



Slovenec
v vrhu moške
lepote

STRAN 20



Nedelova sončnica:
Spanje v vinskih
sodih

STRAN 22



Nedelo izbira:
Gušt, Izola

STRAN 25



Večja varnost, večja energetska učinkovitost in posledično manjše onesnaževanje (predvsem zraka), čedalje večja cenovna upravičenost, večji časovni izkoristek ...

Po Alpah z nižjim ogljičnim odtisom

Do okolja prijazno Osem dni in okoli 1500 kilometrov povečini z vlaki in avtobusi – Pogoste težave z informacijami – Knjižica z voznimi redi po slovenskih Alpah

Približno 1500 kilometrov po Alpah – v osmih dneh, iz Slovenije skozi Avstrijo in Italijo do Francije. Skorajda v celoti premaganih večinoma z vlaki in avtobusi, se pravi, s prevozom, prijaznejšim do okolja. Ne najhitrejšim, toda, kakor pravi kitajski pregovor: »Ne skrbi, če potuješ počasi, skrbi naj te, ko obstaneš na mestu.«

MATEJA GRUDEN,
besedilo in fotografija

Brez zapletov in povečini s prestopi, ki niso terjali dolgega čakanja. (Zataknilo se je samo pri zadnjem, na obronkih gozda nad francoskim Grenoblom, ko je voznik avtobusa preprosto sklenil, da tega dne obide običajno osamljeno postajališče; ampak navsezadnje so ga po več zaporednih klicih pristojnemu podjetju le nagnali tudi tja ...) Takšna je bila končna prevozna »bilanca« letošnjega SuperAlpa!, projekta Alpske konvencije za spodbujanje trajnostne mobilnosti na območju Alp. Deset novinarjev iz različnih držav nas je osem dni v prvi polovici julija potovalo pretežno z vlaki in avtobusi, ubiralo gorske steze peš, občasno sedlo na kolo in v gondolo.

Problematicni kilometer

Možnosti za dostojno premikanje po Alpah z javnim prevozom, predvsem

avtobusi in vlaki, so sicer – kakor kje, so odkriti prireditelji SuperAlpa! Odvisno od države, regije, kraja. Ponekod so odlične (v Avstriji, recimo, kjer so se tudi zdele takšne, prav tako vlaki: snažni, zračni), drugod ubornejšie, marsikje pa otežujejo potovanje z njim skope informacije o voznih redih, ugotavlja Marcella Morandini, pobudnica SuperAlpa! »Na nekaterih postajah jih komajda najdeš, privatizacija javnega prevoza po Evropi pa je povzročila, da si težko priskrbiš informacije o povezavah avtobusov in vlakov različnih podjetij. To zagotovo ne spodbuja ljudi, da bi potovali z javnim prevozom,« razmišlja. V Avstriji in Švici, denimo, imajo skupen informacijski sistem, v drugih alpskih državah ne. Pri prečanju meja, kjer je treba prestopiti tudi z enega avtobusa na drugega, recimo, se utegne pripetiti, da se vozni redi v eni državi ne ujemajo s tistimi v drugi. In skorajda vedno je problematičen »zadnji kilometer«, ki ga je treba premagati do hotela ali druge prenočitvene namestitve, po tem, ko zapustimo avtobus ali vlak (ali »prvi«, ko spet hitimo naprej).

Hiti počasi

Bolzano – 66 kilometrov. Tako malo smo jih premagali? Kako dolgo pa se že vozimo? Skoraj štiri ure! Najhitrejšie trajnostno premikanje resda ni, smo se šalili, ko smo se z drugim avtobusom tistega dne (vmes smo se peljali še z vlakom) vozili po Val di

Sole ali Sončni dolini na severu Italije proti prelazu Passo Tonalle ... (Tega dne smo sicer sedli še na gondolo, na kolo in končno še na avtobus.) »Za tiste, ki še ne veste, naj na kratko opišem glavne prednosti uporabe javnega potniškega prometa: večja varnost, večja energetska učinkovitost in posledično manjše onesnaževanje (predvsem zraka), vse večja cenovna upravičenost, večji časovni izkoristek ... Če nas moti dandanašnja naglica, je potovanje z avtobusom oziroma vlakom prava terapija proti stresu. Seveda po začetnem šoku, da se premikamo prepočasi in ustavljammo na preveč postajah. Potem se s tem sprijaznimo in prav tako pridemo na cilj. Želimo si, da javnega prevoza ne bi uporabljali samo ljudje, ki so okoljsko ozaveščeni ali pa nimajo druge izbire potovanja, ampak da bi javni prevoz postal zares dobra izbira,« je zapisala Anamarija Jere iz društva za varstvo Alp Cipra Slovenija v popotnici letošnji, četrti izdaji knjižice (slovenske, op. p.) V Alpe z javnim prevozom (mimogrede: iz nje smo si tudi sposodili uvodni kitajski pregovor).

Informacije v žepu

Knjižica, ki so jo letos natisnili v 1850 izvodih v slovenskem jeziku in še 3150 v angleškem, poleg tega je na voljo na internetu (www.cipra.org/sl/CIPRA/cipra-slovenija/publikacije-1/vozni-redi-v-alpah-2012), vsebuje podatke o voznih redih de-

vetnajstih najpogostejših prog javnega potniškega prometa v Alpah, 14 avtobusnih in petih železniških. Poleg petih novih prog je v njej tudi zemljevid prog, dodali pa so še vozne rede sedmih alpskih žičnic in turistične ladje Bohinjsko jezero. »Prvo izdajo smo natisnili v nakladi 500 izvodov, letos je desetkrat večja, prvič v angleškem jeziku in vsebuje vozne rede ne več le za Julijske Alpe, ampak tudi za Kamniško-Savinjske in Karavanke,« je povedal Matej Ogrin, predsednik Cipre Slovenija. Da bi kdo zaradi objave voznih redov zamenjal avtomobil z javnim potniškim prometom, bi bilo sicer precej navno pričakovati ... »Najbolj je uporaben za tiste, ki javni prevoz že uporabljajo, še zlasti pa za – turiste. Zelo veliko jih v Slovenijo prileti ali pride z vlakom, avtobusom in bi se radi tako (z avtobusi, vlaki) premikali po njej tudi naprej. Če greste poleti na, denimo, vlak proti kateremu od gorskih središč, je na njem zelo veliko tujcev,« ugotavlja Ogrin. Slo-

venci pa te možnosti bistveno manj oziroma premalo izkoristimo: »Ni jih več niti v našem dojemanju premikanja. Čeprav bi nenadoma imeli vrhunsko mrežo javnega prometa, bi potrebovali vsaj kakšnih pet let, da bi jo začeli resnično uporabljati!« Je pa res, da je mreža javnega prometa marsikje resnično slaba, dodaja. V Alpah so dobre, recimo, povezave z Bohinjem, s Kranjsko Goro, obupne s Kamniško Bistrico (za Veliko planino), Logarsko dolino, Posočjem ... Vozni red po slovenskih Alpah je odpravljal tudi slabost, ki jo prireditelji SuperAlpa! prepoznavajo na širšem alpskem območju: da je iskanje prevozov različnih ponudnikov pogosto skorajda Sizifovo delo. »Tudi ta nepovezanost kaže na marginalnost javnega prevoza v Sloveniji,« meni Ogrin, ki ob tem dodaja, da se v Sloveniji zatakne že pri temelju: katastrofalnimi povezavami med mesti. »Ustrezna infrastruktura za medmetno mobilnost je osnova, ki bi lahko porajala še druge.«

AVTO NA DOPUSTU

Werfenweng, alpska vasica z blizu devetsto prebivalci v avstrijski deželi Salzburg, je leta 1997 uveljavila model razvoja destinacije na temelju do okolja prijazne mobilnosti. Goste spodbujajo, naj pripotujejo z avtobusom ali vlakom; če se pripeljejo z avtomobilom, pa naj ob prihodu oddajo ključ in ga do odhoda ne uporabljajo več. V zameno imajo na voljo nabor do okolja prijazne mobilnosti: od navadnih do električnih koles in do električnih motorjev in avtomobilov ... Več: www.werfenweng.eu/de/sanfte-mobilitaet