

## Zbori za prostor – Zakaj javni promet ne bi bil brezplačen?

Uvodni prispevek Zbora za prostor, 21. maj 2018

*Borut Tavčar*

# Brezplačen javni promet

Vtipkati to geslo v iskalnike da precej rezultatov, več kot 50 mest po svetu ima namreč eno od oblik brezplačnega javnega prevoza, to je bilo prvo presenečenje ob raziskovanju, kaj bi pomenilo, če bi tako obliko prevoza dejansko uvajali. Podrobnejši pogled pa pokaže, da ne gre za največja mesta in tudi ne mesta z najbolj razvitim javnim prevozom, vozovnice so brezplačne v veliki večini za otroke in upokojene ali pa za socialno šibke, denimo brezposelne. Tako je vsaj do napovedi, da bo več nemških mest zaradi grožnje Evropske komisije s tožbo zaradi onesnaženega zraka poskusno uvedlo brezplačne javne prevoze. Velenjčani, ki so videli to objavo, so to malce šaljivo ocenili kot posnemanje njihovega Lokalca, ki vozi na eni brezplačni liniji s taktom 15 minut.

### Zakaj bi bil javni prevoz brezplačen?

Zakaj bi bilo sploh smiselno uvajati brezplačen javni prevoz? Več kot polovica svetovnega prebivalstva živi v ali v bližini urbanih središč. Slovenija je razpršeno poseljena, a razdalje niso tako velike, da se ne bi dalo urediti vsaj osnovnega javnega prevoza. Mesta so zasedena s cestami in avtomobili. Premalo gibanja in onesnaženost zraka pa sta ena glavnih vzrokov bolezni v sodobnosti.

Sistemi javnega prevoza zagotavljajo bolj učinkovito premikanje in bolj zdravo populacijo, več narave, manj onesnaženja in več prostora za druženje ljudi. Tudi zato celo več ameriških mest začneja projekte ureditve sistemov avtobusov, mestne in podzemne železnice ter trolejbusov, ki pa so postali še posebej priljubljeni v Južni Ameriki, saj delujejo podobno kot tramvaji, le tirov zanje ni treba postavljati.

Ena od poti za večjo uporabo javnega prevoza je gotovo to, da ta postane za potnike brezplačen. Koristi so vsekakor večje kot kažejo finančni izkazi. Celotna korist je seštevek ekonomskih, zdravstvenih in okoljskih koristi. Običajno se pri uspešnosti javnega prevoza upošteva le strošek zanj.

### Domače izkušnje

Tako so morali v Novi Gorici, Šempetru in Vrtojbi za brezplačen avtobusni prevoz na leto zagotoviti pol milijona evrov, kar je velik strošek. Za dejanski preobrat bo treba spremeniti pravila, najprej obračunavanje potnih stroškov, ki jih podjetja, organizacije in ustanove plačujejo v denarju in neobdavčeno, kar vodi tudi v nekatere možnosti pridobivanja dodatne koristi. Če bi bila na voljo spodbuda za tiste, ki uporabljajo javni prevoz ali druge oblike čiste mobilnosti, bi bilo drugače. Za občine bi bilo ceneje tudi, če bi podjetja del denarja za potne stroške vložila v javne prevoze, denar občin bi bil tako dodatek za širitev ponudbe.

Že prvo leto se je število prepeljanih potnikov v Novi Gorici podvojilo, do leta 2014 pa se je skoraj potrojilo. Medtem so podoben prijem uvedli še v Velenju in Murski Soboti, v Novi Gorici pa so sicer leta 2015 razmišljali o tem, da bi ponovno uvedli plačevanje.

### Dolgoročne prednosti javnega prevoza

Večja uporaba javnega prevoza zmanjša onesnaževanje zraka, tudi emisije toplogrednih plinov, kar pomaga pri doseganju podnebnih ciljev. To čaka vse države, tudi Slovenijo.

Javni prevoz poveča učinkovitost trga dela, saj lahko tudi revnejši pridejo do služb. To je korist za delodajalce, ki lahko zaposlijo prave ljudi, pa tudi za potencialne delavce, ki nimajo avtomobilov. Javni prevoz pomaga družbi kot celoti, ker prispeva k dolgoročnemu zmanjšanju revščine.

Koristi so tudi zdravstvene. Javni prevoz zmanjša tveganje za astmo in druge bolezni, ki so povezane z izpusti avtomobilov. Med njimi je tudi rak. Premalo se zavedamo, da se vlaganja v izboljšanje zraka vrnejo večkratno, kot pravi Griša Močnik iz Instituta Jožef Stefan.

Učinkovit javni prevoz tudi zmanjša gnečo na cestah za tiste, ki res morajo voziti po cestah.

### **Alternativa osebnemu prometu**

Vse to so predpostavke, ki držijo, če se z uvedbo brezplačnega javnega prevoza zmanjša uporaba avtomobilov. V nekaterih družinah avtomobili požrejo polovico proračuna. Avti tudi ubijajo stike med ljudmi in kvarijo kakovost bivanja v soseskah. A v dežju in gneči, tudi če je ravno teden mobilnosti, je še vedno mogoče slišati »rešitev« za ta problem v širjenju cest.

V Sloveniji je 80 odstotkov prevozov opravljenih z osebnim avtomobilom. Slovenija ima enega najvišjih deležev, tega nima skoraj nobena država več. Na ministrstvu za infrastrukturo so se odločili, da bodo to spremenili. Javni prevoz na močnih napajalnih linijah bi lahko povečali, taka je, denimo, Trzin, Mengeš, Domžale in Kamnik. Kot pravijo, bi tu res morali urediti regionalno dvotirno progno s taktom vlakov na 20 minut. Ljudje bi na tak vlak šli, saj ni zastojev, pripelješ se hitro. V Ljubljani pa bi zadnji kilometer pokrili z mestnim prometom ali sistemom souporabe koles. Frekvenca avtobusov na šest, sedem minut je daleč najboljša, menijo na MZI.

### **Novi rešitve**

Razvoj tehnologij omogoča tudi inovativne projekte na področju javnega prevoza in pridobitev evropskega denarja. Tak je denimo projekt linije mestnega avtobusa, ki bo imel dinamično indukcijsko polnjenje. To je zanimivo tudi za avtonomna vozila, saj imajo linijo, kjer ni treba imeti tone baterij s sabo, temveč imajo polnjenje med vožnjo. Vključeni sta dve univerzi in inovativna podjetja. To naj bi uresničili v treh letih.

Temu razvoju mora slediti tudi zakonodaja in omogočati, ne omejevati. Šele nedavno so tako pripravili pravno podlago za uvedbo površin za skupno rabo. Sodelovanje z avtomobilskim grozdom, strateškimi razvojnimi partnerstvi, z ljudmi, ki delajo, ne sanjajo in imajo izdelke prinaša optimizem tudi na področju prometa. Nekaj podjetij je v svetovnem vrhu po inovativnosti in razvoju tehnologij, tem mora država dati možnost, nameniti denar za razvoj in uvedbo projektov. Iz podnebnega sklada lahko občine dobijo 16 milijonov evrov subvencij za nakup električnih avtobusov.

Z novelo prometnega zakona se uvaja upravljavec javnega potniškega prometa v 100-odstotni lasti države. Ta bo prevzel delo, ki ga danes opravljajo prevozniki. Javne potniškega prometa ne upravljajo z enega mesta, kar je za državo take velikosti precej neučinkovito. Prevozniki imajo osnovo v kilometrih iz leta 2007 in optimizirajo vožnje glede na potrebe potnikov in interese podjetja. Stalna debata je, ali je ta optimizacija povezana bolj s potniki ali interesi podjetja.

### **Pogoji za učinkovit javni prevoz**

V jutranjih in popoldanskih konicah v Sloveniji potrebujemo 1100 avtobusov, ki so čez dan neuporabljeni. Prva vožnja je ob 4. ali 5. uri, voznik vozi do 8. ure, potem spet začne ob 12. in konča ob 15. uri. Vmesne ure so plačane 30-odstotno, skoraj nič. Če hoče voznik spodobno plačo, mora oddelati še dve uri. Tako so ves dan v službi in upravičeno nezadovoljni, so ugotovili na MZI in še, da to onemogoča tudi uvajanje novih prog.

Zgolj LPP se je resno lotil prevozov na klic. Z ene točke in zbranimi podatki, ki jih bodo pošiljala vozila javnega prevoza, zlasti avtobusi, bo ministrstvo oziroma njegova služba prevoznikom lahko predlagala, naj med 8. in 12. uro uvedejo prevoze z avtomobili ali kombiji na klic.

## **Izkušnje Freiburga**

Promet je eden ključnih sektorjev za zmanjšanje emisij in porabe energije tudi v nemškem Freiburgu, ki je velikokrat omenjen kot vzorno mesto prihodnosti. Promet tam porabi 28 odstotkov vse energije. Zdaj v Freiburgu 29 odstotkov ljudi hodi peš, kolesari 34 odstotkov ljudi, z javnim prometom (tramvaji in avtobusi) se vozi 16 odstotkov ljudi, avtomobil pa uporablja 21 odstotkov ljudi, od tega se jih pet odstotkov vozi z drugimi.

Mesečna vozovnica za vse vrste javnega prevoza stane 54 evrov, zajema pa območje, veliko 70 krat 60 kilometrov. V Freiburgu zato pravijo, da nimajo lastnih avtomobilov, ker so predragi. Za večje prevoze je na voljo souporaba avtomobilov. Osnova mesečna tarifa je pet evrov, nad tem se plača uporaba po kilometrih in minutah. Mesto daje prostore za postaje avtomobilov v souporabi, prav tako za polnilne postaje za električna vozila.

V kolesarske ceste, ki omogočajo hitrejšo premikanje kot z avtomobili, so vložili 20 milijonov evrov. S spremembo poti se spreminja tudi mesto, pravijo. Prej široke ceste za avtomobile so uredili tako, da imajo avtomobili le en pas, zraven so tramvaj in kolesarske poti, dodali so tudi drevesa. Na takih površinah se ljudje raje zadržujejo. Soseske brez avtomobilov diha drugače, pred stanovanjskimi bloki, ki so večinoma pokriti s sončnimi elektrarnami, se igrajo otroci. Pred vrtcem je nagnetenih veliko koles, ob ozkih cestah po soseskah pa niso parkirani avtomobili. Ti sicer imajo dostop do vhodov vseh stavb, zlasti za potrebe dostave, vendar se potem tudi takoj umaknejo.

## **Javni prevoz prihrani več energije kot energetske učinkovite stavbe**

Nemški Greenpeace je skupaj z arhitekturno pisarno Gehl izračunal, da tudi poslovna stavba, ki je posodobljena tako, da nima izpustov, na dan na delovno mesto prihrani 0,38 kilograma ogljikovega dioksida, stavba, do katere je organiziran učinkovit javni prevoz, pa kar 1,86 kilograma ogljikovega dioksida na dan na delovno mesto. Glavni mestni prostori morajo biti povezani s kakovostno urejenimi pešpotmi, kolesarskimi stezami in lokalnim javnim prevozom.

Dodali so podatek, da v zgolj spalnih naseljih ostane le 2,5 ure »za stvari, ki nas naredijo srečne«, v večfunkcijskih naseljih, kjer so tudi odprti prostori za srečevanja, pa 4,75 ure na dan. Taka naselja, ki nikakor ne smejo biti napolnjena s parkiranimi avtomobili, so tudi varna. V mestih z zeleno mobilnostjo se ljudje nočejo odseliti na obrobje v iskanju zelenega okolja in miru.

## **Kaj pa podeželje?**

Več težav je na podeželju, vendar že obstaja tudi pobuda za pametne vasi, ki jo goreče zagovarja evropski poslanec Franc Bogovič. Pravi, da na podeželju veliko šolskih kombijev ves dan ni v uporabi, čeprav bi lahko vozili starejše po opravkih, denimo v trgovino ali k zdravniku. Podobno – možnost je še priprava lokalne zdrave hrane – bi kmetije lahko povečale prihodke. Občine bi za deset starejših z oskrbo na domu, ob višji kakovosti življenja, plačale enako kot za enega v domu za starejše. To bi omogočila možnost prevoza, kot jo ponekod v državi organizirajo Sopotniki.

## **Različne smeri razmišljanja**

»Leta 2025 bo javni prevoz pokrival 98 odstotkov mesta, noben prebivalec pa ne bo od postaje javnega prometa oddaljen več kot 350 metrov. Cilj je prebivalcem vrniti modro nebo in čist zrak,« so povedali predstavniki mestne uprave Teherana, kjer so zgolj v dveh letih zgradili 100 kilometrov podzemne železnice.

Spremembe se dogajajo povsod. Čedalje več mest zapira svoja središča za avtomobile in jih odpira za ljudi. Na Slovenski cesti v Ljubljani so se emisije črnega ogljika oziroma saj zmanjšale za 70 odstotkov. V Stuttgartu so razmišljali nekoliko drugače. Voznikom dizelskih avtomobilov so pozimi, ko so predvideli, da bodo vsebnosti onesnaževal v zraku presegle omejitve, predlagali, naj namesto avta uporabijo tramvaj ali metro, naj gredo v službo pozneje, ne v konici. Cene javnega prevoza so takrat spustili na polovico. V dveh letih tega pozivanja se je odzvalo le tri ali štiri odstotke voznikov. Zdaj razmišljajo, da bi starejšim dizelskim

avtomobilom prepovedali vstop v mesto, poleg tega pa bodo v več nemških mestih poskusili z brezplačnim javnim prevozom.

## **Pomisleki**

Nemška mesta so brezplačni javni prevoz sicer uvajala že prej, v 90. je število potnikov javnega prevoza v Teplinu takoj zraslo osemkrat, v Lubbnu pa za štirikrat. Štiri leta kasneje je število potnikov zraslo petnajstkrat. Obe mesti sta manjši, Lubben ima denimo 14.000 prebivalcev, in brezplačen prevoz je bil edina možnost poleg ukinitve prevoza, saj je izkupiček od vozovnic pokrtil le petino stroškov. Na koncu pa uspeh tudi ni prinesel srečnega konca, proračun, ki je bil na voljo, ni zmožal povečanih potreb uporabnikov.

V večini mest so tako ostale brezplačne posamezne linije ali drugače zelo omejene možnosti. Ko mesta niso imela več dovolj denarja za pokrivanje stroškov, so še te odpravila. V ZDA so tudi povezave do študentskih kampusov zelo omejene.

Nekaj je primerov, ki so lahko ocenjeni kot dobri ali slabi, odvisno od zornega kota. Belgijski Hasselt ima 70.000 prebivalcev, število potnikov javnega prevoza pa se je v 15 letih po 1997 povečalo za desetkrat. Program so deloma financirali z izkupičkom parkirnin za avtomobile. Ko pa so ljudje začeli bolj uporabljati javni prevoz in manj avtomobile, je zaslužek parkirišč padel, stroški javnega prevoza pa zrasli zaradi potreb po novih avtobusih in novih progah. Kljub brezplačnemu prevozu ga je za pot v službo in domov uporabljalo le pet odstotkov ljudi, 78 odstotkov zaposlenih je za to pot uporabilo avto. Leta 2012 je nova lokalna vlada odločila, da bodo razliko pokrili z vozovnicami po 60 centov.

Enak pomislek imajo strokovnjaki tudi za predviden nemški poskus. Brezplačen javni prevoz bodo bolj uporabljali tisti, ki že zdaj iz takih ali drugačnih razlogov ne morejo ali ne smejo voziti avtomobilov. Tu je gotovo treba omeniti, da je avtomobil najmanj demokratičen način prevoza, ne smejo ga upravljati otroci in mladostniki, nekateri invalidi, ljudje z nekaterimi zdravstvenimi težavami, in tudi veliko starejših. Dodatno so tu vsi, ki si avta ne morejo privoščiti. V veliko družbah je to skoraj polovica ljudi.

## **Kako spremeniti navade?**

In vendar avtomobil in njemu prilagojena infrastruktura dominira v prostoru. Stroka pravi, da se je treba lotiti ravno te težave. Če je edina sprememba uvedba brezplačnega javnega prevoza, se onesnaženost zraka ne bo bistveno izboljšala. Na avtobuse in mestno železnico bodo šli tudi pešci in kolesarji, v vozilih bo zato gneča, vožnja pa neudobna, saj bodo vsaj avtobusi pogosto obtičali v gneči avtomobilov. Strokovnjaki tako pravijo, da je bolj pomembno javnemu prevozu povečati hitrost in frekvenco. Če je gotovo, da bo avtobus ali vlak prišel v 10 minutah in da boš kot potnik na cilju hitreje kot z avtomobilom, se bo lastnik avtomobila prej odločil za javni prevoz. Da je ta hitrejši od avtomobila, pa je treba ceste za avtomobile zožiti, dodati kolesarske steze in drevesa, javni prevoz mora dobiti prednost tudi na ločenih pasovih, število parkirnih prostorov za avtomobile pa je treba zmanjšati ali pa podražiti, da se s tem denarjem lahko financira tako javni prevoz kot nova ureditev cest.

Tudi Ljubljana ima tako že brezplačen javni prevoz. Kdor plača parkirnino na enem od P+R parkirišč dobi dve vožnji z javnim ljubljanskim potniškim prometom. Glede na tujino to niti ni tako majhna stvar.

## **Primer Talina**

Edino glavno mesto, ki ima brezplačen javni prevoz je sicer Talin, a to omogoča le svojim prebivalcem, ki jih je malo manj kot pol milijona in na leto plačajo le dva evra za zeleno karto. Obiskovalci mesta morajo za vozovnico plačati 1,60 evra. Tudi tam se je pokazalo isto, ljudje ne zamenjujejo avta z javnim prevozom, število poti z avtom je padlo le za tri odstotke. Ljudje, ki so prej hodili peš, pa se zdaj usedejo na tramvaj ali avtobus, odstotek pešcev je takoj padel za pet odstotkov. To se je zgodilo v mestu, kjer so ljudje že leta 2012 kar 55 odstotkov poti opravili z avtobusi in tramvaji. Javni prevoz je brezplačen od 2013, takrat je odstotek poti opravljenih z javnim prevozom zrasel na 63 odstotkov.

Analitiki ocenjujejo, da bi se program lahko obdržal dolgoročno zaradi modela financiranja. Mesto vabi nove prebivalce, vsak pa mestu na leto plača približno tisoč evrov dohodnine, kar, med drugim, pokrije tudi

proračun za javni promet. Od uvedbe brezplačnega javnega prevoza se je število registriranih prebivalcev Talina povečalo za 25.000. Branijo se, da projekt ni namenjen povečevanju prihodka mesta, temveč zlasti manjšo obremenitev denarnic ljudi in manjšo obremenitev cest v mestu.

Tako ni primera velikega mesta, ki bi uvedlo brezplačen javni prevoz in dramatično zmanjšalo uporabo avtomobilov, o čemer razpravljajo nemški politiki in kar je ena od podtem tega dialoga. Ljudje uporabljajo avtomobile, ker so priročni. Širjenje avtobusne in tramvajske mreže je dolgotrajno, povprečen avto pa je po desetih letih uporabe še kar spodoben. Začetni vložek je velik, avto pa hitro izgublja vrednost, zato le malokdo razmišlja, da bi ga prodal le zato, ker je javni prevoz brezplačen.

### **Kako naprej?**

Pod črto, tudi zagotavljanje proračuna za brezplačen javni prevoz mora biti urejeno tako, da ni trdno vezano na sedanje stanje. Program lahko namreč uspe, potrebe zrastejo, stroški pa tudi. Najti je treba način, da prihodki rastejo vzporedno s številom uporabnikov javnega prevoza, tudi brez prihodka od prodaje vozovnic. Model Talina je mogoče prava pot, a ne za vsa mesta, tudi ne za nemška, ki so pogosto v rdečih številkah. Tveganje je tudi to, da se naložbe v javni promet znižajo, če se gospodarske razmere poslabšajo. Poleg tega Talin ali katero koli drugo mesto ne more v nedogled povečevati števila prebivalcev, čeprav je zdaj denarja dovolj tako za širjenje mrež kot gradnjo nove proge mestne železnice do letališča.

Verjetno je ugotovitev primerov to, da brezplačen javni prevoz pravzaprav ni potreben. Primeri mest, ki so zelo zmanjšala delež avtomobilov, namreč ne kažejo na brezplačen javni prevoz, temveč na temeljito izboljšanje kolesarske infrastrukture in povečanje uporabnosti in priročnosti avtobusov, tramvajev in metrojev. Slednje je nekoliko povezano s cenami, saj mora biti javni prevoz cenejši od avta, še bolj pa s frekvenco voženj in hitrostjo poti do cilja. V kolesarskem Kobenhavnu stane vozovnica za javni prevoz več kot 180 evrov na mesec, v Londonu, ki ni ravno vzor prometa, pa 230 evrov. Razmerje med ceno javnega prevoza in ceno prevoza z avtom pa je mogoče obrniti v prid prvemu tudi s parkirninami in drugimi mestnimi taksami.