



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Promet
Modul: Cestni promet

OPTIMIZACIJA DOSEDANJIH VOZNIH REDOV NA PODROČJU SELŠKE DOLINE

Mentor: mag. Janez Blaž, univ. dipl. inž. stroj.
Lektorica: Ana Peklenik, prof.

Kandidat: Simon Tolar

Kranj, maj 2011

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju mag. Janezu Blažu, univ. dipl. inž. stroj.

Hvala g. Igorju Reyi iz podjetja Alpetuor, d. d., Kranj, za posredovanje statističnih podatkov, potrebnih pri izdelavi diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi lektorici Ani Peklenik, ki je lektorirala mojo diplomsko nalogo.

Posebna zahvala gre tudi mojim sodelavcem v Alpetour, d. d., DE Škofja Loka, za nadomeščanje med mojimi študijskimi obveznostmi.

IZJAVA

»Študent Simon Tolar izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom mag. Janeza Blaža, univ. dipl. inž. stroj.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

Biti mobilen je osnovna potreba današnjega časa, tako s službenega kot z zasebnega stališča.

Hkrati z zmanjševanjem števila prepeljanih potnikov na avtobusih se je hitro povečevalo število osebnih vozil v prometu. Zato so najprometnejše ceste ob konicah skoraj neprevozne. Zaradi rasti števila osebnih vozil so prometne razmere v mestih vse slabše, še posebej to velja za parkiranje. Ko bo avtocestni križ dokončan, mobilnosti zaradi prostorskih in okoljskih omejitev ne bo več mogoče povečevati z gradnjo novih in širših cest.

Država zagotavlja javni linijski prevoz potnikov, razen javnega linijskega prevoza v mestnem prometu, kot javno dobro z gospodarsko javno službo in na podlagi javnega razpisa podeli koncesije najugodnejšim ponudnikom prevozov.

Kriteriji, ki opredeljujejo konkurenčnost potniškega prometa, so čas, cena, kakovost, udobje in varnost. Zato mora biti tudi cilj Slovenije na poti v klub najrazvitejših vzpostavitev kakovostnega in učinkovitega javnega potniškega prometa, ki bo konkurenčen cestnemu motornemu prometu in bo vsem skupinam prebivalcev Slovenije zagotavljal ustrezno raven mobilnosti, in sicer na ekonomsko, okoljsko in socialno najprimernejši trajnostni način. Zato je nujno čim prej začeti z dejavno politiko spodbujanja javnega prevoza.

KLJUČNE BESEDE

- javni linijski prevoz potnikov
- Alpetour, d. d., Kranj
- trajnostna prometna politika
- mobilnost
- vozni red

ABSTRACT

Being mobile is one of the basic nowadays needs, not only from a professional, but also from a personal point of view.

Along with the strong decrease of bus passengers the number of private cars in the traffic has increased. As a result, the most important roads are almost impassable during the peak hours. Traffic conditions in the cities have worsened due to increased number of private cars; in particular this applies to parking. Due to spatial and environmental limitations the mobility will not be possible to increase by building new and widening old roads when the motorway network is completed.

With the public utility service the state provides public regular passenger service as a public good. Concessions are granted through a public tender to the most favourable tenderer. The only exception is public regular service in the urban traffic. Time, price, quality, comfort, and security are the criteria that define the competitiveness of public transportation. On the way to becoming one of the most developed countries the aim of Slovenia should also be to establish a quality and efficient public passenger transport that will be competitive to road motor transport and will provide sufficient level of mobility, not only on economically and environmentally, but also on socially most appropriate sustainable way. Therefore, it is essential to begin with an active policy of encouraging public transportation.

KEY WORDS

- public regular passenger service
- Alpetour, d. d. Kranj
- sustainable transport policy
- mobility
- timetable

KAZALO

1	UVOD.....	1
1.1	Opredelitev problema.....	2
1.2	Namen in cilj naloge.....	2
1.3	Omejitev naloge.....	3
1.4	Metode dela.....	3
2	KLASIFIKACIJA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA	4
2.1	Javni linijski prevoz potnikov	4
2.2	Posebni linijski prevoz.....	6
2.3	Občasni prevozi potnikov	6
2.4	Potniški promet v notranjem cestnem prometu	6
3	DEFINIRANJE VOZNIH REDOV	8
3.1	Vozni red	8
3.2	Štetje potnikov	9
3.3	Optimalno število vozil	10
3.4	Izdelava delovnih nalog voznemu osebju na podlagi voznih redov	11
3.5	Realizacija voznih redov	12
3.6	Predvidljivost dejavnikov	12
3.7	Nadzor nad izvajanjem voznih redov	13
3.8	Plačilni sistemi	13
3.9	Izbira primernih avtobusov za javni linijski promet.....	15
3.10	Postajališča	16
4	ALPETOUR, D. D., KRANJ.....	19
5	OBSTOJEČE STANJE.....	21
5.1	Gospodarska javna služba	21
5.2	Financiranje gospodarskih javnih služb	21
5.3	Trajnostna prometna politika	22
5.4	Vizija mobilnosti prebivalstva.....	24
5.5	Cilji prometne politike	26
5.6	Konkurenčni javni potniški promet	27
5.7	Vozni red za smer Železniki Plavž–Škofja Loka	28
5.8	Vozni red za smer škofja loka–Železniki Plavž.....	28
5.9	Avtobusne postajne točke	29
6	STATISTIKA PREPELJANIH POTNIKOV.....	30
7	PREOBLIKOVANJE OBSTOJEČEGA STANJA.....	39
8	ZAKLJUČEK.....	44
	PRILOGI	47
	KAZALO SLIK.....	47
	KAZALO TABEL.....	47
	KAZALO GRAFOV	47
	KRATICE IN AKRONIMI.....	47

1 UVOD

Prenatrpanost prometnic je že prizadela večja urbana središča in tranzitne poti. Ob neustrezni transportni politiki to pomeni slabšanje kakovosti storitve, povečanje škodljivih vplivov na okolje, zmanjšanje varnosti in slabši zaslužek zaradi slabega izkoristka vozil in voznikov.

Danes se v javnem potniškem prometu srečujemo z upadanjem števila prepeljanih potnikov na eni in z zahtevo potnikov po čim višjem standardu prevoza na drugi strani. Pri prevozu potnikov se je potrebno zavedati, da je potnik tisti, ki izbira vrsto prevoznega sredstva, nemalokrat pa tudi prevoznika. Na podlagi svojih potreb določa čas, smer in cilj potovanja. Zanj so pomembne zlasti naslednje lastnosti: hitrost, ekonomičnost, udobje, točnost, rednost, zanesljivost in varnost.

Prevoznik mora organizacijo prevoza prilagoditi povpraševanju, razmeram v prometu in ekonomiki poslovanja, kar je zaradi vplivov krajevno in časovno neenakomerne obremenitve (jutranje in popoldanske konice) včasih zelo težko. Ob tem so prevozniška podjetja prisiljena vlagati velika finančna sredstva v posodobitev prevoznih sredstev, upravljanje, organiziranje in izboljšanje tehnologije prevoza potnikov v javnem potniškem prometu. Biti mobilen je osnovna potreba današnjega časa tako s službenega kot z zasebnega vidika. V času visokih cen naftnih derivatov in povečanega onesnaževanja okolja predstavlja javni potniški promet dobro alternativo osebnemu potniškemu prometu.

Ali ste kot udeleženelec v prometu kdaj pomislili, da je lahko uporaba javnega potniškega prometa udobnejša, varnejša, cenejša in bolj sproščena kot vožnja z osebnim avtomobilom ali motociklom?

Udobje – Ali se med vožnjo z osebnim avtomobilom kdaj pogovarjate, berete knjigo, pišete SMS? Na vlaku in avtobusu je to mogoče.



Slika 1: Udobje in sproščenost pri uporabi javnega potniškega prometa
([google.com/images](https://www.google.com/images))

Varnost – statistika kaže, da je javni potniški promet precej varnejši od individualnega.

Cena – Ali pri ceni obračunavanja svojega potovanja z osebnim avtomobilom zraven cene goriv upoštevate tudi nakup avtomobila, amortizacijo, registracijo, parkiranje itd.? Vožnja z osebnim avtomobilom na relaciji Maribor–Gradec–Maribor stane 48 €, povratna vožnja z vlakom in mestnim potniškim prometom pa 32 €. Pri tem je upoštevana razdalja 120 km pri ceni za liter goriva 1,00 €, amortizacija avtomobila srednjega razreda, cestnine, zavarovanje ter ostali stroški.

Sproščenost – Ali kdaj pomislite, kako je s koncentracijo voznika v osebnem vozilu v primerjavi s potnikom na vlaku oz. avtobusu?

1.1 OPREDELITEV PROBLEMA

Ko se je močno zmanjševalo število prepeljanih potnikov na avtobusih, tako se je na drugi strani hitro povečevalo število osebnih vozil v prometu. Zaradi porasta števila osebnih vozil v prometu so najprometnejše ceste ob konicah skoraj neprevozne.



Slika 2: Neprevoznost cest ob konicah
(google.com/images)

Trenutno se kot rešitev za zmanjšanje prometnih zastojev ponuja javni potniški promet. Potniku ga je treba ponuditi na takem nivoju, da bo zanj sprejemljiv.

1.2 NAMEN IN CILJ NALOGE

Z izdelavo kvalitetnih vozniških redov bomo skušali potniku približati avtobus kot alternativo osebnemu vozilu. V današnjem času, ko na vseh pomembnejših prometnicah ob konicah prihaja do zastojev, bi z zmanjšanjem prometa prišlo tudi do manjše obremenitve okolja, to je prostora, v katerem živimo, z nevarnimi emisijami.

V nalogi so prikazani pomembni faktorji, ki vplivajo na izdelavo kakovostnega vozniškega reda.

1.3 OMEJITEV NALOGE

Omejili se bomo na podatke izbranih treh mesecev. Hkrati se bomo omejili tudi na predlog voznega reda le v smeri Železniki–Škofja Loka, ker so avtobusi parkirani v Železnikih, vožnje v obratni smeri pa so odvisne tudi od delovnih nalog voznega osebja.

1.4 METODE DELA

V nalogi bomo uporabili sledeče metode:

- metodo diskripcije, s pomočjo katere bomo opisovali teorijo in pojme ter ugotovljena dejstva;
- metodo klasifikacije, kjer bomo definirali pojme;
- metodo kompilacije, ki sodi med logične metode raziskovanja, njeno bistvo pa je povzemanje spoznanj, stališč, sklepov in rezultatov drugih avtorjev;
- statistično metodo, kjer prikazujemo podatke s pomočjo tabel in grafov.

2 KLASIFIKACIJA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Javni potniški promet lahko delimo na:

- cestni,
- železniški,
- pomorski in
- letalski.

Javni cestni potniški promet lahko delimo po njegovih temeljnih značilnostih glede na:

- teritorij,
- organizacijo in
- namen.

S teritorialnega vidika se prevoz potnikov deli na:

- prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in
- prevoz potnikov v mednarodnem cestnem prometu.

Glede na organizacijo in način izvajanja se javni prevoz potnikov v cestnem prometu deli na:

- prevoz potnikov v linijskem cestnem prometu in
- prevoz potnikov v prostem cestnem prometu.

Glede na namen se javni prevoz potnikov v cestnem prometu deli na:

- prevoz turistov,
- prevoz šolarjev,
- prevoz delavcev,
- prevoz ostalih kategorij potnikov.

2.1 JAVNI LINIJSKI PREVOZ POTNIKOV

Javni linijski prevoz je prevoz potnikov v cestnem prometu med avtobusnimi postajami, pomembnejšimi avtobusnimi postajališči in avtobusnimi postajališči na določeni liniji po vnaprej določenem voznem redu, splošnih prevoznih pogojih in ceniku. Lahko se opravlja kot potniški, hitri ali direktni linijski prevoz. Gre torej za prevoz potnikov, ki je pod enakimi pogoji dostopen vsem in se opravlja z določeno pogostostjo na vnaprej določenih relacijah znotraj Slovenije, potniki pa lahko med potjo vstopajo in izstopajo na predhodno določenih postajališčih. Za te prevoze je obvezno treba spoštovati vnaprej določene vozne rede in cenike.

Vozni red mora prevoznik pred začetkom uveljavitve objaviti na avtobusnih postajah, pomembnejših avtobusnih postajališčih in avtobusnih postajališčih, na katerih so po voznem redu predvideni postanki. Javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu se na posamezni liniji lahko opravlja po istem voznem redu tudi z več avtobusi.

Potniki, ki uporabljajo linijski prevoz, z izjemo posebnega linijskega prevoza, morajo ves čas prevoza imeti vozovnice, iz katerih je razvidno:

- točka vstopa in izstopa,
- čas veljavnosti vozovnice in
- cena prevoza.

Javni linijski prevoz potnikov, razen prevozov v mestnem prometu in prevozov učencev osnovnih šol, zagotavlja država kot javno dobrino z gospodarsko javno službo in na podlagi javnega razpisa najugodnejšim ponudnikom prevozov podeli koncesije.

V imenu vlade izvaja postopke podeljevanja koncesij in izbire koncesionarja ter sklepa koncesijske pogodbe Ministrstvo za promet – Direkcija Republike Slovenije za ceste (v nadaljnjem besedilu »direkcija«). Nadzor nad izvajanjem gospodarske javne službe izvajata direkcija in Prometni inšpektorat Republike Slovenije vsak v okviru svoje pristojnosti (http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/promet/prometna_politika/).

Koncesija za opravljanje javnega linijskega prevoza potnikov v cestnem prometu obsega:

- prevoz potnikov na linijah po voznem redu, v skladu s splošnimi prevoznimi pogoji, ki jih določi direkcija, na podlagi tarifnega sistema in javno objavljenega cenika,
- prodajo vozovnic,
- obveščanje uporabnikov javnega linijskega potniškega prometa o voznih redih, prevoznih pogojih in cenah prevoza,
- prevoz izročene in nespremljane prtljage.

Direkcija pred podelitvijo koncesij določi potrebe po prevozih (vozne rede), med prometnim letom pa največ dvakrat letno vozni red uskladi z dejanskimi potrebami po prevozih.

Za organizacijo in način izvajanja linijskih prevozov v mestnem prometu so pristojne lokalne skupnosti, ki lahko določijo izvajanje mestnega prometa za gospodarsko javno službo. Sredstva za izvajanje gospodarske javne službe se zagotavljajo s prodajo prevoznih storitev in iz proračuna lokalne skupnosti. Linijski prevoz v mestnih občinah, ki imajo več kot 100.000 prebivalcev, pa se po določilih Zakona o

prevozi v cestnem prometu obvezno opravlja kot lokalna gospodarska javna služba (http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/promet/prometna_politika/prevozi_v_cestnem_prometu/novosti_v_cestnem_prometu/prevoz_notranji_promet/).

2.2 POSEBNI LINIJSKI PREVOZ

Posebni linijski prevoz je prevoz samo določene vrste potnikov in izključuje ostale potnike. S posebnim linijskim prevozom se opravlja prevoz delavcev na delo in domov, prevoz šoloobveznih otrok, dijakov in študentov med domom in izobraževalno ustanovo ter prevoz vojakov in njihovih družin med domom in vojašnico.

Posebni linijski prevoz potnikov se izvaja praviloma z avtobusi na podlagi sklenjene pisne pogodbe med naročnikom prevoza in prevoznikom. Seznam potnikov je obvezni sestavni del pogodbe. Med opravljanjem posebnega linijskega prevoza se morata v vozilu nahajati tako pogodba kot tudi seznam potnikov. Prevoz potnikov, ki niso vpisani v seznam, je v posebnem linijskem prevozu prepovedan. Prevoznik je dolžan v roku 8 dni od sklenitve pogodbe o tem obvestiti Direkcijo RS za ceste, ki vodi register posebnih linijskih prevozov.

2.3 OBČASNI PREVOZI POTNIKOV

Ti prevozi so namenjeni potrebam po enkratnih prevozi in nimajo funkcije prevoza dnevne migracije. Gre za prevoz potnikov, pri katerem se skupina vnaprej določenih potnikov prevaža pod pogoji, dogovorjenimi s pogodbo med prevoznikom in naročnikom prevoza.

2.4 POTNIŠKI PROMET V NOTRANJEM CESTNEM PROMETU

Prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu se opravlja znotraj države. S teritorialnega vidika se deli na:

- mestni promet,
- primestni promet,
- medkrajevni promet.

Mestni promet je javni prevoz potnikov na ureditvenem območju mesta. Osnovne značilnosti so:

- velika frekvenca voženj,
- relativno majhna razdalja med postajališči,
- relativno kratke razdalje prevoza,
- pogosta izmenjava potnikov,
- uporaba vozil velike kapacitete,

- hiter pretok potnikov (vstop – izstop),
- nudi se le nujno udobje ...

Primestni promet je prevoz potnikov med območjem mesta in njegovo okolico. Namenjen je predvsem dnevnim migracijam ter prevozu na delo in prevozu v šolo. Značilnosti primestnega prometa so:

- konične obremenitve ob začetku in ob koncu delovnega dne,
- konične obremenitve ob začetku in ob koncu delovnega tedna,
- razdalje med postajališči so daljše kot v mestnem prometu,
- frekvence voženj so manjše kot v mestnem prometu,
- uporabljajo se vozila večje oziroma normalne kapacitete,
- udobje je višje kot v mestnem prometu ...

Medkrajevni promet je javni prevoz potnikov med dvema ali več kraji in se lahko v obliki linijskega prometa opravlja kot:

- potniški prevoz,
- hitri potniški prevoz,
- direktni potniški prevoz.

Za medkrajevni potniški prevoz je značilno:

- potniki se prevažajo na daljših relacijah,
- višja oziroma visoka udobnost (klima, nastavljivi sedeži ...),
- visoka hitrost prevoza (na avtocesti do 100 km/h).

3 DEFINIRANJE VOZNIH REDOV

3.1 VOZNI RED

Z zakonom o prevozih v cestnem prometu je definiran vozni red. Gre za ureditev linije, s katero se določajo vrsta prevoza, način prevoza, vrstni red avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč, njihova oddaljenost od začetne avtobusne postaje, pomembnejšega avtobusnega postajališča ali avtobusnega postajališča, čas prihoda, postanka in odhoda na vsako avtobusno postajo, pomembnejše avtobusno postajališče ali avtobusno postajališče, obdobje, v katerem prevoznik opravlja prevoz na liniji, čas veljavnosti in režim obratovanja linije.

Podlaga za izdelavo voznega reda je daljinar, ki vsebuje enoten seznam z imeni postaj in postajališč ter razdalj med njimi. Za izdelavo voznih redov, ki bi bili čim bolj optimizirani, potrebujemo bazo podatkov o izvajanju voznega reda v bližnji preteklosti, ki jih primerjamo s predvidenim voznim redom. Daljinar s časi vožnje se uporablja pri izdelavi primestnih voznih redov. Vsi prevozniki so ga dolžni uporabljati kot podlago za izdelavo voznih redov.

Vozne rede se izdelata tako, da se uporabijo relacije ali deli relacij z vsemi ostalimi elementi iz tega daljinarja. Daljinar obsega relacije s kilometrskimi razdaljami in voznimi časi ter avtobusne postaje, pomembnejša postajališča, postajališča in kraje z oznako AC, ki se uporabljajo za linije primestnega prometa. Vozni red mora prevoznik pred začetkom uveljavitve objaviti na avtobusnih postajah, pomembnejših avtobusnih postajališčih in avtobusnih postajališčih, na katerih so po voznem redu predvideni postanki. Splošne prevozne pogoje mora prevoznik objaviti na krajevno običajen način.

Vozni red predstavlja predpisani dnevni režim gibanja prevoznih sredstev na obratovalni liniji. Ob vsakem času mora zagotoviti čim boljše ujemanje med predvideno in realizirano časovno in prostorsko sliko gibanja prevoznih sredstev na liniji ter zagotoviti prevozne zahteve potnikov s sprejemljivim čakalnim časom na postajališčih in z optimalnimi stroški izkoriščanja prevoznih sredstev.

Vozni red je ureditev linije, s katero se določi:

- vrsta prevoza,
- relacije, na katerih se opravlja prevoz,
- vrstni red postaj in postajališč,
- oddaljenost od začetne postaje ali postajališča,
- čas prihoda na postajo,
- čas postanka na postaji,
- čas odhoda s postaje,

- obdobje, v katerem prevoznik opravlja prevoz na liniji,
- čas veljavnosti voznega reda,
- režim obratovanja linije.

Poleg tega vozni red omogoča določitev:

- delovnega časa in obrata vozil na liniji,
- delovnega časa voznega osebja,
- pogostost voženj glede na časovno in prostorsko dinamiko prevoznih potreb na liniji,
- vrste in tip prevoznih sredstev glede na vrsto prevoza in parametre cestnega omrežja,
- plana uporabe razpoložljivih prevoznih kapacitet.

Vozni red mora biti izdelan tako, da čim bolj zadovoljuje prevozne potrebe potnikov in obenem določa optimalen izkoristek razpoložljivih kapacitet. Kvalitetno izdelan vozni red odločilno vpliva na kakovost storitev in učinkovitost funkcioniranja linijskega prometa.

Vozne rede v primestnem in medkrajevem prometu usklajuje koncendent – Direkcija Republike Slovenije za ceste s prevozniki v javnem linijskem cestnem prometu – koncesionarji.

3.2 ŠTETJE POTNIKOV

Sistematična štetja potnikov zahtevajo natančno štetje potnikov glede kraja in časa na eni liniji ali celotni mreži linij javnega prevoza. Cilj sistematičnega štetja potnikov je pridobitev osnovnih parametrov, ki nam omogočijo vpogled v potniške tokove na liniji, kot so:

- vstopi in izstopi potnikov,
- število potnikov,
- srednja dolžina vožnje,
- menjava potnikov.

Zraven naštetega pridobimo potrebne podatke o usklajenosti prevoznih zahtev in številom vozil na delu, ki se izražajo s koeficientom izkoriščenosti potniških mest v vozilu.

Sistematična štetja potnikov se opravi z uporabo:

- ljudi, ki opravljajo štetje,
- avtomatskega (računalniško oz. programsko podprtega) štetja potnikov.

Avtomatsko štetje potnikov se izvaja v primerih, ko so vsa vozila opremljena s potrebnimi napravami (AFC-strojčki). Pri izvedbi štetja je izrednega pomena, da

vozila obratujejo v okviru voznega reda, kar pomeni, da je potrebno zagotoviti točnost obratovanja med drugim tudi s povečanim številom vozil in voznega osebja v rezervi.

3.3 OPTIMALNO ŠTEVILO VOZIL

Interes vsakega prevoznika je organizacija prevoza s čim manjšimi stroški, kar pa ni skladno z interesi potnikov, saj to pomeni nižje število vozil in nižji standard prevoza. Pri določanju optimalnega števila vozil je potrebno poleg čim manjših stroškov, ki izražajo interes prevoznika, upoštevati tudi faktor, ki izraža interes potnikov.

Poznamo več faktorjev kvalitete prevoza s strani potnikov, kot so:

- hitrost,
- varnost,
- udobje,
- točnost,
- enakomernost,
- pogostost,
- prijaznost ...

Vsi faktorji niso enakovredni in jim potniki ne pripisujejo enake stopnje pomembnosti. Pogostost predstavlja potreben čas, ki ga potnik porabi za čakanje na postajališču. Odvisna je od števila vozil na liniji in časom ciklusa. Pogostost izboljšamo s povečevanjem hitrosti.

Varnost je enako pomembna za podjetje kot za potnika. Osnovno stopnjo varnosti je potrebno zagotoviti ne glede na višino stroškov.

Udobje je vezano predvsem na tehnično izvedbo vozila.

Enakomernost je pokazatelj obratovanja vozil vzdolž linije po intervalu brez večjih odstopanj.

Točnost je pokazatelj točnosti odhodov vozil z začetnih postaj in prehodov skozi kontrolne točke na liniji glede na vozni red.

3.4 IZDELAVA DELOVNIH NALOG VOZNEMU OSEBJU NA PODLAGI VOZNIH REDOV

Pri izdelavi voznega reda je potrebno ob upoštevanju analize štetja, določitve optimalnega števila vozil v obratovanju in intervala med vozili izdelati vozni red tako, da je mogoče vozno osebje čim bolj racionalno in v skladu z zakonskimi določili (Zakon o varnosti cestnega prometa ter Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih) razporejati na delovne naloge.

Zagotovitev postankov oziroma počitkov voznega osebja je mogoča na več načinov, in sicer:

- z delitvijo delovnih nalog na dva dela,
- z zamenjavo voznikov v času postanka z nadomestnim voznikom,
- z zagotovitvijo postanka v voznem redu 2 x 15 minut,
- z zagotovitvijo postanka v voznem redu 1 x 30 minut.

Delitev delovnih nalog oziroma uvajanje deljenega delovnega časa je najprimernejši način, ki omogoča izdelavo voznih redov, temelječih na rezultatih analize potniških tokov. Voznikom zagotovimo predpisani počitek, tako da po določenem času voznik konča prvi del svoje službe in je pred začetkom drugega dela prost eno ali več ur. Voznik ima tako zagotovljen počitek ne glede na zunanje vplive, kot so zastoji v prometu, zamude, izpadi itd. Obenem vozni red omogoča visoko stopnjo izkoriščenosti prevoznih sredstev, ki so neprekinjeno v funkciji izkoriščanja. Slabost deljenega delovnega časa pa so povečani stroški dela in za voznika neugodna razporeditev delovnega časa.

Zamenjava voznikov v času postanka z nadomestnim voznikom ima podobne karakteristike kot že opisana delitev delovnih nalog. Razlika je v tem, da je počitek znatno krajši in je odvisen od dolžine linije. Počitek traja od 30 do 60 minut in je odvisen tudi od zunanjih vplivov.

Sistem zagotavljanja postankov v voznem redu zahteva istočasen postanek voznika in vozila na progi. Vozni red, ki omogoča postanek voznega osebja med delovnim časom, zahteva vključevanje dodatnih vozil v času postankov. Slabost tako izdelanega voznega reda je zmanjšan izkoristek vozil zaradi postankov. Kljub temu je metodologija zagotavljanja postankov voznemu osebju primerna zaradi:

- pozitivnega vpliva na psihofizično stanje voznega osebja, ki ima med delovnim časom omogočene postanke za počitek in malico,
- zmanjšanja stroškov dela,
- pozitivnega vpliva na enakomernost odhodov vozil.

Postanek naj bi vozno osebje izkoristilo za malico in aktivno sprostitev.

3.5 REALIZACIJA VOZNIH REDOV

Pri realizaciji vozni redov se srečujemo z objektivnimi in subjektivnimi negativnimi okoliščinami, ki vplivajo na odstopanja od izvajanja planiranih vozni redov. Niti dober in pravilno izdelan vozni red nas ne more obvarovati pred negativnimi vplivi, kot so prometni zamaški, okvare vozil, prometne nezgode, samovolja voznega osebja idr. Ti stranski pojavi, ki se pri izdelavi voznega reda ne morejo predvideti, najbolj vplivajo na regularnost izvajanja vozni redov. Pogosti pojavi slabe realizacije voznega reda povzročajo zmanjšanje zaupanja v prevoznika, kar neposredno vpliva na upad števila potnikov in povečuje stroške oziroma izpad prihodka.

3.6 PREDVIDLJIVOST DEJAVNIKOV

Spremljanje odstopanj od predvidenega poteka prevoza z namenom vzdrževanja oziroma izboljšanja rezultatov dejavnosti je potrebno tudi z vidika nezmožnosti izpolnitve predvidenega plana. Pri tem moramo biti pazljivi in ločiti predvidljive dejavnike od nepredvidljivih, a znanih.

Predvidljivi dejavniki:

- letni čas in šolski koledar (poletje, zima, počitnice ...),
- dnevna raznolikost števila potnikov in gostote prometa (delovnik, vikendi, praznik),
- časovna gostota prometa in potnikov (jutranje in popoldanske konice),
- krajevna gostota prometa in potnikov (stanovanjske četrti, nakupovalna središča).

Vse predvidljive dejavnike, ki vplivajo na izvajanje voznega reda, je potrebno v čim večji meri upoštevati pri izdelavi vozni redov, za kar potrebujemo poleg podatkov o omenjenih dejavnikih tudi čim večjo bazo podatkov o časih voženj iz bližnje preteklosti (izkušnje).

Nepredvidljivi poznani dejavniki:

- ekstremne vremenske razmere,
- nesreče na cestah,
- nesreče oziroma poškodbe potnikov v vozilu,
- okvare na vozilih,
- večje nepredvidene skupine potnikov,
- samovolja voznikov,
- druge izredne razmere in zastoji.

Njihov vpliv na izvajanje voznega reda zmanjšujemo različno – odvisno od posameznega dejavnika:

- z rezervnimi vozniki in vozili,
- z dežurnimi mehaniki,
- s spremljanjem vremenskega dogajanja,
- z operativnim osebjem na terenu – na kritičnih točkah,
- s predhodnim informiranjem in izdajanjem navodil o ravnanju v primeru izrednih dogodkov,
- z uvajanjem on-line tehnologij spremljanja vozil in komunikacije,
- s stimuliranjem in represivnimi ukrepi proti povzročiteljem.

Zaradi naknadne kontrole izvajanja voznega reda je potrebno vse izredne dogodke in ukrepe v pregledni obliki zabeležiti v prometni dokumentaciji.

3.7 NADZOR NAD IZVAJANJEM VOZNIH REDOV

Nadzorovanje neke dejavnosti pomeni ugotavljanje odstopanj od dogovorjenih pravil, namenjeno pa je iskanju možnosti za izboljšanje rezultatov dejavnosti. Za vsako dejavnost naj bi veljalo, da brez nadzora ni kvalitete, še posebno, če v procesu sodeluje človek. Če želimo dobre rezultate, moramo nadzorovati vse postopke in procese neke dejavnosti. V primerih, ko je kakovost izvajanja nekega procesa zelo labilna in obstaja velika možnost, da bo prišlo do odstopanj, je potrebno opravljati stalen nadzor. Če pa je proces dokaj zanesljiv, ga lahko nadzorujemo le občasno – z naključnim, vednar rednim vzorčenjem.

Nadzorovanje voznega osebja ter ustrezno ukrepanje sta dva osnovna stebra, na katerih gradimo kvaliteto prevoza potnikov, saj je voznik tisti, ki ima neposreden stik s potnikom in neposreden vpliv na izvajanje prevoza.

Upoštevanje pravil glede hitrosti in časov vožnje ter počitka pomeni velik doprinos k varnosti v prometu, spoštovanje tehničnih navodil pa pomeni daljšo življenjsko dobo vozil. Prav tako pa so v prometu kot gospodarski panogi bistvenega pomena tudi točnost, rednost, hitrost, udobnost prevoza itd., zato je potreben tudi tovrstni nadzor.

3.8 PLAČILNI SISTEMI

Potniki, ki uporabljajo linijski prevoz, z izjemo posebnega linijskega prevoza, morajo ves čas prevoza imeti pri sebi vozovnico, iz katere so razvidni naslednji podatki:

- točka vstopa in izstopa (relacija),
- čas veljavnosti vozovnice,
- cena prevoza.



Slika 3: Vozovnica
(Vir: Lasten)

Potnik lahko na avtobusu uporablja naslednje vrste vozovnic oziroma plačila:

- nakup v predprodaji,
- nakup na samem avtobusu,
- brezkontaktna čip vozovnica (terminalska, kuponska, gotovinska).



Slika 4: AFC-strojček in čitalec brezkontaktnih čip vozovnic
(Vir: Lasten)

Nakup na avtobusu v času prometnih konic zna biti zelo neugoden in zamuden zaradi vračanja denarja ob nakupu vozovnice z bankovcem večje nominalne

vrednosti. Če je takšnih potnikov več, pride tudi do problema zaradi pomanjkanja menjalnega denarja.

Zato potnikom predlagamo, naj kupujejo vozovnice v predprodaji, kjer je le možno, sicer pa naj ob bolj pogosti uporabi javnih prevoznih sredstev nabavijo zase najustreznejšo čip vozovnico.

3.9 IZBIRA PRIMERNIH AVTOBUSOV ZA JAVNI LINIJSKI PROMET

Primestni avtobusi so namenjeni prevozu potnikov iz manjših naselij v mesta. Za te linije sta značilna krajši čas vožnje in večja frekvenca potnikov. Lažjemu vstopu in izstopu potnikov dajemo prednost pred udobnostjo med vožnjo. Običajno imajo potniki na teh linijah tudi manj prtljage, zato imajo avtobusi lahko manjše prtljažne prostore.

Medkrajevni avtobusi so namenjeni prevozu potnikov med večjimi mesti. Za te linije sta značilna daljši čas vožnje in manjša frekvenca potnikov zaradi manjšega števila postajališč. Pri medkrajevnem prevozu gre za daljše razdalje, zato udobnosti med vožnjo ne smemo zanemariti. Potniki imajo običajno več prtljage, zato avtobusi morajo imeti večje prtljažne prostore. Praviloma tem zahtevam ustrezajo visokopodni avtobusi.

V javnem linijskem prometu naj bi pri izbiri ustreznih avtobusov ob ustrezanju zahtevanim emisijskim standardom EURO odločali predvsem:

- ekonomična poraba energije,
- nizka poraba goriva,
- nizke emisije izpušnih plinov,
- visoka zanesljivost,
- majhna potreba po vzdrževanju.

Motorji naj bi bili močnejših izvedb, saj se dosegajo večje hitrosti, ker pa se avtobusi vozijo večino časa z enakomerno hitrostjo, je posledično tudi poraba goriva manjša. Vrata primestnih in medkrajevnih avtobusov naj bi bila praviloma enokrilna.



Slika 5: Avtobus Mercedes Benz Intouro
(Vir: media.daimler.com)



Slika 6: Avtobus MAN Lions Regio
(Vir: man-mn.cn)

3.10 POSTAJALIŠČA

Avtobusna postajališča na glavnih in regionalnih cestah morajo izpolnjevati pogoje, ki jih določa Pravilnik o tehničnih normativih in minimalnih pogojih za avtobusna postajališča.

Med pomembnejšimi določili so zlasti:

- Avtobusno postajališče je posebej zgrajena in označena prometna površina zunaj ali na vozišču ceste, ki obsega postajališče, čakališče ter navezovalne

površine za pešce na javne površine za pešce, v primeru avtobusnega postajališča zunaj vozišča pa tudi uvozni in izvozni pas.

- Postajališče je posebej zgrajena in označena prometna površina, namenjena izključno ustavljanju avtobusov, ki opravljajo javni linijski prevoz potnikov, ali posebej označena površina na vozišču državne ceste, ki je namenjena tudi ustavljanju avtobusov.
- Ob dvosmernih cestah morata biti avtobusni postajališči, ki sestavljata obojestranski par, obvezno medsebojno zamaknjeni v razdalji, ki ne sme biti manjša od 10 m in ne večja od 30 m. Če sta vozna pasova fizično ločena, medsebojni zamik ni obvezen.
- V območju križišč ali priključkov se morajo avtobusna postajališča nahajati praviloma za križiščem oziroma priključkom gledano v smeri vožnje. Izjemoma se avtobusna postajališča lahko nahajajo pred križiščem ali priključkom, če se v križišču ali priključku menja smer linije avtobusnega prevoza, ali na cesti s PLDP manjšim od 5000 vozil dnevno.
- Prehod za pešce preko vozišča ceste sme biti označen le pred uvozom na postajališče, če je avtobusno postajališče zunaj vozišča neposredno ob vozišču, oziroma pred postajališčem, če je postajališče na vozišču.
- Na območju avtobusnega postajališča mora biti zagotovljena minimalna preglednost, ki jo določata minimalna pregledna razdalja nazaj in minimalna pregledna razdalja naprej z vidika smeri vožnje avtobusa.
- Minimalna širina postajališča neposredno ob vozišču ceste znaša 3,60 m. Na cestah, kjer je dovoljena hitrost 60 km/h ali manj, je dopustna širina postajališča do najmanj 3,10 m.
- Minimalna širina vozišča avtobusnega postajališča, ki je fizično ločeno od vozišča, znaša 3,50 m. Minimalna širina vmesnega pasu med voziščem in postajališčem znaša 2 m. Notranji polmer krivin vozišča avtobusnega postajališča ne sme biti manjši od 6,50 m, zunanji polmer pa ne manjši od 12 m.
- Minimalna širina čakališča mora znašati najmanj 2 m, minimalna dolžina pa mora biti enaka dolžini postajališča.
- Ploščad čakališča mora biti dvignjena nad nivo postajališča najmanj za 0,15 m in največ za 0,18 m.
- Postajališče na vozišču ali zunaj vozišča mora biti v celotni dolžini označeno s predpisano talno označbo.
- Vozišče avtobusnega postajališča ne sme biti odvodnjavano preko vozišča ceste.
- Čakališče mora biti opremljeno s tablo, na kateri prevozniki objavijo vozne rede, in s posodo za odpadke (<http://www.uradni-list.si/1/content?id=42830>).



*Slika 7: Davški most, neprimerno urejeno postajališče
(Vir: Lasten)*



*Slika 8: Železniki – Iskra, primerno urejeno postajališče
(Vir: Lasten)*

4 ALPETOUR, D. D., KRANJ



Slika 9: Logotip podjetja Alpetour
(vir: www.alpetour.si)

Alpetour je družba z izrazito močnim razvojnim potencialom ter inovativno naravnanim opravljanjem storitev na vseh svojih programskih področjih. Družba ima locirano storitveno dejavnost v večjih krajih po Gorenjski, upravno-administrativne službe pa v centru Kranja.

Alpetour – potovalna agencija, d. d., je s svojo osnovno dejavnostjo medkrajevnega in drugega cestnega potniškega prometa največji prevoznik na območju Gorenjske. Prav tako visok tržni delež dosega z dejavnostjo občasnih prevozov in turistično dejavnostjo, kjer širi poslovalnično mrežo tudi izven meja gorenjske regije. Obenem z dvema delavnicama za popravilo in vzdrževanje težkih vozil, ki sta obenem tudi pooblaščenata servisa za tovorna vozila IVECO in MAN uspešno in kvalitetno opravlja storitve za lastni vozni park in zunanje stranke. Alpetour je javna delniška družba, njene delnice z oznako APAG so uvrščene v trgovanje Ljubljanske borze vrednostnih papirjev v vstopno kotacijo.

Alpetour je tretji največji slovenski linijski prevoznik, ki s svojimi odvisnimi družbami opravlja linijske prevoze na pretežnem delu Gorenjske, vključno s severovzhodnim območjem Kamnika in Domžal, ter tako zagotavlja povezavo podeželja in gorenjskih mest z glavnim mestom Ljubljano. Izvajanje javnega linijskega prevoza kot gospodarske javne službe temelji na sklenjenih koncesijskih pogodbah z Direkcijo republike Slovenije za ceste, Mestno občino Kranj in Občino Jesenice. Ob zagotavljanju pravice prebivalstva do mobilnosti si v družbi prizadevajo za varen, učinkovit, uporabnikom in okolju prijazen ter trajnostno in razvojno naravnani javni prevoz.

Nastanek današnje družbe Alpetour Potovalna agencija sega v leto 1947, ko so 17. julija ustanovili Mestno avtopodjetje Škofja Loka, 9. decembra pa Mestno avtoprevoznništvo Kranj. Obe podjetji sta sprva opravljali dejavnosti izključno za lokalne potrebe in nato širili svoje delovanje in dejavnosti v turizmu. Tako se je škofjeloški del bodočega Alpetoura kasneje imenoval Združeno turistično, gostinsko in prometno podjetje Transturist, ki sta mu pripadali tudi mehanični delavnici v Škofji Loki in na Bledu ter gondolska žičnica na Voglu.

Mestno avtoprevoznništvo Kranj je leta 1968 postalo Turistično prometno podjetje Creina Kranj. Tega leta so pričeli graditi hotel v Kranju in prevzeli žičnice na Krvavcu. Do združitve podjetij je prišlo 1. januarja 1975. Nastala je delovna organizacija Alpetour Škofja Loka, leto kasneje organizirano kot sestavljena organizacija (SOZD).

1. januarja 1990 se je takratni TOZD Potniški promet kot glavni nosilec razvoja sestavljene organizacije preoblikoval v podjetje Alpetour Potovalna agencija, k njej se je čez leto in pol pripojil še del podjetja Remont, in sicer vzdrževalni obrati na Primskovem. Do konca leta 1997 se je dokončno lastninsko preoblikovalo v delniško družbo.

Družba je 26. 10. 1999 s pogodbo o nakupu delnic pridobila prvi, 19,46-odstotni delež Integrala AP Tržič d.d., in ga s posameznimi nakupi do 17. 7. 2007 povečala na skupaj 66,08 %.

V mesecu novembru 2005 je družba podpisala pogodbo o poenostavljeni pripojitvi delniških družb z družbo INTEGRAL, prevozi, turizem, prodaja vozil in servisi, d. d., Jesenice ter jo 1. 3. 2006 tudi dejansko pripojila in kot univerzalna pravna naslednica vstopila v vsa pravna razmerja prevzete družbe. V mesecu decembru 2005 je bila na lokaciji bivšega Integrala Jesenice, d. d. v sodni register vpisana še nova družba INTEGRAL AVTO prodaja vozil in servisi, d. o. o., ki je v 100-odstotni lasti Alpetour Potovalne agencije, d. d.

25. 1. 2008 je po sklenitvi pogodbe o stvarnem vložku z MODRO LINIJO HOLDING, d. d., Alpetour pridobil tudi 100-odstotni delež v družbi KAM-BUS, Družba za prevoz potnikov, turizem in vzdrževanje vozil, d. d. Kamnik. Družba je 12. 5. 2006 pridobila certifikat ISO 9001 : 2000 za področje servisiranja gospodarskih vozil, ki ga vsako leto uspešno obnavlja. Obenem je družba od 2. 4. 2007 dalje akreditirana kot kontrolni organ za tahografe po standardu SIST EN ISO/IEC 17020 : 2004 tip C.

Z nakupi novih, sodobnih, klimatiziranih in okolju prijaznih avtobusov, z rednimi izobraževanji voznikov, optimizacijo voznih redov ter številnimi drugimi projekti in ukrepi, skladno z zahtevami zakonodaje in sistema vodenja kakovosti ISO 9001 : 2008 vodijo politiko zagotavljanja kar največjega zadovoljstva strank.

Podpiramo projekt integriranega javnega potniškega prometa, ki ga načrtuje država. Z realizacijo tega projekta bo reguliran medkrajevni in mestni avtobusni, železniški ter vodni javni potniški promet, ki bo pod spremenjenimi pogoji sposoben uresničevati globalne in strateške cilje napredne družbe (www.alpetour.si).

5 OBSTOJEČE STANJE

5.1 GOSPODARSKA JAVNA SLUŽBA

Z zakonom o prevozih v cestnem prometu država določa, kaj je gospodarska javna služba, in način njenega financiranja.

Država zagotavlja javni linijski prevoz potnikov, razen javnega linijskega prevoza v mestnem prometu, kot javno dobrino z gospodarsko javno službo in na podlagi javnega razpisa podeli koncesije najugodnejšim ponudnikom prevozov. 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 uskladi vozni red z dejanskimi potrebami po prevozih.

Za zagotavljanje javnega linijskega prevoza potnikov se uvede sistem enotne vozovnice. Prevozniki, ki opravljajo javne linijske prevoze potnikov, se vključijo v izvajanje sistema enotne vozovnice. Uvedbo in izvajanje sistema enotne vozovnice uredi Vlada Republike Slovenije.

5.2 FINANCIRANJE GOSPODARSKIH JAVNIH SLUŽB

Gospodarska javna služba za izvajanje javnega linijskega prevoza potnikov se financira iz cene storitev, proračuna Republike Slovenije in drugih virov. Višina sredstev za izvajanje gospodarske javne službe se za vsako leto določi s proračunom Republike Slovenije.

S podeljevanjem koncesij, financiranjem in izvajanjem gospodarske javne službe se zagotavljajo predvsem prevozi, katerih namen je preusmeritev potnikov z osebnih prevozov na javna prevozna sredstva, uporaba kombiniranih oblik prevoza in usklajenost vozni redov vseh izvajalcev javnega potniškega prometa. Pri tem se namenja posebna pozornost kategorijam potnikov v dnevni migraciji, in sicer dijakom, študentom, delavcem in potnikom iz demografsko ogroženih območij. Če se opravljanje prevozov potnikov na določeni liniji v pogojih gospodarske javne službe uvede na predlog samoupravne lokalne skupnosti in je izvajanje linije pretežno v interesu te samoupravne lokalne skupnosti, jo je samoupravna lokalna skupnost dolžna sofinancirati.

Uredba ureja način izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, zlasti pa vsebino te gospodarske javne službe in

obveznosti javne službe, ki jih ima izvajalec, pravice potnikov pri izvajanju javne službe, financiranje te javne službe, način podelitve koncesije te javne službe in nadzor nad njenim izvajanjem. Uredba je tudi koncesijski akt za izvajanje javnega linijskega prevoza.

Javna služba javni linijski prevoz obsega naslednje storitve:

- prevoz potnikov na linijah po voznem redu skladno z zakonom, ki ureja prevoze v cestnem prometu, in to uredbo;
- prodajo vozovnic;
- obveščanje uporabnikov javnega linijskega potniškega prometa o voznih redih, prevoznih pogojih in cenah prevoza;
- prevoz ročne in izročene prtljage v obsegu, določenem s to uredbo.

Predmet koncesije po tej uredbi je izvajanje javne službe javni linijski prevoz na območju koncesije v času trajanja koncesije po tej uredbi in koncesijski pogodbi.

Koncesionar lahko v času trajanja koncesije opravlja tudi druge prevoze ali druge dejavnosti, pri čemer mora zagotoviti ločeno evidentiranje različnih dejavnosti.

S sklenitvijo koncesijske pogodbe koncesionar pridobi izključno pravico v času trajanja koncesije izvajati javni linijski prevoz potnikov v Republiki Sloveniji na linijah in odhodih, za katere je dobil koncesijo, razen izjem, določenih z zakonom, ki ureja prevoze v cestnem prometu, in to uredbo.

Koncesionar je v času trajanja koncesije dolžan opravljati javni linijski prevoz potnikov nepretrgano v skladu z voznim redom na vseh linijah, določenih s to uredbo, ne glede na število potnikov. Koncesionar mora javni linijski prevoz opravljati z avtobusi, ki so po številu sedežev prilagojeni običajnemu številu potnikov na posamezni liniji in posameznim vožnjam voznega reda. Za novo nabavljena vozila mora koncesionar zagotoviti, da so prilagojena gibalno in senzorno oviranim osebam, v skladu s standardi in normativi, ki urejajo to področje, in izpolnjujejo vsaj standard Euro 4.

5.3 TRAJNOSTNA PROMETNA POLITIKA

Prometna politika je potrebna zaradi vrste negativnih vplivov sedanje prometne situacije:

- Onesnaženje okolja in ogrožanje zdravja ljudi v dolinah in kotlinah vzdolž cestnega omrežja ter v večjih urbanih središčih. Kljub novim avtocestnim povezavam narašča gneča na ozkih grlih prometnega sistema, kar povzroča nepotrebne stroške udeležencem v prometu in zmanjšuje kakovost življenja.

- Hitre cestne povezave ob pomanjkanju drugih ukrepov regionalnega razvoja krepijo predvsem centralne funkcije Ljubljane in pospešujejo proces centralizacij Slovenije.
- Pomanjkanje ustreznih storitev javnega prevoza povzroča socialne razlike med lastniki avtomobilov, ki so deležni koristi od javnih investicij v ceste, in ostalimi (mladimi, starejšimi, revnimi) z bistveno manjšo mobilnostjo.

Po bližajočem se zaključku izgradnje avtocestnega križa ima Slovenija izbiro med dvema temeljnima možnostima razvoja prometnega sistema in prometa samega. Prva možnost je nadaljevanje sedanjih trendov rasti cestnega prometa, tovornega tranzita in domačega prometa z osebnimi vozili, ki vodijo v povečevanje gneče na obremenjenih odsekih, povečevanje onesnaženja in povpraševanje po dodatnih širitvah avtocestnega in cestnega omrežja. Druga možnost so prednostna vlaganja v javni prevoz in izboljšavo železniške infrastrukture, ki omogočajo preusmeritev rasti prometa na železnico in javni prevoz, omejitev onesnaženja, ustrezno prevoznost cestnega omrežja brez velikih dodatnih vlaganj in večjo socialno pravičnost na področju mobilnosti. Prednost naj bi imela druga, trajnostna možnost. Pri tem se bomo morali soočiti z naslednjima ključnima temama, ki v sinergiji omejujeta gnečo in negativne učinke prometa v Sloveniji.

Omejitev cestnega tovornega tranzita in njegova preusmeritev na železnice

Slovenija ima zaradi pomena Luke Koper še relativno visok delež tovornega prevoza po železnici in Slovenske železnice pospešeno razvijajo storitve tovornega prevoza, s katerimi naj bi izkoristili geografski položaj Slovenije. Poleg tega se tranzitnim tovornjakom omogoča tudi uporaba neplačljivih cest, kar povzroča dodatno škodo na infrastrukturi in nevarnost za prebivalce. Slovenija bi se pri cestnini za tovornjake lahko zgledovala po švicarskem sistemu nediskriminatorne, od prevoženih kilometrov odvisne cestnine, ki bi bila primerljiva s ceno železniškega prevoza in ki ne bi škodovala konkurenčnosti slovenskih prevoznikov. Sodobne tehnologije za tovrstno cestninjenje razvijajo tudi slovenski ponudniki. Lahko bi pomenile pomemben korak naprej v upravljanju s prometom v Sloveniji in predstavljale konkurenčno prednost za slovensko gospodarstvo.

Razmerje med uporabo javnega in osebnega prevoza v Sloveniji je med najslabšimi v Evropi. Storitve javnega prevoza niso konkurenčne osebnemu prevozu niti po količini niti po kakovosti. Zaradi tega nastaja začaran krog, v katerem cene javnega prevoza rastejo nad raven cen v zahodni Evropi, njegova uporaba se zmanjšuje. Uporaba osebnih vozil raste in z njo pritisk na gradnjo novih cest in parkirišč predvsem na lokalni in regionalni ravni. Ključni problem in hkrati priložnost predstavlja nadomestilo za prevoz na delo, ki ga zaposlenim izplačujejo delodajalci. Gre za neobdavčeni del dohodka, katerega višina je odvisna od cene javnega prevoza, vendar njegovo plačilo ni povezano z njegovo uporabo. To na eni strani

ustvarja splošen pritisk za višanje cen javnega prevoza, čeprav gre v bistvu za socialno kategorijo. Če bi bili namesto izplačila v gotovini delodajalci obvezani zaposlenim zagotoviti letno vozovnico za javni prevoz, bi s tem mobilizirali zajetna sredstva, s katerimi bi lahko zagotovili potrebne investicije v infrastrukturo, vozila in kakovost storitev, ki bi bila konkurenčna uporabi osebnega vozila.

Trajnostna prometna politika bi morala zagotoviti tudi nadaljevanje javnega financiranja prometne infrastrukture in storitev po zaključku izgradnje avtocest, ki edino lahko omogoči dolgoročno uravnoteženje razmerij med cesto in železnico ter javnim in osebnim prevozom. Zaradi položaja Slovenije na evropskih prometnih koridorjih pričakujemo tudi ustrezno podporo sredstev EU za vzpostavljanje trajnostnega prometnega sistema v Sloveniji in zmanjševanje negativnih posledic transevropskih mrež na Slovenijo.

Naslednji element, ki bi ga morala zagotoviti trajnostna prometna politika, je mreža državnih in lokalnih cest, ki zagotavljajo ustrezno dostopnost vseh območij Slovenije z osebnim in javnim prevozom. Kapaciteta teh cest je dovolj velika za potrebe Slovenije, izboljšati pa je potrebno prometno varnost in skrajšati potovalne čase z umikom glavnih cest iz naselij in njihovo rekonstrukcijo na hribovitih območjih. Obnova državnih in lokalnih cest pomeni tudi gradnjo pločnikov, kolesarskih stez in ostale infrastrukture, namenjene nemotoriziranemu prometu.

Poleg tega bi bilo smiselno usmeriti prostorski razvoj v poselitev in razmestitev dejavnosti, ki omogoča učinkovito uporabo javnega prevoza. To pomeni koncentracijo naselij in storitev ob koridorjih javnega prevoza in zagotavljanje ustreznih peš in kolesarskih poti. Sistem cestninjenja je potrebno prilagoditi prihodnosti in ga navezati na dejansko prevožene kilometre in eksterne stroške ne glede na to, ali so opravljeni na avtocesti ali na ostalih cestah. Uporaba avtocest ni dodatna storitev, pač pa ekonomsko najustreznejša izraba infrastrukture, zato jo je v primerjavi z uporabo ostalih cest potrebno spodbujati tako s sistemom cestninjenja kot s siceršnjim urejanjem prometa.

Sodelovanje v alpskem prostoru preko izvajanja Prometnega protokola Alpske konvencije njegove popolne integracije v prometno politiko EU je edina možnost, da se Slovenija dolgoročno upre pritisku tranzitnega tovornega prometa (<http://www.cipra.org/sl/CIPRA/cipra-slovenija>).

5.4 VIZIJA MOBILNOSTI PREBIVALSTVA

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

večje stopnje motorizacije je uporabnikov javnega potniškega prometa vse manj, zato ta postaja vse dražji tako za uporabnike kot za državo in lokalne skupnosti, ki ga posredno ali neposredno subvencionirajo. Dolgoročno cenovno sprejemljiva rešitev je le pritegnitev večjega števila potnikov, ki sicer od javnega prometa kot lastniki osebnih avtomobilov niso življenjsko odvisni. Ti pa bodo javni promet uporabljali le v primeru ustrezne frekvence, udobja, hitrosti in cene. Spodbujanje javnega prometa je nujno tudi iz okoljskih razlogov. Pozitivni učinki pa se bodo pojavili le v primeru ustrezne povprečne zasedenosti vozil javnega prometa; v primeru vožnje praznih vozil javnega prometa so lahko okoljski stroški na potniški kilometer celo večji kot v primeru uporabe osebnih vozil.

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, prihodkov ter izplačevanja kompenzacij oziroma subvencij cestnim in železniškemu prevozniku. Zato je nujno potrebno sprejeti zakon, ki bo urejal integriran sistem javnega potniškega prometa, in določiti rešitve o načinu integracije storitev javnega prevoza potnikov, postajališč in prestopnih točk (intermodalni terminali). Zakon bi moral kot obveznost opredeliti uvedbo usklajenega voznega reda, enotnega tarifnega sistema in enotnega informacijskega sistema za vse nosilce javnih prevoznih storitev. Prav tako bi veljalo poudariti zunanjo dostopnost javnega potniškega prometa s peš hojo ter nemotoriziranimi prevoznimi načini, kot so kolo, vozički in drugo, kot tudi z osebnimi prevoznimi sredstvi, za katera je treba na prestopnih točkah zagotoviti ustrezno število parkirnih mest. Določiti je treba vsebino posamezne storitve javnega potniškega prometa ter državne, pokrajinske in lokalne organe, ki so pristojni za zagotavljanje javnih dobrin s področja javnega potniškega prometa. Z uvedbo enotnega tarifnega sistema in enotne vozovnice je treba doseči poenostavitev uporabe javnega prevoza potnikov z vidika nakupa vozovnice, z ustreznim financiranjem pa tudi cenovno dostopnost storitev javnega potniškega prometa vsem prebivalcem Slovenije. Na podlagi navedenih ukrepov bodo zmanjšani stroški, ki so v proračunu namenjeni potrebam javnega potniškega prometa.

Glede na predvideno rast povpraševanja potnikov po letalskih prevozih lahko upravičeno pričakujemo porast potniškega prometa na slovenskih javnih letališčih. Omogočena je vzpostavitev konkurence na področju zračnega potniškega prometa in zemeljske oskrbe letalskih prevoznikov. Na ta način bodo potniki deležni optimalne ponudbe zračnega potniškega prometa, ki jim bo omogočila ustrezno mobilnost v Evropski uniji in svetu. Letalski potniški promet je v nenehnem porastu; z odpiranjem Slovenije v širši evropski prostor in ob čedalje večji konkurenci letalskih prevoznikov znotraj Evropske unije pa lahko pričakujemo nadaljevanje tega

trenda. Pričakuje se pojav nizko cenovnih letalskih prevoznikov in padec cen zračnih prevozov, kar bo dodatno pripomoglo k večjemu številu potnikov.

Z opredelitvijo regionalnih središč in njihovega gravitacijskega zaledja kot nosilcev skladnejšega regionalnega razvoja moramo med državo in lokalnimi oblastmi razmejiti pristojnosti, pogoje in kriterije za zagotavljanje mobilnosti prebivalstva. V regionalnih središčih se bo vzpodbujal razvoj intermodalnih potniških terminalov, kjer se bodo srečevali različni sistemi javnega potniškega prometa in osebna transportna sredstva. Kjer bo mogoče, bo na vhodih v večja urbana središča treba urediti parkirišča v bližini železniških in avtobusnih postaj, ki zagotavljajo povezave z osnovnimi nosilci javnega mestnega prevoza.

Po napovedih Statističnega urada Republike Slovenije (SURS) bo starejša populacija v letu 2020 predstavljala 18 odstotkov vsega prebivalstva. Visoke zahteve glede varnosti, udobnosti in še posebej dostopnosti, ki jih ta populacija ima, narekujejo posebno skrb in pozornost pri spodbujanju uporabe javnih prevoznih sredstev. Pri načrtovanju in konstruiranju prevoznih sredstev in spremljajoče infrastrukture je treba upoštevati različne potrebe posameznikov, predvsem začasno ali stalno telesno in senzorno oviranih oseb (invalidov, starejših oseb, mater z otroki, nosečnic), ki morajo imeti enakovredne možnosti uporabe prevoznih sredstev (http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/KM_naslovnica/2011-SLO-ResolucijaPP.pdf).

Potrebna je vzgoja potnikov za ustvarjanje potniškega prometa na intermodalni način (na primer: kolo–avto–taksi–ladja–avtobus–vlak–letalo). Pri načrtovanju intermodalnih terminalov je treba upoštevati tudi potrebe začasno ali stalno telesno in senzorno oviranih oseb (invalidov, starejših oseb, mater z otroki, nosečnic), ki morajo imeti enakovredne možnosti uporabe intermodalnih terminalov. Kolesar je enakovreden udeleženec v prometu, zato mu moramo posvečati več pozornosti v sklopu oblikovanja celotne prometne infrastrukture. Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da so kolesarji bistveno manj ogroženi in bolj upoštevani udeleženci v prometu. Poglavitna naloga je zmanjšanje števila navzkrižnih točk med kolesarji in motornim prometom. V praksi to pomeni ločevanje kolesarskega in motornega prometa povsod tam, kjer razmere to omogočajo. Poleg tega je treba v sistemu enovitega javnega potniškega prometa zagotoviti, da bodo lahko kolesarji uporabljali javni potniški promet brez posebnega doplačila za prevoz kolesa.

5.5 CILJI PROMETNE POLITIKE

Upoštevajoč cilje posameznih sistemov je z vidika prometne politike prioriteto doseganje mobilnosti uporabnikov storitev v celovit sistem javnega potniškega prometa, katerega cenovna atraktivnost in kakovost storitev bo spodbudila preusmeritev potnikov iz osebne v javni potniški promet. Dober sistem javnega linijskega avtobusnega in železniškega potniškega prometa je iz več razlogov (vsaj

socialnih, ekoloških in gospodarskih) v javnem interesu. Zato je treba sistematično in sistemsko implementirati ukrepe za reguliranje konkurence v sistemu javnega linijskega avtobusnega in železniškega potniškega prometa.

Za spremembo potovalnih navad v mestih je treba izvajati ukrepe spodbujanja pešačenja, uporabe koles in javnega potniškega prometa ter dvigovanja ekološke ozaveščenosti prebivalcev. Podpirati je treba izvajanje cenovno nezahtevnih ukrepov upravljanja in ravnanja mobilnosti. Na ravni Evropske unije je dana pobuda za razvoj mreže kolesarskih povezav po Evropi. V okviru povečanja mobilnosti prebivalstva se v internacionalne kolesarske povezave vključuje tudi Slovenija. Pozitivni ukrepi prometne politike glede kolesarskih stez in pešpoti bodo izmerljivi s povečanjem metrov neprekinjenih kolesarskih stez, povečanjem števila uporabnikov javnega potniškega prometa, zmanjšanjem onesnaženja zraka v mestnih središčih, povečanjem števila telesno aktivnih pri potovalnih navadah in zmanjšanjem števila kolesarskih prometnih nesreč. Eden pomembnejših ciljev prometne politike je povezati kolesarske steze s postajališči javnega potniškega prometa in parkirnimi površinami za motorna vozila.

5.6 KONKURENČNI JAVNI POTNIŠKI PROMET

Visok standard javnega potniškega prometa je značilnost najrazvitejših držav sveta. Zato mora biti tudi cilj Slovenije na poti v klub najrazvitejših vzpostavitev kakovostnega in učinkovitega javnega potniškega prometa, ki bo konkurenčen cestnemu motornemu prometu in bo vsem skupinam prebivalcev Slovenije zagotavljal ustrezno raven mobilnosti, in sicer na ekonomsko, okoljsko in socialno najprimernejši, tj. trajnostni način.

Kriteriji, ki opredeljujejo konkurenčnost potniškega prometa, so čas, cena, kakovost, udobje in varnost. Ključna pa je tudi fizična, tarifna in logična integriranost sistema javnega potniškega prometa znotraj meja države in ustrezna povezava tudi s sistemi v sosednjih državah. V celostni prometni politiki je poudarek na razvoju železniškega omrežja, saj so prevozi z vlakom največji potencialni konkurenti osebnim avtomobilskim ter vse bolj tudi letalskim prevozom na razdaljah do 700 km. Dopolnjujejo jih avtobusni in drugi javni prevozni načini.

5.7 VOZNI RED ZA SMER ŽELEZNIKI PLAVŽ–ŠKOFJA LOKA

Vozni red za smer Železniki Plavž–Škofja Loka

<u>05:09</u> D*	<u>05:39</u> D*	<u>06:07</u> Š	<u>06:27</u> SO
<u>06:27</u> ŠP	<u>06:35</u> NEA	<u>06:35</u> Š	<u>06:39</u> Š
<u>07:04</u> Š	<u>08:04</u> D*	<u>09:35</u> Š	<u>11:02</u> Š
<u>11:27</u> ŠP	<u>11:27</u> SO	<u>12:02</u> Š	<u>13:09</u> D
<u>14:04</u> D*	<u>15:07</u> D*	<u>15:39</u> NP	<u>15:44</u> ŠP
<u>16:04</u> Š	<u>16:44</u> ŠP	<u>17:02</u> Š	<u>18:39</u> NP
<u>19:39</u> Š	<u>21:04</u> D*		

5.8 VOZNI RED ZA SMER ŠKOFJA LOKA–ŽELEZNIKI PLAVŽ

Vozni red za smer Škofja Loka–Železniki Plavž

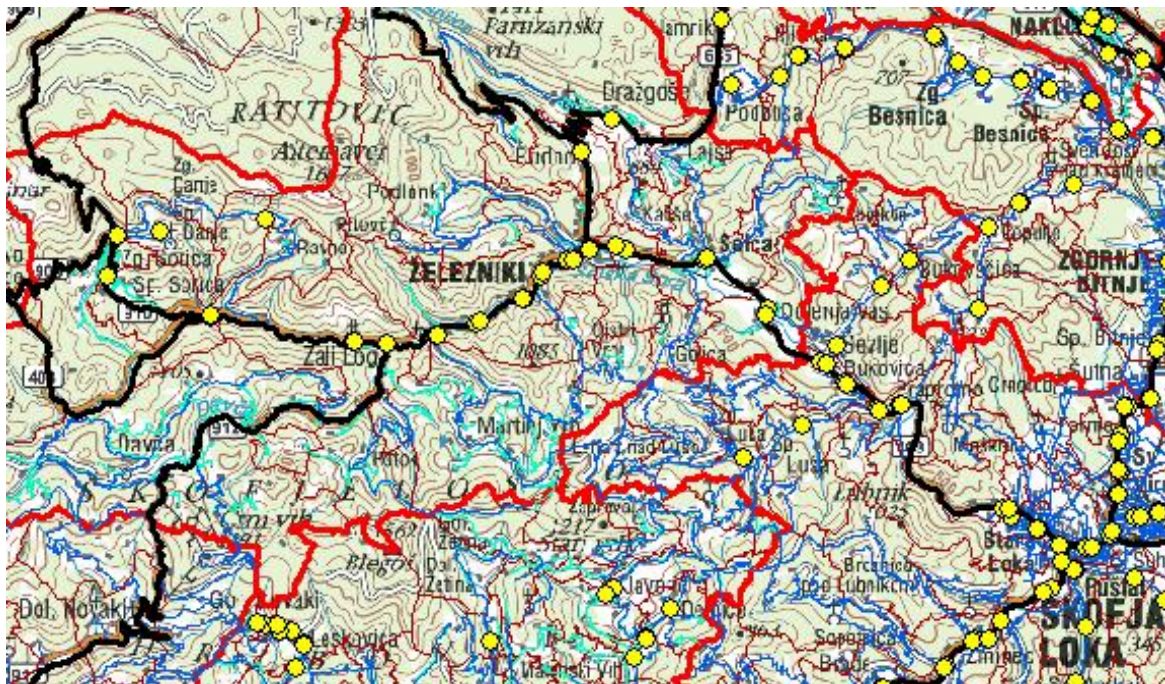
<u>05:05</u> D*	<u>05:40</u> Š	<u>06:25</u> Š	<u>07:10</u> ŠP
<u>07:15</u> Š	<u>09:15</u> Š	<u>09:15</u> ŠP	<u>10:15</u> SO
<u>11:15</u> Š	<u>11:15</u> ŠP	<u>12:10</u> NEA	<u>12:15</u> D
<u>12:40</u> Š	<u>13:30</u> D*	<u>13:40</u> Š	<u>14:20</u> Š
<u>14:20</u> SO	<u>14:20</u> ŠP	<u>14:40</u> Š	<u>15:10</u> NP
<u>15:15</u> D*	<u>16:15</u> Š	<u>16:15</u> ŠP	<u>17:15</u> Š
<u>18:10</u> NP	<u>19:10</u> Š	<u>20:15</u> D*	<u>22:15</u> D*

LEGENDA REŽIMOV

D	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do sobote
D*	Vozi ob delavnikih razen sobote
D*NE	Vozi od ponedeljka do petka, ob nedeljah in praznikih
NE	Vozi ob nedeljah
NE,P	Vozi ob nedeljah in praznikih
NEA	Vozi ob nedeljah od 1. 5. do 30. 9 in 15. 8.
NP	Vozi ob nedeljah in praznikih.
SO	Vozi ob sobotah
SONC	Vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih od 1. 10. do 31. 5.
SONE	Vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih
Š	Vozi v dneh šolskega pouka
ŠP	Vozi v dneh šolskih počitnic
V	Vozi vsak dan

Priloga 1: Vozni red za postajališče Železniki Plavž in Škofja Loka

5.9 AVTOBUSNE POSTAJNE TOČKE



Slika 10: Postajne točke
(Vir: Direkcija RS za ceste)

Postajne točke na relaciji Zali Log–Škofja Loka:

- Zali Log,
- Davški most,
- Jesenovec,
- Železniki Na plavžu,
- Železniki PP,
- Železniki Iskra,
- Železniki Češnjica,
- Studeno,
- Selca,
- Dolenja vas,
- Ševlje K,
- Bukovica,
- Na Luši,
- Praprotno,
- Trnje,
- Škofja Loka – Stara Loka,
- Škofja Loka.

6 STATISTIKA PREPELJANIH POTNIKOV

Podatki o prepeljanih potnikih so z linije registracija PRA 19 8065 Soriška Planina–Železniki za mesece april, september in december.

Vrsta prevoza: PR – primestni

Način prevoza: P – potniški

Označba: R – registriran

V tabeli so predstavljeni vsi odhodi v smeri Zali Log (Železniki Plavž)–Škofja Loka in Škofja Loka–(Železniki Plavž) Zali Log. Predstavljeni so po dnevih in po času odhodov. Prav tako je predstavljeno skupno število prepeljanih potnikov po odhodih in povprečno število potnikov na odhod.

PONEDELJEK	12 ODHODOV
TOREK	14 ODHODOV
SREDA	15 ODHODOV
ČETRTEK	14 ODHODOV
PETEK	11 ODHODOV

Tabela 1: Skupno število odhodov po dnevih v treh mesecih

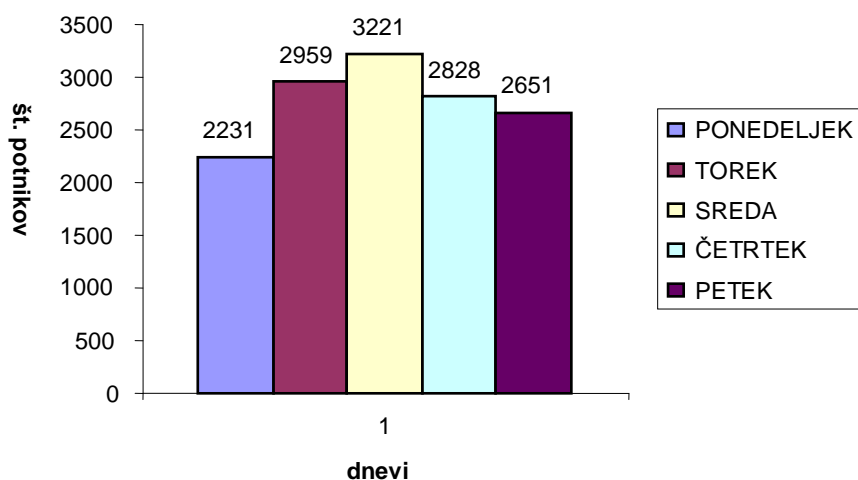
PREPELJANI POTNIKI – SKUPAJ

ŽELEZNIKI (ZALI LOG)–ŠKOFJA LOKA

↓	ODHOD	PONEDELJEK	TOREK	SREDA	ČETRTEK	PETEK	SKUPAJ
1.	5:09	30	55	60	32	37	214
2.	5:39	201	269	323	279	256	1328
3.	6:00	647	800	771	765	780	3763
4.	6:15	272	432	448	364	296	1812
5.	6:39	253	323	338	268	254	1436
6.	7:04	178	234	241	192	163	1008
7.	8:04	88	134	188	149	86	645
8.	9:35	42	76	76	69	67	330
9.	10:55	37	74	56	119	57	343
10.	11:55	57	72	147	85	70	431
11.	13:09	228	226	218	213	206	1091
12.	14:04	104	111	185	104	115	619
13.	15:07	31	49	57	51	52	240
14.	16:04	30	30	40	48	57	205
15.	16:55	24	45	54	64	74	261
16.	19:39	9	29	19	26	81	164
	SKUPAJ	2231	2959	3221	2828	2651	13890

Tabela 3: Po dnevih skupno prepeljani potniki na relaciji Železniki–Škofja Loka

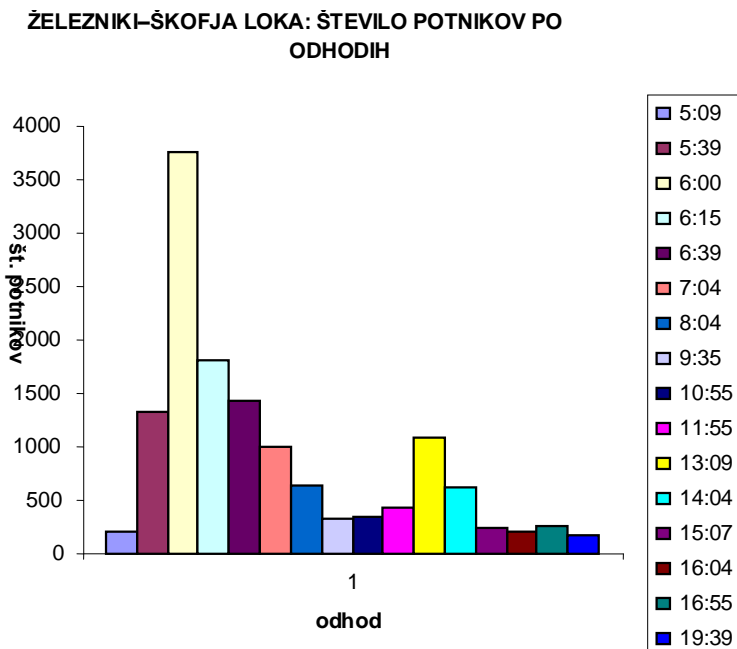
ŽELEZNIKI–ŠKOFJA LOKA: ŠTEVILO POTNIKOV PO DNEVIH



Graf 1: Po dnevih skupno prepeljani potniki na relaciji Železniki–Škofja Loka

Komentar:

Statistično se prepelje najmanj potnikov v ponedeljek, potem število poraste v torek in sredo, nato zopet sledi upad, vendar je v petek več potnikov kot v ponedeljek.



Graf 2: Po odhodih skupno prepeljani potniki na relaciji Železniki–Škofja Loka

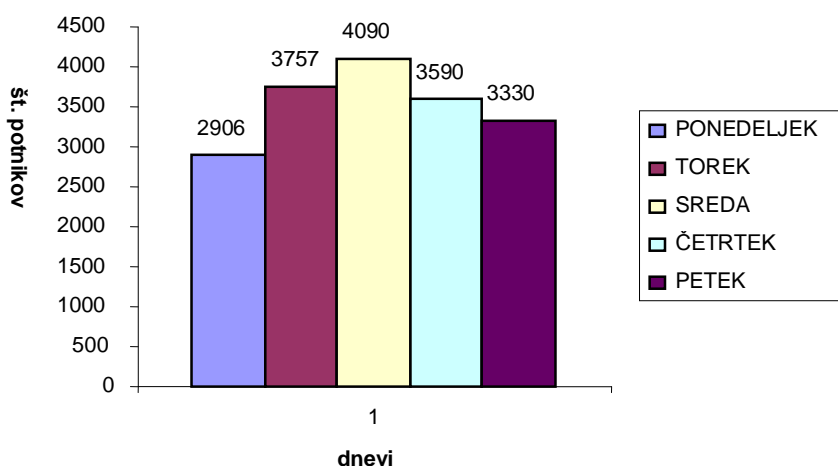
Komentar:

Število prepeljanih potnikov na relaciji Železniki–Škofja Loka je izrazito odvisno od pričetka pouka posameznih srednjih šol. Ob 5.39 se poveča število potnikov v Ljubljano, ob 6.00 v Kranj in Strahinj, ob 6.15 v Ljubljano in Škofjo Loko, na Trato, ob 6.39 v Škofjo Loko. Drugo povečanje potnikov je po koncu pouka na OŠ Železniki, ob 13.09 in 14.04.

ŠKOFJA LOKA–ŽELEZNIKI (ZALI LOG)

↑	ODHOD	PONEDELJEK	TOREK	SREDA	ČETRTEK	PETEK	SKUPAJ
1.	5:05	23	34	38	28	24	147
2.	5:50	14	25	23	20	18	100
3.	6:25	179	156	200	263	231	1029
4.	7:15	354	575	486	380	432	2227
5.	9:15	50	67	83	66	61	327
6.	11:15	70	142	158	130	103	603
7.	12:15	184	322	256	265	316	1343
8.	12:40	214	298	305	199	119	1135
9.	13:30	151	236	306	246	202	1141
10.	13:40	265	268	337	293	342	1505
11.	14:20	273	322	434	416	336	1781
12.	14:40	415	362	456	368	351	1952
13.	15:15	364	478	467	375	338	2022
14.	16:15	156	173	219	214	167	929
15.	17:15	77	127	135	130	78	547
16.	19:10	61	113	103	107	66	450
17.	20:15	44	32	64	65	63	268
18.	22:15	12	27	20	25	83	167
	SKUPAJ	2906	3757	4090	3590	3330	17673

Tabela 4: Po dnevih skupno prepeljani potniki na relaciji Škofja Loka–Železniki

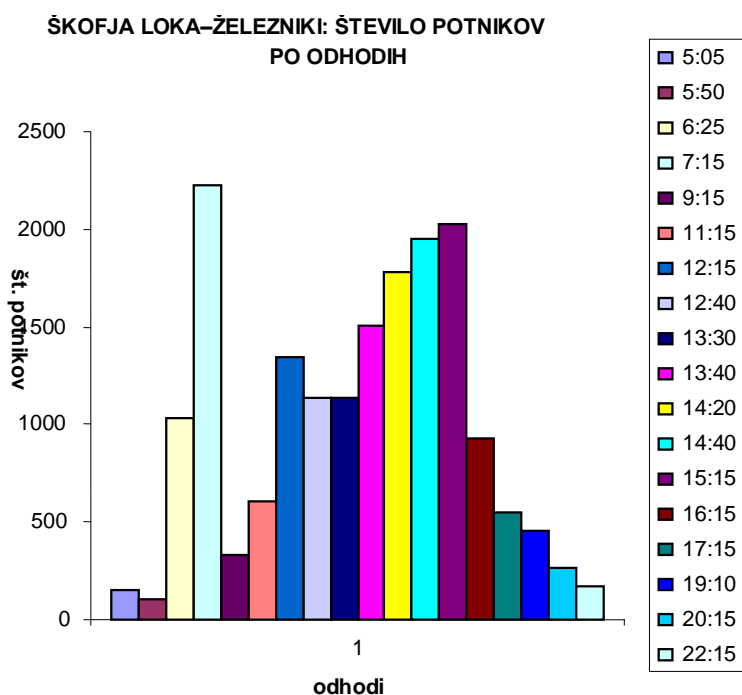
ŠKOFJA LOKA–ŽELEZNIKI: ŠTEVILO POTNIKOV
PO DNEVIH

Graf 3: Po dnevih skupno prepeljani potniki na relaciji Škofja Loka–Železniki

Komentar:

Statistično se prepelje najmanj potnikov v ponedeljek, potem število raste v torek in sredo, nato zopet sledi upad, vendar je v petek več potnikov kot v ponedeljek. Število

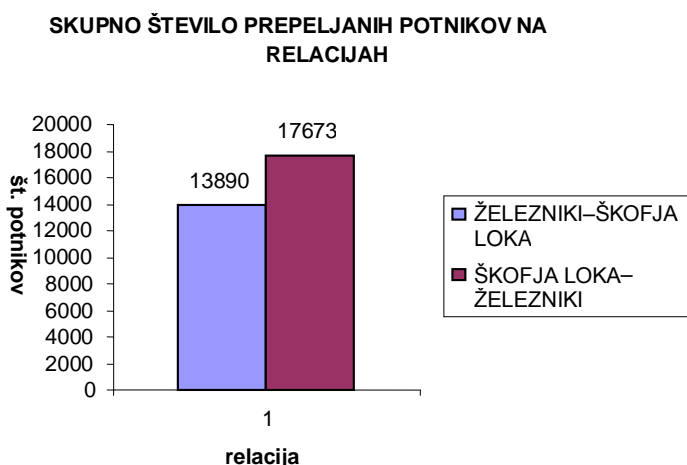
potnikov je dnevno za 20 % večje ob povratku na relaciji Škofja Loka–Železniki kot v obratni smeri.



Graf 4: Po odhodih skupno prepeljani potniki na relaciji Škofja Loka–Železniki

Komentar:

Na relaciji Škofja Loka–Železniki sta odhoda ob 6.25 in 7.15 dobro zasedena zaradi začetka pouka na OŠ Železniki, odhodi od 12.15 dalje pa so odvisni od konca pouka na srednjih šolah, zlasti v Škofji Loki in Kranju.



Graf 5: Skupno število prepeljanih potnikov na relacijah Železniki–Škofja Loka in Škofja Loka–Železniki

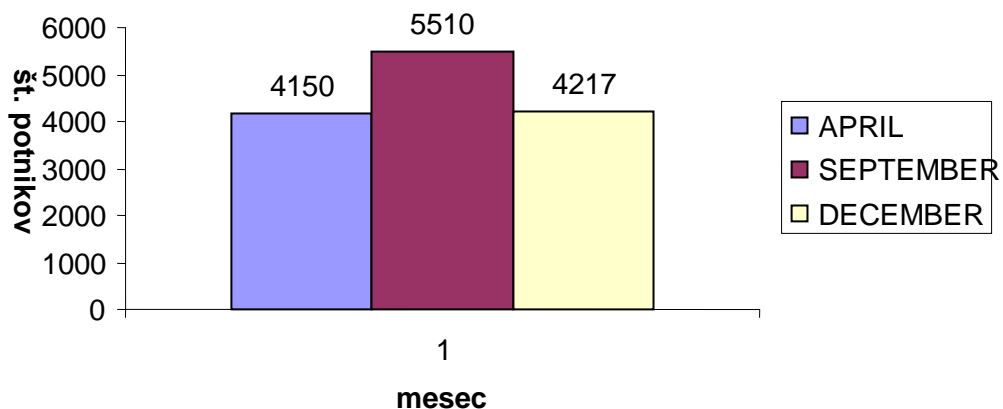
Komentar:

Opazno je več kot 20-odstotno povečanje števila potnikov na relaciji Škofja Loka–Železniki (povratek domov), ki je posledica uporabe kuponske vozovnice oziroma plačila vozovnice z gotovino ob povratku domov – zjutraj se pelje kot sopotnik, ob povratku uporabi javni prevoz.

ŽELEZNIKI–ŠKOFJA LOKA					
		APRIL	SEPTEMBER	DECEMBER	
↓	ODHOD	SKUPAJ	SKUPAJ	SKUPAJ	SKUPAJ
1.	5:09	68	91	55	214
2.	5:39	388	507	433	1328
3.	6:00	980	1638	1145	3763
4.	6:15	523	677	612	1812
5.	6:39	358	677	401	1436
6.	7:04	281	411	316	1008
7.	8:04	207	293	145	645
8.	9:35	143	91	86	320
9.	10:55	111	93	139	343
10.	11:55	152	149	130	431
11.	13:09	365	401	325	1091
12.	14:04	225	186	208	619
13.	15:07	78	80	79	237
14.	16:04	99	68	38	205
15.	16:55	115	82	64	261
16.	19:39	57	66	41	164
	SKUPAJ	4150	5510	4217	13877

Tabela 5: Železniki–Škofja Loka; prepeljani potniki v mesecih april, september in december

ŽELEZNIKI–ŠKOFJA LOKA: PREPELJANI POTNIKI V IZBRANIH MESECIH



Graf 6: Železniki–Škofja Loka: prepeljani potniki v mesecih april, september in december

Komentar:

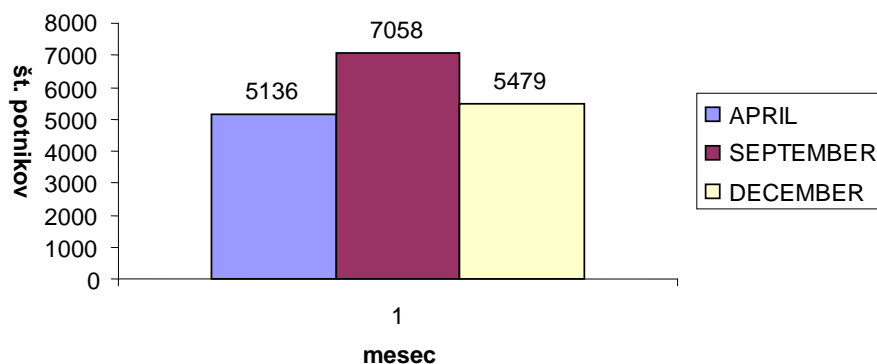
- opazen je trend upadanja potnikov od začetka šolskega leta dalje (od septembra), zlasti dijakov;
- do začetka pomladi je trend upadanja enakomeren, do izrazitega upada pa pride po 1. maju;
- število potnikov je v vseh mesecih dnevno za 20 % večje na relaciji Škofja Loka–Železniki kot v obratni smeri.

ŠKOFJA LOKA–ŽELEZNIKI

		APRIL	SEPTEMBER	DECEMBER	
↑	ODHOD	SKUPAJ	SKUPAJ	SKUPAJ	SKUPAJ
1.	5:05	52	58	37	147
2.	5:50	25	43	32	100
3.	6:25	386	318	325	1029
4.	7:15	582	988	657	2227
5.	9:15	114	121	92	327
6.	11:15	150	234	219	603
7.	12:15	437	521	385	1343
8.	12:40	217	505	413	1135
9.	13:30	323	441	377	1141
10.	13:40	397	633	475	1505
11.	14:20	520	736	525	1781
12.	14:40	437	837	678	1952
13.	15:15	557	880	585	2022
14.	16:15	325	346	258	929
15.	17:15	216	174	157	547
16.	19:10	202	116	132	450
17.	20:15	107	74	87	268
18.	22:15	89	33	45	167
	SKUPAJ	5136	7058	5479	17673

Tabela 6: Škofja Loka–Železniki: prepeljani potniki v mesecih april, september in december

ŠKOFJA LOKA–ŽELEZNIKI: PREPELJANI POTNIKI V IZBRANIH MESECIH



Graf 7: Škofja Loka–Železniki: prepeljani potniki v mesecih april, september in december

Komentar:

- opazen je trend upadanja potnikov od začetka šolskega leta dalje (od septembra), zlasti dijakov;
- do začetka pomladi je trend upadanja enakomeren, do izrazitega upada pa pride po 1. maju;
- število potnikov je v vseh mesecih dnevno za 20 % večje na relaciji Škofja Loka–Železniki kot v obratni smeri.

7 PREOBLIKOVANJE OBSTOJEČEGA STANJA

Potniki, zlasti dnevni migranti, od javnega potniškega prometa zahtevajo predvsem hitrost, varnost, udobje, točnost in zanesljivost prevoza. Zavedati se moramo, da je potnik tisti, ki izbira vrsto prevoznega sredstva, nemalokrat pa tudi prevoznika.

Na podlagi znanih in predvidljivih dejavnikov mora prevoznik ustrezno urediti vozne rede in jih prilagoditi potnikom. Vozni red bi moral imeti glavne odhode fiksne in razdeljene po prioriteti.

Odhodi vsak dan, tudi ob sobotah in nedeljah, na glede na vrsto voznega reda (redni, počitniški):

- Odhodi se izvajajo vsak dan, predvsem ob konicah, gre za manjše število odhodov, od 3 do 4 dnevno (odhodi ob 6.30, 12.00, 15.00 in 19.00 v smeri Železniki–Škofja Loka). Ti odhodi morajo biti določeni tako, da omogočajo potovanje do namembnega kraja in nazaj (potniku mora biti omogočen tudi povratek).

Odhodi vsak dan od ponedeljka do petka (delavnik), ne glede na vrsto voznega reda:

- Odhodi predvsem zapolnjujejo čas med konicami, zlasti gre za prvi in zadnji odhod dnevno, gre za 8 do 9 odhodov dnevno (odhodi ob 5.00, 8.00, 11.00, 13.00, 14.00, 16.00, 17.00, 21.00 v smeri Železniki–Škofja Loka).

Odhodi v času šolskega pouka:

- Odhodi so vezani na prevoz učencev in dijakov v šolo in nazaj in razbremenjujejo prevoze ob konicah. Striktno so vezani na dneve šolskega pouka, gre za 5 do 7 odhodov dnevno, odvisno od potreb (pogodbe o prevozih z osnovnimi šolami).

Vozni red na relaciji Škofja Loka–Železniki se prilagodi odhodom na relaciji Železniki–Škofja Loka. Oba vozna reda pa se v končni različici prilagodita

možnostim, ki jih delovne naloge določajo voznem osebju. S primernim številom voznega osebja in avtobusov močno vplivamo na zmanjšanje stroškov.

Prednostno bi se pri samem izvajanju prevozov morali posvetiti dijakom in osnovnošolcem, ki predstavljajo večinski delež prepeljanih potnikov. Dijakom bi se skušali prilagoditi zlasti z direktnimi povezavami v Ljubljano in Kranj, zlasti ob odhodih zjutraj od 5.39 do 6.00, pri čemer bi moral biti cilj prevoziti relaciji Zali Log–Strahinj, 39 km, v 75 minutah in Zali Log–Ljubljana, 47 km, v 90 minutah.

Hitrost, točnost in tudi ustrezno varnost prevoza bi zagotavljali z ustreznimi postajališči na ustreznih lokacijah (preglednost, koncentracija prebivalstva) in z uporabo brezkontaktnih čip vozovnic.

Država bi morala s podeljevanjem koncesij, financiranjem in izvajanjem gospodarske javne službe zagotavljati predvsem prevoze, katerih namen je preusmeritev potnikov iz osebnih prevozov na javna prevozna sredstva. Pri tem naj bi se posebno pozornost namenjalo kategorijam potnikov v dnevni migraciji, in sicer dijakom, študentom, delavcem in potnikom iz demografsko ogroženih območij.

Lokalne skupnosti naj bi v lastnem interesu zagovarjale opravljanje prevozov potnikov na določeni liniji v njenem okolju, v pogojih gospodarske javne službe in izvajanje linije ustrezno sofinancirale. Tu so mišljeni zlasti delavski in šolski prevozi.

Neugoden teren po dolini ne omogoča vzporednih linij, pri čemer bi zajeli še več potencialnih potnikov, hkrati pa zahteva več avtobusov in osebja, zlasti za prevoz otrok v šolo. Neugodno geografsko okolje tudi povečuje stroške pri porabi goriva in obrabi vozil.

V primeru varčevanja in opuščanja linij bi bilo najprej potrebno zmanjševanje števila odhodov izven konic, zlasti odhoda ob 9.35 in 10.55, v naslednji fazi ukinitvev prevozov ob nedeljah in praznikih, v končni fazi pa tudi ukinitvev poznopoldanskih linij ter ukinitvev prevozov ob sobotah.

PREOBLIKOVANJE OBSTOJEČEGA STANJA**POSTAJALIŠČE ŽELEZNIKI PLAVŽ****SEDANJI VOZNI RED**

5:09 D*
 5:39 D*
 6:07 Š
 6:27 ŠP
 6:27 SO
 6:35 NEA
 6:35 Š
 6:39 Š
 7:04 Š
 8:04 D*
 9:35 Š
 11:02 Š
 11:27 ŠP
 11:27 SO
 12:02 Š
 13:09 D*
 14:04 D*
 15:07 D*
 15:39 NE,P
 15:44 ŠP
 16:04 Š
 16:44 ŠP
 17:02 Š
 18:39 NE,P
 19:39 Š
 21:04 ŠP

PREDLOG VOZNEGA REDA

5:09 D*
 5:39 D*
 6:07 Š
 6:35 V
 7:04 Š
 8:04 D*
 9:35 Š
 11:04 D*
 11:39 V
 12:39 Š
 13:09 D*
 14:04 D*
 15:39 V
 16:04 D*
 17:04 Š
 18:39 V
 19:39 Š
 21:04 D*

PREOBLIKOVANJE OBSTOJEČEGA STANJA

POSTAJALIŠČE ŠKOFJA LOKA

SEDANJI VOZNI RED

5:05 D*
 5:40 Š
 6:25 Š
 7:10 ŠP
 7:15 Š
 9:15 Š
 9:15 ŠP
 10:15 SO
 11:15 Š
 11:15 ŠP
 12:10 NEA
 12:15 D
 12:40 Š
 13:30 D*
 13:40 Š
 14:20 Š
 14:20 SO
 14:40 Š
 15:10 NE,P
 15:15 D*
 16:15 Š
 16:15 ŠP
 17:15 Š
 18:10 NE,P
 19:10 Š
 20:15 D*
 22:15 D*

PREDLOG VOZNEGA REDA

5:15 D*
 5:45 Š
 6:25 Š
 7:15 D*
 9:15 D*
 10:15 Š
 11:15 D*
 12:15 V
 12:40 Š
 13:30 D*
 14:20 D
 14:40 Š
 15:15 V
 16:15 Š
 17:15 Š
 18:10 V
 19:10 Š
 20:15 D*
 22:15 D*

LEGENDA REŽIMOV

D	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do sobote
D*	Vozi ob delavnikih razen sobote
D*NE	Vozi od ponedeljka do petka , nedelje in prazniki
NE	Vozi ob nedeljah
NE,P	Vozi ob nedeljah in praznikih
NEA	Vozi ob nedeljah od 1. 5. do 30. 9 in 15. 8.
NP	Vozi ob nedeljah in praznikih.
SO	Vozi ob sobotah
SONC	Vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih od 1. 10. do 31. 5.
SONE	Vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih
Š	Vozi v dneh šolskega pouka
ŠP	Vozi v dneh šolskih počitnic
V	Vozi vsak dan

Priloga 2: Predlagani vozni red za postajališče Železniki Plavž in Škofja Loka

Opomba:

- Predlog voznega reda velja za relacijo Železniki plavž–Škofja Loka (ne Zali Log).
- Pri odhodih ob 6.07 in 6.35 je potrebno zaradi pričakovanega velikega števila potnikov iz Železnikov zagotoviti dva avtobusa.
- Odhoda ob 5.39 in en avtobus ob 6.07 sta povezava z Ljubljano brez prestopanja, drugi avtobus ob 6.07 pa povezava s Kranjem in Strahinjem brez prestopanja.

8 ZAKLJUČEK

Upadanje števila potnikov je opazno od začetka 90. let dvajsetega stoletja, ko je avtomobil postal favorizirana oblika mobilnosti. Leta 2004 smo imeli 457 avtomobilov na 1.000 prebivalcev, kar je za 77,8 % več kot leta 1990. Sloveniji je bilo vrsto let in celo desetletij edino vodilo razvoja mobilnosti gradnja cest in avtocest, ki naj bi preprečile prometne zastoje in prometne nesreče, zanemarjali pa smo javni prevoz in integriranje okoljskih in urbanističnih vsebin v načrtovanje prometa. Takšen odnos je prinesel nezaželene posledice prometa, ki postajajo vse bolj vidne: nesreče, zastoji, izguba časa, ovira za nekatere vrste transporta (npr. avtobus), stres, ekonomska škoda, nemobilnost, povečani pritiski na okolje, hrup, stres, uničenje okolja, odrezane lokalne skupnosti, ki jim avtoceste prinašajo le nezaželene stranske učinke.

Stroški zaželenih učinkov so visoki. Čeprav stroški nezaželenih učinkov prometa ponavadi pozitivno vplivajo na rast bruto družbenega proizvoda (BDP), ker jih običajno štejemo kot povečanje BDP, je to popolnoma sprto z vsako logiko. Očitno je, da ti stroški nimajo pozitivnega značaja, temveč lahko negativno vplivajo na gospodarstvo, če njihove rasti ne omejimo.

Velikemu deležu prebivalcev Slovenije ni omogočena kakovostna mobilnost. Danes povezav z javnim potniškim prometom marsikje ni ali pa so časovno nekonkurenčne in neuskklajene. Rezultat je seveda upad števila potnikov in nerentabilnost javnega prevoza. Približno 50 % prebivalcev (otrok, starejših, invalidov in socialno šibkejših) nima dostopa do osebnega avtomobila. Ker se prostorska ureditev Slovenije, predvsem pa njenih mest, vse bolj razvija na principu maksimalne dostopnosti z osebnim avtomobilom, hkrati pa je sistem javnega potniškega prometa vse bolj nekonkurenčen in neučinkovit, se kakovost bivanja in mobilnosti za velik del prebivalstva slabša. Slovenija že desetletje veliko večino (okrog 90 %) svojih rastočih vlaganj v infrastrukturo usmerja v cestno omrežje, predvsem v gradnjo avtocestnega križa. Železnice so investicijsko zanemarjene, kar še pogloblja njihovo nekonkurenčnost v primerjavi s cestnimi prevozi, celotni prometni sistem pa se s tem odmika od trajnostnih ciljev.

Vsak način prevoza ima svoje prednosti in slabosti z vidika kapacitet, fleksibilnosti, porabe energije, varnosti in okoljskega učinka. Za obliko mobilnosti, ki najbolj zadovolji potrebo po mobilnosti, se je treba odločiti na podlagi prednosti in slabosti vsake od njih. Načini prevoza se lahko kombinirajo, tako da se poudari njihove prednosti in se vzpostavi transportna veriga, ki je bolj učinkovita, stroškovno ugodnejša in trajnostna.

Le slabih 17 % potniških kilometrov v Sloveniji je narejenih z javnim potniškim prometom. Povezave z javnim potniškim prometom marsikje ne obstajajo ali pa so

časovno nekonkurenčne in neuskrajene. Javni potniški promet mora postati dostopen, uporaben in konkurenčen način prevoza vsem skupinam prebivalstva. Prezeti mora večji del dnevnih osebnih migracij v urbanih okoljih, kot tudi med urbani središči in periferijo. Storitve javnega potniškega prometa morajo biti kakovostne (ustrezna hitrost, frekvenca, udobje in dostopnost do postajališč), morajo pa biti tudi cenovno konkurenčne prevozu z osebnimi avtomobili na vseh relacijah. Podpora trajnostni mobilnosti torej zahteva učinkovit, kakovosten in cenovno dostopen javni potniški promet.

Izvajanje javnega potniškega prometa je odvisno od prihodka od koncesije. Višino sredstev za izvajanje gospodarske javne službe se za vsako leto določi s proračunom Republike Slovenije.

S podeljevanjem koncesij, financiranjem in izvajanjem gospodarske javne službe se zagotavljajo predvsem prevozi, katerih namen je preusmeritev potnikov iz osebnih prevozov na javna prevozna sredstva, uporaba kombiniranih oblik prevoza in usklajenost vozniških redov vseh izvajalcev javnega potniškega prometa. Pri tem se posebna pozornost namenja kategorijam potnikov v dnevni migraciji, in sicer dijakom, študentom, delavcem in potnikom iz demografsko ogroženih območij. Če se opravljanje prevozov potnikov na določeni liniji v pogojih gospodarske javne službe uvede na predlog lokalne skupnosti in je izvajanje linije pretežno v interesu te lokalne skupnosti, jo je lokalna skupnost dolžna sofinancirati.

Ob dostopnosti, uporabnosti in konkurenčnosti prevoza za vse skupine prebivalstva mora javni potniški promet zagotavljati zlasti dnevnim migrantom predvsem hitrost, varnost, udobnost, točnost, zanesljivost, prijaznost ...

Negativne vplive na javni potniški promet ima zlasti dvig cen goriva.

Ukinjanje odhodov ob sobotah, nedeljah in praznikih ter izven prometnih konic so skrajni varčevalni ukrepi, ki jih uporabi prevoznik.

Promet po slovenskem omrežju poteka po zelo občutljivem geografskem okolju, namreč po dolinah in obdelovalnih zemljiščih, v zelo gosto naseljenem delu, na eni sami petini ozemlja države. Tudi pri javnih prevozih ekološkega faktorja ne smemo in ne moremo zanikati. Ekologija je tema, ki se tiče prav vseh v današnjem svetu. Vsakdanji pojavi kažejo na to, da klimatske spremembe oz. vplive sprememb na okolje ne gre več zanikati. Neurja, ujme, plazovi, toča ... so pojavi, ki tako pogosto in v takšni obliki niso še nikoli pustili tako velikih posledic v našem domačem okolju.

Poskušajmo pozitivno vplivati vsaj tam, kjer imamo kot posamezniki možnost.

“Bodi sprememba, ki si jo želiš videti v svetu,” je dejal Gandhi.

LITERATURA IN VIRI

Poročila, interni dokumenti

Alpetour d.d. Kranj (2009). Statistični podatki o prepeljanih potnikih (posredoval Igor Reya).

URL-naslov spletnih strani

<http://www.alpetour.si/index.php?page=static&item=15>, dostopno 25. 1. 2011

http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/promet/prometna_politika/prevozi_v_cestnem_prometu/novosti_v_cestnem_prometu/prevoz_notranji_promet/, dostopno 25. 1. 2011

http://www.voznired.si/index.php?Itemid=56&id=51&lang=sl&option=com_content&view=article, dostopno 25. 1. 2011

<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200159&stevilka=3149>, dostopno 25. 1. 2011

<http://media.daimler.com/dcmmedia/0-921-658965-1-826196-1-0-1-0-0-1-12639-854946-0-3842-0-0-0-0-0.html?TS=1295951573140>, dostopno 25. 1. 2011

http://www.man-mn.cn/en/Bus/Interurban_Buses/Ueberlandbusse.jsp, dostopno 25.1.2011

<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200337&stevilka=1728>, dostopno 25. 1. 2011

<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?stevilka=1350&urlid=199332>, dostopno 25. 1. 2011

<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?stevilka=3216&urlid=200973>, dostopno 25. 1. 2011

<http://www.cipra.org/sl/CIPRA/cipra-slovenija/aktivnosti-v-teku/promet/posvet-trajnostna-prometna-politika/zakljucki-posveta-trajnostna-prometna-politika/>, dostopno 25. 1. 2011

<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?stevilka=2426&urlid=200658>, dostopno 25. 1. 2011

<http://www.umanotera.org/upload/files/Trajnostna%20prometna%20politika%20-%20Teze%20KTPP%20-%20pdf.pdf>, dostopno 25. 1. 2011

<http://www.svo-rs.si/web/portal.nsf/dokumentiweb/8E492E4D1595B44AC1256FB800254F29?OpenDocument> dostopno 25. 1. 2011

<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?stevilka=3149&urlid=200159>, dostopno 25. 1. 2011

PRILOGI

Priloga 1: Vozni red za postajališče Železniki Plavž in Škofja Loka	28
Priloga 2: Predlagani vozni red za postajališče Železniki Plavž in Škofja Loka	43

KAZALO SLIK

Slika 1: Udobje in sproščenost pri uporabi javnega potniškega prometa.....	1
Slika 2: Nепrevoznost cest ob konicah	2
Slika 3: Vozovnica	14
Slika 4: AFC-strojček in čitalec brezkontaktnih čip vozovnic	14
Slika 5: Avtobus Mercedes Benz Intouro	16
Slika 6: Avtobus MAN Lions Regio	16
Slika 7: Davški most, neprimerno urejeno postajališče	18
Slika 8: Železniki – Iskra, primerno urejeno postajališče	18
Slika 9: Logotip podjetja Alpetour	19
Slika 10: Postajne točke.....	29

KAZALO TABEL

Tabela 1: Skupno število odhodov po dnevih v treh mesecih	30
Tabela 2: Osnovna tabela izračunov	31
Tabela 3: Po dnevih skupno prepeljani potniki na relaciji Železniki–Škofja Loka	32
Tabela 4: Po dnevih skupno prepeljani potniki na relaciji Škofja Loka–Železniki	34

KAZALO GRAFOV

Graf 1: Po dnevih skupno prepeljani potniki na relaciji Železniki–Škofja Loka	32
Graf 2: Po odhodih skupno prepeljani potniki na relaciji Železniki–Škofja Loka	33
Graf 3: Po dnevih skupno prepeljani potniki na relaciji Škofja Loka–Železniki	34
Graf 4: Po odhodih skupno prepeljani potniki na relaciji Škofja Loka–Železniki	35
Graf 5: Skupno število prepeljanih potnikov na relacijah Železniki–Škofja Loka in Škofja Loka–Železniki	35
Graf 6: Železniki–Škofja Loka: prepeljani potniki v mesecih april, september in december	37
Graf 7: Škofja Loka–Železniki: prepeljani potniki v mesecih april, september in december	38

KRATICE IN AKRONIMI

JPP:	Javni potniški promet
AFC:	Automatic Fare Collection (programski paket z zbirko vseh voženj: relacije, vozovnice, popusti ...)