



# Javni potniški promet v Pomurju?

Murska Sobota, 28.11.2011

Prisotni: Nataša Gider (Večer), Jernej Šavel (Murski val), Vojmir Drašler (MzP), Ivan Hojnik (Veolia Transport), Ana Kralj (APMS d.d), Marjan Grah (APMS d.d), Jožica Nemec (APMS d.d), Darko Roman (občina Hodoš), Gorazd Hartner (SŽ – Potniški promet d.o.o.), Jože Veren (APMS d.d.), Hugo Maučec (MO MS), Vanja Svenšek Peternel (prostovoljka), Marjeta Benčina (društvo Focus), Katarina Otrin (društvo Focus)

Moderirala: Katarina Otrin, društvo Focus

## 1. Uvod

V uvodnem delu je moderatorica predstavila društvo Focus ter projekt Mobilizacija za javni potniški promet, ki je podprt z donacijo Švice v okviru Švicarskega prispevka razširjeni EU. Predstavila je razstavo in njeno nadgradnjo, ki vključuje utrinke iz preteklih dogodkov po Sloveniji, organiziranih v okviru tega projekta.

Predstavnica društva Focus je na kratko orisala ozadje stanja JPP v Sloveniji in Pomurski regiji ter izpostavila pomembnost in nujnost z gledovanja po razvitih državah, ki imajo razvit javni potniški promet. Vsem prisotnim se je zahvalila za njihov odziv na povabilo, ki so s svojo prisotnostjo pokazali, da so zavedajo pereče problematike JPP v tem delu Slovenije ter da so pripravljeni iskati rešitve za njegovo izboljšavo. Istočasno pa je poudarila, da je glede na perečo problematiko pričakovala več občinskih predstavnikov Pomurske regije.

## 2. Izpostavitvev problemov, s katerimi se srečujejo glavni akterji JPP na območju Pomurja

### Katarina Otrin, Focus

Predstavnica društva Focus je pohvalila prve premike MzP na področju JPP (ustanavljanje Direkcije za JPP, integracija JPP...) ter opozorila na to, da se na lokalnem nivoju srečujemo s konkretnimi problemi, ki pa jih trenutni plani ne obravnavajo in se ne rešujejo – gre predvsem za koncept financiranja jpp, koncept podeljevanja koncesij in subvencioniranja. Na tem področju se namreč kaže velik razkorak med bogatejšimi in revnejšimi občinami. Zanimalo jo je, ali ni država iz tega vidika krivična do prebivalcev v manj razvitih regijah, ali želi država s spreminjanjem koncepta organiziranja javnega prevoza iz regijskega v linijskega še dodatno zmanjšati ponudbo v nekaterih regijah ter ali se bomo z drobljenjem na linije še bolj oddaljili od intermodalnega javnega prevoza.

### Vojmir Drašler, MzP

Centralizem je prisoten, tudi politična konotacija je kriva, da je stanje tako kot je. Problematika ni enostavna in je na tem območju zelo pereča. Z analizami, narejenimi na MzP, je bilo pokazano, da če le imajo ljudje priložnost, si kupijo osebni avto. Pomurska regija je (pogojno) manj razvita in ljudje so se znašli po svoje. V prejšnjem obdobju je bil JPP bolj razvit – tudi regija je bila ekonomsko bolj razvita. Rešitev lahko nakažemo, težko pa rečemo kaj konkretnega.

Trenutno prihaja do ukinitvev linij na tem območju, ker koncesionarji ne zmorejo tako velikih stroškov, država v zvezi s tem zagotavlja kompenzacijo, ki je zastavljena po določeni metodologiji (stroški, prihodki), prevoznik ne more pozitivno poslovati zato je ta dejavnost neuspešna na geografskih območjih, ki so že tako ali tako ogrožena. Ponuja se kar nekaj rešitev:

1. posebni linijski prevozi – šolski bi se morali združiti z linijskimi prevozi
2. prevozi na klic, avtotaksiji na redko poseljenih območjih



3. prijava javnega razpisa na področju prevozov
4. usklajenost vozniških redov in medsebojna kombinacija vseh točk.

**Katarina Otrin, Focus**

APMS, glavni prevoznik - Nam lahko predstavite trende JPP v regiji glede na prejšnja leta? Kakšne so statistike, koliko ljudi prepeljete in kako je s ponudbo JPP? Ali iščete inovativne načine, kako povečati ponudbo brez »pridelanih« izgub? Kot primer: Škofja Loka uvaja prevoz na klic, združevanje »posebnih« prevozov z javnim... (šolski, delavski...) Kako se trudite s pridobivanjem novih potnikov?

**Ana Kralj, AP MS, d.d.**

Pomurje ima redko, razpršeno poselitev, ljudje se izseljujejo. Območje Goriškega je zelo problematično, ni industrijskih, gospodarskih obratov, V in osrednji del Goriškega sta najbolj problematična, Ravensko in Z Goričko imata bolj rentabilne linije. Žal so trendi še vedno negativni, število potnikov je v upadanju. Zadeve je potrebno sestaviti na novo. Sami so naredili načrt, da zagotavljajo drugačne oblike prevozov – taksiji, prevozi na klic... Vseh problemov ne moremo samo prenesti na državo, zato smo tudi sami pristopili k reševanju, naredili analize... Predvidevamo aktivnejše sodelovanje z lokalnimi skupnostmi, šolami, s ciljem, da spodbudimo v regiji drugačen način razmišljanja... Spremeniti moramo način svojega delovanja in se prilagoditi željam ljudi.

**Katarina Otrin, Focus**

Kaj delate na področju povezovanja z manjšimi občinami v okolici, od koder prihajajo dnevni migrantje? Vemo, da je problem brezposelnosti velik, da je ekonomski standard večine ljudi vedno nižji... Kakšne možnosti za zaposlitev imajo ljudje, ki nimajo avtomobila? So ti ljudje lahko konkurenčni na trgu dela, ali lahko govorimo o že očitni mobilnosti in posledično socialno-ekonomski diskriminaciji? Kako se izvaja Trajnostni mobilnostni načrt MO MS? Sobočan – mestni avtobus je zaživel, ali imate načrte za dodatne izboljšave?

**Hugo Maučec, MO MS**

Sprejet je bil načrt o trajnostni mobilnosti, kjer so bili zadani številni cilji: mestni avtobus od 2007, 100 % subvencionirana vozovnica za občane MS. Sodelovanje z drugimi občinami je zelo težko – iz ostalih občin morajo uporabniki mestnega prometa plačati vozovnico (0.5 EUR). V MS še načrtujejo: izboljšanje parkirnega sistema (nič več brezplačnega parkiranja prvo uro, ampak plačati že od začetka), doseči, da ljudje, ki pridejo iz okoliških vasi, parkirajo pri trgovskih centrih in uporabljajo mestni promet. Centri Spar, BTC, Maximus so že povezani z linijo, povezati bo potrebno še južni del (TUS) in SV del, Subočan pokriva tudi ekonomsko šolo na obrobju. Vozovnica za vse dijake je brezplačna. Na splošno je cena JPP precej visoka, mladi se vozijo v šolo z avtom (4 v en avto), uporabljajo aplikacijo prevozi.org, pri mladih je pomembna cena in hitrost. Trenutno je frekvenca Subočana 1h, kar ne pokrije celotnih potreb prebivalcev, za drugi avtobus vedno zmanjka sredstev. MOMS v celoti krije Subočana iz mestnega proračuna in se bori za sredstva. Za drugi avtobus se razmišlja v smeri, da bi trgovski centri sofinancirali drugo linijo oziroma vsaj tretjino mesečnih stroškov, vendar se pojavlja problem, ker trgovci želijo imeti infrastrukturo in ceste brezplačno.

**Katarina Otrin, Focus**

Občina bi lahko vplivala na prostorsko planiranje. S tem, da postavimo nakupovalne centre na obrobje, ustvarjamo nove tokove. Prakse iz tujine kažejo, da se trgovine zopet selijo v centre mest ter da v nakupovalnih centrih omejujejo število parkirnih mest, v zameno pa nudijo dobre povezave z JPP in tako prisilijo ljudi, da uporabljajo JPP. Namesto, da bi se iz tega kaj naučili, ponavljamo iste napake.

**Katarina Otrin, Focus**

V kakšnem položaju so manjše občine v Pomurju?



### Darko Roman, občina Hodoš

Pred dvema mesecema je bil Hodoš prikrajšan za avtobusno linijo, ko so (brez opozoril) ukinili avtobus. Od 1.1.2011 občina sofinancira avtobusno linijo MS-Hodoš, ker je JPP nuja za starejše. Vlak pelje samo ob 6. uri zjutraj proti MS in se vrača ob 4.uri popoldne. En mesec, ko so bili brez avtobusnih prevozov, so sami prevažali tiste potnike, ki so ostali brez vseh povezav. Iz APMS so dobili opozorilo, da naj sofinancirajo linije (Hodoš, Šalovci...) in zato so se počutili izigrane, saj nimajo sredstev. Tudi vozovnice so drage, do MS stane avtobus 5 EUR, kombi (kamor gre 6 ljudi) pa 15 Eur, kar mladi s pridom izkoriščajo, saj nimajo denarja.

### Ana Kralj, AP MS, d.d.

Problematiko občine Hodoš so že lani in letos predstavili MzP. Problem je v nepravilnem financiranju avtobusnih linij s strani MzP, saj jih financirajo enakomerno, ne glede na povpraševanje – tam kjer je večja zasedenost, prevozniki še nekako preživijo, tam kjer pa ni povpraševanja, pa se regije še dodatno siromašijo in so diskriminirane. To problematiko na ministrstvu izpostavljajo že nekaj let, vendar ker je interes večine prevoznikov, da ostane sistem nespremenjen, ne uspejo. Lani je podjetje APMS poslovalo negativno, letos pa so bili primorani izvesti določene rekonstrukcije linij. Izvenkonični prevozi bi bili lahko bistveno hitrejši, če se avtobusi ne bi rabili ustavljati na vsaki postaji, zato ponovno apelirajo na MzP, da se ta sistem čimprej spremeni, ker le tako lahko pričakujemo večje število potnikov.

### Vojmir Drašler, MzP

Javni primanjkljaj je velik, in metoda financiranja prevoznikov je morda res nepravilna do tistih, ki peljejo na nerentabilnih linijah. Sistem se mora spremeniti, saj se je glede subvencij vedno pogajalo v zaprtih krogih. Upa, da bodo v prihodnje ti predlogi bolje podprti s strani MzP. Tudi javnost mora prispevati k temu, da se avtobusi 'premikajo'.

### Katarina Otrin, Focus

Povezave z vlakom so redke, železnice imajo funkcijo povezovanja na daljše razdalje, železniška proga velikokrat pelje mimo naselij...ali si prizadevate, da bi vlak približali lokalnemu prebivalstvu kot vsakodnevno transportno sredstvo, kako sodelujete z avtobusnimi prevozniki - so potencial za pridobitev dodatnih potnikov ali zgolj konkurenca, ki jemlje potnike?

### Gorazd Hartner, SŽ – potniški promet d.o.o.

Železnice in avtobusni prevozniki smo koncesionarji, ki so dobili državno pravico, da izvajajo JPP, zato je pomembna ustanovitev Direkcije za JPP, ki naj bi ponudila novo obliko JPP – avtobus in vlak, ta oblika zahteva sinhroniziran vozni red, enotno vozovnico, a v tem trenutku še nismo sposobni ponuditi nekaj novega in s tem privabiti potencialne potnike. Lotiti se moramo tudi izobraževanja o JPP, V MS nimajo dostopa do centra z JPP...iščejo se samo parcialne rešitve (električni avto itd.), ne vemo pa, kaj v tem delu Sloveniji ljudje sploh potrebujejo, ni nobene dobre raziskave, ki bi pokazala, kaj ljudje potrebujejo.

Od 1. septembra smo samostojno podjetje, ki ni več odvisna od državnega denarja in zato moramo raziskati, kakšne so želje ljudi. Direkcija bo morala delati na učinkovitosti JPP, lokalna skupnost mora imeti ustrezno organiziran JPP, ljudje morajo vedeti, kako lahko naprej, ko izstopijo iz vlaka. Na SŽ ocenjujejo pomembnost JPP in pozicioniranju prostih kapacitet za turistične namene (dobra praksa povezava s termami Olimje), MS se predstavlja kot najbolj zeleno mesto, vendar ni interesa za zmanjšanje avtomobilov. Lokalne skupnosti morajo izraziti potrebo po jpp, koncesionarji pa morajo razmišljati, kako te potrebe zadovoljiti.

### Ana Kralj, AP MS, d.d.

Prevozniki še niso prišli na dnevni red županov v Pomurju, saj nimajo časa za to problematiko. Ni samo država odgovorna za tako stanje, ampak tudi lokalne skupnosti. Le-te v Pomurju te odgovornosti ne želijo sprejeti. Poznamo veliko je dobrih praks (Velenje, Primorska), žal pa tu na SV lokalne skupnosti razmišljajo drugače.



### Hugo Maučec, MO MS

Zakaj tu SŽ niso konkurenčne – hrupni vlaki, ni elektrifikacije Pragersko – Hodoš, varnost železnic je slaba, dogajajo se nesreče v potniških vagonih, na prehodih, infrastrukturo bi bilo potrebno izboljšati.

### Gorazd Hartner, SŽ – potniški promet d.o.o.

Do 2020 se načrtuje 2. tir elektrifikacije proge Pragersko-Hodoš, večina nesreč se ne zgodi zaradi SŽ ampak nevestnih voznikov, ki ne upoštevajo signalizacije.

SŽ lahko ponudijo boljši vozni red, hitrost, dodatne servise na železniških postajah, tudi kolesarnice, trgovine, gostilne, hostle, nekatere stavbe so trenutno prazne, zato se razmišlja v tej smeri, pomemben je ticketing, kartomati, ki nas bodo približali EU. EU direktiva je koncesionarjem naročila tudi ureditev infrastrukture za invalide, slabovidne. Modernizacija je nujna za potnike. Decentralizacija šolskega sistema in stečaji večjih podjetij so vplivali na upad potnikov. Nove lokomotive (tihe) ne ustrezajo stari infrastrukturi. Na SŽ so voljni sodelovati pri izpostavljanju dobrega JPP v Sloveniji.

Slovenija mora prepoznati potencial JPP pri 'zelenem' turizmu, ki ga ponuja že od 2009.

Dolga leta smo si bili z avtobusnimi prevozniki konkurenca, sedaj vidimo, da moramo sodelovati, se pogovarjati. Konkurenca ni potrebna, če je ponudba dobra.

### Ana Kralj, AP MS, d.d.

Konkurenca pri avtobusnih prevozi je dobra, saj je gonilo razvoja.

Obstajajo socialne skupine (učenci, starejši), ki rabijo prevoz, pa ga nimajo, ker jih ni dosti, da bi bile vožnje rentabilne.

Velike občine kot sta Lendava in Ljutomer imajo tu interes za JPP, je pa veliko število malih občin, ki imajo finančne probleme, saj nimajo denarja za JPP. Ker veliko ljudi migrira v AUT, male občine ne dobijo davkov. V Pomurju ni možnosti za zaposlitev, mladi se izobražujejo v sosednji Avstriji, tam hodijo v gimnazije, poklicne šole. Če jim ne bomo nudili dober JPP, je to slabo za našo državo. Predlaga, da se določi prehodno obdobje, da bodo manjše občine lahko uredile sistem financiranja JPP.

### Vojmir Drašler, MzP

Slovenske železnice so začele z mikavnimi aranžmaji za turistične prevoze med vikendi. Ljudje pričakujejo od akterjev večjo dostopnost in več sredstev za javno storitev, vendar je vprašanje, kje bomo dobili denar. Slovenija ni med najslabšimi vlagatelji v EU, smo nekje na sredini. Glede na sedanje proračunske probleme, ni več možnosti, da bi povečali sredstva za JPP, so pa priložnosti pri združevanju sredstev za šolske prevoze, sredstev MŠŠ in MDDSZ, ki plačujejo stroške prevoza v šolo dijakom/študentom – torej rezerva je v štipendijski politiki (20 mio), velike rezerve pa so tudi pri nadomestilu za prevoz na delo (65 mio eur). Vprašanje pa je, kako do tega priti, to je stvar politične odločitve. Ukrepi so tudi zelo razpršeni (P&R sistemi, obdavčitev pogonskih motorjev, ukrepi na davčnem področju, obdavčitev goriv). Vsi se soočamo s to problematiko, ki ni enoznačna in vsi preveč pričakujemo od države.

### Ivan Hojnik, Veolia Transport

Veliki problem je v sistemu financiranja, podpisanem 2004. Država prispeva 20 mio za 40 mio km, to je edini kriterij, po katerem se tudi brišejo linije, v Pomurju je 20 % donosnih linij, ostalih 80 % je nerentabilnih. Ta sistem sili prevoznike v ukinitve linij. Ni posluha s strani države, ministri se hitro menjajo, prioriteta države je bila dolga leta avtocesta, država je predlagala prevoznikom sistem znižanja cen in povečanje linij, vendar je ugotovila, da bi jo to preveč stalo. V interesu prevoznikov ni, da imajo 100 % subvencionirane linije, saj ni v njihovem interesu, da vozijo prazni avtobusi. Prevozniki so se začeli povezovati z lokalnimi skupnostmi, da pridobijo potnike nazaj (tako so pridobili srednješolce). Drug velik problem pa je, da je povračilo prevoza na delo



zaposlenim uničilo celoten sistem JPP v Sloveniji, saj so ljudje v celoti zapustili JPP. Denar obstaja, potrebno ga je zbrati.

Ticketing je drag sistem, tudi v Avstriji imajo še vedno papirnate vozovnice in sistem deluje.

Integracija posebnih linijskih in javnih linijskih prevozov je možna, vendar se morajo šole prilagoditi z urniki. Tudi MŠŠ in MzP nista usklajeni, med tema ministrstvom ni sodelovanja, tako da je težko vprašati, da bi se z JPP usklajevali tudi drugi prevozi.

Veolia je pripravljena sodelovati s SŽ, vendar do sedaj ni bilo interesa z njihove strani. SŽ odgovarjajo, da so imeli slabo izkušnjo s KAMBUSOM.

Problem je tudi, da prevozniki na državnih cestah ne morejo dobiti postajališča. V Belgiji imajo zakon o mobilnosti, ki zapoveduje gradnjo postajališč, ki so od prebivalcev oddaljena manj kot 500 m.

#### Jože Veren, APMS d.d.

Pred 20 leti, ko so bile občine večje, je bilo v eni občini več šol, po združitvi pa ima vsaka občina svojo šolo in vsaka šola svoj avtobus. Prevozniki so zato morali povečati vozni park, in s tem fiksne stroške, ki so največji pri poslovanju. Tako so se delili tudi prevozniki. Na MzP pa so zatrjevali, da je konkurenca dobra. Konkurenca v javnih dejavnosti ni dobra (JPP, šole...). MzP (koncedent) bi moral biti JPP v interesu, vendar se že 20 let menjajo različne opcije, uradniki pa ostajajo isti. Kdo diktira, kaj je v interesu države, politike ali uradnikov? Ali so tudi za uradniki lobiji? Vsak uradnik na MzP ve, da je sistem subvencioniranja napačen, z njim povečujemo centralizacijo, revni so še bolj revni, podpiramo bogate. Politiki so polni izgovorov, vendar se nič ne premakne, zato je politika glavni krivec. Če se želimo pogovarjati o JPP kot delu prometnega sistema, moramo to storiti tako, da spreminjamo cel sistem hkrati.

Največji problem je promet v mirovanju, kadar imaš možnost parkirati v mestu, prideš z avtom, če pa ni te možnosti, razmišljaš o JPP. V trajnostnem načrtu MOMS piše, da je potrebno omejevati parkiranje, povečati ceno avtomobilov, povečati ponudbo, to so omenjali tudi strokovnjaki. Država prepušča reševanje JPP stihiji in čaka, potem bo pa vse dražje. Mladi že razmišljajo drugače, saj se zavedajo, da avtomobili onesnažujejo okolje in nas obremenjujejo tako finančno kot socialno. Vse več jih ostaja v Pomurju, vendar potrebujejo učinkovit JPP. JPP je včasih sodil pod Direkcijo za ceste. DARS ni nikoli naročil kampanje v prid JPP, za avtoceste pa je bilo narejenih ogromno reklam. JPP nikoli ni bil prioriteta. Linije ukinja koncedent, ne koncesionarji (prevozniki).

#### Vanja Svenšek Peternel, Gornja Radgona

Davka na vozilo ne moreš vpeljati na perifernih območjih. Njene izkušnje iz sveta kažejo, da ljudje nimajo potrebe po osebnih avtomobilih, vendar tu prevozov enostavno ni, zato je odvisna od avta. Na ta problem bi morali gledati tržno. Povpraševanja ni, zato ga je treba ustvariti (primer mobitel, računalniki).

### 3. Zaključki

Debata o JPP v Pomurju je odprla kar nekaj problemov, s katerimi se srečujejo akterji, povezani z JPP. Izpostavili bi sledeče probleme:

- **nepravična delitev subvencij prevoznikom** (subvencije se delijo na prevožene kilometre ne glede na rentabilnost linij, v Pomurju pa je kar 80 % linij nerentabilnih)
- **država (MzP) je JPP postavljala** (in še vedno postavlja) **na stranski tir**
- **vračilo stroškov prevoza na delo je uničilo JPP v Sloveniji**
- **ukinjane linij je lahko tudi socialni problem** (nekateri prebivalci regije enostavno nimajo dostopa do avtomobila in so zato manj konkurenčni)

- nepovezovanje in **neodzivnost lokalnih skupnosti** – občin (občine ne želijo/ne morejo financirati linij, občine nimajo zadostnih finančnih virov, župani se izogibajo problematike)
- **slabo stanje železnice** (Pragersko – Hodoš)
- **turistični delavci (še) ne vidijo potenciala v JPP za prevoz turistov** (tu je velik potencial za zeleni turizem)
- **necelostno reševanje problematike JPP** (zadeve se lotevamo preveč parcialno)
- **slabo povezovanje med SŽ in avtobusnimi prevozniki** (oboji si želijo več sodelovanja)
- **mladi odhajajo na delo v tujino (AUT), izguba davka za že tako osiromašene občine**

Na okrogli mizi, ki je bila produktivna, kar se tiče povezovanja različnih akterjev glede JPP, pa smo prišli do kar nekaj **možnih rešitev**:

- **spremeniti je potrebno način subvencioniranja prevoznikov**
- **JPP mora postati prioriteta na MzP, saj je osnova za razvoj regij**
- **sprememba načina povračila stroškov na delo je nujna (tu so velike finančne rezerve)**
- **združevanje posebnih prevozov in javnih prevozov**
- **usklajevanje voznih redov skupaj z inštitucijami (šolami) in podjetji**
- **obnovitev železnice (elektrifikacija 2. tira)**
- **povečati hitrost JPP in znižati cene vozovnic JPP**
- **povezovanje med SŽ in avtobusnimi prevozniki se mora povečati, ne smejo si biti več konkurenca**
- **povečat se mora interes občin za reševanje problematike JPP ter medobčinsko sodelovanje**
- **JPP je potrebno približat uporabnikom**

Želja društva Focus je, da se prisotni akterji in vse lokalne skupnosti na območju Pomurja povezujejo tudi v nadaljnje, da je bila ta okrogla miza koristna, saj se je izkazalo, da je dialog nujno potreben in da se je z dogodkom postavil začetk razpravljanja o JPP v Pomurju. Focus si prizadeva za večjo odzivnost občin in države za urejanje JPP.