



## JAVNI PREVOZ

# Z javnim prevozom v planine: Da se. Z veliko časa in dobre volje

Planinska zveza Slovenije in CIPRA Slovenija spodbujata k uporabi javnega potniškega prometa ob obisku naših hribov in planin, da bi okolju prihranili nekaj izpustov. Obenem opozarjata tudi na izzive, ki se pri tem pojavljajo

Branka Bezjak

**D**a bi na konkretnem primeru prikazali, kako do izhodišča za planinski izlet z javnim prevozom, nato pa se v višine podati peš, je **Planinska zveza Slovenije (PZS)** minuli četrtek v sodelovanju z mednarodno komisijo za varstvo Alp CIPRA Slovenija vabila na tiskovno konferenco. In to na Orožnovi koči na planini za Liscem pod Črno prstjo. Izhodišče planinskega izleta je bila glavna avtobusna postaja v Ljubljani, od tam pa z redno avtobusno linijo do Bohinjske Bistrice. Kako pa z javnim potniškim prometom pravočasno priti do Ljubljane iz Maribora? Če bi ostalo pri prvotnem načrtu, da se iz prestolnice krene ob 8. uri, bi se to lepo povežalo z avtobusom ob 5.50. Ker pa so odhod premaknili na 6. uro, je to pomenilo, da bi morala iz Maribora z vlakom ob 3.10. Moja pripravljenost in zagnanost, da celotno pot, ki bi sicer z avtom do Bohinjske Bistrice brez zastojev vzela (le) dve uri in deset minut, opravim z javnim prevozom, se je tako izjalovila že na začetku. Pol poti, to je do Ljubljane, sem zato, da vendarle pol dneva ne bi porabila le za prevoz, raje opravila z avtomobilom.

## Kako do prestolnice?

Ko premagamo izziv, kako priti v glavno mesto, je nato vendarle v glavni sezoni na turističnih območjih (večinoma) poskrbljeno za mobilnost brez lastnega avtomobila. To bosta **PZS** in CIPRA Slovenija dodatno promovirali in informirali tudi s projektom Z JPP do dolin in peš do višin, ki ga sofinancirata Eko sklad in Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, je na tiskovni konferenci, potem ko smo opravili dve uri hoje iz Bohinjske Bistrice do Orožnove kočice na dobrih 1300 metrih

nadmorske višine, povedal strokovni sodelavec **PZS Dušan Prašnikar**. Do Bohinjske Bistrice vsako uro vozi avtobus iz Ljubljane, nekatere linije, kakor naša, po regionalni cesti, nekatere po avtocesti. Še zmeraj v najboljšem primeru vožnja traja uro in štirideset minut (z vlakom najhitreje uro in petdeset minut z enim prestopom). Z avtomobilom si torej na cilju občutno prej, a potovanje z javnim prometom ponuja tudi drugačno doživetje. Zlasti po sestopu s planin, ko so noge že težke, utrujeni vozniki potem niso udeleženi v prometu, še navajajo eno od prednosti uporabe javnega prevoza.

Ob prednostih sicer v nevladnih organizacijah opozarjajo tudi na težave. Kakor so pomanjkanje podatkov o voznih redih, premajhna frekvenca voženj, uporabnikom neprijazne možnosti nakupa vozovnic ... "Nadgradili bomo spletno aplikacijo mapZS z gumbi postajališč JPP in povezavami do podatkov o voznih redih ter nadaljevali spremljanje obiska na območju Vršiča kot ene bolj obremenjenih gorskih lokacij obiska," je še dodal Prašnikar. Podpredsednik **PZS Martin Šolar** se strinja, da ima javni potniški promet v Sloveniji še pomanjkljivosti, a premiki so narejeni, pravi: "S 1. julijem letos se je ponudba javnega medkrajnega avtobusnega prometa s podelitvijo novih koncesij izboljšala med počitnicami in vikendi, s tem so tudi boljše možnosti za pot v hribe." **Katarina Žemlja**, namestnica direktorice organizacije CIPRA Slovenija, ki je več kot desetletje izdajala brošuro Vozni redi v Alpah in pripravlja načrte umirjanja prometa, je prav tako opozorila na nekatere prepreke, kot so prestopanje, premajhne frekvence odhodov, kar odvrta od javnega prometa, med prednostmi pa nanizala še, da je ta vožnja manj stresna, začetek in konec ture sta lahko tudi različna. Obenem je javni promet tudi finančno dostopen,

zlasti ob koncih tedna in praznikih, ko velja 75-odstotni popust na vožnjo z avtobusom ali vlakom.

## Družba za upravljanje javnega potniškega prometa budi up

Za bolj celovito urejenost in povezanost v javnem potniškem prometu odslej skrbi nedavno ustanovljena Družba za upravljanje javnega potniškega prometa, je izpostavil **Matej Gabrovec** z Geografskega inštituta Antona Melika (GIMA) ZRC SAZU, strokovnjak za javni potniški promet: "Nekaj je že narejenega, pripravljajo tudi načrtovalec poti AtoB. Manjka pa še informiranje o zadevah, ki so že na voljo. Denimo, da obstaja dnevna vozovnica Slovenija za 15 evrov, s katero se lahko cel dan voziš z vlakom in z avtobusom. Je torej cenejša, kot vas bodo stale vozovnice, ki ste jih kupovali za vsak del poti posebej." In res smo pomanjkanje informacij še dodatno čutili v denarnicah. Vozovnic namreč ni več mogoče kupiti pri vozniku, ampak pri blagajni AP Ljubljana. Tam pa lahko plačaš le z gotovino, zapovrh zaračunajo 60 centov za storitev. "lahko bi si vožnjo naložili na kartico IJPP pri kartomatu ali na blagajni železniške postaje, kjer je mogoče plačati tudi s kartico. Če kartice IJPP še nimate, jo sicer kupite za dva evra," nas je še poučil Gabrovec. So pa lahko vožnjo pri vozniku plačali potniki, ki so vstopili v Kranju. Bilo jih je kakšnih dvajset. Nasploh je bilo opazno, da je ta linija zelo priljubljena. Resda je že naša skupina dobro zapolnila avtobus, nekaj jih je vstopilo še na Bledu. Tudi na našem cilju, v Bohinjski Bistrici, je vstopilo kakšnih petnajst potnikov, da bi se peljali naprej proti jezeru oziroma Ukancu. Tako atraktivne linije so torej zaradi krajev ob njih že sedaj zasedene.

Občina Bohinj je eden boljših zgledov trajnostne mobilnosti v gorskih območjih Slovenije, možnosti le še

nadgrajujejo. Julija in avgusta je poleg rednega avtobusa na voljo več taksi prevozov, kombijev in dodatnih avtobusov. "Leta 2007 je bil pripravljen načrt umiranja prometa v Julijskih Alpah za območja Bohinja, Mangarta in doline Vrat. Občina Bohinj je pozneje pripravila še Študijo zapor v Triglavskem narodnem parku," je ponazoril **Klemen Langus**, direktor Turizma Bohinj. Ob tem pa izpostavil, da Občino Bohinj javni potniški promet letno stane 350 tisoč evrov: "Če bomo želeli to še krepiti, bo treba več državnega denarja. Po enih podatkih je kar polovica mladih iz velikih evropskih mest brez lastnih avtomobilov oziroma brez vozniškega dovoljenja. To so naši potencialni gostje, ki bodo dobili tudi ugodnosti pri najemu apartmaja, ker so prišli z javnim prometom. Na to se bo treba prilagoditi in tudi finančno ponovno pregledati."

Med temi, ki nimajo lastnega avtomobila, je **Deja Jakopič**, ki s partnerjem živi v središču Ljubljane. Ker se v zadnjih letih ukvarja s trail tekom, se rada odpravi na trening kar z vlakom ali avtobusom, čeprav bi bilo kakšno izhodišče hitreje in lažje dosegljivo z avtomobilom, je delila svoje izkušnje: "Tako opravim še kakšen kilometer več in imam dodaten izziv, da malo 'stopim na plin' in ujamem javni prevoz za nazaj domov. Vidim, koliko so hribi v zadnjih letih obremenjeni z avtomobili. Nočem biti del tega. So pa seveda še možne izboljšave. Da sredi Ljubljane ne moreš kupiti vozovnice s kartico, medtem ko je to možno že na marsikateri **planinski koči**, je res nenavadno." Orožnova kočica ni bila naključno izbrana za predstavitev te tematike javnosti. Oskrbnik **Franci Beguš** ima namreč marsikateri predlog, zamisel, kako gore približati ljudem. Tako že ponuja desetodstotni popust na hrano, pijačo in prenočitev obiskovalcem, ki za obisk kočice uporabijo javni prevoz. Njegova pobuda se je najbolj uveljavila pri šolah in upokojenih. "Nekateri pa tudi ne želijo popusta," je dodal, predstavnike **PZS** in druge odločevalce pa še pozval, naj poskrbijo za dodatne linije javnega prometa in to nato tudi na polno oglašujejo.

Dodajmo še, da je na voljo tudi vodnik Z vlakom na potep, kakor tudi seznam 40 izletov, ki so dostopni z javnim potniškim prometom, kar je pripravil GIAM, njihov potek pa je vključen tudi v informacijski sistem maPZS.

## Ni informiranja o zadevah, ki so že na voljo



V Bohinjski Bistrici je v redni avtobus iz Ljubljane vstopilo kakšnih petnajst potnikov. Foto: Branka Bezjak



S tiskovne konference pri Orožnovi koči na planini za Liscem Foto: Branka Bezjak