

P o r o č i l o

2 |
1 |
0 |

Upravni odbor Zavoda za izgradnjo športno turističnih centrov v Triglavskem gorstvu je na podlagi investicijskih programov in strokovnih razprav o izgradnji Velega polja in Triglavskih žičnic sprejel sklep, da se prizna prioriteto izgradnji Triglavskih žičnic. Ta sklep so odobrile tudi pristojne občine na Gorenjskem, kot soustanovitelji zavoda, bivši OLO Kranj, kot tudi športne, turistične in planinske organizacije.

Po tej odločitvi je UO začel z nadaljnjo fazo dela v izgradnji Triglavskih žičnic.

Kaj predstavljajo Triglavske žičnice?

Sistem Triglavskih žičnic obstoja v 4 samostojnih, vendar med seboj povezanih gondolskih žičnicah in to:

1. Krmarica 994 m - Apnenica 2020 m
2. Apnenica - Kredarica 2510 m
3. Kredarica - Staničeva koča 2325 m
4. Staničeva koča - Apnenica.

Na Apnenici se torej pričenja in zaključuje ta sklenjeni krog sistema žičnic.

Kapaciteta teh nihalnih gondolskih žičnic je predvidena na

1. sektorju Krmarica - Apnenica 500 oseb/h, Apnenica - Kredarica 400 oseb/h, ostali dve žičnici po 300 oseb/h.

Na posameznih postajah so predvideni gostinski objekti z restavracijami, bifeji ter minimalne prenočitvene kapacitete. Postavitev teh žičnic zahteva še ureditev dostopa do Krme, ureditev hudournikov, vode, elektrifikacije in pa seveda tudi urbanistično ureditev območja v Krmi. Program TŽ predvideva etapno izgradnjo celotnega objekta in sicer obsega 1. etapa izgradnjo žičnic Krmarica - Apnenica - Kredarica s pripadajočimi objekti, žičnice Kredarica - Staničeva koča - Apnenica pa naj bi se gradile v II. etapi.

Prvo etapo pa je mogoče omejiti le na 1. fazo, ki naj predstavlja osnovno žičnico Krmarica - Apnenica s pripadajočimi objekti.

Že ta 1. faza bi lahko poslovala popolnoma samostojno. V sklopu teh osnovnih žičnic pa se lahko postavi po potrebi še posamezne vlečnice in sedežnice, tako na Apnenici, pri Stabičevi koči in pa vlečnica na ledeniku, ki bi lahko obratovala celo leto in bi lahko služila stalnemu treningu naše alpske smučarske reprezentance.

Pri tem moramo poudariti, da nam že osnovne žičnice odpirajo izredne in prostrane smučarske terene, da je možna smuka vse do spodnje postaje, kar je izredna prednost teh terenov pred drugimi ter da dodatne vlečnice omogočajo le smuko na posameznih terenih.

Zakej naj gradimo Triglavske žičnice?

Vsa Gorenjska, posebno pa Bled z okolico ima že visoko razvit letni turizem. Ta se tudi iz leta v leto izboljšuje, postaja kvalitetnejši ter se bo v prihodnjih letih z gradnjo novih kapacitet prav gotovo še povečal. Vendar je dejstvo, da je turistična sezona alpskih letovišč prekratka ter da so obstoječe kapacitete, ki se vse usposabljuje tudi za zimo premalo izkoriščene. O tem je bilo že dosti govora in tega ni vredno ponavljati. Zato je nujno misliti na neko dopolnitev gorenjskega turizma v zimskem turizmu, ki bi imel vse pogoje, da v prvi vrsti izkoristi proste kapacitete Bleda, dalje pa tudi Mojstrane, Kranjske gore, Račoveljice, itd. Bled je sicer že poskušal najti druge rešitve, ki vse zahtevajo tudi večje investicije, za katere pa lahko trdimo, da nikakor niso tako efikasne, kot je prav izgradnja TŽ. In ne samo to - Triglavske žičnice bi tudi v poletni sezoni bile izrazito atraktiven objekt, ki bi privabljal številne domače in tuje goste.

Kaj je do zdaj napravljenega za izgradnjo TŽ?

Zavod je v sodelovanju s številnimi strokovnjaki, ki sodelujejo v raznih komisijah, osvojil program Triglavskih žičnic ter se odločil za etapno izgradnjo. Izdelal je program in operativni plan za 1.fazo 1.etape, ki točno določa v kakšnih rokih naj se pripravi tehnična dokumentacija in kakšen naj bo raspored izvedbe posameznih del, da bi bila lahko 1.faza izgrajena v času 1964 - 1966, ko naj bi po tem planu začela obratovati 1.faza TŽ. Na osnovi tega programa in operativnega plana so se pričela prva dela na izdelavi tehnične dokumentacije. Izvršeni so bili vsi posnetki terena v Krmi in Apnenici, dalje terenska dela za gradnjo ceste Krnica - Krma (18 km), elektrifikacije (daljnovod Jesenice - Mojstrana - Krma), ureditev hučournikov v Krmi, vodovoda v Krmi in Apnenici in urbanizma v področju Krme. Posnetki terena tvorijo osnovo za projektiranje najprej toverne in nato gondolske žičnice z vsemi objekti. Le glede projektov gostinskih objektov do zdaj ni bilo storjenega

več, kot da je določen okvirno obseg gostinskih objektov in kapacitet, kar pa vse bazira na osnovnem načelu, da se morajo TŽ naslanjati v celoti na dolinske kapacitete. Na osnovi teh terenskih del bo tehnična dokumentacija 1. faze izdelana do 1. marca 1964. To bi nam omogočilo, da bi v zgođnji pomladi 1964 lahko pričeli s prvimi deli na terenu. Pri tem moramo pripomniti, da je to pri nas edinstven objekt in da se prav zato pojavljajo tudi težave, tako zdaj pri samem projektiranju, kot bodo težave prav gotovo nastopile tudi pri sami izgradnji.

Način finansiranja TŽ:

Kakor je razvidno iz gornjih podatkov priprave na tehnični dokumentaciji dobro napredujejo. Tega pa ne moremo trditi za drugo osnovno vprašanje, ki se zdaj vse bolj pojavlja, t.j. finansiranje TŽ. Po investicijskem programu naj bi celoten sistem TŽ stal oca 4 milijarde din. Ta vsota je bila povzeta po cenah iz leta 1961, vemo pa, da so se od tega časa cene povečale. Težko bi dali danes vsoto celotne izgradnje po današnjih cenah, vendar pa lahko podamo ceno za 1. fazo te izgradnje že na podlagi izračunov projektantov in sicer bi znašali stroški ločeno po investicijah:

a) žičnica z objekti	600,000.000 din
b) komunalni objekti: (cesta, elektrika, vodovod, parkprostor, hudo-urniki)	1,245,000.000 din
c) gostinski objekti: (restavracija v Krmi in Apnenici)	601,000.000 din
d) stroški investitorja	<u>60,000.000 din</u>
skupno	<u>2,506.000.000 din</u>
	=====

Za leto 1964, t.j. za prihodnje prvo leto izgradnje pa bi znašali stroški gradnje 632,000.000 din. Potrebna sredstva za l. 1964 - 1966 so razvidna iz priloge.

V zvezi s finansiranjem se pojavljata dve osnovni vprašanji: Prvič - kdo naj nastopi kot investitor in drugič ali naj se finansira celoten objekt, t.j. žičnice, komunalni objekti in gostinstvo po enem investitorju, ali ne.

Glede investitorja, je bilo že več mnenj in predlogov in sicer da naj bi se v ta namen ustanovilo združenje gostincev in drugih interesentov iz Bleda in okolice, dalje da bi nastopili kot investitorji občina Račoveljica in Jesenice in končno, da bi bilo ustanovljeno posebno podjetje v izgradnji za ta namen.

2. |
- |
Dejstvo je, da tega osnovnega vprašanja zavod ne more rešiti sam, dasi je o tem ponovno razpravljal. Prav tako pa je tudi res, da je glede na priprave tehnične dokumentacije nujno potrebno, da se to vprašanje dokončno reši, ker v nasprotnem slučaju tudi v prihodnjem letu ne bi mogli pričeti z deli in bi tako izgubili dragoceno leto. In ker je čas, v katerem je mogoče graditi odn. delati zelo omejen zaradi vremenskih prilik, je vsakega leta škoda.

Mnenja smo, naj bi ta današnji posvet dokončno odločil, ali pa vsaj dal smernice v tem pogledu in da bi se s tem dala jasnejša perspektiva v izgradnji TŽ in v nadaljnjem delu samega zavoda.

Bled, 12.septembra 1963

Operativni plan
izgradnje I.faze I.etape Triglavskih žičnic

O b j e k t i	1963	1964	1965	1966
I. Žičnica Krmarica - Apnenica				
Glavni projekt:				
trasa	1.9.-31.12.			
stroj.del		1.1.-31.6.		
gradb.del		1.3.-31.7.		
Revizija		do 30.9.		
Izdelava		1.10. -	- 1.3.	
Transport			1.10.	15.3.
Montaža			1.5.-31.10.	15.3.-1.6.
Gradb.dela				1.5.-30.9.
spod.postaja		pripr.dela groba dovrš.	dovršitev	dovršitev
		1.6.-30.9.	1.5.-31.10.	1.5.-30.9.
Zg.postaja		pripr.dela groba dovrš.	dovršitev	dovršitev
		1.6.-30.9.	1.6.-30.9.	1.6.-30.9.
Probni pogon				30.9.
<hr/>				
II. Tovorna žičnica				
Projekt	1.9.-31.12.	(Metalna oskrbi gradbene načrte)		
Izdelava	1.11.	31.5.		
Montaža		1.6.-31.7.		
<hr/>				
III. Sedežnica Zg.Krma- Apnenica				
Projekt		30.9.		
Dovrš.in probni pogon				30.9.
Vlečnica Apnenica- dovršitev		30.9.		30.9.
<hr/>				
IV. Cesta Krnica-Krma				
Projekt		28.2.		
Trasa logarnica-Krmarica 9km makadam ali le zasil- na ureditev		31.5.		
ostali del trase makadam			30.9.	
Končna ured.asfal.18 km				30.9.

O b j e k t i	1963	1964	1965	1966
<hr/>				
V. Elektrifikacija				
Glavni projekt		28.2.		
Radovna Krmarica		30.6.		
Krmarica - Apnenica			30.8.	
<hr/>				
VI. Vodovod				
Projekt		28.2.		
Zajetje spod.in zg.postaje ter rezervoar		30.6.-31.7.		
<hr/>				
VII. Hudourniki:				
Projekt		28.2.		
Regulacija hudournika Pršivo in Krma		30.9.		
Regulacija ostalih			30.9.	
<hr/>				

Bled, avgusta 1963

P r o g r a m
in aproksimativni proračun za izgradnjo I. Faze I. Etape Triglavskih
žičnic.

O b j e k t i	1964	1965	1966	skupaj
I. Žičnice				
1. Žičnica Krmarica-Apnenica	60	100	80	240
2. tovarna žičnica	40	-	-	40
3. Postajno poslopje Krmarica	20	60	10	90
4. Postajno poslopje Apnenica	30	60	10	100
5. Vlečnica Apnenica	-	-	30	30
6. Sedežnica Zg. Krma - Apnenica	-	40	60	100
 II. Komunalni objekti				
1. Električno omrežje	40	127	-	167
2. Telefonsko omrežje	-	3	-	3
3. Vodovod	10	10	-	20
4. Regulacija hudournikov	20	30	-	50
5. Cesta Krnica - Krmarica 18 km po 56,000.000 din	322	339	339	1,000
6. Park prostori	-	-	5	5
 III. Gostinstvo				
1. Gostinstvo Krmarica	10	40	20	70
2. Gostinstvo Apnenica	50	265	216	531
 IV. Stroški investitorja				
	30	20	10	60
skupaj	632	1,094	780	2,506

Bled, septembra 1963

P r e d l o g.

programa in aproksimativnega proračuna gostinskih objektov I. faze
I. etape Triglavskih žičnic

I. Krmarica

1. Čakalnica z bifejem in pulti za 300 oseb	12,000.000
2. Restavracija s teraso in kuhinjo 120 sedežev (400.000 din po sedežu)	48,000.000
3. Sobe za osebje (po razdelitvi delovnih mest)	10,000.000

II. Apnenica

1. Čakalnica z bifejem in pulti za 300 oseb	15,000.000
2. Samopostrežna restavracija 200 sedežev (500.000 din za sedež)	100,000.000
3. Restavracija klasična s 160 sedeži (500.000 din za sedež)	60,000.000
4. Hotel z 80 posteljami B kat (3,500.000 za posteljo)	280,000.000
5a skupnih ležišč (800.000 din za ležišče)	40,000.000
5. Sobe za osebje (po razdelitvi delov. mest)	36,000.000

skupaj	601,000.000
	=====

Za izgradnjo I. etape v celoti, pa se predvidevajo še naslednji
gostinski objekti na Kredarici:

1. Čakalnica z bifejem in pultom za 300 oseb	15,000.000
2. Restavracija s 100 sedeži (700.000 din za sedež)	70,000.000
3. Hotel B kat 50 postelj (4,500.000 din za posteljo)	225,000.000
4. Stanovanja za osebje (po razdelitvi delovnih mest)	10,000.000

skupaj	320,000.000
	=====

Bled, septembra 1963