

## **Modernizacija gorenjske železniške proge med Kranjem in Ljubljano**

Z modernizacijo (dvtirnostjo) železniške proge Ljubljana-Kranj bi prebivalci ob progi pridobili večjo prevozno kapaciteto ter si krajšali potovanja, predvsem na račun uvedbe hitrih regionalnih linij.

### **Številčnost potnikov**

V Ljubljano se trenutno z občin Medvode, Škofja Loka, Kranj in Naklo na delo vozi skoraj 12.000 ljudi. V Ljubljani je zaposlenih več kot 16.000 ljudi s celotne Gorenjske statistične regije. Poleg njih se v Ljubljano dnevno vozi tudi veliko število dijakov in študentov.

### **Kapaciteta**

V jutranji konici (med 6. in 9. uro) s Kranja v Ljubljano trenutno pripelje 9 vlakov (3 vlaki na uro). Po optimistični predpostavki, da vsak vlak sestavljata dve 3-delni garnituri Siemens Desiro (312), znaša kapaciteta v jutranji konici nekaj manj kot 3.400 sedežev.

V bližnji prihodnosti bodo na slovenske tire zapeljale tudi nove dvonadstropne garniture Stadler KISS, ki ponujajo 50 % več sedežev kot garnitura Desiro, kar v obstoječem urniku že pomeni 5.250 sedežev v jutranji konici.

Delna dvtirnost proge bi omogočila obratovanje vlakov v 15-minutnem intervalu, kar bi povečalo kapaciteto za 33 % oziroma na 4.500 sedežev (Desiro garnitura) ali 7.000 sedežev (KISS garnitura). Popolna dvtirnost železniške proge Ljubljana-Kranj bi omogočila še precej višje kapacitete, celo več kot 20.000 sedežev v jutranji konici.

### **Hitrost**

Na obstoječi progi hitrosti vlakov ni mogoče bistveno povečati brez večjih posegov v prostor in novogradenj. Trenutno je najvišja hitrost na progi med Kranjem in Ljubljano večinoma 100 ali 110 km/h, kar že sedaj omogoča precej konkurenčne potovalne čase osebnemu avtomobilu. Težava je, da so skoraj vsi vlaki na gorenjski železnici lokalni, kar pomeni, da stojijo na (skoraj) vseh postajah in posledično potrebujejo za pot od Kranja do Ljubljane več časa. Vozni čas lokalnega vlaka iz Ljubljane do Škofje Loke znaša 23 minut, do Kranja pa 31 minut. Po gorenjski progi vozi sicer tudi 5 InterCity/EuroCity vlakov na dan v vsako smer, ki do Kranja potrebujejo 21 minut, v

Škofji Loki pa večinoma ne stojijo.

**V celoti dvotirna proga bi na progi omogočila tudi vožnjo hitrih regionalnih vlakov**, s postanki le na večjih oz. bolj prometnih postajah: Kranj, Škofja Loka, Medvode ter Litostroj. S temi vlaki bi potniki do Škofje Loke potovali zgolj 17 minut, do Kranja pa 24 minut.

To seveda ne pomeni, da lokalni vlaki ne bi več vozili, a urnik bi lahko zgostili s hitrimi povezavami. Primer taktnega voznega reda bi bil, da bi vozili lokalni in regionalni vlaki vsak v 30-min intervalu, kar bi manjšim krajem ob progi zagotovilo dobro povezljivost in hkrati omogočilo pogoste hitre vožnje z večjih središč. V času konic bi se lahko ti intervali zgostili na 15-min oziroma na 8 vlakov na uro.

### **Novе postaje in postajališča**

Uvedba hitrih regionalnih linij bi omogočila tudi gradnjo novih postaj in postajališč ob obstoječi progi. Trenutno novih postajališč ne gradimo tudi zato, ker bi ta potovalni čas podaljšala, predvsem pri potovanjih med večjimi kraji. V primeru uvedbe hitrih linij to ne bi bil več tako velik problem. Gostejša mreža postajališč namreč pomeni večjo dostopnost do železnice za lokalno prebivalstvo in posledično večje število uporabnikov. Potencialne nove postaje med Ljubljano in Kranjem so:

- Kranj Drulovka
- Žabnica
- Godešič
- Senica-Goričane
- Ljubljana Šiška

### **Dodatek: Kranj-Naklo**

V sklopu obnove grenjske proge bi lahko obnovili tudi dobre 4 kilometre dolg odsek Kranj-Naklo. Obnova in elektrifikacija proge do Naklega bi obudila obratovanje potniških vlakov po več desetletjih in omogočilo direktne vlake med Ljubljano in Naklim. Za relacijo Kranj-Naklo bi vlak potreboval le 4 minute, kar pomeni, da bi do Ljubljane potniki z vlakom potrebovali manj kot pol ure.



