



“Kako obuditi JPP na Koroškem?”

Knjižnica Ksaverja Meška, Slovenj Gradec, 27. Januar 2012

Prisotni: Zajc Peter (RRA Koroška), Lužnik Marjan (Koratur), Drašler Vojmir (MzP), Urška Žmauc, Otrin Katarina, Benčina Marjeta (Focus), Andrej Klemenc (REC, moderator), Dovečar Matjaž, Anamarija Jere (Cipra Slovenija), Vranjek Lucija (MO SG), Berložnik Jurij (Večer d.d.), Berložnik Marjan (Občina Prevalje), Zanoškar Matjaž (DZ RS, bivši župan SG)

Moderator: Andrej Klemenc

1. Uvod

Otrin Katarina (Focus)

Okrogla miza je aktivnost v okviru projekta Mobilizacija za javni potniški promet. Projekt je podpira Švica v okviru Švicarskega prispevka. Okrogla miza v Slovenj Gradcu je sedma po vrsti okroglih miz, ki jih v okviru tega projekta organizira društvo Focus. Namen okroglih miz je ustvariti platformo akterjev, ki se vsakodnevno trudijo za izboljšanje javnega potniškega prometa na regionalni in nacionalni ravni. To so ponudniki prevozov (avtobusnih in železniških), odločevalci na lokalnem, regionalnem nivoju (občine), odločevalci na nacionalnem nivoju (MzP), civilna javnost in tudi gospodarstvo. Namen dogodkov je iskati rešitve za oživitev JPP na regionalni ravni. Veliko družbenih skupin, ki nima dostopa do osebnega avtomobila (otroci, starejši, nezmožni voznje) tako ni mobilnih, kar pomeni, da niso konkurenčni prebivalcem z osebnimi vozili. Okroglo mizo spremljata tudi razstavi „JPP je kul!“ in „Ples za zadnji vlak“ v knjižnici Ksaverja Meška v Slovenj Gradcu.

2. Stanje JPP na Koroškem

Andrej Klemenc, moderator

Moderator da besedo vsem udeležencem, da izpostavijo stanje JPP na Koroškem iz njihovega vidika (kjer delajo ali zasebno).

Peter Zajc, RRA Koroška

Kot uporabnik javnega prevoza po hitrem izračunu ugotovi da se mu še vedno bolj izplača voziti na relaciji SG-Dravograd (22 km) z avtomobilom, saj odšteje za gorivo 43 Eur, za vozovnice avtobusnega prevoza pa bi odštél več kot 90 EUR. Tudi za potovanja na druge konce Slovenije je avto še vedno bolj finančno in časovno konkurenčen JPP-ju. V Evropi pa je JPP (vlak) druga zgodba – so hitri in učinkoviti in jih je veselje uporabljati.

Andrej Klemenc, moderator

Morda, vendar v Ljubljani so stroški avtomobila lahko tako zelo visoki (parkiranje, drugi stroški), da se vožnja z avtomobilom ne izplača finančno, največkrat pa tudi ne časovno. Zavedati pa se je treba, da Slovenj Gradca ne moremo primerjati z Ljubljano.

Marjan Lužnik, Koratur d.d.

Medkrajevne povezave Koraturja segajo tudi izven regije. Letno prevozi Koratur 900 000 potnikov. Želja prevoznikov in uporabnikov so sledeče: potnik se pelje s solidnim avtobusom, javni prevoz je dostopen, ekonomsko in časovno upravičen. Tu hitro nastopijo težave. S strani države smo ponudniki prevozov deležni sofinanciranja, ki pa ne zadostuje, da bi znižali cene vozovnic, kakor imajo to urejeno v večjih mestnih središčih. Javni linijski promet ne more preživeti brez bistvene pomoči države in lokalne skupnosti. Ker se morajo določene linije ukinjati, se pojavi problem v zaselkih, ki so odrezani s prometnimi povezavami. Nastopi začaran krog. Ljudje se vozijo z osebnimi avtomobili, zato ni povpraševanja po JPP. V medkoničnem času pa sploh ni alternative avtomobilu. Zaznati je močan avtomobilski lobi. Parkirišča so



še (pre)lahko dostopna, če bi to postala težava, bi bil podvržen nekemu stresu, ki bi te lahko usmeril v JPP. Ljudje še niso dovolj okoljsko osveščeni in gorivo je prepoceni. Tudi infrastruktura za JPP na Koroškem je slaba – valovi avtomobilov se valijo po cesti, kar upočasnjuje JPP.

Matjaž Zanoškar, bivši župan SG, poslanec DZ

Javni potniški promet je in bo za Koroško zelo pomemben. Železnico smo imeli in jo ukinili. Organiziramo prevoze za šolske otroke, tudi ti prevozi niso polni, ker jih starši vozijo v šolo. Cena energentov je še vedno zelo nizka, stopnja motorizacije je visoka. V prihodnosti se kažejo spremembe. Avtomobili bodo postali dragi, ekološka osveščenost ljudi se bo povečala. V Slovenj Gradcu smo želeli pred leti organizirati brezplačni JPP - leta 2000 za 3 mesece. Po treh mesecih smo zaključili, da je mestni prevoz v SG popoln neuspeh. Zato se bojimo sploh še kdaj spuščati v te zadeve.

Andrej Klemenc, moderator

3 mesece je prekratko obdobje, da bi lahko sklepali o uspešnosti/neuspešnosti. Potrebno je sprejeti različne ukrepe in ne samo enega. Primer v Ljubljani: Civitas Elan spodbuja JPP, začelo je naraščati število uporabnikov JPP-ja in število kolesarjev. Potrebna je dolgoročna vizija, strategija in vedeti, kateri ukrepi jih lahko podpirajo.

Matjaž Zanoškar, bivši župan SG, poslanec DZ

Oteženo parkiranje smo vpeljali, potrebna pa bi bila subvencija JPP, ki bi znižala ceno JPP in tako bi ga uporabljalo več uporabljalo JPP.

Andrej Klemenc, moderator

Vsi kažejo na 'državo', ta pa pravi, da so rešitve drugače. Denar iz parkirnin (LJ) bi moral iti namensko v sklad v JPP. Tu so velike finančne zaloge.

3. Financiranje JPP ali »od kje vzeti in dati za JPP?«

Vojmir Drašler, MzP

Gre za široke, specifične teme, ko govorimo o JPP. Poznamo mehke in trde ukrepe. Ljubljana je naredila velike premike na tem področju. Vsaka občina stremi k temu, da čim več naredi na področju JPP in prometne problematike. Zakonodajajo glede onesnaženosti (delcev) ima preko Ministrstva za okolje in prostor. Vsi vemo, kaj pomeni avto, naftna industrija. Pomemben je tudi način dela in preživljanja prostega časa, saj ima avto tu svojo prednost. Ni sicer nujno, da ima svojo prednost, praviloma glede na organizacijo /zahteve vsakdanjih potreb in glede na ponudbo JPP. Pomemben vir finančnih sredstev bi lahko pridobili iz sistema povračila stroškov prevoza na delo, kmalu pridemo do številke 400 mio EUR (samo zaposleni v državni upravi cca. 60 mio EUR). Tako bi šlo več denarja za sofinanciranje JPP: da bi ohranili nivo JPP, potrebujemo vsaj dodatnih 20 mio EUR. Dandanes bo izjemno težko zagotoviti dodatna finančna sredstva. V preteklosti je bilo lažje.

Matjaž Dovečar, Cipra Slovenija

V NM podjetje subvencionira linije javnega prevoza za prevoz delavcev. Da je to redko na Koroškem najbrž tiči razlog v heterogenem gospodarstvu, saj Koroška regija nima ind. bazena, kakršnega pozna Dolenjska. Rudnik Velenje in TEŠ v bližini pa imata organizirane takšne prevoze.

Andrej Klemenc, moderator

Velenje – Mislinje – SG – Dravograd – Črna. To je smiselna povezava za JPP na Koroškem. Cene goriva se bodo znatno dvignile in država si ne bo mogla privoščiti nižanja trošarin. Ljudem moramo ponuditi alternativo avtomobilu.

Peter Zajc, RRA Koroška

To okolje zahteva drugačne pristope od tistih, ki jih poznamo v večjih urbanih okoljih (Ljubljana). Morda je nerealno povečati parkirnine v mestnih središčih v regijah, kot je Koroška. Na problem je treba gledati celovito. Pri prometni problematiki se moramo najprej vprašati, zakaj se sploh premikamo po prostoru. Prometne obremenitve so največje med Ravnami in Prevaljami ter med SG in Mislinjo. V izgradnji so kolesarske steze (Mežica, Mislinja). Kolesarstvo se širi tudi med starejše in na razdalje do 25 km.



Marjan Berložnik, Občina PREVALJE

V takšnih malih mestih, kot je Prevalje, ni površin za parkiranje, kjer bi pobirali parkirnine. Ljudje se že zdaj dobro organizirajo tudi v avtomobilih – več se jih skupaj vozi. Tudi občutek revščine je odvisen od ponudbe – vsega pač ne moreš imeti. Na Koroškem je veliko razpršenih stvari, kjer ni ekonomike. Otroke vozimo v šolo že od doma, ne hodijo na šolski avtobus, ki je brezplačen. Vrniti se nazaj je praktično nemogoče.

Katarina Otrin, Focus

Ali se razmišlja o spremembi subvencioniranja prevoza, ker je nepravilno do tistih prevoznikov, ki nimajo rentabilnih linij?

Vojmir Drašler, MzP

Zakonski predlagatelj sprememb mora zagotoviti tudi finančna sredstva. Prevozniki imajo ogromne stroške. Sprožiti je treba večjo kapaciteto potnikov tam, kjer so linije nerentabilne. Nadomestila za prevoz na delo pa so drugi potencialni viri prihodkov. Občine morajo v čim večji meri izkoristiti povezovanje linijskih s posebnimi linijskimi prevozi. Takšno povezovanje je tudi najbližje ljudem. Avtotaksi in prevozi na klic so tudi že omenjene rešitve. Omejiti je potrebno dovoz v mestna središča. MzP je že večkrat skušal organizirati sestanke z občinami, vendar več kot 95 % občin se ni odzvalo. Te oblike komunikacije /sestankov, ipd./ začasno ne vršijo z občinami, ker se zadeve glede urejanja prometa na lokalni ravni šele pripravljajo v sodelovanju tudi z MOP-om. V daljšem časovnem obdobju se bodo pripravile podlage tudi za ustrezno tovrstno zakonodajo in s tem se bo postopoma vključilo tudi občine (sodelovanje na več načinov /priprava zakona, delavnice, ipd.).

4. Alternative sedanjemu JPP

Katarina Otrin, Focus

Na eni strani problem subvencioniranja, po drugi pa slaba ponudba. V praksi se že kaže, da ljudje iščejo alternative, da si sami organizirajo skupne prevoze; se pravi, da potencialni potniki obstajajo. Privatniki – npr. taksiji, se že bolj fleksibilni in se prilagajajo novim potrebam. Vprašanje pa je, ali tudi prevozniki iščejo alternative, ki so prilagojene sodobnemu načinu življenja (vaški taksiji ipd.).

Marjan Lužnik, Koratur d.d.

Po zakonu avtobusom ni dovoljeno voziti izven začrtanih linij. Zaenkrat pri Koraturju ideja o vaških taksijih in drugih alternativah avtomobilu še ni zaživela, saj so taksi službe že organizirane. Skrajni čas je, da se začne zakonodaja spreminjati v prid fleksibilnim načinom prevoza. Posebne oblike linijskega prevoza – šolski prevozi – pa so dobro organizirani. Zakon o prevozih v cestnem prometu od 2009 dovoljuje povezovanje šolskih (posebnih) prevozov z linijskimi prevozi (sprejem drugih potnikov na posebne prevoze, npr. šolske), vendar mora te izjeme potrditi agencija, vendar se občine tega še ne zavedajo v zadostni meri.

Andrej Klemenc, moderator

Prvi pomemben sklep okrogle mize je, da se morajo občine pozanimati o možnosti sprejemanja potnikov na posebne prevoze in dobro preučiti Zakon o prevozih v cestnem prometu ter o tem informirati tudi občane.

Marjan Berložnik, Občina PREVALJE

Avtodan za posebne prevoze ni logično organiziran, da bi lahko kombinirali z linijskimi potniki. Dandanes se otroke pobira pred hišo, niti 500 m več ne hodijo. Linijski prevozi bi morali pobrati vse otroke na postaji, do koder bi se pripeljali s šolskimi prevozi. Ker tu linije niso rentabilne, je potrebno sprostiti zakonodajo.

Vojmir Drašler, MzP

Pri kombiniranju šolskih in linijskih prevozov prihaja v ospredje problematika varnosti. Slovenija je zelo kompleksna, kar se tiče poselitve. Prevozi na klic so obravnavani v okviru projekta MzP: IJPP (Integriran JPP), ta zakonodaja se še vzpostavlja. Ločimo: avtotaksije, prevoze na klic, shuttle prevoze. Prevozniki se



povežejo z lokalno skupnostjo, to se da, če so akterji med seboj usklajeni. So pa dopolnilo k praznini JPP. Vse pa bo odvisno od financ.

Marjan Lužnik, Koratur d.d.

Konkurenca med ponudniki prevozov v Sloveniji je velika. Meša se pogodbene prevoze in javne linijske prevoze. Država mora z linijskim prometom povezat okolico s središči. Sistem sofinanciranja linijskih prevozov je nepravilčen za nekatere regije. Če imaš sogovornika s strani lokalne skupnosti, s katerim ne najdeš skupnega jezika, je situacija takšna, kakršna je. Vsi govorimo o ceni vozovnic, ljudje pa kličejo ponudnike JPP, zakaj od 2007 še niso povečali cen vozovnic – saj je od le-te odvisno njihovo nadomestilo za prevoz na delo. Spodbudno za našo regijo je, da nekatere občine subvencionirajo prevoz dijakov v šole, tiste občine, ki imajo šolske centre pa niso zainteresirane za subvencioniranje dijakov.

Matjaž Dovečar, Cipra Slovenija

V Cipri Slovenija smo vrednotenje občin na področju JPP in TM izvedli za 19 večjih občin preko anketnega vprašalnika. Naročnik projekta je Ministrstvo za promet. Občina Slovenj Gradec se je uvrstila na zadnje mesto, saj niso izvedli veliko ukrepov na tem področju. MO Velenje v bližini pa je lahko za zgled – dosegli so 1. mesto pri ocenjevanju, saj so izvedli kar nekaj ukrepov v prid trajnostni mobilnosti. Izpostavili bi tudi primer Postojne, kjer so uvedli 1 avtobus, ki vozi cel dan, zjutraj otroke, kasneje upokoјence in turiste v Postojnsko jamo. V Postojni so, za razliko od SG, uspešno združili posebni in linijski prevoz.

Andrej Klemenc, moderator

Slovenci smo na drugem mestu v Evropi po stroških za mobilnost, takoj za Luksemburgom. Politika je do sedaj spodbujala razpršeno poselitev. Ljubljana je po deležu sofinanciranja JPP na repu evropskih držav. Morda bi morali uvesti davek na oglaševanje motornih vozil. Ljudje si ne računamo realnih stroškov avtomobila, na daljših relacijah izgublamo čas (ki ga lahko npr. na vlaku bolje izkoristiš). Čas je, da si »nalijemo čistega bencina«.

Matjaž Zanoškar, bivši župan SG, poslanec DZ

Subvencije bomo težko povečali, veliko bo potrebno delati na osveščenosti ljudi, da začnejo spreminjati navade.

Andrej Klemenc, moderator

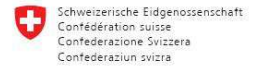
V Jugoslaviji nismo imeli raziskovalnih inštitutov na področju prometa. Prometniki so bili gradbeniki. Od takrat je ostala politika gradnje cest, ni pa celostne prometne strategije. Tudi na ravni občin je potrebno začeti s strateškimi načrti. Urbanistični inštitut RS se intenzivno ukvarja z mestnimi mobilnimi načrti. Logika prometnega sistema – stimulirat oblike tistega prometa, ki imajo na določenem območju prednosti. Javni in kolesarski promet posebej nista alternativa avtomobilu. Skupaj pa sta močnejša – intermodalnost.

4. Tretja razvojna os ali železnica?

Tretja razvojna os ne bo rešila problemov Koroške, kakor jih ni avtocesta v Prekmurju. Zavedati se je potrebno, da imajo tu interese narodi, ki želijo okrepiti povezavo Bavarska – BiH. Korošci in drugi prebivalci od tega ne bodo imeli dosti, le kup novih tovornjakov, ki bodo hiteli mimo Slovenije in onesnažili zrak. Koroška se mora začeti razvijati navznoter in pa, povezovati tudi z Avstrijo. Ker pa morajo njeni prebivalci še vedno veliko storitev opraviti v prestolnici, je boljša cestna povezava z Ljubljano nujna. Velike je tudi potencial e-države. Še prej pa Koroška potrebuje boljšo železniško povezavo, ki jo je nekoč že imela. Torej boljša cestna povezava da, vendar ne po najboljših kmetijskih zemljiščih in samo do te mere, da bodo lahko prebivalci Koroške v zglednem času prišli (z avtobusi) do drugih koncev Slovenije. Če ne bomo gradili železnice, nas bodo evropski koridorji zaobšli, mi pa bomo dobili tovornjake na ceste. Namesto da bi o tretji razvojni osi odločali strokovnjaki, imajo največ besede lokalni in nacionalni lobiji, ki želijo z njo priti do največjih zaslužkov.



Swiss Contribution





5. Zaključki

Javni potniški promet na Koroškem je v zelo slabem stanju. Prevozniki se soočajo z nerentabilnostjo linij in nepravilnim sistemom sofinanciranja le-teh s strani države. Glede na to, da zakonodaja od leta 2009 dovoljuje možnost povezovanja posebnih linijskih prevozov z rednimi linijskimi prevozi, se morajo občine na Koroškem seznaniti z zakonodajo in o tem informirati občane. Občine in ponudniki prevozov na Koroškem bodo morali začeti razmišljati o alternativnih prevozi, ki so prilagojeni sodobnemu načinu življenja, npr. prevozi na klic, avtotaksiji ipd. Država si mora prizadevati poiskati večjo finančno podporo za regije in spremeniti način sofinanciranja linij, ki so trenutno nepravilne v regijah z zelo razpršeno poselitvijo. Prometni načrtovalci so preveč tehnično usmerjeni, ne rešujejo pa prometne problematike celostno. Koroška nujno potrebuje železniško povezavo, šele nato boljšo cestno povezavo, ki jo bo povezala z ostalimi deli Slovenije. Tretja razvojna os ne bo prinesla razvoja regiji, pač pa bo v regijo in Slovenijo prinesla dodaten tovorni promet in izpuste. Lokalno prebivalstvo pa od tega ne bo imelo nič. Koroška mora poleg v JPP vlagati tudi v nemotorizirane oblike mobilnosti – kolesarjenje in pešačenje ter v intermodalnost – povezovanju različnih trajnostnih oblik premikanja, saj bo le tako našla dobro alternativo avtomobilu.