



»Goriška – vzorna trajnostno mobilna regija?«

Nova Gorica, 30. marec 2012

Udeleženci: Vojmir Drašler in Jože Lekše (MzIP), Andrej Klemenc (moderator), Tomaž Slokar in Vanda Mezgec (MO NG), Siniša Germovšek (župan, Bovec), Radovan Rusjan (občina Renčevogrsko, podžupan), Katarina Otrin in Marjeta Benčina in Urška Žmauc (društvo Focus), Peter Jermol, Črtomir Špacapan (RRA SP), Danilo Bajc (Društvo paraplegikov), Sandi Brataševc (AVRIGO), Luka Mladenovič in Aljaž Plevnik (UIRS)

Mediji: Valter Pregelj (Radio Slovenija, dopisnik), Nace Novak (Primorske novice), Nataša Uršič (Radio Koper)

Uvod

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 Novi Gorici 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 na Goriškem.

Razprava

Na Goriškem imamo brezplačni mestni promet in obenem najvišjo stopnjo motorizacije – kje je vzrok, da je temu tako? Kje so rešitve?

Sandi Brataševc, AVRIGO

Temu je tako zato, ker se daje prednost avtomobilu. Smo koncesionar mestnega prometa (2007-2014), od 03.04.2006 pa je mestni promet v Novi Gorici brezplačen. V letu 2005, ko je bil mestni promet še plačljiv smo prepeljali 165.000 potnikov/ leto, odkar pa je prevoz brezplačen, se je število potnikov povečalo za indeks 3. Uvedbi brezplačnega prometa žal niso sledili ostali ukrepi: npr. odvzem prednosti avtomobilu. Nasprotno: drastično se je povečalo število parkirnih mest medtem, ko se povišanja parkirin v centru mesta kot naslednjega ukrepa še ni izvedlo zato tudi uporaba mestnega prometa nismo pridobili tistih skupin, ki smo si jih želeli to je uporabnike avtomobilov.

Pri načrtovalcih v obeh občinah (MONG, Občina Šempeter-Vrtojba), opažamo, da se ne prilagajajo JPP (celo ukinjajo postajališča). V Solkanu se je z novo ureditvijo prometa 4 mestna postajališča spremenilo v parkirišče za avtomobile. Postajališča pa prestavilo na cestišče. Postajališča so bila nova in zgledno urejena saj je bilo zelo dobro poskrbljeno tudi za invalide (visok pločnik), zdaj pa morajo potniki stopiti iz avtobusa na cestišče/parkirišče in je nemogoče uporabljati rampo za invalide oz. nagibno tehniko za vstop invalidov. V novih naseljih se ne posvetuje z koncesionarjem oz. načrtuje premalo postajališč in se to rešuje z avtomobili.

Aktualna tema je tudi povračilo stroškov prevoza na delo – zaradi tega se trenutno uporaba avtomobila še izplača. JPP ima premajhne frekvence, da bi ga ljudje uporabljali namesto avtomobila. Lahko bi se zgledovali po tujini, kjer namesto povračila stroškov imajo uslužbenci mesečno vozovnico, ki jo uporabljajo po lastni želji. JPP ni dovolj razvejan, povečati bi morali frekvence. Za to so potrebna dodatna sredstva, ki bi se lahko pridobila, če bi se iz povračila stroškov prevoza na delo preliło v JPP.



Pri nas se vse preveč ozko gleda samo na direktne stroške MPP (mestnega potniškega prometa) in ne tudi eksternih stroškov saj bi večja uporaba JPP zmanjšala potrebo po gradnji parkirišč, ljudje bi kupovali manj avtomobilov, poleg tega pa je JPP veliko bolj varen kot osebni prevoz. Statistično gledano pomeni to manj nesrečin manj ljudi v bolnišnicah oz. bolovanju. Eksternim stroškom moramo prišteti tudi kazni, ki jih bomo plačevali EU zaradi onesnaženosti zraka s trdimi delci in kaj kmalu vidimo, da se JPP zelo izplača !

Andrej Klemenc, moderator

Zakaj potrebujemo JPP? 1. Ker vsi niso zmožni uporabljati avtomobil, mora država zagotoviti JPP. 2. Ker s tem zmanjšujemo eksterne stroške prometa. 3. Ker smo prebivalci Slovenije usodno odvisni od avtomobila; če želimo imeti dostopne storitve in če želimo upravljati svoje dejavnosti. Slovenija je na 2. mestu v EU po izdatkih družinskega proračuna za mobilnost, večina tega denarja gre za vzdrževanje in nakup avtomobilov. Izračun stroškov avtomobila.

Siniša Germovšek, občina Bovec, župan

Tematika te okrogle mize se mi zdi zelo pomembna, to sem poudaril tudi v svojem volilnem programu. Na Bovškem je JPP omejen na minimum. Ker avtobusi vozijo z izgubo, se linije ukinjajo in potrebuješ veliko časa, da prideš do Bovca. Po površini je Bovec velika občina, poleg razpršene poselitve imamo tudi veliko starejših ljudi. Vitalnost starejših ljudi je sicer vedno večja. Imajo sorodnike in sosede, vendar je moteče venomer prositi za prevoz. Osebno bom naredil vse, da poskusimo več možnosti. Zakaj nam zakon prepoveduje povezanost rednih javnih in šolskih prevozov?

Vojmir Drašler, MzIP

Zakon omogoča, da kjer JPP ni učinkovit, se lahko združijo šolski prevozi z navadnimi linijskimi. Odvisno je od občine, kako k temu pristopi. Država teži k razvoju tega sistema in se pripravlja na združevanje posebnih linijskih prevozov z rednimi - da bi dobili en prevoz z enim imenom.

Sandi Brataševac, AVRIGO

V praksi je čisto drugače. Zakon o cestnih prevozih dopušča javni linijski prevoz, ki mora biti registriran in posebni linijski prevoz, ki sploh ne gresta skupaj. Šolski prevozi kot oblika posebnega linijskega prevoza niso registrirani. Javni linijski prevoz potnikov je registriran preko koncesije države, od direkcije na MzIP. Prvi problem so postajališča. Koncesionar se lahko ustavi na postajališčih, ki so v DALJINAR-ju. Šolski avtobusi se lahko ustavijo tudi na drugi postajališčih, ki niso v sistemu oz. DALJINAR-ju. Če šolsko linijo registriramo in če bi želeli prevažati še druge potnike, bi lahko ustavljali samo na postajališčih DALJINARJ-a. Ko ni šolskega pouka, bi morali še naprej izvajati to linijo, tudi med počitnicami, saj je registrirana. Sistem se v teh primerih izkaže kot zelo nefleksibilen in se je zelo težko prilagajati potrebam trga oz. potnikov. Ob pisanju zakona se je predvidevalo, da bo posebni linijski prevoz le ena od oblik prevozov in da bodo registrirane linije dovolj zasedene, kot je bilo do leta 1991. Vendar temu ni bilo tako in je po letu 1991 število potnikov na rednih linijah pričelo drastično upadati in avtobusni prevozniki smo bili prisiljeni nerentabilne linije ukinjati. Če ne bi bilo šolskih prevozov, bi bilo veliko linij na Primorskem zbranih. JPP do Bovca obstaja, da prevažata šolske otroke (srednje šole). Včasih se občine same dogovarjajo, da financirajo te linije, da se različnim kategorijam ljudi sploh omogoči avtobusni prevoz. V praksi je stvar zelo kompleksna.

Aljaž Plevnik, UIRS

Ali je težava šolskih prevozov, da ne smejo jemati drugih?

Sandi Brataševac, AVRIGO



Če bi vzeli na avtobus še občana, bi morali registrirati javno linijo – dostopno vsem. Samo izjemoma, kjer ne obstaja javni linijski prevoz, je združevanje dovoljeno. Po zakonu ni potrebe, da postajališča, ki jih uporabljajo šolarji zadostujejo visokim standardom kar je absurd saj so bolj ogrožena kategorija. Opremljenost avtobusnih postajališč je problem v praksi saj so za izvedbo potrebna velika finančna sredstva. Predlagamo, da se koncedent zgleduje po sosednji Italiji, kjer zadoščajo talne označbe in označevalna tabla.

Črtomir Špacapan, RRA SP

Ko iščemo neko rešitev, razmišljamo vedno v isto smer. Če ne gre, moramo spreminjat smer rešitve. Včasih smo šli vsi na avtobus in imeli mesečno vozovnico. Ne vem, zakaj imamo posebej avtobus za vozit otroke. Razmišljanje je napačno. Na koncu je slabo za vse: na šolski avtobus ne smejo vsi, ker ne morejo plačat in ker kompliciramo zaradi varnosti. Nazaj bi morali uvesti navadne avtobuse »za vse«.

Katarina Otrin, društvo Focus

Bovec je klasičen primer prometne ureditve, ki že na prvo žogo spodbuja avtomobilski prevoz. Že psihološko gledano je Bovec usmerjen k privabljanju osebnega prevoza v regijo.

Siniša Germovšek, občina Bovec, župan

Smo na prelomnici. Reže se na službenih stroških. Cene goriv rastejo. Z nizkimi dohodki ljudje ne morejo dati ves dohodek za avto. Na Bovškem imamo tudi veliko turistov, ki povprašujejo po JPP, ki ga ni. Naj omenim še primer dobre prakse: linija preko Vršiča (delno subvencionirana). Še vedno ni ekonomsko perspektivna, turistični delavci je ne promovirajo dovolj. Avtobus pelje dva meseca v poletni sezoni. Danes ni več predmet spotike, ampak uporabe. Radi bi jo časovno raztegnili, vsaj od maja do jeseni. Če bi dobili zagotovilo, da združitev s šolskimi prevozi ni nemogoča, bi lažje pristopili k reševanju. Ekonomsko si ne moremo dovoliti paralelne linije. Važno, da je postajališče varno, nas ne zanima v kateri shemi je.

Sandi Brataševac, AVRIGO

Ta linija preko Vršiča se mi zdi zanimiva, ker se delno financira iz parkirnin na Vršiču. Kdor si privoščil uporabo avtomobila, naj plača še zunanje stroške in financira linijo.

Radovan Rusjan, Renče - Vogrsko, podžupan

Povezava s šolskimi prevozi – problem ni organizirat prevoz za šolarje, ampak za delavce, ki imajo zelo fleksibilen delavni čas. Včasih smo vsi začeli delati ob 7h. Eden ključni problemov je majhna gostota prebivalcev. Na naši občini imamo eno redno linijo do Nove Gorice (ob 7.00 tja in ob 14.00 nazaj). Delavci težko skombinirajo z JPP, ker se jim ne prilagaja. Na naši občini je padla ideja, da bi podaljšali krožni avtobus skozi našo občino iz Šempetra in Nove Gorice. To bi morali razmisliti skupaj z Avrigom in drugimi občinami. Da bi ugotovili, kdaj je najbolj primerno ustanoviti novo linijo, bi bilo potrebno preveriti povpraševanje. Pri nas je problem, kako priti do Šempetra, kjer je krožni avtobus. Kje naj parkiramo?

Črtomir Špacapan, RRA SP

Takih pogovorov je premalo. Rešitve so. In so preproste. Mene vedno jezi, da država piše naloge v tretji osebi, pisati bi morali v prvi osebi in tako pokazati, na koga pade odgovornost. V Solkanu smo naredili arhitekturno katastrofo. Namesto, da bi ga zaprli za promet, smo naredili parkirišča. Isto velja za krožna križišča – so najbolj nevarna za kolesarje in pešce. K nam prenašamo prakse, ki niso ravno



primerne. Problem je tudi mentaliteta: obstaja veliko alternativ, ki se jih ne zavedamo. Vlak. Verjamem, da je v mestih več opcij, vendar tudi tam, kjer je manj prebivalcev, je veliko možnosti. Mi pa razmišljamo ravno obratno – gradimo parkirišča... Po anketi, ki je spraševala ljudi, kaj najbolj pogrešajo v NG, so bila na prvem mestu parkirna mesta. Šele na četrtem je bilo zdravstvo, kultura... Bolj drastično je treba poseč v razmišljanje ljudi. V AUT so določili zgornjo mejo števila kamionov in več se jih ne more peljati čez. Kaj takšnega bi morali narediti tudi pri nas. Po svetu se fleksibilnost delovnega časa manjša, npr. v Münchenu vsi delajo od 8-17 ure.

Kakšna je dostopnost z JPP za gibalno ovirane na Goriškem?

Danilo Bajc, Društvo paraplegikov

Z invalidi je sistemsko vse rešeno, a v praksi ne funkcioniira. Zakaj naš sistem ne funkcioniira? Zakaj pri odgovornostih ne govorimo z imeni in priimki. Ni samo to, da obtožujemo državo, občine, prevoznike. Odgovornost je tudi na potrošnikih. V Šempetru nimamo niti parkirnega prostora in postaje, a avtobus vseeno ustavlja. 95 % otrok pripeljejo starši v šolo, ti otroci bi se morali gibati. Veliko je na nas. Danes čisto drugače gledam na zdravje, prevoz, arhitekturne ovire... Ko sem bil zdrav, nisem videl ljudi na vozičkih. Omejil se bom na mestni promet: MO NG pripravlja certifikat po meri invalida. To je super, a ko prideš na občino, WC za invalide ne funkcioniira. Funkcionira samo WC na avtobusni postaji, do koder je zelo težko priti. Ne pričakujem, da se bodo vsi problemi 100 % rešili, vendar predlagam: niso vsi avtobusi primerni za gibalno ovirane. Samo dva avtobusa imata to možnost. Rad bi, da mi ni težko povprašati na prometnem uradu, da mi povejo, na kateri avtobus lahko grem – samo malo dobre volje je potrebne. Ali je možno, da bi italijanski avtobus pripeljal preko meje in obrnil na trgu?

Zakaj ima država tako kompleksen način združevanja linij?

Radovan Rusjan, Renče - Vogrsko, podžupan

S kompleksnimi predpisi sami sebi delamo škodo. Na trgu v Renčah smo zarisali dve avtobusni postaji. Po standardih za postaje smo jih morali zarisati več metrov stran od trga. V Idriji je lahko zarisana avtobusna postaja kar na regionalni cesti, v Renčah pa tega nismo mogli storiti.

Vojmir Drašler, MzIP

Problematika postajališč je že nekaj časa relevantna, z njo se je ukvarjala komisija na MzIP, pri kateri nisem prisoten, zato nisem kompetenten za to vprašanje. V sosednjih državah imajo to enostavno urejeno. Pred letom 2001 še ni bilo subvencij. Država je pristopila na pomoč zaradi znanih razlogov (finančna situacija pri prevoznikih in posledično ne izvajanje rednih linij). Sistem s kompenzacijami/subvencijami že prinaša neko izgubo zaradi pomanjkanja potnikov (pri določenih linijah). Sistem se je pred 2001 dobro obnesel. Pripravlja se IJPP. V okviru sistema je možna rešitev, vendar za vključenost t.i. šolskih prevozov v redne linijske prevoze morajo biti postajališča informacijsko in finančno urejena. Povračilo stroškov oz. nadomestilo za prevoz na delo, to je druga odločitev. To se bo pokazalo v naslednjih mesecih upoštevajoč t.i. varčevalne ukrepe zaradi krize. Najbrž ne bo spodbud za prevoznike iz teh sredstev. Tega ne morem komentirati, ker ne poznam zadev. Pripravljamo integracijo – subvencioniranje pri prevozu dijakov, študentov, kjer se pripravlja sprememba zakonodaje na tem področju – enotna cena za prevoze. Bistveno je, da se finančna sredstva pridobijo...

Jože Lekše, MzIP

Od 2007 na MzIP poteka projekt Integracija JPP, v zadnjih letih malo bolj intenzivno. Cilj je enotni vozni red. Enotni nacionalni vozni red bo povezoval vse prevoznike, mestni promet, linijske vožnje,



vlak... Kmalu bomo videli, kaj se da na tem področju še izboljšat. Informacijski portal za potnike bo omogočal uporabnikom vse podatke na enem mestu. V teku je enotna vozovnica. Pomenila bo možnost potovanja z eno vozovnico in na različnih prevoznih sredstvih. Trenutno potekajo pilotni projekti za enotno vozovnico. Kasneje pa jo bomo prenesli na celo državo.

Danilo Bajc, Društvo paraplegikov

Zakaj v LJ ne posvojimo primere dobrih praks? Vsi vemo, da se nam dogaja, da se ne bo dalo več plačevati stroškov prevoza na delo. Vedno smo na istem mestu.

Črtomir Špacapan, RRA SP

Smo ena redkih v držav, ki daje denar posebej za prevoz na delo...Ti stroški bi morali biti vključeni v plače...

Andrej Klemenc, moderator

Gre za neke vrste socialni korektiv za najnižje plače. Najti je potrebno ustrezne govornike na to temo. Društvo Focus bo na to temo v prihodnjih mesecih organiziralo okroglo mizo v Ljubljani.

Nova Gorica je prva, ki je uvedla brezplačen JPP, a temu niso sledili drugi podporni ukrepi, večina ukrepov na ravni prostora, parkirne politike podaljšuje inercijo mobilnost z osebnim avtomobilom. Sicer nameravate uvesti »shared space« – Kidričevo ulico nameravate spremeniti v skupno območje za kolesarje, pešce, JPP... V zadnjem letu je padlo število potnikov mestnega prometa. Dobro poznate vzroke, zakaj je prišlo do zmanjšanja, zato najbrž tudi veste, kako se lotiti reševanja problemov?

Tomaž Slokar, MO NG

Zgodba je zelo kompleksna in ni samo JPP problematičen, pomembna je tudi kvaliteta bivanja, naš odnos do okolja, naše vedenje. Če je nek ukrep sprejet, je to zato, ker ima določen cilj. Ko je bila sprejeta odločitev o brezplačnem JPP, je bil cilj razbremeniti mesto avtomobilov, povečati dostopnost z ostalimi alternativnimi prevozi. Ljudje smo navajeni udobja in se nam je težko odpovedati nekim pravicam, ki jih imamo z uporabo avtomobila. Stanovalci v središču NG nimajo kje parkirati, ker šolarji vse zaparkirajo. Linije avtobusnih prevozov bi bilo potrebno uskladiti s šolskimi urniki. To so konkretni primeri. Zaprtje Kidričeve za promet je širši projekt. V tem konceptu bi morala biti vezana tudi ureditev gibanja v mestnem središču. Gradnja garažnih hiš: vprašanje je, ali bomo s tem pripomorali k čistejšemu zraku in zmanjšali število pljučnih bolezni? Da ljudi spravimo na mestni promet, obstajata dva načina: drastični ukrepi (nalepke, ustavev prometa že na vpadnicah) in blagi ukrepi – aktivno pristopanje k ozaveščenosti ljudi.

Zavzemam se za morebitno gradnjo garažnih hiš na mestnih vpadnicah (če bi se le-te gradile), torej zunaj mestnega središča. Če garažnih hiš ne bi gradili zaradi trajne degradacije prostora, bi lahko postavili tudi parkirne ploščadi na mestnih vpadnicah, ki bi jih lahko kasneje lažje umaknili. Oboje pomeni vpeljavo P-R prevozov.

Aljaž Plevnik, UIRS

Kdo bo financiral parkirne hiše?

Tomaž Slokar, MO NG

Javno - zasebno partnerstvo. Sam nimam nič proti, če bi se uredilo z javnim denarjem, če to pripomore k celostnim rešitvam problema. Če je treba vložiti v javno infrastrukturo, ki je družbene koristi, se o tem veliko govori, delajo se študije in vse se počasi odvija. Se ne strinjam, da je gradnja garaž metanje



denarja stran. Glede ureditve Solkana: Ni stvar samo ureditev prometa, ampak tudi javne infrastrukture (še za kolesarje). Postavila so se parkirišča in za kolesarje in pešce je zelo slabo urejeno. Križišča so ozka in zelo strnjena. Tam kjer so krožišča bi bilo potrebno zaradi pretočnosti uvesti omejitve 30 km/h.

Vanda Mezgec, MO NG

Tudi mene je zbudila ureditev v Solkanu, opozorili so nas, da gre za začasne rešitve – prehodno fazo pri reševanju problema. Kasneje se bo uredilo. Pred leti smo uvedli prvi načrt trajnostne mobilnosti v Sloveniji (2006), na žalost ni valoriziran. Mestni svetniki so bili seznanjeni z njim. Takrat smo ga imenovali načrt – dokument, ki celovito obravnava trajnostno mobilnost v občini (ne samo JPP). Predlagano je bilo tudi imenovanje službe, ki bi se s tem sistematsko ukvarjala. Delovna mesta se krčijo, zato do tega nismo prišli. Trajnostna mobilnost je kompleksen problem. Nekdo skrbi za koncesije, nekdo za ozaveščanje (ETM, alternativni prevozi), nekdo za šolske prevoze. Zato se vse bolj kaže potreba po tem delovnem mestu, ki bi združevalo vse naštetu. Poleg tega smo pripravili kar nekaj projektov: načrti trajnostne mobilnosti, mobilnostni center. Še vedno čakamo na standardni projekt: opremiti postajališča z osnovnimi voznimi redi. Premalo govorimo o tem tudi s koncesionarji, v naši upravi se ustanavlja komisija, ki bo pokrivala problematiko koncesij.

Črtomir Špacapan, RRA SP

Ukiniti bi morali krajevne skupnosti.

Nova Gorica je prva občina, ki je imela trajnostno mobilnostni načrt, kaj bi bilo potrebno še narediti v Novi Gorici?

Aljaž Plevnik, UIRS

Strategije se pojavljajo na nekaj let, zaenkrat smo pri prvih korakih. Drugi korak pa bo izvedba. Navezal bi se na parkirišča. Ustvarjamo jih povsod, parkirne hiše so modna muha. Že na začetku je dobro imeti pravo vizijo, kam želimo promet usmerjati, potem pa jo peljati naprej. Gradbena podjetja nam vsiljujejo parkirne rešitve. Poglobiti se moramo v to problematiko in graditi parkirišča le tam, kjer so res potrebna. Gradnjo je potrebno povezati z dolgoročnimi cilji, ne pa obratno.

Sandi Brataševac, AVRIGO

Strinjam se s podžupanom. Leta 2006 je bilo načrtovanje pravilno zastavljeno, od leta 2005, ko je bilo prepeljanih 165.000 potnikov, smo prišli na preko 400.000 potnikov leta 2009. Takrat smo koncedentom predlagali uvedbo dodatnega avtobusa, ker toliko potnikov nismo mogli več prepeljati. Zadnje dve leti je št. potnikov upadlo za 10 % na leto. Letos pa beležimo zopet porast potnikov. V prvih treh mesecih je bilo prepeljanih 113.396 potnikov kar je v primerjavi z lanskimi prvimi tremi meseci, ko je bilo prepeljanih 84.671 potnikov za indeks 1.34 več. To kaže da se trend uporabe mestnega prometa zopet obrača v naraščanje. Nekoliko so se tudi prilagodili vozniki. Nisem zaskrbljen nad upadom potnikov, ampak nad ukrepi občine, ki še vedno dajejo prednost avtomobilu. Solkan: zelo kritično – postajališče se je spremenilo v parkirišče. Potnike še dodatno ogrožamo. Potniki morajo čez parkirišče do pločnika. Solkan seveda ni osamljen problem. Ne vključuje se nas dovolj, da bi skupaj z ostalimi deležniki pripomogli k dolgoročnemu razvoju prometne politike na območju, kjer izvajamo JPP. Menim, da bi koncedenta morala pristopiti k gradnji parkirišč za avtomobile na vpadnicah, da bi lahko od tu naprej v center potovali z mestnim prometom, kateremu bi morali nameniti večji pomen tudi s povečanjem frekvenc in razvejanostjo prog avtobusnega mestnega prometa.

Aljaž Plevnik, UIRS



Parkirnine v centru so lahko dober vir sredstev za JPP. Tako se dvigne standard tistemu, ki si ne more privoščiti avtomobila (pešci, kolesarji, uporabniki JPP).

Sandi Brataševac, AVRIGO

Pred kratkim sta oba koncendenta imenovala nove člane v komisijo. Koncesijska pogodba predvideva predstavnike koncendentov in koncesionarja. Ni pa ta komisija zastavljena tako, da bi lahko reševala prometno politiko.

Črtomir Špacapan, RRA SP

Ljudem je treba omogočiti vožnjo s kolesom. Imamo zdaj dva velika projekta za kolesarske steze – KROKTEL (manjše kolesarske poti, 6 občin), INTERBIKE (kolesarski projekt od morja do Bovca).

Andrej Klemenc, moderator

Nova Gorica ima v načrtih nove predore, nove povezovalne ceste v okolici NG. Med Mirnom, Solkanom in Renčami ni primestnega avtobusa...Ste pomislili, da bi mogoče uporabili železniško infrastrukturo za razvoj hitre primestne železnice? Kaj bi bila priporočila udeležencev ob koncu?

Priporočila udeležencev:

Germovšek: Imamo premalo označenih prostov za gibalno ovirane. Ali se da z dopolnilnimi sistemi urediti, da je tako parkirno mesto namenjeno tudi starejšim? Pri nas je starih ljudi ogromno...

Otrin: Ponuditi je potrebno JPP, ne pa dodatnih možnosti parkiranja. Kar predlagate, spodbuja uporabo avtomobila.

Špacapan: Cene goriva bodo rasle, ljudje bodo začeli razmišljati o teh stroških in se bodo začeli organizirati drugače. Če bi posodobili javne prevoze, bi naredili veliko. Arabci imajo najbolj učinkovit JPP (dvigneš roko in ti ustavi). Imamo pametne telefone, s katerimi lahko gledamo vozne rede. Obveščanje ni več problematično. Arhitekti/planerji niso usposobljeni in osveščeni, da bi dali prednost JPP namesto avtu.

Jermol: Gorivo se draži. Zanima me širši vidik, kako JPP izboljšati v času krize, povečati dostopnost do Ljubljane. CARPOOLING je hitrejši od avtobusa. Kako narediti avtobusno povezavo z LJ hitrejšo?

Brataševac: Carpool odpade takoj, ko bo javni prevoz pričel funkcionirati. Ker trenutno JPP ne funkcionira, se ga ljudje poslužujejo. Hitre linije so aktualne, če so seveda poceni. Ko bo država začela vlagati v JPP, toliko kot to počnejo sosednje države, bodo cene vozovnic padle in JPP bo postal veliko bolj zanimiv za vse. Kar pa zadeva cene vlaka: SLO železnice so v primerjavi z avtobusnimi prevozniki financirane po obratnem sorazmerju s številom prepeljanih potnikov. (80/20). Zato tudi niso usklajeni vozni redi avtobusnih in železniških prevozov. Vlaku je cenejši, ker je bolj subvencioniran čeprav prepelje bistveno manj potnikov kot avtobusni prevozniki. Na drugi strani ni prilagajanja železnice nasproti voznim redom JPP in gre v večini za ločena sistema brez možnosti prehajanja potnikov.

Jermol: JPP tudi v tujini ni tržna dejavnost. Se pa prihrani na drugih sistemih.

Nace Novak, Primorske Novice: Vidim, da je vedno več ljudi na avtobusih, ker nas v to silijo finance. Čim potni stroški ne bodo plačani, bo premalo avtobusov naslednje leto. Ali se ukinja mestni potniški promet?



Brataševac: Oba koncudenta zahtevata zmanjševanje stroškov, to lahko dosežemo le z ukinjanjem linij oz. zmanjševanjem števila avtobusov. Vse predlagane ukrepe mora najprej obravnavati komisija, ki bo sprejela dokončno odločitev. Seveda se kot koncesionar zavzemamo za to, da se frekvence linij povečajo in ne zmanjšajo saj bodo drugače prizadeti občani, ki bodo ostali brez javnega prevoza. Denar se lahko pridobi iz parkirnin na območju ožjega centra.

Rusjan: Predlagam več točk:

-Posplošitev zakonodaje – že na sami občini je kup oddelkov, ki ne sodelujejo med sabo, na državni ravni enako, pobiramo tisto (bruseljsko) zakonodajo, ki nam v trenutku odgovarja.

-Dijaki/študenti do Ljubljane: prevozi.org (hitreje, ceneje).

- Nova linija MPP do Renč - krožni avtobus (podaljšana linija iz Šempetra). Zakaj bi bil prevoz brezplačen? Za dodatne linije predlagamo vsaj 50 centov/ vožnjo.

Brataševac: Racionalizacija mesta z avtomobili – parkirišča z avtomobili na obrobje.

Lekše: Brezplačen JPP še naprej, povečati število linij v NG.

Drašler: Parkiranje na obrobju: delna rešitev. Država : mestni prometni načrti. Parkirne hiše niso rešitev – ko bo boljše, bo prostor ostal prazen, investitorji pa bodo zaslužili.

Mezgec: Na nivoju občine (Nova Gorica in navezava z ostalimi občinami) se mora reševati JPP celovito. Potrebna je celovita služba, ki bo širše obravnavala te ukrepe.

Slokar: Danes so izzivi še drugačni in v tem smislu vidimo organizacijo naših služb. Če si postavimo vizijo s sloganom »Prevažamo se pametno«.

Otrin: Te debate so pomembne, dobrodošle in upamo, da se bodo tudi na Goriškem odvijale še naprej.

Klemenc:Ali možnost, da bi na AP v Novi Gorici vzel mestno kolo in ga parkiral pred železniško postajo v stari Gorici.

Zaključki

Z udeleženci okrogle mize smo prišli do sledečih zaključkov o javnem prometu na Goriškem:

1. Problematiko JPP je potrebno reševati **celostno**:

- Nova Gorica potrebuje eno osebo/službo, ki bi pokrivala vsa področja JPP (koncesije, promocijo, šolski prevozi...).

2. Načrtovalci še vedno dajejo **prednost avtomobilu**:

- Nova Gorica bi moralo vzporedno z ukrepi na področju trajnostne mobilnosti urediti še ustrezno parkirno politiko (dvig parkirnin, manjšanje parkirnih mest namesto povečevanja - gradnja novih parkirišč/parkirnih hiš ne spodbuja JPP, ampak uporabo avtomobila).

- Tipičen primer slabe prakse je Solkan.. Sprememba postajališča JPP v parkirišče, je poslabšala dostopnost avtobusov in potnikov ter zopet favorizirala osebni avto.

- Pri načrtovanju novih sosesk, odsekov cest se ne vključujejo elementi trajnostne mobilnosti (postajališča, kolesarske steze ...)

3. **Birokratske ovire** na državnem in lokalnem nivoju:

- Združevanje šolskih prevozov z rednimi linijami je skoraj nemogoče. Problem je predvsem v postajališčih rednih linij, ki morajo ustrezati visokim standardom. Šolski avtobusi se lahko ustavljajo povsod. Potrebne so rešitve na državni ravni, ki bi racionalizirale JPP.



- Na občini je veliko različnih služb, ki pokrivajo različne dele JPP. Potrebne so združitve in celosten pogled na problematiko JPP.

4. Konkretni **predlogi**:

- Občina Renče Vogrsko predlaga podaljšanje linije mestnega prometa iz Šempetra do Renč (krožni promet). Predlagajo minimalno ceno vozovnice: 0,5 EUR.
- Občina Bovec si želi, da bi avtobusna linija preko Vršiča trajala vsaj od maja do jeseni – trenutno traja le 2 meseca. Prav tako iščejo rešitve za starejše občane, ki jih je vedno več, spopadajo pa se tudi s problemom razpršene poselitve. Novi župan je pripravljen vložiti veliko energije v reševanje problematike JPP.
- Infrastruktura JPP je slabo dostopna za gibalno ovirane. Le-ti si želijo vozne rede, kjer bo označeno, ali je avtobus primeren za vstop z vozičkom. Želijo si tudi boljše urejene sanitarije za invalide.
- Potreba po hitri liniji Nova Gorica – Ljubljana je velika, na to kaže velika uporaba »carpoolinga« preko spletnih strani (prevozi.org).
- Sredstva iz parkirin bi morali vlagati v izboljšavo JPP. V Novi Gorici bi morali razširiti plačljiva parkirišča.
- Avtobusni prevoznik Avrigo si želi učinkovitejšega in tesnejšega sodelovanja z občinami pri vseh vprašanih JPP.

Okrogla miza je sprožila dialog različnih deležnikov na področju JPP. Te razprave in sodelovanja se morajo nujno nadaljevati. Goriška bo lahko postala vzorna trajnostno mobilna regija le, če bo oblikovala jasno prometno politiko in probleme reševala celovito.