

# Swiss Contribution



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra



## Poročilo okrogle mize »JPP v Šaleški dolini«

VELENJE, 28.6.2011

### Prisotni

Gašper Koprivnikar, MO Velenje  
Marko Govek, MO Velenje  
Maja Gorjup Zdovc, MO Velenje  
Janez Vranc, MO Velenje  
Anton Brodnik, MO Velenje  
Zvone Jakšič, Ministrstvo za promet  
Bojan Žlender, Ministrstvo za promet  
Vojko Krneža, Občina Šoštanj  
Franc Pevs, Slovenske železnice  
Gorazd Hartner, Slovenske železnice  
Boštjan Čokl, Izletnik Celje  
Marjan Lužnik, Koratur  
Tadej Maršnjak, TV1.si  
Bojan Petrej, VTV Velenje  
Bojana Špegel, Radio Velenje in Naš čas  
Zlatka strgar, Dnevnik  
Lidija Živčič, Focus  
Katarina Otrin, Focus  
Urška Žmauc, Focus  
Marjeta Benčina, Focus

# Swiss Contribution



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra



## Uvod

Moderatorica **Lidija Živčič** iz Focusa, društva za sonaraven razvoj, je udeležence pozdravila in predstavila projekt, v okviru katerega se po Sloveniji odvijajo okrogle mize. Namen projekta je ustvariti platformo, ki povezuje vse akterje javnega prevoza (Ministrstvo za promet - MzP, ponudnike prevozov, lokalne skupnosti, občine, civilne iniciative in širšo javnost). Financiran je s strani Švicarskega prispevka. Nekatere okrogle mize po Sloveniji bodo poživeli še plesni dogodki. Cilj je tudi mobilizirati ljudi, da uporabljajo JPP in da svoje želje glede javnega prevoza skanalizirajo na MzP.

## Predstavitev stališč organizacij glede JPP v Šaleški dolini

### MO Velenje, Brodnik Anton

2008 so na MO Velenje začeli bolj temeljito razmišljati o JPP, saj so ga želeli približati ljudem. Ker niso z linijskimi prevozi mogli zajeti celotnega mesta, so uvedli Lokalca (da bi ljudje čakali največ 15 min). Izletnik je idejo realiziral. Z analizami so ugotovili, da se je od 2008 povečalo število potnikov na mesec iz 7000 na 40 000. Občani so se že navadili na Lokalca. Pomembno je, da ljudem ni potrebno razmišljati o času, saj vejo, da bo prišel v roku 15 min. Pohvale grede tudi svetnikom MO Velenje, ki načeloma podpirajo brezplačen prevoz (poskusni 2 leti). Če bodo začeli zaračunavati prevoz, se bo število potnikov zmanjšalo za 50 %. Tega se bojijo. Brezplačen prevoz je kar velika obremenitev občinskega proračuna, razbremenijo ga s pomočjo financiranja podjetij (Rudnik Velenje, Gorenje...). S tem delodajalci ne rabijo vračati zaposlenim stroškov prevoza na delo. Na zadnji seji so svetniki razmišljali v smeri uvedbe plačljivih vozovnic od 2012 naprej. Na občini so zadovoljni z Lokalcem, saj s tem razbremenijo tudi okolje v Šaleški dolini. Razkorak je med ceno prevoza, prevoženimi kilometri in subvencijo države za JPP. Trenutno je res veliko breme proračuna.

### Izletnik Celje, Boštjan Čokl

Izletnik ima vozni park 20 avtobusov in ima 28 voznikov za javni linijski promet. Zaradi močnega gospodarstva je tu JPP kar dobro razvit (Gorenje, premogovnik, TEŠ, ŠČ Velenje). Število potnikov pada in zato se linije ukinjajo. Meni, da bi se ljudje bolj odločali za JPP, če bi bile cene vozovnic nižje in če bi bile frekvence večje. Od 2008 pokrivajo tudi mestni promet v Velenju - Lokalca. Tu se vidi, da je ključ do uspeha pogostost prevozov in nizka cena. Na tak način bi morali nadaljevati.

### Slovenske železnice - SŽ, Gorazd Hartner

JPP je skupni problem vseh akterjev. Potrebno je povečati kakovost storitev in s tem pridobiti potnike. Vzpostaviti je potrebno sodobne prestopne točke. Povečati moramo delež železniškega prometa v strukturi prevozov in izboljšati rezultate poslovanje – dobiček je gonilo razvoja. Sistem brezplačnih prevozov ni vzdržan. Enotirna proga Velenje – Celje je v slabem stanju. Z upadanjem gospodarstva siromašimo tudi JPP. Dijaki grejo raje z vlakom, saj je 40 % cenejši. Integriran JPP je zelo pomemben, MzP ne bo več dolgo dajalo subvencije za dva prevoza v isto smer (vlak, avtobus). Potrebna je sinhronizacija voznih redov. Tudi lokalne skupnosti imajo pomembno vlogo. KS bi morale naložiti ponudnikom prevozov, kaj od njih pričakujejo. Ko bomo prišli do teh rešitev, bomo lahko zadostili potrebam potnikom. SŽ se morajo organizirati tako, da bodo imele dobiček, ki ga bodo vlagale v

# Swiss Contribution



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra



posodobitev. Le s tem bomo razbremenili osebni promet. V Velenju je osebni prevoz povozil JPP, kar je pomembno tudi z vidika okoljskih problemov. Iščemo rešitve za dobro države Slovenije.

## Koratur, Marjan Lužnik

Linija Koraturja samo tangirajo Šaleško dolino. Problemi so bili že izpostavljeni. Potrebno je razmisliti o koreniti spremembi zakonodaje. Izpostavil je problem vračila stroškov prevoza na delo.

## Občina Šoštanj, Vojko Krneža

Občina ima 95 km<sup>2</sup> in zato je težko organizirati JPP. Imajo 10 krajevnih skupnosti, poselitev je razpršena, kar otežkoča povezovanje z JPP. Občina Šoštanj si ne more privoščiti brezplačne linije, kot je Lokalca. Vključiti bi namreč morali vse KS. En vidik rešitev je pomoč gospodarskih subjektov. Linije bi morale biti pogostejše. Če čakaš 1h na avtobus, da prideš na relacijo, kamor lahko prideš s svojim avtom v 5 minutah, je enostavno neprivlačno.

## Bojan Žlender, MzP

Na MzP že drugo leto teče usklajevanje pri projektu integracije JPP. Znotraj tega projekta pripravljajo enotni nacionalni vozniki red (železnice so ogrodje, ki se napaja z avtobusi). Želijo, da ne bo vzporednih prevozov, da se bodo poti optimizirale. Slovenija ima policentrično poseljenost. Brez linijskih prevoznikov ne bodo mogli povezati vseh 6000 krajev. Narediti je potrebno prepoznavne prestopne točke, da bo imel popotnik točne informacije, kako priti iz kraja A v kraj B. Projekt enotna vozovnica teče in prepričani so, da bodo do začetka pilotskih projektov vse stvari pripravljene. Cilj je potovati z isto karto v eni smeri ne glede na ceno prevoznika. V ozadju je še sistem upravljanja – potreben je močan upravljalca. V okviru zakona o prevozih v cestnem prometu se predvideva ustanovitev Direkcije za JPP. Na nacionalni ravni se bodo povezala vsa sredstva iz različnih ministrstev (MDDSZ, MP, MVŠ, MŠŠ...). Ključ za več sredstev je v nadomestilih za prevoze. Ogromno sredstev za urejanje JPP je šlo žal drugo pot – vlaganje v ceste in osebne avtomobile. V 10 letih se je prepolovilo število potnikov. Glede na Belo knjigo (EU dokument) moramo do 2050 izločiti vse bencinske motorje iz prevoza. Do 2030 bi morala biti polovica prevoznih sredstev na ne-fosilna goriva – okolju prijaznejša pogonska goriva. To pomeni, da individualni promet nima prihodnosti in mu je potrebno počasi zmanjšati veljavo. Na osebni ravni je potrebno spreminjati navade. JPP mora biti za vse skupine prebivalcev in ne sme biti le socialna komponenta. Projekt je preživel tudi rebalans. Glede samih spodbud za prevoznike - kljub krizi so jih povečali za 23 %, da bi preprečili upad potnikov, da ne pride do popolnega zloma JPP. Saj če ukineš samo eno linijo, s tem ogroziš še ostale linije.

## Razprava

Iz občinstva je bila izražena skrb nad premalo hitrejših linij, potovanje iz Velenja do Ljubljane traja predolgo.

**Živčič:** Očitno se vzroki problemov vrstijo v naslednjem zaporedju, kako ljudi spraviti iz avtomobilov, kako jih spraviti na JPP in kako ukiniti nadomestila za prevoz na delo. Glede slednjega je sledilo vprašanje za občino, ali so bili kakšni upori iz strani sindikatov.

**Brodnik:** Ni bilo upora, najbrž pa so bili delavci nezadovoljni. Za 2012 (5 let) predvidejo na občini razpis za najcenejšega ponudnika. Cene se bodo za 20 % znižale. Z gospodarskimi subjekti je potrebno še več

# Swiss Contribution



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra



sodelovat, da imajo brezplačen prevoz in s tem, ko ne vračajo stroškov prevoza na delo razbremenijo proračun. Občani želijo, da bi se Šaleška dolina povezala. Od Šoštanja do Topolšičice, kjer je razvita turistična dejavnost. Imajo željo pojačati prevoz po železnici – čim več tovornega prometa, po drugi strani pa dostop občanov do večjih slovenskih mest (CE, LJ). Treba se je vprašati o neracionalnosti, zakaj je avtobusni prevoz toliko dražji od železniškega. JPP vsekakor ne sme biti dražji od avtomobilskega prevoza. Spodbujanje mestnega prevoza in omogočati poceni osebni prevoz (brezplačno parkiranje, gradnja cest, garaž) ne gresta skupaj. Na Velenju se lotevajo tega načrta. Kljub gradnji garaž in modrih con, želijo omejiti osebni prevoz.

**Lužnik:** »Ko me nekdo vpraša, zakaj še nismo podražili prevoza, vem, da je nekaj narobe!« Od septembra 2007 se Koratur drži istih cen prevoza. Razmišljali so tudi o znižanju cen vozovnic. Če bi bilo povračilo potnih stroškov nezanimivo, bi se ljudje raje odločali za JPP. Vztraja, da je avtobus dovolj hiter in po hitrosti konkurenčen avtomobilu (SG – Ljubljana), čeprav so se iz občinstva pritoževali glede počasnosti povezav, ki jih pokriva Koratur. Posebej problematično je priti v enem dnevu na Koroško in nazaj. Zjutraj sta le dve liniji do Ljubljane, vendar je težko priti nazaj na Koroško. Iz občinstva še opazka, da študenti iz Velenja, ki nimajo avtomobila, ne morejo it študirat v Koper, ker ima zelo otežkočen prevoz domov med vikendi.

**Hartner:** Direkcija za JPP je pomemben korak v smeri izboljšanja JPP s strani MzP. Problema se moramo lotiti celostno. JPP se ne npr. tudi ne vključuje dovolj v ponudbo prevoza za turistične namene. Tak primer so turistične prireditve. Študije za futuristični JPP so, vendar se vse ustavi pri denarju. Od nove Direkcije pričakujejo boljše rešitve, boljše servise, ki bodo naredili JPP prijaznejši za uporabnike. Še enkrat pa poudari zeleni turizem, prireditve...če pridemo tja z vlaki in jpp, s tem razbremenimo okolje. SŽ so prilagodile vlake prireditvam – potrebno je sodelovanje s krajevnimi skupnostmi.

Dejstvo je tudi, da decentralizacija dejavnosti (npr. šolskega sistema) pomeni manj dnevnih voženj, prav tako zmanjšuje potovanja propad gospodarstva.

**Čokl:** Ko so na Izletniku Celje poskušali znižati cene vozovnic, so dobili negativne odzive in klice, češ, zakaj pa nižate cene, če cena nafte raste. Najbrž je šlo za strah pred znižanjem povračila stroškov na delo. Je pa vračilo stroškov prevoza na delo neobdavčen denar in s tem delodajalci umetno povečujejo plače.

**Živčič:** Na kak način vzpostaviti povezave med ponudniki, lokalnimi skupnostmi in porabniki JPP. Direkcija bo najbrž stična točka, vendar ne bo stičišče za lokalne zadeve.

**Žlender:** Direkcija – MzP pričakuje zelo dobre partnerje pri prevoznikih. Cilj je imeti dober in ne razpršen krog sogovornikov. Potniki so se vračali na JPP, kjer so lokalne skupnosti naredile JPP atraktiven. Če bomo dijaku in študentu ponudili vozovnico za 15 eur/mesec, ne glede na to, kam se pelje, bomo dobili veliko potnikov. Od prevoznikov so na MzP zahtevali, da se niti za en cent ne dvignejo tarife prevozov, raje so jim povečali sredstva iz proračuna. Skupaj moramo privabiti potnike na JPP, ne pa jih z mečem vzeti iz avtomobila. Cena se bo začela izenačevati, ko bodo stroški realni. Obstajajo tudi ostali stroški avtomobila, ki jih morajo ljudje videti. V SLO je na tisoče javnih uslužbencev, ki se vozijo na delo več kot 50 km. Če se bo njihov delovni čas začel že na vlaku, bodo šli vsi rajši na JPP, saj se jim bodo že pred prihodom na delo štele delovne ure.

# Swiss Contribution



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra



**Marko Govek, MOV:** Glavna dilema je, kako ljudi spraviti iz avtomobilov, saj jim pomeni statusni simbol. Kako ljudi prepričati, da odstranijo vsaj 1 avto na gospodinjstvo? Morda je treba iz ekonomskega vidika pripraviti ljudi, da začnejo razmišljati o zmanjšanju števila avtomobilov. Obstajajo rešitve, ki prihajajo na trg. Na razvojnem oddelku MO Velenje je JPP tudi ena od tematik. Kritične točke, ki odvrtačajo uporabnika od uporabe so: čakalna doba, ljudje se ne želijo družiti, nizke potovalne hitrosti... Tudi na tehnološkem področju se dogaja marsikaj, kar bi rešilo glavne napake JPP – »personal rapid transit« koncept (osebni javni prevoz) – gre za prevoz potnikov v osebnih vozilih (do 4 potniki), prevoz na zahtevo, na dvignjeni infrastrukturi, ki ima majhne prostorske zahteve. V MO Velenje so idejo predstavili mestnemu svetu – dobili zeleno luč, da se lahko začnejo poglobljeno ukvarjati s tem. Gre za nov gospodarski sektor, ki bo 2020 vreden 30 mrd eur, danes pa je še na ničli. Kaj bi s tem pridobili: turistična atrakcija, druga dimenzija urbane kulture, zmanjšanje onesnaženje zraka, hrupa in nesreč.

**Hartner:** Od leta 2000 železniški potniški promet raste. Obstoječe kapacitete ponudbe prevozov so enostavno premajhne za prevoz vseh zaposlenih - delati je potrebno tudi na organizaciji jpp – trenutno je povpraševanje v konicah preveliko glede na kapacitete. Vlaki so zasedeni tudi do 150 % v konicah. Ko bo država vlagala toliko v JPP kot v AC križ, se bo začelo stanje počasi izboljševati.

**Lidija:** Očitno je glavna ovira denar. Kje se ga da najti? Kje ga iskati?

**Žlender:** 120 mio na leto država nameni za JPP. Od tega je 90 mio skupnih razpršenih sredstev, 30 mio pa sredstev na ravni lokalnih skupnosti. Če ne bi toliko vlagali v AC, bi bilo stanje boljše. Koncesije se morajo podeljevati za daljša obdobja (10 let za buse, 15 let za tirne linije...), da ponudniki prevozov lažje načrtujejo poslovanje. Povprečna slovenska družina zapravi več kot 20 % družinskega proračuna za mobilnost – osebni avto. Težek bo proces, kako ljudi prestaviti stran od osebnega avtomobilov.

**MO Velenje:** 450 tisoč evrov letno namenijo za Lokalca. Poskusna 2 letna doba, da preverijo, ali so ljudje pripravljeni preiti na JPP, se bo 2012 končala. Morda bo cena vozovnice 1 EUR na dan – a to najbrž pomeni polovični osip potnikov. Denarja za druge namene, pa ne morejo na občini prenašati na JPP.

**Krneža:** Samo za šolske prevoze nameni občina Šoštanj do 500 tisoč evrov na leto (razpršena poselitev). Tudi otroci in starši imajo vedno večje zahteve glede časovnega usklajevanja prevozov (prostočasne dejavnosti otrok po šoli). Tudi infrastruktura je problematična – avtobusi ne morejo po vseh cestah, zato so morali zmanjšati njihove dimenzije. Šolske prevoze v Šoštanju izvaja 5 prevoznikov. Ko ni potrebe po prevozih, pa so avtobusi neizkoriščeni – čakajo prazni. Največje migracije so med 6. in 8. uro zjutraj in med 13. in 16. uro popoldan.

**Živčič:** Ena rešitev je tudi upravljanje povpraševanja – prilagojeni delavniki ipd. Na kak način pa se prevozniki programirajo za EU sredstva? Si privozniki prizadevajo pridobiti več sredstev iz EU?

**Lužnik:** V Koraturju imajo za to premalo znanja. Ni ustreznega suporta in sogovornika na državni ravni.

**Čokl:** Za ta sredstva lahko kandidirajo občine, ne pa prevozniki.

**Hartner:** SŽ se povezujejo s projektom Civitas in vlagajo v razvoj iz EU sredstev.

# Swiss Contribution



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra



**Žlender:** Usmeritev Slovenije je zelo jasna – posodobitev železniške infrastrukture (zanesljivo), strukturni skladi (bolj drobna sredstva) pa bodo na letošnjem razpisu za P&R-e.

**Vranc:** JPP v LJ: ima 7 mio izgube na leto, tega se vsaka manjša občina ustraši, saj ne more sanjati o zaslužku, ampak samo o tem, da pride na ničlo.

**Žlender:** JPP bo vedno potreboval subvencije, vendar nekaterih korakov iz preteklosti ne razume: kako smo lahko izpustili korake za izboljšanje JPP-ja, ki mora v mestih dobiti prednost. Slovenci smo tradicionalno pripravljeni veliko vlagati v osebne avtomobile. »Ko bo tretji avtobus z mojo številko peljal mimo, ko bom čakal v konici v avtu, bom pošteno premislil, ali bom šel naslednji dan na pot še z avtomobilom.«

**Čokl:** Avtomobili so statusni simbol – srednješolci sanjajo o njih. Če se voziš z avtobusom, ki velja za manj vrednega, sosed posumi, da so ti vzeli izpit. Gre tudi za družbeni pritisk in sprejemanje JPP kot nekaj nenormalnega. Potrebno je veliko ozaveščanja in informiranja javnosti.

**Govek:** Občine bodo morale spremeniti logiko- brezplačni parkingi in brezplačni JPP skupaj ni logično. Politika se bo morala odločiti za nepopularne ukrepe s političnega vidika, kar se jim lahko maščuje, ampak ti ukrepi so edini, ki lahko dajo učinke.

**Čokl:** Za primer postavi Zreče, kjer načeloma so povezave, ampak ljudje ne vedo za to.

**Živčič:** gre za izgubo spomina. Denar marsikdaj ni ovira – z mehkiimi ukrepi (rumeni pasovi, spremenjeni vozniki redi), se da učinkovito premikati zadeve v smeri boljšega JPP. Miselnost ljudi je velik problem. Srednješolci v trenutku pozabijo na JPP, ko se vsedejo v avto. Ponuditi je potrebno korenček in palico – nekaj so mehki ukrepi, vendar bo potrebno tudi nekaj korenitih sprememb, ki ne bodo vsem po godu.

**Žlender:** Poziv lokalnim skupnostim: ozaveščajte ljudi, koliko jih avto stane. Le redkokdaj je JPP dražji od avtomobila. **Brodnik:** iz časovnega vidika potrebuješ avto, da opraviš več potovanj na dan.

**Živčič:** Ali so razmerja med linijskimi in šolskimi prevozom dobro urejena?

**MO Velenje:** Šolski prevozi imajo poseben status. Morda je tu rezerva, če bi lahko združevali šolske in linijske. Ker pa zakonodaja tega ne dovoljuje, se tega ne sme. **Žlender:** Včasih je delal na varnosti v cestnem prometu, kjer so imeli idejo varne šolske poti – občinam so želeli pomagati, da v 10 letih uredijo varne poti v šolo, da bodo lahko otroci hodili peš – ko so bile poti urejene, avtobusnim linijam krajših od 3 km niso vzeli pravic do opravljanja storitev na kratkih razdaljah... Tu je ogromno rezerv.

## Ključni izzivi in rešitve

### Izzivi

- Brezplačni prevozi globoko posegajo v proračun
- Integracija JPP na smiseln način (da ni vzporedno dveh vrst prevozov)
- Definirati je potrebno ponudbo JPP s strani lokalnih skupnosti
- Povečati ponudbo JPP – več postajališč, sodobnejši, bolj funkcionalen ...
- Zmanjšati čakalno dobo in čas potovanja z JPP

# Swiss Contribution



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra



- Nižja cena JPP
- Povečanje pogostosti prevozov – večje frekvence
- Sprememba delovne zakonodaje (sistem vračila stroškov prevoza na delo)
- Razpršena poselitev (Šoštanj)
- JPP smo z neustrezno politiko prepolovili
- Do 2050 je treba iz prometa izločiti bencinske motorje – Bela knjiga (krovni dokument EU na področju prometa)
- 1,1 potnika na avto – vsak se pelje sam
- Časovna konkurenčnost JPP avtomobilu se mora povečati
- Povezovanje JPP med občinami
- JPP ni vključen v turistično strategijo
- Ne maramo delitve osebne prostora z drugimi
- Financiranje razvoja JPP

## Rešitve

- Podjetja sodelujejo pri financiranju JPP-ja
- Enoten vozni red, enotne vozovnice, informacijski sistem za potnike
- Povezovanje sredstev za JPP

## Zaključek

Na okrogli mizi so bili izpostavljeni številni problemi, ki pa niso tipični le za Šaleško dolino, ampak se pojavljajo po vsej Sloveniji. Eden takih je finančna podhranjenost sistema JPP. Občine težko žrtvujejo levje deleže svojih proračunov za ohranjanje JPP-ja. Vendar dejstvo je, da bo JPP moral biti vedno subvencioniran s strani države. Na MzP so začeli preusmerjati sredstva na JPP (železnice, ponudniki avtobusnih prevozov), kar naj bi postala njihova prioriteta v prihodnosti. Občine potrebujejo finančno pomoč, dobrodošlo je tudi sodelovanje s podjetji, kar se je v Šaleški dolini pokazalo za precej ugoden model. V MO Velenje sicer nameravajo vpeljati simbolično ceno za Lokalca, vendar obstaja velika bojazen, da bo velik upad potnikov na mestnem prometu. Ponudniki prevozov vidijo veliko oviro v neučinkoviti zakonodaji (predvsem avtobusi), na Slovenskih železnicah pa se veselijo začetka delovanja nove Direkcije za JPP in od nje pričakujejo korektno sodelovanje. Prav tako pa se ponudniki ne počutijo povezane z odločevalci na državni ravni, saj v marsikateri zadevi (npr. financiranje iz EU projektov) ne dobijo dovolj njihove podpore. Vsi udeleženci se strinjajo, da bo preskok iz osebnih avtomobilov na JPP zahteval tudi spremembo mentalitete, saj je avto še vedno statusni simbol Slovencev, v Šaleški dolini prav tako.