

Slovenske železnice d.o.o

g. Dušan Mes – generalni direktor

Kolodvorska 11

1506 Ljubljana

Slovenske železnice – Potniški promet d.o.o.

Mag. Boštjan Koren - direktor

Kolodvorska 11

1506 Ljubljana

ZADEVA: Odprto pismo v zvezi z nakupom novih vlakovnih garnitur ter prevozom kolesarjev in drugih potnikov s posebnimi potrebami na vlakih Slovenskih železnic

Maribor, 26. 9. 2016

Spoštovana g. Mes in mag. Koren!

Na vas se obračamov zvezi z nakupi novih potniških vlakovnih garnitur na Slovenske železnice (SŽ) v imenu spodaj podpisanih organizacij, ki si prizadevamo za razvoj trajnostne mobilnosti, somodalnega in intermodalnega prometa, zelenega turizma in varstva okolja. Z nakupom garnitur, ki omogočajo večjo uporabo kombinacije kolesa in prevoza z vlakom, bi podprli svež in uveljavljajoči se trend povečevanja javnega prevoza v povezavi s kolesarjenjem in hojo. Ta optimistični trend v zadnjih dveh letih je rezultat sprememb življenjskega sloga v smeri aktivnega in zdravega življenja, pa tudi uvedbe subvencioniranja vozovnic za javni promet in prvih korakov v smeri enotne vozovnice. Slovenski uporabniki, ki se na svojih potovanjih že malo čez mejo srečujejo z neprimerno boljšimi razmerami železniškega prevoza, bodo v tem prepoznali prizadevanja SŽ za izboljšanje storitev potniškega prometa tudi za potnike s posebnimi potrebami. To je pomembno zlasti za mlade, ki si še ustvarjajo svoje potovalne navade in želijo odkrivati svet na drugačen način. Naš predlog pa poleg kolesarjev upošteva tudi interese družin z majhnimi otroci ter oseb z gibalnimi motnjami.

Zanimanje za **kombiniran prevoz s kolesom in vlakom** narašča tako v Sloveniji kot v sosednjih in večini drugih evropskih držav. Naši zahodni sosedi razvijajo uspešne potniške storitve in turistične produkte, ki temeljijo na kombinaciji potovanja s kolesom in vlakom. Naj omenimo:

- kolesarsko-turistični vlak *Micotra*, ki prevaža kolesarje v Furlaniji - Julijski krajini in do Beljaka,
- razvoj kolesarskega turizma v povezavi z železniškim prevozom na Južnem Tirolskem,
- izreden porast prevoza koles med Lienzem in Innichenom ob mednarodni *Dravski kolesarski poti* ter
- prevoz kolesarjev z vlaki ob najbolj obiskani evropski kolesarski daljinski povezavi ob Donavi med Regensburgom in Dunajem.

Po deležu s kolesi prevoženih poti so resda v vrhu Nizozemci in Danci, ki imajo tudi bistveno večje zmogljivosti za prevoz koles na vlakih. Toda bistveno večji delež kolesarjev in prevozov koles na vlakih kot Slovenija ima sosednja Madžarska. Na področju posodobitve voznega parka nas dohiteva in prehiteva tudi Hrvaška.

Izognilimo se preteklim napakam!

V minulem desetletju in pol se je stanje glede zmogljivosti prevoza koles na vlakih *poslabšalo* kljub *naraščajočemu* povpraševanju domačinov in tujih potnikov. Na začetku tisočletja SŽ niso nabavile vlakovnih garnitur, ki bi povečale zmogljivosti za prevoz potnikov s posebnimi potrebami (prevoz koles, invalidskih vozičkov in otroških vozičkov). Ne glede na takratna opozorila Ljubljanske kolesarske mreže glede nakupa prijaznih vlakovnih garnitur za potnike s posebnimi potrebami so se zmogljivosti celo zmanjšale: »Gomulke«, ki so lahko prevažale vsaj 16 koles, so zamenjali Siemensovi vlaki Desiro, ki lahko v najboljšem primeru nemoteče za ostale potnike prepeljejo 4 kolesa.

Izkoristimo okno priložnosti!

Sedaj je ključni trenutek, da v Sloveniji sledimo sodobnim trendom na področju mobilnosti, intermodalnosti in somodalnosti. Po naših informacijah ste na SŽ tik pred nakupom novih potniških vlakovnih garnitur. Odloča se o tem, ali bomo le deloma nadomestili zamujeno ali pa naredili bistveni korak na področju somodalnosti kolesarjenja in železniškega potniškega prometa ter prevoza potnikov s posebnimi potrebami. To je eden od pomembnih korakov k povečanju zasedenosti vlakov ter s tem poslovanja železniškega potniškega prometa v Sloveniji kot tudi razvoja pomembne turistične niše.

Naj ob tem dodamo, da **ustrezne kolesarnice ob železniških postajah** skupaj z varnejšimi kolesarskimi potmi do njih ter javnimi sistemi izposoje koles lahko bistveno povečajo privlačnost prevoza z vlakom, saj kolesa omogočajo »napajanje« vlakov s potniki v polmeru vsaj 5 km od postaje, ob tem pa zahtevajo za parkiranje od 5 do 10-krat manj prostora od osebnih avtomobilov. S kolesarjenjem v primerjavi s pešačenjem pokrijemo okoli 10-krat večje območje. Različne kombinacije uporabe železniškega prevoza in kolesarjenja lahko predstavljajo resno alternativo prevozu z avtomobilom tako na delo kot v prostem času.

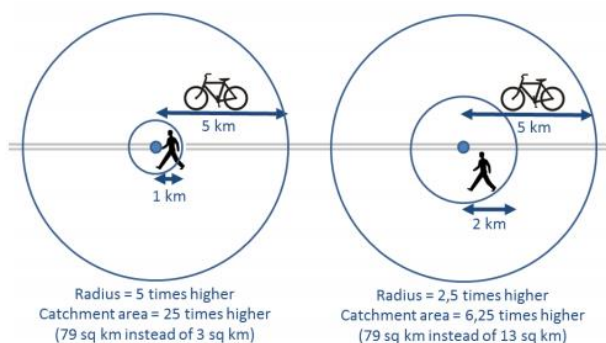


Figure 18: The catchment area of a railway station on foot or by bike compared

Pri **nakupu novih vlakovnih potniških garnitur** pa od Slovenskih železnic pričakujemo, da boste upoštevali naše predloge glede izboljšanih zmogljivosti in storitev za prevoz potnikov s posebnimi potrebami:

NOV MINIMALNI STANDARD

- **Omogočanje neoviranega prevoza vsaj 20 koles na vseh novih vlakih ter vsaj 50 koles na vsaki peti novo nabavljeni vlakovni garnituri, oz. vlakovnih kompozicij z modularnimi platformami, ki omogočajo bodisi večje število sedežev bodisi prevoz večjega števila koles.**
- **Vsaj dvakratno povečanje števila starih vlakovnih garnitur s posebnim vagonom za prevoz koles.**

PREDELAVA OBSTOJEČIH GARNITUR

- **V Siemensovih garniturah »Desiro« (podobno kot na dizelsko-motornih garniturah 813) naj se odstranita dve vrsti sedežev ob sredinskih vhodnih vratih oz. naj se običajni sedeži nadomestijo z dviznimi. S tem se pridobi dodatni prostor za prevoz 10 koles oziroma 4 invalidskih ali otroških vozičkov.**
- **Prilagoditev dizelmotornih garnitur 813 za povečan prevoz koles v glavni kolesarski sezoni, v skladu s principom, ki ga je predlagala Operativna iniciativa za Bohinjsko progo (v nadaljevanju OI BP) in sicer: z odstranitvijo polovice sedežev v najmanjšem potniškem oddelku (kapaciteta do 30 koles) v vseh garniturah.**
- **Julija in avgusta pa dodatno na štirih garniturah na Bohinjski progi z odstranitvijo vseh sedežev v najmanjšem oddelku (kapaciteta do 45 koles).**
- **Predelava vseh garnitur 713 za prevoz 20 koles (z odstranitvijo sedežev v najmanjšem potniškem oddelku).**
- **Predelava ICS »Pendolino« - namesto opuščenega prostora za gostinske storitve oz. bifeja naj se uredi prostor za prevoz vozičkov in koles.**

NAKLADANJE, HRAMBA, MANEVIRANJE

- **Omogočanje vodoravnega nakladanja koles s potniškega perona na vlak (oz. v prostor za shranjevanje koles) brez nepotrebne dvigovanja, kar je še posebej pomembno za šibkejše oz. zelo mlade in starejše potnike.**
- **Omogočanje manevriranja med shranjenimi kolesi ter med vstopanjem in izstopanjem iz vlaka.**
- **Upoštevanje razdalje med shranjenimi kolesi, tako da se lahko na vlaku do njih dostopa brez težav.**
- **Ob dvižnih sedežih naj se omogoči stabilizacijo kolesa, da se med potjo ne premika, kar je mogoče doseči z zategljivim pasom iz blaga.**
- **V primeru uporabe kovinskih stojal morajo biti ta obložena z materiali, ki zmanjšajo možnosti poškodb okvirja.**

VOZNI RED in FREKVENCA

- **Raztegnitev/podaljšanje obdobja povečanih kolesarskih kapacitet na vlakih.**
Kolesarska sezona ne traja samo poleti. Traja od začetka aprila do konca novembra!
Vlakovne garniture s posebnimi vagoni za prevoz koles naj tako vozijo med 15. 4. in 15. 11. in ne kot sedaj le med 15. 6. in 30. 9.
- **Prilagoditev odhoda »kolesarskih vlakov« potrebam potnikov.** *Vlak z vagonom za prevoz koles npr. tako sedaj iz Ljubljane proti Kopru krene šele ob 9:30, vrača pa se že ob 14:44, kar je neprimerno tako z vidika kolesarjev kot ostalih potnikov, ki pridejo na enodnevni obisk na Obalo.*
- **Uvedba novih »kolesarskih vlakov«:**
 - *iz Ljubljane proti Jesenicam in proti Dobovi,*
 - *vikend-kolesarski-vlaki proti Kamniku,*
 - *vikend-kolesarski-vlaki proti Novemu mestu oz. Metliki ter*
 - *vikend-kolesarski-vlaki iz Maribora proti Dravogradu in Ormožu (Dravska kolesarska pot).*
 - *uvedba vlakov ob koncih tedna v poletni sezoni na relaciji Nova Gorica – Sežana ter dodatnega sezonskega vlaka na relaciji Sežana – Nova Gorica – Jesenice, kot jih predlaga OIBP.*

Slovenske železnice so letos sicer storile pomemben korak naprej glede prevoza kolesarjev na Bohinjski progi, saj so v sodelovanju in s konkretno podanimi predlogi OI BP s predelavo obstoječih vlakov bistveno povečale zmogljivosti za prevoz koles na tej progi, na kateri je sicer med leti 2007 in 2015 prevoz koles narasel za več kot 2-krat (s slabih 3.000 na dobrih 6.000 na leto). Ta primer lahko služi kot dobra praksa sodelovanja med SŽ, lokalnimi turističnimi organizacijami, angažiranimi železničarji-kolesarji in kolesarskimi organizacijami, ki kaže, da je stanje z dobrim sodelovanjem mogoče bistveno izboljšati brez velikih stroškov in investicijskih vložkov. In seveda kot zgled, ki ga kaže tudi z Vašo podporo čim prej posnemati tudi drugje.

Opozarjamo pa, da se načrtuje nakup bistveno premajhnega števila novih dizelsko-motornih garnitur (po naših informacijah samo 5), kar je glede na potrebe in zastarelost obstoječih garnitur precej premalo. Velika večina novih dizelsko-motornih garniture naj bi imela le dva člena, oz. maksimalno kapaciteto prevoza 100–120 potnikov, kar je prav tako bistveno premalo.

Smo v trenutku, ko se lahko popravijo stare napake in se nameni somodalnosti in intermodalnosti vlaka in koles nov zagon tako na poteh po vsakdanjih opravkih kot tudi v prostem času. Tako predlagamo, da se čim prej sestanemo in o omenjenih zadevah pogovorimo ter dosežemo dogovor, da tudi naš predstavnik sodeluje pri opredelitvi kriterijev in odločanju o nakupu novih potniških vlakovnih garnitur Slovenskih železnic.

Iniciativna skupina »**Za potnikom s posebnimi potrebami prijazen javni potniški promet**«:

Bojan Žižek, predsednik, Slovenska kolesarska mreža



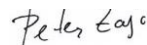
dr. Matej Ogrin, Koalicija za trajnostno prometno politiko



Marko Lenarčič, sekretar, Gospodarsko interesno združenje za pohodništvo in kolesarstvo



mag. Peter Zajc, koordinator, konzorcij odprimopoti.si"



Marko Peterlin, direktor, Inštitut za politike prostora



Andrej Zalokar, koordinator, Svetovalni organ Gorenjske za razvoj kolesarstva Gorenjske



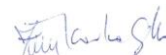
Klemen Langus, Operativna iniciativa za Bohinjsko progo (OI BP)



Josip Rotar, Center mobilnosti Maribor



mag. Živa Kavka Gobbo, predsednica, Focus, društvo za sonaraven razvoj



mag. Uroš Brankovič, direktor, Center za razvoj podeželja



Kranj

V vednost:

4

- dr. Peter Gašperšič, minister za infrastrukturo
- g. Zdravko Počivalšek, minister za gospodarski razvoj in turizem
- mag. Bojan Žlender, vodja Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko, Ministrstvo RS za infrastrukturo
- g. Gorazd Hartner, vodja Službe za prodajo in marketing, SŽ-potniški promet d.o.o.
- dr. Peter Verlič, direktor, Prometni inštitut Ljubljana

Kontaktna oseba za področje izboljšanja storitev prevoza koles na vlakih Slovenskih železnic:

Bojan Žižek, predsednik, Slovenska kolesarska mreža, 031 329 586, bojan.zizek@kolesarji.org