



JAVNI PREVOZ ZA VSE – delavnica za pripravo ukrepov za spodbujanje JPP

Na tej delavnici sem v funkciji predstavnikov sindikatov, osebno pa prihajam iz ZSSS iz Sindikata delavcev prometa in zvez Slovenije, kamor se sindikalno povezujejo tudi zaposleni pri izvajalcih javnega potniškega prometa. Lahko bi rekla, da je moja funkcija dvojna, po eni strani zastopam voznike, po drugi pa naše člane, ki so dnevni uporabniki javnega prevoza za prihod in odhod iz dela.

»V Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije (MP (2006)) je zapisano, da je JPP osnovno sredstvo za regulacijo prometnih tokov. Pri tem mislimo predvsem na preusmerjanje iz manj zaželenih oblik osebnega prevoza na sredstva JPP. Po drugi strani pa je JPP tudi sredstvo za zagotavljanje osnovne mobilnosti prebivalstva, predvsem tistih socialnih in prebivalstvenih skupin, ki ne (z)morejo uporabljati osebnih oblik prevoza. Če želimo, da bodo zapisani cilji večje uporabe sredstev JPP tudi realno izvajani, bo država morala biti sposobna operativno in nekonfliktno:

- povečevati obseg ponudbe javnega potniškega prevoza in
- spreminjati (atraktivirati) tarifno politiko, hkrati pa podpirati smiselne restriktivne politike do uporabe osebnih avtomobilov.«

Sindikata delavcev prometa in zvez Slovenije (SDPZ) je že v preteklih letih večkrat predlagal in spodbujal rešitve na področju prometne politike s poudarkom na ureditvi javnega potniškega prometa. Z vidika države je to pomembno pri oblikovanju in postavitvi infrastrukture, za uporabnike prometnega sistema pa je to osnova za izbiro prometnih sredstev oziroma za usmerjanje v bolj intenzivno uporabo določenega prometnega podsistema. Za sindikate je to pomembno s stališča zagotavljanja zaposlitve, ohranjanja in razvoja podjetij s področja avtobusnega prometa.

Prav tako že nekaj let zaznavamo, da so stvari na tem področju prepuščene stihiji in iznajdljivosti izvajalcev avtobusnega prevoza. Še vedno se namreč srečujemo z delom na črno, kjer posamezniki z najemanjem voznikov in plačevanjem prejemkov in davkov mimo predpisov izvajajo nelojalno konkurenco.

Sprejeti predpisi so prepogosto le črke na papirju ali pa zapisani tako, da jih je možno razlagati na več načinov. Izvajanje teh in sankcioniranje kršiteljev pa je daleč od naših pričakovanj. Inšpekcijske službe in organi nadzora tudi zaradi premajhnega števila ustreznega kadra največkrat pregledujejo prevoznike, ki v tem kaosu poskušajo ravnati najbolj zakonito.

V praksi se srečujemo med dvema skrajnostima: striktno ločen posebni prevoz (šolski, delavski) in popolno integriran sistem, kjer se morajo šolski (delavski) prevozi prilagajati zahtevam javnega rednega linijskega prevoza; imata vrsto slabosti; kako najti neko kompromisno rešitev?

Nekateri prevozniki (osrednji – severni del Slovenije) beležijo sorazmerno visoke prihodke, ki se približujejo priznanim stroškom, drugi (vzhodni del Slovenije) pa pokrivajo izrazito nerentabilne linije.

Zaradi omejenega izplačevanja kompenzacij so prevozniki (koncesionarji) v neenakopravnem položaju.

Tudi v SDPZ vemo, da linijski in primestni avtobusni promet vedno slabše pokriva območje Slovenije, zato je vedno manj prebivalstva, ki bi bili potencialni potniki avtobusnega prevoza. Sedaj so glavni potniki šolarji in dijaki ter vedno manj delavci in drugi potniki. Glavni generator prometa je osebni potniški promet, ki se vse bolj uporablja pri prevozu na delo in z dela. Razlogi za to pa so povsem znani. Ukinjene številne linije, predrag prevoz, ...

Če pri tem upoštevamo ekologijo, prometne zgoščitve okoli urbanih in komercialnih središč, varnost prometa in ne nazadnje tudi porabo energentov, je zadosten argument, da bi morali storiti več za spodbujanje prevozov z avtobusi. Za uresničitev te usmeritve niso dovolj le zmanjšane trošarine za goriva avtobusnim prevoznikom temveč subvencioniranje cene avtobusnih vozovnic, za kar bi morala poskrbeti država.

Kolikor se bo trend upadanja števila potnikov in posledično ukinjanja vozniških redov nadaljeval se tudi v SDPZ dobro zavedamo, da izvajalci javnega potniškega prometa ne bodo zainteresirani za odpiranje novih linij. Kaj pomeni to za sedanje uporabnike, verjetno ni potrebno posebej utemeljevati. Zopet bodo prizadeti najšibkejši med nami, ob gospodarskih kazalcih, ki so znani, pa bo teh – torej uporabnikov z nizkimi dohodki - le še več.

Zmanjševanje števila potnikov posledično vpliva tudi na pogoje poslovanja in zaposlene v tej dejavnosti. Tudi zato smo v SDPZ resno zaskrbljeni in pripravljene iskati skupne rešitve in podpirati vse pozitivne predloge, ki bodo dejavnosti in zaposlenim v tej dejavnosti zopet vrnilo ugled, ki so ga že imeli v preteklosti.

SDPZ posveča posebno pozornost zagotavljanju zdravih, varnih in humanih pogojev dela tudi za voznike, ki so pri opravljanju svojega dela kljub vedno novim predpisom še vedno pod vplivom težjih pogojev dela, neustrezno razporeditvijo delovnega časa in neustreznega plačila za opravljeno delo ter tako posledično tudi podcenjenih pogojev za pridobivanje pokojnin.

Zavzemamo se za izboljšanja pogojev dela za ta delovna mesta. Dokler se neugodni pogoji dela ne odpravijo, pa terjamo, da se ti pogoji dela ustrezno ovrednotijo v

plačah delavcev. Vrednotenje težjih pogojev dela mora biti sestavina pogajanj v kolektivnih pogodbah in obveza delodajalca.

Za doseg te ciljev je nujno potrebno sodelovanje vseh socialnih partnerjev, med katerimi je tudi država, ki bi morala s sprejemom in izvajanjem celostne politike o ureditvi javnega potniškega prometa v prvi vrsti zagotoviti normalno pretočnost prometa, zaradi česar bi bili avtobusi javnega prometa zopet zanimivi za uporabnike. S primerno ceno javnega prevoza bi bili uporabniki dodatno motivirani za uporabo tovrstnega prevoza.

Na račun večjega števila potnikov in s tem rentabilnosti poslovanja, bi izvajalci lažje razporejali voznike na delovne naloge in se ne bi več dogajalo, da je voznikov delovni čas razporejen preko celega dneva. Večja rentabilnost bi prispevala k boljšemu poslovanju prevoznikov in s tem tudi z možnostjo boljšega nagrajevanja vseh zaposlenih v tej dejavnosti.

Pobuda za znižanje cen vozovnic v javnem potniškem prometu za vse kategorije uporabnikov, je naletela na izreden odziv širše javnosti in celo podpore resornega ministrstva. Kaj več od tega pa ni bilo storjenega.

Prepričani smo, da bi z nadaljevanjem in sprejemom te pobude država več pridobila kot dala. Na pobudo za znižanje cen vozovnic v javnem potniškem prometu je potrebno gledati z več vidikov in ne zgolj z vidika izvajalcev prometa. O problematiki so potekale številne razprave že v preteklih letih, in o tem tečejo razprave še danes. Sindikati pričakujemo, da bodo argumenti naleteli na pozitiven odziv.

Glede na širino problema smo prepričani, da je za doseganje trajnega cilja potrebna obravnava in sprejem odločitve v okviru več ministrstev in ne zgolj resornega ministrstva za promet.

Med prednostnimi nalogami Ministrstva za promet sta tudi izboljšanje prometne varnosti z novim pristopom do tega problema ter spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa. Po ministrovih zagotovilih naj bi učinke zaznali že do konca leta 2010.

Ali bo temu res tako? Kdaj lahko pričakujemo podelitev koncesij?

Zaradi izredno slabih izkušenj pri sprejemanju in izvajanju prometne politike v Sindikatu delavcev prometa in zvez Slovenije pričakujemo pri tokratni podelitvi koncesij skrajno trezen razmislek, ali bomo ob evidentni katastrofi na slovenskih cestah izvajanje dejavnosti javnega potniškega prometa predali v roke izvajalcev, ki jim je le za pridobitev državnih sredstev. Pri tem je marsikateremu prav malo mar za primerno plačilo voznika, njegove pravice in delovne pogoje. Ne nazadnje bo prav ta voznik tisti, ki bo sedel za volanom, se prebijal skozi dnevne zastoje in pri tem skušal ujeti vozni red, da ga na prvi postaji ne bo nadrl potnik in pozneje še šef.

Vlada Republike Slovenije določi s koncesijskim aktom koncesijska območja, vrsto in obseg prevozov, način opravljanja, pogoje za njihovo zagotavljanje, standarde dostopnosti do javnega linijskega prevoza, prevozne cene in kakovost prevoznih storitev ter druge sestavine koncesijskega akta v skladu z zakonom.

Direkcija pred podelitvijo koncesij določi potrebe po prevozih (vozne rede), med koledarskim letom pa največ dvakrat na leto s spremembami voznega reda tega uskladi z dejanskimi potrebami po prevozih.

Če resnično želimo slediti cilju večje uporabe javnega potniškega prometa, je treba upoštevati predvsem družbeno odgovornost izvajalcev in našeta opozorila. Država in lokalne skupnosti pa morajo nemudoma zagotoviti ustrezno pretočnost prometa, o čemer je bilo na račun državne blagajne narejenih kar nekaj raziskav. Upamo, da ta vlada ne bo naročila še ene.

Država, ki se rada postavlja kot socialna država, bi lahko storila še korak več in dijakom, študentom, invalidom, brezposelnim ter upokojencem zagotovila brezplačen javni prevoz. Zgled za tako možnost lahko poiščemo v Novi Gorici, kjer je mestna občina z lokalnim prevoznikom Avrigom zagotovila brezplačen prevoz – rezultati pa so vredni posnemanja.

V prvi fazi bi morala država sprejeti minimalni standard javnih linijskih prevozov za celotno območje Slovenije. Na podlagi enotnega standarda bi bilo potrebno določiti znesek finančnih sredstev, ki bi jih za izvajanje JPP določila država, v nadaljevanju pa določiti tudi višino sredstev, ki bi jih za izvajanje JPP, na območju regije, prispevale občine (dejansko mestna občina – ker gre za pomembnejša mestna središča – Maribor, Celje, Ljubljana...). Pomembna je združitev vseh proračunskih postavk finančnih sredstev, ki so namenjena za izvajanje javnega potniškega prometa (vključno z železnico).

Po zgledu razvitih evropskih držav bi se finančna sredstva na ravni države zbirala namensko, in sicer v podobni obliki, kot to velja za gradnjo avtocest.¹ (preko posebnega cestnega davka – cestnina ob registraciji vozila). Država bo morala v nadaljevanju tudi realizirati ukrepe za spodbujane uporabe javnega potniškega prometa in omejevanje rabe osebnih avtomobilov.

Poleg splošnih proračunskih nadomestil za pokrivanje izgube poslovanja in investicije na različnih ravneh (državna, občinska, regionalna, mestna) so pomembna tudi namenska proračunska nadomestila za popuste v tarifnem sistemu, ki prispevajo k privlačnosti prevozov (enotna, mesečna, sezonska ali letna vozovnica) in popuste določenim socialnim skupinam (šolska mladina, upokojenci, invalidi) namenska sredstva za investicije iz navzkrižnega financiranja (okoljski davki, obdavčenje delodajalcev², prihodki kot posledica prometne politike – cestnine, parkirnine,

¹ Gre za obliko namenskega zbiranja finančnih sredstev preko nakupa naftnih derivatov (bencinski tolar).

² V Franciji so namreč delodajalce v podjetjih z več kot 9 zaposlenimi (v mestih z več kot 20.000 prebivalcev) dodatno obdavčili z dodatno obremenitvijo plač. Zbrana sredstva so namenjena financiranju javnega potniškega prometa.

vstopnine v mesta³ itd.). Delež prihodkov iz prodaje vozovnic se lahko izboljša ob hkratnemu bistvenemu izboljšanju ponudbe in s tem rasti javnega potniškega prometa. Učinki velikih naporov v izboljšanje ponudbe, pa vsekakor ne bodo vidni takoj in je potrebno dodatno financiranje v tako imenovanem prehodnem obdobju.

Cvetka Gliha, generalna sekretarka Sindikata delavcev prometa in zvez Slovenije

Vir:

- **Resolucija o prometni politiki RS**
- **ZAKON O PREVOZIH V CESTNEM PROMETU (ZPCP-2)**
- **Stališča in zahteve članov SDPZ**
- **Predlog ureditve JPP – GZS**
- **Perspektive JPP v Sloveniji – 8. Kongres o cestah in prometu**

³ Tako kot je to primer Londona.