

USPEL MEDNARODNI SEMINAR O ŽELEZNIŠKEM POTNIŠKEM PROMETU IN KOLESARJENJU KOT ALTERNATIVI UPORABI OSEBNEMU AVTOMOBILU

V sredo, 11. 5. 2016, se je malo pred 9 uro zjutraj iz vlaka, ki je pripravljal iz Ljubljane, na železniški postaji v Borovnici vsulo neobičajno veliko potnikov, tudi takih z (zložljivimi) kolesi. Med njimi so bili tudi nizozemski veleposlanik, poslanec DZ RS, visoki državni uradniki, predstavniki znanih nevladnih organizacij, novinarji in ostali. Odpravili so se do gostilne Godec na seminar, ki so ga ob podori sklada CIVITAS Activity v sodelovanju z mrežo CIVINET Slovenija-Hrvaška-Jugovzhodna Evropa organizirale Občine Borovnica, Slovenske kolesarska mreža in Koalicija za trajnostno prometno politiko.



UVODNI NAGOVORI – IZ LOKALNE PREK NACIONALNE DO EVROPSKE PERSPEKTIVE VLOGE ŽELEZNIŠKEGA POTNIŠKEGA PROMETA IN NJEGOVIH KOMBINACIJ S KOLESARJENJEM



Po nagovoru njegove ekscelence veleposlanika Kraljevine Nizozemske v Republiki Slovenji g. **Barta Twaalfhovna**, ki je udeležence pozdravil kot predstavnik države, v kateri ima 17 milijonov državljanov kar 23 milijonov koles in trenutno predseduje EU ter lahko služi za zgled integriranosti kolesarstva v prometni sistem ter železniškega in kolesarskega prometa, je udeležence pozdravil župan Občine Borovnica g. **Bojan Čebela**. Predstavil je občino kot kraj, ki ima bogato železniško tradicijo in velik delež prevozov na delo in v šolo z vlakom, ki si ga želi še povečati z ureditvijo varnih poti do železniške postaje ter izgradnjo sodobnega parkirišča za avtomobila in kolesarnico ob

železniški postaji. Izpostavil je dobre odnose med občino in Slovenskimi železnicami, a ob tem opozoril tudi na težave, ki jih bo potrebno v dialogu čim prej rešiti – prenos lastništva zemljišč ob postaji na občino kot pogoj za kandidiranje za evropska sredstva za P+R in B+R, prenova postaje z izvennivojskim dostopom do potniških peronov z obeh strani proge, zmanjšanje hrupa z zamenjavo tirnih vozil z manj hrupnimi ter postavitvijo protihrupnih ograj ter zmanjšanje obremenitev okolja z okolju neprijaznimi kemikalijami zaradi vzdrževanja proge. Na koncu je udeležencem zaželel uspešno delo in prijetno bivanje v Borovnici ter jih povabil, da se 16. 7. 2016 udeležijo osrednje prireditve v okviru Praznika borovnic 2016, na katero bo mogoče iz Ljubljane in nazaj priti tudi s kombinacijo rečnega, kolesarskega in železniškega prevoza.

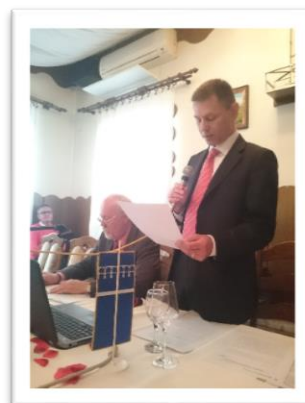


[Pomen železnice za občino Borovnica nekoč, danes in v prihodnje](#)



Predsedujoči srečanju **Vlado Babić**, koordinator mreže CIVINET Slovenija-Hrvaška-JVE (<http://civinet-slohr.eu/slo>), je nato besedo predal poslancu DZ RS in podpredsedniku Odbora za infrastrukturo, okolje in prostor **dr. Francu Trčku**. Ta je opozoril na odsotnost dejanske trajnostne prometne politike v državi, neskladje med sredstvi in ukrepi za izboljšanje mobilnosti na nacionalni in lokalnih ravneh ter izrazil skepso, da bo mogoče stanje bistveno izboljšati z regijsko nekoordiniranimi ter finančno podhranjenimi celovitimi prometnimi strategijami na ravni občin. Državni sekretar za promet na Ministrstvu za infrastrukturo **mag. Klemen Grebenšek** je opozoril na dolgoletno zapostavljenost

financiranje razvoja železniškega sistema v Sloveniji času po osamosvojitvi ter izpostavil usmeritve in prizadevanja v zadnjem desetletju za to, da železnica spet postane hrbtenica prevoza tovora in potnikov v Sloveniji, za kar je država dokapitalizirala železnice ter v Operativnem programu za izvajanje evropske kohezijske politike (<http://www.eu-skladi.si/kohezija-do-2013/2014-2020/operativni-program-za-obdobje-2014-2020>) namenila 403 milijone od skupno 471 milijonov evrov sredstev iz evropskih skladov. Izpostavil je, da imamo s Strategijo razvoja promet prvič vsa področja prometa v enem dokumentu in da se pripravlja Nacionalni program razvoja prometa, v katerem bodo opredeljeni operativni ukrepi.



Ob koncu uvodnega dela je vodja Službe za prodajo in marketing SŽ-potniški promet d.o.o. **g. Gorazd Hartner** pozdravil udeležence v imenu holdinga SŽ in poudaril, da se železnice zavedajo pomena razvoja potniškega prometa za doseganje okoljskih in mobilnostnih ciljev, katerim je Slovenija zavezana kot članica EU, prav tako pa tudi tega, da bodo morale s svoje strani prispevati k temu, da



bodo različne možnosti kombiniranja železniškega prevoza in uporabe kolesa postale bolj dostopne in prijazne uporabnikom. Vendar boljša somodalnost kolesa in JPP ni samo stvar železnic, ampak tudi države, lokalnih skupnosti in drugih koncesionarjev javnega potniškega prometa. Kolesarske in ostale nevladne organizacije, ki delujejo na področju trajnostne mobilnosti ter občine se morajo tudi zavedati, da železnice niso več enovit sistem in morajo skupaj s turističnim gospodarstvom, ki zelo malo povprašuje po železniškem prevozu in tudi premalo izpostavlja kombinacije uporabe vlaka in kolesa kot pomembne razvojen niše, izvajati konstruktiven pritisk na to, da vsi deli železniškega sistema sinergijsko delujejo za izboljšanje storitev potniškega prevoza, tudi za potnike s posebnimi potrebami.

STRATEGIJE IN ŽELJE GLEDE RAZVOJA ŽELEZNIŠKEGA POTNIŠKEGA PROMETA V SLOVENIJI, A TUDI PRVI KORAKI V PRAVO SMER IN DOBRE PRAKSE

V prvem delu seminarja, ki je obravnaval razvoj železniškega potniškega prometa je uvodoma direktor Direktorata za promet na Ministrstvu za infrastrukturo **mag. Bojan Žlender** spomnil, da Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (http://www.mzi.gov.si/si/dogodki/strategija_razvoja_prometa_v_rs/) opredeljuje prioriteto obravnavo sistem JPP in železnice kot njegove hrbtenice. Evropska sredstva se bodo investirala v

jedno omrežje na baltskem (KP-LJ-MB-Šentilj) in sredozemskem (Sežana– LJ – Pragersko – Hodoš) koridorju. Zato bo potrebno zagotoviti skupno okoli 2 milijardi evrov, pri čemer bo do konca finančne perspektive 2014-2020 na voljo maksimalno 471 milijonov evrov. Nadgradnja in modernizacija regionalnih prog in modernizacija prevoznih sredstev (vsaj 25 garnitur) pa je ocenjena 500 milijonov evrov. Velik korak naprej na področju JPP bo skorajšnja uvedba integrirane vozovnice in uskladiitev vozni redov, ki se bo pilotno začela uvajati jeseni. Zaradi razpršene poselitve Slovenije pa je za povečanje deleža JPP pomembno tudi zagotoviti parkiranje osebnih prometnih sredstev in hiter prestop ponikov na intermdalnih vozliščih, za poseševanje kolesarskega prometa pa tudi varen dostop do njih ter varno parkiranje koles na vstopnih in končnih točkah, kjer je v večjih naseljih pomembno tudi zagotoviti možnost izposoje mestnih koles v neposredni bližini postaja JPP.



Politike in ukrepi v podporo povečanja železniškega potniškega prometa

ORGANIZIRAN KONSTRUKTIVEN PRITISK KOLESARJEV IN TURIZMA BI SPODBUDIL TUDI SLOVENSKE ŽELEZNICE

Besedo je potem ponovno dobil **Gorazd Hartner**. Opozoril je, da kolo zasede prostor za dva ali tri potnike, zato ob koničnih urah na vlake SŽ praviloma ni dovoljen vnos koles, razen zložljivih, saj imajo vlakovne garniture večinoma omejene možnosti za prevoz koles (od 2 do 8 koles) in potnikov s posebnimi potrebami (<http://www.slo-zeleznice.si/sl/potniki/izleti-in-prireditve/s-kolesom-na-vlak/>). Vlaki ICS pa sploh ne omogočajo prevoza koles. SŽ ne dohajo naraščajočega povpraševanja potnikov-kolesarjev. Evropski standar je sicer prevoz 10 koles na posameznem vlaku in vsaj to bodo poskušale SŽ ob nakupu novih 25 garnitur tudi upoštevati. Na progah, kjer lokalne skupnosti in ponudniki turističnih storitev kažejo velik interes za večji prevoz potnikov v turistični sezoni pa se SŽ prilagajajo tudi z večjo predelavo potniških vagonov za prevoz koles. SŽ pozdravljajo uvedbo integralne vozovnice in integriranega JPP, toda če vozni redi ne bodo ustrezno harmonizirani in se avtobusni prevoz ne bo prilagodil železniškemu tam, kjer ima ta očitne prednosti, optimalnih rešitev ne bo.

Vlak in kolo - alternativa avtomobilu

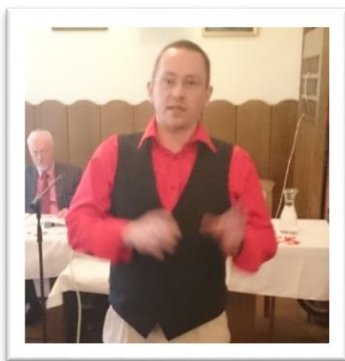


Predsednik *Mariborske kolesarske mreže mreže* (<http://kolesarji.org/mariborska-kolesarska-mreza-2/>) **Josip Rotar** je predstavil primer dobre prakse sodelovanja med organizacijo, ki jo vodi kot iniciatorjem projekta ter MO Maribor in Slovenskimi železnicami, s katerim so na pareli MO Maribor pred železniško postajo s pomočjo sredstev evropskega projekta TRAMOB (<http://www.tramob.si/trajnostna-mobilnost.html>) postavili varovano in pokrito kolesarnico v skupni vrednosti okoli 90.000 evrov. Kolesodvor, v katerega je mogoče vstopiti

samo z lastniško elektronsko kartico, so najprej lahko koristili samo lastniki mesečnih železniških vozovnic, sedaj pa ga lahko tudi lastniki avtobusnih vozovnic in upravniki sheme skupne uporabe avtomobila, s čimer so dosegli 70% zasedenost kolesarnice.

Kolo - vlak - kolesodvor

KAKO NA PODLAGI AVSTRIJSKIH IZHKUŠENJ IZUMITI SLOVENSKO INAČICO UČINKOVITEGA PRIMESTNEGA POTNIŠKEGA PROMETA IN SOMODALNOSTI VLAKA IN KOLESA?



Pri del seminarja je sklenilo daljše in zelo zanimivo predavanje **Tadeja Brezine** s *Tehniške univerze na Dunaju*. Po njegovem mnenju sta kljub razlikam v velikosti in razvitosti mreže avstrijski in slovenski železniški potniški promet zelo podobna, saj je v avstrijskem primeru 50- 85% potovanj krajših od 50 km, v slovenskem pa od 42 km, zaradi razpršene poselitve pa v obeh državah javni promet dobiva na pomenu v urbanih centrih in izgublja na podeželju. Za razliko od Avstrije, kjer so številne regionalne in lokalne železniške proge v lasti zveznih dežel in/ali občin je v Sloveniji ves železniški sistem v lasti države, Avstrija pa lahko služi kot primer kako je mogoče z lokalnim lastništvom in pobudo uspešno razvijati z vidika državnega železniškega sistema nezanemljive oz. nedonosne regionalne oz. lokalne storitve potniškega prevoza, ob tem pa ohraniti enotnost tehničnega upravljanja železniškega sistema ter razvoja njegovih strateških delov. Tako je v obeh državah smiselno zasnovati največji del železniškega potniškega prometa kot primarni železniški promet ter s tem izkoristiti prednosti neposrednih regionalnih železniških koridorjev za dostop v središče urbanih centrov, železniško infrastrukturo v mestih pa tudi za mestno-primestni prevoz potnikov. Zaradi primestne zančilnosti prevoza, ki zahteva postajališča na relativno kratkih razdaljah, ni potrebe po velikih končnih hitrosti, temveč je pomembno hitro pospeševanje vozil, prav tako pa hiter in enostaven prestop s koles, avtobusov in osebnih avtomobilov na vlake, ki morajo voziti v taktu (na četrto ali pol ure) ter integrirana vozovnica s spremljajočimi storitvami (parkiranje) za kar je potreben skupen nastop ponudnikov JPP. Sistem mora omesti visoko zmogljivost, kar zagotavlja le sodobna infrastruktura, z ukrepi urbanističnega načrtovanja in arhitekturnimi rešitvami pa je potrebno zagotoviti tudi ustrezno gostoto poselitve in prometne dostopnosti železniških intermodalnih vozlišč, tudi za kolesarje in pešce. Svoj nastop je zaključil z mislijo računalniškega pionirja in znanstvenika Alana Keya: „*The best way to predict the future is to invent it*“.

[Načrtovanje razvoja primestne železnice kot hrbtnice večmodalne transportne verige](#)

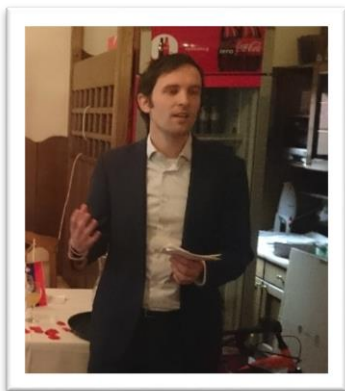
PREIZKUS VISOKO ZMOGLJIVIH ZLOŽLJIVIH ELEKTRIČNIH KOLES SLOVENSKEGA PROIZVAJALCA

Po odmoru, v katerem so lahko udeleženci na parkirišču nasproti gostilne Godec tudi preizkusili zelo zmogljiva zložljiva kolesa slovenskega proizvajalca Electrom (<http://www.electrom.si/>) so v drugem delu seminarja udeleženci obravnavali različne vidike in dobre prakse kombiniranja prevoza z vlakom in kolesom z namenom prihoda na delo oz. v šolo ter izletniških in turističnih potovanj.



KO KRALJICE KOLESARIJO IN ŽELEZNICE PONUJAJO SISTEM IZPOSOJE KOLES

Eduard Röntgen iz svetovalnega podjetja za javni transport *Inno-V* (<http://www.inno-v.nl/en/>) iz Amsterdama je opozoril, da je bilo tudi na Nizozemskem pred 30 leti kolesarjenje zapostavljeno in da je bilo v 30 letih narejeno ogromno majhnih, vendar v konsistentno kolesarsko politiko združenih korakov za izboljšanje pogojev in promocijo kolesarjenja, zaradi katerih se danes na Nizozemskem



četrtni poti v mestih opravi s kolesom, na poteh krajših od 5 km pa kar dobra tretjina, pri čemer nekatera mesta presegajo celo 40% delež kolesarjenja v deležu vseh opravljenih poti. Kolesarijo tudi kraljica in člani kraljevske družine, predsednik in člani vlade, poslovneži in medijske zvezde. Ker je nemogoče, da bi vsi kolesarji, ki želijo opraviti prve in zadnje kilometre svoje poti s kolesi, medtem ko večino razdalje na poti do delovnega mesta ali šole opravijo z vlakom, na vlake seboj vzeli kolesa, imajo številni dve kolesi, pri čemer je drugo parkirano v neposredni bližini železniške postaje, na kateri izstopijo. Drugi pa uporabljajo bodisi mestna kolesa ali pa javna kolesa v lasti nizozemskih železnic (www.OV-fiets.nl), ki so na 400 postajah po celi državi vzpostavile sistem, ki omogoča

brezplačno izposajo koles prvih 150 minut, a za razliko od mestnih koles zahteva, da se kolo vrne na mesto izposoje. V nadaljevanju je predstavil projekt **BiTiBi – Bike- Train – Bike** (<http://www.bitibi.eu/>), ki poteka v 8 mestih iz 4 držav, s katerim se prenašajo dobre prakse s področij primerne infrastrukture na železniških postajah, sprememb potovalnih navad v smeri kombinirane uporabe vlaka in kolesa in z njimi povezanih konceptov in orodij promocije.

[Rail transport & bike](#)

KO POSTAJA POTNIK, TUDI ČE IMA POSEBNE POTREBE, KRALJ!

Predstavniki avstrijskega s strani države ustanovljenega podjetja za zagotavljanje storitev na tirnih infrastrukturi **SCHIG** (<https://www.schig.com/>) **mag. Rudolf Sebastnik** je v uvodu svoje predstavitve najprej podrobno predstavil podjetje, ki je razdeljeno na sektorja za tovorni in potniški promet, ukvarja pa se tudi z urbano E-mobilnostjo, IKT rešitvami za železnico in ponudbo IKT storitev na železnici, mikro javnim prevozom in intermodalnimi storitvami za kolesarje. Podjetje ima pomembno vlogo pri strategiji de-avtmobilizacije mobilnosti v Avstriji, kjer je pri izbiri prometnega načina s 60% še vedno daleč v spredaj uporaba osebne avtomobila, sledita pešačenje z 20% in JPP s 17%, kolesarjenje pa ima samo 3% delež. Skladno s cilji podnebne politike, ki ima za cilj 60% zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov do leta 20150 naj bi ti deleži v omenjene letu znašali: avto 60%, JPP 17%, kolesarjenje 3% in pešačenje 20%. Na koncu svoje predstavitve je izpostavil, da so tudi v Avstriji pred desetletjem železnice smatrale uporabnike/potnike s pobudami in posebnimi zahtevami za moteč element, vendar pa so pred kratkim spoznale, da brez upoštevanja in vključevanja potnikov oz. njihovih vedno bolj raznolikih potreb in pobud v konkurenci z ostalimi ponudniki mobilnostnih storitev ne bodo preživele. To je bil tudi razlog za ustanovitev podjetja, v katerem je zaposlen in za vse večjo pozornost, ki jo dajajo sistematičnem razvoju storitev za kolesarje.



[Intermodal - Sustainable solutions first & last mile](#)

ČUDEŽNO OŽIVLJENA LOKALNA ŽELEZNIŠKA PROGA NA JUŽNEM TIROLSKEM

Zelo uspešno ožvitev opuščene lokalne železniške proge Merano-Malles v dolini Vinschgau na Južnem Tirolskem je predstavil predstavnik ingetiranega lokalnega javnega transportnega podjetja



SAD-trasporto locale (<https://www.sad.it/>) ter idejni oče in gonilna sila projekta **Helmut Moroder**. Proga je bila v 90-tih letih prejšnjega stoletja opuščena, potem pa leta 2005 ponovno oživiljena. Po prvotnem predlogu naj bi jo s 40 milijoni evrov za silo obnovili, kar ne bi omogočilo krajših potovalnih časov in boljših storitev. Vendar so strokovnjaki prepričali odločevalce, da je potrebno narediti zanesljivo, kvalitetno in varno progo, ki bo imela nizke operativne stroške, vendar pa bi to stalo 130 milijonov evrov. Prve dve leti so delali samo premostitvene objekte za izvennivojska križanja s cestnim prometom. Vse postaje imajo enak nivo perona in tal v vagonu, kar omogoča enostaven vstop za vse, tudi kolesarje in gibalno ovirane. Pred otvoritvijo prenovljene proge avtobusni prevozniki v dolini prepeljali milijon potnikov na leto. Po

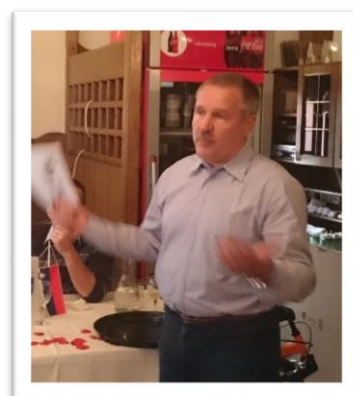
otvoritvi proge so se večino regionalnih avtobusnih prog v dolini ukinili, prebivalcem pa prvih 6 mesecev omogočili brezplačen prevoz z novimi udobnimi vlaki. Leta 2009 so na progi zabeležili že 2,7 milijona potnikov. Anketa je pokazala, da bi jih v primeru, da ne bi bilo železnice, 38% prebivalstva uporabljalo avtobusni prevoz, 41 % bi jih bilo vozniki avtomobila, 5 % sopotnikov v avtu, ostali pa se nebi opravili na poti. Ker kolesa zavzemajo dragocen prostor na zelo zasedenih vlakih poskušajo z nudenjem brezplačnih parkirnih mest za kolesa v varovanih kolesarnicah lokalne prebivalce usmeriti k rabi dveh koles: 1. kolesa od doma do vstopne postaje in 2. od izhodne postaje do cilja. Prevoz z železnico pa je zelo popularen tudi med turisti – kolesarji, ki jim je na voljo dneva karta za kolo. Vendar zmogljivosti prevoza kolesa na vlakih v turistični sezoni ne morejo slediti hitro rastočemu povpraševanju, zato so pred kratkim uvedli novost – turist odda kolo ob vstopu na železniško postajo, železnica pa mu do izstopne postaje kolo dostavi s kombijem.

[Vinschgau Railway - Best Practice](#)

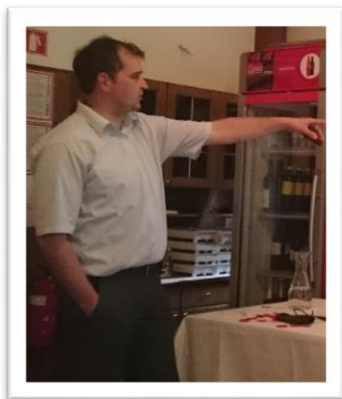
CIVILNA POBUDA ZA OŽIVITEV BOHINJSKE PROGE – PREDLOG PREDELAVE VLAKOVNIH GARNITUR ZA VEČJE MOŽNOSTI PREVOZA KOLES

Predstavniki *Operativne iniciative 110 let Bohinjske proge* **Matjaž Marušič** je uvodoma izpostavil razloge, zakaj obnoviti leta 1906 dograjeno Bohinjsko progo, ki je že po 1., zlasti pa po II. svetovni vojni izgubila vlogo pomembnega evropskega železniškega koridorja, v zadnjih letih pa potniški promet po njej poteka predvsem v turistične namene. Gre za tehnično izjemno gorsko progo, z einstveno smerjo in potekom trase, ki povezuje 3 države in kulture ter turistična središča na Gorenjskem ter v severni in južni Primorski in poteka skozi turistilno izredno privlačno in raznoliko krajino. Zlasti na primorski strani je zato v poletni sezoni na njej izreden naval kolesarjev na vlake, tako da železnice ne morejo slediti povpraševanju tudi v primeru, ko sprevodniki zanižajo na obe očesi in dovolijo, da se na vlakih kolesa postavijo kamor in kakor gre. Kolesarski aktivisti ter občini Tolmin in Bohinj so v okrobru 2015 v Tolminu organizirali posvet o pomenu Bohinjske proge za razvoj turizma v Bohinju in Posočju, ki ga je spodbudil projekt *Parkiraj in doživi naravo* (<http://www.tnp.si/spoznavati/projekti/1988>). Oblikovali so skupni memorandum za Bohinjsko progo, v katerem je eden izmed prvih ciljev izboljšanje pogojev za kolesarje. V nadaljevanju je strojevodja in strasten kolesar **Edo Sorč** podrobno predstavil predlog, da se na vseh garniturah, ki vozijo po progi, v enem oddelku odstrani polovica sedežev, s čimer bo omogočen prevoz 30-35 koles na garnituro.

[Pomen prevoza koles na vlakih za razvoj turizma ob Bohinjski progi](#)



UPORABNIŠKE IZKUŠNJE KOLESARJEV S SLOVENSKIMI IN HRVAŠKIMI ŽELEZNICAMI



Po odmoru sta kot uvod v delavnici predsednik *Slovenske kolesarske mreže* (<http://kolesarji.org/>) **Bojan Žižek** in **Goran Lameplj** iz *Sindikata biciklista Zagreb* (<http://sindikاتبiciklista.hr/>) in *Saveza za željeznico* predstavila uporabniške izkušnje kolesarjev na slovenskih in hrvaških železnicah ter podala primerjava režimov in cen prevoza kolesa na vlakih v obeh državah. Tako v Sloveniji kot na Hrvaškem so možnosti prevoza koles zelo omejene ter velikokrat odvisne od dobre volje službenega osebja, vstopi s kolesi na vlake in dostopi do prostorov za namestitve koles na vlakih so neustrezni, celo nove postaje niso prilagojene kolesarjem in gibalno oviranim. V obeh državah se dogaja, da vlaki, ki bi morali imeti prostor za kolesa, pridejo z vagonom, ki nima vagona

(prostora) za kolesa. Tudi na novih vlakih je slabo označeno kateri vagon je namenjen kolesom, zato kolesarji ob prihodu vlaka zbegano iščejo pravi vagon ter s tem ovirajo ostale potnike. V Sloveniji je sicer tako večji interes za prevoz koles na vlakih kot tudi večji delež vlakov, ki lahko sprejmejo vsaj nekaj koles. V obeh državah se potniki težko seznaniijo z natančnimi pogoji in konkretnimi možnostmi prevoza koles na vlakih in so izpostavljeni veliki negotovosti ali bodo res na vlak lahko vzeli tudi kolo. V Sloveniji velja režim nakupa dnevne vozovnice za prevoz kolesa, ki velja za vse prevoze v dnevu nakupa, ki pa jo je mogoče kupiti le na vlaku ob dovoljenju sprevodnika za vnos kolesa na vlak, medtem ko se na Hrvaškem prevoz koles plača po tarifnem ceniku, ki temelji na razredih dolžine prevoza. Na Hrvaškem velja prepoved vnosa kolesa v mestnem in primestnem prometu (Zagreb) med 5:30-9:00 in 13:00-18:00, medtem, ko ta v Sloveniji ni natančno določena in je v praksi odvisna od dejanske oz. pričakovane zasedenosti vlaka, o kateri pa arbitrano odloča spremljevalno osebje, ki se sicer v splošnem trudi ustreči kolesarjem, a se je že tudi zgodilo, da sprevodnik ni hotel vzeti na vlak nobenega kolesarja z utemeljitvjo, da jih je preveč, da bi ustregel vsem. Na Hrvaškem so pred kratkim sprejeli prvi pravilnik o izgradnji kolesarske infrastrukture, ki zahteva tudi postavitve stojal za kolesa na železniških postajah, ki morajo dosegati 10% števila potnikov. Kot primer dobre prakse pa se na Hrvaškem lahko pohvalijo s sistemom izposoje mestnih koles *Nextbike* (www.nextbike.hr/), ki v štirih mestih omogoča lastnikom železniških vozovnic brezplačno dnevno uporabo kolesa do 150 minut. Izboljšanje stanja v obeh državah zahteva veliko sodelovanja in dialoga med predstavniki železnic, pristojnih vladnih institucij in kolesarskih zagovorniških organizacij, pa tudi ponudnikov turističnih storitev.



[Izkušnje uporabnika - Slovenska kolesarska mreža](#)

[Bicikl i vlak - izkušnje uporabnikov na Hrvaškem](#)

DELAVNICA: S KOLESOM NA VLAK – VSAKODNEVNE POTI

Na delavnici so udeleženci idnetificirali naslednje ključne izzive:

- Vlak se praktično v političnem in javnem diskurzu ne obravnava več kot prometno sredstvo za potniški promet. Železniški potniški promet mora spet postati sestavina urbanizem in mobilnost prebivalcev.



- Dobra praksa: Na 3.000 prebivalcev v Švici mora biti dnevno 20 linij JPP.
- Izobraževanje odločevalcev
- Integriranje celovitih zagovorništ (vključevanje zunanjih stroškov prometa v prostorsko načrtovanje).
- Kapacitete
 - Prilagoditev vozni garnitur (več prostora za kolesa)
 - Vozni redi – prilagoditev (harmonizacija vozni redov, da se lahko prestopa s kolesom iz vlaka na vlak, iz vlaka na avtobus, frekvence vlakov)

- Vzpostavitev sistemov izposoje koles v mestih pri postajah – bike sharing
- Postavitev varnih kolesarnic (pokrite, nadzorovane, kolesarjem prijazne – lokacija, dostop)
- Cene za kolo – stimulaturna (subvencioniranje iz zun. stroškov avtomobilskega prometa)
- Medosebna komunikacija
 - Označevanje
 - Izobraževanje
 - Informiranje

DELAVNICA: S KOLESOM NA VLAK KOT TURIST

Udeleženci so na delavnici kot najpomembnejše ukrepe za “več vlakov prevaža več kole” izpostavili:

- Mreženje in lobiranje predstavnikov kolesarskih (zagovorniških) organizacij, lokalnih skupnosti (ob železniških progah) in turističnega gospodarstva oz. turističnih združenj
 - Lobiranje od spodaj navzgor s povezovanjem kolesarskih pobud, mrež in klubov
 - Izvajanje medijsko prodornih akcij pritiska (“kolesarska okupacija vlakov”)
 - Mreženje kolesarskih NVO, lokalnih skupnosti in turističnih organizacij
 - Posvet na pobudo NVO v organizaciji znane turistične destinacije
 - Nujnost pritiska navzdol preko informiranja in lobiranja poslancev DZ RS in visokih predstavnikov političnih strank
 - Individualni stiki, potem posvet v Državnem svetu z udeležbo uglednih predstavnikov turističnega gospodarstva in strokovnjakov iz tujine
- Promocijo (množičnih) izletov in turističnih potovanj s kolesom
 - Promocijski izleti v turistične destinacije ob železnici
 - Predstavitve najboljših praks v medijih
- Razvoj turističnega produkta “z vlakom in kolesom doživi Slovenijo»

