



**LIFE**  
CLIMATE  
PATH  
2050

Trajnostna mobilnost in ravnanje uporabnikov

# Spodbujanje javnega potniškega prometa

Nina Plevnik, IPoP – Inštitut za politike prostora

Ljubljana, 25. april 2019

Projekt LIFE ClimatePath2050 (LIFE16 GIC/SI/000043)  
je financiran iz finančnega mehanizma LIFE, ki ga  
upravlja Evropska komisija, in iz Sklada za podnebne  
spremembe Ministrstva za okolje in prostor RS.



# Pregled petih ukrepov

- Spodbujanje trajnostne izbire transporta v okviru obračuna potnih stroškov
- Uvedba enotne vozovnice (IJPP)
- Spodbujanje konkurenčnosti javnega potniškega prometa
- Nepovratne finančne spodbude za železniško prometno infrastrukturo v obdobju 2014–2020
- Spodbujanje izgradnje kolesarske infrastrukture

# PRIPOROČILA: Spodbujanje trajnostne izbire transporta v okviru obračuna potnih stroškov

08/2019: Informacijska podpora obračuna nadomestil stroškov prevoza na delo

09/2019: Parkirna politika pri zaposlovalcih

## PRIPOROČILO PROMET 08/2019

Priporočamo izvedbo pregleda, analize in stalnega monitoringa potovalnih navad ter načina obračuna nadomestil stroškov prevoza na delo. Ugotovili bi, koliko potniških kilometrov opravijo zaposleni in na kakšen način. Prav tako bi ugotovili, kako način povračila potnih stroškov vpliva na okolje in prostor.

IZVAJALEC      **MJU**

UTEMELJITEV      Na MJU obstajata dva sistema za spremljanje nadomestil: na ravni vsakega zaposlovalca (oddaljenost od doma) in na ravni ministrstva: način obračuna nadomestila (kot kilometrina ali povračilo stroška JPP). S povezano in izboljšano informacijsko podporo bi ugotovili, koliko potniških kilometrov opravijo zaposleni in na kakšen način. Prav tako bi ugotovili, kako način povračila potnih stroškov vpliva na okolje in prostor. Uvedba pregleda nad potmi na delo bi pripomogla k optimizaciji prevozov z uporabo JPP ali sopotništvom ali tudi k prezaposlitvam tistih, ki se dnevno vozijo zelo daleč, na bližje delovno mesto.

## PRIPOROČILO PROMET 09/2019

Priporočamo spodbujanje ukrepov parkirne politike pri zaposlovalcih.

IZVAJALEC      **MJU, MzI**

UTEMELJITEV      Omejevanje parkiranja je eden izmed najbolj učinkovitih ukrepov za manjšo uporabo osebnega avtomobila. Tako bi primerjalno povečali privlačnost hoje, kolesarjenja, sopotništva in uporabe javnega potniškega prometa. Parkirno na delovnem mestu je krije delodajalec, a tudi za tiste, ki ne uporabljajo avtomobila. Ob tem nastajajo lahko razlike med zaposlenimi, zagotavljanje brezplačnega parkirišča pa je skrita subvencija na trgu odplačnih parkirišč in vzpodbuda avtomobilskemu prometu.

# PRIPOROČILA: Uvedba enotne vozovnice (IJPP)

10/2019: Okrepitev kadrov za IJPP

11/2019: Uvedba IJPP za vse uporabnike

## PRIPOROČILO PROMET 10/2019

Priporočamo zagotovitev zadostno število kompetentnih kadrov za vzpostavitev, vodenje, vzdrževanje in razvoj integriranega javnega potniškega prometa.

IZVAJALEC MzI

UTEMELJITEV Za IJPP so kadri zelo omejeni. Projekt, ki je zelo zapleten in tvegan, trenutno vodi en zaposlen, ki je tik pred upokojitvijo. MzI nima namestnika zanj.

## PRIPOROČILO PROMET 11/2019

Priporočamo, da se integriran javni potniški promet uvede za vse uporabnike, ne samo za dijake in študente. Razvijejo naj se različnim uporabnikom prilagojene storitve, ki bodo uporabne v različnih okoliščinah.

IZVAJALEC MzI

UTEMELJITEV IJPP za dijake in študente dobro deluje, zato ga uporabljajo v čedalje večjem obsegu. Ostali uporabniki pa tudi zaradi slabših storitev javni potniški promet uporabljajo čedalje manj.



# PRIPOROČILA: Spodbujanje konkurenčnosti javnega potniškega prometa

12/2019: Vzpostavitev upravljalca JPP

13/2019: Več sredstev za JPP

14/2019: Informatizacija JPP

## PRIPOROČILO PROMET 14/2019

Priporočamo, da se v sklopu izboljšav upravljanja javnega potniškega prometa izboljša tudi monitoring nad opravljenimi potniškimi kilometri pri prevoznikih. Ukrep bi sočasno omogočal ugotavljanje zasedenosti vozil, kar bi olajšalo upravljanje javnega potniškega prometa.

IZVAJALEC Mzl, MF

UTEMELJITEV Trenutno Mzl sproti spremlja potniške kilometre vozil, kar pomeni, da je postavljen register prevoznikov in število kolikokrat se avtobus vozi. Prevoznik mora vožnje izvajati in o tem poročati, Mzl pa opravljene vožnje preverja. Podatka o prevoženih potniških kilometrih pa na Mzl nimajo. Zbrani podatki o prevoženih potniških kilometrih bi pomenili zmožnost ugotavljanja zasedenosti vozil, kar bi olajšalo upravljanje javnega potniškega prometa. Poleg tega bi zbrani podatke o voznih redih in o položaju vozil v realnem času omogočili višjo raven storitve za potnike.

## PRIPOROČILO PROMET 12/2019

Priporočamo, da se vzpostavi organizacijska oblika in izbere naj se upravljalca JPP. Določi naj se model upravljanja, njegove pristojnosti, ustrezne kadre, usposabljanje in delovne naloge.

IZVAJALEC Mzl

UTEMELJITEV Javni potniški promet je zasnovan na treh ravneh. Sistemska raven so zakoni in predpisi, ki jih pripravljajo na Ministrstvo za infrastrukturo. Upravljavska raven določa linije, optimizacije, usklajuje vozne rede ipd. Izvajalska raven pa izvaja prevoze. Upravljalec v Sloveniji še ni vzpostavljen, zato njegove naloge izvaja Mzl, ki pa ima omejene kapacitete.

## PRIPOROČILO PROMET 13/2019

Priporočamo, da se omogoči povečevanje obsega sredstev (subvencij) za JPP, kar bi omogočilo izboljšave storitev, kot so optimizacije linij, dodatne storitve, prilagajanje voznih redov ipd.

IZVAJALEC Mzl, MF

UTEMELJITEV Javni potniški promet je podprt s subvencijami iz integralnega proračuna, ki zagotavljajo kritje razlike med prihodki in stroškovno ceno. Višina subvencij je določena z obsegom vseh prevoženih kilometrov in priznana stroškovno ceno ter se ne spreminja. Nove linije ali spremembe obstoječih posegajo v kvoto, zato so redko odobrene.

# PRIPOROČILA: Nepovratne finančne spodbude za železniško prometno infrastrukturo 2014–2020

15/2019: Olajšano izvajanje večletnih projektov na DRSI

## PRIPOROČILO PROMET 15/2019

Priporočamo, da se financiranje Direkciji RS za infrastrukturo uredi tako, da bo omogočalo učinkovitejše izvajanje večletnih projektov.

IZVAJALEC DRSI

UTEMELJITEV Direkcija RS za infrastrukturo je proračunski porabnik. Vsakoletna sredstva morajo do konca leta porabiti. Če jih ne, se ne prenesejo v naslednja leta. To je pri postopkih javnega naročanja zelo težko, ker so pri velikih naročilih pogoste pritožbe, revizije ipd, kar onemogoča načrtovanje porabe sredstev. Če pa v nekem letu izvedba gladko teče, se lahko realizacije izvedejo hitreje in zmanjka denarja.

# PRIPOROČILA:

## Spodbujanje izgradnje kolesarske infrastrukture

16/2019: Proaktivnost občin in regij za kolesarsko infrastrukturo

17/2019: Kontinuirano financiranje kolesarske infrastrukture

### PRIPOROČILO PROMET 16/2019

Občine (in regije pri financiranju iz DRR) naj pripravijo izhodišča za kolesarske povezave, vnaprej vodijo pogovore, odkupijo zemljišča, tako da bodo pripravljene na priložnosti financiranja izgradnje. Zelo priporočljivo je angažirati koordinatorje za kolesarstvo, kar je opisano pri ukrepu Kategorizacija kolesarskega omrežja.

IZVAJALEC Občine, regije

UTEMELJITEV Za izvedbo vseh potrebnih opravil za izgradnjo kolesarskih povezav je potreben dolg čas. Odkupi, načrtovanje, umeščanje, javne razgrnitve, recenzije ipd. zahtevajo svoj čas priprave, ki ga ni mogoče prehitovati.

V Operativnem programu ni veliko manevrskega prostora za podaljšanje roka izvedbe. Sedanja finančna perspektiva se izteče v letu N+3, kar pomeni, da morajo biti vsi stroški poravnani najkasneje do 2023. Za naslednjo perspektivo pa se ne da načrtovati, dokler nov Operativni program ni potrjen.

### PRIPOROČILO PROMET 17/2019

Priporočamo, da država zagotovi vire, ki omogočajo kontinuiteto financiranja, da bodo lokalne skupnosti lahko načrtovale izboljšanje kolesarske infrastrukture. Stalnejši program dela in virov financiranja za izgradnjo državnega kolesarskega omrežja bi na DRSI prispeval k možnosti stalnejših delovnih nalog za kolesarstvo, specializaciji zaposlenih in dolgoročnejši vzgoji kadrov. S tem bi se povečala operativna sposobnost države za izgradnjo kolesarskega omrežja.

IZVAJALEC MzI

UTEMELJITEV Stalnejši program dela in virov financiranja za izgradnjo državnega kolesarskega omrežja bi prispeval k možnosti stalnejših delovnih nalog za kolesarstvo na DRSI, večjemu številu zaposlenih in dolgoročnejši vzgoji kadrov. S tem bi se povečala operativna sposobnost države za izgradnjo kolesarskega omrežja.

Umeščanje novih kolesarskih povezav je časovno zelo zahtevno opravilo, ker je potrebno uskladiti državne, lokalne in zasebne interese. Prav tako so EU viri časovno omejeni, zato projekti prihajajo v valovih: včasih jih je veliko, včasih malo. Oba dejavnika vodita do ovire, da ima DRSI sicer usposobljen, a preobremenjen kader.