

Kako ljudem v Obalno-kraški regiji približat JPP?

Koper, Središče Rotunda, 13.1.2012

Udeleženci: Rok Humar (Občina Piran), Janez Bertonec (LKM, MOL), Aldo Zubin (OPD Koper), Drago Korošec (Veolia Transport), Nejc Tiran (GIAM ZRC SAZU), Aljaž Plevnik (UIRS), Mojca Balant (UIRS), Luka Mladenovič (UIRS), Lea Ružič (UIRS), Debora Kokot (MO Koper), Vili Plahuta (MO Koper), Katarina Otrin (Društvo Focus), Urška Žmauc (Društvo Focus) Andrej Klemenc (REC), Matej Gabrovec (GIAM ZRC SAZU), Zvonimir Jakšič (MZP), Cvetka Draksler (MZP), Boštjan Krapež (Harpha Sea, d.o.o.), Tjaša Lotrič (Radio Koper), Ana Pantelin (Biro Obala, d.o.o.), Aleš Bucaj (Biro Obala, d.o.o.), Irena Bartolič (Društvo Zdrav podjetnik), Giuliano Nemarnik (RRC Koper), Irena Cergol (RRC Koper), Sergij Tomšič (Zavod TNGP Izola), Irena Studen (Občina Škofja Loka), Jaka Vran (Radio Capris), Matej Pehnek (Mariborska kolesarska mreža), Slavica Peševska, Sebastian Toplak (Fakulteta za gradbeništvo, UM), Špela Šeliga (MO Velenje), Robi Sovinek (MO Velenje)

Uvodni pozdrav s strani moderatorja in organizatorja okrogle mize, društva Focus.

A. Klemenc, moderator: Za uvod naj navedem uporabnikovo izkušnjo. Na obalo prihajam kot kolesar... do Kopra z javnim prevozom, ki je časovno zamuden in ima malo povezav, poleg tega pa se s kolesom velikokrat ne da na vlak, ker ni prostora.

Ko prideš do Kopra, imaš povezave do obalnih mest, vendar zaradi zastojev nikoli ne veš koliko časa boš potreboval, da prideš v času do vlaka za Ljubljano.

Tretji problem, ki izstopa, je povezava z zaledjem.

Mestni promet je bil zelo poceni, zdaj se je nekoliko podražil. Če sem prav obveščen, so se delavci pritožili, da dobijo premajhno nadomestilo za prevoz za delo?

Problem Luke Koper in železniškega prometa: Železnica zgolj za tovorni promet ali tudi za potnike?

I. Posodobitev železnice, povezave z Italijo, intermodalnost javnega prometa

A. Klemenc: Po sodobni proggi bi lahko prišli v Ljubljano v eni uri... Kako to, da ko pridemo z vlakom v Koper, ne dobimo informacije, kako nadaljevati pot dalje, na istem mestu?

C. Draksler, MZP: Druga trasa Koper – Divača se gradi zgolj za potrebe tovarnega prometa. Na MZP-ju delamo na tem, da se bo informiranje izboljšalo. Izdeluje se portal, kjer bodo vse informacije na enem mestu. Pred tem moramo uskladiti vozne rede, nato pa bomo lahko pričeli s podajanjem teh informacij.

D. Korošec, Veolia T.: Včasih so lahko železnice prodajale naše karte, t.i. prestopne karte. Ko so potniki padli, se je to uknilo. Še vedno pa lahko kupijo vozovnico do Pirana, vendar ni informacij na istem mestu.

A. Klemenc, moderator: Kdaj bomo imeli en portal?

C. Draksler, MZP: Odvisni smo od državnega denarja, a vendar, do konca leta bi moralo to funkcionirati – vozni redi in skupni portal.

Mi smo za to dobili evropska sredstva, kjer bi moralo biti to prioriteta, vendar trenutno to stoji – kot marsikaj zaradi situacije v Sloveniji.

- A. Klemenc: Kaj lahko naredimo uporabniki, da bi to izboljšali? Ukinili so nam direktno povezavo s Trstom! Prej smo imeli vsaj dobro avtobusno povezavo, zdaj tudi te ni.
- D. Korošec, Veolia T.: Imeli smo resne pogovore o direktni povezavi iz Sežane – bila je zelo konstruktivna debata, vendar se je ustavilo pri denarju.
- C. Draksler, MZP: Italija zapira meje tudi z drugimi državami. Povezavo bi morali plačati neposredno Italijanom, denar ne gre iz prodanih vozovnic.
- M. Gabrovec, GIAM ZRC SAZU: Povezava z Ljubljano je tako počasna, da sem si včasih privoščil kosilo na vlaku, danes si pa še tega ne morem, ker je gostinska ponudba slaba. Čezmejne povezave z vlakom niso bile konkurenčne. Imamo možnost iti z avtobusom, vendar povezave niso usklajene.
- J. Bertoncelj, LKM: primer Litije: železnice računajo parkiranje svojim potnikom.
- C. Draksler, MZP: S parkirišči upravlja hčerinsko podjetje, ki se mora s tem preživljati. Nimajo državnih subvencij, to bi seveda morali urediti.
- A. Klemenc, moderator: Pride to v Koprro sploh v poštev? Vlak tu ne bo nikoli konkurenčen! Vsi ti ukrepi tukaj ne pomagajo... Kaj pa prevozi s hitrimi luksuznimi avtobusi kot v tujini? Koper – Divača – Postojna – Unec – Ljubljana. Bi morali razmišljati v to smer?
- D. Korošec, Veolia T.: Do Ljubljane vozimo 2h 20min. Ker ni dovolj direktnih potnikov, pobiramo vmesne potnike.
- K. Otrin, Focus: Ste sploh testirali, če je dovolj direktnih potnikov? Ste to ponudili? Kako veste, da ni potencialni »direktnih« potnikov?
- D. Korošec, Veolia T.: Razen avtobusa za študente, ne.
- C. Draksler, MZP: Z enotno vozovnico bomo lahko videli, kam se vozijo potniki.
- A. Plevnik, UIRS: Trenutno imamo samo tiste potnike, ki so se primorani peljati z avtobusom, imamo pa še ogromen potencial.
- D. Korošec, Veolia T.: Pri usklajevanju linij ni bilo predvidenih direktnih linij.

II. Povezave z zaledjem

- M. Gabrovec, GIAM ZRC SAZU: Povezave do zaledja – Občina Koper je smiselno integrirala šolske prevoze z javnimi.
- D. Kokot, MO KP: Primestni promet ni v domeni občine. Za izven mestne linije je pristojna država. Da smo lahko te prevoze integrirali, so bili hudi boji.
- C. Draksler, MZP: To je bil pilotni projekt, znalo bi biti še kar nekaj problemov.
- D. Kokot, MO KP: Za jpp ni določenega minimuma. Če sta dva potnika na avtobusu, je pokrito; določiti bi morali minimalne standarde, ostalo je potem že nadstandard.
- C. Draksler, MZP: Nadstandard financira občina. Vpeljali bomo npr. prevoz na klic. Linija obstaja, ko je potnik – potnik bo moral poklicati, če bo potreboval prevoz.

D. Korošec, Veolia T.: Potrebno bo določiti minimum potnikov.

D. Kokot, MO KP: Vrtimo se v začaranem krogu: ukinjajo se linije ker ni potnikov in obratno.

M. Gabrovec, GIAM ZRC SAZU: Ankaran ima npr. dovolj potnikov, ni pa dovolj dobre ponudbe. Takih je še nekaj bližnjih krajev (Marezige) in tukaj bi se dalo veliko doseči.

D. Kokot, MO KP: Težimo k temu, da bi se število linij povečalo, linije je potrebno zagotoviti tudi na demografsko ogroženih delih. Tu se pa vedno pokaže konflikt z državo.

C. Draksler, MZP: Tudi sama sem želela priti na okroglo mizo z jpp, vendar nisem mogla, ker ni bilo izvedljivo.

A. Plevnik, UIRS: Se kje v Sloveniji preizkuša pilotni projekt prevoza na klic?

C. Draksler, MZP: Ne še, vendar se bo! Na Dolenjskem, Zagorje – Ljubljana in Maribor – Slovenska Bistrica.

III. Spreminjanje mobilnih navad

C. Draksler, MZP: Za spremembo mobilnih navad potrebujemo korenček in palico – zapiranje mestnih središčih, parkirnine... pasovi za avtobuse.

A. Plevnik, UIRS: Izgubljam na planiranju prostora – Koper: ni logike enostavne dostopnosti – razdalje se večajo, pri nas vsa logika temelji na dostopnosti z avtomobilom. Potrebno je vse elemente vključiti že v faze planiranja.

G. Nemarnik, RRC Koper: Samo palica zaleže. Če bo bencin dražji, bomo šli na avtobus, ker javnega prevoza ne bomo mogli nikoli zagotoviti v idealni obliki. Mladi so se že organizirali – si delijo prevoz.

R. Humar, Občina Piran: mesečna vozovnica je 4,20 eur. Ko so znižali ceno, so pridobili 1x več potnikov. Zgolj zaradi pocenitve saj je bil dvig frekvenc minimalen. Nabavili smo tudi nove avtobuse.

D. Kokot, MO KP: Tudi mi smo znižali ceno. Število potnikov se je povišalo, vendar je vozovnica prepoceni, ker so si karto kupili za vsak slučaj. To pa še ne pomeni, da so postali redni potniki. Zaposlenim bi morali dvigniti plačo in ukiniti povračilo stroškov prevoza na delo.

C. Draksler, MZP: Namesto denarja, bi delavcem lahko dali karto.

D. Kokot, MO KP: Morali bi imeti dostojne plače.

D. Korošec, Veolia T.: V Piranu lahko spremljamo dejansko število potnikov, v Kopru merimo število prodanih vozovnic.

M. Gabrovec, GIAM ZRC SAZU: Efekt znižanja vozovnice se dobi, če je frekvenca, in dobra ponudba.

IV. Priložnosti

A. Klemenc: Kaj bo z obalno cesto, ko bo tunel pod Markovcem? Za jpp?

R. Humar, Občina Piran: To je državna cesta, najprej bo potrebno narediti prekfalikacijo v lokalno cesto.

V. Plahuta, MO KP: Cesto bi zaprli, vendar tunel mora imeti v primeru zapore obvoznico.

G. Nemarnik, RRC Koper: Razmišljali smo o lahki železnici med Piranom, Koprom in Trstom, vendar se je izkazalo, da so cene previsoke (200 mio).

A. Klemenc: iz Ankarana sem se lahko včasih pripeljal z ladjico – kaj je zdaj s tem? Je hitrejša, atraktivno, ...sodi to v jpp?

G. Nemarnik, RRC Koper: To je bilo rentabilno samo poleti – kdo bo kupil ladjo in služil samo dva meseca? Ni ekonomike.

A. Klemenc: Za ta prevoz sem zgolj slučajno zvedel – kaj pa, če bi bilo več promocije, ali povezava z Italijo?

G. Nemarnik, RRC Koper: Italijani so razmišljali o trajektni povezavi do Hrvaške, da bi rešili problem reševanja zastojev na meji.

B. Krapež: Medobčinske povezave niso rentabilne – podobno kot Slovenija – Italija. Koper – Izola: zastoji tekom cestnih del so pokazali, da bi mogoče bil tudi ladijski promet rentabilen.

M. Gabrovec, GIAM ZRC SAZU: Milje-Trst je redna povezava čez vse leto.

S. Tomšič, TNGP Izola: Pomembno bi bilo, če bi se gradilo kolesarske povezave. Veliko je prometno problematičnih odsekov – potrebovali bi ločene površine. Občine na obali so že ogromno vložile v to, potrebovali bi še povezave na nekaterih kritičnih odsekih. Če bi bilo to urejeno, bi bilo veliko več kolesarjev. Ni krivo to, da ne bi bilo kolesarske kulture.

R. Humar, Občina Piran: Vzpostavili bi bike-sharing sistem. Koper in Piran sta imela ta poziv, Izola ne – zaenkrat je siva cona.

A. Klemenc: Kombinacija kolesarjenja in javnega prometa je bistvena. Kolesarjenje je že primerno za turistično rabo, kako pa je za vsakodnevno uporabo? Koper ima Markovec, kjer je strm teren. Stimuliranje v tujini: »vlečnica« za kolesarje.

V. Zaključne misli

Z. Jakšič, MZP: Če se ene stvari ne bodo bolj odločno naredile, se zadeve ne bodo premaknile.

C. Draksler, MZP: Za nas je vsak stik z lokalno skupnostjo pomemben – srečanja po Sloveniji so koristna. Na občinah je čutiti interes, da bi se zadeve reševale. Na državni ravni je to marginalna tema.

B. Krapež: To je zelo pozitivno – da se delajo okrogle mize, da se ta tema prične izpostavljati.

T. Lotrič, Radio Koper: Ti razgovori so smiselni in bi jih bilo potrebno razširiti.

R. Humar, Občina Piran: Od kar se s tem ukvarjam, ugotavljam, da so ljudje zelo kritični - niso nikoli zadovoljni, tudi če jim daš najboljši avtobus. V raziskavi projekta MZP se je izkazalo, da imamo najboljše avtobuse.

A. Plevnik, UIRS: Veseli naj bomo, da je jpp tema!

G. Nemarnik, RRC Koper: Danes se je pokazal odnos ljudi do te teme – tu ste sami »foreschi« (tujci).

I. Cergol, RRC Koper: Kot piranka priznam, smo super sitni: avtobusa ne uporabljamo, ker se večinoma vozimo v Koper. Če bi uporabljali jpp, bi morali vstajati ob 5h, da bi lahko peljali otroke v vrtec,... se ne da. V poletnem času imamo velike probleme pri dostopanju do storitev, zato raje uporabimo kolo, gremo peš.

L. Mladenovič, UIRS: tema jpp se zbuja v javnosti. Taki krogi so primerni za ljudi, ki se temu posvečajo. Uporabniki – oni pričakujejo, da stvari delujejo. Nimajo časa, da bi hodili razpravljati na delavnice.

J. Bertoncelj, LKM: Presenečen sem nad interesom za urbano kolesarjenje. Območje ima resen potencial.

I. Studen, MO Škofja Loka: Dokler nas ne bo udarilo po žepu, ne bomo uporabljali jpp-ja. Potreben je čas, da ljudi navadimo nazaj na jpp.

M. Balant, UIRS: Veliko se dogaja na temo jpp, morali bi se povezati – občine bi morale sodelovati in deliti informacije, se skupaj zmeniti za delitev vlog.

A. Plevnik, UIRS: Veliko se je začelo dogajati. Mreženje je nujno, mogoče je to naloga države, da to prevzame in vodi bolj organizirano naprej.

A. Klemenc: Žalostno je, da moramo pridobiti tuja sredstva, da odpremo te teme. Uvesti bi morali takso za avtomobilsko oglaševanje, ki bi šla za teme jpp.

J. Vran, Radio Capris: Javnost se pomena javnega prometa še ne zaveda. Z avtom bo kmalu predrago in bo postal luksuz. Podpiram idejo o izposojevalnici koles. Pripomba: dejte narediti eno predstavitev za širšo javnost.

A. Klemenc: Kako spremeniti podobo jpp? Ko se bo bencin podražil, bodo ljudje zahtevali znižanje trošarine in ne jpp! Ustrezna medijska obravnava je nujna.

M. Gabrovec, GIAM ZRC SAZU: Problem: ne znamo si predstavljati, kako kam priti brez avtomobila. Naj velja enotna vozovnica za mestni in primestni prevoz.

D. Kokot, MO KP: To se da, vendar je problem, ker sta tu vpleteni dve javni službi. Mi težimo to MZP-ju. Problem dvojne pristojnosti.

S. Tomšič, TNGP Izola: Včasih je bilo lažje – bili so enotni urniki in avtobusi so polni šibali. Danes je kaotično. Vplivamo lahko na javno mnenje – dejmo vsaj včasih pustiti doma avtomobil. Počasi bomo pogruntali, da se da tudi brez avtomobila. Vendar nujno je urediti infrastrukturo in ponudbo! Problem prevoza kolesa z vlakom: npr. naročili prevoz za 25 koles en mesec prej – vagona ni bilo. To se je zgodilo tudi v Mariboru. Veliko je debat, delavnic, vendar ni realizacije...

C. Draksler, MZP: SŽ nimajo dovolj kapacitet. Že sedem let čakamo na nove kapacitete, ki bodo imele tudi možnost prevoza koles.

A. Klemenc: Še Hrvaška je pred nami. Že z obstoječim voznim parkom se da izboljšati zadeve, npr. s predelavo vagona. Kolesarji tudi ne kolesarijo zgolj poleti!

D. Korošec, Veolia T.: Delavnice so koristne, vendar žal, smo še vedno tam kjer smo.

I. Cergol, RRC Koper: V Švici se vsi vozijo z jpp. Imajo usklajene npr. dejavnosti v okviru šole, nihče se popoldan posebej ne vozi na krožke... Potrebno je spremeniti širši krog zadev, da bi se zadeve lahko začele reševati.

G. Nemarnik, RRC Koper: Dokler bodo parkirnine in bencin poceni, ne bomo nič spremenili. To pa so zadeve, ki se jih politiki bojijo.

Povzetek:

- Posodobitev železnice (2. tir Koper – Divača) je namenjena zgolj tovornemu prometu, v potniškem prometu ni načrtovanih izboljšav.
- Za obalno območje bi bile veliko bolj primerne alternativne oblike javnega potniškega prometa kot so prevoz po morju in prevoz na klic za razpršeno poseljeno zaledje. Za uvedbo teh načinov prevoza je potrebna zakonodajna ureditev na državnem nivoju (veliko se obeta od projekta integracije jpp Ministrstva za promet) ter zagotovitev finančnih sredstev, ki bi zagotovilo rentabilno poslovanje.
- Pri vzpostavljanju boljše povezanosti občinskih središč z zaledjem se izpostavlja konflikt občina/država, saj bi morala vse linije za mejo naselja financirati država.
- Občina Koper je združila šolske prevoze z javnimi prevozi in s tem naredila korak pred državo.
- Ponovno se je izkazalo, da ima pocenitev vozovnic vpliv na porast števila potnikov, vendar je ta ukrep s tega vidika manj pomemben kot izboljšanje ponudbe jpp.
- Potencialnih potnikov je najverjetneje veliko več kot dejanskih, vendar ta potencial ni izkoriščen. Izstopata dve področji:
 1. Povišanje frekvenc povezav med bližnjimi kraji, kjer je dnevna migracija velika in posledično velik potencial potnikov. Kot primer je bil izpostavljen Ankaran v navezavi na Koper.
 2. Vzpostavitev hitrih, direktnih povezav s sodobnimi avtobusi med večjimi kraji in prestolnico. Potencialnih potnikov je najverjetneje zelo veliko, vendar tega ni še nihče testiral.
- Zaradi velike navezanosti na avtomobile, brez ukrepov, ki zmanjšujejo priljubljenost avtomobilov, ne bo sprememb mobilnih navad.
- Manjka poslušnost za potnike in njihove potrebe.
- V ravninskih predelih predstavlja velik potencial tudi kolesarjenje, vendar bi bilo nujno izboljšati infrastrukturo: predvsem je potrebno odpraviti prekinitev kolesarskih poti, zaradi katerih je kolesarjenje na večjih odsekih nevarno.