



ANALIZA CEN BOŽIČNIH POTOVANJ:

GREENPEACE

PODATKI / KLJUČNE UGOTOVITVE

KAZALO

Uvod	1
Obseg analize	2
Ključne ugotovitve	2
Ključni podatki za posamezno relacijo	3
Nočni vlaki	5
Dnevni vlaki	5
Greenpeaceova priporočila za več čezmejnih železniških povezav	6
Zahteve Greenpeacea	6
Zahteve po poštenem določanju cen letov in vlakov	7
Druge zahteve, ki bi pripomogle k prehodu z zraka na tere	7
Zahteve po izboljšanju železniškega prometa	7
PRILOGA: Metodologija	8

UVOD

Božično-novoletni čas je eno najbolj obremenjenih in najbolj priljubljenih obdobjev za potovanje v Evropi. Ob koncu leta potuje okoli [250 milijonov Evropejcev](#). V povprečju opravijo 500 km dolgo pot, da obišejo prijatelje in družino ali gredo na počitnice. Približno eden od petih ljudi počitnice rezervira tri mesece vnaprej, večina pa jih rezervacijo opravi dva do en mesec in pol vnaprej. Pri izbiri načina prevoza za potovanje imata za potrošnike pomembno vlogo cena in enostavnost rezervacije.

V času, ko milijoni Evropejcev načrtujejo svoja zimska potovanja, je Greenpeace primerjal stroške potovanja z vlakom in letalom med Ljubljano in 12 destinacijami po Evropi na tri določene dneve v decembru ter enostavnost sistemov za rezervacijo vozovnic za vlak in letalo¹. Rezultati nazorno kažejo, da je transportni sistem še vedno močno nagnjen v prid letenju (z letalom, ne s sanmi).

Praznično potovanje v tujino ali domov med Ljubljano in 12 destinacijami, ki smo jih analizirali, z vlakom v povprečju stane 24 % več kot isto potovanje z letalom. Pri tem naj izpostavimo pozitivno dejstvo, da obstajajo tudi nekatere poti, na katerih je bil vlak vedno cenejši. Ena od teh poti poteka med Ljubljano in Zürichom, sicer pa večinoma znotraj območja Srednje in Vzhodne Evrope.

OBSEG ANALIZE

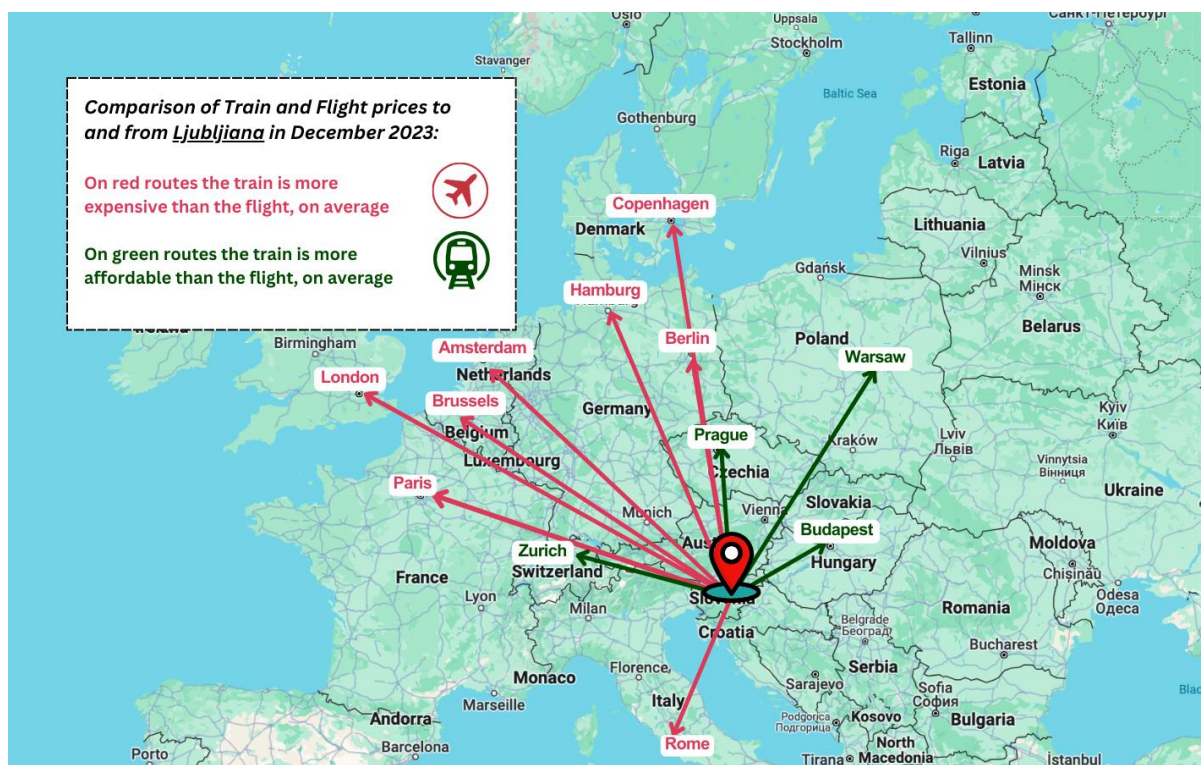
Greenpeace je jeseni 2023 analiziral 12 čezmejnih poti iz Ljubljane in v Ljubljano, po katerih je mogoče potovati z letalom in vlakom. Analiza se je primarno osredotočila na ceno, sekundarno pa na enostavnost rezervacijskih sistemov.

¹ Raziskava za določanje »enostavnosti rezervacije« se je osredotočila na to, ali je vozovnice mogoče kupiti vnaprej in ali so na voljo enotne vozovnice (ali pa je potrebno kupiti ločene vozovnice za vlak pri več kot enem železniškem podjetju).

Omenjenih 12 analiziranih poti poteka med Ljubljano in Amsterdamom, Berlinom, Brusljem, Budimpešto, Københavnom, Hamburgom, Londonom, Parizom, Prago, Rimom, Varšavo in Zürichom.

Analiza je za vsako od 12 poti upoštevala tri vožnje v obe smeri, in sicer 21., 23. in 28. decembra, ki v Evropi veljajo za ene najbolj obremenjenih potovalnih dni v celem letu.

Podrobnosti o metodologiji najdete na koncu tega dokumenta.



KLJUČNE UGOTOVITVE

- Od 12 destinacij imata samo 2 (Budimpešta in Zürich) direktno železniško povezavo z Ljubljano. Ljubljana ima direktno letalsko povezavo s 6 destinacijami, kar je prav tako malo v primerjavi z drugimi prestolnicami EU.
- Slovensko železniško podjetje Slovenske železnice (SŽ) je eno redkih javnih železniških podjetij, ki mednarodnih vozovnic ne prodaja preko spleta. Stranke lahko do mednarodnih vozovnic pridejo samo na postaji ali preko spletnih trgovin drugih železniških družb, kot sta ÖBB in DB (avstrijske in nemške železnice).
- Medtem ko so dobesedno vse letalske družbe vozovnice za zimsko sezono pričele prodajati več kot tri mesece vnaprej, je večina železniških prevoznikov, vključno z DB, s prodajo vozovnic in z voznim redom pričela šele v drugi polovici oktobra. Nekatera železniška podjetja so vozovnice za konec decembra začela prodajati šele sredi novembra.
- V povprečju je za vse analizirane poti vlak stal 24 % več kot let.
- Na 8 od 12 relacij je bilo letalo v povprečju cenejše od vlaka.

- Za 4 poti – med Ljubljano in Zürichom, Prago, Varšavo in Budimpešto – je bil vlak vedno cenejši od letala.
- Vlak je bil najdražji za pot v in iz Londona, v povprečju 3,6-krat več kot let. Druga najdražja železniška pot je vodila v in iz Amsterdama (1,82-krat več), tretja pa v in iz Bruslja (1,79-krat več).
- Največja razlika v ceni med vlaki in onesnažujočimi poleti je bila ugotovljena pri potovanju v London 21. decembra. Vlak je takrat stal 304,20 €, kar je več kot 8-krat več od onesnažujočega leta z easyJetom (35,99 €) na tisti dan.
- Na relaciji v in iz Londona so bile ugotovljene tudi absolutno najdražje vozovnice za vlak, s povprečno ceno 314 evrov, tej pa s ceno 202 evra sledi relacija Ljubljana–Amsterdam.
- Absolutno najnižje povprečne cene vlakov so bile ugotovljene na relaciji Ljubljana–Budimpešta. Za to pot je vlak vedno stal zgolj 17 €.
- Na večini prog, kjer se lahko uporabljajo tako dnevni kot nočni vlaki, se je izkazalo, da je nočni vlak cenejši od dnevnega.
- Na splošno so cene vlakov bolj predvidljive kot cene letov. Največja razlika v ceni med 6 potovanji z vlakom je bila ugotovljena na relaciji Ljubljana–Bruselj, kjer je najdražji vlak stal 75 % več od najcenejšega. Razlika med najvišjo in najnižjo ceno leta za posamezno relacijo pa je znašala več kot 700 %, saj je na relaciji Ljubljana–London najdražji let stal 262 €, najcenejši pa 36 €.
- Z nočnimi vlaki je mogoče prepotovati skupno 10 od 12 poti.

KLJUČNI PODATKI ZA POSAMEZNO RELACIJO

	Cena vlaka v primerjavi s ceno leta (x-krat več)	Let je cenejši na X od 6 dni	Razpon cene leta (€) ²	Razpon cene vlaka (€)	Direkten let	Število prestopanj z vlakom	Nočni vlak vključen
Ljubljana–London	3,6	6	36–262	254–354	easyJet, Wizz Air	2	da
Ljubljana–Amsterdam	1,8	5	43–266	165–237	Transavia (2/t)	2	da
Ljubljana–Bruselj	1,8	5	42–171	151–264	Brussels Airlines (4/t)	2	da
Ljubljana–Rim	1,4	5	65–144	115–152	/	1 – 2 ³	da
Ljubljana–Hamburg	1,3	4	75–278	143	/	1	da
Ljubljana–København	1,25	4	112–220	161–223	/	2	da
Ljubljana–Berlin	1,2	2	66–227	135	/	1	da
Ljubljana–Pariz	1,15	5	99–153	129–153	Air France	1	da
Ljubljana–Varšava	0,77	0	131–181	99–123	LOT	1	da
Ljubljana–Praga	0,25	0	167–293	50–59	/	2	ne
Ljubljana–Zürich	0,21	0	106–336	30–50	Swiss	0	da, direktno
Ljubljana–Budimpešta	0,16	0	106–111	17	/	0	ne

Vse podatke, vključno s številkami letov in vlakov, lahko najdete tukaj.

² Stolpec se nanaša na razpon cen za najcenejšo možno vozovnico, ki je na voljo za šest analiziranih potovanj: v in iz Bruslja 21., 23. in 28. decembra.

³ Potovanje z vlakom iz Rima v Ljubljano po razumni ceni vključuje dve prestopanji.

NOČNI VLAKI

Iz Ljubljane vozita samo dva nočna vlaka: eden za Stuttgart in eden za Zürich, oba pa upravljajo Hrvatske železnice. SŽ nočnih vlakov ne upravljajo.

Nočni vlak v Stuttgart se lahko uporablja tudi za potovanje v in iz Amsterdama, Pariza, Londona, Berlina, Bruslja, Københavna in Hamburga.

Nočni vlak med Dunajem in Varšavo je najboljša možnost za vlakovno potovanje v in iz Varšave.

Potovanje v Rim je razumno opraviti z nočnim vlakom ÖBB iz Beljaka v Rim, medtem ko nočni vlak iz Rima v Beljak ni preveč smiselna izbira, saj morate iz nočnega vlaka izstopiti pred 4. uro zjutraj.

DNEVNI VLAKI

Slovenija ima slabe železniške povezave s sosednjimi državami:

V Avstrijo: Med Dunajem in Ljubljano vozi samo en direktni vlak na dan, med Mariborom in Gradcem pa le trije. Šest parov vlakov na dan med Ljubljano in Beljakom tudi ni dobra ponudba. Enako velja za relacijo Maribor–Dravograd–Bleiberg (Pliberk), kjer vozijo le štirje pari vlakov na dan.

Na Hrvaško: Vključno z nočnim vlakom so na relaciji Ljubljana–Zagreb le trije direktni pari vlakov, kar je smešno malo za dve evropski prestolnici, oddaljeni le dve uri vožnje. Vse druge železniške povezave med obema mestoma zahtevajo 2 km hoje (!) čez mejo med mejnima postajama Dobova in Harmica. Na Reko vozi zgolj en vlak iz Ljubljane, en pa še iz Postojne. Siromašen seznam rednih železniških povezav s Hrvaško dopolnjujeta dva regionalna vlaka med Ormožem in Čakovcem. V Pulj se z vlakom lahko pripeljete le poleti.

V Italijo: Edino mesto v Italiji, ki je neposredno dostopno z vlakom iz Ljubljane, je Trst z dvema povezavama dnevno.

Na Madžarsko: Do Budimpešte peljeta samo dva vlaka na dan. En pelje preko Gradca, drugi pa prečka slovensko-madžarsko mejo preko Murske Sobotice. Slovensko-madžarsko mejo poleg tega prečkata dva regionalna vlaka dnevno.

Greenpeaceova priporočila za več čezmejnih železniških povezav

Prioriteta 1: Ljubljana–Zagreb

Nujno uvesti več direktnih vlakov ali pa vsaj direktno prestopanje na eni od mejnih postaj, brez siljenja potnikov, da prečkajo mejo.

Prioriteta 2: Italija

Uvesti več čezmejnih vlakov in vsaj direktno povezavo z Benetkami. Potreben bi bil tudi nočni vlak do Rima.

Prioriteta 3: Avstrija

Povečati frekvenco med Ljubljano in Dunajem, predvsem pa med Mariborom in Gradcem. Slednje bi lahko dosegli s podaljšanjem avstrijskih regionalnih železniških prog od Špilj (Spielfeld) do Maribora.

Prioriteta 4: Nemčija

Uvesti direktne dnevne vlake v Nemčijo, vsaj v München, še raje pa v Frankfurt. To bi lahko dosegli s podaljšanjem poti vlakov ES med Frankfurtom/Münchnom in Beljakom.

Prioriteta 5: Češka

Vlaki med Prago in Gradcem bi lahko vozili v Slovenijo (vsaj v Maribor, še raje pa v Ljubljano).



ZAHTEVE GREENPEACEA

Z izjemo tistih sani, ki jih vlečejo severni jeleni, vlaki nudijo podnebnju najbolj prijazen način prevoza v Evropi. Potovanje z vlakom povzroči 80 % manj onesnaženja z ogljikom na osebo na kilometer kot potovanje z letalom. Kljub temu pa EU podnebnju škodljivemu letalskemu prometu še naprej daje konkurenčne davčne prednosti pred železniškim prometom, na primer tako, da od železniških prevoznikov zahteva, da plačujejo davke na energijo, ki jo porabijo in proizvedejo sami, medtem ko jih letalski prevozniki ne.

Promet je edini sektor v EU, kjer podnebnju škodljivi [izpusti ogljika naraščajo](#). Da bi zmanjšale izpuste, morajo vlade nujno dati prednost financiranju in izboljšanju železnic pred onesnažujočimi letali in zmanjšati davčne olajšave za letalstvo. Razširiti in izboljšati morajo železniške povezave po Evropi, optimizirati sisteme za rezervacijo vozovnic za vlak, financirati dostopne podnebne vozovnice za vse prebivalce Evrope in okrepiti zeleno prometno infrastrukturo ter s tem omogočiti nemoteno čezmejno potovanje z vlakom.

Zahteve po poštenem določanju cen letov in vlakov

- Uvesti nacionalne, enostavne in cenovno ugodne podnebne vozovnice, vključno z domačim delom čezmejne železniške povezave (kot že velja za avstrijsko podnebno vozovnico).
- Medsebojno priznati in integrirati sisteme v državah, ki so že uvedle podnebne vozovnice, tako da je do javnega prevoza mogoče dostopati s preprosto in enotno vozovnico.
- Uvesti vseevropsko vozovnico za vsa javna prevozna sredstva, ugodnejšo in enostavnejšo od vozovnice Interrail, železniški paket/mesečno vozovnico po vzoru zelo uspešnih nacionalnih podnebnih vozovnic v Nemčiji, Avstriji, Madžarski, Sloveniji itd.
- Postopno odpraviti oprostitve plačila DDV za letalske vozovnice in oprostitve davka na kerozin.
- Omogočiti cenovno bolj dostopen železniški promet, začevši z znižanjem/oprostitvijo DDV za vozovnice za vlak in uvedbo (več) družinskih in socialnih cen vozovnic za potnike z nizkimi dohodki.
- Zmanjšati ali oprostiti pristojbine za dostop do tirov za vlake.
- Izboljšati pravice delavcev (oblike zaposlitve, pogodbene ureditve, odnosi s sindikati, kolektivna pogajanja, ravnotežje med poklicnim in zasebnim življenjem itd.) in preprečiti davčno optimizacijo, zlasti pri nizkocenovnih letalskih prevoznikih.
- Ukiniti vse subvencije za letališča in letalske družbe.
- Uvesti davke na letalske vozovnice za pokritje vpliva letalskega prometa na podnebje in okolje.
- Uvesti preiskave pristojnih nacionalnih organov v zvezi z nepoštenimi poslovnimi praksami in oderuškim določanjem cen v potniškem letalskem prometu.

Druge zahteve, ki bi pripomogle k prehodu z zraka na tere

- Prepovedati vse oglase letalskih družb.
- Prepovedati lete na kratke razdalje, za katere obstaja razumna alternativa po tirih.
- Prepovedati zasebna letala.

Zahteve po izboljšanju železniškega prometa

- Uvesti spletno prodajo mednarodnih vozovnic s strani Slovenskih železnic (po enakih cenah kot npr. ÖBB).
- Uvesti prodajo vozovnic za vlake na dolge razdalje za daljše obdobje vnaprej (štiri mesece je absolutni minimum).
- Zagotoviti sprejemanje spletnih vozovnic v vseh državah in pri vseh železniških podjetjih.
- V prodajalnah vozovnic vseh železniških operaterjev zagotoviti iste cene/ponudbe za enaka potovanja.
- Uvesti integrirani vseevropski sistem izdaje vozovnic in plačila, da bi potnikom olajšali rezervacijo potovanj z vlaki, ki vključujejo različne operaterje, in zaščititi pravice potnikov z uvedbo obveznosti za železniška podjetja, da prodajajo enotne vozovnice.
- Zagotoviti enotni informacijski sistem za vozne rede vlakov.
- Uvesti ažuren sistem sporočanja (portal) Slovenskih železnic glede zamud in del.
- Uvesti večjo frekventnost vlakov na obstoječih povezavah v Sloveniji.
- Zagotoviti železniški infrastrukturi dolgoročno financiranje in jo obravnavati kot prioritarno infrastrukturno področje.



PRILOGA: METODOLOGIJA

- Vse analizirane poti so krajše od 1500 km zračne razdalje (leti na kratke razdalje).
- Analiza je bila izvedena med 3. in 20. novembrom 2023.
- Potovanja so izvedljiva z vlaki in leti, ki prispejo na isti dan (najpozneje ob 1. uri zjutraj naslednjega dne), ali z nočnimi vlaki, vključno s potrebnimi povezovalnimi vlaki, pri čemer skupni čas potovanja ne presega 24 ur (tudi brez vkrcavanj ali prestopanj med 1. in 4.30 uro zjutraj). Železniške povezave znotraj teh okvirov so označene za »razumne«.
- Izključeni so bili vlaki, katerih potovalni čas je krajši od šest ur, če na isti relaciji ni direktnega leta (npr. Ljubljana–Dunaj), kot tudi letalske poti, ki vključujejo 2 prestopna leta (npr. Ljubljana–Bratislava).
- Cene so bile pridobljene le z uradnih spletnih mest letalskih in železniških prevoznikov. V primerih, ko je bil nakup enotne vozovnice za relacijo, ki jo upravlja več kot en železniški prevoznik, možen, je bila cena običajno pridobljena na spletni strani železniškega prevoznika iz države odhoda ali pri železniškem prevozniku, ki to vozovnico lahko prodaja. Ko se je cena izkazala za nerazumno visoko, je bila preverjena tudi cena pri drugih vpletenih železniških prevoznikih. Vseh železniških prevoznikov, ki prodajajo vozovnice za posamezno pot, ni bilo vedno mogoče preveriti.
- Greenpeace je vedno izbral najcenejšo razpoložljivo vozovnico (2. razred, ekonomski razred, brez dodatnih rezervacij, brez pristojbine za prtljago, vozovnice brez možnosti vračila denarja itd.). Kartic s popusti, individualnih paketov in dolgoročnih vozovnic pri tem ni upošteval.
- Upoštevani so bili samo leti, ki vključujejo največ en prestop z najdaljšo čakalno dobo sedem ur na prestopnem letališču (razen če druge možnosti potovanja ni na voljo). Tudi vlakovne poti so bile omejene na največ eno prestopanje več, kot je potrebno. (Če obstaja direkten vlak, se je upoštevalo samo 1 prestopanje, če je potrebno eno prestopanje, sta se upoštevali največ 2 prestopanji. Izjema: Če vlaki na direktnih progah niso bili na voljo, so bile upoštewane proge z več prestopi).
- Nočni vlaki so bili pri tej analizi prva izbira.
- Prestopni leti so bili raziskani le, če je direktni let stal €80 ali več. V splošnem so bila potovanja s prestopnimi leti upoštevana le, če so bila vsaj 10 % cenejša od potovanj z direktnimi leti.
- Pri letih so bila upoštevana vsa letališča, ki »pripadajo enemu mestu« (npr. vsa štiri londonska letališča).
- Pri relacijah, za katere direktna letalska povezava ne obstaja, so bili preverjeni direktni leti s sosednjih letališč, ki so bili upoštevani, če so bili, vključujoč stroške vozovnic za vlak med mesti, cenejši od prestopnih letov z/na glavno letališče. Za Ljubljano so bila v to raziskavo vključena letališča v Zagrebu, Celovcu in Gradcu. (Celovec ni bil opcija za nobeno pot).
- Cene za lete in vlake so bile raziskane na isti dan za posamezno relacijo. Dnevi raziskave so vključeni v javnem podatkovnem listu.

