

Univerza  
v Ljubljani  
Fakulteta  
*za gradbeništvo  
in geodezijo*

*Janova 2  
1000 Ljubljana, Slovenija  
telefon (01) 47 68 500  
faks (01) 42 50 681  
fgg@fgg.uni-lj.si*



Podiplomski program Gradbeništvo  
Komunalna smer

Kandidat:

**Primož Zupančič**

**Javni potniški promet na ruralnih območjih  
Republike Slovenije v funkciji zadovoljevanja  
javnih potreb**

Magistrska naloga št. 194

**Mentor:**

izr. prof. dr. Albin Rakar

**Somentor:**

doc. dr. Marjan Lep

Ljubljana, 20. 6. 2007

## KAZALO VSEBINE

	<b>Stran</b>
<b>1 UVOD</b>	<b>1</b>
1.1 <b>Opredelitev problema</b>	<b>1</b>
1.2 <b>Izhodišče raziskovanja in delovna hipoteza</b>	<b>2</b>
1.3 <b>Namen in cilj raziskovanja</b>	<b>4</b>
1.4 <b>Metode dela</b>	<b>5</b>
<b>2 POVZETEK DO SEDAJ OPRAVLJENIH RAZISKAV</b>	<b>6</b>
2.1 <b>Analize in raziskave s področja ponudbe in povpraševanja po storitvah javnega potniškega prometa</b>	<b>6</b>
2.2 <b>Analize in raziskave s področja dostopnosti do javnega potniškega prometa</b>	<b>9</b>
2.3 <b>Analize in raziskave s področja zagotavljanja in izvajanja javnega potniškega prometa na ruralnih območjih</b>	<b>15</b>
2.4 <b>Pomembnejše ugotovitve do sedaj opravljenih analiz in raziskav</b>	<b>21</b>
<b>3 POTREBE RURALNEGA PREBIVALSTVA PO STORITVAH JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA IN NAČINI NJIHOVEGA ZADOVOLJEVANJA</b>	<b>23</b>
3.1 <b>Potrebe ruralnega prebivalstva po storitvah javnega potniškega prometa</b>	<b>23</b>
3.2 <b>Možni načini zadovoljevanja potreb ruralnega prebivalstva po storitvah javnega potniškega prometa</b>	<b>26</b>
3.2.1 <b>Modeli šolskih prevozov</b>	<b>28</b>
3.2.2 <b>Modeli prevozov določenih socialnih kategorij prebivalstva</b>	<b>29</b>
3.2.3 <b>Modeli prevozov na klic</b>	<b>30</b>

3.2.4	Modeli prostovoljnih prevozov	32
3.2.5	Modeli deljenega lastništva vozil	33
<b>3.3</b>	<b>Možne ovire pri zagotavljanju javnega potniškega prometa na ruralnih območjih</b>	<b>36</b>
3.3.1	Geografske in demografske ovire	36
3.3.2	Socialne in ekonomske ovire	37
3.3.3	Zakonodajne ovire	38
3.3.4	Organizacijske in izvajalske ovire	39
3.3.5	Družbene, kulturne in politične ovire	40
<b>4</b>	<b>ZAKONODAJNA IN NORMATIVNA UREDITEV IZVAJANJA STORITEV JAVNEGA PREVOZA POTNIKOV V NOTRANJEM POTNIŠKEM PROMETU</b>	<b>42</b>
<b>4.1</b>	<b>Temeljna zakonodajna in normativna ureditev v Republiki Sloveniji</b>	<b>42</b>
4.1.1	Zakon o gospodarskih javnih službah (ZGJS)	43
4.1.2	Zakon o prevozi v cestnem prometu (ZPCP)	44
4.1.3	Zakon o železniškem prometu (ZŽelP)	47
4.1.4	Uredba o koncesijah za opravljanje gospodarske javne službe izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu	48
4.1.5	Uredba o vrednosti meril za določitev območij s posebnimi razvojnimi problemi in določitvi občin, ki izpolnjujejo ta merila	50
4.1.6	Predlog Resolucije o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS)	51
4.1.7	Predlog Strategije razvoja Slovenije 2006-2013 (SRS)	53
4.1.8	Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (OdSPRS)	53
4.1.9	Sklepne ugotovitve glede zakonodajne in normativne ureditve javnega potniškega prometa na ruralnih območjih Republike Slovenije	55
<b>4.2</b>	<b>Temeljna zakonodajna in normativna ureditev v Evropski Uniji</b>	<b>57</b>
4.2.1	Skupna prometna politika (SPP)	59

4.2.2	Bela knjiga – Evropska prometna politika do 2010: čas za odločitev	59
4.2.3	Bela knjiga o storitvah splošnega pomena	60
4.2.4	Zelena knjiga o javnem potniškem prometu	61
<b>4.3</b>	<b>Izvajanje javnega potniškega prometa na ruralnih območjih v nekaterih izbranih evropskih državah</b>	<b>61</b>
4.3.1	Avstrija	62
4.3.2	Nemčija	63
4.3.3	Italija	64
4.3.4	Belgija	65
4.3.5	Španija	67
4.3.6	Finska	69
4.3.7	Nizozemska	70
4.3.8	Švedska	72
4.3.9	Grčija	73
4.3.10	Irska	74
4.3.11	Velika Britanija	75
<b>4.4</b>	<b>Sklepne ugotovitve glede izvajanja javnega potniškega prometa na ruralnih območjih v izbranih evropskih državah</b>	<b>77</b>
<b>4.5</b>	<b>Predlog nove Uredbe Sveta in Evropskega Parlamenta o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza</b>	<b>80</b>
<b>5</b>	<b>TEMELJNE GEOGRAFSKE IN DEMOGRAFSKE ZNAČILNOSTI REPUBLIKE SLOVENIJE, KI VPLIVAJO NA IZVAJANJE DEJAVNOSTI JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA</b>	<b>82</b>
<b>5.1</b>	<b>Definiranje nekaterih pojmov, ki se nanašajo na izvajanje dejavnosti javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji</b>	<b>82</b>
<b>5.2</b>	<b>Funkcija javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji</b>	<b>84</b>
5.2.1	Zagotavljanje osnovne mobilnosti prebivalstva	85

5.2.2	Spodbujanje socialno in gospodarsko uravnoveženega regionalnega razvoja	90
<b>5.3</b>	<b>Analiza ruralnih območij v Republiki Sloveniji</b>	<b>96</b>
5.3.1	Analiza velikostnih razredov naselij v Republiki Sloveniji	98
5.3.2	Analiza migracij prebivalstva v Republiki Sloveniji	99
5.3.3	Analiza starostne strukture prebivalstva v Republiki Sloveniji	101
5.3.4	Analiza socialno ekonomske strukture prebivalstva v Republiki Sloveniji	102
<b>5.4</b>	<b>Sklepne ugotovitve glede analize ruralnih območij v Republiki Sloveniji</b>	<b>110</b>
<b>6</b>	<b>PREDLOG IZVAJANJA STORITEV JAVNEGA PREVOZA POTNIKOV KOT JAVNE DOBRINE V REPUBLIKI SLOVENIJI</b>	<b>112</b>
<b>6.1</b>	<b>Izhodišče za načrtovanje storitev javnega prevoza potnikov kot javne dobre</b>	<b>112</b>
<b>6.2</b>	<b>Splošni postopek za načrtovanje storitev javnega prevoza potnikov in sprejemanje potrebnih podpornih ukrepov s področja socialne in prometne politike v Republiki Sloveniji</b>	<b>113</b>
6.2.1	Predlog obsega storitev javnega potniškega prevoza v Republiki Sloveniji kot javne dobrine	115
6.2.2	Faza načrtovanja izvedbe storitev javnega prevoza potnikov v Republiki Sloveniji	120
6.2.2.1	<i>Analiza obstoječih geografskih, demografskih in socialno ekonomskih značilnosti izbranega območja</i>	121
6.2.2.2	<i>Analiza obstoječih načinov, obsega ter izvajalcev storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju</i>	122
6.2.2.3	<i>Analiza obstoječih prevoznih potreb prebivalstva in definiranje glavnega problema s področja izvajanja storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju</i>	124
6.2.2.4	<i>Definiranje tistih ogroženih kategorij prebivalstva na izbranem območju, kateri lahko storitve javnega prevoza koristijo le ob dodatnih</i>	

<i>podpornih ukrepih države in lokalnih skupnosti s področja šolske, zdravstvene, socialne in prometne politike</i>	125
<i>6.2.2.5 Odločitev za izbor najprimernejšega načina in oblike izvajanja storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju</i>	126
<b>6.2.3</b> Faza priprave na izvedbo storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju	129
<b>6.2.4</b> Faza izvedbe storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju	130
<i>6.2.4.1 Spremljanje izvajanja storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju</i>	130
<i>6.2.4.2 Analiza potrebnosti odprave med izvajanjem ugotovljenih pomanjkljivosti pri izvajanju storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju</i>	130
<b>6.3</b> Predlog sprememb obstoječe zakonodaje s področja javnega potniškega prometa, s katerimi bi bila naseljem različnih velikostnih razredov v Republiki Sloveniji omogočena večja medsebojna povezanost	133
<b>7</b> PILOTSKI PRIMER IZVAJANJA STORITEV JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA NA OBMOČJU OBČINE KOMEN	137
<b>7.1</b> Analiza geografskih, demografskih in socialno ekonomskih značilnosti občine Komen	137
7.1.1 Geografske značilnosti občine Komen	139
7.1.2 Demografske značilnosti občine Komen	139
7.1.3 Socialno ekonomske značilnosti občine Komen	143
<b>7.2</b> Analiza obstoječih načinov, obsega ter izvajalcev storitev javnega potniškega prometa na območju občine Komen	145
7.2.1 Javni prevoz potnikov v železniškem potniškem prometu	145
7.2.2 Javni prevoz potnikov v cestnem potniškem prometu	145
<b>7.3</b> Predlog izboljšane dostopnosti naselij v občini Komen do storitev javnega prevoza potnikov (predlog minimalnega nivoja povezanosti naselij v občini	

<b>Komen)</b>	<b>155</b>
7.3.1 Obstoječe linije, ki ostanejo nespremenjene	158
7.3.2 Predlog izvajanja integriranih javnih prevozov (združeni šolski in redni javni prevozi)	158
7.3.3 Predlog izvajanja javnih prevozov na klic	160
7.3.4 Predlog izvajanja rednih javnih prevozov	162
7.3.5 Ocena stroškov posameznih predlaganih oblik izvajanja javnega prevoza in načini zagotavljanja njihovega kritja	164
7.3.6 Model vavčerskega sistema izvajanja prevoza določenih kategorij prebivalstva	170
<b>8 ZAKLJUČKI</b>	<b>173</b>
<b>9 POVZETEK</b>	<b>175</b>
<b>10 SUMMARY</b>	<b>176</b>
<b>11 VIRI</b>	<b>177</b>

<b>KAZALO PREGLEDNIC</b>		<b>Stran</b>
Preglednica 1:	Splošni kazalci javnega medkrajevnega avtobusnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji (2002-2005)	89
Preglednica 2:	Delež vseh dnevnih migrantov znotraj celotnega območja Republike Slovenije, ki se izobražuje (učenci, dijaki, študenti), glede na kraj šolanja (v letu 2002)	90
Preglednica 3:	Razdelitev vseh naselij na območju Republike Slovenije na štiri velikostne razrede (1-4) oziroma podrazrede (I-X) naselij, glede na število prebivalcev (v letu 2002)	91
Preglednica 4:	Starostna struktura prebivalstva znotraj celotnega območja Republike Slovenije (v letu 1991 in 2002)	95
Preglednica 5:	Deleži temeljnih starostnih skupin prebivalstva znotraj celotnega območja Republike Slovenije (v letu 1991 in 2002)	96
Preglednica 6:	Delež dnevnih migrantov znotraj naselij velikostnih razredov 1-4 v Republiki Sloveniji, glede na velikostne podrazrede I-X (v letu 2002)	100
Preglednica 7:	Starostna struktura prebivalstva znotraj naselij velikostnih razredov 1-4 v Republiki Sloveniji, glede na velikostne podrazrede I-X (v letu 2002)	102
Preglednica 8:	Delež aktivnega in neaktivnega prebivalstva znotraj naselij velikostnih razredov 1-4 v Republiki Sloveniji, glede na velikostne podrazrede I-X (v letu 2002)	103
Preglednica 9:	Demografski kazalci prebivalstva Republike Slovenije po regijah (1998-2004)	105
Preglednica 10:	Naravno gibanje prebivalstva Republike Slovenije po regijah (2000-2004)	106
Preglednica 11:	Selitveno gibanje prebivalstva Republike Slovenije po regijah (2000-2004)	107



Preglednica 12:	Predlog minimalnega nivoja medsebojne povezanosti naselij v Republiki Sloveniji	115
Preglednica 13:	Predlog možnih izvajalcev posebnih oblik storitev javnega prevoza v Republiki Sloveniji	123
Preglednica 14:	Predlog soudeležbe posameznih subjektov pri finančnem kritju stroškov za izvajanje storitev javnega potniškega prevoza	128
Preglednica 15:	Možni posredni in neposredni vplivi izvedbe storitev javnega prevoza potnikov na posameznih območjih Republike Slovenije	132
Preglednica 16:	Geografske značilnosti občine Komen v letu 2002	139
Preglednica 17:	Demografske značilnosti občine Komen v letu 2002	140
Preglednica 18:	Delovne in šolske dnevne migracije prebivalstva občine Komen v letu 2002	142
Preglednica 19:	Socialno ekonomske značilnosti prebivalstva občine Komen v letu 2002	144
Preglednica 20:	Naselja z rednimi javnimi avtobusnimi povezavami v letu 2006	149
Preglednica 21:	Obstoječe avtobusne povezave na območju občine Komen v letu 2006	150
Preglednica 22:	Predlog minimalnega standarda povezav naselij v občini Komen z mestom Sežana	156
Preglednica 23:	Predlog povezanosti posameznih naselij v občini Komen z mestom Sežana	157
Preglednica 24:	Stroški sistema na prevoženi kilometer (avtobusi z 35 oziroma 50 sedeži)	165
Preglednica 25:	Stroški sistema na prevoženi kilometer (kombiji z 8 oziroma 20 sedeži)	166
Preglednica 26:	Ocena stroškov predlaganega izvajanja rednega in integriranega prevoza ter prevoza na klic na območju občine Komen	167
Preglednica 27:	Ocena prihodkov predlaganega izvajanja rednega in integriranega prevoza ter prevoza na klic na območju občine Komen	168

Preglednica 28:	Ocena ekonomičnosti izvajanja rednega in integriranega prevoza ter prevoza na klic na območju občine Komen	169
Preglednica 29:	Ocena pričakovane skupne letne finančne vrednosti izdanih vavčerjev	172

<b>KAZALO SLIK</b>	<b>Stran</b>
Slika 1: Delež vseh dnevnih delovnih migrantov znotraj celotnega območja Republike Slovenije glede na čas, potreben za pot na delo v eno smer v minutah (v letu 2002)	82
Slika 2: Delež vseh dnevnih delovnih migrantov znotraj celotnega območja Republike Slovenije glede na način potovanja (v letu 2002)	83
Slika 3: Število vseh prepeljanih potnikov v medkrajevem notranjem avtobusnem potniškem prometu v Republiki Sloveniji (januar 2001-april 2001)	84
Slika 4: Število vseh opravljenih potniških kilometrov (pkm) v medkrajevem notranjem potniškem prometu v Republiki Sloveniji (januar 2001-april 2006)	84
Slika 5: Indeks bruto družbenega proizvoda (BDP) na prebivalca Republike Slovenije v standardih kupne moči (primerjava: EU25=100) glede na regijo (v letu 2003)	104
Slika 6: Struktura delavno aktivnega prebivalstva Republike Slovenije po dejavnostih v letu 2004	104
Slika 7: Delež delavno aktivnega prebivalstva v Republiki Sloveniji po regijah v letu 2004	105
Slika 8: Predlog postopka planiranja, priprave, izvajanja in vrednotenja izvajanja storitev javnega prevoza na posameznih izbranih območjih Republike Slovenije	115

## 1 UVOD

### 1.1 Opredelitev problema

V Republiki Sloveniji se že vrsto let soočamo z zmanjševanjem ponudbe in s tem posledično tudi zmanjševanjem uporabe storitev javnega prevoza, še zlasti javnega linijskega potniškega prevoza. Vedno manjša uporaba storitev javnega prevoza s strani prebivalstva je predvsem posledica vedno manjšega obsega storitev javnega prevoza, ki je prebivalstvu na posameznih območjih na razpolago. To še posebej velja na območjih z razpršno poselitvijo oziroma na območjih z majhno gostoto prebivalstva, kjer se je ponudba javnega prevoza do danes večinoma že skoraj popolnoma ukinila. Prevozne storitve na razpršeno poseljenih območjih z majhnim številom prebivalstva je danes namreč nemogoče ekonomsko vzdržno izvajati v velikimi avobusi v okviru rednih linij po fiksnih trasah. Ravno ustrezní nivo ponudbe javnega prevoza in s tem ustrezna pokritost vseh območij v državi, tudi ruralnih, z storitvami javnega prevoza, pa danes predstavlja nujno potrebni pogoj za kakršnokoli povečano uporabo storitev javnega prevoza potnikov v Republiki Sloveniji.

Javni potniški promet ima kot dejavnost, ki se izvaja v javnem interesu, povsod po svetu, kakor tudi pri nas, predvsem močno socialno funkcijo, t.j. funkcijo zagotavljanja osnovne mobilnosti najbolj ogroženim kategorijam prebivalstva kot so šolarji, dijaki, študentje, starejše osebe, bolniki, invalidi, osebe s posebnimi potrebami ter socialno šibkejše osebe oziroma osebe, katerim takšna oblika prevoza zaradi različnih vzrokov predstavlja edino možno obliko prevoza. Javni potniški promet pa ima poleg socialne funkcije tudi ponudbeno funkcijo, t.j. funkcijo zagotavljanja osnovne mobilnosti vsem kategorijam potnikov, tudi tistim na strani ruralnega prebivalstva in tistim, kateri želijo npr. zaradi turizma iz naselij višjih velikostnih razredov potovati v odročnejša ruralna naselja nižjih velikostnih razredov. V Republiki Sloveniji se je v zadnjih petnajstih letih zaradi ukinitve številnih linij ter močno zmanjšanega obsega povezav med naselji različnih velikostnih razredov, ponudbena in s tem socialna funkcija javnega potniškega prometa močno zmanjšala in tako ne ustreza več dejanskim potrebam prebivalstva po javnemu

prevozu. Velik problem pa nenazadnje predstavlja tudi velika medsebojna nepoveznost različnih vrst izvajalcev javnega prevoza ter nedorečena politika države na področju javnega potniškega prometa v smislu neenake obravnave različnih vrst javnega prevoza, kar ima za posledico močno neuravnoteženo ponudbo javnega prevoza v državi.

Prebivalstvo v Republiki Slovenije postaja, tako kakor tudi drugod po razvitem svetu, vedno starejše. To pomeni, da bo tudi Republika Slovenija že kmalu izpostavljena vedno večjim potrebam po zagotavljanju ustreznih storitev javnega prevoza za vse številnejše starejše prebivalstvo, ki bo kljub starosti relativno zdravo in potovanj željno, javne prevoze v prihodnje najverjetneje uporabljalo veliko pogosteje kakor jih uporablja sedaj, ko javnega prevoza na marsikaterih območjih zaradi nerentabilnosti sploh več ni na razpolago. Kategorija relativno zdravega in potovanj željnega starejšega prebivalstva bo tako v prihodnje predstavljala velik del potencialnih potnikov javnega potniškega prometa in sicer kot izletniki, planinci, pohodniki, iskalci bio hrane ali preprosto kot uživalci neokrnjene narave, saj se marsikateri starostnik sam najverjetneje ne bo več čutil dovolj sposobnega za daljše napore izletniške vožnje z lastnim vozilom. Pričakovanemu trendu povečanja prevoznih potreb s strani starejšega prebivalstva se bo v prihodnje morala zato ustrezno prilagoditi tudi ponudba javnih prevozov, ki tako ne bo smela temeljiti le na izvajanju rednih linij javnega prevoza z velikimi avtobusi po fiksnih trasah, pač pa bo morala ponudba javnega prevoza, predvsem na redkeje naseljenih območjih, temeljiti tudi na nekaterih oblikah posebnega javnega prevoza, kot so kombinirani šolski in redni prevozi, prevozi na klic po fiksni ali spremenljivi trasi, kombinirani prevozi potnikov in blaga ali različne oblike prostovoljnih prevozov.

## **1.2 Izhodišče raziskovanja in delovna hipoteza**

Javni potniški promet sodi med dejavnosti, ki se izvajajo v javnem interesu. Javni interes na področju javnega potniškega prometa pri tem lahko razumemo kot pravico prebivalstva po minimalni dostopnosti do javnega potniškega prometa, saj je osnovni namen javnega potniškega

prometa ravno nediferencirano (nediskriminatorno) zadovoljevanje osnovnih prevoznih potreb vseh kategorij prebivalstva. Dejavnost javnega prevoza tako ni le ena od dejavnosti, ki se ravna zgolj po tržnih pravilih, pač pa je to tudi dejavnost širšega družbenega pomena, ki mora biti nediskriminatorno dostopna vsakomur, ne glede na posameznikov socialno ekonomski status ali kraj bivanja, po čimbolj dostopni ceni in po načelu pokrivanja celotnega ozemlja, torej tudi na ruralnejših ali ostalih odročnejših območjih.

Izhodišče raziskovanja predstavlja naslednja temeljna hipoteza:

- Tudi prebivalstvo na odročnejših območjih ima določene potrebe po storitvah javnega potniškega prevoza, katere je država oziroma pristojna lokalna skupnost dolžna zadovoljiti, tudi na vseh tistih območjih, kjer izvajanje takšne dejavnosti sicer ekonomsko ni rentabilno. Uresničitev pravice dostopa do storitev javnega potniškega prometa mora biti v Republiki Slovenji omogočena vsakomur, ne glede na kraj njegovega bivanja.

Javni potniški promet na ruralnih območjih je tipični primer dejavnosti, ki ekonomsko ni rentabilna, saj tamkajšnji maloštevilni, večinoma ekonomsko šibkejši potniki nikoli ne bodo zmogli plačevati polne ekonomske cene prevozov. Javni prevoz potnikov je zato v magistrski nalogi opredeljen kot javna dobrina, ki je kot tak bistvenega pomena pri pospeševanju socialne in teritorialne kohezije na ravni celotne države ter zmanjševanju predvsem socialnih, gospodarskih in kulturnih razlik, tako med regijami, kakor tudi med različnimi odročnejšimi (ruralnimi) in urbanimi območji znotraj posameznih regij.

Pri raziskovanju smo izhajali tudi iz naslednjih pomožnih delovnih hipotez:

- Javni potniški promet ima zelo pomembno vlogo pri navezovanju socialnih kontaktov med prebivalstvom ter pri zagotavljanju dostopnosti do delovnih mest, šol, trgovin in zdravstvenih ustanov vsem tistim osebam, katere nimajo možnosti uporabe lastnega osebnega vozila.

- Za učinkovito izvajanje javnega potniškega prometa na določenem območju je potrebno čimbolj natančno poznati tamkajšnje potrebe oziroma krajevne potencialne povpraševanja po javnem prevozu.
- Dostopnost prebivalstva do cenovno dostopnega javnega potniškega prometa je eden izmed ključnih pokazateljev učinkovitosti zasnove in delovanja celotnega sistema javnega potniškega prometa.
- Na odročnejših (ruralnih) območjih je možno javni potniški promet v veliki meri zadovoljivo izvajati tudi z nekaterimi posebnimi oblikami prevoza potnikov, kot so kombinirani šolski in redni prevoz, prevozi na klic različnih oblik, kombinirani prevozi potnikov in blaga, prostovoljni prevozi različnih oblik in še z nekaterimi drugimi oblikami prevozov.

Za potrebe raziskovanja je bila privzeta naslednja temeljna omejitev:

- Raziskava je omejena na raziskovanje takšnega načina zagotavljanja mobilnosti prebivalstva, ki je nediskriminatorno namenjen vsem kategorijam prebivalstva, ne glede na njihov zdravstveni, socialni in ekonomski položaj oziroma kraj bivanja, kar pa lahko zagotavlja le javni potniški promet. Predmet raziskave torej ni ločeno zagotavljanje mobilnosti zgolj nekaterih posebej ogroženih kategorij prebivalstva (šoloobveznih otrok, starejših oseb, invalidov, oseb s posebnimi potrebami, ...), saj so za potrebe le-teh v svetu, pa tudi pri nas, že uspešno razvite nekatere oblike posebnega prevoza potnikov.

### **1.3 Namen in cilj raziskovanja**

Namen raziskovanja je širša predstavitev problematike javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji, s poudarkom na redkeje naseljenih območjih Republike Slovenije, ter izdelava predloga najprimernejših načinov izvajanja storitev javnega prevoza potnikov na redkeje poseljenih območjih, s posebnim poudarkom na primeru izvajanja storitev javnega prevoza

potnikov na območju občine Komen. Pri raziskovanju smo se omejili le na tiste možne oblike izvajanja storitev javnega prevoza potnikov, ki so namenjene vsakomur, zato nekaterih, četudi v tujini pogosto uporabljenih posebnih oblik javnega prevoza, namenjenih le točno določenim kategorijam prebivalstva (invalidom, sebam s posebnimi potrebami, osebam nad 65 let, šolarjem, ...), nismo podrobneje obravnavali.

Cilj raziskovanja je izdelati predlog načina zagotavljanja osnovne mobilnosti prebivalstva na redkeje naseljenih območjih Republike Slovenije, t.j. predlog različnih možnih oblik izvajanja storitev javnega prevoza potnikov na redkeje naseljenih območjih Republike Slovenije, s katerimi bi prebivalstvu na takšnih območjih zagotovili boljše povezave med naseljem, v katerem živijo ter najbližjim občinskim središčem, kamor prebivalstvo iz takšnega naselja večinsko gravitira, predvsem iz naslova izobraževanja in zaposlitve. Prebivalci velikih mest in gosto naseljenih območij, ki nimajo zagotavljenega lastnega prevoza, lahko svoje prevozne potrebe namreč učinkovito zadovoljujejo z uporabo različnih razpoložljivih oblik javnega prevoza, prebivalci redkeje naseljenih območij pa možnosti izbire med različnimi oblikami izvajanja storitev javnega prevoza navadno nimajo, marsikje storitve javnega prevoza potnikov prebivalcem redkeje naseljenih območij sploh niso na razpolago.

#### **1.4 Metode dela**

Pri izdelavi magistrske naloge so bile uporabljene naslednje raziskovalne metode: metoda sinteze in analize, metoda generalizacije in specializacije, induktivna in deduktivna metoda, intuitivna metoda (metoda subjektivnih ocen), metoda ekstrapolacije trendov (ekstrapolacija časovnih serij v prihodnost), metoda analogije (primerjava z drugimi območji v državi oziroma z drugimi državami), metoda soodvisnosti (upoštevanje preteklih soodvisnosti pri oceni prihodnjega razvoja), metoda abstrakcije in konkretizacije, statistična metoda, primerjalna metoda ter metoda modeliranja.



## 2 POVZETEK DO SEDAJ OPRAVLJENIH ANALIZ IN RAZISKAV

### 2.1 Analize in raziskave s področja ponudbe in povpraševanja po storitvah javnega potniškega prometa

V svetu je bilo do sedaj objavljenih že veliko prispevkov, analiz in raziskav s področja ponudbe in povpraševanja po storitvah javnega potniškega prometa, vendar se večina prispevkov ter izvedenih analiz in raziskav nanaša na reševanje problematike javnega potniškega prometa v velikih mestih ter na območjih z veliko gostoto prebivalstva.

Za učinkovito izvajanje javnega potniškega prometa na določenem območju je potrebno čimbolj natančno poznati tamkajšnje potrebe oziroma krajevne potencialne povpraševanja po javnem prevozu. Nekateri avtorji so mnenja, da je na podlagi predhodno izvedenih izkustvenih opazovanj, intervjujev, anket ter lokalnih izkušenj potrebno postaviti hipotezo o potovalnih navadah in vedenju potencialnih potnikov na obravnavanem območju, na podlagi katere se nato lahko natančneje določi povpraševanje po prevoznih storitvah (Lep, 1997). Zavedati se je potrebno, da se storitve javnega prevoza vedno samo približujejo realnim potrebam potnikov po prevoznih storitvah, popolnoma pa se z njimi nikoli ne ujamejo (Portal, 2003c). Kot enega od možnih načinov ocenjevanja povpraševanja po javnem linijskem avtobusnem prevozu so nekateri tuji avtorji (Malić et al., 1997) predlagali metodološki model, ki je temeljil na skupnem številu gospodinjstev različnih kategorij znotraj posameznega obravnavanega območja ter na povprečnemu številu potovanj glede na posamezno kategorijo gospodinjstva. Pričakovano povpraševanje po javnem linijskem prevozu so navedeni avtorji izrazili z naslednjo enačbo:

$$P_{ma} = UD \cdot SP_{akd} \quad (\text{povzeto po Malić et al., 1997, str. 322})$$

kjer imajo v enačbi zapisane oznake naslednji pomen:

- $P_{ma}$  pričakovano povpraševanje po javnem linijskem prevozu na obravnavanem območju,  
 $UD$  skupno število gospodinjestev na obravnavanem območju,  
 $SP_{akd}$  povprečno število potovanj po posameznem gospodinjstvu na obravnavanem območju.

Navedeni avtorji so povprečno število potovanj po posameznem gospodinjstvu na določeni liniji znotraj obravnavanega območja izrazili z naslednjo enačbo:

$$SP_{akd} = \frac{\sum \left( BDP + \frac{BTP}{7} + \frac{BMP}{30} + \frac{BGP}{365} \right)}{akd} \quad (\text{povzeto po Malić et al., 1997, str. 322})$$

kjer imajo v enačbi zapisane oznake naslednji pomen:

- $SP_{akd}$  povprečno število potovanj gospodinjestev na določeni liniji na obravnavanem območju,  
 $BDP$  število dnevnih potovanj gospodinjestev na določeni liniji na obravnavanem območju,  
 $BTP$  število tedenskih potovanj gospodinjestev na določeni liniji na obravnavanem območju,  
 $BMP$  število mesečnih potovanj gospodinjestev na določeni liniji na obravnavanem območju,  
 $BGP$  število letnih potovanj gospodinjestev na določeni liniji na obravnavanem območju,  
 $akd$  skupno število vseh gospodinjestev različnih kategorij na obravnavanem območju.

Predlagani metodološki model je bil v Republiki Hrvaški preizkušen na primeru štirih različnih avtobusnih linij znotraj štirih različnih naselitvenih območij velikostnega reda od 200 do 600 prebivalcev. Rezultat analize je bilo pridobljeno realno število potencialnih potnikov iz posameznega naselitvenega območja.

Isti avtor (Marić et al., 2000) je na podlagi rezultatov iz leta 1996 opravljenih analiz hrvaškega javnega linijskega avtobusnega prometa podal tudi zanimivo ugotovitev, da se povpraševanje po javnem linijskem prevozu oziroma število generiranih potovanj z javnim linijskim prevoznim sredstvom povečuje z višino dohodka v gospodinjstvu samo do določene mere, nato pa se začne zopet zmanjševati in to kljub temu, da v splošnem absolutno število vseh generiranih potovanj z

vsemi razpoložljivimi oblikami prevoznih sredstev z povečevanjem dohodka v gospodinjstvu znatno naraste. Tudi tuji avtor (Levinson, 1985) na podlagi lastnih izkušenj zatrjuje, da stopnja rasti prebivalstva in njegova ekonomska rast prehitavata stopnjo rasti obsega storitev prevoza potnikov. Nekateri slovenski avtorji (Prijon et al., 2000) zagovarjajo stališče, da je povpraševanje po prevoznih storitvah (tudi javnih) tesno povezano s socialnim in gospodarskim standardom posamezne države in z ravniyo mobilnosti ljudi oziroma (Šibenik et al., 2000), da je povpraševanje po prevoznih storitvah v bistvu sekundarno povpraševanje v smislu, da šele način in izbira posameznikovega življenja določa povpraševanje po tem, kdaj nekdo želi oziroma potrebuje (javni) prevoz in kam ter kakšno (javno) prevozno sredstvo si pri tem izbere. Nihče od zgoraj navedenih avtorjev pa pri tem posebej ne navaja, da posameznikovo prosto izbiro (javnega) prevoznega sredstva poleg dostopnosti do javnega prevoza pogojujejo predvsem njegovi ekonomski, socialni in zdravstveni pogoji.

V razvitemu svetu se zadnja leta ruralnim območjem namenja vedno več pozornosti. Delno je to posledica trenda vse hitrejšega staranja prebivalstva v tem delu sveta in čedalje večjih potreb (predvsem starejšega) ruralnega prebivalstva po storitvah javnega prevoza (NCHRP...Document 86, 2006; TCRP...Report 82, 2002a), delno pa je to tudi posledica vse večje skrbi posameznih držav po uravnoteženem trajnostnem razvoju vseh njihovih območij, še posebej ruralnih. Zgoraj navedena vira obravnavata vpliv staranja prebivalstva na nadaljnji razvoj javnega potniškega prometa v prihodnosti ter različne možnosti izboljšanja storitev javnega prevoza za starejše prebivalstvo. Avtorji izboljšave vidijo predvsem v uvajanju različnih oblik prevozov od vrat do vrat (*»Door-to-Door«*), v večji fleksibilnosti obstoječih linij in s tem boljšemu prilagajanju javnega prevoza dejanskim potrebam uporabnikov ter v pritegnitvi zasebnega sektorja, humanitarnih organizacij, prostovoljnih društev ter lokalnih skupnosti k medsebojnemu sodelovanju pri zagotavljanju kakovostnega javnega prevoza.

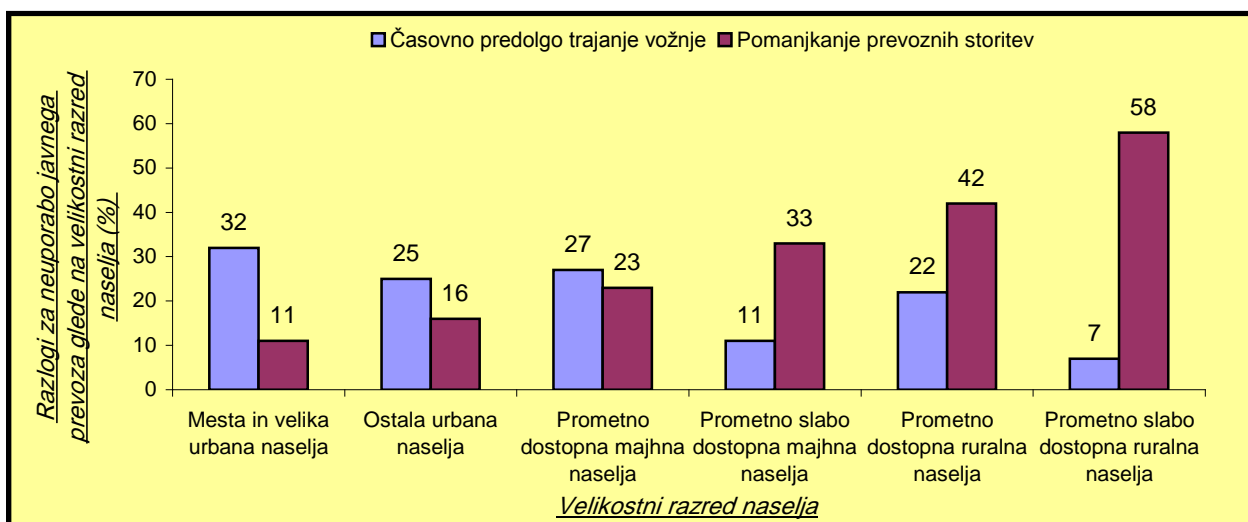
Ena zadnjih izvedenih analiz s področja potencialnega povpraševanja po javnem potniškem prevozu je bila v Republiki Sloveniji v okviru izdelave nacionalnega voznega in tarifnega sistema za linijski avtobusni promet opravljena leta 2003 in sicer na osnovi uradnih statističnih podatkov

o medobčinskih šolskih in delovnih migracijah (Gabrovec et al., 2003a). Analiza je na podlagi medsebojne primerjave obstoječega in predlaganega standarda povezav pokazala, kje in kdaj so bile glede na predlagani standard povezave ustrezne, kje in kdaj pa jih je bilo premalo. Avtorji so kot minimalen še sprejemljiv standard za naselja z več kot 500 prebivalci v analizi predlagali kriterij osmih dnevni povezav ob delavnikih ter treh do štirih povezav ob koncih tedna. Za območja, ki so imela manj kot 200 migrantov na dan, so avtorji za ob delavnikih predlagali minimalno triurni, za ob koncih tedna pa štiriurni interval. Avtorji so v analizi predlagali tudi vrsto ukrepov za izboljšanje ponudbe javnega potniškega prevoza kot npr.: identifikacija dejanskih potreb prebivalstva po javnem prevozu; pristop lokalnih skupnosti k sofinanciranju dodatnih lokalnih medobčinskih linij; odprava vzporednih voženj medsebojno konkurenčnih si prevoznikov na istih linijah; odprava predolgih linij; omejitev števila različnih voznorednih sistemov, kateri zaradi prevelike prilagojenosti samo določenim skupinam potnikov (npr. učencem posameznih šol, delavcem posameznih tovarn) onemogočajo izvedbo prevoza ostalih potnikov; integracija prevozov šoloobveznih otrok z ostalimi rednimi prevozi; uvedba preglednega intervalnega voznega reda idr. Zanimivo je stališče avtorjev, da o tem, kje, kdaj, kako in po kakšni ceni naj vozijo sredstva javnega potniškega prometa, nikakor ne sme odločati prevoznik sam na podlagi njegovih podjetniških načel ali želja, pač pa zgolj država ali lokalna skupnost, ki za potrebe zadovoljevanja širšega javnega interesa po javnem potniškem prevozu takšne storitve naroča in tudi plačuje.

## **2.2 Analize in raziskave s področja dostopnosti do javnega potniškega prometa**

Dostopnost do javnega potniškega prometa je eden izmed ključnih pokazateljev učinkovitosti zasnove in delovanja celotnega sistema javnega potniškega prometa, še posebej z vidika učinkovitosti zadovoljevanja potreb prebivalstva po javnem prevozu. Splošno sprejetih enotnih standardov dostopnosti ali obsega ponudbe za tisti del javnega prevoza, ki naj ga prebivalstvu v imenu javnega interesa zagotavlja država ni, saj so le-ti odvisni od vrste specifičnih kriterijev, med katerimi kot najpomembnejše lahko omenimo velikost in stopnjo poseljenosti posameznega

območja, število in starostno strukturo potencialnih uporabnikov, predvsem pa finančne zmožnosti posamezne države oziroma lokalne skupnosti. Področje dostopnosti ruralnega prebivalstva do javnega potniškega prometa je predmet vse številnejših prispevkov, analiz in raziskav (The Countryside Agency, 2002/2003/2004; CPRE..., 2003). V navedenih virih so avtorji proučevali predvsem izbrane primere dobrih praks s področja priprave, organiziranja in izvajanja javnega prevoza potnikov na ruralnih območjih. Na takšnih območjih je namreč poglaviti razlog (pre)majhne uporabe javnega prevoza ravno pomanjkanje ali celo popolna odsotnost storitev javnega potniškega prevoza, kar nazorno prikazuje tudi spodnji grafikon o poglavitnih razlogih za neuporabo javnega potniškega prevoza s strani prebivalstva, živečega v naseljih različnih velikostnih razredov:



(Povzeto po Data Library, 2004)

V okviru raziskave, izvedene s ciljem opredelitve integralnega koncepta razvoja javnega potniškega prometa in poselitve v Republiki Sloveniji (Plevnik et al., 2004; Lep et al., 2004; Lep et al., 2003), so avtorji analizirali zunanji in notranji integralni (povezovalni) koncept javnega potniškega prometa v državi. Na primeru notranje integracije, ki pomeni povezavo različnih storitev javnega potniškega prometa v enovit sistem, so se avtorji opredelili za izvedbo koncepta prevoza potnikov od vrat do vrat (*»Door-to-Door«*). Notranjo integracijo so avtorji razdelili na fizično, tarifno ter logično integracijo. Za potrebe zadovoljevanja potreb ruralnega prebivalstva

po javnem prevozu je tako ključna predvsem s strani avtorjev predlagana fizična notranja integracija javnega potniškega prometa, ki je sestavljena iz zasnove prometnega omrežja, prestopnih točk in voznih redov. Za glavna cilja notranje fizične integracije so avtorji privzeli zagotovitev dobrega dostopa do samega prometnega sistema ter zagotovitev dobrih prestopnih točk znotraj prometnega sistema v primerih, ko potnikom niso zagotovljene neposredne (direktne) povezave.

Obstojajo različni kriteriji minimalne povezanosti naselij z javnim potniškim prometom. Nemška avtorja (Maier in Atzkern, 1992) sta v analizi občin in okrajev posameznih nemških dežel privzela kriterij, da morajo biti vsa naselja z vsaj 100 prebivalci povezana z javnim potniškim prometom, pri čemer oddaljenost posameznih stanovanj od postajališč ne sme biti večja od 1.000m. Kot minimalni standard povezav sta avtorja privzela kriterij vsaj 5 parov voženj dnevno. Izkazalo se je, da je privzetim kriterijem ustrezalo komaj 18% vseh naselij v državi. Naselja z vsaj 100 prebivalci, ki so bila z javnim prevozom sicer povezana, a z manj kot 5 pari voženj dnevno, pa so privzetim kriterijem ustrezala le v 55%-nem deležu vseh okrožij v državi.

Slovenski avtorji (Gabrovec, 1998; Gabrovec et al., 2003a) so za potrebe analize dostopnosti slovenskih naselij z več kot 500 prebivalci privzeli kriterij »*dobre povezanosti naselij z najbližjim središčem višje stopnje*«, ki kot maksimalni razmik med dvema vožnjama ob delavnikih med 06. in 22. uro dopušča dve uri, ob sobotah, nedeljah in praznikih pa štiri ure. Izkazalo se je, da privzetim kriterijem ni ustrezala večina naselij z manj kot 1.000 prebivalci, pri čemer so se med slovenskimi pokrajinami pri natančnejšem preverjanju izpolnjevanja kriterijev pokazale velike razlike. Kriterijem tudi niso ustrezala številna naselja z več kot 1.000 prebivalci, ponekod kriterijev niso izpolnjevala celo naselja z več kot 5.000 prebivalci. Privzetih kriterijev niso izpolnjevala predvsem naselja na Krasu, Tolminskem, Dolenjskem in v Prekmurju. Avtorji so zato za kriterij minimalne dostopnosti naselij z več kot 100 prebivalci predlagali kriterij maksimalne oddaljenosti avtobusne postaje ali postajališča od posameznega naselja (5-10km), s katerega naj vozi avtobus ali vlak najmanj na vsake 2 uri (ob delavnikih) oziroma 4 ure (ob sobotah, nedeljah in praznikih).

V analizi dostopnosti ljubljanske urbane regije (Gabrovec et al., 2000), ki je bila izvedena za potrebe raziskave prevoza delovnih migrantov iz primestnih občin, so avtorji privzeli naslednje kriterije:

- kriterij minimalnega števila voženj (vsaj tri dopoldanske vožnje med 05.30. in 08.30. uro ter tri popoldanske vožnje med 13.30. in 16.30. uro s katerimkoli javnim prevoznim sredstvom),
- kriterij največje oddaljenosti postajališča od stanovanja (500-1.000m),
- kriterij maksimalnega potovalnega časa (do največ ene ure).

Izkazalo se je, da je imelo 78% migrantov iz ljubljanskih primestnih občin (za katere je, poleg razpršene poselitve, značilen tudi velik delež hribovitega sveta) postajališče v oddaljenosti do 1.000m, le 60% migrantov pa je imelo postajališče v oddaljenosti do 500m. V analizi se je pokazala medsebojna povezava med zmanjševanjem razdalj med posameznimi postajališči ter posledičnim večanjem deleža migrantov, ki uporabljajo javno prevozno sredstvo na takšnem območju. Nekateri avtorji (Lam in Morall, 1982; Paliska, 2005) so pri proučevanju vplivnih dejavnikov na rabo javnih potniških sredstev največji pomen pripisali dostopnosti potnikov do javnih prevoznih sredstev. Ugotovili so, da se uporaba javnih prevoznih sredstev zmanjšuje z povečevanjem razdalje, ki jo morajo potniki prehoditi do najbližjega avtobusnega postajališča.

Analiza medsebojne povezave med dostopnostjo do avtobusnega postajališča ter potnikovo odločitvijo za javno prevozno sredstvo (Paliska et al., 2000) je pokazala, da dostopnost do avtobusnega postajališča ne vpliva značilno na odločitev potnika o morebitni alternativni izbiri prevoznega sredstva, kakor tudi to, da cena prevoza ni edini oziroma primarni faktor pri izbiri prevoznega sredstva (Gabrovec et al., 2003a). Avtorji so ob tem še dodali, da bližina avtobusnega postajališča sama po sebi še ne zagotavlja dostopnosti prebivalstva do avtobusa, če pa jo že, je mnogokrat vprašljiva potnikova dejanska dostopnost z avtobusom do posamezne potnikove željene lokacije. Analiza medsebojnih povezav med dostopnostjo do avtobusnega postajališča ter potnikovo odločitvijo za prevozno sredstvo je bila sicer izvedena na primeru analize 3.765

avtobusnih postajališč v državi, povzetih iz Daljinarja kilometrov in voznih časov medkrajevnih avtobusnih linij brez upoštevanja mestnega potniškega prometa ter s pomočjo podatkov o dnevni migracijah, pridobljenih iz Popisa prebivalstva Republike Slovenije leta 1991. V analizi se je izkazala dobra pokritost in porazdelitev avtobusnih postajališč v državi po cestni mreži glede na naselja, saj je bila najpogostejša oddaljenost od postajališča v velikostnem razredu do 500m. Žal se je analiza omejila zgolj na najbližja avtobusna postajališča, ki niso bila oddaljena več kot 10km, iz analize pa je bila tudi izključena možnost, da najbližje postajališče nima direktne povezave ali celo da nima nikakršne povezave z avtobusnim prevozom do potnikove željene lokacije. S tem se je iz analize izključil velik delež ruralnih naselij v državi.

V raziskovalni nalogi, v okviru katere so slovenski avtorji (Rakar et al., 1999; Lep, 2000) predlagali zasnovo prvih minimalnih standardov za izvajanje dejavnosti medmestnega javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji, so kot kriterij za določitev standardov privzeti število in frekvenca prevozov med posameznimi naselji nižjega in naselji višjega razreda. Avtorji so glede na izbrane parametre (frekvenca oziroma število parov povezav z naseljem višjega razreda, potovalni čas in udobnost potovanja) opisno ovrednotili nivo ponudbe javnega potniškega prometa in ga razvrstili v pet nivojev: podstandard (nivo 0), minimalni standard (nivo C), dober standard (nivo B), odličen standard (nivo A) ter nadstandard (nivo L). Avtorji se pri tem niso posebej opredeljevali glede načina povezovanja naselij z manj kot 100 prebivalci (predpisano število voženj za njih ni predvideno), saj naj bi se prevozi na takšnih območjih po predlogu navedenih domačih avtorjev izvajali izven sistema rednega linijskega prevoza. V analizi so bili sicer pari voženj upoštevani izključno na podlagi rednih javnih linijskih prevozov, brez upoštevanja šolskih ali posebnih prevozov.

V naslednjih treh preglednicah so prikazani predlagani kriteriji za določitev minimalnih povezav posameznih naselij različnih velikostnih redov med seboj, kakor so jih predlagali zgoraj navedeni avtorji.



Predlog minimalnih povezav naselij po nivoju C (nivo minimalne povezanosti):

RAZRED NASELJA	1	2	3	4	5	6
1: 100-199 prebivalcev	Število voženj ni predpisano			0	0	0
2: 200-499 prebivalcev	(je lahko nič)			0	0	0
3: 500-999 prebivalcev				5 voženj	5 voženj	5 voženj
4: 1.000-4.999 prebivalcev	0	0	5 voženj	Število voženj je prepuščeno trgu (Trg)		
5: 5.000-50.000 prebivalcev	0	0	5 voženj			
6: >50.000 prebivalcev	0	0	5 voženj			

(Povzeto po Rakar et al., 1999, str. 91)

Predlog minimalnih povezav naselij po nivoju B (nivo dobre povezanosti):

RAZRED NASELJA	1	2	3	4	5	6
1: 100-199 prebivalcev	Število voženj ni predpisano			0	0	0
2: 200-499 prebivalcev	(je lahko nič)			5 voženj	5 voženj	5 voženj
3: 500-999 prebivalcev				10 voženj	10 voženj	10 voženj
4: 1.000-4.999 prebivalcev	0	5 voženj	10 voženj	Trg	90 min.	90 min.
5: 5.000-50.000 prebivalcev	0	5 voženj	10 voženj	90 min.	Trg	Trg
6: >50.000 prebivalcev	0	5 voženj	10 voženj	90 min.	Trg	Trg

(Povzeto po Rakar et al., 1999, str. 92)

Predlog minimalnih povezav naselij po nivoju A (nivo odlične povezanosti):

RAZRED NASELJA	1	2	3	4	5	6
1: 100-199 prebivalcev	Število voženj ni predpisano			5 voženj	5 voženj	5 voženj
2: 200-499 prebivalcev	(je lahko nič)			10 voženj	10 voženj	10 voženj
3: 500-999 prebivalcev				15 voženj	15 voženj	15 voženj
4: 1.000-4.999 prebivalcev	5 voženj	10 voženj	15 voženj	Trg	60 min.	60 min.
5: 5.000-50.000 prebivalcev	5 voženj	10 voženj	15 voženj	60 min.	Trg	60 min.
6: >50.000 prebivalcev	5 voženj	10 voženj	15 voženj	60 min.	60 min.	60 min.

(Povzeto po Rakar et al., 1999, str. 93)

Legenda:

- 0 Ni predvidenih medsebojnih povezav.
- 60 min. Predpisuje se frekvenca oziroma maksimalni razmik med dvema vožnjama na delovni dan med 05.00 (06.00) in 22.00. uro.
- 5 voženj Predpisuje se minimalno število voženj na delovni dan med 05.00 in 22.00. uro.
- Trg Število voženj je prepuščeno trgu; velikost naselij ter gravitacijski (Lillov) potovalni zakon spontano zagotavljata ustrezní nivo storitve.

### **2.3 Analize in raziskave s področja zagotavljanja in izvajanja javnega potniškega prometa na ruralnih območjih**

Tudi prebivalstvo na ruralnih območjih ima potrebe po storitvah javnega potniškega prevoza, katere je potrebno zadovoljiti. V svetu so bili zato razviti številni modeli javnega prevoza, ki so še posebej primerni za ruralna območja. Splošno sprejete enotne definicije ruralnega območja ni, saj posamezni avtorji (White, 2002; VIRGIL..., 2000; Bryden, J., 2003; Enoch, M. et al., 2002, ARTS..., 2002a) v svojih delih pri definiciji ruralnosti večinoma izhajajo iz geografskih in demografskih značilnosti tistih območij, iz katerih tudi sami izhajajo. Večina avtorjev pri definicijah ruralnosti med temeljne značilnosti ruralnih območij vseeno enotno prišteva: redko naseljenost, ekonomsko šibkost prebivalstva, nadpovprečni delež starejšega, kmečkega ali delavno ne več aktivnega prebivalstva, izrazito slabe prometne povezave ter uporabo različnih alternativnih oblik prevoza potnikov kot posledico odsotnosti ali pomanjkanja ustreznih storitev javnega potniškega prevoza.

Avtorji raziskovalnega projekta ARTS (ARTS..., 2002a, str. 8) so za potrebe raziskave kot ruralna območja npr. opredelili vsa tista obravnavana območja, ki so ustrezala vsaj trem od štirim spodaj navedenim kriterijem:

- posamezno obravnavano območje je bilo zelo redko poseljeno s prebivalstvom,
- na posameznem obravnavanem območju ni bilo večjih krajev, pač pa le manjši, med seboj razpršeni zaselki,
- zaselki na posameznem obravnavanem območju so bili do najbližjega večjega kraja zelo oddaljeni,
- prebivalstvo na posameznem obravnavanem območju se je ukvarjalo pretežno s kmetijsko ali gozdarsko dejavnostjo.

Nekateri slovenski avtorji (Pogačnik, 1998) menijo, da običajne oblike javnega potniškega prevoza z avtobusi velikokrat niso najbolj primerni način prevoza starejših, bolnih in invalidnih oseb, kateri sestavljajo velik del prebivalstva na ruralnih območjih. Takšni ljudje namreč sami velikokrat niso sposobni zapletenega večkratnega prestopanja iz avtobusa na avtobus, da pridejo npr. do bolnišnice ali zdravstvenega doma. Navedeni avtor zato v Republiki Sloveniji kot edino realno (in humano) možnost prevoza takšnih oseb vidi v vzpostavitvi različnih fleksibilnih oblik prevoza od vrat do vrat (*»Door-to-Door«*) z manjšimi vozili kot so avtomobili ali kombiji. Republika Slovenija je po avtorjevem mnenju namreč idealna za uporabo (lastnega) osebnega vozila oziroma različnih fleksibilnih oblik javnega prevoza z manjšimi prevoznimi sredstvi, saj ima disperzno poselitev z majhnimi zgoštvami, gorato in gozdnato pokrajino ter zelo razvejano vsedrjavno cestno omrežje z asfaltom skoraj do vsake vasi.

Z neizbežnostjo uporabe avtomobila kot osnovnega prevoznega sredstva na ruralnih območjih se strinjajo tudi nekateri drugi slovenski avtorji (Šarec, 1999), ki pa so vseeno prepričani, da je tudi na ruralnih območjih možno javni prevoz v veliki meri zadovoljivo izvajati s šolskimi, delavskimi ali poštnimi linijami z manjšimi avtobusi ali kombiji, z novejšimi oblikami prevoza kot so car-sharing, posebnimi taksi prevozi ter še z nekaterimi drugimi oblikami alternativnega javnega prevoza. Avtor, glede na po njegovem mnenju pretiranem poudarjanju neizbežnosti uporabe lastnega avtomobila za potrebe prevoza ruralnega prebivalstva s strani nekaterih drugih avtorjev, svari pred posledičnim poslabšanjem standarda javnega prevoza na takšnih območjih in pred nadaljnjim zmanjševanjem števila potnikov, s čimer bi se ruralnemu prebivalstvu še poslabšale možnosti prevoza do delovnih mest in šol ter do možnosti koriščenja zdravstvenih, kulturnih, oskrbnih in drugih storitev. Angleški avtor (White, 2002) ob analiziranju smiselnosti izvajanja javnega prevoza na ruralnih območjih celo navaja, da sam ne vidi nikakršne možnosti, da bi uporabniki osebne vozila (še posebej na ruralnih območjih) prešli na uporabo javnega prevoznega sredstva in da se bo potrebno sprijazniti, da bodo nekatera ruralna območja ostala obsojena na trajno pomanjkanje storitev javnega potniškega prevoza.

V svetu je danes poznanih veliko različnih modelov izvajanja storitev javnega potniškega prevoza na ruralnih območjih. Različni domači in tuji avtorji (White, 2002; Krstanovski et al., 2003; Vuchic, 1981; Gabrovec et al., 2003b; Šarec, 1999; ARTS..., 2002, 2003, 2004; VOYAGER..., 2002) v svojih delih najpogosteje omenjajo naslednje možne modele javnega prevoza na ruralnih območjih:

- model kombiniranega šolskega in rednega prevoza,
- model prevoza z poštnimi avtobusi, minibusi, kombiji ali z vozili v lastništvu zdravstvenih ustanov oziroma posameznih lokalnih skupnosti,
- model prevoza na klic po fiksni ali variabilni trasi (*»Dial-a-Ride«* oziroma *»Ring-and-Ride«*),
- model kolektivnega ali posebnega taksi prevoza,
- model kolektivnega prevoza kot posebne oblike skupinskega prevoza, vzpostavljenega na iniciativo zainteresirane skupine posameznikov in lokalnih skupnosti,
- model prevoza z javnimi avtomobili,
- model deljenega lastništva vozila (*»CS/Car-Sharing«*),
- model javno-zasebnega partnerstva (*»PPP/Public Private Partnership«*),
- model prevoza v organizaciji različnih prostovoljnih ali humanitarnih društev.

Omenjeni modeli so bili v preteklih letih predmet številnih prispevkov, analiz in raziskav, tako v okviru projektov Evropske Unije (ARTS..., 2002/2003/2004; VOYAGER..., 2002; VIRGIL..., 2000; MARETOPE..., 2000), kakor tudi v okviru drugih prispevkov, raziskav ali projektov, tako s področja zagotavljanja javnega potniškega prevoza na ruralnih območjih (Social Exclusion Unit..., 2003; McQuaid, R.W. et al., 2003; TCRP...Report 6, 1995a; TCRP...Report 70, 2001a; TCRP...Document 20, 2001; TCRP...Report 101, 2004a; The Countryside Agency, 2001; The Countryside Agency, 2003; TCRP...Synthesis 14, 1995c; TCRP...Report 3, 1995b), kakor tudi s področja kombiniranih šolskih in rednih prevozov (TCRP...Report 56, 1999a; TCRP...Document 11, 1999b), s področja javno-zasebnega partnerstva (TCRP...Document 27, 1998), s področja fleksibilnih oblik prevozov kot so npr. prevozi na klic (HHS..., 2004;

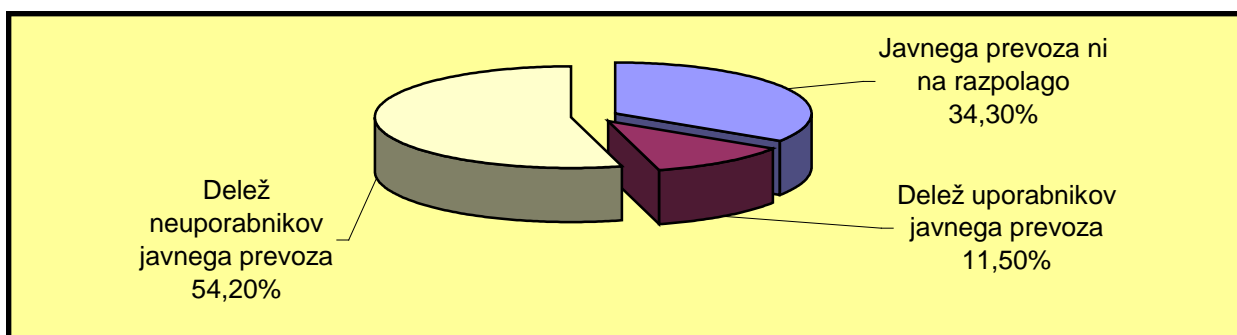
TCRP...Synthesis 53, 2004b; TCRP...Synthesis 41, 2002b), s področja prevozov, posebej prilagojenih starejšim osebam (TCRP...Report 82, 2002a; Economic and Social Research Council, 2004), s področja kolektivnih prevozov oziroma deljenega lastništva vozil (TCRP...Report 108, 2005; The Countryside Agency, 2004b; Plevnik et al., 2001) ter s področja posebnih taksi prevozov (The Countryside Agency..., 2004a). Glavni poudarki nekaterih prispevkov o različnih zgoraj naštetih oblikah prevoza potnikov na ruralnih območjih so podani v nadaljevanju.

Projekti Evropske Unije na podlagi pilotskih projektov različnih oblik javnega prevoza v dejanskih ruralnih okoljih znotraj posameznih držav Evropske Unije prikazujejo različne možne načine izvajanja javnega prevoza na ruralnih območjih, s katerimi bi lahko tudi pri nas bolje kakor sedaj zadovoljevali potrebe ruralnega prebivalstva po javnem prevozu. Avtorji v enem od projektov (ARTS..., 2002a) v okviru analiz posameznih držav članic Evropske Unije ugotavljajo, da v Republiki Sloveniji ne obstajajo nikakršne oblike kombiniranih potniško-blagovnih prevozov (kot npr. hkratni prevoz potnikov z ruralnih območij v vozilih za prevoz pošte, zdravil ali blaga), kombiniranje oziroma združevanje šolskih in rednih prevozov ni dovoljeno, primeri izvajanja prostovoljnih (humanitarnih) prevozov potnikov z ruralnih območij in potnikov z posebnimi potrebami so redki, na ruralnih območjih pa prav tako ni posebej razvitih oblik posebnih taksi prevozov.

V prispevkih s področja kombiniranih šolskih in rednih prevozov avtorji ugotavljajo, da povezovanje šolskih in rednih linij pozitivno vpliva na dostopnost ruralnega prebivalstva do javnega prevoza, pri tem pa takšno povezovanje tudi zmanjšuje nepotrebno vzporedno izvajanje enakih linij. Kljub temu, da so takšne kombinirane linije fiksne in speljane tako, da kar najbolje zadovoljujejo predvsem potrebe učencev po prevozu v šole in nazaj domov, lahko izvajalci prevozov v vmesnem času, ko so otroci v šolah, izvajajo tudi prevoze po drugih ruralnih območjih in s tem pomagajo zadovoljevati potrebe tamkajšnjega (večinoma starejšega) prebivalstva po obisku lekarn ali zdravstvenih domov. V primeru nepolne zasedenosti vozila pri

izvajanju linij za prevoz otrok v šolo in nazaj, se z takšnimi linijami lahko istočasno vozijo tudi ostali potniki.

V prispevkih s področja prevozov starejših oseb avtorji ugotavljajo, da se bo število starejših oseb predvsem v razvitem svetu v prihodnosti zelo povečalo. Ljudje v razvitem svetu bodo namreč zaradi svojega načina življenja v svoji pozni starosti aktivnejši, bolj izobraženi, boljšega zdravja ter predvsem premožnejši kakor so starejši ljudje danes, vendar se bo hkrati s tem kljub vsemu povečalo tudi število starejših oseb, ki bodo tako psihofizično ovirane, kakor tudi gmotno omejene. Avtorji so se v prispevkih osredotočili na kategorijo starejšega prebivalstva, ki je zaradi svojih zdravstvenih ali gmotnih težav omejena pri dostopu do javnega prevoza. Kot najprimernejši način prevoza takšne kategorije prebivalstva avtorji predlagajo fleksibilne oblike prevozov od vrat do vrat (*»Door-to-Door«*) v organizaciji prostovoljnih, humanitarnih ali zdravstvenih organizacij ter uporabo posebnih taksi prevozov, vse v sodelovanju z pristojnimi lokalnimi skupnostmi. Potreba po uvedbi fleksibilnejših oblik javnega prevoza za starejšo populacijo na ruralnih območjih je razvidna tudi iz spodnje slike, ki prikazuje stopnjo uporabe javnega prevoza med starejšo populacijo:



(Povzeto po TCRP...Report 82, 2002a, str.2)

V prispevkih s področja posebnih taksi prevozov avtorji takšno obliko prevoza, ki je poznana tudi pod imenom *»Taxi voucher scheme«*, opisujejo kot izredno fleksibilno obliko javnega prevoza, primerno za tisto kategorijo prebivalstva (na večinoma ruralnih območjih), ki zaradi socialnih ali zdravstvenih razlogov nima svojega lastnega vozila. Ta kategorija prebivalstva izvajalcem

posebnih taksi prevozov predstavlja tudi ciljno kategorijo potnikov. Posebni taksi prevozi so namenjeni le tistim članom na ruralnih območjih, ki potrdila (»*Vouchers*«) za koriščenje takšne oblike prevoza dobijo s strani lokalnih skupnosti zaradi svojih posebnih socialnih ali zdravstvenih potreb. V prispevkih so podrobneje opisani nekateri primeri uspešne vpeljave posebnih taksi prevozov v resnična ruralna okolja, predvsem na ruralnih območjih Velike Britanije, kjer je takšna oblika prevozov zelo razširjena. Pri tem je zanimiva ugotovitev nekaterih avtorjev, da režijski stroški posebnih taksi prevozov znašajo le okoli 15% vseh stroškov, ki sicer nastanejo pri izvajanju takšnih prevozov.

V svetu postaja vedno bolj aktualno tudi vprašanje uvajanja liberalizacije v dejavnost javnega potniškega prometa. Nekateri slovenski avtorji (Rakar, 2003) v primeru privatizacije oziroma vključevanja zasebnega sektorja v dejavnost javnega potniškega prometa opozarjajo na nujnost jasnega predhodnega definiranja, kateri del javnega prevoza naj se izvaja v javno dobro, kateri del javnega prevoza pa naj se prepusti trgu. S tem se namreč določenemu delu prebivalstva, ki je zaradi svojih ekonomskih, socialnih ali zdravstvenih vzrokov življenjsko odvisen od javnega prevoza, omogoči nujno potrebno osnovno mobilnost. Navedeni domači avtor namreč v primeru privatizacije dejavnosti javnega potniškega prometa brez jasne predhodne določitve, kateri del javnega prevoza se mora izvajati v javno dobro, opozarja na možen začetek zmanjševanja nivoja prevoznih storitev ali celo ukinjanje nekaterih nerentabilnih linij, s tem posledično pa tudi vedno večjo izoliranost ruralnih območij (Rakar, 1997). Navedeni avtor poleg tega tudi meni, da se položaj potnikov na javnih oziroma zasebnih linijah med seboj močno razlikuje. V primeru javnih linij, ki se izvajajo z namenom zadovoljevanja osnovnih potreb celotnega prebivalstva po načelu nediskriminatornosti, poleg dejanskih uporabnikov del stroškov preko različnih prispevkov in davkov pokrivajo tudi vsi preostali državljani, ki takšnega prevoza sami sicer ne uporabljajo. V primeru ekonomskih (tržnih) linij, katerih osnovni namen izvajanja ni v zadovoljevanju osnovnih potreb prebivalstva, pač pa v zadovoljevanju dodatnih individualnih potreb različnih posameznikov, katerih zadovoljitev ni nujno potrebna za ohranitev njihovega nemotenega življenja in katere se je prevoznik z motivom ustvarjanja večjega lastnega dobička odločil potnikom ponuditi po lastni podjetniški presoji po tržnem principu povpraševanja in

ponudbe, pa takšne storitve plačujejo le tisti, ki takšne prevoze tudi dejansko uporabljajo. Navedeni avtor (Rakar, 1994) sicer tudi meni, da je privatizacija dejavnosti javnega potniškega prometa smiselna, v kolikor zasebnik za isto ceno nudi višjo raven prevoznih storitev (učinkovitejše zadovoljevanje javnih potreb, višjo kakovost storitev, večjo frekvenco povezav, večjo fleksibilnost linij ipd.) oziroma v kolikor je pripravljen obstoječi nivo prevoznih storitev izvajati za nižjo ceno.

#### **2.4 Pomembnejše ugotovitve do sedaj opravljenih analiz in raziskav**

Izhodiščna teza avtorjev, ki analizirajo javni potniški promet je, da sodi javni potniški promet med tiste dejavnosti, ki se izvajajo v javnem interesu. To še posebej velja za javni potniški promet na ruralnih območjih, kjer živi večinoma starejše delavno ne več aktivno prebivalstvo, ki samo ni več sposobno upravljati osebnega vozila in je zato za zadovoljitev svojih potreb po mobilnosti odvisno izključno od volje drugih. Avtorji so posebej osredotočeni na problem vse hitrejšega staranja prebivalstva, ki bo v prihodnosti imelo za posledico vedno večje potrebe po zagotavljanju javnega prevoza. Ker izkušnje kažejo, da kategorija starejšega in gibalno oviranega prebivalstva javnega prevoza ne potrebuje vsakodnevno, pač pa le ob nastanku (občasnih) dejanskih potreb kot npr. za obiske zdravnika ali za nakupe zdravil, domači in tuji avtorji kot najprimernejše oblike izvajanja javnega prevoza zagovarjajo različne parajavne oblike javnega prevoza kot so npr. prevozi na klic, posebni taksi prevozi, prevozi različnih prostovoljnih organizacij, kombinirani potniško-blagovni prevozi z vozili za prevoz pošte ali zdravil idr., pri čemer primernost uporabe takšnih oblik prevozov avtorji utemeljujejo z pozitivnimi izkušnjami na tistih območjih, kjer so takšni načini prevozov že dolgo v uporabi (Združene države Amerike, Velika Britanija).

Zadnja leta se tudi na področju javnega potniškega prometa v svetu vedno bolj uveljavlja, v industriji sicer že dolgo časa pod tujim imenom poznana metoda »*Benchmarking*«. (Portal, 2003a; Portal, 2003b). Benchmarking je metoda za širjenje znanja in pridobivanja najboljših



izkušenj, katere v splošnem temeljijo na sistematični primerjavi delovanja lastnega podjetja in njegovih oddelkov - notranji Benchmarking (»*Internal Benchmarking*«), oziroma na sistematični primerjavi delovanja drugih podjetij ter konkurenčnih ali vodilnih podjetij na določenem področju – zunanji Benchmarking (»*External Benchmarking*«). Metoda Benchmarking tako predvideva možnost uporabe najboljših izkušenj drugih avtorjev namesto dolgotrajnega izumljanja novih rešitev.

Uporabo metode Benchmarking je kot koncept najboljših izkušenj za področje javnega potniškega prometa predlagala tudi Evropska Komisija v Beli knjigi o prometni politiki (White Paper, 2002).

### **3 POTREBE RURALNEGA PREBIVALSTVA PO STORITVAH JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA IN NAČINI NJIHOVEGA ZADOVOLJEVANJA**

#### **3.1 Potrebe ruralnega prebivalstva po storitvah javnega potniškega prometa**

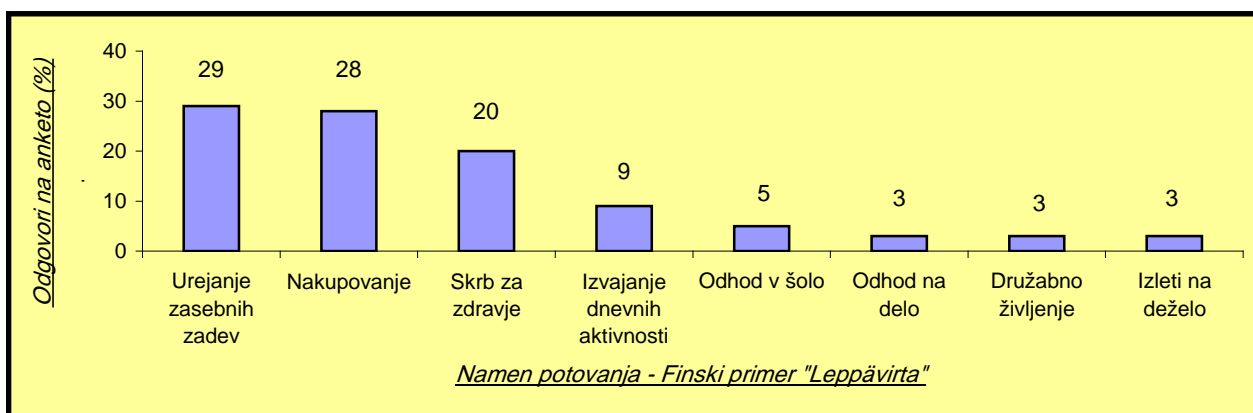
Osnovni namen javnega potniškega prometa je nediferencirano zadovoljevanje osnovnih prevoznih potreb vseh kategorij prebivalstva. Poleg prebivalcev velikih mest in ostalih gosto naseljenih območij, tudi prebivalci na ruralnih območjih potrebujejo za zadovoljevanje njihovih osnovnih prevoznih potreb zagotovljen določen nivo storitev javnega potniškega prometa, še zlasti to velja za tiste socialne kategorije prebivalstva, ki zaradi zdravstvenih, socialnih ali ekonomskih razlogov nimajo možnosti uporabe osebnih oblik prevoza. Žal je ruralno prebivalstvo določenih oblik storitev javnega prevoza, posebej primernih za ruralna območja, deležno samo na nekaterih redkih izbranih ruralnih območjih.

Ruralno prebivalstvo brez zagotovljenega lastnega prevoza potrebuje storitve javnega potniškega prometa zaradi zadovoljevanja različnih potreb, med katerimi nekateri avtorji (White, 2002; ARTS..., 2004a) kot najpogostejše omenjajo naslednje:

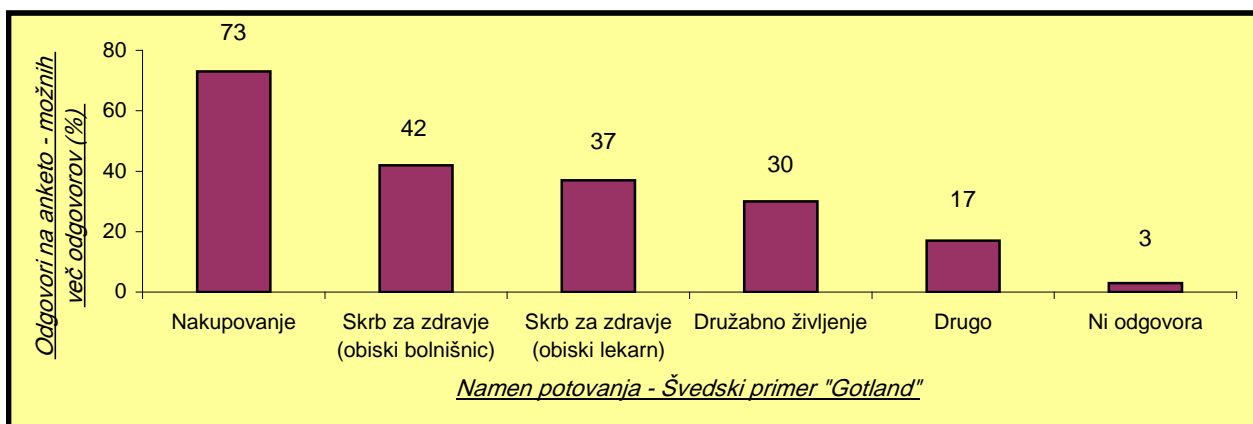
- skrb za zdravje (obiski lekarn, zdravstvenih domov ali bolnišnic),
- nakupovanje,
- urejanje zasebnih zadev,
- izvajanje različnih dnevnih aktivnosti,
- odhodi v šolo,
- odhodi na delo,
- koriščenje prostega časa, družabno življenje, obiski prijateljev, sorodnikov ali znancev.

Vrstni red prioritetenih potreb ruralnega prebivalstva po storitvah javnega prevoza se v splošnem spreminja glede na različne družbeno ekonomske in socialno demografske značilnosti

posameznih ruralnih območij, kar nam prikazuje tudi primer anketno ugotovljenega vrstnega reda izraženih prioritarnih potreb ruralnega prebivalstva na dveh različno velikih ruralnih območjih na Finskem oziroma Švedskem. Anketi sta bili izvedeni v okviru raziskovalnega projekta ARTS (ARTS..., 2003a), kateri je potekal znotraj 5. okvirnega programa Evropske Unije na področju spodbujanja konkurenčnosti in trajnostne gospodarske rasti in v okviru katerega se je v resničnih okoliščinah preizkušalo različne oblike naprednih in inovativnih rešitev s področja izvajanja storitev javnega prevoza potnikov na ruralnih območjih. V spodnjih dveh grafikonih so prikazani rezultati anketno ugotovljenih prioritarnih potreb ruralnega prebivalstva po javnem prevozu in sicer na primeru dveh ruralnih območjih na Finskem (model »LEPPÄVIRTA«) oziroma Švedskem (model »GOTLAND«), pri čemer sta v obeh primerih kot najpogostejša vzroka potovanj prebivalstva navedena nakupovanje in skrb za zdravje.



(Povzeto po ARTS..., 2004a, str. 37)



(Povzeto po ARTS..., 2004a, str. 39)

Temeljna značilnost ruralnih območij je (poleg razpršene poseljenosti, majhnega števila večinoma delovno ne več aktivnega prebivalstva ter v povprečju šibkejšega socialno ekonomskega stanja ruralnih gospodinjstev v primerjavi z povprečnim socialno ekonomskim stanjem gospodinjstev na urbanem območju) predvsem visoka starost tamkajšnjega prebivalstva, kar pomembno vpliva na povpraševanje in ponudbo javnega prevoza na ruralnih območjih. Prebivalstvo na ruralnih območjih javne prevoze zaradi visoke povprečne starosti v splošnem potrebuje predvsem zaradi zadovoljevanja svojih občasnih zasebnih potreb, veliko manj pa zaradi zadovoljevanja potreb iz razloga vsakodnevnega prevoza na delo ali v šolo. Različne socialne kategorije ruralnega prebivalstva imajo v splošnem različne prioritete potreb po javnem prevozu, kar je razvidno tudi iz avstrijske analize potovanj ruralnega prebivalstva, ki je bila izvedena v okviru projekta ARTS (ARTS..., 2004a, str. 11) na izbranem avstrijskem ruralnem območju (model »ALMA«):

- zaposleni del prebivalstva je javni prevoz največkrat uporabljal iz razloga prevoza na delo (69% vseh opravljenih potovanj), veliko manj pa iz nakupovalnih razlogov (14% vseh opravljenih potovanj),
- starejši del prebivalstva (upokojenci) je javni prevoz največkrat uporabljal iz nakupovalnih razlogov (60% vseh opravljenih potovanj),
- študentje in dijaki so javni prevoz največkrat uporabljali iz razloga odhodov na fakultete in v šole (79% vseh opravljenih potovanj),
- 21% vseh potovanj posameznega gospodinjstva je bilo opravljenih z namenom prevoza tistih oseb, ki niso imele druge možnosti prevoza.

Iz navedenega projekta ARTS (ARTS..., 2003a, str. 5) so kot primer dobrega sprejemanja novih inovativnih oblik javnega prevoza s strani ruralnega prebivalstva povzeti ključni rezultati ankete, ki je bila opravljena ob zaključku poskusnega izvajanja kombiniranega šolskega in rednega javnega prevoza (model »RUTO«) na izbranem ruralnem območju španske Galicije: ponujene oblike prevoznih storitev se je v obdobju raziskave posluževal enak delež moških in žensk iz obravnavanega območja, od katerih jih je bilo le 13% delavno še aktivnih; 90% potnikov je bilo

starejših od 40 let, 55% potnikov je bilo starejših od 65 let, 13% potnikov pa je bilo starejših od 80 let; samo 8,5% potnikov iz obravnavanega območja je imelo vozniški izpit; 57% potnikov je potovanje v analiziranem šestmesečnem obdobju opravilo vsaj enkrat mesečno, 23% potnikov vsakih 14 dni in le 20% potnikov je potovanje opravilo enkrat ali dvakrat tedensko; 55% vseh analiziranih potovanj je bilo opravljenih z namenom obiska zdravnika; potniki so svoja potovanja večinoma združevali iz razloga racionalnosti, saj v kar 86% vseh analiziranih potovanj potniki niso potovali samo zaradi enega samega namena; 62% analiziranih potnikov je uporabljalo samo jutranjo linijo kombiniranega javnega prevoza in se domov vračalo z drugimi oblikami prevoza, 36% potnikov se je domov vrnilo z popoldanskimi linijami kombiniranega javnega prevoza, preostali uporabniki jutranjih linij kombiniranega javnega prevoza pa so za prevoz nazaj domov uporabili taksi prevoz ali kakšno drugo obliko prevoza.

### **3.2 Možni načini zadovoljevanja potreb ruralnega prebivalstva po storitvah javnega potniškega prometa**

Prebivalci velikih mest in gosto naseljenih območij, ki nimajo zagotovljenega lastnega prevoza, lahko svoje prevozne potrebe učinkovito zadovoljujejo z uporabo različnih razpoložljivih oblik javnega prevoza. Prebivalci ruralnih območjih možnosti izbire med različnimi oblikami izvajanja storitev javnega prevoza nimajo, marsikje storitve javnega potniškega prevoza ruralnim prebivalcem sploh niso na razpolago.

Izvajanje javnega potniškega prevoza v obliki izvajanja rednih linij z velikimi avtobusi zaradi razpršene poselitve, majhnega števila pretežno starejšega in delavno ne več aktivnega prebivalstva ter predvsem zaradi ekonomske nevzdržnosti, izvajanje takšnih prevozov na ruralnih območjih ni smiselno. Zaradi tega so v svetu razvili vrsto različnih, ruralnim okoljem posebej prilagojenih modelov prevoza potnikov, ki lahko uspešneje zadovoljujejo osnovne prevozne potrebe ruralnega prebivalstva. Lokalne skupnosti tako lahko na iniciativo lokalnega prebivalstva oblikujejo različne oblike izvajanja prevozov, ki ruralnemu prebivalstvu pomagajo do njihove

boljše mobilnosti in pri katerih so predvideni različni ukrepi za ponovno vzpostavitev v preteklosti ukinjenih storitev javnega prevoza na ruralnih območjih kot npr: vzpostavitev prevozov na posebno zahtevo oziroma vzpostavitev prevozov na klic; vzpostavitev shem deljenega lastništva vozil; vzpostavitev shem posebnih taksi prevozov, vzpostavitev prevozov z poštними avtobusi in vzpostavitev prevozov v organizaciji različnih prostovoljnih društev (The Countyside Agency, 2001).

Prebivalstvo na ruralnih območjih od storitev javnega prevoza pričakuje predvsem naslednje:

- večjo dostopnost in zanesljivost storitev,
- večjo fleksibilnost prevoznih storitev,
- možnost izvajanja prevozov od vrat do vrat,
- cenovno sprejemljivost prevozov.

To je možno doseči z čim večjim vključevanjem novih inovativnih oblik izvajanja storitev javnega prevoza v že obstoječe oblike storitev javnega prevoza oziroma z čim večjim vključevanjem že obstoječih vozil taksi služb, vozil za opravljanje šolskih prevozov, vozil v lasti prostovoljcev, humanitarnih organizacij ali lokalnih skupnosti za opravljanje njihovih osnovnih nalog ter vozil za prevoz blaga, pošte ali zdravil v enotni sistem javnega organiziranega prevoza potnikov. S tem se brez velikih dodatnih neposrednih vlaganj v nakupe novih prevoznih sredstev lahko številnim ruralnim območjem omogoči trajnostna rešitev perečega problema pomanjkanja prevoznih storitev na njihovem območju.

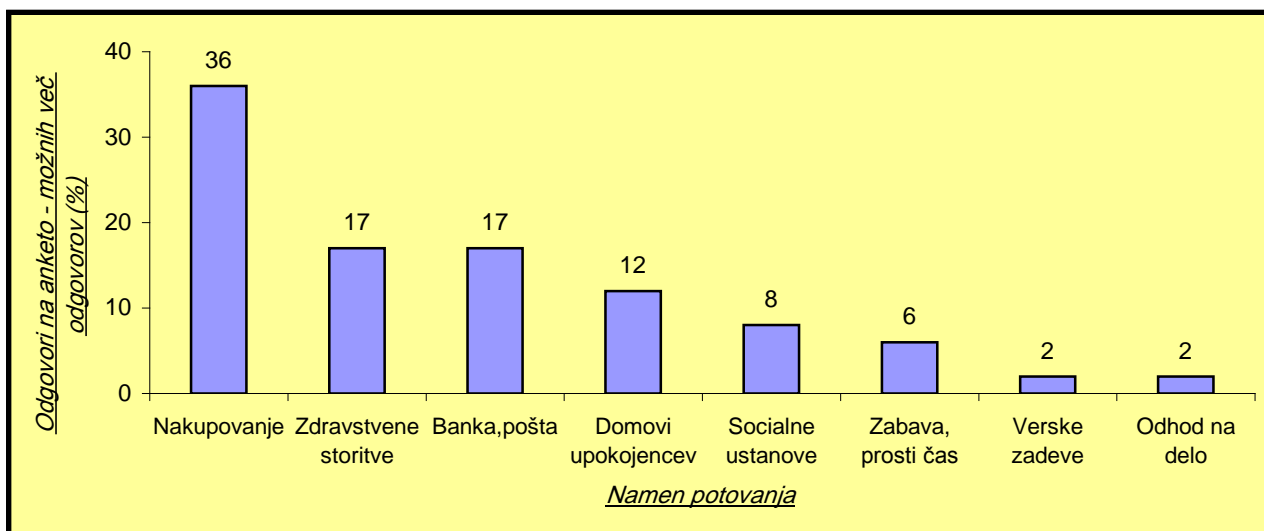
Najpogosteje uporabljeni modeli prevoza potnikov na ruralnih območjih so skupaj z opisi nekaterih primerov dobrih praks na kratko predstavljeni v nadaljevanju.

### 3.2.1 Modeli šolskih prevozov

V razvitem svetu uveljavljeni modeli šolskih prevozov na ruralnih območjih (*»School transportation models in rural areas«*) so praviloma oblikovani tako, da ob prevozu otrok dopuščajo tudi prevoz ostalih potnikov, v kolikor je za njih v vozilu še dovolj prostora. Ločeno izvajanje prevozov šolarjev ter ostalih potnikov zaradi majhnega števila prebivalstva na ruralnih območjih ekonomsko namreč ni vzdržno. V primeru izvajanja kombiniranih šolskih in rednih prevozov morajo prevozniki zaradi zagotavljanja varnosti otrok pri takšnih prevozi upoštevati enaka varnostna merila in imeti sklenjena enaka zavarovanja vozil in potnikov, kakor bi jih morali imeti, če bi izvajali samo šolske prevoze.

Primer modela kombiniranega prevoza šolarjev in ostalih potnikov, ki je bil v okviru projekta ARTS (ARTS..., 2004a) poskusno uveden znotraj 63km<sup>2</sup> velikega ruralnega območja Grčije (model *»MESSARA«*), je pokazal, da je prebivalstvo takšno obliko prevozov, ki so se med delovnikom izvajali z minibusom dva do trikrat dnevno, uporabljalo predvsem iz razloga nakupovanja oziroma zdravstvene oskrbe. Kombinirani prevoz je v šestih mesecih raziskave uporabilo 8.400 učencev ter 2.078 ostalih potnikov, ki so takšno obliko prevoza uporabili zaradi zadovoljevanja različnih potreb, katere so podrobneje prikazane v grafikonu na naslednji strani. V obdobju trajanja projekta je bilo tako povprečno na dan opravljenih skoraj 70 šolskih potovanj ter skoraj 17 potovanj ostalih kategorij potnikov, kar je pomenilo veliko večje število potovanj, kot jih je na obravnavanem območju bilo opravljenih pred uvedbo navedenega modela kombiniranega prevoza.

V grafikonu na naslednji strani jo prikazana razdelitev vseh potovanj ruralnega prebivalstva, ki so bila opravljena v okviru poskusnega izvajanja modela *»MESSARA«* projekta ARTS, glede na namen potovanja.



(Povzeto po ARTS..., 2004a, str. 45)

### 3.2.2 Modeli prevozov določenih socialnih kategorij prebivalstva

Modeli prevozov določenih socialnih kategorij prebivalstva na ruralnih območjih (*»Social sector transportation models in rural areas«*) so v svetu, kot sestavni del enovito zasnovane socialne, zdravstvene in šolske politike ministrstev za delo, socialo, zdravstvo in šolstvo, namenjeni prevozu socialno in ekonomsko najbolj ogroženih kategorij prebivalstva kot so šoloobvezni otroci, starejše in bolne osebe ter osebe s posebnimi potrebami, osebe z nizkimi dohodki ter osebe brez lastnega prevoza. Za takšne kategorije prebivalstva so bili v svetu razviti različni fleksibilni modeli prevoza kot npr.: model posebnega taksi prevoza (*»Taxi voucher scheme services«*); model kombiniranega prevoza potnikov in blaga, poštnih pošiljk ali zdravil (*»Passenger-goods services«*); model prevoza starejšega prebivalstva v organizaciji bolnišnic ter drugih zdravstvenih ali socialnih ustanov (*»Social services«*) ali model prevoza s pomočjo zasebnih prostovoljcev, ki prevoze opravljajo na posebno zahtevo potnikov (*»Community car scheme services«*). Takšne oblike prevozov na ruralnih območjih tako organizacijsko, kakor tudi finančno pomagajo vzdrževati lokalne skupnosti z namenom izboljšanja mobilnosti tistih socialnih kategorij prebivalstva, ki si sicer prevoznih storitev sami ne bi mogli privoščiti in predstavljajo sestavni del njihove enovite socialne politike na področju zagotavljanja enakih možnosti za vse kategorije prebivalstva.



Primer modela prevoza starejših in gibalno oviranih oseb (*»Ring and Ride Schemes«*) iz Velike Britanije, ko se z minibusom, posebej prirejenim za prevoz starejših in gibalno oviranih oseb, z fleksibilnimi linijami povezuje različna ruralna naselja v okolici Devona, se je med tamkajšnjim prebivalstvom npr. izkazal kot zelo uspešen. Potniki lahko želeno potovanje dan vnaprej rezervirajo preko telefona, sama izvedba prevoza pa je zamišljena kot oblika prevoza od vrat do vrat. Model omogoča možnost ponovnega dostopa do trgovin, bank, poštних uradov ali zdravstvenih ustanov vsem tistim socialnim kategorijam prebivalstva z ruralnih območij, ki zaradi odsotnosti javnega prevoza na območju njihovega bivanja, starosti ali gibalnih ovir doslej ni bil zmožen zapustiti svojega doma in je bil za zadovoljitev potreb po lastni oskrbi v celoti odvisen od pomoči drugih oseb (Devon Country Council, 2006).

Navedene oblike izvajanja prevozov starejših in gibalno oviranih oseb niso pa predvidene le za ruralna območja, ampak se pogosto izvajajo tudi v mestih in ostalih večjih urbanih območjih.

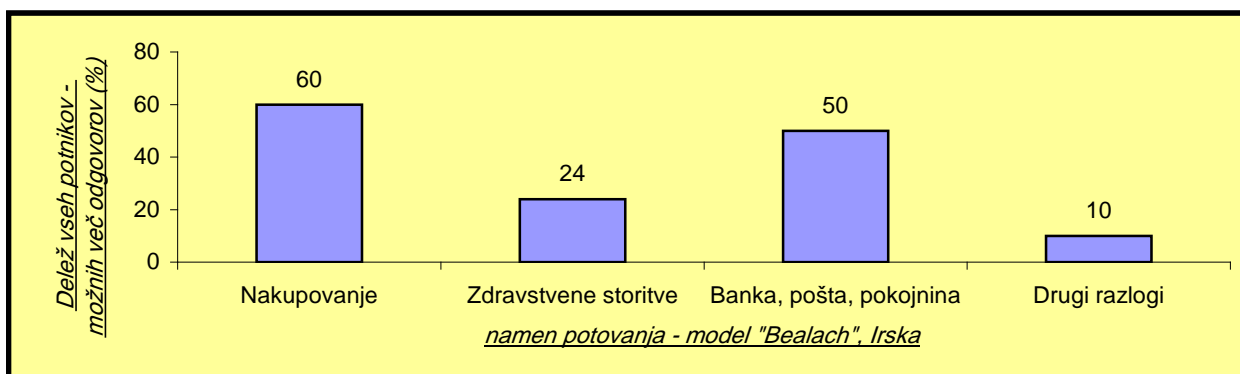
### **3.2.3 Modeli prevozov na klic**

Modeli prevozov na klic znotraj ruralnih območij (*»On-demand services transportation models in rural areas«*) so namenjeni zadovoljevanju potreb po občasnih prevozih tistega dela ruralnega prebivalstva, ki ima zaradi specifične geografske lege svojega bivališča močno otežen dostop do najbližjega postajališča javnega prevoza. Stroški izvajanja prevozov na klic so močno odvisni od vsakokratne zasedenosti posameznega vozila, zaradi česar imajo dispečarski centri zelo pomembno vlogo pri reguliranju stroškov izvajanja takšnih prevozov. Naročene prevoze na določenem območju dispečarski centri namreč poskušajo v čim večji meri združevati in na ta način zmanjšati stroške izvajanja prevozov. V Nemčiji se tako npr. stroški izvajanja prevozov na klic z voznimi kartami samopokrivajo le v višini 9-30% (ARTS...2002a, str. 41).

Posebno obliko prevozov na klic na ruralnih območjih predstavljajo posebni taksi prevozi, ki razen v Veliki Britaniji sicer niso predmet posebnega dodeljevanja javnih finančnih sredstev. Za plačevanje posebnih taksi prevozov je na ruralnih območjih predviden sistem vnovčevanja

kuponov (»*Vouchers*«), ki jih posameznim socialno posebej ogroženim kategorijam prebivalstva dodeljujejo pristojne lokalne skupnosti z namenom zagotavljanja osnovne mobilnosti takšnih kategorij prebivalstva. Posebne taksi prevoze ponekod omejuje zelo stroga zakonodaja glede prevzemanja potnikov izven dodeljenih območij njihovega delovanja, kar onemogoča fleksibilno prevzemanje potnikov na vseh tistih ruralnih območjih brez razpoložljivih storitev javnega potniškega prometa, kateri sicer ne ležijo znotraj predpisanih območij.

Dva primera modela prevoza na klic, ki sta bila v okviru projekta ARTS (ARTS..., 2004a) poskusno uvedena v Avstriji znotraj 108km<sup>2</sup> velikega ruralnega območja (model »*DORFMOBIL*«) ter na Irskem znotraj 1.500km<sup>2</sup> velikega ruralnega območja (model »*BEALACH*«) sta pokazala, da je tamkajšnje prebivalstvo takšno obliko prevoznih storitev, ki se je na območju Avstrije med delavnikom izvajala z enim vozilom in to po potrebi glede na klic s strani posameznega zainteresiranega potnika, na Irskem pa z devetimi minibusi enkrat do dvakrat tedensko, uporabljalo predvsem z namenom nakupovanja ali dostopa do zdravstvenih storitev, kar je na primeru irskega modela »*BEALACH*« prikazano tudi v spodnjem grafikonu. Prevoze na klic so v dvanajstih (Avstrija) oziroma v osmih (Irski) mesecih delovanja potniki uporabili pri 3.288 oziroma 2.232 potovanjih, kar je preseгло vsa pričakovanja načrtovalcev takšnih prevozov in njihovih izvajalcev.



(Povzeto po ARTS..., 2004a, str. 43)

### 3.2.4 Modeli prostovoljnih prevozov

Za modele prostovoljnih prevozov na ruralnih območjih (*»Volunteer schemes transportation models in rural areas«*) je značilno, da se izvajajo kot neprofitna dejavnost, pri kateri vozniki za opravljanje voženj niso posebej plačani, povrnjeni so jim le neposredni materialni stroški, ki pri tem nastanejo. Vozniki pri takšnih prevozih so v veliko primerih kar upokojeni bivši poklicni vozniki, ki prostovoljne prevoze kot družbeno in socialno ozaveščeni posamezniki opravljajo na podlagi njihove lastne odločitve in ozaveščenega zavedanja o vedno večji potrebi po medgeneracijski solidarnosti. Prevoze opravljajo v okviru območja, na katerem tudi sami bivajo, zaradi česar so stroški izvajanja takšne oblike prevozov najnižji. Vozila, s katerimi se opravljajo prostovoljni prevozi, so najpogosteje last lokalnih skupnosti ali humanitarnih organizacij, ki si medsebojno tudi razdelijo pokrivanje preostalega dela stroškov izvajanja takšnih prevozov. Uporabniki prevoza plačujejo prevozne storitve v skladu z cenikom, ki ga določi posamezna lokalna skupnost in načeloma ne odstopa veliko od cenikov storitev rednega javnega prevoza.

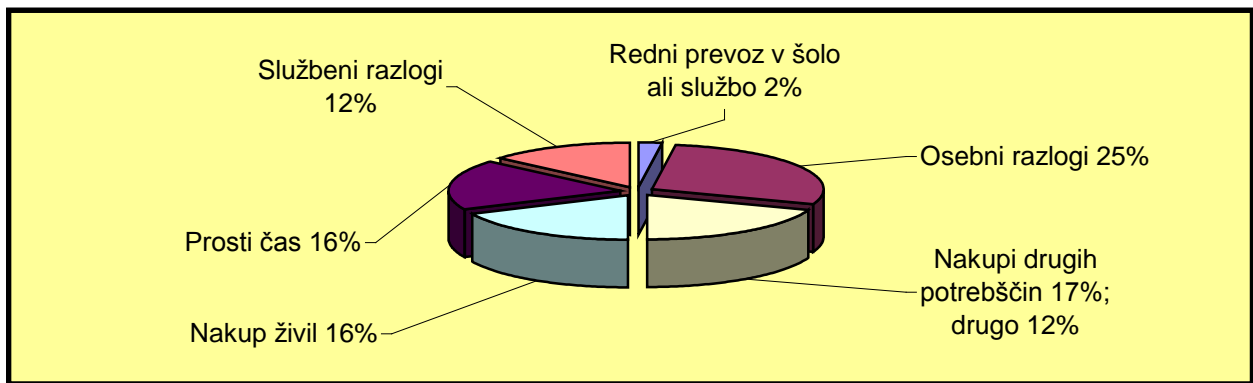
Model prostovoljnih prevozov ima poleg velike cenovne prednosti pred ostalimi modeli prevozov tudi nekatere pomanjkljivosti. Tuja literatura namreč navaja (ARTS..., 2002a, str. 49), da veliko izvajalcev prostovoljnih prevozov, organiziranih s strani humanitarnih organizacij ali zainteresiranih posameznikov, nima sklenjenih ustreznih zavarovalnih polic za potnike, zaradi česar v primeru nezgode niso jasno razvidne odgovornosti prevoznikov, saj so le-ti v nasprotnem primeru lahko odškodninsko odgovorni z vsem svojim zasebnim premoženjem. Zaradi tega takšna oblika prevozov deluje zelo destimulativno na vse morebitne zainteresirane posameznike ali organizacije, ki bi takšne prevoze želeli opravljati. Na morebitne zainteresirane prevoznike na ruralnih območjih deluje destimulativno tudi toga davčna politika, saj zaradi izvajanja prevozov kot prostovoljne in humanitarne dejavnosti, izvajalci takšnih prevozov s strani večine države ali lokalnih skupnosti navadno niso deležni nikakršnih dodatnih ugodnosti ali olajšav.

### 3.2.5 Modeli deljenega lastništva vozil

Modeli deljenega lastništva vozil na ruralnih območjih (*»Car-sharing transportation models in rural areas«*) so v osnovi namenjeni tisti ciljni kategoriji ruralnega prebivalstva, ki ima vozniški izpit in ki je zdravstveno in psihofizično sposobna upravljati vozilo, pri čemer pa vozila ne uporablja tako pogosto, da bi se ji ga zaradi tega izplačalo tudi kupiti. Določeni kategoriji prebivalstva, ki ima majhne dohodke in nima lastnega vozila, navedeni model omogoča zadovoljivo osnovno mobilnost.

V razvitem svetu že dolgo uveljavljen koncept modela deljenega lastništva vozil predvideva, da si določeno število uporabnikov deli eno ali več vozil, ki so namenjena njihovi individualni rabi glede na potrebe vsakega posameznega uporabnika, zaradi česar ima vsak posamezni uporabnik veliko manjše fiksne stroške iz naslova nakupa, uporabe in vzdrževanja vozila kakor bi jih imel, če bi si za potrebe zadovoljevanja svojih prevoznih potreb kupil svoje lastno vozilo. Uporabo vozila si mora uporabnik predhodno rezervirati, večinoma kar preko lokalnega dispečarskega centra, uporaba vozila pa je namenjena predvsem njegovi kratkotrajni, največ nekajurni dnevni rabi, kar popolnoma zadostuje za obisk zdravstvenega doma, lekarne ali trgovine.

Iz tuje literature (TCRP...Report 108, 2005) povzeti primer uporabe modela deljenega lastništva vozil znotraj urbanih območij je pokazal, da so analizirani uporabniki to obliko prevoza uporabljali zelo preudarno in le redko z namenom vsakodnevnega prevoza na delo. Prevoz so večinoma uporabljali samo za točno določene namene kot npr. za večje nakupe, ob opravljanju določenih storitev izven kraja njihovega bivanja ali ob potovanju, ki je vključeval večje število vmesnih krajših postankov. Pri analiziranih uporabnikih sta bili v povprečju na podlagi modela deljenega lastništva vozil opravljene le dve potovanji mesečno. V grafikonu na naslednji strani je na podlagi opravljene analize iz navedenega tujega vira prikazan delež vseh prevozov, opravljenih z modelom deljenega lastništva vozil, glede na izbrani namen potovanj.



(Povzeto po TCRP...Report 108, 2005, str.ES-2)

Kot najpogostejše razloge za uporabo modela deljenega lastništva vozil uporabniki navajajo (TCRP...Report 108, 2005, str.3.12): potreba po prevozu težjih stvari; potreba po direktnem prevozu do zelenega cilja; potreba po večkratnem vmesnem postanku na poti do prihoda na končni cilj; cenovna sprejemljivost modela; večje udobje prevoza v primerjavi z ostalimi načini prevoza. Drugi razlogi so še: nezmožnost dostopa do željnega cilja z kakršnimkoli drugim prevoznim sredstvom z izjemo osebnega vozila; javni prevoz v določenem trenutku ni dosegljiv oziroma bi prevoz z javnim prevoznim sredstvom predolgo trajal; javni prevoz na določenem območju ne obstaja oziroma je pomanjkljiv.

Model deljenega lastništva vozil je bil v osnovi razvit v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja in je izhajal iz ekonomskih in okoljskih problemov osebnega motornega prometa v večjih urbanih središčih (New Technology and Transportation 1970-1990, cit. po Plevnik et al., 2001). Kljub temu pa lahko model predstavlja eno od ustreznih rešitev za reševanje prevoznih potreb prebivalstva tudi na tistih strnjeno poseljenih ruralnih območjih brez zagotovljenega javnega prevoza, kjer živi starejše, delavno sicer ne več aktivno prebivalstvo, ki se je finančno zmožno vključiti v model in ki je kljub starosti še vedno zdravstveno in psihofizično sposobno upravljati vozilo. Finančna sredstva za pokrivanje vseh stroškov izvajanja modela se v osnovi namreč zagotavljajo s strani zainteresirane skupine registriranih uporabnikov, izjemoma pa je možno tudi diferencirano financiranje s strani lokalnih skupnosti z namenom omogočanja prevoza tudi tistim socialno šibkejšim slojem starejšega prebivalstva, ki se je takšnemu modelu prevoza zdravstveno

in psihofizično sicer sposobno priključiti, vendar ga ni sposobno sofinancirati v zahtevani višini. V gosto naseljenih območjih se model deljenega lastništva vozil lahko izvaja kot profitna dejavnost, česar pa na ruralnih območjih zaradi majhnega števila potencialnih članov ni mogoče. Na ruralnih območjih ima izvajanje modela deljenega lastništva vozil predvsem socialen namen in naj bi se zato v obliki neprofitne dejavnosti izvajal v tesnem sodelovanju in z močno podporo lokalnih skupnosti ter z tesno vključenostjo različnih lokalnih prostovoljnih in humanitarnih organizacij, saj v nasprotnem primeru po mnenju nekaterih tujih avtorjev (TCRP...Report 108, 2005) takšna oblika prevoza potnikov na ruralnih območjih dolgoročno ne more biti uspešna.

Iz tuje in domače literature so poznani nekateri tuji primeri modelov deljenega lastništva vozil, ki združujejo le po nekaj deset ali celo manj članov kot npr. model »*Boulder CarShare Cooperative*« iz Colorada (ZDA), ki na podlagi mesečnega plačila članarine omogoča prevoze z enim vozilom osmim članom ali model »*Olympia Car Cooperative*« iz Washingtona (ZDA), ki z enim vozilom omogoča prevoze šestim članom (Plevnik et al, 2001). Nemški model »*Blauer engel*« je odprt za vse zainteresirane uporabnike in pri tem predvideva porazdelitev največ 10 članov na vozilo ter 24-urno možnost uporabe centralnega dispečarskega centra, medtem ko Švedski model predvideva porazdelitev najmanj šest članov na vozilo (TCRP...Report 108, 2005).

Model deljenega lastništva vozil se danes v Evropi uporablja tudi na nekaterih ruralnih območjih Švice, Avstrije, Nemčije in Nizozemske, vendar se na majhnih ruralnih območjih model deljenega lastništva vozil največkrat izvaja brez podpore lokalnih dispečarskih centrov. Člani posameznih društev si namreč med sabo kar sami določijo osebo, ki bo skrbela za evidenco uporabe vozil, rezervacije vozil in plačila stroškov oziroma članarin. Dispečarski centri so prvenstveno namenjeni koordiniranju prevoznih potreb večjega števila uporabnikov, zaradi česar so najpogosteje locirani v večjih krajih oziroma mestih. Tam je v posamezne modele deljnega lastništva vozil največkrat včlanjenih tako veliko število uporabnikov, da se brez pomoči dispečarja v dispečarskem centru sami ne bi bili zmožni med seboj ustrezno skoordimirati.

### **3.3 Možne ovire pri vzpostavljanju javnega potniškega prometa na ruralnih območjih**

#### **3.3.1 Geografske in demografske ovire**

Razpršena poselitev prebivalstva predstavlja velik problem pri zagotavljanju javnega potniškega prometa na ruralnih območjih, saj je prevozne storitve na razpršeno poseljenih območjih nemogoče ekonomsko vzdržno izvajati z rednimi linijami v okviru fiksnih tras. Zaradi zmanjševanja števila prebivalcev na ruralnih območjih in zaradi vse večjega izseljevanja mladih v večja urbana središča, se spremenjenim razmeram prilagajajo tudi ponudba prevoznih storitev. Ker se bodo potrebe po prevoznih storitvah zaradi povečanih potreb starejšega prebivalstva po dostopu do zdravstvenih domov in lekarn v prihodnosti zopet začele povečevati, okrnjena ponudba javnih prevozov na takšnih območjih takrat ne bo več zadostovala. Del finančno boljše situiranega starejšega prebivalstva, ki je zdravstveno in psihofizično še vedno sposobno voziti osebno vozilo, potrebe po prevozih že sedaj rešuje z nabavo lastnega vozila, preostali del prebivalstva, ki te možnosti zaradi zdravstvenih ali finančnih razlogov nima, pa še naprej ostaja odvisen izključno od razpoložljivih storitev javnega prevoza, v kolikor so te na posameznih ruralnih območjih sploh na razpolago. S staranjem prebivalstva se znižuje tudi višina povprečnega dohodka na gospodinjstvo, zaradi česar si ruralno prebivalstvo prevozne storitve brez ustreznih ukrepov lokalnih skupnosti ali socialnih ustanov v smislu prevzemanja določenega dela finančnih obveznosti, sčasoma vedno težje privoščijo.

Prebivalstvo na ruralnih območjih ima na splošno veliko nižje dohodke kakor prebivalstvo na urbanih območjih, zaradi česar si ruralno prebivalstvo, ki je pri zagotavljanju svoje mobilnosti v veliki meri odvisno od storitev javnega prevoza in ga v primerjavi z prebivalci na urbanih območjih zato tudi veliko nujneje potrebuje, takšen prevoz le težko privoščijo. Stroški povprečnega potovanja ruralnega prebivalca so zaradi daljših razdalj in zahtevnejših pogojev vožnje po ruralnih območjih veliko večji od stroškov, ki jih ima urbani prebivalec na v povprečju veliko krajšem potovanju znotraj prometno urejenih urbanih območij. Zaradi tega je zelo pomembna vključenost lokalnih skupnosti in različnih humanitarnih organizacij, ki različnim

socialno ogroženim kategorijam prebivalstva na ruralnih območjih (otrokom, upokojencem, bolnikom ter osebam s posebnimi potrebami) pomaga z delnim ali polnim subvencioniranjem prevoznih storitev.

### **3.3.2 Socialne in ekonomske ovire**

Glavne socialne in ekonomske ovire pri zagotavljanju javnega potniškega prometa na ruralnih območjih predstavlja predvsem vprašanje trajnostnega financiranja prevoznih storitev in porazdelitev stroškov izvajanja prevozov med državo, lokalne skupnosti, socialne ustanove ter med vse tiste potnike, ki bi takšne prevoze uporabljali. Pomanjkanje finančnih sredstev predstavlja splošni problem pri zagotavljanju javnega prevoza na ruralnih območjih. Večina dodatnih finančnih sredstev, ki so na ruralnih območjih s strani države ali lokalnih skupnosti dodeljena sektorju javnega prevoza, je praviloma namenjenih zgolj financiranju šolskih prevozov ter izgradnji ali modernizaciji obstoječe prometne infrastrukture. Takšen ključ delitve finančnih sredstev predstavlja veliko oviro pri trajnostni vzpostavitvi nekaterih, ruralnemu okolju sicer zelo dobro prilagojenih modelov javnega prevoza potnikov kot so različne oblike fleksibilnih prevozov potnikov na klic ali prevozi potnikov v organizaciji različnih prostovoljnih društev oziroma humanitarnih organizacij. Uspešnost uvedbe velikega števila inovativnih modelov javnega prevoza na ruralnih območjih v prakso je pogojena z stopnjo finančne podpore in sodelovanja države oziroma lokalnih skupnosti. To še posebej velja za tiste inovativne modele javnega prevoza, ki temeljijo na prostovoljstvu in pri katerih predlagani načini izvajanja in financiranja prevozov nimajo podlage v trenutno veljavni zakonodaji posameznih držav s tega področja, zaradi česar takšni modeli javnih prevozov pogosto niso upravičeni do nikakršnih javnih finančnih sredstev.

Posamezne države problematiko financiranja inovativnih modelov javnega prevoza na ruralnih območjih rešujejo na različne načine (ARTS..., 2002a, str. 37). Z izjemo Avstrije, Nemčije, Italije, Španije, Švedske, Velike Britanije, Nizozemske ter dela Belgije, inovativni modeli javnega prevoza potnikov na ruralnih območjih v državah Evropske Unije niso predmet



posebnega financiranja. V Italiji je tako za posamezne inovativne modele prevoza potnikov na ruralnih območjih izven veljavnega sistema koncesij možno pridobiti določen delež javnih finančnih sredstev le, v kolikor so v izvajanje takšnih modelov vključene tudi pristojne lokalne skupnosti oziroma njene institucije. Posebna javna finančna sredstva za vzpodbujanje posebnih inovativnih modelov prevoza ruralnega prebivalstva, tudi izven veljavnega reda obstoječih koncesij, je z izjemo posebnih taksi prevozov možno pridobiti tudi v Španiji. Velika Britanija podeljevanje javnih finančnih sredstev sicer za modele posebnih taksi prevozov ne dopušča, pač pa od leta 1998 finančno podpira izvajanje različnih drugih inovativnih modelov javnega prevoza potnikov na ruralnih območjih, tudi takšnih na osnovi prostovoljstva. Glavnina s strani lokalnih skupnosti podeljenih finančnih sredstev se v Veliki Britaniji namenja za izvajanje javnih prevozov na bazi prostovoljstva ter za zagotavljanje prevozov starejšega prebivalstva, ne pa tudi za prevoze otrok, nezaposlenih oseb ali preostalih kategorij prebivalstva. V nekaterih državah (Italiji, Nizozemski, Veliki Britaniji) je financiranje posameznih inovativnih modelov prevoza potnikov na ruralnih območjih časovno omejeno, največkrat na obdobje začetnega zagona projekta ali na obdobje celotnega trajanja pilotskih projektov na posameznih ruralnih območjih, kar onemogoča trajnostno rešitev prevoznih potreb tamkajšnjega prebivalstva.

### **3.3.3 Zakonodajne ovire**

Zainteresiranim izvajalcem novih inovativnih modelov prevoza potnikov na ruralnih območjih predstavljajo glavne zakonodajne ovire predvsem dolgotrajni in zapleteni postopki pridobivanja ustreznih licenc, različne koncesijske omejitve na tistih območjih, kjer imajo posamezni prevozniki že podeljene koncesije ter na nekaterih področjih pravno ne povsod dovolj dorečena prevozna zakonodaja. Pravno nedorečena prevozna zakonodaja ima med drugim na ruralnih območjih za posledico velike težave pri oblikovanju različnih ruralnim okoljem posebej prilagojenih vrst prevoza (združevanje šolskih prevozov, rednih prevozov in prevozov blaga, vpeljava različnih fleksibilnih oblik prevoza, vpeljava prevozov na osnovi prostovoljstva).

Združevanje šolskih in rednih prevozov ni dopuščeno v vseh državah, zaradi česar se linije na nekaterih, še zlasti ruralnih območjih po nepotrebnem podvajajo. Tudi izvajanje kombiniranih prevozov potnikov in blaga, poštnih pošiljk ali zdravil je v posameznih državah različno regulirano, ponekod je takšno združevanje celo prepovedano. Zaradi takšnih omejitev marsikatero ruralno naselje po nepotrebnem ostaja brez povezave z javnim prevozom, katero bi takšno naselje sicer lahko imelo na račun občasne ali vsakodneвне dostave blaga, poštnih pošiljk ali zdravil. Omejitve obstajajo tudi na področju uvajanja fleksibilnosti linij, saj nekatere države fleksibilnosti linij ne dopuščajo zaradi zaščite obstoječih prevoznikov in zato dajejo prednost običajnim oblikam rednega prevoza potnikov po fiksnih trasah. Velik problem pri uvajanju prostovoljnih prevozov predstavljajo tudi zahteve po pridobitvi ustreznih prevoznih licenc in zahteve po pridobitvi ustreznih dovoljenj in soglasij za opravljanje prevozov izven sistema rednih prevozov na določenem območju.

### **3.3.4 Organizacijske in izvajalske ovire**

Glavne organizacijske in izvajalske ovire pri vzpostavljanju javnega potniškega prometa na ruralnih območjih so pomanjkanje fleksibilnosti in medsebojnega sodelovanja med posameznimi pristojnimi državnimi, regionalnimi, lokalnimi in zunanjimi strokovnimi institucijami, šibko sodelovanje oziroma povezovanje različnih ponudnikov javnega prevoza med seboj ter premajhna vključenost posameznih lokalnih skupnosti, humanitarnih organizacij in lokalnega prebivalstva v enovito reševanje prevozne problematike.

Na ruralnih območjih veliko oviro pri izvajanju storitev javnega prevoza predstavlja tudi pridobitev zadostnega števila ustreznih kadrov, ki bi bili pripravljeni izvajati prevozne in ostale podporne storitve, vezane na izvajanje posameznih prevoznih storitev na ruralnem območju, vključevanje različnih inovativnih oblik prevoza potnikov v obstoječe sisteme javnega prevoza ter poenotenje prevoznih tarif različnih sistemov javnega prevoza. Še posebej velik problem predstavlja pridobitev ustreznih kadrov za izvajanje prostovoljnih prevozov.

### 3.3.5 Družbene, kulturne in politične ovire

Zaradi pomanjkanja ali celo popolne odsotnosti storitev javnega potniškega prevoza na ruralnih območjih so prebivalci na takšnih območjih, kateri razpolagajo s svojim lastnim vozilom, s strani sokrajanov, ki nimajo svojega lastnega vozila ter s strani starejših, bolnih in invalidnih sokrajanov, velikokrat naprošeni k reševanju njihovih mobilnostnih težav pri dostopu do zdravstvenih domov, bolnišnic ali lekarn. V veliki večini ruralnih območij brez zagotovljenega javnega prevoza se prevozi takšnih oseb zaradi še vedno velike medsebojne povezanosti ruralnega prebivalstva še vedno izvajajo na osnovi dobre volje bližnjih sorodnikov, znancev ali sosedov. Kljub temu se je na nekaterih ruralnih območjih (Irska, Avstrija) pripravljenost prebivalstva na takšno obliko reševanja mobilnostnih težav svojih sokrajanov že začela zmanjševati. Razlogi za to so predvsem nepripravljenost mlajšega dela prebivalstva deliti osebno lastnino z drugimi, strah pred morebitnimi sankcijami s strani pristojnih organov ter morebitne težave pri izplačevanju zavarovalniških odškodnin v primeru povzročitve prometne nezgode.

Nekatere države (Velika Britanija) kot rešitev tega problema predlagajo uvedbo modelov izvajanja prevozov z registriranimi prostovoljci - upokojenci, ki za opravljanje prevozov niso posebej plačani, povrnjeni so jim le neposredni materialni stroški, ki jih imajo z izvajanjem prevozov. V praksi takšen model izvajanja prevozov med zainteresirani posamezniki ni preveč priljubljen, saj temelji izključno na načelu nepridobitnosti, družbeno socialne ozaveščenosti ter medgeneracijske solidarnosti, česar pa je tudi med ruralnim prebivalstvom danes vedno manj.

Uvajanje kakršnihkoli novih modelov izvajanja storitev javnega prevoza na ruralnih območjih, velik del starejšega prebivalstva na takšnih območjih zaradi strahu in nepoznavanja sprejema z velikim odporom, zaradi česar je še pred začetkom poskusnega uvajanja kakršnihkoli novih oblik prevoznih storitev na takšnih območjih nujno potrebno obsežno obveščanje tamkajšnjega, predvsem starejšega prebivalstva o prednostih in načinih izvajanja takšnih prevozov. Večina starejšega prebivalstva na ruralnih območjih navadno tudi nima ustreznih tehničnih možnosti ali ne zna uporabljati sodobnih telekomunikacijskih sredstev kot so stacionarni oziroma mobilni

telefon ali internet, preko katerih lahko po potrebi individualno naroča želene prevoze na klic. Zaradi tega so nekateri modeli javnega prevoza, kot npr. različne oblike fleksibilnih prevozov na klic, na določenih ruralnih območjih praktično neizvedljivi. Urejanje problematike javnih prevozov na ruralnih območjih je velikokrat prepuščeno zgolj dobri volji, iznajdljivosti in socialni usmerjenosti posameznih lokalnih skupnosti, ki pogosto nimajo dovolj volje, strokovnih kadrov ali finančnih sredstev za reševanje problematike pomanjkanja javnih prevozov.

## **4 ZAKONODAJNA IN NORMATIVNA UREDITEV IZVAJANJA STORITEV JAVNEGA PREVOZA POTNIKOV V NOTRANJEM POTNIŠKEM PROMETU**

### **4.1 Temeljna zakonodajna in normativna ureditev v Republiki Sloveniji**

Temeljna zakonodajna ureditev javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji je urejena v naslednjih zakonih:

- Zakon o gospodarskih javnih službah (ZGJS), Ur. l. RS, št. 30/98 (Zakon..., 1998),
- Zakon o prevozi v cestnem prometu (ZPCP), Ur. l. RS, št. 26/05 (Zakon..., 2005a),
- Zakon o železniškem prometu (ZZelP), Ur. l. RS, št. 26/05 (Zakon..., 2005b).

Poleg zgoraj navedenih temeljnih zakonov, javni potniški promet v Republiki Sloveniji posredno ali neposredno urejajo tudi še nekateri drugi dokumenti, med katerimi je potrebno omeniti predvsem:

- Uredbo o koncesijah za opravljanje gospodarske javne službe izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu, Ur. l. RS, št. 88/04 (Uredba..., 2004),
- Uredbo o vrednosti meril za določitev območij s posebnimi razvojnimi problemi in določitvi občin, ki izpolnjujejo ta merila, Ur. l. RS, št. 59/00 (Uredba..., 2000),
- Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS), Ur. l. RS, št. 58/06 (Resolucija..., 2006),
- Strategijo razvoja Slovenije 2006-2013, UMAR 2005 (Strategija..., 2005),
- Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (OdSPRS), Ur. l. RS, št. 76/2004 (Odlok..., 2004).

V nadaljevanju so na kratko predstavljeni glavni poudarki iz zgoraj navedenih dokumentov, ki se navezujejo na javni potniški promet na ruralnih območjih Republike Slovenije.

#### **4.1.1 Zakon o gospodarskih javnih službah (Ur. l. RS, št. 30/98)**

- Država ali lokalna skupnost z gospodarskimi javnimi službami zagotavlja tiste materialne javne dobrine kot proizvode in storitve, katerih trajno in nemoteno proizvodnjanje je v javnem interesu, kadar in kolikor jih ni mogoče zagotavljati na trgu oziroma kadar so takšne dejavnosti pogoj za izvrševanje gospodarskih, socialnih ali ekoloških funkcij države oziroma lokalne skupnosti (1. in 4.člen).
- Gospodarske javne službe so z zakonom določene tudi za področje prometa in zvez (2. člen).
- Država ali lokalna skupnost gospodarske javne službe zagotavlja v obliki režijskega obrata, javnega gospodarskega zavoda, javnega podjetja, z podelitvijo koncesij osebam zasebnega prava ali z vlaganjem javnega kapitala v dejavnost oseb zasebnega prava (6.člen).
- Pri zagotavljanju javnih dobrin je pridobivanje dobička podrejeno zadovoljevanju javnih potreb, pri čemer morajo biti javne dobrine pod enakimi z zakonom ali odlokom lokalne skupnosti določenimi pogoji dostopne vsakomur (2. in 5.člen).
- Gospodarske javne službe se financirajo iz cene javnih dobrin, iz proračunskih sredstev in iz drugih virov, določenih z zakonom ali odlokom lokalne skupnosti (8.člen).

Ker je vzpostavitev gospodarskih javnih služb v 30. členu Zakona o prevozih v cestnem prometu predvidena tudi za področje javnega linijskega prevoza potnikov (razen v mestnem prometu), država s tem tej dejavnosti priznava status dejavnosti, ki se izvaja v javnem interesu. Za izvajanje dejavnosti v javnem interesu je značilno, da ekonomska rentabilnost ni edini pogoj za izvajanje takšne dejavnosti. Pridobivanje dobička je namreč podrejeno zadovoljevanju javnih potreb. Vsakdo ima pravico dostopa do določenih storitev, ki veljajo za nujne in so zato v javnem interesu, zaradi česar je izvajalcem takšnih storitev naloženo, da svoje storitve nudijo po čimbolj dostopni ceni in po načelu pokrivanja celotnega ozemlja, v zameno za dodelitev zadostnih finančnih sredstev za ohranitev dolgoročnega izvajanja storitev v javnem interesu. Ker izvajanje dejavnosti v javnem interesu v okviru gospodarske javne službe ne sme iti na račun posameznega

izvajalca gospodarske javne službe oziroma v njegovo izgubo, mora morebitni finančni primanjkljaj, ki bi nastal pri izvajanju dejavnosti v javnem interesu, pokrivati država, lokalne skupnosti ali organi, posebej ustanovljeni za področje posamezne ali večih gospodarskih javnih služb. S tem država ali lokalna skupnost skladno z 2. členom Ustave Republike Slovenije (*»Slovenija je pravna in socialna država«*) zagotavlja vsem njenim prebivalcem enako dostopnost storitev skladno z načelom nediskriminatornosti, ne glede na njihov socialni, geografski ali zdravstveni položaj. Država izvajanje dejavnosti v javnem interesu s tem zagotavlja tudi na območjih, kjer izvajanje takšnih dejavnosti sicer ekonomsko ne bi bilo rentabilno.

Javni potniški promet na ruralnih območjih je tipični primer dejavnosti, ki ekonomsko ni rentabilna, saj tamkajšnji maloštevilni, večinoma ekonomsko šibkejši potniki nikoli ne bodo zmogli plačevati polne ekonomske cene prevozov.

#### **4.1.2 Zakon o prevozih v cestnem prometu (Ur. l. RS, št. 26/05)**

- Javni linijski prevoz potnikov, razen v mestnem prometu in prevoza učencev osnovnih šol, zagotavlja država kot javno dobrino z gospodarskimi javnimi službami, pri čemer na podlagi javnega razpisa najugodnejšim ponudnikom podeli koncesije (30.člen, tč.1).
- Država s koncesijskim aktom, ki je podlaga za izvedbo javnega razpisa, določi koncesijska območja, vrsto, obseg in kakovost prevozov, standarde dostopnosti in ostale pogoje za opravljanje dejavnosti javnega prevoza potnikov (30.člen, tč.2).
- Javni linijski prevoz potnikov se lahko opravlja samo z avtobusi (sem spadajo tudi minibusi) in mora biti dostopen vsem potnikom (25.člen, tč.2).
- Javni linijski prevoz potnikov se izvaja na podlagi sistema enotne vozovnice, v katerega so vključeni vsi izvajalci javnega linijskega prevoza (30.člen, tč.4).
- Gospodarska javna služba se financira iz cene storitev, iz državnega proračuna, iz naslova sofinanciranja lokalnih skupnosti ter iz drugih virov (32.člen, tč.1).

- Gospodarska javna služba zagotavlja predvsem prevoze potnikov v dnevni migraciji ter prevoze dijakov, študentov, delavcev in potnikov z demografsko ogroženih območij (32. člen, tč.2).
- Lokalna skupnost je dolžna sofinancirati vsako linijo, ki je dodatno vzpostavljena na njeno zahtevo oziroma predlog in se izvaja pretežno v njenem interesu (32.člen, tč.3).
- Avto-taksi prevoz potnikov kot ena izmed oblik javnega prevoza potnikov se lahko izvaja samo na podlagi dovoljenja, ki ga izda ena ali več lokalnih skupnosti skupaj (36.člen, tč.1).
- Avto-taksi prevoz potnikov se lahko izvaja le znotraj ter iz območja, določenega v dovoljenju, prevzem novih potnikov izven tega območja pa je prepovedan (36.člen, tč.2).
- Na območju lokalne skupnosti, ki nima urejenih avto-taksi prevozov, lahko na poziv potnika takšen prevoz izjemoma opravi tudi prevoznik iz druge lokalne skupnosti, kjer takšna oblika prevoza obstaja (36.člen, tč.3).

Zakon določa, da se javni linijski prevoz potnikov (razen v mestnem prometu in prevoza učencev osnovnih šol) izvaja kot gospodarska javna služba na podlagi podeljevanja koncesij osebam zasebnega prava. Izvajalci javnega linijskega prevoza potnikov v Republiki Sloveniji so organizirani kot delniške družbe ali samostojni podjetniki, ki delujejo na podlagi tržnih zakonitosti. To pomeni, da poleg izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov prevozniki mnogokrat opravljajo tudi druge tržne storitve, kot so npr. občasni prevozi, organiziranje in izvajanje turističnih izletov ter podobno, s čimer si zmanjšujejo svoje izgube pri izvajanju javnega linijskega prevoza potnikov na nerentabilnih, večinoma ruralnih linijah.

Kljub določilom zakona se bodo zainteresirani prevozniki šele od 01.01.2009 dalje lahko poljubno prijavljali na razpise za izvajanje linij (ukrep države zaradi zaščite obstoječih linijskih prevoznikov pred konkurenčnimi prevozniki iz drugih držav Evropske Unije), pri čemer je dolžnost države do takrat poskrbeti, da bodo za vsak kraj ali območje jasno določeni minimalni paketi storitev javnega potniškega prometa oziroma minimalni standardi povezav, dolžnost prevoznikov pa, da bodo te standarde spoštovali.



Država se kljub 30. členu zakona, ki ji jasno nalaga določitev koncesijskih območij, vrsto, obseg in kakovost prevozov ter določitev minimalnih standardov dostopnosti, še vedno ni jasno opredelila, koliko javnega potniškega prometa je prebivalstvu sploh pripravljena zagotavljati. Država je namreč tista, ki določa pogoje izvajanja javnega potniškega prometa v okviru gospodarske javne službe, prevozniki pa so tisti, ki morajo prevoze v okviru teh pogojev dosledno izvajati, pri čemer izvajanje prevozov v javnem interesu nikakor ne sme iti na njihov račun. Prevozniki sami nimajo nikakršnih pristojnosti ukinjati linije, ki jih izvajajo v pogojih gospodarske javne službe, še zlasti ne na ruralnih območjih, pač pa lahko to stori le država ob izpolnjevanju določenih pogojev. V primeru ukinitve posameznih linij bi morala država zaradi ohranitve načela nediskriminatorne dostopnosti prebivalstva do minimalnega javnega prevoza kot nadomestilo izjemoma dopustiti posameznim zainteresiranim izvajalcem, tudi takšnim, ki bi prevoze izvajali na neprofitni oziroma prostovoljni osnovi (npr. upokojenci), izvajanje alternativnih načinov prevoza z osebnimi vozili ali kombiji, dopustiti hkratno izvajanje prevoza potnikov z razvozi pošiljk ali zdravil oziroma dopustiti kakšne druge oblike alternativnih prevozov.

Prevoznikom so bile koncesije za opravljanje linij s tem zakonom prvič podeljene 01.09.2004 (z veljavnostjo do najkasneje 01.01.2009, ko bo zakon stopil v polno veljavo) in sicer na podlagi voznih redov iz prometnega leta 2003/2004, ki so jih sestavili prevozniki sami in ne država, zaradi česar je bilo v preteklosti veliko nerentabilnih linij, predvsem tistih na ruralnih območjih, že ukinjenih. Nedvomno je k ukinjanju linij na ruralnih območjih v preteklosti veliko pripomoglo tudi določilo 25. člena zakona, ki izvajanje javnih linijskih prevozov pogojuje z uporabo avtobusov. Uporaba avtobusov na ruralnih območjih je velikokrat nesmiselna, saj majhno število potnikov nikakor more zagotoviti rentabilnosti linij, opravljenih z velikimi avtobusi, ki poleg tega tudi niso najbolj primerni za vožnjo po ozkih ruralnih cestah. Prav tako je na ruralnih območjih vprašljiva smiselnost ločevanja šolskih in rednih javnih linijskih prevozov oziroma izločitev šolskih linij iz nacionalnih voznih redov, saj bi združitve obeh načinov prevoza marsikateremu ruralnemu naselju omogočila ponovno vzpostavitev linije, omejevanje avto-taksi prevozov na območja samo določenih lokalnih skupnosti pa preprečuje, da bi prebivalci vsakega še tako

majhnega naselja imeli možnost uporabe avto-taksi prevozov kot, na ruralnih območjih ene od primernih oblik javnega prevoza.

#### **4.1.3 Zakon o železniškem prometu (Ur. l. RS, št. 26/05)**

- Prevoz potnikov v notranjem železniškem prometu zagotavlja država kot javno dobrino z obvezno gospodarsko javno službo, kar pomeni, da mora izvajalec te storitve izvajati kot obvezen del svoje dejavnosti (6.člen, tč.1).
- Zagotavljanje javnih dobrin se mora prilagajati razvoju in potrebam uporabnikov ter prenehati, ko ni več potrebe za njihovo zagotavljanje oziroma ko se ugotovi, da jih je moč zagotoviti na drug način (2d.člen).
- Obseg storitev obvezne gospodarske javne službe določa država za vsako posamezno obdobje posebej (6.člen, tč.2).
- V primeru povečanih potreb prebivalcev določenega območja po prevozu, povečan obseg prevozov skladno s svojimi potrebami in zmožnostmi zagotavlja lokalna skupnost z lastnimi sredstvi (6.člen, tč.3).
- Obvezna gospodarska javna služba se financira iz prodaje storitev, iz državnega ali lokalnega proračuna ter iz sredstev, ki jih v ta namen zagotavlja Agencija za železniški promet, katera v imenu države opravlja naloge, določene v tem zakonu (22.člen).

Država je v letu 2006 za izvajanje gospodarske javne službe v notranjem železniškem prometu namenila skupno 162,33 mio eur (38,9 mrd sit), od tega 38,80 mio eur (9,3 mrd sit) oziroma 11% sredstev več kot leta 2005 za subvencije v javnem potniškem prometu. Za izvajanje gospodarske javne službe javnega linijskega prevoza potnikov v cestnem prometu pa je v letu 2006 država skupno namenila le 11,26 mio eur (2,7 mrd sit) oziroma 3% sredstev več kot leta 2005, pri čemer so bila ta sredstva namenjena izključno za kompenzacije ter izvajanje gospodarske javne službe in to kljub statističnim podatkom, da so avtobusni prevozniki v letu 2004 prepeljali skupno kar 75% vseh potnikov, ki uporabljajo javna prevozna sredstva (URL: <http://www.gzs.si/DRNivo3.asp?ID=24479&IDpm=2707>; 09.02.2006).

Izvajalci javnega linijskega prevoza potnikov v cestnem prometu tudi ne dobijo povrnjenega nikakršnega deleža plačane trošarine za pogonsko gorivo, ki ga potrošijo pri izvajanju gospodarske javne službe, do česar so na podlagi 54. člena *Zakona o trošarinah* (Zakon..., 1998) v polovičnem deležu upravičeni izvajalci prevoza potnikov v notranjem železniškem prometu. To pomeni, da država kljub določilu iz Resolucije o prometni politiki o enaki obravnavi vseh izvajalcev javnega prevoza potnikov na tržišču, le-te še vedno ne obravnava enako.

Javni prevoz potnikov v železniškem prometu za prebivalce ruralnih območij sicer v večini primerov ni aktualen, saj železnica v bližini ruralnih, težje dostopnih območij največkrat sploh ne poteka.

#### **4.1.4 Uredba o koncesijah za opravljanje gospodarske javne službe izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu (Ur. l. RS, št. 88/04)**

- Država na podlagi javnega razpisa podeljuje koncesije za izvajanje gospodarske javne službe najugodnejšemu ponudniku prevozov, ki je lahko pravna ali fizična oseba zasebnega ali javnega prava za obdobje osmih let (2. in 14.člen).
- Prevoznik, ki pridobi koncesijo (koncesionar), mora razpolagati z enim ali več vozil, ki morajo brez vozniškega sedeža imeti še vsaj 9 sedežev (8.člen, tč.e).
- Koncesionar lahko v opravljanje gospodarske javne službe kot podizvajalca vključi tudi drugo pravno ali fizično osebo, če izpolnjuje enake pogoje kot koncesionar (12.člen, tč.1).
- Ukinitve posameznih linij oziroma zmanjševanje števila odhodov in prihodov je možno samo v primeru bistvenega zmanjšanja potreb po prevozih (7.člen, tč.2).
- Gospodarska javna služba se financira iz plačil za storitve, iz državnega proračuna, iz naslova sofinanciranja lokalnih skupnosti ter iz drugih virov (15.člen).
- Prve koncesije se v obdobju od 01.09.2004 do 31.12.2008 administrativno dodelijo tistim prevoznikom, ki so na podlagi registriranih voznih redov iz prometnega reda 2003/2004 že izvajali javne linijske prevoze (43.člen, tč.1).

- Če se pojavi potreba po uvedbi nove linije, na kateri nihče še ne izvaja prevozov v okviru gospodarske javne službe ali če dosedanji prevoznik iz kakršnihkoli razlogov ne želi več opravljati prevozov na posamezni liniji, se za to linijo skladno s postopki in pravili, ki jih določa ta uredba, izvede javni razpis, na podlagi katerega se najugodnejšemu ponudniku podeli koncesija (43.člen, tč.7).

Prevozniki, izbrani na javnem razpisu, z državo sklenejo koncesijsko pogodbo za izbrane linije, na katerih izvajajo gospodarsko javno službo za pogodbeno ceno, ki je npr. septembra 2005 znašala 1,60 eur/prevoženi kilometer (384,00 sit/prevoženi km) (*URL: <http://www.gzs.si/DRNivo3.asp?Idpm=2715&ID=26122>; 09.02.2006*). Število letno prevoženih kilometrov izhaja iz veljavnega registra voznih redov. Nekateri primestni prevozniki, ki izvajajo pretežno krajše linije, so pri tem že v marcu 2005 predložili izračune, da njihovi dejanski stroški znašajo 1,74 eur/prevoženi km (416,00 sit/prevoženi km). Višina pogodbene cene ter zneska kompenzacije ni odvisna od morebitnih posebnih prevoznih pogojev, kot so dolžina linije ali prevoz po hribovitih oziroma ruralnih območjih. Prevozniki, ki so podpisali koncesijske pogodbe, prejemajo namreč kompenzacije, ki se izračunavajo zgolj na podlagi obračuna prihodkov in odhodkov in so kot t.i. maksimalne kompenzacije navzgor omejene. (v januarju 2006 je tako npr. maksimalna kompenzacija znašala 0,22 eur/km (53 sit/km)). S kompenzacijami se načeloma poravnava izgube, ki jih imajo prevozniki na tistih linijah, ki jih sami v tržnih razmerah sicer ne bi izvajali, jih pa izvajajo zaradi javnega interesa v okviru gospodarske javne službe.

Prevozniki, organizirani kot delniške družbe oziroma samostojni podjetniki, prevoze na ruralnih območjih kljub izplačanim kompenzacijam zaradi majhnega števila potnikov in nevariabilnega izračuna zneska kompenzаций mnogokrat izvajajo v svojo izgubo. Ker je bila na ruralnih območjih večina nerentabilnih linij ukinjenih že pred podelitvijo prvih koncesij obstoječim prevoznikom 01.09.2004, ni pričakovati, da bodo prevozniki brez dodatnih spodbud države sami predlagali ponovne uvedbe že ukinjenih linij na ruralnih območjih ali se na razpise za uvedbe novih linij na takšnih območjih prijavljali. Ker je bilo za izvajanje gospodarske javne službe za leto 2006 predvidenih 10,85 mio eur (2,6 mrd sit) oziroma 3% več sredstev kot v letu 2005, za

leto 2007 11,68 mio eur (2,8 mrd sit) ter za leto 2008 12,10 mio eur (2,9 mrd sit), realno ni pričakovati bistvenega povišanja zneska kompenzacij, kljub nenehnemu poviševanju stroškov prevoznikov, predvsem iz naslova zviševanja cen naftnih derivatov (*URL: <http://www.gzs.si/DRNivo3.asp?IDpm=2715&ID=26118>; 09.02.2006*).

#### **4.1.5 Uredba o vrednosti meril za določitev območij s posebnimi razvojnimi problemi in določitvi občin, ki izpolnjujejo ta merila (Ur. l. RS, št. 59/00)**

- Območja s posebnimi razvojnimi problemi so ekonomsko šibka območja, območja s strukturnimi problemi in brezposelnostjo ter razvojno omejevana obmejna območja (2.člen).
- Ekonomsko šibka območja so območja, kjer je v zadnjih treh letih bruto osnova za dohodnino na prebivalca znašala največ 80% v primerjavi z državnim povprečjem oziroma območja, kjer je bil v zadnjih desetih letih zabeležen upad števila prebivalcev (2.člen, tč.1).
- Območja s strukturnimi problemi so območja, kjer je stopnja registrirane brezposelnosti v zadnjih treh letih za več kot 20% presejala državno povprečje oziroma območja, kjer je delež kmečkega prebivalstva v zadnjih treh letih za več kot 20% presegal državno povprečje (2.člen, tč.2b).
- Razvojno omejevana območja so območja, kjer zgoraj navedeni dejavniki obsegajo več kot polovico celotne površine takšnega območja, pri čemer je moral biti na takšnih območjih v zadnjih desetih letih hkrati zabeležen tudi upad števila prebivalcev (2.člen, tč.3).

Na podlagi zgornje uredbe je bilo leta 2001 v Ur. l. RS, št. 44/01, izdano *Navodilo o prednostnih območjih dodeljevanja spodbud, pomembnih za skladni regionalni razvoj*. S tem navodilom se območja s posebnimi razvojnimi problemi razvršča v štiri sezname (skupine regij oziroma občin A, B, C in D), pri čemer se v seznam A uvrščajo tiste statistične regije oziroma občine, katerim je določena najvišja stopnja prednosti pri dodeljevanju državnih pomoči. V seznam A se tako

uvrščajo statistične regije, ki najbolj zaostajajo v razvoju: Pomurska, Podravska, Zasavska in Spodnjeposavska. V seznam B se uvrščajo statistične regije: Savinjska, Koroška, Notranjsko-kraška in Jugovzhodna Slovenija. V seznam C se uvrščata statistični regiji Goriška in Gorenjska, v seznam D pa Obalno-kraška in Osrednjeslovenska. V navodilu so v nadaljevanju v sezname A, B, C in D podrobneje razvrščene tudi posamezne občine znotraj posameznih statističnih regij.

#### **4.1.6 Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Ur. l. RS, št. 58/06)**

- Zaradi izobraževanja, dela in dostopnosti prebivalstva do zdravstvenih in oskrbnih storitev, je dolžnost države prebivalstvu zagotoviti osnovno mobilnost (tč.2.4, 1.odstavek).
- Nemogoče je zasnovati sistem javnega potniškega prometa, ki bi vsaj v zaključni fazi ne temeljil skoraj izključno na individualnemu prevozu (tč.2.2, 1.odstavek).
- Potrebna je zakonska ureditev integracije različnih storitev sistema javnega potniškega prometa, določitev vsebin posameznih storitev javnega potniškega prometa ter določitev državnih, pokrajinskih in lokalnih organov, pristojnih za zagotavljanje javnih dobrin s področja javnega potniškega prometa (tč.2.4, 2.odstavek).
- Zaradi visokih zahtev starejše populacije glede dostopnosti do javnega prevoza, je potrebna posebna skrb in pozornost pri spodbujanju uporabe javnih prevoznih sredstev, pa tudi upoštevanje različnih potreb posameznikov, ki morajo imeti enakovredne možnosti uporabe prevoznih sredstev (tč.2.4, 5.odstavek).
- Razvoj družbe spodbuja razvoj sodobnega javnega potniškega prometa v smeri oblikovanja zasebnih storitev skupinskega prevoza, katere izvaja posameznik ali pravna oseba v okviru sistema enotnega javnega prometnega sistema. V sklopu storitev javnega potniškega prometa je potrebno zagotavljati tudi tiste javne storitve skupinskega prevoza, ki so javnega interesa in katere posamezen izvajalec zaradi tržnega interesa sam sicer ne bi izvajal, jih pa izvaja zaradi interesa lokalne ali nacionalne skupnosti. Takšne storitve morajo biti opredeljene kot storitve v javnem interesu in kot take podprte prek

ekskluzivne pravice, koncesijske pogodbe ali pogodbe za javne storitve (tč.4.2, 1.odstavek).

- Država zagotavlja zadovoljivo stopnjo mobilnosti z povezovanjem različnih sistemov javnega potniškega prometa, z ustrežno cenovno in fiskalno politiko, z ustreznimi količinskimi in kakovostnimi standardi, z uvedbo enotne vozovnice, z integracijo posebnih linijskih prevozov v enotni sistem javnega prevoza potnikov ter z vpeljavo postopka konkurenčnega razpisa za opravljanje prevoznih storitev (tč.4.2, 2.odstavek).

V izhodiščih Resolucije o prometni politiki Republike Slovenije (s podnaslovom »*Intermodalnost: čas za sinergijo*«), so zapisane ugotovitve o slabo razvitem in nepovezanem javnem potniškem prometu v Republiki Sloveniji, vendar v nadaljevanju v Resoluciji niso podani nikakršni konkretni ukrepi oziroma časovni roki za odpravo teh problemov. Problematike javnega potniškega prometa na ruralnih območjih ter neuravnoteženosti ponudbe javnega potniškega prometa v državi Resolucija posebej ne navaja, prav tako kakor tudi ne navaja nujno potrebnih enotnih minimalnih standardov dostopnosti v smislu najdaljše dopustne razdalje do najbližjega postajališča, minimalnih standardov kvalitete in časovne (frekvenca) oziroma prostorske (dostopnost) pokritosti izvajanja javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji, prav tako pa tudi ne navaja enotnega standarda za izračun normativnih stroškov. Kljub v Resoluciji zapisani dolžnosti države do zagotovitve osnovne mobilnosti celotnemu prebivalstvu, je v nadaljevanju Resolucije zapisano nasprotujoče si stališče, da je nemogoče zasnovati sistem javnega potniškega prometa, ki bi vsaj v zaključni fazi ne temeljil skoraj izključno na individualnem prevozu. Resolucija prav tako ne omenja posebnih potreb tistega dela prebivalstva, ki živi na ruralnih območjih in je brez možnosti uporabe lastnega prevoza (šoloobvezni otroci, dijaki, študentje, starejša populacija ter osebe s psihofizičnimi ovirami).

#### **4.1.7 Strategija razvoja Slovenije 2006-2013 (UMAR, 2005)**

- Uvajanje zasebnega javnega partnerstva pri izvajanju in financiranju javnih služb in naložb v infrastrukturo je sestavni del tretje razvojne prioritete na področju javnih služb (2.poglavje, tč.31).
- Enaka dostopnost prebivalstva do storitev sistemov zdravstva, izobraževanja in kulture je sestavni del četrte razvojne prioritete na področju zmanjševanja družbene izključenosti in socialne ogroženosti (2.poglavje, tč.33).
- Izboljšanje prometne povezanosti odmaknjenih, robnih območij z glavnimi prometnimi osmi, krepitev in spodbujanje javnega prevoza, ustvarjanje primernih delovnih in socialnih pogojev za starejše prebivalce ter boljše usklajevanje ponudbe javnega prevoza s potrebami in javnim interesom je sestavni del pete razvojne prioritete na področju skladnejšega regionalnega razvoja (2.poglavje, tč.35).

Strategija javnemu potniškemu prometu sicer priznava pomembno vlogo pri razvoju posameznih območij, vendar ne podaja nikakršnih konkretnih ukrepov, kako izboljšati prometno povezanost posameznih odmaknjenih območij ali kako zagotoviti enako dostopnost prebivalstva do javnih storitev in s tem preprečiti njihovo družbeno in socialno izključenost.

#### **4.1.8 Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Ur. l. RS, št. 76/2004)**

- Povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter prostorski razvoj na območjih s posebnimi potenciali in problemi predstavlja sestavni del temeljnih prioritete v strategiji zasnove bodočega prostorskega razvoja Slovenije (Uvod, tč.1, odst.3).
- Med cilje prostorskega razvoja Slovenije strategija med drugim uvršča tudi zagotavljanje povezanosti urbanih naselij in njihovih zaledij z učinkovitejšo mobilnostjo, ki bo podprta z javnim potniškim prometom (Uvod, poglavje 3, tč.2.3).



- Prebivalci Slovenije si kraj bivanja in dela lahko izbirajo po lastnih merilih, saj naj bi bile znotraj vseh regionalnih območij zagotovljene vse sodobne razmere za bivanje in delo (poglavje II, uvodna tč.3).
- Strategija predvideva pomoč države pri razvoju in medsebojnemu povezovanju javnega potniškega prometa ter posebno skrb dobrim povezavam z javnim potniškim prometom med podeželjem in urbanih naselji v posameznem regionalnem območju. Strategija tudi predvideva, da se prometno omrežje razvije kot celovit prometni sistem, ki bo povezoval vse razpoložljive oblike in vrste prometa (poglavje II, podpoglavje 5, tč.5.1 in 5.2).
- Za potrebe povezovanja urbanih naselij in podeželskih, oddaljenih, obrobni in strateško ali kako drugače pomembnih območij, strategija predvideva uvedbo prometno in funkcijsko uravnateženih omrežij s poudarkom na prednostnem povezovanju območij z javnimi prevoznimi sredstvi, zlasti železniškimi in avtobusnimi (Poglavje II, podpoglavje 5, tč.5.3(3)).
- Poseljenost podeželja se naj po določilih te strategije ohranja le na tistih območjih, ki so pomembna zaradi narodno-obrambnih vidikov in na območjih kakovostnih kulturnih krajin (poglavje II, podpoglavje 6, tč.6.2(3)).
- Strategija predvideva na območjih s posebnimi problemi, prostorski razvoj spodbuditi s krepitvijo urbanih naselij ter ustreznim razmeščanjem javnih storitev v prostoru (Poglavje II, podpoglavje 8, tč.8.1).

Strategija prostorskega razvoja Slovenije predstavlja temeljni državni dokument o usmerjanju razvoja na celotnem ozemlju države, v katerem so določene usmeritve za razvoj posameznih prostorskih sistemov tako na regionalni, kakor tudi na lokalni ravni. Območja praznjenja prebivalstva iz razloga slabše prometne dostopnosti in težkih življenskih razmer po podatkih te strategije obsegajo že skoraj 40% celotne površine Republike Slovenije, zaradi česar nastajajo veliki dodatni družbeni stroški. Prebivalstvo na obmejnih in hribovitih območjih samo namreč ne more več vzdrževati vso, za normalno življenje potrebno, lokalno infrastrukturo.

Kljub v strategiji zapisani pravici prebivalstva do proste izbire kraja bivanja in dela menim, da je ta možnost prebivalstvu na razpolago le teoretično, saj prebivalstvu znotraj različnih regionalnih območij nikakor niso zagotovljene enake možnosti za bivanje in delo. Marsikateremu prebivalcu z odročnejšega (obmejnega, hribovitega) območja npr. še do danes ni omogočen dostop do storitev javnega potniškega prevoza. Na tistih odročnejših območjih, kjer javni potniški promet obstaja, pa je le-ta zelo okrnjen. Zaradi tega je prebivalec na odročnejšem območju močno oviran pri zadovoljevanju njegovih osnovnih potreb po mobilnosti (otežen dostop do kraja njegove zaposlitve ali izobraževanja). Strategija poleg tega ohranjanje poseljenosti podeželja predvideva le na nekaterih izbranih, predvsem z obrambnega vidika za državo pomembnih območjih oziroma na območjih kakovostnih kulturnih krajin, kar je po mojem mišljenju v popolnem nasprotju z, v strategiji in ustavi, zapisanim načelom posameznikove proste izbire kraja bivanja in dela.

#### **4.1.9 Sklepne ugotovitve glede zakonodajne in normativne ureditve javnega potniškega prometa na ruralnih območjih Republike Slovenije**

Temeljni problem javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji je medsebojna nepovezanost različnih vrst izvajalcev javnega prevoza potnikov in nedorečena politika države na področju javnega potniškega prometa, še zlasti neenako obravnavanje različnih vrst izvajalcev javnega prevoza kot npr. železniškega in avtobusnega. To ima za posledico neuravnoteženo ponudbo javnega prevoza, ki je še najbolj izražena v pomanjkanju javnega potniškega prevoza na ruralnih območjih.

Kljub določilom že sprejete prevozne zakonodaje še vedno ni določenih enotnih standardov glede minimalne dostopnosti prebivalstva do javnega prevoza v smislu minimalnega števila dnevnih voženj (ob delavnikih ter ob sobotah, nedeljah in praznikih) do posameznih naselij različnih velikostnih razredov ter način zadovoljevanja osnovnih potreb po javnem prevozu za vse kategorije prebivalstva v državi, še zlasti tistega dela prebivalstva, ki živi na odročnejših ruralnih območjih brez kakršnihkoli povezav z javnim prevozom. Glede na to, da je tudi v Republiki Sloveniji vedno bolj prisoten naraščajoči trend staranja prebivalstva, je upravičeno domnevati, da

bo ravno kategorija starejšega prebivalstva, ki bo kljub starosti še vedno relativno zdrava in potovanj željna, v prihodnje predstavlja velik del potencianih potnikov javnega potniškega prometa in sicer kot izletniki, planinci, pohodniki, iskalci bio hrane ali preprosto uživalci neokrnjene narave. Marsikateri starostnik se namreč, kljub relativno dobremu zdravju in veljavnemu vozniškemu izpitu, v kolikor ga bo takrat še imel, sam najverjetneje ne bo več čutil dovolj sposobnega za daljše in naporene izletniške vožnje z lastnim osebnim vozilom.

V Republiki Sloveniji prevladuje izredno razpršena poselitev prebivalstva ter veliko število majhnih naselij, pri čemer ima kar dobra četrtina vseh naselij v Republiki Sloveniji manj kot 50 prebivalcev, 90% vseh naselij ima do 500 prebivalcev in le 7 mest v državi ima več kot 20.000 prebivalcev. (URL: <http://bsp1h.gov.si/D2300.kom/komstart/html>; 09.02.2006). Za dolinska in ravninska območja je značilna zgoščena poselitev, v hribovitem svetu pa prevladujejo majhna in med seboj razpršena manjša naselja, vasi ali zaselki. Zaradi tega ni pričakovati, da se bo javni prevoz potnikov v vseh teh naseljih lahko izvajal po sistemu obstoječega rednega javnega prevoza z velikimi avtobusi, saj kljub izdatnim dodatnim finančnim sredstvom s strani države ali lokalnih skupnosti zaradi majhnega števila potnikov le-ta ne bo smiselna.

Ob ohranitvi sedanjih zakonskih določil, ki izvajanje javnih linijskih prevozov pogojujejo z uporabo velikih avtobusov, hkrati pa na številnih ruralnih in težje dostopnih območjih ne dovoljujejo izvajanja nekaterih (rednih ali občasnih) posebnih oblik prevoza potnikov z manjšimi vozili, ki bi v redko naseljenih območjih nadomestili ekonomsko nevzdržne avtobusne linije, ni pričakovati izboljšanja dostopnosti prebivalstva ruralnih območij do osnovnih storitev javnega prevoza.

## 4.2 Temeljna zakonodajna in normativna ureditev v Evropski Uniji

V Evropski Uniji vsaka država članica samostojno določa svojo nacionalno prometno politiko in s tem tudi pravila izvajanja prevoza potnikov v notranjem potniškem prometu, pri čemer mora biti tako nacionalna prometna politika posamezne države članice, kakor tudi vse druge določbe posameznih nacionalnih zakonodaj, skladne s pravili in prioritetaми Skupne prometne politike (SPP) Evropske Unije.

Javni potniški promet na evropskem (ne pa tudi na posameznem nacionalnem) nivoju urejajo številne uredbe, med katerimi velja omeniti predvsem naslednje temeljne Uredbe, katere so bile v letih od njihove uveljavitve deležne že vrste sprememb in dopolnil, zato v nadaljevanju, z izjemo predlagane nove Uredbe o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prometa, niso podrobneje predstavljene:

- Council Regulation (EEC) No. 682/92 on common rules for the international carriage of passenger by coach and bus/*Uredba Sveta (EGS) št. 684/92 o skupnih pravilih za mednarodni avtobusni prevoz potnikov* (Official Journal, 1992),
- Council Regulation (EEC) No. 1191/69 on action by Member States concerning the obligations inherent in the concept of the public service in transport by rail, road and inland waterway/*Uredba Sveta (EGS) št. 1191/69 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh* (Official Journal, 1969),
- Council Regulation (EEC) No. 1107/70 on the granting of aids for transport by rail, road and inland waterway/*Uredba Sveta (EGS) št. 1107/70 o dodeljevanju pomoči v železniškem in cestnem prevozu ter prevozu po celinskih plovnih poteh* (Official Journal, 1970),
- Regulation of the European Parliament and of the Council on public passenger transport services by rail and by road. Revised proposal/*Uredba Sveta in Evropskega parlamenta o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza. Spremenjeni predlog.*

Predlog nove Uredbe, ki naj bi nadomestila obstoječi Uredbi št. 1191/69 in 1107/70. (Regulation..., 2005).

Javni potniški promet na evropskem nivoju posredno ali neposredno urejajo tudi naslednji pomembni dokumenti, katerih glavni poudarki so na kratko predstavljeni v nadaljevanju:

- The Common Transport Policy–Sustainable Mobility: Perspectives for the Future/*Skupna prometna politika* (The Common..., 1998),
- White Paper–European Transport Policy for 2010: Time to Decide/*Bela knjiga-Evropska prometna politika do leta 2010: čas za odločitev* (White Paper, 2001),
- White Paper on services of general interest/*Bela knjiga o storitvah splošnega pomena* (White Paper, 2004),
- Green Paper-The Citizen's Network: Fulfilling the Potential of Public Passenger Transport in Europe/*Zelena knjiga o javnem potniškem prometu* (Green Paper, 1995).

Bele knjige («*White Paper*»), izdane s strani Evropske Komisije, so dokumenti, ki vsebujejo uradne predloge za ravnanje Evropske Skupnosti na določenih področjih in se uporabljajo kot sredstva za oblikovanje politik na posameznih področjih. Bele knjige se lahko pri tem sklicujejo na določene predhodno izdane Zelene knjige, ki so bile objavljene z namenom sprožitve širših razprav na evropskem nivoju na določeno temo.

Zelene knjige («*Green Paper*»), izdane s strani Evropske Komisije, so pisne razprave, ki jih Evropska Komisija objavi na področju določenih politik z namenom spodbuditi širših javnih razprav pred oblikovanjem ali dokončnim sprejetjem zakonodaje z določenega področja. Zelene knjige predstavljajo dokumente, naslovljene na posamezne subjekte, ki so lahko organizacije ali posamezniki, kateri so bili s strani Evropske Komisije povabljeni, da sodelujejo v postopkih širših javnih razprav na določeno temo.

#### **4.2.1 Skupna prometna politika (SPP)**

- Temeljni cilji Skupne prometne politike Evropske Unije so naslednji: svobodni pristop do prevozne infrastrukturne mreže ter njena svobodna uporaba; svoboden pristop prevoznika na katerokoli tržišče držav članic; nediskriminatorna politika določanja cen prevozov s strani izvajalcev prevoznih storitev; zmanjševanje neposrednega vmešavanja države v prevozno dejavnost na najmanjšo možno mero; ukinitvev vseh bilateralnih sporazumov med državami članicami.
- Temeljna načela skupne prometne politike Evropske Unije so naslednja: enako obravnavanje uporabnikov in izvajalcev prevoza; finančna neodvisnost prevoznikov; svobodno delovanje in konkurenčnost med prevozniki; prosta izbira prevoznika; usklajevanje investicij v prevozno infrastrukturo.

#### **4.2.2 Bela knjiga – Evropska prometna politika do leta 2010: čas za odločitev**

- Prometni sistem mora biti dostopen vsem ljudem in mora zadovoljevati njihove potrebe in pričakovanja. Še posebej je potrebno upoštevati težave, s katerimi se srečujejo osebe, ki so starejše ali se težko gibljejo in so odvisne od javnega prevoza (III. poglavje, tč.B3 ).
- Dejavnost javnega prevoza potnikov ni le dejavnost, ki se ravna po tržnih pravilih, temveč je to tudi dejavnost širšega družbenega pomena (III. poglavje, tč.B3).
- Kot fizična vez socialne kohezije in uravnovešenega regionalnega razvoja, promet predstavlja bistveno sestavino javnih služb (III. poglavje, tč.B3).
- Zahteva javne službe (frekvenca in točnost storitev, razpoložljivost sedežev, ugodnejše cene za določene ogrožene socialne kategorije potnikov) je glavni instrument za zagotovitev opravljanja storitev splošnega interesa v prometnem sektorju (III. poglavje, tč.B3).
- Državni ali lokalni organi morajo poskrbeti za vzpostavitev ustreznega javnega prevoza na podlagi minimalnih meril, kot so dostopnost storitev, višina in preglednost cen ter časovno omejen rok koncesije (III. poglavje, tč.B3).

- Potrebno je olajšati prestopne med različnimi vrstami prevoza ter podpreti uvedbo enotnih vozovnic (III. poglavje, tč.A1).
- Taksi prevozom je potrebno priznati pomen, ki bo presegal zgolj pomen prevoza potnikov, pač pa morajo taksi prevozi poleg prevoza potnikov vključevati tudi nekatere druge dodatne storitve, kot so prevozi manjših pošiljk blaga, ekspresna dostava in drugo (III. poglavje, tč.A3).

#### **4.2.3 Bela knjiga o storitvah splošnega pomena**

- Opravljanje storitev splošnega pomena je lahko organizirano v sodelovanju z zasebnim sektorjem ali je zaupano zasebnim oziroma javnim podjetjem, pri čemer mora določanje obveznosti in nalog javnih storitev ostati naloga državnih organov (tč.2.2).
- Poglavitna naloga nacionalnih, regionalnih in lokalnih organov oblasti je določitev, organiziranje, financiranje in nadzorovanje izvajanja storitev splošnega pomena (tč. 2.3).
- Dostop vseh državljanov do cenovno dostopnih in visoko kakovostnih storitev splošnega pomena je bistvenega pomena za pospešitev socialne in teritorialne kohezije v Evropski Uniji, tudi v najbolj oddaljenih regijah. Vsakdo ima pravico dostopa do določenih storitev, ki veljajo za nujne, zaradi česar naj bo izvajalcem storitev naloženo, da storitve nudijo po dostopni ceni in po načelu pokrivanja celotnega ozemlja, pri čemer morajo biti izvajalcem zagotovljena zadostna finančna sredstva za ohranitev dolgoročnega izvajanja takšnih storitev (tč.3.3 in 3.4).
- Državam članicam mora biti priznana velika mera pristojnosti za lastno odločanje o načinu financiranja izvajanja dejavnosti gospodarskih storitev splošnega pomena, ki lahko vključuje neposredne finančne podpore preko državnega proračuna, posebne ali izjemne pravice, prispevke tržnih udeležencev, povprečne tarife in na solidarnosti temelječ način financiranja ob pogoju neomejevanja konkurence znotraj skupnega prevoznega trga (tč.4.2).

- Izvajalci storitev splošnega pomena in notranjih storitev so samostojni gospodarski subjekti, za katere veljajo pravila konkurenčnosti, njihovo izvajanje pa lahko izvajalci po potrebi prenesejo tudi na druge javne ali zasebne subjekte (tč.4.3).

#### **4.2.4 Zelena knjiga o javnem potniškem prometu**

- Javni potniški promet ima zelo pomembno vlogo pri storitvah splošnega pomena predvsem zaradi navezovanja socialnih kontaktov med prebivalstvom ter zaradi zagotavljanja dostopnosti do delovnih mest, šol, trgovin in zdravstvenih ustanov vsem tistim osebam z ruralnih območij, katere nimajo možnosti uporabe osebnega vozila (II. poglavje, tč.14).
- Potrebno je spodbujati izvajanje raziskav različnih inovativnih oblik javnega prevoza z namenom izboljšanja dostopnosti prebivalstva do storitev javnega potniškega prometa (II. poglavje).
- Potrebe tistih socialno ogroženih kategorij prebivalstva po javnem prevozu, ki so brez lastnega osebnega prevoznega sredstva, je potrebno zadovoljiti z različnimi inovativnimi oblikami prevozov od vrat do vrat (*»Door-to-Door«*) (II. poglavje, tč.14).

#### **4.3 Izvajanje javnega potniškega prometa na ruralnih območjih v nekaterih izbranih evropskih državah**

V nadaljevanju so na kratko predstavljeni glavni poudarki nacionalnih zakonodaj enajstih izbranih evropskih držav s področja javnega potniškega prometa na ruralnih območjih (ARTS..., 2002b; ARTS..., 2004c; Gabrovec et al, 2003b; Wieser, 2002), predstavljeni pa so tudi tisti glavni poudarki iz predloga nove Uredbe Sveta in Evropskega Parlamenta o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza, kateri se nanašajo na področje izvajanja javnega potniškega prometa na ruralnih območjih (Regulation..., 2005).



### 4.3.1 Avstrija

- Na nacionalnem nivoju je izvajanje javnega potniškega prometa v pristojnosti države, na regionalnem nivoju v pristojnosti pokrajin ter na lokalnem nivoju v pristojnosti občin. Področje javnega potniškega prometa se izvaja na podlagi nacionalnega Zakona o organiziranju in izvajanju javnega potniškega prometa in njegovih kasnejših dopolnil (Bundesgesetz..., 1999a).
- Podeljevanje koncesij za izvajanje javnega potniškega prometa se izvaja na podlagi nacionalnega Zakona o koncesijskih razmerjih in njegovih kasnejših dopolnil (Bundesgesetz..., 1999b). Ministrstvo, pristojno za promet, je pristojnost za določanje linij dodelilo pokrajinam.
- Načrtovanje in izvajanje javnega prevoza na ruralnih območjih je v pristojnosti pokrajin, občin ter lokalnih prevoznih organizacij, poznanih pod imenom »*Verkehrsverbund*«, katere v posameznih pokrajinah predstavljajo krovno organizacijo na področju javnega prevoza. Javni prevozi na ruralnih območjih se izvajajo z tesnim medsebojnim sodelovanjem ter skupno koordinacijo med pokrajinami, občinami ter lokalnimi prevoznimi organizacijami. Zakonodaja na ruralnih območjih dopušča izvajanje nekaterih posebnih oblik prevozov na zahtevo, poznanih tudi pod imeni »*Call bus/Rufbus*« oziroma »*Call collecting taxi/Anrufsammeltaxi*« ter izvajanje kombiniranega šolskega in rednega prevoza, saj oblasti šolske prevoze smatrajo za eno od oblik javnih prevozov.
- Pristop na tržišče prevoznih storitev je za vse zainteresirane nove izvajalce javnih prevozov (še zlasti tistih s področja izvajanja inovativnih oblik javnega prevoza) zaradi zahtevnih zakonodajnih postopkov v praksi zelo težaven, saj se lahko nove oblike prevozov uvedejo le na tistih območjih, kjer javni prevoz že obstaja in še to le v primeru, ko se s tem strinjajo tudi vsi ostali že obstoječi izvajalci javnega prevoza na tem območju. Zakonodaja predvideva, da se obstoječi prevozniki na nameravani pristop novih izvajalcev na trg lahko pritožijo, v kolikor menijo, da bi predvideni novi prevozniki lahko kakorkoli ogrozili njihovo sedanje delovanje. Pritožbe lahko obstoječi prevozniki podajajo tudi zoper vse tiste interesente, kateri bi želeli izvajati nove oblike prevozov na

prostovoljni osnovi. Zainteresirani izvajalci novih oblik javnih prevozov na določenih območjih imajo zaradi tega za izvajanje nameravanih oblik prevozov še največ možnosti, v kolikor nameravane prevoze izvajajo v sodelovanju z že obstoječimi izvajalci javnih prevozov na takšnih območjih.

- Nakupovalni centri in ostali veliki generatorji prometa sofinancirajo vse potrebne navezave njihovih centrov z javnim potniškim prometom na podlagi plačevanja posebnega prispevka.

#### 4.3.2 Nemčija

- Pristojnosti za področje javnega prevoza so porazdeljene med zvezni nivo na nacionalni ravni (»*Bund*«), med federalne enote na regionalni oziroma pokrajinski (deželni) ravni (»*Länder*«) ter med občine na lokalni ravni (»*Städte/Gemeinden*«). Občine se med seboj lahko združujejo v večje administrativne enote oziroma okraje (»*Kreis*«), kateri za izvajalce javnega prevoza predstavljajo najpomembnejšega oziroma najbolj kompetentnega sogovornika.
- Pravno podlago za izvajanje javnega prevoza potnikov v cestnem prometu predstavljajo temeljni zvezni zakonodajni akti, kot npr. Zakon o regionalizaciji javnega potniškega prometa (Gesetz..., 2002) ali Zakon o prevozu oseb (Personenbeförderungsgesetz, 1990) z njihovimi kasnejšimi dopolnitvami. Natančnejše opredelitve s področja planiranja, organiziranja in oblikovanja javnega potniškega prometa so sicer določene v zakonodajah posameznih regij (dežel). Država v zagotavljanju storitev javnega prevoza prebivalstvu vidi eno od osnovnih bivalnih funkcij.
- Občine same nimajo neposrednih pristojnosti na področju javnega prevoza, imajo pa veliko vlogo in odgovornost pri prizadevanjih za uvajanje izboljšav obstoječega sistema javnega potniškega prometa. Prevozniki morajo za izvajanje prevozov po fiksnih trasah obvezno pridobiti dovoljenje (licenco), ravno tako kakor ga morajo pridobiti tudi izvajalci taksi prevozov. Tržišče prevoznih storitev je omejeno in prevozniki niso deležni nikakršnih finančnih subvencij oziroma nadomestil za svoje delovanje. V kolikor

posamezni prevoznik ne želi več izvajati prevozov po principu samopokrivanja stroškov (t.j. po tržnih zakonitostih), lahko posamezno okrožje takšnega prevoznika oziroma njegove prevozne storitve izključi iz sistema prevoznih storitev.

- Integracija posebnih oblik javnega prevoza z obstoječimi oblikami rednega javnega prevoza se pospešeno razvija. Osebe s posebnimi potrebami so upravičene do brezplačnega javnega prevoza, zato za takšne osebe ni razvitih in tudi ne predvidenih nikakršnih posebnih oblik javnega prevoza.
- V preteklosti (zlasti v 70. letih prejšnjega stoletja) je bilo preko integracije taksi prevozov v sistem javnih prevozov razvitih veliko modelov posebnih oblik javnega prevoza, ki so še danes v uporabi (organizirane sheme kolektivnega taksi prevoza na zahtevo/»*Collective taxi on-demand*« oziroma »*Anruf-Sammeltaxi*«; prevoz na zahtevo ali avtobusni taksi prevoz/»*Ride-on-demand*« oziroma »*Anruf-Linienfahrt*«; občinski avtobusni prevoz/»*Citizen's bus service*« oziroma »*Bürgerbus*«; prevoz z avtobusom na klic/»*Call-a-bus service*« oziroma »*Anruf-Bus*«). Šolski prevozi na ruralnih območjih so kot kombinirani prevozi dostopni tudi vsem ostalim potnikom, ki takšen prevoz želijo uporabljati, omogočena pa je tudi možnost izvajanja posebnih oblik prevozov na zahtevo, zaradi česar je kot podpora takšnim oblikam prevoza na ruralnih območjih vzpostavljeno večje število dispečarskih centrov. Omogočena je tudi možnost izvajanja prostovoljnih prevozov z vozniki prostovoljci, pri čemer so občine v preteklosti za ta namen lahko prispevale znatna dodatna finančna sredstva, kar pa je danes zaradi slabšega gospodarskega stanja v državi dopustno izvajati le še v primeru, da je takšna možnost izvajanja javnega prevoza natančno opredeljena v veljavni zakonodaji.

### 4.3.3 Italija

- Dejavnost javnega prevoza je na regionalnem nivoju v pristojnosti pokrajin, na lokalnem nivoju pa v pristojnosti občin. Tržišče prevoznih storitev je sestavljeno iz velikega števila različnih manjših prevoznikov.

- V primeru poteka linij preko več kot dveh regij, je izvajanje takšnih linij v pristojnosti državnih oblasti. V primeru poteka linij preko ene ali dveh regij, je izvajanje takšnih linij v pristojnosti posameznih pokrajinskih oblasti. V primeru, da redne linije potekajo preko več regij, so za izvajanje takšnih linij odgovorne tiste regije, preko katerih poteka najdaljši del posamezne linije. V primeru poteka linij po ruralnih in goratih območjih, je izvajanje takšnih linij v pristojnosti občinskih in pokrajinskih oblasti.
- Pokrajine so pristojne za področje izvajanja rednih linij, občine pa so pristojne za področje izvajanja šolskih prevozov ter ostalih posebnih oblik javnega prevoza, tudi turističnega, za katere se tudi izdajajo ustrezne licence. Izvajanje kombiniranega prevoza potnikov in blaga je omejeno na redka ruralna območja.
- Javna finančna sredstva se lahko namenijo le za posodabljanje prometne infrastrukture oziroma za razvoj novih inovativnih oblik javnega prevoza, ne pa tudi za neposredna finančna izplačila oziroma subvencioniranje prevoznikov.
- Model podeljevanja koncesij ter licenc za izvajanje javnih prevozov, katerega so se v preteklosti posluževale pokrajine in občine, je bil leta 2004 odpravljen in nadomeščen z modelom, kateri prevoznikom omogoča večjo medsebojno konkurenčnost. Model temelji na izbiri najbolj ugodnega prevoznika, kateri bo pripravljen zahtevane standarde izvajanja javnega prevoza izvajati z najmanjšimi stroški.

#### **4.3.4 Belgija**

- Regionalni in lokalni javni potniški promet je v pristojnosti regij. Vsaka od regij v državi (npr. regija Flanders na severnem delu, regija Wallonia na južnem delu in regija Brussels v osrednjem delu) ima na svojem območju izbranega enega glavnega izvajalca javnih prevozov (npr. izvajalca De Lijn, TEC ali MIVB).
- V regiji Flanders je glavni izvajalec javnih prevozov družba De Lijn, ki je pooblaščen in v celoti odgovorna za organiziranje in izvajanje vseh oblik rednega in posebnega javnega prevoza, pri čemer je obveznost zagotavljanja minimalnega nivoja storitev javnega prevoza med družbo De Lijn in oblastmi regije Flanders natančno dogovorjena s pogodbo.

Družba De Lijn kot javno podjetje, ki deluje na neprofitni osnovi in katero je zadolženo za upravljanje prevoznega omrežja, tehnično koordinacijo, cenike in vozne rede, lahko za potrebe izvajanje prevozov najema tudi druge prevoznike. Družbo De Lijn sicer sestavlja pet samostojnih prevoznih družb, po ena na vsako pokrajino. Vsaka od družb je odgovorna tako za načrtovanje in izvajanje javnega prometa na svojem območju, kakor tudi za razvoj svoje lastne komercialne politike, zagotavljanja ustreznega osebja ter implementacijo posameznih sporazumov med družbo in občinami v prakso.

- Občine same nimajo neposrednih pristojnosti v zvezi z izvajanjem javnega prevoza, pač pa imajo pristojnost podeljevanja licenc za izvajanje taksi prevozov in pristojnost izvajanja projektov s področja koncepta osnovne mobilnosti, poznanega tudi pod imenom »*Basic Mobility*«.
- Koncept osnovne mobilnosti je predstavila vlada leta 2000 z namenom razvijanja novih in inovativnih oblik javnega prevoza, ne samo na urbanih, pač pa tudi na lokalnih ruralnih območjih, kjer je zagotavljanje osnovne mobilnosti prebivalstva tudi najbolj zahtevno. Koncept osnovne mobilnosti priznava pravico do minimalnega javnega prevoza vsem kategorijam prebivalstva, pri čemer morajo prevozniki prebivalcem zagotavljati: največjo še dopustno oddaljenost posameznikovega prebivališča do najbližjega postajališča javnega prevoza (na ruralnih območjih znaša ta oddaljenost 750m); minimalni še dopustni časovni interval, znotraj katerega se mora izvajati javni prevozi (od 06.00-21.00 ob delavnikih ter od 08.00-23.00 ob sobotah, nedeljah in praznikih); minimalno še dopustno frekvenco povezav (ob delavnikih vsaj eno avtobusno linijo na uro in maksimalno 75-minutni interval v času izven glavnih prometnih konic, dve avtobusni liniji na uro znotraj glavne prometne konice ter eno avtobusno linijo na dve uri ob koncih tedna oziroma praznikih). Belgija je tako ena redkih držav, ki ima določene minimalne standarde izvajanja javnega prevoza, s katerimi vsem kategorijam prebivalstva zagotavlja osnovno mobilnost.
- Koncept osnovne mobilnosti mora biti organiziran in vzdrževan s strani glavnega izvajalca prevozov (npr. družbe De Lijn), kateri v zameno za to od pristojnih oblasti (npr. regije Flanders) dobiva dodatna finančna sredstva. V kolikor družbi De Lijn do leta 2004

ne bi uspelo organizirati javnega prevoza v skladu z konceptom osnovne mobilnosti in s tem vsem kategorijam prebivalstva omogočiti osnovni javni prevoz, bi bil De Lijn kot pogodbeno zavezani izvajalec javnih prevozov dolžan plačevati razliko med ceno storitve taksi prevoza in ceno avtobusne vozovnice za vse tiste posameznike, ki bi namesto predvidenega, a nevzpostavljenega javnega prevoza v skladu z konceptom osnovne mobilnosti, za zadovoljitev svojih potreb po mobilnosti morali uporabiti nadomestni taksi prevoz.

- Občina, glavni izvajalec javnega prevoza (npr. družba De Lijn) ter posamezni strokovnjaki s področja javnega prevoza, vsako novo prejeta iniciativo s področja uvajanja novih inovativnih oblik javnega prevoza v prakso, skupno obravnavajo v okviru možnosti vključitve predlaganih novih oblik prevoza v koncept osnovne mobilnosti. Regija Flanders pri tem določenim socialno šibkejšim kategorijam prebivalstva (šoloobveznim otrokom, osebam s posebnimi potrebami, starejšim osebam) omogoča brezplačen javni prevoz, regija Wallonia omogoča izvajanje javnih prevozov z prostovoljnimi vozniki, v kolikor se takšni prevozi izvajajo v sodelovanju z že obstoječimi javnimi prevozniki, obe regiji pa tudi omogočata kombinirani šolski in redni prevoz potnikov.
- V koncept osnovne mobilnosti se zelo težko vključujejo taksi prevozniki in morebitni novi prevozniki zasebnega sektorja, kateri bi tudi želeli izvajati javne prevoze na ruralnih območjih. Vsi zainteresirani novi prevozniki morajo namreč zadovoljevati zelo stroge kriterije, katere od njih zahteva koncept osnovne mobilnosti, s čimer poskušajo oblasti zaščititi obstoječega glavnega prevoznika.

#### **4.3.5 Španija**

- Dejavnost javnega potniškega prometa je pod nadzorom državnih oblasti. Pristojnost izvajanja javnega prevoza je porazdeljena med državo za področje linij, katere potekajo preko več pokrajin ter med pokrajinske oblasti za področje linij, katere potekajo znotraj posameznih pokrajin. Ruralni prevoz je v celoti v pristojnosti pokrajin.

- Področje javnih prevozov ureja zakonodajni akt iz leta 1987 z naslovom »*Land Transport Act*«, katerega osnovni namen je preko sistema koncesij zagotavljati javni prevoz vsem kategorijam prebivalstva, še zlasti osebam s posebnimi potrebami, socialno ogroženim osebam ter osebam na ruralnih območjih z ovirano dostopnostjo do javnega prevoza. V sistem koncesij se lahko vključijo izvajalci rednih prevozov ter izvajalci različnih fleksibilnih in inovativnih oblik javnega prevoza, ne pa tudi izvajalci taksi prevozov. Do leta 2002 je le katalonska pokrajinska vlada sprejela poseben zakonodajni akt s tega področja.
- Zakonodaja s področja javnega prevoza razlikuje med različnimi oblikami izvajanja javnega prevoza potnikov (redni prevoz potnikov, prevoz oseb s posebnimi potrebami, prevoz samo določenih kategorij oseb, taksi prevoz, ...), pri čemer zakonodaja preprečuje kakršnokoli kombiniranje posameznih oblik prevoza med seboj. Posamezne oblike javnega prevoza zakonodaja obravnava ločeno. Izvajanje kombiniranega šolskega in rednega prevoza potnikov torej ni omogočeno, pač pa se morajo takšni prevozi izvajati kot ločena samostojna oblika prevozov. Na ruralnih območjih se izvajajo ločeni šolski prevozi, saj zakonodaja predpisuje obvezen organiziran prevoz v šolo vseh tistih otrok, kateri živijo izven kraja šolanja. Financiranje šolskih prevozov je v pristojnosti regionalnih šolskih oblasti in ne ruralnih občin. Obdobje financiranja je časovno vezano na veljavnost šolskega statusa upravičencev oziroma na maksimalno zakonsko predvideno obdobje šolanja.
- Pokrajinske oblasti so odgovorne za izvajanje javnega prevoza (tudi šolskega) znotraj njihovega teritorija. Na nekaterih ruralnih območjih se, kljub zakonsko predpisani neodvisnosti linij za različne kategorije potnikov, izvaja tudi kombinirani redni in šolski prevoz.
- Javni prevoz na ruralnih območjih se kljub ekonomski nevzdržnosti takšnega izvajanja tudi v Španiji večinoma izvaja z avtobusi, zaradi česar so nekatera območja v preteklosti že ostala odrezana od storitev javnega prevoza. Na nekaterih ruralnih območjih so se zato, tudi z finančno pomočjo posameznih pokrajin, začeli izvajati kombinirani šolski in redni prevozi ter prevozi na zahtevo, ki pa niso vključeni v nobenega izmed koncesijskih

sistemov prevozov. Takšni prevozi (poznani tudi pod imenom »*Special rural transport system*«) se na območjih, kjer javni prevoz ne obstaja, izvajajo z minibusi, kombiji ali taksiji na podlagi posebnega dovoljenja, izdanega s strani pristojnih oblasti. V primeru izvajanja prevozov z taksiji, imajo le ti potnikom pravico zaračunavati drugačno (največkrat višjo) ceno prevoza kakor pri običajnih taksi prevozih znotraj predpisanih koncesijskih območij. Takšno zaračunavanje taksistom, ki izvajajo običajne taksi prevoze izven ruralnih območij, drugje sicer ni dovoljeno. V nekaterih avtonomnih pokrajinah so po tem, ko so le-ta postala odgovorna za potek izvajanja javnega prevoza na njihovem teritoriju, razvili posebne sheme podeljevanja dodatnih finančnih sredstev v okviru že obstoječih koncesijskih območij.

- V primeru izvajanja taksi prevozov na ruralnih območjih, zaradi izvzetosti taksi prevozov iz koncesijskih razmerij, izvajalci takšnih prevozov niso upravičeni do prejemanja nikakršnih javnih sredstev iz naslova sredstev za spodbujanje javnega prevoza na ruralnih območjih. Subvencioniranje oziroma plačevanje nadomestil je možno le pri tistih prevoznikih, ki na ruralnih območjih izvajajo slabo zasedene linije v okviru obstoječih koncesijskih razmerij (pogodb), pa še to ne v vseh pokrajinah.
- Posebne oblike prevozov na zahtevo z majhnimi vozili, ki bi jih vozili prostovoljci oziroma člani neprofitnih organizacij, v splošnem niso mogoče. V pokrajini Andalucia se kljub temu izvaja shema kolektivnega prevoza pod okriljem zdravstvenih organizacij, ki takšne prevoze finančno podpirajo ter jih organizacijsko izvajajo z namenom prevoza starejšega ruralnega prebivalstva v njihove zdravstvene ustanove. V pokrajini Catalonia se na podlagi tamkajšnje zakonodaje lahko prevozi na klic izvajajo tudi z vozili manjših kapacitet ali z taksiji. V drugih pokrajinah izvajanje takšnih oblik prevozov zahteva pridobitev posebnega dovoljenja pristojnih oblasti.

#### **4.3.6 Finska**

- Pristojnost za področje javnega prevoza je porazdeljena med ministrstvo, pristojno za promet ter med pokrajine in občine. Pokrajinske oblasti so pristojne za načrtovanje in



razvijanje vseh rednih oblik javnega prevoza ter za podeljevanje licenc za taksi prevoze in prevoze po fiksnih linijah. Licence za taksi prevoze ter prevoze po fiksnih linijah se podeljujejo le v primeru, ko na posameznem območju obstaja pomanjkanje storitev javnega prevoza. Licence se večinoma podeljujejo na podlagi predhodno opravljenih analiz konkurenčnih ponudb novih zainteresiranih prevoznikov. Prevoznikom ni dovoljeno izvajati nikakršnih prevozov za plačilo, v kolikor le-ti za izvajanje takšnih prevozov predhodno ne pridobijo ustreznega dovoljenja (licence). Pri izvajanju rednih linij javnega prevoza, prevoznikom ni dovoljeno nikakršno spreminjanje poteka obstoječih tras, s čimer se prevoznikom onemogoča možnost načrtovanja morebitnih prevozov od vrat do vrat. Na ruralnih območjih obstaja možnost kombiniranega prevoza šolarjev ter ostalih potnikov, prav tako kakor tudi možnost izvajanja nekaterih posebnih oblik prevozov na zahtevo.

- Občinska oblast je pristojna za načrtovanje in izvajanje posebnih oblik javnega prevoza kot so šolski prevozi, prevozi starejših oseb in prevozi oseb s posebnimi potrebami. Ponekod so občinske oblasti pristojne tudi za izvajanje prevozov po fiksnih linijah znotraj njihovih območij.
- Občinam, ki so na svojem območju pristojne za izvajanje javnega prevoza, potrebna finančna sredstva dodeljujejo različna ministrstva, ki so kakorkoli vključena v dejavnost javnega potniškega prevoza (npr. ministrstva za promet, šolstvo, zdravstvo, delo, socialne zadeve, ...).

#### **4.3.7 Nizozemska**

- Za izvajanje javnega prevoza in koordinacijo med lokalnim in regionalnim javnim prevozom so pristojne pokrajinske oblasti. Ministrstvo, pristojno za promet, za potrebe izvajanja javnega prevoza pokrajinskim oblastem podeljuje določena finančna sredstva, s čimer pokrajinske oblasti postanejo v celoti odgovorne tako za nemoteno izvajanje javnega prevoza na njihovem teritoriju, kakor tudi za vso potrebno investiranje v prometno infrastrukturo, namenjeno nemotenemu izvajanju javnega prevoza.

- Občinske oblasti so pristojne za zagotovitev javnega prevoza vsem tistim osebam s posebnimi potrebami, ki so zaradi svojega težjega zdravstvenega stanja brez možnosti lastnega prevoza in zaradi tega odvisne izključno od storitev javnega prevoza. Občinske oblasti za potrebe zagotavljanja javnega prevoza takšnim kategorijam oseb, od ministrstev, pristojnih za promet in socialne zadeve, dobivajo vsa potrebna dodatna finančna sredstva. Določenim socialno šibkejšim kategorijam prebivalstva (šoloobveznim otrokom, osebam s posebnimi potrebami, starejšim osebam) je omogočen brezplačen javni prevoz. Izvajanje kombiniranega šolskega in rednega prevoza potnikov ni možno, pač pa se morajo takšni prevozi izvajati kot ločena oblika prevozov. Prav tako je izvajalcem omogočena možnost izvajanja prostovoljnih prevozov.
- Dejavnost javnega prevoza (rednega in posebnega, kot so npr. prevozi na klic ipd.) je urejena skladno z zakonodajo iz leta 1999 (*»The Ministerial Regulation Financing Public Transport«*), katera pokrajinskim in občinskim oblastem omogoča uporabo določenih finančnih sredstev za potrebe vzpostavitve posebnih oblik javnega prevoza kot so npr. kolektivni prevozi potnikov na zahtevo (*»Collective demand responsive transport«*). Prevozi na zahtevo so na ruralnih območjih zelo razširjeni in se izvajajo v sklopu rednih linij, v kombinaciji z prevozom oseb s posebnimi potrebami. Leta 2002 je bilo vzpostavljenih skoraj 40 primerov različnih storitev s področja prevozov na zahtevo, katere so se med seboj razlikovale po različnih karakteristikah, kot so: dolžina linije, namen, razpoložljivost in cena storitve, način rezervacije storitev idr. Zaradi potrebe po informacijski podpori za izvajanje prevozov na zahtevo, so bili uvedeni številni dispečarski centri. Večino izvajalcev prevozov na zahtevo zaradi odličnega poznavanja cestnih razmer predstavljajo kar izvajalci taksi prevozov (taksi službe). Kljub temu, da storitve prevoza na zahtevo v splošnem niso pogoste in zato tudi niso vključene v nobeno od oblik prevoznih storitev, katere so sicer predvidene v zakonodaji (redni prevozi, redni posebni prevozi, taksi prevozi, prevozi samo določenih kategorij potnikov), je takšna oblika prevozov smiselna na številnih ruralnih območjih. Za regionalne in lokalne povezave je uveden sistem enotne vozovnice, v katerega pa ni vključena nobena od oblik izvajanja prevozov na zahtevo.

- Le manjše število različnih prevoznikov se poteguje za pravico izvajanja rednih prevozov oziroma prevozov na zahtevo, zaradi česar lahko pokrajinske oblasti z namenom preprečitve prilaganja ponudb za opravljanje prevoznih storitev le s strani enega zainteresiranega prevoznika, kriterije za izbiro prevoznika ustrezno spremenijo in s tem po potrebi zajamejo širši krog morebitnih zainteresiranih izvajalcev.

#### 4.3.8 Švedska

- Pristojnost za izvajanje javnega prevoza je porazdeljena med ministrstvo, pristojno za promet na državnem nivoju, med pokrajine na regionalnem nivoju ter med občine na lokalnem nivoju. Občinske oblasti so skupaj z pokrajinskimi (okrajnimi) oblastmi odgovorne za izvajanje vseh oblik lokalnega in regionalnega javnega prevoza (avtobusnega, železniškega, rečnega, taksi prevoza, ...).
- Vsak okraj (»County«) ima vzpostavljeno svojo podporno službo, ki je zadolžena za načrtovanje in izvajanje javnega prevoza na svojem območju. Občina je odgovorna za izvajanje posebnih oblik javnega prevoza, tudi šolskega. Omogočena je možnost izvajanja kombiniranega šolskega in rednega prevoza potnikov, ki se zelo pogosto uporablja. Zakonodaja občinam dovoljuje, da lahko odgovornost in skrb za izvajanje javnega prevoza oseb s posebnimi potrebami prepustijo okrajnim oblastem.
- Ruralna območja so pogosto deležna nekaterih dodatnih storitev javnega prevoza, kot so npr. dva do trikrat tedensko delujoči taksi prevoz na zahtevo (»Dial-a-ride taxi«), zaradi česar so bili (kot podpora takšnim oblikam prevozov) vzpostavljeni številni dispečarski centri. Takšni taksiji na zahtevo izvajajo prevoze po okvirnem voznem redu na določenem ruralnem območju brez vnaprej določenega fiksnega prevoznega načrta. Namenjeni so za prevoze prebivalstva do najbližjega urbanega središča. Pokrajinske oblasti takšne oblike prevozov sofinancirajo samo v primeru, da se prevozi na ruralnih območjih izvajajo vsaj trikrat tedensko, zaradi česar ruralno prebivalstvo za takšne storitve prevoza plačuje enako ceno kakor bi jih plačevalo za storitve rednega prevoza, če bi le-ta tam obstajal. Takšna oblika prevoza je zaradi majhne frekvence namenjena zadovoljitvi zgolj občasnih

potreb ruralnega prebivalstva, predvsem iz naslova nakupovanja, obiska zdravnika ali medsebojnega druženja. Povprečna zasedenost vozila pri posameznem potovanju z takšno obliko prevoza je 60%, kar znaša enega ali dva potnika na vozilo. Zakonodaja z različnimi zahtevami pri izvajanju avtobusnih in taksi prevozov (predvsem z različnimi zahtevami po opremljenosti vozil) omogoča, da si avtobusni in taksi prevozi na ruralnih območjih medsebojno neposredno ne konkurirajo.

#### 4.3.9 Grčija

- Pristojnost za področje javnega prevoza je porazdeljena med ministrstvo, pristojno za promet na državnem nivoju, med pokrajine na regionalnem nivoju, med prefektore ter med občine na lokalnem nivoju. Ministrstvo, pristojno za promet, usmerja izdajanje dovoljenj tako za vse že obstoječe linije, kakor tudi za vse morebitne nove linije, prav tako pa tudi usmerja pokritost ozemlja z postajališči javnega potniškega prometa ter določa letno osnovo za določitev cen prevozov glede na potniški kilometer. Na področju javnih prevozov na ruralnih območjih, še zlasti na področju podeljevanja finančnih nadomestil, poleg ministrstva, pristojnega za promet, sodelujejo tudi ministrstva za notranje zadeve, šolstvo in ekonomske odnose. Pristojnost pokrajin je pri tem omejena.
- Pokrajine imajo pristojnost samostojnega odločanja, ali je posamezna občina v pokrajini sposobna zagotavljati linije, ki ekonomsko niso vzdržne. Pokrajine so pristojne tudi za izvajanje različnih študij izvedljivosti (*»Feasibility studies«*) za tiste primere, ko naj bi načrtovana nova linija povezovala dve prefekturi znotraj iste pokrajine.
- Prefektore so nosilci pristojnosti za izvajanje javnega prevoza na ruralnih območjih, pri čemer na lokalnem nivoju izvršujejo siceršnje pristojnosti ministrstva, pristojnega za promet na državnem nivoju. Ob upoštevanju mnenj občin ter ob upoštevanju usmeritev različnih državnih politik za področje javnega potniškega prometa, prefektore odločajo o potrebnih frekvencah prevozov tako na obstoječih, kakor tudi na vseh predlaganih novih linijah. Prefektore določajo tudi najvišje cene javnih prevozov ter ugotavljajo, na katerih območjih bi se javni prevozi lahko izvajali z občinskimi avtobusi. Prefektore predlagajo

tudi smernice za izvajanje šolskih prevozov na ruralnih območjih. V vsaki prefekturi se javni prevoz na urbanih in ruralnih območjih izvaja z enim samim izbranim glavnim prevoznikom, kateri izvaja tudi vse šolske prevoze. Kombiniranih šolskih in rednih prevozov potnikov ni možno izvajati, saj se morajo šolski prevozi izvajati izključno kot samostojna oblika prevoza. Taksi prevoze v večini primerov izvajajo zasebniki in ne izbrani glavni prevoznik.

- V izvajanje javnih prevozov na ruralnih območjih so, v kolikor s tem soglašajo tudi pokrajine ter ministrstvo, pristojno za promet, vključene tudi občine, katere lahko ruralnemu prebivalstvu učinkoviteje ponudijo različne oblike fleksibilnih javnih prevozov v odvisnosti od dejanskih lokalnih potreb tamkajšnjega prebivalstva. Občine, razen v izjemnih primerih, kot je primer zelo odmaknjenih ruralnih naselij, same ne smejo samostojno izvajati šolskih prevozov.
- Javna finačna sredstva za izvajanje javnega prevoza na ruralnih območjih so namenjena samo za točno določene namene, kot npr. za izvajanje šolskih prevozov, ne pa tudi za razvoj novih inovativnih rešitev s področja izvajanja javnega prevoza na ruralnih območjih.

#### **4.3.10 Irska**

- Dejavnost javnega potniškega prometa je v pristojnosti vlade, ki odloča o tem, kateri prevoznik lahko izvaja javne prevoze z rednimi linijami. Vlada se je z namenom boljšega zagotavljanja javnega prevoza na ruralnih območjih (*»Government's new Rural Transport Initiative - RTI«*) odločila osredotočiti se na možnost uvedbe izvajanja različnih oblik prevozov na zahtevo kot so posebne fleksibilne oblike javnih prevozov ter posebne oblike prostovoljnih prevozov z vozniki prostovoljci, zaradi česar so bili uvedeni številni dispečarski centri kot podpora takšnim posebnim oblikam prevozov (t.j. prevozov na klic). Ministrstvo, pristojno za promet, je odgovorno za pripravo ustrezne zakonodajne ureditve s področja javnega potniškega prometa. Na področju izvajanja javnih prevozov na ruralnih območjih sodeluje tudi ministrstvo za šolstvo, ki za potrebe izvajanja šolskih

prevozov namenja posebna dodatna finančna sredstva. Izvajanje šolskih prevozov se sicer lahko izvaja tudi kot kombinirani šolski prevoz ter prevoz ostalih potnikov. Starejšim osebam je zagotovljen brezplačen javni prevoz.

- Regionalne in lokalne oblasti nimajo pristojnosti na področju izvajanja storitev javnega potniškega prometa, so pa lokalne oblasti pristojne za podeljevanje licenc za izvajanje taksi prevozov.
- Izbrani državni prevoznik je kot edini prevoznik upravičen do prejemanja finančnih nadomestil za primer izvajanja javnih prevozov na ruralnih območjih. Vključenost zasebnega sektorja na področju javnega potniškega prometa je zelo majhna, kljub temu da nekateri zasebni prevozniki s pristojnimi lokalnimi oblastmi sklepajo pogodbe o izvajanju omejenega obsega storitev javnega prevoza na ruralnih območjih.

#### **4.3.11 Velika Britanija**

- Leta 1985 je bil v Veliki Britaniji (Angliji, Wales-u in na Škotskem) sprejet zakonodajni akt s področja javnega prevoza, poznan pod imenom »*Transport Act*«, ki je za avtobusne prevoznike predstavljal popolno liberalizacijo dostopa na tržišče prevoznih storitev (t.i. »*deregulacijo javnega potniškega prometa*«), tako na urbanih, kakor tudi na ruralnih območjih Velike Britanije. Lokalne skupnosti so s tem pridobile možnost večjega samostojnega načrtovanja, organiziranja in izvajanja lokalnega javnega prevoza na njihovem območju, kateri bi kar najbolj zadovoljeval potrebe tamkajšnjega prebivalstva. S tem so se odprle velike možnosti izvajanja javnega prevoza tudi vsem tistim zainteresiranim prevoznikom, ki so bili pripravljene izvajati posebne oblike javnih prevozov. Negativna posledica sprejetja navedenega akta je bila ta, da se je ob zmanjšanju stroškov poslovanja prevoznikov, nenadoma močno zmanjšala tudi ponudba in uporaba storitev javnega prevoza. Po sprejetem zakonodajnem aktu iz leta 1985 so se zato močno povečala javna finančna sredstva, namenjena načrtovanju in izvajanju prostovoljnih (t.i. »*volunterskih*«) oblik prevozov na ruralnih območjih.

- Omogočeni sta dve obliki izvajanja taksi prevozov: kot običajna oblika izvajanja taksi prevozov na urbanih območjih (npr. naročilo taksi prevoza na ulici) ter kot oblika privatnega najema taksija z vnaprej dogovorjenim naročilom prevoza. Z leta 1985 sprejetim zakonodajnim aktom je bil na prevozno tržišče omogočen svoboden pristop vseh zainteresiranih izvajalcev taksi prevozov, zaradi česar mora tista lokalna skupnost, ki želi kakorkoli dodatno omejevati število izdanih licenc zainteresiranim izvajalcem taksi prevozov na njenem območju, dokazati konkretne negativne vplive, ki bi v primeru podelitve licenc nastali na njenem območju. Podeljevanje licenc je sicer v pristojnosti lokalnih oblasti. Taksi prevozniki lahko izvajajo tudi takšne lokalne linije, ki imajo sicer vse lastnosti avtobusnih linij (»*Taxibus*«). Ker običajnim taksi izvajalcem ni namenjenih nikakršnih dodatnih javnih finančnih sredstev iz naslova izvajanja prevozov na ruralnih območjih, so običajni taksi prevozi na ruralnih območjih redki in se večinoma izvajajo le z namenom prevoza otrok v šole. Za osebe s posebnimi potrebami (za t.i. funkcionalno ovirane osebe) je omogočena posebna shema taksi prevozov na podlagi izdanih kartic oziroma kuponov (»*Taxicard*, *Taxivoucher*«), katere osebam na ruralnih območjih v primeru njihove dejanske upravičenosti podeljujejo pristojne lokalne skupnosti. Osebam s posebnimi potrebami je v Wales-u, na Škotskem in na Severnem Irskem omogočen brezplačen javni prevoz. Dodatnih javnih finančnih sredstev sicer niso deležne niti preostale kategorije prebivalstva, kot so npr. mladi ali brezposelni.
- Na ruralnih območjih so se na podlagi sprejetega zakonodajnega akta uveljavile naslednje tri najpogostejše oblike izvajanja neprofitnega (volunterskega) javnega prevoza potnikov:
  - neprofitni prevozi z minibusi, ki so last občin oziroma lokalnih skupnosti, kateri pa niso namenjeni prevozu vseh kategorij prebivalstva, pač pa le določenih kategorij prebivalstva (starejših oseb, šoloobveznih otrok, oseb s posebnimi potrebami, članov organizacij, vključenih v takšen sistem prevozov), ki za vsakokratni prevoz plačajo vnaprej dogovorjeno tarifo,
  - neprofitni prevozi z minibusi, ki so last občin oziroma lokalnih skupnosti, katere upravljajo prostovoljni vozniki in so namenjeni prevozu vseh kategorij prebivalstva,

- neprofitna oblika prevozov z osebnimi vozili, ki so last občin oziroma lokalnih skupnosti, poznana tudi pod imenom »*Community car scheme*«, kjer lahko vozila posamezniki najamejo za določen čas.
- Storitve javnega prevoza z vozili, ki imajo manj kot 9 sedežev, je oproščena plačila davka (VAT), storitvam taksi prevoza pa je predpisan najvišji davek, ki ga izvajalci taksi prevozov največkrat prenesejo na potnike oziroma davek vključijo v ceno prevoza.
- Uporabnikom javnega prevoza je v Angliji, na Škotskem ter v Wales-u na razpolago enotna telefonska številka (»*Travelline*«) za namen pridobitve celovitih informacij glede voznih redov, cenikov oziroma potekov linij različnih prevoznikov znotraj celotnega teritorija, po katerem se izvaja javni prevoz.

#### **4.4 Sklepne ugotovitve glede izvajanja javnega potniškega prometa na ruralnih območjih v izbranih evropskih državah**

- V večini evropskih držav je izvajanje javnega prevoza na ruralnih območjih stvar lokalnih oblasti, katere za ta namen z državnega nivoja tudi dobivajo različno velika finančna sredstva. V nobeni od evropskih držav se stroški, nastali pri izvajanju javnih prevozov, ne pokrivajo v celoti z izkupičkom od prodanih vozovnic, pač pa se stroški v večini primerov pokrivajo manj kot polovično. Na ruralnih območjih se stroški izvajanja javnih prevozov samopokrivajo še v veliko manjši meri, na področju izvajanja prevozov na zahtevo tako npr. v Nemčiji znaša stopnja samopokrivanja stroškov (t.i. »*Cost-recovery rate*«) 9-30%, v Belgiji pa celo samo 1-5%, zaradi česar je javni prevoz na ruralnih območjih v vseh državah tako rekoč obsojen na trajno finančno podporo oblasti (ARTS..., 2002b, str. 41). Na področju trga prevoznih storitev je uveden sistem regulirane konkurence, pri katerem pristojni organi, odgovorni za javni potniški promet (t.i. »*Competent authorities*«) podeljujejo izključne pravice za določena obdobja na podlagi odprtega in preglednega javnega razpisa, v katerem so predpisani zahtevana raven storitve, standardi kakovosti in najvišje cene.



- Zaradi izvajanja posebnih oblik prevozov, namenjenih samo določenim kategorijam prebivalstva (npr. osebam s posebnimi potrebami, šoloobveznim otrokom, starejšim osebam), se na ruralnih območjih po nepotrebnem podvajajo linije, zaradi česar se povečuje ekonomska nevzdržnost izvajanja posameznih ločenih oblik prevozov po istih linijah.
- Kljub vzpostavitvi modela skupnega kombiniranega prevoza šolarjev ter ostalih potnikov, se takšni prevozi v nekaterih državah zaradi nezainteresiranosti oziroma psihološkega odpora, predvsem starejšega prebivalstva do takšnega načina prevoza, niso množičneje uveljavili.
- Kombinirani prevozi oseb in blaga v večini držav zaradi zakonodajnih omejitev niso možni.
- Dodatna javna finančna sredstva so večinoma namenjena zagotavljanju javnega prevoza zgolj nekaterih socialno najbolj ogroženih kategorij prebivalstva na ruralnih območjih (npr. za prevoze šoloobveznih otrok, starejšega prebivalstva oziroma oseb s posebnimi potrebami) oziroma razvoju prometne infrastrukture in novih inovativnih oblik izvajanja javnega prevoza. V nekaterih državah imajo zgoraj našteje kategorije prebivalstva na ruralnih območjih omogočen brezplačen javni prevoz. Posebna dodatna finančna sredstva, namenjena izvajanju običajnega rednega javnega prevoza za vse kategorije prebivalstva na ruralnih območjih, se le redko namenjujejo.
- Izvajalci običajnih (konvencionalnih) taksi prevozov v večini držav niso deležni nikakršnih dodatnih finančnih sredstev za namen izvajanja prevozov na ruralnih območjih.
- Trajanje financiranja posebnih oblik javnega prevoza na ruralnih območjih je večinoma časovno omejeno in vezano predvsem na velike zagonske stroške posameznih projektov, kar ruralnemu prebivalstvu onemogoča trajno rešitev problematike zagotavljanja javnega prevoza na njihovem območju.
- Večina držav v svojih nacionalnih zakonodajah opredeljuje le običajne redne (konvencionalne) oblike javnega prevoza, ne pa tudi, za ruralna območja sicer veliko primernejše, posebne oblike javnega prevoza kot so prostovoljni prevozi, prevozi na

zahtevo, kombinacije različnih oblik prevozov ipd. Takšni prevozi se zato v večini držav izvajajo le na podlagi posebnih dovoljenj, izdanih s strani pristojnih organov, za vsak primer posebej.

- V večini držav se je trg rednih avtobusnih in taksi prevozov v celoti liberaliziral, kar prevoznikom omogoča neovirano medsebojno konkuriranje na trgu prevoznih storitev. Kljub temu v večini držav na tržišču prevoznih storitev dejansko prevladujejo prevozniki, katerih eden večjih lastnikov je (preko pristojnih organov oziroma »*Competent authorities*«) v velikem deležu še vedno tudi država, regije oziroma lokalne skupnosti.
- Za izvajanje javnih prevozov in taksi prevozov je predhodno potrebno pridobiti ustrezno dovoljenje (licenco), ki ga v različnih državah izdajajo državne, pokrajinske ali lokalne oblasti. Število izdanih dovoljenj je številčno omejeno.
- Nove, inovativne oblike izvajanja javnega prevoza v večini evropskih držav niso združljive z določili njihovih obstoječih nacionalnih zakonodaj, v katerih tako ni predvidenih nobenih oblik prevozov od vrat do vrat, ni predvidene možnosti spreminjanja potekov linij v odvisnosti od dejanskih potreb tamkajšnjega prebivalstva, ni opredeljene možnosti prevozov na zahtevo ipd.
- V večini evropskih držav (Belgija je pri tem pozitivna izjema) ni opredeljenih minimalnih standardov dostopnosti in razpoložljivosti javnega prevoza na ruralnih območjih, zaradi česar večina držav kot merilo za smiselnost izvajanja javnega prevoza še vedno privzema kar obseg stroškov, ki nastajajo ob izvajanju že obstoječih linij na takšnih območjih. Zaradi majhnega števila potencialnih potnikov ter težkih prometnih razmer na ruralnih območjih, je izvajanje linij na takšnih območjih veliko dražje in zato nekonkurenčno v primerjavi z izvajanjem enako dolgih linij na urbanih območjih.

#### **4.5 Predlog nove Uredbe Sveta in Evropskega Parlamenta o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prometa**

Obstoječa zakonodaja v okviru sektorja javnega potniškega prevoza temelji izključno na nacionalnih, regionalnih in lokalnih prevoznikih, kar ni več združljivo z uvajanjem novih inovativnih oblik lokalnega javnega prevoza, tudi prostovoljnega. Pomanjkljivost Uredbe št. 1191/69 je v tem, da okvir obveznosti javnih služb in načina izplačil nadomestil za izvajanje obveznosti, ki jih podjetje, če bi upoštevalo le lastne poslovne interese, samo ne bi izvajalo oziroma jih ne bi izvajalo v enakem obsegu ali pod enakimi pogoji, ne velja tudi za tiste izvajalce, ki opravljajo predvsem lokalne in regionalne prevoze. Predmet Uredbe 1191/69 predstavljajo tudi nadomestila, izplačana v korist javnega prevoza, katera se po razsodbi Sodišča Evropskih Skupnosti iz julija 2003, poznani tudi kot »*Razsodba v zadevi Altmark Trans GmbH*« (Official Journal, 2003), ne smatrajo za državno finančno pomoč: v kolikor je podjetje, ki je prejemnik sicer pregledno določenega nadomestila, pooblaščen za izvajanje obveznosti javne službe; v kolikor nadomestilo ne presega stroškov, nastalih zaradi izvajanja obveznosti javnih služb (z upoštevanjem z njimi povezanih prihodkov in primernega dobička); v kolikor nadomestilo, ki nima podlage v izvedenem javnem razpisu, temelji na primerjavi s »*povprečno velikim uspešnim podjetjem*«. Uredba št. 1191/91 posebej tudi ne obravnava načina dodeljevanja pogodb o izvajanju javne službe ter okoliščine, v katerih je za njihovo dodelitev potrebno izvesti javne razpise.

Iz predloga nove Uredbe Sveta in Evropskega parlamenta o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prometa (Regulation..., 2005), ki je namenjena nacionalnemu in mednarodnemu opravljanju storitev javnega potniškega prevoza in katera naj bi nadomestila že skoraj štiri desetletja stari Uredbi Sveta št. 1191/69 (Uredba o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovniških poteh; Official Journal, 1969) ter št. 1107/70 (Uredba o dodeljevanju pomoči v železniškem in cestnem prevozu ter prevozu po celinskih plovniških poteh; Official Journal, 1970), v kateri so tudi določeni pogoji, pri katerih lahko pristojni organi prevoznikom nadomestijo stroške, ki jih le-ti

imajo zaradi izpolnjevanja obveznosti javnih služb in pogoji, pri katerih lahko pristojni organi prevoznikom dodelijo izključne pravice za opravljanje storitev javnega potniškega prevoza, so predstavljeni naslednji glavni poudarki s področja javnega potniškega prometa na ruralnih območjih:

- Vsak pristojni organ na lokalni ravni se lahko odloči za samostojno opravljanje storitve javnega prevoza, s čimer pogodbo o izvajanju javne službe neposredno dodeli notranjemu izvajalcu pod pogojem, da notranji izvajalec in vsak subjekt, na katerega ima ta izvajalec kakršenkoli vpliv, vse svoje dejavnosti javnega prevoza izvaja le znotraj ozemlja pristojnega organa, ne sodeluje pa pri javnih razpisih zunaj ozemlja pristojnega organa (5.člen, tč.2).
- V primeru odločitve pristojnega organa, da izvajalcu, ki ga sam izbere, dodeli izključno pravico ali nadomestilo v zameno za izvajanje obveznosti javnih služb, mora to storiti v okviru pogodbe o izvajanju javne službe, v kateri mora jasno določiti obveznosti javnih služb, ki jih mora izpolniti izbrani izvajalec, določiti pa mora tudi zadevna ozemlja. Trajanje pogodb mora biti časovno omejeno in za primer avtobusnih storitev ne daljše od osmih let (3.člen, tč.1; 4.člen, tč.1 in 5).
- Pristojni organ se lahko odloči za neposredno dodelitev pogodbe o izvajanju javne službe, v kolikor povprečna letna vrednost pogodbe ne presega enega milijona evrov oziroma, v kolikor izvajalec na leto ne namerava opraviti več kot 300.000 kilometrov prevoznih storitev (5.člen, tč.4).
- V nobenem primeru izvajalcu prevoznih storitev izplačano finančno nadomestilo ne sme preseči zneska, potrebnega za kritje neto stroškov izvajalca, ki nastanejo zaradi njegovega izpolnjevanja obveznosti javnih služb, pri čemer se pri tem upoštevajo vsi s tem povezani prihodki, katere izvajalec obdrži, vključno s primernim dobičkom (4.člen, tč.2).

## **5 TEMELJNE GEOGRAFSKE IN DEMOGRAFSKE ZNAČILNOSTI REPUBLIKE SLOVENIJE, KI VPLIVAJO NA IZVAJANJE DEJAVNOSTI JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA**

### **5.1 Definiranje nekaterih pojmov, ki se nanašajo na izvajanje dejavnosti javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji**

- **Javni potniški promet kot javna dobrina**

Dejavnost javnega potniškega prometa je v magistrski nalogi opredeljena kot tista dejavnost, ki je nujno potrebna za normalno življenje vsakega posameznika v družbi. Javni potniški promet je obravnavan kot javna dobrina, ki mora biti pod enakimi pogoji in brez izključevanja kogarkoli dostopen vsakomur, ne glede na posameznikov kraj bivanja oziroma njegov zdravstveni, socialni ali ekonomski položaj v družbi. Dostopen mora biti tako prebivalcem ruralnih naselij za dostop do sosednjih naselij višjih velikostnih razredov, kakor tudi prebivalcem naselij višjih velikostnih razredov oziroma turistom za dostop do naselij nižjih velikostnih razredov oziroma turistično zanimivih izletniških točk.

- **Ekonomsko vzdržno izvajanje storitev javnega potniškega prevoza**

Ekonomsko vzdržno izvajanje storitev javnega potniškega prevoza pomeni, da so izpolnjeni vsi materialni, finančni, organizacijski in kadrovske pogoji za trajnostno (t.j. nepretrgano, kontinuirano) izvajanje storitev javnega potniškega prevoza na določenem območju. V primeru izvajanja storitev javnega potniškega prevoza kot javne dobrine na ruralnih območjih, mora morebitno razliko med nastalimi stroški pri izvajanju takšnih storitev in celotnimi pridobljenimi sredstvi iz naslova izvajanja takšnih storitev (prodaja vozovnic, oddaja zunanjih površin vozil za reklamiranje, ...) kriti tudi država, posamezne lokalne skupnosti in vsi tisti subjekti, ki imajo od izvajanja storitev javnega prevoza potnikov kakršnokoli korist (gostinci, turistični delavci, trgovci, ...), saj bo le tako možno zagotoviti (trajno) ekonomsko vzdržnost izvajanja storitev javnega potniškega prevoza na ruralnih območjih. Od izvajalca, ki storitve javnega potniškega prevoza izvaja kot javno

dobrino, namreč ne gre pričakovati, da bo morebitni finančni primanjkljaj kot posledico izvajanja storitev javnega potniškega prevoza kot javne dobrine (ko izvajalčevi produkcijski stroški pri izvajanju storitev javnega prevoza postanejo večji od končne iztržene cene izvajanja storitev javnega prevoza), prevzel nase na račun svoje lastne izgube.

- **Posebne oblike izvajanja storitev javnega potniškega prevoza**

Kot posebne (ponekod imenovane tudi »alternativne« ali »parajavne«) oblike izvajanja storitev javnega potniškega prevoza, so v magistrski nalogi opredeljene vse tiste oblike izvajanja prevoza potnikov, ki so namenjene nediskriminatornemu prevozu vseh kategorij potnikov in katere niso posebej opredeljene v veljavnem Zakonu o prevozih v cestnem prometu (Zakon..., 2005a). Sem prištevamo različne oblike prevozov na klic po fiksni ali spremenljivi trasi ter različne oblike kombiniranih, prostovoljnih ali društvenih prevozov.

- **Ruralna območja na ozemlju Republike Slovenije**

Kot ruralno območje na ozemlju Republike Slovenije je v magistrski nalogi opredeljeno vsako območje, ki izpolnjuje vsaj enega od naslednjih izbranih pogojev:

- odsotnost kakršnihkoli oblik izvajanja storitev javnega potniškega prevoza med posameznimi naselji znotraj izbranega območja ter sosednjimi naselji višjega velikostnega razreda (ni vzpostavljenih nikakršnih medsebojnih povezav med naselji različnih velikostnih razredov),
- medsebojne povezave med naselji različnih velikostnih razredov na izbranem območju sicer obstajajo, a so neustrezne in tako ne zadovoljujejo ne potreb tamkajšnjega prebivalstva, ne tistih oseb, ki bi na takšna izbrana območja želeli priti iz drugih naselij (obstaja npr. le en par jutranjih in popoldanskih linij, ni pozno popoldanskih ali večernih linij ter linij ob koncih tedna, praznikih ali v obdobju šolskih počitnic),
- izbrano območje ima v primerjavi s slovenskim povprečjem nadpovprečni delež kmečkega prebivalstva ter prebivalstva, starega nad 65 let; na izbranem območju je že dalj časa prisoten trend upadanja števila prebivalstva; prebivalstvo ima v primerjavi z slovenskim povprečjem podpovprečne dohodke,

- izbrano območje je prometno težje dostopno, z slabimi cestnimi in železniškimi povezavami, z velikim deležem hribovitega sveta oziroma je večji del izbranega območja na področju obmejnega pasu z sosednjo državo,
- izbrano območje ima zelo razpršeno poselitev prebivalstva in veliko število manjših, med seboj zelo oddaljenih zaselkov; oddaljenost do najbližjega postajališča javnega prevoza znaša več kot 1km.

## 5.2 Funkcija javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji

Javni potniški promet ima v Republiki Sloveniji kot dejavnost, ki se izvaja v javnem interesu, predvsem naslednji dve funkciji:

- *socialno funkcijo*, t.j. funkcijo zagotavljanja osnovne mobilnosti najbolj ogroženim kategorijam prebivalstva kot so šolarji, dijaki, študentje, starejše osebe, bolniki, invalidi, osebe s posebnimi potrebami ter socialno šibkejše osebe, osnovno mobilnost pa mora javni prevoz zagotavljati tudi vsem tistim osebam, katerim takšna oblika prevoza zaradi različnih razlogov predstavlja edino možno obliko prevoza zanje,
- *ponudbeno funkcijo*, t.j. funkcijo zagotavljanja osnovne mobilnosti vsem kategorijam potnikov, tako potnikom na strani ruralnega prebivalstva, ki morajo zaradi različnih opravkov redno ali občasno potovati v sosednji večji kraj oziroma upravno središče, kakor tudi potnikom, ki živijo v naseljih višjih velikostnih razredov in kateri zaradi turizma, preživljanja prostega časa ali preprosto zaradi želje po obisku neokrnjene narave, ki jo je danes žal večinoma najti le še na odmaknjenih ruralnih območjih, želijo potovati v odročnejša naselja nižjih velikostnih razredov oziroma v turistično zanimivejše kraje. Tudi turisti namreč predstavljajo velik delež potencialnih uporabnikov javnega prevoza.

Javni potniški promet je na ruralnih območjih Republike Slovenije tudi eden glavnih sestavnih elementov uravnotežene regionalne politike, katera predvideva zmanjševanje predvsem socialnih,

gospodarskih in kulturnih razlik, tako med regijami, kakor tudi med različnimi ruralnimi in urbanimi območji znotraj posameznih regij.

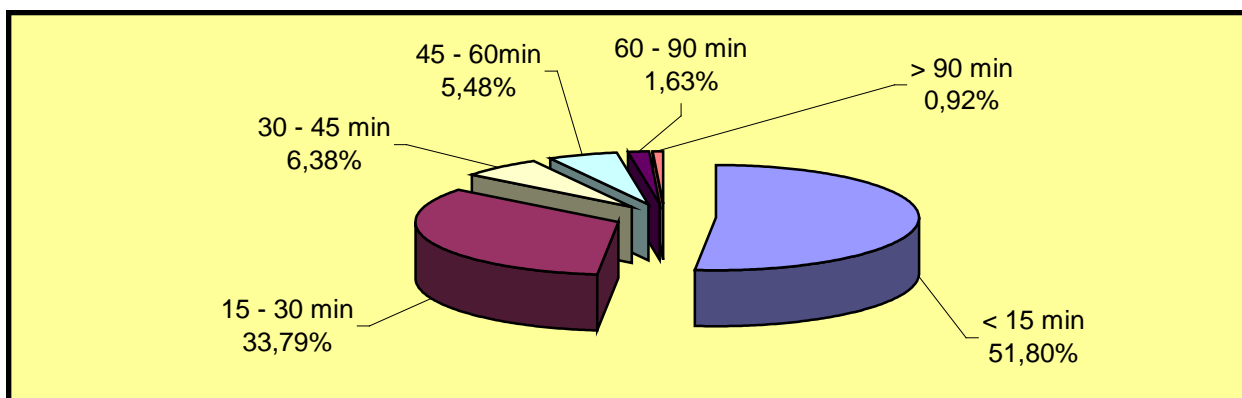
### **5.2.1 Zagotavljanje osnovne mobilnosti prebivalstva**

Javni potniški promet mora zagotavljati določeno stopnjo mobilnosti vsem kategorijam prebivalstva. Za določene socialne kategorije prebivalstva, ki zaradi zdravstvenih, socialno ekonomskih ali drugih razlogov nimajo nobene druge možnosti prevoza, javni prevoz opravlja tudi funkcijo izvajanja določenega dela državne socialne politike, katero sicer skupno načrtujejo in izvajajo različna ministrstva: ministrstvo za šolstvo, znanost, zdravstvo ter delo, družino in socialne zadeve. Država zaradi tega dejavnosti javnega potniškega prometa priznava posebno vlogo na področju izvajanja celovite socialne in prostorske integracije, tako ruralnega, kakor tudi preostalega prebivalstva v širšo družbo. Določenim socialnim kategorijam prebivalstva, kateri živijo na ruralnih območjih in kateri so za zadovoljitev svojih mobilnostnih potreb odvisni izključno od pomoči drugih (starejše, socialno šibkejše ali funkcionalno ovirane osebe, osebe brez voznškega izpita, učenci, dijaki in študentje), zagotovitev osnovne mobilnosti omogoča bistveni dvig kvalitete njihovega življenja v smislu večje samostojnosti in neodvisnosti pri dostopu do zdravstvenih in drugih javnih ustanov, trgovin, prizorišč športnih, kulturnih in ostalih prireditev izven kraja njihovega bivanja ter dostop do oddaljeneje živečih prijateljev ali znancev. Zaposlenim osebam, učencem, dijakom in študentom omogoča lažji dostop do njihovih služb in šol, turistom in ostalim zainteresiranim potnikom pa omogoča dostop do izhodiščnih mest številnih izletniških točk. Zaradi ozemeljske majhnosti Republike Slovenije so razdalje, ki jih prepotuje večina t.i. »priložnostnih« oziroma »rednih« dnevni migrantov, v splošnem razmeroma kratke. Med priložnostne dnevne migrante lahko prištevamo predvsem delavno ne več aktivne osebe, starejše ali funkcionalno ovirane osebe ter osebe, ki prevoz potrebujejo zgolj zaradi zadovoljitve občasnih potreb po mobilnosti, pa tudi vse tiste osebe, ki se npr. kot turisti, planinci, pohodniki, gorniki ali preprosto uživalci neokrnjene narave odločijo, da se bodo z javnim prevoznim sredstvom odpeljali na izhodiščno točko njihovega izleta in se po končanem izletu z javnim prevoznim prevozom iz končne točke njihovega izleta, ki je navadno na



popolnoma drugi lokaciji, odpeljali nazaj domov. Med redne dnevne migrante pa lahko prištevamo predvsem delavno aktivne osebe, učence, dijake in študente, ki javni prevoz uporabljajo z namenom vsakodnevnega dostopa do njihovih služb in šol.

Gledano na nivoju celotne države, delovni migranti javna prevozna sredstva za potrebe prevoza na delo kljub kratkim razdaljam uporabljajo v zelo majhnem obsegu. Delovni migranti danes namreč še vedno uporabljajo predvsem osebne avtomobile, pri čemer za premagovanje razdalj do želenih ciljev porabijo razmeroma veliko časa. To nam na primeru analize 753.524 oseb, katere so bile na področju Republike Slovenije ob zadnjem popisu prebivalstva leta 2002 opredeljene kot delovno aktivne osebe, prikazujeta tudi Sliki 1 in 2, kjer so na podlagi podatkov iz Popisa prebivalstva Republike Slovenije leta 2002 prikazani deleži delovnih migrantov v Republiki Sloveniji glede na čas, potreben za njihovo pot na delo ter glede na način njihovega potovanja na delo. Več kot polovica vseh delovnih migrantov (51,80% oziroma nekaj več kot 390.000 oseb) je leta 2002 za pot na delo potrebovalo manj kot 15 minut; 40,17% izmed vseh delovnih migrantov oz. nekaj manj kot 303.000 oseb, pa je za pot na delo potrebovalo od 15 do 45 minut (Slika. 1).

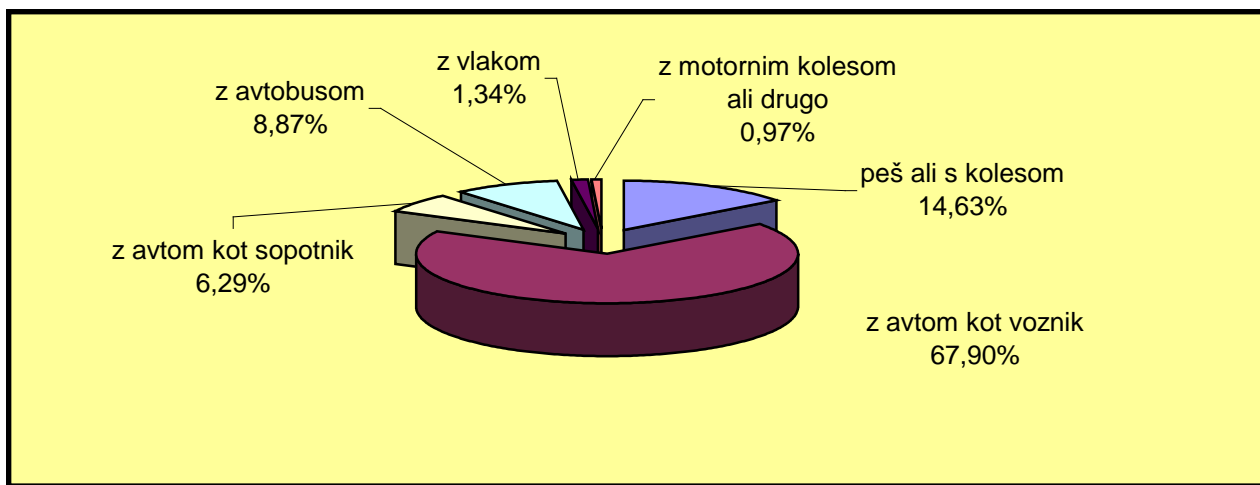


(Vir: SURS, Popis 2002)

Slika 1: Delež vseh dnevnih delovnih migrantov znotraj celotnega območja Republike Slovenije glede na čas, potreben za pot na delo v eno smer v minutah (v letu 2002).

Fig. 1: Daily commuters to work in Slovenia – by time, used for one way journey in minutes (in year 2002).

74,19% izmed vseh delovnih migrantov oziroma nekaj manj kot 560.000 oseb je za pot na delo (kot voznik ali sopotnik) leta 2002 uporabljalo osebno vozilo, le 10,21% izmed vseh delovnih migrantov oziroma nekaj manj kot 77.000 oseb pa je za pot na delo uporabljalo razpoložljiva javna prevozna sredstva. Izmed vseh razpoložljivih oblik javnega prevoza (z avtobusom, vlakom, taksijem) so delovni migranti za pot na delo najpogosteje uporabljali avtobusni prevoz (Slika 2).

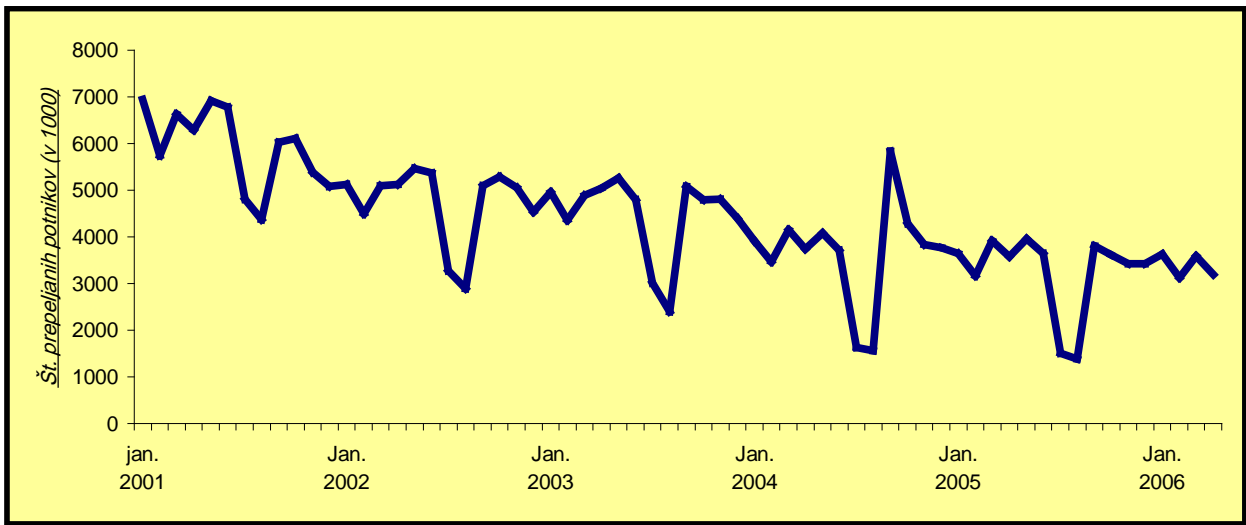


(Vir: SURS, Popis 2002)

Slika 2: Delež vseh dnevnih delovnih migrantov znotraj celotnega območja Republike Slovenije glede na način potovanja (v letu 2002).

Fig. 2: Daily commuters to work in Slovenia – modal split (in year 2002).

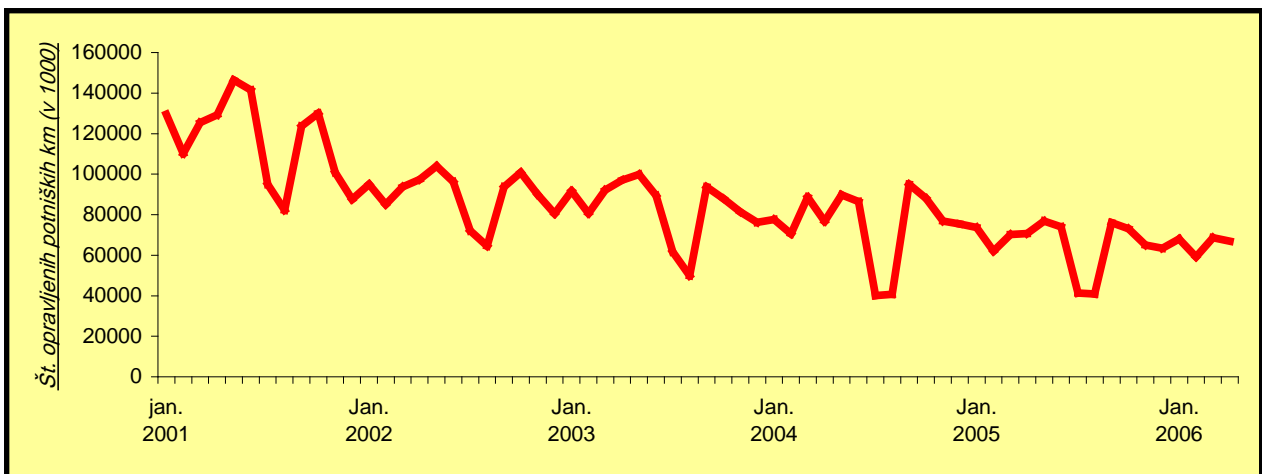
Značilnost javnega medkrajevnega cestnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji je, da se število prepeljanih potnikov, zlasti na krajših linijah, že dalj časa vztrajno znižuje. Število prepeljanih potnikov v medkrajevem avtobusnem prometu se je tako v obdobju 2002-2005 na linijah, krajših od 20km, zmanjšalo za 37,2%, število opravljenih potniških kilometrov pa le za 13,6%, pri čemer se je skupno število avtobusov v navedenem obdobju povečalo za 3%, skupno število linij oziroma njihova dolžina v eni smeri pa kar za 8,4% oziroma 3,3% (Preglednica 1). Prevozniki kljub v zadnjih letih rahlo povečanemu številu avtobusov, v okviru povečanega števila medkrajevnih linij daljših skupnih dolžin torej prepeljejo vse manj potnikov, prav tako pa opravijo tudi vse manj potniških kilometrov (Sliki 3 in 4).



(Vir: SURS, SI-STAT podatkovni portal, 2006)

Slika 3: Število vseh prepeljanih potnikov v medkrajevnem notranjem avtobusnem potniškem prometu v Republiki Sloveniji (januar 2001 – april 2006).

Fig. 3: Passengers carried by coach in interurban public transport in Slovenia (January 2001 – April 2006).



(Vir: SURS, SI-STAT podatkovni portal, 2006)

Slika 4: Število vseh opravljenih potniških kilometrov (pkm) v medkrajevnem notranjem avtobusnem potniškem prometu v Republiki Sloveniji (januar 2001 - april 2006).

Fig. 4: Passengers kilometres (pkm) in interurban public transport in Slovenia (January 2001 – April 2006).

Preglednica 1: Splošni kazalci javnega medkrajevnega avtobusnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji (2002 - 2005).

Table 1: General interurban public transport characteristics in Slovenia (2002 – 2005).

	2002	2003	2004	2005
Število avtobusov	1.226	1.285	1.288	1.264
Število avtobusnih linij	2.894	2.886	2.735	3.135
Dolžina vseh linij v eni smeri (v km)	89.435	87.308	117.404	92.363
Prepeljani potniki v notranjem potn. prometu (v 1000)	57.955	54.538	43.084	39.759
- na razdalji do 20 km	<b>42.717</b>	<b>40.916</b>	<b>28.598</b>	<b>26.816</b>
- na razdalji od 21 do 50 km	11.639	10.755	11.044	10.537
Opravljeni potniški km v notr. potn. prometu (v 1000)	1.142.849	1.065.040	1.000.312	862.015
- na razdalji do 20 km	<b>388.393</b>	<b>402.154</b>	<b>349.234</b>	<b>335.542</b>
- na razdalji od 21 do 50 km	310.144	285.816	283.469	304.484

(Vir: SURS, SI-STAT podatkovni portal )

V Republiki Sloveniji je bilo ob zadnjem popisu prebivalstva leta 2002 zabeleženih skupno 218.612 oseb (opredeljenih kot dnevnih migrantov), ki so opravljali potovanja zaradi želja ali potreb po lastnem izobraževanju (učenci, dijaki, študentje). To je takrat predstavljalo 49,34% - ni delež vseh šolajočih se oseb v državi, saj je bilo leta 2002 v državi registriranih skupno 443.039 oseb, ki so se šolale. 38,26% izmed vseh 218.612 dnevnih šolskih migrantov oziroma nekaj manj kot 84.000 šolajočih se oseb se je v letu 2002 vsakodnevno vozilo v šole in na fakultete, ki so se nahajale v drugem naselju znotraj iste občine, 42,18% izmed vseh 218.612 dnevnih šolskih migrantov oziroma nekaj več kot 92.000 šolajočih se oseb pa se jih je v šole in na fakultete vsakodnevno vozilo v naselje znotraj druge občine.

V preglednici na naslednji strani je prikazan delež vseh dnevnih šolskih migrantov v letu 2002 znotraj celotnega območja Republike Slovenije (Preglednica 2).

Preglednica 2: Delež vseh dnevnih migrantov znotraj celotnega območja Republike Slovenije, ki se izobražuje (učenci, dijaki, študenti), glede na kraj šolanja (v letu 2002).

Table 2: Daily commuters of population in formal education in Slovenia by place of their education (in year 2002).

Kraj šolanja:	ŠOLSKI MIGRANTI V RS (Popis 2002)	
	Št. vseh šolskih migrantov	% vseh šolskih migrantov
- v drugem naselju znotraj iste občine	83.631	38,26 %
- v drugi občini znotraj iste statistične regije	92.204	42,18 %
- v drugi statistični regiji	42.777	19,57 %
SKUPAJ RS	218.612	100,00 %

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov SURS, Popis 2002)

### 5.2.2 Spodbujanje socialno in gospodarsko uravnoveženega regionalnega razvoja

Značilnost poselitve v Republiki Sloveniji je veliko število majhnih, med seboj razpršenih naselij in zaselkov v primerjavi s številom celotnega prebivalstva v državi in v primerjavi s celotno površino države. Po podatkih iz zadnjega popisa prebivalstva leta 2002 je razvidno, da je bilo leta 2002 v Republiki Sloveniji na območju 193-tih občin registriranih kar 5.998 naselij različnih velikostnih razredov z različnimi demografskimi in socialno ekonomskimi karakteristikami, v katerih je živelo skupno 1.964.036 prebivalcev oziroma v povprečju nekaj več kot 327 prebivalcev na naselje. Iz Preglednice 3 je razvidno, da je imelo kar 91,85% izmed vseh naselij v Republiki Sloveniji leta 2002 manj kot 500 prebivalcev ter da je v naseljih z manj kot 1.000 prebivalci leta 2002 živelo skupno 875.530 prebivalcev oziroma kar 44,58% izmed vseh prebivalcev, živečih v Republiki Sloveniji (Preglednica 3).

Zaradi pokrajinske raznolikosti Republike Slovenije, različnih demografskih in ekonomskih karakteristik posameznih območij ter različne prometne dostopnosti, je po državi neenakomerno razporejena tudi gostota prebivalstva, ki na državni ravni v povprečju znaša 97 preb./km<sup>2</sup>. Največja gostota prebivalstva je pričakovano v osrednjem in severovzhodnem negoratem oziroma nehribovitem delu države. Na izredno redko naseljenih severnih, južnih in

severozahodnih obmejnih območjih države znaša gostota prebivalstva ponekod celo le do 5 preb./km<sup>2</sup>. Kar polovico celotne površine Republike Slovenije (predvsem gorovja, hribovja in planote alpskega in kraškega sveta ter večino obmejnih, predvsem severovzhodnih ter jugovzhodnih območij) zajemajo območja močnega redčenja prebivalstva, kar je posledica tako negativnega naravnega prirastka, kakor tudi velikega negativnega selitvenega prirastka oziroma čedalje množičnejšega odseljevanja mladega prebivalstva iz odročnejših krajev v večja mesta.

Preglednica 3: Razdelitev vseh naselij na območju Republike Slovenije na štiri velikostne razrede (1-4) oziroma podrazrede (I-X) naselij, glede na število prebivalcev (v letu 2002).

Table 3: Distribution of all settlements in Slovenia on four size classes (1-4) and subclasses (I-X) by number of population (in year 2002).

Velikostni razred naselja:		NASELJA V RS (Popis 2002)			PREBIVALCI V RS (Popis 2002)		
		Vseh	% naselij	Komul.(%)	Št. preb.	% preb.	Komul.(%)
(1)	1 – 24 preb.(I/a)	812	13,54 %	13,54 %	10.299	0,53 %	0,53 %
	25 – 49 preb.(I/b)	900	15,01 %	28,55 %	32.883	1,67 %	2,20 %
	50 - 99 preb.(II)	1.315	21,92 %	50,47 %	95.945	4,89 %	7,08 %
(2)	100 – 249 preb.(III)	1.743	29,06 %	79,53 %	277.417	14,12 %	21,21 %
	250 – 499 preb.(IV)	739	12,32 %	91,85 %	259.265	13,20 %	34,41 %
(3)	500 – 999 preb.(V)	288	4,80 %	96,65 %	199.721	10,17 %	44,58 %
	1.000 – 2.499 preb.(VI)	127	2,12 %	98,77 %	195.541	9,96 %	54,53 %
	2.500 – 4.999 preb.(VII)	38	0,63 %	99,40 %	139.320	7,09 %	61,63 %
(4)	5.000 – 9.999 preb.(VIII)	20	0,34 %	99,74 %	134.186	6,83 %	68,46 %
	10.000 – 49.999 preb.(IX)	14	0,23 %	99,97 %	266.739	13,58 %	82,04 %
	> = 50.000 preb.(X)	2	0,03 %	100,00 %	352.720	17,96 %	100,00 %
SKUPAJ RS		5.998	100,00 %		1.964.036	100,00 %	

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov SURS, Popis 2002)

Nekateri domači avtorji (Geografski atlas..., 1998, str. 310) naselja v Republiki Sloveniji delijo na osem značilnih skupin naselij, od katerih zadnje tri skupine naselij (»stabilna podeželska naselja«, »ogrožena podeželska naselja« in »odmirajoča podeželska naselja«) lahko privzamemo kot tiste tipične skupine ruralnih in prometno odročnejših naselij, katerim je potrebno posvetiti še prav posebno skrb pri zagotavljanju osnovnih storitev javnega potniškega prevoza.

Značilne skupine naselij po predlogu navedenih avtorjev so naslednje:

- *mesta*—opredelitev glede na statistično razvrstitev (ocena: 70 naselij oziroma 1,2% naselij izmed vseh 5.990 naselij v državi glede na statistične podatke iz leta 1998),
- *suburbanizirana obmestja* (ocena: 300 naselij oziroma 5% vseh naselij v državi),
- *urbanizirana obmestna naselja* (ocena: 660 naselij oziroma 11% vseh naselij v državi),
- *urbanizirana podeželska naselja* in
- *polurbanizirana ali prehodna naselja* (skupna ocena: 940 naselij oziroma 15,8% vseh naselij v državi),
- ***stabilna podeželska naselja* (ocena: 1.500 naselij oziroma 25% vseh naselij v državi),**
- ***ogrožena podeželska naselja* (ocena: 1.800 naselij oziroma 30% vseh naselij v državi),**
- ***odmirajoča podeželska naselja* (ocena: 720 naselij oziroma 12% vseh naselij v državi).**

Kot »*stabilna podeželska naselja*« oziroma naselja s stabilnim demografskim razvojem navedeni avtorji označujejo tista naselja, v katerih živi manj kot šestina kmečkega prebivalstva. V skupino območij s stabilnim demografskim razvojem sodijo predvsem majhna podeželska naselja z povprečno 130 prebivalci. V to skupino naselij navedeni avtorji privzemajo tisto četrtino vseh naselij v Republiki Sloveniji s skupno okoli 200.000 prebivalci, katera imajo uravnoteženo selitveno bilanco ter relativno dobro gospodarsko in socialno sestavo.

Kot »*ogrožena podeželska naselja*« oziroma naselja z ogroženim demografskim razvojem navedeni avtorji označujejo tista naselja, v katerih se je skupno število prebivalstva v zadnjih treh desetletjih zmanjšalo za četrtino na skupno okoli 177.000 prebivalcev in katera zavzemajo skupno skoraj tretjino celotnega ozemlja Republike Slovenije.

Kot »*odmirajoča podeželska naselja*« oziroma naselja z odmirajočim demografsko razvojem navedeni avtorji označujejo tista izrazito majhna naselja in zaselke, katera imajo v povprečju le okoli 70 ali celo manj prebivalcev oziroma tista naselja in zaselke, kjer je prisotno veliko pomanjkanje delovnih mest in s tem povezana prisotnost velike dnevne migracije. Gostota

poselitve na takšnih območjih je le okoli 17 preb./km<sup>2</sup>, kar je komaj šestina državnega povprečja (98 preb./km<sup>2</sup>). Prebivalstvo v takšnih naseljih se je v zadnjih treh desetletjih skupno zmanjšalo kar za tretjino.

Isti avtorji (Geografski atlas..., 1998, str. 298) kot značilno lastnost samotnih kmetij navajajo, da le-te stojijo na samem in so toliko oddaljene druga od druge, da med njimi ni omogočenih funkcijskih povezav, kot značilno lastnost zaselkov (t.j. vmesna stopnja med samotno kmetijo in strnjenim naseljem) pa avtorji navajajo, da takšne zaselke navadno sestavlja le nekaj gospodarstev brez jasneje izoblikovanega središča, kar je sicer značilna lastnost strnjenih naselij. Večino samotnih kmetij in zaselkov v Republiki Sloveniji je najti v osrednjih, posavskih in južnih območjih države, pa tudi na severnih, severovzhodnih in zahodnih območjih Republike Slovenije.

V Republiki Sloveniji je izmed skupno skoraj 6.000 naselij približno 3.000 naselij takšnih, v katerih ne živi več kot 100 prebivalcev in katera lahko označimo kot »ogrožena ali odmirajoča ruralna naselja« in katerim je potrebno posvetiti posebno skrb pri načrtovanju in zagotavljanju izvajanja storitev javnega potniškega prevoza. V takšnih ruralnih naseljih živi skupno okoli 150.000 prebivalcev. Prebivalci takšnih ruralnih območij so ravno tako kakor prebivalci večjih naselij ali mest upravičeni do osnovnih storitev javnega prevoza, s katerim lahko zadovoljujejo svoje mobilnostne potrebe. Do storitev javnega prevoza pa so še posebej upravičene tiste kategorije oseb na takšnih območjih, ki nimajo lastnega osebne vozila oziroma vozila same niso več sposobne upravljati. Izvajanje javnega prevoza potnikov z običajnimi avtobusi v takšnih naseljih navadno ekonomsko ni upravičeno in najverjetneje tudi nikoli ne bo, zato so se ponekod v razvitem svetu, z namenom zagotavljanja osnovnih storitev javnega prevoza tako prebivalcem ogroženih ruralnih območij, kakor tudi tistim, ki bi na takšna območja želeli priti od drugod, razvile različne profitne ali neprofitne posebne oblike javnega prevoza z manjšimi vozili. Posebno skrb glede zagotavljanja storitev javnega prevoza pa je potrebno posvetiti tudi večjim naseljem z do 500 oziroma 2.500 prebivalci, ki so pogosto ravno tako, kakor naselja z manj kot 100 prebivalci, omejena pri povezovanju z naselji višjih velikostnih razredov z javnim potniškim



prometom. Po podatkih iz popisa prebivalstva leta 2002 je v naseljih velikostnega razreda do 500 prebivalcev skupno živel okoli 675.000 prebivalcev oziroma skoraj 35 % vsega prebivalstva v državi, v naseljih do velikostnega razreda 2.500 prebivalcev pa je leta 2002 skupno živel kar okoli 1.000.000 prebivalcev oziroma skoraj 55% celotnega prebivalstva v državi.

Velike težave pri zagotavljanju ekonomsko sprejemljivega izvajanja storitev javnega potniškega prevoza predstavlja, poleg velikega števila majhnih, medsebojno razpršenih naselij in zaselkov z majhnim številom prebivalstva, ki večinoma nimajo nikakršnih javnih povezav z naselji višjih velikostnih razredov, predvsem starostna in socialno ekonomska struktura prebivalstva. V večini manjših naselij in zaselkov, vedno bolj pa tudi v ostalih večjih krajih, čedalje bolj prevladuje starejše, delavno ne več aktivno prebivalstvo z podpovprečnimi dohodki. Prebivalstvo v Republiki Sloveniji se namreč, tako kakor tudi drugod v razvitem svetu, pospešeno stara. Ker starejše prebivalstvo javnega prevoza na splošno ne uporablja za potrebe vsakodnevnih migracij, to močno zmanjšuje zainteresiranost posameznih prevoznikov do izvajanja linij na območjih z večinoma starejšim, delavno ne več aktivnim prebivalstvom oziroma na območjih brez večjega števila šoloobveznih otrok, kateri prevoznikom omogočajo izvajanje rednih vsakodnevnih šolskih prevozov. Zaradi odsotnosti povezav z javnim prevozom gospodarsko močno nazadujejo tudi turistično zelo zanimivi odročnejši kraji, saj je v takšne kraje onemogočen prihod tistim potencialnim turistom, ki bi želeli v takšne kraje že zaradi samega načina izvajanja izletov (ko bi npr. izlet želeli pričeti na začetku in zaključiti na koncu doline) priti brez svojega lastnega vozila, saj bi se v nasprotnem ponj morali vračati nazaj preko cele doline (npr. turni pohodniki, gorniki, planinci, uživalci neokrnjene narave, ...).

Na podlagi primerjave podatkov Popisa prebivalstva Republike Slovenije iz leta 1991 in 2002 je iz Preglednice 4 na naslednji strani razvidno, da se je delež prebivalstva, mlajšega od 15 let v letu 2002 zmanjšal za 5,56 odstotnih točk na 15,28%, delež prebivalstva, starejšega od 65 oziroma 85 let, pa je v letu 2002 narasel za 3,56 oziroma 0,3 odstotnih točk na 14,72% oziroma 1,09% celotnega prebivalstva v Republiki Sloveniji (Preglednica 4).

Preglednica 4: Starostna struktura prebivalstva znotraj celotnega območja Republike Slovenije (v letu 1991 in 2002).

Table 4: Population by age groups in Slovenia (in year 1991 and 2002).

Starost prebivalstva	Popis 1991		Popis 2002	
	Št. vseh preb.	% vseh preb.	Št. vseh preb.	% vseh preb.
< 15 let	398.633	20,84 %	300.167	15,28 %
> 65 let	213.549	11,16 %	288.981	14,72 %
> 85 let	15.131	0,79 %	21.346	1,09 %

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov SURS, Popis 2002)

Že predhodno navedeni domači avtorji (Geografski atlas..., 1998, str. 149) starostno strukturo prebivalstva izražajo z primerjavo deležev treh temeljnih starostnih skupin prebivalstva in sicer: »mladega« prebivalstva (prebivalci, stari do 20 let), »zrelega« prebivalstva (prebivalci, stari med 20 in 60 let) in »starega« prebivalstva (prebivalci, stari nad 60 let). Navedeni avtorji pri tem opredeljujejo naslednje štiri starostne sestave prebivalstva:

- *mlada starostna sestava prebivalstva* je takšna sestava prebivalstva, kjer je več kot 35% mladega in manj kot 8% starega prebivalstva,
- *zrela starostna sestava prebivalstva* je takšna sestava prebivalstva, kjer je manj kot 35% mladega in več kot 8% starega prebivalstva,
- *stara starostna sestava prebivalstva* je takšna sestava prebivalstva, kjer je manj kot 35% mladega in več kot 12% starega prebivalstva,
- *ostarela starostna sestava prebivalstva* je takšna sestava prebivalstva, kjer je manj kot 30% mladega in več kot 15% starega prebivalstva.

Republiko Slovenijo lahko z upoštevanjem zgornjih kriterijev in z upoštevanjem podatkov iz Popisa prebivalstva iz leta 2002 uvrstimo med države z ostarelo starostno sestavo, za katere je značilno, da imajo manj kot 30% mladega in več kot 15% starega prebivalstva. Iz Preglednice 5 na naslednji strani je razvidno, da je bilo leta 2002 v Republiki Sloveniji med celotnim prebivalstvom le 21,90% mladega in kar 19,99% starega prebivalstva (Preglednica 5).

Preglednica 5: Deleži temeljnih starostnih skupin prebivalstva znotraj celotnega območja Republike Slovenije (v letu 1991 in 2002).

Table 5: Population by basic age groups in Slovenia (in year 1991 and 2002).

Starost prebivalstva	Popis 1991		Popis 2002	
	Št. vseh preb.	% vseh preb.	Št. vseh preb.	% vseh preb.
< 20 let (mlado prebivalstvo)	539.532	28,20 %	430.196	21,90 %
20-60 let (zrelo prebivalstvo)	1.057.830	55,29 %	1.141.250	58,11 %
> 60 let (staro prebivalstvo)	315.993	16,51 %	392.590	19,99 %
SKUPAJ RS	1.913.355	100,00 %	1.964.036	100,00 %

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov SURS, Popis 2002)

Delež starejšega prebivalstva lahko izrazimo tudi z indeksom staranja, ki prikazuje razmerje med deležem prebivalstva, mlajšega od 15 let in deležem prebivalstva, starejšega od 65 let, pri čemer nam vrednost indeksa 80 in več na posameznem območju pomeni, da je na takšnem območju v prihodnosti zaradi večje umrljivosti pričakovati zmanjševanje števila prebivalstva. Leta 2004 je indeks staranja v Republiki Sloveniji v povprečju znašal 104,9 (77,0 za moške ter 134,4 za ženske), kar je še enkrat višja vrednost kakor je bila zabeležena leta 1990 (34,9 za moške ter 69,1 za ženske). Najvišje vrednosti indeksa staranja so sicer zabeležene predvsem na skrajnem severovzhodnem (Prekmurje) in širšem jugozahodnem (zlasti obmejnem) območju Republike Slovenije.

### 5.3 Analiza ruralnih območij v Republiki Sloveniji

Ruralna območja so v mednarodni listini SCERA (Standing Committee on European Rural Areas) definirana kot tista celinska in obalna območja z majhnimi naselji, kjer je raba prostora namenjena kmetijstvu in gozdarstvu, neurbani rekreaciji in pristočnim aktivnostim, naravnim rezervatom ter drugim namenom za bivanje in zaposlitev podeželskih ljudi (industrija, obrt, storitvene dejavnosti). Ruralna naselja v Republiki Sloveniji po mnenju nekaterih slovenskih avtorjev (Gabrijelčič, Fikfak, 2002, str. 28) v večini primerov niso več samo majhne kmečke

vasice in zaselki, kjer bi se ljudje še vedno preživljali izključno s kmetijstvom, ampak so to naselja z raznolikimi vsebinami, katera združujejo prednosti bivanja v naravnem okolju in prednosti urbanega načina življenja, pri čemer takšna naselja kljub njihovi majhnosti večinoma niso niti povsem ruralna, niti povsem urbana.

Isti slovenski avtorji (Gabrijelčič, Fikfak, 2002, str. 24) kot *»težko dostopna podeželska območja«* opredeljujejo tista gričevnata in gorata območja, kjer prevladuje pretežno gozd in kmetijstvo ter redka, razpršena poselitev. Za takšna območja je značilno upadanje ali celo popolni odliv prebivalstva, zaradi česar takšna območja brez intervencije države sama ne zmorejo več izoblikovati urbanega ravnovesja. Investiranje v javne službe kot so npr. javni potniški promet ali investiranje v različne uslužnostne dejavnosti ima po mnenju navedenih avtorjev uspeh le, če proces investiranja hkrati spremlja tudi proces pospeševanja razvoja katerega od možnih potencialov na takšnih območjih, npr. turizma.

Obstaja več različnih kriterijev za definiranje ruralnosti posameznih naselij oziroma območij. Najpogosteje so ti kriteriji tesno povezani z spremljanjem nekaterih strukturnih kazalcev aktivnega prebivalstva znotraj posameznih obravnavanih naselij oziroma območij kot so npr: ekonomska in socialna struktura tamkajšnjega prebivalstva, dosežena stopnja njihove izobrazbe, zaposlitvena struktura, stopnja urbanizacije oziroma stopnja migracij različnih kategorij prebivalstva (učencev, dijakov, študentov, upokoencev, zaposlenih, ...). Pomembni kriteriji pri definiranju ruralnosti posameznih naselij oziroma območij so tudi njihova geografska lega, stopnja razpršenosti poselitve prebivalstva in velikost posameznih naselij znotraj obravnavanih območij, stopnja dostopnosti prebivalstva do najbližjega sosednjega naselja višjega velikostnega razreda ter oddaljenost naselij različnih velikotnih razredov do najbližjega železniškega ali avtobusnega postajališča oziroma pomembnejše povezovalne ceste.

V nadaljevanju je na podlagi rezultatov Popisa prebivalstva Republike Slovenije iz leta 2002 prikazana kratka analiza naselij velikostnih razredov 1, 2, 3 in 4 (naselja z manj kot 100, 500 ali 5.000 prebivalci) s poudarkom na starostni strukturi, dnevnih migracijah ter aktivnostih

tamkajšnjega prebivalstva. Analiza je bila opravljena z obdelavo statističnih podatkov Popisa prebivalstva iz leta 2002 (SURS, 2002), pri čemer je bilo potrebno zaradi pogoja zaupnosti in zaščite statističnih podatkov, ki velja za vsa naselja z manj kot 50 prebivalci, kamor sicer sodi skupno kar 56,56% izmed vseh naselij velikostnega razreda 1, manjkajoče podatke oceniti s pomočjo interpolacije. Namen analize je predvsem pokazati na upravičenost pričakovanj prebivalcev naselij nižjih velikostnih razredov do zagotavljanja vsaj minimalnega obsega izvajanja javnega potniškega prevoza, saj imajo ravno tako, kakor prebivalci večjih mest, tudi prebivalci manjših ruralnih zaselkov oziroma naselij izražene potrebe po neodvisni mobilnosti. Problematika pomanjkanja javnega prevoza je v Republiki Sloveniji sicer še najbolj pereča v majhnih zaselkih oziroma naseljih z velikim deležem kmečkega prebivalstva kot npr. na območju Haloz, Goriškega, Kozjanskega, Posočja, Baške grape, Kokre, Idrijce, Sore in Kolpe, pa tudi na območju Zasavja, Suhe Krajine in Gorjancev oziroma v naseljih vse do VI. velikostnega razreda.

### **5.3.1 Analiza velikostnih razredov naselij v Republiki Sloveniji**

Leta 2002 je bilo na ozemlju Republike Slovenije registriranih skupno 5.998 naselij različnih velikostnih razredov, pri čemer je več kot polovica vseh naselij v državi imela manj kot 100 prebivalcev, dobrih 41% vseh naselij v državi pa je imelo med 100 in 500 prebivalcev. Le nekaj manj kot 7% izmed vseh naselij v državi je imelo leta 2002 med 500 in 2.500 prebivalci. Delež naselij z večjim številom prebivalstva (od 2.500 dalje) v celoti znaša komaj dober odstotek vseh naselij v državi. Naselja z manj kot 1.000 prebivalci so tista naselja, kjer so storitve javnega potniškega prevoza najbolj okrnjene, predvsem v smislu slabe dostopnosti prebivalstva do storitev javnega prevoza. V tistih naseljih, kjer se javni (avtobusni) prevoz kljub ekonomski nevezdržnosti izvajanja takšnih storitev še vedno izvaja, ga izvajalci takšnih prevozov najverjetneje izvajajo le še zaradi izrazitega socialnega čuta in povezanosti dolgoletnih lokalnih izvajalcev javnega prevoza do tamkajšnjega prebivalstva. V naseljih velikostnega razreda 1 (naselja z manj kot 100 prebivalci) je leta 2002 skupno živelo 139.127 prebivalcev, v naseljih velikostnega razreda 2 (naselja z 100 do 499 prebivalci) 536.682, v naseljih velikostnega razreda 3 (naselja z 500 do 4.999 prebivalci) pa 534.582 prebivalcev, pri čemer so imeli prebivalci vseh

treh velikostnih razredov (1,2 in 3) ravno tako kakor tudi prebivalci naselij velikostnega razreda 4 (naselja z več kot 5.000 prebivalci) oziroma prebivalci ostalih naselij višjih velikostnih razredov, izražene potrebe po javnem prevozu (Preglednica 3).

Kljub temu, da komulativni delež prebivalstva, ki živi v naseljih velikostnega razreda 1 (oziroma 2), predstavlja skupno le 7,09% (oziroma 34,41%) celotnega prebivalstva Republike Slovenije, je nujno potrebno, da se tako za določene ogrožene kategorije prebivalstva na takšnih območjih (otroke, dijake in študente, starejše osebe, osebe s posebnimi potrebami ter ekonomsko šibkejše osebe), kakor tudi za vse preostale zainteresirane potnike (sem lahko poleg prebivalcev iz naselij višjih velikostnih razredov, ki želijo potovati v manjše kraje, prištejemo tudi potencialne občasne turiste), zagotovi vsaj minimalni obseg javnega prevoza na relaciji naselje nižjega/naselje višjega velikostnega razreda in obratno. Zaradi že velikokrat ugotovljene ekonomske nezdržnosti izvajanja rednih oblik javnega prevoza na redko poseljenih območjih, je storitve javnega prevoza prebivalstvu potrebno ponuditi tudi z različnimi drugimi oblikami alternativnega (para)javnega prevoza izven običajnega sistema rednih oblik izvajanja javnega prevoza potnikov (npr. z uporabo vozil manjših kapacitet, z uvedbo kombiniranih šolskih in rednih prevozov ter z ponudbo prevozov na klic, posebnih taksi prevozov ali različnih oblik prostovoljnih prevozov).

### **5.3.2 Analiza migracij prebivalstva v Republiki Sloveniji**

Leta 2002 je bilo v 3.027 naseljih velikostnega razreda 1, v katerih je skupno živelo 139.127 prebivalcev, kar 34,22% izmed vseh zaposlenih oseb ter 19,73% izmed vseh učencev, dijakov in študentov, ki so živeli v naseljih velikostnega razreda 1, registriranih kot dnevnih migrantov, kar je takrat znašalo 11,8 oziroma 8,6 odstotnih točk nad siceršnjim povprečjem v Republiki Sloveniji. V 2.482 naseljih velikostnega razreda 2 je bilo kot dnevnih migrantov registriranih 30,76% izmed vseh zaposlenih oseb in 17,41% izmed vseh učencev, dijakov in študentov, ki so živeli v naseljih velikostnega razreda 2, kar je znašalo 8,3 oziroma 6,3 odstotne točke nad siceršnjim povprečjem v Republiki Sloveniji (Preglednica 6). Kot dnevno migracijo pri tem označujemo vsako vsakodnevno potovanje prebivalstva iz kraja, kjer stalno ali začasno prebiva v

kraj, kamor potuje iz razloga šolanja, zaposlitve, udeleževanja rednih dnevnih aktivnosti in podobno. Relativno visoka stopnja migracije v naseljih velikostnih razredov 1, 2 in 3 je najverjetneje posledica slabših zaposlitvenih in izobraževalnih možnosti v majhnih naseljih oziroma zaselkih v primerjavi z prebivalci večjih naselij in mest, zaradi česar se prebivalci iz majhnih naselij oziroma zaselkov tudi pogosteje izseljujejo v večja mesta. Izseljevanje, še zlasti mlajših ljudi v večja mesta, pomeni za manjše kraje, naselja oziroma zaselke velikokrat tudi nenadomestljivo izgubo otrok, kateri kot pripadniki nove generacije prebivalstva lahko edini zagotavijo trajno ohranitev naseljenosti in življenja v takšnih krajih tudi v prihodnosti.

Preglednica 6: Delež dnevnih migrantov znotraj naselij velikostnih razredov 1-4 v Republiki Sloveniji, glede na velikostne podrazrede I-X (v letu 2002).

Table 6: Daily commuters in Slovenia within settlements of size class of settlements 1-4 by size subclasses of settlements I-X (in year 2002).

<b>Velikostni razred naselij 1</b>		<b>DNEVNI MIGRANTI (Popis 2002)</b>	
		Zaposlene osebe (%)	Učenci, dijaki, študenti (%)
(I)	1- 49 prebivalcev	36,06	19,76
(II)	50 - 99 prebivalcev	32,61	19,69
<i>Povprečje velikostni razred naselij 1</i>		<i>34,22</i>	<i>19,73</i>
<b>Velikostni razred naselij 2</b>			
(III)	100 – 249 prebivalcev	30,51	17,97
(IV)	250 – 499 prebivalcev	31,01	16,86
<i>Povprečje velikostni razred naselij 2</i>		<i>30,76</i>	<i>17,41</i>
<b>Velikostni razred naselij 3</b>			
(V)	500 – 999 prebivalcev	31,18	15,62
(VI)	1.000 – 2.499 prebivalcev	29,26	12,71
(VII)	2.500 – 4.999 prebivalcev	19,42	10,26
<i>Povprečje velikostni razred naselij 3</i>		<i>26,62</i>	<i>12,86</i>
<b>Velikostni razred naselij 4</b>			
(VIII)	5.000 – 9.999 prebivalcev	22,38	8,78
(IX)	10.000 – 49.999 prebivalcev	14,67	5,23
(X)	> = 50.000 prebivalcev	5,88	0,00
<i>Povprečje velikostni razred naselij 4</i>		<i>14,31</i>	<i>4,67</i>
POVPREČJE RS		22,42	11,13

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov SURS, Popis 2002)

### **5.3.3 Analiza starostne strukture prebivalstva v Republiki Sloveniji**

Leta 2002 je v 3.027 naseljih velikostnega razreda 1, v katerih je skupno živelo 139.127 prebivalcev, bilo registriranih 15,98% prebivalstva, starejšega od 65 let ter 16,04% prebivalstva, mlajšega od 15 let, v naseljih velikostnega razreda 2 pa je bilo registriranih 14,83% prebivalstva, starejšega od 65 let ter 17,95% prebivalstva, mlajšega od 15 let. Delež starejšega prebivalstva je bil leta 2002 v naseljih velikostnega razreda 1 tako 1,18 odstotne točke nad povprečjem v Republiki Sloveniji in je bil po pričakovanju tudi najvišji znotraj vseh štirih velikostnih razredov naselij, v naseljih velikostnega razreda 2 pa je delež starejšega prebivalstva znašal le še 0,12 odstotne točke nad povprečjem v Republiki Sloveniji. (Preglednica 7).

V naseljih velikostnega razreda 1 živi torej skupno več kot 22.000 oseb, v naseljih velikostnega razreda 2 pa skoraj 80.000 oseb, starejših od 65 let, katerim bo v prihodnosti potrebno zagotoviti vsaj eno od ruralnim območjem posebej prilagojenih oblik storitev javnega prevoza, s katerimi bodo lahko ti ljudje zadovoljevali svoje občasne potrebe po mobilnosti. Zaradi različnih zdravstvenih težav bodo namreč sčasoma ostali brez veljavnega vozniškega dovoljenja in s tem skupaj z tisto kategorijo prebivalstva, ki zaradi različnih razlogov že danes ne more uporabljati oziroma si privoščiti lastnega prevoznega sredstva, v primeru prevoznih potreb postali v celoti odvisni od storitev javnega prevoza. Zavedati se je potrebno, da se bo število šoloobveznih otrok v prihodnje še naprej zmanjševalo, s čimer se bo posledično zmanjševal tudi obseg šolskih prevozov, kateri na nekaterih ruralnih območjih prebivalstvu sedaj predstavljajo edini možni način javnega prevoza. Hkrati pa se bo povečalo število oseb, starejših od 65 let, ki bodo ob relativno dobrem zdravstvenem stanju željni številnih krajših ali daljših potovanj in izletov, zaradi česar bo potrebno obstoječe šolske prevoze ob njihovem postopnem ukinjanju kot posledici zmanjševanja števila šoloobveznih otrok, sčasoma nadomestiti z drugo obliko javnega prevoza, ki pa bo morala biti nediskriminatorno namenjena vsem potencialnim uporabnikom javnega prevoza, tako prebivalcem ruralnih območij, kakor tudi turistom in vsem ostalim potnikom, ki se bodo iz naselij višjih velikostnih razredov zaradi različnih razlogov (turizem, obiski svojcev) želeli pripeljati v posamezna naselja in zaselke znotraj ruralnih območij.



Preglednica 7: Starostna struktura prebivalstva znotraj naselij velikostnih razredov 1-4 v Republiki Sloveniji, glede na velikostne podrazrede I-X (v letu 2002).

Table 7: Population by age groups in Slovenia within settlements of size class of settlements 1-4 by size subclasses of settlements I-X (in year 2002).

		<b>STAROST PREBIVALSTVA (Popis 2002)</b>			
		0 – 14 let (%)	15 – 18 let (%)	19 – 65 let (%)	> 65 let (%)
<b>Velikostni razred naselij 1</b>					
(I)	1-49 prebivalcev	13,82	10,12	60,79	15,27
(II)	50 - 99 prebivalcev	18,26	6,94	58,35	16,50
<i>Povprečje velikostni razred naselij 1</i>		<i>16,04</i>	<i>8,53</i>	<i>59,57</i>	<i>15,89</i>
<b>Velikostni razred naselij 2</b>					
(III)	100 – 249 prebivalcev	18,50	5,74	60,41	14,99
(IV)	250 – 499 prebivalcev	17,40	5,60	62,32	14,67
<i>Povprečje velikostni razred naselij 2</i>		<i>17,95</i>	<i>5,67</i>	<i>61,36</i>	<i>14,83</i>
<b>Velikostni razred naselij 3</b>					
(V)	500 – 999 prebivalcev	17,51	5,33	63,16	14,00
(VI)	1.000 – 2.499 prebivalcev	16,94	5,18	64,11	13,77
(VII)	2.500 – 4.999 prebivalcev	16,63	6,25	63,19	13,95
<i>Povprečje velikostni razred naselij 3</i>		<i>17,03</i>	<i>5,59</i>	<i>63,49</i>	<i>13,91</i>
<b>Velikostni razred naselij 4</b>					
(VIII)	5.000 – 9.999 prebivalcev	16,54	5,31	64,31	13,84
(IX)	10.000 – 49.999 prebivalcev	14,89	5,39	65,95	13,77
(X)	> = 50.000 prebivalcev	13,24	4,63	66,06	16,07
<i>Povprečje velikostni razred naselij 4</i>		<i>14,89</i>	<i>5,11</i>	<i>65,44</i>	<i>14,56</i>
POVPREČJE RS		15,28	5,23	64,77	14,71

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov SURS, Popis 2002)

### 5.3.4 Analiza socialno ekonomske strukture prebivalstva v Republiki Sloveniji

Leta 2002 je v 3.027 naseljih velikostnega razreda 1, v katerih je skupno živelo 139.127 prebivalcev, bilo registriranih 44,59% aktivnega zaposlenega prebivalstva, kar je bilo 3,73 odstotne točke pod povprečjem v Republiki Sloveniji. V naseljih velikostnega razreda 2 je bilo registriranih 47,79% aktivnega zaposlenega prebivalstva, kar je bilo 0,53 odstotne točke pod povprečjem v Republiki Sloveniji. Upokojenih oseb je bilo leta 2002 v naseljih velikostnega razreda 1 skupno registriranih 21,90%, kar je takrat sicer znašalo 1,74 odstotne točke pod

povprečjem v Republiki Sloveniji, vendar ob tem ni bilo upoštevanih tudi nekaterih drugih kategorij prebivalcev, kot so npr. kmetje. Prebivalcev iz kategorij drugih neaktivnih prebivalcev je bilo v naseljih velikostnega reda 1 namreč kar 7,7%, kar je znašalo 5,08 odstotnih točk nad povprečjem v Republiki Sloveniji. Večina kmečkega prebivalstva v Republiki Sloveniji, ki sicer predstavlja ekonomsko šibkejši del prebivalstva, namreč živi v naseljih nižjih velikostnih razredov, predvsem na območjih Goriškega, Haloz, Goriških Brd in Gorjancev (Preglednica 8).

Preglednica 8: Delež aktivnega in neaktivnega prebivalstva znotraj naselij velikostnih razredov 1-4 v Republiki Sloveniji, glede na velikostne podrazrede I-X (v letu 2002).

Table 8: Population by activity in Slovenia within settlements of size class of settlements 1-4 by size subclasses of settlements I-X (in year 2002).

		<b>AKTIVNO PREB.</b> <b>(Popis 2002)</b> Zaposleni	<b>NEAKTIVNO PREB. (Popis 2002)</b>		
		(%)	Otroci, učenci dijaki, študenti (%)	Upokojeni (%)	Drugi neaktivni (%)
<b>Velikostni razred naselij 1</b>					
(I)	1-49 prebivalcev	45,33	25,21	21,15	8,30
(II)	50 - 99 prebivalcev	43,84	26,40	22,67	7,10
<i>Povprečje velikostni razred naselij 1</i>		<i>44,59</i>	<i>25,81</i>	<i>21,91</i>	<i>7,70</i>
<b>Velikostni razred naselij 2</b>					
(III)	100 – 249 prebivalcev	47,21	25,06	22,58	5,14
(IV)	250 – 499 prebivalcev	48,37	25,37	22,58	3,69
<i>Povprečje velikostni razred naselij 2</i>		<i>47,79</i>	<i>25,22</i>	<i>22,58</i>	<i>4,41</i>
<b>Velikostni razred naselij 3</b>					
(V)	500 – 999 prebivalcev	48,61	25,67	22,98	2,64
(VI)	1.000 – 2.499 prebivalcev	49,04	25,31	23,69	1,97
(VII)	2.500 – 4.999 prebivalcev	49,11	25,50	23,79	1,62
<i>Povprečje velikostni razred naselij 3</i>		<i>48,92</i>	<i>25,49</i>	<i>23,49</i>	<i>2,08</i>
<b>Velikostni razred naselij 4</b>					
(VIII)	5.000 – 9.999 prebivalcev	49,27	25,58	23,32	1,83
(IX)	10.000 – 49.999 prebivalcev	49,70	25,07	23,59	1,64
(X)	> = 50.000 prebivalcev	49,00	24,01	25,54	1,45
<i>Povprečje velikostni razred naselij 4</i>		<i>49,32</i>	<i>24,89</i>	<i>24,15</i>	<i>1,64</i>
POVPREČJE RS		48,32	25,41	23,65	2,62

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov SURS, Popis 2002)

V nadaljevanju je prikazana analiza nekaterih izbranih demografskih kazalcev prebivalstva po posameznih regijah znotraj Republike Slovenije, indeks bruto družbenega proizvoda (BDP) na prebivalca po standardih kupne moči, struktura delavno aktivnega prebivalstva po dejavnostih ter delež delavno aktivnega prebivalstva po posameznih regijah znotraj Republike Slovenije. Analiza je pokazala, da se različni kazalci med posameznimi regijami med seboj zelo razlikujejo.

Gostota naseljenosti se je v obdobju 1998-2004 najbolj zmanjšala v pomurski regiji (za 6,5 indeksnih točk), sledijo zasavska (4,7), podravska (2,8), spodnjeposavska (2), goriška (1,3), koroška (0,8) in savinjska regija (za 0,6 indeksnih točk). Gostota poseljenosti se je najbolj povečala v obalno-kraški regiji (za 3,1 indeksnih točk), sledijo jugovzhodna (2,6), osrednjeslovenska (2,5), gorenjska (2,2) in notranjsko-kraška regija (za 0,9 indeksnih točk). V povprečju se je gostota naseljenosti v Republiki Sloveniji v navedenem obdobju zmanjšala za 0,1 indeksnih točk (Preglednica 9).

Delež prebivalstva, mlajšega od 14 let, se je v obdobju 1998-2004 najbolj zmanjšal v zasavski regiji (za 17,3 indeksnih točk), sledijo jugovzhodna (16,9), koroška (16), obalno-kraška (15,3), spodnjeposavska (15,2), savinjska (14,1), podravska in pomurska (13,8), notranjsko-kraška (13,3), gorenjska (13), goriška (12,3) in osrednjeslovenska regija (za 12 indeksnih točk). V povprečju se je delež prebivalstva, mlajšega od 14 let, v Republiki Sloveniji v obdobju 1998-2004 zmanjšal za 13,3 indeksnih točk (Preglednica 9).

Delež prebivalstva, starejšega od 65 let, se je v obdobju 1998-2004 najbolj povečal v jugovzhodni regiji (za 17,5 indeksnih točk), sledijo koroška (17), gorenjska (16,7), osrednjeslovenska (14,8), podravska (13,7), obalno-kraška (13,5), savinjska (12,8), goriška (10,5), spodnjeposavska (9), notranjsko-kraška (7,1), zasavska (6,6) in pomurska regija (za 5 indeksnih točk). V povprečju se je delež prebivalstva, starejšega od 65 let, v Republiki Sloveniji v obdobju 1998-2004 povečal za 12,7 indeksnih točk (Preglednica 9).

Povprečna starost prebivalstva se je v obdobju 1998-2004 najbolj povišala v koroški regiji (za 6,2 indeksnih točk), sledijo jugovzhodna (6), podravska (5,4), savinjska in gorenjska (5,3), zasavska (5,1), osrednjeslovenska in obalno-kraška (5), pomurska (4,9), spodnjeposavska (4,7), goriška (4,6) in notranjsko-kraška regija (za 4,1 indeksnih točk). V povprečju se je povprečna starost prebivalstva v Republiki Sloveniji v obdobju 1998-2004 povečala za 5,2 indeksnih točk (Preglednica 9).

Indeks staranja prebivalstva se je v obdobju 2002-2004 najbolj povečal v koroški regiji (za 10,8 indeksnih točk), sledijo jugovzhodna (9,9), obalno-kraška (9,8), gorenjska (9,6), spodnjeposavska (9,2), zasavska (8,9), goriška (8,6), osrednjeslovenska (8,5), savinjska (8,4), podravska (7,9), notranjsko-kraška (6,2) in pomurska regija (za 5,5 indeksnih točk). V povprečju se je indeks staranja prebivalstva v Republiki Sloveniji v obdobju 2002-2004 povečal za 8,5 indeksnih točk (Preglednica 9).

Preglednica 9: Demografski kazalci prebivalstva Republike Slovenije po regijah (1998-2004).

Table 9: Demographic characteristics of population in Slovenia by regions (1998-2004).

Index 1998 = 100 Index 2002 = 100	DEMOGRAFSKI KAZALCI PREBIVALSTVA V RS (1998-2004)				
	Gostota naseljenosti (indeks)	Delež prebivalstva		Povprečna starost preb. (indeks)	Indeks staranja preb. (2002-2004)
REGIJA		0 - 14 let (indeks)	> 65 let (indeks)		
Pomurska	<b>93,5</b>	86,2	105,0	104,9	105,5
Podravska	97,2	86,2	113,7	105,4	107,9
Koroška	99,2	84,0	117,0	<b>106,2</b>	<b>110,8</b>
Savinska	99,4	85,9	112,8	105,3	108,4
Zasavska	95,3	<b>82,7</b>	106,6	105,1	108,9
Spodnjeposavska	98,0	84,8	109,0	104,7	109,2
Jugovzhodna	102,6	83,1	<b>117,5</b>	106,0	109,9
Osrednjeslovenska	102,5	88,0	114,8	105,0	108,5
Gorenjska	102,2	87,0	116,7	105,3	109,6
Notranjsko-kraška	100,9	86,7	107,1	104,1	106,2
Goriška	98,7	87,7	110,5	104,6	108,6
Obalno-kraška	103,1	84,7	113,5	105,0	109,8
POVPREČJE RS	99,9	86,7	112,7	105,2	108,5

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov SURS, Statistični letopis, 1998-2004)

Naravni prirast prebivalstva je bil v obdobju 2000-2004 v vseh regijah z izjemo jugovzhodne, koroške, osrednjeslovenske in gorenjske regije, negativen. Največji negativni naravni prirast prebivalstva (t.i. naravni odliv prebivalstva) je bil v omenjenem obdobju zabeležen v pomurski regiji, kjer je znašal -1,66% vseh prebivalcev v regiji, sledijo zasavska (-1,61%), spodnjeposavska (-1,06%), notranjsko-kraška (-0,92%), podravska (-0,91%), obalno-kraška (-0,89%), goriška (-0,81%) in savinjska regija (-0,31% vseh prebivalcev v regiji). Največji pozitivni naravni prirast je bil v obdobju 2000-2004 zabeležen v gorenjski regiji, kjer je znašal 0,73% vsega prebivalstva v regiji, sledijo osrednjeslovenska (0,55%), koroška (0,10%) ter jugovzhodna regija (0,06% vseh prebivalcev v regiji) (Preglednica 10).

Preglednica 10: Naravno gibanje prebivalstva Republike Slovenije po regijah (2000-2004).

Table 10: Natural changes of population in Slovenia by regions (2000-2004).

REGIJA	NARAVNI PRIRAST PREBIVALSTVA V RS (2000-2004)						Skupaj v regiji	% preb. v regiji
	2000	2001	2002	2003	2004			
Pomurska	-330	-434	<b>-472</b>	-465	-351	-2.052	<b>-1,66</b>	
Podravska	<b>-623</b>	<b>-520</b>	-466	<b>-700</b>	<b>-608</b>	<b>-2.917</b>	<b>-0,91</b>	
Koroška	97	-4	13	-35	4	75	0,10	
Savinjska	-5	-98	-239	-336	-129	-807	-0,31	
Zasavska	-162	-152	-145	-145	-135	-739	-1,61	
Spodnjeposavska	-141	-149	-123	-170	-157	-740	-1,06	
Jugovzhodna	95	48	-14	-73	24	80	0,06	
Osrednjeslovenska	728	445	558	275	698	2.704	0,55	
Gorenjska	354	255	304	112	410	1.435	0,73	
Notranjsko-kraška	-117	-60	-148	-104	-38	-467	-0,92	
Goriška	-179	-140	-243	-268	-138	-968	-0,81	
Obalno-kraška	-125	-222	-225	-221	-142	-935	-0,89	
POVPREČJE RS	-34	-86	-100	-178	-47	-445	-0,02	

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov SURS, Banka statističnih podatkov)

Največji negativni selitveni prirast prebivalstva (t.i. selitveni odliv prebivalstva) je bil v obdobju 2000-2004 zabeležen v zasavski regiji, kjer je znašal -0,66% vseh prebivalcev v regiji, sledijo koroška (-0,55%), goriška (-0,29%), savinjska (-0,19%), pomurska (-0,18%) ter gorenjska regija

(-0,17% vseh prebivalcev v regiji). Največji pozitivni selitveni prirast prebivalstva (t.i. selitveni priliv prebivalstva) je bil v obdobju 2000-2004 zabeležen v notranjsko-kraški regiji, kjer je znašal 0,74% vseh prebivalcev v regiji, sledijo obalno-kraška (0,68%), jugovzhodna (0,25%), osrednjeslovenska (0,11%), spodnjeposavska (0,02%) ter podravska regija, kjer je pozitivni prirast prebivalstva v omenjenem obdobju znašal 0,01% vseh prebivalcev v regiji (Preglednica 11).

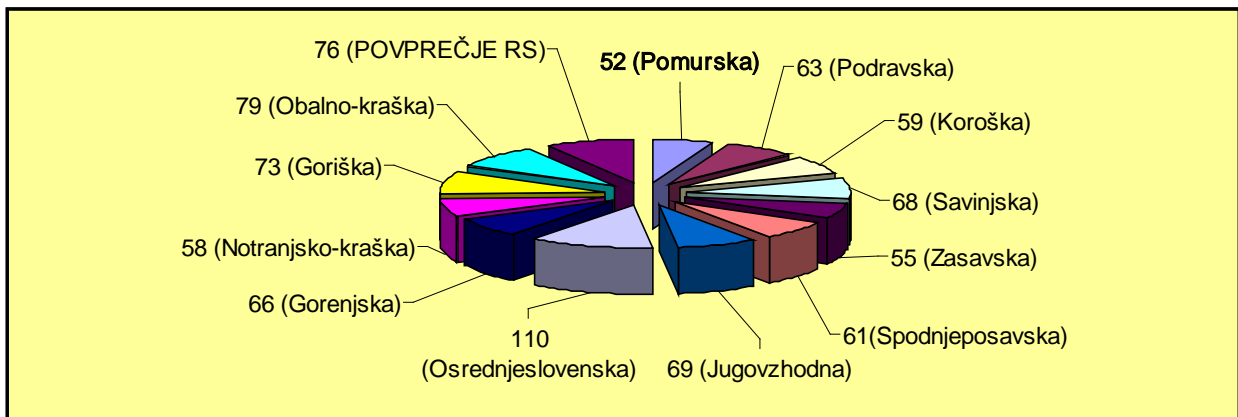
Preglednica 11: Selitveno gibanje prebivalstva Republike Slovenije po regijah (2000-2004).

Table 11: Migration of population in Slovenia by regions (2000-2004).

REGIJA	SELITVENI PRIRAST PREBIVALSTVA V RS (2000-2004)						Skupaj v regiji	% preb. v regiji
	2000	2001	2002	2003	2004			
Pomurska	-46	-55	-23	-52	-49	-225	-0,18	
Podravska	-30	-38	2	31	67	32	0,01	
Koroška	-85	-63	<b>-105</b>	-71	-86	-410	-0,55	
Savinjska	-123	-9	-62	<b>-146</b>	<b>-147</b>	<b>-487</b>	-0,19	
<b>Zasavska</b>	0	-73	-61	-87	-83	-304	<b>-0,66</b>	
Spodnjeposavska	-19	52	42	-22	-42	11	0,02	
Jugovzhodna	108	61	8	85	80	342	0,25	
Osrednjeslovenska	<b>-188</b>	151	112	234	254	563	0,11	
Gorenjska	51	<b>-132</b>	-98	-116	-49	-334	-0,17	
Notranjsko-kraška	130	47	84	32	85	378	0,74	
Goriška	-50	-40	-44	-83	-128	-345	-0,29	
Obalno-kraška	178	99	145	195	98	715	0,68	

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov SURS, Banka statističnih podatkov)

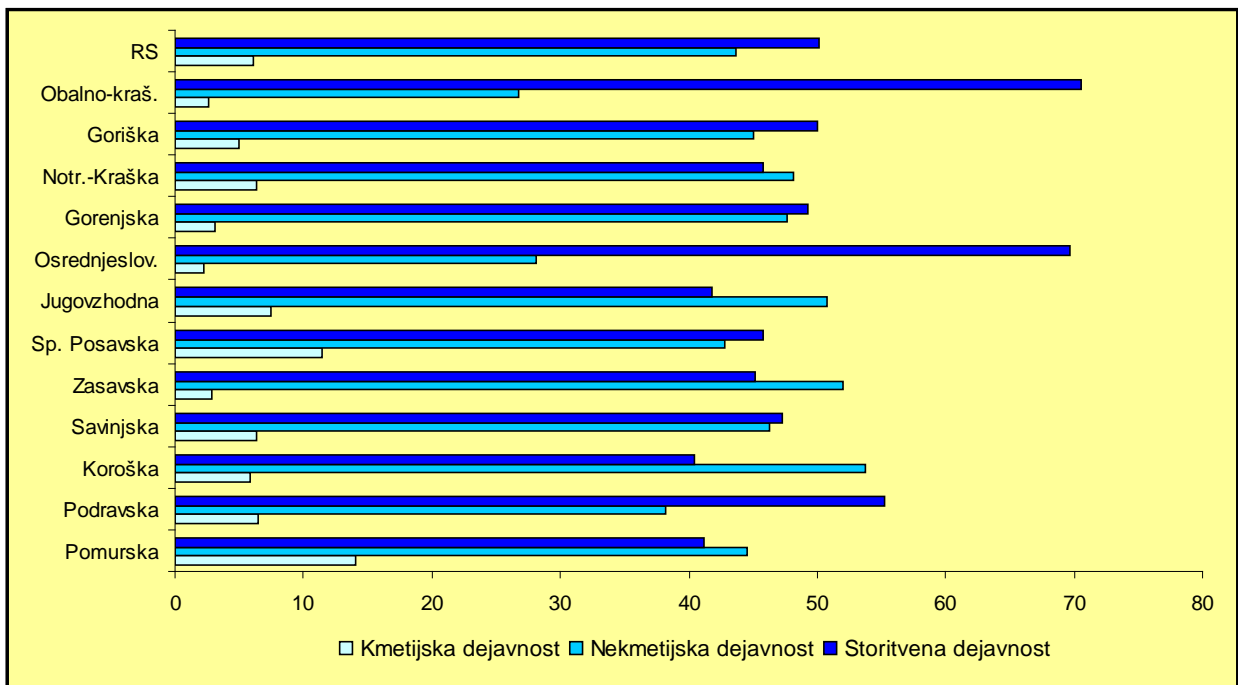
Indeks bruto družbenega proizvoda (BDP) na prebivalca v Republiki Sloveniji glede na standarde kupne moči je bil v letu 2003 najnižji v pomurski regiji in je znašal 68,4% državnega povprečja, sledijo zasavska (72,3%), notranjsko-kraška (76,3%), koroška (77,6%), spodnjeposavska (80,2%), podravska (82,9%), gorenjska (86,8%), savinjska (89,5%), jugovzhodna (90,8%) in goriška regija (96% državnega povprečja). Vrednosti indeksa BDP so za vse našteje regije, z izjemo obalno-kraške in osrednjeslovenske, pod povprečjem, ki sicer velja za Republiko Slovenijo (Slika 5).



(Vir: SURS, Slovenske regije v številkah, 2006)

Slika 5: Indeks bruto družbenega proizvoda (BDP) na prebivalca Republike Slovenije v standardih kupne moči (Primerjava: EU25 = 100) glede na regijo (v letu 2003).

Fig. 5: Gross domestic product (GDP) per capita in Slovenia by region (in year 2003).



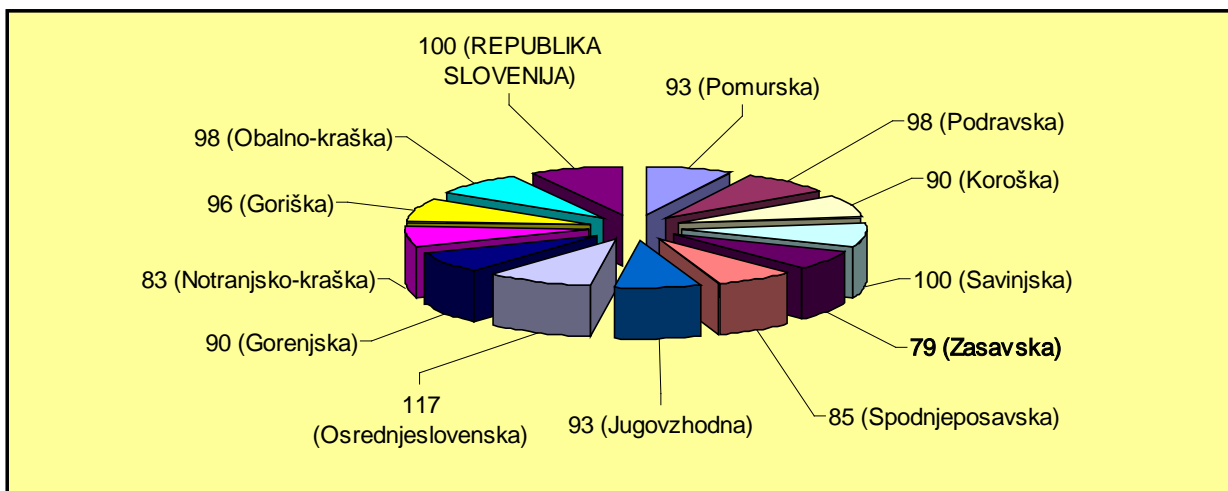
(Vir: SURS, Slovenske regije v številkah, 2006)

Slika 6: Struktura delavno aktivnega prebivalstva Republike Slovenije po dejavnostih v letu 2004.

Fig. 6: Persons in employment in Slovenia by activity (in year 2004).

Struktura delavno aktivnega prebivalstva po dejavnostih po regijah v Republiki Sloveniji kaže, da je bila kmetijska dejavnost leta 2004 najmočnejša v pomurski regiji (14%-ni delež izmed vseh dejavnosti), sledijo spodnjeposavska (11,4%), jugovzhodna (7,5%), podravska (6,5%), savinjska (6,4%), notranjsko-kraška (6,3%), koroška (5,9%), goriška (5%), gorenjska (3,1%), zasavska (2,8%), obalno-kraška (2,6%) in osrednjeslovenska regija (2,2%-ni delež izmed vseh dejavnosti) (Slika 6).

Delež delavno aktivnega prebivalstva je bil leta 2004 najmanjši v zasavski regiji (79%-ni delež državnega povprečja), sledijo notranjsko-kraška (83%), spodnjeposavska (85%), gorenjska in koroška (90%), pomurska in jugovzhodna (93%), goriška (96%), podravska in obalno-kraška (98%) ter savinjska regija (na ravni državnega povprečja), nadpovprečen glede na povprečje v Republiki Sloveniji pa je bil delež aktivnega prebivalstva v osrednjeslovenski regiji, kjer je bil delež glede na državno povprečje presežen za 17%. (Slika7).



(Vir: SURS, Slovenske regije v številkah, 2006)

Slika 7: Delež delavno aktivnega prebivalstva v Republiki Sloveniji po regijah v letu 2004.

Fig. 7: Persons in employment in Slovenia by regions (in year 2004).



#### 5.4 Sklepne ugotovitve glede analize ruralnih območij v Republike Sloveniji

Kratka primerjalna analiza nekaterih demografskih kazalcev za izbrano obdobje 1998-2004 oziroma 2000-2004 med dvanajstimi obstoječimi regijami v Republiki Sloveniji je pokazala, da bodo ob ohranitvi v analiziranem obdobju ugotovljenih trendov po posameznih regijah, največjim težavam pri zagotavljanju osnovnega nivoja storitev javnega potniškega prevoza v prihodnje najverjetneje najbolj izpostavljene naslednje regije:

- *pomurska regija* (najvišja stopnja zmanjševanja gostote naseljenosti med regijami; najvišja stopnja naravnega odliva prebivalstva med regijami; visok delež prebivalstva, ki se ukvarja s kmetijsko dejavnostjo; stopnja BDP je med najnižjimi med regijami),
- *zasavska regija* (najvišja stopnja zmanjševanja deleža prebivalstva, mlajšega od 14 let med regijami; najvišja stopnja selitvenega odliva prebivalstva med regijami; zmanjševanje gostote naseljenosti; delež aktivnega prebivalstva je med najnižjimi med regijami; visoka stopnja selitvenega odliva prebivalstva; stopnja BDP je med najnižjimi med regijami),
- *koroška regija* (najvišja rast povprečne starosti prebivalstva med regijami; najvišji indeks staranja prebivalstva med regijami; visoka stopnja selitvenega odliva prebivalstva),
- *jugovzhodna regija* (najvišja stopnja rasti deleža prebivalstva, starega nad 65 let, med regijami; nizek delež prebivalstva, mlajšega od 14 let; visok indeks staranja prebivalstva; visok delež prebivalstva, ki se ukvarja z kmetijsko dejavnostjo ).

Poleg štirih zgoraj naštetih regij, bodo večjim težavam pri zagotavljanju storitev javnega potniškega prevoza v prihodnje najverjetneje izpostavljene tudi naslednje štiri regije:

- *obalno-kraška regija* (visok indeks staranja prebivalstva; nizek delež prebivalstva, mlajšega od 14 let in visok delež prebivalstva, starega nad 65 let; negativni naravni prirast prebivalstva),
- *goriška regija* (selitveni odliv prebivalstva; zmanjševanje gostote naseljenosti),

- *podravska regija* (selitveni odliv prebivalstva; zmanjševanje gostote naseljenosti; visok delež prebivalstva, ki se ukvarja z kmetijsko dejavnostjo),
- *spodnjeposavska regija* (nizek delež delavno aktivnega prebivalstva; visok delež prebivalstva, ki se ukvarja z kmetijsko dejavnostjo).

Pomanjkanju storitev javnega potniškega prevoza so v splošnem sicer najbolj izpostavljena tista ruralna območja, ki jih sestavljajo predvsem samotne kmetije in številni manjši zaselki znotraj večjih razpršenih poselitvenih območij in katera so najpogosteje locirana v osrednjih, posavskih in južnih območjih države. Razpršena poselitvena območja so sicer značilna tudi za severna, severnovzhodna ter zahodna območja Republike Slovenije.

Kratka primerjalna analiza nekaterih demografskih kazalcev za izbrano obdobje 1998-2004 oziroma 2000-2004 med dvanajstimi regijami v Republiki Sloveniji je pokazala, da je v prihodnje v kar osmih od dvanajstih regij samo iz naslova analize gibanj nekaterih izbranih demografskih kazalcev pričakovati velike težave pri izvajanju storitev javnega potniškega prevoza. Seveda sedanji naraščajoči trend staranja prebivalstva in posledično vedno večji pričakovani naravni odliv prebivalstva ne velja zgolj za osem zgoraj navedenih regij, pač pa je takšen trend že dalj časa značilen za celotno območje države. To pomeni, da bomo že kmalu tudi v Republiki Sloveniji, tako kakor drugod po razvitem svetu, izpostavljeni vedno večjim potrebam po zagotavljanju ustreznih storitev javnega prevoza za vse številnejše starejše prebivalstvo, ki bo kljub starosti relativno zdravo in potovanj željno, javne prevoze v prihodnje najverjetneje uporabljalo veliko pogosteje kakor jih uporablja sedaj, ko javnega prevoza na marsikaterih območjih zaradi nerentabilnosti sploh ni na razpolago. Pričakovanemu trendu povečevanja potreb starejšega prebivalstva po potovanjih se bo v prihodnje morala ustrezno prilagoditi tudi ponudba javnih prevozov. Ponudba javnih prevozov pa se bo nenazadnje morala prilagoditi tudi dejstvu, da bo v prihodnje vedno več potencialnih uporabnikov javnega prevoza tudi s strani turistov, ki bodo javni prevoz želeli uporabljati predvsem ob koncih tedna in praznikih, zaradi česar bo vsaj na turistično zanimivejših območjih ponovno potrebno uvesti nekatere že ukinjene linije ob koncih tedna in praznikih, saj v nasprotnem primeru javni prevoz za turiste ne bo zanimiv.

## **6 PREDLOG IZVAJANJA STORITEV JAVNEGA PREVOZA POTNIKOV KOT JAVNE DOBRINE V REPUBLIKI SLOVENIJI**

### **6.1 Izhodišče za načrtovanje storitev javnega prevoza potnikov kot javne dobrine**

Predlog načrtovanja in obsega storitev javnega prevoza potnikov v Republiki Sloveniji kot javne dobrine temelji na določilih s strani Komisije evropskih skupnosti izdane Bele knjige o storitvah splošnega pomena (White Paper, 2004), ki pravico dostopa do določenih storitev, ki veljajo za nujne in zato označene tudi kot storitve splošnega oziroma javnega pomena, nediskriminatorno priznava vsakomur, ne glede na posameznikov socialno ekonomski status ali kraj bivanja. Izvajalci storitev splošnega pomena morajo storitve po določilih Bele knjige uporabnikom nuditi po dostopni ceni in po načelu pokrivanja celotnega ozemlja, torej tudi na ruralnejših in ostalih odročnejših območjih. Za doseg tega namena morajo biti izvajalcem zagotovljena zadostna finančna sredstva za ohranitev dolgoročnega (t.j. trajnostnega) izvajanja takšnih storitev.

Javni prevoz potnikov je v magistrski nalogi opredeljen kot javna dobrina in je kot tak bistvenega pomena pri pospeševanju socialne in teritorialne kohezije na ravni celotne države. Predlog načrtovanja in obsega storitev javnega prevoza potnikov v Republiki Sloveniji kot javne dobrine temelji na medsebojni povezanosti naselij različnih velikostnih razredov s pomočjo rednih ali različnih posebnih oblik storitev javnega prevoza, ki so v osnovi namenjene vsakomur, s čimer je na celotnem območju države vsem kategorijam prebivalstva zagotovljena osnovna mobilnost. Z dodatnimi podpornimi ukrepi s področja šolske, zdravstvene in socialne politike je posebna pozornost pri načrtovanju javnega prevoza namenjena tudi vsem morebitnim ogroženim socialnim skupinam prebivalstva v posameznih naseljih (učenci, dijaki in študenti, starejše, bolne in invalidne osebe, osebe s posebnimi potrebami ter osebe z slabšim socialno ekonomskim statusom).

V magistrski nalogi so za potrebe načrtovanja različnih oblik storitev javnega prevoza potnikov na posameznem območju Republike Slovenije privzeti naslednji osnovni zahtevani kriteriji:

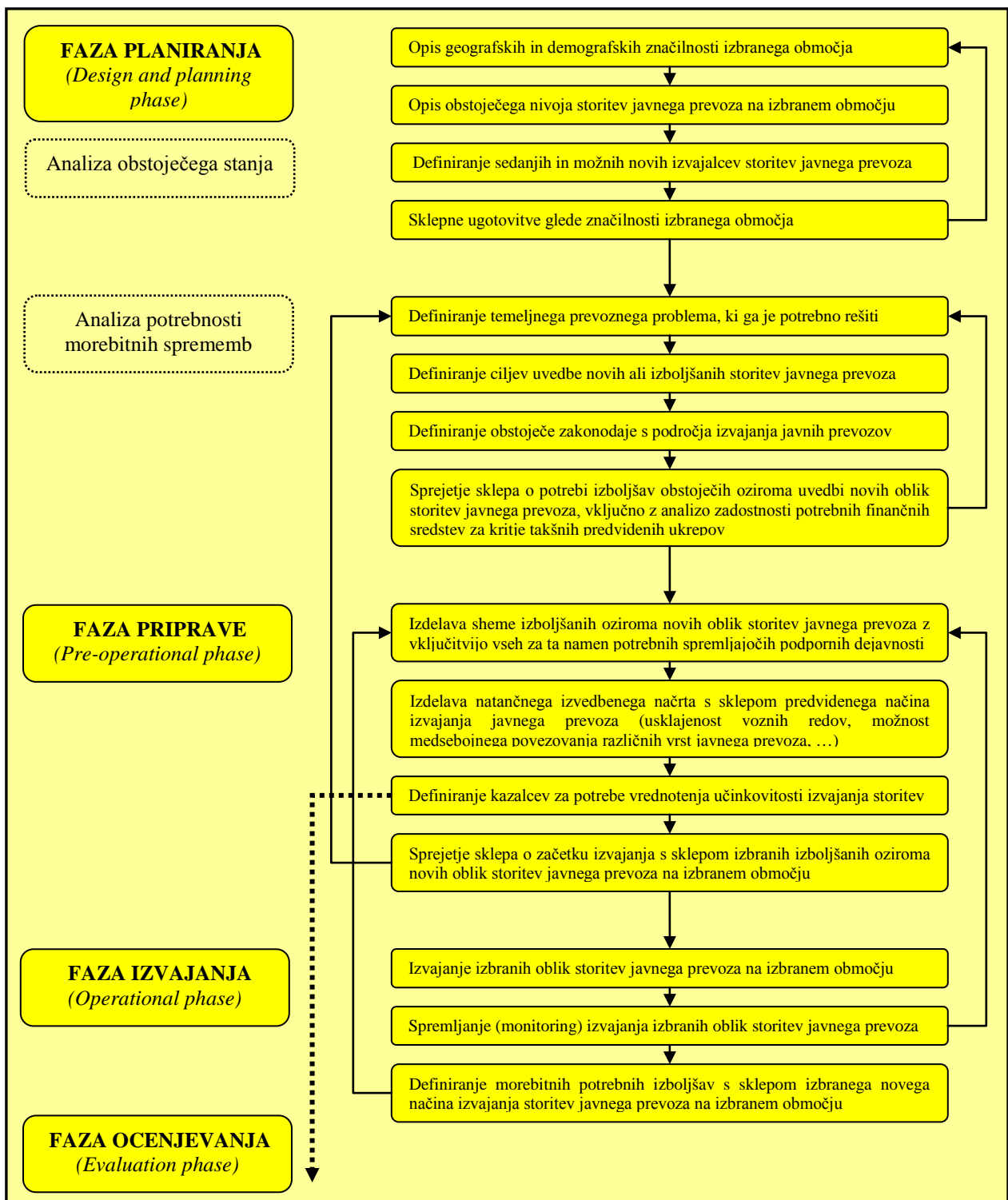
- javni prevoz je vsem prebivalcem v državi dostopen v oddaljenosti največ 1km,
- naselja velikostnega razreda do 99 prebivalcev nimajo zagotovljenih medsebojnih povezav, imajo pa zagotovljene povezave do najbližjih naselij z javnim prevozom,
- naselja velikostnega razreda 100-249 prebivalcev imajo zagotovljene posebne oblike javnega prevoza v okviru gospodarske javne službe z naselji višjih velikostnih razredov,
- naselja z več kot 250 prebivalcev imajo zagotovljen redni javni prevoz v okviru gospodarske javne službe tako med seboj, kakor tudi z naselji višjih velikostnih razredov.

Privzeti obseg storitev (frekvenca prevozov med naselji različnih velikostnih razredov) ter možni načini izvajanja rednih ter posebnih oblik storitev javnega prevoza potnikov kot javne dobrine, so odvisni od velikostnega razreda posameznega naselja in so podrobneje opisani v nadaljevanju.

## **6.2 Splošni postopek za načrtovanje storitev javnega prevoza potnikov in sprejemanje potrebnih podpornih ukrepov s področja socialne in prometne politike v Republiki Sloveniji**

Tuji avtorji (ARTS..., 2004a) so z namenom zagotovitve cenovno dostopnih in kakovostnih storitev javnega potniškega prevoza za vsakogar, tudi za prebivalce ruralnih območjih, predlagali splošne smernice oziroma priporočila, po katerih je za vsako posamezno izbrano območje ali naselje možno predvideti ukrepe, s katerimi lahko država ali posamezna lokalna skupnost prebivalcem na takšnih območjih zagotovi določen nivo prevoznih storitev in jim s tem omogoči zadovoljitev njihovih osnovnih potreb po mobilnosti. Predlog splošnega postopka pri načrtovanju, pripravi in izvedbi storitev javnega prevoza potnikov na posameznih območjih, ki so ga v okviru raziskovalnega projekta ARTS leta 2004 predlagali navedeni tuji avtorji (ARTS..., 2004a, str.7), je prikazan na sliki na naslednji strani.

Splošni postopek načrtovanja, planiranja, priprave in izvedbe storitev javnega prevoza potnikov:



(Povzeto in smiselno prevedeno po ARTS..., 2004a, str. 7)

## 6.2.1 Predlog obsega storitev javnega potniškega prevoza v Republiki Sloveniji kot javne dobrine

Predlagani obseg storitev javnega potniškega prevoza v Republiki Sloveniji kot javne dobrine, je predstavljen na matričnem modelu minimalnih medsebojnih povezav med naselji različnih velikostnih razredov, ki je privzet za področje celotne države. Model pri tem ne upošteva vseh specifičnih pogojev in potreb posameznih območij v državi (razpršenost poselitve, specifične značilnosti ruralnih območij, specifične demografske značilnosti prebivalstva, slabša prometna dostopnost in slabša prometna infrastruktura odročnejših območij, ...), ki pa jih je pri vsakokratni prilagoditvi modela konkretnemu območju nujno potrebno upoštevati (Preglednica 12).

Preglednica 12: Predlog minimalnega nivoja medsebojne povezanosti naselij v Republiki Sloveniji

Table 12: A proposal of minimum connections between settlements in Slovenia

Velikostni razredi naselij		MINIMALNI NIVO POVEZANOSTI NASELIJ V RS Z JAVNIM PREVOZOM									
		1-99 preb.		100-499 preb.		500-4.999 preb.			>5.000 preb.		
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
1	I	/-S	/-S	P	/	/	/	/	/	/	/
	II	/-S	/-S	P	/	/	/	/	/	/	/
2	III	P	P	R1/3	R1/3	R2/4	R2/4	R2/4	R2/4	R2/4	R2/4
	IV	/	/	R1/3	R1/3	R2/4	R2/4	R2/4	R2/4	R2/4	R2/4
3	V	/	/	R2/4	R2/4	R3/6	R3/6	R3/6	R3/6	R3/6	R3/6
	VI	/	/	R2/4	R2/4	R3/6	R3/6	R3/6	R3/6	R3/6	R3/6
	VII	/	/	R2/4	R2/4	R3/6	R3/6	R3/6	R3/6	R3/6	R3/6
4	VIII	/	/	R2/4	R2/4	R3/6	R3/6	R3/6	R3/8	R3/8	R3/8
	IX	/	/	R2/4	R2/4	R3/6	R3/6	R3/6	R3/8	R3/8	R3/8
	X	/	/	R2/4	R2/4	R3/6	R3/6	R3/6	R3/8	R3/8	R3/8

Legenda:

1-4 velikostni razredi naselij (natančneje določeni v Preglednici 3, pogl. 5.2.2)

I-X velikostni podrazredi naselij (natančneje določeni v Preglednici 3, pogl. 5.2.2)

/ medsebojne povezave med naselji niso predvidene (možne samo po načelu samofinanciranja: /-S)

P posebne oblike javnega prevoza (prevozi na klic, kombinirani, prostovoljni ali društveni prevozi);

- R1/3** redne linije javnega prevoza-kombi z 8 oziroma 20 sedeži; min. 3 pari povezav na dan med delovnikom; min. 2 para povezav ob sobotah in nedeljah; šolski prevozi so integrirani v redne linije,
- R2/4** redne linije javnega prevoza-mini bus z 30 oziroma 40 sedeži; min. 4 pari povezav na dan med delovnikom; min. 2 para povezav ob sobotah in nedeljah; šolski prevozi so integrirani v redne linije,
- R3/6,8** redne linije javnega prevoza-avtobus z 55 sedeži; min. 6 oziroma 8 parov povezav na dan med delovnikom; min. 3 oziroma 4 pari povezav ob sobotah in nedeljah; šolski prevozi so integrirani v redne linije.

Pri pripravi predloga minimalne medsebojne povezanosti naselij različnih velikostnih razredov z javnim potniškim prevozom, katerega prebivalstvu zagotavlja država in lokalne skupnosti kot javno dobro, so bile upoštevane predpostavke nekaterih domačih avtorjev (Gabrovec et al., 2004), ki ocenjujejo, da iz naselij brez lastnih šol in delovnih mest v povprečju v sosednja naselja višjih velikostnih razredov, kjer šole in delovna mesta obstajajo, v Republiki Sloveniji dnevno potuje kar okoli 60% vseh prebivalcev naselij, ki so brez lastnih šol ali delovnih mest. Avtorji predvidevajo, da bo v prihodnje v povprečju približno petina vseh prebivalcev iz posameznega naselja v Republiki Sloveniji dnevno potovalo z javnim potniškim prometom, vključno z šoloobveznimi otroci, ki za prevoz sedaj uporabljajo posebne šolske prevoze. Javni potniški promet je po mnenju avtorjev zato smiselno organizirati v vseh naseljih z več kot 200 prebivalci.

Predlog medsebojnih povezav naselij različnih velikostnih razredov tako predvideva uvedbo storitev rednega javnega potniškega prevoza v vseh naseljih z več kot 249 prebivalci. Ob upoštevanju zgoraj navedene v prihodnosti pričakovane dnevne uporabe javnega prevoza to pomeni, da se pričakuje, da bo javni prevoz dnevno v naseljih velikostnega podrazreda III v prihodnosti uporabljalo skupno najmanj 50 prebivalcev, vključno z šoloobveznimi otroci, turisti ter občasnimi potniki iz drugih naselij višjih velikostnih razredov, ki bodo želeli v naselja velikostega podrazreda III priti od drugod. Naselja manjših velikostnih razredov rednih javnih povezav nimajo, imajo pa z posebnimi oblikami javnega prevoza po sistemu prestopanja zagotovljene občasne povezave do prvih naselij z vzpostavljenim rednim javnim prevozom.

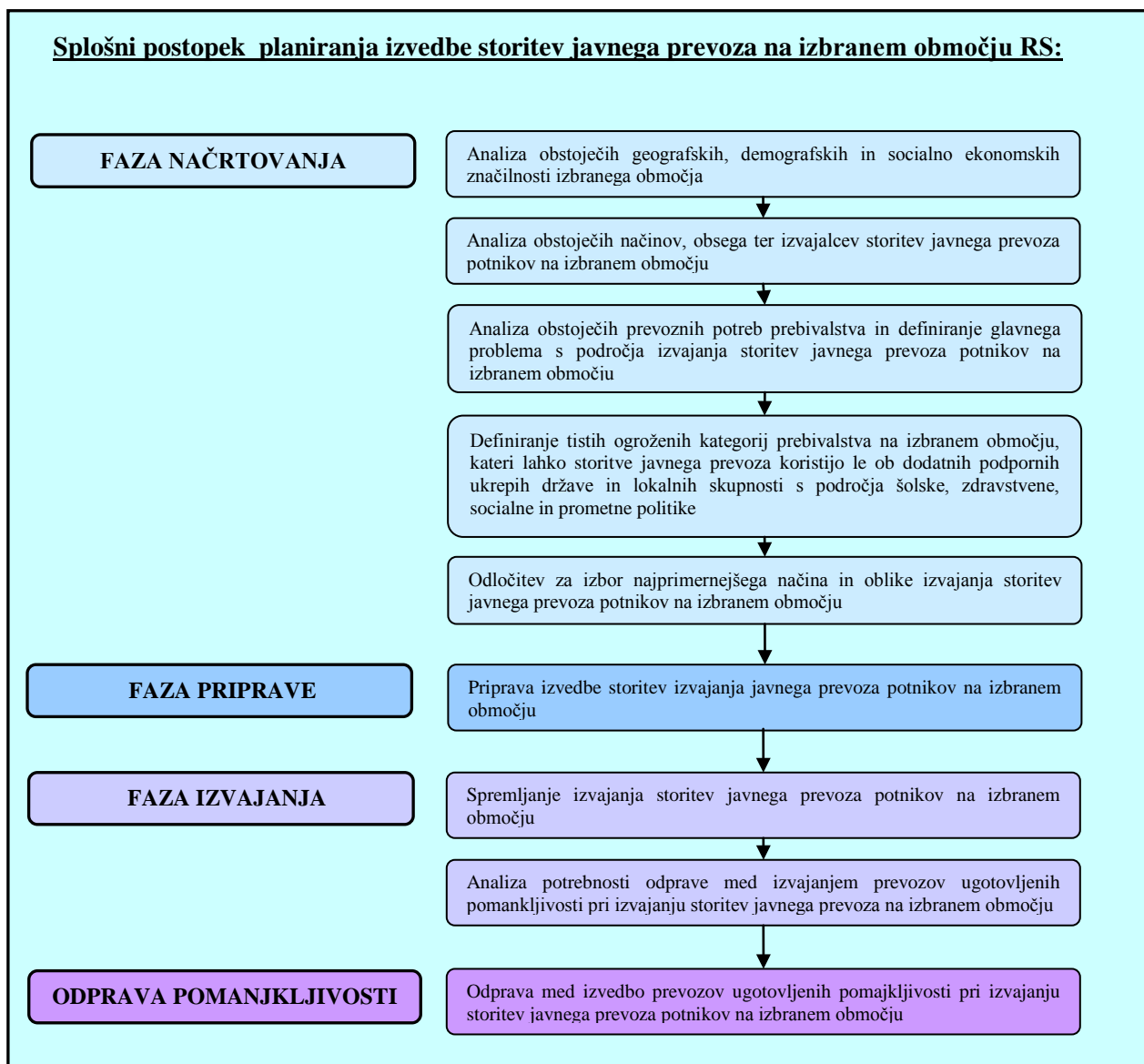
Preglednico 12 je potrebno brati in razumeti na naslednji način:

- Naselja najmanjših velikostnih podrazredov I in II (1-99 preb.) se neposredno povezujejo z naselji velikostnega podrazreda III (100-249 preb.) z različnimi oblikami posebnega javnega prevoza v okviru vnaprej določenega intervala znotraj posameznega dneva ali tedna (prevozi na klic po fiksni ali spremenljivi trasi; kombinirani prevozi potnikov ter pošte, blaga ali zdravil; prostovoljni prevozi različnih humanitarnih društev ali prostovoljcev upokojujencev; prevozi v samostojni organizaciji lokalnih skupnosti), z naselji velikostnih podrazredov od IV dalje (več kot 250 preb.) pa se povezujejo posredno po sistemu prestopanja. Medsebojne povezave znotraj naselij velikostnih podrazredov I in II niso predvidene, so pa v primeru samoiniciative lokalnih skupnosti možne v primeru samofinanciranja takšnih storitev. Podrobnejši opis načina izvajanja zgoraj naštetih posebnih oblik storitev javnega prevoza je sicer podan v poglavju 3.2.
- Naselja velikostnih podrazredov III (100-249 preb.) se med seboj povezujejo z rednimi oblikami javnega prevoza z različno velikimi vozili največje kapacitete do 20 potnikov z najmanj tremi pari povezav na delovni dan (npr. jutranja, popoldanska in večerna linija), ob koncih tedna in praznikih pa z najmanj dvema paroma povezav dnevno (npr. dopoldanska in popoldanska ali večerna linija). Ti prevozi imajo sicer funkcijo napajanja rednih linij javnega prevoza, do naselij od velikostnega podrazreda V naprej, z prebivalci naselij velikostnih podrazredov I, II, III in IV.
- Naselja od velikostnega podrazreda V dalje (več kot 500 preb.) se medsebojno povezujejo z rednimi javnimi prevozi z vozili večjih kapacitet (minibusi kapacitete 30-40 sedežev ter avtobusi kapacitete 55 sedežev) z najmanj štirimi (npr. jutranja, zgodnje in pozno popoldanska ter večerna linija), šestimi (npr. dve jutranji, dopoldanska, opoldanska, popoldanska in večerna linija) ali osmimi pari (npr. dve jutranji, dopoldanska, opoldanska, dve popoldanski in dve večerni liniji) povezav na delovni dan, odvisno od velikosti naselij, ki se medsebojno povezujejo, ob koncih tedna in praznikih pa se naselja od velikostnega razreda V naprej medsebojno povezujejo z najmanj tremi oziroma štirimi pari povezav dnevno (npr. dopoldanska, opoldanska in večerna linija).



Preglednica 12 podaja predlog le tistega minimalno potrebnega števila linij javnega prevoza za posamezne velikostne podrazrede naselij, katerega prebivalstvu v naseljih posameznih velikostnih podrazredov kot javno dobro zagotavlja država in lokalne skupnosti. Število predlaganih linij je teoretično porazdeljeno med jutranje, dopoldanske, popoldanske in večerne linije. Porazdelitev linij med posamezna obdobja v okviru delovnega dne oziroma sobote in nedelje je izvedena z namenom optimalne zadovoljitve pričakovanih prevoznih potreb izbranih kategorij prebivalstva, ki jih je teoretično najti znotraj vsakega posameznega območja:

- jutranje linije v okviru delovnega dne so namenjene predvsem zadovoljevanju prevoznih potreb iz naslova izobraževanja šoloobveznih otrok, dijakov in študentov ter odhoda zaposlenih na delo; sobotne in nedeljske jutranje linije so namenjene predvsem zadovoljevanju prevoznih potreb iz naslova turizma in izletniških potovanj,
- dopoldanske linije v okviru delovnega dne so namenjene zadovoljevanju prevoznih potreb starejšega in ostalega delavno ne več aktivnega prebivalstva iz naslova obiskov zdravstvenih ustanov, bolnišnic, upravnih in občinskih središč ter iz naslova nakupovanja; sobotne in nedeljske dopoldanske linije so namenjene predvsem zadovoljevanju prevoznih potreb iz naslova turizma, izletniških potovanj ter nakupovanja,
- popoldanske linije v okviru delovnega dne so namenjene zadovoljevanju prevoznih potreb iz naslova vračanja prebivalstva iz šol in delovnih mest nazaj domov, nakupovanja ter udeleževanja različnih športnih, kulturnih ali drugih dejavnosti izven domačega kraja; sobotne in nedeljske popoldanske linije so namenjene predvsem zadovoljevanju prevoznih potreb iz naslova turizma, medsebojnega druženja prebivalstva ter obiska kulturnih, športnih in ostalih prireditiv,
- pozno popoldanske oziroma večerne linije v okviru delovnega dne so namenjene predvsem zadovoljevanju prevoznih potreb otrok, dijakov in študentov iz naslova vračanja od udeležb pri izvenšolskih dejavnostih nazaj domov, omogočanju udeležb pri kulturnih prireditvah ter vračanju nazaj domov; sobotne in nedeljske pozno popoldanske oziroma večerne linije so namenjene predvsem zadovoljevanju prevoznih potreb iz naslova turizma ter obiska kulturnih, športnih in ostalih prireditiv.



Slika 8: Predlog postopka planiranja, priprave, izvajanja in vrednotenja izvajanja storitev javnega prevoza na posameznih izbranih območjih Republike Slovenije

Fig. 8: A proposal of design, operation and evaluation procedure of public transport in areas in Slovenia

Na Sliki 8 je prikazan predlog splošnega postopka za planiranje izvedbe javnega prevoza potnikov v Republiki Sloveniji. V nadaljevanju so posamezne točke iz v Sliki 8 prikazanega splošnega postopka tudi podrobneje opisane.

Predlagani primer postopka planiranja izvedbe javnega prevoza potnikov, ki je opisan v nadaljevanju, temelji na predhodni izbiri konkretnega območja, ki se ga želi analizirati, s posebnim poudarkom na zagotovitvi tistega obsega storitev javnega potniškega prevoza, katerega država in posamezne lokalne skupnosti prebivalstvu posameznih velikostnih razredov naselij na takšnem območju zagotavljajo kot javno dobrino. Predlog postopka sicer temelji na priporočilih, katera so leta 2004 podali tuji avtorji v okviru zaključkov raziskovalnega projekta ARTS (ARTS..., 2004a).

### **6.2.2 Faza načrtovanja izvedbe storitev javnega prevoza potnikov v Republiki Sloveniji**

Uvodna faza načrtovanja izvedbe storitev javnega prevoza potnikov v Republiki Sloveniji kot javne dobrine obsega analizo geografskih, demografskih in socialno ekonomskih značilnosti posameznega izbranega območja, analizo obstoječih načinov, obsega ter izvajalcev storitev javnega prevoza, analizo dejanskih prevoznih potreb prebivalstva ter definiranje glavnega prevoznega problema, katerega je na izbranem območju potrebno odpraviti. V fazi načrtovanja je sprejeta odločitev, ali je glavni prevozni problem na izbranem območju ob upoštevanju obstoječe zakonodaje mogoče odpraviti že z uvedbo izboljšav k obstoječim oblikam storitev javnega prevoza, ali pa je morda ustrezneje uvesti nekatere posebne oblike javnega prevoza kot so prevozi na klic po fiksni ali spremenljivi trasi ter različne oblike kombiniranih, prostovoljnih ali društvenih prevozov oziroma prevozov v samostojni organizaciji posameznih lokalnih skupnosti. V fazi načrtovanja se definira tisti obseg storitev javnega prevoza, katerega prebivalstvu v naseljih posameznih velikostnih podrazredov kot javno dobro zagotavljajo država in posamezne lokalne skupnosti. V fazi načrtovanja se natančno definirana tudi potrebne finančne vire za zagotavljanje izvajanja storitev javnega prevoza potnikov kot javne dobrine.

### **6.2.2.1 Analiza obstoječih geografskih, demografskih in socialno ekonomskih značilnosti izbranega območja**

- Izbira območja izvajanja storitev javnega prevoza temelji na prepoznavi dejanskih prevoznih potreb vseh kategorij prebivalstva in na prostorski in časovni umestitvi teh potreb v izbrano območje. Območje, ki se analizira, zajema kar največji možni delež prebivalstva iz naselij različnih velikostnih razredov brez zagotovljenega javnega prevoza. Zaradi prostorske celovitosti izvajanja storitev javnega prevoza je nujno potrebno skupno sodelovanje več geografsko povezanih lokalnih skupnosti, katerih prebivalci izražajo podobne prevozne potrebe ter podobne želje in pričakovanja po koriščenju storitev javnega prevoza na njihovem območju. V okviru analiziranja značilnosti izbranega območja se preveri ustreznost obstoječih cestnih povezav do naselij različnih velikostnih razredov znotraj izbranega območja ter njihova navezanost na pomembnejše prometnice, ki vodijo k najbližjim naseljem višjega velikostnega razreda oziroma k širše družbeno prepoznanim gravitacijskim centrom.
- Analiza demografskih in socialno ekonomskih kazalcev prebivalstva na izbranem območju (npr. starostna struktura ter stopnja zaposlenosti in motorizacije, delež gospodinjstev z telefonskim ali internet priključkom, število od javnega prevoza odvisnih članov v posameznem gospodinjstvu, potovalne navade posameznega gospodinjstva, ..., vse na posamezno naselje različnega velikostnega razreda natančno) je poleg splošne analize celotnega prebivalstva izbranega območja osredotočena tudi na določitev deleža tistih ogroženih kategorij prebivalstva, ki so brez zagotovljenega lastnega prevoza kot npr. šoloobvezni otroci, dijaki in študentje, starejše delavno ne več aktivne osebe, invalidi oziroma osebe z zdravstvenimi težavami, osebe z šibkejšim socialno ekonomskim statusom ter osebe brez voznškega izpita oziroma z trajno nezmožnostjo njegove pridobitve.
- V analizi se prikaže izohrone obstoječe časovne oddaljenosti oziroma dostopnosti prebivalcev posameznega izbranega območja (za posamezna naselja različnih velikostnih razredov) do najbližjih postajališč rednega javnega prevoza ter do ključnih objektov

oziroma ustanov, potrebnih za normalno življenje vsakega posameznika v družbi, in to za primer izvedbe prevoza z osebnim avtomobilom ali kombijem oziroma za primer prevoza z obstoječim javnim prevoznim sredstvom (časovna dostopnost do šol, trgovine zdravstvenih ustanov, lekarn, bank, pošt, športnih in kulturnih ustanov, upravnih enot,...).

#### **6.2.2.2 Analiza obstoječih načinov, obsega ter izvajalcev storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju**

- Definirajo se vsi že obstoječi izvajalci storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju, tako redni, kakor tudi vsi pogodbeni izvajalci in izvajalci posebnih oblik javnih prevozov (redne linije; šolski in taksi prevozi; prevozi, organizirani s strani posameznih zdravstvenih ustanov ali invalidnih društev; prevozi, organizirani s strani domov upokojencev, ...), potek njihovih linij ter lokacije obstoječih postajališč javnega prevoza na izbranem območju. V analizi se definira tudi možnost vključitve morebitnih drugih zainteresiranih izvajalcev za izvajanje posebnih oblik storitev javnega prevoza (zainteresirane pravne ali fizične osebe, prostovoljna, humanitarna in ostala društva).
- Izvede se analiza izvajanja vseh obstoječih izvajalcev javnega prevoza v smislu analize prostorske in časovne pokritosti izbranega območja z katerokoli trenutno razpoložljivo obliko storitve prevoza potnikov in kateregakoli izvajalca prevoza potnikov, ne le javnega (način izvajanja, število in frekvenca dnevnih linij, tedenska pokritost posameznih naselij različnih velikostnih razredov med seboj z storitvami javnega prevoza, oddaljenost posameznih naselij različnih velikostnih razredov do najbližjega postajališča javnega prevoza, ...), na posamezno naselje različnega velikostnega razreda natančno.
- Izvede se analiza obstoječe zakonodaje različnih ministrskih resorjev, ki se kakorkoli nanaša na dejavnost izvajanja javnih potniških prevozov, še zlasti v smislu morebitnih predvidenih izjem, ki so v državni ali v zakonodajah posameznih občin oziroma lokalnih skupnosti predvidene za primer zagotavljanja določenih storitev javnega prevoza potnikov na izbranih območjih. Preveri se tudi zakonodajna možnost vključevanja zasebnikov, prostovoljnih društev ter različnih (zdravstvenih, poštnih, humanitarnih, ...) ustanov,

organizacij in društev v dejavnost izvajanja posebnih oblik storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju, še zlasti z vidika njihove pripustitve na prevozni trg ter z vidika njihove možnosti za pridobitev ustreznih licenc za izvajanje posebnih oblik javnega prevoza, pa tudi z vidika možnosti njihovega izvzema iz obstoječega sistema koncesij za primer izvajanja prevozov na območjih, kjer se trenutno ne izvaja nikakršna oblika rednih ali posebnih oblik storitev javnega prevoza oziroma na območjih, kjer redni javni prevozi v prihodnosti sploh niso predvideni.

V Preglednici 11 je podan predlog možnih izvajalcev posebnih oblik storitev javnega prevoza in sicer za potrebe izvajanja kombiniranih šolskih in rednih prevozov ter prevozov različnih vrst blaga in oseb, za potrebe izvajanja različnih oblik prevozov na zahtevo, prostovoljnih prevozov ter pogodbenih taksi prevozov.

Preglednica 13: Predlog možnih izvajalcev posebnih oblik storitev javnega prevoza v Republiki Sloveniji

Table 13: A proposal of possible operators of public transport services in Slovenia

Možni izvajalci posebnih oblik izvajanja storitev javnega prevoza	Oblika prevoza
Obstoječi šolski prevozniki pod okriljem lokalnih skupnosti	Kombinirani prevozi
Obstoječi prevozniki blaga, poštnih pošiljk, zdravil ali živil	Kombinirani prevozi
Lokalni podizvajalci najbližnjega glavnega izvajalca rednih javnih prevozov: »napajalne linije« za dostop do najbližjih postajališč rednega javnega prevoza	Redni prevozi (avto, kombi, minibus)
Izvajalci obstoječih taksi prevozov iz najbližnjih sosednjih območij z že vzpostavljenim sistemom taksi prevozov	Prevozi na klic
Lokalni prostovoljci pod okriljem lokalnih skupnosti oziroma organizacij	Prevozi na klic
Nezaposleni vozniki prek sistema javnih del pod skupnim okriljem lokalnih skupnosti, ministrstva za delo in zavoda za zaposlovanje	Prevozi na klic
Lokalne humanitarne ali zdravstvene organizacije pod okriljem lokalnih skupnosti	Prevozi na klic

### **6.2.2.3 Analiza obstoječih prevoznih potreb prebivalstva in definiranje glavnega problema s področja izvajanja storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju**

- Izvede se analiza dejanskih prevoznih potreb prebivalstva (dnevni šolski oziroma delovni migranti, starejše delavno ne več aktivno prebivalstvo, osebe z posebnimi potrebami kot so bolniki in invalidi) na izbranem območju (oz. v naseljih različnih velikostnih razredov). Potrebe se razvrsti tako po intenziteti potrebnosti zadovoljevanja ugotovljenih potreb prebivalstva po dostopu do naselij višjih velikostnih razredov (dnevni prevozi na delo ali v šolo; udeležba otrok, dijakov in študentov pri različnih izvenšolskih dejavnostih; dostop so lekarn, zdravstvenih ustanov ali bolnišnic s strani starejših oseb; dostop so upravnih enot, občin, sodišč z namenom urejanja osebnih zadev; dostop do živilskih trgovin, ...), kakor tudi po prioriteti potrebnosti zadovoljevanja ugotovljenih potreb (pri starejših osebah, invalidih, bolnikih in starostnikih je dostopnost do živilskih trgovin in zdravstvenih ustanov veliko pomembnejša kakor dostopnosti do npr. prizorišč posameznih športnih prireditev).
- Iz primerjalne analize ugotovljenih dejanskih prevoznih potreb prebivalstva z izbranega območja ter analize obstoječega načina in obsega izvajanja storitev javnega prevoza na izbranem območju, s katerimi se zadovoljujejo v analizi ugotovljene prevozne potrebe prebivalstva, se definira glavni prevozni problem. Najbolj pereči prevozni problemi so običajno: pomanjkanje ali popolna odsotnost povezav posameznega območja oziroma naselij različnih velikostnih razredov z storitvami rednih ali posebnih oblik javnega prevoza; na posameznem območju so sicer vzpostavljene storitve javnega prevoza potnikov med naselji različnih velikostnih razredov, a le-te ne sovpadajo z dejanskimi potrebami, željami ali pričakovanji tamkajšnjega prebivalstva; obstoječi vozni redi ne ustrezajo dejanskim potrebam prebivalstva ali niso kompatibilni z voznimi redi ostalih prevoznikov na takšnem območju, zaradi česar je onemogočen sistem prestopanja med različnimi vrstami javnih prevoznih sredstev; odsotnost (ukinitev ali močno okrnjenje) popoldanskih in večernih linij ter linij ob koncih tedna oziroma praznikih.

#### **6.2.2.4 Definiranje tistih ogroženih kategorij prebivalstva na izbranem območju, kateri lahko storitve javnega prevoza koristijo le ob dodatnih podpornih ukrepih države in lokalnih skupnosti s področja šolske, zdravstvene, socialne in prometne politike**

- Definirajo se tiste ogrožene kategorije prebivalstva na izbranem območju, katerim javni prevoz brez dodatnih podpornih ukrepov države in lokalnih skupnosti s področja šolske, zdravstvene, socialne in prometne politike, ni dostopen. Poleg analize prevoznih potreb celotnega prebivalstva z izbranega območja, se izvede tudi analiza temeljnih prevoznih potreb ogroženih kategorij prebivalstva, katere je potrebno zadovoljiti.
- Temeljni cilji uvedbe dodatnih podpornih ukrepov s strani države in lokalnih skupnosti so sledeči: preprečevanje socialne izključenosti ogroženih kategorij prebivalstva; izboljšanje fizične dostopnosti prebivalstva do storitev javnega prevoza in s tem dostopnosti do vseh storitev, nujnih za normalno življenje vsakega posameznika v družbi (dostop do trgovin, zdravstvenih ustanov, kulturnih in športnih objektov, ...).

Ogrožene kategorije prebivalstva svojo upravičenost do dodatnih podpornih ukrepov države in lokalnih skupnosti s področja šolske, zdravstvene, socialne in prometne politike dokazujejo z ustreznimi potrdili, kot so npr. izpiski iz uradnih evidenc oziroma druga uradna dokazila ali potrdila. Ogroženim kategorijam prebivalstva lokalna skupnost kot dokazilo (za namen pridobitve ugodnejše vozovnice oziroma pravice do koriščenja brezplačnega prevoza v določenem obsegu storitev) do upravičenosti koriščenja storitev javnega prevoza kot javne dobrine, izda posebno potrdilo.

Določenim ogroženim kategorijam prebivalstva se stroški javnega prevoza v celoti krijejo iz naslova proračunskih postavk šolskega ministrstva, zdravstvenega ministrstva ter ministrstva za delo, družino in socialne zadeve (stroški javnega prevoza se tako v celoti krijejo šoloobveznim otrokom, dijakom in študentom, socialno ogroženim osebam, nezaposlenim, invalidom, osebam s posebnimi potrebami ter osebam, starejšim od 65 let).



#### **6.2.2.5 Odločitev za izbor najprimernejšega načina in oblike izvajanja storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju**

- Pri odločitvi za izbor najprimernejšega načina in oblike izvajanja storitev javnega prevoza potnikov med naselji različnih velikostnih razredov, je na izbranem območju potrebno paziti, da se morebitnih novih oblik izvajanja storitev javnega potniškega prevoza ne uvaja na območjih, kjer že obstaja kakršnakoli oblika izvajanja javnega potniškega prevoza, saj bi s tem na območjih z manjšim potencialom potnikov lahko prišlo do nepotrebnega podvajanja linij oziroma do nepotrebnega medsebojnega konkuriranja prevoznikov za potnike, ki jih sicer na redkeje poseljenih območjih nikakor ni dovolj za ekonomsko vzdržno hkratno izvajanje istih linij s strani večih različnih prevoznikov. Pri odločitvi za najprimernejšo obliko izvajanja storitev javnega potniškega prevoza se predhodno preveri vse razpoložljive možnosti modifikacij poteka posameznih linij oziroma medsebojnega povezovanja različnih, na takšnih območjih že obstoječih vrst in oblik javnega prevoza. Preveri se tudi možnost morebitnih dopolnitev obstoječih načinov izvajanja javnega potniškega prevoza z nekaterimi posebnimi oblikami storitev javnega potniškega prevoza. Preveri se tudi skladnost izbranega načina izvajanja storitev javnega potniškega prevoza z trenutno veljavno zakonodajo oziroma, v primeru ugotovljenih zakonodajnih neskladnosti, poda predloge ustreznih zakonodajnih sprememb, ki bi izvajanje predlaganih oblik javnega potniškega prevoza dovoljevale na območjih, kjer se izvajanje storitev javnega potniškega prevoza v prihodnosti ne predvideva.
- Način in oblika izvajanja storitev javnega potniškega prevoza na izbranem območju je čimbolj prilagojena potrebam prebivalstva (npr. izvajanje jutranjih, popoldanskih in večernih linij za potrebe prevoza rednih dnevnih šolskih in delovnih migrantov; izvajanje prevozov na zahtevo za potrebe prevoza prebivalcev iz naselij velikostnih podrazredov I in II do naselij višjih velikostnih razredov in obratno). Izbrani način in oblika izvajanja prevoznih storitev mora zahtevati čim manj dodatnih stroškov, kar se lahko doseže z združevanjem in dopolnjevanjem različnih oblik storitev javnega potniškega prevoza (združevanje šolskih in rednih linij; dopolnitev obstoječih klasičnih storitev taksi

prevozov z pogodbenimi storitvami prevozov na klic; prevozi na zahtevo prebivalstva, ki prevoze naročajo preko fiksnega ali mobilnega telefona oziroma interneta; dopustitev registracije prevoznikov določenih vrst blaga, ki ga dostavljajo na izbrana območja (blaga, pošte, živil ali zdravil) tudi za hkratni prevoz prebivalstva v kombijih ali kombiniranih vozilih, homologiranih za hkratni prevoz potnikov in ostalega blaga).

- Pred odločitvijo za izbor najustreznjšega načina in oblike izvajanja storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju se natančno preveri finančna konstrukcija izvedbe prevoznih storitev, predvsem na daljši rok izvajanja storitev v smislu trajne zagotovitve ustreznih finančnih virov za kritje izvajanja takšnih prevoznih storitev. Kot možni dodatni finančni viri za trajno zagotavljanje storitev javnega prevoza kot javne dobrine so predlagani naslednji viri: za potrebe povezav naselij nižjih velikostnih razredov z najbližjimi gravitacijskimi centri oziroma z naselji višjih velikostnih razredov (dostop do regijskih bolnišnic, sodišč, upravnih organov, ...) se dodatna finančna sredstva zagotavljajo tako s strani pristojnih občin preko namenskih sredstev, ki jih občinam za ta namen skupno namenjajo ministrstvo za promet, ministrstvo za šolstvo (za namen prevoza šoloobveznih otrok in dijakov), ministrstvo za delo, družino in socialne zadeve (za namen prevoza oseb, starejših od 65 let (upokojenec), brezposelnih ter socialno šibkejših oseb), ministrstvo za zdravstvo (za namen prevoza invalidov ter oseb s posebnimi potrebami) ter ministrstvo za visoko šolstvo, znanost in tehnologijo (za namen prevoza študentov), kakor tudi strani različnih humanitarnih organizacij (za namen plačevanja materialnih stroškov voznikom, ki izvajajo povezovalne prostovoljne prevoze od naselij nižjih velikostnih razredov do najbližjih naselij višjih velikostnih razredov z vzpostavljenim rednim javnim prevozom), zdravstvenih organizacij (na namen prevozov prebivalstva do lokalnih zdravstvenih domov, lekarn ali regionalnih bolnišnic), trgovskih organizacij (za namen prevozov prebivalstva do njihovih trgovin ali nakupovalnih centrov) ter s strani različnih kulturnih in športnih ustanov (za namen prevozov prebivalstva do kulturnih ustanov, kinodvoran ali ostalih prizorišč kulturnih prireditev). Tako zdravstvene ustanove, kakor tudi trgovski, športni in kulturni centri, ki so v naseljih višjih velikostnih razredov, imajo namreč tudi od prebivalcev iz naselij nižjih velikostnih

razredov, kateri jih obiskujejo, določene ekonomske koristi (v obliki večjih nakupov živil, zdravil, blaga, vstopnic, ...).

V Preglednici 12 je prikazan predlog soudeležbe posameznih subjektov pri zagotavljanju finančnega kritja stroškov izvajanja storitev javnega prevoza potnikov. Predlog predvideva razdelitev soudeležbe med državo (med različna pristojna ministrstva), lokalne skupnosti, potnike, humanitarne organizacije (v kolikor za potrebe svojega delovanja dobivajo v ta namen izplačana državna sredstva) ter med vse tiste subjekte (podjetja in ustanove), ki zaradi vzpostavitve novih oblik storitev javnega prevoza lahko od prebivalcev pričakujejo večje materialne ali druge koristi (več nakupov živil v trgovinah, več nakupov zdravil in sanitetnih pripomočkov v lekarnah, večji obseg opravljenih storitev v samoplačniških zdravstvenih ustanovah, množičnejši obisk različnih kulturnih in športnih prireditev, večji obisk turistov, ...).

Preglednica 14: Predlog soudeležbe posameznih subjektov pri finančnem kritju stroškov za izvajanje storitev javnega potniškega prevoza

Table 14: A proposal of funding public transport services

Namen dostopnosti	Državna ministr. in službe	Posam. lokalne skupn.	Potnik	Human. org.	Zdrav. org.	Trgovine, pošta, banke	Športne, kulturne ustanove
Osnovna šola		X					
Srednja šola	X						
Višja šola, fakult.	X						
Trgovina		X	X			X	
Zdravstv. dom	X	X	X	X	X		
Lekarna	X	X	X	X	X		
Banka		X	X			X	
Pošta		X	X			X	
Upravna enota	X	X	X				
Občina	X	X	X				
Sodišče	X	X	X				
Športne prired.			X				X
Kulturne prired.			X				X
Druge potrebe			X				

### **6.2.3 Faza priprave na izvedbo storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju**

- V načrtu za izvedbo izbranega načina in oblike izvajanja storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju so natančno določene odgovornosti posameznih subjektov, t.j. nosilcev oblasti (države oziroma pristojnih lokalnih skupnosti), izvajalcev prevozov ter vseh podpornih služb in zainteresiranih organizacij, potrebnih za zagotovitev tistega dela storitev javnega prevoza, za katerega je bilo (na podlagi matričnega modela minimalnih medsebojnih povezav med naselji različnih velikostnih razredov in z predhodnim političnim in strokovnim konsenzom na ravni celotne države) določeno, da se izvaja kot javna dobrina. Načrt izvajanja storitev javnega potniškega prevoza vključuje tudi natančno razdelitev finančnih obveznosti, ki pri tem nastanejo ter načrt morebitno potrebnega dodatnega izobraževanja novih izvajalcev posebnih oblik javnega prevoza, ki takšnega načina prevoza potnikov doslej še niso izvajali (npr. izvajalci prostovoljnih prevozov, kombiniranih prevozov oseb in pošte, zdravil ali živil, različnih oblik prevozov na klic). V načrtu izvajanja se tudi natančno definira postopek izbire posameznih izvajalcev prevoznih storitev, kateri bodo na izbranem območju javne potniške prevoze izvajali kot javno dobrino.
- V načrtu za izvedbo so določene vse glavne karakteristike določenih vrst storitev javnega potniškega prevoza na izbranem območju: razpoložljivo območje izvajanja prevoznih storitev; razpoložljivi čas izvajanja prevoznih storitev v posameznem dnevu ali tednu na tem območju; način naročila ali rezervacije prevoza v primeru storitev prevoza na klic; vrsta in kapaciteta posamezne vrste prevoznega sredstva; cena vozovnice; določitev ogroženih kategorij prebivalstva, katerim je v določenih časovnih obdobjih omogočena brezplačna uporaba javnega prevoza. Natančno so definirani tudi načini prostorske, časovne in organizacijske integracije posebnih oblik storitev javnega prevoza z že obstoječimi storitvami javnega prevoza, pri čemer nove oblike prevozov zgolj dopolnjujejo že obstoječe prevozne storitve in jim po nepotrebnem z samostojnim izvajanjem ne konkurirajo. Dopolnilne oblike izvajanja storitev javnega potniškega prevoza se, v kolikor je to možno, izvajajo v organizaciji že obstoječega (največkrat s

koncesijo določenega) prevoznika rednih linij javnega prevoza, saj ima le-ta že zagotovljena vsa potrebna dovoljenja za izvajanje potniških prevozov.

- V kolikor načrt za izvedbo storitev javnega potniškega prevoza na izbranem območju poleg običajnega izvajanja rednih linij, na takšnem območju predvideva tudi izvajanje posebnih oblik javnega potniškega prevoza, so le-te, z namenom pravočasne pridobitve različnih mnenj in stališč, predhodno natančno predstavljene zainteresirani javnosti in potencialnim uporabnikom.

## **6.2.4 Faza izvedbe storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju**

### **6.2.4.1 Spremljanje izvajanja storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju**

- Hkrati z začetkom izvedbe storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju, se prične tudi z pridobivanjem povratnih odzivov potnikov, ki uporabljajo storitve javnega potniškega prevoza. Povratne odzive se analizira z namenom pravočasne uvedbe morebitno potrebnih izboljšav ali sprememb.
- V kolikor se med izvajanjem storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju izkaže potreba po uvedbi kakršnihkoli sprememb oziroma dopolnitev (na podlagi ugotovitev iz opravljene analize povratnih mnenj uporabnikov prevoznih storitev, izvajalcev ali zainteresirane javnosti), se prične spremembe uvajati v najkrajšem možnem času (npr. uvedba dodatnih novih linij, podaljšanje ali spreminjanje poteka nekaterih že obstoječih linij, zamenjave prvotno predvidenih vozil z vozili ustrežnejših kapacitet, ...).

### **6.2.4.2 Analiza potrebnosti odprave med izvajanjem ugotovljenih pomanjkljivosti pri izvajanju storitev javnega prevoza potnikov na izbranem območju**

- Na podlagi pridobljenih povratnih odzivov uporabnikov prevoznih storitev, izvajalcev in zainteresirane javnosti se ponovno izvede (po potrebi tudi terenska) analiza, v kateri se preveri, ali nov oziroma izboljšan način in obseg izvajanja storitev javnega prevoza

potnikov lahko tudi dejansko ustreza potrebam uporabnikov oziroma, ali so za ustrezno zadovoljitev prevoznih potreb potrebne še kakšnekoli druge spremembe.

- Na izbranem območju se izbere takšna oblika storitev javnega prevoza potnikov, ki bo zmožna v največji možni meri zadovoljevati tako prevozne potrebe prebivalcev znotraj izbranega območja, kakor tudi prevozne potrebe prebivalcev iz naselij višjih velikostnih razredov, ki bi kot turisti, pohodniki, planinci ali uživalci neokrnjene narave želeli imeti dostop do odročnejših naselij nižjih velikostnih razredov, s čimer se tudi naseljem nižjih velikostnih razredov mogoči hitrejši gospodarski in turistični razvoj in s tem prepreči nadaljnje odseljevanje prebivalstva iz naselij nižjih velikostnih razredov.
- Morebitne spremembe pri izvajanju na izbranih območjih že vpeljanih storitev javnega potniškega prevoza, v kolikor je to možno, ne smejo zmanjševati obstoječe, že vzpostavljene ravni obsega storitev javnega prevoza.
- Predlog potrebnih izboljšav oziroma sprememb načina izvajanja storitev javnega prevoza potnikov na izbranih območjih je prebivalstvu (uporabnikom takšnih storitev), izvajalcem in zainteresirani javnosti ponovno podrobno predstavljen z namenom ponovne pridobitve njihovih povratnih mnenj. Šele po analizi povratnih mnenj potencialnih uporabnikov, izvajalcev in zainteresirane javnosti ter proučitvi možnosti vključitve njihovih predlogov ali želja v novo shemo spremenjenih ali dopoljenih oblik izvajanja storitev javnega potniškega prevoza, se nove oblike prevozov začne tudi dejansko izvajati.

Pri vpeljavi oziroma medsebojnemu kombiniranju različnih oblik oziroma vrst izvajanja storitev javnega prevoza potnikov na posameznih izbranih območjih, ima lahko takšna vpeljava oziroma medsebojno kombiniranje različnih oblik prevoznih storitev številne neposredne in posredne (pozitivne ali negativne) vplive na življenje tamkajšnjega prebivalstva.

Možni posredni in neposredni (pozitivni in negativni) vplivi izvajanja storitev javnega prevoza potnikov na nekem območju, so prikazani v Preglednici 13 na naslednji strani.

Preglednica 15: Možni posredni in neposredni vplivi izvedbe storitev javnega prevoza potnikov na posameznih območjih Republike Slovenije

Table 15: Possible direct and indirect influence of public transport services on population in particular areas in Slovenia

<b>MOŽNI VPLIVI IZVAJANJA STORITEV JAVNEGA PREVOZA POTNIKOV NA POSAMEZNIH IZBRANIH OBMOČJIH</b>		
	<b>• MOŽNI NEPOSREDNI VPLIVI</b>	<b>• MOŽNI POSREDNI VPLIVI</b>
<b>POZITIVNI VPLIVI</b>	Izboljšana dostopnost predvsem starejših, bolnih, invalidnih ter vseh ostalih oseb brez lastnega prevoza do trgovin, lekarn, zdravstvenih domov, pošt, bank ter ostalih ustanov izven njihovega domačega kraja	Nastanek novih rednih ali pogodbenih delovnih mest za voznike, dispečarje in ostale osebe, potrebne pri organiziranju, izvajanju in koordinaciji novih posebnih oblik javnih prevozov
	Izboljšana dostopnost prebivalcev iz naselij višjih velikostnih razredov ter turistov do odročnejših naselij nižjih velikostnih razredov in obratno	Hitrejši razvoj vseh vrst turizma, večji obisk odročnejših turistično zanimivih naselij s strani domačih in tujih turistov, planincev, pohodnikov, užívalcev neokrnjene narave in iskalcev bio hrane
	Zniževanje trenda izseljevanja prebivalstva	Hitrejši razvoj malega podjetništva in obrti
	Večja socialna in družbena vključenost prebivalstva v širše družbeno okolje; prostorska integriranost naselij različnih velikostnih razredov	Hitrejši razvoj vseh vrst turizma (predvsem kmečkega)
	Večja samostojnost in samooskrba starejših oseb in invalidov pri zadovoljevanju njihovih osnovnih življenskih potreb	Ohranjanje življenja v odročnejih naseljih in v naseljih najnižjih velikostnih razredov
<b>NEGATIVNI VPLIVI</b>	Zmanjševanje povpraševanja in s tem dobička lokalnih izvajalcev običajnih taksi prevozov	Vnos nekaterih elementov primestnega načina življenja (povečanje števila dnevni delovnih migrantov, opuščanje kmečnega načina življenja, obdelovanja kmet. površ.)

### **6.3 Predlog sprememb obstoječe zakonodaje s področja javnega potniškega prometa, s katerimi bi bila naseljem različnih velikostnih razredov v Republiki Sloveniji omogočena večja medsebojna povezanost**

Posebne oblike storitev javnega prevoza potnikov, katere so z namenom boljšega povezovanja naselij nižjih velikostnih razredov z naselji višjih velikostnih razredov predlagane v 6. poglavju magistrske naloge (prevozi na klic po fiksni ali spremenljivi trasi; kombinirani prevozi potnikov ter živil, pošte, blaga ali zdravil; prostovoljni prevozi v organizaciji različnih humanitarnih društev ali prostovoljcev upokojujencev; prevozi v organizaciji posameznih lokalnih skupnosti, ...), zaradi omejujoče zakonodaje s področja javnega prevoza potnikov, v Republiki Sloveniji trenutno še ni mogoče izvajati. Kljub temu se nekatere od zgoraj naštetih posebnih oblik storitev javnega prevoza potnikov na nekaterih območjih brez vzpostavljenega javnega prevoza v Republiki Sloveniji kljub temu neformalno že izvajajo.

Najpogostejši primeri neformalnega izvajanja posebnih oblik storitev javnega prevoza potnikov v Republiki Sloveniji so prisotni na področju izvajanja šolskih prevozov, katere posamezne občine z lastnimi finančnimi sredstvi organizirajo in izvajajo na podlagi predhodno izvedenih občinskih javnih razpisov z namenom izvajanja prevozov občinskih šoloobveznih otrok v osnovne šole. Občine veliko šolskih linij že kmalu po njihovi uvedbi prekategorizirajo v običajne redne (državne) linije, katerih izvajanje nato prevzame država, ki v nadaljevanju takšne linije tudi financira. Nekatere slovenske občine (kot npr. Koper, Žužemberk) so šolske in redne linije uradno že integrirale v enotne kombinirane šolske in redne linije, ki so zaradi tega dostopne vsakomur.

V Republiki Sloveniji se, tako kakor tudi drugod po svetu, neformalno izvajajo tudi različne oblike prostovoljnih prevozov, predvsem ostarelih in bolnih oseb, ki na ruralnih in ostalih težje dostopnih območjih živijo sami, brez svojcev, kateri bi jim lahko nudili prevoz. Starejši ljudje na ruralnih in ostalih težje dostopnih območjih namreč kljub različnim kroničnim zdravstvenim



težavam ali boleznim ter kljub dejstvu, da javni prevoz na veliko ruralnih in ostalih težje dostopnih območjih sploh ni vzpostavljen, največkrat niso upravičeni do brezplačnih prevozov z reševalnimi vozili v lokalne zdravstvene domove ali regijske bolnišnice. Prevozi z reševalnimi vozili oziroma vozili zdravstvenih ustanov so v nenujnih primerih takšnim osebam tako omogočeni le, v kolikor stroške prevozov v celoti krijejo sami. Prostovoljne prevoze ostarelim in bolnim osebam tako največkrat nesebično v svojem prostem času nudijo kar njihovi bližnji sosedi ali znanci iz domačega kraja.

Z namenom vključitve v 6. poglavju magistrske naloge predlaganih posebnih oblik izvajanja storitev javnega prevoza potnikov v veljavno prevozno zakonodajo Republike Slovenije, so v nadaljevanju predlagane bistvene temeljne sistemske spremembe oziroma dopolnitve obstoječih zakonskih določil. Z predlaganimi spremembami bi se vsakomur, ne glede na posameznikov socialni, zdravstveni ali ekonomski položaj oziroma ne glede na posameznikov kraj bivanja ali mesto zaposlitve, lahko zagotovila osnovna mobilnost. Z predlaganimi spremembami bi se hkrati zagotovila tudi večja dostopnost prebivalstvu iz naselij višjih velikostnih razredov in turistov v naselja nižjih velikostnih razredov oziroma do turistično zanimivejših naselij v odročnejših predelih države.

V besedilu Zakona o prevozih v cestnem prometu (Zakon..., 2005a) so predlagane naslednje temeljne spremembe oziroma dopolnitve:

- Javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu se opravlja z avtobusi, minibusi in kombiji, ki imajo poleg voznškega še vsaj devet sedežev in je dostopen vsakomur. Storitve javnega linijskega prevoza potnikov je na območjih s posebnimi razvojnimi problemi oziroma na območjih, kjer so izkazane potrebe po povezovanju posameznih naselij nižjih velikostnih razredov brez vzpostavljenega javnega prevoza z najbližjimi naselji višjih velikostnih razredov, izjemoma dovoljeno izvajati tudi z vozili manjših kapacitet (z osebnimi vozili, kombiniranimi vozili ali kombiji z skupno manj kot devetimi

sedeži, katerih skupna masa ne presega 3.500kg), pri čemer je takšen prevoz dostopen vsakomur (Zakon..., 2005a, dopolnitev 25.člena, tč.2).

- Z posebnimi oblikami storitev javnega prevoza potnikov, ki sodijo pod okrilje javnega linijskega prevoza potnikov, je na območjih s posebnimi razvojnimi problemi oziroma na območjih, kjer so izkazane potrebe po povezovanju posameznih naselij nižjih velikostnih razredov brez vzpostavljenega javnega prevoza z najbližjimi naselji višjih velikostnih razredov, izjemoma dovoljeno izvajati prevoz vseh kategorij potnikov (*različne oblike prevozov na klic po fiksni ali spremenljivi trasi; različne oblike prostovoljnih prevozov v organizaciji različnih humanitarnih društev ali prostovoljcev upokojencev; prevozi v samostojni organizaciji posameznih lokalnih skupnosti*), pri čemer je takšen prevoz dostopen vsakomur. (Zakon..., 2005a, dopolnitev 25.člena, uvedba dodatne tč. 6).
- Z posebnimi linijskimi prevozi je na območjih s posebnimi razvojnimi problemi oziroma na območjih, kjer so izkazane potrebe po povezovanju posameznih naselij nižjih velikostnih razredov brez vzpostavljenega javnega prevoza z najbližjimi naselji višjih velikostnih razredov, izjemoma dovoljeno izvajati skupne prevoze šoloobveznih otrok in ostalih potnikov, pri čemer je takšen prevoz dostopen vsakomur (*skupni kombinirani šolski in redni prevozi*) (Zakon..., 2005a, dopolnitev 34.člena, tč.1).
- Izvajalci avto-taksi prevozov lahko izjemoma prevzemajo potnike tudi na območjih izven območij, določenih v dovoljenju za opravljanje avto-taksi prevozov, v kolikor takšna območja sodijo med območja s posebnimi razvojnimi problemi oziroma med območja, kjer so izkazane potrebe po povezovanju posameznih naselij nižjih velikostnih razredov brez vzpostavljenega javnega ali avto-taksi prevoza z najbližjimi naselji višjih velikostnih razredov, pri čemer je takšen prevoz dostopen vsakomur. (Zakon..., 2005a, dopolnitev 36.člena, tč.4).
- Z prevozi oseb za lastne potrebe je na območjih s posebnimi razvojnimi problemi oziroma na območjih, kjer so izkazane potrebe po povezovanju posameznih naselij nižjih velikostnih razredov brez vzpostavljenega javnega prevoza z najbližjimi naselji višjih velikostnih razredov, izjemoma dovoljeno izvajati kombinirane prevoze potnikov in blaga (*kombinirani prevozi potnikov ter živil, pošte, blaga ali zdravil*), pri čemer je takšen

prevoz dostopen vsakomur. V primeru izvajanja kombiniranega prevoza potnikov in blaga, se izvajanje takšnega prevoza obravnava kot sestavni del posebnih oblik storitev javnega prevoza potnikov, za katere veljajo določila 25. člena tega zakona (Zakon..., 2005a, nova alineja k 61. členu).

V besedilu Uredbe o koncesijah za opravljanje gospodarske javne službe izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu (Uredba..., 2004), je predlagana naslednja temeljna sprememba oziroma dopolnitev:

- Prevoznik, ki pridobi koncesijo (koncesionar) za opravljanje gospodarske javne službe izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu oziroma vsi njegovi morebitni podizvajalci (pravne ali fizične osebe), lahko izvajajo prevoze z avtobusi, minibusi ali kombiji, ki imajo poleg vozniškega še vsaj devet sedežev. Na območjih s posebnimi razvojnimi problemi oziroma na območjih, kjer so izkazane potrebe po povezovanju posameznih naselij nižjih velikostnih razredov brez vzpostavljenega javnega prevoza z najbližjimi naselji višjih velikostnih razredov, se izjemoma dovoli izvajanje prevozov tudi z vozili manjših kapacitet (osebnimi vozili, kombiniranimi vozili ali kombiji z skupno manj kot devetimi sedeži, katerih skupna masa ne presega 3.500kg) (Uredba...2004, dopolnitev 8. člena, tč.e).

V skladu z zgoraj predlaganimi spremembami oziroma dopolnitvami v Zakonu o prevozih v cestnem prometu (Zakon..., 2005a) ter v Uredbi o koncesijah za opravljanje gospodarske javne službe izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu (Uredba..., 2004), se smisleno spremenijo oziroma dopolnijo tudi določbe v vseh ostalih pravnih aktih, ki se navezujejo na izvajanje dejavnosti javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu in kateri imajo za svojo izdajo podlago v omenjenem zakonu oziroma uredbi.

## **7 PILOTSKI PRIMER IZVAJANJA STORITEV JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA NA OBMOČJU OBČINE KOMEN**

### **7.1 Analiza geografskih, demografskih in socialno ekonomskih značilnosti občine Komen**

Občina Komen obsega 102,70 km<sup>2</sup> veliko območje, katero se razreza od slovensko-italijanske meje na vzhodnem delu države, do Braniške doline na severnem robu Krasa oziroma vse do Vipavske doline. Občino Komen sestavlja 35 naselij različnih velikostnih razredov, v katerih je, po popisu prebivalstva Republike Slovenije iz leta 2002, skupno živelo 3.515 prebivalcev. Gospodarsko in upravno središče občine Komen predstavlja naselje Komen, v katerem je leta 2002 živelo 604 prebivalcev.

Osnovno šolo komenski šoloobvezni otroci obiskujejo v naseljih Komen in Štanjel, kjer je vzpostavljena podružnična osnovna šola. Obe naselji imata tudi vrtec za predšolske otroke. Večina prebivalcev je zaposlenih v večjih naseljih znotraj sosednjih treh občin (Sežane, Nova Gorica in Ajdovščina). V občini Komen na področju industrije obratujejo tri manjša proizvodnja podjetja ter več manjših obratov oziroma samostojnih podjetnikov. Leta 2002 je bilo le dobrih 21% vsega komenskega prebivalstva zaposlenega znotraj svoje domače občine. Komensko prebivalstvo se poleg redne zaposlitve v vedno večjem deležu ukvarja tudi z oddajo prenočišč na turističnih kmetijah ter z ostalimi turističnimi storitvami, vezanimi predvsem na vinogradništvo kot vse pogostejšo dopolnilno dejavnost prebivalcev občine Komen. Turizem tako predstavlja enega važnejših razvojnih potencialov občine v prihodnosti.

Zahtevnejše zdravstvene in zobozdravstvene storitve, katere največkrat potrebujejo predvsem starejši prebivalci, kateri živijo večinoma v manjših, med seboj razpršenih in odročnejših naseljih, so velikokrat lahko dovolj ustrezno nudene le v regijski bolnišnici v Sežani. Zdravstvena postaja in zobna ambulanta je sicer vzpostavljena tudi v naselju Komen (znotraj občine Komen)

ter v naselju Dutovlje (znotraj občine Sežana). Mesto Sežana predstavlja prebivalcem občine Komen tisto center gravitacije, kamor iz naslova šolanja ali zaposlitve gravitira večina komenskega prebivalstva.

Za potrebe izdelave pilotskega primera izvajanja storitev javnega potniškega prevoza na poljubno izbranem ruralnem območju, je bilo skladno z definicijo ruralnosti, katera je bila predhodno opredeljena v poglavju 5.1, izbrano območje občine Komen. Območje občine Komen je v nadaljevanju zato opredeljeno kot enovito ruralno območje, saj so na izbranem območju izpolnjeni naslednji za to potrebni pogoji:

- izbrano območje ima, v primerjavi z državnim povprečjem, nadpovprečni delež naselij z manj kot 100 prebivalci, nadpovprečni delež prebivalstva, starejšega od 65 let, podpovprečni delež prebivalstva, mlajšega od 14 let ter nadpovprečni indeks staranja prebivalstva,
- 17 naselij na izbranem območju, v katerih je leta 2002 živelo skupno 570 prebivalcev, nima zagotovljenih nikakršnih oblik storitev javnega potniškega prevoza,
- izbrano območje je prometno težje dostopno, ceste so na nekaterih odsekih ožje in zato neprimerne za vožnjo velikih avtobusov v linijskem prevozu,
- izbrano območje je slabo pokrito z storitvami javnega železniškega potniškega prevoza,
- javni cestni potniški promet na izbranem območju sicer obstaja, a je slabo frekventen in ne zadovoljuje v celoti osnovnih prevoznih potreb prebivalstva, zlasti ne tistega, ki živi v naseljih, oddaljenih od glavnih prometnih osi.

V nadaljevanju je prikazana kratka analiza tistih bistvenih geografskih, demografskih in ekonomsko socialnih značilnosti občine Komen, katere imajo vpliv na izvajanje storitev javnega potniškega prevoza potnikov na tem območju. Podatki za analizo so v celoti povzeti iz zadnjega Popisa prebivalstva Republike Slovenije leta 2002 in tako omogočajo primerljivost z ostalimi, v 5. poglavju te magistrske naloge navedenimi podatki, ki veljajo za različne regije v Republiki Sloveniji.

### 7.1.1 Geografske značilnosti občine Komen

Občino Komen sestavlja 35 naselij, od katerih ima kar 24 naselij oziroma 68,57% izmed vseh naselij manj kot 100 prebivalcev, kar je leta 2002 sicer znašalo 18,1 odstotne točke nad državnim povprečjem. Občino Komen sestavlja niz manjših naselij, ki so med seboj zelo razpršena. Povprečna gostota naseljenosti v občini je leta 2002 znašala 34,22 preb./km<sup>2</sup>, kar je pomenilo komaj 35,32%-ni delež siceršnje povprečne gostote naseljenosti v državi (96,88 preb./km<sup>2</sup>) (Preglednica 16).

Cestne razmere na obravnavanem območju ne dovoljujejo hitrih avtobusnih povezav, saj so za doseganje večjih hitrosti ceste preozke. Kljub geografskim karakteristikam navedenega območja, pa je obstoječa cestna mreža na celotnem obravnavanem območju dobro razvejana.

Preglednica 16: Geografske značilnosti občine Komen v letu 2002

Table 16: Geographical characteristics of municipality of Komen in year 2002

	GEOGRAFSKE ZNAČILNOSTI				
	Republika Slovenija		Občina Komen		+/-
Celotna površina območja (km <sup>2</sup> )	20.273,00		102,70		
Število vseh naselij v občini	5.998		35		
Gostota naseljenosti (preb./km <sup>2</sup> )	96,88		34,22		
<b>VELIKOSTNA RAZDELITEV NASELIJ</b>					
Št. naselij z 1-99 prebivalci (I. in II. razred)	5.998	100,00 %	35	100,00 %	
Št. naselij z 1-99 prebivalci (I. in II. razred)	3.027	50,47 %	24	68,57 %	+18,1
Št. naselij z 100-249 prebivalci (III. razred)	1.743	29,06 %	8	22,86 %	-6,2
Št. naselij z 250-499 prebivalci (IV. razred)	739	12,32 %	2	5,71 %	-6,61
Št. naselij z nad 500 prebivalci (V.razred dalje)	1.228	8,15 %	1	2,86 %	-5,29

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov SURS, Popis 2002)

### 7.1.2 Demografske značilnosti občine Komen

Prebivalstvo občine Komen se nadpovprečno hitro stara. Povprečna starost komenskega prebivalstva je namreč leta 2002 državno povprečje presegala za 1,9 let, indeks staranja pa je

istega leta državno povprečje indeksa presegal kar za 36,5 indeksnih točk. Delež prebivalstva, mlajšega od 14 let, je bil leta 2002 za 1,6 odstotne točke pod državnim povprečjem, delež prebivalstva nad 65 let pa ga je presegal za 3,46 odstotnih točk in je znašal 18,18% celotnega prebivalstva v občini Komen (Preglednica 17).

V naseljih velikostnega razreda do 100 prebivalcev je leta 2002 živel kar slabih 27% celotnega prebivalstva občine, kar je presegalo državno povprečje za 19,89 odstotnih točk. Največ prebivalcev na ozemlju občine Komen je leta 2002 živel v naseljih z 100-250 prebivalci (38,46% celotnega prebivalstva), kar je presegalo državno povprečje za 17,25 odstotnih točk. Manjši od državnega povprečja pa je znašal delež celotnega prebivalstva, ki je živel v naseljih višjih velikostnih razredov. V naseljih z 250-500 prebivalci je tako leta 2002 živel kar za 17,02 odstotnih točk manjši delež skupnega prebivalstva v občini glede na državno povprečje, v naseljih z več kot 500 prebivalci pa je bil ta delež glede na državno povprečje manjši kar za 20,12 odstotnih točk. Povprečno število prebivalcev na naselje je bilo glede na državno povprečje leta 2002 v občini Komen več kot trikrat manjše, kar kaže na zelo redko naseljenost tega območja in potrjuje upravičenost izbire izbranega območja za potrebe izdelave pilotskega primera (Pregl.17).

Preglednica 17: Demografske značilnosti občine Komen v letu 2002

Table 17: Demographical characteristics of municipality of Komen in year 2002

	DEMOGRAFSKE ZNAČILNOSTI				
	Republika Slovenija		Občina Komen		+/-
Povprečno število prebivalcev/naselje	327,45		100,43		
Število vseh prebivalcev v občini (skupaj)	1.964.036	100,00 %	3.515	100,00 %	
Št. vseh preb. v naseljih z 1-99 prebivalci	139.127	7,08 %	948	26,97 %	+19,89
Št. vseh preb. v naseljih z 100-249 prebivalci	277.417	21,21 %	1.352	38,46 %	+17,25
Št. vseh preb. v naseljih z 250-499 prebivalci	259.265	34,41 %	611	17,39 %	-17,02
Št. vseh preb. v naseljih z nad 500 prebivalci	1.288.227	37,3 %	604	17,18 %	-20,12
<b>STAROSTNA STRUKTURA</b> (skupaj)	1.964.036	100,00 %	3.515	100,00 %	
Delež prebivalstva pod 14 let	300.167	15,28 %	481	13,68 %	-1,6
Delež prebivalstva nad 65 let	288.981	14,72 %	639	18,18 %	+3,46
Indeks staranja prebivalstva	96,3		132,8		+36,5
Povprečna starost prebivalstva (let)	39,0		40,9		+1,9

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov SURS, Popis 2002)

Analiza migracij prebivalstva na območju občine Komen, narejena na podlagi podatkov iz popisa prebivalstva leta 2002 kaže, da je bilo tega leta kar 1.325 oseb oziroma 91,40% vseh delovno aktivnih prebivalcev občine Komen registriranih kot dnevnih delovnih migrantov, kar je znašalo dobrih 53 odstotnih točk nad državnim povprečjem. Kot dnevni šolski migranti je bilo leta 2002 registriranih 491 oseb oziroma 62% vseh prebivalcev, ki so se šolali v občini Komen (šoloobveznih otrok, dijakov in študentov), kar je takrat znašalo dobrih 18 odstotnih točk nad državnim povprečjem (Preglednica 18).

Največ delovnih migrantov v občini Komen (1.108 oseb oziroma 83,62% vseh delovnih migrantov) je leta 2002 za prihod na delo potrebovalo manj kot 30 minut, 182 oseb oziroma 13,73% vseh delovnih migrantov pa je za prihod na delo potrebovalo od 30-60 minut. Pričakovano je največ delovnih migrantov za prihod na delo uporabljalo lastno vozilo (1.135 oseb oziroma kot voznik kar 85,66% vseh delovnih migrantov, kot sopotnik v vozilu pa še dodatnih 46 oseb oziroma dodatnih 3,47%). Skupno je torej na delo z osebnim vozilom potovalo kar 89,13% vseh delovnih migrantov v občini Komen. Z javnim avtobusnim prevozom je leta 2002 potovalo le 28 oseb oziroma 2,11% vseh delovnih migrantov, z javnim železniškim prevozom pa celo le zanemarljivih 0,38% vseh delovnih migrantov. To kaže, da se javni prevoz na območju občine Komen očitno ne izvaja v funkciji ponudbe oziroma v funkciji zadovoljevanja javnih potreb prebivalstva po prevozu. Prebivalstvo si je bilo zato zaradi premajhne ponudbe storitev javnega prevoza na tem območju, v preteklosti za potrebe lastne mobilnosti tako rekoč prisiljeno kupiti lastno vozilo, katero jim je nato omogočilo osnovno mobilnost (Preglednica 18).

249 oseb oziroma 23,67% vseh delovnih migrantov je bilo leta 2002 zaposlenih v enem izmed naselij znotraj občine Komen, kar 803 osebe oziroma 76,33% vseh delovnih migrantov pa je bilo zaposlenih v drugi občini znotraj iste ali katere druge statistične regije (Preglednica 18).

Največ dnevnih šolskih migrantov v občini Komen (175 oseb oziroma 35,65% vseh šolskih migrantov) je leta 2002 potovalo v izobraževalne ustanove, ki so bile locirane v drugi občini iste statistične regije, 168 oseb oziroma 34,22% vseh šolskih migrantov je leta 2002 potovalo v



izobraževalne ustanove, ki so bile locirane v drugi občini druge statistične regije, le 148 oseb oziroma 30,14% vseh šolskih migrantov (predvsem šoloobveznih otrok) pa je leta 2002 potovalo v izobraževalne ustanove, locirane v enem od naselij znotraj občine Komen (Preglednica 18).

Preglednica 18: Delovne in šolske dnevne migracije prebiv. občine Komen v letu 2002

Table 18: Work and school migrations in municipality of Komen in year 2002

<b>DELOVNI IN ŠOLSKI MIGRANTI</b>					
	Republika Slovenija		Občina Komen		+/-
<b>DNEVNI DELOVNI MIGRANTI</b>					
<i>Čas, potreben za prevoz na delo:</i>	753.524	100,00 %	1.325	100,00 %	
- < 15 minut	390.276	51,80 %	485	36,60 %	-15,2
- 15-30 minut	254.583	33,79 %	623	47,02 %	+13,23
- 30-45 minut	48.094	6,38 %	123	9,28 %	+2,90
- 45-60 minut	41.320	5,48 %	59	4,45 %	-1,03
- 60-90 minut	12.293	1,63 %	27	2,04 %	+0,41
- > 90 minut	6.958	0,92 %	8	0,61 %	-0,31
<i>Način potovanja na delo:</i> (skupaj)	753.524	100,00 %	1.325	100,00 %	
- z avtom kot voznik	511.679	67,90 %	1.135	85,66 %	+17,76
- z avtom kot sopotnik	47.411	6,29 %	46	3,47%	-2,82
- z avtobusom	66.806	8,87 %	28	2,11 %	-6,76
- z vlakom	10.075	1,34 %	5	0,38 %	-0,96
- z motornim kolesom ali drugo	7.307	0,97 %	20	1,51 %	+0,54
- peš ali s kolesom	110.246	14,63 %	91	6,87 %	-7,76
<i>Kraj zaposlitve:</i> (skupaj)	440.299	100,00 %	1.052	100,00 %	
- v drugem naselju znotraj iste občine	153.027	34,76 %	249	23,67 %	-11,09
- v drugi občini znotraj iste statistične regije	225.572	51,23 %	438	41,63 %	-9,6
- v drugi statistični regiji	61.700	14,01 %	365	34,70 %	+20,69
<i>Pogostost potovanja:</i> (skupaj)	818.304	100,00 %	1.450	100,00 %	
- dnevno	737.378	90,11 %	1.282	88,41 %	-1,7
- tedensko	16.146	1,97 %	43	2,97 %	+1,0
- manj kot tedensko	14.011	1,71 %	42	2,90 %	+1,19
- dela doma	50.769	6,2 %	83	5,72 %	-0,48
<b>DNEVNI ŠOLSKI MIGRANTI</b>					
<i>Kraj šolanja:</i> (skupaj)	218.612	100,00 %	491	100,00 %	
- v drugem naselju znotraj iste občine	83.631	38,26 %	148	30,14 %	-8,12
- v drugi občini znotraj iste statistične regije	92.204	42,18 %	175	35,64 %	-6,54
- v drugi statistični regiji	42.777	19,57 %	168	34,22 %	+14,66

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov SURS, Popis 2002)

### 7.1.3 Socialno ekonomske značilnosti občine Komen

Občina Komen je imela leta 2002 v primerjavi z državnim povprečjem podpovprečni delež aktivnega (za 2,03 odstotnih točk) oziroma podpovprečni delež delovno aktivnega prebivalstva (za 0,25 odstotnih točk), podpovprečni delež prebivalstva, ki se je izobraževal (šoloobveznih otrok, dijakov in študentov, in sicer za 2,88 odstotnih točk) ter nadpovprečni delež upokojenega in drugega neaktivnega prebivalstva (državno povprečje je bilo preseženo za 2,69 oziroma 2,22 odstotnih točk). Večinski delež neaktivnega prebivalstva v občini Komen so leta 2002 predstavljali upokojenci, katerih je bilo 926 oseb oziroma 26,34% celotnega neaktivnega prebivalstva. Kot šoloobveznih otrok, dijakov in študentov je bilo leta 2002 registriranih skupno le 792 oseb oziroma 22,53% celotnega neaktivnega prebivalstva v občini (Preglednica 19).

Delež prebivalstva z končano največ osnovno šolo je leta 2002 skupno znašal 2,84 odstotnih točk nad državnim povprečjem, nadpovprečen je bil tudi delež prebivalstva z končano nižjo srednjo poklicno šolo, ki je znašal 0,93 odstotnih točk nad državnim povprečjem. Podpovprečni pa je v občini Komen delež prebivalstva z končano srednjo ali višjo oziroma visoko šolo, ki je bil v primerjavi z državnim povprečjem manjši za 1,39 oziroma 2,38 odstotnih točk. To kaže, da se prebivalstvo po končanem šolanju v izobraževalnih ustanovah znotraj drugih občin, le redko vrača nazaj v občino Komen, ker zanje tam ni zagotovljenih dovolj ustreznih delovnih mest. Potrebeni pogoj za normalno življenje mladih družin v manjših naseljih znotraj občine Komen je namreč, poleg zagotovljene ustrezne zaposlitve, tudi ustrezen nivo storitev javnega prevoza, saj osebam, mlajšim od 18 let, katere še nimajo voznškega izpita ter starejšim osebam brez voznškega izpita oziroma lastnega vozila, takšen način prevoza predstavlja edino možno obliko prevoza (Preglednica 19).

Število osebnih vozil na 1000 prebivalcev je v občini Komen med najvišjimi v državi, saj je leta 2002 ob državnem povprečju 440 vozil, le-to na območju upravne enote Sežana, pod katero sodi tudi občina Komen, znašalo več kot 500 vozil na 1000 prebivalcev, kar kaže na slabo pokritost obravnavanega območja z storitvami javnega potniškega prevoza, saj je prebivalstvo za

zagotovitev lastne mobilnosti ob pomanjkanju storitev javnega prevoza, tako rekoč prisiljeno kupovati lastna vozila.

Preglednica 19: Socialno ekonomske značilnosti prebivalstva občine Komen v letu 2002

Table 19: Social and economical characteristics of population in municipality of Komen in year 2002

	SOCIALNO EKONOMSKE ZNAČILNOSTI				
	Republika Slovenija		Občina Komen		+/-
<b>PREBIVALSTVO</b> (skupaj)	1.964.036	100,00 %	3.515	100,00 %	
- aktivno prebivalstvo (vključno nezaposleni)	949.078	48,32 %	1.627	46,29 %	-2,03
(od tega delovno aktivno preb.-zaposleni )	(818.304)	(41,67 %)	(1.450)	(41,25%)	(-0,25)
- povpr. mes. brutto plača za zaposlenega (sit)	235.436		215.867		-8,32%
<i>Kraj zaposlitve delovno aktivnega preb.:</i>	806.465	100,00 %	1429	100,00 %	
- naselje bivališča	347.841	43,13 %	303	21,20 %	-21,93
- drugo naselje v občini	154.912	19,21 %	252	17,64 %	-1,57
- druga občina iste statistične reegije	230.841	28,62 %	461	32,26 %	+3,64
- druga statistična regija	72.871	9,04 %	413	28,90 %	+19,86
<b>NEAKTIVNO PREBIVALSTVO</b>					
- Šoloobvezni otroci, dijaki, študentje	499.035	25,41 %	792	22,53 %	-2,88
- Upokojenci	464.399	23,65 %	926	26,34 %	+2,69
- Drugi neaktivni prebivalci	51.524	2,62 %	170	4,84 %	+2,22
<b>STRUKTURA DELOVNO AKTIVNEGA PREB. PO DEJAVNOSTIH</b> (skupaj)	818.304	100,00 %	1.450	100,00 %	
- kmetijska dejavnost	32.649	3,99 %	51	3,52 %	-0,47
- nekmetijska dejavnost	311.180	38,03 %	613	42,28 %	+4,25
- storitvena dejavnost	431.494	52,73 %	727	50,14 %	-2,59
- neznano	42.981	5,25 %	59	4,06 %	-1,19
<b>ZAPOSLITVENI STATUS</b> (skupaj)	949.078	100,00 %	1.627	100,00 %	
- zaposlene osebe	738.055	77,77 %	1.288	79,16 %	+1,39
- samozaposlene osebe	56.111	5,91 %	120	7,38 %	+1,47
- kmetovalci	24.138	2,54 %	42	2,58 %	+0,04
- brezposelne osebe	130.774	13,78 %	177	10,88 %	-2,90
<b>IZOBRAZBENA STRUKTURA</b> (skupaj)	1.663.869	100,00 %	3.034	100,00 %	
- nepopolna osnovna šola	115.556	6,95 %	145	4,78 %	-2,17
- osnovna šola	433.910	26,07 %	943	31,08 %	+5,01
- nižja in srednja poklicna	452.292	27,18 %	853	28,11 %	+0,93
- srednja strokovna in splošna	447.049	26,87 %	773	25,48 %	-1,39
- višja in visoka	215.062	12,93 %	320	10,55 %	-2,38

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov SURS, Popis 2002)

## **7.2 Analiza obstoječih načinov, obsega ter izvajalcev storitev javnega potniškega prevoza na območju občine Komen**

### **7.2.1 Javni prevoz potnikov v železniškem potniškem prometu**

Javni prevoz potnikov v železniškem potniškem prometu na območju občine Komen nima pomembnejše vloge in zavzema zanemarljivo majhen delež, saj se je leta 2002 le 0,38% vseh evidentiranih delovnih dnevnih migrantov vozilo na delo z vlakom. Vlak sicer vozi ob urah, ko se prebivalstvo odpravlja oziroma vrača iz dela. Največji problem prebivalstvu predstavlja prevelika oddaljenost naselij od edinega železniškega postajališča na območju občine Komen, ki je na skrajnem vzhodnem robu občine, v naselju Štanjel, zaradi česar takšna oblika potniškega prevoza za prebivalstvo občine Komen, z izjemo prebivalcev naselja Štanjel, sploh ni zanimiva.

Vlak na relaciji Sežana-Nova Gorica-Sežana na celotnem območju občine Sežana in Komen ustavlja iz smeri Sežane le na naslednjih postajah: Kreplje, Dutovlje in Kopriva v občini Sežana ter na postaji Štanjel v občini Komen, nato pa nadaljuje pot skozi Branik, Steske, Dornberk ter Prvačina proti Novi Gorici. Vozni red iz Sežane proti Novi Gorici je tako med delavniki sestavljen iz sedmih rednih linij: dveh jutranjih (05:20, 06:33), ene dopoldanske (10:18), dveh popoldanskih (14:22, 16:32) ter iz dveh večernih linij (20:00, 20:45). V poletnih mesecih (junij-avgust) je ob koncih tedna in praznikih vzpostavljena večerna linija Sežana-Nova Gorica-Sežana (20:00), izven teh mesecev pa povezav ob koncih tedna in praznikih ni.

### **7.2.2 Javni prevoz potnikov v cestnem potniškem prometu**

Javni prevoz potnikov v cestnem potniškem prometu na območju občine Komen izvaja podjetje Avrigo d.d. iz Nove Gorice, ki sicer skupaj z povezano družbo Integral Notranjska z 156 vozili izvaja avtobusne prevoze na skupno kar 45% ozemlja Republike Slovenije.

Prebivalstvo občine Komen zaradi zaposlitvenih, izobraževalnih, zdravstvenih in kulturnih razlogov migracijsko močno gravitira proti sosednji občini Sežana, od koder so na območje občine Komen vzpostavljeni trije pomembnejši avtobusni koridorji:

- prvi avtobusni koridor iz smeri Sežane poteka preko naselij Križ, Tomaj, Dutovlje in Kopriva, katera so vsa v občini Sežana, do naselja Štanjel v občini Komen,
- drugi avtobusni koridor iz smeri Sežane poteka mimo naselja Križ oziroma variantno preko naselja Vrholje do naselja Dutovlje, od koder se nato odcepi levo proti občini Komen in nato preko naselij Gorjansko in Komen do naselja Štanjel,
- tretji avtobusni koridor iz smeri Sežane poteka preko naselij Štorje ter Avber, kateri sta na vzhodnem delu občine Sežana, do naselja Štanjel v občini Komen.

Naselja vzdolž treh zgoraj naštetih avtobusnih koridorjev, so z storitvami javnega avtobusnega potniškega prevoza v smislu zagotavljanja osnovne mobilnosti zadovoljivo povezani. Neustrezno pa so povezana številna manjša naselja, ki se nahajajo izven območja zgoraj navedenih treh avtobusnih koridorjev. Brez kakršnekoli oblike prevoza (niti šolskega) je na območju občine Komen kar 17 naselij, v katerih je po podatkih iz leta 2002 skupno živelo 570 prebivalcev (16,22% celotnega prebivalstva) in od katerih je bila skoraj polovica (274) rednih dnevnih migrantov (vključno s šolarji). Brez kakršnekoli povezave z javnim prevozom je tudi naselje Volčji Grad, v katerem je leta 2002 npr. živelo kar 99 prebivalcev, med njimi 39 rednih dnevnih migrantov. Brez rednega javnega prevoza, kateri bi bil namenjen vsem prebivalcem, je na območju občine Komen 10 naselij, v katerih je leta 2002 skupno živelo 1.353 prebivalcev oziroma 38,49% celotnega prebivalstva občine Komen.

Podjetje Avrigo kot izvajalec javnega prevoza je velik del nerentabilnih linij med letom 1990 pa vse do danes že ukinilo, pri čemer je največji padec števila potnikov podjetje zabeležilo v obdobju 1990-1995 in sicer kar za 40%. Po letu 1995 se je upadanje števila potnikov sicer nadaljevalo, vendar se je ustalilo na nekaj procentov letno. Na medkrajevnih avtobusnih linijah je

potnikov dovolj le še ob ponedeljkih zjutraj, petkih popoldne ter ob nedeljah zvečer. Potnike takrat sestavljajo večinoma študentje, ki gredo na študij oziroma se iz njega vračajo nazaj domov.

Preko območja občine Komen se je v oktobru 2006 skupno izvajalo naslednjih 16 avtobusnih linij rednega, šolskega ter posebnega oziroma občasnega avtobusnega prevoza:

- LINIJA 1: Komen-Štanjel-Sežana-Ljubljana (vozi le ob nedeljah in praznikih, en dan pred šolskim dnevom); skupna dolžina linije 112km, od tega na območju občine Komen 11km,
- LINIJA 2: Štanjel-Komen-Devin (vozi ob sobotah, nedeljah in paznikih v obdobju 20.06-31.08); skupna dolžina linije 33km, od tega na območju občine Komen 17km,
- LINIJA 3: Dutovlje OŠ-Pliskovica-Veliki Dol-Komen (ŠOLSKI prevoz); skupna dolžina linije 18km, od tega na območju občine Komen 5km
- LINIJA 4: Komen OŠ-Škrbina-Brje pri Komnu-Komen OŠ (ŠOLSKI prevoz); skupna dolžina linije na območju občine Komen 23km,
- LINIJA 5: Komen OŠ-Škrbina-Dolenja Brestovica-Gorjansko-Kreplje-Sežana (ŠOLSKI prevoz); skupna dolžina linije 57km, od tega na območju občine Komen 32km,
- LINIJA 6: Sežana-Kazlje-Štanjel-Komen (REDNI prevoz: vozi v delavnikih od poned.-petka); skupna dolžina linije 31km, od tega na območju občine Komen 12km,
- LINIJA 7: Sežana-Veliki Dol pri Komnu-Komen (REDNI prevoz: vozi v delavnikih od poned.-petka); skupna dolžina linije 27km, od tega na območju občine Komen 5km,
- LINIJA 8: Sežana-Kreplje-Veliki Dol pri Komnu-Komen-Dolenja Brestovica (REDNI prevoz: vozi v delavnikih od ponedeljka do petka; tudi kot šolski prevoz; vozi v dneh šolskih počitnic); skupna dolžina linije 42km, od tega na območju občine Komen 19km,
- LINIJA 9: Komen-Štanjel-Spodnja Branica-Šempeter pri Gorici-Nova Gorica (REDNI prevoz: vozi v delavnikih od ponedeljka do petka; tudi kot šolski prevoz; vozi v dneh šolskih počitnic); skupna dolžina linije 44km, od tega na območju občine Komen 11km,
- LINIJA 10: Komen-Štanjel-Dutovlje-Sežana (REDNI prevoz: vozi v delavnikih od ponedeljka do petka; vozi v dneh šolskih počitnic; vozi v dneh kolektivnega dopusta Iskra); skupna dolžina linije 30km, od tega na območju občine Komen 12km,

- LINIJA 11: Štanjel-Štanjel OŠ-Komen OŠ (ŠOLSKI prevoz); skupna dolžina linije na območju občine Komen 13km,
- LINIJA 12: Komen-Ivanji Grad-Komen-Ivanji Grad-Sežana (ŠOLSKI prevoz); skupna dolžina linije 44km, od tega na območju občine Komen 17km,
- LINIJA 13: Sežana-Štanjel-Spodnji Branik-Vogrsko-Nova Gorica (ŠOLSKI prevoz); skupna dolžina linije 68km, od tega na območju občine Komen 12km;
- LINIJA 14: Dolenja Brestovica-Komen OŠ-Škrbina-Komen OŠ (ŠOLSKI prevoz); skupna dolžina linije na območju občine Komen 27km,
- LINIJA 15: Nova Gorica-Branik-Spodnji Branik-Komen-Štanjel-Sežana (ŠOLSKI prevoz); skupna dolžina linije 68km, od tega na območju občine Komen 13km,
- LINIJA 16: Sežana-Krajna vas-Komen-Ivanji Grad-Komen (ŠOLSKI prevoz); skupna dolžina linije 39km, od tega na območju občine Komen 14km.

V nadaljevanju je v Preglednici 20 tabelarično, z rdeče označenimi naselji, prikazan seznam vseh naselij v občini Komen brez vzpostavljenih linij rednega javnega avtobusnega prevoza, ter njihova oddaljenost do prvih naselij z vzpostavljenimi linijami rednega javnega avtobusnega prevoza. Oddaljenost posameznih naselij do naselij z rednim javnim prevozom je izmerjena iz topografskih zemljevidov v Atlasu Slovenije 2005, izdelanih v merilu 1:50.000 (Atlas..., 2005).

V Preglednici 21 je tabelarično prikazan seznam vseh avtobusnih linij (rednih, šolskih in posebnih oziroma občasnih linij) po posameznih naseljih na območju občine Komen glede na smer poteka posameznih linij, katere so se izvajale v letu 2006. V rdeče označenih naseljih ni vzpostavljenih nikakršnih oblik avtobusnega prevoza. V naseljih, v Preglednici 21 označenih z velikimi črnimi črkami, so vzpostavljene linije rednega javnega avtobusnega prevoza. Naselja, v Preglednici 21 označena z majhnimi črnimi črkami, so deležna zgolj storitev občasnega posebnega avtobusnega prevoza. V nobenem od naselij v občini Komen, ob sobotah, nedeljah in praznikih, ni vzpostavljenih rednih linij javnega avtobusnega prevoza. V desetih naseljih, ki redni javni prevoz imajo, pa je večinoma vzpostavljen le en ali dva para povezav za potrebe prevoza prebivalstva na delo v mesto Sežana.

Preglednica 20: Naselja z rednimi javnimi avtobusnimi povezavami v letu 2006

Table 20: Regular public transport in settlements of municipality of Komen (2006)

NASELJE (razred)	Št. Preb.	dnevni migranti	povezave/pari linij:		Najbližje naselje z rednim JPP	Razdalja do njega (cca km)	Št. vseh gospo-dinjstev	Povpreč. oseb v gospod.
	3515	1543	REDNE LINIJE	ŠOLSKE LINIJE				
<b>Škofi (I)</b>	<b>7</b>	2			Brje pri K.	2,0	4	1,8
<b>Nadrožica</b>	<b>8</b>	1			Gorjansko	2,0	5	1,6
<b>Večkoti</b>	<b>8</b>	4			Kobdilj	4,5	3	2,7
<b>Šibelji</b>	<b>11</b>	3			Komen	5,5	3	3,7
<b>Trebižani</b>	<b>14</b>	5			Kobdilj	7,0	6	2,3
<b>Čipnje</b>	<b>16</b>	8			Štanjel	6,0	5	3,2
<b>Dolanci</b>	<b>18</b>	5			Kobdilj	6,0	8	2,2
<b>Koboli</b>	<b>20</b>	9			Kobdilj	4,0	6	3,3
<b>Vale</b>	<b>23</b>	9		3/1	Gorjansko	5,0	6	3,5
<b>Zagrajec</b>	<b>25</b>	15		7/2	Kom./Gorj.	5,0/2,5	8	2,9
<b>Divči</b>	<b>36</b>	19			Komen	1,0	13	2,8
<b>Kodreti</b>	<b>38</b>	18			Kobdilj	5,5	14	2,7
<b>Rubije</b>	<b>40</b>	21			Komen	3,0	16	2,5
<b>Coljava</b>	<b>48</b>	29			Gabrovica	1,0	16	3,0
<b>Klanec/Komnu</b>	<b>48</b>	25		3/1	Gorjansko	2,5	16	3,0
<b>Lukovec</b>	<b>48</b>	17			Štanjel	5,0	15	3,2
<b>Mali Dol</b>	<b>48</b>	12			Komen	3,0	17	2,8
<b>Preserje/Komnu</b>	<b>48</b>	24		7/2	Komen	2,5	19	2,5
<b>Lisjaki (II)</b>	<b>50</b>	25			Štanjel	5,0	14	3,6
Tupelče	<b>59</b>	38	4/2	4/2			22	2,7
<b>Čhovini</b>	<b>61</b>	32			Kobdilj	5,0	21	2,9
<b>Ivanji Grad</b>	<b>82</b>	42		7/2	Komen	3,5	28	2,9
Brje/Komnu	97	49	2/1	6/1			35	2,8
<b>Volčji Grad</b>	<b>99</b>	39			Komen	2,5	35	2,8
Gabrovica/K. (III)	120	68	4/2	4/2			45	2,8
Hruševica	127	54	4/2	4/2			40	3,2
<b>Škrbina</b>	<b>147</b>	62		3/1	Komen	4,0	50	2,9
Tomačevica	160	79	4/2	4/2			54	3,0
Kobjeglava	190	97	4/2	4/2			67	2,8
Kobdilj	194	93	2/1	2/1			75	2,6
<b>Brestovica/K.</b>	<b>204</b>	89		3/1	Gorjansko	9,5	69	3,0
<b>Sveto</b>	<b>205</b>	94		3/1	Komen	2,5	74	2,8
Gorjansko (IV)	271	123	2/1	8/2			84	3,2
Štanjel	340	161	4/2	4/2			109	3,1
Komen (V)	604	172	3/1	5/1			208	2,9

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov SURS-Popis 2002, AVRIGO, 2006 in Atlas Slovenije 2005)



Preglednica 21: Obstoječe avtobusne povezave na območju občine Komen v letu 2006

Table 21: Public transport in settlements of municipality of Komen (2006)

S...sobota N...nedelja P...prazniki	Št. preb.	Skupni dnevni migranti	ŠTEVILO REDNIH AVTOB. POVEZAV (povezave naselij)		ŠTEVILKA LINIJE IN SMER POVEZAVE (odhodna linija) (povratna linija)	URA ODHODA iz posameznega naselja	
			pon.-pet.	šolske l.		pon.-pet.	S, N, P
NASELJE/p. linij	3515	1543					
<b>Škofi</b>	<b>7</b>	2					
<b>Nadrožica</b>	<b>8</b>	1					
<b>Večkoti</b>	<b>8</b>	4					
<b>Šibelji</b>	<b>11</b>	3					
<b>Trebižani</b>	<b>14</b>	5					
<b>Čipnje</b>	<b>16</b>	8					
<b>Dolanci</b>	<b>18</b>	5					
<b>Kobole</b>	<b>20</b>	9					
Vale <i>Redne: 0</i> <i>Šolske: 1 par (5,8)</i>	23	9		1	(14)Brestov.-Komen***	07:11	
				1	(5)Komen-Sežana***	13:49	
				1	(8)Sežana-Brestovica***	16:44	
Zagrajec <i>Redne: 0</i> <i>Šolske: 2 para (12,16 in 5,8)</i>	25	15		1	(12)Komen-Komen***	06:34	
				1	(12)Komen-Sežana***	06:53	
				1	(14)Brestov.-Komen***	07:30	
				1	(4)Komen-Komen***	12:49	
				1	(5)Komen-Sežana***	13:38	
				1	(16)Sežana-Komen***	15:13	
				1	(8)Sežana-Brestovica***	16:33	
<b>Divči</b>	<b>36</b>	19					
<b>Kodreti</b>	<b>38</b>	18					
<b>Rubije</b>	<b>40</b>	21					
<b>Coljava</b>	<b>48</b>	29					
Klanec/Komnu <i>Redne: 0</i> <i>Šolske: 1 par (5,8)</i>	48	25		1	(14)Brestov.-Komen***	07:14	
				1	(5)Komen-Sežana***	13:46	
				1	(8)Sežana-Brestov.***	16:41	
<b>Lukovec</b>	<b>48</b>	17					
<b>Mali Dol</b>	<b>48</b>	12					
Preserje/Komnu <i>Redne: 0</i> <i>Šolske: 2 para (12,16 in 5,8)</i>	48	24		1	(12)Komen-Komen***	06:39	
				1	(12)Komen-Sežana***	06:48	
				1	(14)Brestov.-Komen***	07:37	
				1	(4)Komen-Komen***	12:44	
				1	(5)Komen-Sežana***	13:33	
				1	(16)Sežana-Komen***	15:08	
				1	(8)Sežana-Brestov.***	16:28	
<b>Lisjaki</b>	<b>50</b>	25					

<b>TUPELČE</b> <i>Redne: 2 para (10,6 in 10,9) Šolske: 2 para (13,15 in 9,11)</i>	59	38		1	(9)Komen-Iskra Šem.***	06:02
					(9)Komen-NG****	06:02
					(10)Komen-Štanjel+	06:02
				1	(13)Sežana-NG***	06:32
			<b>1</b>		<b>(10)Komen-Sežana</b>	<b>08:27</b>
			<b>1</b>		<b>(10)Komen-Štanjel</b>	<b>11:42</b>
					(10)Štanjel-Komen****	11:56
				1	(11)Štanjel-Komen***	11:59
				1	(15)NG-Sežana***	15:17
			<b>1</b>		<b>(9)Iskra Šemp.-Komen</b>	<b>15:58</b>
			<b>1</b>		<b>(6)Sežana-Komen</b>	<b>16:12</b>
					(2)Štanjel-Devin (I)**	09:06
					(2)Devin (I)-Štanjel**	11:06
					(2)Štanjel-Devin (I)**	14:06
					(2)Devin (I)-Štanjel**	16:06
					(2)Štanjel-Devin (I)**	19:06
					(1)Komen-Ljubljana*	19:26/2
<b>Čehovini</b>	<b>61</b>	32				
Ivanji Grad <i>Redne: 0 Šolske: 2 para (12,16 in 5,8)</i>	82	42		1	(12)Komen-Komen***	06:36
				1	(12)Komen-Sežana***	06:51
				1	(14)Brestov.-Komen***	07:34
				1	(4)Komen-Komen***	12:47
				1	(5)Komen-Sežana***	13:36
				1	(16)Sežana-Komen***	15:11
				1	(8)Sežana-Brestov.***	16:31
<b>BRJE PRI KOMNU</b> <i>Redne: 1 par (8,7) Šolske: 1 par(12,16)</i>	97	49		<b>1</b>	<b>(8)Komen-Sežana</b>	<b>05:59</b>
				1	(12)Komen-Sežana***	07:01
				1	(14)Brestov.-Komen***	07:22
			<b>1</b>		<b>(7)Sežana-Komen</b>	<b>11:18</b>
				1	(4)Komen-Komen***	12:57
				1	(3)Dutovlje-Komen***	14:03
				1	(16)Sežana-Komen***	14:54
				1	(8)Sežana-Brestov.***	16:08
					(8)Sežana-Komen****	16:08
<b>Volčji Grad</b>	<b>99</b>	39				
<b>GABROVICA PRI KOMNU</b> <i>Redne: 2 para (10,6 in 10,9) Šolske: 2 para (13,15 in 9,11)</i>	120	68		1	(9)Komen-Iskra Š.***	05:58
					(9)Komen-NG****	05:58
					(10)Komen-Štanjel+	05:58
				1	(13)Sežana-NG***	06:36
			<b>1</b>		<b>(10)Komen-Sežana</b>	<b>08:23</b>
			<b>1</b>		<b>(10)Komen-Štanjel</b>	<b>11:38</b>
					(10)Štanjel-Komen****	12:00

				1	(11)Štanjel-Komen***	12:03
				1	(15)NG-Sežana***	15:13
			<b>1</b>		<b>(9)Iskra Š.-Komen</b>	<b>16:02</b>
			<b>1</b>		<b>(6)Sežana-Komen</b>	<b>16:16</b>
					(2)Štajel-Devin (I)**	09:10
					(2)Devin (I)-Štanjel**	11:02
					(2)Štanjel-Devin (I)**	14:10
					(2)Devin (I)-Štanjel**	16:02
					(2)Štanjel-Devin (I)**	19:10
<b>HRUŠEVICA</b> <i>Redne: 2 para (10,6 in 10,9) Šolske:2 para (13,15 in 9,11)</i>	127	54		1	(9)Komen-Iskra Š.***	06:05
					(9)Komen-NG****	06:05
					(10)Komen-Štanjel+	06:05
				1	(13)Sežana-NG***	06:29
			<b>1</b>		<b>(10)Komen-Sežana</b>	<b>08:30</b>
			<b>1</b>		<b>(10)Komen-Štanjel</b>	<b>11:45</b>
					(10)Štanjel-Komen****	11:53
				1	(11)Štanjel-Komen***	11:56
				1	(15)NG-Sežana***	15:20
			<b>1</b>		<b>(9)Iskra Š.-Komen</b>	<b>15:55</b>
			<b>1</b>		<b>(6)Sežana-Komen</b>	<b>16:09</b>
					(2)Štanjel-Devin (I)**	09:03
					(2)Devin (I)-Štanjel**	11:09
					(2)Štanjel-Devin (I)**	14:03
					(2)Devin (I)-Štanjel**	16:09
					(2)Štanjel-Devin (I)**	19:03
Škrbina <i>Redne:0 Šolske: 1 par (14,4)</i>	147	62		1	(14)Brestov.-Komen***	07:47
				1	(4)Komen-Komen***	12:36
				1	(5)Komen-Sežana***	13:25
<b>TOMAČEVICA</b> <i>Redne: 2 para (10,6 in 10,9) Šolske:2 para (13,15 in 9,11)</i>	160	79		1	(9)Komen-Iskra Š.***	05:55
					(9)Komen-NG****	05:55
					(10)Komen-Štanjel+	05:55
				1	(13)Sežana-NG***	06:39
			<b>1</b>		<b>(10)Komen-Sežana</b>	<b>08:20</b>
			<b>1</b>		<b>(10)Komen-Štanjel</b>	<b>11:35</b>
					(10)Štanjel-Komen****	12:03
				1	(11)Štanjel-Komen***	12:06
				1	(15)NG-Sežana***	15:10
			<b>1</b>		<b>(6)Sežana-Komen</b>	<b>16:19</b>
			<b>1</b>		<b>(9)Iskra Š.-Komen</b>	<b>16:05</b>
					(2)Štanjel-Devin (I)**	09:13
					(2)Devin (I)-Štanjel**	10:59
					(2)Štanjel-Devin (I)**	14:13

				(2)Devin (I)-Štanjel**	15:59
				(2) Štanjel-Devin (I)**	19:13
				(1)Komen-Ljubljana*	19:20/2
<b>KOBJEGLAVA</b>	190	97		(9)Komen-Iskra Š.***	06:01
<i>Redne: 2 para</i>				(9)Komen-NG****	06:01
<i>(10,6 in 10,9)</i>				(10)Komen-Štanjel+	06:01
<i>Šolske:2 para</i>				(13)Sežana-NG***	06:33
<i>(13,15 in 9,11)</i>			<b>1</b>	<b>(10)Komen-Sežana</b>	<b>08:26</b>
			<b>1</b>	<b>(10)Komen-Štanjel</b>	<b>11:41</b>
				(10)Štanjel-Komen****	11:57
				(11)Štanjel-Komen***	12:00
				(15)NG-Sežana***	15:16
			<b>1</b>	<b>(9)Iskra Š.-Komen</b>	<b>15:59</b>
			<b>1</b>	<b>(6)Sežana-Komen</b>	<b>16:13</b>
				(2)Štanjel-Devin (I)**	09:07
				(2)Devin (I)-Štanjel**	11:05
				(2) Štanjel-Devin (I)**	14:07
				(2)Devin (I)-Štanjel**	16:05
				(2)Štanjel-Devin (I)**	19:07
				(1)Komen-Ljubljana*	19:25/2
<b>KOBDILJ</b>	194	93		(13) Sežana-NG***	06:24
<i>Redne: 1 par (10,6)</i>			<b>1</b>	<b>(10)Komen-Sežana</b>	<b>08:35</b>
<i>Šolske:1 par (13,15)</i>				(15)NG-Sežana***	15:25
			<b>1</b>	<b>(6)Sežana-Komen</b>	<b>15:57</b>
				(1)Komen-Ljubljana*	19:32/2
Brestovica/Komnu	204	89		(14)Brestov.-Komen***	07:08
- G. Brestovica				(5)Komen-Sežana***	13:52
<i>Redne: 0</i>				(8)Sežana-Brestov.***	16:47
<i>Šolske: 1 par (5,8)</i>				(14)Brestov.-Komen***	07:05
- D. Brestovica				(5)Komen-Sežana***	13:55
Sveto	205	94		(14)Brestov.-Komen***	07:45
<i>Redne: 0</i>				(4)Komen-Komen***	12:34
<i>Šolske: 1 par (14,4)</i>				(5)Komen-Sežana***	13:23
<b>GORJANSKO</b>	271	123	<b>1</b>	<b>(8)Komen-Sežana</b>	<b>05:55</b>
<i>Redne: 1 par (7,8)</i>				(12)Komen-Komen***	06:30
<i>Šolske: 2 para</i>				(12)Komen-Sežana***	06:57
<i>(12,16 in 5,8)</i>				(14)Brestov.-Komen***	07:18
			<b>1</b>	<b>(7)Sežana-Komen</b>	<b>11:22</b>
				(4)Komen-Komen***	12:53
				(5)Komen-Sežana***	13:42
				(3)Dutovlje-Komen***	13:58

			1	(16)Sežana-Komen***	14:58
			1	(8)Sežana-Brestov.***	16:12
				(8)Sežana-Komen****	16:12
				(2)Štanjel-Devin (I)**	09:23
				(2)Devin (I)-Štanjel**	10:49
				(2)Štanjel-Devin (I)**	14:23
				(2)Devin (I)-Štanjel**	15:49
				(2)Štanjel-Devin (I)**	19:23
<b>ŠTANJEL</b> <i>Redne: 2 para (10,6 in 10,9) Šolske:2 para (13,15 in 9,11)</i>	340	161	1	(9)Komen-Iskra Š.***	06:08
				(9)Komen-NG****	06:08
				(10)Komen-Štanjel+	06:08
			1	(13)Sežana-NG***	06:26
			<b>1</b>	<b>(10)Komen-Sežana</b>	<b>08:33</b>
			<b>1</b>	<b>(10)Komen-Štanjel</b>	<b>11:48</b>
				(10)Štanjel-Komen****	11:50
				(11)Štanjel-Komen***	11:50
			1	(15)NG-Sežana***	15:23
			<b>1</b>	<b>(6)Sežana-Komen</b>	<b>15:59</b>
			<b>1</b>	<b>(9)Iskra Š.-Komen</b>	<b>15:52</b>
				(2)Štanjel-Devin (I)**	09:00
				(2)Štanjel-Devin (I)**	14:00
				(2)Štanjel-Devin (I)**	19:00
				(1)Komen-Ljubljana*	19:30/2
<b>KOMEN</b> <i>Redne:1 par (8,9) Šolske:1 par (13,15)</i>	604	172	<b>1</b>	<b>(8)Komen-Sežana</b>	<b>05:50</b>
				(9)Komen-Iskra Š.***	05:50
				(9)Komen-NG****	05:50
				(10)Komen-Štanjel+	05:50
				(13)Sežana-NG***	06:44
			1	(12)Komen-Sežana****	06:45
			<b>1</b>	<b>(10)Komen-Sežana</b>	<b>08:15</b>
			<b>1</b>	<b>(10)Komen-Štanjel</b>	<b>11:30</b>
				(15)NG-Sežana***	15:03
				(8)Sežana-Brestov.***	16:25
				(2)Štanjel-Devin (I)**	09:18
				(2)Devin (I)-Štanjel**	10:54
				(2)Štanjel-Devin (I)**	14:18
				(2)Devin (I)-Štanjel**	15:54
				(2)Štanjel-Devin (I)**	19:18
				(1)Komen-Ljubljana*	19:15/2

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov SURS, Popis 2002 in AVRIGO, 2006)

Legenda:

- \* vozi le ob nedeljah, praznikih in dan pred dnevom rednega šolskega pouka
- \*\* vozi le ob sobotah, nedeljah in praznikih, od 20. junija-31. avgusta
- \*\*\* šolski prevoz, vozi le v dneh rednega šolskega pouka
- \*\*\*\* vozi le v dneh šolskih počitnic
- + vozi le v dneh kolektivnega dopusta v podjetju Iskra Šempeter pri Novi Gorici

### **7.3 Predlog izboljšane dostopnosti naselij v občini Komen do storitev javnega prevoza potnikov (predlog minimalnega nivoja povezanosti naselij v občini Komen)**

V občini Komen, katero sestavlja 35 naselij različnih velikostnih razredov, je bilo leta 2006 z rednim javnim prevozom povezanih 10 naselij, s šolskim prevozom pa je bilo povezanih še dodatnih 8 naselij, skupno je bilo povezanih torej 18 naselij. 17 naselij v občini Komen, v katerih je leta 2002 živelo 509 prebivalcev oziroma 14,48% celotnega prebivalstva občine Komen, leta 2006 ni imelo zagotovljenih nikakršnih oblik javnega prevoza, niti šolskega.

Za izboljšanje povezanosti naselij v občini Komen z mestom Sežana, kot najpomembnejšo gravitacijsko točko prebivalstva iz občine Komen, so predlagani naslednji ukrepi:

- *integracija obstoječih šolskih prevozov v redne javne prevoze*, kateri se s tem lahko namenijo vsem prebivalcem (prekategorizacija šolskih prevozov v običajne redne javne prevoze). Integrirani prevozi bi na območju občine Komen dostop do rednega javnega prevoza in s tem dostop do mesta Sežane, po sistemu prestopanja omogočali desetim naseljem: Brestovica pri Komnu, Vale, Klanec pri Komnu, Zagrajec, Ivanji Grad, Preserje pri Komnu, Sveto, Škrbina ter dodatno še naselji Rubije in Šibelji.
- *vzpostavitev različnih oblik prevozov na klic* v tistih odročnejših naseljih, kjer sedaj ni vzpostavljenih in tudi za v prihodnje ne predvidenih nikakršnih oblik storitev javnega prevoza. Prevozi na klic bi se v tem primeru izvajali le do najbližjih naselij, kjer so vzpostavljene storitve rednega javnega prevoza (prevozi do mesta Sežane so organizirani

po sistemu prestopanja). Prevozi na klic bi na območju občine Komen dostop do rednega javnega prevoza in s tem dostop do mesta Sežane omogočali naslednjim devetim naseljem: Koboli, Večkoti, Čehovini, Kodreti, Dolanci, Trebižani, Lukovec, Lisjaki in Čipnje. V sistem prevozov na klic je vključenih tudi 10 naselij z integriranim prevozom.

- o *podaljšanje nekaterih obstoječih linij rednega javnega prevoza do bližnjih naselij*, ki ležijo do 3km izven trase posamezne linije javnega prevoza (vključenost dodatnih šestih naselij: Divči, Mali Dol, Volčji Grad, Coljava, Škofi in Nadrožica v sistem rednih javnih linij, ki sicer na območju občine Komen povezujejo deset naselij: Brje pri Komnu, Gorjansko, Komen, Tomačevica, Gabrovica pri Komnu, Kobjeglava, Tupelče, Hruševica, Štanjel in Kobdilj).

Preglednica 22: Predlog minimalnega standarda povezav naselij v občini Komen z mestom Sežana

Table 22: A proposal of minimum connections between settlements in municipalities of Komen and Sežana

Velikostni razredi naselij		MINIMALNI NIVO POVEZANOSTI NASELIJ V OBČINI KOMEN							Velikostni razredi naselij v občini Komen	
		1-99 preb.		100-499 preb.		500-4.999 preb.				
		I	II	III	IV	V	VI	VII		
1	I	/-S	/-S	/-S	P	P	/	/	1-49	Zelo majhna
	II	/-S	/-S	/-S	P	P	/	/	50-99	Manjša
2	III	/-S	/-S	R/4/3	R/4/3	R/4/3	R/4/3	R/4/3	100-249	Majhna
	IV	P	P	R/4/3	R/4/3	R/4/3	R/4/3	R/4/3	250-499	Srednjemajhna
3	V	P	P	R/4/3	R/4/3	R/4/3	R/4/3	R/4/3	500-999	Srednja
	VI	/	/	R/4/3	R/4/3	R/4/3			1.000-2.499	Srednjevelika
	VII	/	/	R/4/3	R/4/3	R/4/3			2.500-4.999	Večja (Sežana)

Legenda:

- / medsebojne povezave med naselji niso predvidene (možne samo po načelu samofinanciranja: /-S)
- P posebne oblike javnega prevoza: PK1, PK2 (prevozi na klic na območju PK1 in PK2)
- R/4/3 redne linije javnega prevoza: R1, R2, IP; minimalno 4 pari povezav na dan med delavnikom; minimalno 3 pari povezav ob sobotah, nedeljah in praznikih; obstoječi šolski prevozi so integrirani (prekvalificirani) v običajne javne redne linije in so namenjeni vsemu prebivalstvu

Preglednica 23: Predlog povezanosti posameznih naselij v občini Komen z mestom Sežana

Table 23: Connections between settlements of municipalities of Komen and Sežana

Predlog novega obsega povezav	Št. preb.	dnevni migr.	AVTOBUS. LINIJA		OBLIKA JAVNEGA PREVOZA	Direktna linija do Sežane	Obst. povezave (pari)/ Nove povezave (pari)	
			Cilj linije	Št. linije (cca km)			Pon-pet	S, N, P
<b>NASELJE</b>	3515	1543						
Škofi (I)	7	2	Sežana	R1-18km	Redni	DA	0/8(4)	0/6(3)
Nadrožica	8	1	Sežana	R1-18km	Redni	DA	0/8(4)	0/6(3)
Večkoti	8	4	Štanjel	PK1-25km	Na klic	Prestop	0/*	0/**
Šibelji	11	3	Komen	IP/PK2	Integr/Na klic	Prestop	0/3(1)/*	0/**
Trebižani	14	5	Štanjel	PK1-25km	Na klic	Prestop	0/*	0/**
Čipnje	16	8	Štanjel	PK1-25km	Na klic	Prestop	0/*	0/**
Dolanci	18	5	Štanjel	PK1-25km	Na klic	Prestop	0/*	0/**
Koboli	20	9	Štanjel	PK1-25km	Na klic	Prestop	0/*	0/**
Vale	23	9	Komen	IP/PK2	Integr/Na klic	Prestop	3(1)/3(1)/*	0/**
Zagrajec	25	15	Komen	IP/PK2	Integr/Na klic	Prestop	7(2)/7(2)/*	0/**
Divči	36	19	Sežana	R2-19km	Redni	DA	0/8(4)	0/6(3)
Kodreti	38	18	Štanjel	PK1-25km	Na klic	Prestop	0/*	0/**
Rubije	40	21	Komen	IP/PK2	Integr/Na klic	Prestop	0/3(1)/*	0/**
Coljava	48	29	Sežana	R2-19km	Redni	DA	0/8(4)	0/6(3)
Klanec/Komnu	48	25	Komen	IP/PK2	Integr/Na klic	Prestop	3(1)/3(1)/*	0/**
Lukovec	48	17	Štanjel	PK1-25km	Na klic	Prestop	0/*	0/**
Mali Dol	48	12	Sežana	R2-19km	Redni	DA	0/8(4)	0/6(3)
Preserje/Komnu	48	24	Komen	IP/PK2	Integr/Na klic	Prestop	7(2)/7(2)/*	0/**
Lisjaki (II)	50	25	Štanjel	PK1-25km	Na klic	Prestop	0/*	0/**
Tupelče	59	38	Sežana	R2-19km	Redni	DA	8(4)/8(4)	0/6(3)
Čehovini	61	32	Štanjel	PK1-25km	Na klic	Prestop	0/*	0/**
Ivanji Grad	82	42	Komen	IP/PK2	Integr/Na klic	Prestop	7(2)/7(2)/*	0/**
Brje/Komnu	97	49	Sežana	R1-18km	Redni	DA	8(2)/8(4)	0/6(3)
Volčji Grad	99	39	Sežana	R1-18km	Redni	DA	0/8(4)	0/6(3)
Gabrovica/K. (III)	120	68	Sežana	R2-19km	Redni	DA	8(4)/8(4)	0/6(3)
Hruševica	127	54	Sežana	R2-19km	Redni	DA	8(4)/8(4)	0/6(3)
Škrbina	147	62	Komen	IP/PK2	Integr/Na klic	Prestop	3(1)/3(1)/*	0/**
Tomačevica	160	79	Sežana	R2-19km	Redni	DA	8(4)/8(4)	0/6(3)
Kobjeglava	190	97	Sežana	R2-19km	Redni	DA	8(4)/8(4)	0/6(3)
Kobdilj	194	93	Sežana	R2-19km	Redni	DA	4(2)/8(4)	0/6(3)
Brestovica/K.	204	89	Komen	IP/PK2	Integr/Na klic	Prestop	3(1)/3(1)/*	0/**
Sveto	205	94	Komen	IP/PK2	Integr/Na klic	Prestop	3(1)/3(1)/*	0/**
Gorjansko (IV)	271	123	Sežana	R1-18km	Redni	DA	10(3)/8(4)	0/6(3)
Štanjel	340	161	Sežana	R2-19km	Redni	DA	8(4)/8(4)	0/6(3)
Komen (V)	604	172	Sežana	R1, R2	Redni	DA	8(2)/8(4)	0/6(3)

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov SURS-Popis 2002, AVRIGO, 2006 in Atlas Slovenije 2005)



Legenda:

	- z rdečimi črkami je označen predlagani nov obseg povezav, z črnimi pa sedaj obstoječi
	- potek in frekvenca obstoječih šolskih linij, ki se integrirajo (prekategorizirajo) v redne linije, ostane nespremenjen
*	prevozi na klic se med delavniki izvajajo dvakrat tedensko med 06.00 in 20.00. uro
**	prevozi na klic se izvajajo vsak konec tedna in med prazniki med 08.00 in 20.00. uro
3(1) / <b>8(4)</b> / *	v naselju so trenutno vzpostavljene 3 povezave (1 par povezav) / v naselju je predvideno povečanje povezav na skupno 8 povezav (4 pari povezav: jutranji, dopoldanski, popoldanski in večerni par povezav) / naselje je vključeno v sistem prevozov na klic
Redni	redni javni prevoz potnikov
Na klic	javni prevoz potnikov na klic
Integrirani	integrirani šolski in redni javni prevoz potnikov
S, N, P	sobota, nedelja, prazniki

V nadaljevanju je prikazan predlog spremenjenega načina izvajanja avtobusnega prevoza potnikov na podlagi upoštevanja že obstoječih 16-tih avtobusnih linij rednega, šolskega ter posebnega oziroma občasnega avtobusnega prevoza.

### 7.3.1 Obstoječe linije, ki ostanejo nespremenjene

Obstoječi liniji 1 in 2 sta namenjeni zgolj občasnim prevozom študentov v Ljubljano (nedeljska večerna linija) ter občasnemu prevozu prebivalstva do italijanskih obmorskih krajev v času poletne sezone, zaradi česar spremembe navedenih linij oziroma števila povezav niso predvidene.

### 7.3.2 Predlog izvajanja integriranih javnih prevozov (združeni šolski in redni javni prevozi)

Predlagana integracija obstoječih 11 šolskih linij (katere na območju občine Komen potekajo tudi skozi naselja, katera sicer niso deležna storitev rednega javnega prevoza) v redne linije javnega prevoza, pomeni za prebivalce takšnih naselij možnost jutranjega dostopa do naselij Komen

oziroma Gorjansko, od koder lahko nato prestopijo na redno linijo, ki povezuje Komen oziroma Gorjansko z gravitacijskim mestom Sežana. Nekatere šolske linije potekajo tudi direktno do mesta Sežane. Z predlagano integracijo šolskih linij v redne linije javnega prevoza, je prebivalcem naselij, kjer ni vzpostavljenega javnega prevoza, omogočen jutranji dostop do trgovin, bank, zdravstvenih ustanov oziroma dostop do tistih večjih naselij, ki že imajo vzpostavljen javni prevoz do mesta Sežane. Vozni redi integriranih prevozov so pri tem prilagojeni urnikom posameznih šol oziroma odhodom otrok nazaj domov, kar pomeni, da je prebivalcem v času šolskega pouka teoretično zagotovljen vsaj en par povezav dnevno. Medtem, ko se klasični šolski prevozi med konci tedna, prazniki in šolskimi počitnicami ne izvajajo (otroci imajo namreč kar 162 (44,4%) prostih dni na leto, vključujoč vse počitnice in konce tedna), se integrirani javni prevoz po tem predlogu izvaja skozi celo leto, ne glede na obdobje šolskih počitnic, ko se klasični šolski prevoz sicer ne izvaja, s čimer se omogoči celoletni (minimalno po en par dnevno) javni prevoz potnikov v tistih naseljih, kjer redni javni prevoz sicer ni vzpostavljen, je pa vzpostavljen šolski prevoz.

Na območju občine Komen se predlaga prekategoriziranje (integriracija) 11-tih šolskih linij v redne linije javnega prevoza (v t.i. integrirane linije z oznako IP), katere bi imele status napajalnih linij za dve liniji rednega javnega prevoza R1 in R2. Integrirane linije bi na območju občine Komen z naseljema Gorjansko in Komen povezovala naslednjih 10 naselij: Brestovica pri Komnu, Vale, Klanec pri Komnu, Zagrajec, Ivanji Grad, Preserje pri Komnu, Sveto, Rubije, Škrbina in Šibelji. Predlagane integrirane linije javnega prevoza temeljijo na obstoječih šolskih linijah 3, 4, 5, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15 in 16. Predlagana integriranost šolskih linij v posameznih naseljih v občini Komen, kjer sedaj ni vzpostavljenih rednih linij javnega prevoza, bi omogočila vsem kategorijam prebivalstva, ne le šolarjem, dostop do minimalnega javnega prevoza (jutranja in opoldanska linija). Ker so šolske linije prilagojene urnikom tamkajšnjih šol, spremembe poteka obstoječih šolskih linij, z izjemo dodatne vključitve naselij Rubije in Šibelji v sistem integriranih prevozov, niso smiselne. Tisti del prebivalstva, kateremu šolski vozni redi časovno ne ustrezajo (npr. starejše osebe, ki imajo namen obiskati zdravstvene ustanove v dopoldanskem in ne zgodnje

jutranjem času), imajo sicer možnost omejene uporabe prevozov na klic, ki se izvajajo dvakrat tedensko v omejenem časovnem obdobju.

### **7.3.3 Predlog izvajanja javnih prevozov na klic**

V naseljih na območju občine Komen, kjer ni vzpostavljenih rednih javnih prevozov, se predlaga izvajanje prevozov na klic, ki bi bili med delavniki prebivalstvu na razpolago dvakrat tedensko med 06.00 in 20.00 uro, ob koncih tedna in praznikih pa med 08.00 in 20.00 uro. Prevozi bi se opravljali z dvema vozili (kombijema) v lasti občine Komen, ki bi bili stacionirani v naselju Štanjel (za območje izvajanja PK1) oziroma Komen (za območje izvajanja PK2).

Z naseljem Štanjel se z prevozi na klic povezuje naslednjih 9 naselij (območje izvajanja prevozov na klic PK1): Koboli, Večkoti, Čehovini, Trebižani, Kodreti, Dolanci, Lukovec, Lisjaki in Čipnje. V navedenih devetih naseljih je leta 2002 skupno živelo 273 prebivalcev (7,77% celotnega prebivalstva občine Komen), od katerih je bilo navedenega leta registriranih skupno 123 dnevnih migrantov, med katere so prišteti tudi šolarji (45% celotnega prebivalstva v naštetih devetih naseljih). Ob upoštevanju predpostavke, da bo v prihodnosti približno petina vseh prebivalcev v posameznem naselju potovala z javnim potniškim prometom (Gabrovec, M., 2006), je teoretično sicer pričakovati, da bo prevoze na klic PK1 vzdolž ozemlja občine Komen v prihodnosti dnevno uporabljalo 55 prebivalcev (vključno z šolarji) iz zgoraj navedenih devetih naselij v občini Komen. V resnici je takšno pričakovanje pretirano, saj večina dnevnih migrantov za potrebe prevoza že danes uporablja svoje lastno vozilo, zaradi česar bi prevoz na klic PK1 uporabljale predvsem tiste osebe, ki nimajo dostopa do lastnega vozila (starejše osebe, ...).

Z naseljem Komen se z prevozi na klic povezuje naslednjih 10 naselij (območje izvajanja prevozov na klic PK2): Rubije, Škrbina, Šibelji, Preserje pri Komnu, Sveto, Ivanji Grad, Zagrajec, Klanec pri Komnu, Vale in Brestovica pri Komnu. V navedenih desetih naseljih je leta 2002 skupno živelo 833 prebivalcev (23,70% celotnega prebivalstva občine Komen), od katerih je bilo navedenega leta registriranih skupno 384 dnevnih migrantov, med katere so prišteti tudi

šolarji (46,10% celotnega prebivalstva v naštetih desetih naseljih). Ob upoštevanju predpostavke, da bo v prihodnosti približno petina vseh prebivalcev v posameznem naselju potovala z javnim potniškim prometom (Gabrovec, M., 2006), je teoretično sicer pričakovati, da bi prevoze na klic PK2 vzdolž ozemlja občine Komen v prihodnosti dnevno uporabljalo 76 prebivalcev (vključno z šolarji) iz zgoraj navedenih devetih naselij v občini Komen. V resnici je tudi na območju izvajanja PK2 pričakovane glede uporabe prevoznih sredstev pretirano, saj večina dnevnih migrantov za potrebe prevoza tudi na naštetih območjih že danes uporablja svoje lastno vozilo, zaradi česar bi prevoz na klic PK2 uporabljale ponovno predvsem tiste osebe, ki nimajo dostopa do lastnega vozila (starejše osebe, ...).

- **Območje izvajanja prevozov na klic PK1: Prevozi na klic – odhodi vozila iz naselja**

**Štanjel:**

*Štanjel-Koboli-Večkoti-Čehovini-Trebižani-Kodreti-Dolanci-Čipnje-Lisjaki-Lukovec-Štanjel, v skupni dolžini 25km.*

- **Območje izvajanja prevozov na klic PK2: Prevozi na klic – odhodi vozila iz naselja**

**Komen:**

*PK2-1. Komen-Rubije-Škrbina-Šibelji-Sveto-Komen, v skupni dolžini 10km,*

*PK2-2. Komen-Preserje pri Komnu-Ivanji Grad-Zagrajec-Komen, v skupni dolžini 11km,*

*PK2-3. Komen-Klanec pri Komnu-Vale-Brestovica-Komen, v skupni dolžini 14km.*

Ker so prevozu šolarjev namenjene že sedaj obstoječe šolske linije, ki se prekategoriizirajo v javne redne linije, večina prebivalstva pa se na delo vozi kar z lastnim osebnim avtomobilom, je oblika prevoza na klic dejansko namenjena predvsem zadovoljevanju prevoznih potreb tistega dela prebivalstva, ki nima lastnega osebnega vozila oziroma osebnega vozila zaradi različnih razlogov ne sme ali ne zmore uporabljati sam, nenazadnje pa tudi vse večjemu številu turistov, pohodnikov, iskalcem bio hrane oziroma ljubiteljem neokrnjene narave, katerim javni prevoz na območju občine Komen ni povsod in vselej na razpolago. Turizem namreč predstavlja enega važnejših razvojnih potencialov v občini Komen v prihodnosti.

Prevozi na klic se izvajajo po vnaprejšnji rezervaciji na mobilni telefon, katerega ima vsakokratni voznik kombija, ki trenutno izvaja prevoze, vedno pri sebi. Voznik vozi dvakrat tedensko znotraj krožno začrtane linije po posameznem območju izvajanja (odhod in prihod nazaj na isto mesto, ustavlja se v naseljih, od koder prispe klic z zahtevo po prevozu), v drugih dnevih pa se prevozi na klic lahko izvajajo po sistemu običajnih taksi prevozov. V primeru zahtevka po gostejši frekvenci voženj (namesto predlaganih dvakrat tedenskih, uvedba npr. dnevnih prevozov), je prevoze na klic smiselno kombinirati z rednimi prevozi poštnih pošilk iz poštnega urada v Komnu oziroma Štanjelu do posameznih manjših naselij, preko oziroma mimo katerih sicer potekajo prevozi na klic (območje izvajanja prevozov na klic PK1 in PK2). V tem primeru bi izvajalec prevozov na klic z prevozi potnikov, hkrati izvajal tudi dejavnost poštnega razvoza, zaradi česar bi od pošte pridobil ustrezna finančna nadomestila.

#### **7.3.4 Predlog izvajanja rednih javnih prevozov**

Na območju občine Komen se predlaga izvajanje dveh rednih linij javnega avtobusnega potniškega prometa, katere bi z mestom Sežana kot temeljnim gravitacijskim ciljem večine prebivalcev občine Komen, najmanj štirikrat dnevno (ob delavnikih) oziroma trikrat dnevno (ob koncih tedna in praznikih) na območju občine Komen povezovala naslednjih 16 naselij: Komen, Volčji Grad, Gorjansko, Nadrožica, Brje pri Komnu, Škofi, Divči, Mali Dol, Tomačevica, Gabrovica, Coljava, Kobjeglava, Tupelče, Hruševica, Štanjel in Kobdilj. V naštetih 16 naseljih je leta 2002 skupno živelo 2.408 prebivalcev (68,5% celotnega prebivalstva občine Komen), od katerih je bilo navedenega leta registriranih skupno 1.036 dnevnih migrantov, med katere so prišteti tudi šolarji (43% celotnega prebivalstva v naštetih 16 naseljih). Ob upoštevanju predpostavke, da bo v prihodnosti približno petina vseh prebivalcev v posameznem naselju potovala z javnim potniškim prometom (Gabrovec, 2006), je teoretično pričakovati, da bi obe navedeni liniji vzdolž ozemlja občine Komen, v prihodnosti dnevno uporabljalo 482 prebivalcev (vključno z šolarji) iz skupno zgoraj navedenih 16-tih naselij v občini Komen. Ker so prevozu šolarjev namenjene že sedaj obstoječe šolske linije, ki se prekategoriizirajo v javne redne linije, večina prebivalstva pa se na delo že danes vozi z lastnim osebnim avtomobilom, so tudi redni

javni prevozi dejansko namenjeni predvsem zadovoljevanju prevoznih potreb tistega dela prebivalstva, ki nima lastnega osebnega vozila oziroma osebnega vozila zaradi različnih razlogov ne sme ali ne zmore uporabljati, seveda pa je redni prevoz poleg domačinom, namenjen tudi morebitnim turistom, ki bi želeli obiskati odročnejša naselja.

Poleg prebivalcem zgoraj navedenih 16 naselij, sta predlagani redni liniji 1 in 2 namenjeni tudi dostopu prebivalcev iz dodatnih 19 naselij do mesta Sežana. Dostop do ene od obeh linij je prebivalcem 19 naselij izven tras obeh rednih linij, po sistemu prestopanja omogočen s vzpostavitev integriranih prevozov (v desetih naseljih) oziroma prevozov na klic (v devetih naseljih).

- **Linija R1 (sprememba obstoječih linij 7 in 8): redna linija-odhodi vozila iz naselja Komen proti smeri Gorjansko:** *Komen-Volčji grad-Komen-Gorjansko-Nadrožica-Brje pri Komnu-Škofi...-Sežana* in nazaj, v skupni dolžini cca 41km v eno smer, od tega 18km na območju občine Komen (kot osnova za uvedbo redne linije 1 je privzet obstoječi potek linij 7 in 8 v skupni dolžini 28km, z dodatnimi postanki v naseljih Volčji grad, Nadrožica in Škofi). Navedena linija zagotavlja prevoz tudi 833 prebivalcem iz desetih naselij, katerim je prevoz do naselja Komen omogočen z integriranimi javnimi prevozi kot eno od oblik napajalnih linij.
- **Linija R2 (sprememba obstoječih linij 6 in 10): redna linija-odhodi vozila iz naselja Komen proti smeri Štanjel** *Komen-Divči-Mali Dol-Tomačevica-Gabrovica pri Komnu-Coljava-Kobjeglava-Tupelče-Hruševica-Štanjel-Kodilj...-Sežana* in nazaj, v skupni dolžini cca 38km, od tega 19km na območju občine Komen (kot osnova za uvedbo redne linije 2 je privzet obstoječi potek linij 10 in 6 v skupni dolžini 30km, z dodatnimi postanki v naseljih Divči, Mali Dol in Coljava). Navedena linija zagotavlja prevoz tudi 273 prebivalcem iz devetih naselij, katerim je prevoz do naselja Komen omogočen z prevozi na klic kot eno od oblik napajalnih linij. Iz naselja Štanjel je prebivalstvu, ki se iz naselja Komen pripelje z linijo R2, sicer omogočena tudi železniška povezava z mesti Sežana in Nova Gorica po sistemu prestopanja.

Vsaka od predlaganih linij R1 in R2 naj bi ob delavnikih z mestom Sežana imela minimalno 4 pare povezav (jutranji, dopoldanski, popoldanski in večerni par povezav: časovni interval 240 minut), ob koncih tedna in praznikih pa minimalno 3 pare povezav (jutranji, popoldanski in večerni par povezav: časovni interval 320 minut). Na ta način bi bilo prebivalcem vseh 35 naselij v občini Komen, z javnim prevozom omogočena redna povezava z mestom Sežana kot temeljnim gravitacijskim ciljem prebivalcev iz naselij v občini Komen.

### **7.3.5 Ocena stroškov posameznih predlaganih oblik izvajanja javnega prevoza in načini zagotavljanja njihovega kritja**

Ocena stroškov posameznih predlaganih oblik izvajanja javnega prevoza potnikov na območju občine Komen, temelji na naslednjih privzetih izhodiščih:

- pri izračunu stroškov rednega in integriranega javnega prevoza z 50 oziroma 35 sedežnimi avtobusi ter prevoza na klic z 20 sedežnimi kombiji, je predvidena 20%-na povprečna zasedenost posameznega prevoznega sredstva s potniki, pri izračunu stroškov prevoza na klic z 8 sedežnimi kombiji pa 37,5%-na zasedenost. Šolobvezni otroci v izračun zasedenosti vozil niso upoštevani.
- predvideno je, da potniki v povprečju z prevoznim sredstvom potujejo le polovico siceršnje celotne dolžine posamezne linije,
- povprečna standardna tarifa za prevoz potnikov v javnem linijskem cestnem prometu v Republiki Sloveniji od 01.09.2006 dalje znaša: za razdalje do 5km 1,29eur (310,00sit), za razdalje 6-10km 1,71eur (410,00sit), za razdalje 11-15km 2,21eur (530,00sit), za razdalje 16-20km 2,67eur (640,00sit), za razdalje 21-25km 3,05eur (730,00sit), za razdalje 26-30km 3,55eur (850,00sit) ter za razdalje 31-35km 4,09eur (980,00sit) (DRSC, 2006).

V Preglednicah 24 in 25 je na podlagi rezultatov raziskave domačih avtorjev (Gabrovec et al, 2003b, str. 62), opravljene v novembru 2003, v kateri je na podlagi upoštevanja vseh linij v javnem linijskem prometu, z izjemo posebnega javnega linijskega prometa, izračunana struktura

lastne cene javnega prevoza na prevoženi kilometer, prikazana ocena stroškov sistema na prevoženi kilometer. Vrednosti, povzete iz rezultatov omenjene raziskave, so povečane za 8,5%, kar predstavlja skupni seštevek povprečnih letnih indeksov inflacije v obdobju od novembra 2003, ko je bila zgoraj omenjena raziskava objavljena, do november 2006.

Preglednica 24: Stroški sistema na prevoženi kilometer (avtobusi z 35 oziroma 50 sedeži)

Table 24: System costs per kilometre covered (by coach with 35 or 50 seats)

STROŠKI SISTEMA NA PREVOŽENI KM	STRUKTURA LASTNE CENE JAVNEGA PREVOZA NA PREVOŽENI KM			
	Avtobus-50 sedežev		Avtobus-35 sedežev*	
	(sit/km)	(%)	(sit/km)	(%)
<b>NEPOSREDNI STROŠKI</b>				
- stroški goriva, maziva	<b>50,15</b>	<b>13,76</b>	45,14	13,13
- stroški amortizacija vozila	<b>63,90</b>	<b>17,54</b>	57,51	16,73
- stroški vzdrževanja vozil	<b>39,00</b>	<b>10,70</b>	35,1	10,21
- stroški dela (plače voznikov)	<b>130,67</b>	<b>35,86</b>	130,67	38,01
- stroški zavarovanja vozil	<b>8,97</b>	<b>2,46</b>	8,07	2,35
- stroški najemnin za parkirna mesta	<b>0,73</b>	<b>0,20</b>	0,73	0,21
- stroški za dostop na avtobusne postaje	<b>18,06</b>	<b>4,96</b>	18,06	5,25
- stroški upravljalca (upravljalni stroški)	<b>8,91</b>	<b>2,45</b>	8,91	2,59
Neposredni stroški skupaj (sit)	<b>320,40</b>	<b>87,92</b>	304,19	88,48
Neposredni stroški skupaj (eur)	<b>1,34</b>	<b>87,92</b>	1,27	88,48
<b>POSREDNI STROŠKI</b>				
- pribitek: kritje posrednih str. financiranja + dobiček	<b>44,01</b>	<b>12,08</b>	39,61	11,52
Posredni stroški skupaj (sit)	<b>44,01</b>	<b>12,08</b>	39,61	11,52
Posredni stroški skupaj (eur)	<b>0,18</b>	<b>12,08</b>	0,16	11,52
Stroški skupaj (sit)	<b>364,40</b>	<b>100,00</b>	343,80	100,00
Stroški skupaj (eur)	<b>1,52</b>	<b>100,00</b>	1,43	100,00

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov Gabrovec et al, 2003b, varianta III, str. 62)

- \* V strukturi lastne cene avtobusa z 35 sedeži so predvideni 10% manjši stroški za gorivo in maziva, amortizacijo, vzdrževanje in zavarovanja vozil, ter 10% manjši posredni stroški, v primerjavi z stroški za avtobus z 50 sedeži. Stroški dela in stroški najemnin, dostopov na avtobusne postaj ter upravljalni stroški ostanejo enaki kakor za 50 sedežni avtobus.



Preglednica 25: Stroški sistema na prevoženi kilometer (kombiji z 8 oziroma 20 sedeži)

Table 25: System costs per kilometre covered (by van or minibus with 8 or 20 seats)

STROŠKI SISTEMA NA PREVOŽENI KM	STRUKTURA LASTNE CENE JAVNEGA PREVOZA NA PREVOŽENI KM			
	Kombi-20 sedežev*		Kombi-8 sedežev**	
	(sit/km)	(%)	(sit/km)	(%)
<b>NEPOSREDNI STROŠKI</b>				
- stroški goriva, maziva	40,12	12,41	32,60	12,25
- stroški amortizacija vozila	51,12	15,82	41,35	15,60
- stroški vzdrževanja vozil	31,21	9,65	25,35	9,53
- stroški dela (plače voznikov)	130,67	40,43	104,54	39,28
- stroški zavarovanja vozil	7,18	2,22	5,83	2,19
- stroški najemnin za parkirna mesta	0,73	0,22	0,73	0,27
- stroški za dostop na avtobusne postaje	18,06	5,59	18,06	6,79
- stroški upravljalca (upravljalni stroški)	8,91	2,76	8,91	3,35
Neposredni stroški skupaj (sit)	288,01	89,11	237,57	89,25
Neposredni stroški skupaj (eur)	1,20	89,11	0,99	89,25
<b>POSREDNI STROŠKI</b>				
- pribitek: kritje posrednih str. financiranja + dobiček	35,21	10,89	28,60	10,75
Posredni stroški skupaj (sit)	35,21	10,89	28,60	10,75
Posredni stroški skupaj (eur)	0,15	10,89	0,12	10,75
Stroški skupaj (sit)	<u>323,21</u>	100,00	<u>266,16</u>	100,00
Stroški skupaj (eur)	<u>1,35</u>	100,00	<u>1,11</u>	100,00

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov Gabrovec et al, 2003b, varianta III, str. 62)

\* V strukturi lastne cene kombija z 20 sedeži so predvideni 20% manjši stroški za gorivo in maziva, amortizacijo, vzdrževanje in zavarovanja vozil, ter 20% manjši posredni stroški, v primerjavi z stroški za avtobus z 50 sedeži. Stroški dela in stroški najemnin, dostopov na avtobusne postaje ter upravljalni stroški ostanejo enaki kakor za 50 sedežni avtobus.

\*\* V strukturi lastne cene kombija z 8 sedeži so predvideni 35% manjši stroški za gorivo in maziva, amortizacijo, vzdrževanje in zavarovanja vozil, ter 35% manjši posredni stroški, v primerjavi z stroški za avtobus z 50 sedeži. Stroški dela so v primerjavi z avtobusom z 50 sedeži manjši za 20%, saj za vožnjo kombija z 8 sedeži zadostuje vozniški izpit B kategorije. Stroški najemnin, dostopov na avtobusne postaje ter upravljalni stroški ostanejo enaki kakor za 50 sedežni avtobus.

Preglednica 26: Ocena stroškov predlaganega izvajanja rednega in integriranega prevoza ter prevoza na klic na območju občine Komen

Table 26: Estimation of regular, integrated and on-demand public transport service costs in municipality of Komen

<b>OCENA STROŠKOV sistema javnega prevoza v občini Komen</b>							
	Predvidena vrsta prevoznega sredstva	Št. poten. potn./voznjo	Število potniški sedežev/vozilo	Ocenjeno skupno št. prevoženih km/leto** (km)	Lastna cena kilometra prevoza (sit)	Št. dni prevoz /leto	<b>SKUPNI STROŠKI*</b> vseh prevoz./leto (sit)
Redni prevoz	avtobus/50	10	50	60.000	364,40	300	21.864.000
	avtobus/35	7	35	30.000	343,80	300	10.314.000
Integrirani prevoz	avtobus/35	7	35	65.000	343,80	300	22.347.000
	kombi/20	4	20	35.000	323,21	300	11.312.350
Prevozi na klic	kombi/20	4	20	19.500	323,21	300	6.302.595
	kombi/8	3	8	5.500	266,16	300	1.463.880
	<b>SKUPAJ (sit)</b>	<b>35</b>		<b>215.000</b>			<b>73.603.825</b>
	<b>SKUPAJ (eur)</b>	<b>35</b>		<b>215.000</b>			<b>307.143,32</b>

\*\* skupno število celotnih prevoženih kilometrov na dan na območju občine Komen ob predlaganem standardu povezav (4 pari povezav rednega javnega prevoza ob delavnikih in 3 pari povezav ob koncih tedna ali praznikih). Skupno število prevoženih kilometrov, ki je predvideno za posamezno obliko javnega prevoza (rednega, integriranega oziroma na klic), se porazdeli med vse razpoložljive vrste prevoznih sredstev.

\* Skupni stroški so ocenjeni le za tisti obseg javnega prevoza, ki se izvaja na območju občine Komen

Preglednica 27: Ocena prihodkov predlaganega izvajanja rednega in integriranega prevoza ter prevoza na klic na območju občine Komen

Table 27: Estimation of regular, integrated and on-demand public transport service income in municipality of Komen

<b>OCENA PRIHODKOV sistema javnega prevoza v občini Komen</b>							
	Predvidena vrsta prevoznega sredstva	Št. poten. potn./vožnjo	Število potniških sedežev/vozilo	Predvidena zasedenost vozila (%)	Ocenjeni prihodki od vseh kart/dan** (sit)	Št. dni prevoz./leto	<b>SKUPNI PRIHODKI*</b> vseh prevoz./leto (sit)
Redni prevoz	avtobus/50	10	50	20 %	57.856	300	17.356.800
	avtobus/35	7	35	20 %	40.499	300	12.149.760
Integrirani prevoz	avtobus/35	7	35	20 %	51.940	300	15.582.000
	kombi/20	4	20	20 %	16.960	300	5.088.000
Prevozi na klic	kombi/20	4	20	20 %	2.205	300	661.440
	kombi/8	3	8	37,5 %	1.320	300	396.080
SKUPAJ (sit)		35			170.780		51.234.080
SKUPAJ (eur)		35			712,65		213.796,03

\*\* Privzeta je ocena, da potniki v povprečju potujejo le polovico celotne dolžine linije. Za redni javni prevoz je kot ocena povprečne dolžine poti, ki jo na dan na posamezni liniji opravi potencialni potnik, privzeta razdalja 16km, za prevoz na klic 12km, za integrirani prevoz pa je privzeta razdalja, ki jo prepotuje potencialni potnik na posameznem območju, 11km. Šoloobvezni otroci pri skupnem številu potencialnih potnikov niso vključeni.

\* Skupni prihodki so ocenjeni le za tisti obseg javnega prevoza, ki se izvaja na območju občine Komen

Skupno pričakovano letno število potnikov na vseh predlaganih linijah rednega javnega prevoza ob predvideni 20%-ni zasedenosti vozil znaša 46.104 potnike, skupno število potnikov na vseh predlaganih linijah integriranega javnega prevoza ob predvideni 20%-ni zasedenosti vozil znaša 39.000 potnikov, skupno število potnikov na vseh predlaganih linijah prevozov na klic ob predvideni 20 oziroma 37,5%-ni zasedenosti vozil pa znaša 3.084 potnike. Predlagani sistem javnega prevoza se stroškovno kot celota (redni, integrirani in prevozi na klic) samopokriva z

69,6%-no stopnjo ekonomičnosti, pri čemer velja, da v analizi privzete 20%-ne stopnje zasedenosti posameznega prevoznega sredstva na posamezni liniji najverjetneje v realnosti še dolgo ni pričakovati.

Preglednica 28: Ocena ekonomičnosti izvajanja rednega in integriranega prevoza ter prevoza na klic na območju občine Komen

Table 28: Estimation of regular, integrated and on-demand public transport service economy in municipality of Komen

<b>EKONOMIČNOST sistema javnega prevoza v občini Komen</b>							
Predvidena vrsta prevoznega sredstva	Št. potn./vožnjo	Število potniških sedežev/vozilo	Delež samofinanciranja (%)	Predvideni delež kritja razlike stroškov		Manjkajoča sredstva za rentab. sistema (sit)	
				občina (%)	država (%)		
Redni prevoz	avtobus/50	10	50	79,38			-4.507.200
	avtobus/35	7	35	117,79			+1.835.760
Integrirani prevoz	avtobus/35	7	35	69,72	80,00	20,00	-6.765.000
	kombi/20	4	20	44,97	80,00	20,00	-6.224.350
Prevozi na klic	kombi/20	4	20	10,50	100,00		-5.641.155
	kombi/8	3	8	27,10	100,00		-1.067.800
SKUPAJ (sit)		35					-22.369.745
SKUPAJ (eur)		35					-93.347,29

Predlagani obseg rednih linij, katere potekajo preko območja občine Komen, so ob predvideni 20%-ni zasedenosti posameznega prevoznega sredstva na posamezni liniji, je v celoti 98,60%-no stroškovno samopokrit znotraj območja občine Komen. Obseg linij integriranega javnega prevoza je ob predvideni 20%-ni zasedenosti posameznega prevoznega sredstva na posamezni liniji, stroškovno v celoti samopokrit komaj 57,34%-no, obseg storitev prevoza na klic pa v povprečju celo samo 18,8%-no.

Po tem predlogu naj bi vsaka občina poleg šolskega prevoza, delno sofinancirala tudi tisti del posamezne linije, ki poteka po njenem delu ozemlja in je prvenstveno namenjena prevozu prebivalstva iz te občine. V kolikor je takšna linija namenjena prevozu prebivalcev iz te občine v

sosednjo občino zaradi vsakodnevnega migracijskega gibanja prebivalstva oziroma zaradi potreb prebivalstva iz te občine po dostopnosti do ustanov, katere so locirane le v sosednji občini, s katero se ta občina povezuje prav preko obravnavane redne javne linije in v kolikor je ohranitev izvajanja linije v interesu te občine, je občina takšno linijo dolžna delno sofinancirati.

### **7.3.6 Model vavčerskega sistema izvajanja prevoza določenih kategorij prebivalstva**

Vavčerski sistem izvajanja prevoza določenih kategorij prebivalstva v splošnem predvideva, da so določene kategorije prebivalstva na odročnejših in redkeje poseljenih območjih, katere zaradi različnih razlogov nimajo omogočenega dostopa do svojega lastnega osebnega vozila (npr. funkcionalno ovirane osebe oziroma osebe s posebnimi potrebami, otroci, nepolnoletne osebe ter osebe, starejše od 65 let, brez vozniškega izpita oziroma lastnega vozila), z namenom zagotovitve minimalne mobilnosti, upravičene do brezplačnega prejema ustreznega števila prevoznih kuponov oziroma vavčerjev (»voucher« - kupon ali potrdilo o vnaprejšnjem plačilu), s katerimi lahko prevoznikom plačujejo njihove prevozne storitve. Z prejetimi kuponi tako lahko upravičene kategorije prebivalstva izvajalcem prevoznih storitev, ki so vključeni v vavčerski sistem prevoza potnikov, dokazujejo svojo upravičenost do določenega obsega brezplačnih storitev potniškega prevoza.

V tujini je vavčerski sistem izvajanja prevoza potnikov v osnovi namenjen zagotavljanju osnovne mobilnosti zgolj določenim, socialno posebej ogroženim kategorijam prebivalstva na ruralnih območjih (invalidom, gibalno oviranim osebam ter osebam, starejšim od 65 let), pri čemer se takšna oblika prevozov navadno izvaja izven sistema organiziranega rednega javnega potniškega prometa. Vavčerski sistem se v tujini zato najpogosteje izvaja po sistemu prevozov na klic oziroma taksi prevozov, ki so tudi sicer najpogostejša oblika prevoza potnikov na tistih ruralnih območjih, kjer ni vzpostavljenih nikakršnih oblik rednega javnega prevoza.

Obseg brezplačnih storitev potniškega prevoza, ki jih upravičnim kategorijam prebivalstva na ruralnih območjih v Republiki Sloveniji zagotavlja in financira država iz proračunskih sredstev,

je po tem predlogu omejen na 12 brezplačnih prevozov letno, katere lahko posamezni upravičenec izkoristi v tekočem letu neodvisno po svoji lastni presoji. Namen predlaganega modela vavčerskih prevozov je zagotoviti minimalno mobilnost vsem tistim kategorijam ruralnega prebivalstva v Republiki Sloveniji, ki je:

- nezaposlena, ali
- upokojena, ali
- se redno ne šola.

Predlagani model vavčerskih prevozov pri tem temelji na vnaprej določenemu številu izdanih vrednostnih kuponov, katere posamezne lokalne skupnosti na začetku tekočega leta podelijo vsem zgoraj navedenim upravičenim kategorijam lokalnega prebivalstva. Vrednostne kupone prebivalstvo lahko po svoji lastni presoji izkoristi za vse vrste prevozov, ki so na posameznem ruralnem območju na razpolago (npr. redni javni prevozi, integrirani šolski in redni prevozi oziroma prevozi na klic). Skupna vrednost kuponov, ki jih posamezna lokalna skupnost letno podeli posameznemu upravičencu, je po tem predlogu omejena na protivrednost 12 povratnih vozovnic javnega prevoza, ki poteka na območju posamezne lokalne skupnosti (t.j. v povprečju po en prevoz mesečno). Protivrednost posamezne povratne vozovnice se izračuna glede na relacijo od posameznikovega kraja bivanja do najbližjega gravitacijskega centra prebivalstva posamezne lokalne skupnosti, iz katere takšen posameznik izhaja. Pri tem je protivrednost cene povratne vozovnice upoštevana cena za tisto obliko prevoza, ki je posamezniku na posameznem območju izmed vseh različnih razpoložljivih oblik prevoza, na razpolago kot najcenejša (redni javni prevoz, integrirani šolski in redni prevoz ali prevoz na klic). Ker v obravnavanem primeru pilotskega izvajanja storitev javnega prevoza potnikov na območju občine Komen, najbližji gravitacijski center prebivalstva občine Komen predstavlja mesto Sežana v sosednji občini Sežana, protivrednost povratne vozovnice (vrednostnega kupona) v tem primeru npr. temelji na tisti ceni povratne vozovnice, ki bi jo sicer vsak posamezni prebivalec naselja v občini Komen sicer moral plačati izvajalcu javnega prevoza za izvedeno storitev prevoza od kraja njegovega bivanja do mesta Sežane. V Preglednici 29 je prikazana ocena možne skupne letne finančne

vrednosti vseh izdanih vavčerjev za predlagane upravičene kategorije prebivalstva, tako za primer pilotskega območja občine Komen, kakor tudi za primer celotnega območja Republike Slovenije. Povprečna vrednost posameznega vavčerja, namenjenega upravičenim kategorijam prebivalstva na območju občine Komen, je pri tem privzeta kot protivrednost povratne vozovnice na privzeti pričakovani povprečni skupno prepotovani razdalji, ki se razteza od posameznikovega prebivališča v občini Komen, do gravitacijskega centra prebivalstva občine Komen, t.j. do mesta Sežane:  $2 \times 35 = 70 \text{ km}$  ( $2 \times 4,09 = 8,18 \text{ eur}$  oziroma  $2 \times 980,00 = 1.960,00 \text{ sit}$ ), povprečna vrednost posameznega vavčerja za območje Republike Slovenije pa je privzeta kot protivrednost povratne vozovnice na privzeti pričakovani povprečni skupni prepotovani razdalji, ki se razteza od posameznikovega prebivališča znotraj posameznega ruralnega območja, do najbližjega lokalnega gravitacijskega centra oziroma večjega kraja z organiziranim rednim javnim potniškim prometom:  $2 \times 20 = 40 \text{ km}$  ( $2 \times 2,67 = 5,34 \text{ eur}$  oziroma  $2 \times 630,00 = 1.260,00 \text{ sit}$ ). Vrednost enosmerne vozovnice je privzeta iz povprečne standardne tarife za prevoz potnikov v javnem linijskem cestnem prometu v Republiki Sloveniji, ki velja od 01.09.2006 dalje (DRSC, 2006).

Preglednica 29: Ocena pričakovane skupne letne finančne vrednosti izdanih vavčerjev

Table 29: Estimation of common financial values of public transport vouchers

	OCENA FINANČNE VREDNOSTI IZDANIH VAVČERJEV/leto					
	Republika Slovenija			Občina Komen		
Upravičene kategorije preb.:	Št. oseb (Popis 2002)	Povpreč. vrednost vavčerja (sit)	Skupna vrednost vavčerjev (mrd sit)	Št. oseb (Popis 2002)	Povpreč. vrednost vavčerja (sit)	Skupna vrednost vavčerjev (mio sit)
- aktivni preb.: <i>nezaposleni</i>	142.613	1.260,00	2.2mrd	177	1.960,00	4,16mio
- neaktivni preb.: <i>upokojenci</i>	464.399	1.260,00	7,0mrd	926	1.960,00	21,78mio
- drugi neaktivni prebivalci	51.524	1.260,00	0,8mrd	170	1.960,00	4,00mio
Skupaj (sit)	658.536		10,0mrd	1273		29,94mio
Skupaj (eur)	658.536		41.7mio	1273		0,12mio

(Vir: lastni izračuni na osnovi podatkov SURS, Popis 2002)

## 8 ZAKLJUČKI

Uresničitev osnovnega cilja dejavnosti javnega potniškega prometa, t.j. zagotovitev minimalne mobilnosti vsakomur, ne glede na njegov zdravstveni, socialni ali ekonomski položaj oziroma kraj bivanja, torej tudi tistim, ki živijo na ruralnih oziroma težje dostopnih območjih, mora v Republiki Sloveniji končno postati ena od prioriteten nalog države, pristojnih ministrstev, lokalnih skupnosti ter vseh strokovnih teles, ki se ukvarjajo z problemom zagotovitve trajnostne prometne politike v Republiki Sloveniji.

Med raziskovalnim delom se je na podlagi opravljenih analiz nekaterih primerov dobrih tujih praks s področja izvajanja javnega prevoza potnikov na ruralnih območjih, na podlagi analize temeljnih geografskih in demografskih značilnosti naše države ter na podlagi analize pilotskega primera izvajanja storitev javnega potniškega prevoza na območju občine Komen izkazalo, da ni nujno, da minimalna mobilnost prebivalstva v Republiki Sloveniji temelji izključno na dejavnosti rednega javnega potniškega prometa, pač pa je na ruralnih območjih Republike Slovenije smiselneje uvesti nekatere, v tujini sicer že dolgo časa uspešno vpeljane posebne oblike javnega prevoza potnikov, katere lahko uspešno zadovoljujejo osnovne prevozne potrebe prebivalstva. Pri tem gre posebej izpostaviti naslednji obliki prevoza potnikov, ki sta še posebej primerni za izvajanje potniških prevozov na ruralnih območjih Republike Slovenije: *model integriranega šolskega in rednega prevoza (tudi z manjšimi vozili, kot so kombiji ali minibusi)*, kateri posameznim lokalnim skupnostim, katere so zadolžene za financiranje šolskih prevozov, omogoča, da si z hkratnim prevozom tudi ostalih lokalnih prebivalcev, ki takšne prevoze plačujejo po običajni prevozni tarifi, zmanjšujejo višino potrebnih občinskih finančnih sredstev, namenjenih kritju stroškov izvajanja samostojnih občinskih šolskih prevozov; *modeli različnih oblik subvencioniranih prevozov na klic*, s katerimi lokalne skupnosti tako organizacijsko, kakor tudi finančno, zagotavljajo dostop ruralnega prebivalstva do samega prometnega sistema oziroma do najbližjih prestopnih točk znotraj prometnega sistema v primeru, ko na ruralnem območju ni zagotovljenih nikakršnih direktnih povezav z rednim javnim potniškim prometom. Poleg dveh zgoraj naštetih oblik prevoza potnikov, je za potrebe zagotovitve osnovne mobilnosti prebivalstva



na ruralnih območjih Republike Slovenije, smiselno razmisliti tudi o uvedbi naslednjih oblik prevoza potnikov: *model prostovoljnih prevozov* (v sodelovanju z npr. upokojenimi poklicnimi vozniki, ki živijo na posameznih ruralnih območjih, neprofitnimi organizacijami, ostalimi zainteresiranimi posamezniki, ...); *model kombiniranega prevoza potnikov in blaga* (v sodelovanju z npr.: Pošto Slovenije, ki izvaja redno dostavo pošte v posamezna ruralna naselja, različnimi zdravstvenimi organizacijami, ki izvajajo redne dostave zdravil in sanitetnega materiala, trgovskimi družbami, ki dostavljajo blago in živila v trgovine, ...); *model deljenega lastništva vozil*.

Za uspešno vpeljavo zgoraj naštetih oblik prevoza potnikov na ruralna območja Republike Slovenije, bi morala država, vsaj za potrebe tistih ruralnih območij, ki so sedaj brez kakršnegakoli javnega prevoza, ustrezno spremeniti trenutno veljavno prevozno zakonodajo, ki takšnih oblik prevoza potnikov sedaj ne omogoča.

V magistrski nalogi predlagani načini zagotavljanja osnovne mobilnosti prebivalstva na ruralnih območjih Republike Slovenije sicer res zahtevajo, s strani države in posameznih lokalnih skupnosti znatno višja finančna sredstva, kakor jih področju javnega potniškega prevoza namenjajo sedaj država in posamezne lokalne skupnosti, vendar je višina potrebnih dodatnih finančnih sredstev zanemarljiva ob upoštevanju, da je z zagotovitvijo osnovne mobilnosti prebivalstva na ruralnih območjih, katera se lahko zagotovi z predlaganimi načini prevoza ruranega prebivalstva, upravičeno moč pričakovati pričetek zmanjševanja sedanjega, zelo perečega trenda naraščajočega odseljevanja predvsem mlajšega prebivalstva iz ruralnih in ostalih težje dostopnih območij, nenazadnje pa je pričakovati tudi vse večji obisk ruralnih območij s strani turistov in ostalih, za obisk takšnih območij zainteresiranih posameznikov brez zagotovljenega lastnega prevoza.

## 11 VIRI

ARTS (Action on the Integration of Rural Transport Services) Consortium [2004a]. *Rural Transport Handbook*. Brussels: 51 f.

ARTS (Action on the Integration of Rural Transport Services) Consortium [2004b]. *Newsletter No. 1, 2, 3, 4*. Brussels: 4 / 4 / 12 / 8 f.

ARTS (Action on the Integration of Rural Transport Services) Consortium [2004c]. *Deliverable 5: Evaluation and Transferability of Results*. Brussels: 293 f.

ARTS (Action on the Integration of Rural Transport Services) Consortium [2003a]. *ROTO user interviews june 2003*. WP5. Brussels: 21 f.

ARTS (Action on the Integration of Rural Transport Services) Consortium [2003b]. *Demonstrations Design and Implementation and Case Descriptions*. WP4, 5. Brussels: 104 f.

ARTS (Action on the Integration of Rural Transport Services) Consortium [2002a]. *Barriers in Rural Transport*. WP3. Brussels: 95 f.

ARTS (Action on the Integration of Rural Transport Services) Consortium [2002b]. *Deliverable 2: Barriers in Rural Transport*. Brussels: 95 f.

ATLAS SLOVENIJE 1:50.000 [2005]. Četrta, prenovljena izdaja. Založba Mladinska knjiga in geodetski zavod Slovenije, Ljubljana, 2005: 587 f.

Bryden, J. [2003]. *Rural Development Indicators and Diversity in the European Union*. Fourth Framework Programme for Research and Technology Development: DORA - Dynamics of Rural Areas: 15 f.

*Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah - und Regionalverkehrs* [1999a].  
Öffentlicher Personennah - und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV – G - 1999. BGBl I. Nr.  
204/1999, 23.12.1999: 8 f.

*Bundesgesetz über die Linienmässige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen* [1999b].  
Kraftfahrlineiengesetz - KflG. BGBl I. Nr. 203/1999, 23.12.1999: 21 f.

*The Common Transport Policy – Sustainable Mobility: Perspectives for the Future* [1998].  
COM(98) 716 final. Commission of the European Communities. Brussels, 01.12.1998: 19 f.

The Countryside Agency [2004a]. *Taxi Voucher Toolkit. Guidance for setting up a taxi voucher scheme in your area*. Countryside Agency Publications. Cheltenham, Gloucestershire: 34 f.

The Countryside Agency [2004b]. *Rural Car Clubs*. Countryside Agency Publications. Cheltenham, Gloucestershire: 12 f.

The Countryside Agency [2003]. *Local Transport Plans. A better deal for rural areas - good practice guidance*. Countryside Agency Publications. Cheltenham, Gloucestershire: 24 f.

The Countryside Agency [2002/2003/2004]. *Rural services standard*. Countryside Agency Publications. Wetherby, West Yorkshire: 13 / 36 / 50 f.

The Countryside Agency [2001a]. *Great Ways to go: Good practice in rural transport*. Countryside Agency Publications. Wetherby, West Yorkshire: 66 f.

The Countryside Agency [2001b]. *Rural Transport Partnership scheme*. Countryside Agency Publications. Chentelham, Gloucestershire: 6 f.

CPRE (Council for the Protection of Rural England), Transport 2000 Ltd [2003]. *The Rural Thoroughbred - Buses in the Countryside summery report* : 21 f.

Data Library [2004]. *Scottish Household Survey 2001 and 2002*. Edinburgh University.  
<http://datalib.ed.ac.uk> (15.04.2006).

<http://www.poverty.org.uk/S45/b.pdf> (15.04.2006).

Devon County Council [2006]. *Ring and Ride Schemes*.

<http://www.devon.gov.uk> (11.04.2006).

Direkcija Republike Slovenije za ceste [2006]. *Povprečna standrdna tarifa za prevoz potnikov v javnem linijskem cestnem prometu*. Republika Slovenija, Ministrstvo za promet, DRSC, Sektor za cestne prevoze, 14.08.2006

<http://www.gzs.si> (25.11.2006).

Economic and Social Research Council [2004]. *Transport and Ageing: Extending Quality of Life for Older People Via Public and Private Transport*. Project 2000 - 2001: 82 f.

<http://www.data-archive.ac.uk/findingData/snDescription.asp?sn=5035&print=1> (15.04.2006).

Enoch, M., Trevelyan, B., Titheridge, H. [2002]. *Identifying the Key Geo-Demographic Variables Affecting Bus Sevice Provision in Rural Areas*. EPSRC (Engineering and Physical Sciencis Research Council) Future of Integrated Transport feasibility study. Universities Transport Study Group, Conference 03. - 05.01.2002. Edinburgh, Volume 1, str. 72.1 - 72.12.

Gabrijelčič, P., Fikfak, A. [2002]. *Rurizem in ruralna arhitektura*. Ljubljana, Fakulteta za arhitekturo: 163 f.

Gabrovec, M., Bole, D., Breg, M., Pipan, P., Kotar, M. [2006]. *Izdelava standardov dostopnosti do javnega potniškega prometa in splošnih prevoznih pogojev za avtobusne prevoznike*. Raziskovalni projekt. Končno poročilo. Agencija za promet d.o.o. Ljubljana, 08.03.2006: 41 f.

Gabrovec, M., Lep, M., Kotar, M., Đurič, A., Podobnikar, T., Tibaut, A. [2003a]. *Izdelava nacionalnega voznega reda in tarifnega sistema za linijski avtobusni promet*. Raziskovalni projekt. Končno poročilo. Agencija za promet d.o.o. Ljubljana, ZRC SAZU - Geografski inštitut Antona Melika, Ljubljana, Univerza v Mariboru - Fakulteta za gradbeništvo, Maribor: 270 f.

Gabrovec, M., Lep, M., Kotar, M., Hočevar, M., Čibej, A., Predovnik T., Anzeljc, V., Plevnik, M., Jelovšek, A., Bogataj, M., Favai, A. [2003b]. *Določitev koncesijskih območij, ovrednotenje avtobusnih linij in oblikovanje paketov linij, ki bodo predmet gospodarske javne službe*. Raziskovalni projekt. Končno poročilo. Agencija za promet d.o.o. Ljubljana, ZRC SAZU - Geografski inštitut Antona Melika, Ljubljana, Univerza v Mariboru - Fakulteta za gradbeništvo, Maribor: 107 f.

Gabrovec, M., Pavlin B., Sluga G. [2000]. *Dostopnost do javnega potniškega prometa v ljubljanski urbani regiji*. Strokovni članek. Zbornik. Geografija mesta, Ljubljana, str. 251 - 256.

Gabrovec, M. [1998]. *Javni potniški promet in razporeditev prebivalstva*. Strokovni članek. 1. kongres Transport – Promet - Logistika. Zbornik, Maribor, str. 17 - 20.

Geografski atlas Slovenije [1998]. *Država v prostoru in času*. DZS, Ljubljana: 354 f.

*Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs* [1993].  
Regionalisierungsgesetz - RegG. BGBl. 27.12.1993.

Green Paper [1995]. *Green Paper - The Citizen's Network: Fulfilling the Potential of Public Passenger Transport in Europe*. COM(95) 688. Commission of the European Communities. Brussels, dec. 1995: 57 f.

HHS Ingenieur GmbH [2004]. *Multibus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum*. Aachen. <http://www.hhs-online.com> (10.04.2006).

Krstanovski, N., Atanasova, V. [2003]. *Modeling public transport on-call service in a residential area in the town Bitola*. *Suvremeni promet*. God. 23 (2003) Br. 3 - 4 (279 - 282).

Lam, W., Morall, J. [1982]. *Bus Passenger Walking Distances and Waiting Times*. *Transportation Quarterly* 36, str. 407 - 421.

Lep, M., Plevnik, A., Gabrovec, M. [2004]. *Razvojne možnosti javnega potniškega prometa v RS - organizacijski in finančni vidik*. 7. slovenski kongres o cestah in prometu. Zbornik. Portorož, 20. - 22.10.2004, str. 110 - 118.

Lep, M., Plevnik, A., Božičnik, S., Gabrovec, M., Kukovec, M., Toplak, S. [2003]. *Razvojne možnosti JPP in poselitve v Republiki Sloveniji*. Raziskovalni projekt. Zaključno poročilo. Univerza v Mariboru - Fakulteta za gradbeništvo, Maribor, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana, ZRC SAZU-Geografski inštitut Antona Melika, Ljubljana, ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o, Maribor: 140 f.

Lep, M. [2000]. *Standardi ponudbe javnega potniškega prometa – metoda nivoja storitve*. Strokovni članek. 2. kongres Transport – Promet – Logistika. Zbornik, Portorož, str. 80 - 83.

Lep, M., Kukovec, M. [1997]. *Dežela prometnih vozlišč brez učinkovitega javnega potniškega prometa*. Prostorsko in prometno planiranje mednarodnih prometnih vozlišč v RS. Mednarodni posvet 26.11.1997. Zbornik, str. 95 - 99.

Levinson, H.S. [1985]. *Forecasting Future Transit Route Ridership*. Transportation Research Record 994. Transportation Research Board, National Research Council. Washington, str. 19 - 28.

Maier, J., Atzkern, H., D. [1992]. *Verkehrsgeographie: Verkehrsstrukturen, Verkehrspolitik, Verkehrsplanung*. Teubner Studienbuecher der Geographie. Stuttgart.

Malić, A., Karamarko, A., Vrbanc, M. [2000]. *Održivi razvitak autobusnoga linijskog prometa u Hrvatskoj*. *Suvremeni promet*. God. 20 (2000) Br. 6, str. 487 - 490.

Malić, A., Županović, I., Šimulčik, D. [1997]. *Methodic Approach to the Study of Interurban Passenger Road Transport Demands*. Mednarodno znanstveno - strokovno posvetovanje o prometni znanosti. Zbornik, str. 319 - 324.

MARETOPE (Managing and Assessing Regulatory Evolution in Local Public Transport Operations in Europe) Consortium [2000a]. *D2 - Legal, organisational and financial framework of local public transport in Europe*. Commission of the European Communities. Brussels: 480 f.

MARETOPE (Managing and Assessing Regulatory Evolution in Local Public Transport Operations in Europe) Consortium [2000b]. *Handbook*. Commission of the European Communities. Brussels: 182 f.

McQuaid, R.W., Hollywood, E., Bond, S. [2003]. *Resolving Transport Issues in a Rural Area: Argyll and Bute*. Napier University, Employment Research Institute. Edinburgh: 22 f.

*Navodilo o prednostnih območjih dodeljevanja spodbud, pomembnih za skladni regionalni razvoj* [2001]. Ur. l. RS, št. 44/01.

NCHRP (National Cooperative Highway Research Program) Document 86 [2006]. *Estimating the impacts of the Aging Population on Transit Ridership*. Contractor's Final Report: 53 f.

*Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije* [2004]. OdSPRS. Ur. l. RS št. 76/04.

Official Journal [2003]. *Judgement of 24.07.2003, Altmark Trans and Regierungspräsidium Magdeburg*. Razsodba Sodišča Evropskih Skupnosti. OJ C 226, 20.09.2003.

Official Journal [1992]. *Council Regulation (EEC) No. 682/92 on common rules for the international carriage of passenger by coach and bus*. OJ L 074, 20.03.1992.

Official Journal [1970]. *Council Regulation (EEC) No. 1107/70 on the granting of aids for transport by rail, road and inland waterway*. OJ L 130, 15.06.1970.

Official Journal [1969]. *Council Regulation (EEC) No. 1191/69 on action by Member States concerning the obligations inherent in the concept of the public service in transport by rail, road and inland waterway*. OJ L 156, 28.06.1969.

Paliska, D. [2005]. *Model vrednotenja vpliva zanesljivosti javnega potniškega avtobusnega prevoza na povpraševanje*. Doktorska disertacija. Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet. Portorož: 130 f.

Paliska D., Drobne S., Fabjan D. [2000]. *Vpliv dostopnosti do avtobusnih postajališč na odločitev potnikov o transportnem sredstvu v RS*. Strokovni članek. GIS v Sloveniji 1999 - 2000. Ljubljana, str. 233 - 241.

*Personenbeförderungsgesetz* [1990]. PBefG. BGBl. I S 1690, 08.08.1990.

Plevnik, A., Lep, M. [2004]. *Pomen notranje integracije javnega potniškega prometa za izboljšanje njegove ponudbe*. Urbani izziv. Let. 15, št. 1, str. 13 - 18.



Plevnik, A., Krapež, L. [2001]. *Vzpostavitev sistema javnih avtomobilov v Mestni občini Ljubljana*. Raziskovalna naloga. Zaključno poročilo. Urbanistični inštitut RS, Ljubljana: 53 f.

Pogačnik, A. [1998]. *Osebni avtomobil uresničuje davne sanje človeštva (ali: o pametnih urbanistih in neumnih voznikih osebnih avtomobilov)*. Urbani izziv. Let. 9, št. 2, str. 58 - 59.

Portal [2003a]. *Benchmarking in upravljanje kakovosti v javnem transportu*. Raziskovalni projekt. Komisija Evropskih Skupnosti, Bruselj: 69 f.

Portal [2003b]. *Regulativni okvirji in zakonodaja v javnem transportu*. Raziskovalni projekt. Komisija Evropskih Skupnosti, Bruselj: 71 f.

Portal [2003c]. *Integrirane transportne verige*. Raziskovalni projekt. Komisija Evropskih Skupnosti, Bruselj: 62 f.

Prijon, M., Štefanič, D [2000]. *Blagovni in potniški tokovi v Republiki Sloveniji ob vstopu v Evropsko Unijo in ob prestopu tisočletja*. 5. kongres o cestah in prometu. Bled, 25. - 27.10.2000.

Rakar, A. [2003]. *Ekonomski i socialni aspekti javnoga gradskoga putničkoga prometa*. Suvremeni promet. God. 23 (2003) Br. 5, str. 371 - 375.

Rakar, A., Marinkovič, Z., Guzelj, T., Lep, M., Lipičnik, T., Sever, D., Majhenič, M. [1999]. *Raziskava o možnih načinih financiranja medmestnega javnega potniškega prometa*. Raziskovalni projekt št. V2 – 0165 - 98. Zaključno poročilo. Univerza v Ljubljani, FGG - IKG, Ljubljana: 111 f.

Rakar, A. [1997]. *Deregulacija i liberalizacija prometne djelatnosti i njihov utjecaj na organizaciju javnoga putničkoga prometa*. Suvremeni promet. God. 17 (1997) Br. 1 - 2, str. 13 - 16.

Rakar, A. [1994]. *Privatizacija i deregulacija javnoga gradskog prometa*. Suvremeni promet. God. 14 (1994) Br. 3, str. 87 - 89.

*Regulation of the European Parliament and of the Council on public passenger transport services by rail and by road* [2005]. Revised proposal. COM(2005)319 final. Commission of the European Communities. Brussels, 20.07.2005: 29 f.

*Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo)* [2006]. RePPRS. Ur. l. RS št. 58/06

Social Exclusion Unit, Office of the Deputy Prime Minister [2003]. *Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*. London: 145 f.

*Strategija razvoja Slovenije 2006 - 2013* [2005]. Sprejeto na 30. redni seji Vlade RS dne 23.06.2005. UMAR, 2005: 49 f.

SURS [2002]. Statistični urad Republike Slovenije. *Popis 2002; SI-STAT podatkovni portal*. <http://www.stat.si/pxweb/Dialog/statfile2.asp> (20.05.2006)

Šarec, A. [1999]. *Po vsakih sanjah se človek enkrat zbudi (ali: o primeru neoliberalizma in konzervativnosti v naši stroki)*. Urbani izziv. Let. 10. št. 1, str. 74 - 76.

Šibenik, T., Bogataj, D., Bogataj, M. [2000]. *Vpliv potovalnega časa na meje mobilnosti v Sloveniji*. 2. kongres Transport-Promet-Logistika. Portorož, 25. - 27.10.2000. Zbornik, str. 177 - 186.

TCRP (Transit Cooperative Research Program) Report 108 [2005]. *Car Sharing - Where and How it Succeeds*. Project B-26. Transportation Research Board National Research Council. Washington: 264 f.

TCRP (Transit Cooperative Research Program) Report 101 [2004a]. *Toolkit for Rural Community Coordinated Transportation Services*. Project B-24. Transportation Research Board National Research Council. Washington: 434 f.

TCRP (Transit Cooperative Research Program) Synthesis 53 [2004b]. *Operational Experiences with Flexible Transit Services*. Project J-7. Transportation Research Board National Research Council. Washington: 71 f.

TCRP (Transit Cooperative Research Program) Report 82 [2002a]. *Improving Public Transit Options for Older Persons*. Handbook. Project B-19. Transportation Research Board National Research Council. Washington: 10 f.

TCRP (Transit Cooperative Research Program) Synthesis 41 [2002b]. *The Use of Small Buses in Transit Service*. Project J-7. Transportation Research Board National Research Council. Washington: 81 f.

TCRP (Transit Cooperative Research Program) Report 70 [2001a]. *Guidebook for Change and Innovation at Rural and Small Urban Transit Systems*. Project A-21: Innovations to Improve the Productivity, Efficiency, and Quality of Public Transportation in Rural and Small Urban Areas. Transportation Research Board National Research Council. Washington: 54 f.

TCRP (Transit Cooperative Research Program) Document 22 [2001b]. *Advanced Public Transportation Systems for Rural Areas: Where Do We Start? How Far Should We Go?* Project B-17. Transportation Research Board National Research Council. Washington: 200 f.

TCRP (Transit Cooperative Research Program) Report 56 [1999a]. *Integrating School Bus and Public Transportation Services in Non - Urban Communities*. Transportation Research Board National Research Council. Washington: 115 f.

TCRP (Transit Cooperative Research Program) Document 11 [1999b]. *Integrating School Bus and Public Transportation Services in Non - Urban Communities*. Project A-19: Implementation Guide. Transportation Research Board National Research Council. Washington: 160 f.

TCRP (Transit Cooperative Research Program) Document 27 [1998]. *Research Results Digest*. Project J-3: Public - Private Partnership and Innovative Transit Technologies in Scandinavia. Transportation Research Board National Research Council. Washington: 31 f.

TCRP (Transit Cooperative Research Program) Report 6 [1995a]. *User's Manual for Assessing Service-Delivery Systems for Rural Passenger Transportation*. Project A-2: Service - Delivery Systems for Rural Public Transportation. Transportation Research Board National Research Council. Washington: 52 f.

TCRP (Transit Cooperative Research Program) Report 3 [1995b]. *Workbook for Estimating Demand for Rural Passenger Transportation*. Project B-3. Transportation Research Board National Research Council. Washington: 105 f.

TCRP (Transit Cooperative Research Program) Synthesis 14 [1995c]. *Innovative Suburb – to - Suburb Transit Practices*. Project SB-2. Transportation Research Board National Research Council. Washington: 59 f.

*Uredba o koncesijah za opravljanje gospodarske javne službe izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu* [2004]. Ur. l. RS št. 88/04.

*Uredba o vrednosti meril za določitev območij s posebnimi razvojnimi problemi in določitvi občin, ki izpolnjujejo ta merila* [2000]. Ur. l. RS št. 59/00.

VIRGIL (Verifying and Strengthening Rural Access to Transport Services) Consortium [2000a]. *Final Report for WP1. Overview of Best Practices in Rural Transport*. Commission of the European Communities. Brussels: 193 f.

VIRGIL (Verifying and Strengthening Rural Access to Transport Services) Consortium [2000b]. *Final Report for WP3. Consultation with key stakeholders*. Commission of the European Communities. Brussels: 20 f.

VIRGIL (Verifying and Strengthening Rural Access to Transport Services) Consortium [2000c]. *Final Report. Including report on further research needs*. Commission of the European Communities. Brussels: 98 f.

VOYAGER (Vehicle for Mobility Advancing Public Passenger Transport in Europe) Consortium [2002a]. *Good Practice Case Studies Report*. Commission of the European Communities. Brussels: 16 f.

VOYAGER (Vehicle for Mobility Advancing Public Passenger Transport in Europe) Consortium [2002b]. *Future Trends, Impacts and Key Challenges*. Commission of the European Communities. Brussels: 44 f.

Vuchic, V. [1981]. *Urban Public Transportation Systems and Technology*. Prentice Hall, London: 673 f.

White P. [2002]. *Public Transport: Its planning, management and operation*. Spon Press, London, New York: 219 f.

White Paper [2004]. *White Paper on services of general interest*. COM(2004) 374 final. Commission of the European Communities. Brussels, 12.05.2004: 28 f.

White Paper [2001]. *White Paper – European Transport Policy for 2010: Time to Decide*. COM(2001) 370 final. Commission of the European Communities. Brussels, 12.9.2001: 87 f.

Wieser, R. [2002]. *Wettbewerb im öffentlichen Personennah-und-Regionalverkehr*. W/F. Monatsberichte 3/2002. Str. 167-178.

*Zakon o prevozih v cestnem prometu* [2005a]. ZPCP -1- UPB3 (uradno prečiščeno besedilo). Ur. l. RS št. 26/05.

*Zakon o železniškem prometu* [2005b]. ZzeIP – 1 UPB3 (uradno prečiščeno besedilo). Ur. l. RS št. 26/05.

*Zakon o gospodarskih javnih službah* [1998]. ZGJS. Ur. l. RS št. 30/98.

*Zakon o trošarinah* [1998]. ZTro. Ur. l. RS št. 84/98.