



MESTNA OBČINA LJUBLJANA

MESTNI SVET

Mestni trg 1, 1000 Ljubljana

☎ 306 10-10 , ☎ 306-12-14

Številka: 032-17/2005-8

Datum : 28. 2.2005

MAGNETOGRAMSKI ZAPIS 18. SEJE MESTNEGA SVETA MESTNE OBČINE LJUBLJANA,

ki je potekala v ponedeljek, 28.02.05, po končani 17. seji Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana, v Veliki sejni dvorani, Mestna hiša, Mestni trg 1, Ljubljana.

G. MILOŠ PAVLICA

... svetnice in svetniki. Gospe in gospodje. Spoštovani vsi navzoči. Predlagam, da začnemo 18. sejo Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana.

Na seji je navzočih, je bilo prej prijavljenih – preko 30 svetnic in svetnikov.
Svojo odsotnost so opravičili: Roman Jakič, Slavko Slak in svetnica Eva Strmljan Kreslin.

Mestni svet Mestne občine je sklepčen in lahko prične s svojim delom

V obravnavo dajem naslednji

PREDLOG DNEVNEGA REDA:

- 1. Vprašanja in pobude svetnikov in odgovori na vprašanja in pobude**
- 2. Kadrovske zadeve**
- 3. Obravnava gradiva za Svet ustanoviteljev javnih podjetij povezanih v Holding Ljubljana, d.o.o.**
- 4. Predlog Odredbe o določitvi meril za določanje plače ravnateljev in direktorjev javnih zavodov, javnih gospodarskih zavodov, javnih skladov in agencij**
- 5. Predlog Sklepa o merilih za določitev plač direktorjev javnih podjetij in plačil za opravljanje nalog predstavnikov ustanoviteljev v njihovih organih**
- 6. Predlog Sklepa o določitvi višine dela plače za delovno uspešnost direktorjev javnih zavodov s področja kulture**
- 7. Predlog Sklepa o soglasju k priznanju enkratne letne nagrade za uspešno poslovanje direktorjev javnih zavodov s področja kulture**

8. a. **Predlog Odloka o zaključnem računu Proračuna Mestne občine Ljubljana za leto 2003**
b. **Letno poročilo Javnega stanovanjskega sklada Mestne občine Ljubljana za leto 2003**

Odpiram razpravo o predlaganem dnevnem redu. Želi kdo razpravljati? Ne želi. Raz... Izvolite. A ha. Kolega Brane Omerzu.

G. BRANKO OMERZU

Hvala lepa. Jaz predlagam gospod podžupan, da 8. točko – to je Predlog Odloka o zaključnem računu Proračuna Mestne občine Ljubljana za leto 2003 – umaknemo in tako naprej, ne? Kot so te stvari. Umaknemo z dnevnega reda.

Mi mamo neko poročilo računskega sodišča za to obdobje. Odzivnega poročila, oziroma odgovora na to poročilo računskega sodišča svetnice in svetniki nismo dobili. In jaz predlagam, da vendarle ta odlok o zaključnem računu za leto 2003 obravnavamo takrat, ko bomo te stvari razčistili in dobili vsa ustrezna gradiva. Hvala.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Imamo sicer poročilo nadzornega odbora in poročilo računskega sodišča. Odzivno poročilo je tudi pripravljeno in predloženo računskemu sodišču. Predlagam, da vendarle ohranimo to na dnevnem redu. Do takrat, ko bomo to razpravljali, bomo dobili tudi to poročilo računskega sodišča. Odzivno poročilo imamo, ja...

... iz dvorane – nerazumljivo...

Tudi sicer pa ugotavljam, da v skladu s 94. členom dnevnega – mislim, našega poslovnika, bi moral biti predlog podan do 10.00 uri, na dan seje, pisno, z obrazložitvijo. To je tudi po proceduralnem predlogu, po našem poslovniku. Potem ne moremo glasovati.

Želi še kdo razpravljati o dnevnem redu?

... iz dvorane – nerazumljivo...

V kolikor ne, potem dajem na glasovanje

PREDLOG SKLEPA:

Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme Predlog Dnevnega reda 18. seje, skupaj ... 18. seje.

Ugotavljamo navzočnost.

Zaključujem ugotavljanje navzočnosti.

26 svetnic in svetnikov.

Glasujemo kdo je za in kdo je proti.

Zaključujem glasovanje.

ZA dnevni red je glasovalo 20 svetnic in svetnikov.

PROTI 6.

Ugotavljam, DA JE DNEVNI RED SPREJET.

Prehajamo na 1. točko dnevnega reda

AD 1.

VPRAŠANJA IN POBUDE SVETNIKOV TER ODGOVORI NA VPRAŠANJA IN POBUDE

Gradivo za to točko ste prejeli po sklicu seje.

Nihče ni postavil zahteve za ustno predstavitev vprašanja, ali pobude, skladno z 98. členom Poslovnika Mestnega sveta, v roku pet delovnih dni pred sejo mestnega sveta.

Za pisni odgovor je svoje pobude in vprašanja poslal Svetniški klub SDS.

Ugotavljam, da je ta točka dnevnega reda končana.

Prehajamo na 3. točko dnevnega reda. Začenjam 3. točko dnevnega reda

AD 3.

KADROVSKE ZADEVE

Gradivo za to točko ste prejeli po sklicu seje.

Prosim kolega Francija Slaka, podpredsednika Komisije za mandatna vprašanja, volitve in imenovanja, za uvodno obrazložitev k točki.

G. FRANCI SLAK

Al... Komisija za mandatna vprašanja, volitve in imenovanja, je na 45. seji, 21.02. oblikovala predlog, oziroma oblikovala naslednje predloge sklepov.

Prvi predlog je – sklepa – o imenovanju treh predstavnikov Mestne občine Ljubljana v Svet Osnovne šole Zadobrova. V Svet Osnovne šole Zadobrova se imenujejo Ivan Luzar, Ljuba Emalija Novak, Jolanda Trdina. Mandat imenovanih traja štiri leta.

Naslednji predlog sklepa o imenovanju treh predstavnikov Mestne občine Ljubljana v Svet Osnovne šole Zalog. V Svet Osnovne šole Zalog se imenujejo Drago Kosič, Dušan Levičnik in Mojca Rojšek. Mandat imenovanih traja štiri leta.

Naslednji predlog sklepa o imenovanju predstavnice Mestne občine Ljubljana v Svet Gimnazije Ledina. V Svet Gimnazije Ledina se imenujejo – Karmen Grebenc Burger. Mandat imenovane traja štiri leta.

Naslednji predlog sklepa – o imenovanju predstavnice Mestne občine Ljubljana v Svet Srednje šole za farmacijo, kozmetiko, zdravstvo. V Svet Srednje šole za farmacijo, kozmetiko in zdravstvo, se imenujejo Maja Markočič. Mandat imenovane traja štiri leta.

Naslednji predlog sklepa. O imenovanju predstavnika Mestne občine Ljubljana v Svet Srednje trgovske šole Ljubljana. V Svet Srednje trgovske šole Ljubljana se imenuje Ivan Ropar. Mandat imenovanega traja štiri leta.

In mnenja. Mnenje h kandidaturi za ravnateljico Vrtca dr. France Prešeren - se predlaga, oziroma se daje Andreji Jaklič Šimnic. Se da pozitivno mnenje h kandidaturi za ravnateljico Vrtca dr. France Prešeren.

Naslednje mnenje. Mnenje h kandidaturi za ravnateljico Vrtca Miškolin. Branki Mak se da pozitivno mnenje h kandidaturi za ravnateljico Vrtca Miškolin.

In še eno mnenje. Mnenje h kandidaturi za ravnateljico Gimnazije Moste. Niki Gams se da pozitivno mnenje h kandidaturi za ravnateljico Gimnazije Moste.

Hvala.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala. Prehajamo k odločanju o posameznih točkah.

Prehajamo k obravnavi o predlogu sklepa. Predlog Sklepa o imenovanju treh predstavnikov Mestne občine Ljubljana v Svet Osnovne šole Zadobrova.

Odpiram razpravo. Ni razprave. Zaključujem razpravo.

In glasujemo o

PREDLOGU SKLEPA:

V Svet Osnovne šole Zadobrova se imenuje: Ivan Luzar, Ljuba Amalja Novak, Jolanda Trdina. Mandat imenovanih traja štiri leta.

Ugotavljamo navzočnost.

Zaključujem ugotavljanje navzočnosti.

Navzočih je 25 svetnic in svetnikov.

Glasujemo.

Kdo je za in kdo je proti?

Zaključujem glasovanje.

27 ZA. NIHČE PROTI.

Ugotavljam, DA JE PREDLOG SKLEPA SPREJET.

Prehajamo k Predlogu Sklepa o imenovanju treh predstavnikov Mestne občine Ljubljana v Svet Osnovne šole Zalog.

Odpiram razpravo. Želi kdo razpravljati? Ne želi. Zaključujem razpravo.

In prehajamo h glasovanju o

PREDLOGU SKLEPA:

V Svet Osnovne šole Zalog se imenujejo: Drago Kosič, Dušan Levičnik, Mojca Rojšek. Mandat imenovanih traja štiri leta.

Ker se stanje ni spremenilo, prehajamo h glasovanju.

Kdo je za in kdo je proti?

Zaključujem glasovanje.

27 ZA. NIHČE PROTI.

In ugotavljam, DA JE PREDLOG SKLEPA SPREJET.

Prehajamo k tretji podtočki. Predlog Sklepa o imenovanju predstavnice Mestne občine Ljubljana v Svet Gimnazije Ledina.

Odpiram razpravo. Želi kdo razpravljati? Ne želi.

Potem prehajamo h glasovanju o

PREDLOGU SKLEPA:

V Svet Gimnazije Ledina se imenuje Karmen Grebenc Burger. Mandat imenovane traja štiri leta.

Prehajamo h glasovanju.

Kdo je za in kdo je proti?

Glasujemo. Zaključujem glasovanje.

25 ZA. NIHČE PROTI.

Ugotavljam, DA JE PREDLOG SKLEPA SPREJET.

Prehajamo k četrtemu – podtočki.

Predlog Sklepa o imenovanju predstavnice Mestne občine Ljubljana v Svet Srednje šole za farmacijo, kozmetiko in zdravje. Zdravstvo.

Odpiram razpravo. Želi kdo razpravljati? Ne želi. Zaključujem razpravo.

In prehajamo h glasovanju o

PREDLOGU SKLEPA:

V Svet Srednje šole za farmacijo, kozmetiko in zdravstvo, se imenuje Maja Markočič. Mandat imenovane traja 4 leta.

Glasujemo. Kdo je za in kdo je proti.

Zaključujem glasovanje.

ZA je 25 svetnic in svetnikov.

NIHČE PROTI.

Ugotavljam, da je PREDLOG SKLEPA SPREJET.

Prehajamo pod peto podtočko. Predlog Sklepa o imenovanju predstavnika Mestne občine Ljubljana v Svet Srednje trgovske šole Ljubljana.

Odpiram razpravo. Želi kdo razpravljati? Ne želi. Zaključujem razpravo.

In prehajamo h glasovanju o

PREDLOGU SKLEPA:

V Svet Srednje trgovske šole Ljubljana, se imenuje Ivan Ropar. Mandat imenovanega traja štiri leta.

Glasujemo.

Kdo je za in kdo je proti?

Zaključujem glasovanje.

ZA je glasovalo 21 svetnic in svetnikov.

2 PROTI.

Ugotavljam, da je PREDLOG SKLEPA SPREJET.

In prehajamo k – šesto – šesti podtočki.

Predlog Mnenja h kandidaturi za ravnateljico Vrtca dr. France Prešeren.

Odpiram razpravo. Želi kdo razpravljati? Ne želi? Zaključujem razpravo.

In prehajamo h glasovanju o

PREDLOGU SKLEPA:

Andreji Jaklič Šimnic se da pozitivno mnenje h kandidaturi za ravnateljico Vrtca dr. France Prešeren.

Glasujemo.

Kdo je za in kdo je proti.

Zaključujem glasovanje.

ZA je 24 pristnih.

NIHČE PROTI.

Ugotavljam, da JE PREDLOG SKLEPA SPREJET.

In prehajamo k sedmi podtočki.

Predlog Mnenja h kandidaturi za ravnateljico Vrtca Miškolin.

Opiram razpravo. Nihče ne želi razpravljati. Razpravo zaključujem.

In prehajamo h glasovanju o

PREDLOGU SKLEPA:

Branki Mak se da pozitivno mnenje h kandidaturi za ravnateljico Vrtca Miškolin.

Glasujemo, kdo je za in kdo je proti.

Zaključujem glasovanje.

ZA je 21 in NIHČE PROTI.

Ugotavljam, DA JE PREDLOG SKLEPA SPREJET.

In prehajamo k osmi podtočki.

Predlog Mnenja h kandidaturi za ravnateljico Gimnazije Moste.

Opiram razpravo. Želi kdo razpravljati? Ne želi? Zaključujem razpravo.

In prehajamo k

PREDLOGU SKLEPA:

Niki Gam se da pozitivno mnenje h kandidaturi za ravnateljico Gimnazije Moste.

Prehajamo h glasovanju. Kdo je za in kdo je proti?

Zaključujem glasovanje.

ZA je glasovalo 24 svetnic in svetnikov.

NIHČE PROTI.

Ugotavljam, da JE PREDLOG SKLEPA SPREJET.

In to je bil tudi zadnji predlog pod točko – pod točko 2. dnevnega reda.

In prehajamo na točko 3. dnevnega reda

AD 3.

**OBRAVNAVA GRADIVA ZA SVET USTANOVITELJEV JAVNIH PODJETIJ
POVEZANIH V HOLDING LJUBLJANA, D.O.O.**

Gradivo za to točko ste prejeli po sklicu seje.

Po sklicu seje ste prejeli tudi Poročilo pristojnega Odbora za finance.

Prosim izvršnega direktorja, gospoda Andreja Ostermana, da poda uvodno obrazložitev k tej točki.

G. ANDREJ OSTERMAN

Gospod podžupan, spoštovane svetnice in svetniki, lep pozdrav. Vsi, ki ste v tem mestnem svetu, problematiko javnega mestnega prometa dobro poznate. Kajti vsako leto razpravljamo o problemih v javnem prometu. In pa o zahtevkih za povišanje cen javnega prevoza v Ljubljani. Tudi tokrat sem tukaj, da v kratkih besedah povem za kaj pravzaprav gre.

Za javno podjetje naj bi veljalo, da ima uravnoteženo prihodkovno in odhodkovno stran. Po možnosti naj ne bi delalo prevelikih dobičkov. Kajti to gre na račun potrošnikov. Po drugi strani pa tudi ne velike izgube. Kajti tudi to gre dolgoročno na račun potrošnikov. Kajti, dolgoročno se potem poslabšajo dejavnosti, ki jih opravlja javno podjetje.

V Ljubljanskem potniškem prometu smo naredili program za leto 2005, ki ga tudi izvajamo. Cena tega programa znaša 9 in pol milijarde. Ugotavljamo pa, da bomo pridobili precej manj prihodkov. Nekako za 800 milijonov bo zmanjkalo, da bi imeli rezultat na obeh straneh enak. Torej, prihodki enako odhodki. Možnosti, da teh 800 milijonov spravimo na ničlo, je prav gotovo zelo malo. Na prihodkovni strani lahko povišamo subvencijo. Ali pa povišamo cene prevozov. Na odhodkovni strani pa lahko zmanjšamo stroške. Te pa zmanjšamo lahko tako, da zmanjšamo obseg poslovanja. Kajti, vsi ostali stroški so več ali manj takšni, da se jih ne da zmanjševati in so praktično neodvisni od nas, ki izvajamo javni promet.

Tudi za subvencijo vemo, da je limitirana z mesnim proračunom. Razprava o temu pravzaprav še ni stekla. Vendar pa računamo, da bo subvencija enaka, kot je bila lansko leto. Upamo.

Tako, da pravzaprav edino kar ostane je to, da povišamo cene naših storitev. Da dvignemo cene posameznih vrst vozovnic. Naš predlog je, da bi cene dvignili za 5% poprečno. S 1. marcem. Računi sicer kažejo, da bi bila potrebna višja podražitev. 17%. Vendar pa menimo, da je ta podražitev že previsoka. Kajti potem bi bile cene javnega prevoza v Ljubljani med najdražjimi v Evropi. Kar pa prav gotovo na standard, ki je v Ljubljani, to ni sprejemljivo. Tako menimo, da bi nekako 5% podražitev morda bila še sprejemljiva. Vendar, to je nekako rešitev v sili. Prav gotovo pa ne moremo dolgoročno računati na to, da bomo javni prevoz ves čas samo dražili. Istočasno pa zahtevali še, da se bo razvijal in moderniziral.

Analize, ki smo jih izdelali in pa primerjave z drugimi mesti pokažejo, da je vsepovsod v Evropi javni promet izdatneje subvencioniran, kot v Ljubljani. Manj, kot 10% ne dobijo v nobenem javnem prometu. Večinoma pa znašajo te, te subvencije – nekje med 40 in 55 procentov. Pa naj gre to za mesta bivše vzhodne Evrope, ali pa za mesta, ki so v zahodni Evropi.

Mi imamo veliko načrtov, kaj naj bi v javnem prometu izboljšali. Vendar pa to nikakor ni mogoče, kajti nikoli ni dovolj sredstev za realizacijo našega programa. Tako, da pravzaprav živimo iz rok v usta. Lansko leto smo uspeli kupiti 15 avtobusov. Za letošnje leto načrtujemo nakup 17 avtobusov. Od tega naj bi bilo 11 avtobusov za mestni promet. To so členasta, nizkopodna vozila. Ostalih 6 avtobusov pa za primestni promet.

Ankete pokažejo, da bi se več potnikov vozilo z avtobusi, če bi povečali frekvenco voženj. Torej, če bi bili manjši časi med posameznimi avtobusi. Če bi bila razširjena mreža linij. Če bi bil spremenjen plačilni sistem. Če bi bili vsi avtobusi moderni. Če bi podaljšali obratovalni čas daleč v noč. In potem tudi uvedli nočne linije. Če bi povečali prijaznost voznikov do potnikov. In pa, če bi povečali točnost voženj avtobusov. To so pokazale ankete.

Nekaj od tega se da prav gotovo realizirati brez velikih vlaganj. Vse ostale zadeve pa v glavnem zahtevajo velika vlaganja. V letošnjem letu uvajamo sistem sledenj avtobusov. Ki ne bo toliko pomemben za potnike. Čeprav bodo tudi potniki na postajališčih poklicali določeno številko in izvedeli odhod prihajajočega avtobusa, katerega čakajo. Vendar pa, to je predvsem

pomembno za podjetje. Ker bomo s tem sistemom dejansko lahko sledili vožnji naših avtobusov, njihovi točnosti, ugotavljali koliko časa avtobusi stojijo v prometu. V gneči. Na postajališčih. Koliko potnikov je na avtobusih. Kako vozijo vozniki. Pospeševanja. Zaviranja. S kakšnimi vrtljaji vozijo. Torej, vse to bo pripomoglo k temu, da bomo zmanjšali stroške obratovanja.

Sprememba plačilnega sistema je v našem programu že leta 2001. Potem smo jo naprej razvijali v letu 2002, 2003. Ko smo prišli do, skoraj do konca, smo ugotovili, da bi rabili preko pol milijarde za realizacijo tega programa. Tako, da smo trenutno to ustavili in bomo šli v program sprememb plačilnega sistema – v letu 2006. Oziroma 2007.

Vem, da je odločitev o spremembi cen težka. Kajti, del odgovornosti gre prav gotovo, oziroma vsa odgovornosti gre na mestne svetnike, ki sprejemajo take odločitve. Vendar pa, kljub temu upam, da boste naš predlog potrdili in s tem pomagali, da bo mestni promet obratoval nemoteno naprej. In, da bomo lahko kupili – torej avtobuse, ki smo jih planirali v letošnjem letu. In da bomo promet izvajali v tolikšnem obsegu, kot smo ga načrtovali. Hvala lepa. Za nadaljnja vprašanja pa sem seveda na voljo.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. In sedaj prosim predsednico Odbora za finance, kolegico Metko Tekavčič, da predstavi stališče pristojnega odbora.

GA. DR. PROF. METKA TEKAVČIČ

Hvala. Spoštovan svetnice in svetniki. Spoštovani gospod podžupan in ostali prisotni. Odbor za finance je obravnaval predloženo gradivo na svoji seji, dne 14. februarja. In po glasovanju sprejel – ni sprejel sklepa, da predlaga Mestnemu svetu Mestne občine Ljubljana, da glasuje za predlog predlaganega sklepa. Oziroma povišanja cen prevozov potnikov v mestnem potniškem prometu na Svetu ustanoviteljev.

Glasovanje je bilo 3 za – 3 proti. Člani odbora. S tem, da bi želela povzeti razpravo seje odbora. Na odboru, na seji odbora so se vsi člani, ali smo se vsi člani jasno zavedali, da položaj, v katerem je mestni potniški promet ni rožnat. In, da ima mestni potniški promet predvsem dva vira financiranja. Eno so cene vozovnic. Torej plačilo storitev potnikov v mestnem potniškem, oziroma v javnem potniškem prometu. Drugo je subvencija ustanoviteljev. Večkrat smo že obravnavali v mestnem svetu situacijo v javnem podjetju in ugotovili seveda, da je subvencija, ki jo dajemo za financiranje javnega potniškega prometa bistveno nižja, kot v primerljivih državah. In, da nikakor ne zadošča za standard kakršnega bi želeli zagotoviti.

Kljub temu pa so nekateri člani odbora menili, da je bolje pustiti v podjetju visoko zgubo. Glede na to, da je bila ta izguba tako ali tako že načrtovana v sprejetih aktih. To je izguba na ravni 600 milijonov. In, kot ste videli – 800 milijonov, se opravičujem... kot ste videli iz gradiva, bi se le ta zmanjšala na okrog 600 milijonov. Seveda je potrebno opozoriti tudi na dejstvo, ki je bilo močno poudarjeno na Odboru za finance – to pa je, da tolikšna izguba, upošteva tudi dejstvo, da v podjetju obstaja še neporavnana zguba iz preteklih let – nevarno ogroža kapital podjetja. In, da seveda je odgovornost mestnega sveta velika. Kajti, soglasje članov odbora je pa bilo, da v podjetju pravzaprav ni veliko notranjih rezerv. In, da je malo tistih postavk, ki bi jih bilo mogoče sploh racionirati. Tako, da sem že na seji odbora, pred glasovanjem, povedala, da bom na odboru, ne glede na to, kakšen bo rezultat glasovanja, povzela tudi to razpravo. Hvala.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Statutarno pravna komisija ni imela pripomb.

Zato odpiram razpravo. K razpravi se je prvi prijavil kolega Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

No, tako, kot zadnjič, ne? Se bom malo pošalil. Bom rekel – spoštovana županja, ne? Ker ona je tista, ki bo glasovala na temu svetu ustanoviteljev. Ki, oprostite ni svet ustanoviteljev. Ker ustanovitelj je Holding. Ampak, to boste že enkrat preštudiral. Kaj ta svet je, ne? To je svet nosilec ustanoviteljskih pravic tovariši. Ne pa svet ustanoviteljev. Ampak, to bo že enkrat poštudiran.

S tem gradivom se seveda plaz povečevanja cen javnih storitev v MOL nadaljuje, ne? Začelo se je s pokopališči. S pokopališko in pogrebno dejavnostjo. Oprostite moji terminologiji, ne? Delanje norca iz svetnikov pa tudi, ne? Se nadaljuje.

Individualno odgovornost dviga cen, ki jo ima na sebi seveda član sveta ustanoviteljev. Prevaljujete gospa županja na svetnike mestnega sveta. Ta čas, ko svetniki koalicije v Nadzornem svetu javnega podjetja LPP – v oklepaju (politična družina), kot pravi gospa Tekavčič – gospodarijo, ne da bi bili tja deligirani iz mestnega sveta. Ne? To je, bom rekel – važno dejstvo. O.K. Obenem podražitev sloni na ugotovitvi nadzornega sveta, da je potrebno določiti nova razmerja kategorij vozovnic in politiko cen. In v prvem četrletju leta 2005. Verjetno je to tisto, kar je bilo prej govora, da bo ta politika cen v letu 2006, pa v letu 2007. Kar pomeni, da nam LPP pošilja nezrelo in nekvalitetno gradivo. Ali pa mačka v žaklju. Celo glede osnovne politike cen. Ali pa pomeni to, da bo v letu 2005 šaril po svoje. Jaz sem razumel sklep nadzornega sveta. Ali pa bo Mestni svet MOL cene obravnaval še enkrat. Ampak, zdaj, ko sem videl, da se gospodu Pejovniku zelo mudi – v prvem četrletju 2005 razpravljati nekaj, kar bojo uveljavljali v letu 2007. No, sem ugotovil, ne? Da sem v zmoti in mi ne bomo še enkrat obravnavali teh cen tukaj. Pa še verjetno zelo dolgo ne.

No, obenem nam nadzorni svet obljublja, da bo aktivno sodeloval pri pripravi gradiva za širšo razpravo na mestnem svetu, ob sprejemanju Odloka o ureditvi javnega prevoza potnikov. S čemer potrjuje – prvič, da je sedaj ureditev slaba. Drugič, da predstoji voluntaristična, ali pa interesna priprava gradiva za širšo razpravo. Namreč, gradivo za širšo razpravo takega tipa – pripravlja OGJSP in županja, ne? Ne pa aktivno gospod Pejovnik, kakor – rekel bi – član nadzornega sveta lahko aktivno, kakor gospod Pejovnik – mestni svetnik, ne? Ne pa pri dvigu cen, v sklepe, ne? Rekel bi – javnega podjetja – daje neko obljubo, da bo nekaj pomagal temu podjetju, kjer je v nadzornem svetu. Kjer je nadzornik. To sploh ne razumem.

Ne razumem pa tudi ne, ne? Naslova tega odloka. Ne? Kaj je to? Odlok o ureditvi javnega prevoza potnikov? Po zakonu je to Odlok o javni službi mestnega potniškega prometa. Če je to ta naslov, ki se mu reče urejanje javnega prevoza potnikov? Je lahko skrito notri – ne vem – lahko je skrito, recimo – odlok o progah. Ne? Ki ga, oprostite, zdaj moram pa povedat – ima javno podjetje LPP, še iz leta 1973. Po letu 73 so bile te proge, v okviru SIS-e delane – SIS-a delane z nekimi programi. In še pred desetimi, dvanajstimi leti, ne? Je na ta – še zdaj poznam neko gradivo, ki se reče – program. To je namreč po programu dopolnitev prog, pa tako naprej. Konceptualno torej zelo staro gradivo. Ki ima seveda neke rezultate. Jaz osebno mislim, oprostite, da je vozni park odličen. Bom svojo osebno izkušnjo povedal. Jaz mislim, da je ta vozni park tudi na progah neracionalno izkoriščen. Nikoli v življenju sem – nisem bil toliko prestrašen, kakor kadar grem iz Kresije v Sokola na kosilo, ali pa na pijačo. V - na Ciril Metodovem trgu, kjer ni osebnega avtomobila. Je zapora. Mi šibajo dano nočno Krpani in po noči prazni. To pomeni, da mam verjetno napačen, ne? Bojim se. V dve smeri grejo res. Grozno. To je postal kanal. Ciril Metodov trg – kanal za LPP. In to za nekaj, rekel bi prog, ki vprašanje, če se morajo glih tlele not dogajat. In vprašanje, če se mora tudi te proge

obračat glih okrog Kongresnega trga in podobne reči. No, jaz doživljam to zvečer, kot en človek v modernem, hitrem Krpanu. Tega jaz seveda, oprostite, ne razumem. In tudi nočem razumeti.

Pri tem, da je vozen park seveda vedno bolj perfekten. In vedno bolj tudi ta ne ta prav. Kdaj oprostite bomo prišli do – rekel bi – enega lahkega voznega parka? Ne? Na relaciji – Zvezda, Ajdovščina, tale – Ledina – Krekov trg. V tem štiri kotu. Kdaj bomo v tem štiri kotu prišli do lahkih vozil? Ali pa vsaj na eni, ali pa dveh linijah v tem štiri kotu, ki sem vam ga zdele pač povedal. Ne? Ki je problem najožjega mestnega centra?

Jaz seveda mislim, da bilanca prihodkov in odhodkov se mora iziti, ne? Čeprav, seveda bom potem utemeljitev, ki je bila dana pripeljal tudi jaz čisto do konca. Osebnost mislim, da subvencije seveda bojo morale biti vedno v javnem prometu. Vendar, oprostite, takrat, ko bo narejen pravni red, v katerem se bo dalo funkcionirati. In, ko bodo javna podjetja v integralnem proračunu. Takrat se mi gredo lahko, ko imamo ta javna podjetja pod kontrolo in finančno in drugač. Se lahko seveda pogovarjamo tudi o subvencijah.

Jaz seveda mislim, ne? Da je 5% čista tipična priredba, ki je nepotrebna. Oprostite. Če je to 5%, ne pa 14,16, ne? Ker rabimo, oprostite, potem je čisto vseeno, če je tudi nič, ne? Iz naslova, rekel bi – koliko bo velika izguba. Ali pa iz naslova – magar – razprave v mestnem svetu ob proračunu. Glede subvencij. Jaz mislim, da je to ena psihološka številka, ali pa inflacijska, ne? Ena tretjina od izgube. To je čista – čisti hazard, ne? 5% je čisti hazard. Nič ne pomaga in dela pa v – v, rekel bi, - kar se pa prosim oprostite pa kapitala tiče, pa odgovornosti – gospa Tekavčič, ne? Ne vem, kdo je odgovoren za kapital v javnem podjetju, ne? Jaz mislim, da je odgovorna gospa Grozde – za kapital v javnem podjetju, ne? Ja, tako, da ne tukaj mestne svetnike, ne? Klicati, da naj bojo odgovorni glede kapitala v javnem podjetju. Odgovorni so – gospa županja, ne? In župani predmestnih občin, ne? Ki bojo spet odločali o poviševanju cen v mestu Ljubljana. Ne? Mi pa v medmestnem prometu, ne? Ki ga tudi LPP, ne? Izvaja. Ne bomo odločali. Ne? Tako, seveda, ne? Je naš pravni red.

No, jaz mislim, v ostalem, da v 6. členu Akta o ustanovitelskih pravicah in ustanovitvi Sveta ustanoviteljev javnih podjetij, povezanih v Holding, Ljubljana, d.o.o. – piše, da ta Svet ustanoviteljev odloča o cenah, oziroma tarifah za uporabo javnih dobrin, ki jih zagotavljajo javna podjetja, če se le te ne sprejemajo v obliki odloka.

Kdo je ugotovil, da se te cene ne sprejemajo v obliki odloka? Kje mate papir? Kje lahko s prstom pokažete, da se cene v mestnem prometu javne službe ne sprejemajo v obliki odloka? To se pravi, da županja nima pravne osnove, kakor koli glasovati. Ne sme, Svet ustanoviteljev ne sme odločati o teh cenah. Ne?

Seveda moram reči, da tu ostane vprašanje tudi – ne ve se, kdo je odločil kaj so javne dobrine – mestni potniški promet? Kaj je medmestni potniški promet? In kaj gospodarska dejavnost? Kako je v finančnem načrtu javnega podjetja LPP za leto 2005 določena medsebojna finančna – finančna – kritje, torej teh kategorij. Torej medsebojno pokrivanje, recimo – potencialnih izgub na eni, drugi ali tretji strani. Na – bom rekel – na Žalah so nam to povedali. Vsaj malo, ne? Rekli so – osnovni standard dvigujemo – ekstra dejavnosti pa ostajajo na indeksu 100. Ne? Na mesto, da bi tam – rekel bi – na ekstra dejavnostih bi bil indeks 110. Pa bi bilo treba pol – ne 2,7, ampak bi bilo 2,6 – recimo povišali mi osnovne storitve. Ali pa 2,3. Če bi preliv – rekel bil nazaj narejen. Pa itak, uni imajo višek, ne?

Ne? In zdaj pa še nekaj družga, ne? Sicer tle ne bo prišlo – hvala bogu letos, ne? Pri LPP-ju verjetno ne, razen, - razen pri vprašanju tehničnih pregledov, ne? Zdaj imamo 25%. davek od dohodka, ne? Na vse. Ne? Od dohodka – ne? Ne od dobička, od dohodka se zdaj reče. Ne? Ne vem – zamenjam terminus tehnikus – davek je isti, ampak javna podjetja pa... Ne? To se pravi, pri kalkuliranju izgub... Ne, ampak kljub vsemu gre ta pa posebi, ne? Za tehnične prevzeme se bo posebej to gledal, ne? In morajo tam načrtovati – ali večje cene – ali nekaj bojo že morali to narediti. Skratka, nimamo – nimamo vpogleda tudi iz tega naslova. O.K.

Torej, tudi ta – rekel bi komercialni del ostaja izven naše kontrole. Magar tudi iz naslova tega, koliko se bo pretil – pretil – rekel bi v sam LPP. Čeprav seveda dimenzijsko nima nekih posebnih učinkov. Zato bi bilo najboljšo, da se to tudi med sabo razdeli. Da imamo že enkrat mir s tem hibridom, ne? Javno komercialnim, ne?

Torej, mislim, da gre tudi za povišanje cen v nasprotju s hotenjem Vlade Republike Slovenije. Da se v prid vstopa v Euro, Monetarno unijo – zajezi indeksacija. Z vidika napovedane inflacije. No, tukaj so še malo višji. Zatorej bo treba v primeru povišanja cen predati zadeve finančnemu ministru v resorni nadzor. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Prislužil ste si samo dve repliki. Dr. Pejovnik.

G. PROF. DR. STANISLAV PEJOVNIK

Jaz ne bom polemiziral. Bi pa rad dal gospodu Jazbinšku, spoštovanemu kolegu dve pojasnili. Prvo pojasnilo je vezano na vprašanje – kakšna so razmerja med kategorijami posamezne vozovnice. In, ali bo potrebno to ponovno obravnavati. Prav gotovo bo potrebno pripraviti celo skrben pregled razmerij cen med posameznimi kategorijami. Med gotovinskim plačevanjem, med žetoni in tako naprej. Iz cele vrste problemov, ki so povezani s tem. Vendar se na koncu koncev vse zreducira na eno samo vprašanje. Kako povečati število potnikov? V ljubljanskem potniškem prometu. In kako jim zagotoviti ustrezen prevoz? Prav zaradi tega se je nadzorni svet opredelil, da so takšna razmerja izjemno pomembna. In se ne kaže igrati s posameznimi razmerji med cenami. Zato je potrebna skrbna analiza. Ne samo aritmetična analiza razmerij cen. Ampak, tudi posledice.

Še eno vprašanje ste sprožil kolega Jazbinšek. Ali je vozni park racionalno izkoriščen, ali ne? Odgovor je pravzaprav preprost. Vsaka stvar se da narediti bolje od tiste, kot jo imamo. In tukaj, prav na tem področju ljubljanski potniški promet res dobro deluje. Res dobro. Uvedel je sistem sledenja, ki bo omogočil, da bo praktično za vsako vozilo možno ugotoviti, kje se v danem trenutku nahaja. In kako se da zmanjšati razdaljo med posameznimi avtobusi. In izboljšati prevoz potnikov. Kajti, če temu ne bi bilo tako, potem bi seveda vaše vprašanje bilo umestno. Ali je ob neracionalno izkoriščenem voznem parku podražitev potrebna? Žal je poslovanje ljubljanskega potniškega prometa pripeljano do tiste točke, ko prav veliko se prihraniti ne da. Nasprotno. Verjetno bodo potrebna še večja vlaganja. In prav zaradi tega je vsak prihodek, pa četudi gre za 5% povečanje cene izjemnega pomena. Za to podjetje. Pa tudi za Ljubljančane, ki se s temi avtobusi prevažajo. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Replika na repliko kolega....

.....konec 2. strani 1. kasete.....

G. MIHA JAZBINŠEK

...ne? Da ima gospod Pejovnik vedno prav, angro, v detajlu pa seveda popolnoma nič. Zahtevno gradivo, za katerega vi pišete, da ga boste obravnavali v prvem četrtletju leta 2005, sigurno ni zahtevno, Pejovnik. Samo še en mesec je časa, ne? To se pravi, da oporekam tej –

hvalospevu. Drugič, v tretjem členu, v tretjem – točki, ste sami povedali, da je racionalizacija možna. Pa ne meni govoriti, da odlok o ureditvi javnega prevoza potnikov ni namenjen racionalizaciji. Temu in samo temu je namenjen. In mi imamo zadnjo ureditev iz leta 73. Pejovnik, jaz bi prosil, da date boljšega nadzornika, kot ste vi. Da bo speljal dober odlok, s strani tega javnega podjetja. Ne pa da se bo zgovarjal seveda, da je materija zahtevna, ne? In, da ni nobenih rezerv več danes v – v – glih zadnji stavki so ... da končam misel – da je zelo malo rezerv še, ne? Ker tako dobro kombinirajo vse te stvari v tem podjetju.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa.

G. MIHA JAZBINŠEK

Jaz seveda bom enkrat dokazal, da je teh rezerv zelo veliko. Ob priliki sprejemanja odloka o javni službi, o javni službi...

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Če lahko zaključite misel.

G. MIHA JAZBINŠEK

Ne? Mestnega potniškega prometa. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. In repliko ima dr. Tekavčičeva.

GA. PROF. DR. METKA TEKAVČIČ

Ja, dve stvari bi rada pojasnila, kolega Jazbinšek. Najprej v tistem delu, ko si govoril o tem, kdo je odgovoren za kapital. Jaz mislim, da dolgujem mestnemu svetu neko dodatno pojasnilo. Na seji Odbora za finance je namreč gospod Sušnik predlagal, da namesto povišanja cen, raje zadolžimo županjo, da na Svetu ustanoviteljev glasuje za to, da javnemu potniškemu prometu priznamo izgubo iz naslova nepovišanja cen. Gre za okrog 200 milijonov. Nakar smo kolega Sušnika opozorili, da je pravzaprav že načrtovana izguba okrog 800 milijonov, vendar, da ima podjetje tudi neporavnano izgubo iz preteklih let. Ki jo bo potrebno slej ko prej poravnati. In seveda se postavlja vprašanje tega, kako daleč gremo lahko v odpisovanje izgube v breme kapitala.

Mimogrede, o tem, kako racionalizirati poslovanje, sem govorila jaz, ne Stane. In struktura stroškov pokaže, da je pravzaprav velik del stroškov nekako zaobsežen z gorivom in pa s plačami, ki so določene tako, kot oba veva da so. In so seveda tudi predmet trdih pogajanj. Tako, da v javnem potniškem prometu je bilo na mestnem svetu kar nekaj govora. In nikoli nismo podjetju očitali, da posluje zelo neracionalno. Kajti, svetnice in svetniki smo dobili na mizo tudi veliko študij in podrobnih podatkov o tem, kako podjetje posluje.

Res pa je, v tem pa moram soglašati, s kolegom Jazbinškom – s kolegom Jazbinškom, da seveda je mestna uprava tista, ki mora za mestni svet predlagati predlog nove ureditve prog. Tukaj pravzaprav gre kritika na naš rovaš. Kajti, za to ni odgovorno javno podjetje samo. Mimogrede, saj vem, da tisto, kar ti čisto dobro ne poznaš, Miha, je vseeno, če je popolnoma

enako, a ne? Ampak dohodek, ali pa dobiček – nista isti kategoriji. Dohodek je kategorija, ki smo jo včasih imeli in je bila enaka prihodkom, zmanjšanim za materialne stroške in minimalno amortizacijo, najbolj nekako ustreza današnji kategoriji dodane vrednosti. Tako, da tukaj gre za bistveno različni kategoriji. In tudi bistveno različen davek. Tako, da če dovoliš, da pa včasih, glede na to, da ti nas tako striktno vse spominjaš na to, kdaj naredimo kako napako – tudi drugi tebi povemo, da vse pa tudi ni čisto vseeno, če ne sodi ravno v tisto področje, ki ga ti najbolj ne poznaš.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Replika na repliko. Kolega Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Ja. Jaz sem hotel povedat, da davek je, prej pa ni bil, ne? Toliko, da bo jasno. V prejšnjem letu. Ne? Oziroma se je prikrivalo davek, čemur se reče davčna utaja. Čeprav je seveda urad vedel, da davek bi moral biti plačan. Ker javno podjetje ni v naši lasti. In, ker opravlja tudi komercialne dejavnosti. O.K.... Ne, ne. Dobro, pustimo to. Gre za načelo. Ker drugi so pa to naredili. Ne? Gre za politiko Holdinga.

No, dobro. Zdaj pa to tako. Na tiste stroške, ki se ti spoznaš, ne? Ne? Ti dam prav. Ampak, jaz govorim o tem, da je rezerva – je v organizaciji prav. Tle je glavna rezerva, ne? In tu not se najdejo rezerve. In drugič – vprašanje je bil – tudi subvencij. Konec koncev – konec koncev bo treba povedati – kaj to pomeni v letošnjem letu nam je z 19 Krpanov, ne? Recimo 16, ne? Pa gre subvencija pravzaprav v tisti svoj...

G. MILOŠ PAVLICA

Lahko zaključite misel?

G. MIHA JAZBINŠEK

... osnovni namen. Ja. Osnovni namen, ki se mu reče – cene ne grejo gor, ne? To so stvari, ki jih je treba zdiskutirat, ali pa je treba zdiskutirat seveda, namesto dviganja cen, ali imamo še kaj možnosti v proračunu...

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala...

G. MIHA JAZBINŠEK

... ki ga imamo za dvig subvencije.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Razpravo nadaljuje dr. Gomišček.

G. DR. GREGOR GOMIŠČEK

Hvala. Lepo pozdravljeni. Jaz bi vseeno začel s tem, da je bila ena izmed glavnih obljub županje, da se bo uredil javni promet v tem mandatnem obdobju. Drugo leto bojo volitve. In kaj smo slišali? Lejte, mamoz izgubo iz prejšnjih let. Če pogledamo, kaj bo v tem letu. Bo izguba. Ampak lejte, ne tolk velike izgube narediti. Dajmo povečati za 5% z dvigom cen, pa bo še skoz izguba. Pa ne vemo kako bomo za prejšnja leta pokrili. Ampak, recimo, da bo šlo. To je po treh letih županovanja in delovanja v mestu trenutne koalicije, na temo, da se bo uredil javni promet.

Jaz moram reči, da javni promet občutim zvečer. Stanujem v Kozolcu – ob desetih zvečer, ko vse nekaj ropota. Pa vse smrdi. Tako, da tudi približno se ne more okna odprt. Ker se mi zdi, da ne vem, ali bolj ropot moti, ali bolj smrad moti. Tisti, ki meni pove, da imamo dobre avte, to pomeni – tihe, brez smradu, ga vljudno vabim na moj balkon. Pa bo videl, da to ni res. Sicer pa ni treba, da pride na balkon, lahko gre tam mimo in bo videl, koliko to ropota. Eni so res v redu, večina jih je pa – za moje pojme – najmanj, kar je – prehrupna.

In zdaj poglejmo, kako bomo to stvar rešili. Stvar, ki naj bi bila v tem mandatu rešena? Dejstvo je, da če pogledate številke v zahodni Evropi. Pravijo, da število potnikov, ki se jih prepelje med severom in jugom, že zdavnaj presega tisto mejo, kjer bi jo lahko rešili z avtobusi. Vzhod – zahod, je približno število potnikov na uro, na tisti meji, ki bi še bilo mogoče reševati z avtobusi. Tako, da govorjenje o 5%. povišanjih, ali pa 17%. povišanjih, je milo rečeno zvonjenje ob toči.

Mi se moramo zavedati, da če hočemo javni promet rešiti, je treba več denarja, kakor samo to. Če hočemo imeti čisto, ekološko Ljubljano. To upam, upam, da je vsem jasno. Tako, da tole pričkanje, ali 5%, ali nula, to je res za moje pojme – gledanje dreves v gozdu, ne pa videti gozda. A so notranje rezerve? Ali niso notranje rezerve? To je nekaj procentov, ki mogoče vam prinese. Dejstvo je, kar nam je uvodničar povedal, da v tujini so donacije mesta za to, da bomo imeli čisto okolje v mestu, med 40 in 55%. Naše mesto je dajalo ljubljanskemu potniškemu prometu vedno manj, kakor 15%. S to razliko, da enostavno se ne more stvari narediti tako, kakor bi se jo hoteli. Čarovniki pa tudi niso v javnem potniškem prometu. In tega se moramo mi v mestu zavedati.

Zdaj, kako je z mestno železnico, ali kakor koli hočete temu reči – ne vem. V glavnem, stvari so zamrle, zgleda. Vsaj sliši se ne. Ali bomo majhne, ali bomo velike avtobuse čez center mesta – je vredno premisleka. Ampak to, našega problema sigurno ne bo rešilo.

Zdaj pa, če pogledamo zraven še cene naših vozovnic. V večini mest je tako, da če iz enega avtobusa – ene linije na drugo se pestopa. Pri tem, da se gre iz kraja A v B. Ni treba plačevati dvojne cene. To pomeni, da tudi ta cena naše vozovnice ni primerljiva recimo s ceno vozovnice na Dunaju, kjer se vi lahko trikrat prestavite – avtobusi. Pa date eno ceno. Eno vozovnico plačate. Pri nas moramo pa plačati tri karat eno. To se pravi, je pri nas dražje, kakor je v principu v tujih mestih. Tako, da tudi to ne moremo reči, da so malo ceneje, kakor je v tujih mestih. Ne. V veliki večini za ljudi, ki hočejo iz enega kraja v drugo pridet, morajo prestopati in so vozovnice dražje. Pri nižjih zaslužkih.

Tako, da –jaz mislim, da je ta debata sicer opravičena. Ampak, v resnici je daleč proč od tistega, kar rešuje naš javni promet v mestu. Spominja me na debato, ki jo imamo o odpadkih. Kjer zvišujemo deponijo nad dovoljene meje. Pa mamoz že spet za nekaj let miru. Spominja me na debato o vrtcih, kjer smo rekli – sicer do maksimuma zvišujemo, ampak drugo leto bo pa še večje povišanje, pa moramo se nekaj spomniti, da do tistega povišanja ne bo šlo. Spominja me na debato o stanovanjski problematiki. Kjer ugotavljamo, da se recimo drugo leto – ne bo praktično nič stanovanj naredilo. Pri tem, kjer naj bi po enih ocenah štirideset tisoč stanovanj rabili. Najmanj, kar pa je, da je 1600 opravičencev, ki so opravičeni na to. Tako, da v resnici, jaz ne vem – se mi zdi, da se kar nekaj slepimo pred enim stvarmi in si enostavno – ne vem, debatiramo o, ki pa v resnici sploh niso – niso problematične. Dejstvo je,

da v javnem prometu moramo stvari urediti drugač, kakor so urejene. Tole je fehtarjenje, zoprno za vsakokratnega direktorja. Tole – očitki potem, ja, pa tle je malo zurezerve, pa tam je mal rezerve. To je mimo. Zadnji čas je, da mi res uredimo javni promet na enih drugih temeljih. In to bi jaz prosil. Hvala.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Dobro, da govorimo o malenkostih tako dolgo, kaj bomo o bistvenih stvareh. Replika, kolega Möderndorfer.

G. JANKO MÖDERNDORFER

Hvala lepa. Ja, zanimivo je predvsem to, ko je kolega Gomišček načel ta problem. Pa verjamem, da verjetno resno ni mislil, ko je začel, da pravzaprav, da on pa ve, kaj je problem mestnega potniškega prometa. Zaradi tega, ker stanuje na Kozolcu in jih sliši vsak večer. Jaz mislim, da vsi smo se tle vozili z avtobusi. In vsi pravzaprav vemo, da roko na srce – se avtobusi in kvaliteta avtobusov in prevoz izboljšuje. Sigurno pa to ni tisto, kar si pravzaprav mi želimo. In v vsakem primeru odloča itak Svet ustanoviteljev. In za enkrat pa imamo še vedno možnost v mestnem svetu diskutirat in v bistvu določene stvari opozoriti. Ob teh temah, ko pravzaprav se pojavljajo. In, jaz seveda, če sem prav vas razumel, na nek način podpirate to – ta dvig cene. Ker v vsakem primeru bi vi pravzaprav zagovarjal še višjo, še višji dvig cene. Predvsem z namenom, da bi se lahko nekako generalno lahko s tem ta velikim dvigom pravzaprav uredil promet.

Jaz sem prepričan, da bo ta diskusija seveda pripeljala do ene točke, ki se ji reče, da pravzaprav bo potrebno tudi na državo pritisniti. Da že končno pristopi k projektu tramvaja, ki bo pravzaprav v mestu lahko potniški promet urejal. Na bistveno bolj celovit način. In na nek način se bomo izognili večnemu problemu takšnega prometa, ki ga danes v Ljubljani imamo. Jaz verjamem, da vi podpirate tramvaj. In v vlogi, ki ste zdaj – boste verjetno veliko prispeval tudi na državnem nivoju. Da bo mesto končno lahko z neko močno subvencijo 60% vložka v tramvaj, pravzaprav lahko pričelo s tem projektom.

Ker skupaj, seveda, če ne bomo stopili v tem, na tej točki – seveda tega tramvaja verjetno v Ljubljani ne bomo videli nikoli.

Ker v nasprotnem primeru je prav hecno, da pri vsakem PUP-u poslušamo, kako rezerviramo ne vem kakšne trase za tramvaj. Za katere pravzaprav nikoli ne vemo kdaj bo v Ljubljani ta trasa tekla. Oziroma sam tramvaj.

Sam dvig ta trenutek pa ocenjujem, da je potreben, ker mislim, da drugače se bomo res nekje resno zaustaviti in vprašati, kako lahko še ta potniški promet funkcionira. Ne nazadnje smo pa imeli v tem mestnem svetu diskusijo že o nič kolikih problemih. Tudi, v končni fazi, če se spomnite, smo imeli diferencirano ceno, pa pravzaprav nismo imeli moči, da se dejansko odločimo za takšno ceno.

Torej, ta trenutek sigurno pričakujem od mestnega potniškega prometa in pa od samega Holdinga, da celovito, seveda tudi v neki bližnji prihodnosti – predstavi rešitve tega problema. Hvala.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Dve repliki na repliko – kolega Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Ravno primer Bavarskega dvora, je tisti primer, ki kaže, da je koncepcija iz leta 73. – to pomeni, da se srečujejo v eni točki, v določenem trenutku in samo v eni točki. Zaradi prestopanja avtobusov. Kaže, da je ta sistem pregorel. Opravljamo ta sistem tako, da smo si zamislili, da okrog Zvezde lahko vozijo zdaj, ne? Če se hočete peljati čez Kongresen trg, ki je – oprostite javna cesta danes, ne parking. Javna cesta. Tamle notri, še v našem enosmernem sistemu smo jo narisali, kakor dol pa gor, ne? Ne vem, kako bomo potem delali iz tega en drug trg, ne? Če se ob določeni uri, ob enajstih zvečer – recimo – ko ima Krpan odhod iz Kongresnega trga ven – pa ne more. Ne more iti ven pravočasno na – na Slovensko. Od zadaj čaka kolona, ob enajstih ponoči, ne? Da bo on iz nove točke, ki smo jo čisto nesistemske ustvarili – izmenjave, ja... izmenjave potnikov recimo ob določenih urah, ne? Kar na enkrat zablokira čisto navaden promet in tako naprej. Problem seveda je v tem, da v takem sistemu, kot je, tudi v sistemu, ki gre tranzitno skozi. Skoraj vsaka proga. Je nemogoče na vstopu in izstopu zagantirati isto število ljudi...

G. MILOŠ PAVLICA

Gospod Jazbinšek...

G. MIHA JAZBINŠEK

... in seveda izhaja neracionalnost vsaj v eno smer. Čeprav delujejo, rekel bi – vozni redi. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Dr. Gomišček. Izvolite. Za repliko.

G. DR. GREGOR GOMIŠČEK

Ja, kar se cene tiče, jaz sem že pred tremi leti rekel – ceno znižati, pa subvencijo zvišati. Z oziroma na proračun mesta Ljubljane, je najbrž to utopija. Glejte, eden primer bi vam dal – pa saj rabimo v bistvu dobre avtobuse, kakor vzpenjačo na grad? Kaj pravite? Ena rezerva je že. Kar se pa druge stvari tiče, ja, dobro, da so moji kolegi na vlado prišli. Ker, če ne bi zdajle na vlado prišli, jaz mislim, da se ne bi nič moglo narediti.

Mene so učili - deus ex machina – tistih grših, mitoloških, ne vem katerih dramah, pa tem. Kar na enkrat, ko je bilo vse zavoženo, je pa en bog nastopil nekje. En ropot pa eni bliski, pa je bilo. In tako približno jaz slišim tole. Dobro, da so vaši kolegi prišli v državo, zdaj bomo pa dobili to subvencijo, pa uno, pa tretjo. Včasih smo pa rekli, fino, da ste isti v državi, pa v mestu. Ko se lahko med sabo zmenite.

G. MILOŠ PAVLICA

To se očitno ni obneslo. Zdaj upam, da se bo boljše. Razpravo ima kolega Černjak.

G. SAVA DOMINIK ČERNJAK

Hvala lepa gospod podžupan. Ne? Jaz sem vesel, ko se občanom končno obeta ta med in mleko, ki se bosta cedila po celi prestolnici. To je lepo.

Ampak, bi se glede mestnega prometa, čisto nekaj vprašal. Mislim, da vsem ustreza kvalitetni vozni park. Večje število potnikov in pa, da mestni potniški promet dejansko izpolnjuje to

poslanstvo. Ne nazadnje je to v interesu tako iz ekološkega, kot prometnega vidika. Želijo imeti večjo kvaliteto bivanja v mestu in tako naprej. Torej, mislim, da to je nek širši javni interes.

Če pogledam pa drugače, v kalkulacijo – mislim, da mi že štiri leta dajemo milijardo tolarjev subvencij s strani MOL-a. Štiri leta enak znesek. In to bruto. To je – vključuje 8% davek. S tem, da pa subvencija je pa v končni ceni nekje – med 12 in 15%. Medtem pa, ko – že prej omenjeno je bilo – v nam primerljivih državah, je ta subvencija – dosega 60%. Cena je pa ista. Vsaj v številki. Okrog 1 Euro. Ne pa, kot je bilo prej že rečeno tudi – v vsebini. Kajti, prej je bilo že omenjeno lepo. Konkretni primeri, če veljajo vozovnice v drugih mestih. Kar pomeni z našim prestopanjem je pravzaprav cena uporabe mestnega javnega prometa – dražja. Po drugi strani pa – ne? Žal nestandardne plače niso – rečmo z upanjem – še enake. Za enkrat primerljive. Še.

In, jaz mislim, da je nesmiselno tudi in da ne morem podpreti tudi podpiranje nadaljevanje vala povečanja cen javnih storitev, ker bi preprosto s tem obremenili občane. In povsem posledično še dodatno zmanjšali za – zanimivost javnega prevoza. Če seštejemo mal – če dvakrat prestopaš, oziroma, če trikrat prestopaš, je potem že ista cena, kot če bi vzel taksi. Taksi velja za dragega. Torej, naš javni prevoz ni poceni.

Po drugi stvari bi se pa nekaj vprašal. Zavedamo se vsi tukaj, pa tudi širše, da denarja ni za vse. To je dejstvo. To vemo. Ampak, dajmo končno že enkrat določiti prioritete. In naj bo prioriteta tista, kjer je večji javni interes meščanov in meščank. Saj zaradi tega smo tukaj. In bi se strinjal s kolegom Gomiščkom – moje mnenje je – na primer, ko govorimo o rezervi – kje vzeti dodatnih 200 milijonov, kot pravijo, da rabi namreč ljubljanski potniški promet. To, kar pomeni to 5%. povišanje. Moje mnenje je na primer, da znamenita in že razvpita vzpenjača, ki kljub določenim pozitivnim argumentom za gradnjo. Tukaj ne morem reči, da jih ni. So. Vendar pri stiski z vzpenjačami – gotovo ni prioriteta. In zato jaz predlagam, da zavrremo predlog za podražitev. In teh 200 milijonov, kot sem že prej rekel, da to predstavlja 5%. podražitev – zagotovimo s sredstvi z zvišanjem subvencije v proračunu za 2005.

Vsaj enkrat bomo pokazali, da ne bomo podprli vsega, kar se prevali na meščane in meščanke. In to je moj predlog. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Kolega Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Glede tega, kje so rezerve – vam jaz zdajle garantiram zelo na hitro. Da, ko bomo razpravljali o osnutku proračuna, ne? Jaz sem že ob rebalansu govoril, da imamo izmišljene prilive in izmišljene odlive. To se pravi – odlive, ki se jih ni dalo realizirati. Zato tudi ni bilo nobene krize ob rebalansu. Ko ni bilo odlivov. Seveda mediji to ne ponavljajo, ne? Ker take izjave se jim ne zdijo zanimive. Ampak, ob osnutku – ob osnutku proračuna, vam bom jaz pokazal na še druge – ampak res izmišljene odlive. Ki se jih v letu, ki so v tem osnutku notri, ki se jih v letu 2005 ne da realizirati. Ne? Tako, da bo seveda ostala neka rezerva, da bomo lahko v tej razpravi govorili o subvencijah, ne pa o podražitvah. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Za razpravo je zdaj prijavljen kolega Kuščer.

G. SAMO KUŠČER

Hvala lepa. Mestna politika do javnega potniškega prometa je naravnost škandalozna. In, če se tega ne bomo kmalu zavedali oziroma začeli ukrepati v reševanju tega problema. V temeljitem reševanju tega problema – nas čaka resna katastrofa. Promet je po vseh raziskavah, po vseh anketah – problem mesta številka 1. To dobro vemo vsi. Vizije, strategije mesta – zadnja leta, zadnjih kar nekaj let – so polne obljub in želja o tem, kako bi bilo treba promet urediti. In največji poudarek, kar je seveda pravilno – največji poudarek v teh strategijah in vizijah, gre javnemu potniškemu prometu. Kajti, javni potniški promet je edini, ki lahko v tem trenutku, pač v nekem daljšem trenutku reši prometne probleme v Ljubljani. Tako, to velja za vsa mesta. Po Evropi je pač to jasna izkušnja.

Zakaj se tega v Ljubljani ne lotimo temeljito, je meni resna uganka. Jaz tega ne razumem. Prej je kolega Möderndorfer omenjal tramvaj. Oziroma omenil ga je že kolega Gomišček. Jaz ga omenjam pogosto. Pa podobno, kot kolega Gomišček – ne dobim nobenega pametnega odgovora na to, zakaj je tramvaj nenadoma poniknil. Potem, ko je bil projekt izpeljan do konca, vključno s planiranimi krediti – evropskimi. Zdaj slišim od kolega Möderndorferja, da je to bil pač problem – večno problem države. Jaz to prvič slišim – namreč, da je bil to večno problem države. In zanimivo je to, da dejansko je to bila stranka kolega Möderndorferja, ki je pač ustavila – če je bil to res problem države. Pa se je tramvaj ustavil. Je bila to stranka kolega Möderndorferja, ki je to ustavila. Če pa ni bilo res, pa prosim, da me popravite.

Ampak, tudi če je bilo res – prosim, da mi razložite, v čem je bil ta velik problem. Zakaj se je delal ta projekt, ki je kar nekaj stal? Nekaj delovnih ur. Nekaj let se je to delalo. Pripravljen je bil praktično do konca, kakor je meni znano. Zakaj se je potem to ustavilo? Zakaj, zakaj – zakaj Ljubljana sploh podpira, če tako deluje, kakor deluje – kakor vidimo v realnosti, kako obravnava javni potniški promet – zakaj sploh v strategijah in vizijah – obravnava javni potniški promet, kot neko prioriteto? Zakaj se to sploh pojavlja, kot neka prioriteta, ki jo je treba rešiti, če se potem na tej osnovi nič ne zgodi. Če moramo vsako leto potem sklepati o tem, da se neka bedna cena zviša, zato, ker ne spravimo skupaj enega – enega resnega projekta javnega potniškega prometa.

Strinjam se s kolegom Gomiščkom, da ni dovolj, da se vlaga nekaj v sedanji sistem, da se dviguje cene, ali da se zveča subvencija. Treba je temeljito spremeniti sistem javnega potniškega prometa. Sprašujem se, zakaj se sploh ukvarjamo s tem, če vendar potem nič ne naredimo? Mislim, da je odgovor jassen. Ljubljana, ljubljanska politika, ko je pač sprejela te vizije – se je zavedala, ker je pač to splošno znano iz evropskih mest, ki so že šla skozi razvoj hudega osebne motornega prometa, da je to edina rešitev. Edina rešitev za mesta. Dober javni potniški promet. Ki razbremeni mesta osebne motornega potniškega prometa. Osebne motornega prometa.

Ampak, če se tega ne lotimo takoj, če se tega ne lotimo pred nekaj leti. Bo vedno slabše. Stroški bodo vedno večji. To je tisto, kar mislim, da enostavno ne znamo upoštevati. Da se stroški, zaradi obremenjujočega osebne motornega prometa večajo. In to vendarle moramo nekje plačati. Pred nekaj meseci, ali pa še pozneje, je bila predstavljena resna študija mariborske univerze, kjer so proučili tako imenovane eksterne stroške prometa. To so stroški, ki se praviloma ne upoštevajo, ki so pa velikanski. In vendarle nekje stanejo. In tudi mesto nekje stanejo. Stroški, ki so povezani z osebnim motornim prometom, pa se ne upoštevajo direktno. So velikanski. To so stroški od obremenitve okolja naprej.

Obremenitev okolja nas bo tudi zelo kmalu stala. Tudi zaradi zelo strogih regulacij Evrope. Tudi konkretno mesto – mesta bodo pač po novem kaznovana za – obremenitve okolja. In obremenitev okolja zaradi osebne motornega prometa – je ena največjih. Jaz res ne razumem, zakaj se tega ne lotimo bolj temeljito. Bolj urejeno. Tako, kakor nam nalagajo naše lastne vizije. Naše lastne strategije. Ne pa, da krpamo z nekimi procenti zviševanj cene vozovnice. To ni nič. To res ni nič.

Rad bi odgovoril še kolegu Pejovniku, ki je pač prej nekaj nakazal, da je treba proučiti, kako povečati število potnikov javnega potniškega prometa. Čeprav, da je to nekaj zelo zahtevnega. In, da se proučuje in je največji problem, kako to ugotoviti. To je res velik zalogaj. In res velik problem. Ampak, jaz mislim, da ni treba, da to – ne vem koliko – sami proučujemo. To je popolnoma jasno, kako se to naredi. Zelo veliko evropskih mest, kot sem že prej omenil, je šlo skozi podobne probleme. Skozi enake zgostitve osebnega motornega prometa. In nekatera od njih so rešila te probleme. In predvsem so jih rešili z dobrim javnim potniškim prometom. To se da narediti. In ni nobene potrebe, da bomo mi to študirali, kako se to dela. Enostavno gremo pogledati, kako se to dela v Evropi. V mestih, kjer imajo urejen javni potniški promet. Zanimiva – zanimiva se mi pa zdi povezava z vzpenjačo, posebej, ker sem jaz to tudi mislil povedati. Gotovo, da bi težko se dan danes oglasil, ne da bi vzpenjačo omenil. In me veseli, da jo je tudi kolega Gomišček omenil. Jaz bi pa poudaril nekaj drugega z vzpenjačo. Namreč, ko je – a tudi? Ko je koaliciji zmanjkalo argumentov, s katerimi bi skušali opravičiti vse svoje laži v zvezi z vzpenjačo v preteklosti, se je zadnjič gospod Slak, podžupan, ki je zadolžen nekaj, da prečisti gnoj vzpenjače pred javnostjo, omenil, da to – da na vzpenjačo lahko gledamo, kot na dodatno progo javnega potniškega prometa. Namreč, če se to pogleda, to se mi zdi prvovrstna šala.

In, tako, da bom kolegu Ostermanu rekel – a veste? Delamo na tem, da izboljšamo javni potniški promet. Zdaj se bomo lahko vozili tudi na vzpenjačo. In to v dolgih oblekah in visokih petah – se bomo lahko vozili na grad, ne? Ne vem, če ste na to mislili. Se pravi, da razvijamo javni potniški promet v Ljubljani. V mestu tukaj, v dolini - nam propada okrog nas. Je hrupen, je smrdljiv. Je netočen. Ne da se prestopat. In tako naprej. Je vse, kar je lahko narobe z njim – narobe. Ampak, bomo mel pa zlo fajn vzpenjačo na grad. Se pravi, ta proga, ki se bo imenovala – ne vem – 35 – Proga 35 – Na grad. Bo pa prvovrstna. Zanj bo pa skrbel graščak Brlek. Menda.

Jaz predlagam tako, kot kolega Gomišček, da enostavno damo javnemu potniškemu prometu. Temu, že obstoječemu, brez tiste dodatne proge. Tiste dodatne proge ne damo v proračun. Jo vržemo ven. In damo obstoječim storitvam javnega potniškega prometa tisti denar, ki je namenjen v naslednjih dveh letih. To je 200 milijonov. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala. Replika dr. Pejovnik.

G. PROF. DR. STANISLAV PEJOVNIK

Hvala lepa za besedo. Bom izjemno kratek. Samo, da nekaj ne bo ostalo neodgovorjeno. Nisem rekel, da je treba ugotavljati število potnikov. Ampak sem rekel, da je treba paziti, da se število potnikov povečuje. In, da mora ljubljanski potniški promet narediti vse, da bo število potnikov vse večje. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. In repliko ima kolega Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Kako dobiti čim več potnikov? Poceni mora biti. Pa priljuden mora biti. Mi pa imamo – priljudna ureditev mora biti. Ne? Ne pa groba.

Mi pa imamo rumene trakove, ki so prazni. Drugod pa nimamo rumenih trakov. Poglejte, cel življenje sem stopil dol iz tramvaja – oprostite, nekateri tega ne razumete, ne? Ker ste še

premladi. Sem stopil iz tramvaja na Ajdovščini, ne? A razumete, da v glavni točki izstopa? Danes ni postajališča. Ampak, je pa prazen rumeni pas, kjer gre avtobus kot šus skozi. Razumete? Ne? Iz Šiške zdaj, moram stopiti dol pri ta novem Kolizeju. In spet, ne? In tako naprej. Pa na vpadnicah – nobenih rumenih trakov, da bi že ustavljali, recimo avtomobilski promet in ga razporejali že prej, ne? Zato, ker ne bi bilo dosti, ker vpadnice so narejen na čim več osebne prometa v center. Ne? In temu služijo mikro-ureditve in tako naprej. Upam, zdaj, ko niso več državne ceste – od obvoznice dol, da bomo mi znali narediti na teh cestah rumene trakove, v prid, ne? Za to je tudi potrebna kategorizacija. Do zdaj je država diktirala. Tudi število – rekel bi – po moje – rumenih pasov na teh cestah, ki so bile tudi državne ceste. V inozemstvo pa jaz ne bi hodil gledat.

Kriza, kriza tramvaja je bila dvakrat pripeljana do konca, kot kriza. Prva je bila v letu 90., ko je ena k tisoč bilo narisano – to je delal Da Llavalle – Urbanistični inštitut, ne? Tramvaj po celi Ljubljani in je bil masaker totalen. In, ker je bil masaker totalen v mestu, ne? Je bil neuresničljiv. Vse pa izvira iz ene napačne sintagme, ki se glasi – tramvaj na ločenem cestišču. Kako češ na ločenem cestišču narediti po stari Ljubljani tramvaj, ko še dveh pasov ponekod ne moreš mimo spustiti? Ne? In tako naprej. Ko na Dunaju nimaš tramvaj na ločenem cestišču. Ko smo mi mesto, ki komajda ima – komajda ima sploh 300 000 ljudi – je tisto, ki komajda je sploh malce, če bi bili linearno mesto. Smo pa krakasto mesto, ne? In tukaj ekonomske upravičenosti ni. In druga kriza je bila – ko je prišel Karlsruhe not – projektanti, ki so – niso družga naredili, kot da so iste špуре narisali. Samo, da je včasih bilo namesto na levi strani – podrta vpadnica – vpadnica podrta na desni strani. Drugač pa, praktično – vse enako pa – pa... veste kaj je bilo še drugače? Pa še prehodi za pešce so bili drugačni. To je vse, kar je ta študija pokazala in spet kriza. Rušenje, ki ga seveda v Ljubljani si ne moremo privoščiti. Za to mora biti tramvaj koncepiran priljudno. Priljudno, na rumenih pasovih, kjer se bo lahko kombiniral tramvaj z avtobusom, ne? Ker nekatere proge ne bojo mogle biti tramvaj in podobno in tako naprej.

Skratka, mamó tam, kjer ne rabimo in nimamo tam, kjer rabimo rumenih pasov. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Razprava kolega Jarc.

G. MIHAEL JARC

Drage svetnice, spoštovani svetniki. Županja mojega soglasja za podražitev LPP-ja, oziroma javnega prevoza danes ne bo dobila. In sicer iz razlogov, ki jih bom navedel. Veliko smo že slišali. Se strinjam s svojimi predhodniki. Nekateri so pač poskušali iskati notranje rezerve, ki naj bi jih v javnem podjetju LPP izkazali. Torej, teh – ta 5% podražitev je v bistvu pravzaprav majhna, ne? To naj bi, kot smo že slišali pomenilo 250 milijonov dodatnih prihodkov iz osnovne dejavnosti. Tako, da – jaz mislim, da če bi LPP najel eno podjetje za to, da bi jim svetovalo, kako racionalizirati, kako poiskati notranje rezerve, bi jih to stalo veliko manj, kot teh 250 milijonov. Prihranki ob letu bi pa bili mnogo večji. Vendar pa mislim, da ni interesa v javnem sektorju po iskanju notranjih rezerv. Pa ne samo pri LPP-ju, ampak na vseh nivojih. A ste že kdaj slišali, da bi kdo v javnem sektorju postal tehnološki višek. Ali pa, da bi na desetine, ali stotine delavcev iz kakšnega javnega sektorja, iz kakšnega – bi rekel – ustanove, ki spada pod javno, pod javni sektor – šlo na cesto? Ne. Še niste slišali. Slišali ste pa samo za proizvodne delavce, da so šli na cesto. In to čez noč.

Namreč, kaj se dogaja? Zdaj, notranjih rezervah – na nivoju LPP-ja, bom skušal kasneje – eno, bom rekel – samo eno idejo dati. Ampak, na nivoju Holdinga, ne? Poglejte – mamó – mamó krovno organizacijo. Holding, ki pač – tam imamo direktorja, pa ene par ljudi, ki te, če

lahko temu tako rečem – skupne zadeve vodi za teh sedem, oziroma osem javnih podjetij. Ali je že kdo tam, na Holdingu, oziroma tej krovni organizaciji pomislil na to, da bi se dalo, bi rekel – računovodske funkcije posameznih javnih podjetij združiti v eno službo. Poslušajte, knjigovodji, ali saldakontu – je popolnoma vseeno, ali knjiži en poslovni dogodek od Energetike, ali od LPP-ja, ali pa od Vodovoda in Kanalizacije. Jasno, da v dobi računalništva bi to bilo seveda možno. In računalniških povezav. Vendar pa bi se verjetno tudi zgodil odpust nekaj deset delavcev, ali pa celo sto delavcev – sedanjih računovodskih služb, po posameznih javnih podjetjih. Račune, preračunajte to, kakšen bi bil prihranek na – torej pri letnih bilancah. Torej, pri dobičkih javnih podjetij. Seveda ne bom razpravljajal zdaj o tem, kaj bi za – makro-gospodarstvo, oziroma za – za – za proračun pomenili brezposelni. Vendar, to so pač druge zadeve. Ampak, mislim, da se je premalo storilo, da bi se – bi rekel – znotraj samega podjetja, ali pa tudi potem na nivoju Holdinga – poiskalo notranje rezerve. In se ne bi srečevali, ne štiri leta, kot je rekel gospod Černjak. To je pač njegov mandat – jaz že enajsto leto tle sedim, pa vsako leto je šla – torej, je bila subvencija zdaj v zadnjih letih milijarda. Tam, na začetku pa okrog 500 do 750 milijonov. Zdaj, zakaj ne bi pa tudi javno podjetje Vodovod, ki tudi opravlja obvezno gospodarsko javno službo – tudi kakšno subvencijo dobila, ne?

Zdaj, kar se tiče, - saj to so drobne zadeve, ne? Ampak, treba je pač gledati globalno. Jasno, tirni promet je vizija. Kdaj bo uresničeno? Ne bo? Mel smo ga. Šel je ven. Vemo za razloge. Namreč, še ena zadeva, ki bi v bistvu tudi lahko pripomogla k racionalizaciji poslovanja. Predvsem, bi rekel, z vidika stroškov goriv. Je tako imenovani eko dizl, ne? Zdaj, jaz slišim tukaj, imam razne informacije, ne? Pač, da je eko dizl bistveno dražji, od dizla, ki se uporablja. Od tega Petro dizla, če mu lahko tako rečem – vendar pa, kakor sem sledil zadeve, mislim, da je Delo objavilo eno sliko enega črnega obrata tamle za Bežigradom. Kjer se nek zasebnik, ali kvazi zasebnik ukvarja s prodajo eko dizla. Baje se da tam dobiti eko dizl po 100 tolarjev. Torej, ne samo za avtobuse. Vsak dizl praktično ga prenese. Ne dela pa družga, kot, da odpadno jedilno olje, ki ga ne vem kje zbira – po gostinskih obratih – enostavno preceedi dvakrat čez gazo. To se pravi, odstrani tiste drobtine. In ga prodaja ljudem, ki vozijo dizl avtomobile. Jaz sem se že sam peljal z enim – sicer malo bolj razmahanim dizlom, starejšim golfom. Ki je vozil na odpadno jedilno olje. Torej, večino olja iz gostinskih obratov, pa odkupijo Avstrijci in ga predelajo potem v svojih obratih v tako imenovan bio dizl. Samo v Gradcu 17 mestnih avtobusov vozi na bio dizl. Torej, tudi evropska direktiva, oziroma direktiva Evropske unije, nas zavezuje, ne vem – do leta 2013, da bomo mogli ne vem koliko – 7, oziroma 13% skupne porabe fosilnih goriv nadomestiti – z bio gorivi, ne? Zdaj, ne vem, mislim, da se tam v Slovenski Bistrici pripravlja ena oljarna. Ampak, tu bi tudi lahko bile iniciative znotraj javnega podjetja. Zdaj ne vem ali čaka javno podjetje Ljubljana, oziroma LPP – na Snago. Ali Snaga na LPP? Da bo ta pobuda prišla od nekod, ne?

Skratka, mislim, da je ta 5% podražitev veliko, bi rekel – zanemarljiva, ne? Zato jo ne bom podprl. Ker ne rešuje ničesar, ampak samo podaljšuje agonijo tega javnega transporta v Ljubljani. Poleg tega pa še opozarjam, da so te podražitve, o katerih smo že razpravljali, razpravljamo danes, pa še bomo razpravljali – to se pravi Žale, LPP, sledi Energetika. Samo majhni valovi, ki napovedujejo Zusnammi val. Zusnammi val. Ta pa bo ob podražitvi vode. Tam se ne bo govorilo o enomestni procentni podražitvi. Ampak, o dvomestni. Nekateri govorijo celo o tromestni, ki jo bo – ki jo bo podražitev za pitno vodo prinesla. Vsled tega, ker bo treba tudi začeti zdaj odplačevati anuitete za – za petnajst milijardno investicijo čistilne naprave. In pa zaradi infrastrukture, v kakršni – torej javnega vodovoda, kakršen je. Torej, poudarjam – podražitev vode bo najbolj drastična. To, kar imamo zdaj, je samo artilerijska priprava na splošni juriš. Kaj pa to pomeni – bi rekel – v državnem nivoju, ko se pripravljamo na – na tako imenovano evro območje. Pa tudi ni, da bi govoril. Bodo pač to makro ekonomisti izračunali, koliko bo to povečalo inflacijo v državi. Hvala za besedo.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Razprava dr. Čepar.

G. DR. DRAGO ČEPAR

Hvala lepa gospod podžupan za besedo. Torej, tudi sam podpiram nadzorni svet v tej odločitvi, da je treba ponovno proučiti razmerja cen. Tudi sam podpiram misel, da je to treba narediti kar se da hitro. Sam, recimo, rad pogledam in vsakokrat, ko govorimo o teh cenah, malo primerjam tole mesečno šolsko vozovnico z vozovnico za prevoz prtljage in psa. In vidim, da je tukaj kar ugodno razmerje letos. Torej, okrog 100 tolarjev v eno smer – je za šolarja, ne? 150 je pa za prtljago, ali psa. Jaz mislim, da je tukaj že tudi malo načrtovanja, kako bo več porabnikov. In mislim pa, da je treba še bolj razmisliti o teh cenah. Gotovo je, da je v Ljubljani dosti več psov, kot pa recimo predšolskih otrok. Tukaj je treba zdaj počasi razmisliti, kam bomo usmerili to svojo zadevo in razmišljanje. Zato menim, da bi bila ta – ta razmislek o razmerjih bi bil potreben. To sem dal samo en mejhen, mejhen primer.

Drugi primer je recimo – tukaj piše, kateri so sto procentno oproščeni. Oproščeni. In, če pogledamo, kateri so sto procentno oproščeni, vidimo, da te kategorije so zelo – počasi se manjšajo. In, če se manjšajo, bi bilo treba nadomestiti s kakšnimi drugimi.

Recimo – vozovnice s sto procentnim popustom – so borci za severno mejo. Zelo pomembna – bi rekel – zelo pomembna – številčno – skupina. Potem so tukaj slovenski borci. Potem so tukaj španski borci. Glejte. Vojni vojaški invalidi. Civilni invalidi vojne. Mirnodobski vojaški invalidi. Nosilci partizanske spomenice. Narodni heroji. Bolniki s cerebralno paralizo. Otroci do četrtega leta starosti.

Torej, po mojih zapažanjih in tako bi rekel – splošnemu sledenju medijev, brez da bi se posebej poglobljal v statistične analize, menim, da se vsi, vse te kategorije številčno zelo manjšajo. In, da bi bilo treba res razmisliti, kako jih bomo nadomestili? Namreč, manjšajo se na žalost – ne samo tisti, ki so zgodovinsko in časovno – bi rekel – pogojeni, da se manjšajo, ne? Od Solunskih borcev in – in za severno mejo in tako naprej. Ampak, manjša se pravgotovo zelo zaskrbljivo tudi otroci do četrtega leta starosti. No, kar pa ni tako samoumevno manjšanje v – v perspektivi nekega mesta, ki želi biti razvojno mesto s prihodnostjo.

Torej, tukaj so recimo brezplačni prevozi. Imajo otroci recimo do četrtega leta starosti, ne? Otroci od petega do desetega leta starosti pa imajo petdeset procentni popust, ne? Recimo, ne? Tisto, kar bi jaz razmišljal, v teh razpravah, ki jih bo nadzorni svet načel je, da bi recimo vsaj to popolno oprostitev povečali do desetega...

.....konec 1. strani II. kasete.....

...in bi tiste, tiste kategorije, ki izginjajo, nadomestijo, nadomestili recimo s tem. Torej, tukaj – to je samo v ilustracijo. Brez seveda, da bi hoteli biti – izčrpen pri tej zadevi. V ilustracijo mojega soglasja, da je treba dobro razmisliti in se dobro posvetiti razpravi o razmerju cen, ki naj odraža neko politiko.

Potem, druga zadeva je tukaj 5%. 5% je več, kot inflacija. 5% je več, kot inflacija in menim, da se realno cene v poprečju ne smejo večat. Zato mojega soglasja tukaj – potrditve ne bo.

Zdaj, seveda toliko, to ni – to ni nobena kritika samemu podjetju, ali njegovemu vodstvu. Vodstvo podjetja v danih razmerah sorazmerno dobro deluje. Park se, vsaj v okviru možnosti in tudi vidno boljša. Izboljšuje prijaznost voznikov – je po mojem osebnem, bi rekel – po moji osebni izkušnji – se – je lahko za pohvaliti. In, tudi to, da so opremljeni avtobusi s tistim, kar je meni pomembno, na kar sem posebej pozoren – z rezervirano za matere, starejše in tako naprej. Tudi tukaj je zadevo za pohvaliti.

Ena bistvenih zadev, ki ste jih tudi drugi kolegi omenili je to, kar je povezano z ugotovitvijo v tem poročilu, ali kar koli je to gradivo – da se je lani povečalo, pomanjšalo za en odstotek – število potnikov. Drugo leto se bo povečalo spet za en odstotek. Zmanjšalo za en odstotek. Hvala.

Torej, kako doseč povečanja, povečanje števila potnikov? Glejte, jaz sem postavil eno svetniško vprašanje pred nedavnim. In sicer je prišlo k meni, k meni so prišli zastopniki 2000 podpisov. Zbranih pred nekaj leti, da bi se proga 6 – podaljšala do konca. Se pravi do meje Mestne občine Ljubljana. Do Gorjanca. Od takrat, nekaj let je že tega nazaj. 2000 podpisov imamo. Lahko vam jih pokažem, če bo koga zanimalo. Kopije. In iz tega nič. Jaz pa povem tole, glejte. Moramo razmišljati pač tam, kjer ljudje so. Pač, če je 2000 podpisanih, pomeni, da nekaj jim to že pomeni. Ampak, to ni izgubljen en kilometer – krat 2000. To je izgubljenih 2000 koristnikov mestnega prometa. Kajti, če se človek odloči, da pri Gorjancu sede v avto, ne bo pripeljal se samo do P +R. In potem sedel na P + R – pustil avto in šel naprej. Ampak – on sede v avto, bo otroka peljal do šole ali sam se bo zapeljal do službe. Ali bo šel v kino. Ali v banko. Ali na kakšen urad, kamor mora iti. To se pravi, ni izgubljen en kilometer, kolikor je podaljšek te proge. Ampak izgubljenih je 2000 potnikov in njihovih družinskih članov, ki so tu podpisali.

Torej, tukaj moramo seveda gledati, kako bi te zadeve – kako bi te zadeve, kako bi te zadeve uredili. To, kar je tudi gospod Jazbinšek – sem sam mislil omeniti. Se pravi, to, kar človeka – kar človeku prevaga, da ne sede v avto, ampak sede na mestni avtobus. Je treba razumeti. Torej, naslednja stvar, ki me tukaj moti, je zadeva. Tukaj govorimo o 40% subvencijah, 60% subvencijah, 10% subvencijah – kakšne naj bi bile. Kakšne so drugod. Ampak, tega ne moremo reševati parcialno, ne? Treba je pogledati, glejte, nekatera mestna podjetja delajo pač primanjkljaj. Druga delajo pač dobiček. Eno mestno podjetje si lahko privoščiti kupiti si S.I.B. banko, ali je to prav, ali ne, je druga stvar. Ampak, očitno je s svojimi uslugami in cenami, katere to tržišče želi, do tega prišlo. Drugo mesto, drugo mestno podjetje pa ne. Ampak, razprava mora biti najprej – kako seštejemo vsa mestna podjetja. Pogledamo, pogledamo kaj si lahko vsak dan financirajo. Kaj ima eno odveč, drugo manj. In potem, ko se vidi, koliko je tistega, kar bi bilo treba iz mestnega proračuna – naj se pride pred mestni svet in naj se reče – to je treba iz mestnega proračuna. Ampak, s celovitim pogledom. Ne da bomo mi najprej glasovali, se bo on zjokal od Energetike. Bo rekel – lačni bomo, dajte nam povečati cene, potem pa kupi S.I.B. banko. Zdaj pa tukaj tudi ne vem. Ta se bo zjokal tudi. Jaz mu verjamem, kot posamezniku. Saj ima vse te račune, ne? Ampak, treba je pa v celoti pogledati. Kaj v celoti Holding prinese in kaj odnese. In potem se vidi kaj smo. Se naredi neka politika in na osnovi te politike se potem dela naprej.

In torej, zdaj, tukaj te primerjave – te primerjave, ki so na zadnji strani – glede cen, ali res mi manj plačujemo, ne glede na to, da je treba tudi upoštevati – dobro, kakor je rekel kolega – kakšne so plače. Pa tudi, če tega ne upoštevamo, tudi, če gremo samo po kurzu pogledati – bi bilo treba malo povprašati, kako te zadeve so. Ali so – tukaj pri nas so, recimo – računani žetoni, kot sem videl. Zdaj, ali so tudi tam računani žetoni? Ali je računano plačilo z gotovino? Jaz sam vem za mesta, ki jih tuki, tuki niso navedena. Da so cene mestnega prometa nižje. In sicer tako nižje od cene naše ene vozovnice – zato, da vstopiš na mestni promet in se voziš magar cel dan.

Torej, ne vem kako so to izbrane. V glavnem – ne vem, moja – tukaj, ko to razpravljamo, sem prav slabe volje, no.

Gospod Kuščer je rekel mestna politika, na podlagi – na področju potniškega prometa, pravi – je škandalozna. Jaz rečem – sem mu hotel replicirat, ne? Mestna politika, na podlagi – na področju mestnega prometa ni, ne? Ni škandalozna. Energija in denar gresta v napačno smer. Boječe smo se dane dotaknili. Slučajno. Ker je gospod direktor prišel predlagat nove cene. Smo se dotaknili problematike. Vidimo nepripravljeni. Slučajno pripravljeni. Tisti, ki bi morali biti pripravljeni – iz koalicije – niso nič pripravljeni. Vendar MOL drugače pa o tem ne govori. Ni – ne pelje, ne vzpodbujate niti javne razprave, niti polemike, niti razprave v mestnem svetu. Ampak, pospešuje in razmišlja – torej razpravlja – čas in denar vlaga v velevažni projekt vzpenjače. Na drugače nedostopni grajski hrib.

G. MILOŠ PAVLICA

Ali ste končal? Hvala lepa. No, razprava je, kljub temu, da se posebej ne vzpodbuja kar živahna. Kolega Jazbinšek ima samo repliko, potem bomo pa imeli pavzo.

G. MIHA JAZBINŠEK

Ja. In sicer mam repliko o – na privilegije, ne? In kako je nadzorni svet pravzaprav na to nepripravljen. Ne? In jazh visoko cenim blagohoten in pronicljiv razmišljanje gospoda Čeparja. Ki je seveda, zaradi njegove funkcije v državi včasih malo previden pri kvalifikacijah posameznih pojmov. Ampak, če bi znali, ne? Koalicija poslušati, bi tudi kaj razumela, ne?

Razumet bo morala to, da je res treba narediti tisto, kar je si zadal za svoje gospod Stane Pejovnik, ne? On je v prvi točki rekel – pejmo v podražitev, ne? Za 5%. V drugi točki je mel pa, oprostite tako slabo vest, da je moral znotraj sklepanja o – o, o podražitvi sprejet sklep, ki ima značaj programiranja sej. Ne? On je rekel, ne? Da bomo kot posebno točko dnevnega reda na eni od naslednjih sej in je rekel, ki bo v prvem četrtletju leta 2005. To se pravi ta slaba vest, glede kategorije v – razmerja kategorij vozovnic in pa politike cen, ne? Je bila blazna, ne? Toliko, da je bilo treba res programirati naslednjo sejo, da bo znotraj marca.

Edino tu nastopi en blazen problem. Ki ga kot vprašanje naslavljam gospodu Pejovniku, ki je glavni nadzornik...

... iz dvorane – nerazumljivo...

... no prav. Ali pa – saj je vseeno – replika, govorim tam, ne?

G. MILOŠ PAVLICA

Kolega Jazbinšek... /// nerazumljivo... /// - zlorabil poslovnik...

G. MIHA JAZBINŠEK

Ja bom. Ne, ne, ne, ne, ne....Gre za privilegije. Namreč diskusija je bila o tej seji, ki bo, ne? Nadzornega sveta. In diskusija je bila o privilegijih, ne? Jaz razumem, da se reče devetdeset let staremu, ne? Damo privilegij, ne? To je po mojem tako, kot vprašanje mobitelov, ne? Ne

razumem pa, da damo Solunskemu borcu, ne? Ta privilegij. Ker menda ma v plači že tudi nekaj mal privilegija. Ampak, recimo, da je to legalen privilegij. Da ne paše pod privilegije... To se pravi odpustek...

G. MILOŠ PAVLICA

... mislim, da nobeden nima več tega privilegija....

G. MIHA JAZBINŠEK

No. Pol pa kakšni veterani vojne za Slovenijo, recimo, majo ta privilegij. Ne? In zdaj me zanima, kako bo legalnost teh privilegijev, gospod Pejovnik do konca marca, uspel perfektno zanalizirat, da bi lahko na točki dnevnega reda, sprejeli nova razmerja kategorije vozovnic. In novo politiko cen? Za katero je sicer direktor rekel, da bo to 2007 prišlo v poštev. Ampak, jaz upam, da se bo to zgodilo prej. Kakor vidite – razprave o politiki cen in sploh o politiki javnega potniškega prometa, se začenjajo odpirat. In, ker predvidevam...

G. MILOŠ PAVLICA

Gospod Jazbinšek...jaz vas prosim, če lahko končate?

G. MIHA JAZBINŠEK

... neka podražitev, ki jo predvidevamo – še nekaj podražitev v letošnjem letu – bomo torej mel še parkrat lahko konceptualne razprave. Edino koncepta pa ne bo nikoli na to mizo. Da bi bil koncept na teh razpravah. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

... vem, da zlorabljate to, na teh sejah. Še replika na repliko kolega Pejovnik.

G. PROF. DR. STANISLAV PEJOVNIK

Jaz moram reči, da to repliko na repliko umikam. Nisem razumel kaj je hotel kolega svetnik povedat.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Dober tek. Dobimo se sedem pa pet minut. Hvala lepa.

-----o d m o r

... nadaljujemo sejo. Po pavzi. Sklepčni smo. Besedo za razpravo ima kolega Franci Slak. Prosim, če se malo posedemo, pa dovolimo razpravljavcu, da bi...

G. FRANCI SLAK

Mene ne moti, če je prazna dvorana. Bom vseeno povedal tisto, kar mislim. Ne bi se osredotočil na posamezne cene, oziroma na cene, kot take. Motijo me pa druge stvari. Predvsem to, da mi dobimo nek predlog, ki je v bistvu zavajajoč. Oziroma manj pomemben, ali pa malo pomemben napram tistim zadevam, ki jih pač ne obravnavamo.

Poglejte, mi bomo zdele s povišanjem cen, ki je višji sicer od predvidene inflacije za letošnje leto 2,7%. Razpravljamo o 250 milijonih. Ne bomo pa nič rekli o tistih sredstvih, ki že iz leta v leto zmanjšujemo, oziroma zmanjšujemo premoženje javnih podjetij. In tudi s tem premoženja Mestne občine Ljubljana.

Kje so glavni vzroki, da prihaja do teh anomalij. Oziroma stalnih izgub? Po drugi strani pa vidimo, da stroški kar lepo naraščajo. Da so stroški več, kot normalni. In, da tudi osebni dohodki lepo rastejo. Danes bomo, oziroma meščani Ljubljane zelo poslušajo, kaj se bo zgodilo - oziroma čakajo. Ker ped časom – so bili v raznih, oziroma so v raznih časopisih objavljali osebne dohodke direktorjev javnih podjetij. In moram reči, da kar veliko ljudi – Ljubljančanov, sposobnih, bi rado sedelo na teh mestih. In dobivalo take plače. In danes nismo nič rekli, kje bi se dalo še kaj prišparati. Kje bi se dalo te stroške zmanjšati.

Jaz krivim tukaj tudi nadzorne svete. Nadzorni sveti so bili postavljeni od lastnika. Nadzorni sveti bi morali biti tisti, ki dajejo tudi svoje mnenje. Mnenje v korist lastnika. Ne pa v korist podjetja, oziroma vodstva javnega podjetja. Poglejte, če pogledamo te sklepe, ki so tu napisani se mi zdi, da so zavajajoči. Zavajajoči s tega vidika, da naj bi mestne svetnike prepričali, da s 5% povečanja plač – bomo rešili javno podjetje Ljubljana. Kar ni res.

Drugo – da se bodo določila nova razmerja, s katerim naj bi povečali število prevozov, oziroma prebivalcev, ki se bodo vozili z javnimi prevozi. In s tem povečali prihodek. In na koncu koncev – nadzorni svet bo aktivno sodeloval pri pripravi gradiva za širšo razpravo na mestnem svetu. Meni je žal, da se nadzorni sveti ne zavedajo, v kakšni vlogi so. Da so oni predstavniki lastnika. Da so oni tisti, ki morajo čuvati premoženje. In, da prevzemajo tudi materialno odgovornost za napake, ki jih delajo, oziroma, ki so narejene. In v podjetjih, ki iz leta v leto odpisujemo premoženje, se nobenemu ne zgodi nič. Jaz do danes – še nobenega nadzornega sveta nismo poklicali na odgovornost. In nobenega člana nadzornega sveta nismo odstavili. Še več. Nobenega, zaradi slabega poslovanja, nobenega direktorja javnih podjetij, do zdaj – nismo odpoklicali. In mislim, da je tle osnovni problem našega poslovanja. Oziroma tega, da se iz leta v leto pogovarjamo o večjih – povišanju cen, od javnega podjetja v javno podjetje. In, da vse to breme gre v škodo naših, oziroma prebivalcev mesta Ljubljane.

Meni je žal, da moram proti svojemu kolegu, ki je tudi tu, gospodu Pejovniku – reč par kritičnih besed. Da ne nastopa, kot predsednik nadzornega sveta, kar malo na drugačen način. Da bi on, ki je danes med nami, pa kot kolega, ali pa kot predsednik nadzornega sveta, moral dati tudi svoje mnenje. Mnenje o tem, kaj je nadzorni svet naredil. Kakšne naloge je on postavil vodstvu javnega podjetja? In kakšni so ti učinki. Ne pa da bo aktivno sodeloval pri ureditvi, oziroma, med vrsticami lahko preberemo – aktivno sodeloval pri – pri diskusiji v korist tega, da se bojo cene tudi povečale. Dokler bomo tako nastopali, ne bomo mogli slediti interesu države. Pa tudi prebivalcev mesta Ljubljane. Mislim, rečem države, zaradi tega, ker mi delamo zdaj inflacijo. Povzročamo inflacijo države. Inflacijo na državnem nivoju.

Poglejte, če mi sprejmemo povečanje cen več, kot 2,7% - gre to v breme tistega, ki naj bi skrbel, da te inflacije ne bi bile, ta inflacija ne bi bila višja. In – in če druge, če druga, recimo – gospodarske družbe, no saj – gospa me bo lahko potem popravila. Bo imela možnost replike, ampak, če se druge gospodarske družbe držijo teh okvirov. Ker če bi se podraževali razne storitve in izdelki več, kot 2,7%, potem bi bila inflacija večja. Sigurno. Ne? In, jaz predlagam, da damo nek zahtevek nadzornemu svetu. Nadzornemu svetu, ker smo ga mi postavili. Da ta nadzorni svet prouči na osnovi zahteve, ki jo bo dal upravi javnega podjetja. Kakšni so stroški in na kakšen način lahko te stroške znižamo. Dokler pa mi nimamo tega

pregleda, imamo pregled – samo nad plačo direktorja. Ki vemo, da ni nizka. In, ki vemo, da plača direktorja vzpostavlja nek odnos do drugih podrejenih. In, če zaključujemo s tega vidika, potem je tle dost rezerve. In tle je lahko tudi marsikaj prihranjeno.

Tako, da mestni svetniki Nove Slovenije takega predloga, kot ga imamo danes pred sabo – sigurno ne bomo podprli. Ker, če se nočemo iti igrice, potem lahko rečemo, da potem pustimo, da spet premoženje zmanjšamo za teh 250 milijonov. In se ne bo zgodilo nič. Mogoče še bolj pošteno – ker zaradi neurejenih zadev. Neurejene organizacije. Bodo pač to breme prenesli, oziroma bojo obremenjeni vsi občani. Vsi davkoplačevalci. Ne pa samo tisti, ki se vozijo z avtobusom. Oziroma z mestnim prometom. Ker, na koncu koncev so le to tisti, ki nimajo možnosti, da bi se vozili s svojim vozilom. Pa se vozijo z mestnim prometom. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Kot dober poznavalec dela nadzornih svetov, ste si prislužil kar štiri replike. Dr. Pejovnik.

G. PROF. DR. STANISLAV PEJOVNIK

A lahko jaz? Hvala lepa. Moram reči, da sem pravzaprav presenečen, kako lahko delo nadzornega sveta Ljubljanskega potniškega prometa ocenjujete na osnovi izvlečka iz zapisnika? Iz katerega so potegnjeni samo sklepi. Razprave, ki jo je imel nadzorni svet ob tej točki dnevnega reda na seji nadzornega sveta. Ta razprava ni bila namenjena mestnemu svetu, ampak se je nadzorni svet opredelil na osnovi resne in poglobljene analize, za podražitev, predlagano, kot ste jo dobili danes mestni svetniki na mizo. Ob tem je seveda obravnaval še vrsto stvari, za katere danes slišim, da jih ni obravnaval. Ko bo na dnevnem redu poročilo o celokupnem poslovanju Ljubljanskega potniškega prometa, bom seveda z največjim zadovoljstvom in veseljem odgovarjal za tisto obdobje vodenja nadzornega sveta, ki ga bom opravil. To je približno štiri mesece. Mislim zadnje štiri mesece. Ne bom pa seveda odgovarjal za nazaj kolega Slak. In pričakujem, da to niti ne, da se zavedate, da to ni moja kakršna koli odgovornost. Taka ali drugačna.

Moram seveda povedat, da je nadzorni svet s tem, ko je odprl določena vprašanja, ki ste jih dobili danes na sejo mestnega sveta, kot dva dodatna sklepa – ob tej obravnavi – pokazal resnost pri delu. Ker – ker, če pogledate natančno razmerja med posameznimi kategorijami, vam povedal samo en primer. Notri je cena, ki je različna za upokojence in različna za starejše občane. Ob tem se je seveda nadzorni svet vprašal, ali je takšna porazdelitev, takšna kategorizacija še umestna. Ali ne bi kazalo razmišljati o kakšnih drugih stvareh? Vendar pa – seveda, na osnovi razmisleka in pametne in primernih vstopnih podatkov. In odgovornosti, kolega Slak, se prav nič ne bojim. Tisti hip, ko sem to funkcijo sprejel, sem vedel, kakšno funkcijo sprejemam. Danes se nisem oglasil še k razpravi, kot mestni svetnik. Če bo potrebno, se bom pa oglasil k razpravi. Za enkrat odgovarjam ves čas, kot predsednik nadzornega sveta. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Replika na repliko, kolega Slak.

G. FRANCI SLAK

Mislim, da gre razprava v pravo smer. Vesel sem, da je gospod Pejovnik vzel to resno. Ker, jaz sem pogrešal pri teh sklepih predvsem to, ne? Da bi nadzorni svet tudi povedal, kakšno nalogo je dal upravi, oziroma vodstvu mestnega prometa. Da bi bil tudi ta sklep. Ker, če je bil nadzorni svet – zasedal, potem bi moral neke zadolžitve dati. In te zadolžitve so tiste, ki bi lahko nam povedale, kaj misli nadzorni svet. In tudi kakšne, oziroma kakšne zadolžitve je vodstvo javnega podjetja Ljubljana dobilo.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Replika dr. Gomišček.

G. DR. GREGOR GOMIŠČEK

Hvala lepa. Mogoče bom malo provokativen. Jaz moram reči, da pozdravljam razpravo, ko jo je Franci Slak vodil v zvezi z nadzornimi svetovi. Ampak, moram pa na drugi strani reči, da kolega Pejovnik – mislim, da se ni treba tako razburiti. Ker moram reči, da bi bil pa vesel, če bi malo ljudje se zresnili. Ko smo debatirali o vlogi nadzornih svetov pri S.I.B. banki, ne? Tam pa mislim, da so tiste milijarde, pa niso kar tako za – za od mize – za povleč, kakor tile milijoni pri LPP-ju. Ampak, tam se mi je pa vse skupaj zdelo, da v okviru iste, tako imenovane politične družine, si pa ja ne bomo belili nekako, pa grenili življenje, ne? Tako, da pozdravljam to debato, ne? Ampak, upam, da se bo prijela tistih, ki so v nadzornih svetih raznih S.I.B. bank, pa LPP-jev. Mal manj za LPP-je, no. Hvala.

G. MILOŠ PAVLICA

Na žalost je samo ena S.I.B. banka, pa še te ni več. Replika – kolega Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Torej, kar je vsebinskega povedano, ne? SE blazno strinjam z razpravo gospoda Francija Slaka, ne? Edino nekaj se je zmotil, ne? Zmotil se je, da smo mi imenovali gospoda Pejovnika, ne? Imenoval ga je gospod Cerar. Peter Cerar.

... iz dvorane – nerazumljivo...

Ja, on je bil v.d. direktorja Holdinga. Zato je tudi vsa nadaljnja razprava gospoda Pejovnika čisto zavajanje, ki se glasi – prvič, da ni odgovoren za nazaj, ker je že dolg časa tam, je rekel. Ampak, za naprej pravi...

G. MILOŠ PAVLICA

Kolega Jazbinšek...

G. MIHA JAZBINŠEK

Ne, ne – to je pa resna razprava zdele, prosim...

G. MILOŠ PAVLICA

Če bi poslušal, bi videl, da je on samo nekaj mesecev in da ga ni imenoval Cerar. Ker je samo nekaj mesecev v nadzornem svetu. In to je jasno povedal.

G. MIHA JAZBINŠEK

V.d. direktorja – Cerar – je sedem ustanovitvenih aktov sproduciral, v katerih notri so imenovani nadzorni sveti. V ustanovitvenih aktih. Z – z roko gospoda Cerarja v ustanovitveni akt in Senico. In ne se pregovarjat okrog mene, ker sem precizen, kadar hočem. In neprecizen, kadar nočem. A razumete? In zdaj naprej...

... smeh v dvorani....

In zdaj naprej. Zakaj je to zavajanje? Zato, ker se je seveda, Franci Slak se je zmotil. On je mislil, da bo zdaj na odgovornost poklical njega. Kaki. Tudi, ko bo poročilo dajal gospod Pejovnik, ga bo dajal komu? Nikoli temu mestnemu svetu, ampak gospe Grozdetovi in temu svetu ustanoviteljev. Ki ni svet ustanoviteljev. Če bo sploh svetu ustanoviteljev to poročilo dajal. On zdaj govori, da bo vpričo nas se kot odgovoren pokazal. Seveda se je pokazal s tem sklepom, kot popolnoma neodgovoren. Kakšen je pa to neresen rok za zadolžitve, ki ga bo realiziral v prvem četrtletju leta 2005? Oprostite, popolnoma neresen rok, ne? Kar pomeni, da seveda funkcioniranje zadolžitev s strani nadzornega sveta, napram javnemu podjetju – popolnoma neresno. Ker mu politiko cen – do konca marca ne bo dal. Ne bo dal. Javno podjetje. Sploh pa ne tako, da bi bilo dostojno za obravnavo. Ampak, tisto, kar je – zdele, ko hoče, da mu podpremo znižanje cen – zdele nam bo odgovarjal. Ko bo šlo pa za res – pravi da bo odgovarjal. Ko bo šlo pa za res – pa temu mestnemu svetu ne bo dal nič na odgovor. In to je to, kar je – rekel bi – v vsej tej razpravi – umazano.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Replika na repliko dr. Pejovnik.

G. PROF. DR. STANISLAV PEJOVNIK

Jaz moram reči, da sem res navdušen nad vedeževalskimi sposobnostimi kolega svetnika. Bi mu pa priporočil, da bi se vedeževanju odrekel. In v tem mestnem svetu razpravljaj z zdravo pametjo in na osnovi argumentov.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. To je bila kratka replika. Dr. Metka Tekavčič ma repliko.

GA. PROF. DR. METKA TEKAVČIČ

Ja – gospod Franci Slak, zdaj trditi, da vemo o poslovanju mestnega potniškega prometa samo to, kakšna je plača direktorja, je malo neodgovorno. Ker verjamem, da nisi neodgovoren. Kolega Franci, vem, da si gardivo prebral. Kjer maš seveda vse informacije o stroških zelo natančno tudi razdelane. In seveda se strinjam, da lahko tudi sklenemo, da generalni direktorici odvzamemo plačo – pa ne bo to niti en promil v stroških.

Dejstvo je, da smo imeli v prostorih te mestne hiše razpravo o študiji, ki je bila narejena o stanju v mestnem potniškem prometu. Na predlog seveda, na zahtevo Nadzornega sveta Holdinga. Tule notri skoraj da nikogar od tistih, ki zdaj vse veste o poslovanju ljubljanskega potniškega prometa ni bilo. Dr. Rejčeva je predstavljala študijo. Samo toliko, da vas spomnim. In narejena je bila zelo, zelo kakovostno.

Tako, da – mislim, da je nekorektno, seveda v silni opozicijski vnemi pozabljati na to, kaj piše v gradivu in kako stvari dejansko stojijo.

No, kolega Miha Jazbinšek je pa že sam povedal, da ne bo tisto držalo, kdo je koga imenoval. Ampak, Miha tebi vendarle tudi – Stane Pejovnik je mogoče štiri mesece predsednik nadzornega sveta. Pred tem je bil pa nekdo drug, veš?

... iz dvorane – nerazumljivo...

...ja, no in ...In bi prosila, da ne doktoriramo na temo nadzornih svetov. Mislim, da pri teh nadzornih svetih lahko opazovalec dobi včasih občutek, da na teh vprašanjih zdravimo vsak svoje frustracije. Gospod Gomišček je nekaj vmes pregle povedal. Saj vem, kaj je hotel reči, ampak to, kar je rekel – je mel popolnoma drugo konotacijo. Če bo hotel, mu bom po koncu seje povedala, kaj je pravzaprav rekel in na kaj je opozoril. Seveda je ustrelil malo mimo.

No, je pa res tudi nekaj, ne? Da se strinjam, - da se strinjam, da je kar prav, da v glavnem mestne svetnice in mestni svetniki nadzirajo poslovanje javnih podjetij, v okviru Mestne občine Ljubljana. Ker se mi zdi in zdi se mi, da bi bili predvsem svetnice in svetniki tisti najbolj primerni, ki naj bi to nadzirali. Ki bi nadzirali. Ker bi potem marsikatero tole obmetavanje čez klopi odpadlo.

Dejstvo je namreč, da se zelo jasno ve, kaj in kako se v poslovanju lahko nadzira. In, spoštovani kolegi, ki ste zdaj postali člani nadzornih svetov v določenih inštitucijah in drugih nadzornih organov. Jaz vam to iz srca privoščim, zato, ker menim, da je zelo prav, da dobimo vsak svoje izkušnje. In potem mislim, da bomo tule enkrat morali se znajti v situaciji, ko bomo gospodu Slaku rekli, da preprosto ne more odločati. Ko bo nastopil enkrat, kot branilec interesov mesta. Drugič pa, kot branilec interesov DARS-a. A veste? Tako, da je to zelo, zelo taka situacija. In, da predlagam, da smo v teh razpravah strpni.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Replika, tri replike na repliko. Kolega Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Torej, tle smo slišali poduk, da naj nadziramo. Kako naj nadziramo, če nismo v nadzornih svetih? Nadzira samo tako zvana politična družina. Kot se je izrazila, ki jo seveda v nadzorne svete daje gospa Grozde. Iz iste politične družine. Zato jaz seveda oporekam. In to je zasebno pravni subjekt. Kvazi javno podjetje, do katerega mi nimamo dostopa. Zato jaz oporekam tudi temu, da se bo za interno študijo, z interno študijo, nekega javnega podjetja – tukaj nas, na neki neobvezni razpravi filalo z nekimi študijami. Študija mora imeti out put. Out put se skozi normativne akte sprejme. In se na ta način upravlja. Ne upravlja se z udeležbo na – na nekih študijah, ki jih ima politična družina sama za sebe, v okviru javnega podjetja, kjer mi ne moremo priti v nadzorne svete.

G. MILOŠ PAVLICA

Predstavitev je bila sicer javna, ampak na njo smo bili povabljeni...

... iz dvorane - nerazumljivo...

Kar pogosto to počnete kolega Jazbinšek. Replika na repliko, dr. Gomišček.

G. DR. GREGOR GOMIŠČEK

Ja, tudi sam moram replicirati kolegici dr. Tekavčičevi, ko je rekla – ja, sem vesela, da ste zdaj nekateri v nadzornih svetih, da boste videli, kako je to. To veselje bi lahko že zdavnaj prej poskrbel, da bi imeli. Smo se skoz, smo se skoz tako ponujali in se hoteli naučit v tem mestnem svetu, pa nekako kar niste sprejeli te naše ponudbe. V Holdingu je zadost nadzornih svetov, da nas bi malo naučili. Pa še vam bi veselje očitno naredili. Pa nič od tega ni bilo. Tako, da to veselje, moram reči, da malo mazohistično deluje. Tole izjavo, kar ste rekli.

G. MILOŠ PAVLICA

Kolega Gomišček, ne pretiravate s ponudbami. Kot vemo. Zdaj, ko imate možnost. Kolega Slak.

G. SLAVKO SLAK

No, jaz sem samo hotel opozoriti, da recimo – predvsem na to, da premalo gledamo na premoženje. In, da s takimi zadevami potem – z malenkostmi se bolj ukvarjamo, kot s tem, kar bi bilo potrebno. In, da vse premalo izkoriščamo člane nadzornega sveta. In, da bi bilo dobro, ko razpravljamo o pomembnih zadevah, ki se tičejo vseh občanov Ljubljane, da bi predsednik nadzornega sveta tudi prišel in povedal svoje stališče. Ker ne gre za to, ne? Da bo on pripravil rešitev. Ampak, da bo on, kot predstavnik lastnika povedal, kakšne ukrepe je zavzel nadzorni svet, da ne bi prišlo recimo do takih podražitev, kot prihaja.

Glede DARS-a pa MOL-a, moram reči, da nisem s tem čisto nič obremenjen. In mislim, da bom lahko prispeval v korist enega in drugega.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. In nadaljujemo razpravo. Kolega Jemec je na vrsti za razpravo.

G. JANEZ JEMEC

Hvala lepa gospod podžupan. Spoštovane svetnice, svetniki. Bom majčkn v drugo smer razpravljal, da se malo popestri, pa mal razelektri štimunga v dvorani. Mislim, da sploh ni, no, bolj mal – tako rečem – se delam, da sploh ni tako hudo, kot je slišati. Da ni taka kriza v javnem podjetju. Javnem potniškem prometu. Ker iz razlage predstavnika tukaj, moram reči, da niti nisem slišal glavnega razloga, za težave, v katerih je javni potniški promet. Namreč, zakaj ima premalo potnikov? Vse sorte, vse, razne vzroke je povedal. Od sedežev, pa nasmehov, pa vsega tega. To, da pa – da pa, da se pa zgublja šansa pridobit potnike vsak dan, deset let zaporedoma že – vsak dan. Pa ni omenil. To pomeni, da se nobeden ne spusti v eno vsebinsko analizo, pa da bi – da bi poiskal razlog, zakaj potnikov ni, ne? Namreč, v tem

poročilu nekje sem prebral, ne? V opisovanju. Kar je v redu. Kar je za pohvaliti. Nek poduk – kdaj – kdaj efekt potnikov dobiva – kdaj pride do efekta potnikov? Namreč ob prometnih konicah. Takrat je javni potniški promet masoven. Čez dan, ko letajo avtobusi prazni gor pa dol, pa zvečer, takrat je več ali manj vseeno. Ampak, potniki si iščejo v potniških, v delovnih konicah.

Zdaj smo pa tam, kjer sem hotel povedat. Za – za to uhajanje potnikov pa res ni samo kriv javni potniški promet. Ampak, je močno sokrivo mesto samo. Namreč, ves čas malo aludiram na razmere v – v mojem koncu, v Šentvidu. Kjer razmere dobro poznam. In je tako, mam že kar narisano pred seboj, kako to poteka. Sej pravim, deset let mi je za mero – ta dogajanje. In tam potniki, na končni postaji že enostavno več ne vstopajo. Tam že kar najdete pol prazen avtobus, ko odpelje. Zato, ker je predolga potovalna – predolg potovalen čas. In ta rešitev, v to smer – je pa zelo kompleksna. In to ta potniški promet ne more nič narediti. Če še dva avtobusa kupi, ali pa štiri za to linijo. Bo še več dren. Pa še toliko, sorazmerno bolj bodo prazni, a ne?

Ampak, gre za to vprašanje, ki mi leži na duši že dolgo časa. Pa ga bom še tle povedal. Poslali smo že pred dolgo časa – ali pa že, v - preko te civilne pobude v mestni svet – mislim, da ste ga dobili, kjer je predlog kako razrešiti te – te zagate na mestnih vpadnicah, ki so hkrati zelo močne žile javnega potniškega prometa. In tam rapidno zgublamo število potnikov. Vsak dan zjutraj od šestih do osmih, pa popoldne od štirih do šestih – kjer so te konice. Zračunajte, koliko potnikov pa tam zgubimo. In tu, tu – moram biti zelo kritičen do mesta, zato, ker pri vsej tej torturi tega prometa, ki smo ga bili prebivalci tam deležni – zmer – oziroma smo ga še – smo slišali, recimo oceno na eni javni razpravi – načelnika mestnega urbanizme. Da mu je vseeno kaj, konkretno, zdaj, trenutno na DARS v Šentvidu počne, ko koncipira to križišče. Regionalno sredi Šentvida. Ko moramo priznat, da ne dela družga, kot da dela en velik zamašek, ki bo še bolj zapletel prometne razmere v tem koncu.

Zdaj, debata gre že predaleč in bom zaključil. To sem hotel povedat, ker tukaj je kompleksna zadeva in tukaj bi mesto se moralo angažirati na razreševanju teh gostot prometa, kjer bi potniški promet lahko deloval. Zdaj pa bolj – je pa bolj stoječ, kot pa dinamičen. Hvala.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Za razpravo se je prijavil kolega Jani Möderndorfer.

G. JANKO MÖDERNDORFER

Ja. Jaz seveda ne bom ostal dolžen na nekatere odgovore, ki so bile v samem začetku razprave in pa seveda replik.

Bom pa seveda v samem začetku mogel reč tisto, kar se seveda ves čas izogibam – kolega Jazbinšek je itak postal strokovnjak za vsa področja v tem mestu. To, da je danes izjavil in potrdil to, da je on itak precizen samo takrat, ko on želi in hoče, je seveda potrdil tisto teorijo, da mu ne gre verjeti vsako stvar, ki jo izreče v mestnem svetu, ker ne vemo, ali jo misli resno. Torej, tisto, kar seveda se pa meni zdi zelo pomembno pa je, da seveda s tem dvigom cen in ko se pogovarjamo o tem v mestnem svetu kar z nekaterimi mestnimi svetniki sem se pogovarjal tudi tako, na hodniku – sem pravzaprav ugotovil, da v bistvu – saj ne vejo čisto točno zakaj bojo proti. Bojo proti zato, ker to pač preprosto ni simpatična poteza nikomur, nobenemu, nikoli, nikdar ni simpatično dvigovati cene. S tem nikoli nisi bil nikdar všečen. Po drugi strani pa, ko jih pa vprašam, pa pravzaprav neke alternative in odgovora za to pa ni. Gospod Jemec je pravzaprav prej razpravljal v tem smeri, ko je rekel, da pravzaprav uvodničarja pravzaprav ni razumel čisto najboljše, kaj pravzaprav pomeni ta dvig cene. Jaz mislim, da smo dobili gradivo in da v gradivu zelo jasno piše, zakaj dvig cene. Ne nazadnje,

če si boste pregledali gradivo, boste videli, da v gradivu - da mestni potniški promet, oziroma LPP – pričakuje milijardo osemsto subvencije od tega proračuna. Če hoče izpeljat določene naloge. Samo odprite si gradivo, pa boste videli kaj not piše. Seveda si jaz ne predstavljam, da bo ta mestni svet potrdil milijardo osemsto milijonov subvencije. Ne? Ker potem marsikatero stvar tudi ne bomo mogli narediti v temu mestu. Pa vendar, kje je alternativa, če danes ne potrdimo teh cen, oziroma ne podamo soglasje županji, da o tem sklepa na svetu ustanoviteljev.

Namreč, vsaka stagnacija pomeni tudi nazadovanje. Če se spomnite, kar nekaj let nazaj – je – so javna podjetja zaradi tega, ker pravzaprav se niso dvigovale cene, kar nekaj let nazaj. Je bil potem problem zaradi tega, ker prvi, ki so pa prišli z željo po dvigu cen, je pa seveda vsak dvig cen pomenil seveda – z njihovo obrazložitvijo, da tudi tisti dvig cen ne bo pravzaprav opravičil neke rasti, a ne? Zato, da bojo lahko izpeljali. In to se pač vleče, kot jara kača. Sam osebno menim, da pravzaprav je treba vzdrževati tisto, kar imamo. In, da – tako bom rekel – s tistimi načrti, kako pravzaprav urediti – pa jaz mislim, da več ali manj vsi dobro vemo, kako pravzaprav lahko to speljemo. Vsaj tisti, ki se s tem strokovno profesionalno ukvarjamo. Se ukvarjajo. Jaz se ne, se opravičujem. In na ta način seveda ne bomo nikoli dosegal, če bomo striktno samo govorili, da cene pač preprosto ne moremo dvigniti.

V tem materialu, ki ga imamo danes pred sabo, mislim, da vsak, ki ga prebere, zelo jasno tudi vidi primerjavo cen nekaterih mest. Kakšne so cene pri nas in kakšne so cene drugje. To, da pa seveda je problem tega prometa gledati v celoti, ne samo potniškega prometa. Se pravi ljubljanskega potniškega prometa – na splošno javnega prevoza in pa prometa na sploh, ki se odvija v mestu, seveda pa ima, bom rekel, bistveno večje razsežnosti.

Tisto, kar je bilo danes seveda rečeno v posmeh in pa nekih iskanj rezerv in skratka, tisto, kar je zelo simpatično, všečno, kadar se z nekim projektom ne strinjaš, preprosto predlagaš – tam imate denar – iz tistega projekta dajmo rajše za Ljubljanski potniški promet in bomo rešili problem. Sam seveda zagovarjam, da to mesto postaja vedno bolj in bolj neučinkovito. Predvsem zaradi tega, ker bi zelo rado neke projekte začelo. Potem pa te projekte preprosto zavira. In noben projekt ni primerljiv z drugim projektom. In ga preprosto ne moramo za to kar malo poljubno pol leta – ga podpiramo. Pol leta, ko pride do neke krize, se odločimo, zdaj bomo pa rekli – ne, to ni dobro, za to ni dovolj denarja. Dajmo to drugam. Skratka, s tem hočem odgovoriti vsem tistim, ki bojo seveda to možnost imeli pri osnutku proračuna. Govorim o panoramskem dvigalu. Pač ta projekt res ni namenjen za tiste, ki nosijo črne obleke, ali večerne obleke in petke. Ampak je namenjen vsem, tudi tistim, ki preprosto – bi radi šli na grad in to neodvisno. Bi radi šli na grad. Ne da jih nekdo popelje na grad. Kar seveda pomeni, da ta projekt je treba podpreti in seveda se strinjam, vendar ne na račun LPP-ja, ali obratno. In iz tega razloga seveda podpiram ta dvig cene. Zato, da lahko seveda s tem dosežemo, da bomo lahko tudi s tem proračunom, ki nas čaka, določene projekte izpeljali.

Zagotovo pa je ljubljanski potniški promet, bom rekel – tisti problem, ki ga pričakujem seveda tudi iz strani Holdinga in pa kasneje – bom rekel – z rešitvijo problema Holdinga, kot celote. Se pravi vseh javnih podjetij. Da bomo lahko v teh podjetjih tudi določene presežke prenašali v tista javna podjetja, katera pravzaprav nikoli ne bojo mogla s ceno storitve – ceno storitve prav....

.....konec 2. strani II. kasete.....

...tisto, kar po zakonu pravzaprav moramo nuditi. In to se mi zdi zelo pomembno. Toliko, hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Replika kolega Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Ja. Slišali smo nekaj naukov. Ta prvi nauk je bil, da ga bom samo v en stavek spravil – to je – podražitev je razvoj, ne? To je, recimo, tako sem jaz razumel to diskusijo, ki seveda iz diskusije potem tudi sklep pripeljem. Drugi nauk je bil – slepi ste za alternative. Ne? Tretji nauk je bil, da smo slepi za alternative. V tej, tukaj notri je bilo alternativ kolikor hočeš. In sicer je bilo – alternative so bile – da se lahko gre v planirano izgubo. Zato so imeli tri-tri glasovanje na komisiji. To se pravi, niso podprli to, za kar bo očitno koalicija glasovala. Ne? Niso podprli podražitve. Drugo je, ker ste tako občutljivi na ta Holding, zakaj pa je Holding? Zakaj pa je tam devet županov? Ja, naj izglasujejo, da bo več subvencij. In taka razprava je bila s strani Möderndorferja, prej tle v kadalnici notri. Zakaj nismo imeli jajc v določenem trenutku, časovno nazaj – reči, da nekaj tukaj mora biti tudi na – rekel bi – škodo drugih občin. Pa nisem zagovornik tega, zato, ker – ker tako ali pa drugače. Predvsem, jaz sem povedal sam, kje vse vidim in kje bom upal iti in kje bom govoril o rezervah, ki so notri. Jaz sem tudi govoril o manjšem nakupu avtomobila. Ker pa seveda gospod Möderndorfer ima težave s kvantifikacijo, bom povedal, da je absurd iti v podražitev na 250 milijonih. Ta čas, ko bomo, ko rabijo subvencijo milijardo osemsto petdeset. In, ko je to, seveda, predmet razprave in pogovarjanja. Oprostite, na marginaliji se iti podraževati sisteme, spreminjati gor in dol in delati slabo voljo in tako naprej. Jaz ne morem pomagati, če seveda ta, rekel bi koalicija – je slepa za alternative, ne? In potem misli, da kar se prinese – tisto mora pol tudi izglasovati. Mislim, hvala za ta poduk, ampak proti temu pa sem.

In zdaj si predstavljajte, kakšne besede so bile rečene. Če ne bo 250 milijonov iz naslova podražitev, potem mi štopamo razvoj. V tem mestnem svetu se stalno nekaj blokira. Stalno se blokira razvoj. Razvoj je čisto drugje. V tehnologiji tega podjetja. Niti ne v plačah. In na koncu koncev, v tehnologiji so tudi stroški bencina. Tam notri so stroški bencina. In v tehnologiji so tudi ure voženj in tako dalje in tako naprej. Seveda, to je pa tisto, česar ne obvladate. In vam ne morem pomagati!

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala. Replika na repliko, kolega Möderndorfer.

G. JANKO MÖDERNDORFER

Kolega Jazbinšek, ti res nisi razumel, kaj sem govoril. In zato te resno sprašujem, ali si mislil to resno? Kar si zdaj govoril?

... iz dvorane – nerazumljivo...

Hvala.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa, to so krasne replike na repliko. Nadaljujemo z razpravo. Kolegica Marinka Levičarjeva.

GA. MARINKA LEVIČAR

Hvala lepa. Ja, jaz pa sem mnenja, tako, kot že večina razpravljavcev, da ima ta podražitev vsekakor dvorezni meč. Mislim, da je – da je cena prevoza veliko odvisna od tega, koliko potnikov se bo prepeljalo. Da je to v bistvu ena najpomembnejših razlogov. Morda še bolj, kot posodobljen vozni park in vse ostalo. In že podatki za lansko leto kažejo, da je procent potnikov upadel. Tudi za letošnje leto je predvideno še za en odstotek manj potnikov. Zato sem toliko bolj skeptična, ali je ta predlog, da se cene še nadalje povečujejo. Če ne bo prinesel drugega negativnega učinka, to je, da bo manj potnikov in potem to tudi pomeni, da tistega zelenega cilja, pridobiti toliko in toliko sredstev zaradi povišanja cene, ne bo doseženega. Je pa lahko s to podražitvijo cen dosežen tudi velik, bi rekla – negativni odmev v javnosti. Tudi zaradi tega, ker res nič bistvenega ne bo zaradi tega pridobil – to javno podjetje, ki je že itak v tako veliki izgubi.

Zato pravzaprav tudi sem v dilemi in bi ta predlog težko podprla. Zlasti tudi zaradi tega, ker se mi zdi teh 5% kar tako nekje za lase privlečeno. Če bi saj rekli, ne vem – v skladu s porastjo cen, v skladu s predvideno inflacijo – čeprav smo tudi o tem že nekako govorili. Ampak, lažje vse to utemeljiš. Da se pač vse cene dvigajo tako, kot se bo, kot je pač predvideno s to stopnjo inflacije.

Podpiram pa vsekakor predlog v 2. točki nadzornega sveta in v 3. točki sklepa nadzornega sveta. In bi v zvezi s to 2. točko predlagala, da se, ko bodo delali te analize. Da razmislijo tudi, da se povišajo – da se poviša starost. Za brezplačne vozovnice, za otroke. Sedaj je do četrtega leta. Da bi to povišali do sedmega leta. Oziroma, do pred šole, ne vem, ali do šest let, ali koliko so otroci stari danes, ko grejo v šolo. Skratka, da bi imeli vsi predšolski otroci zastoj prevoze. Kajti, vemo, da ti predšolski otroci se v glavnem vozijo s starši. Ko jih peljejo v vrtec in dva otroka, ali pa tri otroke. Plača tam od četrtega leta naprej. Se tudi že pozna v budžetu staršev. In, da so 50% popusti za vse šoloobvezne otroke. Ne samo do desetega leta starosti. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Razpravo, kolega Železnik.

G. JANEZ ŽELEZNIK

Hvala lepa. Za besedo. Ne bom prav dolg. Tole bi rad rekel – ne bom začel s kritiko LPP-ja. Ker sem kar prepričan, na podlagi opazovanja in podatkov, da je v zadnjih letih to poletje kar krenilo v marsičem na bolje. Seveda marsikaj nesporno še manjka. In naša dolžnost je pravzaprav, da na to tudi opozorimo. Ne samo s kritiko. Prvič tudi s pobudami. V tem smislu. Drugo, na kar bi opozoril je tole – mi moramo promet, ljubljanski potniški promet – po mojem prepričanju, obravnavati v sozvočju z avtomobilskim prometom v Ljubljani. Ta dva sta medsebojno povezana. Če gremo, kakor hitro bo nekdo slabše šel, potem se bo drugi redil na njegov račun. Zato sem prepričan, da podražitev ni tista rešitev, ki pelje k boljši rešitvi na tem področju. Kajti, ta podražitev, bo povzročila, da se nam bodo, tako, kot že sedanji trendi v tem poročilu opozarjajo in kažejo – število potnikov se je spet rahlo zniževalo in bojo iskali rešitve seveda v osebnih vozilih. In v osebnem prometu. To je pa tisto, kar si najmanj želimo v Ljubljani. Najmanj želimo. In jaz mislim, da bi morali tu jasno spoznati nekaj, da se tako

ljubljski potniški promet, kot karkoli že v svetu, v katerem koli mestu Evrope – mislim, da je večina od nas prepotovala marsikatero od teh mest. Nobeno mestno – mestni potniški promet, naj ga tako imenujem – ne financira sam, ampak ob izdatni, ob izdatni – poudarjam – izdatni pomoči občin. Mestnih občin. Večji, v sorazmerju in v procentu, kot Ljubljana. Večji. In, dokler tega ne bomo uspeli razrešiti, seveda je vprašanje tu zmogljivosti tudi. Vendarle je to tudi stvar presoje in tehtanja. Dokler tega razmerja ne bomo uspeli rešiti, toliko časa bomo seveda v težavah z razvojem in seveda tudi z upadanjem števila potnikov ljubljanskega potniškega prometa. In, hkrati naraščanju tistega, kar si najmanj želimo. Zato – to je tisti, po mojem mnenju temeljni problem, ki bi ga, ki ga moramo tu uočiti, soočiti. Ki ga moramo tu zaznati. Ne samo ta ekonomski – ali zagotovimo, zagotavljamo razvoj. Razvoj ljubljanskega potniškega prometa. Obnovo, nakup novih in tako dalje. Mi jih bomo nakupovali in nakupovali, ampak nikoli ne v dovoljni meri. Hkrati pa ob usihanju tega, kar si ne želimo. Usihanju števila potnikov na njem. Seveda tukaj ne gre samo za stvar večanja števila potnikov. Tukaj gre seveda tudi za boljšo organizacijo prevoza. Za kulturnejšo organizacijo. Za pogostejše – za – sploh za odpravljanje špic, kot temu pravimo tedaj, ko se ljudje najbolj odpravljajo na delo in tako naprej. Kar je izjemno in najbolj moteče za ljudi. Najbolj moteče. Tako, da bi v tem pogledu morali bolj globoko, bolj odgovorno tudi za to – za tale področja tule, tole obravnavati in seveda reševati.

In naj povem za zaključek še to. Jaz mislim, da pet procentno podražitev ne bi smeli sprejeti. Poslušajte, to je preko vseh norm inflacijskih. Ekonomske politike, če hočete – Ljubljane in širše. Razumete? Kajti, hkrati bo to tudi vzpodbuda, za druge, da se bodo tudi drugi začeli oglašati po tem primeru. Mi – mi se bomo soočili tu z inflacijo, ki bo neobvladljiva. In mi vemo, da je – generatorji inflacije so cene komunalnih storitev. V kar tudi to spada. In zato pravim, dajmo – zdaj je dovolj časa – še čas, da trezno in resno premislimo, preudarimo in se odločimo, če že za povišanje – za tisto realno povišanje, ki – ki ga terja inflacijska stopnja in nič več. V nadaljevanju reševanja tega problema pa iskati rešitve znotraj mesta, tudi s subvencijo. Ampak, ne namensko. Pač pa jasno opredeljeno – te – subvencijo temu in temu namenu. Na tem področju. Ne pa kar na sploh, pa se potem razgubijo ta sredstva, ne da bi vedel, ali so dosegla svoj namen, ali ne. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Za razpravo se je javila kolegica Vika Potočnik.

G. VIKI POTOČNIK

Spoštovani gospod podžupan. Spoštovane svetnice in svetniki. Prepričana sem, da nikomur ni lagodno, ko se obravnavajo – ko se obravnavajo povišanja cen kateregakoli – pa naj gre za vrtce, naj gre za LPP, naj gre za vodo. In običajno so takrat tudi obarvane z različnimi emocijami. Nekateri bolj, drugi manj s podatki – ker seveda nelagodnost je precejšnja. Zato imam predlog, ker vidim, da bomo skorajda malo da ne na vsaki seji obravnavali neko podražitev. Tako nekateri tudi najavljajo, ki so bolj podučeni. Seveda pred nas stopi tudi direktorica Holdinga in seveda direktorji drugih podjetij in nam predstavijo cenovno, oziroma politiko rasti cen v javnih podjetjih. In – predlagam tudi, da takrat se nam skrbno predstavijo tudi argumenti za to povišanje. Ki so lahko nekje pri – kot je najverjetneje pri LPP-ju, zaradi kuriva in seveda drugih stroškov. Čeravno moram povedati, da sem vesela, da se tokrat z LPP-jevimi cenami ubadamo. Pred parimi leti nazaj smo lahko v Dnevniku prebrali, ko so objavili samo oglas, kakšno je povišanje cen za naše prebivalke in prebivalce. In takrat nismo imeli možnost niti razpravljati v mestnem svetu.

Danes pa sem vseeno v neki nelagodni situaciji. Gospoda Ostermana poznam precej časa in moram povedati, da sem imela občutek, kar da je ustavil kaseto in ponavljal isto zgodbo, zakaj je potrebno povišati – tokrat za 5%. Kljub temu, da je mestni svet se seznanil s študijo in mestni svet je v prejšnji in tudi v tej sestavi sprejel že kar nekaj zelo zavezujočih sklepov. Ki pomenijo tudi, bom rekla – tehnološko posodobitev. Ki pomenijo istočasno tudi večjo – večjo odprtost do tistega, ki ga najbolj želimo na – na avtobuse pripeljati. To so naši potniki, različnih starosti. Bilo je veliko predlogov, tudi danes ste jih, bom rekla – kar nizali, od možnosti koriščenja ene kartice za več prog. Do različnih cenovnih razredov. Do drugačnega plačilnega sistema. Mi, seveda sem prepričana, da so povezani z dodatnimi stroški, da so seveda te posodobitve lahko pripeljejo. Ampak, na žalost smo pripeljali vedno pred to dejstvo – povišajte cene, če ne malo da ne ne bomo vozili. To nam bo pa zadoščalo za gorivo in osebne dohodke. To seveda dolgoročno, ali pa mislim, da že kratkoročno, seveda pelje tudi v kolaps lahko ljubljanskega potniškega prometa. In zato seveda bi bilo dobrodošlo, da ko bomo obravnavali mogoče to cenovno strategijo in tudi LPP – upam, da preden bodo zopet prišli v mestni svet po povišanje cen, tudi uresničevanje posameznih sklopov, sklepov, katere je že, mislim, da že kar pred nekaj leti in nekaj svetnikov nas je tukaj, ki ste – bom rekla – na široko že takrat razpravljali, dajali pobude. Da seveda tudi povejo – zakaj in kako, čemu se nekaj ni moglo realizirati.

Seveda, ker je problem javni potniški promet. In v tem trenutku imamo samo ljubljanski potniški promet s svojimi avtobusi, primestnimi in mestnimi in dodatno še nekaj taksi služb. Ki postajajo že konkurenčne tudi kar se tiče prevozu. Dočim – tirni promet – na žalost, jaz upam... Moram povedat, da je bilo tukaj vloženih veliko znanja, veliko energije. Jaz se seveda ne bom tako vehementno, kot gospod Jazbinšek, ki se resnično že spozna na vse te študije v zvezi s Karlsruhe – oporekala. Ocenili so jo tudi drugi mednarodni strokovnjaki. In resnično tudi na osnovi te študije, ki je bila tako imenovana a. in b.- so bili narejeni tudi – ocene – skupaj Mestna občina Ljubljana in Železnice, koliko sredstev je potrebno – tudi mislim, da ljubljanska urbana regija – zbrala vse podpise primestnih, oziroma celotne regije in vseh županov in mestnih – njihovih svetov, da se strinjajo s tem projektom. In v lanskem letu vem, da bi morali že prvo, prvi projekt romati v Evropsko unijo. Kolikšna je cena. Najverjetneje, če boste vzeli ekonomsko evalvacijo. Petdesetih najpomembnejših projektov, ki jih mora Ljubljana v desetih letih – naj bi jih opravila – dobite ceno in strukturo pridobivanja pokritja neke investicije, tudi v tem dokumentu. Bilo bi škoda, v kolikor bi bil to res samo predvolilni, ali pa volilni projekt. Mislim, da ga Ljubljana vsaj v neki obliki zagotovo potrebuje. Seveda ob intenzivnejši gradnji parkirnih mest.

Ker pa je v mestnem svetu običajno ob takšni razpravi, bom rekla – potovanje iz ene teme na druge, sem si tudi jaz dovolila, da sem šla zdaj na – na ta tirni promet, kot resen projekt, na katerem je – bom rekla – lep del uprave mesta tudi delalo. In številni tudi strokovnjaki na slovenskih železnicah.

Bi se še pa zdaj dotaknila naslednje. Gospod dr. Gomišček seveda prehajamo v obdobje, kjer bo seveda z veseljem preštevati in prebirati obljube, ki jih je dala posamezna stranka, posamezniki volivkam in volivcem. Seveda S.I.B. banka bo zagotovo še zmaraj aktualna tema. Jaz sem že zadnjič enkrat v svoji diskusiji povedala, da zagotovo se bo še pisala zgodovina o tej banki. Če sem zadnjič, mislim, da kakšne dve seji nazaj povedala, da naj samo povem, da je bilo takrat za približno šest milijard prodanih terjatev, če me podatki in moji informatorji ne motijo. Danes se približujemo že devetim milijardam. Tako, da seveda bo potrebno pogledat, ali so bile – veliki pogromi, velike – pohodi na to zadevo – pa končam. Hvala.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Replika kolega Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Najprej tisto, kar bi bilo prav, da bi bilo na zadnje. Poglejte in vi in današnja županja, se že po definiciji spoznate na vse, ne? Ker ste tudi predlagatelj vsega. Zato, kadar koli boste rekli, da se Jazbinšek spozna na vse, bom to jemal kot kompliment. Da mam približno isti diapazon znanj, kakor vi in današnja županja. To, kar se tega tiče.

Kar se pa tiče Karlsruhea, kar se tiče Karlsruhe – moram, bom samo z enim stavkom odgovoril. Vika, če je vse v redu, ne? Pol pa dajte realizirati. Ni uresničljivo – sporočam. Zdaj pa, kar se tiče veselja. Ne? Kar se tiče tazga tramvaja, na ločenem vozišču, ki na vsaki vpadnici zahteva dodatnih 14 m razširitve – ampak – pustimo to naprej. To ni uresničljivo v Ljubljani. Ne ni. Konec. Jaz sem inženir in to vem. In se ne bom pogovarjal z nikomer, ki ni inženir o tej stvari več. Torej, zdaj bom pa povedal sledeče. To veselje, - to veselje, da mi lahko danes obravnavamo problem, ne? Ne delim ne s tabo, ne z drugimi. To, da mi danes obravnavamo, si bo opozicija pripela, kakor rekel bi poen, v resnici gre pa za zlorabo računskega sodišča.

Tisto, kar se je dogajalo prej, da ste vi cene videli v Dnevniku – bi se dogajalo tudi naprej, če ne bi bilo S.I.B. banke. S tem, da bi te cene sedaj sedanja koalicija v Dnevniku lifrala današnji opoziciji. Če ne bi bilo S.I.B. banke, ne bi bilo ugotovitve, da je treba narediti nove akte v javnih podjetjih. In ne bi bilo začasnega navodila, da dokler ni novih aktov, toliko časa, da pride županja, kadar odloča v Holdingu, s tem v mestni svet po to. Seveda smo mi to posvojili potem. In, ko smo seveda ustanovili svet ustanoviteljev, smo zlorabili s strani tistega tudi, ki je seveda na kolektivno odgovornost, brez stvarne odgovornosti prenesel to, da mi neka gradiva, o katerih bo seveda odločal nekdo drug – obravnavamo. To meni ni v veselje. Zato, ker ta inštrument skozi računsko sodišče – je bil namenjen začasnim rešitvam. Ne? In seveda se je zdaj uporabil pri kvazi trajni rešitvi. V resnici za to, seveda, da se nam nekaj predava o razvoju skozi podražitev in podobnih – oprostite – neumnosti. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Replika na repliko, gospa Potočnik.

GA. VIKTORIJA POTOČNIK

Miha, jaz bi bila mogoče boljše, če bi se usedli, pa pogovorili. Ne gre za tako velike razlike. Povem pa naj vseeno nekaj. Da krepko pred dogodku in dogajanji S.I.B. banke, je ta mestni svet, oziroma v prejšnjem sestavu potrjeval cene različnih takšnih ali drugačnih komunalnih storitev. Takšnih ali drugačnih uslug. Tako, da to ni – bom rekla – produkt, ampak velika želja tudi takrat mestnega sveta.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. In za razpravo se je prijavila dr. Metka Tekavčič.

GA. PROF. DR. METKA TEKAVČIČ

Hvala. Saj v bistvu sem se najprej prijavila za repliko gospodu kolegu Jazbinšku. Ampak je že Vika Potočnikova povedala, kar sem jaz nameravala. Zdaj, glede na to Miha, da vsako stvar zelo na hitro okvalificiraš za neumnost. Malo prej si tudi govoril o neumnostih. Bi te vendarle

rada spomnila, da v mestnem svetu, ko tebe še ni bilo, smo potrjevali, ali želeli potrjevati določene cene. Moram reči...

... iz dvorane - nerazumljivo...

Ja! Bom povedala, da me prosim poslušaj, tako, kot sem jaz tebe.

... iz dvorane – nerazumljivo...

...in takrat smo bili velikokrat v zelo neprijetni situaciji. Kajti, predvsem na Odboru za gospodarske javne službe, so predstavniki mestne uprave, skupaj s predstavniki javnih podjetij pogosto razlagali zahteve za povišanje določenih cen. Bolj ali manj utemeljene. O njih smo razpravljali na mestnem svetu. Direktorji podjetij so bili potem pa v sila sizofreni situaciji, bom rekla. Ker niso vedeli, ali naj upoštevajo to, kar sprejme mestni svet. Ali pa to, kar so takratne oblasti Holdinga trdile, da velja. Zato se je samo zgodilo tisto, kar je bilo že prej rečeno. Da smo se mi sicer pogovarjali o tem, kakšno bo povišanje cen v LPP-ju. V LPP-ju so povabili svetnike na razgovor, kjer so nas skušali prepričati, da je povišanje cen potrebno. Hkrati so se pa s skupščino Holdinga že dogovorili in smo naslednji dan v časopisu prebrali, da so bile cene že povišane. To je bila še bolj prismojena situacija. In jaz si take situacije ne želim.

Res pa je, seveda, da sodi javni potniški promet, oziroma javno podjetje LPP, Ljubljanski potniški promet, med tista javna podjetja, ki najbolj pogosto prihajajo v mestni svet s svojimi problemi. In zelo dobro pripravljenimi gradivi. Dejstvo, seveda je, da je bila enkrat v tem mestnem svetu narejena napaka, ko smo v proračunski razpravi sklenili, da Ljubljanskemu potniškemu prometu odrečemo subvencijo iz proračuna. Nekaj je bilo seveda to posledica takratnih proračunskih zagat. Nekaj pa verjetno tudi dejstva, ker vodstvo podjetja ni sodelovalo z mestno upravo, ampak je sodelovalo z vodstvom Holdinga. In se je z vodstvom Holdinga dogovarjalo o tem, kako bo poslovalo v podjetju. V mestni svet pa je prihajalo po subvencijo. Takrat, jaz sem temu nasprotovala, da se razumemo. Da subvencije ukinemo. Janez Sodrznik nas je prepričeval, da je vseeno, če LPP najame kredit, pa smo mu dokazovali, da to ni vseeno. Kajti subvencija pomeni povečanje prihodkov. In seveda potem ne povzroča izgube. Medtem, ko kredit, ki bi ga najelo LPP, vpliva samo na bilanco stanja, na zadolženost in tako naprej. Žal je takrat, kot direktor mestne uprave prevladal s svojimi stališči ob proračunu in smo bili tisti, ki smo mislili, da je subvencijo treba ohraniti, preglasovani. Je pa tako, da seveda so se potem težave začele na nek način kopičiti. In zdaj, seveda je podjetje v takšni situaciji, v kakršni je. Lepo je sicer seveda reči, saj bi tudi direktorji lahko kaj naredili. Pa sami vemo, kakšne so plače direktorjev. Pa nobenega od direktorjev nismo zamenjali. Kar, mimogrede Franci – sploh ni res, ne? To sploh ni res. Ampak, ko je šlo za eno... Ja, razprava, ja... Sem povedala gospod Gomišček, da bi sicer replicirala Mihi Jazbinšku, ampak, ker sem bila pa ravno na vrsti za razpravo – je pa brez veze, da se dvakrat oglašam. Nadzorni svet Holdinga je zamenjal enega direktorja javnih podjetij. Na osnovi, približno štiri kile težke dokumentacije o nepravilnostih, ki so se tam dogajale. Ker je šlo za pietetno zelo občutljive zadeve, smo se takrat odločili, da ne bomo nobenega javnega halo-ja delali. Dejstvo pa seveda je, da je tisti direktor zdaj visok vladni uradnik v kabinetu enega od vaših ministrov. In, da je tisti direktor, pred tem zamenjal direktorja na LPP-ju, oziroma ne na LPP-ju, v tistem podjetju, se opravičujem, ki se je potem s tem podjetjem tožil za odškodnino 300 milijonov tolarjev. In se smo – se je danes podjetje poravnalo na 120 milijonov tolarjev. To so tudi zelo,

zelo lepe zadeve. Pa so bile še zadeve, ki so sprožile določene tožbe in tako naprej. Tudi to je poraba davkoplačevalskega denarja, če že hočete. In, kadar začnemo govoriti na ta način, veste, me ima – tale inštitucija tule, in ta prostor – po moje tudi kratko zgodovino, v kateri se je marsikaj dogajalo. In bi lahko marsikaj povedali. Zato tudi predlagam, da potem, ko bomo preboleli vsak svoje ošpice. Govorim predvsem o problemih in o težavah, ker skušamo razmišljati o tem, kaj je za eno podjetje dobro.

Jaz soglašam s tistimi, ki pravite, da tlele pet procentno povišanje cen ne bo naredilo veliko. Jaz sploh nisem zadovoljna s tem pet procentnim povišanjem. In mislim, da bi morali več vprašanj reševati skozi subvencijo in skozi to, da se pogovarjamo v mestnem svetu – kakšna bo politika cen. Ne nazadnje smo tudi v tem mestnem svetu skozi spravili, da imamo upokoјence in še posebne upokoјence. Tiste, ki so starejši od petinšestdeset let. In imajo recimo drugačno ceno prevoza.

Tudi bi si ne upala trditi, kakšna je elastičnost. Cenovna elastičnost povpraševanja. Mislim, da pri dijakih in pri tistih, ki nimajo druge opcije. Gre za precej neelastično povpraševanje in se bojo še naprej vozili. Je pa nekaj, kar je povezano seveda s težavami in s potovalno hitrostjo. Na kar redno opozarjajo predstavniki LPP-ja. Med njimi tudi generalna direktorica. V bistvu je pa pozitivna križna elastičnost povpraševanja tule. Kajti substituta sta – javni prevoz in pa privatni prevoz, ki ga omogočajo delodajalci. Vi ste verjetno že v tem mestnem svetu slišali kdaj direktorico, ki pravi – dokler bojo podjetja zaposlenim dajala povrnitev – znotraj Ljubljane – povrnitev potnih stroškov, v višini mesečne vozovnice, pri tej ceni bencina, ne bo nihče seveda preveč zainteresiran, da bo kupoval mesečno vozovnico, ker si s tem en del stroškov, ki jih ima z avtomobilom, tako in tako pokrije. To je eden od takih problemov, seveda, o katerih bi tudi morali razmišljati. In, ki bi ga morali zdiskutirati ob kakšnih drugih diskusijah. Tako, da ta podražitev 5%, mene po svoje tudi jezi. Zaradi tega, ker ne reši veliko problemov. Iritira. Ne vpliva bistveno na inflacijo, na narodno gospodarski ravni. To bi si upala reči. In, če bi pogledala recimo poslovanje samo – LPP-ja. Vidimo, da je planirana izguba nekako na ravni amortizacije. Kar pomeni, da bi denarni tok še kar nekako podjetje zvozilo, ne? Samo pojavlja se vprašanje seveda akumuliranih izgub iz preteklih let. Ki niso zgolj posledica slabe kvalitete. Ampak, seveda zavestne politike tega mesta, da podjetje potiskamo v izgubo, z neodobravanjem subvencije. Tako, da gre tukaj za en splet vprašanj, ki so vse prej, kot enostavna. In, seveda mislim, da bi morali v mestnem svetu se enkrat pogovoriti o vprašanjih, o katerih ste danes odpirali razpravo. Gre tako za proge, kot za to, kakšno naj bo razmerje med posameznimi kategorijami vozovnic.

In še nekaj, mene ta LPP – tako zanima. Pa vedno bolj pogledam podatke, ker gre vedno za veliko izgubo. Vsakič, ko sprejemamo poročilo o delovanju podjetij, povezanih v Holding. Dobimo od LPP-ja zelo obširno in natančno gradivo, ne? In že nekaj let lahko spremljamo... kako ne? Veš, da dobivaš – ti tudi! Eh, kako ne? Takrat si manjkal, ko smo to sprejemal. Zato je pa točka šla zelo hitro skoz. Sem jaz dala pripombo, a veš? Dobimo, ampak je treba pogledat, ne? In če nekaj mi ne vemo, to še ne pomeni, da ne obstaja. Če bi pa morali vsi vse narediti, pa če nam bi moral vsak o vsem povedat, potem bi pa morali tlele sedet štirinajst ur na dan, pa še ne bi vsega slišali.

G. MOLOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Dve repliki. Kolega Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Ja. Najprej, da bo jasno. Bitke med bivšim Holdingom in med tem mestnim svetom niso moj problem. Izhod iz tega sem večkrat povedal, da je napačen. Celo podvzel sem določene

korake. Ko se je seveda reustanovil Holding, se je zaprl vase in moja izkušnja je, da je bil Holding zaprt vase. Dokler ni računsko sodišče spet odprlo. Pri čemer za začasno in ne za trajno rešitev. In za trajno rešitev je Holding ne odprt v ta mestni svet. In je odvisen seveda od dobrohotnosti. Kar se tega tiče.

Kar se tiča 250 od milijarde osemsto petdeset. Ma ne zaradi tega drobiža enostavno iti v podražitve, ker to nima smisla. Ker vemo, da je tukaj seveda vprašanje subvencije in ni vprašanje podražitve, tisto, kar stvar rešuje.

Kar se tiče amortizacije, me pa nekaj zanima, pa ne vem. Mogoče si nisem oskrbel podatka. Ampak Gaspari in jaz sva leta 1993 napisala, da od subvencije ne morejo iti v amortizacijski potencial. In me zanima, če ni tukaj eventuelna računska napaka, ne? Da ni recimo obračunavana amortizacija v podjetju tudi za tisto, kar je podjetje skozi subvencije dobilo. Samo, da vam spomin obudim. V državnem zboru je padel Termoelektrarna III. – Trbovlje, zato, ker so v investicijskem programu imeli notri seveda amortizacijo tudi za tistih 450 milijonov, ne? Ki bi prišli skozi donacijo državnega – skozi donacijo noter. In niso bili sposobni investicijskega programa podpisati, ko so bili opozorjeni na to določilo, ne? To na konec koncev pomeni, da bi mogoče, ne vem – prosim, naj pogledajo to – da mogoče mam mi seveda na prevelik potencial – računano amortizacijo.

In na koncu mogoče ta programirana izguba, ali pa drugačna izguba, ni konec koncev taka. Še enkrat – ta milijarda, ki jo bomo dali, ne sme biti amortizirana. Po Zakonu o gospodarskih javnih službah, ki še velja. Še enkrat – subvencija... ja, pa jo dajmo v investicijo, dobro. Kakšna subvencija? Subvencija javnemu podjetju ne sme biti amortizirana, pa konec.

G. MILOŠ PAVLICA

V redu. Kolega Peter Božič. Replika.

G. PETER BOŽIČ

Ja, jaz... /// nerazumljivo.../// Dobro, jaz na primer, kolegi in kolegice...

... iz dvorane – nerazumljivo...

No, ko bosta ta dva končala, se bom jaz oglasil... No, ampak, jaz vseeno seveda ne vidim nobenih velikih vzrokov za to, da se ne bi – to se pravi – zvišala ta – to se pravi, enkratna vozovnica za – za 5%,ne? Samo nekaj, za mene je en drug problem pri tem zviševanju –je to, da vidim eno dosti veliko nesorazmerje, med mesečno vozovnico, med ceno mesečne vozovnice in enkratne vozovnice na tem mestnem avtobus. Ne? Enkratna vozovnica stane 200, - 300 tolarjev. Medtem, ko vozovnica – in to se pelješ samo v eno smer – enkrat jo lahko samo uporabiš in tako naprej. Medtem pa, ko mesečna vozovnica stane pa – na primer – moja vozovnica za starejšega občana, ne? Nikoli nisem vedel zakaj sem jaz – kakšna razlika je med upokojencem, pa starejšim občanom? Ne? Nisem vedel, zakaj so to različne, te različne vozovnice – mesečne. In plačam 3.000, zdaj že 3.200. Se nekoliko zvišujejo. Ampak, s to vozovnico se jaz vozim štirikrat na dan. S to vozovnico se vozim kamor koli. Presedam. Dolge relacije in tako naprej. In je to nesorazmerno poceni. Govorim zoper sebe, starejšega občana – nesorazmerno poceni proti dragim tem cenam za enkratno – enkratno, torej – vozovnico.

In tukaj je prej Stane Pejovnik rekel, da bodo ta razmerja pogledali. In , da bojo o tem razpravljali. Zdaj, meni pa pravijo novinarji, ki so že dolga leta to – spremljajo – pravijo pa, da se to preverja že tudi deset let. To nesorazmerje. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. In še ena replika na repliko, kolega Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

... bistvo pa pri vsej stvari, ne? Pa najbolj grozno je pa to, da se ta povišanje daje pod pogojem, da bo javno podjetje skušalo zagotoviti zvišanje potovalne hitrosti. Pa večjo točnost in enakomernost odhodov avtobusov. Oboje je pa odvisno od prometnega režima v mestu, ne pa od tega...

G. MILOŠ PAVLICA

To replicirate, kolega njemu...

G. MIHA JAZBINŠEK

Njemu, ne? Glede kvalitete storitev. Ja. Ne? To se pravi, zvišuje cene pod pogojem, ne? Da bo v bistvu izboljšal standard prevoza. Standarda prevoza pa ne more izboljšati. Tudi iz tega naslova nima pravice dvigat cen.

G. MILOŠ PAVLICA

V redu. Hvala lepa. Dr. Gomišček, replika.

G. DR. GREGOR GOMIŠČEK

Ja, jaz bi samo repliciral na to, ko ste rekli, da ni enostavno to, ne? Jaz se strinjam, da če je v svetu se pokazalo, da bo subvencija med 40 pa 55 procentov – mi dajemo pa manj, kot 15%. To ne more biti enostavno združiti, ne? Saj nismo čarovniki. Pač bo treba najbrž nekje najdet v proračunu sredstva za mal večjo subvencijo. In potem bodo najbrž stvari bolj enostavne ratala. Ker, če ne bomo – če ne bomo pa čarovniki. Ali pa enkratni ratali. Tega pa ne verjamem, da smo. Čeprav se cenimo. Pa prav, da se.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Replika na repliko? Odgovor na replike? Ne. Tri minute...

GA. PROF. DR. METKA TEKAVČIČ

Sej bom zelo na hitro rekla. Tle čarovniki nismo. A ne? Nikoli nismo izkazali teh sposobnosti, ne? Zato tudi vemo, da pravzaprav ta hip, znotraj proračuna je - res težko rešujemo. Kakor koli že – edini, ki je povedal, kjer v proračunu vzeti – je bil gospod Kuščer, ki je predlagal in vi – a, ja – se opravičujem – enoletna rešitev. Enoletno rešitev. Ja, da, ne? Ne gremo v tirno vzpenjačo, ki potem, ko bo enkrat stala, bo prijetna popestritev turistične ponudbe v mestu. Je pa res nekaj, ne? Tukaj bi pa rekla gospod Gomišček, da se najbrž strinja, da je bistveno

bolj enostavno z opozicijske strani – vsakič mal povedat, kaj bi bilo dobro. Pa to ne gre. Saj to je popolnoma jasno. Kadar imate več časa, malo več poveste. Kadar malo manj, pa malo manj poveste. Ampak, dejstvo je, ne? Da če bi zdaj skušala strniti vse razprave, ki smo jih imeli na temo polnjenja proračuna v zadnjih tednih – zlasti v teh – po novem letu. Bi pa tudi rekla. Kadar je bila razprava o tem, da se poveča kak proračunski vir. Ne! Kadar je bila razprava o tem, da se zmanjša kakšna proračunska postavka. Ne! Ne? Ker tako je lušn mal nagajat – tam čez, a ne? A veste? In zato tudi, če letos ne bi bilo tirne vzpenjače, bi rešili en košček zgube. En del zgube LPP-ja. Naslednje leto bo pa diskusija popolnoma enaka. Zlasti, če boste spet nasprotovali kakršnemu koli ukrepu, ki bo prispeval k povečevanju izvirnih proračunskih prihodkov. Tako, da resnično – je situacija sila – sila problematična, ne? Ampak, se pa strinjam, da bomo morali, kakor koli je težka – iskati rešitev tudi v smeri postopnega povečevanja subvencije. Ali pa seveda rešitev v smeri enovitega Holdinga, a ne? Kjer se bodo potem lahko pač sredstva – sredstva pretakala od enega podjetja k drugemu. Raje za kritje potreb meščank in meščanov Ljubljane, kot pa za polnjenje državnega proračuna. Kar se zdaj dogaja. In h čemer je tako veselo prispeval gospod Jazbinšek, ki je...

... iz dvorane – nerazumljivo...

... Ki je - ... sploh nisem govorila o novem Holdingu. A daj ti mene poslušaj. ... Jaz bi prosila gospoda Jazbinška, da me pusti, da zaključim. Predvsem pa ne, da bo naslednjič imel to za kak kronski dokaz. Kajti, jaz mislim, da je treba narediti tvorbo, da te ne bom spet živcirala. Ker si danes že močno znerviran. Ki bo omogočala, da se bodo sredstva pretakala od enega javnega podjetja k drugemu...

... iz dvorane – nerazumljivo...

Se strinjam, samo najprej razčisti s svojimi kolegi, ki imajo kolege župane v drugih občinah, kako...

G. MILOŠ PAVLICA

Dobro...

GA. PROF. DR. METKA TEKAVČIČ

... bomo rešili vprašanja, ki izvirajo iz sedanjega načina odločanja o Holdingu.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. So... No,....

... iz dvorane – nerazumljivo...

G. ...?

Oprostite, svetniške skupine Nove Slovenije, smo se nekak dogovorili, da ob taki uri, kot je sedajle – bi predlagali, da se seja prekine. Da se svetniške skupine usedejo v miru. In naslednjič potem se izglasuje pač kar se misli izglasovati. In bi predlagal, da se dejansko – date na glasovanje, da se seja sedajle prekine, ali ne.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Ampak, jaz bi predlagal, da vsaj zaključimo razpravo, ne? Da bomo v miru sedeli drugič.

**Dobro. Dajem proceduralni predlog na glasovanje.
Da prekinemo danes sejo mestnega sveta.**

Ugotavljamo navzočnost.

Ugotavljamo navzočnost...

Zaključujem ugotavljanje navzočnosti.

Navzočih je 26 svetnic in svetnikov.

In dajem na glasovanje proceduralni predlog, da sejo prekinemo.

Kdo je za in kdo je proti?

Zaključujem glasovanje.

ZA je 9, 19 PROTI.

Ugotavljam, da proceduralni sklep NI BIL SPREJET.

In nadaljujemo z razpravo. Razprava, kolega Dolinar.

G. DAMIJAN DOLINAR

Direktorja, gospoda Ostermana bi prosil, da pove, če je podjetje poskusno kdaj – kdaj poskusno uvedlo krožno progo, okrog ožjega mestnega središča? In, če je, kakšne so bile izkušnje? Ali je bila rentabilna? Če pa ni, zakaj tega ne stori?

Vprašal bi tudi, če je bila izdelana študija uvedbe conskega sistema in kaj je pokazala? Glede ... on bo že vedel, kaj je to. Glede – glede...

G. MILOŠ PAVLICA

Prosim, da pustite kolegu Dolinarju...

G. DAMIJAN DOLINAR

Kaže, da nekateri še niso dovolj govorili danes. Glede samih cen bi pa rekel, da so previsoke. Zato je pač problematično razpravljati še o njihovem povišanju. In očitno promet ni na prvem mestu – po prioriteti. Ampak, prej na zadnjem. In to se bo moralo spremeniti.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Želi še kdo razpravljati?...

.....konec 1. strani III. kasete.....

...v kolikor ne, zaključujem razpravo. In prosim predstavnika predlagateljice, izvršnega direktorja Andreja Ostermana, če lahko poda nekaj odgovorov.

G. ANDREJ OSTERMAN

Spoštovane svetnice in svetniki. Ves čas sem poslušal to razpravo. Bila je res živahna. Približno takšna, kot pred desetimi leti. Gospa Vika Potočnik je rekla, da sem vtaknil kaseto, da sem povedal nekaj, to kar je že večkrat slišala – Res je, povedal sem podobno, kot pred dvema letoma. Pred osmimi leti. Dvanajstimi leti. Namreč, ti problemi javnega prometa v Ljubljani se niso nikoli razrešili. Vedno se ponavlja ista vprašanja, isti odgovori, enaka razmišljanja. Subvencija pa vedno obstaja na desetih do dvanajstih procentih.

Cene se enkrat dvignejo za 9%, drugič za 5% -tudi dviga za 15% smo že imeli. V časih visoke inflacije. Večino te razprave je potekalo v obliki dialoga – leva/desna, desna/leva. Tukaj pravzaprav nimam več kaj veliko odgovarjati. Največ razlage je dala dr. Tekavčičeva, ki dejansko zapopada te probleme javnega prometa. Vendar kljub temu so ostala nekatera odprta vprašanja, ki jih bom na kratko pojasnil.

Torej, sama politika cen prav gotovo ne more biti politika javnega podjetja. Ampak je to politika mesta, ali mestnega sveta. Cene pa so lahko od nič do sto procentov. In kakšna so ta razmerja, se seveda lahko določi – določi lastnik. Mi lahko samo predlagamo. Na osnovi izkušenj in tega, kar vidimo kaj je drugod po svetu. Kakšna so razmerja med cenami.

Vozni park res ni racionalno izkoriščen, kot pravi gospod Jazbinšek. Ni pa izkoriščen zaradi tega, ker je dimenzioniran na zimsko konico, jutranji prihod v službo in v šolo. In potem tudi odhod. To se pravi, mi potrebujemo za redno izvajanje, normalno izvajanje javnega prometa v mestnem prometu 204 avtobuse. Seveda, ko je ura 9.00 zvečer, ne rabimo 204 avtobuse na ulici. In zaradi tega so tudi bolj prazni. In tudi manj jih je. Mi spremljamo in zdaj bomo z novim sistemom še bolj natančno spremljali kako vozijo avtobusi. Kako bodo zasedeni. In bomo temu ustrezno prilagajali vožnje avtobusov. Vendar pa moram poudariti, da v tem primeru je to že bolj podjetniška zadeva. Podjetniško gledanje na celotno zadevo. Ne pa kot nudenje neke občanom. Namreč, če avtobus prihaja ob deseti uri zvečer samo vsako uro, ali pa vsake pol ure. Tu prav gotovo ni privlačen, atraktiven javni promet. Mi smo to gledali po drugih mestih. Tam kljub temu, da je nočna ura, deseta, enajsta, dvanajsta – podzemeljski vlaki še vedno prihajajo na deset minut in tudi avtobusi v takšnih kratkih intervalih. Seveda to je zopet stvar financiranja javnega prometa.

Dr. Gomišček ugotavlja, da je promet na sever, v smeri sever – jug – že danes presega možnosti avtobusov. To je res. Tam vozi avtobus številka 6., v zimskem času na 4 do pet minut. Vendar pa tudi tramvaj ne bo rešil problema financiranja javnega prometa. S tem, ko bo uveden tramvaj, se bodo stroški javnega prometa v Ljubljani samo povečali. Kdor misli, da bo tramvaj rešil finančne probleme, se moti. To je bilo tudi takrat, ko so tramvaj uvedli v Ljubljani – leta 1901 – je ta postajal vedno bolj izgubaški. Ravno zaradi tega, ker je to značilnost javnega prometa. Da nikoli ne pokriva – pokriva svojih stroškov. Ampak je vedno potrebno nekaj zraven dajati. In zato ga tudi Ljubljana takrat – leta 1934 odkupila od privatne družbe. Kajti, privatniki se s tem niso več ukvarjali.

Na Bavarskem dvoru je toliko avtobusov zaradi tega, ker je to prestopna točka. In vsepovsod po svetu je običajno tako, da je nekje v mestu centralna prestopna točka, kjer lahko potniki prestopajo iz ene proge na drugo.

Mi smo že večkrat predlagali uvedbo rumenih pasov v Ljubljani. V drugem področju Ljubljane. Vendar se nam tukaj ni nič premaknilo. Nič se ni zgodilo. Tako, da še vedno ostajamo v teh konicah z ostalimi osebnimi avtomobili. In so potem potovalni časi izredno dolgi. Kar je zopet neugodno za same potnike. Namreč, čas potovanja je najpomembnejša zadeva pri javnem transportu. Če potnik hitro pride od svojega – torej iz svojega izvora, stanovanja, doma – do svojega cilja, potem bo uporabil javni transport. V kolikor pa to hitreje naredi z osebnim vozilom, bo pa vedno 87uporabil osebno vozilo. To so raziskave v svetu in tudi pri nas smo do tega prišli.

Gospod Mihael Jarc je govoril o bio dizlu. Gospod Jarc, povedat moram, da se je Ljubljana, oziroma mestna uprava, intenzivno ukvarja – z bio dizlu, v katerem – v tem projektu smo vključeni tudi mi. Ljubljanski potniški promet. To je evropski promet. Civitas. In ravno prihodnji teden bo podpisana pogodba o sodelovanju nekaterih evropskih mest pri temu projektu. Tako, da bo tudi Ljubljana pričela uporabljati 30% bio dizel. To, da bi pa karkoli uporabljali kot bio dizel v naših avtobusih, pa nikakor ni možno, kajti proizvajalci avtobusov nikakor ne dajo garancij za svoje avtobuse, če gre to za kakršen koli dizel. Ampak, mora biti to dizel, ki je od znanih proizvajalcev in z znano sestavo.

Tudi veliko govora je o tem, kdo ima pravico do zastonj prevoza. Oziroma, kdo naj bi imel cenejši prevoz. Tudi to je del cenovne politike. Ki je zopet tukaj, v mestnem svetu, oziroma morda v Holdingu, ali pa v nadzornem svetu. Kot primer lahko povem, da v našem bližnjem Gradcu, v Avstriji, imajo otroci v osnovni šoli in v srednji šoli zastonj javni prevoz. Seveda je pa subvencija 40%.

To, da so vozniki bolj prijazni, to je prav gotovo. Ugotovitev pravilna. To ugotavljajo tudi v raznih anketah in raziskavah. Tu smo velik vložili v zadnjih letih. Ravno v izobraževanje voznikov. Imeli smo različna predavanja z zunanjimi strokovnjaki, kjer smo skušali voznike ravno to prepričati, da so oni najpomembnejši pri temu kontaktu. In pri zadovoljstvu potnikov. Tako, da se to izboljšuje in mislim, da se bo še izboljševalo.

Projekt podaljšane proge št. 6 – do Gorjanca je v našem gradivu. Spremembe na progah mestnega prometa. V temu projektu do leta 2008, mislim, da je. Kerk pa se niso našla sredstva za to, je to trenutno v mirovanju.

Teh razprav o javnem prometu je v tem mestnem svetu resnično veliko. Če si, če bi si ogledali zapisnike, bi videli, da je problematika resnično enaka, vedno, ne? Potem, gospod Franci Slak je govoril o plačah – ja, plače se povečujejo v skladu z državno zakonodajo. Omenjene so bile tudi plače direktorjev. Te plače so v tej višini. Če ostanejo direktorji in strokovni delavci brez plač, bo izguba namesto 800 milijonov, pa morda 750 milijonov. Tako, da to zadeve ne rešuje.

Veliko smo naredili na temo – pri zmanjševanju stroškov. Kje bi še kaj prihranili. Jaz vas nisem želel vzpodbujati v temu. Kajti, tukaj imam neko gradivo. Lahko bi pol ure govoril o tem, kaj smo naredili v letu 2004. Morda kdaj drugič. Morda – moram reči, da se veliko dela na temu. Pridobili smo tudi različne certifikate. ISO 2000, okoljevarstveni certifikat, Certifikat Oxas. Tako, da – marsikatera organizacije gledajo naše poslovanje. Imeli smo inšpekcije. Revizorje. Računsko sodišče. Pa je bilo za enkrat še vse v redu.

Gospod Jemec je govoril, da zgubljajo potnike. Res je, potniki – iz leta v leto – njihovo število se zmanjšuje. Procent do dva. Glavni razlog so predolgi potovalni časi. In pa previsoka – torej premajhna frekvenca in predolgi čakalni časi na postajališčih. Če bi to želeli povečati. Več avtobusov – več stroškov. In se potem zopet najdemo v tem začaranem krogu.

Javni promet se res mora obravnavati v sozvočju z osebnim prometom. Vendar pa moram povedati, da je Ljubljana edino mesto v svetu, kjer je cena ene ure parkiranja cenejša, kot je

ena ura vožnje z javnim prometom. Vsepovsod po svetu je parkiranje v mestnih središčih dražje, kot je pa ena ura vožnje, ali eno urna vozovnica v teh mestnih...

Gospod Jazbinšek je načel problem amortizacije – subvencije. Mi dobimo subvencijo oza redno poslovanje. Amortizacija pa izhaja iz tega, koliko imamo osnovnih sredstev. In v lanskem letu smo kupili petnajst avtobusov, ki so stali približno milijardo tolarjev. In za te avtobuse je moral po zakonu obračunavat amortizacijo. In zato se amortizacija, se bo v letošnjem letu povečala za približno 120 milijonov. Namreč, to zavisi od življenjske dobe avtobusov.

To ne bi nič zmanjšalo...

... iz dvorane – nerazumljivo...

Jaz sem si vso to razpravo, ki je potekala pisal in bomo o teh stvareh tudi pisno odgovorili. Dolžan sem še odgovor gospodu Dolinarju. O krožni progi. Tudi krožna proga je, kot – navedena, kot naš projekt za prihodnost. V gradivu – Spremembe na progah mestnega prometa. Smo pa tudi že obratovali. In sicer dvakrat. Dva tedna sicer samo. V času Evropskega tedna mobilnosti. To je v mesecu septembru, s krožno progo. Na tej krožni progi smo vozili z mini- busi. Vendar je bil odziv zelo skromen. To je nekako razumljivo. Kajti po naših izkušnjah traja približno leto dni, da se določen a proga prime. Oziroma, da se potniki navadijo. Tako, da v tako kratkem času to ni bilo možno.

Conskega – torej študija o conskem sistemu plačevanju javnega prometa v Ljubljani nismo naredili. To pa iz preprostega razloga, ker menimo, da je Ljubljani tako majhno področje, da je vse skupaj samo ena cona. Do diferenciranega plačevanja javnega prevoza v Ljubljanskem potniškem prometu, oziroma na področju, ki ga pokriva LPP, bomo prišli z uvedbo elektronske vozovnice. To pa bo približno leta 2007. Kot sem že prej omenil. Torej, to 2007 – ni leto za spremembo razmerij med posameznimi cenami vozovnic. Ampak, gre za spremembo načina plačevanja. Tako, da potniki ne bodo več metali denarja pri vozniku, v tisto blagajno. Ampak, se bodo samo prijavili z elektronsko kartico in takrat bo tudi omogočen prevoz. Ena uro prestopanja, pa te slabosti, ki jih imamo danes – bodo odpravljene.

Hvala lepa za poslušanje.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Ugotavljam, da je razprava končana.

In prehajamo h glasovanju o

PREDLOGU SKLEPA:

Proceduralno? Ko bomo ugotovili prisotnost. Da vidim, če se sploh spleča obrazlagat glasove.

O PREDLOGU SKLEPA:

Mestni svet Mestne občine Ljubljana pooblašča županjo Mestne občine Ljubljana, da v Svetu ustanoviteljev javnih podjetij, povezanih v Holding Ljubljana, d.o.o. , glasuje za sprejem predloga povišanja cen prevozov potnikov v mestnem potniškem prometu.

Ugotavljamo navzočnost.

Ugotavljamo navzočnost. Zaključujem ugotavljanje navzočnosti.

Navzočih je 19 svetnic in svetnikov.

Še enkrat ugotavljamo navzočnost.
Ja, še enkrat ugotavljamo navzočnost.
Zaključujem ugotavljanje navzočnosti.
20 nas je. Še vedno nas je premalo....

Spoštovane kolegice in kolegi. Zaključujemo sejo. V ponedeljek nadaljujemo s proračunskimi tematikami.

ŽUPANJA

Danica SIMŠIČ

Zapisala:
Elizabeta Vadnal Gorjup
Ljubljana, 02.03.2005