

ZAPISNIK DOGODKA SREČANJE ZAGOVORNIKOV JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Kdaj: 3. 7. 2023 od 10:00 - 12:00

Kje: Urbanistični inštitut Republike Slovenija, Ljubljana

Prisotni: Dijana Čataković (CIPRA Slovenija), Katarina Žemlja (CIPRA Slovenija), Marjeta Benčina (Focus), Marko Peterlin (IPoP), Tadej Žavcar (MOPE - vodja sektorja za podnebno politiko), Polona Demšar Mitrovič (MOPE - trajnostna mobilnost), Matjaž Vrčko (MOPE, Sektor za JPP), Miran Sečki (Družba za upravljanje javnega potniškega prometa d.o.o.), Matjaž Marušič (Konzorcij za Bohinjsko progo), Darja Kocjan (Slovenske železnice), Damjan Kregar (LPP d.o.o.), Iztok Štrukelj (Arriva d.o.o.), Matej Gabrovec (ZRS SAZU), Simon Koblar (UIRS), Nejc Geržinič (Tehniška univerza v Delftu).

PROGRAM SREČANJA:

1. Predstavitev in razprava o analizah
 - Analiza virov financiranja JPP
 - Analiza pravnih in strateških podlag za JPP
2. Kako naprej
 - Cilji države na področju JPP
 - Koraki za nadaljnji razvoj JPP

UVODNIK - Marko Peterlin

Ugotovili smo, da se premalokrat srečamo, zato se nam je zdelo primerno pripraviti dogodek, kjer se lahko pogovorimo o aktualnih tematikah.

1. DEL DOGODKA

ANALIZA VIROV FINANCIRANJA JPP V SLOVENIJI - Katarina Žemlja in Marjeta Benčina

Splošne ugotovitve:

- težak dostop do informacij, saj so te netransparentne,
- delež sredstev namenjenih javnemu potniškemu prometu na državni ravni se povečuje.

Pomanjkljivosti pri financiranju javnega potniškega prometa iz javnih sredstev, ki pa jih nova zakonodaja v večji ali manjši meri obravnava in odpravlja, so:

- razpršeni in netransparentni javni viri financiranja, kot so nadomestila, subvencije, dotacije iz državnega proračuna in proračunov lokalnih skupnosti ter drugi nejavni viri, ki vključujejo prihodke vozovnic in druge prihodke, povezane z obvezno GJS,
- nejasne smeri denarnih tokov med posameznimi akterji znotraj JPP,
- obstajajo različni modeli obračuna nadomestil med posameznimi oblikami potniškega prometa; vsi upravičeni stroški so kriti za železniški in mestni potniški promet, medtem ko je nadomestilo v medkrajevnem cestnem JPP omejeno,
- dolgoročno vprašljiva stabilnost financiranja JPP ob sklepanju in rebalansu proračuna; v obstoječem sistemu glavnih pogodb za obvezno gospodarsko javno službo z večletnim trajanjem in možnostmi podaljšanja se finančne aneksi sklepajo letno.

Potencialni viri za financiranje JPP so:

- nadomestila za prevoz na delo, ki so urejena različno za javni in privatni sektor, ki spodbujajo uporabo avtomobila,
- integracija JPP s šolskimi in drugimi posebnimi prevozi na podeželju,
- Evropska sredstva: RePOWEReu, s katerim bi lahko sofinancirali nakup čistejših vozil JPP; Socialni sklad za podnebje, za naslavljanje prevozne revščine, Sredstva evropske kohezijske politike.

ANALIZA PRAVNIH IN STRATEŠKIH PODLAG ZA JPP - Marko Peterlin in Aljoša Petek

Splošne ugotovitve:

- Razpršenost pravne ureditve in nepreglednost: področje JPP urejajo številni pravni akti in podzakonski predpisi, korak k združitvi predstavlja nov ZUJPP, kljub temu pa bi bilo v prihodnosti smiselno razmisliti o razširitvi materije ZUJPP na način, da bo vključeval vse vidike javnega potniškega prometa v Sloveniji.
- Pomanjkanje zavezujočih pravil ali ukrepov s področja integriranega prostorskega načrtovanja in načrtovanja razvoja JPP: tudi na polju JPP se s slabim strateškim načrtovanjem nadaljuje neurejeno prostorsko načrtovanje, ki je v (pre)veliki meri prepuščeno lokalnim oblastem.
- Predolga obdobja podeljevanja koncesij za cestni potniški promet: 8 letno obdobje podeljevanja koncesij se kaže kot neučinkovito v kontekstu prilagajanja na aktualne razmere ali na nove prometne (ali celo podnebne) cilje občin ali države.

- Neurejen odnos porazdelitve finančnih in drugih bremen pri integraciji medkrajevnega in mestnega linijskega prevoza: razmerje sofinanciranja države pri integriranih linijskih prevozi, ki vključujejo dve ali več občin, ni natančno določeno; področje bi bilo smiselno bolj natančno urediti, še posebej v kontekstu dovoljene višine državnega sofinanciranja medobčinskih javnih prevozov.

2. DEL DOGODKA - RAZPRAVA KAM ŽELIMO PRITI V NASLEDNJIH 7 do 10 LET

Trenutno je veliko pozornosti posvečene zastojem na cestah. Če gledamo tuje prakse se kaže, da širjenje cest ni rešitev in na dolgi rok ta ukrep ne deluje. Reševanje zastojev se je potrebno lotiti z reševanjem odvisnosti od avtomobila in večjo uporabo JPP.

Da dosežemo potovanje brez avtomobila v razumnem času in učinkovitost prometa morajo cilji biti sledeči:

1. Prednost JPP pred gradnjo novih cest

- namenski vir za JPP
- to kar je zapisano v dokumentih (prednost JPP pred gradnjo) naj se tudi uveljavi - težava je v moči gradbenih združenj
- pri načrtovanju infrastrukture, naj bo prednostno načrtovanje infrastrukture za JPP (železnice - prednost dvotirnih pred hitrostjo, avtobusi - prednost v križiščih, poseben pas, postajališča, parkirišča za sopotništvo, tretji pas namenjen javnemu prometu, avtobusna infrastruktura v mestih je ključna)

2. Širitev in izboljšanje ponudbe JPP (tudi kapilarno)

- prednost kakovosti storitve pred brezplačnostjo - (vprašanje kolikšen je delež za trajnostno mobilnost iz vozovnic)
- brezplačnost ni cilj, ker večinoma prinaša slabšo kvaliteto (potrebno je paziti, da se ljudje ne bodo začeli voziti na daljše razdalje, ker je nekaj brezplačno ali cenejše)
- taktni promet
- kapilarnost glede na poselitev

3. Povečati število potnikov na JPP

- s 5% na 10% (Avstrija ima 22%)
- prioriteta je delovna mobilnost
- mobilnostna/prevozna revščina se rešuje iz drugih virov (kategoriziranje po skupinah ni nujno naboljše npr. ni res da vsi upokojeanci rabijo brezplačen prevoz)
- izziv je lenost ljudi, ki si vse želijo čisto pred nosom
- politika mora stopiti na stran JPP, sektor tovornjakov ima izredno moč in vpliv, potrebno bo doseči, da ima potnik prednost

- povečati zavedanje kako slab % ljudi uporablja JPP (to nasloviti na politike)
- za dosego podvojitve % se moramo uvajati ukrepe tudi na manj zaželenih področjih (npr. avtomobili)

4. Okrepiti glas potnikov pri razvoju JPP

- glas potnikov moramo spraviti do upravljalca
- tudi prednost potnikov pred tovorom

5. Povečati ponudbo (raznolikost) JPP in integrirati

- prestopne točke
- ne le več prevozov, ampak tudi možnost drugih storitev
- fleksibilni prevozi (npr. vezani na prihode vlakov, avtobusov, povezava s šolskimi avtobusi)

6. Usmerjati druge politike z vidika JPP

- uvajati omejevalne ukrepe na področjih drugih politik
- načrtovanje politik

7. Prostorsko načrtovanje prilagoditi JPP

- potrebujemo prostorsko načrtovanje (vsi deležniki v prostorskem načrtovanju bi se morali uskladiti glede podajanja mnenja (MOPE in UI)).

8. Ustrezno pozicionirati javni potniški promet

KORAKI ZA DOSEGO TEH CILJEV - Kaj so naslednji koraki, da dosežemo zastavljene cilje, če bi sedaj hoteli postaviti načrt dela?

1. Akcijski načrt oz. strategija

2. Krepitev Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa

- ključen sogovornik za vidike JPP, saj je neutralna institucija
- kader (nujno večje število zaposlenih, če je to potrebno)

3. Načrt jedrnega omrežja JPP

- koridorji, ki jih zagotovi država (načrtovanje koridorjev se prične z najbolj poseljenimi območji in tistimi, ki prinašajo dobiček; SŽ že imajo študije primernih točk za prestopne)
- DUJPP bi moral skrbeti tudi za to)
- mreža prestopnih točk
- taktni vozni red (ki je dober in učinkovit)
- ključna je optimizacija
- več ponudbe tekom dneva, ne samo v konicah

4. Informacijska integracija

- podatki kot temelj načrtovanja (informacijska platforma - ta mora biti pregledna: urniki, kupovanje kart - to bi moralo iti preko DUJPP-a)

5. Analiza možnosti optimizacije

- povezava voznih redov - DUJPP

- povečevati je potrebno kapacitete z npr. dvonadstropnimi avtobusi

6. Nastaviti celovito upravljanje prometa

-ne le JPP, ampak s prednostjo za JPP

7. Opredeliti finančni načrt

8. Opredeliti standard kakovosti storitve

DOGOVORI ZA NAPREJ

Želja KTPP je, da se srečamo večkrat v približno rednih intervalih. Udeleženci se s tem strinjajo. Naslednje srečanje bo predvidoma v jesenskem času.