



Javni potniški promet v Savinjski regiji – priložnosti in izzivi”

Mestna občina Celje, Narodni dom, 29. november 2011

Prisotni: Črepinšek Natalija (MO Celje), Čokl Boštjan (Izletnik Celje), Dovečar Matjaž (Cipra Slovenija), Draksler Cvetka (MzP), Horvat Egon (Celje.info), Karo Janez (Simbio d.o.o), Kumer Nada (RTV SLO), Oštir Monika (Radio Fantasy), Plevnik Ika (Celjan), Pušnik Lili (STA), Skale Mojca (občina Vojnik), Stamejčič Ivana (NT-RC), Šuštar Boris (Civilne iniciative Celje), Tevž Tine (Koratur)
Focus: Lidija Živčič (moderatorica), Urška Žmauc, Otrin Katarina, Benčina Marjeta

1. Uvod

Okrogla miza je aktivnost v okviru projekta Mobilizacija za javni potniški promet. Projekt je podpira Švica v okviru Švicarskega prispevka. Okrogla miza v Celju je peta 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), ogločevalci na lokalnem, regionalnem nivoju (občine), odločevalci na nacionalnem nivoju (MzP), civilna javnost in tudi gospodarstvo. Namen dogodkov je iskati rešitve za oživitvev 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 avli MO Celje.

2. Predstavitev kandidatov

3. Razprava

Živčič, Focus

V raziskavi, ki jo je Cipra Slovenija izvedla s slovenskimi občinami, se je MO Celje uvrstila v primerjavi z ostalimi večjimi občinami na sam rep. Kaj je vzrok temu?

Dovečar, Cipra Slovenija

V vprašalniku, s katerim smo ocenjevali in primerjali velike slovenske občine, je bil glavni kazalnik ocenjevanja mestni potniški promet, ki pa ga Celje nima. Zavedamo se nedodelanosti metodologije, ki jo želimo v prihodnosti v sodelovanju z občinami izboljšati. Verjamemo, da v Celju potekajo tudi druge aktivnosti, ki naredijo občino bolj trajnostno mobilno, zato se bomo trudili, da kasneje vključimo v ocenjevanje tudi druge parametre.

Črepinšek, MO Celje

Raziskava Cipse Slovenije ne upošteva drugih aktivnosti na področju trajnostne mobilnosti, ampak samo mestni potniški promet. V MO Celje imamo primestni in linijski promet, ki delno pokriva potrebe po mestnem potniškem prometu. Lansko leto smo na MO Celje pričeli z aktivnostmi za vzpostavitev mestnega potniškega prometa. Sprejet je bil odlok, ki ga morajo potrditi še svetniki. Ker se koncesije podajajo prevoznikom za daljše obdobje, se želimo na to dobro pripraviti in raziskati, kakšne so dejanske potrebe ljudi. Tako želimo zadostiti večjemu številu prebivalcev.

Predvideni sta 2 liniji mestnega potniškega prometa, velika frekvenca (15-20 min) z manjšimi avtobusi, sodelujemo s fakulteto za logistiko, sodelovati želimo z različnimi institucijami. Pripravljamo načrt trajnostne mobilnosti, ki bo sprejet drugo leto spomladi, trenutno zaključujemo reševanje logistike v mestnem jedru, vključevali bomo tudi mirujoči promet, v načrtu bo govora tudi o tem, kako bi zmanjšali



mobilitnost... 19.septembra smo pripravili seminar z delavnico, kjer je bil načrt javno obravnavan z vsemi pomembnimi akterji in odprt za javnost. Na delavnice povabimo tudi urbaniste.

Živčič, Focus

Kakšne aktivnosti pa izvajate na MzP na tem področju?

Draksler, MzP

Z izvedbo IJPP projekta, ki omogoča mobilnost na okolju prijazen in trajnosten način, želimo ozavestiti čim več uporabnikov. Teoretične osnove projekta predvidevajo enotni vozni red in enotno vozovnico, ki bo potnikom olajšala uporabo JPP. Trenutno se vse dela ločeno. Pri železnicah se bo težko kaj spremenilo, avtobusi pa se jim bodo morali prilagoditi – napajali bodo železnico. Osnova za enotno vozovnico je enotna tarifa, enotni popusti, enotni pogoji potovanja in enotna cena. Glavna prednost, ki jo vidijo potniki JPP ni cena, ampak frekvenca. Bolje je uporabiti manjša prevozna sredstva in jih v obtok spustiti večkrat. Preden bomo enotno vozovnico razširili na celotno regijo, bomo uvedli štiri pilotne projekte: Zagorje–Ljubljana, Maribor–Slovenske Konjice, Šentrupert–Trebnje–Novo mesto in Ljubljana–Škofljica–Grosuplje. Gre za štiri zelo različna si področja, kjer bo uvedena enotna cena vozovnice za vse oblike prevozov, enotni vozni red... Na podlagi rezultatov pilotnih projektov bomo odpravili vse nepravilnosti, ki jih bomo opazili in kasneje implementirali enotno vozovnico na celo Slovenijo.

Kar se tiče dodatnih železniških postajališč, se lahko obrnete na SZ ali Direktorat za železnice in žičnice.

Živčič, Focus

Kako so avtobusni prevozniki vključeni v pilotne projekte?

Draksler, MzP

Prevoznikov uradno še nismo povabili k sodelovanju, saj moramo z njimi urediti še formalne zadeve, z župani pa smo se že dogovarjali. Pravno in ekonomsko še analiziramo kakšne bodo posledice za prevoznike, saj bo zaradi nizkih cen (potnikom želimo zagotoviti najnižje cene in maksimalno hitrost) pri njih prišlo do izpada dohodkov. S 1.1.2012 bomo ustanovili Direkcijo za javni potniški promet. Kaj bo pokrivala? Do sedaj je bil JPP razdeljen na različne institucije, za avtobusne prevoznike je skrbela Direktorat za ceste. Nova direkcija bo postavljala splošne in posebne pogoje, enotne cene, skrbela naročanje avtobusnih prevozov, gradila bo vozni red in bo v dialogu z lokalnimi skupnostmi, sprejemala predloge, vodila potrebne statistike in ugotavljala potrebe, opravljala administrativne naloge, controlling, clearing. Kako se bodo vključevale lokalne skupnosti, se še dogovarjamo. Enotna vozovnica pa bo veljala tudi za mestni promet, kaj je vzrok za nujno povezovanje z občinami.

Živčič, Focus

Na kak način bodo potekali pogovori s prevozniki?

Draksler, MzP

Najprej bomo pozvali vse prevoznike, ki bodo sodelovali na pilotnem projektu, na posamične sestanke. Potrebna bo uskladitev informacijskih sistemov, treba bo uskladiti software, validacijo, itd. Pričakujemo veliko aktivnosti glede obveščanja javnosti (od prevoznikov in lokalnih skupnosti), delalo se bo individualno in skupinsko (delavnice). To pomeni korak v novo smer tudi za prevoznike.

Čokl, Izletnik Celje

Trenutno bi težko komentiral vključevanje v pilotne projekte, ker danes prvič slišim podrobnosti projekta. Upoštevati pa bi morali tudi spremembe navad ljudi. Urediti bo potrebno prestopanje potnikov, ni nam še jasno, kako bo to mogoče, če vozi več avtobusov v eno smer.

Draksler, MzP

Avtobusi napajajo hrbtenico – železnice. Zavedamo se, da ima vsak prevoznik svoj sistem in organizacijo prevozov in nimamo želje porušiti njihovega sistema. A ljudem moramo omogočiti prestopanje na različne načine.

Živčič, Focus

Glede na strokovne osnove IJPP projekta, ali so bile že narejene ocene, kako se bo zmanjšal potovalni čas, izboljšalo prestopanje?

Draksler, MzP



Zaradi usklajenega prestopanja, se bo vozni čas skrajšal. Ne moremo dovoliti, da avtobus odpelje iz postaje istočasno ali še prej, kot pripelje vlak in s tem onemogoči hitro prestopanje potnikov.

Čokl, Izletnik Celje

Izletnik Celje ima več prevozov: javni, posebni, občasni. Linije so različno zasedene. V večjih krajih je večja frekventnost, saj je več potnikov. Npr. iz kozjanskega pa je potnikov bistveno manj. Problem so konice, saj so med 6. in 8. uro zjutraj vsi avtobusi relativno zasedeni, med 8. in 12. uro pa so avtobusni prazni. Število potnikov iz leta v leto pada (3-5 % padec). Če se sistem ne bo spremenil, bo šlo število potnikov samo navzdol. Trenutno imamo manjša vozila. V konicah potrebujemo 50 sedežni avtobus, vmes pa bi bil dovolj kombi za 9 ljudi.

Draksler, MzP

Število potnikov na vlakih narašča, Celje je druga najbolj frekventna železniška postaja, takoj za Ljubljansko. Na MzP za redkeje poseljena območja razmišljamo o prevozu na klic. Tudi z osebnim avtomobilom, če obstaja potnik.

Skale, občina Vojnik

Revni je mesečna vozovnica predraga. Če bi bila vozovnica cenejša, bi bilo tudi več potnikov, avtobusi ne bi bili prazni, vendar bi prevozniki zaslužili isto.

Čokl, Izletnik Celje

Vozovnica je lahko tudi zastoj, vendar JPP se ne more sam financirati, vedno ga morajo sofinancirati država, občina, podjetje. Tudi če izboljšamo frekventnost, privlačnost in napolnimo avtobuse, JPP še vedno ni vzdržen, vedno ga bo potrebno sofinancirati.

Tevož, Koratur

Do leta 1998 smo imeli prevozniki "usklajevalne konference" kjer smo skupaj z železnico uskladili vozne rede. To pomeni, da smo terminsko na večjih postajališčih uskladili vozne rede med sabo - da je avtobus pripeljal iz Koroške v Ljubljano, čez 10 minut pa je bil odhod avtobusa drugega prevoznika v Novo Gorico. Enako je veljalo tudi za usklajevanje vozni redov z železnico. Usklajevalne konference so se vršile 1 krat letno in takrat smo prevozniki lahko spreminjali vozne rede. Potniki nam narekujejo, kam se spleča voziti. Naši avtobusi so prilagojeni ljudem in njihovim potrebam. Leta 2004 žal ni bil postavljen standard za enotne elektronske vozovnice. Velik del prevoznikov ima enak sistem vozovnic. Potrebovali bi približno pol leta, da vzpostavimo sisteme za enotno vozovnico. Prevozniki nimamo rezerv, da bi eksperimentirali. Frekvence so daleč na prvem mestu, ko se potniki odločajo za JPP. Ko se pogovarjamo o cenah vozovnic, govorimo le o dijaških in vozovnicah za osnovne šole, to so ljudje, ki nimajo alternative. Če pa vzamemo populacijo, ki se odloča med avtom in JPP, pa cena nima vpliva. Primerjava s parkomati – ko imaš kartico in ti ni potrebno vedno znova plačevati z gotovino, ni več problematično. Podobno velja tudi za plačevanje vozovnic za avtobus. Včasih so delavci ob 6h šli v službo, ob 7h se je pričel pouk v srednjih šolah, ob 8h pa na osnovnih. Danes pa se vse začne ob 8h, zato rabimo več avtobusov in več voznikov. Samo s spremembo urnika se nam je porušil cel sistem in zato JPP danes ni več samovzdržen. Prevozniki nimamo denarja za povečanje voznega parka. Ljudem bi morali zagotoviti minimalne standarde pri frekvencah, to je vsaj na 3h v manjših krajih.

Živčič, Focus

Če bi amortizacijo za avto plačevali vsak dan iz denarnice, bi bil avto bistveno manj konkurenčen javnim prevozom. Tudi v Sloveniji bi lahko govorili o mobilnosti revščini. Kakšne so tu rešitve, kdo lahko uravnesi cene med različnimi oblikami prevozov? Občine, države...?

Draksler, MzP

Projekt IJPP predvideva tudi poenotenje cen, potnikom se položaj ne sme poslabšati, kar pomeni, da cene padejo na raven železnic, razlika pa potem pade na državo. Če lokalna raven želi nadstandard ali mestni promet, pa mora to plačati lokalna skupnost. Ekonometrični model cen: cena je šele na 4. mestu pri izbiri JPP. Frekventnost je daleč najpomembnejša, sledijo pa ji dostopnost postaj, frekventnost izven konic in pa hitrost. Ukrepi v novi Gorici in Velenju so bili uspešni. Tam so se pogovarjali z gospodarstveniki, istočasno pa zaposleni ne dobijo povračilo prevoza na delo. Problem so finance. Izdatki za JPP bi morala biti za 40 % večji.

Čokl, Izletnik Celje



Z denarjem namenjenim za povračilo stroškov prevoza na delo, bi se lahko pokrival ves JPP. Ta denar je neobdavčen. Delodajalci povrnejo z namenom, da povečajo plačo, država pa od tega nič ne dobi.

Šuštar, Civilne iniciative Celje

Za dislocirana podjetja pomeni brezplačna povezava bistveno zmanjšanje stroškov.

Živčič, Focus

Ali bi bilo za vas kot državljanke sprejemljivo, da ne dobite povrnjenih stroškov prevoza na delo?

Šuštar, Civilne iniciative Celje

Če se ljudem to predstavi kot pozitiven ukrep, ni problem.

Črepinšek, MO Celje

To je odvisno od ekonomske slike ljudi. Če delavcem z minimalnimi plačami vzameš 100 evrov, je to velik del njihovega prihodka.

Draksler, MzP

Na MzP imamo v načrtu delati na tem področju. V sedanjih situaciji je to bolj socialni regulativ za nizke plače. Največ potnikov v JPP predstavljajo dijaki. Tu načrtujemo ukrep, da bi bila mesečna vozovnica po ceni za vse dijake 15 eur ne glede na socialni položaj ali oddaljenost od kraja šolanja. Vendar potem dijaki in študenti ne bi dobivali denarja pri štipendijah, otroških dodatkih, ipd. Pri študentih je pogost dodatek pri štipendijah, vozijo pa se z avtomobili.

Živčič, Focus

Povračilo potnih stroškov bi bilo možno s socialnimi transferji. Mobilnostna revščina se lahko primerja z energetsko revščino, ki jo projektno obravnavamo tudi na Focusu. Pri tem so bili v pogovore vključeni tudi predstavniki Ministrstva za delo, družino in socialne zadeve. Morda bi bilo smiselno to ministrstvo vključiti v pogovore o JPP in povračilu stroškov prevozov na delo. Ali obstaja kakšno podjetje v Savinjski regiji, ki vključuje JPP v prevoz delavcev v službo?

Čokl, Izletnik Celj

Gorenje, Premogovnik Velenje, BSH nazarje in Cinkarna Celje sta podjetji, ki to počneta v tej regiji, vendar gre za podjetja, kjer večina delavcev dela enak delavnik (od 7h do 15h), drugje, kjer so delavni časi bolj fleksibilni, pa se to ne izžide.

Živčič, Focus

Kakšna je frekventnost v času konic? Kakšne so rešitve, ali so možni zamiki pouka? Kakšne so ugodnosti za vožnje izven konic? V Belgiji dobiš po 10. uri dodaten popust.

Dovečar, Cipra

Postojna je dober primer, kjer so usklajeni urniki.

Draksler, MzP

Usklajenost delovnega časa s šolo in vrtcem je potreba prebivalca, ne vem, če je premaknjen delovni čas možen.

Tevž, Koratur

Prevent Slovenj Gradec je imel veliko stroškov zaradi prometnih nesreč - nesreč zaradi prihoda na delo. Več bi morali poudarjati varnostni vidik in tako bi več ljudi prišlo na delo z avtobusom.

Skale, občina Vojnik

Preko spletnega časopisa bomo naredili popis, anketo, s katero bomo ugotovili, kakšne so potrebe ljudi po JPP. Ob nedeljah relacija Dobrna – Celje nima nobenega avtobusnega prevoza. Ljudje bi se odločili za JPP, vendar ne, če (mobilno revni) v nedeljo ostajajo brez prevoza. V Vojniku želimo narediti nekaj na temo nižje cene in večje frekventnosti. Enotna vozovnica in nadaljevanje socialnega transfera bi bila idealna. Tako bomo poskrbeli za varnost, naredili najšibkejše člene družbe mobilne.

Živčič, Focus



Ali so izpostavljena sodelovanja med občinami?

Črepinšek, MO Celje

Za JPP še ni dialoga. Zavedamo se pomembnosti povezovanja in to bomo umestili tudi v trajnostno mobilnostni načrt

Čokl, Izletnik Celje

Vojnik in Dobrna sta med tednom dobro pokrita z avtobusi, med vikendi pa ne. Kdo bo pokrila stroške dodatnih linij med vikendi? V Izletniku Celje smo si zadali nizke kriterije, ampak dva potnika sta občutno premalo. Ali je vojnik pripravljen financirati linijo? Smo privrženci enotne vozovnice in soc. transferjev.

Živčič, Focus

Kako je predvideno obveščanje javnosti v okviru IJPP- enotne vozovnice?

Draksler, MzP

S kombinacijo prevoznikov, lokalnih skupnosti, države. Lokalna skupnost ima interes informirati občane. Država na vseh ravneh informira javnosti (že v vrtcih). Na spletni strani projekta bo tudi portal, kjer bodo vse informacije o voznih redih in cenah vozovnic na enem mestu.

Črepinšek, MO Celje

V okviru MO Celje bomo začeli s temi aktivnostmi vzporedno s trajnostno mobilnostnim načrtom.

Karo, Simbio d.o.o.

V našem podjetju se ukvarjamo z odpadki, tu pa sta še logistika, uporaba infrastrukture ipd. Gre za podobno strukturo, kot jo ima JPP. Mi občanom nudimo storitve od vrat do vrat, JPP pa je v globalu precej kompleksen. Nanj vplivajo različni dejavniki (letni časi, šolski prevozi...), tu imamo še segment turistov, upokoencev, delavcev. Vse to je treba vkomponirati v neko zgodbo, ko se dela vozni red. Določene sistemske rešitve imajo lahko pozitivne posledice. Ne smemo pa zanemariti drugih vidikov trajnostne mobilnosti – kolesarjenje. Na to moramo gledati širše.

Živčič, Focus

Povezovanje nikakor ne bo lahka naloga, sodelovanje med vsemi akterji je nujno. Če bi imeli to moč, kateri ukrep bi prvi izvedli na področju JPP?

Dovečar, Cipra

Občine bi morale bolj spremljati potovalne navade občanov, prav tako bi se morala vključevati podjetja, šole, nakupovalna središča... Povpraševanju je treba prilagoditi ponudbo.

Tevož, Koratur

Finančno breme ne sme ostati samo na plečih prevoznikov, le-ti moramo sodelovati z vsemi.

Čokl, Izletnik Celje

Polovico denarja, ki ga namenimo za povračilo stroškov prevoza na delo, bi bilo dovolj za izboljšanje slike JPP.

Horvat, Celje.info

Ne vidim alternative avtomobilu, le-tega bomo še naprej uporabljali. Ljudje smo se nanj navadili čez leta in čez noč se te navade ne da spremeniti, morda na dolgi rok.

Stamejčič, NT-RC

Problem je v dostopnosti, premalo je postaj in te so za marsikoga predaleč, da bi se izplačalo. Krožni avtobusi bi bili dobrarešitev.

Skale, občina Vojnik

Vaški taksiji, enotna vozovnica.

Šuštar, civilne iniciative Celje

O tem o čemer mi razpravljamo, so v Švici razpravljali že pred 20 leti. Predlagam zastoj ali zelo poceni prevoz.



Podvršnik, Izletnik Celje

Spremeniti je potrebno miselnost in se večkrat usesti za skupno mizo. Finance so velik problem.

Petek, Večer

Ljudje smo preveč 'komot', cena prevozov ni kriva za neuporabo JPP. Ljudi je treba prepričati, da je to 'in', miselnost je res problematična. Opozorilo na avtomobilih kot na cigaretnih ovitkih – v črnem okvirju – škoduje zdravju.

Karo, Simbio d.o.o.

Bonitete parkiranja je potrebno ukiniti, pobirati davke in takse, komunalne prispevke za uporabnike avtomobilov. Terminalske vozovnice bi morale biti tudi letne. Pomembna je promocija JPP, uvedba električnih vozil. Podjetja bi morala donirati sredstva za JPP.

Draksler, MzP

Dobro bi bilo, da bi se iz cene litra bencina nekaj denarja namenilo za JPP. Potrebni pa so tudi trdi ukrepi: zaprti mestno jedro, uvesti rumene pasove, urediti povračilo stroškov prevoza na delo, ki na negativen način pripomorejo k bolj trajnostni mobilnosti.

Plevnik, Celjan

Vsemu povedanemu ni kaj dosti za dodati. Potrebno je sodelovanje občin.

Črepinšek, MO Celje

Omejevanje in destimulacija osebnega prometa, ozaveščanje... Res je, da smo preveč 'komot', res pa je tudi, da smo včasih imeli dober sistem, ki bi ga bilo potrebno ponovno vzpostaviti.

Živčič, Focus

V nekaterih državah (Belgija), so avtomobili tako dragi, da si jih ljudje več ne kupujejo, saj so kmalu ugotovili, da so pomembne tudi druge stvari.

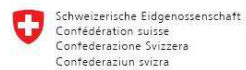
4. Zaključek

Z okroglo mizo v Celju smo prišli do naslednjih glavnih ugotovitev:

- ljudje, ki jih želimo iz osebnega avtomobila privabiti na JPP, se odločajo na podlagi frekventnosti prevozov na določeni liniji;
- ljudje v Savinjski regiji in tudi drugod po Sloveniji se težko odpovedo udobju osebnega avtomobila, ki jim ga ta zaenkrat še nudi;
- urniki zaposlenih, otrok v OŠ in SŠ ter vrtcih so v preteklosti ustrezali ponudnikom prevozov, danes pa od njih zahtevajo dodatne avtobuse in šoferje, kar jim predstavlja previsok strošek;
- občine med sabo premalo sodelujejo na področju JPP;
- na državni ravni se razvijajo sistemi, ki bodo znižali cene vozovnic, jih poenotili in JPP naredili ljudem dostopnejši in prijaznejši (projekt IJPP), prav tako pa se s 1.1.2012 ustanavlja Direkcija za JPP, kjer bodo združene vse službe, ki trenutno upravljajo z JPP;
- za razpršeno poseljena območja so idealni t.i. vaški taksiji, ki bi služili ljudem izven konic, bili bi vključeni v sistem enotne vozovnice (lahko bi porabili že obstoječe taksi službe);
- skrite zaloge denarja, ki bi ga lahko namenili za izboljšanje JPP-ja, so v povračilih stroškov prevoza na delo, trenutno pa so to sredstva, ki korigirajo minimalne plače;
- Celje bo v začetku naslednjega leta dobilo trajnostno mobilnostni načrt občine, nato pa še mestni potniški promet;



Swiss Contribution



- JPP ne more biti samovzdržen in prepuščen trgu, vedno bo moral biti sofinanciran s strani države, lokalnih skupnosti, podjetij;