



Svetnice in svetniki

Mestni svet Mestne občine Kranj

Številka: 032-26/2015-21-(46/01)
Datum: 20. 4. 2018

Zadeva: Odgovori na svetniška vprašanja s področja delovanja Urada za gospodarstvo in gospodarske javne službe

Zveza: 36. seja Mestnega sveta Mestne občine Kranj (MO Kranj)

Pri točki Premožensjske zadeve na 36. seji MS MOK, 28.3.2018 je Barbara Gunčar predlagala, da se izdela analiza smiselnosti financiranja mestnega potniškega prometa – koncesionarja Alpetourja in da se preveri koliko ljudi se vozi z avtobusom. V zvezi s tem so razpravljali tudi druge svetnice in svetniki.

Odgovor:

Mestna občina Kranj ima organiziran mestni linijski avtobusni prevoz na podlagi Odloka o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem (Uradni list Republike Slovenije, št. 47/2013 in 86/2016).

Javni interes za izvajanje gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu temelji na naslednjih podlagah in zavezah:

- trinajsti alineji drugega odstavka 21. člena Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – UPB2, s spremembami),
- Strategiji trajnostnega razvoja Mestne občine Kranj 2009–2023,
- Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS),
- Programu reform za izvajanje Lizbonske strategije v Sloveniji,
- občina mora slediti mednarodni zavezi za čim manjšo uporabo osebnih vozil, zmanjšanje izpustov vozil in pospeševanje javnega potniškega prometa (preobremenjenost cestnega in zračnega prometa nas stane približno 1 % letnega evropskega BDP in glede Izpustov toplogrednih plinov – če želimo zaradi globalnega segrevanja ozračja omejiti dvig temperature samo na 2 stopinji Celzija, mora Evropska unija do leta 2050 emisije v prometu zmanjšati za 60 % v primerjavi z ravno iz leta 1990),
- da kot druge mestne občine v Sloveniji tudi v Kranju sledimo smernicam Evropske unije, ki se trudi reševati glavne izzive na področju prometa,
- da uresničujemo na mestnem svetu sprejet strateški dokument Celostna prometna strategija,
- da upoštevamo smernice Evropske unije, ki jih moramo upoštevati tako v lokalni samoupravi kot tudi na državni ravni. Velik del smernic se navezuje tudi na Trajnostno urbano strategijo Mestne občine Kranj, ki del ukrepov namenja tudi večji mobilnosti prebivalcev z manj onesnaževanja okolja: odvisnost od nafte – prevozna sredstva so postala energijsko učinkovitejša, vendar 96 % svojih potreb po energiji še vedno pokrivajo z nafto. Nafta bo v prihodnje vedno manj, oskrba z njo pa bo čedalje bolj negotova. Cena nafte naj bi se v primerjavi z letom 2005 do leta 2050 več kot podvojila.

Na podlagi navedenega odloka je z javnim razpisom Mestna občina Kranj leta 1. 9. 2013 sklenila z Alpetour d. o. o. koncesijsko pogodbo za deset let, do leta 2023.

Odlok določa, da mora biti razporeditev linij in postajališč mestnega linijskega prevoza mora težiti k zagotavljanju najmanj 80 % prostorske dostopnosti za vse ključne skupine prebivalstva.

Mestni svet Mestne občine Kranj je sprejel tudi Sklep o določitvi cene prevoznih storitev (Uradni list RS, št. 51/2013) in Sklep o določitvi obveznih linij in voznega reda (Uradni list RS, št. 10/2014), ki prav tako vplivajo na mestni linijski prevoz.

V študiji sta bili realno nakazani dve možnosti za možno znižanje plačila avtobusnih prevozov, ki imata tudi posledice. Prva možnost je zvišanje cene vozovnic, kar bi lahko vplivalo na zmanjšanje potnikov. Druga možnost je ukinitvev linij, zmanjšanje števila odhodov ali pa povečan časovni interval med posameznimi vožnjami, vendar je pri tem potrebno opozoriti, da bi v tem primeru lahko Alpetour uveljavljal poslovno škodo. študija je prikazala, da bi kljub sorazmerno majhnim posegom in prihrankom prizadeli veliko število uporabnikov na mesečni ravni.

Pripominjamo, da na urad prejemamo s strani uporabnikov in krajevnih skupnosti željo po še več odhodih avtobusov in ne ukinitvah.

V letu 2017 je bilo prepeljanih 730.992 potnikov oziroma 36.560 več kot lani, kar je za okoli 5% več kot v letu 2016.

Z ureditvijo javnega prevoza pridobijo predvsem tisti, ki iz različnih razlogov ne morejo voziti ali imeti lastnega osebnega avtomobila: starostniki, invalidi, mladoletniki, itd. Tem najbolj ranljivim skupinam, ki zaradi zdravstvenih, finančnih, starostnih in drugih omejitev ne morejo uporabljati avtomobila se lahko zmanjša dostopnost do dela, šole, oskrbe in rekreacije, s tem pa se v družbi povečuje socialna izključenost. Tej populaciji poslabšamo kakovost bivanja in mobilnost, kar vodi v povečanje ekonomskih in socialnih razlik. Slednji problemi se še bolj pokažejo na podeželju, v primerjavi z mestom.

Glede na navedeno v zadnjih dveh odstavkih je razvidno, da ima vsak poseg v mestni potniški promet zelo velik vpliv na odziv uporabnikov potniškega prometa, glede na število več sto tisoč pripeljanih potnikov, pa še toliko bolj.

Pripravil: Slavko Savić

S spoštovanjem,

Miha Juvan
Vodja Urada za gospodarstvo
in gospodarske javne službe

