

OBVESTILO ZA JAVNOST

VLAK IN KOLO – ALTERNATIVA OSEBNEMU AVTOMOBILU NA VSAKDANJIH IN TURISTIČNIH POTEH

Gostilna Godec, Borovnica, Slovenija, sreda, 11. maj 2016

V Sloveniji se danes o razvoju potniškega železniškega prometa skoraj ne govori, čeprav je opredeljen kot hrbtenica integralnega sistema javnega potniškega prometa, ki naj bi v večji meri zaživel jeseni z uvedbo enotne vozovnice in uskladitvijo voznih redov med koncesionarji. Ob nenehnem in z vidika gospodarstva razumljivem izpostavljanju nujnosti investicij v železniško infrastrukturo kot osnovo za logistične dejavnosti, se ustvarja vtis, kot da je potniški železniški promet bolj kot ne motnja pri povečanju obsega in konkurenčnosti prevoza blaga po tirih. Pri tem se pozablja, da je tudi udoben, zanesljiv in hiter prevoz potnikov eden od pomembnih dejavnikov gospodarskega razvoja, saj zmanjšuje izpostavljenost stresu pri prevozu na delo in v šolo ter s tem izboljšuje produktivnost zaposlenih in učeh, da o zmanjšanju prometne gneče ter izpustov zdravju ljudi in podnebju škodljivih plinov sploh ne govorimo. Kot kažejo primeri iz sosednjih Avstrije, Italije in Madžarske pa imata železniški oz. dobro integriran javni potniški promet pomembno vlogo tudi pri razvoju turizma.

Vendar tudi pogosti, zanesljivi, udobni in hitri vlaki in avtobusi celo ob dobri usklajenosti voznih redov in enostavnem prestopanju z enim na druge le težko zadostijo naraščajoče potrebe po mobilnosti, ki jim je izpostavljena večina prebivalstva. Ko gre za prve in zadnje kilometre poti pešačenje večinoma vzame preveč časa in ljudje se tako pač usedejo v svoje avtomobile in ko si že enkrat v avtu te takoj zamika, da bi se z njim v panju, da ne bo zastojev in da bo našel parkirano mesto nekje v bližini kar odpeljal do cilja. In tako smo spet priča zastojev na cesti in mukotrpnemu iskanju parkiranih mest.

Na Nizozemskem in Danskem so zato že pred časom pristopili k temu, da z ukrepi prometne politike spodbujajo ljudi k temu, da prve in zadnje kilometre svojih vsakdanjih poti opravijo s svojimi in/ali izposojenimi (mestnimi) kolesi ter pri tem dosegli zavidljive rezultate. Na Nizozemskem se tako kar tretjina tistih, ki se vozijo v službo ali v šolo z vlakom za prihod do vlaka uporabi kolo, ki ga lahko zaščiteno pred vremenskimi vplivi in krajino parkira v neposredni bližini železniških peronov. Slaba petina omenjenih pa kolo uporabi tudi, ko se pripelje v kraj službe oz. šole. Tem zglede sledi vedno več držav in mest, med drugim tudi sosednja Avstrija, ki skupaj z Italijo lahko ponudi tudi najboljše prakse kako z oživiljenjem stranskih in nekoč opuščanju zapisanih prog spodbuditi razvoj novih uspešnih turističnih zgodb in produktov. Neneznost pa so do kolesarjev prijazne železnice prijazne tudi do drugih potnikov s posebnimi potrebami – oseb na oz. v vozičkih, tako majhnih otrok kot oseb s telesnim hendikepom.

Z namenom, da na vse to opozorimo in da se te zgodbe slišijo tudi iz ust tistih, ki so v sodelovanju pri njihovem uspešnem sodelovanju smo se v času, ko se sprejemajo pomembne odločitve glede razvoja železniške infrastrukture in nakupa potniških železniških garnitur odločili organizirati seminar in delavnico. Ne brez razloga v Borovnici, saj gre za kraj, ki ga je zaznamovala gradnja Južne železnice, ki ima enega največjih deležev prevozov na delo in v šolo z vlaki v Sloveniji ter pri svojem razvoju stavi na razvoj železniškega prometa ter njegove somodalnosti in intermodalnosti s kolesarjenjem.

Udeležence bodo uvodoma pozdravili Nj. ekselencija nizozemski veleposlanik *g. Bart Twaalfhofen*, podpredsednik Odbora za infrastrukturo, okolje in prostor *dr. Franc Trček* (oba bosta na dogodek verjetno prišla s kombinacijo vlaka in kolesa), državni sekretar *mag. Klemen Grebešek* in predstavnik Slovenskih železnic.

Izvedbo dogodka, ki poteka tudi kot del Plana B, sta podprla CIVITAS Activity Fund in Občina Borovnica.

Kontaktna oseba: Andrej Klemenc, andrej.klemenc@borovnica.si, 041 222 783.