**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 pripreljal 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 ***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 kandidiranej za evropska sredstva za P+R in B+R, prenova postaje z izvennivojskim dostopom do potniških peronov z obeh strani proge, zmanjnšanje 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.

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 infrastukturo, 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 podhranjemi celvovitimi prometnimi strategijami na ravni občin. Državni sekretar za promet na *Ministrstvu za infrastruktro* ***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 katerm 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 RS* (<http://www.mzi.gov.si/si/dogodki/strategija_razvoja_prometa_v_rs/>) opredeljuje prioritetno obravnavo sistem JPP in železnice kot njegove hrbtenice. Evropska sredstva se bodo investirala v jedrno omrežje na blastkem (KP-LJ-MB-Šentilj) in sredozemskem (Sežana– LJ – Pragersko – Hodoš) koridorju. Za to 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 ocenjnena 500 milijonov evrov. Velik korak naprej na področju JPP bo skorajšnja uvedba integrirane vozovnice in uskladitev voznih 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.

**ORGANIZIRAN KONSTRUKTIVEN PRITISK KOLESARJEV IN TURIZMA BI SPODBUDIL TUDI SLOVENSKE ŽELEZNICE**

Besedo je potem ponovno dobil **Gorazd Hartman**. Opozoril je, da kolo zasede prostor za dva ali tri potnike, zato ob koničnih urah na vlake SŽ praviloma ni dovoljenj 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 integiralne 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.

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 koritistili samo lastniki mesečnih železniških vozovnic, sedaj pa ga lahko tudi lastniki avtobusnih vozovnic in uprabniki sheme skupne uporabe avtomobila, s čimer so dosegli 70% zasedenost kolesarnice.

**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*. Naš rojak, ki je Slovenijo zapustil v otroških letih, se je opogumil in prvič v življenju predaval v slovenskem jeziku. Po njegovem sta kljub razlikam v vellkosti in razvitosti mreže avstrijski in slovenski železniški potniški promet zelo podobna, saj je v avstrijkem 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 nezanimive oz. nedonosne regionalne oz. lokalne storitve potniškega prevoza, ob tem pa ohraniti enotnost tehničnega upravljanja železniškega sistem ter razvoja njegovih strateških delov. Tako je v obeh državah smiselno zasnovati največji del železniškega potniškega prometa kot primetsni 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 postajališa na relativno kratkih razdaljah, ni potrebe po velikih končnih hitrosti, temveč je pomebno hitro pospešvanje vozil, prav tako pa hiter in enostaven prestop s koles, avtobusov in osebnih avtomobilov na vlake, ki morajo voziti v taktu (na četrt ali pol ure) ter integrirana vozovnica s spremljajočimi storitvami (parkiranje) za kar je potreben skupen nastop ponudnikov JPP. Sistem mora öimeti 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 pionorja in znastvenika Alana Keya: *„The best way to predict the future is to invent it“.*

**PREIZKUS VISOKO ZMOGLJIVIH ZLOŽLJIVIH ELEKTRIČNIH KOLES SLOVENSKEGA PROIZVAJALCA**

Po odmoru, v katerem so lahko udleleženci na parkirišču nasproti gostilne Godec tudi preizkusili zelo zmogljiva zložlijva 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 politko združenih korakov za izboljšanje pogojev in promocijo kolesarjenja, zaradi katerih se danes na Nizozemskem četrtin 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](http://www.OV-fiets.nl)), ki so na 400 postajah po celi državi vzpostavile sistem, ki omogoča brezplačno izposojo 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**/**](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.

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

Predstavnik 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 strotivami 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 osebnega 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.

**ČUDEŽNO OŽIVLJENA LOKALNA ŽELEZNIŠKA PROGA NA JUŽNEM TIROLSKEM**

Zelo uspešno oživitev opuščene lokalne železniške proge Merano-Mallesv dolini Vinschgau na Južnem Tirolskem je predstavil predstavnik ingetriranega lokalnega javnega transportnega podjeta *SAD-trasporto locale* (<https://www.sad.it/>) ter idejni oče in gonilna sila projekta ***Helmut Moroder***. Proga je bila v90-tih letih prejšnega stoletja opuščena, potem pa leta 2005 ponovno oživljena. 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 kolesaranicah lokalne prebivalce usmeriti k rabi dveh koles: 1. kolesa od doma do vstopne postaje in 2. od izhodne postajed 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.

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

Predstavnik *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 zamižijo 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 katerm 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.

**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://sindikatbiciklista.hr/>) in *Saveza za željeznicu* 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 namestitev 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 seznanijo 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 natačno 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 vzeli 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 infrastukture, ki zahteva tudi postavitev stojal za kolesa na železniških postajah, ki morajo dosegati 10% števila potnikov. Kot prmer dobre prakse pa se na Hrvaškem lahko pohvalijo s sistemom izposoje mestnih koles *Nextbike* ([www.nextbike.hr/](http://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 inštitucij in kolesarskih zagovorniških organizacij, pa tudi ponudnikov turističnih storitev.

**DELAVNICA: S KOLESOM NA VLAK – VSAKODNEVNE POTI**

Na delavnici so udeleženci idnetificirali naslednje ključne Izzive:

* Vlak se praktično v političnem in javnem diskurzu ne obravnavo 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 zagovorništev (vključevanje zunanjih stroškov prometa v prostorsko načrtovanje).
* Kapacitete
	+ Prilagoditev voznih garnitur (več prostora za kolesa)
	+ Vozni redi – prilagoditev (harmonizacija voznih 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 – stimulativna (subvencioniranje iz zun. stroškov avtomobilskega prometa)
* Medosebna komunikacija
	+ Označevanje
	+ Izobraževanje
	+ Informiranje

**DELAVNICA: S KOLESOM NA VLAK KOT TURIST**

Udeleženci so na delavnici kot najpomebnejše 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 povezovanje 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 znante 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
	+ Predstavitev najboljših praks v medijih
* Razvoj turističnega produkta “z vlakom in kolesom doživi Slovenijo«