče doseči boljše uporabniško izkušnjo. Njihove izkušnje kažejo, da je kljub pravočasno izraženemu zanimanju težko priti zraven – primer izkušnje KTPP pri načrtovanju novega potniškega centra v Ljubljani – po pregledu so ugotovili, da niso načrtovane npr. previjalnice, pitniki.

Med sporočili v razpravi je bil omenjen tudi pomen vzgoje mladih v uporabnike JPP in prepoznanje, da je starost obdobje, ko se zmanjšajo psihofizične sposobnosti, zaradi česar je JPP zelo pomemben za starostnike in je pomembno, da se jih upošteva pri načrtovanju JPP.

Socialni sklad za podnebje obsega več kot 400 milijonov, a od tega bo šel predvidoma manjši delež za JPP. Predvsem organizatorji dogodka so poudarili, da bi morali dobro izkoristiti to priložnost za izboljšanje JPP, saj gre za najboljšo rešitev za blaženje prevozne revščine in za ukrep, ki se dotika ne samo ranljivih skupin, ampak tudi splošne populacije. V razpravi je bilo tudi poudarjeno, da so občine ključni deležnik pri implementaciji ukrepov iz Socialnega načrta za podnebje, zato jih je potrebno čim bolj vključevati v pripravo načrta.

Pred **delom v skupinah** so predstavniki Ministrstva za okolje, podnebje in energijo predstavili predloge ukrepov, ki so bili pripravljene v okviru projekta [CRP Mobilnostna revščina](#) (poglavje 6) in so jih ocenili kot potencialne ukrepe za uvrstitev v Socialni podnebni načrt za Slovenijo.

To so:

- **izboljšanje prostorsko časovne dostopnosti,**
- **integracija in prilagoditev šolskih prevozov v sistem JPP,**
- **prevozi na klic in njihova integracija v sistem JPP,**
- **mobilnostno/prevozno svetovanje.**

Udeleženci so imeli možnost **predlagati ukrepe** preko spletnega obrazca, zbrali smo jih v [tem dokumentu](#).

Delo je potekalo v štirih skupinah, obravnavali smo zgoraj omenjene ukrepe ter dodali nove.

Ime ukrepa	Kategorija	Opis
Osebno mobilnostno svetovanje	Problem	Opaziti je slabo informiranost o trajnostnih prevoznih alternativah v občinah, predvsem pri starejših in ljudeh na prelomnicah (ko postanejo študenti, ko dobijo otroke ipd.).
	Opis ukrepa	Regionalni centri mobilnosti bi morali koordinirati svetovanja na lokalni ravni in komunicirati z občinami, ki najbolj poznajo potrebe prebivalcev (nekaj bo zajetih v CPS-jih). Komuniciranje o novi storitvi – mobilnostnem svetovanju – v začetnih mesecih (preko občinskih glasil, šol, na lokalnih dogodkih, preko CSD-jev, preko upokojenskih in študentskih društev, prevoznikov, ZD idr. lokalnih institucij). Svetovalci bi delovali z uporabniki 1 na 1, tako v fizičnih pisarnah, kot na terenu, na domu, v klicnih centrih ipd. Upoštevati bi morali lokalne specifikke (primer nezmožnosti hoje na območju medveda). Svetovalec bi uporabniku izdelal prilagojen načrt, ki ustreza njegovim potrebam po potovanjih. Po potrebi bi svetovalci tudi spremljali uporabnike na prvi izkušnji (npr. prvič z vlakom na pot).

	Obseg ukrepa	Vseh 12 RCM bi koordinirali, pisarne lahko tudi po občinah ali mobilne pisarne.
	Ranljive skupine	Starejši, ljudje ob življenjskih prelomnicah/spremembah, ženske, Romi
	Reforme	Povezati že z obstoječimi službami na lokalni ravni (npr. energetski svetovalci)
	Odgovorni	MOPE, RRA, občine, lokalne organizacije
	Potencialna tveganja	Pomanjkanje svetovalcev, nemotivirani in nezavzeti kadri, nesinhroniziranost informacij svetovalcev z realnimi podatki (npr. prenovljenimi voznimi redi).
Spletni portal za potnike v JPP	Problem	Potniki (še) nimajo na voljo dovršenega in uporabnega spletnega portala za načrtovanje poti, z integriranimi voznimi redi, z možnostjo direktnega nakupa vozovnic, z informacijami o zamudah in delih na omrežju, z realnim sledenjem vozil JPP in možnosti e-informiranja o zamudah in odpovedih vožnje (preko SMS, e-pošte ipd.).
	Opis ukrepa	DUJPP je že pričel z izvajanjem tega ukrepa, združili bodo ustrezno digitalno orodje, ki so ga pripravili na NCUP ter dodali druge funkcije, poenotili vozne rede, omogočili nakup kart in obveščanje o zamudah. Pomembno je že, da bodo prvič združeni vsi vozni redi (tudi mestnega potniškega prometa) pod eno streho, zraven pa omogočili še nakup kart v realnem času.
	Obseg ukrepa	Nacionalna raven, mestni promet
	Ranljive skupine	Vsi ranljivi uporabniki v JPP
	Reforme	Spremembe pravilnikov za prodajo kart kot dodatno dejavnost DUJPP.
	Odgovorni	DUJPP, MOPE, MZI, prevozniki (medkrajevni, mestni, SŽ)
Potencialna tveganja	V tujini so na prodaj že preverjeni portali, vendar se bodo v Sloveniji poslužili lastnega razvoja – tveganje, da uporabniška izkušnja ne bo najboljša. Zato bo DUJPP morala vključevati različne uporabnike in deležnike pri razvoju portala.	
Prevozi na zahtevo /klic	Problem	Kjer je kakovost storitve JPP nizka (slabše frekvence, slabša dostopnost) je smiselno vpeljevati inovativne oblike prevoza, ki služi vsem uporabnikom.
	Opis ukrepa	Dve vrsti: <ul style="list-style-type: none"> - Prevoz na klic . “od vrat – do vrat” - Prevoz na klic do postajališča JPP z dobro kakovostjo JPP

		<p>Pregled obstoječih dobrih praks, preveritev dejavnikov uspeha, neuspeha. Dobre prakse se nadgradi in preoblikuje glede na lokalne specifikke. Pomembno vlogo imajo Regionalni centri mobilnosti, ki jih prilagodijo glede na potrebe lokalnih skupnosti v sodelovanju z društvi, občinami ipd.</p> <p>Neglede na način izvajanja prevoza na klic, je potrebno poskrbeti za kakovostno komunikacijo – uporabniki naj bodo seznanjeni s ponudbo in informacijami. Komunikacijski kanali naj bodo različni - digitalni, klicni center, osebno.</p> <p>Prilagoditev voznega parka prevoza na klic, tako da so dostopni tudi za funkcionalno ovirane osebe (Berlingo, kombiji) - obstoječi vozni park je manj primeren za starostnike (nizki avtomobili - težek vstop, izstop), nemogoče je v vozila pospraviti vozičke.</p> <p>Prevoz na klic naj bodo dostopni za vse – in ne samo za upokoјence.</p> <p>Potrebno je zagotoviti stabilno financiranje, ki je neodvisno od politične podpore ukrepom.</p> <p>Zagotoviti je potrebno profesionalne voznike (kombiji), in jim zagotoviti dobre delovne pogoje, zato da se kader obdrži (primer slabe prakse je fluktuacija delavcev plačanih iz javnih del)</p> <p>Neizkoriščen potencial so obstoječa vozila lokalnih (upokoјenskih, invalidskih, športnih) društev in drugih organizacij, ki imajo prilagojena vozila in že vozijo določene skupine oz. svoje člane. Ukrep bi potreboval dobro komunikacijo in preveritev zakonodaje – v primeru, da prevoz uporablja nekdo, ki ni član tega društva - kaj v primeru nesreče.</p>
	Obseg ukrepa	v začetku pilotne občine/regije, postopna širitev v vse občine
	Ranljive skupine	Prebivalci območij z nizko kakovostjo JPP (frekvence, prostorska dostopnost)
	Reforme	Razmejitev financiranja občine- država; društva
	Odgovorni	DUJPP, MOPE, občine
	Potencialna tveganja	Zavarovanje potnikov v vozilih, ki so namenjena članom društev (če razširimo na vse potnike).

		Zagotavljanje stabilnega financiranja, ki presega mandate odločevalcev.
Integracija in prilagoditev šolskih prevozov v sistem JPP	Problem	Občine namenjajo veliko proračunskih sredstev za šolske prevoze, ki jih po ZPCP-2 lahko uporabljajo le šolski otroci. Kadar vozila niso polna, bi jih lahko uporabljali tudi drugi potniki (srednješolci, starejši, brezposelni, invalidi idr.)
	Opis ukrepa	<p>Trenutno sta po dogovoru med občino, prevozniki in MOPE možni dve opciji integracije:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Šolski prevozi kot posebni linijski prevozi z dovoljenjem MOPE za prevoz ostalih potnikov. • Občina da pobudo za integracijo šolskih v javni prevoz. Linija je vnesena v voznoredne iskalnike. <p>+ več prepeljanih potnikov, otroci se bolj kulturno obnašajo, če so še drugi potniki - prilagoditi je treba infrastrukturo, postajališča</p> <p>Ključno je urediti tudi infrastrukturo do postajališč in sama postajališča, da omogočajo uporabo JPP ranljivim skupinam (funkcionalno oviranim osebam, slepim in slabovidnim).</p> <p>Občine naj v komunikaciji z DUJPP izvedejo pregled potencialnih integracij (marec 2023)</p> <p>Vozni park ne omogoča prevoza funkcionalno oviranim osebam. Koncesionarjem naj se omogoči dostop do subvencij za izboljšanje voznega parka.</p> <p>V sodelovanju s slovenskimi raziskovalnimi inštitucijami naj se podpre ukrep oblikovanja učinkovitih "ramp" za uporabo JPP za osebe na vozičkih in namestitev v vozni park izvajalcev JPP.</p> <p>Konstantno izobraževanje voznikov o pravicah potnikov v JPP ter kulturi (pomoč pri vstopu na avtobus, prenos invalidskega vozička, dostop do informacij ipd.)</p>
	Obseg ukrepa	Občine, ki so dosegle integracijo predstavljajo primer dobre prakse (npr. Slovenj Gradec) - preko Regijskih centrov mobilnosti obveščanje občin v regiji in z DUJPP oblikovanje rešitev za občine v regiji, nato širitev na celotno Slovenijo.
Ranljive skupine	Mladostniki srednješolci, starejši, brezposelni, invalidi...	

	Reforme	Prilagoditev zakonodaje, ki omogoča enostavno integracijo JPP in šolski prevozov brez okrnitve storitve za šolajoče. Prilagoditev zakonodaje za nadgradnjo voznega parka pri namestitvi ramp za dostop invalidov na avtobuse. Prilagoditev zakonodaje, za ureditev postajališč po načelih dostopa za vse.
	Odgovorni	DUJPP; MOPE, občine, prevozniki
	Potencialna tveganja	Infrastruktura za pešce in dostop do postajališč. Nepriprimeren vozni park – ki neomogoča dostop osebam z oviranostmi. Slaba komunikacija. Ukinjanje šolskih prevozov zaradi odpravljanja nevarnih točk v šolskih okoliših in spodbujanja aktivne poti v šolo učencem in učenkam.
Izboljšanje prostorske in časovne dostopnosti JPP	Problem	Prebivalci brez dostopa do postajališč z ustrežno frekvenco avtobusov in do časovno ustreznega JPP
	Opis ukrepa, Obseg ukrepa, Ranljive skupine, Reforme, Odgovorni, Potencialna tveganja	<p>Višje frekvence - pogostejši prihodi tudi izven konic, med 9.-13. in po 17. uri, ampak tudi v konicah, da ni slabe uporabniške izkušnje. Ker je DUJPP že izvedel obsežne ukrepe v 2024, v kratkem ne bo povečanja frekvenc, včasih so vozila prepolna, ker ljudje ne vedo, da je čez nekaj minut naslednji odhod (pomen dobrega informiranja!), povečati bo treba hitrosti potovanj (večja konkurenčnost, čas pomemben za delovno aktivno prebivalstvo)</p> <p>Taktni vozni red v medkrajevem prometu, integriranje različnih prevoznikov (DUJPP in prevozniki, v nekaj letih), države s taktnim voznim redom imajo višji delež potnikov v JPP, pomembno je usklajevanje prestopov (težava so zamude v železniškem prometu)</p> <p>Ločeni pasovi za avtobuse v mestih – potrebno je sprejeti strateško odločitev glede rumenih pasov v Ljubljani in uporabe medkrajevnih avtobusov, težiti k temu, da bi jih lahko uporabljali tudi medkrajevni avtobusi (MOL+DRI/MZI+MOPE/DUJPP, v nekaj letih)</p> <p>Prilagajanje vozil in posodabljanje voznega parka – (v konicah) potrebujemo vozila (avtobuse in vagone) z višjimi kapacitetami (double deckerji) in vozila z manjšimi</p>

		<p>kapacitetami izven konic (upoštevati pri razpisih za nabavo, DUJPP + prevozniki v nekaj letih). Pri nabavi novih vozil razmišljati tudi o ranljivih skupinah (dostopna za invalide).</p> <p>Dvotirnost železniške infrastrukture – potrebujemo dvotirne železniške proge na glavnih koridorjih, kar lahko dosežemo z novimi in obnovami. Vlak mora biti na določenih linijah konkurenčen, to je zelo pomembno, ker ima lahko večjo kapaciteto in lahko tudi del potnikov preusmerimo z avtobusov na vlak (DRI/MZI+MOPE/DUJPP, od 5 let dalje)</p>
Cenovna dostopnost JPP za prevozno ranljive skupine	Problem	JPP v Sloveniji je na splošno dobro cenovno dostopen v ZPCP-2 (65+, imetniki evropske invalidske kartice + spremljevalci), nekaterim skupinam prebivalcem, ki so materialno pod pragom revščine, pa še vedno predstavlja težavo in posledično slaba dostopnost prevozov vodi v socialno izključenost (migranti, brezposelni, materialno revni)
	Opis ukrepa	Brezplačen JPP je smiseln pri tistih skupinah, ki si ga dejansko ne morejo privoščiti. Pri upokojencih je bila narejena napaka, ko smo podelili pravice vsem, čeprav imajo različne prihodke in čeprav nimajo vsi dostopa do ustreznega JPP. Znotraj demografskih skupin je potrebno določiti ranljivost s stopnjo revščine. Pri migrantih bi bilo potrebno urediti integracijsko politiko in prevozno politiko.
	Obseg ukrepa	Na celotni cele države, poenotiti pa je potrebno glede na stopnjo materialne revščine.
	Ranljive skupine	Materialno revni, brezposelni, priseljenci z različnimi statusi, etnične skupine - Romi
	Reforme	Sprememba ZPCP-2. Ureditev prometne in integracijske politike (migranti z različnimi statusi). Poenotiti in uskladiti znotraj različnih resorjev.
	Odgovorni	MOPE + MDDSZ, MSP, MNZ, MZZ...
	Potencialna tveganja	Odvzem pravic politično nepriljubljen (npr. upokojencem).
Lokalno sopotništvo	Problem	Ljudje se na lokalni in regionalni ravni premalo združujejo, čeprav potujejo na istih relacijah (delo v istem podjetju).
	Opis ukrepa	Sopotništvo (carpooling) je praksa deljenja avtomobila z eno ali več osebami. Pri nas je že priljubljeno sopotništvo, ki ga poganja portal prevoz.org. Močno je tudi sopotništvo v kombinaciji z JPP (problem zadnjega/ prvega kilometra).

		Potrebno je spodbujanje organskega povezovanja v skupnosti (zaposleni znotraj podjetja, organizatorji prireditev, društva). 3. pas na AC namenjen polno zasedenim vozilom.
	Obseg ukrepa	Občina, regija, lahko najprej pilot, kasneje širše
	Ranljive skupine	Starejši, mladostniki,
	Reforme	Ureditev lokalnih P+R
	Odgovorni	MOPE + občine
	Potencialna tveganja	Umetno vsiljeno sopotništvo ni vedno dobro sprejeto.
Ozaveščevalne dejavnosti: npr vodenje z zgledom	Problem	Odločevalci, ki pripravljajo (prometne) ukrepe sami niso vedno najboljši zgled, se ne vozijo z JPP
	Opis ukrepa	Funkcionarji znotraj JU (župani, ministri, poslanci, direktorji) in drugi javni uslužbenci kot zgled ostalim prebivalcem in hkrati tudi potniki, ki razumejo težave in jih najlažje rešijo. Potrebna je tudi ustrezna komunikacija in zgodbe v medijih, da imajo državljani občutek, da se trudijo tudi odločevalci. To bi pripomoglo tudi k destigmatizaciji JPP (to ni le storitev za revne, mlade in starejše).
	Obseg ukrepa	Državna in lokalna javna uprava, kasneje širši javni sektor in gospodarstvo
	Odgovorni	
	Potencialna tveganja	Zaradi časovne komponente državni funkcionarji raje uporabljajo avtomobile.

Razprava ob koncu delavnic:

Po zgledu iz tujine bi morali ustanoviti t.i. »mobilnostne sklade«, v katere bi se stekala sredstva iz parkirnin, davkov na vozila in gorivo, drugih obremenitev avtomobilov, ter jih nameniti neposredno izboljšavam v JPP. Pri nas nimamo **namenskih proračunov za trajnostno mobilnost**, vendar ker osebni avtomobilski promet povzroča visoke družbene in osebne stroške, je lahko smiseln vir za podporo trajnostnim oblikam mobilnosti.

Visoki stroški gospodinjstev za lastništvo in vzdrževanje vozil večkrat presegajo ceno JPP, veliko plačamo za časovno komponento in udobje od vrat do vrat. A je treba omeniti **prisilno lastništvo avtomobila**, ko revni ljudje nimajo alternativ in so zato primorani namenjati velike deleže izdatkov za prevoz.

Ob koncu so se udeleženci strinjali o pomembnosti organizacije podobnih dogodkov, ko prometni, prostorski in drugi načrtovalci ukrepov in politik slišijo pogosto preslišan glas uporabnikov JPP in ranljivih udeležencev. Vsi prisotni “zagovorniki JPP” so se tako ali drugače zavezali, da bodo po svojih močeh prispevali k še boljši storitvi JPP v Sloveniji.