



# Z javnim prometom se da iti v hribe, a ne gre gladko

**Obremenjevanje Alp** *Alpske doline se polnijo s pločevino, avtobuse napolnijo upokojeanci in turisti, za boljšo ponudbo pa že manjka voznikov, vlaki pogosto zamujajo*

**Prednost potovanja z javnim prevozom do izhodišč planinskih poti** je zlasti v tem, da lahko pot v hribe začnete v eni dolini, končate pa v drugi. Poleg tega utrujeni po več urah sicer prijetnega in koristnega napora niste grožnja v prometu, pred prevozom domov pa si lahko privoščite tudi kakšno osvežitev, ki je voznikom prepovedana. A da bo vse to resnično teklo brez kančka skrbi, bo treba urediti še precej stvari, tudi to, da že primanjkuje šoferjev za različne prevoze.

**BORUT TAVČAR**

Z javnim potniškim prometom do dolin in peš do višin, kar je projekt **Planinske zveze Slovenije** in Cipre Slovenija, društva za varstvo Alp, je mogoče tudi pri nas, a ni vedno preprosto in obiskovalcem prijazno. Individualni motorni promet v poletnih mesecih duši Slovenijo, še posebej priljubljena, a občutljiva gorska območja. Alternativa temu so prevozi z javnim potniškim prometom (JPP) in dodatnimi javnimi prevozi, ki predvsem poleti v gorskih in tudi drugih turističnih območjih omogočajo mobilnost brez lastnega avtomobila. V gorskih območjih je za prijetno doživetje pomembno urediti še prevoz do izhodišč gorskih poti, tako imenovani zadnji kilometer pa je pomemben tudi drugod.

**Planinska zveza** in Cipra sta tako v okviru projekta organizirali planinski pohod na Orožnovo kočo. V Ljubljani se je pot v Bohinjsko Bistrico začela z avtobusom ob 6. uri, kjer pa se je pojavila že prva težava. Na avtobusu se vozovnice ne da kupiti, saj na glavni avtobusni postaji deluje blagajna. Tako je bilo treba na postajo, kjer pa vzamejo zgolj gotovino. Še huje je, da se sedeža na avtobusu nikakor ne da zagotoviti vnaprej, zlasti ob vikendih pa so avtobusi na linijah do znanih

središč hitro polni. Marsikdo lahko ostane brez prevoza.

Z novo podelitvijo koncesij za prevoznike 1. julija se je obseg poti sicer povečal za 20 odstotkov, po novem v Tolmin vozijo štirje avtobusi na dan, namesto dveh, Jezerško je dobilo še jutranjo povezavo in podobno. A hkrati sta Maribor in Murska Sobota, verjetno pa še katero mesto, izgubili direktni prevoz do morja. Zdaj ti potniki pridejo do Ljubljane, potem pa lahko ostanejo brez prevoza do obale, ker so vsi avtobusi polni.

**Zadnji kilometer je lokalna zadeva**

Iz Bohinjske Bistrice na več izhodišč vozijo turistični kombiji. Pohod z Raven do **planinske koč**e pod Črno prstjo je trajal dve uri, malo manj kot pot od Ljubljane do izhodišča pohoda. Vlak iz Bohinjske Bistrice do Jesenic bi moral po voznem redu odpeljati ob 15.04, a je zamujal 15 minut, tako v Jesenicah nismo ujeli načrtovanega vlaka, avtobus do Ljubljane pa je tudi odpeljal v vmesnem času. Uporabnik javnega prevoza se le redko lahko drži prvotnega načrta poti, če ta ne dopušča odstopanj, zlasti pri vlakih. Tako uporaba javnega prevoza po eni strani zahteva malo več discipline in načrtovanja, po drugi pa dobršno mero fleksibilnosti. Pol ure čakanja na naslednji vlak je priložnost za osvežitev.

Prekomerna individualna motorna prometna obremenitev je grožnja občutljivi gorski naravi, hkrati pa obiskovalcem zmanjšuje njihovo doživljajsko izkušnjo. Slovenija v zadnjih letih znova doživlja veliko rast turistov in nočitev, zaradi tega pa je vse več individualnega motornega prometa. »Po podatkih Statističnega urada RS 86 odstotkov Slovencev za potovanje v prostem času uporabi avtomobil,

hkrati pa tudi večina tujih turistov v Slovenijo prihaja z avtom. Tako so v glavni turistični sezoni v poletnem času prizori pretirane množice motornih vozil na alpskih cestah, v turističnih krajih, na končnih parkirnih mestih v alpskih dolinah in drugih območjih naravnih danosti in lepot,« je orisal podpredsednik **PZS** Martin Šolar.

**Parkirnine vplivajo na navade**

Na našo ugotovitev, da je avtomobilistična Slovenija za zdaj opazila le to, da so v Bohinju povsod uvedli parkirnine, odgovarja Klemen Langus, direktor Turizma Bohinj in koordinator Skupnosti Julijske Alpe: »To je upravičeno; za Bohinj, ki je zaščiteno območje, za Triglavski narodni park, jezero je v osrednjem območju, je tri evre na uro premalo, povišal bi na vsaj šest evrov, poleg tega bi zmanjšal parkirišča, ta denar pa vložil v javne prevoze«. Obiskovalce je pozval, naj raje pridejo z javnim prevozom, da ne bodo Bohinjcem očitali, da služijo zgolj s parkirninami.

»Parkirnine so žal ena od možnosti, da se spremeni miselnost. Slovenci se niti ne potrudimo, če je vse brezplačno,« jo dodal Gorazd Gorišek, avtor novega priročnika **Razširjena slovenska planinska pot**. Ob dopustovanju na območju Bohinja ves teden ni prižgal avtomobila, vse je bilo dostopno z javnim prevozom. To zahteva tudi od otrok nekaj več discipline, saj tak prevoz ne čaka še pet ali 15 minut.

Langus je še pojasnil, da lahko v Bohinju, če parkirate avto in oddate ključ na recepciji, kupite desetdnevno kartico za 15 evrov, s katero imate na voljo brez doplačil ves javni prevoz, brezplačen muzej, prevoz z ladjo in vlak po vsej Sloveniji, sicer pa taka kartica stane 25 evrov. Vsa ta podpora javne-

mu prometu Bohinj stane 300.000 evrov na leto. Langus meni, da bo treba najti nove vire, saj v večjih evropskih mestih že polovica ljudi nima avtomobila. To pa so sedanji in prihodnji gosti Bohinja in tudi drugih delov Slovenije.

»Z izbiro izhodišča in cilja planinskega izleta v dolini imamo priložnost doživeti in spoznati izbrani cilj od vnožja do vrha. Tak pristop je gorskemu okolju prijaznejši in tudi najbolj etičen. V prihodnjih letih načrtujemo urejanje začetkov **planinskih poti** s postajališč JPP, kar je bilo v preteklosti marsikje opuščeno,« napoveduje Dušan Prašnikar s **PZS**, kjer so lani skupaj z Geografskim inštitutom Antona Melika ZRC SAZU (GIAM) zasnovali zbirko 40 nizkoogljicnih izletov po Sloveniji.

### Koncesije ustavile mestni prevoz

»Tudi če hočeš uporabiti javni prevoz, ga ne moreš,« je bilo slišati med potjo. Nekdo je želel z družino na Golico oziroma z vlakom do Jesenic, potem pa z jeseniškim mestnim prometom do vnožja Golice. A tega avtobusnega prevoza od 1. julija ni več. Nove koncesije so k obsegu javnega avtobusnega prometa dodale 20 odstotkov, je pojasnil Matej Gabrovec z GIAM, strokovnjak za javni potniški promet v Sloveniji. Koncesije so zdaj dovolj velik vir dohodka, da se prevozniki ne potegujejo za manjše, a bolj zahtevne posle. Druga težava so vozniki, ki jih povsod manjka. V tem primeru Arriva ni želela podpisati nove pogodbe z občino Jesenice, razen za precej višji znesek, kar pomeni, da javnega prevoza do vnožja Golice ni več.

Katarina Žemlja, namestnica direktorice Cipe Slovenija, je našla prednosti uporabe javnega potniškega prometa: »Javni prevoz nudi varen, udoben in ugoden transport do mnogih izhodišč. Vožnja z JPP je manj stresna, uporabniki so lahko bolj sproščeni, začetek in konec ture sta lahko na drugi lokaciji, hkrati pa je tudi stroškovno dostopna, posebej ob koncih tedna in praznikih, ko velja 75-odstotni popust na vožnjo z avtobusom ali vlakom.« Iskanje povezav JPP je na državni ravni mogoče prek preglednika vozniških redov avtobusov in potniških vlakov v Sloveniji ali načrtovalca poti AtoB. Navedla je še, da so osnovnemu omrežju zaradi velikega obiska v poletni sezoni, predvidoma za čas julija in avgusta, na marsikaterem gorskem (in tudi drugem) območju Slovenije lokalno ali regionalno organizira-

ni dodatni javni prevozi, nekateri brezplačno, drugi pa za plačilo. Nabor možnosti je predstavljen na spletni strani **PZS**.

### Vozovnice in popust

Dodala je, da je »eden izmed glavnih in ključnih izzivov obiska gora z JPP v Sloveniji frekvenca voženj javnega potniškega prometa, saj mora biti ta dovolj velika, da ga lahko ljudje uporabljajo za vsakdanje opravke in tudi za prostočasne dejavnosti, kot so izleti v gore.« Čas potovanja z JPP se dodatno podaljša s prestopi, saj vožnje različnih linij med seboj niso primerne usklajene, če pa je čas čakanja primerno kratek, pa smo uporabniki zaradi stalnih zamud primorani izbirati varnejše prestopne časovne okvire, s čimer si podaljšamo čas potovanja in prestopanja,« je aktualno stanje v Sloveniji ocenila Katarina Žemlja. Poudarila je še, da bi redne medkrajevne linije avtobusov v gorska območja morale imeti zgodnejše odhode.

Gabrovec je opozoril, da obstajajo tudi dnevne, tedenske in mesečne vozovnice za JPP. Dnevna vozovnica za ves javni promet v Sloveniji stane 15 evrov in bi se izplačala že ob našem potovanju do Bohinjske Bistrice in nazaj, čeprav le za 60 centov. Mesečna stane 70 evrov in se izplača že ob nekaj daljših potovanjih na mesec. Seveda pa ti prevozi ne smejo biti ob koncih tedna, ko velja 75-odstotni popust na ves javni prevoz, tako za avtobuse kot za vlake. Avtobusni prevoz z Bleda do Ljubljane stane 1,6 evra, iz Izole do Ljubljane pa 2,5 evra. Pri takih cenah se kartica seveda ne izplača.

### Velike skupine niso zaželeno

Kljub vsem izzivom je z dovolj odločenosti, načrtovanja, časa in prilagajanja mogoče izpeljati marsikaj. Mladinski odsek PD Kranj se na svoje izlete in tabore pogosto odpravi z vlakom ali redno avtobusno linijo. Njihov rekord je celo 299 vseh udeležencev, torej mentorjev in otrok, na planinskem izletu, na katerega so se peljali z vlakom, pravijo v **Planinski zvezi**. Drugi sogovorniki pa so opozorili, da take skupine vlak sprejme, bohinjski kombiji pa ne. Zato imajo zapisano, da javni lokalni prevoz ni za večje skupine. Pa tudi železnicam je treba sporočiti, da je skupina večja.

Tudi aktivna športnica Deja Jakopič je redna uporabnica JPP za v hribe. »Na ta način opravim še kakšen kilometer več in imam doda-

ten izziv, včasih pa še dodatno motivacijo, da malo 'stopim na plin' in ujamem javni prevoz za povratek domov, poleg tega pa se izognem gostemu prometu in težavam z iskanjem prostega parkirišča,« je predstavila prednosti svoje odločitve, vidi pa še dovolj možnosti za izboljšave: »V Sloveniji je še veliko manevrskega prostora za izboljšave – tako pri miselnosti prebivalstva, kot tudi pri sami organizaciji javnega prevoza, ta bi bil lahko pogostejši, hitrejši, različne oblike javnega prevoza pa medsebojno bolj povezane.«

Orožnova kočica na Planini za Liscem pod Črno prstjo, sicer prva kočica Slovenskega **planinskega društva**, ni bila naključno izbrana za prizorišče prikaza projekta, saj oskrbnik Franci Beguš z desetodstotnim popustom na hrano, pijačo in prenočitev nagradi obiskovalce, ki za obisk kočice uporabijo javni prevoz. Kot je pojasnil, je resno vzel nalogo, da se bomo morali razogljčiti, zato se je odločil za popust. Najpogosteje ga dobijo Primorci, ki pridejo z vlakom.

Orožnova kočica na Planini za Liscem je tudi ena od štirih novih **točk Razširjene slovenske planinske poti**. Vodnik je prava zbirka idej za vse, ki želijo prekrizariti Slovenijo na enega najzanimivejših načinov – peš!

Do več kot polovice izhodišč za Razširjeno SPP se lahko pripekljemo z javnim prevozom, tako z vlakom kot z avtobusom. Pri tem je treba imeti v mislih, da je pogostost prevozov ob koncu tedna, ko se večina odpravi na izlet, mnogo manjša kot med tednom, in da se je treba o voznem redu dobro pozanimati.

Koncesije za avtobuse so povečale obseg poti za 20 odstotkov.

Nekatere linije so ob vikendih povsem zasedene.

Ob zamudah in neusklajenosti vozniških redov je nujno načrtovanje.

**Ob koncu tedna avtobusni prevoz z Bleda do Ljubljane stane 1,6 evra, iz Izole do Ljubljane pa 2,5 evra.**



Orožnova koča na Planini za Liscem pod Črno prstjo ni bila naključno izbrana za prizorišče prikaza projekta, saj oskrbnik Franci Beguš z desetodstotnim popustom na hrano, pijačo in prenočitev nagradi obiskovalce, ki za obisk koče uporabijo javni prevoz. FOTOGRAFIJI BORUT TAVČAR



**Planinska zveza** in Cipra sta v okviru projekta *Z javnim potniškim prometom do dolin in peš do višin* organizirali planinski pohod na Orožnovo koč.