

P r e d l o g

za vključitev izgradnje Triglavskih žičnic v sedemletni plan
Socialistične republike Slovenije.

Razvoj zimskega turizma in smučarskega športa je v zadnjih letih pri nas vse bolj nakazal potrebo po izgradnji visokogorskega smučarskega centra z zahtevnejšimi smučarskimi tereni in ugodnimi klimatskimi prilikami.

Zato so slovenski turistični, športni in javni delavci že v letu 1959 iznesli predlog, da se tudi pri nas pristopi k izgradnji visokogorskega športno turističnega centra. Obdelana sta bila predloga Velo polje in TŽ ter je bila po temeljiti obravnavi in oceni vseh osnovnih pogojev dana prioriteta izgradnji Triglavskih žičnic.

Predlog o izgradnji visokogorskega smučarskega centra utemeljujemo z naslednjimi utemeljitvami:

1. Projekt TŽ zajema obširna področja Triglavskega gorstva, ki predstavlja pri nas najbolj privlačen in atraktivni del Triglava, tako v smučarskem, kot tudi v turistično-planinskem pogledu.
Projekt TŽ predvideva izgradnjo krožnega sistema gondolskih žičnic v smeri Krmarica (994 m) - Apnenica (2020 m) - Kredarica (2310 m) - Staniševa koča (2323 m) s povratkom preko Apnenice v Krmarico. Ta sistem gondolskih žičnic je izpopolnjen še s vlečnicami na Apnenici, Staniševi koči ter na samem ledeniku.
2. Ugotovljeno je, da predstavlja ta predel Triglavskega gorstva eno redkih območij, ki je ugodno za razvoj smučarskega športa, tako po reliefu, kot po debelini snežne odeje. To je osnovni predpogoj za lokacijo takega centra. Znano je, da v naših planinah ni večjih visoko ležečih planot in pašnikov, da je gozdna meja nizka, da se naše planine prestrmo dvigajo iz dolin in da nimamo naselij na višini okoli 1.000 m. To so osnovne pomanjkljivosti našega gorskega sveta, ki nam ne nudijo razsežnih smučarskih terenov. Prav to je tudi edini razlog, da smo pri iskanju primerne prostora, morali izbrati le področje Triglava in ne mogoče druge, bližje, ali ugodnejše ležeče predele naših planin.

3. Brez smučanja ne moremogovoriti o zimskem turizmu, niti o zimski turistični sezoni. Zato je prednost TŽ v tem, da zajame široke smučarske terene, ki so primerni tako za začetnike in turistične smučarje, kot tudi vrhunski smučarski šport. Prav v tem se bistveno razlikuje območje Triglava od naših ostalih, nižje ležečih smučarskih centrov, ki jih sedaj izgrajujemo in odpiramo našemu turizmu.
- Triglavsko pogorje nam omogoča smuko preko vsega leta na ledeniku, kar je posebna atrakcija, kot tudi prirejanje vrhunskih smuč.prireditev v alpskih disciplinah, saj "Triglavski smuk" odgovarja mednarodnim normam za take prireditve. Ugodne klimatske prilike nam omogočajo, da je zimska sezona v območju TŽ zagotovljena od decembra pa do konca maja, posebno privlačna pa je od druge polovice februarja do konca maja, ko je smuka v visokogorskem svetu najlepša in je v zadnjem času najbolj iskana, tako v čisto športnem, kot predvsem v rekreativnem pomenu. Vsi ostali naši zimsko športni centri se prav v tem bistveno razlikujejo od TŽ.
4. Triglavsko pogorje leži na tromeji Avstrija - Italija - Jugoslavija ter ima zato idealen položaj glede na mednarodni turizem. Izhodiščna točka sistema TŽ je le nekaj kilometrov oddaljena od važne magistrale Ljubljana - Kranjska gora, ki je v smeri proti zapadu že povezana s železniškim in cestnim omrežjem s Srednjo Evropo, prav tako pa tudi z našimi domačimi glavnimi mesti in centri. V območju 200 km od izhodiščne točke se nahajajo številni naši centri kot Kranj, Jesenice, Ljubljana, Zagreb, Reka, od tujih pa Trs, Beljak, Celovec, itd.
5. Izgradnja TŽ ne zahteva večjih hotelskih kapacitet, kar bi predvsem podražilo in obremenjevalo rentabilnost tega objekta, ampak ima to možnost, da se oslanja na že obstoječe kapacitete Bleda, Mojstrane, Jesenic, Račoveljice in Kranjske gore. Znano je, da so te kapacitete v tem času, ko je zimska sezona na območju Triglava na višku, prazne in neizkoriščene in da bi zato služile Triglavske žičnice kot izredno dopolnilo teh naših turističnih centrov. Da je to pametno in rentabilno, ni potrebno posebej dokazovati, saj so istim potem šla že številna letovišča v sosednji Avstriji, Italiji, Švici in Franciji. Res je, da je,

izhodišče TŽ oddaljeno od teh centrov oca 25 do 30 km, vendar smatramo, da bi dobre ceste in prometne zveze lahko bistveno vplivale na izkoriščenost in obisk TŽ, posebno še, ker ne razpolagamo z drugimi bližnjimi tako kvalitetnimi področji, kar smo omenili že prej.

6. Triglavске žičnice niso atraktivne le pozimi, ampak lahko poslujejo tudi v ostalih letnih časih, predvsem pa seveda v času letne sezone, od maja pa tja do konca septembra, kot izrazite dopolnilo in atrakcija gorenjskega turizma. Da je ta ugotovitev utemeljena nam dokazujejo prav tako tuji centri, odn. primeri, ko so slični objekti v tujini obiskani v poletnem času prav tako kot v zimskem. Če vemo, da je v sezonskih mesecih na področju Gorenjske preko 200.000 stalnih gostov, poleg številnih domačih izletnikov, ki si žele obiskati naš najvišji vrh, potem je obisk v času letne sezone zagotovljen, v začetku pa bo prav gotovo občutno večji kot pozimi.
7. Atraktivnost tega objekta in pa široka smučišča, ki jih zajemajo Triglavске žičnice nam dajejo vso garancijo, da se po izgradnji tega objekta pojavimo tudi na mednarodnem tržišču enakopravno z našimi sosedi.
Če k temu dodamo še prednost, ki jo imamo zaradi ugodnejših in konkurenčnih cen nasproti inozemskemu tržišču, ne obstoja bojazen, da ne bi privabili s tem številne tuje turiste v zimsko-spomladanskem času, ko je ta sezona najbolj privlačna.
8. Izgradnja TŽ ima prednost tudi v etapni izgradnji. Že 1.faza z žičnice Krmarica - Apnenica ter vlečnice na Apnenici in sedežnico Malo polje - Apnenica, lahko popolnoma samostojno obratuje, dočim izgradnja I.etape v celoti z dodatno žičnico Apnenica - Kredarica pomeni, da so odprta vsa smučišča s centralno točko tega sistema - Kredarico.
Ker objektivno gledano, niti v tehničnem, niti v finančnem pogledu ne bi uspeli izgraditi celega sistema TŽ do leta 1970 predlagamo, da se vključi v sedemletni plan le izgradnja I.Etape v celoti, ki lahko popolnoma samostojno posluje in nam dokaže, če je potreba po izgradnji takega centra utemeljena ali ne.
9. Ekonomski elaborat, ki je v obdelavi bo pokazal kakšna je rentabilnost tega sistema, ne samo žičnice kot take, ampak

tudi celotnega turistično-gostinskega prometa. Nedvomno bo izgradnja tega sistema imela za posledico, da se bo celotni promet od gostinstva pa do prometa trgovine in drugega bistveno povečal, in to prav v času, ko je sicer najmanjši.

To so osnovni pogoji, ki so privedli do tega, da so se začeli pripravljati elaborati o izgradnji takega centra tudi pri nas.

Priložene tabele pa naj pokažejo v kakšnem časovnem razdobju je ta izgradnja predvidena in kakšna je aproksimativna cena izgradnje posameznih etap odn. celega objekta.

Po proučitvi teh ugotovitev smatramo, da je ta predlog v celoti utemeljen ter da je izgradnjo TŽ do I. Etape v celoti vključiti v sedemletni plan razvoja turizma v Sloveniji.

Bled, 29. IX. 1963

ZAVOD ZA IZGRADNJO ŠPORTNO TURISTIČNIH
CENTROV V TRIGLAVSKEM GORSTVU
B L E D