

UNIVERZA NA PRIMORSKEM
FAKULTETA ZA MANAGEMENT KOPER

MAGISTRSKA NALOGA

RAZVOJ INTEGRIRANEGA JAVNEGA
POTNIŠKEGA PROMETA V SLOVENIJI

BOŠTJAN KOREN

KOPER, 2010

UNIVERZA NA PRIMORSKEM
FAKULTETA ZA MANAGEMENT KOPER

Magistrska naloga

RAZVOJ INTEGRIRANEGA JAVNEGA
POTNIŠKEGA PROMETA V SLOVENIJI

Boštjan Koren

Koper, 2010

Mentor: izr. prof. dr. Drago Dubrovski

POVZETEK

V Sloveniji ni modela, ki bi celovito in enotno urejal izvajanje sistema javnega potniškega prometa in bi zadovoljeval potrebe uporabnikov ter jim zagotavljal pričakovano stopnjo mobilnosti. Da bi povečali uporabo javnega prometa, kar bi imelo za posledico tudi zmanjšanje osebne prometa ter doseganje pozitivnih učinkov pri okoljevarstvenih zahtevah, bi bilo treba vzpostaviti učinkovit sistem integriranega javnega potniškega prometa. V magistrski nalogi so obravnavani potrebni sistemski ukrepi, kot so uskladitev vozni redov, poenotenje tarifne politike in vpeljava enotne vozovnice. Postavljene so hipoteze in na podlagi teoretičnih izhodišč podane smernice za nov model integriranega potniškega prometa, ki bo zagotavljal mobilnost državljanom in upravičil pričakovanja obstoječih in novih uporabnikov te storitve.

Ključne besede: integrirani javni potniški promet, usklajen vozni red, ekonomska enotnost in uspešnost, pravna enotnost, enotnost vodenja, management, model

SUMMARY

There is not a single model in Slovenia that would unify the managing of the system of public passenger transport, satisfy the needs of users and assure the expected level of mobility. In order to increase the use of public transport, which would reduce the use of personal transport and have a positive impact on environmental demands, it would be necessary to establish an efficient system of integrated public passenger transport. My Master's thesis deals with the necessary measures, like synchronization of timetables, unify fare policy and introduction of integrated ticket. The hypotheses have been set and on the basis of theoretical sources a new model of integrated passengers transport has been given. The model will ensure the mobility of citizens and justified the expectations of existing and future users of this service.

Key words: integrated public passengers transport, synchronized timetables, economical unity and success, real unity, unity of leadership, management, model

UDK: 001.892:656.025.2(043.2)

VSEBINA

1	Uvod	1
1.1	Opredelitev področja in opis problema	1
1.2	Namen in cilji raziskave	3
1.3	Delovne hipoteze	3
1.4	Metode raziskovanja	4
1.5	Predpostavke in omejitve	6
1.6	Pričakovani prispevek naloge.....	7
2	Storitve.....	8
2.1	Opredelitev storitev	8
2.2	Značilnosti storitev	8
2.2.1	Splošne značilnosti javnega potniškega prometa.....	8
2.2.2	Javni potniški promet v Sloveniji	9
2.2.3	Javni cestni promet v Sloveniji.....	10
2.2.4	Železniški potniški promet v Sloveniji	12
2.3	Mobilnost in pomen javnega potniškega prometa.....	13
2.4	Vpliv javnega potniškega prometa na okolje in eksterni stroški.....	14
2.5	Kakovost storitev javnega potniškega prometa.....	16
2.5.1	Opredelitev kakovosti	16
2.5.2	Kakovost v javnem potniškem prometu po standardu SIST EN 13816:2003	17
2.5.3	Kriteriji kakovosti javnega potniškega prometa po standardu.....	18
2.6	Dostopnost kot najpomembnejši element kakovosti storitve javnega potniškega prometa	20
2.7	Problematika javnega potniškega prometa v Sloveniji	21
2.7.1	Dogajanje na trgu javnega potniškega prometa	21
2.7.2	Nepovezanost podsistemov javnega potniškega prometa.....	22
2.7.3	Zakonodaja javnega potniškega prometa.....	22
2.7.4	Predlog ukrepov za izboljšanje javnega potniškega prometa	24
2.8	Povzetek poglavja	25
3	Analiza sistemov integriranega javnega potniškega prometa v Evropski uniji	28
3.1	Javni potniški promet v Evropski uniji	28

3.2	Javni potniški promet v Bruslju	30
3.3	Javni potniški promet v mestu Helsinki (Finska).....	31
3.4	Javni potniški promet na Poljskem.....	34
3.5	Javni potniški promet v mestu Gradec in deželi Štajerski (Avstrija)	35
3.5.1	Financiranje javnega potniškega prometa v Avstriji.....	35
3.5.2	Organiziranost dežele Štajerske in mesta Gradca.....	36
3.5.3	Predstavitev javnega potniškega prometa dežele Štajerske	37
3.5.4	Ukrepi, s katerimi so v deželi Štajerski izboljšali storitev javnega prevoza.....	38
3.5.5	Integrirani javni potniški promet z vidika ponudb.....	40
3.6	Povzetek poglavja	47
4	Empirični del naloge.....	50
4.1	Opredelitev predmeta in cilja raziskave ter predstavitev hipotez	50
4.2	Metodologija raziskovanja	51
4.3	Oblikovanje vprašalnika.....	52
4.4	Vzorčenje in izvedba raziskave.....	53
4.5	Analiza rezultatov in interpretacija	54
4.6	Testiranje hipotez	58
4.6.1	H1: Ukrepi bodočega upravljavca in državni ter lokalni ukrepi različno vplivajo na uporabo javnega prevoza pri različnih segmentih uporabnikov in neuporabnikov javnega prevoza.....	58
4.6.2	H2: Povečanje dostopnosti javnega potniškega prometa bolj spodbuja k uporabi javnega prevoza od tehnoloških izboljšav.....	62
4.6.3	H3: Dostopnost javnega prevoza in tehnološke izboljšave različno vplivajo na različne segmente uporabnikov in neuporabnikov javnega prevoza	64
4.7	Povzetek poglavja	65
5	Predstavitev novega modela integriranega javnega potniškega prometa	68
5.1	Priprava novega modela.....	68
5.2	Pričakovanja uporabnikov.....	69
5.3	Priprava pravne podlage in cilji novega zakona.....	72
5.3.1	Pravne podlage za ureditev integriranega javnega potniškega prometa	72
5.3.2	Cilji novega zakona.....	75

5.4	Harmonizacija voznih redov in enotne prestopne točke	77
5.5	Enotni informacijski sistem.....	79
5.6	Ekonomska enotnost in poslovna analiza.....	81
5.7	Enotna vozovnica	84
5.8	Povzetek poglavja	85
6	Uvedba modela integriranega javnega potniškega prometa.....	88
6.1	Pogoji za uvedbo modela	88
6.2	Center za izvajanje integriranega javnega potniškega prometa (upravljaavec).....	90
6.3	Človeški viri	91
6.4	Materialni viri.....	93
6.5	Merjenje uspešnosti poslovanja	98
6.6	Terminski načrt izvajanja	100
6.7	Nadzor nad uvajanjem modela	102
6.8	Primerjava s sistemom Štajerske prometne zveze.....	103
6.9	Povzetek poglavja	105
7	Sklep.....	107
	Literatura	111
	Priloge.....	115

PONAZORILA

Slika 2.1	Zanka kakovosti za javni prevoz potnikov	17
Slika 4.1	Uporaba prevoznih sredstev za posamezne dejavnosti.....	55
Tabela 2.1	Dejavniki, ki vplivajo na kakovost javnega potniškega prometa	20
Tabela 3.1	Primerjava ponudb izvajalcev javnega potniškega prometa v Sloveniji s sistemom Štajerske prometne zveze.....	41
Tabela 4.1	Frekvenčna porazdelitev segmentov uporabnikov, glede na način prevoza.....	56
Tabela 4.2	Vrednost faktorskih uteži po pravokotni rotaciji	63
Tabela 6.1	Ravni odločanja v sistemih javnega potniškega prometa (JPP) po projektu MARETOPE	89
Tabela 6.2	Prednosti in slabosti pridobivanja sodelavcev zunaj ali znotraj organizacije.....	92
Tabela 6.3	Primerjava javnega potniškega prometa v Sloveniji z integriranim javnim potniškim prometom v Avstriji (Štajerska)	95
Tabela 6.4	Terminski načrt vzpostavitve integriranega javnega potniškega prometa	101

KRAJŠAVE

FM	Fakulteta za Management Koper
UP	Univerza na Primorskem
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
PKM	Potniški kilometer
CER	Skupnost evropskih železnic in infrastrukturnih upravljavcev
EU	Evropska unija
JPP	Javni potniški promet
SŽ	Slovenske železnice, d. o. o.
RS	Republika Slovenija
GZS	Gospodarska zbornica Slovenije
LPP	Ljubljanski potniški promet
DRSC	Direkcija Republike Slovenije za ceste
ICS	InterCity Slovenija (vlak)
ITS	Inteligentni transportni sistem
GPS	Sistem globalnega določanja položaja
WLAN	Brezžično omrežje
StVG	Štajerska prometna zveza (Steirische Verkhersverbund GmbH)
GmbH	Družba z omejeno odgovornostjo (Gesellschaft mit beschränkter Haftung)
ERTMS	Evropski sistem za vodenje železniškega prometa
SESAR	Evropski glavni načrt za vodenje zračnega prometa
EBIT	Rezultat iz poslovanja

1 UVOD

1.1 Opredelitev področja in opis problema

V Sloveniji ni krovnega zakona, ki bi celovito in enotno urejal izvajanje sistema javnega potniškega prometa in bi zadovoljeval potrebe uporabnikov ter jim zagotavljal pričakovano stopnjo mobilnosti, motiviral izvajalce za kakovostno opravljanje storitev in državi ter lokalnim skupnostim omogočal učinkovito zagotavljanje javnega potniškega prometa kot javne dobrine.

Vsak podsistem javnega potniškega prometa je zakonsko posebej urejen in se v okviru proračunskih sredstev financira iz več postavk proračunskih uporabnikov. Javni cestni potniški promet je urejen z Zakonom o prevozih v cestnem prometu (Ur. l. RS, 59/2001), javni železniški potniški promet je urejen z Zakonom o železniškem prometu (Ur. l. RS, 44/2007 –UPB), javni potniški promet v pomorski in notranji plovbi s Pomorskim zakonikom (Ur. l. RS, 120/2006) in Zakonom o plovbi po celinskih vodah (Ur. l. RS, 30/2002, 110/2002), javni potniški promet v zračnem prometu pa ureja Zakon o letalstvu (Ur. l. RS, 33/2009).

Urejanje javnega potniškega prometa je večidel v pristojnosti države. Lokalne skupnosti pri urejanju javnega potniškega prometa nimajo večjih pristojnosti in lahko v skladu s predpisi, ki urejajo področje prometa, samostojno urejajo samo mestni linijski cestni promet, plovbo po notranjih vodah in avtotaksi prevoze.

Na podlagi obstoječe zakonodaje, ki ureja področje cestnega, železniškega in letalskega prometa ter pomorsko in notranjo plovbo, se lahko javni potniški promet izvaja kot gospodarska javna služba, ko je to v javnem interesu, in za zagotavljanje te storitve skrbi država ali lokalna skupnost, ali kot čista komercialna tržna dejavnost. Če se javni potniški promet izvaja kot gospodarska javna služba, je pridobivanje dobička podrejeno zadovoljevanju javnih potreb, in država oziroma lokalna skupnost, ki zagotavlja izvajanje takšnega prevoza, to običajno tudi sofinancira. Pri opredelitvi pojma javnega potniškega prometa tako izhajata naša zakonodaja z vidika javnega interesa.

Ker ni potrebne pravne ureditve tega področja, posamezni prevozniki opravljajo javno gospodarsko službo nepovezano, tako pravno kot ekonomsko. Prav tako nimajo usklajenih vozniš redov, ki so temeljni tehnološki procesi prevoznikov. Informacijski sistemi prevoznikov niso medsebojno povezani.

Kot prikazujejo statistični podatki (Statistični urad RS 2009b), uporaba avtomobila v Sloveniji narašča. Tudi primerjava z drugimi evropskimi državami po opravljenih potniških kilometrih (PKM) z osebnim avtomobilom uvršča Slovenijo v sam vrh (Eurostat 2009, 102). Osebni avtomobilski promet iz dneva v dan spodriva javni potniški promet, ki je edina mogoča rešitev za izboljšanje kakovosti življenja in zagotovitev večje mobilnosti prebivalstva v skladu z usmeritvami strategije razvoja in

povečanjem konkurenčne sposobnosti. Poleg tega se je treba zavedati, da povečani osebni promet povzroča izredno velike zunanje stroške, ki so povezani z zdravjem prebivalstva, propadom stavb ter kulturno dediščino, zaradi čezmernih emisij v zraku. Potovanje z osebnim avtomobilom ustvari v povprečju trikrat večje eksterne stroške kot enakovredno potovanje z vlakom (Infras / Iww 2004, 6). Zaradi zamud se povzroča tudi gospodarska škoda in nižja kakovost življenja prebivalcev, ki se vozijo v službo ali šolo, to pa povzroča manjšo mobilnost prebivalstva.

Od učinkovitega prometnega sistema, ki je namenjen prevozu potnikov, sta odvisna tako gospodarstvo kot kakovost življenja državljanov.

Javni potniški promet bi moral omogočiti mobilnost vsem državljanom na celotnem območju Slovenije, še zlasti prebivalcem, ki zaradi svojega načina življenja ne morejo uporabljati osebnega prevoza. Zelo pomemben je tudi za skladen regionalni razvoj države, kot je navedeno v dokumentu Uresničevanje prenovljene strategije EU za trajnostni razvoj v Sloveniji (Evropska komisija 2007). V več državah Evropske unije so problem mobilnosti uspešno rešili s pravočasnim načrtovanjem integriranega javnega potniškega prometa tako na državni, regijski in ne nazadnje mestni ravni, kar sem prikazal v svoji nalogi.

Temeljni dokument prometne politike je nastal šele leta 2001, ko je pričela veljati Bela knjiga o prometni politiki Evropske unije do leta 2010, v kateri so se določili temeljni cilji na področju prometa v zvezi z oblikovanjem skupnega prometnega trga. Vodilno načelo tega dokumenta je bilo odpiranje prometnega trga, konkurenca med prevozniki in posledično dvig kakovosti storitve. Ta cilj se je na splošno dosegel. Bistveni prispevek te skupne prometne politike je opazen v padcu potrošniških cen in v večji možnosti izbire prevoznih sredstev.

Prometna politika se zavzema za doseg temeljnih ciljev, in sicer za vzpostavitev ravnotežja med transportnimi vejami, zlasti z dosegom regulirane konkurence med vrstami prevoza, s katero bo mogoč nadzor rasti in omogočena večja konkurenčnost prometa in drugih okolju prijaznejših oblik prevoza ter povezovanje različnih vrst prevoza. Zavzema se za odpravo ozkih grl v prometni infrastrukturi, povečanje vloge uporabnikov transportnih storitev v prometni politiki in obvladovanje posledic globalizacije prometa (Resolucija o prometni politiki RS 2006, 6249).

Pristojne institucije Evropske skupnosti za zagotovitev učinkov, načrtanih v prometni politiki, sprejemajo ustrezne zavezujoče akte, to so uredbe, direktive in odločbe. Javni potniški promet v državah Evropske unije je tako oblikovan z vidika uporabnika javnega prevoza oziroma potnika. V nalogi sem opisal nekaj primerov javnega prometa. Pokazalo se je, da potniki od javnega prevoza ne pričakujejo samo to, da se bodo vozili varno in po ugodnih cenah, temveč pričakujejo tudi enostavne, prilagodljive in v naprej določene pogoje prevoza, zlasti v tistih primerih, ko je vključena uporaba različnih oblik prevoza. Upoštevajo se tudi pravice in obveznosti

potnikov, potniki so vnaprej seznanjeni s stroški prevoza, ki jih je treba plačati za storitev javnega prevoza.

Poraja se vprašanje, kaj ponuditi uporabnikom in neuporabnikom javnega prevoza v Sloveniji kot alternativo osebnemu prevozu. Hitrost in cena se zdita ključna odgovora, ne pa edina. Javni potniški promet mora biti predvsem pogostejši, zanesljivejši in dostopnejši (CATI center 1999, 146).

1.2 Namen in cilji raziskave

Namen magistrske naloge je prikazati model integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji, ki upošteva evropske smernice in zakonodajo, dobro prakso primerljivih sistemov in je v skladu s pričakovanji uporabnikov, saj ga bodo le tako uporabljali.

V nalogi sem prikazal problematiko na trgu javnega potniškega prometa v Sloveniji, kjer obstajajo različni podsistemi javnega potniškega prometa, ki ne zadovoljujejo potreb po mobilnosti državljanov v Republiki Sloveniji. Obdelal in analiziral sem dejavnike obstoječih različnih sistemov, ki niso povezani v celoto, in jih primerjal z drugimi evropskimi prometnimi sistemi.

Temeljni cilj naloge je ugotovitev potrebe po sistemu integriranega javnega potniškega prometa opredelitev primernega modela prometa na podlagi primerljivih obstoječih sistemov v Evropski uniji. Slednje sem raziskal s komparativno analizo primera. S kvantitativnim raziskovanjem sem proučeval, kako bi različni ukrepi bodočega upravljavca in državni ter lokalni ukrepi prometne politike vplivali na uporabnike in neuporabnike javnega prevoza.

Na podlagi ugotovitev sem predstavil svoj model integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji, ki lahko na podlagi analize okolja, raziskave zadovoljstva uporabnikov in neuporabnikov storitev javnega potniškega prometa ter njihovih pričakovanj prihodnjega modela prinese novo vrednost tako uporabnikom storitev javnega potniškega prometa kot izvajalcem te dejavnosti.

1.3 Delovne hipoteze

Temeljna teza raziskovalne naloge je ugotovitev potrebe po sistemu integriranega javnega potniškega prometa in opredelitev primernega modela prometa, ki bo primerljiv z obstoječimi sistemi v Evropski uniji in ga bodo uporabljali vsi segmenti uporabnikov.

K temeljni tezi pa postavljam tudi naslednje tri hipoteze:

- H1: Ukrepi bodočega upravljavca integriranega javnega potniškega prometa in državni ter lokalni ukrepi različno vplivajo na različne segmente uporabnikov in neuporabnikov javnega potniškega prometa.

Za razvoj modela integriranega javnega potniškega prometa, ki bo spodbujal k uporabi javnega prevoza in s tem zmanjševal prevoz z osebnimi avtomobili, so pomembni tako ukrepi bodočega upravljavca, kot državni ter lokalni ukrepi. Na prve lahko upravljavec vpliva, druga skupina ukrepov pa so politični ukrepi, ki le posredno spodbujajo k uporabi javnega prevoza. Menim, da je moč vpliva posameznega ukrepa odvisna od potovalnih navad uporabnikov in obstoja javnega prevoza.

- H2: Povečanje dostopnosti javnega potniškega prometa bolj spodbuja k uporabi javnega prevoza od tehnoloških izboljšav.

Bodoči upravljavec integriranega javnega potniškega z določenimi ukrepi privablja k uporabi javnega prevoza. Predpostavljam, da bi z večjo dostopnostjo (ustrezen vozni red, več povezav, cenejša in enotna vozovnica,...) dosegel večji učinek pri uporabnikih, kot pa s tehnološkimi izboljšavami.

- H3: Dostopnost in tehnološke izboljšave različno vplivajo na različne segmente uporabnikov in neuporabnikov javnega potniškega prometa.

Tako kot pri prvi hipotezi tudi v tem primeru menim, da je vpliv posameznega ukrepa odvisen od tega, ali uporabnik že uporablja javni prevoz in ali ima sploh možnost uporabe javnega prevoza.

1.4 Metode raziskovanja

V prvem delu magistrske naloge sem z uporabo metode deskripcije, metode klasifikacije, metode posploševanja in specializacije pregledal obstoječa gradiva in literaturo ter pripravil teoretični okvir v skladu s ciljem naloge. Pri opisovanju avstrijskega modela integriranega javnega potniškega prometa in primerjavo s slovenskim sistemom, sem poleg že navedenih metod uporabil še komparativne študije primerov. Z zbiranjem različnih podatkov sem proučil in primerjal primere najboljše prakse primerljivih evropskih držav.

Študija primera (Mesec in Rode 2008) je pristop k celovitem raziskovanju pojavov, procesov in postopkov s proučevanjem posameznih primerov. O primeru se zberejo podatki iz različnih virov in z različnimi metodami. Primer se podrobno in celostno opiše in analizira. Na tej podlagi se oblikujejo teoretični pojmi, pojasnitve in posplošitve ali pojasnitve narave primerov samih, njihovega razvoja in procesov v njih.

Študije primerov (Tratnik 2002, 33) se od poizvedovanja, ki je lahko zastavljeno zelo široko, ločijo, ker so ožje. Lahko bi celo dejali, da so študije primerov najožja oblika poizvedovanja, obenem pa bolj poglobljena. V literaturi jih definirajo kot študije dejanskih primerov iz obstoječe prakse, s katerimi se raziskovalci žele poglobiti in

razumeti specifični dogodek, proces ali odnos v danem poslovnem okolju (Remenyi idr. 1998 v Tratnik 2002, 34).

Pri dokazovanju hipotez, da različni ukrepi, ukrepi bodočega upravljavca in državni ter lokalni ukrepi na različne segmente uporabnikov in neuporabnikov različno vplivajo na uporabo javnega prevoza (H1), da dostopnost javnega potniškega prometa bolj spodbuja k njegovi uporabi od tehnoloških izboljšav (H2) in sicer različno pri različnih skupina uporabnikov in neuporabnikov (H3) sem uporabil kvantitativno statistično raziskovanje s pomočjo SPSS programa.

Pristop k raziskovanju je kvantitativni (pozitivizem). Njegova ključna zamisel je, da družbeni svet obstaja zunaj človeka in da bi morali njegove lastnosti meriti z objektivnimi metodami, namesto da o njih sklepamo na podlagi vtisov, razmišljanj ali intuicije (Esterby-Smith, Thorpe in Lowe 2002, 38). Pri preverjanju hipotez sem uporabil metodo Hi kvadrat, t – preizkus za aritmetično sredino, faktorsko analizo in analizo variance.

Za pridobivanje podatkov sem izvedel anketo. Anketa je bila izvedena od 2. do 20. septembra 2009, in sicer na spletu in po pošti. S programom SurveyMonkey sem izdelal in oblikoval vprašalnik ter zbiral podatke anketirancev. Pri vzorčenju sem uporabil metodo samoizbire in verižnega vzorčenja. Tako sem povezavo do ankete poslal znanim enotam po elektronski pošti in jih pozval, da po izpolnitvi ankete povezavo pošljejo naprej. Metoda verižnega vzorčenja poteka tako, da iz populacije izberemo določeno število enot; izbrane enote nato navedejo določeno število dodatnih enot. Vzorec se lahko na tak način povečuje v več valovih, angleški naziv te tehnike vzorčenja je snowball sampling (Bregar, Ograjenšek in Bavdaž 2005, 44). Povezavo na spletno anketo sem objavil tudi na Facebook-u, ki je zaradi množičnosti zelo uporaben medij. Zavedam se pomanjkljivosti te metode (nereprezentativnost), saj starejši manj uporabljajo splet. Zato sem nekaj vprašalnikov po pošti poslal Zvezi društev upokojencev. Njihove odgovore sem ročno vnesel v program. Upoštevajoč vprašalnike Zveze društev upokojencev (18) in odgovorov spletne ankete (357) sem v obdelavo zajel 375 anketnih listov.

Podatke sem obdelal s statističnim programom SPSS. Vprašanja so bila oblikovana na način, da je bilo z možnostmi, ki jih ponuja opisna statistika, mogoče odgovoriti na temeljno tezo oziroma na del zastavljenih hipotez.

V zadnjem delu dela sem na podlagi analize in teoretičnih izhodišč povzel, kako različni ukrepi vplivajo na ustreznost modela integriranega javnega potniškega prometa. Hkrati pa so tudi potrjene ali ovržene postavljene hipoteze. V tem okviru so tudi podani rezultati analize primerjave s sistemi v Evropski uniji in ključne ugotovitve ter predlogi rešitev.

Magistrsko delo je sestavljeno iz sedmih poglavij. V uvodnem delu je naveden opis problema ter namen in cilj raziskave. Predstavljene se metode raziskovanja, omejitve, ki sem jih pri delu upošteval, delovne hipoteze in pričakovani prispevek dela.

V drugem delu je opredeljen pojem prometne storitve, mobilnosti in javnega potniškega prometa ter njegov vpliv na okolje. Predstavljena sta dva podsistema javnega potniškega prometa v Sloveniji, javni cestni promet in železniški potniški promet. Opisal sem tudi pojem kakovosti storitev in standard kakovosti, po katerem bi se lahko spremljala kakovost javnega potniškega prometa, medtem ko je dostopnost, kot eden izmed pomembnejših kriterijev kakovosti, predstavljena podrobneje. V zadnjem poglavju drugega dela se dotaknem problematike javnega potniškega prometa, dogajanja na trgu, nepovezanosti podsistemov in problematike obstoječe zakonodaje. Na koncu predstavim možne ukrepe izboljšanja javnega potniškega prometa, ki so navedeni v razvojnih dokumentih.

Tretji del sestavlja analiza sistemov integriranega javnega potniškega prometa v Evropski uniji s posameznimi konkretnimi primeri dobre prakse, ki jo kaže prenesti na naš model. Še posebej sem izpostavil avstrijski model integriranega javnega potniškega prometa zvezne dežele Štajerske kot najbolj primerljiv slovenskemu sistemu.

Četrty del je empirični del naloge, kjer testiram tri hipoteze, ki sem jih zastavil na začetku naloge. Preveril sem, v kakšni meri ukrepi bodočega upravljavca integriranega javnega potniškega prometa in državni ter lokalni ukrepi vplivajo na različne segmente uporabnikov in neuporabnikov. Znotraj ukrepov bodočega upravljavca sem določil dve dimenziji: dostopnost in tehnološke izboljšave ter preveril pomembnost posamezne dimenzije pri uporabnikih in neuporabnikih.

V petem delu na podlagi dobrih praks iz evropskih dežel in ugotovitev iz empiričnega dela predstavim nov model integriranega javnega potniškega prometa. Opisana je potrebna pravna podlaga za harmonizacijo vozniških redov in določitev enotnih prestopnih točk ter uvedbo enotne vozovnice. Tak dokument je osnova ekonomske in informacijske enotnosti prevoznikov, ki je podlaga za uvedbo enotne vozovnice.

V šestem delu predstavim, kakšni so pogoji za uvedbo modela in delovanje Centra za integrirani javni potniški promet, kot upravljavca sistema. Opisal sem človeške in materialne vire, ki so potrebni za uvedbo modela, ter možen terminski načrt uvedbe. Predstavil sem tudi nadzor nad izvajanjem storitev in na koncu primerjal nov model z obstoječim sistemom Štajerske prometne zveze v Avstriji.

Zadnji, sedmi del je namenjen povzetku ključnim ugotovitvam raziskave.

1.5 Predpostavke in omejitve

Pri razvoju modela integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji sem izhajal s stališča, da Slovenija potrebuje učinkovit prevozni sistem, ki bo primerljiv z

nam sorodnimi ureditvami držav v Evropski uniji. Glede na obsežnost problema organizacije prevozov popolna generalizacija rezultatov ni mogoča.

Pri raziskovanju sem upošteval tudi naslednje predpostavke:

- O problematiki tega magistrskega dela ne obstaja veliko strokovne literature, zato sem poleg dobre prakse iz tujine izhajal iz lastnih izkušenj in dognanj, saj se s tem področjem poslovno ukvarjam že več kakor dvajset let.
- Zaradi specifike ozemlja Slovenije nisem upošteval celotnega sistema javnega potniškega prometa, ki zajema tudi ladijske in letalske prevoze ter žičniški promet. Ladijski, letalski in žičniški prevoz se danes tudi ne opravlja kot javno gospodarska služba.
- V nalogi sem uporabil omejeno število evropskih primerov, saj podatki o nekaterih sistemih niso na voljo.
- Pri izračunu ekonomske učinkovitosti modela integriranega potniškega prometa sem izhajal iz javno dostopnih podatkov, ki so včasih zastareli in nepopolni.
- Zaradi finančne in časovne omejitve je bila izvedena spletna anketa, zato vzorec ni reprezentativen, kar pomeni, da rezultatov ne morem aplicirati na celotno populacijo.
- V času nastajanja magistrskega dela ni bilo izdanega Zakona o javnem potniškem prometu v Republiki Sloveniji, zato obstaja možnost, da bo ureditev organizacije javnih prevozov v prihodnosti drugačna.

1.6 Pričakovani prispevek naloge

S povezavo teoretičnih izhodišč ter raziskovanj in na podlagi analize ukrepov bodočega upravljavca integriranega javnega potniškega prometa in državnih ter lokalnih ukrepov želim dokazati potrebo po novem modelu integriranega javnega potniškega prometa. Hkrati pa tudi preveriti postavljene hipoteze. V tem okviru so tudi podani rezultati analize primerjave s sistemom Štajerske prometne zveze v Avstriji, ki je v marsičem primerljiv s področjem Republike Slovenije.

Na podlagi teh spoznanj sem razvil nov model integriranega javnega potniškega prometa, ki lahko pomeni znanstveno teoretični prispevek na področju javnih storitev in nakaže smernice za uspešno delovanje med sabo sodelujočih prevoznikov na podlagi enotnega voznega reda, informacijske povezanosti ter pravne in ekonomske enotnosti. Model je tudi strokovno-aplikativni prispevek, ki bi kot končni produkt omogočal boljši, konkurenčnejši, varnejši, ekonomsko uspešnejši prevoz in s tem možnost večje mobilnosti prebivalstva ter skladnejši regionalni razvoj v Republiki Sloveniji.

2 STORITVE

2.1 Opredelitev storitev

Strokovnjaki s področja javnega potniškega prometa (Pirnat, Blaž, Lep in Hočevar 2007) opredeljujejo javni potniški promet, javni prevoz, javni tranzit ali masovni tranzit kot pojem, ki vključuje vse prometne sisteme, kjer potniki ne potujejo s svojimi vozili. Splošno znano zajema železniške in avtobusne storitve, v širšem pomenu pa tudi ladje in trajekte, taksi storitve in drugo. Je kateri koli prometni sistem, ki prevažata prebivalce oziroma splošno javnost. Javni potniški promet je običajno reguliran kot prevoznik, ki zagotavlja storitve po voznem redu na natančno določenih relacijah. Večina tranzitnih potnikov potuje znotraj lokalnega območja ali regije od doma do mesta zaposlitve ali šole in nazaj.

Prevozno storitev lahko po načinu razvrščanja Potočnika (2004, 49), opredelimo kot storitev za končne porabnike, ki jo izvajajo ljudje, nadalje gre za tradicionalno, rutinsko ter nepridobitno storitev, saj gre za javno gospodarsko službo.

Potočnik (2004, 36) navaja, da je storitev sestavljena iz:

- temeljne storitve,
- pomožnih ali dodatnih storitev, ki prispevajo k večji kakovosti temeljne storitve in ki so sestavljene iz tistih, ki so nujne za izvedbo temeljne storitve in tistih, ki povečujejo privlačnost temeljne storitve.

Prevozno storitev tako poleg prevoza sestavlja še vrsta drugih storitev, ki skupaj tvorijo celotno storitev: od uporabniku prijaznega in sodobnega nakupnega procesa, dodatnih storitev med prevozom (časopis, gostinska ponudba ...) in poprodajnih dejavnosti, s katerimi uporabnika želimo prepričati k ponovni uporabi storitve.

Glede na to sistem javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji sestavljajo večinoma naslednji izvajalci:

- mestni potniški avtobusni cestni promet,
- primestni oziroma medkrajevni potniški avtobusni cestni promet in
- železniški potniški promet v notranjem in čezmejnem prometu.

2.2 Značilnosti storitev

2.2.1 Splošne značilnosti javnega potniškega prometa

Javni potniški promet je moč opredeliti kot obliko prevoza potnikov, ki je pod enakimi pogoji dostopen vsem uporabnikom in ga prevoznik opravlja na podlagi prevozne pogodbe, ki jo sklene s posameznim potnikom. Prevozna pogodba med prevoznikom in potnikom se sklene, ko potnik kupi vozovnico. Na vozovnici so zajete

vse bistvene sestavine prevozne pogodbe, to je prevozna relacija in cena (Zakon o prevoznih pogodbah v železniškem prometu 2000, 7678).

V primerjavi z javnim potniškim prometom se z vidika dostopnosti pogodbeni potniški promet lahko razume kot prevoz oseb po pogodbi, sklenjeni med prevoznikom in naročnikom prevoza, pri katerem je prevoz dostopen pod posebnimi pogoji samo določenim uporabnikom.

Z vidika dostopnosti je mogoče pogodbeni potniški promet, ki se izvaja kot gospodarska javna služba na določenih območjih lokalnih skupnosti, šteti tudi kot javni prevoz, če imajo prevozniki, ki opravljajo to obliko prevoza, registrirane linije pogodbenega prevoza tudi kot javni linijski prevoz. Tak način je pogosto uporabljen pri šolskih avtobusih, kjer lahko ta način prevoza uporabljajo tudi drugi potniki.

Če se javni potniški promet izvaja kot gospodarska javna služba, je pridobivanje dobička podrejeno zadovoljevanju javnih potreb, in država oziroma lokalna skupnost, ki zagotavlja izvajanje takšnega prevoza, to običajno tudi sofinancira. Če se javni potniški promet opravlja kot komercialna dejavnost po tržnih pogojih, je izvajanje storitev podrejeno ekonomskim interesom in je pomembno pridobivanje dobička.

2.2.2 Javni potniški promet v Sloveniji

Sistem javnega potniškega prometa je v Sloveniji z vidika pristojnosti in upravljanja dokaj centraliziran. Pristojnosti za zagotavljanje javne službe je država prenesla na Direkcijo Republike Slovenije za ceste, ki opravlja naloge obvezne gospodarske javne službe v notranjem medkrajevnem linijskem cestnem javnem potniškem prometu, in na Direkcijo Republike Slovenije za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo, ki opravlja naloge obvezne gospodarske javne službe v notranjem in čezmejnem železniškem potniškem prometu. Na lokalni ravni zagotavljajo izvajanje obvezne oziroma izbirne gospodarske javne službe s področja mestnega linijskega javnega potniškega prometa ustrezne službe občinskih uprav (Prometni inštitut 2002, 4).

Pri opredelitvi pojma javnega potniškega prometa tako izhaja naša zakonodaja z vidika javnega interesa. V Sloveniji ni krovnega zakona, ki bi na splošno sistemsko urejal javni potniški promet, prav tako pa tudi ni posebne opredelitve pojma javnega potniškega prometa. Vsak podsistem javnega potniškega prometa je zakonsko posebej urejen.

Javni potniški promet v Sloveniji pretežno opravlja gospodarsko javno službo, kar po Zakonu o gospodarskih javnih službah (1993, 1741) pomeni javno dobrino, ki jo zagotavlja država. V omenjenem zakonu je opredeljeno, da se z gospodarskimi javnimi službami zagotavljajo materialne javne dobrine kot proizvodi in storitve, katerih trajno in nemoteno proizvodnjo v javnem interesu zagotavlja Republika Slovenija oziroma občina ali druga lokalna skupnost zaradi zadovoljevanja javnih potreb, kadar in kolikor

jih ni mogoče zagotavljati na trgu. Pri zagotavljanju javnih dobrin je pridobivanje dobička podrejeno zadovoljevanju javnih potreb.

Javni potniški promet se kot gospodarska javna služba opravlja med naročnikom prevoza in izvajalcem prevoza na podlagi pogodbe, ki ureja medsebojne pravice in obveznosti v zvezi z opravljanjem te storitve. Izvajalec se obvezuje, da bo v skladu s sprejetim voznim redom opravil načrtovano število voženj in prepeljal potnike od vstopne do namembne postaje ali postajališča varno, udobno in pravočasno, z določeno vrsto prevoznega sredstva ob zagotovitvi ustreznih higienskih pogojev za potovanje.

Naročnik bo za opravljanje javno gospodarske službe zagotovil izvajalcu nadomestilo za pokrivanje dela stroškov opravljanja realiziranih storitev glede na dogovorjeno obračunsko enoto ter izvajal nadzor nad izvajanjem pogodbe.

Pretežni del javnih potniških prevozov je v pristojnosti države, lokalne skupnosti pa so pristojne samostojno urejati mestni linijski cestni promet, plovbo po notranjih vodah in prevoze z avtotaksiji. Lokalne skupnosti so tudi pristojne, da za potrebe svojih krajanov, ob zagotovitvi sofinanciranja predlagajo uvedbo dodatnih medkrajevskih linij.

Leta 1985 se je v Sloveniji z avtobusi prepeljalo 307 milijonov potnikov, z železnico pa 27,6 milijona. Leta 2008 je bilo potnikov približno šestkrat manj, z avtobusi jih potuje le 38 milijonov, z železniškim prevozom pa 16,6 milijona. Tudi opravljeni potniški kilometri za javni cestni promet padajo v povprečju za 9,4 odstotka na leto, medtem ko se v železniškem potniškem prometu povečujejo za 2,7 odstotka na leto. Delež na trgu javnih prevoznih storitev je tako že skoraj v razmerju 70 : 30 v korist avtobusnega prevoza (SŽ 2008, 27).

2.2.3 Javni cestni promet v Sloveniji

V Sloveniji je pri Gospodarski zbornici Slovenije registriranih 73 javnih cestnih prevoznikov, ki so leta 2009 prepeljali 36,7 milijona potnikov (SURs 2009a). Obseg ponudbe izvajanja cestnega primestnega oziroma medkrajevnega javnega potniškega prometa se zmanjšuje. V obdobju od leta 1994 do 2007 je trend uporabe avtobusnega javnega potniškega prometa padel za 70 odstotkov. Leta 2004 je bilo prevoženih približno 51,5 milijona kilometrov, a leta 2006 48,3 milijona kilometrov, leta 2007 pa približno 46 milijonov kilometrov. Tudi število prepeljanih potnikov na področju medkrajevnega potniškega cestnega prometa se zmanjšuje. Leta 1985 je bilo prepeljanih več kakor 300 milijonov potnikov, leta 2000 približno 74 milijonov, leta 2005 le še 40 milijonov potnikov, medtem ko jih je leta 2007 potovalo le še slabih 37 milijonov (Blaž in Hočevar 2008, 4). Po podatkih Direkcije RS za ceste v strukturi potnikov, ki uporabljajo to storitev, se ocenjuje, da je do 70 odstotkov dijakov. Odstotek naključnih potnikov je iz leta v leto manjši.

Pogoje in načine opravljanja prevoza potnikov v notranjem in mednarodnem cestnem prometu ureja Zakon o prevozi v cestnem prometu (2001, 6037). Strokovno-

tehnične, organizacijske, razvojne in določene upravne naloge s področja prevozov potnikov in blaga v notranjem in mednarodnem cestnem prometu ter izvajanja gospodarskih javnih služb izvajata ministrstvo, pristojno za promet, in Direkcija RS za ceste. Za izvajanje prevoza potnikov se izda dovoljenje oziroma licenca, skladno z Zakonom o cestnem prometu. Koncesije za izvajanje gospodarske javne službe podeljuje vlada RS z javnim razpisom najugodnejšemu ponudniku. Koncesija skladno z Uredbo o koncesijah za opravljanje javne gospodarske službe izvajanje javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem linijskem prometu (2004, 10713) obsega prevoz potnikov na linijah po voznem redu, v skladu s splošnimi prevoznimi pogoji, ki jih določi Direkcija RS za ceste, na podlagi tarifnega sistema in javno objavljenega cenika.

Na Gospodarski zbornici Slovenije v okviru Združenja za promet deluje Sekcija za javni prevoz potnikov v linijskem in prostem cestnem prometu, katere cilj je olajševanje in spodbujanje dejavnosti njenih članov, izboljšanje in povečanje njihove gospodarske dejavnosti ter usklajevanje nastopanja članic pred državnimi organi, drugimi institucijami in organizacijami. Sekcija predvsem zastopa skupne interese članic sekcije, predstavlja delo članov sekcije doma in v tujini, zbira, obdeluje in posreduje informacije in literaturo pomembno za članice sekcije, skrbi za medsebojno sodelovanje med članicami sekcije, daje pomoč pri iskanju finančnih sredstev, opravlja druge storitve, potrebne za doseganje pglavitnih ciljev sekcije ter pripravlja in organizira dopolnilno strokovno izobraževanje kadrov članic sekcije (Gospodarska zbornica Slovenije 2009).

V avtobusnem prometu ima Direkcija Republike Slovenije za ceste (v nadaljevanju DRSC), ki zastopa naročnika, Vlado Republike Slovenije, za ceste z avtobusnimi koncesionarji – izvajalci sklenjenih 47 koncesijskih pogodb o opravljanju javno gospodarske službe (Blaž in Hočevar 2008, 1).

DRSC se srečuje z zahtevami prevoznikov po dodatnem ukinjanju nerentabilnih linij ter po izločevanju šolskih prevozov iz sistema javnega potniškega prometa. Nasprotno drugi del prevoznikov postavlja zahteve po združevanju šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa. Zahteve se postavljajo predvsem z vidika interesov prevoznikov ter dodatnih finančnih sredstvih, zaradi po trditvah prevoznikov izkazanih izredno visokih obratovalnih stroškov prevozov. Kot glavni razlog se navajajo visoki fiksni stroški, ki so posledica potrebne razpoložljivosti avtobusov in osebja ob prometnih konicah. Zunaj teh konic pa so kapacitete avtobusov dejansko neizrabljene, fiksni stroški pa ostajajo (Blaž in Hočevar 2008, 4).

Trenutni sistem javnega avtobusnega potniškega prometa temelji na bruto modelu, vanj pa so vgrajeni elementi neto modela. Tako imenovani bruto model pomeni, da država prevzame tveganje za uspešnost poslovanja in da se v tem načinu avtobusne linije lahko prepletajo. Neto model so prave koncesijske pogodbe za daljše časovno obdobje. Po tem modelu ima prevoznik izključno pravico na določenem ozemlju in sam

določa vozne rede. Prevoznik posreduje ponudbo storitve in če je izbran za izvajalca prevozov, posledično tudi nosi tveganje za uspešno poslovanje (Gabrovec, Lep in Kotar 2003, 78).

Izdelan je bil obračunski sistem, po katerem država koncesionarjem plačuje kompenzacijo, ki naj bi pokrila razliko med normiranimi stroški in realiziranimi prihodki. Ker je največja možna izplačana kompenzacija na prevoženi kilometer omejena, prevozniki dejansko nosijo velik del tveganja za prihodke. Največja kompenzacija je izračunana na podlagi zagotovljenih proračunskih sredstev in pričakovanega obsega izvajanja storitve v kilometrih.

Obstajajo težave, ker država ne pokriva v celoti razlike med priznanimi stroški in realiziranimi prihodki, zato praktično niti ne more uvesti dodatnih linij (Blaž in Hočevar 2008, 5). Vsi koncesionarji imajo enake priznane stroške za vozilo na prevoženi kilometer. Med prevozniki so velike razlike glede opravljanja tako imenovanih rentabilnih in nerentabilnih linij. Nekateri prevozniki iz osrednjega in severnega dela Slovenije ustvarjajo sorazmerno visoke prihodke, ki se približujejo priznanim stroškom, drugi na vzhodnem delu pa pokrivajo izrazito nerentabilne linije. Zaradi omejenega izplačevanja nadomestil so prevozniki v neenakopravnem položaju. Sistem financiranja dejavnosti gospodarske javne službe v avtobusnem prevozu je izjemno tog. Zaradi financiranja te dejavnosti iz proračuna se ne da mesečno izvajati izplačil nadomestil in prerazporejanja sredstev glede na priznane stroške in prihodke. Razlog tiči v tem, da ima vsak prevoznik svojo koncesijsko pogodbo.

2.2.4 *Železniški potniški promet v Sloveniji*

Železniški potniški promet je podsistem javnega potniškega prometa, ki ga v Republiki Sloveniji opravljajo Slovenske železnice z namenom izvajanja celovite in uporabniku prijazne prevozne storitev v Sloveniji in širši regiji (SŽ 2009, 14). Železniški promet je opredeljen v Zakonu o železniškem prometu (2007, 6097).

Ponudbo potniškega prometa Slovenskih železnic sestavljajo vlaki višjega ranga (vlaki InterCity Slovenija – vlaki ICS, vlaki EuroCity, vlaki InterCity in mednarodni vlaki), maloobmejni vlaki, regionalni vlaki in lokalni vlaki. Za prevoz dnevnih migrantov se pretežno uporabljajo lokalni potniški vlaki, pri daljših razdaljah pa tudi vlaki višjega ranga. V mednarodnem prometu vozijo vlaki EuroCity in InterCity. Slednji so pomembni tudi za medkrajevna potovanja v notranjem prometu. Regionalni vlaki vozijo v notranjem ali maloobmejnem prometu in dopolnjujejo ponudbo InterCity ter mednarodnih vlakov (SŽ 2009a, 41). Obseg ponudbe, ki je izražen z voznim redom in številom vlakov, se z leti samostojne Slovenije zopet povečuje. Leta 2000 je vozilo 494 vlakov, leta 2005 že 581 vlakov in v veljavnem voznem redu leta 2009 je to število 637 vlakov. Število prepeljanih potnikov je bilo leta 1985 najvišje, in sicer 29,1 milijona. Po razpadu Jugoslavije je število potnikov padlo, saj ni bilo več skupnega trga

in tako je bilo leta 2000 prepeljanih 15,0 milijonov ter leta 2005 15,7 milijona potnikov. Število prepeljanih potnikov narašča, in leta 2008 je bilo prepeljanih skupno 16,6 milijona. Število potniških kilometrov se je gibalo podobno, tako je bilo leta 1985 opravljenih 1,676 milijonov, leta 2000 le še 705 milijonov, medtem ko se je leta 2008 povečalo na 836 milijonov opravljenih potniških kilometrov.

V strukturi vseh prepeljanih potnikov je 94,3 odstotka potnikov v notranjem potniškem prometu, vse drugo je čezmejno regijski in mednarodni promet. Železnice ponujajo različne popuste posameznim segmentom potnikom. Med slednjimi prevladujejo dnevni migranti, ki uporabljajo vlak za prevoz na delo, v šole in fakultete ter nazaj (SŽ 2009a, 40).

Železniški potniški promet v notranjem in čezmejnem prometu se v Republiki Sloveniji izvaja kot gospodarska javna služba. Opravljanje javno gospodarske službe v železniškem prometu se opravlja na podlagi pogodbe med naročnikom, Vlado Republike Slovenije, ki jo zastopa minister za promet, in izvajalcem, Slovenskimi železnicami, d. o. o., ki so edini železniški prevoznik potniškega prometa v Republiki Sloveniji. Izvajanje te pogodbe nadzira Direkcija Republike Slovenije za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo.

Pogodba med naročnikom in izvajalcem določa obseg storitev, metodologijo spremljanja in merjenja elementov sodobnega potniškega prometa ter višino nadomestila za opravljanje gospodarske javne službe. Za pokrivanje stroškov za opravljanje storitev notranjega in čezmejnega železniškega prometa v času veljavnosti voznega reda je izvajalec upravičen do nadomestila, ki je razlika med celotnim stroškom obratovanja in predvidenim prihodkom, kar navaja Uredba o načinu izvajanja obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu (2008, 13259). Za normalno poslovanje in razvoj pa bi moral biti upoštevan tudi primeren dobiček.

Izvajalec ima zaradi visokih fiksnih stroškov, ki so posledica naročene storitve, posebej izven prometnih konic težave s pozitivnim poslovanjem. Višina nadomestil ne zadošča za pozitivno poslovanje, saj naročnik ne zagotavlja zadostnih sredstev nadomestila, ker je omejen s sredstvi, ki jih predvideva proračun Republike Slovenije. Če se konec proračunskega leta pojavijo dodatna sredstva, jih naročnik nakaže izvajalcu. Tak način ni sistemski, in povzroča težave izvajalcu javne gospodarske službe pri njegovem poslovanju.

2.3 Mobilnost in pomen javnega potniškega prometa

Tako gospodarstvo kot kakovost življenja državljanov sta precej odvisna tudi od učinkovitega prometnega sistema, ki je namenjen prevozu potnikov. Življenja v mestih in drugih naseljih ter širših regijah si skoraj ni mogoče predstavljati brez javnega

potniškega prometa. Če bi se vsi potniki vozili z osebnimi avtomobili, jim ne bi mogli zagotoviti dovolj voznih in parkirnih površin (Prometni inštitut 2002, 2).

Prometni sistem mora biti dovolj fleksibilen in se odzivati na spremembe povpraševanja. Vse večje potrebe po neodvisnosti in mobilnosti se še vedno zadovoljujejo predvsem z osebnim avtomobilom, na drugi strani pa se srečujemo z negativnimi posledicami, ki se kažejo v čedalje večji gneči na cestah ter posledično več prometnih nesreč in večjemu onesnaževanju okolja. Po zadnjih statističnih podatkih (SURS 2009b) se z železnico in avtobusnim prevozom prepelje okrog 15 odstotkov potnikov, drugo zajemajo potovanja z osebnim avtomobilom. Povezave z javnim potniškim prometom marsikje ne obstajajo ali pa so časovno nekonkurenčne in neuskklajene.

Javni potniški promet naj bi omogočil mobilnost vsem kategorijam državljanov na celotnem območju Slovenije. Zlasti pomemben je za tiste kategorije prebivalcev, ki zaradi svojega načina življenja, starostnih in ekonomskih omejitev ali zaradi zmanjšane mobilnosti ne morejo in ne želijo uporabljati individualnega osebnega prevoza. Država je za te kategorije državljanov že po ustavi dolžna zagotavljati mobilnost z javnim prevozom (Ustava RS 1991). Pravica do mobilnosti, ki jo je mogoče uresničiti z vzpostavitvijo dostopa do storitev javnega potniškega prometa je temeljna človekova pravica, ki jo Ustava Republike Slovenije zagotavlja s pravico do svobode gibanja, s pravico do svobode dela, pravico do šolanja, pravico do socialne varnosti in pravico do zdravega življenjskega okolja. Ker je mobilnost neposredno povezana z dostopnostjo javnih prevoznih sredstev in frekvenco izvajanja prevoznih storitev, je zelo pomembno zagotavljati optimalno storitev integriranega javnega potniškega prometa.

Tudi Pogodba o Evropski uniji zagotavlja mobilnost vsem državljanom EU. Namen je v vzpostavitvi smotrnih in učinkovitih prometnih sistemov, ki bodo državljanom Evropske unije zagotavljali visoko stopnjo mobilnosti, omogočili nemoten pretok ljudi, blaga in storitev, visoko stopnjo socialne in ekonomske kohezije, varovanje okolja, varno oskrbo z energijo ter varstvo državljanov in potnikov.

Javni interes na področju javnega potniškega prometa je povezan s socialnimi in ekološkimi razlogi. Država je v skladu s številnimi sprejetimi dokumenti dolžna zagotoviti temeljne možnosti mobilnosti prebivalstva predvsem zaradi izobraževanja in dela, pa tudi zaradi dostopnosti do zdravstvenih in drugih storitev.

2.4 Vpliv javnega potniškega prometa na okolje in eksterni stroški

Javni prevoz ima poleg pozitivnih učinkov, kot so razvoj gospodarstva in mobilnost prebivalstva, tudi negativne učinke, ki se odražajo tako na živem kot na neživem okolju, vendar so manj obremenjujoči kot pri osebnem potniškem prometu.

Posledice negativnih vplivov prometa na okolje se ovrednotijo skozi eksterne stroške. Pod eksterne stroške razumemo tiste stroške delovanja prevoznika, ki jih sam

ne plačuje ali le delno. Torej se prenesejo na celotno družbo (Evropska komisija 2005, 23). Ti so pomembni, ker posredno močno vplivajo na odločitve o izbiri prevoznega sredstva. Zaračunavanje na podlagi dejanskih stroškov je zato ključni element učinkovitega in uporabnikom prijaznega sistema (Lep in Plevnik 2003, 13).

Eksterni stroški, ki nastanejo v prometu so predvsem posledica nesreč. Te povzročijo celo vrsto stroškov, ki so le delno pokriti iz različnih zavarovanj. Eksterni stroški se odražajo tudi z onesnaženostjo zraka, to je emisije trdih delcev, ki škodujejo zdravju, okolju in zgradbam. Posledice so tudi klimatske spremembe. Plini, ki povzročajo oksidacijo in imajo trajen vpliv na klimo, se kažejo kot povečanje puščavskega sveta, zvišuje se gladina morja, nastaja škoda v kmetijstvu. Vse to vpliva na okolje in zdravje ljudi.

Promet povzroča hrup, ki neugodno vpliva na človeka na več načinov, povzroča motnje, stres in resne zdravstvene težave. Že obstoječemu gostemu prometu se pridružujejo vedno nova vozila, predvsem v cestnem prometu osebni avtomobili, ki povečujejo zastoje, paralizirajo prometni sistem in vodijo k znatni izgubi za vse uporabnike. Zaradi zastojev postane celoten transportni sistem neučinkovit (Prometni inštitut 2002, 3).

Izračuni eksternih stroškov potnika, ki preide z avtobusa na osebno vozilo, kažejo, da je na 1000 potniških kilometrov, opravljenih z avtobusom, povzročilo za 44 evrov manj eksternih stroškov kot enaka količina potniških kilometrov, opravljena z osebnim avtomobilom (Korže et al. 2009, 24). Če pa primerjam vlak in osebni avtomobil pa po evropski študiji (Infras / Iww 2004, 6) potovanje z osebnim avtomobilom v povprečju povzroča trikrat večje eksterne stroške kot enakovredno potovanje z vlakom.

Kot sem že omenil eksterni stroški niso všteti v ceno prevoza, prav tako ne bremenijo prevoznikov, temveč družbo kot celoto. Posamezniki, ki uporabljajo posamezno obliko transporta, se po navadi ne zavedajo nastalih eksternih stroškov, ker o njih niso dovolj seznanjeni in jim jih nihče ne zaračuna. Eksterni stroški obstajajo in jih plačuje družba kot celota, če jih ne plačujejo tisti, ki so odgovorni za njihov nastanek (Prometni inštitut 2002, 4–5).

Slovenija se je po Kjotskem sporazumu zavezala za 8-odstotno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v obdobju 2008–2012 (glede na leto 1986). Vlada RS je sprejela operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov do leta 2012, in sicer se večina ukrepov že izvaja. Vendar so se emisije leta 2007 po zmanjšanju v letu 2003 spet povečale, najbolj s strani prometa. Njihov delež v skupnih emisijah se je močno povečal (Uresničevanje prenovljene strategije EU za trajnostni razvoj v Sloveniji 2007). Slovenija ni na področju prometnega sektorja naredila nobenega napredka pri uresničevanju zavez Kjotskega protokola, in povsem lahko se zgodi, da bo kljub napredku na drugih področjih, promet potisnil Slovenijo v neslavno družbo držav, ki ne bodo izpolnile določil te mednarodne pogodbe (Ogrin 2007, 3).

2.5 Kakovost storitev javnega potniškega prometa

2.5.1 Opredelitev kakovosti

Storitveno podjetje lahko doseže uspeh samo, če na trgu ponudi kakovostno storitev (Potočnik 2004, 92). Kakovost storitev je razlika med pričakovano in dejansko prejeta storitvijo, kot jo zazna porabnik. Zato si storitvena podjetja prizadevajo odgovoriti na vprašanja, kateri dejavniki vplivajo na porabnikovo zaznavanje kakovosti storitev.

Kakovost storitve je veliko težje ocenjevati kot kakovost izdelka (Potočnik 2004, 92):

- Kakovost izdelka lahko ocenjujemo po tehničnih značilnostih (barvi, obliki, trdoti ...). Pri storitvah se mora porabnik zadovoljiti z videzom in urejenostjo zaposlenih, opremo storitvenega podjetja, itd.
- Kakovost storitev je odvisna od pričakovanj porabnika v primerjavi z zaznavanjem dejanske izvedbe storitve.
- Kakovost storitve porabnika ocenjujejo tudi glede na postopke izvedbe storitve, in ne glede na stanje po izvedbi.

Porabnik ima pri določanju kakovosti storitev pomembno vlogo. Kakovost se izraža z zadovoljstvom in navdušenjem porabnika ali njegovim razočaranjem, ki ga doživi s posredovano storitvijo. Vendar porabniki težko opredeljujejo pojem kakovosti, saj niti dva porabnika ne bi enako pojasnila, kaj pomeni za njiju kakovostna storitev.

Razlikovati je treba med standardno kakovostjo in kakovostjo, ki je skladna s pričakovanji. Standardna kakovost je objektivna in jo storitveno podjetje določi s postopki ter izvajalci storitve. Kakovost, ki je skladna s pričakovanji, je subjektivna in jo porabnik opredeli potem, ko je storitev že izvedena.

Dobro vodena storitvena podjetja izvajajo številne dejavnosti, s katerimi uspešno dosegajo visoke standarde kakovosti storitev. Nekatere izmed teh so (Potočnik 2004, 93):

- Oblikovanje strategije za zadovoljitev potreb porabnikov in na ta način razvijanje dolgotrajne zvestobe porabnikov;
- Popolna predanost kakovosti storitev; pomembna ni samo finančna učinkovitost, temveč tudi način izvedbe storitev;
- Izobraževanje zaposlenih na področju kakovosti in skrbno zbiranje povratnih informacij z uporabo vprašalnikov za porabnike in programov za reševanje pritožb porabnikov;
- Zadovoljevanje potreb zaposlenih, saj lahko dobri odnosi med zaposlenimi v storitvenem podjetju omogočijo razvijanje pozitivnih odnosov med zaposlenimi (notranje trženje);

- Storitvena podjetja pri komuniciranju s porabniki naj ne obljublajo več, kot so s svojimi storitvami zares sposobna uresničiti.

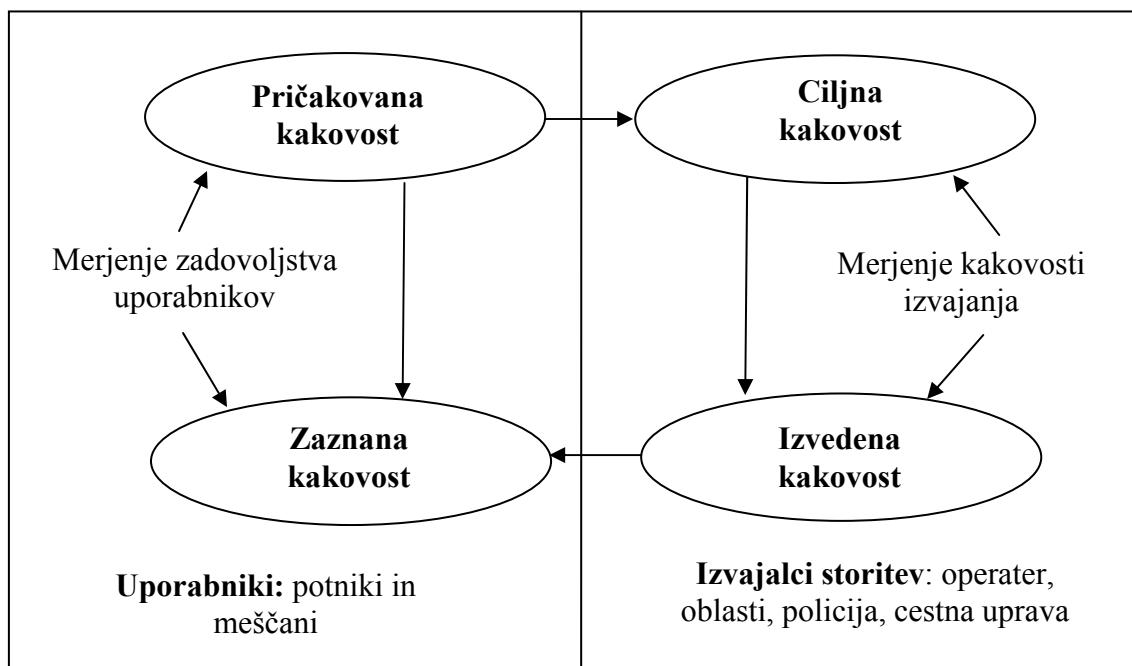
2.5.2 Kakovost v javnem potniškem prometu po standardu SIST EN 13816:2003

Definicije oziroma elemente kakovosti, cilje in metode merjenja v javnem prevozu potnikov določa standard SIST EN 13816:2003 Transport – Logistika in storitve – Javni prevoz potnikov. Ker standard sam po sebi ne postavlja kriterijev, uteži za posamezne elemente, mejnih in dopustnih vrednosti odstopanj in podobno, je bila izdelana študija Postopek aplikacije standarda zagotavljanja kakovosti storitev SIST:EN 13816 (Gabrovec et al. 2008, 5) za organizacijo mestnega linijskega prevoza potnikov v mestni občini Ljubljana.

Standard med izvajalce javnega prevoza potnikov, ki sta po standardu partnerja, šteje prevoznika ali operaterja ter pristojne predstavnike oblasti, da lahko lažje vključujejo elemente kakovosti v razpisne postopke ali v postopke priprave in izvajanja pogodb.

Standard se lahko aplicira na vse oblike javnega prevoza potnikov; torej ni omejen na mestni ali avtobusni prevoz. Standard definira kakovost storitve kot množico izbranih elementov kakovosti in njihove vrednosti, za katere je objektivno odgovoren operater oziroma lahko nanje odločilno vpliva. Temelji na pristopu zanke kakovosti, koncept zanke kakovosti pa prikazuje slika 2.1.

Slika 2.1 Zanka kakovosti za javni prevoz potnikov



Vir: Gabrovec et al. 2008, 5.

Standard vpeljuje štiri pojme, povezane s posameznimi akterji. Pri uporabnikih obstajata pojma pričakovana (iskana ali zaželena) kakovost in zaznana (občutena) kakovost, medtem ko pri izvajalcih nastaja ciljna (načrtovana) kakovost in izvedena (dejanska, dosežena, ponujena) kakovost.

Pričakovana kakovost je raven kakovosti, ki ga eksplicitno (lahko tudi implicitno) zahtevajo uporabniki. Ta raven je vsota izbranih in uteženih elementov kakovosti. Ciljno kakovost operater načrtuje (želi, »verjame, da zmore«) ponuditi. Ta kakovost je rezultat vplivov pričakovane kakovosti s strani uporabnikov, proračunskih in tehničnih omejitev ter različnih notranjih in zunanjih vplivov oziroma pritiskov (konkurenca, sindikat ...).

Izvedena kakovost je dejansko na terenu dosežena kakovost. Meri se predvsem s statističnimi metodami. Zaznana kakovost pa je dosežena kakovost, kakor jo zaznavajo uporabniki.

Da se pričakovana in izvedena kakovost približata, morajo podjetja kakovost redno spremljati. Lahko pride do razhajanja oziroma razlike med posameznimi kakovostmi:

- Razlika med pričakovano kakovostjo (tisto, ki jo želi doseči naročnik) in ciljno (tisto, ki jo načrtuje operater) je kazalec sposobnosti operaterja in hkrati napotilo operaterju, v katere segmente kakovosti naj usmeri svoja prizadevanja;
- Razlika med ciljno kakovostjo in izvedeno kakovostjo je kazalec notranje učinkovitosti oziroma sposobnosti operaterja;
- Razlika med zaznano kakovostjo (tisto, ki jo občuti uporabnik) in izvedeno kakovostjo ni vedno dober in uporaben kazalec. To razliko merimo z mehкими (omejeno natančnimi in subjektivnimi anketami) orodji, po drugi strani pa končni uporabnik praviloma ne pozna pričakovane in ciljne kakovosti (ki so pogoste zapisane v javnosti nedostopnih pogodbah);
- Razlika med pričakovano kakovostjo in zaznano kakovostjo je kazalec stopnje uporabnikovega zadovoljstva.

Razhajanja na strani uporabnikov ugotavljamo (izhajajoč iz zanke kakovosti) tako, da merimo zadovoljstvo uporabnikov.

2.5.3 Kriteriji kakovosti javnega potniškega prometa po standardu

Kakovost javnega potniškega prometa opisuje vrsta kriterijev, ki so v standardu SIST EN 13816:2003 (Gabrovec et al. 2008) razdeljeni v osem kategorij:

1. Razpoložljivost, ki opisuje dostopnost storitve predvsem v geografskem in časovnem pogledu; torej omrežje in režime voznih redov.
2. Dostopnost, ki opisuje dostopnost v fizičnem pogledu; torej vstopne in prestopne točke.

3. Informacije, ki opisujejo, koliko (kako, v kolikšnem času, kako pravilne in popolne ...) informacij lahko uporabnik pridobi.
4. Čas, ki opisuje, koliko časa uporabnik porabi za načrtovanje in izvedbo potovanj.
5. Skrb za uporabnike.
6. Udobje.
7. Varnost, ki opisuje dejansko in občuteno varnost uporabnikov pred zlonamernimi dejanji.
8. Vpliv na okolje, ki opisuje, kakšne okoljske vplive ima sistem javnega potniškega prometa.

Kategoriji 1 in 2 opisujeta ponudbo javnega potniškega prometa v splošnem pomenu, predvsem arhitekturo omrežja, gostoto postajališč in število odhodov. Kategorije 3, 4, 5, 6 in 7 podrobneje opisujejo posamezne elemente kakovosti prevozne storitve, medtem ko kategorija 8 opisuje okoljske vplive sistema javnega potniškega prometa.

Standard določa tudi, kako naj partnerji v sistemu ravnajo. Pomembna je alokacija odgovornosti med izvajalci, saj se po standardu predlaga oziroma pričakuje, da se na strani izvajalcev doseže dogovor ali partnerstvo, kjer se določi odgovornost za posamezno dejavnost (Gabrovec et al. 2008, 9).

Izvajalec javnega potniškega prometa je dolžan zagotavljati vsem potnikom enako kakovostne prevozne storitve upoštevajoč tehnično zmogljivost prometne infrastrukture in prevoznih sredstev. V zvezi z opravljanjem storitev prevoza se obvezuje zagotavljati primeren vozni park in izvajati storitve prevoza potnikov nepretrgoma, v obsegu in kvaliteti, ki je določena z zakonskimi in podzakonskimi predpisi, in v skladu s potrjenim voznim redom, saj je le tako upravičen do nadomestila. Obseg dela ja predpisan s kazalniki opravljenih storitev izvajanja gospodarske javne službe.

Storitve, ki jih opravlja izvajalec v javnem potniškem prometu, morajo izpolnjevati merila sodobnega potniškega prometa, ki se merijo s povprečno oceno zadovoljstva potnikov in točnostjo prevozov. Stopnja zadovoljstva potnikov se meri obdobjno, z izvajanjem raziskave na vseh prevoznih sredstvih, ki vozijo po potrjenem voznem redu.

Prevoznik zagotavlja tudi pogoje, ki so potrebni za opravljanje dodatnih storitev in so v neposredni zvezi s prevozom, kot so prodajna mesta, informacijski sistem in podobno. V postajnih objektih in na postajališčih mora skrbeti za urejenost. Prevoz potnikov opravlja z voznimi sredstvi, ki izpolnjujejo tehnične, varnostne in higienske pogoje. Potnike mora varno in udobno prepeljati od odhodnega do namembnega kraja po voznem redu ter jim izdajati vozovnice za potovanje od odhodnega do namembnega kraja. Skrbeti mora za gospodarno poslovanje in skupaj z naročnikom spodbujati obliko javnega prevoza s posredovanjem informacij, objavljanjem novosti na internetnih

straneh in usmerjenim oglaševanjem. Imeti mora tudi strokovno usposobljene kadre. Izvajalec mora na zahtevo naročnika dovoliti nadzor nad izvajanjem javno gospodarske službe.

2.6 Dostopnost kot najpomembnejši element kakovosti storitve javnega potniškega prometa

Dostopnost je pomembnejši dejavnik kakovosti storitev javnega potniškega prometa, saj je omenjen v kar nekaj študijah.¹

Že Zelena knjiga (Evropska komisija 2005) je v devetdesetih definirala posamezne elemente kakovosti, pri katerih je poudarjena dostopnost.

Tabela 2.1 Dejavniki, ki vplivajo na kakovost javnega potniškega prometa

Dostopnost sistema (System accessibility)	<ul style="list-style-type: none"> – Potrebe z omejeno mobilnostjo – Oblikovanje vozil – Oblikovanje postajališč, prestopnih točk – Povezanost ruralnih in perifernih področij
Cenovna dostopnost (Affordability)	<ul style="list-style-type: none"> – Višina voznine – Socialno zaželene storitve / tarife
Varnost (Safety / Security)	<ul style="list-style-type: none"> – Varnost pred prometnimi nesrečami – Osvetljenost – Usposobljenost osebja – Število oseb v prevoznem / nadzornem sistemu
Potovalna sprejemljivost (Travel convenience)	<ul style="list-style-type: none"> – Potovalni čas – Zanesljivost – Frekvenca – Čistoča – Udobje – Informacije – Integrirana vozovnica – Prilagodljivost
Vplivi na okolje (Environmental impact)	<ul style="list-style-type: none"> – Emisije – Hrup – Infrastruktura

Vir: Prometni inštitut 2002, 11.

Dostopnost je treba ocenjevati kot dejavnik kakovosti tako s prostorskega vidika (razpoložljivost omrežja, povezanost mestnih in perifernih območij, vozni red,

¹ Omega Consult: Optimizacija javnega potniškega prometa v RS, Ljubljana, 1997; A. Rakar et al.: Možni viri financiranja medkrajevnega javnega potniškega prometa v RS, Ljubljana, 1999; M. Gabrovec: Dostopnost ciljev v sistemu javnega potniškega prometa v ljubljanski regiji, Ljubljana, 2001

dostopnost postaj itd.) kot z ekonomsko-socialnega vidika (višina cen, tarif, tudi za socialno ogrožene uporabnike).

Navedeni viri ugotavljajo, da so ruralna območja Slovenije nezadostno povezana s mestnimi centri. Ker je obseg storitve javnega potniškega prometa, ki se odraža z dolžino in frekvenco linij na nacionalni ravni premajhen, ga je treba povečati. Avtorji v študijah ugotavljajo, da se opravi približno 20 odstotkov potniških kilometrov premalo za zadovoljivo storitev. Prav tako so geografsko omejene možnosti prestopanja iz avtobusnega sistema na železniški, težave pa povzročajo tudi nepovezani vozni redi in informacijska podpora celotnega prevoznega sistema.

2.7 Problematika javnega potniškega prometa v Sloveniji

2.7.1 Dogajanje na trgu javnega potniškega prometa

Dobrih dvajset let že traja kolaps javnega potniškega prometa, ki mu ni videti konca, saj se število potnikov na avtobusih vsako leto v povprečju zmanjša za deset odstotkov. Nekoliko boljšo podobo daje železniški prevoz, kjer se je sredi tega desetletja prenehalo zmanjševati število prepeljanih potnikov in se zadnjih osem let celo rahlo povečuje. Država je to storitev prepustila trgu in dolgo časa le brezbržno opazovala njeno počasno odmiranje.

Na drugi strani se povečuje stopnja motorizacije, ki je leta 2008 znašala že 514 tisoč avtomobilov na tisoč prebivalcev (SURSTAT 2009b). Uporabnikov javnega potniškega prometa je čedalje manj, zato ta postaja ob zahtevanem obsegu čedalje dražji, tako za uporabnike kot za državo in lokalne skupnosti, ki ga posredno ali neposredno subvencionirajo. Dolgoročno cenovno sprejemljiva rešitev je v pridobitvi večjega števila potnikov, ki danes ne uporabljajo javnega potniškega prometa. Spodbujanje javnega prometa je nujno tudi iz okoljskih razlogov. Pozitivni učinki se bodo pojavili le ob ustrezni povprečni zasedenosti vozil javnega prometa, kajti pri vožnji praznih vozil javnega prometa so lahko okoljski stroški na potniški kilometer celo večji kot pri uporabi osebnih vozil.

Uporaba osebnega prevoza je ob strmem upadanju ponudbe in uporabe storitev javnega potniškega prometa že začela resno ogrožati kakovost življenja. Upada ponudbe in uporabe javnega prevoza ni moč iskati le v atraktivnosti osebnih vozil in privrženosti Slovencev k lastništvu večjega števila avtomobilov, temveč tudi v razvojnem zaostajanju sistema javnega potniškega prometa. Ta se kaže na organizacijskem, tehničnem, tehnološkem in tudi finančnem ter pravnem področju.

Kar zadeva poslovanje javnih prevoznikov, obstajajo velike razlike. Na eni strani so podjetja, ki imajo nizke stroške na km, vendar podpovprečno nizke prihodke na km. Na drugi strani so podjetja, ki imajo nadpovprečne prihodke, in tudi nadpovprečne stroške. Ob padanju števila prepeljanih potnikov postaja sistem javnega potniškega prometa

čedalje dražji, kar pomeni zmanjšanje prihodkov in potrebo po večjih subvencijah (Hočevar 2007, 23–37).

2.7.2 *Nepovezanost podsistemov javnega potniškega prometa*

Ključni element za večjo privlačnost javnega potniškega prometa je ustrezna povezanost in sodelovanje posameznih podsistemov javnega prevoza. Ker gre pri potniškem prometu za različne oblike prevoza, je zelo pomemben prehod iz enega podsistema na drug podsistem. Velik problem pomeni prestopanje z vozila na vozilo, čakanja na prestop, informiranje o prevozu ter nakup in uporaba vozovnic za različne prevoznike. Javni potniški promet je lahko konkurenčen osebnemu prevozu le, če je vzpostavljena ustrezna povezanost in sodelovanje vseh podsistemov potniškega prometa.

V Sloveniji ustreznega sodelovanja podsistemov javnega potniškega prometa, železniškega in cestnega, tako s prostorskega, kot s časovnega in tarifnega vidika skoraj ni. Prav tako ni zagotovljena ustrezna povezava javnega potniškega prometa z drugimi transportnimi sistemi, kot so kolesarjenje, motorna kolesa in osebni avtomobili, in tudi s hojo. Tudi to je eden izmed bistvenih vzrokov, da je povpraševanje po javnem prevozu že nekaj let v upadanju.

Tako ne moremo govoriti o tem, da imamo vzpostavljeno zadovoljivo uporabo različnih sistemov prevoza za uporabnike prevoznih storitev potniškega prometa. Za izboljšanje povezanosti je ključnega pomena, da se vzpostavi integrirani sistem javnega prevoza, ki bo zagotavljal enostaven prehod iz enega sistema v drug sistem tako v pogledu nakupa in uporabe vozovnice kot možnosti prestopanja z vozila na vozilo.

Pretirani razvoj cestnega prometnega podsistema ter hitra rast prometnega povpraševanja vodita v preobremenitev in zastoj ter v stalne zahteve po širitvi zmogljivosti, na drugi strani pa do zapostavljanja razvoja drugih podsistemov ali ukinjanja prog nekonkurenčnega železniškega prometa. Nekakovostna ponudba ter neupravičenost konkurenčnosti drugih podsistemov povzročata zmanjševanje deleža prometnega dela javnega potniškega prometa v prometnem sistemu (Lep in Plevnik 2003, 42).

2.7.3 *Zakonodaja javnega potniškega prometa*

Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije začena z zavedanjem, da živimo v času globalizacije, ko so razdalje med nami čedalje manjše in se mobilnost ljudi, blaga in kapitala povečuje. Meje med državami izginjajo, splošna integracija je v razmahu. Bela knjiga Evropske unije o prometu (Evropska komisija 2001b) odgovarja na zahteve časa z evropsko politiko modernizacije, liberalizacije in integracije obstoječih transportnih sistemov ter njihovih procesov v medsebojno povezano enotno delujočo enoto. Tudi državna politika se mora zavedati makroekonomskega pomena

prometa. Resolucija o prometni politiki opredeljuje izhodišča, cilje, ukrepe za doseganje teh ciljev in ključne nosilce prometne politike.

Resolucija opredeljuje pomanjkljivosti na trgu. Navaja, da glavnim nosilcem javnega potniškega prometa, avtobusnim in železniškim prevoznikom, določata pogoje izvajanja storitev dva različna zakona in dva upravljavca, ki skrbita za izvajanje gospodarske javne službe. Za opravljanje gospodarske javne službe veljajo različni pogoji in merila za njihovo izvajanje ter predvsem različni kriteriji in metodologija spremljanja stroškov in prihodkov ter izplačevanja kompenzacij oziroma nadomestil cestnim in železniškemu prevozniku.

Po mnenju Zupančiča (2006, 26–27) bi morali najprej razčistiti status dokumenta. Oblika resolucije namreč nikogar pravno ne zavezuje, saj ne vsebuje sankcij. Podlaga dokumentu mora biti strategija razvoja Slovenije, kjer je treba oceniti, ali je Slovenija zainteresirana za mednarodni tranzit, stališča do prostorskega razvoja urbanega sistema in mest, sistema javnih služb v prevozu, vlogo železnice v notranjih prevozih, posebej v prevozih potnikov v mesta in drugo. Zupančič meni, da je pomanjkljivost resolucije tudi v tem, da je ne zanima izpolnitev obvez kjotskega protokola in da ne obravnava mest in prevozov v urbanih območjih. Prav tako v resoluciji manjkajo kvantifikacije in ocene prihodnjega razvoja dejavnosti, ki bi bile primerljive z Belo knjigo in z objavljenimi trendi komisije do leta 2030. Nikjer tudi ni določen način preverjanja izvajanja resolucije. Ta bi morala vnaprej določiti spisek kazalnikov uspešnosti, ki bi jih bilo mogoče sproti spremljati, na primer povečevanje deleža in števila potnikov na železnici, zmanjševanje števila uporabe avtomobilov v mestih, zmanjšanje onesnaževanja z motornimi vozili v mestih in podobno.

Lep in Plevnik (2003, 42) pravita, da je dolgoročno načrtovanje prepuščeno redkim strateškim dokumentom zunaj prometnega sektorja, kot so prostorski plan in gospodarska strategija države. Ločena priprava nacionalnih programov posameznih prometnih podsistemov brez ustreznih strateških izhodišč krepí njihov konkurenčni boj.

Pristojnosti na področju urejanja prometa so v Sloveniji porazdeljene med vrsto ministrstev in administrativnih ravni, kar otežuje izpeljavo posameznih ukrepov. Ministrstvo za promet je odgovorno za prometno infrastrukturo in deloma prometno dejavnost, Ministrstvo za notranje zadeve za upravljanje prometa, Ministrstvo za finance skrbi za davčno politiko, lokalni javni potniški promet sodi v pristojnost lokalnih skupnosti, Ministrstvo za okolje in prostor pa je odgovorno za prostorsko planiranje državne prometne infrastrukture in za nadzor emisij prometnega sektorja (Lep in Plevnik 2003, 42).

2.7.4 Predlog ukrepov za izboljšanje javnega potniškega prometa

Zadovoljivo stopnjo mobilnosti prebivalstva, ki mora temeljiti na uporabi v danih razmerah najbolj primernega transportnega sistema, bo Slovenija zagotavljala z naslednjimi ukrepi, ki so navedeni v Resoluciji o prometni politiki RS (2006, 6256):

- z učinkovitim in atraktivnim sistemom javnega potniškega prometa, ki bo zmanjševal potrebo po uporabi osebnih avtomobilov,
- z intermodalnostjo javnega potniškega prometa, ki prek dostopnih intermodalnih terminalov potniškega prometa zagotavlja povezovanje različnih sistemov,
- z ustrezno cenovno in fiskalno politiko, s katerima je z ekonomskega vidika mogoče zagotoviti sorazmerno enakopravne pogoje mobilnosti,
- z zagotavljanjem zadovoljive stopnje varnosti prometa in varovanja okolja ter preprečevanja terorističnih dejavnosti,
- z določanjem kakovosti z vidika koristnosti storitve za uporabnika in izvajanja kontrole kakovosti,
- s povezovanjem storitev na vseh možnih ravneh (fizično, logistično, cenovno itd.),
- z zagotavljanjem primernih poti za prevozna sredstva v javnem potniškem prometu,
- z ustreznimi količinskimi in kakovostnimi standardi na področju potniškega prometa,
- z izboljšano stroškovno učinkovitostjo, ki bo dosežena predvsem z vpeljavo postopka konkurenčnega razpisa za opravljanje storitev,
- s povečano dostopnostjo in zanesljivostjo javnega prometnega omrežja – tako s primernim načrtovanjem smeri in obsega storitev kot z aktivnim informacijskim sistemom,
- s povečano uporabo inteligentnih transportnih sistemov (ITS),
- z enotno vozovnico za celotni sistem javnega potniškega prometa,
- z uvajanjem parkirišč, prostorov za vstopanje in izstopanje potnikov, izposojevalnic koles, taksi služb in storitev obveščanja potnikov na vozliščih sistema javnega potniškega prometa, s čimer bodo osebna vozila vključena v sistem javnega transporta,
- z zagotavljanjem mobilnosti tudi socialno šibkim z ustrezno cenovno politiko transporta,
- z ureditvijo dostopnosti javnega potniškega prometa gibalno in senzorno oviranim invalidom, kar bo zmanjšalo potrebo po uporabi osebnih avtomobilov in zagotovilo večjo mobilnost ter enake možnosti za to skupino prebivalstva,

- s povezovanjem izvajalcev storitev pri načrtovanju dnevnih dejavnosti (ustvarjanje skupnih podatkovnih baz in sistemov komuniciranja),
- z izdelavo skupnih informacijskih dokumentov za osebje in uporabnike javnega potniškega prometa,
- s ponudbo zanesljivih in stalnih informacij za uporabnike storitev potniškega prometa,
- s celostnim pedagoškim in andragoškim izobraževanjem in vzgojo o prometu,
- z integriranjem posebnih linijskih prevozov potnikov v enotni sistem javnega prevoza potnikov,
- s spodbujanjem in razvijanjem ponudbe čezmejnega javnega potniškega prometa skozi razvojne in kohezijske sklade.

Da bi povečali uporabo javnega potniškega prometa, kar bi med drugim imelo za posledico zmanjšanje zastojev v večjih mestih oziroma vpadnicah in doseganje pozitivnih učinkov pri okoljevarstvenih zahtevah, so potrebni skupni načrtovani ukrepi: promocija javnega potniškega prometa, izboljšanje obveščanja javnosti o možni uporabi javnega potniškega prometa (vozni redi), uskladitev voznih redov, vpeljava sistema enotne vozovnice, poenotenje tarifne politike oziroma cen vozovnic (primerne cene vozovnic za različne strukture prebivalcev) izboljšati kakovost storitev ipd.

Zaradi geografske lege Slovenije pomeni transport in z njim javni potniški promet gospodarsko panogo, pomembno za konkurenčnost gospodarstva, hkrati pa tudi za socialni in kulturni družbeni razvoj. Zagotavljanje mobilnosti za vse socialne skupine prebivalstva in vsa geografska območja prispeva k dvigu kakovosti življenja. To je tudi cilj vsake nacionalne politike. Zato je potniški promet z vidika premagovanja prostora ključnega pomena za razvoj gospodarstva kot celote. Urejen potniški promet je tudi pomembna komponenta pri zagotavljanju takšnega trajnostnega razvoja Slovenije, ki bo omogočil kakovostnejše življenje sedanji in prihodnji generaciji. Pomemben je tudi za skladen regionalni razvoj države, za razvoj mest in podeželja ter omogoča gospodarsko, socialno in prostorsko integracijo družbe. Zato je treba vzpostaviti pogoje s celostno prometno politiko, ki mora biti usklajena s prostorsko politiko.

2.8 Povzetek poglavja

Javni potniški promet, javni prevoz, javni tranzit ali masovni tranzit vključuje vse prometne sisteme, kjer potniki ne potujejo s svojimi vozili. Je kateri koli sistem, ki prevaža prebivalce in je običajno reguliran kot prevoznik, ki zagotavlja storitve po voznem redu na točno določenih relacijah.

Javni potniški promet je moč opredeliti kot obliko prevoza potnikov, ki je pod enakimi pogoji dostopen vsem uporabnikom in ga prevoznik opravlja na podlagi prevozne pogodbe, ki jo sklene s posameznim potnikom.

Javni potniški promet v Sloveniji pretežno opravlja gospodarsko javno službo, kar po Zakonu o gospodarskih javnih službah (1993) pomeni javno dobrino, ki jo zagotavlja država.

Pristojnosti za zagotavljanje javne službe je država prenesla na Direkcijo Republike Slovenije za ceste, ki opravlja naloge obvezne gospodarske javne službe v notranjem medkrajevnem linijskem cestnem javnem potniškem prometu, in na Direkcijo Republike Slovenije za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo, ki opravlja naloge obvezne gospodarske javne službe v notranjem in čezmejnem železniškem potniškem prometu.

Na trgu javnega potniškega prometa že dobrih dvajset let traja kolaps javnega potniškega prometa, saj se število potnikov na avtobusih vsako leto v povprečju zmanjša za deset odstotkov. Nekoliko boljša slika je v železniškem potniškem prometu. Na drugi strani se povečuje uporaba osebnega prevoza, ki je začela resno ogrožati kakovost življenja. Upada ponudbe in uporabe javnega prevoza ni moč iskati le v atraktivnosti osebnih vozil in privrženosti Slovencev k lastništvu večjega števila avtomobilov, temveč tudi v razvojnem zaostajanju sistema javnega potniškega prometa.

Uporaba osebnega avtomobila negativno vpliva na okolje, ki se ovrednoti skozi eksterne stroške. Eksterni stroški niso vštet v ceno prevoza, prav tako ne bremenijo prevoznikov, temveč družbo kot celoto. Posamezniki, ki uporabljajo posamezno obliko transporta, se po navadi ne zavedajo nastalih eksternih stroškov, ker o njih niso dovolj seznanjeni in jim jih nihče ne zaračuna.

Država je dolžna zagotoviti temeljne možnosti mobilnosti prebivalstva, saj je pravica do mobilnosti, ki jo je mogoče uresničiti z vzpostavitvijo dostopa do storitev javnega potniškega prometa, temeljna človekova pravica.

Izvajalec javnega potniškega prometa je dolžan zagotavljati vsem potnikom enako kakovostne prevozne storitve upoštevajoč tehnično zmogljivost prometne infrastrukture in prevoznih sredstev. Kriterije kakovosti spremlja s predpisanimi kazalniki opravljenih storitev izvajanja gospodarske javne službe.

Eden izmed pomembnejših kriterijev kakovosti je dostopnost. V Sloveniji dostopnost javnega potniškega prometa ni zadovoljiva. Ruralna območja Slovenije so nezadostno povezana z mestnimi središči. Prav tako je obseg storitve javnega potniškega prometa, ki se odraža z dolžino in frekvenco linij na nacionalni ravni, premajhen. Geografsko so omejene možnosti prestopanja z avtobusnega sistema na železniški, težave pa povzročajo tudi nepovezani vozni redi in informacijska podpora celotnega prevoznega sistema.

V Sloveniji ni ustreznega sodelovanja podsistemov javnega potniškega prometa, železniškega in cestnega, tako s prostorskega, kot s časovnega in tarifnega vidika. Prav tako ni zagotovljena ustrezna povezava javnega potniškega prometa z drugimi transportnimi sistemi, kot so kolesarjenje, motorna kolesa in osebni avtomobili ter s

hojo. Razlike so tudi v zakonodaji. Glavnim nosilcem javnega potniškega prometa, avtobusnim in železniškim prevoznikom, določata pogoje izvajanja storitev dva različna zakona in dva upravljavca, ki skrbita za izvajanje gospodarske javne službe.

Problematike javnega potniškega prometa se država zaveda, kar je poskušala opredeliti v Resoluciji o prometni politiki RS (2006). Kritika resolucije se nanaša na to, da dokument nikogar pravno ne zavezuje, saj ne vsebuje sankcij. Prav tako v resoluciji manjkajo kvantifikacije in ocene prihodnjega razvoja dejavnosti. Nikjer tudi ni določen način preverjanja izvajanja resolucije.

Kljub temu resolucija že navaja ukrepe, s katerimi bi prišli do zadovoljive stopnje mobilnosti prebivalstva, ki mora temeljiti na uporabi v danih razmerah najbolj primernega transportnega sistema.

3 ANALIZA SISTEMOV INTEGRIRANEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA V EVROPSKI UNIJI

3.1 Javni potniški promet v Evropski uniji

V Evropski uniji pomeni bistveni dokument, ki je pomemben za razvoj prometa nasploh, skupna prometna politika. Prometna politika je politični dokument, ki vsebuje strateške usmeritve na področju prometa. Vendar to ni dokument, ki bi bil pravno zavezujoč. Za zagotovitev učinkov, načrtanih v evropski prometni politiki, posamezne evropske države sprejemajo ustrezne zavezujoče nacionalne akte (Prometni inštitut 2002, 24–25).

Temeljni dokument prometne politike v Evropski uniji je leta 2001 sprejeta Bela knjiga o prometni politiki Evropske unije do leta 2010: Čas odločitve, ki pomeni prvi korak k dolgoročni strategiji trajnostnega razvoja sodobnega prometnega sistema v Evropski uniji tako z gospodarskega kot tudi socialnega in okoljskega vidika.

Za uresničitev zastavljenih ciljev se v okviru pooblastil, ki jih ima Evropska unija, predlaga vrsta ukrepov, ki segajo od oblikovanja cen do ponovne oživitve alternativnih načinov prevoza in usmerjenega vlaganja v vseevropsko infrastrukturno omrežje. Ti ukrepi obsegajo ponovno oživitev železnic, s posebnim poudarkom na uvajanju konkurence med izvajalce prevoznih storitev. Predvideno je izboljšanje kakovosti v cestnem prometu, spodbujanje pomorskega prevoza in prevoza po notranjih plovniških poteh ter zagotavljanje ravnotežja med rastjo zračnega prevoza in varovanjem okolja. Prednost ima zgraditev vseevropskega prometnega omrežja, s posebnim poudarkom na odpravi ozkih grl na železniški infrastrukturi in dokončanju poti, pomembnih za odvijanje prometnih tokov, ki jih bo povzročila nadaljnja širitev Evropske unije. Predvideno je izboljšanje varnosti cestnega prometa in sprejem politike učinkovitega zaračunavanja stroškov v prometu. Posebni poudarek je na vzpostavitvi harmonizacije obdavčitve pogonskega goriva za komercialno uporabo, in to predvsem v cestnem prometu, in določitvi načel glede zaračunavanja uporabnine za prometno infrastrukturo. Nujno je upoštevanje pravic in obveznosti uporabnikov.

Glavne obveznosti izvajalcev do uporabnikov, ki jih zahteva Evropska unija in izhajajo iz javne gospodarske službe, so (CER 2005, 27):

- Tarifna obveznost, ki zajema popuste za določeno kategorijo potnikov;
- Zadostna frekvenca storitev upoštevajoč storitve med večjimi mesti v prometnih konicah in zmerna storitev zunaj konic;
- Zahteve po zadovoljivi kakovosti storitve, ki so točnost izvedbe, omogočanje storitev potnikom z omejeno gibalno sposobnostjo, ustrezno obveščanje uporabnikov, zahteve po sodobnih prodajnih kanalih in čistoča vozil;
- Promocija javnega potniškega prometa;

- Stalnost storitve, še posebej v primeru stavk.

Poleg tega se predvideva razvoj mestnega prometa visoke kakovosti s poudarkom na izboljšanju izkoristka javnega prevoza in infrastrukture, zlasti z modernizacijo javnih služb in racionalno uporabo osebnega prevoza.

V novi prometni politiki so smernice za področje javnega potniškega prometa oblikovane z vidika uporabnika javnega prevoza oziroma potnika. Pri tem se v okviru prometne politike ugotavlja, da potniki od javnega prevoza ne pričakujejo samo to, da se bodo vozili varno in po ugodnih cenah, temveč pričakujejo tudi enostavne, prilagodljive in vnaprej določene pogoje prevoza, zlasti v tistih primerih, ko je vključena uporaba različnih oblik prevoza. Poleg tega poudarja nova prometna politika tudi potrebo, da bi se bolj upoštevale pravice in obveznosti potnikov. Opozarja tudi na smiselnost ustrezne seznanitve potnikov o stroških prevoza, ki jih je treba plačati za uporabo osebne ali javnega prevoza.

Kot največji izziv v okviru zastavljenih ciljev na področju javnega potniškega prometa opozarja na predvidene ukrepe za doseg trajnostnega razvoja v mestnem prometu, saj je urejanje mestnega prometa večidel v pristojnosti lokalnih oblasti.

Naslednji pomembni cilj, ki si ga zastavlja nova prometna politika, je vzpostavitev prometa, ki bo po meri uporabnika. Za doseg tega cilja so ob ukrepih za večje upoštevanje pravic potnikov predlagani tudi ukrepi, s katerimi se želi spodbuditi uporaba integriranega prevoza. V okviru prometne politike se namreč ugotavlja, da bi se lahko v potniškem prometu potnikom z ustreznimi ukrepi olajšalo potovanje in prestopanje iz različnih prevoznih sredstev ter se jih tako motiviralo za večjo uporabo javnega prevoza. Da bi se to doseglo, je potrebna podpora uvajanju integriranih prodajnih sistemov, ki omogočajo prevoz z eno samo vozovnico ob uporabi različnih oblik prevoza. Prav tako je treba v okviru urbanistične politike skrbeti za ureditev parkirišč ob postajah javnega potniškega prometa. Potrebna je ureditev parkirišč z ustreznimi zvezami javnega prevoza na obrobju mesta, poskrbeti za ustrezno urejene pešpoti in ureditev posebnih kolesarskih poti ter kolesarnic. Zelo pomembna je vzpostavitev sistemov za obveščanje potnikov o možnostih prevoza, vključitev taksi storitev in motornih koles v prevozno verigo ter posebno pomembno je investiranje v nakup sodobnih vozil.

Spodbujanje povezovanja različnih prevoznih oblik je usmerjeno h končnemu cilju povezave vseh oblik javnega potniškega prometa v eno omrežje, kjer je bistvenega pomena učinkovita koordinacija voznih redov, enotna vozovnica in skupne prestopne točke.

Organiziranost javnega potniškega prometa v državah Evropske unije je različna. Možna je na državni ravni, kar velja za manjše države, ali regijski lokalni ravni, kar velja za večino večjih držav.

Glede odprtosti trga poznamo zaprti trg, kjer prevozniki na podlagi izključne pravice niso soočeni s konkurenco. Zelo pogosta je nadzorovana konkurenca, kjer je operaterjem izključna pravica dodeljena za nekaj let, na podlagi razpisa. Manj poznana je tudi oblika, kjer je trg popolnoma dereguliran, kjer ni podeljenih izključnih pravic operaterjem, temveč je na trgu vzpostavljena prosta konkurenca.

Glede lastniške strukture izvajalcev poznamo zasebne prevoznike in operaterje, ki so v državni lasti.

3.2 Javni potniški promet v Bruslju

Tako kot v vseh večjih evropskih mestih se je tudi v Bruslju porajala potreba po vzpostavitvi sodobnega javnega potniškega prometa z namenom povečanja učinkovitosti storitev za večje število potnikov. Organizacija oziroma izvajalec javnega potniškega prometa v Bruslju se je soočil z izzivi razvoja novih storitev in rezultati v zadnjih letih se lahko štejejo za revolucionarne, navaja direktor organizacije Careme (2007, 27). Tako kot pri mnogih evropskih mestih je igral tramvaj pri teh spremembah pomembno vlogo.

Leta 2005 je javni potniški promet v Bruslju dosegel svoj maksimum glede na takratne zmogljivosti prevoza. Udobnost prevoza potnikov se je zmanjšala sorazmerno s povečanjem števila potnikov. Leta 2007 pa so bili v Bruslju deležni številnih sprememb in izboljšav v javnem potniškem prometu. Izboljšali so udobje potnikov z vpeljavo novih tramvajev, s spremembami v omrežju so izboljšali možnosti dostopa storitev, povečali so komercialne hitrosti z uvedbo ekskluzivnih linij in uvedli Utopia sistem, ki nadzira in regulira semaforje. Poleg tega so uvedli dodatne tehnične in tehnološke novosti, kot so nov zavorni sistem, s čimer povečujejo varnost potnikov, medtem ko nov informacijski sistem omogoča izboljšanje dosegljivosti voznikov in obveščenost potnikov.

Kakovost prevozne storitve se je izboljšala z nabavo novih sodobnih voznih sredstev, tramvajev podjetja Bombardier. Najprej so začela obratovati vozila manjše kapacitete, pozneje pa so uvedli daljša vozila. Celotno naročilo je zajemalo 68 novih tramvajev. Investicijski plan je predvideval povečanje prevoza za dodatnih 6 tisoč potnikov, kar je enako 18-odstotnemu povečanju celotne ponudbe.

Na udobnost storitve vplivajo udobni, usnjeni sedeži, podvozje vozil pa je narejeno tako, da je čim manj tresljajev, kar omogoča prijetno potovanje tudi potnikom, ki stojijo. Vozila so v celoti nizkopodna s širokimi vrati, kar je zelo pomembno, saj omogočajo lažji dostop vseh potnikov, tudi tistih z omejeno mobilnostjo, invalidskim vozičkom ter staršem z otroškimi vozički. S tem so zadostili zahtevam strogih evropskih zakonov o zagotavljanju dostopnosti javnega prevoza za vse prebivalce.

Tramvaji ustrezajo najnovejšim varnostnim in okoljskim zahtevam, poleg tega so tudi prijetne zunanosti. So komaj slišni, uporabljajo električno energijo kot pogonsko

silo in so narejeni iz jekla, kar zagotavlja potnikom optimalno varnost. Podjetje je tudi uvedlo številne izboljšave tramvajskega omrežja. Skrbijo tudi za točnost obratovanja in pravočasno obveščenost potnikov glede zamud.

Izboljšali so prepoznavnost storitev, tako da so spremenili celostno podobo javnega prevoza. Tramvaji so bili posebej prebarvani z barvami, ki ustrezajo novim objektom ob cestah v Bruslju. Poskrbeli so tudi za nabavo novih uniform za voznike.

Izboljšala se je komunikacija med potniki in osebjem, na kar je vplivalo dodatno šolanje osebja. Storitve so ustrezno promovirali predvsem z brošurami, ki so v pomoč potnikom. Potniki lahko tako dobijo dodatne informacije na informacijskih točkah oziroma v mobilnostih centrih.

Podjetje je uspešno prilagodilo ponudbo večjemu povpraševanju z razširitvijo vozne mreže z učinkovitejšim povezovanjem infrastrukture in izboljšanjem mestnih povezav. Uvedba ekskluzivnih linij je eden izmed ukrepov, s katerim so ločili storitev prevoza s tramvajem od drugega cestnega prometa v mestih. Tako je bilo konec leta 2006 za tramvaje ekskluzivnih 71 odstotkov tramvajске mreže ločene od drugih vrst prometa. Tako je bila ustvarjena možnost neoviranega odvijanja prometa in s tem hitrejša ter točna storitev, ki je pogoj za konkurenčnost javnega prevoza pred osebnim prevozom. Do konca leta 2010 naj bi zagotavljali 90 odstotkov takšnih tramvajskih prog.

Izboljšali in modernizirali so sistem javnega potniškega prometa z vzpostavitvijo novega sistema Utopia. Gre za poseben mehanizem, ki se uporablja za kontroliranje in nadzor semaforjev. S kamerami spremljajo vožnjo tramvaja in nadzirajo semaforje, ki prilagodijo odvajanje prometa na križiščih, tako da ima tramvaj prednost. To omogoča hitrejšo pretočnost in podrejenost drugega prometa javnemu potniškemu prometu. Ocenjujejo, da so na ta način povečali hitrost za 15 odstotkov brez dodatnega prekinjanja oziroma motenj v prometu.

Tako ekskluzivne ločene tramvajске proge kot sistem urejanja prometa Utopia sta pomembno vplivala na povečanje komercialne hitrosti in s tem konkurenčnosti javnega prometa proti osebnemu prometu. Bruseljska ureditev je lep primer, kako povečati javni potniški promet v primernem sistemu mestnega in regijskega prometa ter vzorčen primer reševanja prometne situacije srednje velikih evropskih mest z regionalnem zaledjem. Predvsem je pomembna politična podpora in podpora lokalnih oblasti.

3.3 Javni potniški promet v mestu Helsinki (Finska)

Finska je sicer zaradi geografskih značilnosti netipični primer dobre prakse evropskih sistemov javnega potniškega prometa. Pa vendar so razvili dober model sodobnega in uporabnikom prijaznega javnega potniškega prometa. Na Finskem prevoz z osebnimi avtomobili pomeni več svobode pri gibanju, vendar le, če obstaja zadostna infrastrukturna kapaciteta prometnega omrežja. Prazen prostor mora biti zapolnjen,

pravi Lahdenranta (2007, 12), izvršni direktor helsinškega podjetja mestnega prometa. To pa pomeni več infrastrukturnih kapacitet, kar posledično povzroča tudi več prometa. Ugotavljajo, da se problem rasti prometa osebnih vozil ne da rešiti s povečanjem cestnih kapacitet. Edina trajnostna rešitev je vzpostavitev javnega prometa, ki pa mora biti konkurenčen v razmerju do osebnega prometa.

Tako kot v drugih evropskih mestih so se tudi v Helsinkih urejanja prometa lotili projektno, vključujoč uporabo informacijske tehnologije za izboljšavo kakovosti in točnosti javnega potniškega prometa. Ocenili so, da s tem prispevajo h konkurenčni in bolj privlačni storitvi javnega prevoza.

Eden izmed projektov je vzpostavitev prometne signalne prioritete in sodobnega potniškega informacijskega sistema. Sistem je bil pilotno udejanjen leta 1999 na eni avtobusni in tramvajski liniji. Pozneje so ga postopno razširili na vse druge linije, kar zajema 120 tramvajev, 135 avtobusov in 200 prometnih cestnih križišč opremljenih s potrebno opremo. Vključuje tudi prikazovalnike na petintridesetih centralnih postajališčih. Sistem temelji na GPS in pozicijskem kilometrskem števcu ter brezžični komunikaciji med vozili, kontrolorji prometnih signalov in centralnim računalnikom. Prihranki operativnih stroškov zaradi vzpostavitve signalnih prioritet dajo sistemu zelo visoko stopnjo prihranka pri stroških obratovanja.

Na avtobusih in tramvajih so vzpostavili mobilno širokopasovno internetno povezavo, ki temelji na posebni tehnologiji in izrablja radijski spekter, prej uporabljen z analognimi mobilnimi telefoni. Zagotavlja hiter prenos podatkov z internetno povezavo WLAN za potnike, hkrati pa je kompatibilna z vozečimi vozili. Možna je tudi uporaba dodatnih storitev, kot so prometne signalne prioritete in prikaz zemljevidov. Vzpostavljena je tudi neposredna povezava med vozniki in prometnimi kontrolorji, on-line video nadzor ter možna podlaga za komunikacijo kartičnega sistema naslednje generacije.

Sodobni informacijski sistem omogoča enostavno načrtovanje potovanj za vse uporabnike. Uporabljena je dejanska časovna informacija iz informacijskega sistema, medtem ko so drugi časi ocenjeni po voznem redu. Prav tako je prikazana informacija o trenutnih zaporah, morebitnih nerednostih in omejitvah v javnem prometu. Informacije o prometnih storitvah se na ta način lahko uporabljajo na ekranih v javnih prostorih za širšo javnost, na voljo pa so tudi prek mobilnih telefonov in digitalne televizije.

Interaktivni planer v realnem času je zelo popularna internetna storitev s preko 70 tisoč uporabniki na dan. Zemljevid obsega pregled mestnega območja Helsinki z okolico in nekatere bližnje postaje lokalnih potniških vlakov z iskalnimi parametri, kot so ocenjeni čas hoje in minimalni prevozní čas. Zelo uporabna in popularna je mobilna verzija planerja, ki jo lahko uporabljajo tudi kolesarji in pešci.

Da bi meščanom kar se da poenostavili potovanja v mestnem prometu so uvedli posebno sodobno postajo, na kateri lahko potniki dobijo informacije o prihodnjih

odhodih avtobusa ali tramvaja. Gre za novejšo tehnologijo, ki deluje s prenosom informacij z dotikom mobilnega telefona posebne oznake na postajališču. Ta tehnologija omogoča tudi nakup vozovnice in druge informacije, kot so novice, vremenska napoved, informacije o dogodkih in javna ter komercialna obvestila.

Mobilne vozovnice na podlagi kratkih sporočil (sms) so na voljo v Helsinkih že od avgusta 2001 in trenutno pomenijo temeljno storitev javnega prometa. Vozovnice so trenutno veljavne na vseh tirnih prometnih sistemih javnega prometa znotraj mestnega območja, na trajektu do Soumenlinna in izbranih avtobusnih linijah. Leta 2006 je bilo približno dvajset odstotkov od vseh vozovnic in več kot tretjino vseh vozovnic za tramvaj prodanih preko kratkih sporočil. Koristi vidijo v povečanju obsega prodaje, enostavnejšem načinu plačevanja v primerjavi z gotovinskim plačevanjem ter prihranku časa potovanja, saj je manj vozovnic prodanih neposredno pri voznikih. V prihodnje bodo ta sistem razširili na vso mrežo.

Prva generacija brezkontaktnih pametnih kartic se v Helsinkih uporablja od leta 2001. Druga generacija razvoja prodaje vozovnic se je začela leta 2009 z uvedbo kartic novih standardov. Proces bodo nadaljevali in predvidevajo, da bodo celotni sistem zamenjali do leta 2014.

Z namenom izboljšanja storitev in zmanjšanja stroškov obratovanja se je helsinški mestni odbor leta 2006 odločil za avtomatizacijo metro prometnega sistema 'brez voznika', ki je omogočal tehnično in ekonomsko skrajšanje intervalov, saj se s krajšimi obrati garnitur skrajša celotni potovalni čas. To zagotavlja hitrejše in fleksibilnejše prilagajanje kapacitet na podlagi pričakovanega števila potnikov. Tako ne prihaja do prezasedenosti oziroma prenatrpanosti metrojev, hkrati pa se izognejo nepotrebnim stroškom praznih oziroma premalo zasedenih voženj. Povečanje avtomatizacije poleg tega zagotavlja večjo varnost, zaradi zmanjšanja možnosti človeških napak. Obstoječa vozila bodo prilagojena tako, da bodo omogočala sistem vožnje brez voznika, pri čemer pa je posebna pozornost namenjena varnosti potnikov.

Varnost na peronih je zavarovana s posebnim sistemom odkrivanja vrivanja, medtem ko je notranjost metrojev nadzirana s snemalnim video sistemom, ki spremlja in nadzira potnike v vozilu. Prav tako je izboljšán protipožarni sistem z instalacijo alarmov v vseh metrojih, ki jih nadzoruje centralni sistem. Z uvedbo sistema brez voznika so takratne voznike metrojev prekvalificirali in jim dodelili druge naloge.

Iz primera Helsinkov se lahko naučimo o ukrepih, s katerimi so izboljšali javni potniški promet in zagotovili njegovo konkurenčnost. Nove investicije v metro in tramvajsko infrastrukturo, vzpostavitev prednostnega prevoza avtobusom in tramvajem v prometu ter povečanje deleža alternativnih goriv so še nekateri drugi ukrepi, s katerimi bodo potnike presenetili tudi v prihodnosti. Kot primer, vreden posnemanja, je zanimiv tudi razvoj informacijskega sistema in primer razvoja novih prodajnih kanalov, ki omogočajo potniku prijazno storitev nakupa vozovnic.

3.4 Javni potniški promet na Poljskem

Primer javnega prometa na Poljskem v marsičem spominja na težave, ki jih imamo tudi pri nas. Problematiko je v članku predstavil poljski minister za promet Jerzy Polaczek (2007, 9). Kot rezultat političnih sprememb na Poljskem po letu 1990 je potniški promet z državnega nivoja prevzela regionalna, občinska in mestna oblast. Novi regionalni upravljavci so tako pridobili nadzor nad premoženjem voznega parka in so pristojni za upravljanje javnega potniškega prometa. Na Poljskem obstaja 16 regij, aglomeratov in vsaka od teh regij organizira svoj način storitve javnega potniškega prometa.

Ko je državna oblast prepustila javni promet regionalnim in lokalnim oblastem, ni zagotovila tudi zadostnih finančnih sredstev. Lokalne oblasti so bile prisiljene povišati cene javnega potniškega prometa in zmanjšati finančna sredstva za investicije v prepotrebno zamenjavo prometnih sredstev ter vložke v prometno infrastrukturo. Posledica tega je, da so prometni sistemi v regijah na enako nizki ravni, z velikim poudarkom na avtobusnem prevozu, ki zagotavlja nizko standardne storitve. Pozitivno je to, da je trg javnega potniškega prometa postal liberaliziran in ima še vedno visok delež na skupnem trgu prevoznih storitev. Nastala situacija je vzrok za povečanje emisij izpušnih plinov, hrupa in prometne zastoje, ki kontinuirano ogrožajo življenjski standard v mestih in njihovih zaledjih.

Odločitev je bila logična. Poljska vlada je morala začeti z aktivno politiko javnega potniškega prometa, in sicer s postavitvijo novih ciljev prometne politike in pripravo zakonodajnega, finančnega in operativnega ogrodja za njihovo uresničevanje. Ena izmed prioriteta Ministrstva za promet je povečanje prometne dostopnosti z namenom izboljšanja standardov prevozne storitve, razvoja javnih dodatnih storitev in uporabo telematičnih sistemov pri prevozu.

Politika predvideva črpanje okrog dva bilijona evrov evropskih sredstev kohezijskih skladov za razvoj javnega potniškega prometa v devetih poljskih aglomeratih v obdobju 2007–2013. Podpira projekte razvoja železniškega sistema z nabavo novih voznih sredstev in projektov razvoja telematičnih sistemov. V pomoč pri kandidiranju za evropske strukturne sklade so poljskim mestnim in regionalnim oblastem izučeni svetovalci. Pri tem pa so regionalne oblasti tiste, ki določijo višino sredstev za razvoj prometa v mestih in regijah, postavijo cilje ter definirajo kako bodo ti cilji udejanjeni. Prav tako se načrtuje priprava pravnozakonodajnih določb, ki bodo zagotovile izboljšavo učinkovitosti javnega prometa, določile organizacijo in ne nazadnje financiranje.

Črpanje evropskih sredstev od leta 2007 do 2013 pomeni največje investiranje v javnem potniškem prometu. Predvideva se, da bo enak finančni obseg črpanja evropskih sredstev na voljo tudi v naslednjem obdobju, od leta 2014 do 2020.

Poljska je lep primer učinkovitosti črpanja evropskih sredstev za namen javnega potniškega prometa, saj so samo v železniškem potniškem prometu s temi sredstvi financirali nakup 250 novih voznih sredstev.

Popolno črpanje dostopnih podpornih evropskih sredstev bo pripomoglo področjem prometne infrastrukture v mestih in mestnih zaledjih. Poljski aglomerati naj bi do leta 2020 imeli prometni sistem po standardih in karakteristikah najbolj razvitih regij v Evropski uniji, in so zato zgled številnim evropskim državam.

3.5 Javni potniški promet v mestu Gradec in deželi Štajerski (Avstrija)

3.5.1 *Financiranje javnega potniškega prometa v Avstriji*

Avstrijo sestavlja devet dežel, znotraj katerih je organiziran javni potniški promet. Za posamezne dežele, in sicer v letu 2010 za sedem od devetih, so vnaprej predvidena denarna sredstva za organizacijo in izvajanje javnega potniškega prometa. Ta sredstva so določena z zakonom. Višina sredstev, ki jih dobi posamezna dežela, je odvisna od obsega izvajanja dejavnosti v preteklih letih in se z leti spreminja, pri čemer zakon določa fiksne zneske za prvo leto veljavnosti zakona. Država namenja sredstva za izvajanje že uveljavljenih programov javnega potniškega prometa, ki pomenijo neposredno financiranje posameznih prometnih zvez, prav tako pa tudi sredstva za zagotavljanje dodatnih programov javnega potniškega prometa (SŽ 2009b).

Država zagotavlja tudi subvencioniranje cen vozovnic za železniški promet, ki poteka v skladu z Zakonom o javnih železnicah in Zakonom o zasebnih železnicah. Zagotavlja pa prav tako subvencioniranje šolskih vozovnic. To financiranje je neodvisno od dežel in se veže na število šolarjev, ki uporabljajo javni potniški prevoz. Sofinanciranje javnih in zasebnih železniških prevoznikov se opravlja z namenom povečati število potnikov na sistemu železnic, pri čemer država sklepa pogodbe o sofinanciranju neposredno z železniškimi prevozniki.

Dežele in lokalne skupnosti so tako pristojne za načrtovanje izvajanja javnega potniškega prometa v skladu s potrebami prebivalstva po javnem potniškem prometu ter naročanjem prevozniških storitev pri posameznih prometnih zvezah (Verkersverbunde), za vodenje deželnih družb oziroma agencij ter za organiziranje prometne zveze in sklenitev pogodb za izvajanje dejavnosti javnega prevoza, to je podeljevanje koncesij.

Skrbijo tudi za sofinanciranje javnega potniškega prometa v delu, ki se ne pokrije s financiranjem države in prihodkov od prodaje vozovnic, ter pripravo vseh potrebnih podatkov za državni nadzor nad izvajanjem javnega prometa. Deželne družbe za organiziranje prometne zveze so gospodarske družbe, katerih ustanoviteljice so posamezne dežele. Njihova naloga je, da v sodelovanju s prometnimi zvezami določijo deželne tarife za prevoze, načrtujejo in naročajo prevozne storitve posameznim prevoznikom, opravljajo marketinška in poslovodna dela, dajejo informacije

uporabnikom javnega potniškega prometa ter nadzirajo kvalitativno kriterije za delo prevoznikov. Deželne družbe so tako upravljavci deželnega javnega prometa.

Dežele imajo tako popolno odgovornost za financiranje in za organiziranje javnega potniškega prometa na ravni mestnega, primestnega in regionalnega javnega potniškega prometa. Od države dobijo z zakonom določena sredstva, zakon pa jim tudi nalaga dolžnost, da državi redno poročajo o kvalitativnih in kvantitativnih kriterijih javnega prevoza.

3.5.2 Organiziranost dežele Štajerske in mesta Gradca

Glavno mesto dežele Štajerske je Gradec (Graz) s približno 244 tisoč prebivalcev, z zaledjem pa tvori skupaj približno 375 tisoč prebivalcev. Vsak dan se v mesto pripelje 66 tisoč ljudi in 11 tisoč iz njega. Mesto ima razvejano omrežje tramvajev in omrežje mestnih avtobusov v dolžini 250 kilometrov. Leži ob avtocestah Celovec–Dunaj in Maribor–Linz ter ob glavni železniški progi Maribor–Špilje–Dunaj.

Leta 1991 je dala dežela Štajerska pobudo za ustanovitev zveze, ki je leta 1994 zaživela kot prometna zveza. Gre za zvezo prevoznikov, ki so vstopili prostovoljno v integrirano ponudbo prevoznih storitev. Najprej je Zveza zajemala le mesto Gradec z okolico, pozneje pa se je razširila na celotno Štajersko. Gre za območje 16.000 km² z 1,2 milijona prebivalcev, 535 krajev, 62 podjetij (številka se stalno spreminja), 500 linij in 7.500 postaj ali postajališč.

Sistem upravlja podjetje, ki je v lasti mesta, dežele in države. Upravljavec javnega potniškega cestnega mestnega in primestnega ter železniškega prometa v deželi Štajerski je Štajerska prometna zveza, d. o. o., – StVG (Steirische Verkehrsverbund GmbH). Lastnik podjetja Štajerska prometna zveza je avstrijska zvezna dežela Štajerska. Podjetje ima zaposlenih 16 ljudi (Kroißenbrunner 2009), njihovi letni stroški poslovanja znašajo 1,97 milijona evrov. V ta strošek je zajet tudi strošek, ki nastaja z oddajo del drugim podjetjem za področje promocije in marketinga. Glavne naloge zveze so prometno upravljanje mestnega in primestnega cestnega ter železniškega prometa, upravljanje tarifnega sistema in sistema vozovnic, raziskava potreb po storitvah javnega potniškega prometa in obveščanje uporabnikov. Izvajajo tudi vse potrebne izračune in dodeljujejo finančna sredstva prevoznikom, ki sodelujejo v zvezi. Izvajajo delitev prihodkov ter opravljajo potrebno nadzorno kontrolo (Blaž in Hočevar 2008, 7).

Organizacijski sistem prometnega združenja vsebuje tri ravni. Prvo raven sestavlja »politični nivo«, ki združuje predstavnike mesta Gradec, zvezne dežele Štajerske in Republike Avstrije. Tu se sprejemajo strateške odločitve o celotnem izvajanju javnega potniškega prometa. Drugo raven sestavlja upravljavec javnega potniškega prometa, to je Štajerska prometna zveza, ki ima z zakonom določena pooblastila na ravni upravljavca. To pomeni, da je pristojna za sklepanje pogodb s prevozniki, operativno izvajanje financiranja sistema, prodajo vozovnic ter izvajanje nadzora. Tretja raven je

izvedbena in jo sestavljajo vsi udeleženi prevozniki, ki so vstopili v zvezo. Prometna zveza je imela leta 2008 sklenjenih 65 pogodb z različnimi izvajalci, prevozniki.

Financiranje Zveze poteka v s strani dežele Štajerske, države, mesta Gradca in drugih naročnikov, kot je Letališče Gradec, in zadošča potrebnemu financiranju zaželenih povezav. Naloge Štajerske prometne zveze so določene s pogodbo o njeni ustanovitvi, in sicer izvaja upravljanje prometa, vzpostavitev enotne tarife in prodaje, marketing ter obveščanje uporabnikov, obračun, računovodstvo in kontroling. Zveza ni pristojna za načrtovanje prometa oziroma voznega reda in upravljanje infrastrukture. Za urejeno infrastrukturo skrbi Zvezna dežela Štajerska, za usklajenost voznih redov pa sami prevozniki (SŽ 2009b).

Zveza sodeluje pri dodeljevanju koncesij ter skrbi za izvajanje pogodb. Delitev prihodkov med prevozniki je določena s pogodbo, ki vsebuje ključ delitve prihodka. Razmerja ključev so predmet pogajanj med izvajalci, prevozniki.

Za območje dežele velja enotna vozovnica, katere cena temelji na conskem tarifnem sistemu. Celoten zaračunani znesek prevoznine se nakazuje na račun podjetja, ki razdeli prihodke med prevoznike v skladu s pogodbo, sklenjeno za časovno obdobje desetih let. V sistemu prevoznikov so avtobusni prevozniki, tramvaj, vzpenjača in železnica. Železniški prevoz je ohranil tudi svojo potniško tarifo, ki je v določenih primerih še vedno ugodnejša od enotne skupne vozovnice.

Vozni redi so usklajeni med samimi prevozniki, in Prometna zveza usklajevanja ne opravlja posebej. Vse je določeno s pristopno pogodbo izvajalcev. Za načrtovanje voznih redov nekateri operaterji najamejo tudi zunanje izvajalce, temelj pa je vedno železnica kot hrbtnica sistema voznim redom, ki je povezljiv z drugimi regijami.

Vsak prevoznik ima svoj informacijski sistem, posebej pa obstaja informacijski sistem Prometne zveze. Zveza načrtuje in uresničuje izvajanje enotne tarife, razvija tarifni sistem in koordinira prodajo. V okviru Zveze obstaja poseben tarifni odbor, ki je sestavljen iz predstavnikov Zveze in operaterjev, ki prouči vse vozovnice prevoznikov in odloči o uvrstitvi v skupno tarifo. Poleg tega opravlja skupni marketing in obveščanje.

Delovanje Štajerske prometne zveze nadzira nadzorni odbor, ki je sestavljen iz ustanoviteljev. Hkrati pa tudi preverja uspešnost poslovanja preko kazalnikov poslovanja.

Zveza se ne ukvarja z investicijami v vozila in v infrastrukturo ter nima neposrednega vpliva na mestno prometno politiko.

3.5.3 Predstavitev javnega potniškega prometa dežele Štajerske

V sistemu integriranega javnega potniškega prometa dežele Štajerske in mesta Gradec lahko potniki uporabljajo različna prevozna sredstva. Sem sodijo vlaki

avstrijskih železnic, devet regionalnih avtobusnih linij ter mestni promet, ki ga sestavlja osem tramvajskih prog in mestni avtobusi na tridesetih linijah.

Ne glede na to, ali potniki uporabljajo železnico, avtobus ali tramvaj, so vsa javna prometna sredstva na Štajerskem enotno označena in imajo enomestno, dvomestno ali trimestno linijsko številko. Prometna sredstva drugih prometnih podjetji, kjer ne veljajo pogoji enotne vozovnice, so označeni drugače. V deželni glavni mestu Gradec je na razpolago osem tramvajskih linij. Dve liniji pokrivata celotno središče mesta, dve vozita ob večerih ter ob koncu tedna in nadomeščata deloma druge glavne linije. Na železniško postajo peljeta dve liniji, ob večernih urah pa se priključita še dodatni dve liniji. V tem sistemu lahko potniki uporabljajo tudi 30 mestnih avtobusnih linij, od katerih dve liniji peljeta neposredno v mestno središče. Ob koncu tedna je na voljo še dodatnih sedem nočnih avtobusnih linij v mestno središče. Do letališča vozita tudi dve regionalni avtobusni liniji in regionalni vlak iz glavne železniške postaje (Verbund Linie 2010).

V okviru Štajerske prometne zveze velja enotna tarifa za vsa javna prometna sredstva. V ta namen je dežela Štajerska razporejena v tarifne cone. Cena vozovnice je odvisna od števila con, ki jih potnik prepotuje ter od trajanja veljavnosti vozovnice. Znotraj kupljenih con in med trajanjem veljavnosti vozovnice so potniku brez omejitev na razpolago vse potniške linije. Če potnik prestopi na drugo vozilo, ki je last drugega prometnega podjetja, ne potrebuje dodatne vozovnice. Vozovnice so naprodaj v vseh vozilih in na številnih prodajnih mestih. Potnik mora vozovnico sam potrditi na avtomatskih potrdilnikih. Eno vozovnico lahko neomejeno uporablja na vseh prometnih sredstvih, ki delujejo v prometni zvezi. Prevozna sredstva so različna in jih sestavljajo tramvaji, avtobusi, vlaki in tudi grajska vzpenjača.

Zelo dobro imajo postavljen informacijski sistem za obveščanje potnikov. Potnik ima poleg informacij na postajališčih na voljo Centralno servisno službo – Mobil Zentral. Ta zagotavlja potnikom pomoč in informacije o voznem redu in posameznih tarifah za vsa javna prometna sredstva na Štajerskem. Ponuja tudi informacije o vseh možnostih potovanja z železnico, potnikom so na voljo informacijsko gradivo, individualno svetovanje in načrtovanje izletov ter informacije o vzpenjači. Na tem mestu dobi potnik tudi dodatne informacije o muzejih in drugih turističnih ponudbah mesta ter širše regije. Tu je tudi zbirno mesto za pobude ter pohvale in pritožbe potnikov.

3.5.4 Ukrepi, s katerimi so v deželi Štajerski izboljšali storitev javnega prevoza

Mestna in regijska prometna politika se je skozi čas zelo spreminjala. V šestdesetih letih prejšnjega stoletja je bil Gradec avtomobilu prijazno mesto, ki je osebni prevoz v duhu časa postavljaj pred druge oblike prevoza. V sedemdesetih in osemdesetih letih so določili cone za pešce, ki so pospeševali mestni utrip in druženje meščanov. Zanimivost iz tistega časa je, da so tej odločitvi v začetku nasprotovali trgovci, saj se je večina

nakupov opravljala z osebnimi avtomobili. Posledica tega je bila gradnja garažnih hiš v mestu. Prometna študija iz leta 1975 je pokazala, da je širjenje cestnih kapacitet nesmiselno in da je obvladovanje prometa možno le z organizacijskimi ter političnimi rešitvami, in ne z infrastrukturnimi. V tem času je javni potniški promet uporabljalo skoraj trideset odstotkov prebivalstva. Promet je postal integralni del razvojnega koncepta mesta in ni bil več obravnavan kot samostojen neodvisen koncept. Pojavilo se je zavedanje potrebe po mobilnosti, razvoj funkcionalno členjenega prometnega sistema in razvoj tega sistema z minimalnimi negativnimi vplivi na okolje. Posledica teh spoznanj je gospodarjenje s parkirnimi površinami, ki se je odražalo s sistemom modrih con, kjer je bilo možno časovno omejeno parkiranje. Postavili so omrežje kolesarskih poti in poti za pešce ter na cestah določili prednost vozil javnega potniškega prometa pred osebnim prevozom. S časom so začeli s površinskim umirjanjem prometa z omejevanjem hitrosti na 30 km/h in zapiranjem ulic za individualni promet (Lep 2007, 13).

Vzpostavljen je bil koordinacijski odbor za vzpostavitev integriranega sistema javnega potniškega prometa za mesto in okolico ter enotno vozovnico za vsa javna prevozna sredstva. Sočasno so medijsko osveščali prebivalstvo, ga spodbujali k spremembi izbire prevoznega sredstva ter ga seznanjali z okoljskimi in energetskimi problemi ter prednostmi, ki jih prinaša uporaba javnega prevoza na zdravstvenem področju.

Ukrepi so bili mehke narave, in če so bile vpeljane restrikcije, so bile vedno ponujene izboljšane alternativne oblike. V razvojnih dokumentih mesta in regije je dostopnost oziroma mobilnost na prvem mestu. Proces načrtovanja prometa je del integralnega načrtovanja razvoja mesta, ki ga vodijo prometni strokovnjaki, in ne urbanisti ter gradbeniki.

Zavedali so se, da mora biti javni potniški promet časovno konkurenčen osebnemu prevozu. To so zagotovili z vzpostavitvijo posebnih rumenih pasov in preklopnih semaforjev, ki izničijo čakalni čas, s podaljšanjem obstoječih in vpeljavo novih dnevnih in nočnih prevoznih linij ter vključitev železnice v primestni promet.

Spremenili so celotno obstoječo prometno politiko. Parkiraj in pelji (Park & Ride) sisteme so postavili na vstopnih postajah v regiji, in ne več na rob mesta. Mestno središče oziroma staro mestno jedro je popolnoma zaprto za avtomobilski promet, v mestnem središču pa so parkirišča za kratkotrajno parkiranje za največ tri ure. Graško mestno središče ima odlične povezave z javnimi prometnimi sredstvi, saj podnevi pelje tramvaj vsakih 40 sekund. Poleg tega prihajajo avtobusi vsakih 70 sekund na glavno križišče javnega mestnega potniškega prometa. Zanimivo je, da so celo del avtoceste preategorizirali nazaj v mestno cesto ter en vozni pas namenili tramvajskemu prevozu, ki je tako pridobil vozni pas, ki je bil namenjeno osebnemu prevozu. Omejili so hitrost

na celotnem ozemlju regije Štajerske, in sicer na avtocestah na 100 km/h in na vseh cestah zunaj naselij na 80 km/h.

Ob preseženih vrednostih smoga v ozračju, ki se pojavlja ob neugodnih vremenskih razmerah, je prepovedan dostop v mesto za vozila na dizelski pogon brez filtra, in to še posebej, če so vozila slabo zasedena.

Rezultati študije mobilnosti, ki so jo opravili niso spektakularni, vendar so pokazali, da se število potnikov, ki uporabljajo javni potniški promet, ne zmanjšuje oziroma z leti celo rahlo narašča.

3.5.5 Integrirani javni potniški promet z vidika ponudb

Analiziral sem obstoječe ponudbe, ki jih uporabljajo na Slovenskih železnicah in različni javni cestni prevozniki v Sloveniji, ter jih primerjal z evropskim primerljivim sistemom integriranega javnega potniškega prometa dežele Avstrijske Štajerske. V ta namen sem pridobil javno objavljene ponudbe (spletne strani) Slovenskih železnic, Veolije iz Maribora, Izletnika Celje, Koratura s Prevalj in Integrala Zagorje iz Slovenije in Verbund Linie ter podatke iz zapisnika sestanka s predstavniki Štajerske prometne zveze (SŽ 2009b).

Tabela 3.1 Primerjava ponudb izvajalcev javnega potniškega prometa v Sloveniji s sistemom Štajerske prometne zveze

Ponudba	Železniški promet		Javni cestni prevozniki v Sloveniji*			Prometna zveza Štajerske (Avstrija)**		
	% popusta	Opomba	Ponudba	% popusta	Opomba	Ponudba	% popusta	Opomba
Upokojenci in starejši od 60 let z izkaznico	30 %	-	Upokojenci – mesečna vozovnica	40 %	Mestni promet Veolia	Starejši z izkaznico ÖBB VORTEILScard (moški od 65, ženske od 60 let)	50 %	Popust pri individualni vozovnici ali na vozovnici 24 ur
Mladi z izkaznico SŽ EURO<26	30 %	-	Mladi	-	Mestni promet Veolia	-		
Otroci 6-12 let	50 %	-	Otroci 6-10 let	50 %	Mestni promet Veolia	Otroci 6-15 let	50 %	Popust pri individualni vozovnici ali na vozovnici 24 ur
Otroci do 6 let	100 %	-	Otroci do 6 let	100 %	Mestni promet Veolia	Otroci <6 let	100 %	
Vojni veterani z izkaznicami	100 %	-	Vojni veterani	-	-	-		
Spremljevalec veterana z izkaznico	100 %	-	Spremljevalec veterana	-	-	-		
Vojni invalidi z izkaznico	75 %	-	Invalidi z veljavno izkaznico	50 %	Mestni promet Veolia	Vojni invalidi z izkaznico ÖBB VORTEILScard Spezial	50 %	Popust pri individualni vozovnici ali na vozovnici 24 ur
Spremljevalec vojnega invalida z izkaznico	100 %	-	Spremljevalec vojnega invalida	-	-	Spremljevalec vojnega invalida z izkaznico	100 %	
Spremljevalec osebe na invalidskem vozičku	100 %	-	Spremljevalec osebe na invalidskem vozičku	-	-	Spremljevalec osebe na invalidskem vozičku	100 %	

Analiza sistemov integriranega javnega potniškega prometa v Evropski uniji

Ponudba	Železniški promet		Javni cestni prevozniki v Sloveniji*			Prometna zveza Štajerske (Avstrija)**		
	% popusta	Opomba	Ponudba	% popusta	Opomba	Ponudba	% popusta	Opomba
Slepa oseba	75 %	-	Slepa oseba	-	-	Slepa oseba z izkaznico ÖBB VORTEILScard Spezial	50 %	Popust pri individualni vozovnici ali na vozovnici 24 ur
Spremljevalec slepe osebe z izkaznico	100 %	-	Spremljevalec slepe osebe	-	-	Spremljevalec slepe osebe z izkaznico	100 %	
Mišično obolele osebe (distofiki) z izkaznicami	75 %	-	Mišično obolele osebe	-	-	Splošni invalidi z izkaznico ÖBB VORTEILScard Spezial	50 %	Popust pri individualni vozovnici ali na vozovnici 24 ur
Spremljevalec mišično obolele osebe (distofika) z izkaznicami	100 %	-	Spremljevalec mišično obolele osebe (distofika)	-	-	-		
Družinsko potovanje – odrasli z izkaznicami	40 %	-	Družinsko potovanje – odrasli	-	-	Družinsko potovanje – odrasli z izkaznico ÖBB VORTEILScard Familie ali »Steirischer Familienpass«	50 %	Popust pri individualni vozovnici ali na vozovnici 24 ur
Družinsko potovanje – otrok do 12. leta z izkaznicami	100 %	-	Družinsko potovanje otrok	-	-	Družinsko potovanje – otroci <15 let	100 %	
Turist vikend – potovanje ob koncih tedna in med prazniki	30 %	Za vse potnike, ki kupijo povratno vozovnico in potujejo ob koncih tedna in praznikih	Turist vikend	-	-	-		

Analiza sistemov integriranega javnega potniškega prometa v Evropski uniji

Ponudba	Železniški promet		Javni cestni prevozniki v Sloveniji*			Prometna zveza Štajerske (Avstrija)**		
	% popusta	Opomba	Ponudba	% popusta	Opomba	Ponudba	% popusta	Opomba
Enosmerna vozovnica	Po km razdalji	Za vse	Enosmerna vozovnica	-	Veolia mestni promet: Cena je nižja v predprodaji (30 %)	Individualna vozovnica		Vozovnica veljavna od 1 do 5 ur (po številu con), cena po tarifnih conah
Povratna vozovnica	Po km razdalji	Vsi	Povratna vozovnica	-	Veolia mestni promet: Cena je nižja v predprodaji	-		
Dnevna vozliščna vozovnica Ljubljana	Določena cena	Velja en dan za potovanje z vlaki znotraj ljubljanskega vozlišča	Dnevna vozovnica	Določena cena	Veolia mestni promet	Vozovnica, veljavna 24 ur		Cena po tarifnih conah
Mesečna vozovnica za dijake, vajence in študente	Po km razdalji (subvencionirana)	Za en mesec	Mesečna vozovnica za dijake, vajence in študente	Določena cena (subvencionirana)	Šolsko leto	-		
Polletna vozovnica za dijake, vajence in študente	4 mesečne (subvencionirana)	Za pol leta	Polletna mesečna vozovnica za dijake, vajence in študente	-	-	-		
Letna vozovnica za dijake, vajence in študente	8 mesečnih (subvencionirana)	Šolsko leto	Letna vozovnica za dijake, vajence in študente	Določena cena (subvencionirana)	Šolsko leto	Brezplačna vožnja za osnovnošolce, dijake in vajence z izkaznico Freifahrausweis (od doma do izobraževalne ustanove)	100 %	Za šolsko leto

Analiza sistemov integriranega javnega potniškega prometa v Evropski uniji

Ponudba	Železniški promet		Javni cestni prevozniki v Sloveniji*			Prometna zveza Štajerske (Avstrija)**		
	% popusta	Opomba	Ponudba	% popusta	Opomba	Ponudba	% popusta	Opomba
Letna vozovnica za dijake, vajence in študente za železničarje	8 mesečnih	Šolsko leto	Letna vozovnica za dijake, vajence in študente	-	-	Vozovnica za študente (od doma do izobraževalne ustanove)	38,5 % (popust v primerjavi z mesečno vozovnico)	Cena po tarifnih conah, velja 4, 5 ali 6 mesecev dni od dneva izdaje
Mesečna vozovnica za osnovnošolce	Po km razdalji	Za en mesec	Mesečna vozovnica za osnovnošolce	-	-	Mrežna vozovnica za dijake med počitnicami	določena cena	
Splošna mesečna vozovnica	Po km razdalji	Za en mesec	Splošna mesečna vozovnica	Določena cena	Veolia: cena je odvisna od načina plačila (gotovina ali naročilnica)	Splošna mesečna vozovnica		Cena po tarifnih conah, velja mesec dni od dneva izdaje
Splošna polletna vozovnica	4,5 mesečne	Pol leta od dneva izdaje	Splošna polletna vozovnica	-	-	Splošna polletna vozovnica	~5 mesečnih	Cena po tarifnih conah
Splošna letna vozovnica	9 mesečnih	Leto dni od dneva izdaje	Splošna letna vozovnica	Določena cena	Veolia mestni promet – prenosna	Splošna letna vozovnica	~9,5 mesečne	Cena po tarifnih conah, velja leto dni od dneva izdaje
Tedenska vozovnica za osnovnošolce	Po km razdalji	Teden, za katerega je izdana	Tedenska vozovnica za osnovnošolce	-	-	-	-	-
Splošna tedenska vozovnica	Po km razdalji	Teden, za katerega je izdana	Splošna tedenska vozovnica	-	-	Splošna tedenska vozovnica		Cena po tarifnih conah, velja 7 dni od dneva izdaje
Vozovnica po pavšalni ceni	Določena cena	-	Vozovnica po pavšalni ceni	-	-	Vozovnica po pavšalni ceni		

Analiza sistemov integriranega javnega potniškega prometa v Evropski uniji

Ponudba	Železniški promet		Javni cestni prevozniki v Sloveniji*			Prometna zveza Štajerske (Avstrija)**		
	% popusta	Opomba	Ponudba	% popusta	Opomba	Ponudba	% popusta	Opomba
Skupinsko potovanje minimalno 6 oseb	20 %	-	Skupinsko potovanje	-	-	Skupinsko potovanje najmanj 6 oseb	~20 %	Popust pri individualni vozovnici ali na vozovnici 24 ur
Skupinsko potovanje mladi	30 % - 50 %	Najmanj 6 oseb pod vodstvom učiteljev	Skupinsko potovanje šolarjev in otrok do 12 let	-	-	-	-	-
Karnet (paket 10-ih vozovnic) za vlak ICS	10 %	Velja 2 meseca	Paket vozovnic za od 6 do 20 voženj	-	Veolia mestni promet: Nižja cena -več vozovnic v predprodaji; cena je nižja še pri različnih segmentih (od 10-12 %)	Vozovnica, 10 con (vozovnica z več trakov)	0-12 % (popust v primerjavi z individualno vozovnico)	
Pes	Do višine 30 cm brezplačno, višji od 30 cm 50 % RVC	-	Pes	-	-	Pes in pes vodnik slepih	50-100 %	
Kolo	Določena cena	-	Kolo	-	-	Kolo		Po tarifi prometnega podjetja
Posebne ponudbe			Posebne ponudbe			Kombinirane vozovnice, veljavne 1, 3 ali 4 dni	do 20 %	Izdaja po dogovoru z organizatorjem prireditve

*upoštevani različni javni cestni prevozniki (Veolia, Izletnik Celje, Koratur, Integral)

** podatki integriranega javnega potniškega prometa v Gradcu »Verbund Linie«

Vir: Veolia Transport 2010, Izletnik Celje 2010, Koratur 2010, Integral Zagorje 2010, Verbund Linie 2010, SŽ 2010.

V okviru Štajerske prometne zveze, ki je z vidika življenjskih navad in zgodovinskega vidika zelo primerljiva s Slovenijo, velja enotna tarifa za vsa javna prometna sredstva. Kot že omenjeno je v ta namen dežela Štajerska razporejena v tarifne cone. Cena vozovnice je odvisna od števila con, ki jih potnik prepotuje, ter od trajanja veljavnosti vozovnice. Znotraj kupljenih con in med trajanjem veljavnosti vozovnice so potniku brez omejitev na razpolago vse potniške linije. Eno vozovnico lahko potnik neomejeno uporablja na vseh prometnih sredstvih, ki delujejo v prometni zvezi. Prevozna sredstva so različna in jih sestavljajo tramvaji, avtobusi, vlaki in tudi grajska vzpenjača.

Čas veljavnosti vozovnice znaša od ene ure, to je vozovnica za eno uro in eno cono, do enega leta, ki jo predstavlja letna vozovnica. Cena je odvisna od števila con in časa trajanja veljavnosti. Na voljo je več vrst vozovnic. Vozovnica, ki je veljavna od ene do štiriindvajset ur, je individualna vozovnica. S to vozovnico ima potnik pravico do poljubnega števila voženj znotraj con, ki jih je izbral in za katere velja ustrezen čas veljavnosti. Vozovnico lahko potnik kupi v vsakem javnem prevoznem sredstvu, na železniških postajah in avtomatih za nakup vozovnic.

Sistem ponudbe je primerljiv s slovenskim tako pri starejših potnikih, kot pri šolajoči se mladini. V Štajerski prometni zvezi sistem ugodnosti temelji na karticah ugodnosti, ki so podlaga za priznavanje popustov. Individualne vozovnice so časovno krajše omejene, saj kot osnova veljajo v mestnem prometu. Abonentske vozovnice za dijake in študente so zelo primerljive sistemu v Sloveniji. Na voljo so tedenske, mesečne, polletne ali letne vozovnice, ki omogočajo tudi določene cenovne ugodnosti. Otroci do šestega leta starosti se v spremstvu staršev lahko vozijo brezplačno. Do dopolnjenega dvanajstega leta v Sloveniji in petnajstega leta starosti v Avstriji plačajo le polovično ceno.

Prav tako pri obeh sistemih obstajajo karnet vozovnice za več potovanj. Oboji poznajo ugodnosti skupinskih potovanj in posebne ponudbe ob času večjih prireditev.

Tudi psi in druge male živali se vozijo v spremstvu lastnikov brezplačno, če jih potnik lahko prevaža v ustrezni košari ali naročju. Za večje pse se plača vozovnica. Cena je odvisna od časa veljavnosti in cone. Tudi prevoza prtljage in otroških vozičkov ni treba plačati. Prevoz koles se plača po določeni ceni.

Na vseh prevoznih sredstvih v obeh državah se opravlja kontrola veljavnosti vozovnic. Kazni za vožnjo brez veljavne vozovnice so v Avstriji visoke, kontroliranje vozovnic pa dosledno in zelo pogosto. Potnik brez potrjene vozovnice plača kazen od 65 do 95 evrov na vlakih po predpisih Avstrijskih železnic. V Štajerski prometni zvezi je kazen brez vozovnice 60 evrov in celotna cena vozovnice. Kontrolo vozovnic izvajajo zunanje podjetje, s kontrolorji v civilnih oblačilih. V Sloveniji obstaja problem kazni za potnike brez veljavne vozovnice, saj to zakonsko ni ustrezno rešeno.

3.6 Povzetek poglavja

Za uresničitev zastavljenih ciljev se v okviru pooblastil, ki jih ima Evropska unija, predlaga vrsta ukrepov, ki segajo od oblikovanja cen do ponovne oživitve alternativnih načinov prevoza in usmerjenega vlaganja v vseevropsko infrastrukturno omrežje. Ti ukrepi obsegajo ponovno oživitev železnic, s posebnim poudarkom na uvajanju konkurence med izvajalce prevoznih storitev. Spodbujanje povezovanja različnih prevoznih oblik je usmerjeno h končnemu cilju povezave vseh oblik javnega potniškega prometa v eno omrežje, kjer so bistvenega pomena učinkovita koordinacija voznih redov, enotna vozovnica in skupne prestopne točke.

V novi prometni politiki so smernice za področje javnega potniškega prometa oblikovane z vidika uporabnika javnega prevoza oziroma potnika. Pri tem se v okviru prometne politike ugotavlja, da potniki od javnega prevoza ne pričakujejo samo to, da se bodo vozili varno in po ugodnih cenah, temveč pričakujejo tudi enostavne, prilagodljive in vnaprej določene pogoje prevoza, zlasti v tistih primerih, ko je vključena uporaba različnih oblik prevoza.

Da bodo ljudje bolj pogosto uporabljali javni prevoz, ga je treba narediti konkurenčnega osebnemu prevozu, kar pa je mogoče le z vzpostavitvijo sodobne prevozne storitve in s prometnimi državnimi ukrepi. To so uspešno izvedli v kar nekaj evropskih sistemih. V nalogi sem izpostavil primer integriranega javnega potniškega prometa v Bruslju in Helsinkih, ki sta v zadnjih desetih letih posodobila javni prevoz z namenom povečanja števila uporabnikov. V Bruslju so posodobili storitev s povečanjem udobja potnikov z vpeljavo novih tramvajev, s spremembami v omrežju so izboljšali možnosti dostopa storitev. Povečali so komercialne hitrosti z uvedbo ekskluzivnih linij in uvedli poseben sistem, ki nadzira in regulira semaforje. Slednji daje prednost javnemu prevozu, kar omogoča hitro in zanesljivo storitev. Z uporabo informacijske tehnologije so v Helsinkih izboljšali kakovost in točnost javnega potniškega prometa in s tem prispevali h konkurenčni in bolj privlačni storitvi javnega prevoza. Tako kot v Bruslju so vzpostavili sistem prometne signalne prioritete. Posodobili so informacijski sistem za načrtovanje potovanj, ki deluje on-line na postajah, vozilih in na spletnih straneh. Potniki lahko v Helsinkih kupijo vozovnice prek mobilnih telefonov, prek sms sporočil, in sicer vozovnice, ki so brezkontaktne pametne kartice z najnovejšimi standardi. Avtomatizirali so prometni sistem podzemne železnice (metro). Ta sistem 'brez voznika' omogoča tehnično in ekonomsko skrajšanje intervalov, se s krajšimi obrati garnitur skrajša celotni potovalni čas. To zagotavlja hitrejše in fleksibilnejše prilagajanje kapacitet na podlagi pričakovanega števila potnikov.

V nalogi sem predstavil tudi poljski primer, ki se nanaša na financiranje javnega potniškega prometa. Ko je državna oblast na Poljskem prepustila javni promet regionalnim in lokalnim oblastem, ni zagotovila tudi zadostnih finančnih sredstev.

Lokalne oblasti so bile prisiljene povišati cene javnega potniškega prometa in zmanjšati finančna sredstva za investicije v prepotrebno zamenjavo prometnih sredstev ter vložke v prometno infrastrukturo. Zato so začeli z intenzivnim pridobivanjem evropskih sredstev kohezijskih skladov za razvoj javnega potniškega prometa, ki podpira projekte razvoja železniškega sistema z nabavo novih vozniških sredstev in projektov razvoja telematičnih sistemov.

Zadnji primer dobre prakse ocenjujem, da je najbolj primerljiv s Slovenijo. Gre za organizacijo javnega potniškega prometa v Avstriji v deželi Štajerski, ki ponuja potnikom enega najbolj prijaznih prevoznih sistemov v Evropi. Država zagotavlja financiranje programov javnega potniškega prometa, ki pomeni neposredno financiranje posameznih prometnih zvez. Poleg tega pa omogoča tudi subvencionirane cene vozovnic. Dežele so pristojne za načrtovanje izvajanja javnega potniškega prometa v skladu s potrebami prebivalstva po javnem potniškem prometu ter naročanjem prevoznih storitev pri posameznih prometnih zvezah. Sistem pa upravlja podjetje, ki je v lasti mesta, dežele in države, to je Štajerska prometna zveza. V sistemu integriranega javnega potniškega prometa dežele Štajerske in mesta Gradec lahko potniki uporabljajo različna prevozna sredstva. Sem sodijo vlaki avstrijskih železnic, devet regionalnih avtobusnih linij ter mestni promet, ki ga sestavljajo osem tramvajskih prog in mestni avtobusi na tridesetih linijah. V okviru Štajerske prometne zveze velja enotna tarifa za vsa javna prometna sredstva. Potnik ima poleg informacij na postajališčih na voljo Centralno servisno službo – Mobil Zentral. Ta zagotavlja potnikom pomoč in informacije o voznem redu in posameznih tarifah za vsa javna prometna sredstva na Štajerskem.

Ukrepi, s katerimi so izboljšali prometno storitev, so bili mehke narave, in če so bile vpeljane restrikcije, so bile vedno ponujene izboljšane alternativne oblike. Nujna pri uvajanju tako pomembnega sistema je prioriteta navedba v razvojnih dokumentih, saj je dostopnost oziroma mobilnost prikazana na prvem mestu. Tega se zavedajo vsi vplivni deležniki tako iz politične kot strokovne sfere. Proces načrtovanja prometa je del integralnega načrtovanja razvoja mesta, ki ga vodijo prometni strokovnjaki, in ne urbanisti ter gradbeniki. Ti pri vsem procesu sodelujejo s svojim strokovnim znanjem. Na koncu sem še primerjal raznolike ponudbe, ki jih nudi uporabnikom avstrijski sistem v Gradcu in primerjal s slovenskim sistemom, saj mora biti cilj prihodnjega upravljavca združitev ponudb vseh prevoznikov in uvedba konskega sistema tarif, kot ga že uporablja železnica. Ugotovim, da so skoraj identične storitve.

Število uporabnikov Štajerske prometne zveze se letno ne zmanjšuje (Lep 2007, 28) kar tudi sami štejejo za uspeh in to nakazuje uspešnost modela. Uspešnost sistema dokazuje tudi priznanje za najuspešnejši model prometne zveze v Avstriji (Lep 2007, 2) in ena boljših organizacij javnega prometa v Evropi.

V primeru združitve ponudb naših prevoznikov in uspešne predstavitve in promocije prihodnjega upravljavca na trgu prometnih storitev lahko upravičeno pričakujemo prenehanje zmanjševanja uporabe javnega prevoza, dolgoročno pa tudi rast.

4 EMPIRIČNI DEL NALOGE

4.1 Opredelitev predmeta in cilja raziskave ter predstavitev hipotez

Javni potniški promet v republiki Sloveniji je razdrobljen, nepovezan in ekonomsko neučinkovit. Vsak podsistem je zakonsko posebej urejen in na tak način tudi sofinanciran s strani države v okviru opravljanja javno gospodarske službe. Prevozniki opravljajo prevoze po tarifah, ki jih odobri država preko Ministrstva za promet.

Za učinkovit sistem javnega potniškega prometa je nujno združiti obstoječe sisteme, ki morajo biti vodeni enotno s strani ministrstva in prihodnjega upravljavca. Področje je treba zakonsko urediti in zagotoviti zadostno financiranje. Naloga upravljavca in prevoznikov je vzpostavitev sistema, ki bo zadovoljeval potrebe uporabnikov, gospodarstva in zagotavljal varen in okolju prijazen način transporta prebivalcev v Sloveniji.

Prihodnji model integriranega javnega potniškega prometa bo temeljil na končnem produktu, enotni vozovnici, ki bo omogočala na celotni prevozni poti prost in prijazen prevoz uporabnikov na različnih prevoznih sredstvih. Pogoj za uporabo takšne vozovnice je združljivost različnih prometnih spremenljivk, ki morajo biti med seboj usklajene in kot take dajati podporo modelu, ki zadovoljuje ter ustreza potrebam mobilnosti prebivalstva.

Tudi pomembnejši državni dokumenti navajajo ukrepe, s katerimi bi zmanjšali uporabo osebnega prevoza in s tem spodbudili k uporabi javnih prevoznih sredstev. Kot na primer: uvedba zgoščevalne takse, kar pomeni plačilo takse za vstop v mesto z osebnim avtomobilom itd.

Temeljni cilj naloge je predstaviti model integriranega javnega potniškega prometa, ki bo upošteval potrebe in pričakovanja uporabnikov, da bodo javni prevoz uporabljali pogosteje. Hkrati pa mora biti spodbuden in konkurenčen osebneemu prevozu, saj bo le tak prepričal neuporabnike, da ga bodo uporabljali namesto osebnega prevoza.

V empiričnem delu sem preučil različne ukrepe, s katerimi bi spodbudili uporabo javnega prevoza. Zanimalo me je, kako različni ukrepi vplivajo na različne segmente uporabnikov in neuporabnikov javnega prevoza. Ukrepe modela integriranega javnega potniškega prometa sem razdelil na ukrepe bodočega upravljavca, državne in lokalne ukrepe. Pri slednjih gre za ukrepe politične narave, na katere upravljavec oziroma izvajalec nimajo vpliva, vendar lahko pomembno vplivajo na uvedbo modela. Menim, da je vpliv teh ukrepov na uporabo javnega prevoza odvisen od tega, ali oseba vsaj deloma uporablja javni prevoz, ali pa javni prevoz nikoli ne uporablja, bodisi ker javni prevoz ni na voljo, ali pa je zvesti uporabnik osebnega avtomobila.

Postavil sem naslednje hipoteze:

H1: Ukrepi bodočega upravljavca integriranega javnega potniškega prometa in državni ter lokalni ukrepi različno vplivajo na uporabo javnega prevoza pri različnih segmentih uporabnikov in neuporabnikov javnega prevoza,

H2: Povečanje dostopnosti javnega prevoza bolj spodbuja k uporabi javnega prevoza od tehnoloških izboljšav,

H3: Dostopnost javnega potniškega prometa in tehnološke izboljšave različno vplivajo na različne segmente uporabnike in neuporabnikov javnega prevoza.

Pri zbiranju odgovorov sem izvedel anketo. Anketa (Bregar, Ograjenšek in Bavdaž 2005, 86) je najpogostejši način neposrednega zbiranja podatkov. Razvrstimo jih glede na vrsto stika z anketirancem, vključenost anketarja in (ne)uporabo računalnika. Uporabil sem spletno anketo, ki zahteva uporabo spletnega brskalnika in torej predpostavlja dostop do interneta. Izdelal sem vprašalnik, s katerim sem pridobil mnenje anketirancev. Odgovore sem obdelal s statističnim programom SPSS, ki mi je omogočil testiranje hipoteze.

4.2 Metodologija raziskovanja

Za zbiranje podatkov sem uporabil anketo, ki je bila izvedena na spletu s programom SurveyMonkey. Nekaj vprašalnikov je bilo v pisni obliki poslano Zvezi društev upokojencev, saj se zavedam, da starejši manj uporabljajo splet. Njihove odgovore sem ročno vnesel v program.

V hipotezah preverjam, ali obstaja različen vpliv ukrepov pri posameznih segmentih uporabnikov in neuporabnikov, zato sem moral najprej določiti segmente. Segmente sem določil tako, da sem anketirance razdelil v šest oziroma sedem skupin glede na to, koliko in če sploh uporabljajo javni prevoz. Upošteval sem tudi, ali imajo na voljo javni prevoz. Segmente oziroma skupine sem določil analitično z IF stavki, torej če je enota zadostila nekim pogojem, je bila uvrščena v določeno skupino.

Hipotezo H1 sem preverjal s Hi kvadrat statistiko. Zanimalo me je, ali posamezni ukrepi integriranega javnega potniškega prometa različno vplivajo na posamezne segmente uporabnikov. Triindvajset ukrepov so anketiranci ocenili na štiristopenjski intervalni lestvici, v kolikšni meri bi jih posamezen ukrep spodbudil k uporabi javnega prevoza. Ukrepe sem po vsebini razdelil na ukrepe prihodnjega upravljavca integriranega javnega potniškega prometa, državne oziroma občinske ukrepe in osebni ukrep. S Hi kvadrat statistiko sem preveril, ali se deleži potencialnih uporabnikov med posameznimi skupinami statistično razlikujejo.

Pri Hipotezi H2 sem v prvem koraku s *faktorsko analizo* po metodi glavnih osi (Principal Axis Factoring) oblikoval dimenzije ukrepov. Nato sem s pomočjo t testa za aritmetično sredino preveril, ali se povprečna vrednost dimenzij razlikuje od hipotetične vrednosti.

Za preverjanje hipoteze H3 sem uporabil *analizo variance*, s čimer je bilo ugotovljeno, ali se povprečne vrednosti dimenzij glede na skupine uporabnikov med seboj razlikujejo. Domnevam namreč, da bi imel model različne učinke pri posameznih skupinah uporabnikov.

4.3 Oblikovanje vprašalnika

Razlikujemo med vprašanji o dejstvih in vprašanji o mnenjih. Biografske podrobnosti, kot so starost, stopnja izobrazbe ali dolžina službovanja, so dejstva, in anketiranci večinoma izberejo pravilen odgovor. Pri vprašanjih o mnenjih ne more biti temeljne predpostavke o pravih odgovorih. Dejansko so uporabna ravno zato, ker bodo ljudje nanje odgovorili na različne načine. Nadalje razlikujemo med odprtimi in zaprtimi vprašanji. Ena od najbolj znanih oblik je znana kot Likertova lestvica, kjer anketiranca prosimo, naj obkroži enega od petih (običajno jih je pet, lahko pa jih je več ali manj itd.) odgovorov, ki kažejo intenzivnost strinjanja ali nestrinjanja z začetno izjavo (Easterby-Smith, Thorpe in Lowe 2002, 162).

Vprašalnik (priloga 1), ki sem ga uporabil za preverjanje hipotez v moji nalogi, je sestavljen iz treh vsebinskih delov, zadnji del pa se nanaša na demografske podatke.

Prvi del vprašanj se je nanašal na uporabo prevoznih sredstev anketirancev pri njihovih vsakdanjih in drugih opravilih. Iz drugega dela vprašanj izvem, ali imajo uporabniki za svoje dejavnosti sploh možnost uporabe javnega prevoza. Ta sklop je obravnavan na podzorcju tistih anketirancev, ki te dejavnosti opravljajo, torej za prevoz v šolo so zajeti le tisti, ki so šolajoči.

V tretjem delu vprašalnika je naštetih triindvajset ukrepov za spodbude potencialnih uporabnikov za pogostejšo uporabo javnega potniškega prometa. Anketiranci so imeli možnost petih odgovorov, in sicer javni prevoz bi uporabljal enako kot sedaj, javni prevoz bi uporabljal malo bolj pogosto, javni prevoz bi uporabljal precej bolj pogosto, večino svojih dejavnosti bi uporabili javni prevoz in ne morem oceniti.

Zaradi lažje interpretacije rezultatov sem pri nadaljnji analizi ukrepe razdelili v tri različne vsebinske sklope. Prvi so ukrepi prometne politike prihodnjega upravljavca. Ti so bližina postaj in postajališč prestopnih točk, usklajen vozni red, več povezav oziroma več vlakov/avtobusov na dan, enotna vozovnica, ki bi jo lahko uporabljali za različne vrste prevozov, cenejše vozovnice za javni prevoz, sodobnejša, udobnejša vozila, hitrejši javni prevoz, možnost prevoza kolesa v avtobusu, vlaku, varovane kolesarnice na postajah, postajališčih, sodobnejši nakup vozovnic, spletna stran oz. portal z informacijo/planerjem o celotni potovalni poti in uvedba novih linij oziroma prog.

Drugi sklop so ukrepi na državni oziroma občinski ravni. To so uvedba parkirišč na obrobju regije – Park & Ride, zaprtje mestnega središča za avtomobilski promet, morebitna pristojbina za vstop v središče mesta z avtomobilom, boljša obveščenenost in promocija o možnostih potovanja z javnim prevozom, boljša obveščenenost o okolju

prijaznejšem javnem prevozu, uvedba posebnega pasu, rezerviranega izključno za javni promet, kar bi lahko povečalo zastoje na cestah, nova davčna olajšava pri nakupu abonentske vozovnice, podražitev goriva, podražitev parkirnin in podražitev cestnin.

Tretji sklop je osebni razlog oziroma nezmožnost prevoza z osebnim avtomobilom.

V nadaljevanju me je zanimalo tudi, koliko bi se morali podražiti gorivo, parkirnine in cestnine, da bi to uporabnike spodbudilo k uporabi javnega prevoza.

4.4 Vzorčenje in izvedba raziskave

Anketiranje je potekalo od 2. do 20. septembra 2009. Izvedeno je bilo po spletu, z uporabo programa SurveyMonkey, ki omogoča enostavno oblikovanje vprašalnikov in zbiranje podatkov.

Pri vzorčenju sem uporabil metodo samo izbire in verižnega vzorčenja. Tako sem povezavo do ankete poslal znanim enotam po elektronski pošti in jih pozval, da po izpolnitvi ankete povezavo pošljejo naprej. Metoda verižnega vzorčenja poteka tako, da iz populacije izberemo določeno število enot; izbrane enote nato navedejo določeno število dodatnih enot. Vzorec se lahko na tak način povečuje v več valovih, angleški naziv te tehnike vzorčenja je snowball sampling (Bregar, Ograjenšek in Bavdaž 2005, 44).

Bregarjeva, Ograjenškova in Bavdaževa (2005, 44) opozarjajo, da poglobljena težava spletnega vzorčenja izvira iz dejstva, da uporaba interneta ni enakomerno razporejena med prebivalstvom, kar ogroža reprezentativnost spletnih vzorcev. Najbolj množični uporabniki interneta so mladi, bolj izobraženi, premožnejši, iz razvitejših držav.

Spletna anketa se uvršča med računalniško podprto samoizpolnjevanje, ki zahteva uporabo spletnega brskalnika in torej predpostavlja dostop do interneta. Potencialne anketirance sem na različne načine pozval, da naj izpolnijo spletni vprašalnik. Njihovi odgovori so se avtomatsko shranili na strežnik izvajalca ankete.

Prav tako pa sem povezavo postavil na Facebook, zaradi množičnosti uporabe. Za metodologijo spletnega anketiranja sem se odločil zaradi nizkih stroškov izvedbe, hitrosti zbiranja podatkov in enostavnosti izvajanja.

Zavedal sem se slabosti tovrstnega anketiranja, kot so reprezentativnost, problemi neodgovorov, nepokritja in vzorčenja (Bregar, Ograjenšek in Bavdaž 2005, 46). Zato sem 50 vprašalnikov poslal Zvezi društev upokojencev, saj sem pričakoval, da bo na spletno anketo odgovorilo manj starejših oseb. Kot priporočajo Easterby-Smith, Thorpe in Lowe (2002, 163), sem anketnim listom priložil kratko spremno pismo, v katerem sem se predstavil in razložil namen raziskave.

Od Zveze društev upokojencev sem prejel 25 izpolnjenih vprašalnikov, vendar sem jih zaradi nepopolnosti odgovorov 7 izločil. Ostalih 18 sem vnesel v program neposredno.

Na spletno anketo je odgovorilo 381 anketirancev. 24 anketnih listov sem izločil zaradi pomanjkljivosti odgovorov (ankete niso izpolnili do konca).

Upoštevajoč vprašalnike Zveze društev upokojencev (18) in odgovorov spletne ankete (357) sem v obdelavo zajel 375 anketnih listov. Podatke sem obdelal z uporabo statističnega programa SPSS.

4.5 Analiza rezultatov in interpretacija

Demografska analiza

Povprečna starost anketirancev znaša 38,3 leta, najmlajši anketiranec je star 19 let, najstarejši pa 72. Četrtnina anketirancev (24,5 %) je starih do 30 let, največji delež sestavljajo anketiranci v starostni skupini od 31 do 40 let (43,2 %), petina (19,7 %) je starih od 41 do 50 let, 7,2 % od 51 do 60 let in 5,3 % nad 60 let (priloga 2, točka 1.1).

Izobrazbena struktura anketirancev je v primerjavi s slovensko populacijo dokaj visoka (priloga 2, točka 1.3). Le trije anketiranci imajo zgolj osnovnošolsko izobrazbo, zato smo jih v nadaljnjih analizah združili s skupino tistih anketirancev, ki imajo bodisi poklicno bodisi srednješolsko izobrazbo in tako skupaj sestavljajo 26,4-odstotni delež v vzorcu. Skoraj dve tretjini anketirancev (64,3 %) ima višjo, visoko ali univerzitetno izobrazbo ter 9,3 % magisterij ali doktorat.

Večina anketirancev (77,3 %) je zaposlenih, 5,9 % pa je samozaposlenih. Dijaki oz. študenti sestavljajo 7,2-odstotni delež, 6,4 % je upokojencev in 2,7 % nezaposlenih. Dva anketiranca nista želela navesti svojega zaposlitvenega statusa (priloga 2, točka 1.4).

Dobra polovica anketirancev (53,3 %) je iz gospodinjestev brez otrok, 45,3 % imajo otroke, pet oseb oz. 1,3 % pa tega podatka ni želelo navesti. Slaba desetina (9,3 %) anketirancev živi v enočlanskem gospodinjstvu, 24,0 % v dvočlanskem, 24,8 % v tričlanskem, 30,9 % v štiričlanskem ter 10,9 % v pet- ali veččlanskem gospodinjstvu (priloga 2, točka 1.6).

Le trije anketiranci v svojem gospodinjstvu nimajo avtomobila, 41,1 % jih ima en avtomobil, podoben delež (44,3 %) jih ima dva avtomobila in 13,6 % tri ali več avtomobilov. Ena oseba ni želela odgovoriti na to vprašanje (priloga 2, točka 1.7).

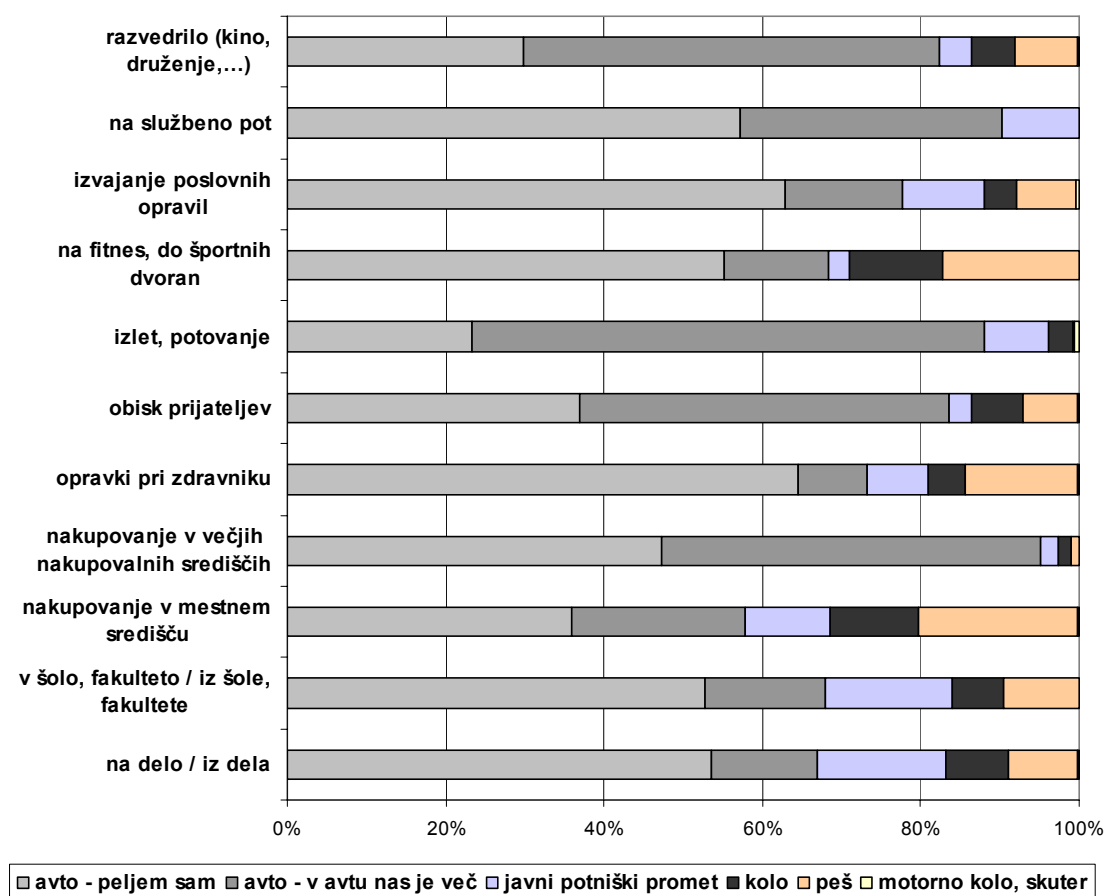
Potovalne navade anketirancev

Anketiranci so navedli, kako pogosto uporabljajo prevozna sredstva pri izvajanju vsakdanjih in drugih opravilih. V sliki 4.1 je prikazano, da največji delež anketirancev kot najpogostejšo obliko prevoza na delovno mesto, po poslovnih opravilih, na službeno pot, v šolo oz. fakulteto, nakupovanje v mestnem središču, na športne aktivnosti in obisk zdravnika uporablja avtomobil, v katerem *se peljejo sami*.

Za nakupovanje v večjih nakupovalnih središčih prav tako večina anketirancev uporablja avtomobil, le da gre po nakupih približno enaka deleža anketirancev, ki se pripeljejo bodisi sami bodisi še z nekom. Na izlet ali potovanje, obisk prijateljev ali na razvedrilo gre večina anketirancev z avtomobilom, vendar ne sami, kot je prikazano v sliki 4.1.

Javni potniški promet za prihod na delovno mesto in od tam uporablja 12,5 % vseh anketirancev oziroma 16,2 % tistih, ki so delovno aktivni. 5,3 % anketirancev to obliko prevoza uporablja na poti v šolo ali na fakulteto oziroma 16,0 % vseh tistih, ki so šolajoči (priloga 2, točka 2.1). Za nakupovanje v mestnem središču javni potniški promet uporablja 9,6 % anketirancev oz. 10,7 % vseh tistih, ki to dejavnost sploh kdaj opravljajo. Delež anketirancev, ki uporablja javni prevoz za nakupovanje v večjih nakupovalnih središčih, znaša 2,1 % oziroma 2,2 %, če izločimo tiste, ki te dejavnosti ne opravljajo. Za obisk pri zdravniku z javnim prometnim sredstvom se odloča 7,5 % anketirancev oz. 7,7 % vseh tistih, ki vsaj kdaj obiše zdravnika.

Slika 4.1 Uporaba prevoznih sredstev za posamezne dejavnosti



Na obisk k prijatelju se na tak način odpelje 2,9 % anketirancev oziroma 3,0 % tistih, ki obiskujejo prijatelje. Na izlet ali potovanje z javnim potniškim sredstvom odide 8,0 % anketirancev oziroma 8,2 % vseh tistih, ki potujejo. Na fitnes ali do športnih dvoran se s to obliko prevoza odpelje 2,1 % anketirancev oziroma 2,7 % vseh tistih, ki so na tak način športno dejavni. Po poslovnih opravilih se z javnim potniškim prevozom odpravi 8,3 % anketirancev oziroma 10,3 %. Na službeno pot s to vrsto prevoza odide 7,2 % anketirancev oziroma 9,2 %. Za razvedrilne dejavnosti, kot na primer kino, druženje s prijatelji 4,0 % anketirancev uporabi javni potniški prevoz oziroma 4,1 % vseh tistih, ki na tak način izrabljajo svoj prosti čas. Druga prevozna sredstva anketiranci uporabljajo manj, največkrat pa se odpravijo peš (priloga 2, točka 2.1).

Razvrstitev anketirancev v segmente

Za nadaljnjo predstavitev rezultatov ankete in zaradi lažje interpretacije rezultatov sem anketirance razdelili v šest oziroma sedem segmentov glede na to, koliko uporabljajo javni prevoz in ali ta obstaja. Segmente sem določili analitično (z IF stavki), torej če je enota zadostila nekim pogojem, sem jo uvrstili v določen segment. Posamezne segmente sem poimenoval glede na skupne značilnosti znotraj segmenta.

Kot je prikazano v tabeli 4.1 se skupina *voznikov*, ki v vzorcu zastopajo kar 40,6-odstotni delež in so tako največji segment, v službo ali v šolo vedno odpravijo sami z lastnim avtomobilom, za druge dejavnosti pa nikoli ne uporabljajo javnega prevoznega sredstva. Ta segment nadalje razdelim na tiste, ki imajo možnost uporabe javnega prevoza za pot v službo ali šolo in v celotnem vzorcu sestavljajo 31,6-odstotni delež, in tiste, ki te možnosti nimajo (9,1 %).

Tabela 4.1 Frekvenčna porazdelitev segmentov uporabnikov, glede na način prevoza

	Frekvenca	Delež (v %)	Veljavni delež (v %)
Vozniki brez JP	34	9,1	9,1
Vozniki z JP	118	31,5	31,6
Vozniki uporabniki	23	6,1	6,1
Uporabniki	61	16,3	16,3
Nevozniki neuporabniki	74	19,7	19,8
Nevozniki uporabniki	49	13,0	13,1
Neaktivni	15	4,0	4,0
Skupaj	374	99,7	100,0
Nerazvrščeni	1	0,3	
Skupaj	375	100,0	

Segment *voznikov uporabnikov* se v službo ali šolo sicer odpravi z lastnim avtomobilom, vendar za druge dejavnosti tudi uporabljajo javni prevoz. Ta segment sestavlja v vzorcu 6,1-odstotni delež. Segment *uporabnikov*, ki je v vzorcu zastopan v 16,3 %, je segment anketirancev, ki se v službo ali šolo odpravijo z javnim prevoznim sredstvom in tudi sicer večinoma uporabljajo to obliko prevoza. Segment *nevoznikov neuporabnikov* so tisti anketiranci, ki za svoje vsakdanje dejavnosti uporabljajo bodisi kolo, motor, gredo peš ali pa kot sopotniki v avtomobilu, nikoli pa se ne vozijo sami v avtomobilu in nikoli ne uporabljajo javnega prevoza. Segment obsega 19,8-odstotni delež v vzorcu. Segment *nevoznikov uporabnikov* (13,1 %) je podoben segmentu *nevoznikov neuporabnikov*, le da prvi uporabljajo tudi javna prevozna sredstva. Segment *neaktivnih* so povečini tiste osebe, ki so bodisi upokojene bodisi zaradi drugih razlogov niso šolajoče oziroma delovno aktivne in so tako manj mobilne. Ta segment je najmanj zastopan v vzorcu (4,0 %).

Zanimivo je, da se vozniki, vozniki uporabniki, uporabniki in nevozniki uporabniki glede na sociodemografske značilnosti skorajda ne razlikujejo. Med vozniki brez javnega prevoza so manj zastopani mlajši od 30 let, med njimi jih je le 14,7-odstoten delež, medtem ko znaša na celotnem vzorcu 24,6 %. Med uporabniki je precej večji delež žensk (80,3 %) kot moških (19,7 %), na celotnem vzorcu znaša delež žensk 67,4 %. Povprečna starost v vseh treh segmentih je 37 let. Segment *nevoznikov neuporabnikov* se od drugih segmentov nekoliko razlikuje v starosti: med njimi je bolj zastopana starostna skupina od 41 do 50 let (28,4 %), nihče pa ni starejši od 60 let. Segment *neaktivnih* je najstarejši segment s povprečno starostjo 63 let. Večina med njimi je upokojena. Pri nadaljnjih analizah sem izločil ta segment, ker jih je premalo zajeto v vzorec.

Povzamem lahko, da sociodemografske značilnosti ne vplivajo bistveno na obliko prevoznega sredstva pri vsakodnevnih opravilih.

Obstoj javnega prevoza za izvajanje dejavnosti

Z drugim sklopom vprašanj izvemo, ali imajo potniki za svoje dejavnosti sploh možnost uporabe javnega prevoza. Ta sklop obravnavam na podvzorcu tistih anketirancev, ki te dejavnosti opravljajo, torej za prevoz v šolo so zajeti le tisti, ki so šolajoči. Skoraj petina anketirancev (19,2 %) nima možnosti priti na delo z javnim prevozom, največji delež je med vozniki brez javnega prevoza (94,1 %) in vozniki uporabniki (27,3 %), najmanjši pa med vozniki z možnostjo javnega prevoza (5,1 %) in uporabniki (8,6 %). Dobra desetina šolajočih (11,3 %) nima možnosti prevoza z javnim prevozom, največ med vozniki brez javnega prevoza (81,8 %) in vozniki uporabniki (15,4 %), najmanj pa med vozniki z javnim prevozom (1,6 %) in uporabniki (6,9 %).

Za nakupovanje v mestnem središču 15,9 % anketirancev ne more uporabiti javnega prevoza. Največji delež je med vozniki brez javnega prevoza (42,4 %),

najmanjši pa med neaktivnimi (7,1 %) in vozniki z javnim prevozom (11,5 %). Zelo podobno velja tudi za nakupovanje v večjih nakupovalnih središčih.

Kadar imajo opravke pri zdravniku 22,8 % anketirancev ne more uporabiti javnega prevoza, največ med vozniki brez javnega prevoza (60,6 %) in vozniki uporabniki (30,4 %), najmanj pa med neaktivnimi (0 %) in nevozniki neuporabniki (21,9 %).

Za obisk prijateljev tretjina (32,2 %) anketirancev ne more uporabljati javnega prevoza, največ med vozniki brez javnega prevoza (81,8 %) in vozniki uporabniki (43,5 %), najmanj pa med neaktivnimi 13,3 % in vozniki z javnim prevozom (18,6 %).

Na izlet oziroma potovanje se četrtnina (24,3 %) anketirancev ne more odpraviti z javnim prevozom, največ med vozniki brez javnega prevoza (42,4 %) in nevozniki uporabniki (32,7 %), najmanj pa med neaktivnimi (14,3 %).

Na fitness oziroma do športnih dvoran tri desetine (30,4 %) anketirancev ne more uporabiti javnega prevoza, največ med vozniki brez javnega prevoza (74,1 %), najmanj pa med neaktivnimi (8,3 %).

Za poslovna opravila slaba petina anketirancev ne more uporabiti javnega prevoza, največ med vozniki brez javnega prevoza (45,5 %), najmanj pa med neaktivnimi (0,0 %) in nevozniki uporabniki (7,1 %). Podobni so rezultati tudi glede službene poti, le da so deleži tistih, ki nimajo možnosti uporabe javnega prevoza, pri vseh segmentih malce višji.

V kino in na druge družabne dejavnosti 17 % anketirancev ne more uporabiti javnega prevoza, največ med vozniki brez javnega prevoza (54,5 %), najmanj pa med neaktivnimi (0,0 %) in vozniki z javnim prevozom (9,3 %).

4.6 Testiranje hipotez

4.6.1 H1: Ukrepi bodočega upravljavca in državni ter lokalni ukrepi različno vplivajo na uporabo javnega prevoza pri različnih segmentih uporabnikov in neuporabnikov javnega prevoza

V vprašalniku je naštetih 23 ukrepov, ki po mojem mnenju spodbujajo k uporabi oziroma pogostejši uporabi javnega potniškega prometa. Te ukrepe opredeljuje Resolucija prometne politike, prav tako pa so navedeni v primerih dobrih praks. V grobem bi jih lahko razdelil v tri skupine in sicer ukrepi prometne politike prihodnjega upravljavca, državni oziroma občinski ukrepi in osebni razlog za menjavo načina prevoza.

Anketiranci so imeli možnost petih vrst odgovorov o pogostosti uporabe javnega prevoza: javni prevoz bi uporabljal v enaki meri kor sedaj, javni prevoz bi uporabljal malo bolj pogosto, javni prevoz bi uporabljal precej bolj pogosto, večino svojih aktivnosti bi opravil z javnim prevozom in ne morem oceniti. Pri analizi odgovorov sem se osredotočil na tiste, ki bi precej bolj pogosto ali pa v večini uporabili javni prevoz. S

Hi kvadrat statistiko sem preveril, ali se deleži potencialnih uporabnikov med posameznimi segmenti statistično razlikujejo. Torej sem analiziral vsak ukrep po segmentih uporabnikov in neuporabnikov. Zaradi obsežnosti tabel nisem priložil nalogi.

Ukrepi bodočega upravljavca

Za vse ukrepe je več kakor 30 % anketirancev navedlo, da bi jih spodbudili k precej pogostejši uporabi javnega prevoza ali pa bi z njim opravili večino dejavnosti. Najpomembnejši ukrep bi bil *hitrejši javni prevoz*, saj bi ga kar 65,1 % anketirancev uporabljalo precej bolj pogosto ali za večino aktivnosti – največ v segmentu voznikov uporabnikov (81,8 %), najmanj pa v segmentu voznikov, ne glede na to, ali imajo možnost javnega prevoza ali ne. Med skupinami oziroma segmenti so statistično značilne razlike (Hi kvadrat: 27,1, $p < 0,05$). Stopnja značilnosti se v sklepnih statistiki uporablja za ugotavljanje verjetnosti za napako 1. vrste, ki je označena z α in navadno navedena v višini 0,05, 0,01, ali 0,001; - raven značilnosti, stopnja signifikantnosti (Košmelj et al. 2001, 130).

Naslednji najpomembnejši ukrep je *uvedba novih linij / prog*, ki bi spodbudil 55,7 % anketirancev, najbolj voznike brez javnega prevoza (63,4 %) in voznike uporabnike (63,6 %), najmanj pa voznike z javnim prevozom (48,6 %). Razlike med skupinami so premajhne, da bi jih statistično potrdil (Hi kvadrat: 21,0, $p > 0,05$). Podobno bi *več povezav oziroma več vlakov/avtobusov na dan* k uporabi javnega prevoza spodbudila kar 55,6 % anketirancev, najbolj tiste iz segmentov že uporabnikov javnega prevoza (69,0 %), najmanj pa voznike z javnim prevozom (46,5 %), vendar pa so razlike med skupinami oziroma segmenti premajhne, da bi jih statistično potrdil (Hi kvadrat: 16,4, $p > 0,05$), saj je stopnja značilnosti večja od 0,05. *Cenejše vozovnice* bi k precej večji uporabi javnega prevoza spodbudile 54,3 % anketirancev, presenetljivo največ v segmentu voznikov brez javnega prevoza (62,6 %). Razlik med skupinami ne morem statistično potrditi (Hi kvadrat: 19,4, $p > 0,05$).

Enotna vozovnica za različne vrste prevozov bi spodbudila k precej večji uporabi javnega prevoza dobro polovico anketirancev (50,3 %), največ v segmentu voznikov uporabnikov (69,5 %), najmanj pa v segmentu voznikov brez javnega prevoza (41,9 %). Razlike med skupinami so statistično značilne (Hi kvadrat: 26,1, $p < 0,05$). *Usklajen vozni red* bi spremenil potovalne navade 49,4 % anketirancev, najbolj med vozniki uporabniki (65,0 %) in vozniki brez javnega prevoza (62,0 %), najmanj pa med vozniki z javnim prevozom (38,5 %), vendar pa so razlike med skupinami na meji statistične značilnosti (Hi kvadrat: 22,3, $p < 0,1$). Omenim tudi *sodobnejša, udobnejša vozila*, ki bi jih pogosteje uporabljalo 47,1 % anketirancev – največ med vozniki uporabniki (57,1 %) najmanj pa med vozniki z javnim prevozom (42,0 %). Razlike med skupinami so premajhne, da bi jih statistično potrdil (Hi kvadrat: 9,4, $p > 0,05$). Možnost *prevoza kolesa v avtobusu ali vlaku* bi spodbudila 40,4 % anketirancev, največ v segmentu

nevoznikov neuporabnikov (50,8 %), najmanj pa v segmentu voznikov z JP (31,3 %). Razlike med skupinami so premajhne, da bi jih statistično potrdil (Hi kvadrat: 19,9, $p > 0,1$). Podoba je tudi pri ukrepu vzpostavitve *varovanih kolesarnic na postajah in postajališčih*. Manj bi anketirance spodbudila *spletna stran oz. portal z informacijami o celotni potovalni poti* (39,1 %), kjer se razlike med skupinami ne kažejo (Hi kvadrat: 14,1, $p > 0,05$). Tudi *sodobnejši nakup vozovnic (internet, kartomat,..)* bi le 34,7 % anketirancev spodbudil, da bi bolj pogosto potovali z javnim prevozom oziroma vse aktivnosti opravljali z javnim prevozom. Največ bi jih spodbudili v segmentu voznikov brez javnega prevoza (53,4 %) in najmanj v segmentu voznikov z javnim prevozom. Hi kvadrat je 26,9, stopnja značilnosti pa manjša od 0,05, zato lahko potrdimo razlike med skupinami.

Najmanj bi spodbudili k večji uporabi javnega prevoza *boljša obveščенost in promocija o možnostih potovanja z javnim prevozom* (33,8 %) *ter o okolju prijaznejšim prevozu* (33,5 %), saj bi to k pogostejši uporabi spodbudilo tretjino anketirancev. Pri obeh ukrepih so ti odstotki večji v segmentu voznikov uporabnikov. Oba ukrepa nista statistično značilna, saj je stopnja značilnosti večja od 0,05 oziroma 0,1.

Državni in lokalni ukrepi prometne politike

Najpomembnejši ukrep je *uvedba posebnega pasu, rezerviranega izključno za javni prevoz*, ki bi k precej večji uporabi javnega prevoza spodbudila 49,4 % anketirancev, največ med nevozniki neuporabniki (55,1 %), najmanj pa med neaktivnimi (33,3 %), vendar razlik med skupinami ne morem statistično potrditi (Hi kvadrat: 11,1, $p > 0,05$). Skoraj enako pomemben je ukrep *zaprtje mestnega središča za avtomobilski promet*, ki bi k večji uporabi javnega prevoza spodbudil (48,7 %), predvsem voznike uporabnike (71,5 %), najmanj pa voznike brez javnega prevoza (42,0 %). Razlike med skupinami so premajhne, da bi jih statistično potrdil (Hi kvadrat: 21,8, $p > 0,05$). Poleg zaprtja mestnega središča, bi lahko uvedli tudi *pristojbino za vstop v središče mesta z avtomobilom*, kar bi spodbudilo k uporabi javnega prevoza 45,5 % anketirancev, najbolj nevoznike neuporabnike (61,9 %), najmanj pa voznike brez javnega prevoza (30,0 %). Tudi pri tem ukrepu so razlike med skupinami premajhne, da bi jih statistično potrdil (Hi kvadrat: 19,8, $p > 0,05$). *Davčna olajšava pri nakupu abonentske vozovnice* bi spodbudila 46,9 % anketirancev oziroma 51,7 % uporabnikov ter 39,3 % voznikov brez javnega prevoza. Med skupinami ni statistično značilnih razlik (Hi kvadrat: 16,9, $p > 0,05$). *Uvedba parkirišč na obrobju regije* bi bila pomembna za večjo uporabo javnega prevoza za 41,1 % anketirancev, predvsem za voznike uporabnike (52,1 %), najmanj pa za nevoznike uporabnike (24,5 %). Razlike med skupinami lahko statistično potrdim (Hi kvadrat: 25,7, $p < 0,05$). Uvesti prestopne točke v bližini dejavnosti, ki jih izvajajo uporabniki, oziroma *bližina postaj in postajališč* bi spodbudila k večji uporabi javnega prevoza 39,4 % anketirancev. Razlike so statistično značilne (Hi kvadrat: 29,0,

$p < 0,05$). Najmanj pomembni so ukrepi: *podražitev cestnin* (23,0 %), *podražitev goriva* (27,0 %) in *podražitev parkirnin* (27,1 %). Deleži anketirancev, ki bi zaradi omenjenih podražitev precej bolj pogosto uporabljali javni prevoz, pa se med skupinami statistično ne razlikujejo.

Najbolj je presenetljiva ugotovitev, da imajo cene goriva, parkirnin in cestnin najmanjšo vlogo pri spodbujanju uporabe integriranega javnega potniškega prometa. V anketi sem spraševal, za koliko bi se morale cene teh treh elementov podražiti, da bi javni prevoz uporabljali pogosteje. Skoraj polovica anketirancev je odgovorila, da kakršna koli podražitev goriva ne bi v nobenem primeru vplivala, največji delež med neaktivnimi (80,0 %) in vozniki uporabniki (69,6 %). Podražitev cestnin ne bi vplivala na odločitve 50,1 % anketirancev, deleži med neaktivnimi in vozniki uporabniki so enaki. Podražitve parkirnin ne bi vplivala na odločitve 56,4 % anketirancev (med vozniki uporabniki 81,8 % in neaktivnimi 80,0 %). Če izločimo tiste anketirance, na katere tovrstne podražitve nimajo vpliva, potem bi se moralo gorivo podražiti v povprečju za 73,8 %, cestnine za 89,8 % in parkirnine za 109,9 %. Ocene se statistično ne razlikujejo med skupinami.

Biti brez možnosti prevoza z avtomobilom (*osebni razlog*) bi odigral največjo vlogo pri spodbujanju k večji uporabi javnega prevoza, saj bi kar 69,2 % anketirancev precej bolj uporabljalo to obliko prevoza, med njimi skoraj vsi vozniki uporabniki (95,5 %), najmanj pa uporabniki (59,0 %), ki že sicer veliko uporabljajo javni prevoz. Razlike med skupinami lahko statistično potrdim (Hi kvadrat: 39,8, $p < 0,05$).

Ukrepi prihodnjega upravljavca bolj spodbujajo k uporabi javnega prevoza od državnih oziroma lokalnih ukrepi prometne politike. To prikazuje večji deleži potnikov, ki bi javni prevoz uporabljali pogosteje. Pokazalo se je, da bi najbolj spodbudilo k uporabi javnega prevoza hitrejša in sodobnejša storitev ter uvedba posebnega pasu, rezerviranega izključno za javni promet, in zaprtje mestnega središča za avtomobile.

S hipotezo H1 sem želel dokazati, da ukrepi integriranega javnega potniškega prometa na različne segmente uporabnikov vplivajo različno. To lahko potrdim le pri tistih ukrepih, pri katerih obstajajo statistične razlike. To so:

- Hitrejši javni prevoz,
- Enotna vozovnica, ki bi jo lahko uporabljali za različne vrste prevoza,
- Usklajen vozni red (npr. vozni red mestnih avtobusov prilagojen prihodu vlaka na železniško postaja),
- Uvedba parkirišč na obrobju regije – Park & Ride (Parkiraj, naprej pa se pelji z vlakom ali avtobusom),
- Bližina postaj in postajališč – prestopnih točk (300 do 500 metrov),
- Sodobnejši nakup vozovnic (internet, kartomat, nakup po sms, ...).

Torej le pri dobri četrtini ukrepov obstajajo razlike med skupinami oziroma segmenti in s tem lahko potrdim, da različni ukrep različno vplivajo na segmente uporabnikov in neuporabnikov. Zato hipotezo H1 ne morem v celoti statistično potrditi ali pa zavrniti.

4.6.2 H2: Povečanje dostopnosti javnega potniškega prometa bolj spodbuja k uporabi javnega prevoza od tehnoloških izboljšav

Znotraj ukrepov bodočega upravljavca sem preveril, kateri ukrepi bolj spodbujajo k uporabi javnega prevoza. Za preverjanje te hipoteze sem najprej s faktorško analizo po metodi glavnih osi (Principal Axis Factoring) oblikoval dimenzije ukrepov.

Faktorška analiza je statistična metoda, s katero identificiramo temeljne konstrukte skupine podatkov oziroma zmanjšamo število spremenljivk. Metodo, ki je bila prvenstveno razvita za potrebe odnosov med večjim številom merljivih entitet, lahko na splošno opišemo kot metodo transformacije izvirnih v nove, nekorelirane spremenljivke, ki jih imenujemo faktorji. To so spremenljivke, ki jih ne moremo opazovati neposredno, temveč jih določimo z uporabo vhodnih spremenljivk. Prav tako kot v regresijskem modelu, faktorji sestavljajo manjše število neodvisnih spremenljivk, s katerimi lahko pojasnimo neko odvisno spremenljivko. Korelacijo med faktorji in izvirnimi spremenljivkami pomenijo faktorške obremenitve, ki tako kot regresijski koeficienti ustvarjajo povezavo med faktorji in izvirnimi spremenljivkami, kažejo na obstoj in jakost povezave ter omogočajo njihovo interpretacijo (Field 2001).

Načeloma je skoraj vedno mogoče najti faktorško rešitev za določen niz spremenljivk, število ugotovljenih faktorjev pa je arbitrarno. S faktorško analizo je mogoče določiti prav toliko faktorjev, kot je vhodnih spremenljivk, praviloma pa raziskovalci njihovo število izberejo, glede na prispevek dodatnega faktorja k pojasnitvi variance. Pri tem upoštevajo splošno pravilo, po katerem upoštevamo tiste faktorje, ki skupaj pojasnjujejo vsaj 70 % variance oziroma imajo lastno vrednost večjo od 1 (Aaker, Kumar in Day 1998, 589).

Interpretacijo faktorjev lahko izboljšamo z njihovo rotacijo. Z uporabo posebnih rotacijskih shem lahko za isti podatkovni niz generiramo več rešitev (faktorških obremenitev in faktorških vrednosti), ki spremenijo vsebino in interpretacijo posameznih faktorjev. Z rotacijo preuredimo varianco, ki jo pojasnjujejo posamezni faktorji. Skupna varianca pri tem ostane enaka, njen delež, ki jo pojasnjuje posamezni faktor, pa se z rotacijo spremeni.

Med pravokotnimi metodami rotacije je najbolj znana VARIMAX rotacija. Z njo skušamo doseči takšno faktorško strukturo, pri kateri ima vsaka opazovana spremenljivka visoko faktorško utež (visok korelacijski koeficient) le glede na en sam faktor. Za takšno faktorško strukturo je značilno, da vsak faktor pomeni en konstrukt (Rovan 2009, 7).

Z uporabo Bartlettovega in Keiser-Meyer-Olkinovega testa (KMO) sem ugotavljal, ali je uporaba faktorjske analize primerna. KMO koeficient se giblje v intervalu med 0 in 1 ter pojasnjuje relativno jakost razpršitve vzorca korelacije. V mojem primeru je vrednost KMO koeficienta večja od 0,91 (priloga 2, točka 3) in kaže na precejšnjo zanesljivost faktorjske analize, saj bo s faktorjsko analizo mogoče določiti jasne in zanesljive faktorje, ki bodo pojasnjevali precejšen del skupne variance.

Z Bartlettovim testom ugotavljam, ali med spremenljivkami obstaja kakršna koli povezava, saj v primeru popolnoma neodvisnih in nepovezanih spremenljivk faktorjev ni mogoče oblikovati. Statistična značilnost testa v našem primeru potrjuje obstoj odvisnosti spremenljivk in omogoča izvedbo analize.

Kot že navedeno, sem s Kaiser-Meyer-Olkinovim preizkusom ugotovil ustreznosti vzorčenja (0,91). Hi kvadrat statistika pri Bartlettovem preizkusu sferičnosti znaša 2230,3 ($p < 0,01$), kar kaže na to, da je v faktorjskem modelu zajeto dovolj variance spremenljivk (priloga 2, točka 3).

Tabela 4.2 Vrednost faktorjskih uteži po pravokotni rotaciji

	Faktor	
	1	2
Sodobnejši nakup vozovnic (internet, kartomat, nakup po SMS ...)	0,836	0,268
Možnost prevoza kolesa v avtobusu, vlaku	0,793	0,295
Varovane kolesarnice na postajah, postajališčih	0,776	0,279
Spletna stran oz. portal z informacijo / planerjem o celotni potovalni poti	0,738	0,419
Sodobnejša, udobnejša vozila	0,685	0,399
Hitrejši javni prevoz	0,564	0,451
Usklajen vozni red	0,249	0,840
Več povezav oziroma več vlakov / avtobusov na dan	0,282	0,786
Bližina postaj in postajališč – prestopnih točk (300 do 500 m)	0,276	0,666
Enotna vozovnica, katero bi lahko uporabljali za različne vrste prevozov	0,397	0,659
Cenejše vozovnice za javni prevoz	0,423	0,615
Uvedba novih linij / prog	0,492	0,536

Vrednost komunalitet pri vsaki spremenljivki, vključeni v faktorjski model, presega 0,5, torej je zajete več kot 50 % variance vseh spremenljivk (tabela 4.2), posledično ni treba nobene od njih izločiti iz modela. Po pravokotni rotaciji pojasnim z dvema faktorjema 64 % celotne variance spremenljivk – s prvim 56,4 %, z drugim pa 7,7 % (priloga 2, točka 3).

Prvi faktor ima najvišje faktorske uteži pri naslednjih ukrepih: sodobnejši nakupi vozovnic, možnost prevoza kolesa v avtobusu in vlaku, varovane kolesarnice na postajah in postajališčih, spletna stran z informacijami/planerjem o celotni potovalni poti, sodobna in udobnejša vozila ter hitrejši javni prevoz. Skupna značilnost teh ukrepov je, da se nanašajo na *tehnološke izboljšave*, zato to skupino ukrepov tako poimenujem.

Naslednja dimenzija vsebuje usklajen vozni red, več povezav oziroma več vlakov/avtobusov na dan, bližina postaj in postajališč, enotno vozovnico, cenejše vozovnice ter uvedbo novih linij. Vsi našteti ukrepi se nanašajo na *dostopnost javnega prevoza*. V nadaljevanju oblikujem novi dimenziji, ki sta povprečni vrednosti odgovorov pri ukrepih, ki sodijo v isti faktor.

Hipotezo H2 potrdim, če sta povprečni vrednosti dimenzij večji od 2, ki na lestvici pomeni, da bi potnik pri danem ukrepu uporabil javni prevoz vsaj malo pogosteje kot doslej (vrednost =2), če že ne vse dejavnosti izvajal z javnim prevozom (vrednost = 4). S t testom za aritmetično sredino (priloga 2, točka 4) preverim to hipotezo, in sicer preverim, ali se povprečna vrednost dimenzij razlikuje od hipotetične vrednosti. Dimenzija *tehnološke izboljšave* je ocenjena s povprečno vrednostjo 2,28, dimenzija *dostopnost* pa z 2,45. Slednja bi torej pomembnejše prispevala k večji uporabi javnega prevoza. Vrednost t preizkusa znaša pri dimenziji tehnološke izboljšave 5,63 ($p < 0,01$), pri dimenziji dostopnosti pa 10,12 ($p < 0,01$). Povprečni vrednosti dimenzij sta torej statistično značilno večji od testne vrednosti 2, torej lahko hipotezo H2 potrdim. Tako lahko trdim, da bi tako tehnološke izboljšave kot ukrepi izboljšanja dostopnosti vplivali, da bi uporabniki pogosteje uporabljali javni prevoz.

4.6.3 H3: Dostopnost javnega prevoza in tehnološke izboljšave različno vplivajo na različne segmente uporabnikov in neuporabnikov javnega prevoza

Za preverjanje hipoteze H3 sem uporabil analizo variance, s katero preverim, ali se povprečne vrednosti dimenzij glede na skupine uporabnikov med seboj razlikujejo. Analiza variance se ukvarja z razčlenitvijo skupne variabilnosti, merjene z vsoto kvadratov odklonov opazovanih vrednosti od aritmetične sredine, na dele, ki so opredeljeni z različnimi viri variiranja (Košmelj et al. 2001, 17).

Iz rezultatov analize variance je razvidno (priloga 2, točka 5), da F statistika ni statistično značilna ($F_{\text{tehnološke izboljšave}}=1,41$, $p > 0,05$; $F_{\text{dostopnost JP}}=1,47$, $p > 0,05$), tako da ne morem potrditi razlik med skupinami oziroma segmenti anketirancev glede ocenjevanja dimenzij. Ukrepi bi torej statistično enako dosegli vse skupine uporabnikov oziroma neuporabnikov.

Najvišjo povprečno vrednost pri dimenziji *tehnološke izboljšave* imajo vozniki brez javnega prevoza (2,46) in vozniki uporabniki (2,42), najnižjo pa vozniki z možnostjo javnega prevoza (2,10). Kljub temu, da razlike niso statistično značilne ($F=1,41$,

$p > 0,05$), pa rezultati nakazujejo, da bi tehnološke izboljšave najmanj spodbudile tiste, ki se vozijo z lastnim prevozom zaradi njihove odločitve oziroma subjektivnih razlogov (na primer, da nimajo na voljo avtomobila), ne pa objektivnih, kot so ukrepi prometne politike.

Dimenzijo *dostopnost* javnega prevoza so najvišje ocenili v segmentih nevoznikov neuporabnikov in voznikov uporabnikov (2,57), najnižje pa v segmentu nevoznikov uporabnikov (2,30). Kot že omenjeno ne morem potrditi statistično značilnih razlik med skupinami ($F=1,47$, $p > 0,05$), rezultati pa podobno nakazujejo kot v primeru analize variance za dimenzijo tehnološke izboljšave.

Ker razlike niso statistično značilne, je hipoteza H3 zavržena. Torej statistično ne morem trditi, da dostopnost in tehnološke izboljšave različno spodbujajo uporabo javnega prevoza pri različnih segmentih uporabnikov in neuporabnikov.

4.7 Povzetek poglavja

Temeljni cilj naloge je predstaviti model integriranega javnega potniškega prometa, ki bo upošteval potrebe uporabnikov, da bodo javni prevoz uporabljali pogosteje. Hkrati pa mora biti spodbuden in konkurenčen osebni prevozu, saj bo le tak prepričal neuporabnike, da ga bodo uporabljali namesto osebne prevoza.

Za uvedbo integriranega javnega potniškega prometa so potrebni različni ukrepi. Ukrepe bodočega upravljavca sem poimenoval tiste ukrepe, s katerimi lahko upravljavec neposredno vpliva na uporabnike in neuporabnike javnega prevoza. Ti so: usklajen vozni red, več povezav oziroma več vlakov/avtobusov na dan, uvedba novih linij oziroma prog, bližina postaj in postajališč – prestopnih točk (300 do 500 m), enotna vozovnica, ki bi jo lahko uporabljali za različne vrste prevozov, cenejše vozovnice za javni prevoz, sodobnejša, udobnejša vozila, hitrejši javni prevoz, možnost prevoza kolesa v avtobusu, vlaku, varovane kolesarnice na postajah, postajališčih, sodobnejši nakup vozovnic in spletna stran oz. portal z informacijo/planerjem o celotni potovalni poti. Druga skupina ukrepov so državni in lokalni ukrepi, pri katerih gre za ukrepe politične narave, ki posredno vplivajo na bolj pogosto uporabo javnega prevoza. To so uvedba parkirišč na obrobju regije – Park & Ride, zaprtje mestnega središča za avtomobilski promet, morebitna pristojbina za vstop v središče mesta z avtomobilom, boljša obveščanost in promocija o možnostih potovanja z javnim prevozom, boljša obveščanost o okolju prijaznejšem javnem prevozu, uvedba posebnega pasu, rezerviranega izključno za javni promet, nova davčna olajšava pri nakupu abonentske vozovnice, podražitev goriva, podražitev parkirnin in podražitev cestnin. Ukrep, katerega nisem mogel uvrstiti v nobeno skupino, je nezmožnost prevoza z osebnim avtomobilom. Gre za osebni razlog in tudi pomembno vpliva na uporabo javnega prevoza.

V nalogi želim preučiti, ali različni ukrepi različno vplivajo na različne segmente uporabnikov in neuporabnikov javnega prevoza. Tako sem postavil tri hipoteze:

- H1: Ukrepi bodočega upravljavca in državni ter lokalni ukrepi različno vplivajo na uporabo javnega prevoza pri različni segmentih uporabnikov in neuporabnikov,
- H2: Povečanje dostopnosti javnega prevoza bolj spodbuja k uporabi javnega prevoza od tehnoloških izboljšav,
- H3: Povečanje dostopnosti javnega prevoza in tehnološke izboljšave različno vplivajo na različne segmente uporabnikov in neuporabnikov javnega prevoza.

Za zbiranje podatkov sem uporabil anketo, ki je bila izvedena na spletu s programom SurveyMonkey. Nekaj vprašalnikov je bilo v pisni obliki poslano Zvezi društev upokojencev, saj se zavedam, da starejši manj uporabljajo splet. Njihove odgovore sem ročno vnesel v program.

V hipotezah preverjam, ali obstaja različen vpliv pri posameznih segmentih uporabnikov in neuporabnikov, zato sem moral najprej določiti segmente. Segmente sem določil tako, da sem anketirance razdelil v šest oziroma sedem skupin glede na to, koliko in če sploh uporabljajo javni prevoz. Upošteval sem tudi, ali imajo na voljo javni prevoz. Segmente oziroma skupine sem določil analitično z IF stavki, torej če je enota zadostila nekim pogojem, je bila uvrščena v določen segment.

Hipotezo H1 sem preverjal s Hi kvadrat statistiko. Zanimalo me je, ali posamezni ukrepi integriranega javnega potniškega prometa različno vplivajo na posamezne segmente uporabnikov. Triindvajset ukrepov so anketiranci ocenili na štiristopenjski intervalni lestvici, v kolikšni meri bi jih posamezen ukrep spodbudil k uporabi javnega prevoza. S Hi kvadrat statistiko sem preveril, ali se deleži potencialnih uporabnikov med posameznimi skupinami oziroma segmenti statistično razlikujejo.

Pri Hipotezi H2 sem v prvem koraku s *faktorsko analizo* po metodi glavnih osi (Principal Axis Factoring) oblikoval dimenzije ukrepov. Nato sem s pomočjo t testa za aritmetično sredino preveril, ali se povprečna vrednost dimenzij razlikuje od hipotetične vrednosti.

Za preverjanje hipoteze H3 sem uporabil *analizo variance*, s čimer je bilo ugotovljeno, ali se povprečne vrednosti dimenzij glede na segmente uporabnikov med seboj razlikujejo. Domnevam namreč, da bi imel model različne učinke v posameznih skupinah oziroma segmentih uporabnikov in neuporabnikov.

Hipoteze H1 ne morem statistično potrditi ali pa zavrniti, saj le pri dobri četrtini ukrepov obstajajo razlike med skupinami. Kljub temu je iz rezultatov anketirancev razvidno, da ukrepi prihodnjega upravljavca bolj spodbujajo k uporabi javnega prevoza od državnih oziroma lokalnih ukrepov prometne politike. To prikazujejo večji deleži anketirancev, ki bi javni prevoz ob uvedbi posameznega ukrepa uporabljali pogosteje.

Pokazalo se je, da bi najbolj spodbudilo k uporabi javnega prevoza hitrejša in sodobnejša storitev ter uvedba posebnega pasu, rezerviranega izključno za javni promet, in zaprtje mestnega središča za avtomobile.

Hipotezo H2 lahko potrdim, saj sta povprečni vrednosti dimenzij statistično značilno večji od testne vrednosti 2. Tako lahko trdim, da bi tako tehnološke izboljšave kot ukrepi izboljšanja dostopnosti vplivali, da bi uporabniki pogosteje uporabljali javni prevoz, pri čemer izboljšanje dostopnosti nekoliko bolj spodbuja k uporabi.

Ker razlike niso statistično značilne, je hipoteza H3 zavrnjena. Kljub temu je razvidno, da bi boljša dostopnost javnega prevoza najbolj spodbudila k uporabi nevoznike neuporabnike in voznike uporabnike, najmanj pa nevoznike uporabnike. Zaradi tehnoloških izboljšav bi bolj uporabljali javni prevoz vozniki brez možnosti javnega prevoza in vozniki uporabniki, najmanj pa vozniki z možnostjo javnega prevoza.

5 PREDSTAVITEV NOVEGA MODELA INTEGRIRANEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

5.1 Priprava novega modela

Za uspešen model javnega potniškega prometa je ključnega pomena integracija celotnega potenciala sistema javnega potniškega prometa. Gre za novo storitev na domačem trgu, saj integrirani javni potniški promet v Sloveniji še ne obstaja. Tržne razmere se spreminjajo, zato se pojavljajo potrebe po udejanjanju novih storitev. Novo storitev lahko definiramo kot nekaj, kar še ni bilo ponujeno uporabnikom in je lahko rezultat dodatnih ponudb, radikalno spremenjenih storitev oziroma spremenjenih tržnih poti ali pa izboljšava obstoječe storitve oziroma procesov, kar uporabniki zaznajo kot nekaj novega (Fitzsimmons in Fitzsimmons 2000, 2).

Pri integraciji javnega potniškega prometa gre za izboljšavo obstoječe storitve, poleg tega pa je treba upoštevati tudi posodobitev vpletenih procesov. Na podlagi dobrih praks in rezultatov ankete lahko trdim, da bo integracija prispevala k dvigu uporabnosti in s tem atraktivnosti te storitve. Posledično bo tudi dvignila tržni delež javnega transporta na trgu prevoznih storitev. Povezava v enoten sistem bo omogočala prevoz, ki bo temeljil na enem skupnemu upravljavcu, enotni vozovnici in logičnih povezavah, ki bodo tudi enotno informacijsko podprte.

Pri integriranem javnem potniškem prometu pa ne moremo govoriti le o novi storitvi, temveč o modelu, ki mora biti zasnovan tako, da bo omogočal ustrezno organizacijsko obliko, skupno načrtovanje, upravljanje in financiranje ter izvajanje storitve javnega potniškega prometa. Zato lahko veljajo enaka izhodišča kot pri načrtovanju in snovanju organizacije. Tavčar (2006, 113) pravi, da je uspešnost organizacije sorazmerna meri zadovoljevanja interesov pomembnih udeležencev organizacije – to je vseh posameznikov, skupin, organizacij, javnosti, ki jih zadeva delovanje organizacije. Gre za notranje (sodelavci) in zunanje udeležence (tržni partnerji, konkurenti, država). Spremljati je treba interese vseh udeležencev. Vplivni udeleženci lahko te interese spreminjajo v vplive na organizacijo. Določiti je treba vizijo, ki mora zasledovati interese udeležencev. Vizija pa se uresničuje prek temeljnih ciljev oziroma smotrov, ki morajo biti merljivi, dosegljivi, spodbudni in skladni. Merljivi smotri so podlaga za spremljanje ciljev, morajo pa biti tudi skladni z vizijo organizacije. Določanje meril uspešnosti je zahtevnejše od postavljanja ciljev, zato sem to podrobneje predstavil v posebnem, zadnjem poglavju. Ključni pri snovanju organizacije pa sta tudi strategija in politika organizacije.

Organizacija se v menjalnih razmerah uveljavlja s programi. Program je izdelek ali storitev, tudi družina izdelkov ali storitev, namenjenih opredeljeni ciljni skupini odjemalcev (ciljnemu segmentu trga). Program naj obsega takšne izdelke in storitve, da bodo odjemalcem ali uporabnikom, po njihovih zaznavah, prinašali pričakovane koristi.

Program nastane šele ob povezavi izdelka ali storitve s ciljno skupino odjemalcev ali uporabnikov. Organizacija mora v skladu s svojimi temeljnimi zmožnostmi presoјati, kakšna tehnologija in kakšni proizvodi bodo najbolj uspešni (Tavčar 2006, 128).

V našem primeru gre za javno storitev. Glede na pomen opravljanja javnega potniškega prometa za vse prebivalstvo Republike Slovenije je nujno, da prevlada javni interes nad tržnim. Tržni elementi so lahko del javnih storitev, ki dopolnjujejo temeljno dejavnost prevoza potnikov. Večja uporaba javnega prevoza zahteva spremembo mišljenja in prevoznih navad. Zato zahteva vpletenost države in drugih ministrstev ter nevladnih inštitucij z ukrepi, ki bodo spodbujali pešačenje, uporabo koles in storitev javnega potniškega prometa ter povečevali ekološko ozaveščenost prebivalcev.

Nov model mora temeljiti na učinkovitem in atraktivnem sistemu javnega potniškega prometa, ki bo zmanjševal potrebo po uporabi osebnih avtomobilov in bo z integracijo prek prestopnih točk zagotavljal povezovanje različnih prometnih sistemov. Z ustrezno cenovno in fiskalno politiko mora z ekonomskega vidika zagotoviti sorazmerno enakopravne pogoje mobilnosti za vse državljane in visoko stopnjo varnosti prometa ter varovanja okolja. Model mora temeljiti tudi na dostopnosti in zanesljivosti javnega prometnega omrežja tako s primernim načrtovanjem smeri in obsega storitev kot tudi s ponudbo zanesljivih informacij za uporabnike storitev javnega potniškega prometa. Končni produkt vseh opisanih potrebnih dejavnosti bo enotna vozovnica za celoten sistem javnega potniškega prometa.

Govorimo o fizični, tarifni in logični integraciji sistema javnega potniškega prometa znotraj meja celotne države z možnostjo povezljivosti s sistemi sosednjih držav. Vsako vrsto integracije sem podrobneje opisal v naslednjih poglavjih.

5.2 Pričakovanja uporabnikov

Uspeh storitvenih podjetij je odvisen od nakupnih odločitev porabnikov storitev. Zato je življenjsko pomembno, da razumejo, zakaj so porabniki izbrali prav njihovo storitev (Potočnik 2004, 127). Razumevanje tega, kaj zadovoljuje ali navdušuje porabnika storitev, je temelj uspešnega delovanja storitvenega podjetja. Storitvena podjetja, ki imajo najboljši ugled in sloves, so porabila največ denarja za proučevanje porabnikovih pričakovanj, da bi svoje storitve oblikovala tako, da bi zadovoljila ta pričakovanja ali jih celo presegla. Če bodo porabniki zadovoljni, bodo zelo verjetno ponovno uporabili to storitev ali jo priporočili podjetjem, znancem ali drugim zainteresiranim (Potočnik 2004, 129).

Pričakovanja uporabnikov lahko razporedimo na lestvici od idealnega do nesprejemljivega. Med idealnim in nesprejemljivim so tudi vmesne stopnje, s katerimi porabniki opredeljujejo, kaj bi storitveno podjetje moralo narediti in kaj lahko pričakuje, da bo naredilo. To je tolerančno območje, v katerem porabnik sprejema morebitne odmike glede kakovosti izvedbe navzgor ali navzdol, tako da odstopanje skoraj nič ne

vpliva na njegovo zaznavanje kakovosti storitve. Če so odmiki večji od tolerančnih, bo porabnik zaznal razliko v kakovosti.

Na porabnikova pričakovanja vpliva več dejavnikov. Najpomembnejši so cena, razpoložljivost alternativne storitve, trženjske aktivnosti, prejšnje izkušnje in porabnikovo prepričanje in razpoloženje. Pričakovanja porabnikov se s potekom časa dinamično spreminjajo, zato se morajo izvajalci sproti prilagajati zaznavam porabnikov, predvsem pa pojasnjevati in odpravljati nejasna pričakovanja (Potočnik 2004, 132–133).

Nadalje Potočnik (2004, 133) navaja, da je zaznana kakovost storitve rezultat objektivne kakovosti in pričakovanj. Zaznana kakovost porabniki primerjajo s pričakovanji in pri tem občutijo pozitivne ali negativne motnje. Pričakovanja neposredno vplivajo na zadovoljstvo – kolikor so višja pričakovanja, toliko večje je lahko tudi zadovoljstvo s storitvijo ali – nasprotno – njihovo razočaranje. Zato je merjenje zadovoljstva ključnega pomena za ugotavljanje, ali je storitev v skladu s pričakovanji uporabnikov, kar pomeni ponovni nakup ali celo spodbudo k večji uporabi storitve.

V prejšnjem poglavju sem ugotavljal, s katerimi ukrepi bi vplivali na večjo uporabo javnega prevoza in katere segmente uporabnikov ter neuporabnikov bi najbolj spodbudili. Proučeval sem, ali obstoječi in potencialni potniki želijo povezan prometni sistem, ki omogoča ob plačilu ene vozovnice ter kakovostni informaciji zanesljiv, točen in po možnosti hitrejši prevoz, kakor ga omogoča uporaba osebne avtomobila. Zanimalo me je, ali potniki pričakujejo tudi pogostost prevozov, ki bi jim omogočala njihovo osebno svobodo pri zagotavljanju potrebe po mobilnosti in kakovostni prevoznih standard, ki je bil boljši od storitve, ki jo trenutno uporabljajo. Prav tako sem preveril, ali uporabniki pričakujejo celovito informacijo o možnostih prevoza in dostopna orodja za načrtovanje prevozne poti in ali mora biti cena prevoza konkurenčna. Ugotavljal sem tudi, kako bi potovanja z javnim prevozom spodbujali državni ukrepi.

V anketi sem uporabnike in neuporabnike spraševal, kako bi posamezen ukrep vplival na njihove potovalne navade. V tabeli 5.1 so naštetih tisti ukrepi, s katerimi bi anketiranci precej bolj pogosto uporabljali javni prevoz ali pa bi večino svojih dejavnosti opravljali z javnim prevozom.

Tabela 5.1 Ukrepi, ki bi spodbudili k večji uporabi javnega prevoza

Ukrep (povzeto iz anketnega lista)	Delež potencialnih uporabnikov JP ²	Rang po odgovorih
Če ne bi imel možnosti prevoza z avtomobilom	69,8	1.
Bližina postaj in postajališč – prestopnih točk (300 do 500 m)	39,4	16.
Usklajen vozni red (npr. vozni red mestnih avtobusov prilagojen prihodu vlaka na žel. postajo)	49,4	8.
Več povezav oziroma več vlakov / avtobusov na dan	55,6	4.
Enotna vozovnica, ki bi jo lahko uporabljali za različne vrste prevozov (vlak, avtobus)	50,3	6.
Cenejše vozovnice za javni prevoz	54,6	5.
Sodobnejša, udobnejša vozila	47,1	10.
Hitrejši javni prevoz	64,9	2.
Možnost prevoza kolesa v avtobusu, vlaku	40,4	15.
Varovane kolesarnice na postajah, postajališčih	40,5	14.
Sodobnejši nakup vozovnic (internet, kartomat, nakup po SMS ...)	34,7	18.
Spletna stran oz. portal z informacijo / planerjem o celotni potovalni poti (vlak, avtobus, peš ...)	39,1	17.
Uvedba novih linij / prog	55,7	3.
Uvedba parkirišč na obrobju regije – Park & Ride (Parkiraj, naprej pa se pelji z vlakom ali avtobusom)	41,1	13.
Zaprtje mestnega središča za avtomobilski promet	48,7	9.
Pristojbina za vstop v središče mesta z avtomobilom	45,5	12.
Boljša obveščенost in promocija o možnostih potovanja z javnim prevozom	33,8	19.
Boljša obveščенost o okolju prijaznejšem javnem prevozu	33,5	20.
Uvedba posebnega pasu, rezerviranega izključno za javni promet, kar bi lahko povečalo zastoje na cestah	49,4	7.
Davčna olajšava pri nakupu abonentske (npr. mesečne) vozovnice za javni prevoz	46,9	11.
Podražitev goriva	27,0	22.
Podražitev parkirnin	27,1	21.
Podražitev cestnin	23,0	23.

² Delež anketirancev v %, ki so odgovorili, da bi z določenim ukrepom uporabljali javni prevoz precej bolj pogosto ali pa bi večino svojih dejavnosti opravili z JP.

Rezultati ankete so pokazali, da so najbolj stimulatívni naslednji ukrepi (prvih 10 po rangú iz tabele 5.1):

- hiter prevoz,
- uvedba novih linij / prog,
- več povezav oziroma več vlakov ali avtobusov na dan,
- cenejša vozovnica,
- enotna vozovnica, ki bi jo uporabljali za različne vrste prevozov,
- uvedba posebnega pasu, rezerviranega izključno za javni promet, kar bi sicer lahko povečalo zastoje na cestah (za osebni prevoz),
- usklajen vozni red,
- zaprtje mestnega središča za avtomobilski promet,
- sodobnejša in udobnejša vozila.

Še vedno pa jih je skoraj 70 odstotkov odgovorilo, da bi bolj pogosto uporabljali javni prevoz le, če ne bi imeli druge možnosti. Kar pomeni, da bi uvedba ukrepov do neke mere spodbudila posameznike, še vedno pa večini pomeni javni prevoz nekaj, kar bi uporabljali le, če ne bi imeli avtomobilov. To dokazujejo številne statistične analize in raziskave potovalnih navad, saj Slovenija po številu opravljenih potniških kilometrov z osebnim avtomobilom sodi v sam vrh dežel Evropske unije (Eurostat 2009, 102).

S statističnimi metodami sem želel dokazati, da obstajajo razlike med skupinami oziroma segmenti uporabnikov in neuporabnikov. Torej, da ukrepi različno vplivajo na različne segmente uporabnikov. Ker ne obstajajo statistično značilne razlike med segmenti, te trditve ne morem statistično sprejeti ali zavrniti. .

5.3 Priprava pravne podlage in cilji novega zakona

5.3.1 Pravne podlage za ureditev integriranega javnega potniškega prometa

Sprejeta Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije zahteva nujne spremembe na področju javnega potniškega prometa v Sloveniji. Spremembe v pomenu nadaljnjega razvoja na tem področju so povezane s spremembami na treh področjih, in sicer na organizacijsko-pravnem, operativno-tehničnem in finančnem področju.

Nadaljnji razvoj integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji je odvisen ne samo od dejavnosti na Ministrstvu za promet, temveč tudi od drugih ministrstev, lokalnih skupnosti ter drugih zainteresiranih institucij in ustanov. Z razvojem tega področja se namreč rešujejo ne samo okoljevarstvene zahteve, temveč tudi zagotavljanje mobilnosti različnih struktur potnikov, kot so osnovnošolci in dijaki, katerih pristojnost prevoza je v pristojnosti Ministrstva za šolstvo in delavci, upokojenci ter invalidi, ki so uvrščeni v Ministrstvo za delo, družino in socialne zadeve. V sedanji sistem

organizacije prevozov je vključeno še Ministrstvo za visoko šolstvo, ki subvencionira prevoz študentov.

Vse to pa zahteva, da se v Sloveniji najprej vzpostavi ustrezna tri nivojska organizacijska struktura delovanja integriranega javnega potniškega prometa. in sicer na političnem, upravljavskem in izvajalskem nivoju (Blaž in Hočevar 2008, 15).

Za vzpostavitev sodobnega in z evropskim pravnim redom usklajenega javnega potniškega prometa je potreben nov zakon. Temeljni cilj zakona mora biti sistemska ureditev načrtovanja in izvajanja javnega potniškega prometa v Sloveniji. Zakon mora zagotoviti vzpostavitev sistema varnega, učinkovitega in visokokakovostnega potniškega prometa, tehnično in informacijsko povezanega, ob upoštevanju socialnih, okoljevarstvenih ter regionalno razvojnih potreb v Sloveniji.

Pravne podlage za ureditev integriranega javnega potniškega prometa temeljijo na nekaj evropskih pravnih aktih.

Uredba Evropskega parlamenta in Sveta EC No. 1370/2007 z dne 23. oktobra 2007 o javnih železniških in cestnih potniških storitvah je nadomestila in razveljavila prej veljavni uredbi Sveta št. 1191/69 EEC in 1107/70 EEC in je začela veljati 3. decembra 2009. Uredba je torej nadomestila Uredbo sveta št. 1191/69 z dne 26. junija 1969 o ukrepanju držav članic glede obvezne javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh ter Uredbo sveta št. 1107/70 z dne 4. julija 1970 o dodeljevanju pomoči v železniškem in cestnem prevozu ter prevozu po celinskih plovnih poteh, posledično pa tudi Uredbo sveta št. 1893/91 z dne 20. junija 1991 o spremembah Uredbe št. 1191/69 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh.

Uredba, ki jo je Evropska unija pripravljala več kakor deset let, zajema cilje in načela iz Bele knjige o storitvah v javnem interesu, sodno odločbo v zadevi *Altmark* in druge pravne podlage ter politične opredelitve EU s področja tirnega potniškega prevoza. Odločba v zadevi *Altmark* je ključnega pomena pri definiranju vsebine nadomestil oziroma subvencij, s katerimi se izvajalcem javnih potniških storitev iz javnih virov zagotavlja sofinanciranje določenih vrst potniških prevozov in za razmejitev z državnimi pomočmi. Poleg navedenih izhodišč Uredba na novo ureja posamezna vprašanja, ki jih narekujejo spremenjene gospodarske razmere. Z Uredbo je EU vzpostavila pravno podlago, na kateri so države članice pristojne za podeljevanje ekskluzivnih pravic in nadomestil za opravljanje javnih storitev izvajalcem storitev javnega prevoza pod pogoji, da se preprečijo možnosti škodljivih vplivov na svobodno konkurenco na enotnem trgu EU in trgovino med državami članicami. Po sistemu delitve odgovornosti med EU in državami članicami je Uredba zasnovana na načelih enostavnosti, večje fleksibilnosti ter subsidiarnosti (Korže et al. 2009, 6).

Postopke, s katerimi se dodeljujejo nadomestila izvajalcem javnih prevoznih storitev, ureja Direktiva 2004/17/EC Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca

2004 o postopkih dodeljevanja pogodb za pravne osebe s področja transporta, pošte, vode in energije. Obravnava primere, ko ne gre za izvajanje storitev javnega prevoza na podlagi podelitve koncesij oziroma v postopku javnega naročanja, temveč za sklenitev neposrednih pogodb za izvajanje teh storitev.

Da ima izvajalec javnih prevozov pravico do nadomestila, morajo biti izpolnjeni naslednji tako imenovani Altmarkovi pogoji (Sodišče EU 2003). To je temeljnega pomena za urejanje vprašanja, kdaj ima nadomestilo za opravljanje javnih storitev naravo nedovoljene državne pomoči. Izvajalec mora izpolniti naslednje pogoje: prejemnik nadomestila mora izvajati javne storitve, obveznost izvajalca mora biti natančno določena, nadomestilo mora biti na objektivni in transparentni način določeno vnaprej in ne sme preseči stroškov nastalih, pri izvajanju obveznosti javnih storitev. V primerih, kjer ni bil izveden javni razpis, temveč postopek zbiranja ponudb, mora biti nadomestilo določeno na podlagi primerjave s pošteno vodenim in transparentnim načinom izbire primerljivega izvajalca.

Bela knjiga o storitvah splošnega pomena z dne 12. maja 2004 zajema sklop načel, priporočil in zavez k zagotavljanju in izvajanju visokokakovostnih storitev javnega pomena (Korže et al. 2009, 9). Vodilna načela tega dokumenta so približati delovanje državnih organov državljanom. Storitve naj se v prvi vrsti zagotavljajo na trgu pod pogoji svobodne konkurence, med ekonomskimi cilji in javnimi storitvami naj se zagotovi kohezija. Uporabnikom naj se omogoči dostop do storitev javnega prevoza in naj se zagotovijo pogoji za stalno vzdrževanje kakovosti storitev, zaščito in varnost ter varstvo uporabnikov kot potrošnikov storitev.

Bela knjiga – Evropska transportna politika do leta 2010 : čas za odločitve, obsega celoten spekter ciljev, načel, priporočil in ukrepov, ki naj jih države članice na področju transporta in javnih prevoznih storitev do takrat uresničijo. Politiko opredeljujejo poglobitni izzivi, ki so vzpostavitev uravnoteženega razvoja različnih vrst prometa, odprava prometnih zastojev na poteh, odprava zastojev v mestih in v zračnem prostoru ter izboljšanje varstva okolja.

Gospodarski, socialni in ekološki cilji naj bi se dosegli z revitalizacijo železnic, povečanjem tovornega in potniškega prometa, izboljšanjem kakovosti prevoza v cestnem sektorju, pospeševanjem pomorskega in celinsko vodnega prevoza ter povezovanjem med različnimi vrstami prevozov. Potrebno je vzpostaviti pogoje za zaračunavanje uporabe infrastrukture, kar bo spodbudilo uporabo prevoznih sredstev z najmanjšimi škodljivimi vplivi na okolje. Državljanom EU se zagotovi pravica do visokokakovostnih prevoznih storitev z vzpostavitvijo visokokakovostnega urbanega prevoza in zagotovitvijo njegovega razvoja. Cilj je vzpostavitev celotnega transporta po meri človeka, ki pomeni integracijo sistema vozovnic in transparentnost cen med različnimi vrstami prevoza.

Cilj Bele knjige je tudi uravnovežiti razvoj med različnimi vrstami prometa, odprava ozkih grl v vseevropskih omrežjih in zmanjšanje števila prometnih nesreč. Na področju prometa je v Beli knjigi načrtovana velika gospodarska rast, ki naj bi se uresničila z vzpostavitvijo prevoza blaga po železnici pod pogoji svobodne konkurence in izboljšanjem pogojev cestnega prometa. Zato bo treba izvesti kar nekaj prednostnih projektov, uvesti cestnine glede na razdalje ter ta sredstva usmeriti v financiranje infrastrukture. Predvideva se tudi enotna ureditev letalskega prometa in kar nekaj inovacijskih programov kot so, Galileo, evropski sistem za vodenje železniškega prometa ERT MS in evropski glavni načrt za vodenje zračnega prometa SESAR.

Zelena knjiga Evropske komisije za novo kulturo urbane mobilnosti z dne 25. septembra 2007 zajema sklop ekonomskih, ekoloških in socialnih ciljev, načel in priporočil, ki naj odpravijo vzroke za nastalo stanje v prometu. Cilji so povečanje uporabe javnih prevoznih sredstev in lažja dostopnost do teh storitev, povečanje kakovosti in uporaba sodobne tehnologije ter njeno stalno izboljševanje.

5.3.2 Cilji novega zakona

Javni potniški promet v notranjem železniškem, cestnem in vodnem prometu je javna gospodarska služba, ki jo zagotavlja država v javnem interesu. Kot opredeljuje zakonodaja, ki sem jo opisal v prejšnjem podpoglavju, se vzpostavi na podlagi nadzorovane svobodne tržne konkurence in s sofinanciranjem iz javnih sredstev. Kljub temu pa obveznosti Republike Slovenije na področju javnega potniškega prometa ne izhajajo le iz zakonodaje Evropske unije, temveč tudi iz Ustave. Iz pravnih podlag izhaja, da je država dolžna državljanom in posameznim družbenim skupinam kot so šolarji, invalidi, upokojenci in drugi, zagotoviti možnosti svobodnega gibanja, svobodnega združevanja, in dostopa do delovnih mest. Prav tako je dolžna zagotoviti ustrezen socialni standard, ustrezne okoljevarstvene razmere za življenje in delo. Prebivalcem na gorskih in hribovitih predelih pa še posebne pravice za življenje in delo v njihovih življenjskih okoljih.

Na podlagi ciljev EU na področju javnega potniškega prometa so države članice zavezane, da organizirajo javni potniški promet tako, da bo dosežena visoka stopnja kakovosti storitev in racionalnost centralnega upravljanja oziroma koordiniranja vseh oblik javnih prevozov ter visoke stopnje profesionalnosti. V predpisih in politiki EU opredeljeni cilji so skladni z ustavnimi nalogami, izraženimi v Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije. Resolucija zasleduje povečanje mobilnosti, varnosti, obsega javnih prevozov potnikov ter zvišanje standardov kakovosti, zmanjšanje vpliva prometa na okolje, odpravo prometnih zastojev in vzpostavitev učinkovitega javnega prevoza v integriranem sistemu. Sistem bo uporabnikom pod enakimi pogoji omogočil dostop do storitev javnega prevoza po najnižji mogoči ceni, ob hkratni racionalni uporabi javnih sredstev. Z izboljšanjem storitev javnega potniškega prometa se bo

povpraševanje po teh storitvah povečalo, kar pa bo posledično pomenilo zmanjšano uporabo osebnih prevoznih sredstev, zmanjšanje prometnih zastojev, manjšo porabo goriva in znižanje emisij izpušnih plinov ter boljše življenjske razmere.

Korže s sodelavci v izhodiščih za ureditev integriranega javnega potniškega prometa navaja (Korže et al. 2009, 19), da mora Zakon o integriranem javnem potniškem prometu obsegati pravne podlage za mestni in primestni cestni promet, železniški notranji in čezmejni promet, žičniški in vodni promet, ne pa tudi mednarodnega in zračnega prometa. Taksi prevoz in manjši prevozi se lahko urejajo v okviru nadstandardnih storitev, ki se lahko uvedejo kot dopolnilo javnega potniškega prometa, če so za to zainteresirane lokalne skupnosti in zagotovijo sredstva iz svojih virov. Potrebno je, da se celotni javni potniški promet integrira centralizirano na ravni Republike Slovenije, medtem ko se lahko na pobudo lokalnih skupnosti javni potniški promet, ki bo zagotovljen za območje celotne države po enotnih standardih, dopolni z nadstandardnimi prevozi, ki se uvedejo na predlog posamezne lokalne skupnosti.

Centralizacija organiziranja in izvajanja javnega potniškega prometa je nujen pogoj, da bi se dosegli opredeljeni cilji in zagotovili enaki pogoji dostopnosti za vse uporabnike ter da bi se uvedel enotni standard za prebivalce. Zakon bo temelj za ekonomsko učinkovit sistem, ki bo zagotavljal ob racionalnih stroških in primernem dobičku razvoj javnega potniškega prometa.

Glede na velikost slovenskega ozemlja je mogoče optimalne rezultate na področju storitev javnega potniškega prometa, zlasti dostopnost uporabnikov do storitev pod enakimi pogoji, ter optimalno ekonomičnost in rentabilnost doseči s centralizacijo načrtovanja in upravljanja. Treba je vzpostaviti normativne podlage za načrtovanje in financiranje javnega potniškega prometa, upravljanje pa prenesti na podlagi koncesije na upravljavca, katerega status je treba določiti (Korže et al. 2009, 22). Smiselno bi bilo, da je upravljavec javna gospodarska družba. Upravljavec bo subjekt, ki je v skladu s koncesijskim aktom oziroma koncesijsko pogodbo pristojen sprejeti vse potrebne operativne splošne akte za vzpostavitev organizacije, delovanje in operativni nadzor nad izvajanjem javnega potniškega prometa kot javne gospodarske službe. Skrbel bo tudi za delovanje celotnega sistema in uvedel enotni informacijski sistem, enotni in med različnimi prevoznimi sredstvi usklajen vozni red ter enotni tarifni sistem, ki ga bo potrdilo Ministrstvo za promet. Naročnik prevozov bo opravljal nadzor nad tehničnimi in drugimi pogoji, potrebnimi za kakovostno, redno in varno izvajanje dejavnosti javnega potniškega prometa za vse uporabnike pod enakimi pogoji.

Na ta način bodo vzpostavljeni pogoji za racionalno in ekonomično najučinkovitejše delovanje sistema integralnega potniškega prometa kot celote in dostopnost do storitev uporabnikov pod enakimi pogoji. Vsaka drugačna organizacija bi namreč zahtevala številne koordinacije med nosilci upravljanja in bi vsaj na začetku bistveno otežila vzpostavitev sistema in doseganje zelenih ciljev.

5.4 Harmonizacija voznih redov in enotne prestopne točke

Da lahko predstavim idealno stanje po uvedbi novega modela integriranega javnega potniškega prometa, je treba najprej pregledati trenutno stanje in predvsem pomanjkljivosti. Organizacija javnega prevoza danes je dejansko sistem konkurence med več prevozniki in prometnimi podsistemi in kot tak ni primeren za integrirano storitev, temveč le za sistem komercialnih prevozov.

Obstoječi sistem ima tudi dve temeljni pomanjkljivosti, ki se kažeta v prostorskem in časovnem vidiku neusklajenosti prometnih podsistemov (Prometni inštitut 2002, 13).

Prostorski vidik neusklajenosti podsistemov se kaže v neusklajenosti linij med avtobusnim in železniškim prevozom, ki se odraža predvsem z veliko vzporednih linij. Ni zadostne bočne navezanosti avtobusnih linij na železniško omrežje, to je linij, ki bi dopolnjevale obstoječe železniške trase z območij, kamor železnica nima dostopa. Obstaja več modelov integracije prevoznih storitev in različnih izvajalcev pri harmonizaciji voznih redov. Prav tako ni skupnih postaj in postajališč za prestopanje potnikov med različnimi podsistemi, kot sta vlak in avtobus. Ni ustreznih parkirišč in varovanih prostorov ob postajah javnega potniškega prometa za osebna vozila, kolesa in motorna kolesa. Prav tako pa obstoječa javna prevozna sredstva ne zadovoljujejo vseh potreb za prevoz koles v železniškem prometu na vlakih ali pa sploh ne dajejo možnosti prevoza kolesa na avtobusu. Problem pomeni tudi možnost prevoza gibalno omejenih oseb in staršev z otroškimi vozički. Predvsem so težave z obstoječimi infrastrukturnimi rešitvami dostopnosti, saj ni dovolj prilagojenih klančin in ustreznih dvigal.

Časovni vidik neustrezne povezanosti podsistemov se odraža s časovno neusklajenostjo voznih redov med železniškim in avtobusnim prevozom. Na določenih relacijah je večkrat vzpostavljena istočasna povezava z vlakom in avtobusom, tudi zunaj prometnih konic, posledično so vozila slabše izkoriščena. Posledica neusklajenega voznega reda je tudi čakanje na prestopnih točkah na nadaljevanje prevozne poti z drugim prevoznim sredstvom, kar povzroča veliko večje nezadovoljstvo potnikov kot čakanje v samem vozilu. Na redko poseljenih območjih sploh ni ustreznega dostopa do javnega prevoza.

Velik problem je datum spremembe veljavnosti voznih redov, saj se vozni red na železnici zamenja sredi decembra, pri avtobusnih prevoznikih pa septembra.

Pri harmonizaciji voznega reda in uvedbi enotnih prestopnih točk je ključnega pomena železniški prevoz kot temelj, katerega bodo dopolnjevali avtobusni in drugi javni prevozniki načini. Poglavitno »hrbtenico« javnega potniškega prometa bo tako sestavljalo moderno železniško omrežje, ki bo na makro ravni povezovalo državo in njeno središče s širšim evropskim zaledjem. Pomembna urbana središča, ki ne ležijo na prometnem križu, bodo nanj navezana s kakovostno železniško ali izjemoma z avtobusno povezavo. Osrednje prestopne točke te ravni bodo zato železniške postaje v

najpomembnejših slovenskih in čezmejnih urbanih središčih. Kot del fizične integracije bo na postajah, kjer bodo ustavljali daljinski vlaki, na mednarodnih letališčih in pristaniščih, urejen prestop na makro raven javnega potniškega prometa, na vseh drugih postajah pa na mikro raven (Lep in Plevnik 2003, 69–70).

Eden od boljših načinov je bočno napajanje, tako imenovani »feeder« sistem brez podvajanja prevoznih linij oziroma storitev. Ta zahteva usklajenost voznih redov in predpisanih čakalnih zvez na prestopnih točkah ter enotno operativno izvajanje javnega potniškega prometa. Poznan je tudi model razširjenih vzporednih povezav, ki je primeren v prometnih konicah kot razbremenitev in tudi kot neposredni dovoz za potnike, ki zaradi funkcionalne omejenosti težko uporabljajo prestopne točke. Ta način je primeren tudi za dostop v večja mestna središča (Gabrovec 2001, 10–11).

Obstaja realna možnost vpeljave novega sistema prevozov v kombinaciji z obstoječimi poštными prevozi, dijaškimi avtobusi in pogodbenimi taksi prevozi. Tako bi vzpostavili tako imenovano kapilarno napajanje sistema in zajeli tudi populacijo prebivalcev, ki živijo v bolj odročnih krajih Slovenije (Lep in Plevnik 2003, 70). Tako bodo usklajeni vozni redi vseh ravni, zato bodo nižje ravni javnega potniškega prometa delovale kot napajalni sistem višjih ravni. Na vseh ravneh bodo informacijski sistemi prispevali k logični integraciji sistema.

V novem modelu mora enotni vozni red v skladu s strokovnimi kriteriji in razpisnimi pogoji ob upoštevanju interesov uporabnikov javnega potniškega prometa oblikovati, pripravljati in izvajati upravljavec. Enotni vozni red mora biti enoten in povezan sistem med seboj usklajenih voznih redov posameznih podsistemov javnega potniškega prometa, s katerim se zagotavlja nemoteno in povezano odvijanje integriranega sistema javnega potniškega prometa v Sloveniji. Treba je tudi določiti standarde dostopnosti upravljavcu (Gabrovec 2001, 14) in izvajalcem prevozov. Glede na potrebe lokalne skupnosti in uporabnikov javnega prevoza je treba določiti število potrebnih povezav, prevozno kapaciteto in časovno pogostost prevozov.

Kot sem že omenil je ključni element tehnične integracije prestopna točka med posameznimi prometnimi sistemi. To je mesto, kjer se srečajo različni prometni sistemi. Ta prestopna točka mora biti premišljeno izbrana točka, ki v okviru avtentičnega dela urbanega okolja pomeni osrednjo točko in je tudi lahko tudi prihodnje poslovno, družbeno in družabno središče. Je servisno usmerjen prostor, ki omogoča potnikom, da lahko uživajo v storitvah, ki dopolnjujejo temeljno prevozno storitev ter je v sklopu celovite in kakovostne storitve, ki je privlačna za uporabnike.

Na prestopnih točkah in potniških terminalih se mora zagotoviti in izvesti dostop osebnim prevoznim sredstvom in pešcem. Prav tako se morajo urediti parkirišča za osebna prevozna sredstva in taksi vozila, omogočiti pa se mora tudi varna hramba osebnih predmetov, koles in koles z motorji.

Prestopne točke in povezave med različnimi načini prevoza pri uporabnikih povečujejo atraktivnost javnega potniškega prometa. Hkrati takšna povezanost omogoča čedalje večjo fleksibilnost operaterjev in planerjev javnega prometa. Z ustrezno zasnovano prestopno točko, ki jo optimalno upravljamo in deluje brezhibno, lahko zmanjšamo časovne izgube pri prestopanju znotraj enega ali več prevoznih načinov. Prav tako se lahko skrajša čas čakanja, vse skupaj pa se na koncu izrazi v krajšem potovalnem času. Navedeni razlogi kažejo pomembnost prestopnih točk v okviru javnega potniškega prometa in pomembnost poznavanja vseh elementov in dejavnikov, ki zaznamujejo njihovo delovanje (Lep in Plevnik 2003, 69).

Vsekakor je pomembna določitev lastništva prestopnih točk, torej odgovornost, da so sodobne in prijazne uporabnikom. Praksa v državah Evropske unije je pokazala, da je lastništvo objektov, ki so sestavni del enotne prestopne točke, kot so mesto za informacije, čakalnica, varovani prostor za prtljago in kolesarnica ter vsi pripadajoči objekti, ki se rabijo za opravljanje koristnih dejavnosti v lokalni skupnosti, kot so trgovine, banke, kino dvorane, v lasti lokalne skupnosti. Ta skrbi za razvoj in vzdrževanje objektov in zadovoljuje potrebe lokalnega prebivalstva ter uporabnikov javnega potniškega prometa. Infrastrukturni objekti, po katerih se opravlja dejavnost izvajanja storitve, kot so proge in ceste, so v lastništvu države, ki lahko za vzdrževanje in razvoj teh objektov določi upravljavca. Treba je tudi določiti standarde objektov in elementov objektov, ki so potrebni za neovirani dostop vseh uporabnikov za uporabljanje storitev, ki jih ponuja enotna prestopna točka.

5.5 Enotni informacijski sistem

Informacijska integracija je uvedba enotnega informacijskega sistema enotnih in povezanih podatkovnih baz vseh podsistemov javnega potniškega prometa. Zagotavljati mora zanesljive in stalne informacije za uporabnike storitev javnega potniškega prometa, omogočati obveščanje javnosti o prednostih javnega potniškega prometa ter zagotavljati informacije za uspešno urejanje, izvajanje in uporabo javnega potniškega prometa.

Doseganje logične informacijske integracije sistema pomeni, da bi morali vsi uporabniki sistem javnega potniškega prometa dojemati kot enovit sistem ter da bi sistem moral vsebovati enoten niz konceptov in načinov komuniciranja z uporabniki. Med vsemi oblikami integracije je slednja najtežje oprijemljiva in dosegljiva, vendar je zelo pomemben instrument promocije javnega potniškega prometa. Logični vidik obsega predvsem integracijo informacij o povezavah in cenah prevozov. Informacije morajo biti razpoložljive na domu, na postajah in v vozilih, in sicer z različnimi oblikami komuniciranja, tako pisnega kot zvočnega, in z uporabo različnih medijev, kot so telefoni in računalniki. Informacije se lahko nanašajo na infrastrukturni del, kamor sodi omrežje obratovanja in vozni red ter opozarjanje na morebitne motnje pri izvajanju

storitev, kot so zamude in morebitni izredni dogodki. Glavni cilj je obveščanje uporabnikov o možnostih potovanja, ter čim večje zmanjšanje ovir uporabe sistema. Pravočasna in natančna informacija je močan element prednosti uporabe sistema integriranega potniškega prometa. Z dosegom logične integracije morajo biti informacije dostopne potniku na celotni poti. Informacije naj bi omogočale potnikom izbiro med prevoznimi načini in prestopnimi točkami, vključujoč dinamične informacije o morebitnih zastojih in prostih parkirnih mestih na enotnih prestopnih točkah ter druge informacije, ki bodo uporabnikom koristile za čim boljšo izrabo časa potovanja (Lep in Plevnik 2003, 72).

Pogoj za vzpostavitev in integracijo informacijskih sistemov morajo biti enotni tehnični standardi informacijske opreme izvajalcev. Te mora določiti upravljavec, ki ima možnost tudi financiranja določenega dela enotne informacijske opreme.

Zelo pomemben je tudi sistem prodaje vozovnic, ki mora biti enoten in primerljiv med vsemi prevozniki. Omogočati mora tudi transparentno možnost kliringa oziroma razdelitve prihodka od prodaje enotne vozovnice na vse sodelujoče prevoznike. Sistem mora biti odprt, standardiziran, imeti mora enotno prometno podatkovno zbirko za različne vrste terminalov za prodajo vozovnic. Omogočati mora nadzor in upravljanje stacionarnih terminalov na daljavo, kar vse zmanjšuje stroške njegovega vzdrževanja. Sistem prodaje mora imeti tudi odprte možnosti za nadaljnji razvoj in širitev.

Če primerjam tarifni sistem vseh izvajalcev javnega potniškega prometa, ugotovim, da je železniški med kompleksnejšimi. Prav zato bi bilo smiselno, da bi bil ta nosilec razvoja sistema za prodajo vozovnic. Bistveno pri vsem tem je, da bi sistem temelji na najsodobnejši in najvarnejši tehnologiji elektronskih vozovnic, na podlagi novega tipa brezkontaktnih čip kartic. Poleg sodobnega medija ima brezkontaktna čip kartica tudi druge prednosti, kot so hitrejša odprava potnikov, elektronsko vodenje evidenc ter statistika. Naslednje faze razvoja morajo zajemati razširitev brezkontaktnih čip kartic ter pozneje uvedbo zneskovne brezkontaktnih čip kartic in identifikacijske »klubske« kartice, ki bo omogočala določene ugodnosti: kot so možnost spletnega nakupa vozovnic, zbiranje točk za program zvestobe in podobno (SŽ 2002).

Predvideti je treba tudi uvedbo prodaje po drugih sodobnih prodajnih kanalih, ki so že uveljavljeni v tujini. To so avtomati za prodajo vozovnic oziroma kartomati, nakup po spletu in po drugih sodobnih medijev. S tem bodo razbremenjene potniške blagajne, kjer še posebej v konicah nastajajo gneče. Poleg tega bo omogočena prodaja na nekaterih postajališčih, na katerih še ne obstaja stacionarna prodaja.

Končni cilj je, da bi potniki vstopali v vozila, ne da bi jim bilo treba prej obiskati blagajne, vozovnice bi kupili in plačali po spletu.

5.6 Ekonomska enotnost in poslovna analiza

Transportni sektor sestavlja v Evropski uniji deset odstotkov bruto domačega proizvoda in na leto ustvari okrog sto milijonov evrov ter zaposluje več kakor deset milijonov delavcev. Poleg neposrednega gospodarskega pomena omogoča zbliževanje državljanov iz različnih držav članic, in je zato eden izmed temeljnih kamnov moderne Evrope (Korže et al. 2009, 4).

V Sloveniji je vsak podsistem javnega potniškega prometa zakonsko posebej urejen in se v okviru proračunskih sredstev financira iz več postavk proračunskih uporabnikov. Sedanja razdrobljenost sredstev, ki jih zagotavljajo Ministrstvo za promet, Ministrstvo za šolstvo in šport, Ministrstvo za visoko šolstvo, znanost in tehnologijo ter Ministrstvo za delo, družino in socialne zadeve ter financiranje s strani občin in lokalnih skupnosti ima za posledico, da javna sredstva pri izvajanju javnega potniškega prometa niso uporabljena dovolj gospodarno.

Da bi se dosegli integracijo vseh oblik javnega potniškega prometa v okviru celotne države in uvedbo enotne vozovnice, moramo vzpostaviti model na konceptu integralnega javnega financiranja, kar pomeni, da se iz državnega proračuna zagotovijo sredstva za sofinanciranje v skladu s finančnimi možnostmi in opredeljenimi standardi kakovosti storitev za vse vrste prevozov oziroma vse kategorije uporabnikov javnih prevoznih storitev pod enakimi pogoji. Centralizirani pristop bi bil najprimernejši oziroma edini, ki bo lahko zagotovil vzpostavitev pravičnega in enotnega sistema.

Obseg sredstev za sofinanciranje integriranega javnega potniškega prometa je odvisen od nivoja standarda dostopnosti. Tu gre za odločitev države, saj več prevoženih kilometrov v integriranem javnem potniškem prometu pomeni višje stroške.

Pozitivni finančni učinki uvedbe integriranega javnega potniškega prometa se bodo pokazali šele na dolgi rok. Poleg družbenih koristi, ki jih uvedba integriranega javnega potniškega prometa prinese, pa lahko pričakujemo še koristi iz operativnega izvajanja samega sistema, kar bo pripeljalo do boljše in kakovostnejše ponudbe, s tem pa do večjega števila potnikov ter večjega prihodka za sistem.

V integracijo javnega potniškega prometa je treba vključiti tudi mestne prevoze, ki jih sedaj sofinancirajo lokalne skupnosti. Pozitivni učinki se bodo pokazali tudi v znižanju eksternih stroškov, ki jih je treba ovrednotiti.

Izhajajoč iz tega, kdo nosi tveganje za prihodke in stroške proizvodnje (Lep in Plevnik 2003, 77), ločimo vrsto modelov, ki jih lahko v grobem združimo v dva temeljna modela pogodb: model bruto stroškov in model neto stroškov. V modelu bruto stroškov država naroči storitev (kilometre prevozov, ki se izvedejo v obsegu in kakovosti, opredeljeni v pogodbi) ter prevzame tveganje za ustvarjanje prihodka (prodaja vozovnic in subvencije, kompenzacije itd.). Izvajalec prevozov prevzame proizvodno tveganje in je plačan po opravljenih kilometrih po ceni in pogojih iz

pogodbe. V modelu neto stroškov prevzame dohodkovno in proizvodno tveganje izvajalec prevozov. Ker opravlja prevoze po pogodbeni tarifi, in ne po lastni podjetniški presoji, od države zahteva nadomestilo za prenizke cene vozovnic, pri čemer dokazuje razliko med stroški in prihodki. Ta model je zahtevnejši za upravljanje, saj je zaračunavanje, izplačevanje in nadzor sistema nadomestil zelo kompleksen in zahteven postopek, predvsem zaradi prerazporejanja prihodka od enotne vozovnice med izvajalce. Zato je uvedba sodobnih tehničnih in tehnoloških sistemov ključna.

Zaradi okrepljene regulativne vloge države se zdi, da bi bilo smiselno v prvi fazi reforme prevzeti model bruto stroškov in ga pozneje postopoma preoblikovati v končni ciljni model neto stroškov (Lep in Plevnik 2003, 77).

Modificirani bruto model, kjer ima upravljavec dejavno vlogo, izhaja tudi iz obstoječe zakonske ureditve, ki predvideva koncesije. Temeljni element koncesijskega razmerja je, da prevoznik nosi tveganje povpraševanja po prevoznih storitvah, torej števila potnikov. To pomeni, da je treba pri oblikovanju razpisnih pogojev upoštevati, da morajo pogodbeni razmerja omogočiti ekonomska tveganja na daljše obdobje, to je osem do deset let za avtobusne prevoze ter petnajst let za železniške (Blaž in Hočevar 2008, 11). Koncesijsko območje mora biti dovolj veliko, da omogoča koncesionarju kombinacijo rentabilnih in nerentabilnih linij ter potrebno ekonomijo obsega. Idealno bi bilo le eno koncesijsko območje v Sloveniji, saj druge rešitve zelo zapletejo sistem. Nujna pa je izključna pravica enega prevoznika na določeni liniji, saj bi sicer prišlo do prevzemanja potnikov med koncesionarji, ki bi po različnih voznih redih vozili na isti liniji ali njenem delu. Razpisne zahteve glede storitev morajo biti določene bolj okvirno in večinoma se mora sam ponudnik odločiti, kako bo organiziral svoje delo. Državna pomoč mora biti določena vnaprej kot najvišja možna kompenzacija. Po sklenitvi pogodbe mora biti zagotovljena možnost prilagajati obseg prevoznih storitev dejanskim potrebam. Za prevoznike pa kaže vpeljati tudi stimulacijo za večje število prepeljanih potnikov. Upravljavec pa mora imeti tudi med trajanjem večletne pogodbe možnost posega v ponudbo in objavljene vozne rede prevoznika.

Prednosti (Blaž in Hočevar 2008, 11–12) tega so, da ni potreben podrobnejši nadzor nad ekonomiko poslovanja, omogoča iniciativo glede kakovosti storitev in nova vlaganja v prevozna sredstva, spodbuja prevoznike, da si prizadevajo za večje število potnikov. Postopki podelitve koncesije so enostavnejši, čeprav ekonomsko bolj zapleteni in praviloma ni pričakovati težav z državnimi pomočmi, čeprav tega ni mogoče izključiti.

Pomanjkljivosti so, da je zelo težko oblikovati večje število koncesijskih območij z izključno pravico enega koncesionarja. Enostavna rešitev je le ena koncesija za celo območje Slovenije. Obstoja pa nevarnost, da vse koncesije dobi en finančno velik tuj prevoznik. Potreben je natančen nadzor nad kakovostjo storitev koncesionarja. Pomanjkljivost je tudi manjša fleksibilnost sistema, ki se sicer lahko prilagaja

okolščinam poselitve. Potrebna je tudi zelo natančna ekonomska analiza že pred objavo javnega razpisa.

Blaž in Hočevar (2008, 12) navajata, da pri predlogu urejanja ekonomskih odnosov s koncesionarjem oziroma koncesionarji izhajamo iz izhodišč, da naj imata oba partnerja, to je država in prevozniki, tveganje čim bolj sorazmerno porazdeljeno. Medsebojni ekonomski odnos mora biti transparenten in jasen, vzpostavljena mora biti tudi relativna enostavnost kontrole poslovanja.

V koncesijski pogodbi se lahko določi kompenzacija Ministrstva za promet na naslednji način, kot ga prikazuje tabela 5.2.

Tabela 5.2 Primer izračuna kompenzacije

1. Stroški energije
2. Neposredni stroški brez energije
3. <i>Skupaj neposredni stroški</i> (1+2)
4. Posredni stroški ³ (% x 2)
5. Stroški financiranja + dobiček
6. <i>Skupaj stroški</i> (3+4+5)
7. Prihodki od prodaje vozovnic
8. Prihodki iz javnih virov (ministrstva, lokalne skupnosti)
9. <i>Skupaj prihodki</i> (7+8)
10. <i>Kompenzacija</i> (6-9)

Vir: Blaž in Hočevar 2008, 12.

Kot dodatna sredstva financiranja javnega potniškega prometa je poleg proračuna možno tudi pridobivanje sredstev z uvedbo drugih sistemov. Najbolj izrazita so sredstva iz naslova voženj na delo, ki so danes predvsem socialna kategorija in deloma že sestavni del osebnega dohodka. Možen je tudi del prihodka iz naslova obremenitev prenatrpanosti mest, obremenitev parkirnin in davki na goriva. S tem ne bi le pridobili novih finančnih sredstev, temveč tudi destimulirali uporabo z osebnim avtomobilom.

Na področju financiranja prevoznikov na splošno je v prihodnosti zaradi manjšega vpliva države pričakovati večji vpliv trga oziroma bolj liberalizirani režim. Še posebej je nadaljnje samostojno financiranje pričakovati pri letalskih prevozih, pri železniških in ladijskih prevozih pa bo država predvidoma sofinancirala dodatni standard povezav. Sofinanciranje bodo potrebovale tudi nekatere za državo pomembne strateške povezave.

Pomembnejšo vlogo bo imelo javno financiranje na področju infrastrukture, kjer bo država skupaj z viri Evropske skupnosti vlagala v mednarodne železniške in cestne povezave ter v najpomembnejše prestopne točke, pa tudi sodelovanje javnega in zasebnega kapitala.

³ Posredni stroški se določijo z odstotkom na neposredne stroške brez goriva, stroški financiranja in dobiček pa so določeni z absolutno številko

5.7 Enotna vozovnica

Tarifni vidik neuskklajenosti transportnih podsistemov v obstoječem javnem potniškem prometu se izraža predvsem v tem, da ima vsak transportni podsistem svoj tarifni sistem, ki se bistveno razlikuje tako v zgradbi kot v višini cen in posameznih cenovnih ponudbah. Le višina zakonskih popustov in sofinanciranje prevoza za šolsko mladino sta enako urejena za obe vrsti javnega prevoza.

Različni so tudi 'ticketing' oziroma prodajni sistemi pri posameznih zvrsteh prevoza. Vsak prevoznik ima svoje lastne vozovnice, ki so izdane na različnih medijih. Obstajajo listne vozovnice, ki so lahko izdane ročno ali računalniško, ter so različnih oblik. Magnetne in elektronske vozovnice so različne, tako da ni vedno možna skupna uporaba vozovnice za različne prevoznike. Izjema je le nekaj primerov kombiniranih vozovnic, kjer se lahko potniki z eno vozovnico prevažajo z več prevozniki. Potnik prevoznike na prevozni poti menja, že ob nakupu kombinirane vozovnice pa je določeno, kateri del poti lahko potnik na določeni relaciji potuje z določenim prevoznikom. Enotno vozovnico lahko potnik v nasprotju s kombinirano vozovnico uporablja različno na vsej prevozni poti tako, da včasih potuje samo z enim prevoznikom, drugič z drugim prevoznikom ali pa jih na prevozni poti menja oziroma prestopa.

Integracija tarifnega sistema pripomore k večji uporabnosti sistema javnega potniškega prometa. Je tudi instrument za preprečevanje neupravičenih tarifnih razlik pri prestopanju potnikov, ki pri fizični integraciji sistema postanejo sestavni del poti. Zato se z ločenimi tarifami ne sme dodatno obremenjevati potnikov. Elementi integriranega tarifnega sistema so (Lep in Plevnik 2003, 71): kombinirana vozovnica, ki velja za vse prevozne načine v sistemu javnega potniškega prometa, integrirani izračun cene vozovnice in integracija omrežja prodajnih mest vozovnic. Posledica uvedbe integriranega tarifnega sistema je, da uporabnik plača potovanje, in ne prevoz, ter da poljubno izbira storitve za območje in čas veljavnosti vozovnice.

Enotna vozovnica je prevozni dokument oziroma prevozna pogodba, ki omogoča uporabnikom javnega potniškega prometa poljubno uporabo katere koli storitve javnega potniškega prometa in s katerim koli razpoložljivim podsistemom v času in na območju njene veljavnosti. To daje veliko večjo fleksibilnost potnikom, ko se odločajo za prevoz z javnimi prevoznimi sredstvi v izbranem času. Pogoj je enotna conska struktura, enotna tarifa in harmonizacija oziroma uskladitev voznih redov. Vzpostavljene morajo biti skupne in enotne prestopne točke in tudi delitev skupnih prihodkov iz prodaje vozovnic, ki temelji na opravljenem delu posameznega prevoznika. Potnik mora imeti tudi enotne, pravočasne in pravilne informacije o celotni prevozni poti.

Prihodnji upravljavec bo skladno z določili novega zakona o integriranem javnem potniškem prometu in koncesijskim aktom oblikoval, pripravil in izvajal uporabo enotne

vozovnice. Enotna prodajna mreža vozovnic bo morala biti dostopna vsem uporabnikom pod enakimi pogoji in bo morala omogočati nakup katere koli enotne vozovnice v katere koli prometni coni ali prometnem območju. Vanjo bodo vključeni vsi izvajalci in podizvajalci storitev javnega potniškega prometa, ter vse oblike javnega potniškega prometa, s katerimi bo imel upravljavec sklenjeno koncesijsko pogodbo.

Enotne vozovnice se bodo prodajale osebno na prodajnih okencih ali na avtomatih za prodajo vozovnic na prestopnih točkah, v prevoznih sredstvih in po svetovnem spletu. Izvajalci javnega potniškega prometa morajo uporabljati s strani upravljavca zahtevane tehnične standarde, ki zagotavljajo povezljivost ticketing sistemov, kar je temelj tako za izdajo ustreznega prevoznega dokumenta kot za pravično delitev transportnega prihodka.

5.8 Povzetek poglavja

Za uspešen model javnega potniškega prometa je ključnega pomena integracija celotnega potenciala sistema javnega potniškega prometa. Novi model mora temeljiti na učinkovitem in atraktivnem sistemu javnega potniškega prometa, ki bo zmanjševal potrebo po uporabi osebnih avtomobilov in bo z integracijo prek prestopnih točk zagotavljal povezovanje različnih prometnih sistemov. Z ustrežno cenovno in fiskalno politiko mora z ekonomskega vidika zagotoviti sorazmerno enakopravne pogoje mobilnosti za vse državljane in visoko stopnjo varnosti prometa ter varovanja okolja.

Večja uporaba javnega prevoza zahteva spremembo mišljenja in prevoznih navad. Zato zahteva vpletenost države in ministrstev ter nevladnih inštitucij z ukrepi, ki spodbujajo pešačenje, kolesarjenje in uporabo storitev javnega potniškega prometa ter povečevanje ekološke ozaveščenosti prebivalcev.

Zato je bistvenega pomena razumevanje uporabnikovih potreb in navad ter njegovih pričakovanj. Razumevanje tega, kaj zadovoljuje ali navdušuje uporabnika storitev, je osnova uspešnega delovanja storitvenega podjetja. V nalogi sem že ugotavljal, s katerimi ukrepi bi vplivali na večjo uporabo javnega prevoza in katere segmente uporabnikov bi najbolj spodbudili. Zanimalo me je, kateri močno vplivajo na spremembo potovalnih navad. To so tisti ukrepi, s katerimi bi anketiranci precej bolj pogosto uporabljali javni prevoz ali pa bi za večino svojih dejavnosti uporabljali javni prevoz. Pokazalo se je, da bi uvedba ukrepov sicer spodbudila posameznike k uporabi javnih prevozov, še vedno pa večini pomeni javni prevoz nekaj, kar bi uporabljali le, če ne bi imeli avtomobilov. To dokazujejo tudi številne statistične analize in raziskave potovalnih navad, saj Slovenija po številu opravljenih potniških kilometrov z osebnim avtomobilom sodi v sam vrh dežel Evropske unije (Eurostat 2009).

Pred uvedbo modela integriranega javnega potniškega prometa je bistveno pripraviti pravne podlage, saj gre za izvajanje in financiranje javne gospodarske službe in s tem porabo državnega proračuna. Pri tem na gre le upoštevati zakonodaje Evropske

unije, temveč tudi obveznosti iz Ustave RS, da je država dolžna državljanom in posameznim družbenim skupinam, kot so šolarji, invalidi, upokojenci in drugi, zagotoviti možnosti svobodnega gibanja, svobodnega združevanja in dostopa do delovnih mest. Zakon o integriranem javnem potniškem prometu mora opredeljevati organiziranost javnega potniškega prometa. Treba je vzpostaviti normativne podlage za načrtovanje in financiranje javnega potniškega prometa, upravljanje pa prenesti na podlagi koncesije na upravljavca, katerega status je treba določiti v omenjenem Zakonu. Slednji bo tudi opredeljeval pravice in obveznosti upravljavca, in sicer bo skrbel za delovanje celotnega sistema, uvedel enotni informacijski sistem, enotni in med različnimi prevoznimi sredstvi usklajen vozni red ter enotni tarifni sistem, ki ga bo potrdilo Ministrstvo za promet. Naročnik prevozov pa bo opravljal nadzor nad tehničnimi in drugimi pogoji, potrebnimi za kakovostno, redno in varno izvajanje dejavnosti javnega potniškega prometa za vse uporabnike pod enakimi pogoji.

Pri uvedbi modela govorimo o fizični, tarifni in logični integraciji sistema javnega potniškega prometa znotraj meja celotne države z možnostjo povezljivosti s sistemi sosednjih držav.

V pomenu fizične integracije gre za harmonizacijo voznega reda in uvedbo enotnih prestopnih točk, kjer je bistven železniški prevoz kot temelj, katerega bodo dopolnjeval avtobusni in drugi javni prevoznimi načini. Glavno »hrbtenico« javnega potniškega prometa bi tako sestavljalo moderno železniško omrežje, ki bo na makro ravni povezovalo državo in njeno središče s širšim evropskim zaledjem. Pomembna urbana središča, ki ne ležijo na prometnem križu, bodo nanj navezana s kakovostno železniško ali izjemoma z avtobusno povezavo. Osrednje prestopne točke te ravni bodo zato železniške postaje v najpomembnejših slovenskih in čezmejnih urbanih središčih.

Doseganje logične informacijske integracije sistema pomeni, da bi morali vsi uporabniki sistem javnega potniškega prometa dojemati kot enovit sistem ter da bi sistem moral vsebovati enoten niz konceptov in načinov komuniciranja z uporabniki (Lep in Plevnik 2003, 72). Logični vidik obsega predvsem integracijo informacij o povezavah in o cenah prevozov. Gre za informacije, ki so razpoložljive na domu, na postajah in v vozilih z uporabo različnih oblik komuniciranja, tako pisnega kot zvočnega, in z uporabo različnih medijev, kot so telefoni in računalniki. Glavni cilj logične integracije je obveščanje uporabnikov o različni možnostih potovanja in s tem čim večje zmanjšanje ovir uporabe sistema.

Integracija tarifnega sistema pripomore k večji uporabnosti sistema javnega potniškega prometa. Je tudi instrument za preprečevanje neupravičenih tarifnih razlik pri prestopanju potnikov. Enotna vozovnica omogoča uporabnikom javnega potniškega prometa poljubno uporabo katere koli storitve javnega potniškega prometa in s katerim koli razpoložljivim podsistemom v času in na območju njene veljavnosti. To daje veliko večjo fleksibilnost potnikom, ko se odločajo za prevoz z javnimi prevoznimi sredstvi v

izbranim časom. Izdana bo na sodobnem mediju, kot na primer brezkontaktna čip kartica. Tehnični standardi bodo morali biti zahtevani od upravljavca, saj to zagotavlja povezljivost ticketing sistemov in je temelj za izdajo ustreznega prevoznega dokumenta, hkrati pa tudi za pravično delitev transportnega prihodka oz. kliringa.

Da bo model resnično deloval, je potrebno ustrezno financiranje. Model je treba vzpostaviti na konceptu integralnega javnega financiranja, kar pomeni, da se iz državnega proračuna zagotovijo sredstva za sofinanciranje v skladu s finančnimi možnostmi in opredeljenimi standardi kakovosti storitev za vse vrste prevozov oziroma vse kategorije uporabnikov javnih prevoznih storitev pod enakimi pogoji. Centralizirani pristop bi bil najprimernejši oziroma edini, ki bi lahko zagotovil vzpostavitev pravičnega in enotnega sistema.

V tem poglavju sem predstavil model integriranega javnega potniškega prometa, ki bi po mojem mnenju uspešno deloval v Sloveniji. Gre za izboljšavo obstoječe storitve na podlagi dobrih praks in rezultatov ankete, ki kažejo na to, da bi integracija prispevala k dvigu uporabnosti in s tem atraktivnosti te storitve. Posledično bo tudi dvignila tržni delež javnega transporta na trgu prevoznih storitev.

Povezava v enoten sistem bo omogočala prevoz, ki bo temeljil na enem skupnem upravljavcu, enotni vozovnici in logičnih povezavah, ki bodo tudi enotno informacijsko podprte.

6 UVEDBA MODELA INTEGRIRANEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

6.1 Pogoji za uvedbo modela

Organizacija je instrument za doseganje ciljev in obenem rezultanta interesov udeležencev – te interese pa je mogoče izraziti kot cilje (želje, pričakovanja, zahteve) vplivnih udeležencev (Tavčar 2002, 74). Udeleženci so notranji – sodelavci organizacije vseh vrst; med vplivnimi so managerji in strokovnjaki, ter zunanji – tržni partnerji, konkurenti, država, krajevno okolje, ipd.; med najbolj vplivnimi so lastniki. To je v primeru uvajanja modela integriranega javnega potniškega prometa ravno država.

Tako je tudi za uvedbo modela integriranega javnega potniškega prometa, ki bo sledil zastavljenim strateškim ciljem razvoja javnega potniškega prometa, treba najprej zasnovati ustrezno organizacijsko obliko načrtovanja, upravljanja, financiranja in izvajanja javnega potniškega prometa. Opredeliti je treba udeležence (inštitucije, podjetja itd.) in njihove funkcije ter pristojnosti (Lep in Plevnik 2003, 72).

Nadalje navajata, da strateški cilji, kot so doseganje trajnostne mobilnosti znotraj celostne prometne politike ter integracija sistema javnega potniškega prometa, izkazujejo prevlado javnega nad tržnim interesom, zato je treba prihodnjo organizacijsko obliko iskati v smeri višje stopnje reguliranosti sistema. Hkrati je v izogib njegovim pomanjkljivostim smiselno regulirani organizacijski model dopolnjevati s tržnimi elementi, oziroma del javnih pristojnosti prepustiti tržnim mehanizmom.

Za sisteme javnega potniškega prometa je značilna organizacijska struktura treh ravni: strateška raven (politična izhodišča in cilji), taktična raven (vozni red, tarifni sistem) in operativna raven (prodaja vozovnic, izvajanje prevozov).

V skladu s strateškimi cilji in zaradi prevlade javnega interesa pri upravljanju javnega potniškega prometa bo glavnino odločanja in s tem najmanj prvi dve ravni (strateško in taktično) prevzela država oz. javne inštitucije različnih ravni (državna, regijska, občinska, mestna), ki lahko to funkcijo opravljajo same ali pa posredno prek pooblaščenih gospodarskih družb. Šele na operativni ravni je smiselno določen del pristojnosti prepustiti tržnim mehanizmom oziroma izvajalcem prevozov.

Tabela 6.1 Ravni odločanja v sistemih javnega potniškega prometa (JPP) po projektu MARETOPE

Raven	Funkcije »Mehke«	»Trde«
Strateška	Splošni cilji: Prometno politični Tržni deleži Stopnja profitabilnosti Splošne značilnosti sistema: Prostorska delitev / pokritost Ciljne skupine Intermodalnost	
Taktična	Podrobne značilnosti sistema: Tarife Podoba JPP Dodatne storitve	Vozni park Linije Vozni red
Operativna	Prodaja: Prodaja storitev Obveščanje potnikov ...	Produkcija: Prevozi Infrastruktura Vozni park Kadri ...

Vir: Lep in Plevnik 2003, 73

Tudi elementi integracije zahtevajo osrednjo vlogo predstavnikov javnega interesa pri upravljanju JPP. Fizična integracija med posameznimi podsistemi in ravni po dosedanjih izkušnjah ni možna v tržnem sistemu na podlagi dogovora med prevozniki, temveč je potrebna ureditev s strani javnih oblasti. Podobno je tudi pri vzpostavitvi elementov tarifne (enotna vozovnica) in logične integracije (informiranje, promocija) (Lep in Plevnik 2003, 74).

Država oziroma ministrstvo za promet kot resorni oblastni organ je pristojen vzpostaviti normativne pogoje za organizacijo, delovanje, financiranje, nadzorovanje in izvajanje javnega potniškega prometa. V zakonu o integriranem javnem potniškem prometu morajo biti določene tiste naloge države, ki so pogoj za doseg opredeljenih ciljev. Hkrati mora zakon vzpostavljati podlage, po katerih naj država določene pristojnosti, zlasti tiste, ki se nanašajo na organizacijo, strokovne naloge ter nadzor nad operativnim izvajanjem javnega potniškega prometa prenese na upravljavca, ki bo vse te naloge izvajal enotno na nacionalni ravni. Ministrstvo mora tudi zagotoviti potrebna proračunska finančna sredstva, ki pomenijo nadomestilo za opravljanje javno gospodarske službe prevoza potnikov. Potrjuje tudi skupne potniške tarife, ki jih pripravi upravljavec ter izvaja nadzor nad njim.

Na ta način bo Slovenija sledila prizadevanjem Evropske unije, ki teži k izvajanju javnih gospodarskih služb na trgu, hkrati pa se optimizirajo ekonomski in širši družbeni cilji. Dejavnost izvajalcev storitev javnega potniškega prometa naj se torej kar najbolj poenoti.

Glede na velikost ozemlja je mogoče optimalne rezultate na področju storitev javnega potniškega prometa v Sloveniji, zlasti dostopnost uporabnikov do storitev pod enakimi pogoji, ter optimalno ekonomičnost in rentabilnost, doseči z enotnim pristopom pri načrtovanju in upravljanju dejavnosti. Zakon mora biti podlaga za vzpostavitev normativne podlage za načrtovanje in financiranje integriranega javnega potniškega prometa, upravljanje pa prenese na podlagi koncesije na upravljavca. Država si pridrži nadzor nad tehničnimi in drugimi pogoji, potrebnimi za kakovostno, redno in varno izvajanje dejavnosti javnega potniškega prometa za vse uporabnike pod enakimi pogoji.

6.2 Center za izvajanje integriranega javnega potniškega prometa (upravljavec)

Učinkovitost in uspešnost organizacije pri doseganju zastavljenih ciljev je merilo za presojanje managerjev (Tavčar 2002, 159). V tem primeru je manager upravljavec oziroma center za izvajanje integriranega javnega potniškega prometa in bi moral biti gospodarska družba, ki zasleduje interese lastnika, torej države. Temeljni problem v razmerju lastnikov ali upravljanja in managerjev se glasi: kako doseči čim boljše odločitve managerje v interesu lastnikov (Rozman 2002, 153). Eden izmed načinov je, da se formalno v Zakonu o integriranem javnem potniškem prometu določijo naloge in pristojnosti upravljavca. Tega je potem lažje spremljati pri sprejemanju odločitev in nadziranju.

Upravljavec – Center za izvajanje integriranega javnega potniškega prometa, ki naj bo v celoti v državni lasti, bo v skladu s koncesijskim aktom oziroma koncesijsko pogodbo pristojen sprejeti vse potrebne operativne splošne akte za vzpostavitev organizacije, delovanje in operativni nadzor nad izvajanjem integriranega javnega potniškega prometa kot javne gospodarske službe. Upravljavec, ki skrbi za delovanje celotnega sistema, bo uvedel enotni in med različnimi prevoznimi sredstvi usklajen vozni red in enotni tarifni sistem, ki ga bo potrdilo Ministrstvo za promet, ter enotni informacijski sistem. Vsaka drugačna organizacija bi zahtevala številne koordinacije med nosilci upravljanja in bi vsaj na začetku bistveno otežila vzpostavitev sistema in doseganje zelenih ciljev.

Temeljne naloge tega centra bodo vzpostavitev, organizacija in upravljanje sistema, predlaganje linij, dostopnosti, pogostosti prevozov in cen vozovnic. Center bo tudi pristojen za enoten razvoj integriranega javnega potniškega prometa. Zbirati in upravljati bo moral s celotnimi sredstvi, namenjenimi javnemu potniškemu prometu, in sklepati pogodbe s prevozniki o izvedbi prevozov ter skrbeti za zagotavljanje

racionalnega prevoza potnikov na ustrezni kakovostni ravni. Center bo sodeloval tudi pri pripravi mednarodnih strateških dokumentov s področja prometnega in prostorskega načrtovanja ter pri usklajevanju mednarodnih povezav. Pristojen bo za določanje prevoznih standardov, standardov dostopnosti in usklajevanje voznih redov ter določitev prestopnih točk z vsemi potrebnimi elementi, ki zagotavljajo ustrezno mobilnost in zadovoljujejo potrebe potnikov. Nadzirati bo moral izvajanje in zagotavljanje vseh storitev, ki so določene za obdobje veljavnosti voznega reda. Skrbel pa bo tudi za ustrezno promocijo in prepoznavnost storitev javnega potniškega prometa.

Upravljavca (Center) lahko poleg nalog, ki jih nanj prenese Ministrstvo za promet, opravlja tudi tržne storitve, kot so storitve na področju ekonomskih, tehnoloških in tehničnih raziskav za potrebe izvajalcev storitev javnega potniškega prometa, storitve svetovanja izvajalcem storitev javnega potniškega prometa ter oglaševanje in druge tržne storitve, ki niso v interesnem konfliktu z dejavnostmi, ki jih ta opravlja v skladu s koncesijskim aktom in koncesijsko pogodbo.

Prednosti tega modela so enostavna uvedba celotnega sistema enotne vozovnice z vključevanjem vseh vrst prevozov, ki jih opravljajo izvajalci. Model omogoča poenotenje različnih cen storitev in prevoznih tarif ter natančen pregled nad ekonomiko poslovanja celotnega sistema. Fleksibilnost takšnega sistema je velika, saj ga upravljavec lahko s časovno prilagodljivimi pogodbami ves čas prilagaja potrebam uporabnikom prevoznih storitev. Obstaja tudi večja možnost angažiranja dodatnih sredstev zainteresiranih uporabnikov, kot so turistični prevozi, dodatni šolski prevozi in delavski prevozi ter izvajanje storitev, ki niso povezane z javnim potniškim prevozom.

Omogoča tudi uskladitev vseh štirih segmentov delovanja na pravnem, ekonomskem, tehnično-informacijskem in tehnološkem področju in obvladovanje končnega produkta, enotne vozovnice. Na tak način je možen tudi velik vpliv države na zagotavljanje kakovosti prevoznih storitev, ki omogoča mobilnost prebivalstva v Sloveniji.

6.3 Človeški viri

Organizacija (Tavčar 2002, 162) potrebuje za svoje delovanje materialna sredstva (finančna sredstva, energijo, materiale ...) in nematerialna sredstva (fizično in umsko delo ljudi, znanje, pravice, okolje, uglednost itn.). Nekatera sredstva organizacija porablja v temeljni dejavnosti, v pretvarjanju vložkov v izide, nekatera druga pa to dejavnost le omogočajo. Tudi sodelavci so sredstva v najširšem pomenu besede, na drugi strani uporablja organizacija razpoložljiva sredstva za plače in nagrade sodelavcev. Sodelavci so temeljni pogoj za obstoj in delovanje vsake organizacije; njihova zagnanost, ustvarjalnost, izkušnje in veščine, zmožnost in znanje odločajo o učinkovitosti in uspešnosti vsake organizacije. Zato so sodelavci najdragocenejša

zmožnost (sredstvo) organizacije, po drugi strani pa tudi najdražje sredstvo (Tavčar 2002, 132).

Temelj za učinkovito pridobivanje sodelavcev je jasna opredelitev delokrogov, ki naj bi jih prevzeli – oz. delovnih mest, ki naj bi jih zasedli. V majhnih organizacijah je ta opredelitev neformalizirana in ostaja v glavah managementa, v večjih so običajni opisi delokrogov.

Tabela 6.2 Prednosti in slabosti pridobivanja sodelavcev zunaj ali znotraj organizacije

	Prednosti	Slabosti
Pridobivanje od znotraj	<ul style="list-style-type: none"> – Kandidati so že usmerjeni v organizacijo. – O kandidatih so na voljo zanesljive informacije. – Stroški izbiranja so nižji. – Zaposleni vidijo možnosti za napredovanje. – Nagrajena je uspešnost v organizaciji. 	<ul style="list-style-type: none"> – Notranji kandidati nemara prinašajo manj idej. – Kandidati, ki ne uspejo, so lahko demoralizirani. – Izbiranje je bolj podvrženo notranjim interesom. – Morda terja drago dopolnilno usposabljanje. – Na dotedanem delu kandidata nastane praznina.
Pridobivanje od zunaj	<ul style="list-style-type: none"> – Kandidati so lahko vir novih zamisli. – Kandidati imajo nemara že širše izkušnje. – Kandidati lahko dobro poznajo konkurenco. – Kandidati morda prinašajo novo znanje in zmožnosti. 	<ul style="list-style-type: none"> – Manj informacij o kandidatih – lahko slaba izbira. – Potencialni notranji kandidati se počutijo zapostavljene. – Kandidati pozneje postanejo koristni zaradi uvajanja. – Stroški zbiranja so lahko višji.

Vir: Tavčar 2002, 142.

Pridobivanje sodelavcev lahko poteka zunaj ali znotraj organizacije. Zunaj organizacije, na trgu delovne sile, poteka konkurenca drugih iskalcev, pogoji se oblikujejo glede na stopnjo in posebne, zlasti redke zmožnosti kandidatov ter glede na konkurenco. Za to podjetja uporabljajo različne medije (časniki, revije, srečanja strokovnjakov). Pridobivanje sodelavcev pa lahko poteka tudi znotraj organizacije, zlasti s premeščanjem in napredovanjem. Kot prikazuje tabela 6.2, imata pridobivanje tako zunaj kot znotraj organizacije svoje prednosti in slabosti. Izbiranje sodelavcev je zahtevna dejavnost, saj so tveganja pri presojanju zmožnosti kandidatov precejšnja (Tavčar 2002, 142).

Tudi za uspešno in učinkovito delovanje Centra za integrirani javni potniški promet so ključnega pomena sodelavci. V Centru bodo zaposleni strokovnjaki iz posameznih dejavnosti, ki že delujejo na tem področju. Gre za zaposlene s Slovenskih železnic,

Ministrstva za promet in Direkcije RS za ceste – sektor za cestne prevoze. Ker se bodo v Centru izvajale različne delovne naloge, ki so navedene v prejšnjem podpoglavju, bodo morali biti zaposleni različnih profilov, kot so: diplomirani inženirji prometne tehnologije, diplomirani ekonomisti, diplomirani pravniki in informatiki. Vsekakor so pomembne izkušnje s področja izvajanja gospodarske javne službe prevoza potniškega prometa in drugih dejavnosti, ki so povezane s storitvijo javnega potniškega prometa, med drugim tudi koordinacijske in vodstvene sposobnosti.

Če primerjam avstrijski model integriranega javnega potniškega prometa in upravljavca – Štajersko prometno zvezo, bi za delovanje Centra potreboval šestnajst zaposlenih (Kroißenbrunner 2009, 20). Vsekakor je najpomembnejša natančna opredelitev nalog, ki se bodo izvajale v Centru, in njihov obseg.

Ker bi se sistem integriranega javnega potniškega prometa vzpostavljajal postopoma, je bistveno, da začne Center delovati in pripraviti vse potrebno za udejanjanje sistema.

6.4 Materialni viri

Med materialnimi in nematerialnimi sredstvi imajo finančna prav posebno mesto že zaradi tega, ker za načrtovanje, nadzorovanje in ocenjevanj mnogokrat prevajamo druge oblike sredstev v finančno obliko (Tavčar 2002, 130). Finančna sredstva so eden izmed prvih pogojev za učinkovito in uspešno poslovanje organizacije. Pri vsem tem je finančno načrtovanje pomembna sestavina načrtovanja politike podjetja in domala vsake druge organizacije. Načrtovanje financiranja podjetja obsega delovanje in razvoj finančne funkcije, priskrbo in naložbe finančnih sredstev, gospodarjenje z njimi, vračanje sredstev in finančne odnose, ki pri tem nastajajo. Pri vsem tem je pomembno gospodarno ravnanje z materialnimi sredstvi in storitvami. Na področju storitev je mnogokrat temeljni vzrok za negospodarno delovanje neskladnost povpraševanja po storitvah z zmogljivostmi dobavitelja oziroma izvajalca storitev (Tavčar 2002, 150).

Center za integrirani javni potniški promet kot gospodarska družba, ki je v lasti države, bo za svoje delovanje potreboval finančna sredstva iz državnega proračuna. Namen teh sredstev je za pokrivanje stroškov za izvajanje dejavnosti upravljavca javnega potniškega prometa in za sofinanciranje izvajanje integriranega javnega potniškega prometa. Sredstva za izvajanje storitev nadstandardnega javnega potniškega prometa morajo zagotavljati lokalne skupnosti, v interesu katerih se te storitve uvedejo. Te vrste prevozov se po pravnih podlagah štejejo kot nadstandardne storitve, za katere sredstva zagotovi lokalna skupnost oziroma lokalne skupnosti, ki so uvedbo tovrstnih linij predlagale oziroma na območju katerih se te storitve izvajajo (Korže et al. 2009, 40).

Namesto financiranja javnega potniškega prometa iz proračuna je možno tudi pridobivanje sredstev z uvedbo drugih sistemov, ki pa so predmet širše družbene razprave, saj posegajo v druge gospodarske in socialne sfere, so pa znane kot rešitev

financiranja v nekaterih evropskih državah. Tak primer je določen odstotek zneska, ki je namenjen zaposlenim kot vračilo vožnje na delo.

Izvajalec za izvajanje javne gospodarske službe prejema sredstva. Prvi pogoj za to pa je sklenitev večletne pogodbe, ki zagotavlja njegovo poslovanje. Višina nadomestila za opravljanje storitve prevoza javnega potniškega prometa ne sme preseči zneska, potrebnega za kritje finančnega neto učinka na stroške in prihodke, nastale zaradi izpolnjevanja obveznosti izvajanja te obveznosti. Finančni neto učinek za storitve se izračuna po formuli (Uredba o načinu izvajanja obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu 2008, 11. člen).

Nadomestilo za opravljanje storitve = poslovni odhodki – ostali prihodki – saldo finančni prihodki/odhodki – saldo drugi prihodki/odhodki + primeren dobiček

Za izvajalca pomeni primeren dobiček sredstva za razširjeno reprodukcijo, torej za vlaganje v materialna sredstva, kadre in razvoj storitev. Tako izračunano nadomestilo je neto nadomestilo in ne vključuje predpisanega davka na dodano vrednost. Izvajalec mora na dan prejema nadomestila odvesti v skladu z veljavno zakonodajo, obračunati davek na dodano vrednost po predpisani stopnji. Nadomestilo na enoto opravljene storitve, na prevoženi kilometer, se izračuna tako, da se bruto nadomestilo deli s številom načrtovanih prevoženih kilometrov, izračunanih na podlagi potrjenega voznega reda za določeno obdobje veljavnosti voznega reda.

Stroški in izguba ter primeren dobiček, ki izhaja iz opravljanja drugih dejavnosti izvajalca, ne smejo biti opredeljeni v storitvi javnega potniškega prometa. Stroški storitev javnega potniškega prometa morajo biti uravnoteženi s prihodki od opravljene dejavnosti in plačili iz javnih sredstev. Primeren dobiček pomeni stopnjo dobička na vloženi kapital, ki je za potniški prometni sektor normalna in ki upošteva možnost investiranja v dejavnost prevoza.

Najlažje predstavim financiranje modela integriranega javnega potniškega prometa tako, da prikažem finančne kazalnike uspešno delujočega modela v Avstrijski deželi Štajerski, hkrati pa primerjam podatke primerljivih kazalnikov iz Slovenije.

V tabeli 6.3 so prikazani podatki avstrijskega integriranega sistema cestnega in železniškega mestnega in primestnega prometa za leto 2007, kjer je razvidno, da je za delovanje avstrijskega integriranega javnega potniškega prometa potrebnih skupno 126,9 milijona evrov na letni ravni, pri čemer so prepeljali 100,4 milijona potnikov.

Tabela 6.3 Primerjava javnega potniškega prometa v Sloveniji z integriranim javnim potniškim prometom v Avstriji (Štajerska)

	Slovenija			Avstrija (Štajerska)	
Površina	20.273 km ²				16.000 km ²
Št. prebivalcev	1,99637 mio.				1,2 mio.
Število občin	210				535
	cestni primestni, medkrajevni potniški	železniški potniški	Mestna občina Ljubljana	Mestna občina Maribor	Integrirani primestni (medkrajevni), mestni cestni in železniški promet
Št. izvajalcev Javnega pot. prometa	47 avt. podjetij – koncesionarjev	SŽ	LPP	Veolia Transport	63
Št. zaposlenih v teh podjetjih		717	921	120	4500
Število linij	2200	147	21	20	500
Število postajališč	7500	266	479	350	6200
Število odhodov na delovni dan	8000	593			13.500
Š. prodanih vozovnic		4,3 mio.		500.000	10,3 mio. in 96.000 dijaških vozovnic
Prepeljani potniki	40 mio .	14,9 mio.	89,7 mio.*	5mio	100,4 mio.
Prihodki od prodaje vozovnic	33,4. mio.	21,4 mio.	19,5 mio.	2,34 mio.	44,8 mio. (cost recovery rate-pod 50 %)
Razpoložljiva finančna sredstva za pokrivanje stroškov izvajanja JPP (v €)	Skupaj: 63,2 mio. -51,9 mio. prihodkih od prodaje vozovnic in javnih virov -11,3mio - dodatna subvencija s strani DRSC	Skupaj: 57,1 mio. - 21,4 mio. - prihodki od prodaje, 34,3 mio. pogodba z JAŽP in 1,3 mio. ostali tržni prihodki	Skupaj: 36,7 mio. Subvencija MOL: 4,57 mio.	Skupaj: 4,1 mio. Subvencija MO: 1,38 mio.	Skupaj: 126,9 mio.: 33,3 mio. + 48,8 mio. za subvencioniranje dijaških vozovnic+ 44,8 mio. kot prihodek od prodaje kart 33,3 mio. pridobi »Verkehrsverbund – 'VVS'« iz: -8,6 mio. Republika Avstrija -12,5 mio. dežela Štajerska -4,5 mio. mesto Graz -7,7 mio. "ostala posebna naročila"

Uvedba modela integriranega javnega potniškega prometa

Struktura pokrivanja stroškov	LPP: vsi stroški 38,7 mio. €	Upravljaec JPP (»verkehrsverbund«) razdeli 33,3 mio. za: -20,3 mio. za subvencioniranje vozovnic -11 mio. za nerentabilne linije - 1,1 mio. za marketing -0,9 mio. za planiranje in organizacijo
-------------------------------	---------------------------------	---

* MO Ljubljana (LPP) uporablja drugačno metodologija štetja potnikov (Vir: Hensle 2007, podatki SŽ, LPP, DRSC)

Vir: Blaž in Hočevar 2008, 8.

Istega leta je bilo v Sloveniji prepeljanih 14,9 milijona potnikov z vlaki Slovenskih železnic in 40 milijonov v cestnem medkrajevnem in primestnem prometu. V integriranem javnem potniškem prometu v Sloveniji je treba upoštevati tudi javni promet znotraj dveh največjih mest v Sloveniji, to sta Ljubljana in Maribor. Upoštevajoč slednje se je leta 2007 z javnim prevozom prepeljalo še 89,7 milijona na ravni Mestne občine Ljubljana in 5 milijonov znotraj Mestne občine Maribor. Vendar sem prevoze Mestne občine Ljubljana v analizi izključil, zaradi neprimerljive metodologije spremljanja obsega dela. V Ljubljanskem potniškem prometu namreč vsakega imetnika delavske mesečne vozovnice pri poslovnih analizah upoštevajo, da se z avtobusom pelje 150-krat na mesec, za vsakega imetnika delavske mesečne vozovnice pa, da se pelje 86-krat (Jesenšek 2010, 11). Pri drugih prevoznikih se mesečne vozovnice štejejo za 50 voženj. Po navedbah Blaža in Hočevara (2008, 7) pa če obstoječemu slovenskemu sistemu dodamo prevoze na območju mestne občine Ljubljana in se oceni število prepeljanih potnikov na 44 milijonov, pomeni, da v Sloveniji potrebujemo 161,1 milijona evrov, da se prepelje skupno 103,9 milijona potnikov.

Če primerjam avstrijski integrirani sistem cestnega in železniškega mestnega in primestnega prometa, ki potrebuje za delovanje skupno 126,9 milijona evrov na letni ravni in prepelje 100,4 milijona potnikov, in slovenski sistem z 103,9 milijona potnikov in 161,1 milijona evrov za delovanje, ugotovim da je slovenski sistem primerljiv z avstrijskim.

Ekonomska upravičenost vzpostavitve centra za izvajanje integriranega javnega potniškega prometa in določitev upravljavca pa se kaže tudi v znižanju skupnih stroškov prevoznikov, ki ne bi več opravljali posameznih nerentabilnih linij. To omenjata tudi Lep in Plevnik (2003, 78), in sicer da se ponudba javnega potniškega prometa v Sloveniji v prihodnje ne bo osredotočala zgolj na območja z dovolj ekonomsko upravičljivega povpraševanja po prevozih oziroma na ekonomsko rentabilne linije, kot je to značilno za tržni (liberalni) organizacijski model. Liberalni model je z vidika javnih financ ugoden, saj je sposoben samofinanciranja svojih storitev brez javnih proračunskih virov oziroma mu za tekoče poslovanje in razvojne investicije zadoščajo prihodki iz poslovanja na teh linijah. To pa bi pomenilo, da bi obstajal javni prevoz le na linijah, kjer je zadostno povpraševanje. Naloga družbe pa je zagotoviti celotnemu prebivalstvu ustrezno ponudbo javnega prevoza. Družba zato opredeli kakovostne in količinske standarde ponudbe in jih mora, ker obsegajo prevoze, ki niso sposobni samofinanciranja, ustrezno finančno podpreti iz javnih finančnih virov (Lep in Plevnik 2003, 78).

Upravljavec se bo pogajal s posameznimi prevozniki in za posamezne linije tako, da bi se lahko zmanjšali povprečni stroški na prevoženi kilometer na avtobusnem medkrajevnem prometu s sedanjih 1,6 evra na 1,5 evra. To je cena, po katerih so leta

2007 vozili dobro organizirani prevozniki in ki obenem vlagajo v kakovost prevoznih storitev (Blaž in Hočevar 2008, 10).

Število medkrajevnih javno linijskih avtobusnih kilometrov bi se lahko glede na razpoložljiva finančna sredstva znižalo za pet odstotkov oziroma 2.416.000 kilometrov. Zmanjšanje števila prevoženih kilometrov ne sme iti na račun slabšanja kakovosti ponudbe, temveč je treba ukiniti neatraktivne linije, ki so praviloma zelo dolge, in pa določene medkrajevne linije opredeliti kot mestne oziroma občinske. Tu gre predvsem za linije pri velikih mestih kot so Ljubljana, Maribor in Celje.

Upravljavca bo lahko povečal prihodke in optimalno izrabljaj razpoložljive vire, saj bo bolj fleksibilen pri sprejemanju poslovnih odločitev. Javni prevozi tudi šolski in občinski, se sofinancirajo tudi iz občinskih proračunov in preko Ministrstva za visoko šolstvo, znanost in tehnologijo. Upravljavca bo moral znati poiskati ekonomsko upravičenost združevanja javnih virov financiranja in javnih linij v najširšem pomenu. Kjer obstaja interes zasebnega kapitala, bo lahko upravljavca k sofinanciranju javnih linij pritegnil tudi zasebna sredstva in vzpostavil celovite integrirane produkte, ki so povezani s turizmom ali gospodarstvom.

Glede na sedanji pristop naše zakonodaje, ki pod javni potniški promet z vidika javnega interesa vključuje tudi tiste vrste prevozov potnikov, ki z vidika dostopnosti sodijo med pogodbeni potniški promet in ti prevozi niso na razpolago vsem potnikom, temveč samo določenemu segmentu uporabnikov, kaže tudi te vrste prevozov vključiti v sistem integriranega javnega potniškega prometa in tako izboljšati mobilnost ter ekonomsko učinkovitost.

Tudi delež pokrivanja stroškov s prodajo vozovnic (cost recovery rate) je podoben izmerjenim v primerljivih okoljih v tujini, to je nekoliko pod petdeset odstotkov, kar je tudi prikazano v tabeli 6.3.

Za investicijski razvoj integriranega javnega potniškega prometa so pomembne predvsem večletne pogodbe o opravljanju javno gospodarske službe, ki omogočajo investicijski cikel nabave novih vozil sredstev potniškega prometa in razvoj enotne informacijske tehnologije. Integracija prevoznih storitev pomeni poleg povečanja prihodkov s strani prevoznine tudi zmanjšanje stroškov za opravljanje storitve.

Ob združitvi vseh obstoječih proračunskih sredstev in transportnih prihodkov prevoznikov ter ob predvidenem zmanjšanju obratovalnih stroškov zaradi harmonizacije vozilnih redov lahko zatrdim, da bi lahko že z obstoječimi proračunskimi sredstvi vzpostavili modela integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji.

6.5 Merjenje uspešnosti poslovanja

Informacije o uspešnosti poslovanja so temeljne za sprejemanje pomembnih poslovnih odločitev (Tekavčič 2002, 665). Organizacije jih potrebujejo tako pri iskanju odgovorov na strateška vprašanja kot za sprejemanje sprotnih, taktičnih odločitev.

Opredelitev uspešnosti je tesno povezana s tistim, kar želimo doseči, in pomeni odgovor, kako organizacija dosega cilje.

Informacije za presojanje uspešnosti običajno zagotavlja računovodstvo, kateremu pa pogosto očitajo, da informacije ki jih dajejo, ne zadoščajo za sprejemanje ustreznih poslovnih odločitev. Na pomenu pridobivajo nefinančni kazalniki (Tekavčič 2002, 685). Tu gre za tako finančne kot nefinančne informacije, pri čemer pa zaradi specifične obravnavane storitve merjenja integriranega javnega prometa pride v poštev le ugotavljanje kakovosti (anketa, število reklamacij, pritožb itd.), število izrednih dogodkov ...

Po mnenju Tekavčičeve (2002, 685) pa je najbolj celovita, zanesljiva in formalizirana rešitev za vključevanje nefinančnih kazalnikov v presojanje poslovanja pristop, ki sta ga Kaplan in Norton razvila pod imenom Balanced Scorecard (v slovenskem prevodu uravnoteženi sistem kazalnikov). Njun model presoja uspešnost poslovanja skozi prizmo štirih sklopov kazalnikov: finančni kazalniki, vidik kupcev, učinkovitost in kakovost notranjih procesov ter kazalniki za presojanje in zagotavljanje učenja in rasti podjetja.

Izvajalci javnega potniškega prometa v Sloveniji že spremljajo kazalnike poslovanja in s tem prikazujejo uspešnost izvajanja storitve. Slovenske železnice spremljajo kazalnike štirih področij: usmerjenost na trg, področje finančnih kazalnikov, perspektive zaposlenih in notranji procesi v organizaciji.

Usmerjenost na trg se meri z obsegom dela, ki je izražen s številom opravljenih potniških kilometrov, številom prepeljanih potnikov, povprečno prevozno potjo, zasedenostjo sedežev, odstotkom tržnega deleža na trgu prevoznih storitev, številom opravljenih voženj, številom prevoženih kilometrov in zadovoljstvom uporabnikov. Ta se odraža s številom pritožb in pohval, rezultati ankete kakovosti storitev ter številom reklamiranih vozovnic.

Finančni kazalniki kažejo rezultat iz poslovanja (EBIT), čisti rezultat, koeficient gospodarnosti in dobičkonosnosti, prihodkovno postavko na prevoženi kilometer, stroškovno postavko na prevoženi kilometer, delež stroškov v prihodkih, denarni tok, dodana vrednost na zaposlenega in rast dodane vrednosti.

Perspektiva zaposlenosti se meri s številom zaposlenih, povprečnim številom zaposlenih, kvalifikacijskim količnikom, urami rednega dela, obračunanimi urami, številom nadur in odstotkom bolniških ur, izrabo letnega dopusta, povprečno plačo na zaposlenega, številom poškodb pri delu in pogostostjo poškodb. Spremlja se tudi realizacija plana izobraževanja, število delavcev, ki študirajo ob delu in se funkcionalno izobražujejo.

Notranji procesi v organizaciji merijo kakovost izvajanja storitve, varnost prometa, izvajanje zakonodaje, gospodarnost, produktivnost in varovanje okolja.

Kakovost opravljanja storitve se meri z izvajanjem voznega reda, ki se odraža s številom zamud, številom odpovedanih voženj in številom okvar vozil. Varnost prometa se odraža s številom motenj v prometu in številom izrednih dogodkov. Odgovornost je lahko objektivna in subjektivna. Izvajanje zakonodaje se spremlja s številom inšpekcijskih odločb in številom ugotovljenih nepravilnosti notranje revizije in kontrole. Gospodarnost se ugotavlja z razpoložljivostjo vozil celotnega voznega parka izvajalcev, dnevnim tekom vozil in številom mazalnih kilometrov. Produktivnost je odvisna od števila opravljenih potniških kilometrov na zaposlenega in številom potniških kilometrov na stanje inventarskega parka. Za spremljanje kazalnikov varovanja okolja se merijo specifična poraba energije in gorivo na enoto dela, stroški vode in komunale ter porabo električne energije za splošno obratovanje.

Kot je razvidno, se kazalniki poslovanja že spremljajo med izvajalci, ki jih bodo merili tudi v novem modelu. Kazalnike pa bodo dostavljali upravljavcu.

6.6 Terminski načrt izvajanja

Raziskave (Zeithaml in Bitner 1996, 267) kažejo, da ima vpeljava novih produktov na trg z natančno strukturiranim načrtom večjo možnost do uspeha kot pa tiste brez načrta. To še bolj velja pri uvajanju novih storitev, ki so zaradi svojih značilnosti še toliko kompleksnejše. Ker izvajanje storitev zahteva interakcijo več deležnikov (zaposleni, uporabniki), je treba pri načrtovanju razvoja nove storitve vključiti vse. Zaposleni večinoma so »storitev« oziroma izvajajo storitev, zato je njihova vključitev v načrt še toliko pomembnejša, saj imajo stik s storitvijo in neposredni stik z uporabniki, zato lahko pomagajo pri identificiranju pričakovanj.

Uvedba modela integriranega javnega potniškega prometa pomeni izboljšanje storitve za uporabnike, predvsem v pogledu usklajenih voznih redov, urejenih prestopnih točk in enotne vozovnice, izdane na sodobnem mediju. Uresničitev tega pa zahteva vrsto dejavnosti, ki zadevajo različne deležnike – prevoznike, ministrstvo itd. Zato je terminski načrt uvedbe integriranega javnega potniškega prometa ključen. V tabeli 6.4 je predstavljen predlog terminskega načrta vzpostavitve integriranega javnega potniškega prometa, povzet po Predovnikovi in Hočevarju (2009, 4), pri čemer pa sem predviden začetek in konec dejavnosti prilagodil uvajanju modela.

Pravne podlage predvidevajo prehodno obdobje, v katerem bi se vzpostavil celotni model in v katerem bi se prilagodila celotna infrastruktura, vzpostavil enotni informacijski sistem, enotni tarifni sistem in enotni sistem nadomestil ter vzpostavili drugi pogoji za delovanje organizacije integriranega javnega potniškega prometa.

Tabela 6.4 Terminski načrt vzpostavitve integriranega javnega potniškega prometa

Dejavnosti	Predviden začetek / zaključek dejavnosti
Izdelava conskega sistema v RS (osnova sistema, premer con 10 km)	avgust 2010 februar 2011
Izdelava tarifnega sistema v RS (stroškovni in cenovni sistem delovanja)	september 2010 junij 2011
Prestopanja v sistemu IJPP (vir podatkov za tarifni sistem – prestopanje med različnimi prevoznimi sredstvi)	september 2010 november 2011
Ekonomska analiza con (finančni vidik prestopanja med conami)	maj 2011 december 2011
Izdelava pravnih podlag za integracijo JPP (osnove integracije – postavitev pravnih, finančnih in organizacijskih podlag za integracijo JPP-zakon)	maj 2011 november 2011
Izdelava skupne baze podatkov voznih redov (vključitev con, MPP voznih redov – za usklajevanje)	april 2011 oktober 2011
Izdelava integrirane baze podatkov voznih redov (kliring)	maj 2011 junij 2012
Analiza obstoječih tehnologij pri operaterjih (poenotenje voznega reda in posodobitev plačilnega sistema)	januar 2012 december 2012
Vključevanje programske in strojne opreme (gradnja informacijskega sistema, vzpostavitev informacijskih točk, kartomatov, spletnih strani)	junij 2012 junij 2013
Izvedba pilotnih projektov (poizkusni zagon IJPP na območju LUR)	september 2012 september 2013
Izobraževanje osebja	september 2011 do konca projekta
Obveščanje javnosti / promocija (seznanitev vseh potencialnih uporabnikov o posodobitvi in novih možnostih IJPP)	januar 2012 o konca projekta
Vzpostavitev sistema enotne vozovnice (pregled vseh elementov, odprava pomanjkljivosti)	januar 2013 do konca projekta

Vir: Predovnik in Hočevar 2009, 4.

Kljub izdelanim terminskim načrtom pa za uspešno uvedbo modela integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji obstaja kar nekaj bojazni in dilem, ki pa so, kot se zdi bolj navidezne narave. Izvedba projekta naj bi bila ogrožena zaradi problema podelitve koncesij avtobusnim prevoznikom, ki pa je rešljiv s sklenitvijo večletnih pogodb po tako imenovanem modificiranem bruto modelu. Pojavlja se tudi strah pred neznanim ter pred izgubo avtonomije pri samih izvajalcih. Povezavo regionalnega in mestnega prometa je treba narediti že na začetku in vključiti mestni promet ter šolske prevoze v integrirani sistem javnega potniškega prometa. Tako bo tudi mestni promet,

ki dobiva nadomestila lokalnih skupnosti, vključen v povezani skupni državni sistem, kar pomeni, da bodo potniki lahko potovali po celotni državi z eno enotno vozovnico.

6.7 Nadzor nad uvajanjem modela

Prihodnji Zakon o integriranem javnem potniškem prometu mora predvideti v okviru obveznosti upravljavca tudi inšpekcijsko nadzorno službo, ki bo bdela nad tehničnimi, kadrovskimi in drugimi pogoji, ki jih morajo izpolnjevati izvajalci. Interesi uporabnikov storitev in lokalnih skupnosti morajo biti prav tako zastopani, in sicer na način, ki zagotavlja vpliv na sistem načrtovanja in nadzora nad kakovostjo storitev.

Upravljavec mora biti pristojen za nadzor nad izvajanjem in zagotavljanjem vseh storitev, ki so predpisane in objavljene z veljavnim voznim redom. Zagotavljati mora izvrševanje javnega interesa opravljanja storitev integriranega javnega potniškega prometa.

Sprejeti se morajo podzakonski akt (Korže et al. 2009, 51), s katerimi se določijo merila za določanje standardov kakovosti, na podlagi katerih upravljavec določi merila za ugotavljanje kakovosti storitev javnega potniškega prometa in pri tem upošteva zlasti starost prevoznih sredstev in predvidene zamude prevoznikov. Določijo se tudi standardi za čistočo, število in naravo reklamacij storitev in urejenost osebja ter podobno.

V Zakonu o integriranem javnem potniškem prometu bodo določene neposredne naloge inšpekcijskega nadzorstva. Opravljali jih bodo inšpektorji za železniški promet, cestni in vodni promet, in sicer vsak za izvajanje storitev javnega potniškega prometa na svojem področju. Inšpektorji za javni potniški promet pa bodo izvajali nadzor nad zagotavljanjem integriranega sistema javnega potniškega prometa. To bo zajemalo nadzor nad (Korže et al. 2009, 52):

- zagotavljanjem integriranega sistema javnega potniškega prometa,
- izpolnjevanjem pogojev za opravljanje storitev javnega potniškega prometa,
- ustreznim izvajanjem storitev javnega potniškega prometa,
- ustrezno opremljenostjo prevoznih sredstev, prestopnih točk in drugih prostorov, v katerih se izvajajo storitve javnega potniškega prometa,
- zagotavljanjem minimalne ravni kakovosti storitev javnega potniškega prometa,
- pravilnim zaračunavanjem cen prevozov, skladno z enotno potniško tarifo, in izdajanjem enotne vozovnice,
- izvajanjem prevozov, skladno z enotnim voznim redom in predvidenimi relacijami
- zagotavljanjem enotnega informacijskega sistema.

Z namenom zagotavljanja storitve predpisane kakovosti bodo morali izvajalci poročati upravljavcu o vseh dejavnih in pojavih, ki utegnejo vplivati na izvajanje storitev javnega potniškega prometa. Enkrat na mesec bodo morali posredovati podatke o opravljenih prepeljanih kilometrih, načrtovanih prepeljanih potnikih in višini načrtovanih nadomestil.

Na drugi strani bo moral upravljavec enkrat na leto objaviti poročilo o javnih prevozih, ki bo vsebovalo podatke o izvajalcih storitev javnega potniškega prometa, ki jih je upravljavec zbral v postopku javnega naročanja ter obsegu dodeljenih nadomestil. Poročilo bo moralo vsebovati prikaz podatkov za vsako posamezno obliko javnega prometa posebej in za vse oblike skupaj in biti oblikovano tako, da lahko Ministrstvo na njegovi podlagi izvaja nadzor in oceni obseg izvedb, kakovost ter financiranje storitev javnega potniškega prometa.

Z namenom preprečevanja navzkrižnega subvencioniranja in transparentnosti uporabe sredstev nadomestil bo moral izvajalec, ki poleg storitev javnega potniškega prometa opravlja tudi druge dejavnosti, v skladu z veljavnimi računovodskimi standardi, računovodske izkaze za storitve javnega potniškega prometa izkazovati ločeno od drugih dejavnosti.

Upravljavec (Korže et al. 2009, 44) bo imel pravico do kontrole izvajanja pogodbenih obveznosti in kontrole odprave morebitnih ugotovljenih nepravilnosti pri izvajalcu in na prodajnih mestih. Prav tako bo imel pravico do kontrole o namenski uporabi proračunskih sredstev. V primeru nepravilnosti pri izvajanju storitve s strani izvajalca bo imel upravljavec pravico, da zadrži del sredstev in zniža zneske nadomestila. Ti zneski bodo morali biti določeni v pogodbi o izvajanju storitve. V pogodbi pa bodo morali biti določeni tudi drugi parametri, ki vplivajo na znižanja ali zvišanja zneskov za opravljanje storitve zaradi ugotovljenih nepravilnosti s strani izvajalca ali upravljavca.

6.8 Primerjava s sistemom Štajerske prometne zveze

V tem delu primerjam model integriranega javnega potniškega prometa, ki sem ga opisal v nalogi, s sistemom Štajerske prometne zveze. Menim, da predvsem kritičen pogled na delovanje sistema, ki obstaja že nekaj časa, pomembno pripomore pri uvajanju podobnega modela v Sloveniji.

Po mojem mnenju je največja pomanjkljivost avstrijskega modela, da so se v posameznih deželah, ki jih je v Avstriji skupaj devet, odločili za ločen razvoj prometnih zvez po posameznih deželah. Do leta 2009 je takšen sistem uvedlo sedem dežel, ki pa med seboj niso integrirane. V Avstriji namreč ni bilo enotnih državnih usmeritev oziroma zakonodaje, ki bi onemogočila delitev na toliko samostojnih prometnih subjektov, kar povzroča težave pri delu med zvezami in pri izboljševanju ponudbe za vse uporabnike, ki potujejo med zvezami. Zato model integriranega javnega potniškega

prometa v Sloveniji predvideva enega upravljavca, ki bo omogočil enake možnosti dostopa do prevozne storitve za vse uporabnike v Sloveniji.

V Avstriji še vedno obstaja problem razdelitve prihodkov od enotne tarife, zato so potrebna stalna usklajevanja med prevozniki. Ta potekajo brez sodelovanja prometne zveze. V slovenskem modelu bo nad usklajevanjem bdela upravljavec, ki bo koordiniral kliring (razvrstitev prihodkov od prodaje enotne vozovnice) med prevozniki. V Avstriji imajo tudi različen pristop k subvencioniranju študentskih in dijaških prevozov, kar bo potrebno pri nas celovito zakonsko rešiti. Upravljavec bo moral imeti pregled nad celotnimi sredstvi, ki jih država in lokalne skupnosti namenjajo za nadomestilo opravljanja javno gospodarske službe.

Vozni redi v Štajerski prometni zvezi so sicer usklajeni, vendar za to skrbi vsak prevoznik zase, kar lahko zahteva dolgotrajna pogajanja. V slovenskem modelu je predvidena harmonizacija oziroma usklajevanje voznih redov na ravni upravljavca.

Prometna zveza Štajerske se ne ukvarja z investicijami v vozila in v infrastrukturo, kot so postajališča in parkirišča. Nima vpliva na prometno politiko mesta Gradec, ki samo načrtuje gradnjo garažnih hiš, ceno parkirnin, določitev peš con ter kolesarskih stez. Prihodnji upravljavec v Sloveniji se bo moral dejavno vključevati v prometno politiko tako na državni kot regionalni ter lokalni ravni. Državni in lokalni ukrepi prometne politike se izrazito odražajo na uporabi javnega potniškega prometa, ki pa mora biti ustrezna alternativa osebnemu prometu.

Vsak prevoznik v avstrijski prometni zvezi ima svoj prodajni sistem, kar poraja dolgotrajen in kompleksen proces pri povišanju cen. V modelu, ki bi bil uveden v Sloveniji, bo moral obstajati enotni sistem, ki bo omogočal, da se bodo vsem operaterjem naenkrat spremenile cene. Zato so potrebni enotni standardi 'ticketinga' vseh prevoznikov, ki se želijo vključiti v sistem javnega potniškega prometa v Sloveniji.

Uspešnost avstrijskega modela integriranega javnega potniškega prometa sem želel preveriti s kazalniki poslovanja, vendar sem ugotovil, da so po obsegu zelo skromni. Spremljajo le prihodke, število potnikov, modal split oziroma potovalne navade in anketo o zadovoljstvu uporabnikov ter kakovosti storitev. Anketo izvajajo tudi posamezni operaterji, ki so po pogodbi dolžni opravljati merjenje zadovoljstva, rezultate pa pošiljajo Prometni zvezi.

Kazalnike uspešnosti v prihodnjem modelu integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji sem predstavil v poglavju 6.5. Glede na različnost modelov glede funkcije upravljavca, ki bo imel v Sloveniji večje pristojnosti v pogledu vodenja in koordinacije prevoznikov, je smiselno večje število kazalnikov merjenja uspešnosti poslovanja.

V Avstriji je zveza bolj usmerjena v predstavitev skupnih ponudb, popularizacijo javnega prometa in zdravega načina življenja. V Sloveniji bo treba poleg izboljšanja javne podobe te storitve in predstavitev obstoječih ter prihodnjih ponudb doseči tudi

večjo enotnost na tehničnem in tehnološkem področju izvajanja integriranega javnega potniškega prometa.

6.9 Povzetek poglavja

Za sisteme javnega potniškega prometa je značilna organizacijska struktura treh ravni: strateška raven (politična izhodišča in cilji), taktična raven (vozni red, tarifni sistem) in operativna raven (prodaja vozovnic, izvajanje prevozov). V skladu s strateškimi cilji in zaradi prevlade javnega interesa pri upravljanju javnega potniškega prometa bo glavnino odločanja in s tem najmanj prvi dve ravni (strateško in taktično) prevzela država oz. javne institucije. Šele na operativni ravni je smiselno določen del pristojnosti prepustiti tržnim mehanizmom oziroma izvajalcem prevozov (Lep in Plevnik 2003, 72).

Država oziroma ministrstvo za promet kot resorni oblastni organ je pristojno vzpostaviti normativne pogoje za organizacijo, delovanje, financiranje, nadzorovanje in izvajanje javnega potniškega prometa. V zakonu o integriranem javnem potniškem prometu morajo biti določene tiste naloge države, ki so pogoj za doseg o predeljenih ciljev.

Določil se bo upravljavec – center za integrirani javni potniški promet, kot gospodarska družba, ki je v lasti države. Upravljavec bo pristojen sprejeti vse potrebne operativne splošne akte za vzpostavitev organizacije, delovanje in operativni nadzor nad izvajanjem integriranega javnega potniškega prometa kot javne gospodarske službe. Temeljne naloge tega centra bodo vzpostavitev, organizacija in upravljanje sistema, predlaganje linij, dostopnosti, pogostosti prevozov ter cen vozovnic. V Centru bodo zaposleni strokovnjaki iz posameznih dejavnosti, ki že delujejo na tem področju, in sicer različnih profilov, kot so: diplomirani inženirji prometne tehnologije, diplomirani ekonomisti, diplomirani pravniki in informatiki. Center bo za svoje delovanje potreboval finančna sredstva iz državnega proračuna. Namen teh sredstev je za pokrivanje stroškov za izvajanje dejavnosti upravljavca javnega potniškega prometa in za sofinanciranje izvajanja integriranega javnega potniškega prometa. Če primerjam avstrijski integrirani sistem cestnega in železniškega mestnega in primestnega prometa, ki je leta 2007 potreboval za delovanje skupno 126,9 milijona evrov na letni ravni in prepelje 100,4 milijona potnikov, in slovenskih sistem z 103,9 milijona potnikov in 161,1 milijona evrov za delovanje, ugotovim da je slovenskih sistem primerljiv z avstrijskim. Tako lahko zatrdim, da ob združitvi vseh obstoječih proračunskih sredstev in transportnih prihodkov prevoznikov ter ob predvidenem zmanjšanju obratovalnih stroškov zaradi harmonizacije vozni redov, obstoječa proračunska sredstva niso ovira za razvoj modela integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji.

Izvajalec za izvajanje javne gospodarske službe prejema sredstva. Prvi pogoj za to pa je sklenitev večletne pogodbe, ki zagotavlja njegovo poslovanje. Višina nadomestila za opravljanje storitve prevoza javnega potniškega prometa ne sme preseči zneska, potrebnega za kritje finančnega neto učinka na stroške in prihodke, nastale zaradi izpolnjevanja obveznosti izvajanja te obveznosti. Izvajalci bodo morali spremljati kazalnike, in sicer iz štirih področij: usmerjenost na trg, področje finančnih kazalnikov, perspektive zaposlenih in notranji procesi v organizaciji. Kazalnike bodo dostavljali upravljavcu.

Uvedba modela integriranega javnega potniškega prometa pomeni izboljšanje storitve za uporabnike, predvsem v pogledu usklajenih vozniških redov, urejenih prestopnih točk in enotne vozovnice, izdane na sodobnem mediju. Uresničitev tega pa zahteva vrsto dejavnosti, ki zadevajo različne deležnike – prevoznike, ministrstvo, itd. Zato je priprava terminskega načrta uvedbe integriranega javnega potniškega prometa ključna.

Prihodnji zakon o integriranem javnem potniškem prometu mora predvideti v okviru obveznosti upravljavca tudi inšpekcijsko nadzorno službo, ki bo bdela nad tehničnimi, kadrovske in drugimi pogoji, ki jih morajo izpolnjevati izvajalci. Interesi uporabnikov storitev in lokalnih skupnosti morajo biti prav tako zastopani, in sicer na način, ki zagotavlja vpliv na sistem načrtovanja in nadzora nad kakovostjo storitev.

Z namenom zagotavljanja storitve predpisane kakovosti bodo morali izvajalci poročati upravljavcu o vseh dejavnikih in pojavih, ki utegnejo vplivati na izvajanje storitev javnega potniškega prometa. Enkrat na mesec bodo morali posredovati podatke o opravljenih prepeljanih kilometrih, obsegu prepeljanih kilometrov in višini načrtovanih nadomestil.

Ravno primerjava z že delujočim sistemom Štajerske prometne zveze, predvsem kritični pogled na delovanje sistema, pomembno pripomore pri uvajanju podobnega modela v Sloveniji in se s tem poskuša izogniti oviram in pomanjkljivostim.

7 SKLEP

Javni potniški promet, javni prevoz, javni tranzit ali masovni tranzit vključuje vse prometne sisteme, kjer potniki ne potujejo s svojimi vozili. Je kateri koli sistem, ki prevažata prebivalce in je običajno reguliran kot prevoznik, ki zagotavlja storitve po voznem redu na natančno določenih relacijah.

Javni potniški promet v Sloveniji pretežno opravlja gospodarsko javno službo, kar po Zakonu o gospodarskih javnih službah pomeni javno dobrino, ki jo zagotavlja država. V Sloveniji obstaja več podsistemov javnega potniškega prometa, ki ne delujejo usklajeno. Zato ne zadovoljujejo potreb uporabnikov in ne zagotavljajo pričakovane stopnje mobilnosti. Hkrati pa ne motivirajo izvajalcev za kakovostno opravljanje storitev in s tem državi ter lokalnim skupnostim ne omogočajo učinkovitega zagotavljanja javnega potniškega prometa kot javne dobrine. Vsak podsistem javnega potniškega prometa je zakonsko posebej urejen in se v okviru proračunskih sredstev financira iz več postavk proračunskih uporabnikov.

Dejstvo je, da na trgu javnega potniškega prometa že dobrih dvajset let traja kolaps javnega potniškega prometa, saj se število potnikov na avtobusih vsako leto v povprečju zmanjša za deset odstotkov. Na drugi strani pa uporaba avtomobila v Sloveniji narašča. Tudi primerjava z drugimi evropskimi državami po opravljenih potniških kilometrih z osebnim avtomobilom uvršča Slovenijo v sam vrh. Tako osebni avtomobilski promet iz dneva v dan bolj spodriva javni potniški promet. Osebni promet povzroča izredno velike zunanje stroške, ki so povezani z zdravjem prebivalstva, propadom stavb ter kulturne dediščine zaradi čezmernih emisij v zraku.

Javni potniški promet bi moral omogočiti mobilnost vsem državljanom na celotnem območju Slovenije, še zlasti prebivalcem, ki zaradi svojega načina življenja ne morejo uporabljati osebnega prevoza. Ta problematika je opisana v številnih razvojnih dokumentih, v Resoluciji o prometni politiki pa so med drugim predlagane rešitve in ukrepi, s katerimi bi lahko zagotovili učinkovit javni potniški promet. Poleg tega je država dolžna zagotoviti osnovne možnosti mobilnosti prebivalstva, saj je pravica do mobilnosti, ki jo je mogoče uresničiti z vzpostavitvijo dostopa do storitev javnega potniškega prometa, temeljna človekova pravica.

V več državah Evropske unije so problem mobilnosti uspešno rešili s pravočasnim načrtovanjem integriranega javnega potniškega prometa tako na državni, regijski in ne nazadnje mestni ravni. Primer Helsinkov, Bruslja in Poljske sem podrobneje predstavil v nalogi. Povsod pa jim je skupno to, da so javni potniški promet naredili konkurenčen osebnemu prevozu, in sicer s posodobitvijo voznih sredstev in prodajnih kanalov ter uvedbo modernih informacijskih sistemov. Prav tako pa so pomembno pripomogli tudi prometni državni ukrepi, ki so vplivali na večjo uporabo javnega prevoza.

Sloveniji najbolj primerljiv sistem je sistem javnega potniškega prometa v Avstriji v deželi Štajerski, ki potnikom ponuja enega bolj prijaznih prevoznih sistemov v Evropi. Omenjeni sistem je tudi po ponudbah primerljiv s slovenskim. Država zagotavlja ustrezno financiranje in subvencionirane cene vozovnic za določene segmente potnikov. Dežele so pristojne za načrtovanje izvajanja javnega potniškega prometa, v skladu s potrebami prebivalstva po javnem potniškem prometu, ter naročanje prevoznih storitev pri posameznih prometnih zvezah. Uvedli so enotno vozovnico, s katero potniki lahko za potovanje znotraj dežele uporabljajo različna prevozna sredstva po isti ceni. Ukrepi, s katerimi so izboljšali prometno storitev, so bili mehke narave, in če so bile vpeljane restrikcije, so bile vedno ponujene izboljšane alternativne oblike. Pomembno pri uvajanju tako kompleksnega sistema je prednostna navedba v razvojnih dokumentih, saj je dostopnost oziroma mobilnost prikazana na prvem mestu. Tega se zavedajo vsi vplivni deležniki tako iz politične kot strokovne sfere. Proces načrtovanja prometa je del integralnega načrtovanja razvoja mesta, ki ga vodijo prometni strokovnjaki, in ne urbanisti ter gradbeniki. Ti pri vsem procesu sodelujejo s svojim strokovnim znanjem.

Vse to napeljuje na temeljni cilj naloge, ki je ugotovitev, da v Sloveniji potrebujemo sistem integriranega javnega potniškega prometa, in sicer takšnega, katerega bodo uporabniki bolj pogosto uporabljali, neuporabnike pa prepričal k uporabi. Za to so potrebni ukrepi, s katerimi bi spodbudili k uporabi javnega prevoza. Gre za ukrepe bodočega upravljavca integriranega javnega potniškega prometa in državne ter lokalne ukrepe. V nalogi nisem mogel dokazati, da omenjeni ukrepi različno vplivajo na različne segmente uporabnikov, odvisno od tega, ali uporabljajo javni prevoz ali pa večino aktivnosti izvajajo z osebnim avtomobilom, saj razlike niso statistično značilne. K uporabi javnega prevoza bi bolj spodbudila boljša dostopnost javnega prevoza od tehnoloških izboljšav, ki bi enako dosegla vse skupine uporabnikov, saj nisem mogel potrditi razlik med skupinami uporabnikov. Kljub temu pa so rezultati pokazali, da bi uporabniki najbolj uporabljali javni prevoz, če bi bil ta hitrejši, če bi uvedli nove linije / proge oziroma če bi bilo več povezav. Prav tako bi jih prepričale cenejše vozovnice in pa enotna vozovnica. Dejavnosti bi bolj pogosto opravljali z javnim prevozom, če bi bil uveden posebni pas, rezerviran izključno za javni promet, in če bi zaprli mestno središče za avtomobilski promet. Tudi usklajen vozni red in sodobnejša ter udobnejša vozila bi jih prepričala. Kljub temu pa je treba omeniti, da bi jih še vedno večina bolj uporabljala javni prevoz le, če ne bi imeli druge možnosti.

Pred uvedbo modela integriranega javnega potniškega prometa je bistveno pripraviti pravne podlage, saj gre za izvajanje in financiranje javne gospodarske službe in s tem porabo državnega proračuna. Zakon o integriranem javnem potniškem prometu mora opredeljevati organiziranost javnega potniškega prometa in normativne podlage za načrtovanje ter financiranje javnega potniškega prometa, upravljanje pa prenesti na podlagi koncesije na upravljavca. Zakon mora opredeljevati pravice in obveznosti

upravljavca, ki bo skrbel za delovanje celotnega sistema, uvedel enotni informacijski sistem, enotni in med različnimi prevoznimi sredstvi usklajen vozni red ter enotni tarifni sistem. Naročnik prevozov (država ali lokalne skupnosti) pa bo opravljal nadzor nad tehničnimi in drugimi pogoji, potrebnimi za kakovostno, redno in varno izvajanje dejavnosti javnega potniškega prometa za vse uporabnike pod enakimi pogoji.

Pri uvedbi modela govorimo o fizični, tarifni in logični integraciji sistema javnega potniškega prometa. V pomenu fizične integracije gre za harmonizacijo voznega reda in uvedbo enotnih prestopnih točk, kjer je bistven železniški prevoz kot temelj, ki ga bodo dopolnjevali avtobusni in drugi javni prevozniki načini. Logični vidik integracije obsega predvsem integracijo informacij o povezavah in cenah prevozov. Integracija tarifnega sistema pripomore k večji uporabnosti sistema javnega potniškega prometa – enotna vozovnica. Enotna vozovnica omogoča uporabnikom javnega potniškega prometa poljubno uporabo katere koli storitve javnega potniškega prometa in s katerim koli razpoložljivim podsistemom v času in na območju njene veljavnosti. Izdana bo po enotnem tehničnem standardu, ki zagotavlja povezljivost 'ticketing' sistemov in s tem temelj za pravično delitev transportnega prihodka oz. kliringa.

Kot že omenjeno, je treba pred uvedbo modela vzpostaviti normativne pogoje za organizacijo, delovanje, financiranje, nadzorovanje in izvajanje javnega potniškega prometa. Določiti je treba upravljavca, ki ga v nalogi imenujem Center za integrirani javni potniški promet. Center bo deloval kot gospodarska družba, ki bo v lasti države. Temeljne naloge tega centra so vzpostavitev, organizacija in upravljanje sistema, predlaganje linij, dostopnosti, pogostosti prevozov in cen vozovnic. Pravice in obveznosti Centra bodo podrobneje opredeljene v Zakonu o integriranem javnem potniškem prometu. V Centru bi morali biti zaposleni strokovnjaki iz posameznih dejavnosti, ki že delujejo na tem področju, in sicer različnih profilov, kot so: diplomirani inženirji prometne tehnologije, diplomirani ekonomisti, diplomirani pravniki in informatiki. Center se bo financiral iz državnega proračuna in bo nadziral uporabo proračunskih sredstev izvajalcev, ki jih bodo prejeli za izvajanje javne gospodarske službe na podlagi sklenitve večletne pogodbe. Ustanoviti se mora tudi inšpekcijska nadzorna služba, ki bo bdela nad tehničnimi, kadrovske in drugimi pogoji, ki jih morajo izpolnjevati izvajalci. Kot je razvidno, zahteva uvedba modela vrsto dejavnosti, ki zadevajo različne deležnike – prevoznike, ministrstvo itd. To je edino mogoče s postopno uvedbo modela in pripravo, kar sem prikazal v možnem terminskem načrtu uvedbe integriranega javnega potniškega prometa.

Primerjava finančnih kazalnikov in kazalnikov obsega dela uspešno delujočega modela v Avstrijski deželi Štajerski z primerljivimi kazalniki v Sloveniji je pokazalo, da bi ob združitvi vseh obstoječih proračunskih sredstev in transportnih prihodkih prevoznikov ter ob predvidevanem zmanjšanju obratovalnih stroškov zaradi

harmonizacije voznih redov, obstoječa proračunska sredstva zadostovala za delovanje modela integriranega javnega potniškega prometa.

V primerjavi s sistemom Prometne zveze Štajerske so nakazane razlike in pomanjkljivosti obstoječega sistema v Avstriji, ki bi jih kazalo spremeniti. V Sloveniji bi lahko ob politični volji vzpostavili sistem, ki bi bil enoten za celotno državo in bi se lahko tudi po velikosti ozemlja in številu prebivalcev primerjal z regijo v državah Evropske unije. Bistveni poudarek je, da se Slovenija v prometnem pogledu ne sme deliti na več regij. Lokalni in regijski interesi bodo lahko zastopani v strokovnem svetu pri upravljavcu sistema integriranega potniškega prometa. Ta pa bo zagotovil enotnost na najpomembnejših štirih področjih, ki so opisani v magistrski nalogi.

Model integriranega javnega potniškega prometa, ki je predstavljen v tej nalogi, je lahko znanstveno teoretični prispevek, saj prikaže obstoječo problematiko na trgu in predstavi možno rešitev – novo storitev, ki bo izboljšala kakovost življenja v Sloveniji. Uporabil sem pomembnejše razvojne dokumente, pridobil mnenje uporabnikov in neuporabnikov ter na podlagi lastnih večletnih izkušenj s tega področja predstavil po mojem mnenju najboljši možen model. Pri vsem tem sem upošteval tudi dobre prakse iz tujine, ki se lahko pohvalijo z zadovoljnimi uporabniki javnega prevoza. Zato menim, da je model tudi strokovno-aplikativni prispevek, ki bo kot končni produkt omogočal boljši, konkurenčnejši, varnejši, ekonomsko uspešnejši prevoz in s tem možnost večje mobilnosti prebivalstva ter skladnejši regionalni razvoj v Republiki Sloveniji.

LITERATURA

- Aaker, David A., Vineet Kumar, George S. Day. 1998. *Marketing research*. New York: Wiley.
- Blaž, Janez in Marjan Hočevar. 2008. Spreminjanje upravljanja javnega potniškega prometa v Sloveniji na podlagi avstrijskih izkušenj. *Uprava* 6 (avgust): 1–16.
- Bregar, Lea, Irena Ograjenšek in Mojca Bavdaž. 2005. *Metode raziskovalnega dela za ekonomiste: izbrane teme*. 1. natis. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
- Careme, Marcel. 2007. Brussels public transport is on the move. *Eurotransport* 5 (3): 27–29.
- CATI center. 1999. *Potovalne navade – potencial potovanj z vlakom*. Projektna naloga, CATI center Ljubljana.
- CER – Community of European railway and infrastructure companies. 2005. *Public service rail transport in The European Union: An overview*. [Http://www.cer.be//media/Public%20Service.pdf](http://www.cer.be//media/Public%20Service.pdf) (10. 11. 2009).
- Esterbay-Smith, Mark, Richard Thorpe in Andy Lowe. 2002. *Management research: An introduction*. London: Sage.
- Eurostat. European Commission. 2009. *Panorama of Transport*. [Http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/main_tables](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/main_tables) (22. 9. 2009).
- Evropska komisija. 2001a. Direktiva 2001/16/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti. *Uradni list EU L*, 110 (20. 4. 2001).
- Evropska komisija. 2001b. *White paper. European transport policy for 2010: Time to decide*. [Http://www.etenclearview.eu/mma_bin.php?id=2007101215342413](http://www.etenclearview.eu/mma_bin.php?id=2007101215342413) (15. 11. 2009).
- Evropska komisija. 2005. *Zelena knjiga o energetske učinkovitosti ali narediti več z manj*. [Http://www.gzs.si/pripone/139019/oei28370d13901a605a955a.doc](http://www.gzs.si/pripone/139019/oei28370d13901a605a955a.doc) (22. 6. 2005).
- Evropska komisija. 2007. *Uresničevanje prenovljene strategije EU za trajnostni razvoj v Sloveniji*. [Http://ec.europa.eu/sustainable/docs/report_2007_si.pdf](http://ec.europa.eu/sustainable/docs/report_2007_si.pdf) (15. 3. 2010).
- Field, Andy. 2001. *Factor analysis using SPSS*. [Http://www.cogs.susx.ac.uk/users/andyf/teaching/rm2/factor.pdf](http://www.cogs.susx.ac.uk/users/andyf/teaching/rm2/factor.pdf) (12. 12. 2008)..
- Fitzsimmons, James A. in Mona J. Fitzsimmons. 2000. *New service development: Creating a memorable experience*. London: Sage.
- Gabrovec, Matej, Marjan Lep in Marjan Kotar. 2003. *Določitev koncesijskih območij, vrednotenje avtobusnih linij in oblikovanje paketov linij, ki bodo predmet gospodarske javne službe*. Ljubljana: Ministrstvo za promet.
- Gabrovec, Matej, Marjan Lep, Sergej Težak, Klemen Gostič in Milena Karanović. 2008. *Postopek aplikacije standarda zagotavljanja kakovosti storitev SIST:EN 13816 za organizacijo mestnega linijskega prevoza potnikov v mestni občini Ljubljana*. Ljubljana: Geografski inštitut Antona Melika.

- Gabrovec, Matej. 2001. *Dostopnost ciljev v sistemu javnega potniškega prometa v ljubljanski regiji*. Ljubljana: ZRC SAZU.
- Gospodarska zbornica Slovenije, Združenje za promet. 2009. *Sekcija za javni prevoz potnikov v linijskem in prostem cestnem prometu*.
[Http://www.gzs.si/slo/panoge/zdruzenje_za_promet_in_zveze](http://www.gzs.si/slo/panoge/zdruzenje_za_promet_in_zveze) (15. 4. 2010).
- Hensle, Alfred. 2007. *Cooperating and integration of public passenger transport in Austria*. Graz: Steirische Verkehrsverbund GmbH.
- Hočevar, Marko. 2007. Kalkulacije stroškov v storitvenih podjetjih – primer javnega (potniškega) prometa. V *Zbornik referatov*, ur. Ivan Turk, 23–37. Ljubljana: Zveza ekonomistov Slovenije: Zveza računovodij, finančnikov in revizorjev Slovenije.
- Infras / Iww. 2004. *External costs of transport – update study*.
[Http://www.infras.ch/downloadpdf.php?filename=UpdateExternalCosts_FinalReport_Summary_en.pdf](http://www.infras.ch/downloadpdf.php?filename=UpdateExternalCosts_FinalReport_Summary_en.pdf) (15. 4. 2010).
- Integral Zagorje, , d. o. o. 2010. *Ponudba prevoza z avtobusi*. [Http://www.integral-zagorje.si/cenik.asp](http://www.integral-zagorje.si/cenik.asp) (15. 4. 2010).
- Izletnik Celje, d. d. 2010. *Ponudba prevoza z avtobusi*.
[Http://www.izletnik.si/avtobusni-prevozi.aspx](http://www.izletnik.si/avtobusni-prevozi.aspx) (15. 4. 2010).
- Jesenšek, Maša. 2010. Padec števila potnikov z 80 na 50 milijonov na leto? *Delo*, 13. april, 11.
- Koratur, avtobusni prevoz in turizem, d. d. 2010. *Ponudba prevoza z avtobusi*.
[Http://www.koratur.si/](http://www.koratur.si/) (15. 4. 2010).
- Korže, Branko, Marko Hočevar, Marjan Kotar, Vojko Anzeljc, Darja Hostnik in Branka Leskovšek. 2009. *Izdelava pravnih podlag za ureditev integriranega javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji*. Ljubljana: Agencija za promet.
- Košmelj, Blaženka, Franc Arh, Alojzija Doberšek-Urbanc, Anuška Ferligoj in Matjaž Omladič. 2001. *Statistični terminološki slovar*. Ljubljana: Statistično društvo Slovenije in SAZU.
- Kroißenbrunner, Martin. 2009. *Mobilität in Graz*. Graz: Interno gradivo, Štajerska prometna zveza.
- Lahdenranta, Matti. 2007. *Developing public transport*. Helsinki City Transport.
Eurotransport 5 (2): 12–15.
- Lep, Marjan in Aljaž Plevnik. 2003. *Razvojne možnosti javnega potniškega prometa in poselitve v Republiki Sloveniji*. Ljubljana: Fakulteta za gradbeništvo, Urbanistični inštitut RS, ZRC SAZU, Geografski inštitut Antona Melika, ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje, , d. o. o.
- Lep, Marjan. 2007. *Trajnostna mobilnost na lokalni ravni*. Študija dobre prakse, Gradec. Ljubljana: Predstavitevno gradivo, Ministrstvo za promet.
- Mesec, Blaž in Nino Rode. 2008. *Študija primera*.
[Http://www.fsd.si/mma_bin.php/\\$fId/2008061709353535/\\$fName/StudijaPrimera.ppt](http://www.fsd.si/mma_bin.php/$fId/2008061709353535/$fName/StudijaPrimera.ppt) (15. 11. 2009).

- Regulation No. 1370/2007 on Public passenger transport services by rail and by road.* 2007. [Http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0013:EN:PDF](http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0013:EN:PDF) (10. 11. 2009).
- Directive 2004/17/EC of the European Parliament and of the Council.* 2004. [Http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:134:0001:0113:en:PDF](http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:134:0001:0113:en:PDF) (10. 11. 2009).
- Ogrin, Matej. 2007. Potrebujemo celovito trajnostno prometno politiko: zaključki posveta. V *Slovenija na poti k trajnostnemu prometu? Zbornik prispevkov z mednarodnega posveta*, ur. Matej Ogrin in Anamarija Šegina, 2–7. Ljubljana. CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp.
- Pirnat, Rajko, Janez Blaž, Marjan Lep in Marko Hočevar. 2007. *Nove oblike podeljevanja storitev v JPP – postavitev centra za JPP in uvedba enotne vozovnice*. Neobjavljeno gradivo, Ministrstvo za promet.
- Polaczek, Jerzy. 2007. Public transport in Poland. *Eurotransport* 5 (3): 9–11.
- Pomorskim zakonik (uradno prečiščeno besedilo) (PZ-UPB2). 2006. *Uradni list RS*, št. 120/2006.
- Potočnik, Vekoslav. 2004. *Temelji trženja s primeri iz prakse*. 2. dop. izd. Ljubljana: GV založba.
- Prevodnik, Tatjana in Marko Hočevar. 2009. *Analiza stroškov in koristi uvedbe enotne vozovnice – integriran javni potniški promet*. Ljubljana. Agencija za promet.
- Prometni inštitut. 2002. *Strokovne podlage za cenovno politiko Republike Slovenije za področje javnega potniškega prometa*. Ljubljana: Ministrstvo za promet.
- Remenyi, Dan, Brian Williams, Arthur Money in Ethne Swartz. 1998. *Doing research in business and management: an introduction to process and method*. London: Sage.
- Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost – čas za sinergijo). 2006. *Uradni list RS*, št. 58/2006.
- Rovan, Jože. 2009. *Faktorska analiza – zapiski predavanj*. Ljubljana. Ekonomska fakulteta.
- Rozman, Rudi. 2002. Upravljanje v organizacijah. V *Management: nova znanja za uspeh*, ur. Stane Možina, 152–175. Radovljica: Didakta.
- Sodišče EU. 2003. *Sodna odločba v zadevi Altmark z dne 24. julija 2003, primer C-280/00*.
- Statistični urad Republike Slovenije. 2009a. *Cestni potniški prevoz*. [Http://www.stat.si/pxweb/Database/Ekonomsko/22_transport/02_22212_cestni_transport/02_22214_potniski_prevoz/02_22214_potniski_prevoz.asp](http://www.stat.si/pxweb/Database/Ekonomsko/22_transport/02_22212_cestni_transport/02_22214_potniski_prevoz/02_22214_potniski_prevoz.asp) (10. 11. 2009).
- Statistični urad Republike Slovenije. 2009b. *Potniški prevoz in promet*. [Http://www.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2221101s&ti=Potni%9Aki+prevoz+in+promet%2C+Slovenija%2C+letno&path=../Database/Ekonomsko/22_transport/01_22211_transport_panoge/&lang=2](http://www.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2221101s&ti=Potni%9Aki+prevoz+in+promet%2C+Slovenija%2C+letno&path=../Database/Ekonomsko/22_transport/01_22211_transport_panoge/&lang=2) (10. 11. 2009).

- SŽ, d. o. o. 2002. *Investicijski program odpravo ročne prodaje vozovnic*. Interno gradivo, SŽ.
- SŽ, d. o. o. 2008. *Poslovni načrt Slovenskih železnic, d. o. o., za leto 2008*. Interno gradivo, SŽ.
- SŽ, d. o. o. 2009a. *Letno poročilo Slovenskih železnic za leto 2008*. Ljubljana: Poslovni dokumenti, SŠ.
- SŽ, d. o. o. 2009b. *Zapisnik intervjuja s predstavniki Štajerske prometne zveze v Gradcu*. Interno gradivo, SŽ.
- SŽ, d. o. o. 2010. *Ponudba prevoza z vlakom znotraj Slovenije*. [Http://www.slo-zeleznice.si/sl/potniki/po-sloveniji](http://www.slo-zeleznice.si/sl/potniki/po-sloveniji) (10. 4. 2010).
- Tavčar, Mitja I. 2002. *Strateški management*. Koper: Visoka šola za management.
- Tavčar, Mitja I. 2006. *Management in organizacija*. Koper: Fakulteta za management.
- Tekavčič, Metka. 2002. Merjenje in presojanje uspešnosti poslovanja. V *Management: nova znanja za uspeh*, ur. Stane Možina, 664–693. Radovljica: Didakta.
- Tratnik, Monika. 2002. *Osnove raziskovanja v managementu*. Koper: Visoka šola za management.
- Uredba o načinu izvajanja obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu. 2008. Uradni list RS, št. 99/2008.
- Uredbo o koncesijah za opravljanje javne gospodarske službe izvajanje javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem linijskem prometu. 2004. Uradni list RS, št. 88/2004.
- Ustava RS. 1991. [Http://www.dzrs.si/?id=150&docid=28&showdoc=1](http://www.dzrs.si/?id=150&docid=28&showdoc=1) (15. 4. 2010).
- Veolia Transport. 2010. *Ponudba prevoza z avtobusi v medkrajevnem prometu*. [Http://www.veolia-transport.si/tmpl/ExtensionPage_8635.aspx?epslanguage=ML](http://www.veolia-transport.si/tmpl/ExtensionPage_8635.aspx?epslanguage=ML) (15. 4. 2010).
- Verbund Linie. 2010. *Ponudba prevoza z javnim prevozom znotraj Zvezne dežele Štajerske*. [Http://verbundlinie.at/](http://verbundlinie.at/) (15. 11. 2009).
- Zakon o gospodarskih javnih službah. 1993. Uradni list RS, št. 32/1993.
- Zakon o letalstvu (ZLet-B). 2009. Uradni list RS, št. 33/2009.
- Zakon o plovbi po celinskih vodah. (ZPCV). 2002. Uradni list RS, št. 30/2002 in 110/2002.
- Zakon o prevozih v cestnem prometu. 2001. Uradni list RS, št. 59/2001.
- Zakon o prevoznih pogodbah v železniškem prometu. 2000. Uradni list RS, št. 61/2000.
- Zakon o železniškem prometu. Prečiščeno besedilo. 2007. Uradni list RS, št. 44/2007.
- Zeithaml, Valarie A. in Mary Jo Bitner. 1996. *Services marketing*. New York: McGraw-Hill.
- Zupančič, Samo. 2006. Resolucija o prometni politiki skozi oči stroke. *Finance*, 108 (8. junij): 26–27.

PRILOGE

Priloga 1 Vprašalnik

Priloga 2 Statistične tabele

Priloga 1

Spoštovani,

Podpisani Boštjan Koren, zaposlen na Slovenskih železnicah, zaključujem podiplomski študij na Univerzi na Primorskem, Fakulteta za management v Kopru. V svoji magistrski nalogi, ki jo pripravljam pod mentorstvom izr. prof. dr. Draga Dubrovskega, obravnavam področje trga javnega potniškega prometa s prikazom bodočega modela integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji na podlagi lastnih dognanj in dobrih praks iz tujine.

Prosim vas za sodelovanje v raziskavi, za katero potrebujem izpolnitev priloženega vprašalnika, ki je sestavljen iz treh sklopov. Prvi sklop analizira obstoječe potovalne navade uporabnikov in ne-uporabnikov. V drugem sklopu sprašujem po pričakovanjih oziroma morebitni uporabi te storitve pri uvedbi modela integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji ob možnih ukrepih prometne politike. Tretji sklop je namenjen vprašanjem splošne narave.

Podatki so zaupne narave in zagotavljajo vašo anonimnost ter bodo uporabljeni izključno za potrebe raziskave.

*Prosim, da mi anketne vprašalnike vrnete **do 20. septembra 2009** po elektronski pošti na bostjan.koren@slo-zeleznice.si ali pa po pošti na naslov:*

*Boštjan Koren
Slovenske železnice, d. o. o.
PE Potniški promet
Kolodvorska 11
1000 Ljubljana*

Za vaše sodelovanje se vam že vnaprej zahvaljujem in vas lepo pozdravljam!

Boštjan Koren

ANKETNI LIST

1. Prosim vas, da navedete kateri način prevoza **OBIČAJNO** izberete za opravljanje spodaj navedenih dejavnosti (znotraj Slovenije)? **Z X označite Vaš odgovor!**

	Avto – peljem sam	Avto – v avtu nas je več	Javni prevoz	Kolo	Peš	Motorno kolo, skuter	Ne opravljam te dejavnosti
Na delo / iz dela							
V šolo, fakulteto / iz šole, fakultete							
Nakupovanje v mestnem središču							
Nakupovanje v večjih nakupovalnih središčih							
Opravki pri zdravniku							
Obisk prijateljev							
Izlet, potovanje							
Na fitness, do športnih dvoran							
Izvajanje poslovnih opravil (sestane, seja ...)							
Na službeno pot							
Razvedrilo (kino, druženje ...)							

2. Za vsako od navedenih dejavnosti označite, ali na relaciji od doma pa do lokacije izvajanja dejavnosti obstaja javni prevoz? **Z X označite Vaš odgovor!**

	Javni potniški promet obstaja	Javni potniški promet ne obstaja	Ne vem	Ne opravljam te dejavnosti
Na delo / iz dela				
V šolo oz. fakulteto / iz šole oz. fakultete				
Nakupovanje v mestnem središču				
Nakupovanje v večjih nakupovalnih središčih				
Opravki pri zdravniku				
Obisk prijateljev				
Izlet, potovanje				
Na fitness, do športnih dvoran				
Izvajanje poslovnih opravil (sestane, seja ...)				
Na službeno pot				
Razvedrilo (kino, druženje ...)				

3. Kaj bi Vas spodbudilo, da bi javni prevoz (JP) začeli uporabljati oziroma ga še bolj pogosto uporabljali? Z X označite Vaš odgovor!

	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	Večino svojih dejavnosti bi opravil z JP	Ne morem oceniti
Če ne bi imel možnosti prevoz z avtomobilom					
Bližina postaj in postajališč – prestopnih točk (300 do 500 m)					
Usklajen vozni red (npr. vozni red mestnih avtobusov prilagojen prihodu vlaka na žel. postajo)					
Več povezav oziroma več vlakov / avtobusov na dan					
Enotna vozovnica, katero bi lahko uporabljali za različne vrste prevozov (vlak, avtobus)					
Cenejše vozovnice za javni prevoz					
Sodobnejša, udobnejša vozila					
Hitrejši javni prevoz					
Možnost prevoza kolesa v avtobusu, vlaku					
Varovane kolesarnice na postajah, postajališčih					
Sodobnejši nakup vozovnic (internet, kartomat, nakup po SMS-u ...)					
Spletna stran oz. portal z informacijo / planerjem o celotni potovalni poti (vlak, avtobus, peš ...)					
Uvedba novih linij / prog					
Uvedba parkirišč na obrobju regije – Park & Ride (Parkiraj, naprej pa se pelji z vlakom ali avtobusom)					
Zaprtje mestnega središča za avtomobilski promet					
Pristojbina za vstop v središče mesta z avtomobilom					
Boljša obveščенost in promocija o možnostih potovanja z javnim prevozom					
Boljša obveščенost o okolju prijaznejšem javnem prevozu					
Uvedba posebnega pasu, rezerviranega izključno za javni promet, kar bi lahko povečalo zastoje na cestah					
Davčna olajšava pri nakupu abonentske (npr. mesečne) vozovnice za javni prevoz					
Podražitev goriva					
Podražitev parkirnin					
Podražitev cestnin					

4. Za koliko odstotkov bi se moralo podražiti gorivo, parkirnine in cestnine, da bi začeli uporabljati javni prevoz oziroma bi ga uporabljali bolj pogosto?

Gorivo: _____ % kakršna koli podražitev **ne bi** vplivala na uporabo javnega prevoza

Cestnina: _____ % kakršna koli podražitev **ne bi** vplivala na uporabo javnega prevoza

Parkirnine: _____ % kakršna koli podražitev **ne bi** vplivala na uporabo javnega prevoza

5. Koliko članov šteje Vaše gospodinjstvo: _____, od tega _____ mladoletnih oseb.

6. Koliko avtomobilov imate v Vašem gospodinjstvu?
_____ avtomobilov

7. Spol:

Ženski Moški

8. Starost: _____

9. Izobrazba:

Osnovna šola Poklicna in srednja šola
 Višja šola, visoka šola, fakulteta Magisterij, doktorat

10. Status / zaposlitev:

Dijak, študent Zaposlen
 Samostojni podjetnik Upokojenec
 Nezaposlen Drugo, kaj? _____

Zahvaljujem se Vam, da ste si vzeli čas in prispevali svoje odgovore.

STATISTIČNE TABELE

Demografski podatki anketirancev

	Število članov gospodinjstva	Mladoletni otroci v gospodinjstvu	Število avtomobilov v gospodinjstvu	Spol	Starost	Izobrazba	Status/zaposlitev
N Veljavni	375	370	374	375	375	375	373
Manjkajoči	0	5	1	0	0	0	2

1.1 Starost

	Frekvenca	Odstotek	Veljavni odstotek	Kumulativni odstotek
do 30 let	92	24,5	24,5	24,5
31 do 40 let	162	43,2	43,2	67,7
41 do 50 let	74	19,7	19,7	87,5
51 do 60 let	27	7,2	7,2	94,7
nad 60 let	20	5,3	5,3	100,0
SKUPAJ	375	100,0	100,0	

1.2 Spol

	Frekvenca	Odstotek	Veljavni odstotek	Kumulativni odstotek
ženske	253	67,5	67,5	67,5
moški	122	32,5	32,5	100,0
SKUPAJ	375	100,0	100,0	

1.3 Izobrazba

	Frekvenca	Odstotek	Veljavni odstotek	Kumulativni odstotek
Srednja šola ali manj	99	26,4	26,4	26,4
Višja šola, visoka šola, fakulteta	241	64,3	64,3	90,7
Magisterij, doktorat	35	9,3	9,3	100,0
SKUPAJ	375	100,0	100,0	

1.4 Status/zaposlitev

	Frekvenca	Odstotek	Veljavni odstotek	Kumulativni odstotek
Dijak, študent	27	7,2	7,2	7,2
Zaposlen	290	77,3	77,7	85,0
Samostojni podjetnik	22	5,9	5,9	90,9
Upokojenec	24	6,4	6,4	97,3
Nezaposlen	10	2,7	2,7	100,0
SKUPAJ	373	99,5	100,0	
Manjkajoči	0	2	,5	
SKUPAJ	375	100,0		

1.5 Število članov gospodinjstva

	Frekvenca	Odstotek	Veljavni odstotek	Kumulativni odstotek
eden	35	9,3	9,3	9,3
dva	90	24,0	24,0	33,3
tri	93	24,8	24,8	58,1
štiri	116	30,9	30,9	89,1
pet ali več	41	10,9	10,9	100,0
SKUPAJ	375	100,0	100,0	

1.6 Število mladoletnih otrok v gospodinjstvu

	Frekvenca	Odstotek	Veljavni odstotek	Kumulativni odstotek
brez otrok	200	53,3	54,1	54,1
imajo otroke	170	45,3	45,9	100,0
SKUPAJ	370	98,7	100,0	
Manjkajoči	5	1,3		
SKUPAJ	375	100,0		

Priloga 2

1.7 Število avtomobilov v gospodinjstvu

	Frekvenca	Odstotek	Veljavni odstotek	Kumulativni odstotek
brez avta	3	0,8	0,8	0,8
en	154	41,1	41,2	42,0
dva	166	44,3	44,4	86,4
tri ali več	51	13,6	13,6	100,0
SKUPAJ	374	99,7	100,0	
Manjkajoči	1	,3		
SKUPAJ	375	100,0		

Frekvence po vprašanjih

2.1. Katero prevozno sredstvo uporabljajo anketiranci po dejavnostih

		Število	Delež v %
Na delo / iz dela	avto - peljem sam	188	53,6%
	avto - v avtu nas je več	47	13,4%
	javni potniški promet	57	16,2%
	kolo	28	8,0%
	peš	30	8,5%
	motorno kolo, skuter	1	,3%
V šolo, fakulteto / iz šole, fakultete	avto - peljem sam	66	52,8%
	avto - v avtu nas je več	19	15,2%
	javni potniški promet	20	16,0%
	kolo	8	6,4%
	peš	12	9,6%
	motorno kolo, skuter	0	,0%
Nakupovanje v mestnem središču	avto - peljem sam	120	35,8%
	avto - v avtu nas je več	74	22,1%
	javni potniški promet	36	10,7%
	kolo	37	11,0%
	peš	67	20,0%
	motorno kolo, skuter	1	,3%
Nakupovanje v večjih nakupovalnih središčih	avto - peljem sam	174	47,3%
	avto - v avtu nas je več	176	47,8%
	javni potniški promet	8	2,2%
	kolo	6	1,6%
	peš	4	1,1%
	motorno kolo, skuter	0	,0%
Opravki pri zdravniku	avto - peljem sam	236	64,5%
	avto - v avtu nas je več	32	8,7%
	javni potniški promet	28	7,7%
	kolo	17	4,6%
	peš	52	14,2%
	motorno kolo, skuter	1	,3%
Obisk prijateljev	avto - peljem sam	136	36,9%
	avto - v avtu nas je več	172	46,6%
	javni potniški promet	11	3,0%
	kolo	24	6,5%
	peš	25	6,8%
	motorno kolo, skuter	1	,3%
Izlet, potovanje	avto - peljem sam	86	23,4%
	avto - v avtu nas je več	238	64,7%
	javni potniški promet	30	8,2%
	kolo	11	3,0%
	peš	1	,3%
	motorno kolo, skuter	2	,5%

Priloga 2

		Število	Delež v %
Na fitness, do športnih dvoran	avto - peljem sam	164	55,2%
	avto - v avtu nas je več	39	13,1%
	javni potniški promet	8	2,7%
	kolo	35	11,8%
	peš	51	17,2%
	motorno kolo, skuter	0	,0%
Izvajanje poslovnih opravil (sestaneek, seja ...)	avto - peljem sam	189	62,8%
	avto - v avtu nas je več	45	15,0%
	javni potniški promet	31	10,3%
	kolo	12	4,0%
	peš	23	7,6%
	motorno kolo, skuter	1	,3%
Na službeno pot	avto - peljem sam	159	57,2%
	avto - v avtu nas je več	92	33,1%
	javni potniški promet	27	9,7%
	kolo	0	,0%
	peš	0	,0%
	motorno kolo, skuter	0	,0%
Razvedrilo (kino, druženje ...)	avto - peljem sam	110	29,9%
	avto - v avtu nas je več	193	52,4%
	javni potniški promet	15	4,1%
	kolo	20	5,4%
	peš	29	7,9%
	motorno kolo, skuter	1	,3%

2.2. Obstoj javnega potniškega prometa za izvajanje posamezne dejavnosti

		Število	Delež v %
Na delo / iz dela	Javni potniški promet obstaja	282	79,4%
	Javni potniški promet ne obstaja	68	19,2%
	Ne vem	5	1,4%
V šolo, fakulteto / iz šole, fakultete	Javni potniški promet obstaja	164	84,5%
	Javni potniški promet ne obstaja	22	11,3%
	Ne vem	8	4,1%
Nakupovanje v mestnem središču	Javni potniški promet obstaja	294	81,7%
	Javni potniški promet ne obstaja	58	16,1%
	Ne vem	8	2,2%
Nakupovanje v večjih nakupovalnih središčih	Javni potniški promet obstaja	302	80,7%
	Javni potniški promet ne obstaja	58	15,5%
	Ne vem	14	3,7%
Opravki pri zdravniku	Javni potniški promet obstaja	278	75,1%
	Javni potniški promet ne obstaja	84	22,7%
	Ne vem	8	2,2%
Obisk prijateljev	Javni potniški promet obstaja	223	59,6%
	Javni potniški promet ne obstaja	121	32,4%
	Ne vem	30	8,0%

		Število	Delež v %
Izlet, potovanje	Javni potniški promet obstaja	227	61,2%
	Javni potniški promet ne obstaja	91	24,5%
	Ne vem	53	14,3%
Na fitness, do športnih dvoran	Javni potniški promet obstaja	214	65,4%
	Javni potniški promet ne obstaja	99	30,3%
	Ne vem	14	4,3%
Izvajanje poslovnih opravil (sestanek, seja ...)	Javni potniški promet obstaja	215	68,3%
	Javni potniški promet ne obstaja	60	19,0%
	Ne vem	40	12,7%
Na službeno pot	Javni potniški promet obstaja	175	57,6%
	Javni potniški promet ne obstaja	79	26,0%
	Ne vem	50	16,4%
Razvedrilo (kino, druženje ...)	Javni potniški promet obstaja	292	78,5%
	Javni potniški promet ne obstaja	63	16,9%
	Ne vem	17	4,6%

2.3. Koliko bi uvedba določenih ukrepov spodbudila k javnem prevozu - potencial uporabnikov

		Število	Delež v %
Če ne bi imel možnosti prevoz z avtomobilom	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	49	13,8%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	58	16,4%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	102	28,8%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	145	41,0%
Bližina postaj in postajališč - prestopnih točk (300 do 500 m)	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	133	38,8%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	75	21,9%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	82	23,9%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	53	15,5%
Usklajen vozni red (npr. vozni red mestnih avtobusov prilagojen prihodu vlaka na žel. postajo)	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	86	26,9%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	76	23,8%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	110	34,4%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	48	15,0%
Več povezav oziroma več vlakov/avtobusov na dan	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	67	19,2%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	88	25,2%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	128	36,7%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	66	18,9%
Enotna vozovnica, katero bi lahko uporabljali za različne vrste prevozov (vlak, avtobus)	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	80	23,1%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	92	26,6%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	102	29,5%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	72	20,8%
Cenejše vozovnice za javni prevoz	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	78	21,7%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	85	23,7%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	112	31,2%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	84	23,4%
Sodobnejša, udobnejša vozila	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	102	29,7%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	80	23,3%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	101	29,4%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	61	17,7%

Priloga 2

		Število	Delež v %
Hitrejši javni prevoz	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	53	14,9%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	72	20,2%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	127	35,7%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	104	29,2%
Možnost prevoza kolesa v avtobusu, vlaku	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	128	40,4%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	61	19,2%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	72	22,7%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	56	17,7%
Varovane kolesarnice na postajah, postajališčih	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	133	42,1%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	55	17,4%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	71	22,5%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	57	18,0%
Sodobnejši nakup vozovnic (internet, kartomat, nakup preko sms-a ...)	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	144	42,4%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	78	22,9%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	75	22,1%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	43	12,6%
Spletna stran oz. portal z informacijo/planerjem o celotni potovalni poti (vlak, avtobus, peš ...)	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	126	37,4%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	79	23,4%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	81	24,0%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	51	15,1%
Uvedba novih linij / prog	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	60	17,4%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	93	27,0%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	111	32,2%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	81	23,5%
Uvedba parkirišč na obrobju regije - Park & Ride (Parkiraj, naprej pa se pelji z vlakom ali avtobusom)	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	120	34,7%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	84	24,3%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	93	26,9%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	49	14,2%
Zaprte mestnega središča za avtomobilski promet	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	106	30,4%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	73	20,9%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	99	28,4%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	71	20,3%
Pristojbina za vstop v center mesta z avtomobilom	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	103	30,7%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	80	23,8%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	87	25,9%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	66	19,6%
Boljša obveščенost in promocija o možnostih potovanja z javnim prevozom	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	143	41,3%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	86	24,9%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	80	23,1%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	37	10,7%
Boljša obveščенost o okolju prijaznejšem javnem prevozu	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	139	40,5%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	89	25,9%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	83	24,2%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	32	9,3%
Uvedba posebnega pasu, rezerviranega izključno za javni promet, kar bi lahko povečalo zastoje na cestah	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	91	27,2%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	78	23,4%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	105	31,4%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	60	18,0%

Priloga 2

		Število	Delež v %
Davčna olajšava pri nakupu abonentske (npr. mesečne) vozovnice za javni prevoz	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	102	29,0%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	85	24,1%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	103	29,3%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	62	17,6%
Podražitev goriva	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	163	47,4%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	88	25,6%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	64	18,6%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	29	8,4%
Podražitev parkirnin	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	167	48,7%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	83	24,2%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	63	18,4%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	30	8,7%
Podražitev cestnin	JP bi uporabljal v enaki meri kot sedaj	188	54,8%
	JP bi uporabljal malo bolj pogosto	76	22,2%
	JP bi uporabljal precej bolj pogosto	56	16,3%
	Večino svojih aktivnosti bi opravil z JP	23	6,7%

3. Faktorska analiza*KMO in Bartlettov test*

Kaiser-Meyer-Olkinovo merilo ustreznosti vzorčenja		,907
Bartlettov test sferičnosti	Hi Kvadrat	2230,276
	Stopinje prostosti	66
	Stopnja značilnosti	,000

Komunalitete za izbrane spremenljivke

	Osnovni	Ekstrakcija
Bližina postaj in postajališč – prestopnih točk (300 do 500 m)	0,556	0,519
Usklajen vozni red (npr. vozni red mestnih avtobusov prilagojen prihodu vlaka na žel. postajo)	0,705	0,768
Več povezav oziroma več vlakov/avtobusov na dan	0,663	0,697
Enotna vozovnica, katero bi lahko uporabljali za različne vrste prevozov (vlak, avtobus)	0,592	0,592
Cenejše vozovnice za javni prevoz	0,565	0,558
Sodobnejša, udobnejša vozila	0,644	0,629
Hitrejši javni prevoz	0,596	0,521
Možnost prevoza kolesa v avtobusu, vlaku	0,729	0,716
Varovane kolesarnice na postajah, postajališčih	0,722	0,681
Sodobnejši nakup vozovnic (internet, kartomat, nakup preko SMS ...)	0,762	0,770
Spletna stran oz. portal z informacijo/planerjem o celotni potovalni poti (vlak, avtobus, peš ...)	0,777	0,720
Uvedba novih linij / prog	0,588	0,529

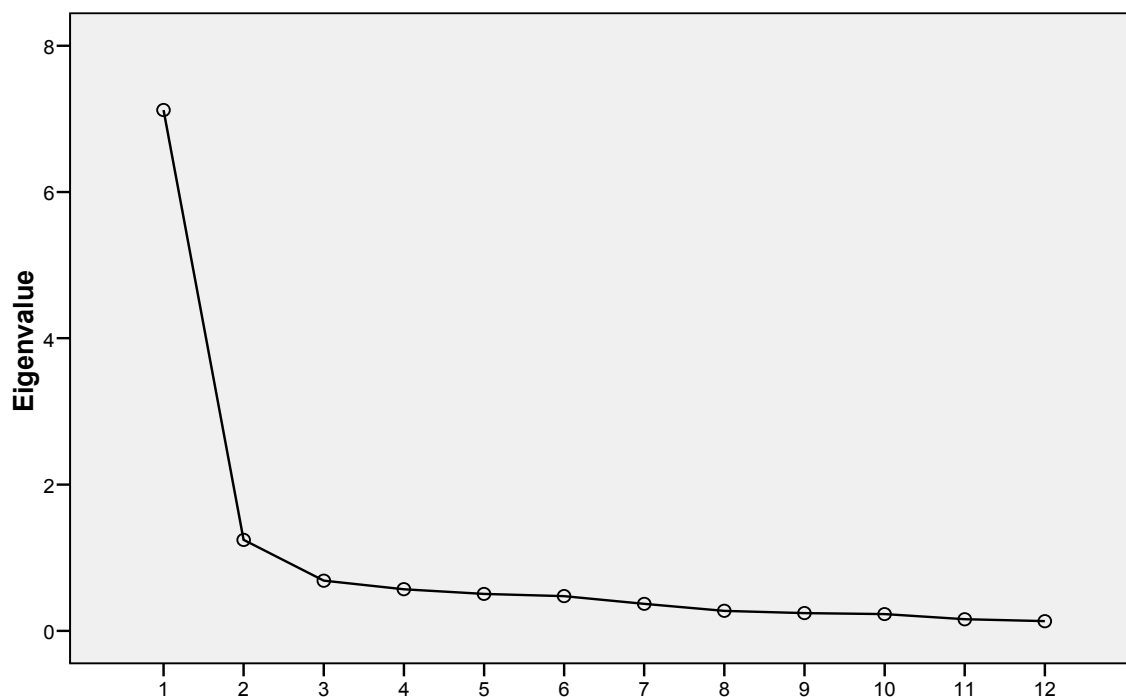
Metoda ekstrakcije: Metoda glavnih osi.

Pojasnjena varianca vplivov različnih ukrepov na uporabo JP

Faktor	Osnovna lastna vrednost			Vsota kvadratov po ekstrakciji			Vsota kvadratov po rotaciji		
	Skupaj	% Variance	Kumulativni %	Skupaj	% Variance	Kumulativni %	Skupaj	% Variance	Kumulativni %
1	7,120	59,336	59,336	6,768	56,402	56,402	4,059	33,825	33,825
2	1,243	10,359	69,695	0,931	7,760	64,162	3,640	30,337	64,162
3	0,686	5,713	75,408						
4	0,569	4,739	80,147						
5	0,505	4,208	84,354						
6	0,474	3,950	88,304						
7	0,369	3,072	91,376						
8	0,274	2,285	93,661						
9	0,243	2,021	95,682						
10	0,228	1,901	97,582						
11	0,158	1,319	98,902						
12	0,132	1,098	100,000						

Metoda ekstrakcije: Metoda glavnih osi.

Scree diagram za metodo glavnih osi



Matrika faktorskih uteži

	Faktor	
	1	2
Spletna stran oz. portal z informacijo/planerjem o celotni potovalni poti (vlak, avtobus, peš ...)	0,826	-0,196
Sodobnejši nakup vozovnic (internet, kartomat, nakup preko SMS ...)	0,794	-0,373
Možnost prevoza kolesa v avtobusu, vlaku	0,781	-0,324
Sodobnejša, udobnejša vozila	0,773	-0,175
Varovane kolesarnice na postajah, postajališčih	0,759	-0,325
Usklajen vozni red (npr. vozni red mestnih avtobusov prilagojen prihodu vlaka na žel. postajo)	0,755	0,445
Več povezav oziroma več vlakov/avtobusov na dan	0,742	0,384
Enotna vozovnica, katero bi lahko uporabljali za različne vrste prevozov (vlak, avtobus)	0,739	0,212
Cenejše vozovnice za javni prevoz	0,729	0,162
Uvedba novih linij / prog	0,725	0,057
Hitrejši javni prevoz	0,720	-0,054
Bližina postaj in postajališč - prestopnih točk (300 do 500 m)	0,656	0,299

Metoda ekstrakcije: Metoda glavnih osi.

a 2 faktorja po 7 iteracijah.

Matrika faktorskih uteži po pravokotni rotaciji

	Faktor	
	1	2
Sodobnejši nakup vozovnic (internet, kartomat, nakup preko SMS ...)	0,836	0,268
Možnost prevoza kolesa v avtobusu, vlaku	0,793	0,295
Varovane kolesarnice na postajah, postajališčih	0,776	0,279
Spletna stran oz. portal z informacijo/planerjem o celotni potovalni poti (vlak, avtobus, peš ...)	0,738	0,419
Sodobnejša, udobnejša vozila	0,685	0,399
Hitrejši javni prevoz	0,564	0,451
Usklajen vozni red (npr. vozni red mestnih avtobusov prilagojen prihodu vlaka na žel. postajo)	0,249	0,840
Več povezav oziroma več vlakov/avtobusov na dan	0,282	0,786
Bližina postaj in postajališč - prestopnih točk (300 do 500 m)	0,276	0,666
Enotna vozovnica, katero bi lahko uporabljali za različne vrste prevozov (vlak, avtobus)	0,397	0,659
Cenejše vozovnice za javni prevoz	0,423	0,615
Uvedba novih linij / prog	0,492	0,536

Metoda ekstrakcije: Metoda glavnih osi.

Metoda rotacije: Varimax s Kaiserjev normalizacijo.
a rotacija po 3 iteracijah.

Medsebojna korelacija dveh dejavnikov

Faktor	1	2
1	0,732	0,681
2	-0,681	0,732

Metoda ekstrakcije: Metoda glavnih osi.

Metoda rotacije: Varimax s Kaiserjev normalizacijo.

4. Testiranje hipoteze s t-preizkusom

Preizkus aritmetičnih sredin po dimenzijah ukrepov

	N	Aritmetična sredina	Standardni odklon	Standardna napaka
Tehnološke izboljšave	364	2,2820	0,95564	0,05009
Dostopnost JP	369	2,4528	0,85929	0,04473

	t-test	Stopinje prostosti	Testna vrednost = 2			
			Stopnja značilnosti (dvostranska)	Razlika v aritmetični sredini	95 % interval zaupanja razlike	
					Sp. meja	Zg. meja
Tehnološke izboljšave	5,629	363	0,000	0,28196	0,1835	0,3805
Dostopnost JP	10,122	368	0,000	0,45280	0,3648	0,5408

5. Analiza variance*Opisne statistike*

		N	Aritmetična sredina	Standardni odklon	Standardna napaka	95% interval zaupanja razlike		Minimum	Maksimum
						Spodnja meja	Zgornja meja		
Tehnološke izboljšave	Vozniki brez JP	32	2,4625	0,87456	0,15460	2,1472	2,7778	1,00	4,00
	Vozniki z JP	115	2,1038	0,94063	0,08771	1,9300	2,2775	1,00	4,00
	Vozniki uporabniki	23	2,4268	1,06007	0,22104	1,9684	2,8852	1,17	4,00
	Uporabniki	60	2,2133	0,88305	0,11400	1,9852	2,4414	1,00	4,00
	Nevozniki neuporabniki	72	2,3907	0,91078	0,10734	2,1767	2,6048	1,00	4,00
	Nevozniki uporabniki	48	2,3080	1,03107	0,14882	2,0086	2,6074	1,00	4,00
	Total	350	2,2636	0,94307	0,05041	2,1645	2,3628	1,00	4,00
Dostopnost JP	Vozniki brez JP	33	2,4687	0,74568	0,12981	2,2043	2,7331	1,00	4,00
	Vozniki z JP	116	2,3197	0,86377	0,08020	2,1608	2,4785	1,00	4,00
	Vozniki uporabniki	23	2,5696	0,89949	0,18756	2,1806	2,9585	1,00	4,00
	Uporabniki	61	2,5639	0,80072	0,10252	2,3589	2,7690	1,00	4,00
	Nevozniki neuporabniki	72	2,5741	0,83771	0,09872	2,3772	2,7709	1,00	4,00
	Nevozniki uporabniki	49	2,2973	0,93650	0,13379	2,0283	2,5663	1,00	4,00
	Total	354	2,4405	0,85344	0,04536	2,3513	2,5297	1,00	4,00

Preizkus homogenosti varianc

	Levenov test	Stopinje prostosti 1	Stopinje prostosti 2	Stopnja značilnosti
Tehnološke izboljšave	1,063	5	344	0,381
Dostopnost JP	0,712	5	348	0,615

ANOVA – F preizkus

		Vsota kvadratov	Stopinje prostosti	Povprečje kvadratov	F	Stopnja značilnosti
Tehnološke izboljšave	Med skupinami	6,226	5	1,245	1,408	0,221
	Znotraj skupin	304,166	344	0,884		
	Skupaj	310,392	349			
Dostopnost JP	Med skupinami	5,322	5	1,064	1,471	0,199
	Znotraj skupin	251,786	348	0,724		
	Skupaj	257,108	353			