

Mestna občina Novo mesto



Župan

Seidlova cesta 1
8000 Novo mesto
tel.: 07 / 39 39 244, faks: 07 / 39 39 269
e-pošta: mestna.obcina@novomesto.si
www.novomesto.si

Številka: 3713-1/2011/17 (1803)
Datum: 6. 7. 2011

**OBČINSKI SVET
MESTNE OBČINE NOVO MESTO**

**ZADEVA: POROČILO O IZVAJANJU KONCESIJE MESTNEGA POTNIŠKEGA
PROMETA V OBDOBJU 2006 DO 2010**

Namen: Seznantitev OS in potrditev poročila

Pravna podlaga:

- Zakon o gospodarskih javnih službah (Uradni list RS št.: 32/1993 in 30/1998)
- Odlok o javnih gospodarskih službah v občini Novo mesto (Uradni list RS št.: 71/1994 in 40/1998)
- Odlok o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe urejanja mestnega prometa (Uradni list RS št.: 59/1999)
- Koncesijska pogodba o izvajanju izbirne gospodarske javne službe urejanja mestnega prometa (št. 414-06-1/2005),
- Zakon o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 131/2006)

Poročevalec: mag. Jože Kobe

Obrazložitev: V prilogi

Predlog sklepa:

SKLEP

Potrdi se poročilo o izvajanju koncesije mestnega potniškega prometa za obdobje od leta 2006 do 2010.

Alojzij MUHIČ
ŽUPAN
MESTNE OBČINE NOVO MESTO

PRILOGA:

1. Poročilo o izvajanju koncesije mestnega potniškega prometa v obdobju od 2006 do 2010





Mestna občina Novo mesto



**Občinska uprava
Oddelek za komunalne zadeve,
krajevne skupnosti in kmetijstvo**

Seidlova cesta 1
8000 Novo mesto
tel.: 07 / 39 39 229, faks: 07 / 39 39 282
e-pošta: mestna.obcina@novomesto.si
www.novomesto.si

Številka: 3713-1/2011/17 (1802)
Datum: 6. 7. 2011

OBČINSKI SVET MESTNE OBČINE NOVO MESTO

ZADEVA: POROČILO O IZVAJANJU KONCESIJE MESTNEGA POTNIŠKEGA PROMETA V OBDOBJU 2006 DO 2010

1. SPLOŠNO

Mestni potniški promet se izvaja na podlagi koncesijske pogodbe in letnega plana koncesije. V okviru izvajanja koncesije se uvršča tudi letni program dela razvojne delovne skupine za mestni potniški promet.

Vozni park mestnega prometa sestavlja osem (8) avtobusov in sicer pet vozil Mercedes Sprinter, ki so v okviru koncesije začeli obratovati v juliju 2006 in trije avtobusi MAN, ki imajo večje kapacitete za prevoz potnikov. Zaradi manjše kapacitete novih vozil Sprinter, koncesionar iz lastnega voznega parka zagotavlja tudi dodatna vozila in tako omogoča prevoz večjega števila potnikov v prometnih konicah.

2. POSTAVITEV LINIJ MPP

Linije mestnega potniškega prometa so v rednem letnem voznem redu:

Linija 1 A: Mali Slatnik – pokopališče Srebrniče – Mali Slatnik,

Linija 1 B: Gotna vas – Kamence – Bršljin – Gotna vas,

Linija 2: pokopališče Srebrniče – Sevnica – pokopališče Srebrniče,

Linija 3: Sevnica – Košenice – Sevnica,

Linija 4: Krka (teh. pregledi / Pod Trško Goro) ali Sevnica – Ragovo – Hedera – AP – Krka (Sevnica) (ta linija ima zjutraj in popoldan deviacijo smeri tako, da omogoča prevoz na relaciji Drska – Bršljin in obratno,

Linija 5: Glavni trg – Rečica vas – Krka - Glavni trg – Rečica vas (vozi tudi v Podbreznik – 3 vožnje / dan in opravlja tudi prevoz potnikov iz Košenice v prvem jutranjem terminu)

V poletnih mesecih julij, avgust, mestni potniški promet obratuje v reduciranem režimu.



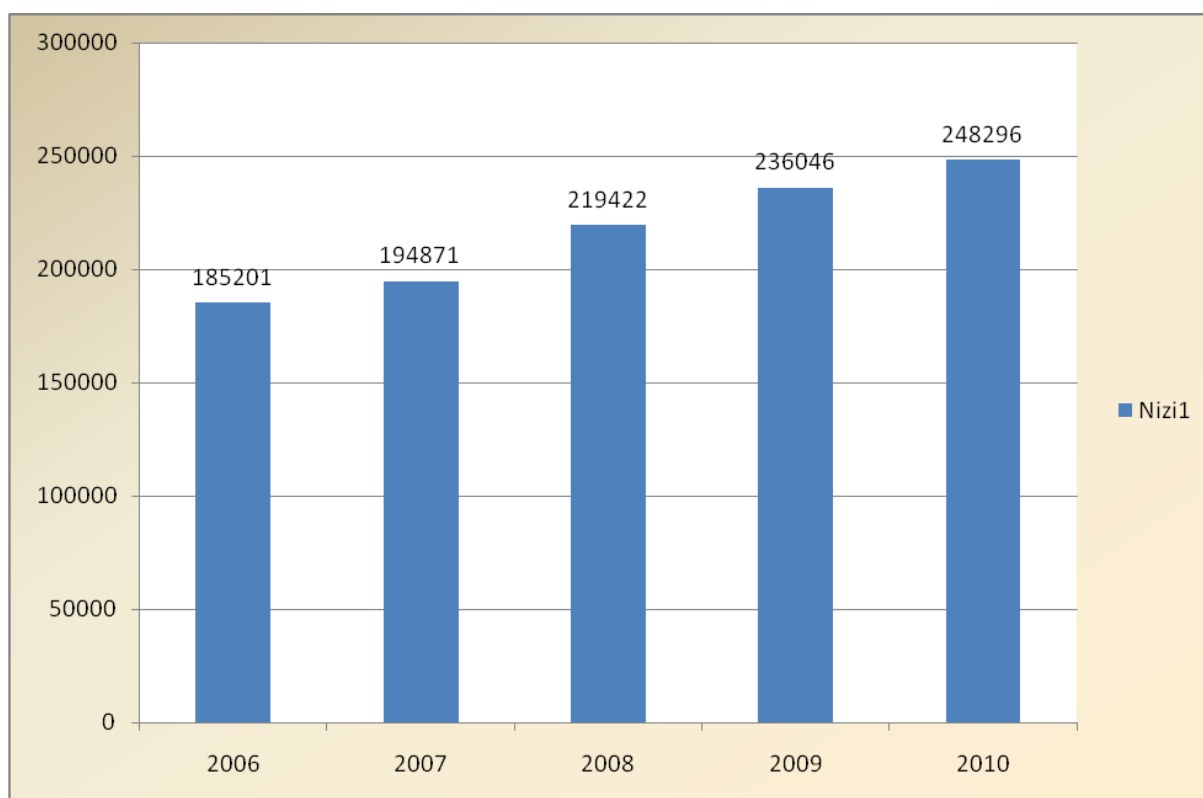
3. PREGLED KAZALNIKOV KONCESIJE

Rezultate koncesije se spremlja s pomočjo različnih kazalnikov o številu prepeljanih potnikov v sistemu, prevoženih kilometrov, razmerja pkm, strukture potniških tokov in primerjav med kazalniki po letih.

3.1 Pregled obsega prepeljanih potnikov za obdobje 2006 – 2010

leto	jan	feb	mar	april	maj	junij	julij	avgust	september	oktober	november	december	skupaj
2006	18350	16394	19145	15697	18306	15334	4439	3400	15225	20290	19980	18641	185201
2007	21177	15583	22336	16746	19940	16610	3810	4077	17964	20441	20141	16046	194871
2008	21716	17623	21171	23280	20852	17673	5087	3920	25251	22764	23431	16654	219422
2009	25664	18351	23839	20408	21596	18496	5281	3741	26963	22806	27236	21665	236046
2010	25597	20866	29757	19742	24625	21259	6178	4672	25515	21951	26251	21883	248296

Tabela 1: obseg prepeljanih potnikov v obdobju od leta 2006 do 2010

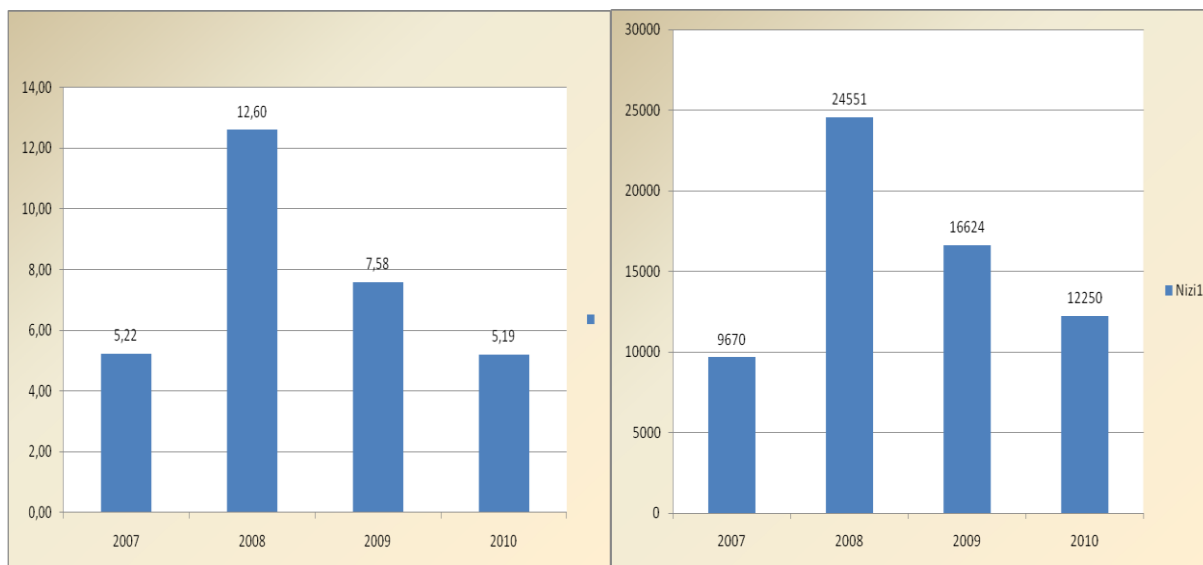


Slika 1: prikaz porasta obsega prepeljanih potnikov v obravnavanem obdobju

Iz tabele 1 in slike 1 je razviden porast obsega prepeljanih potnikov skozi obdobje izvajanja koncesije mestnega potniškega prometa v Novem mestu od leta 2006 do 2010. Na porast obsega prepeljanih potnikov vplivajo različni dejavniki, ki jih je v določeni meri mogoče predvideti, dobršen del le teh pa je nepredvidljiv. Na odločitev o izbiri prevoznega sredstva vplivajo predvsem ekonomski, družbeno socialni, prometno tehnični in drugi vplivi iz okolja. Glede na konstantno rast lahko zaključujemo, da so odločujoči dejavniki naklonjeni k preusmeritvi dela občanov iz osebnega na javni prevoz, predvsem za potrebe prihoda na delo in v šolo.

		povečanje obsega	
leto	potniki	po številu	%
2006	185201		
2007	194871	9670	5,22
2008	219422	24551	12,60
2009	236046	16624	7,58
2010	248296	12250	5,19

Tabela 2: povečanje obsega prepeljanih potnikov po številu in v %



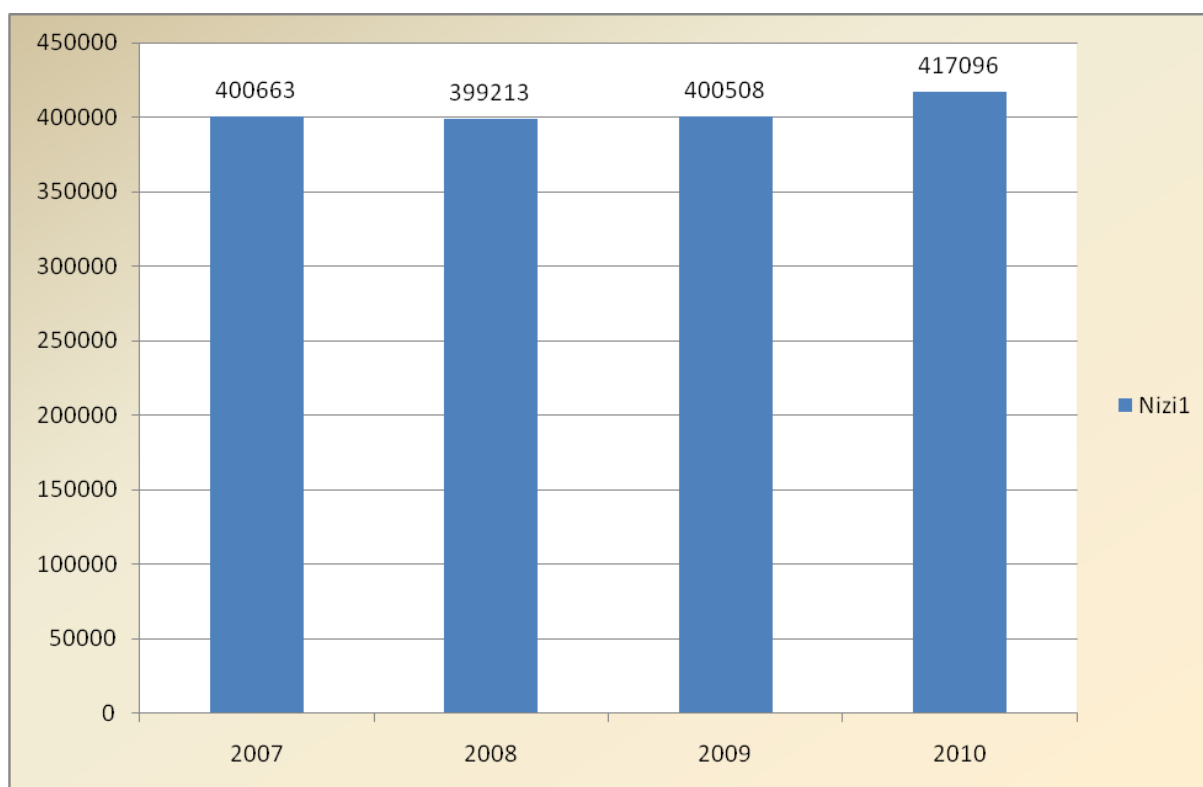
Slika 2 in 3: odstotek rasti obsega prepeljanih potnikov glede na predhodno leto in prikaz dejanskega števila povečanja prepeljanih potnikov

Iz Slike 2 in 3 je razviden odstotek rasti obsega prepeljanih potnikov glede na predhodno leto. Največji porast je bil v letu 2008 glede na leto 2007, kar je vezano na spremembo tarifne politike, prilagoditve potnikov na spremenjeno organizacijo avtobusnih linij in izvedenih prilagoditev potrebam potnikov, ki se izvajajo konstantno na podlagi izkazanega interesa večjih skupin uporabnikov javnega prevoza znotraj mesta oziroma krajevnih skupnosti.

3.2 Pregled obsega prevoženih kilometrov za obdobje 2007 do 2010

leto	jan	feb	mar	april	maj	junij	julij	avgust	september	oktober	november	december	skupaj
2007	35874	32321	38607	33181	37183	35329	14244	13421	38796	44379	40112	37216	400663
2008	37926	37224	35128	36444	36820	36274	15017	14249	39692	39175	34794	36470	399213
2009	36662	34806	38997	36294	35625	38818	15671	14660	41222	34294	37371	36088	400508
2010	36523	35849	42354	37391	38204	38123	16108	14907	38438	39632	38134	41433	417096

Tabela 3: prevoženi kilometri v obdobju od leta 2007 do 2010



Slika 4: Prikaz obsega prevoženih kilometrov v obdobju od 2007 do 2010

Obseg prevoženih kilometrov se v obravnavanem obdobju v večji meri ni spremenil. Nekaj odstopanja je vidno v letu 2010, ko je bilo izvedenih več sprememb s podaljševanjem poteka linij in obratovalnega časa linij za zagotavljanje višje stopnje pokritosti območja mesta z linijami javnega mestnega potniškega prometa. S podaljševanjem obratovalnega časa na določenih linijah in izvajanjem nekaterih voženj v jutranjem času za potrebe potnikov pri prihodu na delo, se je prav tako obseg prevoženih kilometrov povečal. Del povečanja prevoženih kilometrov izhaja tudi iz večjega števila servisnih voženj, ki se pojavljajo zaradi vse večjega števila servisnih posegov za vzdrževanje zdaj že starih avtobusov in spremembe lokacije parkiranja vozil izven obratovalnega časa.

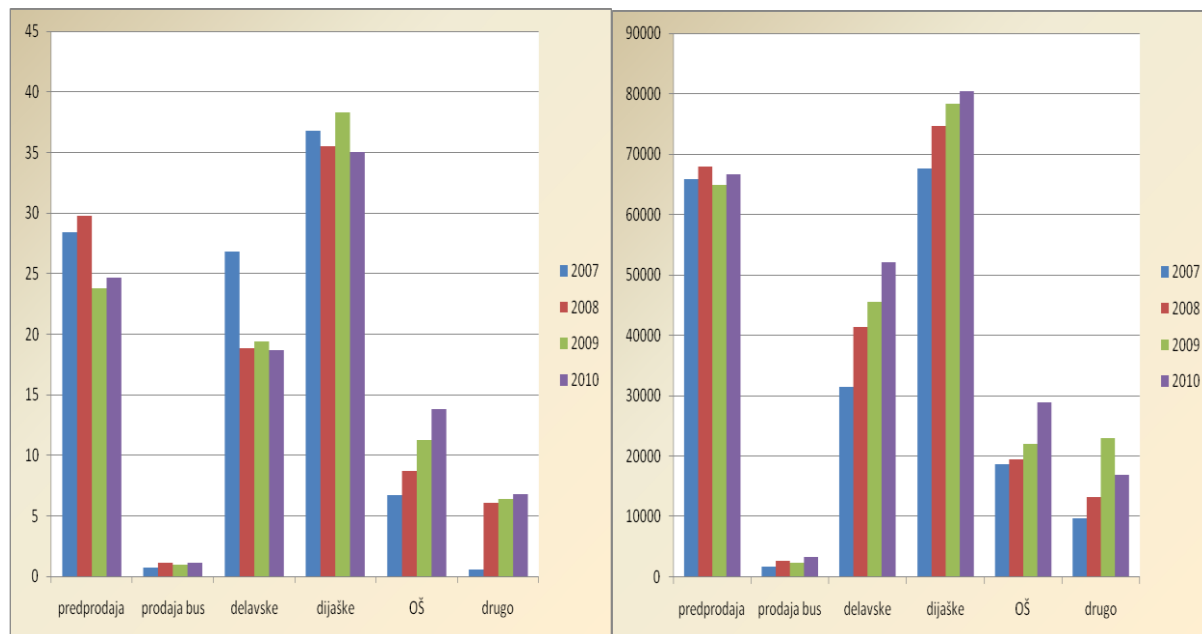
3.3 Pregled strukture potnikov v mestnem potniškem prometu

leto / kategorija	2007	2008	2009	2010	povprečno	leto / kategorija	2007	2008	2009	2010
predprodaja	28,43	29,73	23,78	24,67	26,65	predprodaja	65865	67994	64966	66690
prodaja bus	0,68	1,08	0,96	1,08	0,95	prodaja bus	1635	2675	2369	3311
delavske	26,83	18,85	19,36	18,65	20,92	delavske	31406	41438	45451	52057
dijaške	36,79	35,5	38,3	35,04	36,41	dijaške	67677	74661	78414	80482
oš	6,72	8,73	11,22	13,79	10,12	oš	18660	19382	21934	28882
drugo	0,56	6,1	6,4	6,77	4,96	drugo	9628	13275	22912	16874

Tabela 4: Struktura potnikov v mestnem potniškem prometu v % in dejanskih vrednostih po letih v obdobju od leta 2007 do 2010

Iz tabele deležev je razvidna prerazporeditev znotraj kategorij, dejanske vrednosti pa kažejo na največji porast obsega potnikov v kategorijah dijaških, delavskih in osnovnošolskih

mesečnih vozovnicah. S spremembo tarifnega sistema je bil dosežen želen učinek prerazporeditve strukture potnikov iz uporabnikov, ki so pred spremembo kupili zgolj kakšno vozovnico »po potrebi«, danes pa zaradi privlačne cene mesečne vozovnice, ki omogoča neomejeno število voženj na vseh linijah, to je 7,00 EUR / mesec, del teh uporabnikov prešel na rabo mesečnih vozovnic in posledično tudi povečal obseg rabe mestnega potniškega prometa.



Slika 5: Struktura potnikov v mestnem potniškem prometu v % in dejanskih vrednostih po letih v obdobju od leta 2007 do 2010

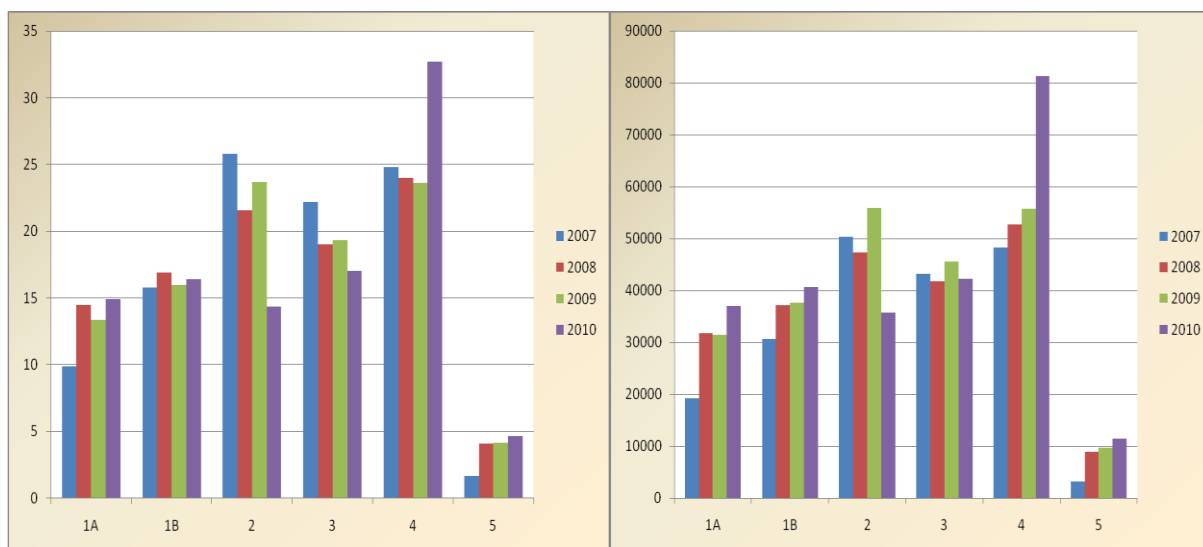
3.4 Pregled razporeditve potnikov po linijah mestnega potniškega prometa

leto/linija	2007	2008	2009	2010	povprečno	leto/linija	2007	2008	2009	2010
1A	9,86	14,48	13,33	14,93	13,15	1A	19211	31772	31465	37075
1B	15,76	16,91	15,94	16,37	16,25	1B	30708	37104	37626	40650
2	25,8	21,54	23,69	14,36	21,35	2	50274	47263	55919	35659
3	22,18	19,01	19,33	16,99	19,38	3	43219	41712	45628	42189
4	24,78	24,01	23,6	32,72	26,28	4	48286	52683	55707	81246
5	1,63	4,05	4,11	4,62	3,60	5	3173	8887	9701	11476

Tabela 5: Razporeditev potnikov po linijah v odstotkih in dejanskih vrednostih v obdobju od leta 2007 do 2010

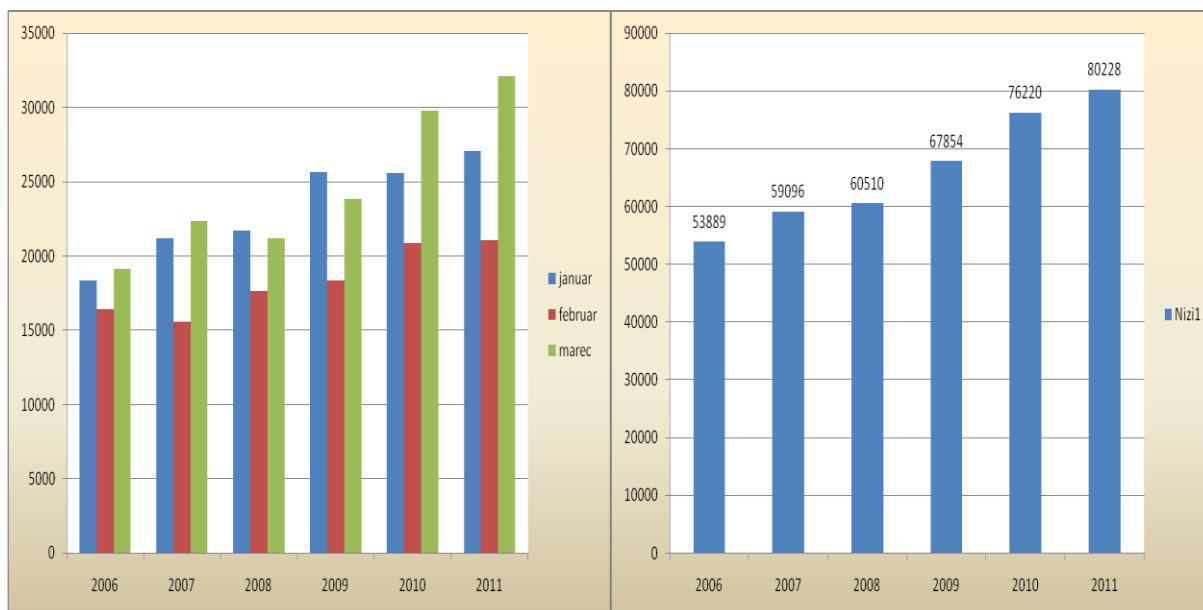
Tabela kaže na različne dogodke glede števila potnikov na posamezni liniji. Ob ločeni obravnavi je moč ugotoviti kateri so bili odločujoči dejavniki za nastala gibanja obsega prepeljanih potnikov po posameznih linijah. Gledano v odstotkih linija 1B ne kaže večjih odstopanj, vendar je obseg števila potnikov v obravnavanem obdobju povečan za skoraj 33 odstotkov, obenem se je delež na liniji 3 glede na celoto zmanjšal iz dobrih 22 odstotkov na 17 odstotkov, število prepeljanih potnikov pa se z leti ne spreminja bistveno. Obseg potnikov na liniji 2 se je s časom zmanjševal, na kar je predvsem vplivala tudi preusmeritev dela potnikov iz linije 2 na linijo 4, ki v določenem delu po trasi vožnje sovpadata, frekvenca

voženj na liniji 4 je bolj pogosta, časi odhodov pa v določenem delu linije bolj ustrezajo delu potnikov, ki so se usmerili na linijo 4. Zaradi obremenitve linije 2 v jutranjih konicah in pomanjkanja prevoznih kapacitet je bil organiziran odhod z linijo 4 v smeri Sevnice iz avtobusne postaje Novo mesto, od koder je veliko potnikov, dijakov za smer Sevnica in iz tega izhaja še en razlog za preusmeritev potnikov. Linija 5 je bila organizirana na podlagi izkazanih potreb občanov iz območja KS Rečica vas in delno KS Šmihel, ter je v začetku obratovala zgolj v poizkusnem režimu. Po spremljanju rezultatov glede uporabe se je linija 5 začela izvajati kot redna linija, vozni red pa se je v času obratovanja prilagajal in spreminjal v skladu s potrebami uporabnikov, tako obstoječih, kot tistih, ki so izkazali interes kasneje. Rezultati so nad pričakovanji, obseg potnikov se je v štirih letih namreč več kot potrojil.



Slika 6: Razporeditev potnikov po linijah v odstotkih in dejanskih vrednostih v obdobju od leta 2007 do 2010

3.5 Trend v letu 2011 v mestnem potniškem prometu



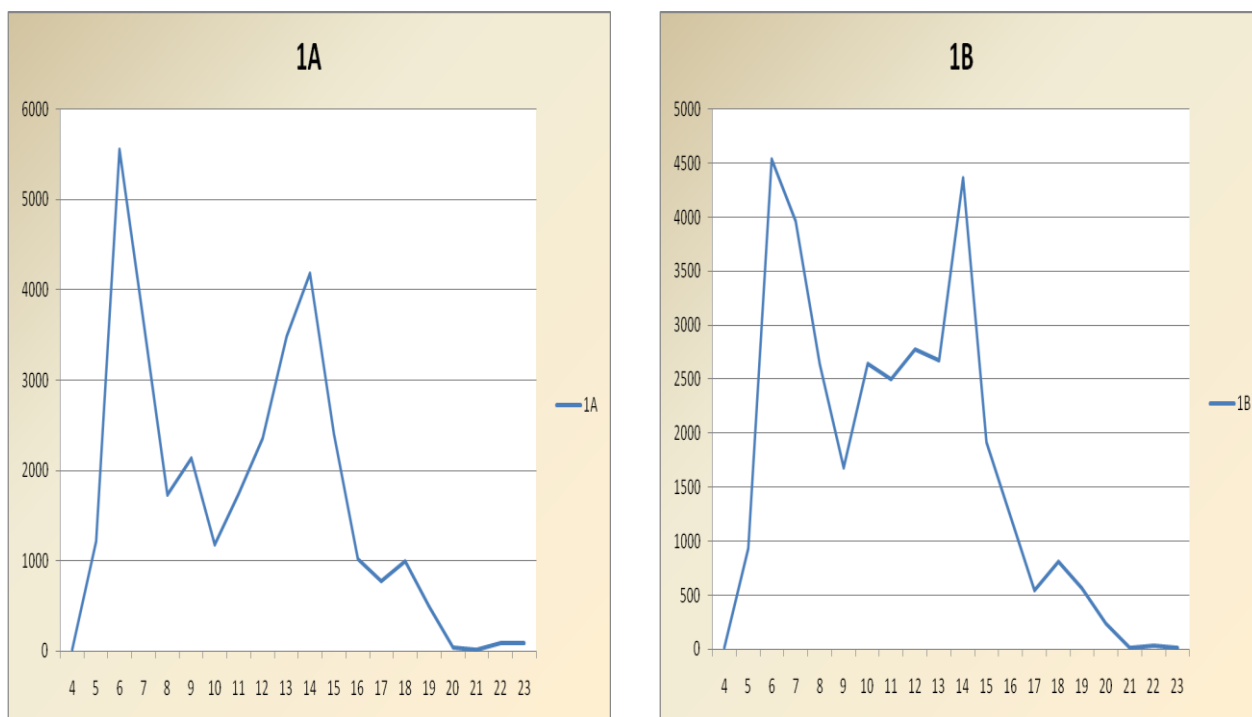
Slika 7 in 7.1 obseg prepeljanih potnikov po mesecih in kvartalu od 2006 do 2010

Iz slike 7 in 7.1 je opazen generalni porast števila prepeljanih potnikov, obenem pa tudi manjša nihanja znotraj obravnavanega obdobja, za katere vzroke je moč poiskati znotraj različnih dejavnikov, ki vplivajo na odločitev posameznika o izbiri vrste prevoza. Iz slike 7.1 pa je vidna konstantna rast skupnega števila prepeljanih potnikov v obravnavanem obdobju januar – marec za vsako leto izvajanja mestnega potniškega prometa.

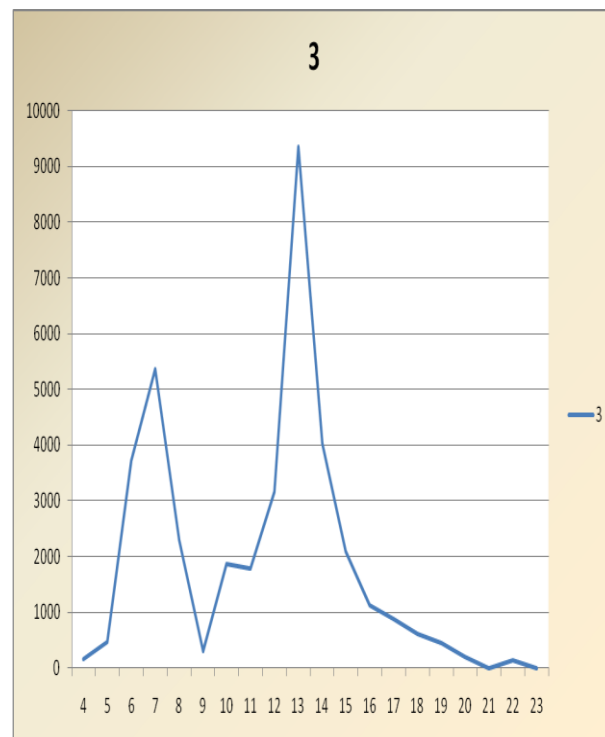
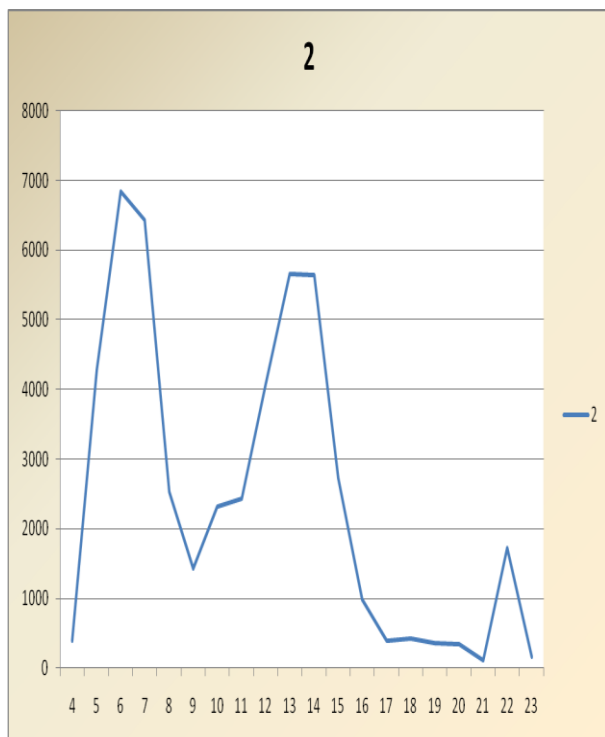
4. ANALIZA POTNIŠKIH TOKOV NA POSAMEZNIH LINIJAH V ČASOVNEM PRESEKU

Standardna razporeditev potniških tokov v sorodnih sistemih javnega prevoza in tudi mestnem potniškem prometu v Novem mestu je sestavljena iz dveh t.i. Gaussovih zvončkov, torej dveh koničnih obremenitev v jutranji in popoldanski prometni konici, ki zajema večino prepeljanih potnikov, kar je vezano na zadovoljevanje potreb po prevozu za prihod na delo, v šolo in povratek domov. Takšna razporeditev je značilnost tovrstnih sistemov po vsem svetu. V izven koničnih časih pa se z javnim potniškim prometom prepelje potnike, ki potrebujejo prevoz zgolj naključno ali za obisk trgovin, zdravstvenih ustanov, upravnih organov in podobno in za to ne uporabljajo osebnega vozila, nimajo voznškega izpita, so ekološko ozaveščeni ali iz drugačnih vzrokov koristijo javni prevoz.

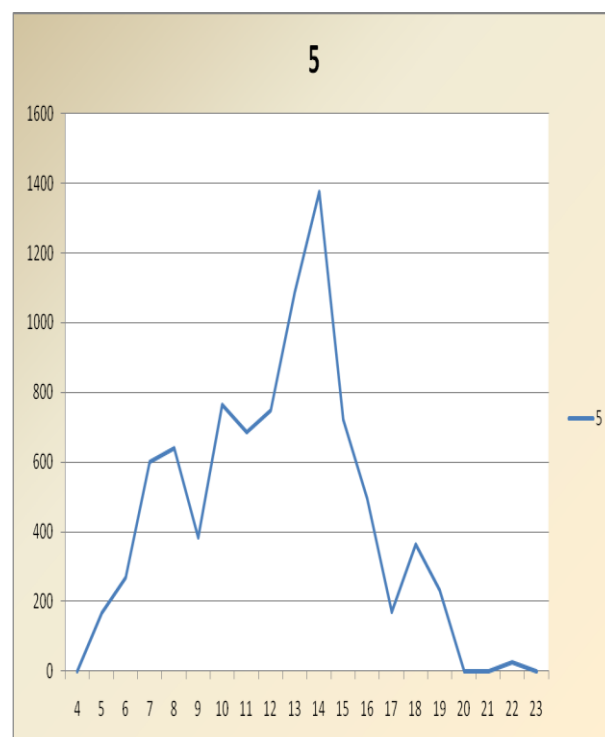
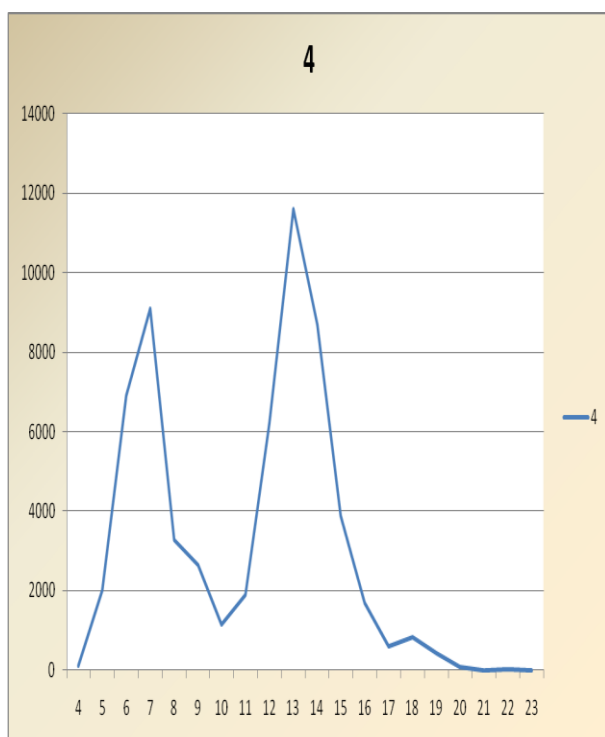
V spodnjih prikazih razporeditve potniških tokov v časovnem preseku obratovanja linije so uporabljeni podatki na letni ravni prepeljanih potnikov. V obdelavi ni zajetih potnikov, ki se zaradi narave koriščenja prevoza ne evidentirajo v sistem Prodata, sistem za sledenje potniških tokov. Potniški tokovi na linijah in skupaj so uvrščeni po enournih intervalih. Uporabljeni so bili podatki za leto 2010, ki so za trenutni prikaz stanja najbolj merodajni.



Slika 8 in 8.1: porazdelitev potnikov na liniji 1A in 1B v času obratovanja linije skozi dan



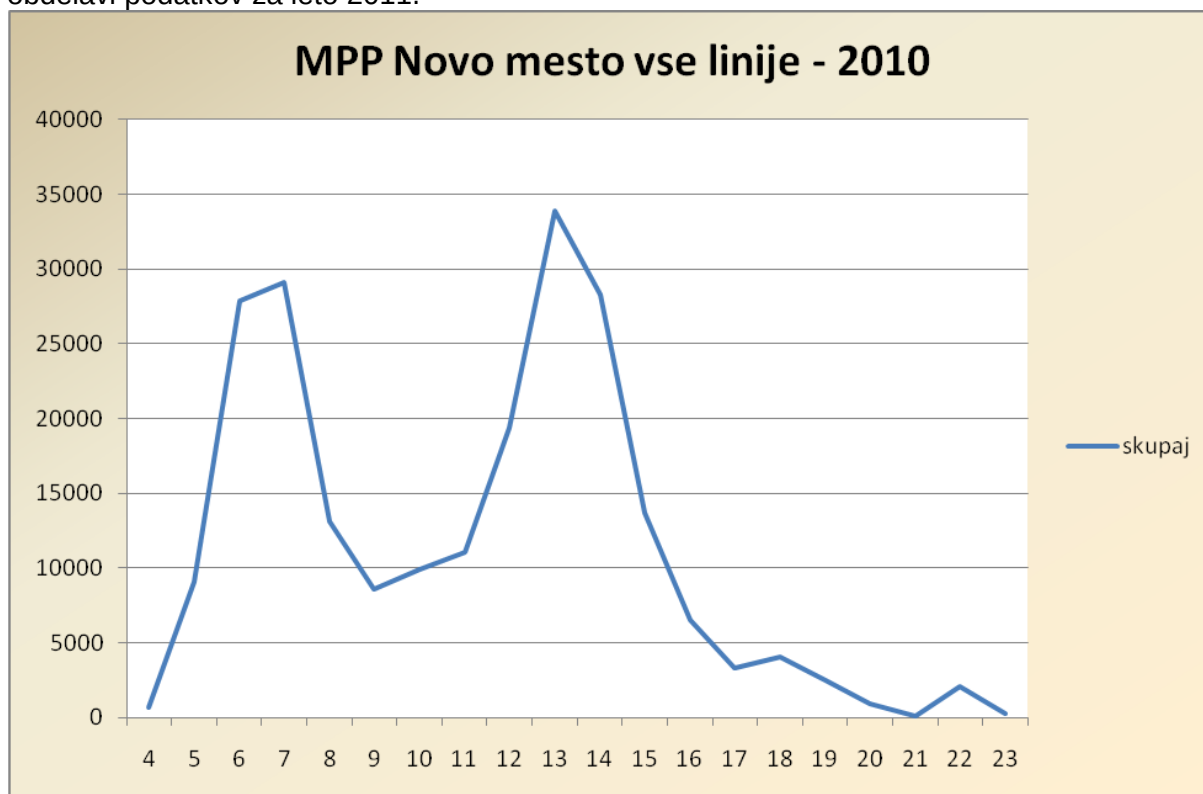
Slika 9 in 9.1: porazdelitev potnikov na liniji 2 in 3 v času obratovanja linije skozi dan



Slika 10 in 10.1: porazdelitev potnikov na liniji 4 in 5 v času obratovanja linije skozi dan

Podatki za prikaz gibanja potniških tokov na liniji 5 v letu 2010 zajemajo oba načina obratovanja linije, ki je s 1. Septembrom začela obratovati v razširjenem režimu in sicer s podaljšanjem obratovalnega časa in podaljšanim dosegom linije za potrebe prevoza občanov

na delo do tovarne Krka. Dejanska razporeditev potnikov v času obratovanja bo vidna po obdelavi podatkov za leto 2011.



Slika 11: porazdelitev potnikov na vseh linijah v času obratovanja sistema skozi dan

Trenutna postavitev linij v mestnem potniškem prometu je vezana na karakteristike infrastrukture Novega mesta, potrebe uporabnikov in zagotavljanje kar najboljše dostopnosti in pokritosti območja mesta s storitvami javnega prevoza. Vozni red in potek linij se v določeni meri prilagaja uporabnikom glede na zmožnosti, potrebno pa je poudariti, da je določena mera togosti spremljajoč dejavnik vseh sistemov javnega mestnega potniškega prometa, saj je osnovni cilj zagotavljanje mobilnosti za kar najširši krog uporabnikov na območju delovanja, kar pa ni pogodu ravno vsakemu uporabniku v celoti. Tudi v prihodnje bo skupina, ki skrbi za razvojni del sistema delovala proaktivno in iskala rešitve za izzive, ki se pojavljajo v okviru obratovanja mestnega potniškega prometa. Dosedanje delo je pokazalo dobre rezultate, tako na področju infrastrukture, ki je že kar dobro razvita (mreža avtobusnih postajališč in opremljenost avtobusnih postajališč), kot na področju prevoznih storitev in obsegu prepeljanih potnikov, ki je stalnem porastu. Pomanjkljivosti se kažejo še na področju obračališč za avtobuse na končnih postajah, potrebno pa bo izboljšati tudi področje informiranja občanov preko svetovnega spleta, kar je vezano na informacije o voznih redih.

4.1 Pregled drugih izvedenih aktivnosti v mestnem potniškem prometu

4.1.1 Aktivnosti v MPP v letu 2006

- organizacija prevozov v sklopu kulturno umetniških delavnic Fotopub in Jazzinty z mednarodno udeležbo,
- brezplačen Mestni potniški promet v okviru Evropskega dneva brez avtomobila in ob organizaciji dogodka »Tovornjak raznolikosti v Novem mestu«, ki je potekal v

programu petletne kampanje »Za raznolikost. Proti diskriminaciji«, ki jo je leta 2003 začela Evropska komisija,

- brezplačne vožnje z mestnim avtobusom za predšolske otroke v vzgojno-varstvenih zavodih v Mestni občini Novo mesto,
- v letu 2006/2007 je bilo urejenih šest (6) novih zavetišč za potnike na postajališčih v mestnem potniškem prometu, zamenjani so bili štirje drogovi za vozne rede, obnovljene talne označbe na postajališčih,
- vzpostavitev avtobusne linije preko Kandijskega mostu na Glavni trg – zagotovitev dveh postajališč na Kandijski cesti,
- sprememba tarifnega sistema – sklep o določitvi cen v MPP,
- aneks koncesijske pogodbe – določitev mesečne anuitete,
- izboljšanje dostopnosti javnega prevoza,
- organizirani brezplačni prevozi v MPP za člane medobčinskega društva invalidov.

4.1.2 Aktivnosti v MPP v letu 2007

- Realizacija podaljšanja linije Mali Slatnik; uvedba deviacije linije 5 za Regrčo vas, dodatni avtobus za Mačkovec (vezano na rekonstrukcijo Kandijske ceste),
- ogled poslovanja in voznega parka Veolia, enota Koper;
- obračališče za avtobuse na Malem Slatniku; začasni dogovor z lastnikom zemljišča,
- sklep o imenovanju RDS – realizirano,
- prilagoditev sistema glede na začasne prometne ureditve na trasi avtobusnih linij,
- organizacija prevozov v sklopu kulturno umetniških delavnic Fotopub in Jazzinty,
- mestni potniški promet je bil za uporabnike brezplačen v okviru Evropskega dneva brez avtomobila - ETM 2007,
- brezplačne vožnje z mestnim avtobusom za predšolske otroke v vzgojno-varstvenih zavodih v Mestni občini Novo mesto,
- natisnili 1200 voznih redov v mape za dijake (sodelovanje z DNŠ),
- zamenjava avtobusnega postajališča na Ljubljanski cesti.

4.1.3 Aktivnosti v MPP v letu 2008

- Priprava odzivnega poročila na ugotovitve NO MONM pri pregledu sistema Mestni potniški promet Novo mesto za leto 2006,
- Priprava letnega programa dela RDS za leto 2008,
- Priprava prometno tehničnega poročila o izvajanju koncesije Mestni potniški promet v letu 2007,
- Priprava odzivnega poročila na ugotovitve revizijske družbe Dinamic d.o.o. pri pregledu koncesijske pogodbe za mestni potniški promet,
- Sklenitev dveh aneksov k pogodbi in odprava pomanjkljivosti, ugotovljenih s strani NO MONM in revizijske družbe Dinamic (vezano na pomoto v besedilu člena pogodbe in natančne opredelitve načina amortizacije voznega parka v MPP),
- Pregled in popis stanja avtobusnih postajališč v MPP,
- Izvajanje trajnih nalog iz programa dela RDS za leto 2008,
- Dogovori za ureditev obračališča na Malem Slatniku.
- Postavitev 4 novih zavetišč za potnike Sklenitev aneksa k pogodbi za postavljanje in vzdrževanje avtobusnih postajališč z integriranimi citylight vitrinami (8 novih postajališč v roku dveh let),
- Prilagoditev poletnega voznega reda glede na nove linije in zagotavljanje minimalnega standarda za Mali Slatnik in Regrčo vas,
- Reorganizacija poteka avtobusne linije 1B – sprememba smeri, vključitev Župnce v sistem linij in ureditev novih postajališč na poteku predmetne linije,
- Prilagajanje organizacije voženj na liniji 1B zaradi gradnje kanalizacije Muhaber,

- intervju za TV Vaš Kanal,
- brezplačne vožnje z mestnim avtobusom za predšolske otroke v vzgojno-varstvenih zavodih v Mestni občini Novo mesto,
- Promocijske vožnje ob otvoritvi Podbreznika,
- Priprava podlag za spremembo poteka linije 1b v septembru,
- Sprejem novega cenika vozovnic v MPP Novo mesto.

4.1.4 Aktivnosti v MPP v letu 2009

- Izvajanje nalog iz programa dela RDS za leto 2009,
- Prometna rešitev za MPP v času obnove Ločenskega mostu,
- Priprava plana RDS za leto 2010,
- Zmanjšano obremenjevanje platoja in izboljšanje prevoznosti – selitev voznega parka Veolia v Bršljin (december 2009),
- Brezplačni prevozi predšolskih otrok v MPP,
- Anketa o MPP na www.novomesto.si,
- Priprava prometno tehničnega poročila o izvajanju koncesije Mestni potniški promet v letu 2009,
- Priprava poročila za OS – pregled realizacije koncesijske pogodbe o urejanju mestnega potniškega prometa v MONM po členih,
- Organizacija srečanj MONM – VEOLIA, vezano na poravnavo zapadlih obveznosti; sklenitev sporazumov,
- Pregled in popis stanja avtobusnih postajališč v MPP,
- Izvajanje trajnih nalog iz programa dela RDS za leto 2009,
- Dosežen ustni dogovor za promet vozil MPP na obračališču na Malem Slatniku,
- Ureditev dveh novih lokacij za postaje v MPP na Šmarješki cesti,
- Postavitev štirih novih zavetišč za potnike na postajališčih (Jakčeva, Ragovska, Šmarješka in ul. Slavka Gruma),
- Tiskanje novih voznih redov (avgust 09),
- Zagotavljanje dodatnih odhodov mestnega avtobusa iz Pogancev za potrebe OŠ Grm in stanovalcev iz območja postajališča,
- Redna priprava kvartalnih poročil o izvajanju koncesije MPP Novo mesto,
- Organizacija brezplačnih prevozov v okviru Tedna mobilnosti in dneva brez avtomobila in v času Dni zaščite in reševanja v NM,
- Obveščanje uporabnikov in prilagajanje poteka avtobusnih linij v času izvajanja gradbenih del na prometnicah na območju Novega mesta,
- Preučevanje rešitev na področju obnove voznega parka in obnove sistema Prodata,
- Video oglaševanje na vozilih (čestitka MO Novo mesto – božič in novo leto),
- Izvedba nadzora nad izvajanjem koncesije v skladu s 24. Členom koncesijske pogodbe in 17. Členom koncesijskega akta.

4.1.5 Aktivnosti v MPP v letu 2010

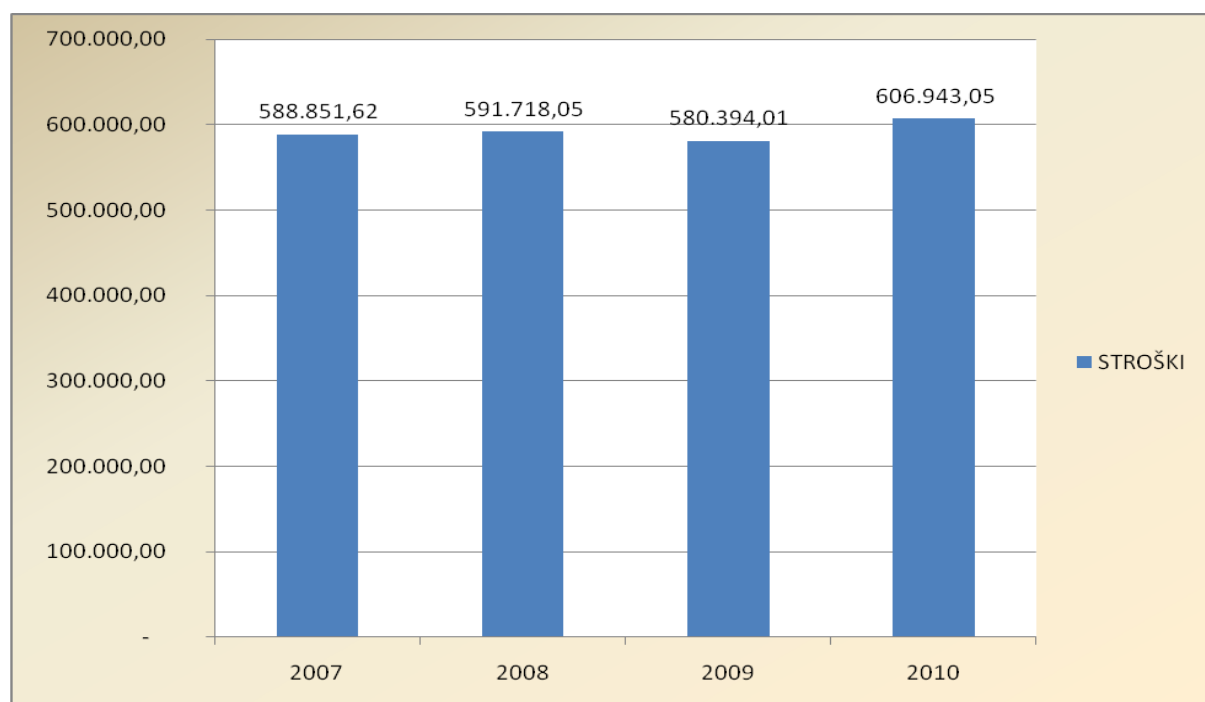
- Priprava plana RDS za leto 2010,
- Izvajanje nalog iz programa dela RDS za leto 2010,
- Preučevanje rešitev na področju obnove voznega parka in obnove sistema Prodata,
- Video oglaševanje na vozilih (čestitka MO Novo mesto – praznik MONM),
- brezplačne vožnje z mestnim avtobusom za predšolske otroke v vzgojno-varstvenih zavodih v Mestni občini Novo mesto
- Integracija šolskih prevozov in prevozov drugih potnikov v istem sistemu – iskanje rešitev, organizacija srečanja na DRSC, pridobivanje soglasij, realizacija,
- Vozni park MPP Novo mesto – v pripravi predlog za postopno oziroma celovito zamenjavo vozil, preučevanje tehnične dokumentacije za vozila,

- Ticketing sistem in car tracking – zamenjava sistema Prodata in vzpostavitev GPS nadzora nad voznim parkom MPP Novo mesto – priprava celovite rešitve,
- Aneks – sprememba mesečne anuitete v MPP – predlog,
- Optimizacija MPP - Izvedena je bila celovita preveritev delovnih nalog v obstoječem sistemu javnega mestnega potniškega prometa v Novem mestu in je ugotovljeno, da v skladu z zakonskimi zahtevami glede počitka voznikov ni več razpoložljivih delovnih kapacitet za opravljanje dodatnih voženj oziroma zagotavljanje sledenja vozil na liniji v krajših časovnih intervalih. Obenem je križna prometna zasnova Novega mesta nekoliko problematična za vzpostavitev krožnih linij, kar podaljšuje intervale sledenja vozil na linijah. Ocenjuje se, da je smotrno zadržati obstoječo ureditev z manjšimi modifikacijami (linija 5), saj so rezultati pozitivni že več let, kar potrjuje ustreznost reorganizacije iz leta 2006.
- Linija 5, dokončna priprava predloga organiziranosti obratovanja linije 5 – začetek poizkusnega obratovanja v septembru 2010,
- Obračališče za avtobuse na Malem Slatniku – iskanje nadomestne rešitve,
- prilagoditev poletnega voznega reda,
- Tiskanje zloženk VR z upoštevanje sprememb na liniji 5 in obvestilom potnikom o začasnem poizkusnem obratovanju na liniji 5,
- Teden mobilnosti Zagotovitev brezplačnih prevozov v MPP NM v času tedna mobilnosti,
- Pridobitev soglasja za postavitev zavetišča za potnike na Ljubljanski cesti pri stavbi Policije,
- Izvajanje drugih nalog iz programa dela RDS za leto 2010,
- Najem vozila MPP NM v času poletnih mesecev (julij, avgust),
- Integracija šolskih prevozov in prevozov drugih potnikov v istem sistemu – izvedeno,
- Linija 5, začetek poizkusnega obratovanja v razširjenem režimu v septembru 2010,
- Obračališče za avtobuse na Malem Slatniku – realizirana nadomestna rešitev,
- Linija 5, nadaljevanje poizkusnega obratovanja v razširjenem režimu in konstantno spremljanje učinkov,
- Obračališče za avtobuse na Malem Slatniku – realizirana nadomestna rešitev,
- Priprava sprememb voznih redov v skladu s potrebami in prošnjami občanov ter zmožnostmi sistema,
- Priprava za tiskanje zloženk VR z upoštevanjem sprememb na liniji 5, liniji 4 in liniji 3,
- Izvajanje drugih nalog iz programa dela RDS za leto 2010.

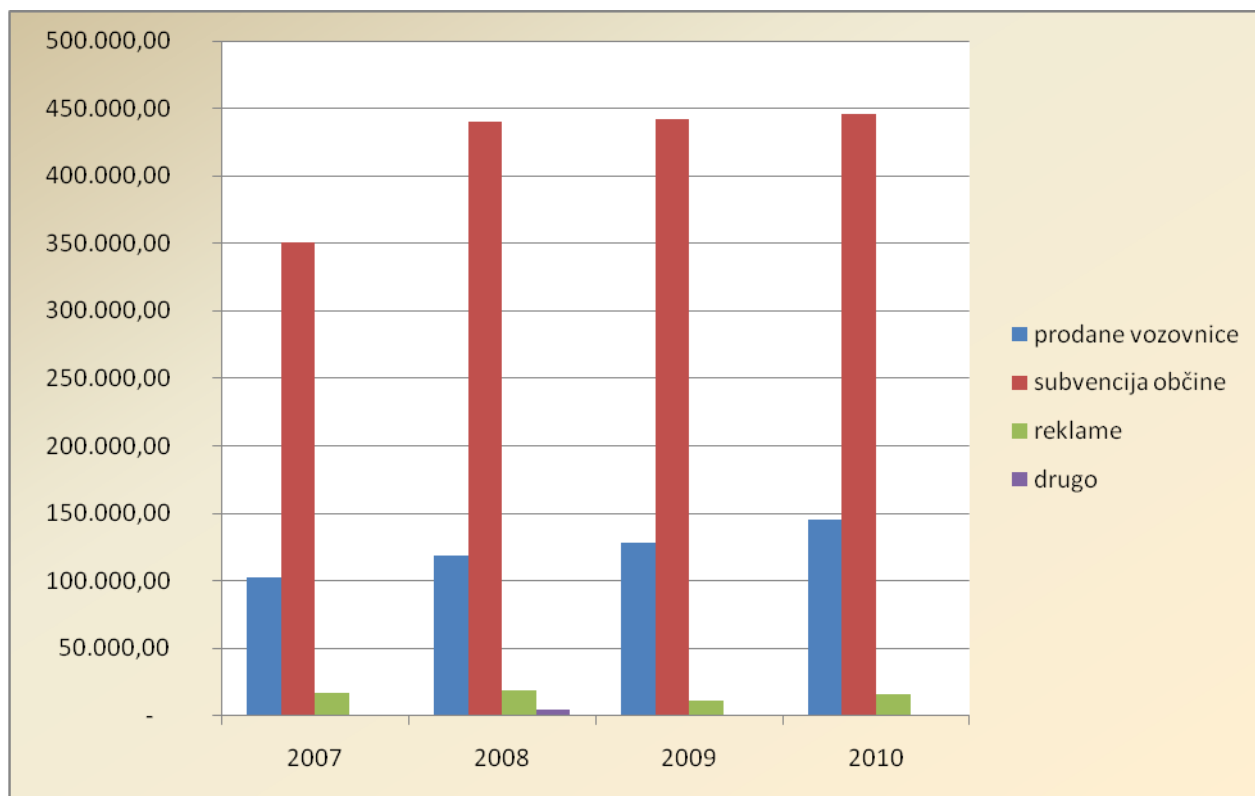
5.) FINANČNO POROČILO

STROŠKI	2007	2008	2009	2010
amortizacija	73.527,39	76.923,12	75.612,83	68.380,58
investicijsko vzdrževanje	15.985,81	16.340,00	16.795,08	19.470,50
tekoče vzdrževanje	35.332,12	41.621,60	44.853,06	36.536,96
zavarovanje	20.414,69	23.969,89	30.335,91	32.584,28
cestna taksa	567,18	strošek zavarovanja	strošek zavarovanja	strošek zavarovanja
gorivo	106.293,56	73.516,42	68.388,86	68.886,06
mazivo	1.744,34	2.147,74	1.835,45	1.613,71
vozniki - delo	178.753,07	228.199,74	233.292,34	252.596,60
delo spremljajočega osebja	21.399,48	25.406,90	24.486,62	34.203,68
provizija od prodaje vozovnic	1.242,26	1.542,10	1.928,99	1.443,85
stroški financiranja naložbe	49.615,64	45.043,61	34.054,31	38.825,89
ostali stroški "R4"	37.852,84	45.450,45	45.184,59	47.136,08
marketing in celostna podoba	18.082,69	11.556,48	3.625,97	5.264,86
skupaj stroški	560.811,07	591.718,05	580.394,01	606.943,05
brutto dobiček	28.040,55	-	-	-
skupaj	588.851,62	591.718,05	580.394,01	606.943,05
PRIHODKI				
prodane vozovnice	102.725,41	118.729,48	127.796,12	144.883,12
subvencija občine	350.992,80	440.490,91	441.992,80	445.992,80
reklame	16.499,59	19.118,00	10.664,39	15.755,43
drugo		4.198,66	22,50	22,50
skupaj	470.217,80	582.537,05	580.475,81	606.653,85
RAZLIKA	118.633,82	9.181,00	- 81,80	289,20

Tabela 6: stroški in prihodki koncesije MPP Novo mesto v obdobju od leta 2007 do leta 2010



Slika 12: stroški koncesije v obdobju od leta 2007 do 2010



Slika 13: prihodki koncesije MPP od leta 2007 do 2010 po kategorijah

Razmerje prihodkov izkazuje, da je največji delež prihodkov iz naslova subvencije mestne občine, kar je povsem normalen in razumljiv pojav, glede na primerjavo s podobnimi sistemi, ki obratujejo po vsem svetu. Dejstvo je, da sistemi javnega prevoza v prvi vrsti zagotavljajo določeno stopnjo mobilnosti za prebivalce na območju mesta. Pravica do mobilnosti je obenem tudi ustavna pravica vsakega državljana Republike Slovenije.

6.) IZPOLNJEVANJE KONCESIJSKE POGODBE

Obveznosti koncesionarja in koncedenta so podrobneje določene v koncesijski pogodbi in sicer obveznosti koncesionarja predstavlja tretje poglavje, pogoje poslovanja pa četrto poglavje pogodbe. V spodnji tabeli je predstavljen pregled izpolnjevanja določil pogodbe.

Št. člena	Besedilo člena	Izpolnjevanje obveznosti DA / NE / obrazložitev
6	Koncesionar mora izvajati koncesijo v skladu s koncesijskim aktom, to pogodbo in v skladu s predpisi na področju cestnega prometa.	✓
7	Koncesionar mora izvajati koncesijo redno in po vozni redih, ki so določeni v PRILOGI 2. Koncesionar mora vsako leto do določenega roka registrirati vozne rede in linije, kot to in če to zahtevajo predpisi.	✓ Ni potrebna posebna registracija vozni redov
8	1. koncesijo opravljati kontinuirano in kvalitetno; 2. prevozne storitve zagotavljati v skladu z koncesijskim aktom pod enakimi pogoji vsem uporabnikom; 3. koncesijo opravljati v skladu s predpisi; 4. koncesijo opravljati v skladu s pogoji, ki jih določi koncedent; 5. zaračunavati cene za opravljanje storitev po tarifi, ki je	✓ ✓ ✓ ✓ ✓

	kot PRILOGA C sestavni del te pogodbe; - na vseh vozilih na sprednji desni strani vidno označiti linijo in smer vožnje; - zagotoviti, da je vozno osebje urejeno, uniformirano in opremljeno s priponkami z oznakami koncesionarja in svojim imenom; - zagotoviti, da bo vsa lastnina, ki bi bila po krivdi koncesionarja poškodovana pri opravljanju koncesije, na njegove stroške povrnjena v prvotno stanje, oziroma če to ne bo mogoče, zagotoviti ustrezno odškodnino; - pri označevanju voznih redov in avtobusov uporabljati oblikovne rešitve in barve, s katerimi soglaša koncedent; trženje zunanjih površin je v pristojnosti koncesionarja; - zavarovati potnike, osebje in vozila zoper nezgode med koriščenjem storitev skladno z načeli, ki izhajajo iz koncesionarjeve razpisne prijave in skladno z zakonom; kopije pogodb o zavarovanju so PRILOGA D te pogodbe; - vse specifične dokumente, priponke, obrazce in napise, ki se nanašajo izključno na predmetno koncesijo, opremiti z napisom "Koncesija Mestne občine Novo mesto"; - Koncesionar mora vzpostaviti informacijski sistem za nadzor nad potniškimi tokovi in skladno s tem v sodelovanju s koncedentom tudi uvesti, posodobitev tarifnega sistema oziroma sistema vozovnic v mestnem potniškem prometu.	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓
9	- koncesionar bo pričel koncesijo opravljati z 7-imi nizkopodnimi vozili, ki izpolnjujejo evropske normative in standarde najmanj EURO 2, so lahko stari največ 8 let (dve vozili) oz. največ 6 let (4 vozila) in zagotavljajo zadostno kapaciteto; - koncesionar bo v primeru izkazanih potreb po večji kapaciteti vozil na avtobusnih linijah v določenem časovnem obdobju dneva, zagotovil prevoz z vozili zadostne kapacitete iz svojega voznega parka; - koncesionar bo najkasneje v roku 3 mesece po začetku izvajanja koncesije, vzpostavil elektronski sistem za ugotavljanje števila potnikov in za potrebe razvoja koncesije izvajal štetje vseh vstopov in izstopov potnikov na vseh vozilih in na vseh linijah ter tako pridobljene podatke tekoče analiziral in skladno z metodologijo spremljanja potniškega prometa v mestnem prometu, ki je kot PRILOGA A sestavni del te pogodbe, pripravljati poročila in predloge koncedentu za razvoj, racionalizacijo in dopolnjevanje koncesije. Poročilo z analizo potniških tokov in izvajanja koncesije bo posredoval v pisni obliki koncedentu štirikrat letno v obliki, ki bo zajemala poročilo za obdobje od začetka leta do tekočega obdobja in ločeno za vsak kvartal; - koncesionar bo obračun poslovanja koncesije izkazoval ločeno od obračuna ostalega poslovanja, v skladu z izhodišči cen opravljenih storitev iz ponudbe na razpisu. Strukturo stroškov bo koncesionar prikazoval skladno z veljavnimi računovodskimi standardi in predpisi, ter v skladu z določbami Zakona o gospodarskih javnih službah; - vsakoletni računovodski izkazi bodo obvezno revidirani s strani pooblaščenih revizijske družbe; - koncesionar se obveže, da bo pri vsaki spremembi posameznega elementa strukture stroškov, ki vpliva na	DA – 3 vozila starosti 6 let, standard EURO 2 in 5 vozil starosti 3 leta, standard EURO 3 ✓ ✓ ✓ ✓ ✓

	letni obseg stroškov po prevoženem kilometru in ga koncedent priznava kot upravičen element za usklajevanje in uveljavljanje subvencije, predložil koncedentu predlog za uskladitev nove finančne sheme koncesije za tekoče leto; 7. odklone dejanskih stroškov od standardnih, ki so posledica objektivnih sprememb cen in morebitnega povečanja obsega prevoženih kilometrov zaradi spremembe prevozne poti s ciljem izboljšanja storitev koncesije ter so skladni z načeli iz razpisa, koncesionar prizna; 8. odklone, ki so posledica objektivnih dejavnikov poslovanja (in ne sprememb tržnih cen), koncedent prizna do skupnega letnega odklona 1%; v primerih večjih odklonov se stroške pred uveljavitvijo ponovno ugotavlja in jih dogovori s spremembo koncesijske pogodbe; 9. koncesionar prevzema obvezo, da bo na podlagi ustreznega dviga kvalitete storitve koncesije, izvajanja marketinške dejavnosti in z drugimi podjetniškimi prijemi omogočil postopno večanje števila potnikov, ki koristijo storitve koncesije, kot to predvideva dinamika rasti števila prepeljanih potnikov in sicer 5% na letni ravni. Če bi bilo doseženo manjše število potnikov od obsega prepeljanih potnikov v letu poprej, mora koncesionar prihodke od prevozov po standardni kalkulaciji ugotoviti ob aplikaciji povprečne cene vozovnic višje od dejanskih; ob preseganju izhodiščnega obsega prepeljanih potnikov na letni ravni, se prihodki koncesije ugotavljajo po dejanskem stanju. Večje število potnikov je osnova za znižanje višine subvencije; 10. koncesionar mora pri poslovanju upoštevati slovenske računovodske standarde; 11. dogovorjena amortizacijska doba za vozila je 10 let; po preteku te dobe mora koncesionar v soglasju s koncedentom zagotoviti nabavo novih vozil oz. ustrezno zmanjšati stroške poslovanja, če je koncesijska pogodba podaljšana. Koncedent v standardni kalkulaciji priznava pokrivanje stroškov amortizacije v višini 40 % od nabavne vrednosti vozila. Metodo obračunavanja amortizacije za vozila, dogovorita koncedent in koncesionar s sporazumom. 12. koncedent in koncesionar se obvezeta, da bosta prispevala h kritju primanjkljaja na naslednji način: - zmanjšanje za vkalkulirani 5% bruto dobiček na vložena sredstva; - subvencioniranje vozovnice skladno s sporazumno določeno delitvijo stroškov; - preostanek predstavlja dejansko subvencijo proračuna koncedenta; 13. sprememba standardnih stroškov je samo obvezen element v postopku dokazovanja izgube pri izvajanju koncesije, ni pa osnova za določitev višine subvencije. 14. letno poročilo o obratovanju koncesije z vsemi prilogami in revizijskim poročilom je dolžan koncesionar koncedentu dostaviti najkasneje do 20. marca v tekočem letu.	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓
15	1. Koncesionar je dolžan vsa avtobusna pristajališča opremiti z objavo voznih redov in cenikov; postajališča, ki jih posebej določa koncedent, mora opremiti z objavo	✓

	izvlečka iz Splošnih prevoznih pogojev (PRILOGA B). 2. Koncesionar je dolžan zagotoviti, da so Splošni prevozniki pogoji na vpogled potnikom, na vidnem mestu v vsakem mestnem avtobusu. 3. Tiskovine, ki jih uporablja koncesionar na avtobusnih postajališčih, morajo biti iz trajnih materialov. 4. Postajališča, ki niso opremljena z nadstreškom, je koncedent dolžan opremiti tudi z objektom za namestitev vitrine za objavo voznih redov in cenikov. Vitrino zagotovi koncesionar. 5. Oblikovne in vsebinske elemente objav in objektov iz tega člena koncesionar določa ob sprotnem dogovarjanju s koncedentom. 6. Koncesionar v soglasju s koncedentom v roku 3 (treh) mesecev po podpisu pogodbe, pripravi: • Pravilnik o vzdrževanju mestnih avtobusov, • Merila za ocenjevanje kakovosti storitev javnega potniškega prometa.	✓ ✓ ✓ ✓ ✓
16	6. Koncesionar krije delež subvencioniranih vozovnic v skladu s sklepom župana o tarifah voznih kart v mestnem potniškem prometu.	✓
17	1. Koncesionar prodaja vozovnice v predprodaji in v vozilih. 2. Prodajo vozovnic v vozilih opravljajo vozniki – samoinkasanti na način, ki ne bo povzročal zamud, lahko tudi brez vračanja drobiža za kupljeno vozovnico. 3. Za prodajo vozovnic koncesionar lahko sklepa pogodbe z ustreznimi subjekti. 4. Obratovalni čas za prodajo vozovnic na avtobusni postaji mora biti neprekinjeno najmanj od 6.00 do 22.00 ure vsak delavnik in se lahko podaljša v času turistične sezone.	✓ ✓ ✓ NE – zaradi nerentabilnosti se prodajni čas vozovnic izvaja samo do 16.00 ure; večina potnikov ima mesečne vozovnice, sicer pa jo lahko potnik kupi kadarkoli na avtobusu
18	1. Koncesionar kot dober gospodar omogoča zainteresiranim subjektom izvajanje propagandnih sporočil v in na vozilih ter na voznih kartah in drugih tiskovinah v zvezi z koncesijo proti plačilu v svojem imenu in za račun koncesije. 2. Izvajanje propagandnih sporočil mora biti usklajeno z veljavnim občinskim predpisom o plakatiranju in obveščanju. 3. Koncedent se odpoveduje komunalni taksi, predvideni za uporabo taksnih predmetov iz prvega odstavka pod pogojem, da koncesionar za račun koncesije oziroma kot njen prihodek upošteva in prikaže - po odbitku neposrednih stroškov in morebitnih predpisanih davkov oziroma podobnih obveznosti - 80% iztržka od objavljanih propagandnih sporočil. 4. Če koncesionar prepusti trženje reklamnega prostora drugi pravni osebi, mora za odločitev o izbiri te osebe pridobiti vsaj tri ponudbe. Koncesionar je dolžan izbrati najugodnejšega ponudnika.	✓ ✓ ✓ Trženje izvaja koncesionar
20	1. Koncesionar redno posreduje koncedentu vsake tri mesece poročilo »rezultati koncesije«, ki vsebuje finančno poročilo, poročilo o potniških tokovih in obsegu prepeljanih potnikov in druge elemente skladno z metodologijo spremljanja potniškega prometa.	✓
24	Koncesionar mora koncedentu omogočiti stalen nadzor nad izvajanjem koncesije v skladu s koncesijskim aktom.	✓
35	1. Pogodbeni stranki se sporazumeta, da bosta skupaj težili	✓

	k razvoju koncesije, ki bo omogočal večji standard potnikov, kar se bo odražalo: - v podaljševanju obstoječih linij; - v uvajanju novih linij v interesu čim bolj popolnega pokritja s storitvami te koncesije; - v sprotnem prilagajanju frekvenc prevozov oziroma vozniških redov potrebam potnikov; - v uvajanju prevoznih sredstev, ki omogočajo potnikom potrebno udobnost in varnost ter izpolnjujejo druge normative in standarde, poleg tega pa še v koordinaciji z drugimi oblikami prevozov; - v uvajanju novih modernih tehnologij na področju tarifiranja, spremljanja potniških tokov in posredovanja oglasnih sporočil. 2. Zavedajoč se dejstva, da bo razvoj terjal nabavo dodatnih osnovnih sredstev, bosta pogodbeni stranki usklajevali to nabavo tako, da bodo kapacitete teh osnovnih sredstev racionalno dimenzionirane in izrabljene. 3. Na podlagi načel iz 1. in 2. točke 35. člena te pogodbe, bo koncesionar na lastno pobudo ali na pobudo koncedenta in ob izrabi rezultatov analizi tokov potnikov pripravljaj konkretne projekte, jih programsko operacionaliziral in ovrednotil za oceno vpliva na standardno kalkulacijo ter ocenil morebitno potrebo po uskladitvi te pogodbe ali njenih prilog ter tako pripravljeno gradivo posredoval koncedentu v naknadno presojo. 4. O razvojnih vprašanjih te točke odloča koncedent. 5. Koncedent in koncesionar, v sklopu spremljanja in zagotavljanja razvoja koncesije, vzpostavita <i>Razvojno delovno skupino</i>, ki bo skrbela za učinkovito sodelovanje koncesionarja s koncedentom v funkciji izboljševanja sistema mestnega potniškega prometa na področju tarifnega sistema, povezovanja mestnega potniškega prometa z drugimi prometnimi panogami, izboljševanja informiranosti uporabnikov, ozaveščanja uporabnikov in druge javnosti o prednostih uporabe javnega prevoza, marketinga dejavnosti idr. 6. Koncedent sprejme letni razvojni program, ki ga pripravi in predlaga Razvojna delovna skupina, v roku 3 (tri) mesece po začetku obratovanja koncesije v katerem se natančno opredeli razvojne cilje in ukrepe za doseg te ciljev. 7. Razvojna delovna skupina opravlja tudi funkcijo nadzora nad izvajanjem določil koncesijske pogodbe in je dolžna takoj poročati koncedentu in koncesionarju, o vsaki nepravilnosti v izvajanju koncesije. 8. Razvojna delovna skupina je sestavljena iz 5 (petih) članov. Tri člane določi koncedent, dva pa koncesionar. 9. Razvojna delovna skupina je dolžna kolegiju občinske uprave podati poleg trimesečnih redni poročil o ustreznosti izvajanja koncesije, tudi letno poročilo o rezultatih dela, medtem, ko obveščanje o trenutnih aktivnostih poteka preko lokalnih medijev, oglasnih površin na vozilih in drugih tiskovinah ter preko elektronskega spleta.	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓
--	--	---

Iz pregleda izpolnjevanja pogodbenih obveznosti je razvidno, da so pogodbene obveznosti upoštevane in se izpolnjujejo v skladu s pogodbo.

7.) AMORTIZACIJSKI NAČRT ZA DELNO OBNOVO VOZNEGA PARKA

Amortizacijski načrt za delno obnovo voznega parka je pripravljen za varianto delne obnove voznega parka z nabavo treh vozil Mercedes Citaro K, ki so nizkopodna vozila mestnega prometa dolžine 10,5 m in izpolnjujejo trenutne potrebe in zahteve v MPP Novo mesto.

Predstavitev vozila Mercedes Citaro K – midi avtobus

Mercedes Citaro K je najmanjši član družine avtobusov Citaro in je okreten nizkopodni midi avtobus mestnega tipa. Omogoča enostaven vstop in izstop potnikom, ima funkcijo nagibanja vozila (kneeling) in neodvisno sprednje vzmetenje, kar pripomore k udobnejši vožnji. Njegova okretnost se kaže v relativno majhnem obračalnem krogu, ki znaša zgolj 17,24 m. Kapaciteta vozila je 87 potniških mest, kar vključuje sedišča in stojišča.

Standardna oprema vozila Mercedes Citaro K

- Motor: Mercedes-Benz OM 906 HLA 210 kW (Euro V)
- VOITH DIWA 5.0, 4-stopenjski avtomatski menjalnik
- EEV emisijski standard
- Elektronski zavorni sistem (EBS)
- Anti-lock zavorni sistem (ABS)
- Regulacija zdrsa pogonskih koles ASR
- Samodejno pogoste-stop zavoro pri drive-off lock
- Zračno vzmetenje z elektronsko kontrolo stopnje (ENR)
- Klimatska naprava
- Turbo strešni ventilator
- Ogrevalni sistem
- možnost namestitve Ticket stroja in tiskalnika
- Volanski drog z nastavljivo višino in kotom, volan zaklepanje
- Ogrevani zunanji ogledali odobren za šolske avtobuse
- Zvočno vzvratno opozorilo
- sistem za gašenje notranjosti
- City Star Eco (CSE) sedeži
- prostor za invalide
- Rampa za invalide
- Nujna kladiva, zavarovanih z vrvjo, avtomatski z navijalom
- Dvojna zasteklitev stranskih stekel

Tehnični podatki za vozilo Mercedes Citaro K

- Dolžina 10503 mm
- Širina 2550 mm
- Višina 3076 mm
- Kapaciteta 87 pm
- Skupna dovoljena teža 19000 kg
- Breme prve osi 7245 kg
- Breme druge osi 12000 kg
- Število sedišč 27
- Število stojšč 60
- Pogon zadaj – pusher sistem
- Motor OM 926 LA
- Norma zgorevanja Euro V/EEV
- Moč motorja 210 KW
- Menjalnik VOITH DIVA 5 Avtomatski

Nabavna cena vozila s standardno opremo znaša 220.000,00 EUR, ki se amortizira na življenjsko dobo desetih let. Za tri vozila to pomeni 66.000,00 EUR letno. Glede na to, da se subvencija koncesije plačuje v mesečnih anuitetah znaša mesečni strošek za MONM za potrebe delne obnove voznega parka skupaj 5.500,00 EUR. Predstavljene vrednosti ne vsebujejo DDV.

8.) POVZETEK IN PREDLOG SKLEPA

V okviru sistema mestnega potniškega prometa v Mestni občini Novo mesto so v obdobju od leta 2006 do leta 2010, rezultati števila prepeljanih potnikov v skladu s pričakovanji, porast obsega potnikov v celotnem obdobju znaša kar skoraj 35 %, na letni ravni v povprečju pa znaša porast v odstotkih 7,65 %. Pri razporeditvi potniških tokov med linijami je v obravnavanem obdobju prišlo do nekaterih sprememb, ki so vezane na usklajevanje potnikov s ponudbo prevoza in lastnimi potrebami. V prihodnje, večjih prerazporeditev ni pričakovati, razen v primeru večjih sprememb izvorov in ponorov potniških tokov in s tem povezano reorganizacijo linij. Obseg prevoženih kilometrov ostaja skozi čas dokaj konstanten, dinamika potniških tokov skozi čas dneva se giblje v skladu s pričakovanji oziroma naravno porazdelitvijo po Gaussu, torej dva »zvončka« v prometnih konicah, z nekaj manjšimi odstopanji, ki so posledica posamičnih trenutnih vplivov. Obseg rednega in investicijskega vzdrževanja voznega parka se vse povečuje, kar je vezano na starost vozil in njihovo stanje. Izvajanje programa RDS skozi leta je potekalo v predvidenem časovnem okviru. Splošno sistem obratuje brez večjih težav z izjemo izpada obratovanja voznega parka zaradi izvajanja popravil avtobusov. Vozni park je nujno potreben vsaj delne obnove v letu 2012, zaradi dotrajanosti vozil in zagotavljanja zadostnih kapacitet za prevoz potnikov, predvsem v času prometnih konic. Pojavlja se tudi vprašanje varnosti vozil na delu. Poglavje voznega parka je ločeno obravnavano v gradivu, ki se nanaša na obnovo tega v letu 2012.

Na podlagi rezultatov dela in pozitivno naravnanih kazalnikov so rezultati izvajanja koncesije mestni potniški promet Novo mesto iz prometno tehničnega vidika, pozitivni, kot sicer tudi iz nekaterih drugih vidikov, kot je socialni, saj dejavnost izvajanja javnih prevozov omogoča mobilnost vsem kategorijam uporabnikov s potrebami po mobilnosti po sprejemljivi ceni. Doprinos, ki ga javni mestni potniški promet daje mestu v funkciji zagotavljanja trajnostne mobilnosti in višje kvalitete življenja in standarda mesta seveda ni zastoj, a če želi tudi Novo mesto stopati ob bok Evropskim tehnološko in ekološko visoko razvitim središčem, so trud in sredstva, porabljena v ta namen, vsekakor nujna in dolgoročno gledano, smotrno vložena.

Splošni pomen javnega mestnega potniškega prometa in kako naj bi sistem deloval v prihodnje s trendom trajne rasti obsega prepeljanih potnikov do kritične mase

Osnovno vodilo za prestrukturiranje potniških in prometnih tokov je to, da poskušamo najti alternative današnjim potovalnim navadam zaradi tega, kar nas v prihodnosti čaka. Zavedati se je potrebno, da bo v mestu veliko dinamičnih sprememb v prostoru. Za vzpostavitev boljših razmer za bivanje, bomo morali ljudje spremeniti tudi svoje navade. V prvi vrsti bo treba manj uporabljati osebna vozila. Če jih bomo uporabljali, pa bo to ustrezno drago. Kot alternativa se ponuja javni mestni potniški promet, ki bo moral biti integriran s primestnim avtobusnim prometom in železniškim potniškim prometom. Ena od možnih rešitev kako ljudi pritegniti, da bodo pogosteje uporabljali javni prevoz naj bi bila uvedba tako imenovanega P&R-sistema. Prihodnja ureditev javnega potniškega prometa v Novem mestu bo tako povezana z okoljem, ekonomijo, bivanjem in demografijo. Prvi cilj prihodnosti - trajnostna mobilnost, je cilj, da se občanom javni prevoz še bolj približa. To pomeni, da bo zadovoljeval njihove potovalne navade in jim pomenil ekonomski razlog za odpovedovanje vedno dražjemu osebnemu vozilu, s tem pa ne bi radikalno zmanjšali svojega udobja. Če se ne bi vozili z osebnim vozilom, bi na dolgi rok pomagali mestni klimi – dihali bi čistejši zrak. Poleg tega mora biti javni potniški promet v prihodnosti hitrejši, kar je možno posledično dosegati z vzajemnimi učinki zmanjšane uporabe osebnih vozil, kar je najcenejši ukrep, vsakršna dodatna vlaganja v infrastrukturo, kot je na primer gradnja ločenih prometnih pasov za javni prevoz, bi prekomerno povečevala stroške in zmanjševala dolgoročne učinke. Na podlagi vseh teh navedb bi lahko bilo zadoščeno ključnim merilom prebivalstva. Udobje,

hitrost, mobilnost, vse trajnostno in okolju prijazno. Javni promet se bo moral v prihodnosti integrirati tako na nivoju države kot mest, obenem pa se bo moral promet (tudi javni potniški) v prihodnje podrežati vse strožjim okoljskim standardom. Evropska komisija je sprejela direktivo o zelenih vozilih, ki bi se morala v slovensko zakonodajo že implementirati. Številne napredne evropske države na področju trajnostne rabe energije že uporabljajo avtobuse na bioplin. S tem so na minimum zmanjšane emisije ogljikovega dioksida, prašnih delcev (PM-10) pa skorajda ni. Kajti, kot vemo, je promet zdaj edini neobvladljivi sektor v rabi energije in povzročanja emisij CO₂. Pri predvideni vsaj delni obnovi voznega parka v Novem mestu se načrtuje nabavo vozil z dizelskim pogonom, ki ustreza sedaj najvišjemu standardu EURO 5 z EEV nadstandardom – opremljenost s filtri, ki preprečujejo vnos trdih delcev v ozračje.

Glede na navedeno predlagamo, da občinski svet Mestne občine Novo mesto sprejme naslednji

S K L E P

Potrdi se poročilo o izvajanju koncesije mestnega potniškega prometa za obdobje od leta 2006 do 2010.

Pripravil:
Jure DUH
Višji svetovalec

Mag. Jože KOBE
Vodja oddelka

Borut NOVAK
Direktor občinske uprave