



# PREDNOSTI IN SLABOSTI AVTOMOBILIZMA KOT TEMELJA TURISTIČNEGA RAZVOJA SLOVENIJE

*Izvirni znanstveni članek  
COBISS 1.01  
DOI: 10.4312/dela.57.89-112*

## Izvleček

V članku so analizirane prednosti in slabosti, ki izhajajo iz uporabe avtomobilskega prevoza v turizmu. Pri tem je posebna pozornost namenjena analizi problemov odvisnosti turizma od avtomobilskega prometa. Predstavljeni so dejavniki, ki potencialno zavirajo razvoj novih oblik turistične ponudbe, ki bi temeljila na bolj trajnostni rabi potencialov Slovenije kot zelene destinacije. Analiza temelji na uporabi vrste podatkov iz uradnih statistik (SURS, Eurostat, Direkcija RS za infrastrukturo), ki jih dopolnjujejo podatki in ugotovitve iz drugih raziskav s področja prometa in turizma. Pomemben del analize predstavlja tudi analiza vrednotnih orientacij prebivalstva Slovenije v odnosu na percepcijo vloge turizma in prometa.

**Ključne besede:** turizem, avtomobilija, utemeljevalna teorija, strategija razvoja turizma, zelena destinacija, vrednotni sistemi

: \*Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo,  
: Kardeljeva ploščad 5, 1000 Ljubljana  
: e-pošta: matjaz.ursic@fdv.uni-lj.si  
: ORCID: 0000-0002-3792-9310

## THE ADVANTAGES AND DISADVANTAGES OF AUTOMOBILE TRANSPORT AS THE FOUNDATION OF TOURISM DEVELOPMENT IN SLOVENIA

### Abstract

The article analyzes the advantages and disadvantages arising from the use of car transport in tourism. Special attention is paid to the analysis of problematic interdependence between tourism and automobile traffic. Presented are factors that potentially obstruct the development of new forms of tourism offer that would be based on a more sustainable use of Slovenia's potentials as a green destination. The article is based on the use of a range of data from official statistics (SURS, Eurostat, Directorate of Infrastructure of the Republic of Slovenia), supplemented by data and findings from other research in the field of transport and tourism. An important part of the article also represents the analysis of value orientations of the population of Slovenia in relation to the perception of the role of tourism and transport.

**Keywords:** tourism, automobility, grounded theory, tourism development strategy, green destination, value systems

---

### 1 UVOD

Po hitrem naraščanju števila turistov v predkovidnem obdobju in po sprostitvi večine epidemioloških ukrepov v Sloveniji se ponovno odpira vrsta vprašanj glede nadaljnjih strategij turističnega razvoja Slovenije. Pri tem se poleg tipičnih razvojno-strateških vprašanj, ki se tičejo promocije destinacij, oblikovanja ponudbe nastanitvenih kapacitet, servisov, podpore različnim vrstam turizma in hotelske infrastrukture, vse bolj odpirajo tudi problematike, povezane s trajnostnim razvojem turizma (glej npr. Cigale, 2009; Jurinčič, 2009; 2014; Vodeb, 2014). Promocija Slovenije kot zelene destinacije, ki naj bi vključevala pestro ponudbo naravnih površin, parkov in drugih naravnih danosti, namreč odpira vrsto problematik, povezanih prav z degradacijo zelenega sistema kot posledico množičnega turizma. V tem kontekstu se pogosto pojavljajo tematike, povezane z onesnaževanjem, predelavo odpadkov, porabo vode, rabo prostora in drugimi okoljskimi problemi, vezanimi na turistične destinacije (glej npr. Butler, 1991; Brancelj, 1999; Cigale, 2007; Holden, 2016; Repe, Mrak, 2009; Theobald, 2012). V precej manjši meri se v navezavi na trajnostni razvoj pojavljajo tematike in problematike, povezane s turistično mobilnostjo oziroma načini, na katere turisti dostopajo do zelenih destinacij v Sloveniji (glej npr. Cigale in sod., 2009).

Turistična mobilnost v Sloveniji temelji na avtomobilskem prevozu, kar prinaša določene prednosti in slabosti v turistični razvoj. Če omenimo samo nekatere, potem velja poudariti, da po eni strani avtomobilski razvoj omogoča 24-urno dostopnost destinacij in visoko omreženost težko dostopnih turističnih lokacij v Sloveniji, po drugi strani pa pretirana raba avtomobilskega prevoza sproža preobremenjenost posameznih lokacij, zastoje in probleme s parkirnimi površinami. V članku bomo analizirali vrsto prednosti in slabosti, ki so vezane na uporabo avtomobilskega prevoza v turizmu, in jih poskušali postaviti v vzročna razmerja. Pri tem bomo še posebno pozornost namenili analizi odvisnosti turizma od avtomobilskega prometa, ki morebiti zavira razvoj novih oblik turizma in ponudbe, ki bi temeljila na bolj trajnostni rabi potencialov Slovenije kot zelene destinacije. V ta namen bo analizirana vrsta podatkov iz uradnih statistik (SURS, Eurostat, Direkcija RS za infrastrukturo), ki jih bomo kombinirali s podatki iz različnih raziskav (Cigale in sod., 2009; Vodeb, 2014). V pojasnjevalno strukturo članka so vključene tudi analize vrednotnih orientacij prebivalstva Slovenije (Hočevar in sod., 2018; Uršič, Hočevar, 2007), prek katerih bomo skušali prikazati kompleksnost in večplastnost problematike, ki se veže na turistično mobilnost in turistični razvoj Slovenije.

## 2 AVTOMOBILIJA IN RAZVOJ TURIZMA

V strategijah turističnega razvoja Slovenije (MGRT, 2017; MGRT, PKF, 2022) je promet pogosto predstavljen kot pomemben del načrtov turističnega razvoja. Tako je na primer v Strategiji slovenskega turizma 2022–2028 (MGRT, PKF, 2022) pod politiko 5 »Dostopnost in trajnostna mobilnost« identificirana vrsta problematik, ki se vežejo na pretirano rabo avtomobilskega prometa. Med drugim so omenjene: emisije, ki izvirajo iz uporabe fosilnih goriv, mirujoči promet, tranzitnost turistov, zamude pri razvoju kolektivnih javnih prevoznih sredstev in prometnih strategij ipd. V tem sklopu je predvidena tudi vrsta ukrepov, ki naj bi pripomogli k zmanjševanju odvisnosti turizma od avtomobilskega prevoza. Predlagani ukrepi na primer vključujejo »pilotno uvajanje turističnih destinacij brez avtomobilov«, »spodbude razvoja kolesarske in pohodniške čezmejne infrastrukture«, »zasnovo modela maksimiranja pozitivnih učinkov 'pit stop' turistov«, »sofinanciranje izdelave celostnih prometnih strategij v vodilnih turističnih destinacijah in mobilnostnih načrtov turističnih podjetij«, »spodbujanje razvoja sistemov t. i. 'P+Feel' za dostop do najbolj obremenjenih turističnih točk – destinacij in na območju naravnih vrednot«, »vzpostavljane novih oblik mobilnosti v turističnih destinacijah«, »integrirani JPP za potrebe turizma«, »pospeševanje e-mobilnosti« ipd. (MGRT, PKF, 2022, str. 193–200). Obsežno navajanje ukrepov obsega tudi relativno definirano finančno shemo, ki naj bi bila namenjena tovrstnim aktivnostim (skupno približno 60 mio EUR) (glej MGRT, PKF, 2022, str. 286–287). Kljub identifikaciji problematike odvisnosti turizma od uporabe

avtomobilskega prevoza in predlagani vrsti ukrepov, se zdi da je način implementacije tovrstnih strategij relativno nedodelan in nerazdelan, saj je uporaba avtomobilskega prevoza v Sloveniji bistveno bolj zakoreninjena v mobilnostne sheme prebivalcev in temelji na kompleksnih vrednotnih orientacijah, ki posredno usmerjajo tudi razvoj turistične panoge in jih bo težko preseči v kratkem obdobju brez odločnejših in korenitih posegov v obstoječe življenjske stile uporabnikov avtomobilov.

Urry (1999, str. 1) s tega vidika razlikuje med »avtomobilizacijo« in »avtomobilijo«. Prva se nanaša na delež naraščanja avtomobilov glede na število prebivalstva, medtem ko druga označuje nastanek družbenih vzorcev vedenja, ki so utemeljeni na povečani rabi avtomobilskega prevoza. Urry (ibid.) navaja, da je avtomobilija popolnoma preoblikovala civilno družbo z vključevanjem novih oblik premikanja, bivanja, socializacije in novimi prostorsko-časovnimi dimenzijami avtomobilske dostopnosti. Urry (ibid.) tiste civilne družbe, ki so odvisne od uporabe avtomobilskega prevoza, poimenuje »družbe avtomobilije«. Med le-te z enim višjih števil avtomobilov na prebivalca v EU (0,566) in nizko uporabo javnih prevoznih sredstev (5–7 % v obdobju 2017–2021) nedvomno spada tudi Slovenija (glej Eurostat, 2020; SURS, 2020). Avtomobilija spreminja način gibanja in pomembnost posameznih lokacij ter sproža nastanek novih družbenih prostorov, ki zgoščujejo tokove ljudi ob ključnih prometnih infrastrukturah, tj. cestah in avtocestah. Urry (ibid.) ugotavlja, da večina tistega, kar ljudje poznajo pod pojmom »družbenega življenja«, niti ne bi mogla obstajati brez fleksibilnosti avtomobila in njegove 24-urne dostopnosti. Uporaba avtomobila posamezniku omogoča večje možnosti pri gibanju v prostoru in mu prepusti samostojno odločanje o potovalnem času. Avtomobilija posameznikom predstavlja hkrati izvor svobode in povezanosti s širšo skupnostjo (Featherstone, 2004). Fleksibilnost avtomobila omogoča vozniku hitro potovanje ob kateremkoli času in v katerokoli smer ali lokacijo, ki leži na prepletenih sistemih cestnih in avtocestnih povezav, ki povezujejo dom, delovni prostor in turistične oziroma kulturne, zabavne, prostočasne lokacije (Lucas, 2009).

Povečevano uporabo avtomobila torej po eni strani lahko razumemo kot »povečevanje stopnje svobode gibanja« za posameznika (Urry, 1999, str. 12–14), ki mu je s tem omogočena večja fleksibilnost v vsakdanjem življenju. Vendar Urry ob tem simptomatično opozarja, da gre v primeru avtomobilije pravzaprav za lažno fleksibilnost oziroma »prisiljeno fleksibilnost« (ibid.), in sicer v smislu, da avtu prilagojeni deli prostorskega sistema, ki jih avtomobilija generira, povzročajo tudi fragmentacijo prostora oziroma naraščanje ločene rabe površin v prostorskem sistemu. V tem kontekstu ni nujno, da množična (avto)obilnost povzroča tudi enakomeren razvoj vseh prostorov in krajev. Avtomobil namreč spada med tehnologije, ki spodbujajo t. i. »časovno-prostorsko distanciacijo« (Giddens, 1984, str. 171; Hočevar, 2017, str. 831) oziroma omogočajo ločevanje socialnih interakcij od materialne, fizične navzočnosti, kar hkrati povečuje razdalje med posamezniki, za uporabnika pomembnimi točkami v prostorskem sistemu. Z drugimi besedami, pogosta uporaba ali velika odvisnost od avtomobilskega prevoza uporabnika spodbuja k uporabi selektivnih (rutiniziranih)

mobilnostnih vzorcev in k selektivni rabi posameznih lokacij za določene storitve, pri čemer se lahko povečujejo neenakosti v prostoru. Pri tem lahko izginja multifunkcionalen značaj posameznih prostorov in krajev, kar pomeni da se turistična ponudba specializira za specifične oblike ponudbe dejavnosti in storitev. Kombinacija slabo razvitega javnega prevoza in slabe izrabe dostopnih kolektivnih prevoznih sredstev ob povečani uporabi avtomobilskega prevoza torej povzroča oblikovanje zelo specifičnih rab prostora in homogenih časovno-prostorskih poti ter rutin. Z navedenim fenomenom se povezuje tudi koncept »kapsularnosti« (Cauter, 2004, str. 10), ki opozarja, kako lahko prevozno sredstvo prek spodbujanja določenih vzorcev socializacije vpliva na način rabe posameznih prostorov.

Koncepta dostopnosti in mobilnosti sta ključnega pomena za razumevanje vplivov, ki jih ima avtomobilija na razvoj prostorskega sistema Slovenije in posledično tudi turizma. Dostopnost se nanaša na »število priložnosti ali prizorišč dejavnosti, ki so dostopna v določeni razdalji ali času potovanja« (Handy, Niemeier, 1997, str. 1175–1194), mobilnost pa se nanaša na »zmožnost premikanja med različnimi prizorišči, kjer se odvijajo dejavnosti« (ibid.). Prostorski sistem z razvito avtomobilsko prometno infrastrukturo omogoča večjo stopnjo mobilnosti prebivalstva, vendar ima lahko zaradi ustaljenih, rutiniziranih, udobnih, a funkcionalno rigidnih načinov uporabe teh omrežij tudi manj prožno časovno-prostorsko omrežje, ki posamezniku zmanjšuje dostopnost in uporabnost posameznih prizorišč in dejavnosti po principu »povečana dostopnost prostorov – povečane motnje v prostoru«. Z drugimi besedami, če skladno s povečevanjem avtomobilske dostopnosti ne rešujemo tudi problemov, ki jih tovrstna povečana dostopnost prinaša, se problemi akumulirajo in povzročajo motnje v prostoru, ki se zrcalijo v gneči, zastojih, mirujočem prometu, onesnaževanju ipd.

Ko je v Sloveniji dostopnost do storitev postala bolj odvisna od uporabe avtomobila, so se temu prilagodili tudi uporabniki, ki iščejo storitve z najlažjim, najbolj udobnim načinom dostopa. Pri tem velja poudariti, da gre v razmerju med uporabo avtomobila in naraščanjem specifične rabe površin v prostorskem sistemu za dvostranski vzajemni proces. Potreba po uporabi avtomobila ni le posledica naraščanja specifične (na avtu utemeljene) rabe prostorov v prostorskem sistemu, temveč je obenem tudi vzrok naraščanja specifične rabe površin in izginjanja določene ponudbe storitev na posameznih mikrolokacijah, ki niso dostopne z avtomobilom.

Popolna prilagoditev oziroma soodvisnost uporabe cestnega omrežja in ekonomsko-turistične ponudbe ustvarja določene eksternalije oziroma dodatne stroške, ki niso vidni takoj, ampak šele skozi daljša, večletna obdobja. Kako sistemi, ki imajo enostransko razvito prometno infrastrukturo, ustvarjajo eksternalije, podrobneje pojasnjujejo Pucher, Lefèvre (1996), Newman, Kenworthy (1989; 1999) in Jacobs (1994). Omenjeni avtorji opozarjajo, da večina analiz v izračun koristi in stroškov uporabe infrastrukture ne vključuje latentnih stroškov oziroma eksternalij, ki se ne odražajo v ekonomski ceni dobrine ali storitve, vendar dolgoročno lahko bistveno vplivajo na blagostanje celotne skupnosti. Eksternalije nastajajo postopno in jih je mogoče opaziti

še le takrat, ko so njihovi vplivi tako močni, da prihaja do poslabšanja kakovosti življenja na določenih območjih. V primeru Slovenije že lahko razpoznamo nekatere stranske učinke, ki jih povzročata pretirana avtomobilizacija in nerazvitost javnih prevoznih sistemov. Te učinke je zaenkrat možno identificirati na lokalni ravni prek avtomobilske preobremenjenosti nekaterih turističnih območij (npr. Bled, Bohinj, slovenska Istra ipd.), ki generirajo probleme, povezane s pomanjkanjem parkirišč, zastoji, gnečo in onesnaževanjem, medtem ko so problemi, povezani s potencialno dolgoročno neenakomernim ekonomskim razvojem celotnega prostorskega sistema Slovenije, še težje razpoznavni in jim je v analizah namenjene manj pozornosti.

V nadaljevanju bomo na primeru podrobne analize učinkov, ki jih je imela izgradnja avtomobilske infrastrukture na razvoj turizma v Sloveniji, prikazali kako lahko dominantnost razvoja avtomobilske prometne infrastrukture sicer zadovolji osnovne potrebe turistov in prebivalcev po mobilnosti, vendar ob tem lahko povzroča tudi določene škodljive učinke za družbeno-prostorski razvoj posameznih območij. Razvoj in povezovanje prostorskega sistema prek prometnih infrastrukturnih omrežij je socio-tehnični postopek, ki združuje »mehke« (družbene, psihološke, kvalitativne) in »trde« (fizične, kvantitativne) dejavnike in pri katerem se je treba vprašati, kako uvajanje novih prometnih infrastruktur spreminja potrebe in navade uporabnikov.

### 3 ANALIZA UČINKOV VPETOSTI TURISTIČNE PANOGE V UPORABO AVTOMOBILSKEGA PREVOZA

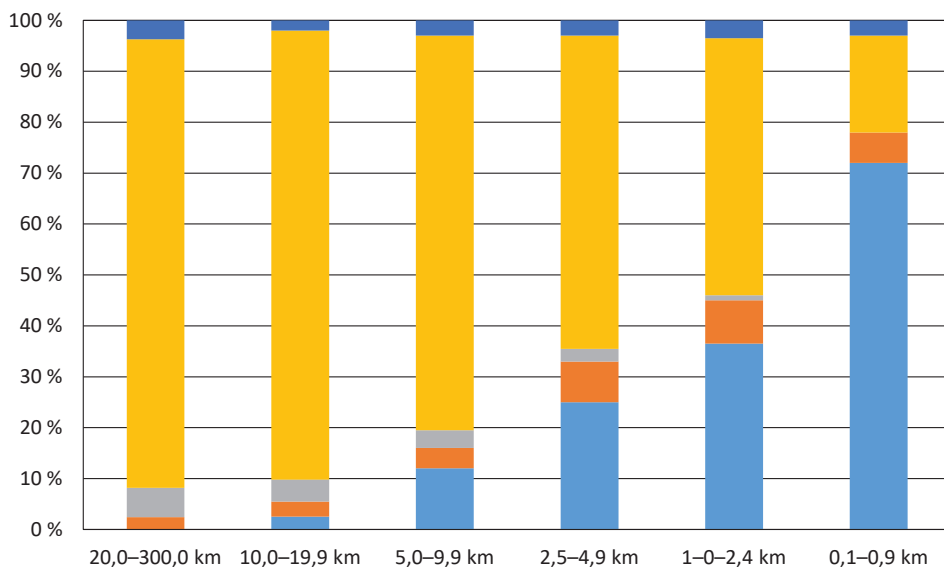
Analiza prednosti in slabosti odvisnosti turistične panoge od avtomobilskega prevoza v Sloveniji temelji na t. i. utemeljevalni teoriji (Strauss, Corbin, 1998; Thomas, James, 2006), kjer se različne podatke iz kvantitativnih in kvalitativnih raziskav združuje z namenom dokazovanja oziroma pojasnjevanja specifičnih družbenih trendov. Utemeljevalna teorija (v ang. *grounded theory approach*) je primerna metoda za analizo, kjer je na voljo veliko število zelo razpršenih in izvorno različnih raziskovalnih podatkov, ki pokrivajo posamezne fragmente analizirane problematike. Iz analize bodisi primarnih ali sekundarnih podatkov pridobiva fragmente novega znanja, pri čemer raziskava ne poteka po načinu preverjanja neke vnaprej postavljene, točno določene hipoteze (ki bi jo lahko preverjali), temveč na način postopne izdelave teorije, prek katere se pojasnjuje družbene in prostorske spremembe v kontekstu turističnega razvoja Slovenije. Gre torej za strategijo razločanja raziskovalnih podatkov, kjer se po induktivni poti, od spodaj navzgor, prek nabora pomembnih faktorjev oziroma indikatorjev prostorskega razvoja in analize posameznih dejavnikov, značilnosti prostorskega razvoja, prehaja k splošnejši sliki trenutnih trendov, ki vplivajo na prostorski razvoj turizma v Sloveniji. Na podlagi utemeljevalne teorije je potekal tudi izbor podatkov, ki so zajeti skozi daljše časovno obdobje med leti 2009 in 2022. Prav akumulacija podatkov skozi daljše časovno obdobje je omogočila postopno identifikacijo posameznih

trendov, povezanih z rabo prometa in razvojem turizma, ki so v Sloveniji prisotni že več desetletij in kažejo na njihovo sistemsko ukoreninjenost. Pri tem so bili uporabljeni sekundarni podatki iz že obstoječih raziskav (npr. Okoljski učinki turizma in prometa v Sloveniji, Prostorske in okoljske vrednote 2004–2018, Trajnostni razvoj turističnih destinacij alpsko-jadranskega prostora, Nosilna zmogljivost Slovenske Istre za turizem, Socialno prostorski vplivi avtocest v Sloveniji – Slovensko javno mnenje o avtocestah) in uradnih statistik (npr. SURS, Direkcija RS za infrastrukturo, Eurostat).

### 3.1 Ključni dejavniki spodbujanja uporabe avtomobilskega prevoza v turizmu

V Sloveniji ne moremo govoriti o tipičnem »avtomobilskem turizmu«, kot ga omenjajo posamezni avtorji s tega področja (glej npr. Conlin, Jolliffe, 2022; Cudny, 2018; Cudny, Jolliffe, 2019), kjer prihaja do državno podprte načrtne oziroma strateško-razvojne gradnje infrastrukture, s katero se skuša povečevati delež turizma, ki temelji na uporabi avtomobilskega prevoza (npr. avtomobilski hoteli, karavaning, avtomobilska izkustvena industrija v smislu tematskih poti, avtomobilskih dirk, specializiranih avtomobilskih muzejev in razstav ipd.). V kontekstu Slovenije prihaja do spontanega razvoja avtomobilskega turizma, kjer posamezni segmenti turistov opažajo, da uporaba avtomobila predstavlja najudobnejši, najlažji in včasih tudi edini način obiskovanja slovenskih turističnih destinacij. Temu spontanemu razvoju avtomobilskega turizma se potem prilagajajo ne le posamezni ponudniki turističnih storitev na lokalni ravni, temveč tudi lokalne oblasti, ki sicer poskušajo v manjših obsegih uveljavljati bolj trajnostne oblike mobilnosti (npr. izposoja e-koles, *hop-on hop-off* avtobusi, pešpoti), vendar z nadgradnjo obstoječe cestne infrastrukture spontano spodbujajo nadaljnjo uporabo avtomobila in ohranjajo obstoječe trende avtomobilije. Kako prevladujoča je uporaba avtomobilskega prevoza, je razvidno iz podatkov o prometni obremenjenosti slovenskih cest, kjer avtomobilski promet zavzema največji delež motoriziranega prometa (glej npr. Direkcija RS za infrastrukturo, 2020) in podatkov, ki pojasnjujejo uporabo posameznih vrst prevoza glede na dolžino potovanja (slika 1).

Slika 1: Potovanja glede na način prevoza in dolžino potovanj v Sloveniji.



Vir: SURS, 2021.

Obremenjenost slovenskih cest je glede na število prebivalstva velika in na posameznih odsekih presega 50.000 vozil na dan (npr. ljubljanski avtocestni obroč). Ob tem ostaja delež cestnega blagovnega prevoza v skupnem kopenskem blagovnem prevozu v zadnjem desetletju relativno nespremenjen in v letu 2018 dosega že več kot 81 % vsega blagovnega prevoza po Sloveniji (SURs, 2022). Iz podatkov na sliki 1 je razvidno, da prebivalci Slovenije na razdaljah nad 10 km več kot 90 % poti opravijo z avtomobilskim prevozom, sorazmerno veliki pa so tudi deleži pri krajših razdaljah, saj na razdaljah med 1 in 2,4 km več kot 50 % posameznikov še vedno preferira avtomobilski prevoz, v kategoriji med 5 in 9,9 km pa je ta odstotek še precej višji (več kot 75 %). Po deležu opravljenih poti z osebnimi vozili smo bili s 93,1 % leta 2006 prvi med vsemi evropskimi državami, medtem ko je povprečje EU27 znašalo 82,3 % (Lampič, Ogrin, 2009, str. 23). V letu 2020 je ta delež znašal 91,2 %, pri čemer smo med 27 državami EU zasedali tretje mesto (EC, 2022, str. 49). Prevladujočim shemam mobilnosti v državi se prilagajajo tudi turisti iz drugih držav, kar potrjujejo podatki o uporabi prevoznih sredstev glede na državo izvora v letu 2019 (preglednica 1).



Preglednica 1: Tuji turisti po državah prebivališča in glavnih prevoznih sredstvih po izbranih dvomesečjih anketiranja v letu 2019.

Izbrano dvomesečno obdobje	Vrsta prevoznega sredstva	Izbrane države				
		Avstrija	Italija	Nemčija	Druge evropske države	Neevropske države
April, maj	Avto, kombi	41.668	57.022	17.657	81.801	–
	Avtodom	–	N	N	N	–
	Avtobus	5.353	3.921	8.858	16.431	–
	Motorno kolo	1.169	2.995	N	N	–
	Kolo	–	N	N	N	–
	Letalo	3.282	1.391	6.224	58.278	122.883
	Vlak	N	N	N	2.274	–
Julij, avgust	Avto, kombi	46.792	79.084	86.885	318.441	N
	Avtodom	4.931	6.363	33.108	35.752	–
	Avtobus	2.863	5.326	3.560	10.682	–
	Motorno kolo	2.219	4.567	3.997	6.765	–
	Kolo	N	N	N	6.700	–
	Letalo	N	1.037	8.148	77.437	120.722
	Vlak	993	N	5.775	4.198	–
	Ladja	–	N	–	–	–
	Drugo	–	–	N	N	–
September, oktober	Avto, kombi	42.186	46.582	30.108	95.273	–
	Avtodom	N	N	N	–	–
	Avtobus	4.821	1.283	9.811	20.539	–
	Motorno kolo	2.906	1.332	3.165	2.800	–
	Kolo	N	–	N	–	–
	Letalo	–	1.279	3.908	50.473	134.222
	Vlak	–	N	814	1.367	–
December, januar	Avto, kombi	29.264	63.941	6.746	88.014	–
	Avtodom	N	N	–	666	–
	Avtobus	4.321	3.788	2.147	5.347	–
	Motorno kolo	–	–	N	N	–
	Kolo	–	–	–	–	–
	Letalo	N	2.349	1.630	25.067	33.020
	Vlak	N	1.296	N	N	–

Opomba: N – za objavo premalo zanesljiva ocena.

Vir: SURS, 2021.

Avto je prevladujoča oblika prevoza v vseh dvomesečjih, pri čemer še posebej izstopata dvomesečji julij–avgust (čas poletnih dopustov in počitnic) ter september–oktober (vremensko in časovno še vedno ugodna obdobja za potencialna turistična potovanja), kjer je delež avtomobila v odnosu na ostala prevozna sredstva še večji. Na primer 78 % turistov iz Italije je v tem obdobju uporabilo avtomobilski prevoz, če k temu prištejemo še približno 6 % uporabljenih avtomobila, je ta delež prek 84 %. Podobna razmerja se pokažejo tudi v primeru Nemčije in Avstrije. Avto torej močno izstopa kot primarno prevozna sredstvo pri tujih turistih in predstavlja osnovno obliko mobilnosti po državi. Podobne rezultate prikaže analiza rezultatov turističnih potovanj domačih turistov po prevoznih sredstvih, ki kaže, da prebivalci Slovenije tako za turistično pot v tujino kot po Sloveniji izrazito preferirajo avtomobilski prevoz (preglednica 2).

*Preglednica 2: Turistična potovanja (v 1000) po destinaciji potovanja in po glavnem prevoznem sredstvu v obdobju 2018–2020, domači turisti.*

Izbrano območje	Vrsta prevoznega sredstva	Izbrano obdobje		
		2018	2019	2020
Slovenija	Osebno cestno motorno vozilo	1.907	1.657	1.219
	Avtobus	72 M	71 M	N
	Vlak	N	N	N
	Letalo	–	–	–
	Drugo	N	N	N
Tujina	Osebno cestno motorno vozilo	2.486	2.363	1.000
	Avtobus	216	234	N
	Vlak	42 M	N	N
	Letalo	427	528	78 M
	Drugo	N	N	N

*Opomba: M – manj zanesljiva ocena – previdna uporaba; N – za objavo premalo zanesljiva ocena.*

*Vir: SURS, 2021.*

Ko gre za turistična potovanja po Sloveniji, je bil v predkovidnem letu 2018 pri državljanih avto približno 26-krat pogostejši način prevoza od katerikoli drugih oblik prevoza. V primeru, da so se odpravili iz Slovenije na turistično potovanje v tujino, pa je bil avto v letu 2018 približno 11-krat pogostejša oblika prevoza v primerjavi z drugimi oblikami mobilnosti. Navedeni podatki odlikavajo globino trendov avtomobilije, v katero je zakoreninjen slovenski sistem mobilnosti. Pri tem je treba izpostaviti, da je slovenski sistem mobilnosti za razliko od nekaterih drugih držav v bistveno večji

meri odvisen od avtomobilskega prevoza kot pa drugih oblik mobilnosti (glej npr. deleže opravljenih poti z osebnimi vozili v 2020; EC, 2022). Odvisnost od uporabe avtomobilskega prevoza se jasno izrisuje tudi pri analizi vrednotnih sistemov, ki so povezani z razvojem turizma in mobilnostjo. V raziskavi Vrednote prostora in okolja (Hočevnar in sod., 2018) je ob primerjavi podatkov med leti 2004 in 2018 opazno, da se je v Sloveniji delež posameznikov, ki jih obstoječi sistem mobilnosti zelo moti, zmanjšal (preglednica 3).

*Preglednica 3: Odgovori anketirancev na vprašanje: »Ocenite, v kolikšni meri vas v vašem bivalnem okolju moti gost promet?«*

	Sploh me ne moti	Deloma me moti	Moti me	Zelo me moti	Ne vem, brez odgovora
2004	31,24 %	21,59 %	27,66 %	18,51 %	1,00 %
2018	23,30 %	40,78 %	26,55 %	8,98 %	0,38 %

*Vir: Hočevnar in sod., 2018.*

Kljub povečanju deleža v kategoriji »deloma me moti« je opazen premik posameznikov od bolj ekstremne odklonilne pozicije k manj odklonilni poziciji oziroma omilitvi negativnega odnosa do gostote prometa in povečanje stopnje tolerantnosti do le-tega. Odgovori na vprašanje »za katere namene bi bilo po vašem mnenju potrebno nameniti več prostora v Sloveniji nasploh in posebej v vašem kraju« pa kažejo, da kategoriji 'turizem' in 'ceste' za anketirance predstavljata pomembna bodoča razvojna dejavnika Slovenije (preglednica 4).

Iz preglednice 4 je razvidno, da turizem predstavlja pomembno razvojno dimenzijo za prebivalce Slovenije tako na državni kot lokalni ravni. Kategorija turizem v letu 2018 (ibid.) z deležem približno 45 % anketirancev zaseda zelo visoko tretje mesto med 13 kategorijami, na ravni kraja z 42 % anketirancev pa celo drugo mesto (tako za kategorijo rekreacija, šport). Kategorija ceste na ravni Slovenije z deležem 29 % zaseda sedmo mesto, na ravni kraja pa visoko tretje mesto z deležem 38 %. Velik pomen turizma in cestne infrastrukture v smislu percepcije razvojnih potencialov s strani vprašanih ne preseneča. Percepcija povezanosti med razvojem turizma in razvojem cestne infrastrukture se še bolj nazorno kaže pri nadaljnji analizi, kjer smo podatke o pomembnosti kategorij križali z nekaterimi trditvami v vprašalniku. Izkazalo se je, da 54 % vprašanih, ki podpirajo trditev »stara mestna jedra bi morali zapreti za avtomobilski promet«, hkrati tudi meni, da bi cestam morali nameniti več prostora v Sloveniji, na ravni kraja pa ta številka znaša kar 69 %. Delež tistih, ki podpirajo gradnjo lokalnih cest in hkrati menijo, da bi bilo treba zapirati stara mestna jedra za avtomobilski promet, je torej na lokalni ravni izrazilo velik.

Preglednica 4: Odgovori anketirancev na vprašanje: »Za katere namene bi bilo po vašem mnenju potrebno nameniti več prostora v Sloveniji nasploh in posebej v vašem kraju?«

Rang	Kategorije za območje Slovenije	Delež	Rang	Kategorije za območje kraja (lokalno območje)	Delež
1	Rekreacija, šport	47,76 %	1	Rekreacija, šport	51,58 %
2	Kmetijske površine	46,90 %	2	<b>Turizem</b>	<b>42,22 %</b>
3	<b>Turizem</b>	<b>45,27 %</b>	3	<b>Ceste</b>	<b>38,11 %</b>
4	Industrija	42,98 %	4	Stanovanja	33,91 %
5	Stanovanja	42,79 %	5	Kmetijske površine	32,28 %
6	Zaščitena naravna območja	38,78 %	6	Zaščitena naravna območja	31,81 %
7	Visoko-tehnološki in razvojni parki	29,80 %	7	Lokalne trgovine	27,22 %
8	<b>Ceste</b>	<b>29,42 %</b>	8	<b>Parkirišča</b>	<b>21,59 %</b>
9	<b>Parkirišča</b>	<b>24,16 %</b>	9	Industrija	21,01 %
10	Obrtniške cone	21,20 %	10	Prostori umetnosti in kulture	16,71 %
11	Prostori umetnosti in kulture	15,19 %	11	Obrtniške cone	16,62 %
12	Lokalne trgovine	16,14 %	12	Visoko-tehnološki in razvojni parki	15,19 %
13	Veliki nakupovalni centri	3,25 %	13	Veliki nakupovalni centri	3,92 %

Vir: Hočevar in sod., 2018.

Podatki potrjujejo domneve, da sta v Sloveniji turizem in avtomobilski promet močno povezana. Visoko stopnjo tolerance do uporabe avtomobila in gostote prometa ob hkratnem zaznavanju pomena turizma lahko povežemo z analizo koristi in stroškov (glej Uršič, 2012). Pri ocenjevanju najprimernejšega prevoznega sredstva v lokalnem okolju posamezniki napravijo lastno lestvico prednostnih nalog, ki jo uveljavljajo med postopkom odločanja. Opirajo se na individualizirano analizo koristi in stroškov in se odločijo za nasprotovanje spremembam mobilnostnih vzorcev takrat, ko se jim zadi, da bi jim brezkompromisno sprejemanje novosti prineslo trenutno prevelike ali pa nepotrebne stroške. Analiza koristi in stroškov temelji na izločanju (v ang. *tapping*) manj primerne prometne infrastrukture (ponudbe prevoznih storitev), ki je na voljo za turistične poti ali vsakodnevne poti na delo, v šolo, trgovino ipd. Uporabniki pri tem strogo ocenjujejo vse mogoče značilnosti infrastrukture, ki jim lahko prinašajo bodisi koristi ali izgubo, merjene tako v denarju kot porabljenem času, udobju, psihološkem naporu ipd. Zasnova individualne analize koristi in stroškov je pomemben mehanizem,

ki pojasnjuje posameznikovo na videz nesmotrno ali nerazumno delovanje. Učinki, ki jih sproža avtomobilija (npr. onesnaževanje zraka, problematika uporabe površin za parkiranje, gradnja dodatnih cest v mestnem središču, prometni zastoji ipd.), so za posameznika, ki aktivno zagovarja vidike trajnostnega razvoja prometa, dolgoročno morda nerazumno delovanje. Kljub temu pa so z vidika vrednotno zasnovane, kratkoročne subjektivne analize koristi in stroškov povprečnega udeleženca v prometu učinki avtomobilije lahko popolnoma razumno in upravičeno dejanje, saj uporaba avtomobila prinaša manjše stroške (v času, denarju in naporu) glede na druga prevozna sredstva in za posameznika predstavlja najugodnejše prevozno sredstvo.

Negativnih učinkov turizma, ki temelji na avtomobilskem prevozu, ne občutijo vsi enako, kar omogoča prerazporejanje oziroma razpršitev odgovornosti na veliko število ljudi in na videz manj opazne škodljive učinke, ki se ne akumulirajo enako pri vseh skupinah uporabnikov prostora (preglednica 5).

*Preglednica 5: Mnenje domačinov in turistov o intenziteti vplivov turizma v izbranih turističnih krajih v letu 2006.*

Intenzivnost vpliva (v %)	Majhni		Srednji		Velik	
	Domačini	Turisti	Domačini	Turisti	Domačini	Turisti
Večja gneča zaradi številnih obiskovalcev	33,0	30,3	35,1	43,7	31,9	26,1
Boljša urejenost kraja	21,7	18,3	39,9	39,3	38,5	42,4
Izguba tradicionalne arhitekturne podobe kraja	50,7	46,9	31,7	35,6	17,6	17,5
Povečanje količin trdnih odpadkov	29,5	25,4	39,3	42,6	31,2	31,9
Vpliv na vodne vire (odplake ...)	38,8	33,9	35,6	38,6	25,5	27,4
Povečana hrupna obremenjenost kraja	31,1	29,3	37,4	39,2	31,5	31,5
Prometna gneča, problem parkiranja	19,1	23,4	23,7	30,3	57,1	46,2

Vir: Cigale, 2009.

Preglednica 5 kaže, da posamezniki, ki na določeni lokaciji preživijo manj časa (turiisti), v primerjavi z domačini v drugačni meri občutijo obremenitve turizma (npr. prometna gneča, problem parkiranja). V kontekstu Slovenije, ki ima izrazito razpršen poselitveni sistem z manjšim številom večjih urbanih središč, to pomeni izrazito lokalno zaznavanje in posledično tudi necelostno (lokalno) reševanje tovrstnih turistično-prometnih obremenitev z dopolnjevanjem obstoječih cestnih omrežij. Necelostno reševanje

problema mobilnosti se izraža tudi prek nepreglednosti vlaganj v lokalno prometno infrastrukturo<sup>1</sup>, pri čemer izdatkov občin (lokalna raven) za tovrstne namene državne statistike ne seštevajo (Tavčar, Drevenšek, 2019). V operativnem »Načrtu vlaganj v promet in prometno infrastrukturo v Republiki Sloveniji za obdobje 2020–2025« so v okviru posodobitve cestne infrastrukture zajeti le izdatki DARS-a (glej MZI, 2020). Kljub temu lahko prek množice manjših vlaganj v lokalno prometno infrastrukturo (npr. urejanje lokalnih cest, izgradnja, dopolnjevanje lokalne prometne infrastrukture) domnevamo o ekstenzivnih vlaganjih v te namene. K temu lahko dodamo še podatek, da od leta 1994 nismo dobili nobene nove železniške proge, pri čemer je od 1207 kilometrov prog 874 kilometrov enotirnih in le 333,5 kilometra dvotirnih. Za nameček je elektrificiranih le polovica prog (Tavčar, Drevenšek, 2019). Lokalistično usmerjene prometno-razvojne cestne politike se skladajo z razpršitvijo odgovornosti med veliko število uporabnikov avtomobilskih prevoznih sredstev in v primeru Slovenije predstavljajo pomemben dejavnik ohranjanja obstoječih trendov avtomobilije, pri čemer prihaja do zelo počasnega spreminjanja obstoječega vrednotnega sistema.

### 3.2 Pregled prednosti in slabosti odvisnosti turistične panoge od uporabe avtomobilskega prevoza

Vpetost Slovenije v avtomobilski prevoz prinaša tako pozitivne kot negativne učinke pri razvoju turizma in družbeno-ekonomskem razvoju države. V obdobju po osamosvojitvi Slovenije je avtomobilski prevoz s pripadajočo infrastrukturo nedvomno pripomogel k razvoju turizma, ohranjanju visokega življenjskega standarda v urbanem sistemu in predstavljal podstat celotnega ekonomskega razvoja Slovenije. Odvisnost Slovenije od avtomobilskega prevoza seveda prinaša tudi vrsto škodljivih učinkov, ki smo jih skušali podrobneje analizirati. V preglednici 6 so zajete tako prednosti kot slabosti odvisnosti turizma od uporabe avtomobilskega prometa, saj je treba različne vidike postaviti v kontekst oziroma uravnovežiti glede na koristi in škodo, ki jo ustvarjajo glede na časovne (kratkoročne/dolgoročne) okvire.

1 Dostopni podatki navajajo, da je država leta 2017 v železnice vložila 277 milijonov evrov, v ceste pa 217 milijonov. V letu 2018 je bilo vložkov v železnice za 323 milijone evrov, v ceste pa za 226 milijonov. Vložku za ceste je treba dodati še vložke Darsa, ki je leta 2018 v avtoceste in navezovalne ceste vložil skoraj 153 milijonov evrov (glej Tavčar, Drevenšek, 2019). Podatki o izdatkih občin za dopolnjevanje, nadgrajevanje, vlaganje v prometne infrastrukture so na ravni državnih statistik zaradi prevelikih razlik v beleženju in množici različnih identifikacij stroškov nepregledni in nedosegljivi.

Preglednica 6: Prednosti in slabosti odvisnosti turistične panoge od uporabe avtomobilskega prometa.

Prednosti (+) uporabe avtomobilskega prevoza za razvoj turizma	Slabosti (-) uporabe avtomobilskega prevoza za razvoj turizma
visoka avtomobilska mobilnost turistov	gneča v določenih časovnih obdobjih, problem parkirnih površin in posledično omejena mobilnost, upočasnjeni promet
zmožnosti prilaganja potrebam in zmožljivostim lokacij s pomočjo ustvarjanja določenih omejitev (kvot)	problemi z onesnaževanjem (emisije izpušnih plinov), hrup, vpliv množičnega avtomobilskega turizma na okolje
nastanek novih delovnih mest (dodatno zaposlovanje), souporaba cest za potrebe vzdrževanja gozdnih poti in širjenje gozdnega gospodarstva	veliki pritiski na naravno okolje zaradi potreb gradnje (poraba prostora) avtomobilske infrastrukture (ceste, parkirišča), pretrganost naravnih habitatov, motenje migracijskih poti živali, vzdrževanje cest (izpiranje s cestišča; olja, goriva, sol), degradacija obcestnih površin
ekonomski razvoj podeželja, privabljanje novih podjetij (podlaga za nadaljevanje politik policentričnega razvoja), nove gospodarske aktivnosti (diverzifikacija turističnih storitev v prostoru), novi viri prihodkov	fragmentacija in specializacija turistične ponudbe glede na posamezne storitve, lokacije, kraje (odvisnost ekonomskih funkcij, socialnih, prostočasnih dejavnosti od avtomobilskega prevoza), tveganje nastanka eksternalij (stroškov), ki so posledica prilaganja družbenih vzorcev vedenja avtomobilskemu prevozu
gosta mreža (avto)cestnih povezav omogoča hiter in udoben dostop do večine turističnih destinacij in storitev	neučinkovit javni prevoz in odvisnost turizma od avtomobilskega prevoza onemogoča hitrejši razvoj, vzpostavljanje alternativnih, bolj trajnostno naravnanih mobilnostnih infrastruktur
dober dostop do naravnih danosti in rekreacijskih površin (možnosti nadaljnje razvoja turizma v naravnih parkih in na podeželskih območjih)	močan, utrjen vrednotni sistem avtomobilije, ki temelji na udobni, hitri uporabi avtomobila in preprečuje večjo podporo razvoju manj udobnih, a bolj trajnostno naravnanih oblik mobilnosti
Revitalizacija prek avtomobilske dostopnosti, ponovno oživljanje zanemarjenih prostorov – urejanje javnih prostorov	nezmožnost nadzora turističnih tokov in obremenitev v določenih okoljih, povečana dostopnost prostora – povečane motnje v prostoru
vzdrževanje lokalnih avtonomij – razvoj turizma na odročnih lokacijah	konflikti med lokalnim prebivalstvom in obiskovalci in posledično izguba občutka lokalne skupnosti
obstoječa dobra mreža cestnih povezav predstavlja potencial za morebitne nove oblike kombiniranega, multimodalnega (integriranega) prevoza	nadgradnja avtomobilske infrastrukture kot podpora lokalnim partikularizmom in destruktivni (neproduktivni) tekmovalnosti med posameznimi urbanimi območji, naselji, občinami v urbanem sistemu in državo
dvigovanje (ekonomskih) vrednosti posameznih lokacij in s tem izboljševanje ekonomske podlage območij	eksponencialno naraščanje cen nepremičnin (proces gentrifikacije) na posameznih lokacijah, ki so dobro prometno omrežene

Vir: Cigale in sod., 2009; Lampič, 2009; Uršič, Hočvar, 2007.

Posamezne značilnosti obstoječega sistema avtomobilske mobilnosti bi bilo treba upoštevati pri razvoju Slovenije v naslednjih razvojnih obdobjih. Dobro razvejano cestno omrežje nedvomno predstavlja podlago za razvoj multimodalnosti in integriranih oblik prevoza, pri čemer se javni prevoz kombinira z individualnimi oblikami prevoznih sredstev (Plevnik in sod., 2019). Glede na vse prednosti in slabosti se je treba zlasti vprašati, do katere mere so določeni trendi kratkoročno ali dolgoročno koristni ali škodljivi glede na družbeno-ekonomske razmere, v katerih se je znašla Slovenija? Z drugimi besedami, kje stroški pretirane uporabe avtomobila presegajo nosilne zmogljivosti okolja in tolerančne meje prebivalcev Slovenije in generirajo pretirano škodljive učinke za kakovost življenja? S tega vidika se glede na analizirane podatke zdi, da smo v Sloveniji na začetku procesov identifikacije škodljivih eksternalij, ki jih povzroča prekomerna odvisnost od avtomobilskega prevoza. Pretirana raba določenih vrst mobilnosti za namene turizma povzroča negativne okoljske učinke, ki so zabeleženi v raziskovalnih študijah (Cigale, 2009; Jurinčič, 2014; Kralj, 2019), vendar še »niso dovolj intenzivni, da bi zaradi njih prihajalo do na splošno negativnega vrednotenja turizma oziroma turističnega razvoja« (Cigale, 2009, str. 183). Kljub temu se v lokalnih skupnostih vse bolj pojavljajo civilne iniciative in NIMBY sindromi (v angl. *not in my backyard*), kjer vpleteni deležniki niso pripravljeni tolerirati eksternalij oziroma raznovrstnih stroškov (v denarju, porabljenem času, kvaliteti življenja), ki nastajajo ob pretirani uporabi avtomobilskega prevoza in z njim povezanega turizma. Obremenitve, ki izvirajo iz avtomobilskega prometa na lokalni ravni, so zabeležene v vrsti raziskav (glej npr. Cigale, Lampič, 2005; Kos in sod., 2002; Ogrin, 2009; Vintar Mally, 2009) in opažene v turističnih strategijah (npr. MGRT, 2022), a ostajajo v diskurzu državno-razvojnih politik izven prioritarnih okvirov. Kljub temu da se pojavljajo manjši lokalni posegi v reševanje avtomobilske odvisnosti (npr. platforme e-koles ipd.) pa na sistemski ravni ne prihaja do obsežnejših sprememb. Zdi se, da tovrstne relativno lokalno in časovno-periodično (glede na letni čas) zamejene prometne problematike še niso akumulirale dovolj aktivističnega potenciala na državni ravni, pri čemer še vedno nismo blizu potencialne točke preloma, kjer bi s strani večine populacije prišlo do zahtev po celostnem preoblikovanju in implementaciji drugačnih lokalnih in državnih mobilnostnih politik. Šele ko bodo stroški pretirane uporabe avtomobilskega prevoza generirali takšno akumulacijo škodljivih učinkov, da se bo javno mnenje začelo usmerjati k implementaciji alternativnih, bolj trajnostnih oblik mobilnosti, se bo začela postopna in dolgoročna implementacija alternativnih mobilnostnih sistemov, ki zmanjšujejo avtomobilsko odvisnost.



## 4 SKLEP – SLOVENIJA KOT ZELENA DESTINACIJA, DOSEGLJIVA PREK AVTOMOBILSKEGA PREVOZA?

V Sloveniji je izgradnja avtocestnega omrežja poleg spodbujanja ekonomskega razvoja pomenila tudi spodbudo za naraščanje avtomobilije, propadanje javnega prevoza in procese spontane avtomobilistične odvisnosti turistične ponudbe in storitev na privlačnih lokacijah. Pri tem prihaja na turistično privlačnih lokacijah v Sloveniji do še toliko večje koncentracije obiskovalcev (glej Paliska in sod., 2022). Kljub temu, da se strategije turističnega razvoja Slovenije vse bolj naslanjajo na oblikovanje in promoviranje zelenih destinacij, le-te paradoksalno slonijo na popolni odvisnosti od avtomobilskega prevoza. Odvisnost turizma od avtomobilskega prevoza bi utegnila v prihodnosti vplivati na razvrstitev nekaterih naravnih območij, omejevati turistično-razvojne potenciale Slovenije in postopno vplivati na poslabšanje kakovosti bivanja na turistično privlačnih območjih.

Analiza podatkov iz različnih raziskav je najprej prikazala stanje avtomobilije v Sloveniji, nato so bili prikazani nekateri ključni dejavniki, povezani z vrednotnimi sistemi prebivalcev, ki podpirajo oziroma vzdržujejo tovrstna mobilnostna razmerja v ravnotežju ter upočasnjujejo razvoj alternativne, bolj trajnostno naravnane prometne infrastrukture. Podatki kažejo, da se v kontekstu Slovenije na lokalni ravni sicer identificirajo prometne problematike, povezane z ukoreninjenostjo v avtomobilskem prevozu, vendar so na državni ravni tovrstni problemi precej manj razpoznavni. Zaradi izrazito lokalistično naravnanih razvojnih politik prihaja pri tovrstnih problematikah do distribucije oziroma razpršitve odgovornosti na množico posameznikov, kar tudi zaustavlja poskuse bolj celostne (sistemske, državne) rešitve razvoja alternativnih prometnih infrastruktur. Reševanje problematike avtomobilskega prometa je tako prepuščeno lokalnim akterjem in usmerjeno pretežno v množico hitrih, preprostih rešitev prek dopolnjevanja lokalne cestne infrastrukture.

Izgradnja avtocestnega sistema in izboljšanje pogojev mobilnosti po cestnem omrežju ne pomeni nujno tudi optimalnega dolgoročnega razvoja vseh območij v prostorskem sistemu Slovenije. Obstoječa, (avto)cestno izboljšana prometna infrastruktura nedvomno prispeva k boljši fizični povezanosti Slovenije, vendar jo je treba umestiti v širši družbeni kontekst, da lahko razumemo, kakšne učinke v prostorskem sistemu povzroča v dolgoročni perspektivi. Če hočemo, da obstoječa prometna infrastruktura povezuje prostorski sistem v učinkovito celoto, ji je treba dodati primerno programsko opremo oziroma drugačno vsebino, ki določa njeno dolgoročno vlogo v prostorskem sistemu (Ausubel, Herman, 1998). Če je vloga infrastrukture slabo določena, lahko spodbuja destruktivno tekmovalnost, ki jo opredelimo kot obliko boja za turistično kapitalizacijo med naselji v prostorskem sistemu. Ob tem pogosto prihaja do spontane centralizacije turističnih tokov in kopičenja dejavnosti, pojavljajo se večinoma enosmerni prostorski tokovi (turistov, blaga, kapitala, informacij) proti lokacijam, ki imajo dominantno vlogo v takem prostorskem sistemu. Ko sistem deluje

v okvirih destruktivne tekmovalnosti, poteka spontano tekmovanje po načelu 'izkoriščanja trenutnih razmer', pri čemer izrazito prosperirajo lokacije, ki imajo v danem trenutku primerjalne prednosti v odnosu do ostalih lokacij (glej npr. Hawley, 1951; Neenan, 1973). Pri tem je problematično dejstvo, da gre zgolj za začasne situacije, ki imajo omejen rok trajanja. Ko se razmere spremenijo (npr. zaradi onesnaženja, spremembe cen, globalnih vplivov), ostanejo prej favorizirane lokacije brez primerjalne prednosti in tok izčrpavanja se obrne v drugo smer in išče se nova območja priložnosti za kapitalizacijo turističnih potencialov. Prostorski sistem, v katerem se kljub dobri razvitosti posameznih prometnih infrastruktur ohranja destruktivna tekmovalnost med naselji, ne izkorišča optimalno svojih možnosti in potencialov ter začne postopoma izčrpavati kvaliteto svojih turističnih potencialov in zaostajati v ekonomskem ter družbenem razvoju. Ob prevladi destruktivne tekmovalnosti prihaja zgolj do fizične povezanosti posameznih enot v prostorskem sistemu, medtem ko je bolj usklajenemu, tj. komplementarno raznovrstnemu razvoju vseh naselij v prostorskem sistemu namenjena premajhna pozornost.

Pomanjkljiv razvoj prometne infrastrukture tako vzdržuje sistem »marginalne koristnosti« (Broadhurst, 2001, str. 122), pri čemer se v dolgoročni perspektivi ne povečuje donosnost oziroma koristnost vloženega kapitala za vse vpletene deležnike. Strategija nadaljnega enosmernega izpopolnjevanja cestne infrastrukture brez izrazitih poskusov izgradnje alternativnih in dopolnjujočih sistemov mobilnosti bo sprožala vse hujše konflikte na lokalni ravni. To se že kaže v številnih konfliktih na lokacijah, kjer se koncentrirajo avtomobilski turistični tokovi in skušajo lokalne oblasti z gradnjo dodatnih parkirišč, cest in krajevnih obvoznic na inkrementalni ravni reševati mobilnostno problematiko (npr. Bled, Tolmin, Bohinj, slovenska Istra ipd.). S tega vidika je pomembno, da prometna omrežja niso organizirana le na podlagi začasnih, kratkoročnih rešitev, temveč tudi na podlagi dolgoročnega, strateškega razvoja prostorskega sistema kot celote. Če ne bo v bližnji prihodnosti prišlo do prehoda na prometno bolj integriran prostorski sistem, ki združuje različne oblike javnega in individualnega prevoza, potem utegne v dolgoročni perspektivi prostorski in turistično-produkcijski sistem Slovenije postopoma nazadovati. Razvoj prostorskega sistema, v katerem so sile usmerjene v integracijo prometnega sistema in postopno izboljševanje mobilnosti in dostopnosti za vse skupine deležnikov oziroma v razvoj trenutno mobilnostno deprivilegiranih območij, se v kratkoročni perspektivi morda zdi nesmiseln in prepotraten, vendar utegnejo kumulativni učinki novih mobilnostnih shem v dolgoročnem izračunu prinesiti več koristi v smislu ohranjanja zelenega sistema in kakovosti življenja v Sloveniji.

## Literatura in viri

- Ausubel, J., Herman R., 1988. Cities and their vital systems: infrastructure past, present, and future. Washington, D.C.: National Academy Press.
- Brancelj, A., 1999. Onesnaževanje gorskih jezer. Dela, 13, str. 151–163.
- Broadhurst, R., 2001. Managing environments for leisure and recreation. New York, London: Routledge.
- Butler, R. W., 1991. Tourism, environment, and sustainable development. Environmental Conservation, 18, 3, str. 201–209. DOI: 10.1017/S0376892900022104.
- Cauter, L. de., 2004. The Capsular civilization: On the city in the age of fear. Rotterdam: NAI Publishers.
- Cigale, D., 2007. Vplivi turizma v slovenskem alpskem svetu na vode. Dela, 28. str. 255–271. DOI: 10.4312/dela.28.255-271.
- Cigale, D., 2009. Zaznavanje turizma in rekreacije kot pritiska na okolje v slovenskih turističnih krajih. V: Cigale, D., Lampič, B., Mrak, I., Ogrin, M., Repe, B., Špes, M., Vintar Mally, K., Vrtačnik Garbas, K. Okoljski učinki prometa in turizma v Sloveniji. Ljubljana: Znanstvena založba Filozofske fakultete, str. 166–184.
- Cigale, D., Lampič, B., 2005. Hrup kot okoljski problem. Geografski obzornik, 52, 2, str. 19–23.
- Cigale, D., Lampič, B., Mrak, I., Ogrin, M., Repe, B., Špes, M., Vintar Mally, K., Vrtačnik Garbas, K., 2009. Okoljski učinki prometa in turizma v Sloveniji. Ljubljana: Znanstvena založba Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani. DOI: 10.4312/9789610600404.
- Conlin, M., Jolliffe, L., 2022. Automobile heritage and tourism. S.l.: Routledge.
- Cudny, W., 2018. Car tourism, 1st ed. Cham: Springer International Publishing. DOI: 10.1007/978-3-319-62084-8.
- Cudny, W., Jolliffe, L., 2019. Car tourism - conceptualization and research advancement. Geografický časopis – Geographical Journal, 71, 4, str. 319–340. DOI: 10.31577/geogrcas.2019.71.4.17.
- Direkcija RS za infrastrukturo, 2020. Prometne obremenitve od leta 1997 dalje. URL: <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev> (citirano 15. 8. 2022).
- EC [European Commission], 2022. EU transport in figures: Statistical pocketbook 2022. Luxembourg: Directorate General for Mobility and Transport, Publications Office.
- Eurostat, 2020. Stock of vehicles by category and NUTS 2 regions. EU. URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran\\_r\\_vehst/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_r_vehst/default/table?lang=en) (citirano 15. 8. 2022).
- Featherstone, M., 2004. Automobilities: An introduction. Theory, Culture & Society 21, 4–5, str. 1–24. DOI: 10.1177/0263276404046058.
- Giddens, A., 1984. The constitution of society: outline of the theory of structuration. Berkeley: University of California Press.

- Handy, S., Niemeier, D., 1997. Measuring accessibility: An exploration of issues and alternatives. *Environment and Planning*, 29, 7, str. 1175–1194.
- Hawley, A. H., 1951. Metropolitan population and municipal government expenditures. *Journal of Social Issues*, 7, 1-2, str. 100–1087.
- Hočevar, M., 2017. Konceptualni okvir sonaravne mobilnostne strukturacije v razmerah nadnacionalnega povezovanja. *Teorija in praksa*, 54, 5, str. 831–856.
- Hočevar, M., Uršič, M., Zavratnik, S., Medved, P., 2018. *Prostorske in okoljske vrednote 2004–2018*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, Arhiv družboslovnih podatkov.
- Holden, A., 2016. *Environment and tourism*. 3rd ed. Milton Park, Abingdon, Oxon, New York, NY: Routledge.
- Jacobs, J., 1994. *The death and life of great American cities*, 2002 ed. New York: Random House.
- Jurinčič, I., 2014. Prostorsko načrtovanje trajnostnega turizma s pomočjo analize nosilne zmogljivosti. V: Vodeb, K. (ur). *Trajnostni razvoj turističnih destinacij alpsko-jadranskega prostora*. Koper: Založba Univerze na Primorskem, str. 139–151.
- Jurinčič, I., Gosar, A., Černe, A., Klarič, Z., Sedmak, G., 2009. *Nosilna zmogljivost Slovenske Istre za turizem*, 1. izd. Portorož: Fakulteta za turistične študije – Turistica; Ljubljana: Javna agencija za knjigo RS.
- Kos, D., Hočevar, M., Trček, F., Uršič, M., 2002. *Socialno prostorski vplivi avtocest v Sloveniji (Slovensko javno mnenje o avtocestah): zaključno poročilo*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo.
- Kralj, D., 2019. *Analiza nosilnih zmogljivosti izbranih slovenskih turističnih destinacij*. Magistrsko delo. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
- Lampič, B., 2009. Vrsta in intenzivnost okoljskih učinkov cestnega prometa. V: Cigale, D., Lampič, B., Mrak, I., Ogrin, M., Repe, B., Špes, M., Vintar Mally, K., Vrtačnik Garbas, K. *Okoljski učinki prometa in turizma v Sloveniji*. Ljubljana: Znanstvena založba Filozofske fakultete, str. 54–61.
- Lampič, B., Ogrin, M., 2009. Razvoj in vloga cestnega prometa. V: Cigale, D., Lampič, B., Mrak, I., Ogrin, M., Repe, B., Špes, M., Vintar Mally, K., Vrtačnik Garbas, K. *Okoljski učinki prometa in turizma v Sloveniji*. Ljubljana: Znanstvena založba Filozofske fakultete, str. 22–45.
- Lucas, K., 2009. Actual and perceived car dependence: Likely Implications of enforced reductions in car use for livelihoods, lifestyles, and well-being. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2118, 1, str. 8–15. DOI: 10.3141/2118-02.
- MGRT [Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo RS], Konzorcij CPOEF in Horwath HTL, 2017. *Strategija trajnostne rasti slovenskega turizma 2017–2021 (Usmeritev: Slovenija = zelena, aktivna in zdrava destinacija za 5\* doživetja)*. Ljubljana: Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo RS.

- MGRT [Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo RS], PKF - PKF tourismexperts GmbH, 2022. Strategija slovenskega turizma 2022–2028 (Zelena butičnost – manjši odtis – večja vrednost za vse). Ljubljana: Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo RS.
- MZI [Ministrstvo za infrastrukturo], 2020. Načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo v Republiki Sloveniji za obdobje 2020–2025 (Operativni načrt od 2020 do 2025). Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana. URL: <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MZI/6-letni-plan-nacrta-vlaganj-v-promet-in-infrastrukturo-2019-2025/Operativni-nacrt-od-2020-do-2025.xlsx> (citirano 15. 7. 2022).
- Neenan, W. B., 1972. Political economy of urban areas. Chicago: Markham.
- Newman, P., Kenworthy, J. R., 1989. Cities and automobile dependence: a sourcebook. Aldershot, Hants., England; Brookfield, Vt.: Gower.
- Newman, P., Kenworthy, J. R., 1999. Sustainability and cities: overcoming automobile dependence. Washington, D. C.: Island Press.
- Ogrin, M., 2009. Prometno obremenjevanje ozračja. V: Cigale, D., Lampič, B., Mrak, I., Ogrin, M., Repe, B., Špes, M., Vintar Mally, K., Vrtačnik Garbas, K. Okoljski učinki prometa in turizma v Sloveniji. Ljubljana: Znanstvena založba Filozofske fakultete, str. 62–72.
- Paliska, D., Kerma, S., Drobne, S., 2022. Identifying visitor mobility patterns in Slovenia using Flickr data. Geodetski vestnik, 66, 2, str. 175–188. DOI: 10.15292/geodetski-vestnik.2022.02.175-188.
- Plevnik, A., Mladenovič, L., Balant, M., Koblar, S., Kukovec, M., 2019. Uvrstite mobilnost med strateške priložnosti: nacionalne smernice za pripravo Mobilnostnih načrtov za ustanove. Ljubljana: Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo.
- Pucher, J. R., Lefèvre, C., 1996. The urban transport crisis in Europe and North America. Basingstoke: Macmillan.
- Repe, B., Mrak, I., 2009. Naravna ogroženost Slovenije z vidika erozije pohodniških poti. V: Cigale, D., Lampič, B., Mrak, I., Ogrin, M., Repe, B., Špes, M., Vintar Mally, K., Vrtačnik Garbas, K. Okoljski učinki prometa in turizma v Sloveniji. Ljubljana: Znanstvena založba Filozofske fakultete, str. 153–165.
- Strauss, A., Corbin, J., 1998. Basics of qualitative research – Techniques and procedures for developing grounded theory. Thousand Oaks: Sage Publications.
- SURS [Statistični urad Republike Slovenije], 2021. Dnevna mobilnost potnikov, 2021. URL: <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/10324> (citirano 15. 6. 2022).
- SURS [Statistični urad Republike Slovenije], 2020. Registrirana cestna motorna vozila in prikolice, Slovenija, 2020. URL: <https://www.stat.si/StatWeb/news/Index/9389> (citirano 15. 6. 2022).
- SURS [Statistični urad Republike Slovenije], 2022. Transport. URL: <https://pxweb.stat.si/SiStat/sl/Podrocja/Index/48/transport/> (citirano 15. 8. 2022).
- Tavčar, B., Drevenšek, S., 2019. Želimo manj cestnega prometa, a vlagamo v ceste. Delo – Svet kapitala (13. maj 2019). URL: <https://svetkapitala.delo.si/mobilnost/zelimo-manj-cestnega-prometa-a-vlagamo-v-ceste/> (citirano 15. 5. 2022).

- Theobald, W. F., 2012. *Global tourism*. 3rd ed. Hoboken: Taylor and Francis.
- Thomas, G., James, D., 2006. Reinventing grounded theory - Some questions about theory, ground and discovery. *British Educational Research Journal*, 32, 6, str. 767–795.
- Urry, J. 1999. *Automobility, car culture and weightless travel*. Lancaster: Lancaster University, Department of Sociology. URL: <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/soc008ju.html> (citirano 10. 6. 2022).
- Uršič, M., Hočevar, M., 2007. Protiurbanost kot način življenja, OST. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, Založba FDV.
- Uršič, M., 2012. Med deklarativnostjo in aktivizmom. *IB revija*, 46, 1, str. 71–80.
- Vintar Mally, K., 2009. Zaznavanje prometa kot pritiska na okolje na izbranih območjih Slovenije. V: Cigale, D., Lampič, B., Mrak, I., Ogrin, M., Repe, B., Špes, M., Vintar Mally, K., Vrtačnik Garbas, K. *Okoljski učinki prometa in turizma v Sloveniji*. Ljubljana: Znanstvena založba Filozofske fakultete, str. 73–85.
- Vodeb, K. (ur.), 2014. *Trajnostni razvoj turističnih destinacij alpsko-jadranskega prostora*. Koper: Založba Univerze na Primorskem.

## THE ADVANTAGES AND DISADVANTAGES OF AUTOMOBILE TRANSPORT AS THE FOUNDATION OF TOURISM DEVELOPMENT IN SLOVENIA

### Summary

The rapid increase in the number of tourists after the relaxation of Covid-19 measures in Slovenia raises a series of questions regarding the future strategies of Slovenia's tourism development. Besides typical development-strategic questions that address the promotion of destinations, the creation of accommodation capacities, services, support for various types of tourism and hotel infrastructure, also new topics related to the sustainable development of tourism are gaining increased interest. The promotion of Slovenia as a green destination, which should include a wide range of natural areas, parks and other natural features, opens up a series of problems related to the degradation of the green system as a result of mass tourism. In this context, it is necessary to mention the issues related to tourist mobility, or the ways in which tourists access tourist destinations in Slovenia.

The basic transport network on which tourist mobility in Slovenia is based is car transport, which brings certain advantages and disadvantages to tourism development. If we mention only a few advantages, then it should be emphasized that, on the one hand, automobile development enables 24-hour accessibility of destinations and quick access of hard-to-reach tourist locations in Slovenia. On the other hand, the excessive use of automobile transport causes overloading of individual locations,

traffic jams and problems with parking areas. The article analyses the advantages and disadvantages arising from the use of car transport in tourism. Special attention is paid to the analysis of problematic interdependence between tourism and automobile traffic. Presented are factors that potentially obstruct the development of new forms of tourism offer that would be based on a more sustainable use of Slovenia's potentials as a green destination. The article is based on the use of a range of data from official statistics (SURS, Eurostat, Directorate of Infrastructure of the Republic of Slovenia), supplemented by data and findings from other research in the field of transport and tourism. An important part of the article also represents the analysis of value orientations of the population of Slovenia in relation to the perception of the role of tourism and transport.

Despite the identification of the problematic dependence of Slovenian tourism upon the use of car transport, the proposed strategies and series of measures at the national level seem inappropriate and insufficient. The use of car transport in Slovenia reached a level that is significantly more intensely rooted in the mobility schemes of the inhabitants than the currently prepared strategies can address. The use of car transport in Slovenia is based on complex value orientations, which also indirectly direct the development of the tourism industry and will be difficult to overcome in a short period of time without more decisive and radical interventions in the existing lifestyles of car users.

In the detailed analysis of the dependence of tourism industry upon the use of automobile transport is first analysed the intensity of automobility in Slovenia. Automobility is in this regard identified as a set of social practices based upon car transport. Then are analysed some key factors related to the value systems of the inhabitants, which support or maintain such mobility relationships in balance and slow down the development of alternative, more sustainable transport infrastructure. The data show that, in the context of Slovenia, traffic problems related to the rootedness in automobile transport, are more clearly identified at the local level than at the national level, where such problems are much less recognizable. Due to strongly locally based development policies, problems of this type lead to distribution or dispersion of responsibilities among a multitude of small, local actors, which also stops more ambitious attempts at formulating a more integrated (systemic, national) solution to the development of alternative transport infrastructures. Solving the problem of car traffic is thus left to local actors and is mainly aimed at a multitude of quick, simple solutions through the addition of local road infrastructure.

In the period after Slovenia's independence, the rapid development of the highway network and the upgrading of road networks coincided with the affordability of automobile ownership. In this regard, road transport with the associated infrastructure undoubtedly contributed to the development of tourism, helped to maintain a high standard of living and represented the basis of the entire economic development of Slovenia. Under current circumstances, the situation changed and Slovenia's

dependence on automobile transport needs to be placed in a different socio-development context. From this perspective high dependence upon car transport also brings a series of harmful effects, which the article tries to analyse in more detail. The analysis of the data shows how the dominance of automobile transport satisfies basic mobility needs of tourists and residents, but at the same time also causes certain harmful effects for the socio-spatial development of individual areas. The development and integration of a spatial system through transport infrastructure networks is a socio-technical process that combines 'soft' (social, psychological, qualitative) and 'hard' (physical, quantitative) factors that consequently change user needs and habits. Despite the fact that Slovenia's tourism development strategies increasingly rely on the design and promotion of green destinations, they are paradoxically based on complete dependence upon automobile transport. In the future, the dependence of tourism upon automobile transport could affect the devaluation of some natural areas, limit Slovenia's tourism and development potential and gradually affect the quality of life in tourist-attractive areas.