



Okrogla miza: Izzivi javnega potniškega prometa v JV Sloveniji

Novo Mesto, 21.11.2011

Udeleženci: Alojzij Muhič (MO NM), Jure Duh (MO NM), Zoran Bijeloševič (Veolia Transport), Jože Lekše (MzP), Srečko Ocvirk (župan občine Sevnica), Romana Pečnik (občina Krško), Maja Žunič (DRPD NM, Regijski NVO center JV Slovenije), Jože Bučar (ŠCKrško-Sevnica), Vlasta Kuzmički (občina Sevnica), Matej Gabrove (GIAM ZRC SAZU), Alojz Knafelj (občina Straža), Jerneja Matkovič (občanka MO NM), Urška Žmauc (Focus), Marjeta Benčina (Focus), Katarina Otrin (Focus)

Moderirala: Marjeta Benčina, društvo Focus

1. Uvod

Marjeta Benčina, društvo Focus

Uvodni nagovor - predstavitev društva Focus, predstavitev projekta Mobilizacija za javni potniški promet, uvod v obravnavano tematiko.

2. PRVI DEL OKROGLE MIZE

Alojzij Muhič, župan MO NM

Odperta je izjemno pomembna tema, Novo mesto ima izjemno veliko problemov, tako v mestnem kot medkrajevnem potniškem prometu. Delodajalci se morajo na področju prevoza delavcev organizirati sami, občina pokriva mestni in primestni prevoz. Če ljudje niso osveščeni, če se ne zavedajo teže onesnaževanja in pomanjkanja prostora, težko kaj premaknemo. Na MO NM se trudijo, da bi čim več osveščali ljudi, vendar rezultati niso zadovoljivi. Občina se na tem področju trudi predvsem z vlaganjem v subvencioniranje ter nabavo novih avtobusov. Velika težava je s podeželskimi kraji, ker je potnikov tako malo, da se JPP ne splača (Podgrad, Cerovec pod Gorjanci). Železniško povezavo z Belo Krajino se še manj koristi kot avtobuse, taksijev se ljudje ne poslužujejo.

M. Benčina, društvo Focus

Kakšni so trendi pri medkrajevnem potniškem prometu in kakšni v mestnem prometu (Veolia Transport izvaja mestni promet v MO NM)? Ali razmišljate o inovativnih načinih, kako prepeljati čimveč potnikov glede na to, da je JV Slovenija zelo razpršeno poseljena?

Zoran Bijeloševič, Veolia Transport

Število potnikov na medkrajevnih avtobusih pada (- 5 %), ne vemo, ali so šli h konkurenci, ali pomeni to splošen upad potnikov. Nekatera podjetja sodelujejo s prevozniki pri prevozu delavcev na delo (Revoz), pri nekaterih podjetjih, kjer so hoteli uvesti ta sistem, pa so bili stroški previsoki, ali pa so se uprli sindikati. V manjših krajih je resnično premalo potnikov, da bi lahko bili rentabilni. V mestnem prometu je drugače – raste (5 do 10 % rast), vendar je še zdaleč stran od idealnega. Dobiti bi morali vozače od zunaj, ki bi koristili mestni promet, za to pa so potrebni tudi drugi ukrepi. Cena je konkurenčna prevozu z



avtomobilom, še posebno, če se sami vozimo z avtom. Avtomobil je bolj priljubljen predvsem zaradi tega, ker z njim ljudje niso vezani na čase odhoda.

Prevoz je poceni, 7 eur na mesec, če bi bil brezplačen, ljudje tega ne bi cenili, najverjetneje bi se število potnikov malo povišalo, vendar zaradi tega ne bi prišlo do velikih sprememb.

M. Benčina, društvo Focus

SŽ se nam žal niso pridružile, čeprav predstavljajo hrbtenico JPP. Kakšno pa je mnenje strokovnjaka o JPP v tem delu Slovenije?

dr. M. Gabrovec, Geografski inštitut Antona Melika

V 70. in 80. letih je bilo tu več potnikov kot so znašale kapacitete JPP. Od takrat je ostala mentaliteta/pogled na jpp, da je neudoben in vsi so komaj čakali na avtomobil. Za Dolenjsko je značilno veliko število ponudnikov. Novi ponudniki, ki so se pojavili, so ponujali prevoz samo ob terminih za dijake dijaki, ostali so na ta način izgubili potnike in so morali ukiniti druge linije. Imamo dobro ponudbo za dijake in tovarne ter slabo ponudbo za uradnike, starejše... Železnica ne mora nuditi dobre ponudbe zaradi slabe infrastrukture. Včasih je vozil avtobus iz LJ na pol ure, danes tega ni več; če bi uvedli intervalen jpp in če bi šli po avtocesti, bi pridobili potnike. Uspešne linije bi lahko bile povezave z Dolenjskimi, Šmarjeskimi toplicami, Belo krajino... Veliko bi pridobili z integracijo šolskih in javnih linij: starejši tako ne bi bili socialno izključeni – v Kopru se je pokazalo, da se to da, vendar so se sindikati uprli. Občina se mora dobro pogajati s prevozniki, uradniki morajo delati v korist potnikov.

M. Benčina, društvo Focus

Kakšno je mnenje glede JPP med socialnimi skupinami? Kašna je splošna klima? Se skupine ljudi, ki nimajo dostopa do avtomobila zavedajo, da lahko zahtevajo boljši JPP?

M. Žunič, Regionalni NVO center

Društvo invalidov ima brezplačen JPP – nekaj ukrepov je narejenih, morali bi jih razširiti. Pomemben je psihološki moment: kako ozavestiti ljudi? Vezat na npr. prostovoljstvo - brezplačen prevoz za starejše, brezposelne. Velik problem je selitev trgovin na obrobje, saj predstavlja to velik problem za tiste, ki so vezani na JPP.

M. Benčina, društvo Focus

MZP – vemo, da izvajate projekt Integriranega JPP, v sklopu katerega bo prišlo tudi do uvedbe enotne vozovnice (tudi JV Slovenija – Šentrupert – Trebnje – Novo mesto) – na kašni stopnji je projekt?

Jože Lekše, MZP

Pripravljene so zakonske podlage, podpisano je pismo o nameri, sredstva so bila odobrena s strani evropskih sredstev, začenjajo se dogovori s prevozniki. Pilotni projekt se bo začel 2 mesca kasneje – predviden je bil marca 2012. Ustanavlja se Direkcija za JPP. Ponudba JPP je tukaj zelo slaba, pomembno je ozaveščanje potnikov ter prilagoditi JPP potniku, mu olajšati uporabo JPP.

S. Ocvirk, župan Občine Sevnica

Problem JPP ni samo psihološka omejitev, dejstvo je, da je nekonkurenčen, nefunkcionalen... JPP mora urediti država! Šolski prevozi niso del JPP, tako da ga država ne more subvencionirati. JPP je nosilec razvoja – v preteklosti so se kraji razvijali ob železnicah, zdaj ob avtocestah. Pilotni projekt je prazno besedičenje, rabimo ukrepe – npr. od 1.1.2012 imajo dijaki enotno vozovnico! V vsem tem času JPP ni postal časovno konkurenčen, avto pa. Najprej potrebujemo zakonske osnove – združitev vseh oblik prevozov v en okvir. Ozaveščanje je v tem trenutku samo sebi namen. Financiranje linij je problem, ker se ne da usklajevati in združevati prevozov. Naletimo na ogromno zakonskih ovir: otroci ne smejo stati, morajo biti privezani, ne smejo uporabljati mestnih avtobusov. Medkrajevni promet je enako pomemben kot mestni, mestni pa je pomemben tudi za potrebe periferije. Občina Sevnica je pripravila ključne zahteve, kaj je potrebno urediti in jih predaja društvu Focus.

Kar se tiče črpanja kohezijskih sredstev iz EU: po trenutni metodologiji območje občine Sevnica ne pride v poštev, vendar močno rabi ta sredstva. Uskladiti bi se morale vse vozovnice. Problem cene in dostopa,



na vlaku bi se lahko delalo, koristilo delovni čas. V podjetjih, ki izvajajo prevoze, se je naredila lastniška sprememba, ne pa kvalitetna. Problem je časovna uskladitev v konicah delovnega dne, takrat primanjkuje kapacitete.

Romana Pečnik, občina Krško

Delamo veliko na ozaveščanju, cena mestnega prevoza v Krškem je ugodna (0,40 eur). Za povečanje prometa bi potrebovali vsaj še dva avtobusa, morali bi se povezati z zaledjem ... vendar tu je veliko preprek – tudi neusklajeni urniki popoldanskih dejavnosti. Šolski prevozi so dobro organizirani, poslužujemo se tudi vlaka, manjka pa nam poslovni vlak, ki bi vozil v Lj – za sestanke, za javne uslužbenke...

Jure Duh, MO NM

Pristop je napačen: preveč smo pesimistični glede JPP, treba se je zavzeti in počasi začeti delati na izboljšavah! Število potnikov v mestnem prometu se je povečalo – treba je delati z ljudmi, treba jih je poslušati. Ljudi ne smemo bombardirati s tem, da je JPP v slabem stanju – to jih demotivira. Pri nas smo omogočili potnikom, da se poslužujejo šolskih prevozov, lahko se peljejo od točke A do točke B – potem pa se morajo sami znajti. Posameznik mora tako kupiti več vozovnic (za različna sredstva JPP), da pride do cilja in to se cenovno ne splača. Velik problem je časovna nekonkurenčnost JPP, še posebej, ko moramo združiti več opravkov na različnih lokacijah. Drugi problem: avtomobili so ljudem v ponos.

MONM ima 8 avtobusov na petih linijah – ob konicah delajo čudeže, da delno uskladijo potrebe potnikov. Imajo brezplačen avtobus za otroke s »posebnimi potrebami«, sodelujejo z vrtci, otroci se veselijo prevoza z avtobusom, treba je pričeti z mladimi, starejših ne bomo spremenili! Potrebno je delati na potencialnih uporabnikih in ne moremo pričakovati čudežev čez noč.

3. DRUGI DEL OKROGLE MIZE: izpostavljanje glavnih problemov in iskanje rešitev

V. Kuzmički, občina Sevnica

Nerentabilne linije zaradi razpršene poselitve. Zato predlaga MZP, da pri pripravi koncesij vključijo lokalno prebivalstvo, da pogledajo na območja, ki so slabše razvita in bi potrebovala višje subvecioniranje, naj razmišljajo o celostnem pogledu pri razvoju JPP.

J. Duh, MO NM

Poenotenje vozovnic se mora speljati vsaj na tisti ravni, kjer je najbolj nujno in možno. Izpostavil je problem šolskih prevozov in urejanje mestnega potniškega prometa. Potrebno je povezovanje regionalnih središč z manjšimi, sosednjimi občinami: MONM s sosednjimi občinami (5) načrtuje skupni projekt, če bi imeli avtobus na vsako uro, bi vsako stalo 100.000 eur na leto – če bi le bila volja, to spet ni tako velik strošek za lokalni proračun in uporabnike.

M. Žunič, Regionalni NVO center

Nujen je celosten pristop. Vključiti bi morali tudi Belo krajino in izboljšati povezavo JV Slovenije z Ljubljano, izboljšati povezavo s primestnimi centri in uskladiti linije z mestnimi prevozi. Ciljno usmerjen brezplačen javni prevoz je dobra pot.

dr. M. Gabrovec, Geografski inštitut Antona Melika

Potrebni so pogostejši intervali na koridorjih, kjer je največ prometa. Vaški taksiji za obrobje, manj pogoste koridorje. Prevoz na klic je nekoliko bolj kompliciran za uvedbo, tak taksij bi lahko bil alternativa.

Alojz Knafelj, župan občine Straža

Jpp je bil včasih poln! Jpp je drag, ni koriščen, proge se ukinjajo. Lokalne skupnosti smo poskušale vplivati na te stvari (da bi se spremenile nekatere nefunkcionalne trase avtobusov), vendar ni bilo posluha.



Jože Bučar, ŠČ Krško - Sevnica

Premalo linij, smo za enotno vozovnico, delavski avtobus bi morali vključiti v javni promet, ker vozijo prazni. Revozov avtobus je prvi dve postaji poln, potem pa pelje prazen.

Z. Bijeloševič, Veolia Transport

Ponudba ni dobra, rešitev bile subvencije - lahko bi se dalo nekoliko manj tam, kjer so potniki in ta denar dalo tja, kjer je manj potnikov in ne ukinjali linij. Ozaveščenost. Hitrost: avtobus ne more bit časovno konkurenčen, tega ljudje tudi ne morejo pričakovat, morajo se nekoliko prilagoditi.

J. Lekše, MZP

Problem je preveč prevoznikov, ki tekmujejo za potnike. Čez noč ne moremo narediti sprememb. Potrebna je sprememba sistema plačila prevoza na delo.

R. Pečnik, občina Krško

Cene so previsoke, potrebujemo več linij, več ozaveščenosti, moramo pogledati tudi v tujino, več bi morali govoriti o železnicah.

S. Ocvirk, župan Občine Sevnica

Nujna poenotena vozovnica! Bremeni nas medkrajevni potniški promet — moramo ga uskladit. Država naj spremeni način subvencioniranja: s tem sistemom določeni kraji ne pridejo do jpp!

M. Benčina, društvo Focus

Ne smemo pozabit na informiranost potnikov: ljudje nimajo informacij, ne vejo kako uporabiti JPP.

4. Zaključek

Glavni problemi, ki so jih udeleženci izpostavili so:

- dobro razviti posebni prevozi, slabo pa linijski, javni prevozi (tu je bil največji upad potnikov v zadnjih desetletjih)
- nepravičen sistem subvencioniranja linij (nerentabilne linije na območjih razpršene poselitve potrebujejo večje subvencije kot linije na rentabilnih progah)
- toga zakonodaja in birokracija, zaradi katere se težko spreminja JPP v bolj učinkovitega
- ni enotnih vozovnic in ni konkretnih ukrepov za izboljšave
- ljudje se ne želijo prilagajati voznemu redu, želijo si ravno obratno
- neodzivnost občin, še posebej manjših, neodzivne belokranjske občine

Rešitve, ki se ponujajo:

- povezovanje šolskih (posebnih) prevozov z javnimi linijskimi prevozi
- JPP ne smemo prepustiti trgu, vsaj na začetku ne (tako ogrožamo JPP v nerentabilnih območjih)
- Javnost mora biti ozaveščena, vendar vzporedno moramo zagotoviti kakovosten JPP
- Enotna vozovnica čimprej
- Povezovanje med občinami (primer povezovanja MO NM s 5 občinami za financiranje pogostejših linij)

Predstavniki društva Focus upajo, da se bodo akterji za JPP povezovali še v nadaljnje, v takšni oz. širši zasedbi. Želijo, da bi se na lokalnem in regionalnem nivoju v JV ljudje več pogovarjali o JPP in ga s tem postavili med prioritete teme.