



## »Kaj ti bo kultura, če ni busa za v kino?«

Poročilo okrogle mize, Maribor, MRA, 16. marec 2012

**Udeleženci:** Polona Demšar Mitrovič (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor), Borut Osonkar (Zavod PIP), Živa Bobek Červek (Medobčinski urad za varstvo okolja in ohranjanje narave), Sašo Djurić, Dean Čebohin (Veolia Transport), Beno Mesarec (FG MB), Mitja Klemenčič (FG MB), Branko Jurič (FG MB), Bernard Majhenič (MarProm), Tomislav Trbušič (MarProm), Kamile Medzeviciute (MKM), Helena Rous (uporabnica JPP), Ines Jankovič (študentka), Josip Rotar (MKM), Aleš Klinc (MO MB), Marjeta Benčina (Focus), Katarina Otrin (Focus), Urška Žmauc (Focus), Andrej Klemenc (moderator)

**Mediji:** Jernej Demšar (Večer), Jan Ternjak (Radio City), Katarina K. Černejšek (Radio MB), Jana Ujčič (RTS), Matej Delakorda (Studio 12)

V okviru projekta Mobilizacija za javni potniški promet, ki je podprt s strani Švicarskega prispevka, želi društvo Focus tudi na regionalni ravni vzpostaviti platformo med ponudniki prevozov, občinami, civilno družbo, strokovnjaki in odločevalci na državnem nivoju.

Namen okrogle mize v Mariboru je bil vzpostaviti prostor za razpravo o lokalnih priložnostih in izzivih rabe JPP (javnega potniškega prometa). V dialogu s celotno mrežo akterjev, ki se na lokalni in nacionalni ravni ukvarjajo s problematiko JPP, smo iskali odgovore na pereča vprašanja javnega potniškega prometa v Podravski regiji.

Andrej Klemenc, moderator

V prejšnjem sistemu so imeli zaposleni bolj fiksne delovne urnike. En prevoznik je tako lahko pripeljal zaposlene, šolajoče in starejše z enim avtobusom. Danes, ko prevladuje individualizem, en prevoznik težko pokrije vse potrebe ljudi. Slovenci smo v evropskem vrhu po izdatkih gospodinjstev za mobilnost. Strošek postaja vse bolj obremenilen za gospodinjstva in korenito bi morali spremeniti navade. Kako stvari izboljšati?

Bernard MAJHENIČ, Marprom

Kultura JPP povsod po svetu je vezana na delavno aktivno populacijo, v Sloveniji pa se vsi na delo vozijo z avtomobili. Izplačilo prevoza na delo je neobdavčeno. Nimamo urejene infrastrukture za JPP. JPP ni varen, hiter in ni okolju prijazen. Najprej je potrebno spremeniti navade ljudi, nato ogromna sredstva vložiti v izboljšanje JPP. Vsi si želimo **hiter** JPP. Dokler lokalna skupnost in občani ne živijo z JPP, ne vidimo njegove pozitivne prihodnosti. MO Maribor načrtuje naročilo 20 okolju prijaznih avtobusov, enotno vozovnico, združitev železniškega, primestnega in mestnega prometa v eno cono... Lokalna skupnost se mora začeti zavedati, da moramo skrbeti tudi za okolje.



Ali se v kontekstu EPK dogaja tudi kaj umetniškega, kar bi naslovlilo spremembo potovalnih navad?

Bernard MAJHENIČ, Marprom

S prevzemom avtobusne postaje MB smo ogromno sredstev vložili v postajo. Zavod 2012 je imel dve prireditvi na AP, navdušeni smo nad prireditvijo danes (flash mob). Vse to prinaša dodano vrednost JPP. S 4.12.2011 smo prevzeli postajo, vsaka sprememba je povezana z velikimi vložki. Želimo prikazovalnike voznih redov na postaji in po celem mestu.

Kdaj bomo imeli v Sloveniji enotne vozovnice in poenotene, usklajene vozne rede? Čas za reševanje teh problemov je super v času krize...

Polona DEMŠAR-MITROVIČ

Enotna vozovnica je z novo vlado ostala v koalicijskem sporazumu. Do 2014 bo enotna vozovnica v polni moči. Tudi sedanja vlada si želi še naprej delovati na tem področju. Morda bodo enotne cene vozovnic JPP za študente in dijake že letos jeseni. Sedaj smo v fazi usklajevanja cen med železniškimi in avtobusnimi prevozi. Problem je tudi nadomestilo za prevoz na delo – če bomo zvišali cene vozovnic za železnico, bo zmanjkalo denarja za nadomestila za prevoz v javnem sektorju.

Bernard MAJHENIČ, Marprom

Železnice dobijo tako velike subvencije, da bi z njimi vsi avtobusi lahko vozili brezplačno. MB-RUŠE vlak stane mesečna 20 EUR, za avtobus pa 40 EUR? V Slovenskih železnicah je zaposlenih 12 tisoč ljudi, pri avtobusnih prevoznikih pa, ocenjujemo, da okoli 20 tisoč. Tu bi se moralo začeti sodelovanje med vsemi akterji. Če hočemo kaj spremeniti, pa moramo začeti pri vrhu.

Dean Čebohi, Veolia Transport

Avtobusni prevozniki so prepeljali 70 % vseh potnikov in dobili 30 % sredstev za subvencioniranje javnega prevoza, pri železnicah pa ravno obratno. Res je potrebno začeti spreminjati na vrhu, da bi izpostavili dober sistem. Če se poveča cena železnic, se poveča strošek nadomestila za prevoz za delavce. Čeprav je JPP namenjen vsem kategorijam potnikov, so dijaki v večini. Sorazmerje je 1:40 (en delavec na 40 dijakov). Nadomestila za prevoz na delo tako nikakor ne pridejo v avtobusna podjetja.

Razpravo o nadomestilu za prevoz na delo je potrebno uskladiti tudi s sindikati – ker gre za socialni korektiv, najti rešitev za dober sistem, da ljudje ne bodo prikrajšani za velik del dohodka, ki ni obdavčen in ki jim predstavlja velik del dohodka.

Polona DEMŠAR-MITROVIČ



V to razpravo je potrebno vključiti tudi sindikate in Ministrstvo za delo, družino in socialne zadeve. Javni uslužbenci porabijo 40 mio letno za prevoz na delo, celotna javna uprava pa več kot 150 mio. S tem se nihče sistemsko ne ukvarja...

Pogovarjati se moramo tudi o somodalnosti...

Josip Rotar, MKM

Neustanovitev mobilnostnega centra MB: MRA je že pred dvema letoma pridobila projekt TRAMOP, eden od podsklopov je tudi priprava prostorov za mobilnostni center MB. V to zgodbo se je vključil tudi REC (SEEMS). Tramop je bil mišljen kot lupina, SEE MMS pa j bi lahko dodal vsebino – informiranje o vseh možnostih javnega prevoza in njegovo promocijo. Mobilnostni center pomeni podporno okolje v lokalnem okolju, kjer bi se izpostavil mehanizem za delovanje TM kapacitet v občini in regiji. Kasneje bi se povabilo operaterje JPP in ostale občine. MKM je bila že od začetka zraven. Žal se to v MB ni zgodilo.

Andrej Klemenc, moderator

Mobilnostni center pomeni informacije o vseh možnostih JPP in alternativah (vse na enem mestu). Danes pa v MB ne dobiš informacij o voznih redih avtobusov na železniški postaji in ne o vlakih na avtobusni. Škoda, da je bila z neustanovitvijo Mobilnostnega centra zamujene ena teh malih priložnosti, ki bi lahko naredile veliko za MB.

Tomislav Trbušič, MarProm

O enotni vozovnici se govori že od leta '78. Ni ustanovljen mobilnostni center – problem so finančna sredstva. Nasprotnik številka ena je osebno vozilo. Potnik želi hiter in kvaliteten prevoz, kakor je navajen z osebnim vozilom. Število potnikov upada, avtobusni prevozniki pa, da preživijo, manjšajo frekvence, dvigujejo ceno. Začaran krog.

Helena ROVS, uporabnica JPP

V prvi vrsti je problem v miselni konstrukciji Slovencev: ponudniki čakajo več ljudi, ljudje na boljše povezave, vsi skupaj na finance, kar je dober izgovor, da se nič ne premakne. Druga stvar: uporaba os. vozil. Potrebno bi bilo postopno spreminjati miselni sistem - različne organizacije, institucije premalo sodelujejo. Recimo, danes ni veliko ljudi izvedelo o tem dogodku. Primer iz lastne izkušnje: ob 9h zvečer v petek ni mogoče enostavno dobiti informacij na Glavni avtobusni postaji o svoji destinaciji, potrebno je biti precej samoiniciativen, da najdeš prave informacije. V MB ni dovolj transparentno označena telefonska številka, kamor bi lahko kadarkoli poklicali in enostavno pridobili informacije. Potrebno bi bilo pridobiti in preučiti primere dobre prakse iz tujine ter graditi na le-teh, začeti z manjšimi projekti, tudi samoiniciativno. Ljudje smo preveč razvajeni, »rabimo avto, ker drugače nismo mobilni.« Vseeno pa



se mi ne zdi pravi način samo »od zgoraj navzdol«, potrebno je delati na ljudeh in ne le čakati na denar.

Borut OSONKAR, Zavod PIP

V naši organizaciji spremljamo procese odločanja...Danes je bilo govora o nekaj procesih: opozoril bi na dve strani: nevladniki ne morejo delati zastoj – zastoj delati družbeno pomembno vlogo – to je napačen pristop. Omenjena sta bila dva pristopa 'od spodaj navzgor' in 'od zgoraj navzdol'. Država ima svojo sliko – »big picture«. Zanesti se moramo na strokovne odločitve in od tega bi morale biti politične odločitve. Ločiti je potrebno politiko od strankarskih interesov. Najprej je treba politiko v nekaj prepričati, preden je pripravljena prisluhniti nekemu argumentu. Ko spremljamo te procese...vključevanje deležnikov ne obstaja v praksi. Vztrajati je treba z močjo argumentov in pritiskov. V MO MB je stanje porazno. Pomanjkanje systemskega pristopa – prevladujejo posamični pritiski. Ta OM je regionalno zasnovana. Novi regionalni razvojni sveti obstajajo, zdaj naj bi ustanovili javne sklade na regionalni ravni – župani, profitni, nevladni sektor... Tiste svete so dobri, kadar se na njih zares odloča o denarju. Problematika sistema odločanja – tema, ki jo tukaj odpiramo, pa je zelo kompleksna.

Aleš KLINC, MO MB

MO MB ni kriva za vse slabo, kar se je zgodilo glede Mobilnostnega centra. Do obnove prostora fizično ni prišlo zaradi težav občine. V 2012 se pelje projekt naprej. Ta obnova se bo zgodila, je v proračunu, ni prav, da mediji slišijo samo enostransko resnico. Mobilnostni center ne bo pripomogel izboljšavi JPP. Nekaj se bo naredilo na področju infrastrukture. Na MOMB se zavedamo pomanjkljivosti.

Jan Ternjak, Radio CITY

Študenti vse manj uporabljajo vlak. Portali kot so Delimo.si, prevozi.org... se množično uporabljajo, kmalu klasična sredstva javnega prevoza ne bodo več aktualna.

Polona DEMŠAR-MITROVIČ

Vloga države in občin na področju JPP je zelo pomembna. MO MB ima kar nekaj načrtovanih ukrepov. Mesta bodo morala imeti pripravljeno politiko za področje JPP. Država jim je lahko v podporo. Do naslednjega leta bo predstavljen celovit mestni načrti. Junija bo predstavljen vsem občinam. Ljutomer smo vzeli kot pilotni projekt. Občine imajo še vedno veliko prostora, kaj bi lahko naredile na tem področju. Država občine poziva že 3 leta. Na posvet pa jih pride samo 10 občin. Mogoče so RA pristojne za to problematiko na regionalnem nivoju. Morda bi lahko MRA prevzela pobudo – potrebujemo akterja – ali bo to regija, ali mesto.

Beno Mesarec, FG MB

Kako se financirajo prevozniki? Koliko prihodkov iz vozovnic MPP?



Bernard MAJHENIČ, Marprom

40 % prihodkov dobimo iz vozovnic, stroškovno smo dokaj konkurenčni, z novo infrastrukturo in vozili pa se ta strošek povečuje. Vse je povezano s financami. Izvajanje mobilnostnega marketinga in promocija JPP sta prevajena na prevoznike. Razmišlja se o zapori glavnega trga in umiku osebnega prometa, na območju bi bil dovoljen samo JPP. Pripravljamo info displaye - prikazovalnike, P&R, začeli obnavljat avtobusno postajo in informacijski sistem na njej. Spreminjat je potrebno navade delovno aktivnega prebivalstva...

Helena ROVS, MRA

Ali se kaj dela na področju marketinga?

Bernard MAJHENIČ, Marprom

Do 10h zvečer je na voljo brezplačna tel. številka, objavljeni so vozni redi, spletna stran je dnevno osvežena... Zdaj ko bo proračun sprejet (še ta mesec), imamo v planu kar nekaj projektov...

Beno Mesarec, FG MB

Tudi samim prevoznikom ni všeč, da vozijo prazni. Kaj se bi dalo napraviti na lokalnem nivoju? Treba je postaviti prioritete. Če je naš cilj kvalitetno bivanjsko okolje, moramo razmisliti, kako to doseči. V končni fazi ljudje reagiramo na denar. Izkušnje iz tujine: kjer so vlagali v JPP (pocenili), se da marsikaj napraviti. JPP bi moral biti na voljo kadarkoli in moral bi biti poceni. Tako ga bodo tudi Slovenci začeli uporabljati. Mesto se mora odločiti za restrikcijo parkiranja ipd. A treba je vedeti, da si lahko dovoliš restrikcije samo, če imaš pripravljene alternative.

Polona DEMŠAR-MITROVIČ

JPP zastoj in poceni? Morda v času krize, Slovenec bo raje lačen, kakor da se ne vozi z avtom. Ne pomaga nam 100 mio evrov, če ne bomo problemov reševali sistematično – na vseh nivojih, predvsem na ravni občin. Kako bomo nagovorili odločevalce? Ko ljudje zahtevajo ceste, jih dobijo, nihče pa ne zahteva boljšega JPP...

Sašo Djurič

Ko bo JPP postala politična tema, se bo problem hitro rešili. Če bi bila to konferenca o cestah, bi se je najbrž udeležili vsi župani.

Josip Rotar, MKM

Sposobni smo zbrati 40 000 podpisov, da nekaj zrušimo, ne pa 5000 podpisov, da bi naredili nekaj konkretnega (npr. pretakanje denarja iz cest in trošarin za boljši JPP).



Polona DEMŠAR-MITROVIČ

Koliko je podravske občine? Kje lahko občine združijo šolske prevoze? V združevanju šolskih in javnih linijskih prevozov je velika rezerva.

Dean Čebohi, Veolia Transport

VEOLIA ima pokritih večino šol v regiji: kot izvajalci smo šli direktno na občina in iskali rešitve, ki prispevajo k obojestranskemu zadovoljstvu...Ni pa systemskega dela na tem področju.

Predlogi za izboljšanje (brez večjih finančnih vložkov):

- Trbušič: Rešitev je denar in marsikatera stvar mora biti urejena, da bodo ljudje prešli na JPP.
- Demšar-Mitrovič: Občine bi morale to problematiko systemsko reševati.
- Rova: Izobraževanje, društva, premalo je povezovanja med posameznimi akterji.
- Rotar: Ko je ETM, dobijo otroci v vrtcu jabolko, če pridejo peš, naslednji dan dobijo pobarvanko podjetja Porsche... Manjši, a uspešen korak: združevanje šolskih prevozov z javnimi linijskimi – morali bi obaviti nekaj klicev, sestankov, da bi videli, katere občine so pripravljene sodelovati.
- Djurić: Določene lokalne skupnosti financirajo šolske prevoze, v nekaterih občinah JPP prepoznavajo kot 'volilno' temo za občane : KP, NG, LJ...
- Medzevič: Vsi, ki smo tukaj začeli voziti se z busom, vlakom, damo zgled...
- Klemenčič: Na fakulteti na uvodnem predavanju s študenti izračunamo stroške avtomobila...pokaže se, da pridejo iz oddaljenosti 10-15 km v MB. Študenti vidijo, da je strošek avtomobila 4-5x večji kot če bi uporabljali JPP. Zraven ne upoštevamo kazni in nesreč.
- Potrebujemo predstavnika sindikatov, na kopenskem prometu pa primanjkuje organizacij. Potrebovali bi predstavnika za pravice potnikov na institucionalni ravni – za železnice obstaja, uporabniki avtobusov pa se obračajo na prevoznike same.
- Klemenc: MB je edino mesto, ki daje online informacije o onesnaženosti zraka, ki je lahko pomemben motivacijski faktor za več javnega prevoza.
- Bobek-Červek: Delamo na ozaveščanju vseh generacij. Zakaj ne omenjamo, zakaj je uporaba JPP pomembna z vidika okolja? Lani je bilo 65 preseganj (dovoljenih je 35) onesnaženosti zraka, treba se je osredotočati tudi na te teme.



- Rotar: Glede delcev PM10 je slabše od Maribora le še Trbovlje...
- Otrin: Ogromna masa ljudi išče alternative, zakaj se tem trendom ne prilagodijo avtobusni prevozniki?

## **Zaključek**

Okrogla miza je pokazala, da obstaja kar nekaj odprtih vprašanj, za katera je v času okrogle mize zmanjkalo časa. Izkazalo se je, da bi bilo nadaljevanje dialoga nujno potrebno, zato upamo, da se bo le-ta nadaljeval.