



# GEOGRAFSKI OBZORNIK

LETO 2022 LETNIK 69 ŠTEVILKA 3-4

---

Vse prej kot kritičen vpogled  
v nekatere teoretične in  
praktične probleme razvoja  
svetovne in domače geografije

---

Slovenija v turističnih in  
planinskih vodnikih 1860–1965

---

Spodbujanje razvojnega  
potenciala turizma na podeželju

---

Upravljanje trajnostnega turizma  
na zavarovanih območjih

---

Prostorska strategija razvoja  
turizma na območju Kolpe

---

Primeri oblik trajnostnega  
turizma v Mestni občini Ljubljana

---

»To bi morali uvesti za stalno!«





## **GEOGRAFSKI OBZORNIK**

strokovna revija za popularizacijo geografije

Izdajatelj: **Zveza geografov Slovenije, p.p. 306, 1001 Ljubljana**

Za izdajatelja: **Aleš Smrekar**

ISSN: **0016-7274**

Odgovorna urednica: **Lea Rebernik**

Uredniški odbor: **Nejc Bobovnik, Primož Gašperič, Mojca Ilc Klun, Drago Kladnik, Miha Koderman, Peter Kumer, Irena Mrak, Miha Pavšek, Anton Polšak, Tatjana Resnik Planinc, Uroš Stepišnik, Ana Vovk in Igor Žiberna**

Upravniki revije: **Primož Gašperič**

Terminološki in jezikovni pregled strokovnih člankov: **Drago Kladnik**

Elektronski naslov uredništva: **geografski.obzornik@gmail.com**

Medmrežje: **<http://zgs.zrc-sazu.si/Publikacije/Geografskiobzornik/tabid/302/Default.aspx>**

Tisk: **Collegium Graphicum d.o.o.**

Naklada: **600 izvodov**

Cena: **6 €**

Transakcijski račun: **02010-0014166331, Nova Ljubljanska banka, d.d., Ljubljana, Trg republike 2, 1000 Ljubljana**

Izid publikacije je finančno podprla Javna agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije iz sredstev državnega proračuna iz naslova razpisa za sofinanciranje domačih poljudnoznanstvenih periodičnih publikacij.

Izhaja do 4-krat letno kot enojna ali dvojna številka.

Geografski obzornik objavlja izvirne prispevke, ki še niso bili objavljeni nikjer drugod.

Uredništvo si pridružuje pravico do (ne)objave, krajsanja, delnega objavljanja prispevkov v skladu z uredniško politiko in prostorskimi možnostmi.

Prispevke pošljite natisnjene in po elektronskem mediju na naslov in elektronsko pošto uredništva. Poslanih prispevkov ne vračamo. Revija je vključena v SCOPUS.

## **GEOGRAPHIC HORIZON**

professional magazine for popularization of geography

Publisher: **Association of Slovenian Geographers, p.p. 306, 1001 Ljubljana, Slovenia**

For the publisher: **Aleš Smrekar**

ISSN: **0016-7274**

Responsible editor: **Lea Rebernik**

Editorial board: **Nejc Bobovnik, Primož Gašperič, Mojca Ilc Klun, Drago Kladnik, Miha Koderman, Peter Kumer, Irena Mrak, Miha Pavšek, Anton Polšak, Tatjana Resnik Planinc, Uroš Stepišnik, Ana Vovk and Igor Žiberna**

Administrator: **Primož Gašperič**

Terminology and language review of professional articles: **Drago Kladnik**

E-mail: **geografski.obzornik@gmail.com**

www: **<http://zgs.zrc-sazu.si/Publikacije/Geografskiobzornik/tabid/302/Default.aspx>**

Print: **Collegium Graphicum**

Price: **6 €**

Number of copies printed: **600 copies**

Bank account: **02010-0014166331, Nova Ljubljanska banka, d.d., Ljubljana, Trg republike 2, 1000 Ljubljana, Slovenia**

The magazine is indexed in SCOPUS.

This publication was co-financed by the Slovenian Research agency.

**Avtorica fotografije:**

**LENA KROPIVŠEK**



**4** Darko Ogrin  
**Vse prej kot kritičen vpogled  
v nekatere teoretične in  
praktične probleme razvoja  
svetovne in domače geografije**

**12** Martina Freljih,  
Ida Knez Račič, Lucija Miklič Cvek  
**Slovenija v turističnih in  
planinskih vodnikih 1860–1965**

**20** Špela Stanonik  
**Spodbujanje razvojnega  
potenciala turizma na podeželju**

**28** Tina Primožič  
**Upravljanje trajnostnega turizma  
na zavarovanih območjih**

**36** Martina Auguštin  
**Prostorska strategija razvoja  
turizma na območju Kolpe**

**46** Alenka Soršak  
**Primeri oblik  
trajnostnega turizma  
v Mestni občini Ljubljana**

**55** Nela Halilović  
**»To bi morali  
uvesti za stalno!«**

**65** Nursultan po treh letih  
ponovno Astana

**68** Preteklost in prihodnost -  
16. bienalni simpozij in monografija  
GIS v Sloveniji

**71** Program dogodkov Ljubljanskega  
geografskega društva - pomlad 2023

Kot geografi vemo, da za vpis na študij geografije pogosto krivimo potovanja in izlete po Sloveniji in svetu. Mogoče se še spomnite manjkanja v šolskih klopeh zaradi potovanj, ki so v vas vzbudila le še dodatna zanimanja za izbrane teme?

Osrednje mesto v tokratnem Geografskem obzorniku zavzema turizem. Zelo močna in pomembna gospodarska panoga, kateri se v veliki meri posvečamo tudi geografi. Na turizem gledamo drugače in z drugih zornih kotov, a pravzaprav je turizem v svojem bistvu zelo geografski pojav, saj so z njim nujno povezani premiki v prostoru, nenazadnje je odvisen od pokrajine in njenih značilnosti. Ko se je začela pandemija Covid-19, smo se v zelo kratkem času morali prilagoditi številnim spremembam in novemu načinu življenja. V tem obdobju so se posledice močno čutile tudi v turistično-gostinski dejavnosti, naši premiki so bili zaustavljeni in primorani smo bili raziskati svojo bližnjo okolico in odkriti pozabljene koticke. Danes je slika drugačna, v po-covidnem obdobju gledamo na turizem kot na »Fenix, ki je vstal iz pepela«. Turizem se je prilagodil na spremenjene razmere, zato smo priča njegovemu še večjemu razcvetu.

Tokratna številka in njeni raznoliki prispevki so dokaz širine turizma kot gospodarske panoge in hkrati dimenzij geografskega poklica. Pomembno je, da se zavedamo, da geografi to panogo oblikujemo in prispevamo (tako znanstveno kot strokovno) k njenemu raznolikemu in uspešnemu razvoju.

Za konec še pogled na leto 2022, ki se vztrajno bliža koncu. Lahko rečemo, da si ga bomo zapomnili po osrednjem slovenskem geografskem dogodku, Zborovanju slovenskih geografov v Slovenj Gradcu. Decembrski praznični duh je vedno v znamenju veselja in druženja, ter obujanja spominov na dogodke iztekajočega se leta. To je čas, ko pridejo na plano tudi malce starejši spomini in z njimi povezane obljube. D. Ogrin je že prejšnji urednici obljubil, da bo Slavo in zgago vojvodine Geografske, ki je bila predstavljena na prireditvi ob praznovanju 100 letnice študija geografije na Univerzi v Ljubljani leta 2019, preuredil v obliko resnega strokovnega, če že ne znanstvenega članka. Obljubo je izpolnil, toda vzporedno z njo so se mu povečale ambicije. Ker so ga revije, ki s faktorjem vpliva sodijo v Q1, zaradi določenih teoretskih pomanjkljivosti zavrnil, smo mu zatočišče ponudili v naši reviji. Iz kolegialne solidarnosti in skrbi, da ne bi naši bralci v veselem in šegavem pred prazničnem decembrskem času ostali brez resnega strokovnega branja.

Srečno 2023!

*Lea Rebernik, urednica*



# Vse prej kot kritičen vpogled v nekatere teoretične in praktične probleme razvoja svetovne in domače geografije

*ali doneski k slavi in zgagi vojvodine geografske*

## IZVLEČEK

Ni kaj dosti za izveliči. Znano je, da smo vsi po malem zemljepisci, da se znašamo nad stvarino, ki obstaja v nas in okoli nas, imamo pa težave po ljudsko povedati, s čim se ukvarjamo in, zakaj je to dobro. Takisto je prepoznano, da lahko za različnimi bipolarnimi motnjami, beri: dualizmi. Zemljepisna teorija in z njo povezana metodohistorologija spominjajo na bohinski sir. Namen spisa ni kupovanje sira, ampak v izbranih luknjah njene dolge in slavne razvojne poti osvetliti določena, za našo znanost povsem irelevantna historično-teoretsko-metodološka vprašanja.

Besede za ključ: zemljepisna historija, teorija in metodologija, od pamtiveka do jutri, po svetu in doma, narobna geografija z elementi nonsensa

## MUHTASARI

Kitu chochote isipokuwa ufahamu muhimu katika matatizo fulani ya kinadharia na ya vitendo ya maendeleo ya jiografia ya dunia na ya ndani, au utukufu na kiungulia cha kijiografia Hakuna mengi ya kutoa. Inajulikana kuwa sisi sote tuko kwenye ramani ndogo, kwamba tuko juu ya kiumbe kilichopo ndani yetu na karibu nasi, lakini tunapata shida kusema kwa njia maarufu tunayoshughulika nayo na kwa nini ni nzuri. Pia inatambuliwa kuwa tunakabiliwa na matatizo mbalimbali ya bipolar, soma: dualisms. Nadharia ya kijiografia na mbinu-historia inayohusishwa nayo ni kukumbusha jibini la Bohinj. Madhumuni ya faili sio kununua jibini, lakini kutoa mwanga juu ya maswali fulani ya kihistoria-kinadharia-mbinu ambayo hayana umuhimu kabisa kwa sayansi yetu katika mashimo yaliyochaguliwa ya njia yake ndefu na maarufu ya maendeleo.

Maneno muhimu: historia ya kijiografia, nadharia na mbinu, tangu zamani hadi kesho, ulimwenguni kote na nyumbani, jiografia isiyo sahihi na mambo ya upuuzi.



**S**lava vojvodine Geografske, tuje in domače, je res dolga in slavna. Izhajajoč iz bogatega slovstva na to temo (James in Martin 1993; Rana 2008; Holt-Jensen 2018; Ogrin 2019) sega njen rod med stare Grke, če že ne v čase iznajdbe plemenitega napitka z dodatkom hmelja visoko razvitih civilizacij Medrečja. Njena beseda in ustrojstvo sicer ni zapisana v slavnem hamurabijevem zakoniku, kakor prej omenjeni poživljajoči, med geografi še danes čislan napitek, jo pa najdemo prvič zapisano nekaj malega korakov pred obzorjem našega štetja. Verjetno je bilo zemljepisje zapisano že v starejših pisnih, vendar, ker jih nihče ni bral, so se izgubila. In potem sledi: Eratosten besedo zapiše in izmeri obseg predmeta njenega proučevanja, Ptolemaj si izmislil, kako ta predmet narisati, Strabon ga kos za kosom popiše ... Kozlerju dajo pivovarniški posli navdih, da na svitlo da Zemljovid slovenske dežele in pokrajin ... in tako do dan današnjih dni. Glavni namen tega pisanja ni sistematičnoanalitičnokompleksno predstaviti imeniten geografski rod, ampak osvetliti nekatera vprašanja iz celokupne Zgage svetovnega in domačega zemljepisja, ki so podhranjena. Osredinili se bomo na tri, z nekaj medkljici:

- a. O težavah z očetovstvom in materinstvom geografije.
- b. O težavah z oblastmi in avtoritetami.
- c. O teoretskih in metodoloških zgagah.

Pri metodah raziskovanja smo črpali iz nabirke klasičnih zemljepisnih metod in tehnik, kjer na prvo mesto dajemo zbiranje, analizo in interpretacijo pisnih virov in literature. Temeljili smo na strogo znanstveni literaturi z najvišjimi možnimi faktorji vpliva, kakor na primer Bunker in Raviola (2022) in Milčinski (2015), koristila pa nam je tudi taka, v katero znanstvena srenja ni imela vpogleda, dokler ni bila napisana (na primer Bonnet 2008; Cresswell 2013). Ni odveč poudariti, da smo pred ekspozicijo vsebine teh virov vzpostavili do njih nadvse kritičen odnos, še posebej do tega, kar sta ponujala stric Gugerle in teta Wiki. Ker je spis bolj strokovne kot znanstvene narave, smo se pri njegovi sestavi malenkost oddaljili od tako imenovane IMRaD strukture, ali po domače, vzorec za UMRET(D). Zato se vnaprej opravičujemo, če bo katerega od bralcev zmotilo, da ima prispevek glavo od zelja, telo od osla in okončine od kuščarja.

### O težavah z očetovstvom in materinstvom geografije

Razmotrivanje o očetih in materah geografije ter otrocih, ki izhajajo iz te zveze, ni enostavno početje. Nenazadnje zaradi nezanesljivih testov očetovstva in določenih časovnih diskrepanc, kar daje slutiti, da je pri tem problemu kategorija prostor-čas še posebej relativna, specialno ukrivljena in neupoštevanja vredna (več o tem: Einstein 1917).

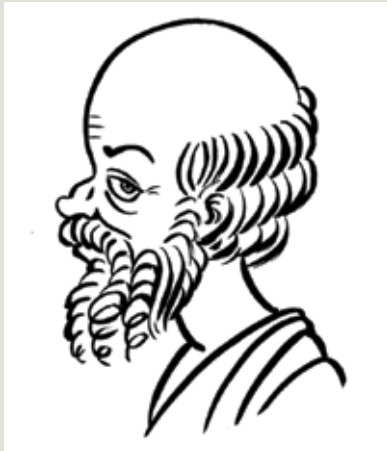
Branje historij navrže, da je prvi potencialni oče geografije **Homêr**, ki je živel, če je živel, preden je umrl. Homêr je porodil Odisejo, neke vrste popis tedanjega sveta. Drugi kandidat za fotra je **Herodôt** izpred skoraj pol tisočletja preden smo

#### Avtor besedila:

DARKO OGRIN, doktor geografskih znanosti, redni profesor

Oddelek za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani, Aškerčeva cesta 2, 1000 Ljubljana  
E-pošta: darko.ogrin@ff.uni-lj.si

se naučili štet. Toda tristo kosmatih hudičev, on naj bi bil tudi oče zgodovine. Sam pojem »Geografija«, če ga razumemo kot dete, je bil rojen okrog leta 200 pr. n. št. Očetovstvo so si podtikali – kot vroč kostanj – pismouki iz Aleksandrije. Ker je očitno imel najmanj (proti)trdne argumente, je očetovstvo pristalo v naročju **Eratóstena**.



Slika 1: Eratósten, potem ko je izvedel, da ga sumijo za očeta Geografije (sliko posodil stric Gugerle).

Se pogosto primeri, da je očeta težko najti. Ampak po navadi z mamami ni težav. Toda ne pri geografiji, častitljivi vedi imenitnega rodu! Če geografsko mater iščemo okoli časa žitja in bitja očetovskih kandidatov, je ne najdemo niti z lučjo pri belem dnevu. Prvi resni sum za geografsko materinstvo pade na **Silvijo iz Akvitanje**, ki je živel par 100 let po našem štetju in je popisala svojo pot v ne tako oddaljeni Orient. Če je to res, je bila vsaj 600 let mlajša od svojega otroka. Nekateri raziskovalci geografske historije, ki zaupajo teti Wiki in njeni kofetarski družini, imajo pri njej, razen časovnega, še en resen zadržek. Za geografijo je bila preveč asketske narave, pri

čemur je še najmanj moteče zagovarjanje paradigme, da je čistoča sovražna do duhovnosti in je zato odklanjala umivanje svojega telesa – razen prstov na rokah.

In potem ni dolga stoletja nič slišati o popisovalkah Zemlje, vse do škotske vseučjenjakinje **Mary F. Somerville** v 19. stoletju. Zanimivo, čeprav ženska, je bila med drugim deležna odličnosti tudi v fizični geografiji. To pa po trdnem prepričanju nekaterih starost slovenske geografije izpred nekaj desetletij, pa tudi kak sodobnik bi se našel, ne gre skupaj. Mary, ki bi ji lahko pripisali prvenstvo feministične geografije, ima tudi pomembno zaslugo za razvoj strokovnega besedja. Kakor smo videli in spoznali iz pripovedovanja strica Gugerla, je njeno za skupnost vredno dejanje sicer posredno, a zato nič manj pomembno. Ko je njen sodobnik, velikobritanski učenjak Wiliam Whewell, ocenjeval enega od njenih številnih umotvorov, se je znašel v zagati, kako opisati njen multidisciplinarni, geografsko kompleksni pristop. Pa je zapisal, da je to delo »znanstvenice«. In beseda se je prijela in obdržala do dan današnjih dni za početje posebne vrste ljudi, ki ždijo po univerzah in inštitutih.

Kaj pa **mame in očetje slovenske geografije**? Ponovi se zgodba iz zgodovine svetovne geografije. Rojevali so se geografski otroci, kandidatov za očeta kar nekaj, čeprav nobeden s potrjenim očetovstvom, mam pa še nekaj časa od nikoder. Prišle so z zamudo. Bolj pogosto je obratno – očetje pridejo naknadno, potem, ko so stisnjeni v kot.

Nekaj osumljenih za očetovstvo je bilo emigrantov ali imigrantov. Recimo **Pietro Coppo** iz Kolumbovih časov, ki sta ga služba in ljubezen iz rodnih Benetk pripeljali in usidrali v Izoli. Po profesiji je bil državni birokrat in mestni svetnik, po duši pa malar zemljevidov, popisovalec krajev in dežel, skratka geograf po današnji postavi. Ne da bi zajadral čez Gibraltar, je iz ulice ribjih konzerv, nekaj 10 let po odkritju Novega sveta, popisal in upodobil domače kraje in svet, celo več, tudi tisto, kar še ni bilo raziskanega. Držal se je metodološke paradigme, ki jo je par 100 let pozneje filozofsko utemeljil Immanuel Kant. Ampak o tem v nadaljevanju.

Valvasor ni bil migrant, je pa prišel na boben, ker se je preveč vneto trudil Kranjcem in tujcem prikazati lepote domovine. Pač pa je bil migrant 100 let pozneje popisovalec in razlagalec čudes in prikazni slovenskih in sosednjih pokrajin **Baltazar Hacquet**. Pot ga je prinesla iz Francije, razsvetljenca, svobodomiselnega, intelektualca, kakor jih je bilo malo tiste čase. Za denar je bil zdravnik v Idriji (ne v popravljalnici duš na griču nad centrom) in potem v raznih službah v naši prestolnici, za lastno veselje pa je raziskoval in popisoval Kranjsko s soseditvom. Kakor sam pravi, pa provincialni in ozkosrčni someščani niso imeli razumevanja za njegovo početje in razmišljanje. Se niso pretirano zanimali za njegovo Oryctographio, ga postrani gledali in mu delali težave. Označil se je za »*tujca med mojim narodom*« in zapustil »*neuke in pobožnjakarske Kranjce*«. Odšel je v tujino, pa se mu tudi tam ni godilo veliko bolje. Se je pa njegovemu psu,



saj mu je, če se Kranjc (2020) pri seštevanju ni zmotil, v oporoki zapustil 100 goldinarjev. Po trenutnem tečaju Banke Slovenije bi to bilo, upoštevajoč inflacijo, devalvacijo, stabilizacijo in kanalizacijo, skoraj 2000 evrov.

Še en kandidat za očetovstvo je pobegnil iz naše dežele, **Alexander Georg Supan**, po domače Županov Jurij. Njegov rod po mami in očetu vleče korenine nekje med Bledom in Radovljico, brat Josef (Jože, Pepi) – »nomen est omen« – je bil pra-, pra-, pra- Jančević najlepšega mesta na svetu. Jurij, v začetku navdušen učitelj zemljepisja na ljubljanski realki, z veliko posluha kako to vedenje približati mladeži, doma ni našel pravih sogovornikov, zato je pobegnil v svet, in postal Georg. In, kakor je navada, »pozabil« na rodno grudo in se uveljavil kot eden najpomembnejših nemških geografov na prelomu iz 19. v 20. stoletje. Za kazen, ali zaradi značilne slo-geo zavisti, ki je delovala že takrat, ga njegovi domači stanovski sodobniki in tisti nekoliko pozneje skorajda niso citirali (čeprav so njegove knjige nabirale prah v naših knjižnicah).

Še bolj zapletena in nejasna je zgodba z mamami naše geografije. Kateri pritiče ta titula? Prvi geografjinji pred geografijo kot institucionalizirano vedo, prvi poklicni, diplomirani geografjinji, prvi doktorici geografije, prvi predavateljici geografije na univerzi? Cel kup vprašajev. Jasno je le eno. Nekaj kandidatk je še med nami in morda bere to pisarijo. Ker je v besedah za ključ ta spis označen za sorto geografske historije, kjer je potrebno upoštevati časovno distanco in se potemt-

kem ta veda konča kakih 30 let nazaj od izida Geografskega obzornika, letnik 69, številka 3-4, naj to znanstveno vprašanje ostane kost za glodanje bodočim rodovom.

### O težavah z oblastmi in avtoritetami

Če ne verjamemo dostopnim virom in literaturi, ki lažejo, naslovljeni problem ne seže v antiko. Najtaprvo ga zasledimo proti koncu srednjega veka. Strah pred Erdoganovimi predniki je iz Bizanca na italijanski škorenj prignal **Manuela Hrizolorasa**, ki je, velik oboževalec naše vede, s sabo prinesel tudi Ptolemajevo Geographike hyphegesis. S prijateljem, tako namigujejo viri, sta ga jezikovno nerazgledanim prebivalcem škornja in širše, prevedla v latinščino. Delo je, skupaj s Strabonovo Geografijo in drugimi starimi spisi, prižgalo ogenj humanizma in razsvetlilo do tedaj mračno Evropo. To ni namig evrobirokratom za reševanje aktualne energetske krize!

Splošno je znano, da je nemško podnebje bolj vlažne in ne preveč vroče sorte. Ampak 300 let za Hrizolorasom je postalo prevroče za **Bernharda Vareniusa**. Pretirano je zagovarjal odpadniško vero in zaradi težav s protireformacijskimi oblastmi je moral prebegniti v Amsterdam. Filozofa, matematika in zdravnika po poklicu je svobodomiselno in navdihujoče ozračje severnih Benetk, ob stikih z raziskovalci sveta, trgovci in njihovimi eksotičnimi dobrinami, odvrnilo od starih profesij. Postal je geograf, ki je razlaganje splošnih zakonitosti in načel znal ločiti od opisovanja posebnosti posameznih območij.

Še kakih sto let bližje nam je geografsko filozofijo in teorijo Vareniusa in Kanta na moderne tirnice pomagal predstavljati **Alexander von Humboldt**. Ampak pozor! Šele potem, ko so se naravni cikli tako zavrteli, da se je osvobodil oblastniškega oklepa svoje mame. Pred tem je bil le vesten državni birokrat, ki je hrepenel po obzorjih širnega sveta. Potem je zadihal, si našel prijatelje, začel potovati po svetu, se domislil izoterm, odkril rastlinske in podnebne pasove, videl Humboldtove pingvine in povsod našel povezave. Ko je plezal na Čimboraso in se mu je že malo bledlo od višinske bolezni, je, če gre verjeti Wulfovi (2017), izjavil: »Pa saj je vse medsebojno povezano in vzajemno. V tej izjemni verigi vzrokov in posledic ne moremo niti enega samega dejstva premišljati v posamičnosti. Če potegnemo eno nitko, se lahko razpara vsa tapiserija!« V glavi se mu je izrisala prva skica »Naturgemälde«. Od njegovih časov naprej geografijo zelo zanimajo povezave med pojavi in procesi na Zemljinem površju.

*Slika 2: Varenius si je lahko privoščil portret pri Vermeerju šele potem, ko mu je Geographia generalis prinesla dovolj cekinov (slika je kartolina v lasti pisca teh vrstic).*



Pa da ne bo govora samo o tujih zemljepisnih težavah z oblastmi. Tudi naši ljudje so jih imeli. Če sežemo v polpreteklo zgodovino, na primer **Ivan Selan**. Malo starejši se ga spominjamo po zemljevidih Slovenije, ki so viseli po učilnicah. Selana sta že kot šolarčka bolj kot krave in kmetija zanimala zemljepis in risanje. Sam si je risal zemljevide za hribe, na katere je lazil. Z risanjem zemljevidov, vstopnic in podobnim je tudi nekaj malega zaslužil. Naneslo pa je tako, da je podedoval kmetijo in ob tem moral izplačati sorojence. Denarja ni bilo, rešitev se je ponujala v prodaji gozda (v Sloveniji ga je 60 % !) in plemenitju zasluzka v hranilnici. In je prišla finančna kriza, starojugoslovanska država ni ustanovila slabe banke, zato je ob propadu hranilnice propadel tudi naloženi denar. Presrečnemu Selanu se je porodila zamisel, da izgubo pošteno nadomesti z ustreznim številom narisanih bankovcev. Ni mu uspelo, oblast ga je dobila, zaprla, na sojenju oprostila, pa ponovno zaprla, pa izpustila. Skratka, dober glas seže v deveto vas, in Selan je pristal na Vojno-geografskem inštitutu v Beogradu. Tu se je iz finančnih krogov prešolal v izvrstnega kartografa in po vrnitvi domov dolga desetletja plemenitil našo šolsko geografijo.

Sama po sebi se ponuja vzporednica med Selanom in Škotinjo Mary F. Somerville iz predhodnega poglavja. Če so njo zaradi zaslug za znanost natisnili na škotskem bankovcu za 10 funtov, si je Kranjec Selan bankovce ukrojil po svoji meri in potrebi. Ne sicer funtov, ker je bil skromen, se je zadovoljil z dinarji. Somervilleovo je stroka postavila na denar, Selanu



*Slika 3: Selan se pripravlja na kartografsko-monetarne podvige. Avtor risbe ni znan, je pa poskenirana iz Žerovnikove knjige (2012, str. 156).*

pa je denar priskrbel stroko (in tudi nekaj malega slave). Instrukcije, kako prehoditi pot od ponarejanja denarja do slavnega kartografa, so zbrane v priročniku Marka Žerovnika (2012).

Če povzamemo, zgodovina nas uči, da težave z avtoritetami in zapori geografom dobro denejo. Ob omenjenih je tudi **Marco Polo** ždel v kalabušu in si tam sotrpinu v pero izmišljal svoje dogodivščine s Kitajskega. Arestantsko hrano je zaradi herezije, sumljivih pisem in upodobitev okusil tudi **Mercator**. Da ne bo pomote, ne naš veletrgovca, ampak očca moderne kartografije Gerardus Mercator, Gerhard Kremer Mercator oziroma kakorkoli že se je ta Flamec podpisoval.

Kaj pa naši geografski sodobniki in oblast? Po dostopnih virih ti niso imeli in nimajo z njo kakih posebnih

težav. Tudi zato ne, ker so bili in so mnogoteri še vedno del nje ali vsaj v njeni neposredni bližini. Pritrjujejo znani tezi, da sta bila geografija in geografsko znanje od vekomaj tesno v spreji z oblastjo in centri moči.

Se je pa v sodobni akademski sferi ohranila zavest o vsesplošni koristnosti arestov za intelektualni in akademski napredek. Ker je v današnjem času klasični zapor rahlo družbeno nesprejemljiv in umaže lik in delo tistega, ki v njem preživi nekaj časa, so moderne univerze uvedle nekakšen nadomestek v obliki sobotnega leta. Kar se tiče finančne stimulacije za sobotno leto, ni bistvenih razlik s klasičnimi luknjami, vsaj pri nas ne.

Zadnje čase oblast in raziskovalna politika zahtevata, da je znanstveno-raziskovalno in strokovno delo aplikativno usmerjeno in davkoplačevalcem ponuja uporabna spoznanja za razreševanje družbenih in drugih aktualnih tegob in betežnosti. Izhajajoč iz doseđanega razglabljanja in z željo, da bi bil tudi ta spis koristen za občestvo ter upoštevajoč družbeno klimo, ki kaže znake nagibanja k tradicionalističnim vrednotam, nadrejenim inštancam predlagamo obuditev inštituta nekđaj zelo razširjenih univerzitetnih zaporov za študente. In sicer:

a. Študentski zapor namesto prošnje za peto opraviljanje izpita – najprej en mesec strogega zapora z ustreznim študijskim režimom in potem na izpit! Kar se tiče standardov in normativov za tak zapor, priporočamo obisk tovrstnih, sicer muzejskih ustanov v naprednejših deželah zahodno od nas.



b. Študentski zapor kot sredstvo preprečevanja velikega osipa v začetnih mesecih študija. Namesto svobode pri dremanju na predavanjih, seminarjih in vajah oziroma posedanja po okoliških lokalih – zaporniški režim, z do minute razdelanim dnevnim urnikom. In to ob upoštevanju regionalnih specifik v geografskih vzgojnoizobraževalnih ustanovah Slovenije: v Ljubljani keha, v Mariboru kobača in v Kopru pržon (tu ne bo težav, saj tam geografski oddelek deluje v hiši, kjer je podobna institucija nekoč že bila). Z malo ali več (pri sile se marsikaj doseže (Zupančič 2010-2022), tudi poveča prehodnost med letniki in pomnoži že kritično številčno stanje geografske študentarije po oddelkih na Slovenskem.

### O teoretskih in metodoloških zagatah

Na specifični metodološki pristop in z njim povezan še bolj specifičen dualizem, ki spremlja predvsem regionalno geografijo, smo namignili pri Pietru Coppu. Ena sorta popisovalcev in raziskovalcev sveta, Humboldt na primer, svoja dognanja opira predvsem na tisto, kar jim je bilo dano videti, doživeti, izmeriti in podobno, druga pa filozofira o svetu in njegovih delih s pomočjo papirjev, nagrmedenih po kabinetih. Kolovodja slednjih je bil **Immanuel Kant**, zvesto mu je sledil Carl Ritter, pa še kdo iz bogate zbirke svetovnih in domačih zemljepiscev. Kant je ob stresanju neumnosti o kritikah praktičnega uma in razsodne moči skoraj 40 let predaval na univerzi geografijo, pa v življenju ni zapustil



Slika 4: Odgovore na tehnična, logistična, administrativna in druga vprašanja uvedbe študentskih arestov v slovenskem prostoru lahko zainteresirani krogi najdejo v še ohranjenih tovrstnih ustanovah razvitega sveta (na upodobitvi Heidelberg Studentenkarzer, posodil stric Gugerle).

rodnega Königsberga (danes ga na zemljevidu najdemo kot Kaliningrad), poroča Richards (1974). Ko so mu očitali, le kako lahko poučuje geografijo, ko pa sveta ni videl dlje od rodnega obzorja, se je v pogovoru s teto Wiki branil: »Nimam časa, ker želim v svoji neizmerni vedoželjnosti iz knjig proučiti vse dežele sveta.« Pa še en zgled je zapustil geografskim sledilcem; kljub dolgi geografski praksi ni napisal nobenega geografskega dela. Kakega »lajka« so te njegove ideje deležne tudi danes!

Geografijo so od klasične k moderni začela spreobračati spoznanja velikih geografskih odkritij. Zgodovina znanosti piše debele bukve in dolge traktate o tem paradigmatkem prevratu in se sprašuje: *Zakaj je prišlo do odkritij, kaj je gnalo pogumneže in neumnike v nevarnost in neznano?* Zaman pa iščemo v njih preprosto pojasnitev: **niso bili poročeni!** Če bi bili, bi morali doma odgovarjati na vprašanja in poslušati očitke, kot so:

»Zakaj moraš oditi ravno ti?  
A si edini, a brez tebe ne  
morejo nič narediti?  
Še moje družine nisi spoznal,  
pa greš odkrivat svet?  
Nič se ne bo spremenilo,  
če ostane svet raven!  
Samo moški boste na  
ladji – ne me basat!  
Prasec, že zdavnaj si se zmenil  
s tistimi domorodkami!  
Nič se ne oblači, ne greš in pika!  
Če greš, se vrnem k mami!«

Krištof Kolumb ni bil poročen, Humboldt tudi ne, naši raziskovalci tujih dežel, Baraga, Knoblar in Hallerstein, tudi ne. Pa še kakšen bi se našel.

V kontekstu specifičnih tehnično-metodoloških prijemov pri prepričevanju strokovne javnosti o pravilnosti svojih hipotez ne moremo mimo Mihaila Vasiljeviča Lomonosova, čeprav bi lahko kako o njem zapisali tudi v predhodnem poglavju. Ta velem

18. stoletja, s katerim se še dan danes baha moskovska državna univerza, na upodobitvah iz tistega časa deluje kot baročni angelček. V resnici pa je bil pravi ruski medved. Na sejah akademije znanosti se je rad prepiral, po današnjih merilih grdo obnašal, koga je tudi nabunkal, da ga je prepričal o pravilnosti svojega mnenja. Njegovim hipotezam in razlagam za njegovega časa preprosto niso verjeli – bile so preveč napredne. Ker je z uporabo dodatnih prepričevalnih metod pretiraval, je bil več kot pol leta uradno zaprt. Kot se ljudem njegovega ranga pritiče – na svojem domu. Nekaj sledilcev njegove izvirne metodologije najdemo tudi v sodobni slovenski geografiji, kar je pozoren bralec lahko razbral iz prejšnjega poglavja.

Pa končajmo z domačo akademsko geografijo. Vsesplošno znano je dejstvo, da je bila v objemu Lju-

bljanske univerze rojena s pomočjo politične kuhinje in se na noge postavljala dobesedno v fizični kuhinji nekdanjega kranjskega deželnega dvorca. Determiniranost s krajem rojstva se je v zadnjih desetletjih izkazala za zelo koristno. Čeprav so morale že generacije pred nami vseskozi obračati roštilj produkcije znanstvenih in strokovnih član- kov, pa pridejo kuharske spretnosti še posebej prav v zadnjem času, ko je potrebno iz leta v leto zakuhati, speči, flambirati ... vse več točk, da dobimo projekt, da ostanemo do- centi, če je velika sreča, morda celo napredujemo. Pa na prvega kuharja ne smemo pozabiti, na Arturja Gavazzija, čeprav se je kuhinjskemu determinizmu energično upiral (glej desni pol slike 6). Njega so namreč iz rodne Dalmacije pritegnili na ob- robje Ljubljanskega morosta posta- vljat našo stroko na noge. Hvaležni

Slovenci pa vračamo to uslugo že več desetletij z množičnim poletnim ro- manjem v smeri lepe njihove obale.

### Za sklep

V napolitih za zaključno poglavje strokovnega in znanstvenega pisanja piše, da se tu strne glavne rezultate, predstavi doseg pisanja glede name- na in ciljev, bla, bla, bla, bla ... Za nas to ni upoštevanja vredno, ker se samo po sebi razume, da je vse to nedoseženo in preseženo. Je pa po- zornosti vredno napotilo »pogled naprej«. Iz poglobljene induksijske, dedukcijske in subdukcijske analize v analitičnem delu izhaja, da je spis šibek glede prikaza psihološkega profila geografov, naj bo domačih ali tujih. V to smer bi kazalo zastavljati raziskovalna vprašanja. Teza je, da je geografski rod glede tega specifi- čen. Za osebkje z začetkov geograf- ske historije ni dokazov na podlagi arheološkega ali listinskega gradi- va. Bolj kot so se nabirala stoletja, več je eksemplarov, ki bi bili morda vredni obravnave celo kolegov nad- stropje nižje od domovanja Oddel- ka za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani: od vročekrv- nega in prepirljivega Lomonosova, neuravnoteženega von Humboldta, ki je namesto lagodnega plemiškega življenja izbral klošarjenje po sve- tu, rahlo ljudomrznega Suppana, do primerov iz (komaj)zgodovine domače geografije. Za podkrepitev teze: Anonimus iz Ljubljane (2015) poroča, da je bilo dvojstvo slovenske geografije sredi minulega stoletja vse prej kot idilična družinska sli- ka, ampak, kakor se dogaja tudi v najboljših familijah, tiha skupnost z

*Slika 5: Nekateri člani ekspedicije Velika geografska odkritja so imeli podjetniško žilico. Anglež Henry Hudson je po neuspehu na tržiščih Starega sveta poskušal z novimi marketinškimi prijemi prepričati prebivalce Novega sveta (po kartolini v lasti pisca). Naše gore list Janez Klančnik, ki se je v družbi Ignacija Knobleharja naveličal iskat lokacije za misijonske postaje in opazovati Nil, je podjetniško priložnost zaslutil v trgovanju s slonovo kostjo in vodenjem radovednežev po Kongu.*





občasno »specifičnimi« odnosi. Opisuje kosilo po uspešno zagovarjani disertaciji, kjer sta si člana komisi-

je sedela nasproti štiri ure, ne da bi spregovorila eno samo besedo. Vsa komunikacija med njima je poteka-

la posredno, skozi ušesa in usta že pošteno izmučenega svežega doktoranta ...



Slika 6: Artur Gavazzi in njegov protest vodstvu komaj spočete ljubljanske univerze, da slovenske geografije ne želi pretirano usmeriti v gastogeografijo (narisal ga je baje Maksim Gaspari za Ilustriranega Slovenca z dne 5. 7. 1925, pismo pa nabira prah v arhivu Oddelka za geografijo FF UL).



Dekanatu  
filozofskoga fakulteta Ra. univerziteti  
" Ljubljani.

Prostorije, koje su određene za geografski institut Ra. univerziteti, nijesu u sadnjem stanju ni u kakvom pogledu pogodene za tu svrhu. Sobe, u kojima bi imali studenti, da rade, ne mogu se upotrijebiti, jer su u njima študija, i i drugo kuhinjsko posolje. Ponadi časti ovog univerziteti a i nauke, koje zastupam, ne bi da budem izgovornik ruglu profesorâ, studenata i publike: "da geografska na univerzitetu ljubljanskom uči u kuhinjama". Zbog toga ne mogu da držim "vježbi u geografskom institutu", kako su oglasene u "Seznam predavanja". Molim najjedno da o tom obavijestite g. rektora i g. studente.

U Ljubljani, 12. oktobra 1920.

A. Gavazzi

#### Slovstvo

1. Anonimus iz Ljubljane 2015: Bajke in povesti iz domačih geografskih logov. Ustni vir.
2. Arhiv Oddelka za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani. Pismo Gavazzija dekanu Filozofske fakultete z dne 12. 10. 1920.
3. Bonnet, A. 2008: What is geography? Sage in povesti.
4. Bunker, M., Raviola, R. 2022: Alan Ford, knjiga 1, 2. Izola.
5. Cresswell, T. 2013: Geographic Thought: a Critical Introduction. Chichester.
6. Einstein, A. 1917: Über die Spezielle und die allgemeine Relativitätstheorie.
7. Holt-Jensen, A. 2018: Geography, History and Concepts, 5. izdaja. Los Angeles.
8. Karikatura Arturja Gavazzija 1925. Ilustrirani Slovenec 28, tedenska priloga Slovenca z dne 5. 7. 1925, št. 148. Medmrežje: <https://www.dlib.si> (23. 9. 2022).
9. James, E. P., Martin, J. G. 1993: All Possible Worlds: a History of Geographical Ideas. New York.
10. Kranjc, A. 2020: Življenje in delo Baltazarja Hacqueta. Oryctographia Carniolica ali Fizikalno zemljepisje vojvodine Kranjske, Istre in deloma sosednjih dežel, prvi del. Cerknica.
11. Milčinski, F. 2015: Butalci, integrirana izdaja. Ljubljana.
12. Ogrin, D. 2019: Razvoj geografije na Slovenskem, 100 let študija geografije na Univerzi v Ljubljani. Ljubljana.
13. Rana, L. 2008: Geographical Thought, A Systematic Record of Evolution. New Delhi.
14. Richards, P. 1974: Kant's Geography and Mental Maps. Transactions of the institute of British Geographers 61.
15. Stric Gugerle 2022: Portret Eratostena; Življenje in delo Mary F. Somerville; Študentenkarzer. (19. in 23. 9. 2022).
16. Teta Wiki 2022: Razne, nadvse koristne informacije o Silviji; I. Kant: svet najboljše spoznaš iz domačega naslonjača. (14. 9. 2022).
17. Wulf, A. 2017: Iznajdba narave, Pustolovščine Alexandra von Humboldta, izjubljenega junaka znanosti. Ljubljana.
18. Zupančič, J. 2010–2022: Z malo sile se marsikaj doseže (ustni vir).
19. Žerovnik, M. 2012: Ivan Selan: Od ponarejanja denarja do slavnega kartografa. Komenda.

# Slovenija v turističnih in planinskih vodnikih 1860–1965

iz knjižnice Oddelka za geografijo

Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani

## IZVLEČEK

V knjižnici Oddelka za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani za slovenske pokrajine in kraje hranimo več kot 100 turističnih in planinskih vodnikov, ki so izšli pred letom 1965. V članku predstavljamo koga nagovarjajo in v čem odražajo potrebe takratnega turista. Ugotovitve so razdeljene v tri sklope – Slovenija v turističnih in planinskih vodnikih 1860–1965, Zdravilišče in letovišče Bled, Planinski vodniki in zemljevidi, ki smo jih predstavili tudi v sklopu razstave.

Ključne besede: razvoj turizma, turistični vodniki, planinski vodniki, planinski zemljevidi, Slovenija

## ABSTRACT

The library of the Department of Geography of the Faculty of Arts at the University of Ljubljana holds more than 100 tourist and mountain guides for Slovenian landscapes and localities, published before 1965. In this article we present who they address and how they reflect the needs of the tourist of that time. The findings are divided into three sections - Slovenia in tourist and mountain guides 1860-1965, Health and summer resort Bled, and Mountain guidebooks and maps, which we have also presented on three posters.

Key words: tourism development, tourist guidebooks, mountain guidebooks, mountain maps, Slovenia

**S** pojavom bolj množičnih potovanj na začetku 19. stoletja so turistom v pomoč pri načrtovanju poti nastali prvi turistični vodniki in zemljevidi. Turistični kraji so izdajali prospekte in razglednice. V knjižnici Oddelka za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani hranimo več kot 100 naslovov turističnih in planinskih vodnikov za slovenske pokrajine in kraje, ki so izšli pred letom 1965, v kartografski zbirki pa tudi zemljevide, razglednice in prospekte. Pregled smo želeli omejiti na eno stoletje od letnice izida prvega vodnika. Kljub bogati zbirki v knjižnici Oddelka za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani moramo omeniti, da to ni vsa popotniška literatura tistega časa.

*Slika 1: Razglednica »Pred vhodom v Postojnsko jamo«.*



**Avtorice besedila:**

MARTINA FRELIH, doktorica geografije, bibliotekarka  
 Oddelek za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani,  
 Aškerčeva cesta 2, 1000 Ljubljana  
 E-pošta: martina.frelih@ff.uni-lj.si

IDA KNEZ RAČIČ, profesorica geografije in nemščine, bibliotekarka  
 Oddelek za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani,  
 Aškerčeva cesta 2, 1000 Ljubljana  
 E-pošta: ida.knezracic@ff.uni-lj.si

LUCIJA MIKLIČ CVEK, univerzitetna diplomirana geografinja in etnologinja-kulturna antropologinja, bibliotekarka  
 Oddelek za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani,  
 Aškerčeva cesta 2, 1000 Ljubljana  
 E-pošta: lucija.mikliccvek@ff.uni-lj.si

COBISS 1.04 strokovni članek

### **Slovenija v turističnih in planinskih vodnikih 1860–1965**

Pričakovano je v obdobju 1860–1965 največ turističnih vodnikov izšlo za že takrat najbolj razvite in obiskane turistične destinacije, kot so Bled, Postojnska jama, Ljubljana, Julijske Alpe. Večina turističnih vodnikov je bogato ilustriranih s skicami in fotografijami, priložen imajo tudi zgiban zemljevid. Vsebujejo turistične informacije, informacije o prevozih z razdaljami in cenami, nekateri imajo veliko reklamnih sporočil.

Glede na leto izida lahko turistične vodnike razdelimo na več časovnih obdobij, in sicer do leta 1918, obdobje med svetovnima vojnoma in obdobje od konca druge svetovne vojne do leta 1965. Kar 44 vodnikov je izšlo v obdobju Avstro-Ogrske, 30 jih je bilo v nemškem jeziku, v slovenskem jeziku 11 in eden v češkem jeziku. Med svetovnima vojnoma je skupaj izšlo 42 vodnikov, 20 v tujem jeziku (srbohrvaški, angleški, češki, italijanski, francoski) in 22 v slovenskem jeziku. Po drugi svetovni vojni je prvi vodnik, ki ga hrani knjižnica, izšel šele leta 1950. Do leta 1965 je izšlo 16 turističnih vodnikov.



Najstarejši turistični vodnik v knjižnici je opis Postojnske jame J. Schäberja iz leta 1862. To je predelana različica knjige z naslovom *Beschreibung der berühmten Adelsberger Grotte in Krain*, avtorja Aloisa Schaffenratha, ki je prvič izšla leta 1834. Povečan obisk je Postojnska jama beležila z otvoritvijo Južne železnice od Dunaja do Trsta. Za obiskovalce, ki so pripotovali z vlakom, so pri nakupu vstopnic veljali posebni popusti. Leto pozneje je izšel vodnik E. H. Coste Postojnska jama v slovenskem jeziku.



Slika 2: Naslovnica najstarejšega vodnika v knjižnici.

Glede na namen potovanja lahko turistične vodnike razdelimo na vodnike za obisk zdravilišč, romarskih krajev, planin, kraških jam, mest, za potovanja z vlakom ali s kolesom.

Že v obdobju pred 1. svetovno vojno, predvsem pa med svetovnima vojnama, se je povečalo zanimanje za zdraviliški turizem. Zdravilišča so izdajala brošure s pomembnimi

informacijami, kakršna je *Rogaška Slatina: državno zdravilišče* (1922).

Romanja so bila na Slovenskem zelo priljubljena. Romarji so se predvsem ob velikih katoliških praznikih na pot odpravili peš in do pomembnega romarskega središča hodili več dni. Nastali so vodniki po božjih poteh, kot sta *Vodič po Crngrobu*, avtorja J. Veiderja (1936), in *Kažipot na Sveto goro pri Gorici*, avtorja J. Lovrenčiča (1939).

Prvi turistični vodnik za Ljubljano v knjižnici je *Führer durch Laibach* iz leta 1903, avtorja Petra Radicsa. Nudi veliko koristnih informacij, kot so informacije o hotelih, kavarnah, restavracijah, storitvah in trgovinah, predlaga tudi izlete po Sloveniji. Med svetovna vojna je izšlo več vodnikov po Ljubljani v slovenskem jeziku.

Z izgradnjo Južne železnice so nastali novi turistični vodniki, namenjeni turistom, ki so potovali z vlakom. So bogato ilustrirani, vsebujejo tako fotografije kot zemljevide. Eden prvih je *Illustrierte Führer der Südbahn* (1884). Vsebuje natančne opise poti. Navedeni so razdalje in čas potovanja, vozni redi in cene vozovnic, informacije o nastanitvah in gostilnah, predlogi za izlete in gorske ture.

Zanimivo je, da je že leta 1895, ob desetletnici ustanovitve Ljubljanskega kolesarskega kluba, Albin Ahčin izdal vodnik za kolesarje *Wegweiser durch Krain und Küstenland für Radfahrer*. Opremljen je z 82 fotografijami in slikami ter zemljevidom v merilu 1 : 300.000. Zelo natančen je opis kolesarskih izletov. Predlaganih je 11



Slika 3: Naslovnica najstarejšega vodnika v knjižnici.

glavnih in 61 drugih izletov z razdaljami v kilometrih. Imena krajev so v nemškem in slovenskem jeziku. Pri vsakem kraju je v oklepaju navedena nadmorska višina. Vsebuje informacije o gostilnah, hotelih, pošti, popravilnicah koles.

### Zdravilišče in letovišče Bled

Za Bled knjižnica Oddelka za geografijo v svoji zbirki hrani 21 vodnikov, izdanih do leta 1965, samostojnih vodnikov je 7 (Mlakar 1902; Kimovec 1908; Führer durch Veldes und Umgebung 1908), v ostalih je Bled omenjen kot turistična destinacija v sklopu krajev, ki jih vodniki opisujejo (Badjura 1953; Vodnik po Gorenjskem 1934; Illustrierter Führer auf den Linien der Südbahn ... 1884).

Bled že najstarejši turistični vodniki opisujejo kot »... enega najslavitejših in najlepših delov slovenske zemlje, ki ga je Prešern imenoval podoba raja...« (Planina 1964). Verz iz Prešernovega

Krsta pri Savici se pogosto pojavi kot uvod v opis Bleda, kar avtor besedila še dodatno okrepi s svojimi opažanji, na primer, da je Bled »... najkrasnejši kotiček Slovenije, najlepši biser med biseri mile naše domovine ...« (Mlakar 1902). Tudi tuji vodniki na račun Bleda ne skoparijo s pohvalami, tu naj bi bila »... idila in vse naokoli romantika ...« (Vođa kroz Bled i okolinu 1924) ali pa Bled predstavijo kot »... najbolj znano letovišče na južni strani Alp ...« (Illustrirter Führer auf den Linien der Südbahn...1884) in »... čudovito poletno rezidenco, primerno tudi za tiste, ki se težko ločijo od mestnega udobja ...« (Dvorský in Franta 1910).

Prvi vodniki omenjajo Bled kot skupno ime za kotlino oziroma vasi, ki ležijo ob Blejskem jezeru – Grad, Rečica, Mlino, Želeče in Zagorica (Mlakar 1902; Avtomobilsko-turistični priročnik ... 1953). Navedeni so različni podatki o nadmorski višini, od 475 m (Copeland in Debelak-Deržaj 1936) do 501 m (Turistični kraji Slovenije 1962). Sledi geografski oris, ki Bled umešča »... ob Blejsko jezero, v središče Blejskega kota med Savo Dolinko in Savo Bohinjko, bregove Pokljuke in Mežaklje, z lepim razgledom na bližnje Triglavsko pogorje, Karavanke in Kamniške Alpe ...« (Planina 1964).

Osnovne informacije, ki jih turist potrebuje, preden obišče Bled, so prometne povezave. V vodnikih izve, da leži ob železniški progi Beograd–Zagreb–Ljubljana–Jesenice, Jesenice–Sežana, ima dobre avtobusne povezave z Ljubljano, Kranjsko Goro, Bohinjem, Zagrebom, Reko, Portorožem in letališčem Lesce (Turistični kraji Slovenije

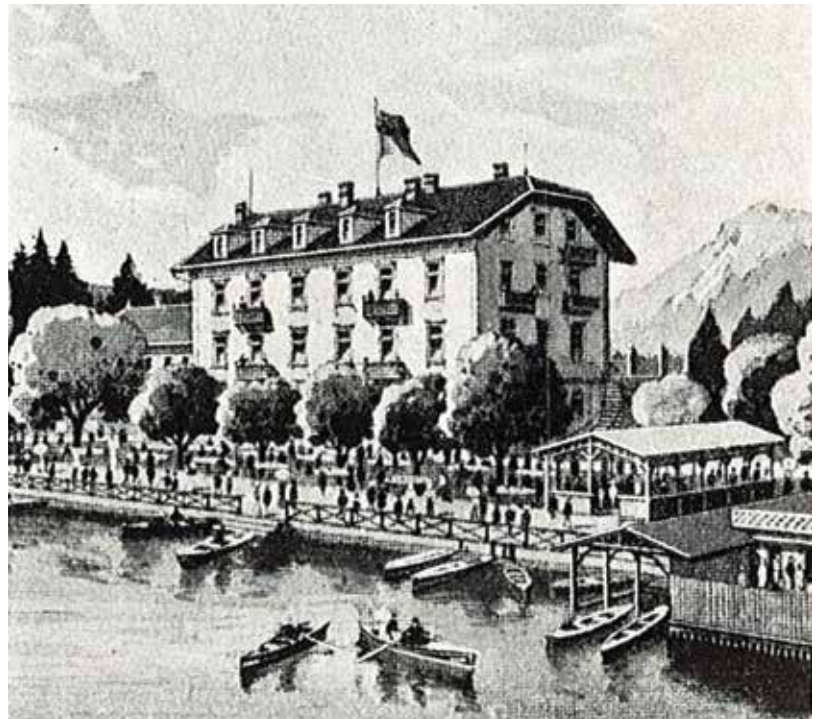
1962). Na izlete v okolico se lahko odpravi peš, lahko pa tudi s posebnim karavanom oziroma kombijem (Copeland in Debelak-Deržaj 1936).

Vsi vodniki imajo predloge za izlete v bližnjo in daljno okolico. Najpogostejše so to sprehod okrog jezera, obiski Straže, Vintgarja, Babjega zoba, vzponi do Slamnikov, Osojnice, Pokljuke, na Triglav in Velo polje, izleti v Vrbo, Kranjsko Goro, na Jesenice, v Radovljico, Bohinjsko Belo, na Jelovico, v dolino Radovne in Bohinj. Za obisk gora so turisti lahko najeli gorskega vodnika (Roschnik 1914; Vođa kroz Bled i okolinu 1924). Nekateri predlogi za izlete so bolj podrobno opisani, vključujejo opise kulturnih in naravnih znamenitosti, ki jih turisti srečujejo na poti (Illustrirter Führer auf den Linien der Südbahn...1884;

Mlakar 1902; Copeland in Debelak-Deržaj 1936; Badjura 1953).

Bled je že zelo kmalu imel sodobne hotele, zasebne namestitve in vile (Vodnik po Gorenjskem 1934), kjer je bilo možno prenočiti. Nekateri vodniki v seznamu hotelov poleg kategorije navajajo še število sob, postelj in telefonsko številko. V času uvajanja elektrifikacije in vodnih napeljav je bila informacija o tem, ali hotel že ima ti dve napeljavi, pomembna (Vođa kroz Bled i okolinu 1924). V vodniku iz leta 1964 pa avtor ugotavlja, »... da podatkov o elektrifikaciji in oskrbi z vodo ni potrebno več navajati, ker to ni nikak problem ...« (Planina 1964). Za angleške goste je razveseljujoča informacija, da na recepciji v hotelih govorijo angleško (Copeland in Debelak-Deržaj 1936).

Slika 4: Hotel Petran (vir: Führer durch Veldes und Umgebung 1908).





Slika 5: Rikljijevo zdravilišče – ženske zračne kopeli (vir: *Führer durch Veldes und Umgebung* 1908)

Do dobre hrane ni bilo težko priti, kar potrjujejo sezname gostiln, hotelov, kjer nudijo hrano *à la carte*. Zanimivi sta opombi o ceni prehrane, te so bile »... ugodne, takšne kot v vsakem pokrajinskem glavnem mestu, poleg tega se jo dobi kadarkoli, udobno in obilno ...« (Vođa kroz Bled i okolino 1934), in o čistoči gostiln, ki so bile »snažne« (Kimovec 1908).

Bled je bil v začetkih svojega turističnega razvoja poznan po zdravilišču in kopalnišču, kjer so si gostje zdravili razne zdravstvene težave (Mlakar 1902). Imel je »... jezerske kopeli, zračne in sončne kopeli ter čist zrak ...« (Kimovec 1908). Gostje so se lahko kopali v toplih železnih vreclih in bazenih s toplo vodo, ki so bili v hotelu Toplice (Avtomobilsko-turistični priročnik ... 1953). Še leta 1962 je bil »... najpomembnejše jugoslovansko gorsko in klimatsko letovišče ...« (Turistični kraji Slovenije 1962).

V poletni sezoni je bilo dobro poskrbljeno za zabavo turistov. Dnevno je bila glasba v Zdraviliškem parku, bilo je več plesišč, prirejali so se koncerti, tekme z okrašenimi ladjami, »... večer pred cesarjevim rojstnim dnem (op.a. 18. 8.) pa je Bled zažarel v bajni, pravljичni razsvetljavi ...« (Kimovec 1908). Ponudba je z leti naraščala, Bled je dobil festivalno dvorano

za razstave in prireditve, kjer je med drugim potekal jazz festival. Imeli so tudi plesni turnir, folklorne in družabne prireditve, koncerte in gledališke predstave. Ker je imel tu sedež veslaški center Jugoslavije, so organizirali veslaško regato. Za šport je bilo poskrbljeno na teniških in minigolf igriščih, na bližnjem golf igrišču ali pa z najemom jahalnih konj. Zimski športi so bili kegljanje na jezeru, drsanje in sankanje. Izgradnja žičnice na Straži in možnost izposoje smuči sta spodbudili zanimanje za smučanje. Gostje so lahko odšli še na ribolov ali na vožnjo s kočijo. Po jezeru pa so jih zapeljale »... ladje plitvice s čolnarji, ki vozijo stoje ...« (Planina 1964).

Turistični vodniki naštejejo še ostalo turistom pomembno infrastrukturo, ki so jo premogli na Bledu. Imeli so bencinsko črpalko, mehanično delavnico, potovalno in turistično agencijo, športni stadion, igrišče, društva, gorsko reševalno službo, pošto, zdravniško oskrbo, lekarno, avtogaraže, mehanike, mesarje in brivce (Vođa kroz

Slika 6: Vrvež na nekdanj pogosto zamrznjenem jezeru (vir: Bučić 1965).





Bled i okolino 1924; Planina 1964). Za dodatne informacije so bile na voljo Zdraviliška komisija (Vodnik po Gorenjskem 1934), turistična pisarna (Copeland in Debelak-Deržaj 1936), turistični agenciji Kompas in Izletnik ter Turistično društvo Bled (Turistični kraji Slovenije 1962).

Da se je turist ob raziskovanju Bleda in okolice lažje znašel, so bili nekaterim vodnikom priloženi zemljevidi, kot na primer Zemljevid blejske okolice s prometnimi povezavami (Dvorský in Franta 1910; Planina 1964). Vodniki imajo tudi reklamna sporočila, ki so turista nagovarjala, naj obiščejo njihov hotel, gostilno, trgovino.

Zaradi svojega dobrega slovesa je Bled velikokrat gostil »... imenitne obiskovalce - razne odličnjake, tu- in inozemske kneze in učenjake ...« (Kimovec 1908). V času Jugoslavije je bil »... najmodernejšo Alpsko letovišče ...« (Vodnik po Gorenjskem 1934). To nam potrjuje število obiskovalcev, ki jih je bilo vedno veliko, saj sta bila »... Blejski otok in grad med najbolj obiskanimi znamenitostmi Slovenije, leta 1963 so našteali 160.000 obiskovalcev ...« (Planina 1964).

## Planinski vodniki in zemljevidi

### Planinski vodniki

Knjižnica oddelka za geografijo hrani 22 planinskih vodnikov, izdanih pred letom 1965. Format planinskih vodnikov je manjši, približno v velikosti formata A6 (105 x 148 mm), kar je priročna velikost za v žep ali nahrbtnik. Obseg vodnikov je različen, od nekaj pa tudi do okrog 500 strani.

Najstarejši planinski vodnik, ki ga hrani knjižnica, je *Die Sannthaler Alpen*. Napisal ga je Johannes Frischauf. Izdan je bil kot separat glasila *Jahrbuch des Oesterreichischen Touristen-Club* leta 1877. Vsebuje geografski pregled območja, opis geoloških značilnosti, zgodovine, spomenikov, botaničnih in etnografskih posebnosti, opise dostopov do Savinjskih Alp iz različnih smeri in poti po pogorju, posebno poglavje je namenjeno razlagi o izdelavi panoramskih zemljevidov. Vodnik obsega besedilo brez slikovnega gradiva, priložena sta dva zemljevida, panoramski in topografski v merilu 1 : 72.000.

Zanimiv je planinski vodnik za območje Polhograjskega hribovja *Im Billichgrazer Gebirge* (Sima 1892). Ima vse značilnosti, ki so jih imeli planinski vodniki pred prvo svetovno vojno (Paternelj 2020). Napisan je v nemškem jeziku, v besedilo so vključene tudi lirične prvine (na primer na strani 34 pesem o občutkih ob vzponu na hrib, na straneh 40 in 41 je pesem o Polhograjski gori, na strani 53 o izvirih, ki vrejo izpod skal), vsebuje poučne vsebine iz geografije, geologije, zgodovine (na primer o obisku kralja Friderika Avgusta II. Saškega leta 1838), eno poglavje je posvečeno tudi jamam v Polhograjskem hribovju. Vodniku je priložen zemljevid okolice Ljubljane v merilu 1 : 75.000.

Večina planinskih vodnikov, izdanih konec 19. stoletja, je bila napisana v nemškem jeziku. Slovensko planinsko društvo je bilo ustanovljeno leta 1893 in kmalu za tem so začeli izhajati tudi vodniki v slovenskem jeziku. Prvega,

*Vodnik za Savinske planine in najbližjo okolico*, sta leta 1894 napisala Fran Kocbek in Mihael Kos. Izdalo ga je Slovensko planinsko društvo.



Slika 7: Naslovna stran prvega planinskega vodnika v slovenskem jeziku, »Vodnik za Savinske planine in najbližjo okolico«, ki sta ga leta 1894 napisala Fran Kocbek in Mihael Kos.

Najpoglavitejši del planinskih vodnikov so opisi planinskih poti in krajev (izhodišč) z informacijami o času hoje, prenočiščih, možnostih prehrane, izletih, nekateri vsebujejo tudi opise znamenitosti in zgodovine območja.

Posebnost planinskih vodnikov je poglavje za navodila za hojo v gore, kar zajema obnašanje v gorah, opis opreme (obutev in obleka) ter hrano in pijačo. V poglavju Kratka navodila hribolazcem vodnik Savinske planine (Kocbek 1904) svetuje naj »... v planine hodijo samo zdravi, predvsem zdravega srca, vajeni daljših pohodov, srčni in vztrajni ...«. Za pijačo svetuje mrzlo kavo ali čaj, dopustno je vino, najboljša pa je

## Turisti

V planinskih vodnikih, izdanih v 19. stoletju in na začetku 20. stoletja, so planinci imenovani turisti, hribolazci ali gorohodci. V planinstvu izraz turizem prihaja iz besede tura, ki je pomenila daljšo napornejšo hojo, plezanje ali smučanje z določenim ciljem (Peternelj 2020). Turisti so bili planinci oziroma tisti, ki so sami ali z vodičem hodili ali plezali po gorskem svetu (Mlač 2002).

V vodniku Kozjakovo pogorje Rudolfa Badjure, izdanem leta 1927, takole nagovarjajo za včlanitev v Slovensko planinsko društvo: »Narodna dolžnost in v lastnem interesu vsakega turista, ki potuje po slovenskih planinah, je da vstopi v Slovensko planinsko društvo in podpira po svojih močeh to prekoristno društvo.«

voda iz studenca ali staljenega snega, ki se ji doda nekaj kapljic konjaka. Med drugim je pomembna informacija za primer, da turist zaide s poti. Takrat se oddaja »... turistovski signal: šestkrat daj znamenje in po presledku ene minute zopet ponavljal znamenje. Znamenja so lahko vidna, optična (privežeš ruto na palico in mahaš z njo) ali slišna (krik, žvižg in streljanje z revolverjem) ...«.

Besedilo planinskih vodnikov dopolnjujejo slike in zemljevidi, ki so uvezeni med liste ali priloženi na koncu, ceniki vodnikov (oseb, ki vodijo v planine) ter urniki pošte. Pri cenikih

vodnikov so navedena pravila, ki veljajo pri njihovem najemu.

Na zadnjih straneh in na spojnih listih vodnikov so objavljena različna reklamna sporočila. Večina je povezanih z obiskom planin, nekaj pa je tudi takih, ki s planinstvom niso povezana. Gre za trgovine z blagom in oblekami, predvsem športnih oblačil, primernih za hojo v gore, drogerije, fotografsko opremo, obutev, hrano in pijačo, knjigarne, zavarovalnice, tiskarne, gostilne in hotele. Planinski vodniki so bili široko brana literatura, zato so bili dobro mesto za reklamna sporočila obrtnikov in ponudnikov različnih storitev.

### Planinski zemljevidi

Nepogrešljiva oprema pri hoji v gore so tudi planinski zemljevidi, za katere se v splošni rabi večinoma uporablja izraz planinska karta. Na začetku bolj organiziranega planinstva konec 19. in na začetku 20. stoletja so slovenski planinci uporabljali zemljevide dunajskega Vojnogeografskega inštituta in zemljevide, ki so jih za slovenske gore izdajale tuje založbe (na primer Lechner, Meittelbach, Ravenstein, Freytag-Berndt). Slaba stran teh zemljevidov je bila, da so bila na njih uporabljena samo nemška imena, nenemška so bila velikokrat napisana popačeno (Planina 1963).

Prvi slovenski planinski zemljevid Julijske Alpe v merilu 1 : 75.000 je leta 1910 izdelal Alojzij Knafelc. Z njim se je začela tradicija slovenskih grebenovskih zemljevidov, kjer je z ročno risanimi linijami gorskih grebenov prikazana gorska topografija. Izdelovali so jih slovenski planinci in člani Slovenskega planinskega društva, ki so se s kartiranjem ukvarjali prostovoljno, zaradi zanimanja za planinarjenje in alpinizem. Poleg Alojzija Knafelca so avtorji planinskih zemljevidov tistega časa še Ivan Selan, Vlasto Kopač in Vilko Mazi (Petrovič 2001).

Med prvimi planinci, ki so se začeli ukvarjati s kartiranjem, je bil Henrik Tuma. Njegov namen ni bil predstaviti planinske poti, ampak na zemljevidih uporabiti pravilna imena. Izdelal je planinski zemljevid *Vzhodni del Krnskega pogorja od Baške Škrbine do prelaza »Čez Globoko«* v merilu 1 : 50.000. Zemljevidi, ki jih je izdajalo Slovensko planinsko društvo, so vsebovali veliko napak, predvsem glede toponimov. Za podlago je vzel zemljevid *Julische Alpen und Karawanken*, ki ga je leta 1910 izdelal Vojnogeografski inštitut na Dunaju in je visel na železniških postajah. Na njem je opozoril na napačna poimenovanja vrhov, prelazov, grebenov in območij ter napisal njihova prava poimenovanja (Tuma 1926).

Slika 8: Primer reklamnega sporočila v planinskih vodnikih.



Po natančnosti so grebenski zemljevidi veliko slabši od topografskih. Večina teh zemljevidov je po kakovosti in uporabnosti močno zaostajala za sodobniki v ostalih alpskih deželah. Te so imele že v 19. stoletju institucije, ki so skrbele za izdelavo planinskih zemljevidov. V obdobju od konca druge svetovne vojne do konca šestdesetih let 20. stoletja pa je bila produkcija civilnih zemljevidov v precejšnji meri omejena s strani državnih oblasti (Gašperič in Zorn 2011). Izdelava pravih planinskih zemljevidov, kot jih poznamo danes, se je razmahnila šele konec šestdesetih let prejšnjega stoletja, ko so se državni predpisi razrhljali. Prvi sodobni planinski zemljevid *Julijske Alpe, Bohinjske in fužinske planine*, ki ga je izdelal Inštitut za fotogrametrijo in geodezijo

v Ljubljani, je izšel šele leta 1967.


### Sklep

Pregled turističnih in planinskih vodnikov, izdanih med letoma 1860 in 1965, je pokazal, da so ljudje v drugi polovici 19. stoletja in prvi polovici 20. stoletja prosti čas preživljali v lepem naravnem okolju na podeželju, na morju, v hribih in zdraviliščih. Na potovanja so se naprej odpravili z vlakom ali kolesom, pozneje tudi z avtomobili. V pomoč pri njihovem načrtovanju poti so nastajali različni turistični vodniki.

Vsebina vodnikov o Bledu nam razkrije, da je bil Bled na začetku turističnega razvoja poznan kot zdraviliški in letoviški kraj s kopališčem. Opisom

Bleda sledijo informacije o prometni dostopnosti, možnostih namestitve, gostinski ponudbi, ponudbi za šport, zabavo in izlete.

Večina vodnikov v 19. stoletju je bila napisanih v nemškem jeziku. Prvi planinski vodnik v slovenskem jeziku *Vodnik za Savinske planine in najbližjo okolico* je izšel leta 1894. Vsebujejo informacije o pristopih, cenikih vodnikov, zemljevide in druge koristne informacije, velik del zavzemajo reklamna sporočila, povezana s hojo v gore.

Turistični vodniki so glavni vir informacij o naravni in kulturni dediščini določenega kraja in pripovedujejo o zgodovini razvoja turistične infrastrukture tistega obdobja. 

### Viri in literatura

- Ahčin, A. 1895: Wegweiser durch Krain und Küstenland für Radfahrer: mit 82 Bildern und einer Strassenkarte. Laibach.
- Avtomobilsko-turistični priročnik Slovenije in jugoslovanske cone STO. Ljubljana, 1953.
- Badjura, R. 1953: Izbrani izleti: po Gorenjskem, Goriškem, Notranjskem, Dolenjskem in Zasavju. Ljubljana.
- Bučič, V. 1965: Bled: [68 fotografij, načrt mesta, vodič]. Beograd.
- Copeland, F. S., Debelak-Deržaj, M. M. 1936: A short guide to the Slovene Alps (Jugoslavia) for British and American tourists. Ljubljana.
- Dvorský, V., Franta, B. (ur.). 1910: Slovinské Alpy: průvodce po Alpských zemích slovinských, Krasu a Přímoří: s přehlednou mapou, 10 zvláštními přílohami a s 32 panoramaty, náčrtky, plány a diagramy. Praha.
- Frischauf, J. 1877: Die Sannthaler Alpen. Wien.
- Führer durch Veldes und Umgebung. Laibach, 1908.
- Gašperič, P., Zorn, M. 2011: Vzpeti svet na starih zemljevidih ozemlja Slovenije. Planinski vestnik 116-12.
- Illustrirter Führer auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Wien, 1884.
- Julijske Alpe 1 : 75.000. Slovensko planinsko društvo. Ljubljana, 1923.
- Kocbek, F. 1904: Savinske planine: vodnik po gorah in dolinah v Savinskih planinah. Ljubljana.
- Kimovec, F. 1908: Bled nekaj in sedaj. Ljubljana.
- Lovrenčič, J., 1939: Kažipot na Sveto goro pri Gorici. Ljubljana.
- Mlač, B. 2002: Planinski terminološki slovar. Ljubljana.
- Mlakar, J. 1902: Bled in okolica: s slikami. Bled.
- Peternej, M. M. 2020: Knjige za gorohodce. Ljubljana.
- Petrovič, D. 2001: Mountain cartography in Slovenia. Cartographica 38. Toronto.
- Planina, F. 1963: Razvoj slovenske planinske kartografije. Planinski vestnik 19-10.
- Planina, F. 1964: Slovenija: turistični vodnik. Ljubljana.
- Radics, P. 1903: Führer durch Laibach: die Landeshauptstadt des Herzogtums Krain. Laibach.
- Rogaška Slatina: državno zdravilišče. Rogaška Slatina, 1992.
- Roschnik, R. (ur.). 1914: Führer durch die Julischen Alpen: mit fünfzehn Vollbildern, einer Rundschau, sieben Einzel- und einer Übersichtskarte und mehreren Handrissen. Klagenfurt.
- Sima, J. 1892: Im Billichgrazer Gebirge: Berg- und Thalwanderungen. Laibach.
- Tuma, H. 1926: Nekaj o turističnih zemljevidih Julijskih Alp. Geografski vestnik 1.
- Turistični kraji Slovenije. Ljubljana, 1962.
- Veider, J. 1936: Vodič po Crngrobu. Škofja Loka.
- Voda kroz Bled i okolinu. Ljubljana, 1924.
- Vodnik po Gorenjskem. Kranj, 1934.
- Žensko zdravilišče državne toplice Dobrna pri Celju. Dobrna pri Celju, 1920.





# Spodbujanje razvojnega potenciala turizma na podeželju

*skozi izvajanje LEADER/CLLD programa*

## IZVLEČEK

Na podeželju prepoznavamo številne perspektivne dejavnosti, kot so pridelava kmetijskih predelkov, obdelava in predelava lesa, proizvodne in storitvene dejavnosti ter turizem. Slednji je na slovenskem podeželju čedalje bolj razvijajoča se panoga, turistični obisk pa v povprečju stalno raste. Država ima za spodbujanje razvoja podeželja različne mehanizme. V prispevku je predstavljen ukrep LEADER/CLLD, ki skozi številne projekte pripomore k spodbujanju razvoja in nadgradnji turizma na podeželju. Kot primer dobre prakse izpostavljam projekt, katerega rezultat je uspešna turistična zgodba na podeželju v okolici Škofje Loke.

Ključne besede: podeželje, turizem, LEADER/CLLD, lokalna akcijska skupina, projekt, Škofja Loka

## ABSTRACT

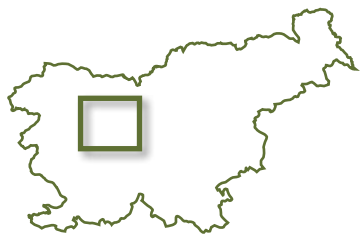
Promoting the development potential of tourism in rural areas through the implementation of the LEADER/CLLD program

In rural areas there are a number of promising activities, such as the production of agricultural products, timber, manufacturing industries and services, and tourism. The latter is a sector that is increasingly developing in Slovenia's rural areas, so the number of tourists is steadily increasing on average. The country has various mechanisms to support rural development. The paper presents the measure LEADER/CLLD, which helps to promote the development and upgrading of tourism in rural areas through a series of projects. As an example of good practice, a project is presented that has led to a successful tourism story in the rural area in Škofja Loka surroundings.

Key words: countryside, tourism, LEADER/CLLD, local action group, project, Škofja Loka

**S**lovensko podeželje je zaokrožen funkcionalni sistem, na katerega vpliva-  
jo tudi politika oziroma politične odločitve (Vizija razvoja slovenskega  
... 2020). Prostorsko ga opredeljujeta predvsem kmetijstvo in gozdar-  
stvo, a poleg njiju med razvojne dejavnosti na podeželju spadajo tudi druge,  
kot je na primer podeželski turizem. Podeželje s svojo neokrnjeno naravo nudi  
obiskovalcem pristen stik z njo, omogoča športno-rekreacijske dejavnosti, za-  
gotavlja ekološko pridelano hrano ter doživljanje naravnih in kulturnih zna-  
menitosti. V Sloveniji je na podeželski turizem treba gledati kot na priložnost,  
saj prinaša dohodek tudi manjšim ponudnikom in vpliva na (trajnostni) razvoj  
podeželja (Klemenčič 2000).

Leta 2021 je bila sprejeta Strategija trajnostnega razvoja turizma za Škofjeloško  
območje 2022–2028. V njej je bilo Škofjeloško (območje občin Gorenja vas -  
Poljane, Škofja Loka, Železniki in Žiri) prepoznano kot geografsko zaokroženo  
in identitetno enotno območje, z bogato skupno zgodovino, ki pa – v pri-  
merjavi sosednjimi alpskimi turističnimi destinacijami – nima dolge tradicije  
turizma in še ni vzpostavljeno kot prepoznavna, predvsem pa ne kot celostna  
turistična destinacija. Kljub štirikratnemu povečanju prenočitev med letoma  
2013 in 2019 (s približno 15.000 prenočitev leta 2013 porast na nekaj več  
kot 63.000 leta 2019) je turizem na Škofjeloškem še vedno neizkoriščena pri-  
ložnost. Čeprav je ena od najbolj perspektivnih gospodarskih panog, njegov  
razvoj kliče po aktivnejšem, bolj trajnostnem, odgovornem in preišljenem  
upravljanju, ki v ospredje postavlja kakovost in ne količinske uspešnosti dejav-  
nosti. Tak razvoj bo namreč dolgoročno vzdržen, zagotavljal bo ravnovesje med  
kakovostjo življenja domačinov in obiskom zadovoljnih turistov, obenem pa  
bo bolj odporen tudi v nestabilnih časih oziroma v primeru prihodnjih kriznih  
situacij (Strategija trajnostnega ... 2021).



Članek se posveča podeželskemu turizmu, posebno pozornost pa namenja me-  
hanizmu, ki ima v Sloveniji veliko vlogo pri spodbujanju razvoja podeželja; gre  
za LEADER/CLLD pristop. Za uspešen podeželski razvoj sta namreč ključna  
ustrezen koncept in strategija razvoja, usmerjena v razvoj trajnostnega turizma,  
z vključevanjem lokalnih prebivalcev. Na primeru dobre prakse na Škofjelo-  
škem predstavljamo, kako lahko evropska sredstva skozi navedeni ukrep ustvar-  
jajo dobre turistične zgodbe in s tem spodbujajo razvoj slovenskega podeželja.

Avtorica besedila:

ŠPELA STANONIK, magistrica geografije  
Kidričeva cesta 40A, 4220 Škofja Loka  
E-pošta: spelca.stanonik@gmail.com

Avtorja fotografij:

JERNEJ DEMŠAR, EVA ULČNIK

COBISS 1.04 strokovni članek

### **Podeželski turizem**

Podeželje je deležno pomembnega turističnega obiska vse od pojava množične-  
ga turizma (Cigale s sodelavci 2018). Na drugi strani glede na celotni svetovni  
turistični sektor podeželski turizem še vedno dosega razmeroma skromen delež,  
čeprav njegov pomen vztrajno raste. Želja turističnega sektorja je razvoj turiz-  
ma, kar pomeni, da mora iskati nova (primerna) območja za njegov razvoj. Ta  
nova območja ponujajo prav podeželje. Lokalne, regionalne in državne oblasti  
namreč gledajo na podeželski turizem tudi kot na eno izmed glavnih priložnosti

za skladen lokalni razvoj (Developing Sustainable Rural ... 2003).

Podeželski turizem ima samosvojo turistično ponudbo, vezano na podeželska naselja oziroma na podeželje nasploh, v povezavi z njegovimi naravnimi, družbenimi in gospodarskimi potenciali. Podeželskega turizma ni mogoče enačiti zgolj s ponudbo turističnih kmetij in tudi ne povezovati le s kmetijstvom in njemu sorodnimi dejavnostmi. Prav tako ga ni mogoče obravnavati zgolj kot dodatno obliko turistične ponudbe, ampak zajema celotno turistično dejavnost zunaj urbanih območij (Korošec 2017). Kljub temu je prav turizem na kmetiji prepoznan kot najbolj značilna in tipična oblika podeželskega turizma (Cigale s sodelavci 2018).

V najširšem pomenu besede zajema podeželski turizem gostinsko in turistično ponudbo ter dejavnosti posameznikov, društev in lokalnih skupnosti, ki z urejanjem turistično-rekreacijskih poti, oživljanjem tradicionalnih obrti in raznovrstnimi prireditvami prispevajo k razvoju turizma, kar vključuje tudi ponudbo turističnih kmetij ter prodajo pridelkov in proizvodov na kmetijah (Korošec 2017). Preprosto definicijo podeželskega turizma, ki bi zajela vse njegove značilnosti, je izredno težko podati, lahko pa na podlagi številnih tujih raziskav natančneje opredelimo njegove glavne značilnosti:

- pojavlja se na podeželskih območjih;
- ponudbo zagotavljajo majhna in srednje velika podjetja in se navadno dogaja v odprtem okolju, v

stiku z naravo, kulturno dediščino, običaji in drugim;

- poudarek je na kakovosti in ne na količini (manjši obseg ponudbe in povpraševanja);
- razvoj je dolgoročen in počasen, saj tako prispeva k trajnostnemu razvoju lokalnega okolja;
- zajema številne dejavnosti, ki razkrivajo kompleksnost podeželskega prostora (Danilovska in Hadzi Naumova-Mihajlovska 2015).

Podeželje nudi obiskovalcu obsežno in raznoliko ponudbo. Značilno je, da ta ni homogena, temveč je sestavljena iz različnih storitev in proizvodov, ki se koristijo in uporabljajo sočasno (Bauman 2017). Tako je na podeželju poleg naravnih, kulturnih in družbenih vrednot tudi veliko turističnih, gostinskih in nastanitvenih objektov, tam pa je tudi raznovrstna turistična infrastruktura, kar dopolnjuje turistično ponudbo območja. V kontekstu razvoja turizma na podeželju pa ne smemo spregledati pomena prometne in druge infrastrukture, oskrbe ter številnih gospodarskih in negospodarskih dejavnosti (Korošec 2017), ki niso neposredno povezane s turizmom, a naj pomembno vplivajo.

Podeželski turizem lahko na razvoj podeželja vpliva tako pozitivno kot negativno. Na pozitivni strani lahko veliko prispeva h krepitvi gospodarstva podeželskih območij. Prispevek se ne ocenjuje zgolj v bruto proizvodu in številu (novih) delovnih mest, ampak tudi v širši gospodarski koristi, ki jo prinaša. Vpliva na diverzifikacijo lokalnega gospodarstva, zagotavlja

nove trge za lokalne izdelke in storitve, nove vire dohodka za prebivalce ter vzpodbuja ustanavljanje novih podjetij. Zlasti na obrobni, marginalnih območjih tamkajšnje skupnosti turizem vidijo kot primarno gonilno silo za oživljanje območij. Turizem lokalnemu okolju prinaša tudi socialne in kulturne koristi. Vzpostavlja in krepi socialne stike med obiskovalci in lokalnim prebivalstvom, večja ozaveščenost o ohranjanju kulturne in naravne dediščine, krepi identiteto in povezuje lokalne skupnosti. V najboljšem primeru turizem podeželskim skupnostim pomaga najti novo moč v lokalnem gospodarstvu, kakovost življenja ostaja visoka, ohranjajo se dediščina in socialne vrednote (Developing Sustainable Rural ... 2003).

S turizmom so zagotovo povezana tudi tveganja in nevarnosti. Te so navadno povezane z višjimi stroški, ki jih turizem prinaša lokalnemu prebivalstvu – naraščanje cen storitev in dobrin, rast cen zemljišč, pojavijo se neravnovesje na trgu dela, opuščanje kmetijstva in tradicionalnih obrti, zastoji, gneča, obremenjevanje okolja in podobno. To lahko vodi v poslabšanje kakovosti življenja lokalnih prebivalcev, izginjanje dediščine in identitete lokalnega prebivalstva (Developing Sustainable Rural ... 2003), kar pa ni skladno s smernicami (trajnostnega) razvoja.

Trajnostni turizem sam po sebi ni turistična zvrst, ampak gre za koncept in proces, ki temelji na načelih trajnostnega razvoja. Uveljavi se lahko v vseh vrstah in oblikah turizma, povsod, ne le na podeželju. Na evropski



ravni ima trajnostni turizem tri cilje: ekonomska blaginja, družbena enakost in povezanost ter zaščita naravnega in kulturnega okolja. Bistvo je torej, da turizem pri svojem razvoju skuša zagotoviti ravnovesje med vsemi dejavniki, povezanimi z gospodarskim, okoljskim in družbenim sistemom, saj se tako zmanjšujejo negativni vplivi, ki jih ima na omenjene sisteme. Na ta način se v določeni destinaciji ohranjajo viri za bodoče potrebe tako turistov kot lokalne skupnosti oziroma prebivalstva (Bauman 2017).

### Program LEADER/CLLD

Pomembno vlogo pri razvoju in spodbujanju podeželskega turizma imajo tudi različni operativni programi. V Sloveniji so se nekateri ukrepi razvoja podeželja začeli izvajati že v osemdesetih letih 20. stoletja. Leta 1993 je bila sprejeta Strategija razvoja slovenskega kmetijstva, kasneje je zaživel projekt Celostni razvoj podeželja in obnove vasi (CRPOV), s katerim se je začelo sofinanciranje razvojnih programov. Projekti CRPOV so se nanašali predvsem na spodbujanje razvoja dopolnilnih virov dohodka, turističnih dejavnosti, podeželske infrastrukture, ohranjanje naravne in kulturne dediščine ter različnih aktivnosti pri skupnih nastopih na trgu. Po letu 1996 so iz prvotnih projektov nastali Razvojni programi podeželja (RPP). Šlo je za programe, ki so se po načelu »od spodaj navzgor« izvajali na lokalni ravni (Bauman 2017; Golob 2017).

Iniciativo za razvoj podeželja LEADER je Evropska skupnost predstavila že leta 1991 in je postala del politike

razvoja podeželja. Pristop LEADER se je razvil kot odgovor na neuspeh tako imenovanih tradicionalnih politik, ki so temeljile na pristopu »od zgoraj navzdol«. LEADER spodbuja posameznike, občine, ustanove, podjetja, društva in druge zainteresirane na določenem območju, da se med seboj povezujejo, oblikujejo skupno razvojno vizijo in aktivno sodelujejo pri njenem uresničevanju (Pristop LEADER ... 2006). Gre za obraten pristop kot prej, torej »od spodaj navzgor«.

LEADER je poseben finančni instrument strukturne politike Evropske unije, namenjen iskanju novih rešitev za svojske probleme. Najprej je vključeval 217 manj razvitih podeželskih območij. Leta 2000 je tako imenovani program LEADER+ pokrival že vsa podeželska območja (Pristop LEADER ... 2006). V obdobju programa LEADER+ je v Evropi delovalo 900 lokalnih akcijskih skupin, med katerimi se jih je kar 70 % odločilo za ukrepe, povezane s turizmom. Večina jih je naslavljala področja, povezana z lokalno dediščino (Developing Sustainable Rural ... 2003). V programskem obdobju 2007–2013 je LEADER postal sestavni del politike razvoja podeželja Evropske unije, ki je v vseh državah članicah vključevala 2416 podeželskih območij. V naslednjem programskem obdobju (2014–2020) je bil pristop dodatno razširjen s tako imenovanim lokalnim razvojem, ki ga vodi skupnost (Community-Led Local Development oziroma kratko CLLD) (Pristop LEADER ... 2006). S tem pristopom so se ob povezovanju ukrepov in sredstev več strukturnih

skladov hkrati dosegali multiplikativni učinki. Slovenija se je odločila, da bo lokalni razvoj, ki ga vodi skupnost (CLLD), podprla s sredstvi treh evropskih skladov: Evropskega kmetijskega sklada za razvoj podeželja (EKSRR), Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR) ter Evropskega sklada za pomorstvo in ribištvo (ESPR).

V Sloveniji se je program LEADER začel izvajati v programskem obdobju 2007–2013. Namen je bil izboljšanje razvojnih možnosti podeželja ob koriščenju lokalnih virov in aktivni vlogi lokalnega prebivalstva, glavni cilj pa je bil integriran razvoj podeželja z izgradnjo lokalnih zmogljivosti, izboljšanjem zaposlenosti, diverzifikacijo dejavnosti, izboljšanjem upravljanja, širjenjem inovativnosti in promocijo partnerskega sodelovanja (Bauman 2017). Pri razvoju podeželskega turizma v naši državi je imel pristop LEADER/CLLD eno od glavnih vlog v programskem obdobju 2014–2020. V teh letih se je večina projektov LEADER/CLLD nanašala prav na turizem. Najbolj priljubljene teme so bile ustvarjanje in vzdrževanje pohodniških in kolesarskih poti ter izgradnja izposojevalnic električnih koles in polnilnic zanje (digitalizacija). Projekti, financirani s tem pristopom, so prinesli številne novosti, vplivali so na dvig kakovosti življenja tako v vaseh kot mestnih naseljih, nadgradili so obstoječo turistično ponudbo in izboljšali potencial lokalnih območij. Ponekod je bilo to ključnega pomena za razvoj lokalnega turizma (LEADER/CLLD supporting... 2020).

### Pristop LEADER/CLLD in turizem na primeru izbrane lokalne akcijske skupine

Lokalna akcijska skupina loškega pogorja (v nadaljevanju LAS loškega pogorja) je partnerstvo, sestavljeno iz predstavnikov civilne družbe, gospodarskega in javnega sektorja. Pokriva območje štirih občin: Gorenja vas - Poljane, Škofja Loka, Železniki in Žiri. Območje, ki ga partnerstvo pokriva, se razprostira v predalpskem svetu južnega dela Gorenjske regije. Obsega Selško in Poljansko dolino s Škofjeloškim in Polhograjskim hribovjem med njima, Žirovsko kotlino in Sorško polje. Meri 512,20 km<sup>2</sup> (Strategija lokalnega razvoja... 2015) in ima 42.969 prebivalcev (Statistični urad ... 2022). Vključuje tudi mestno naselje Škofja Loka, ki ima več kot 10.000 prebivalcev in je gospodarsko, kulturno ter upravno središče območja (Škofja Loka 2022).

Prvi razvojni programi na območju LAS-a loškega pogorja segajo v leto 1991, ko je takratna občina Škofja Loka sprejela Program razvoja gorsko-

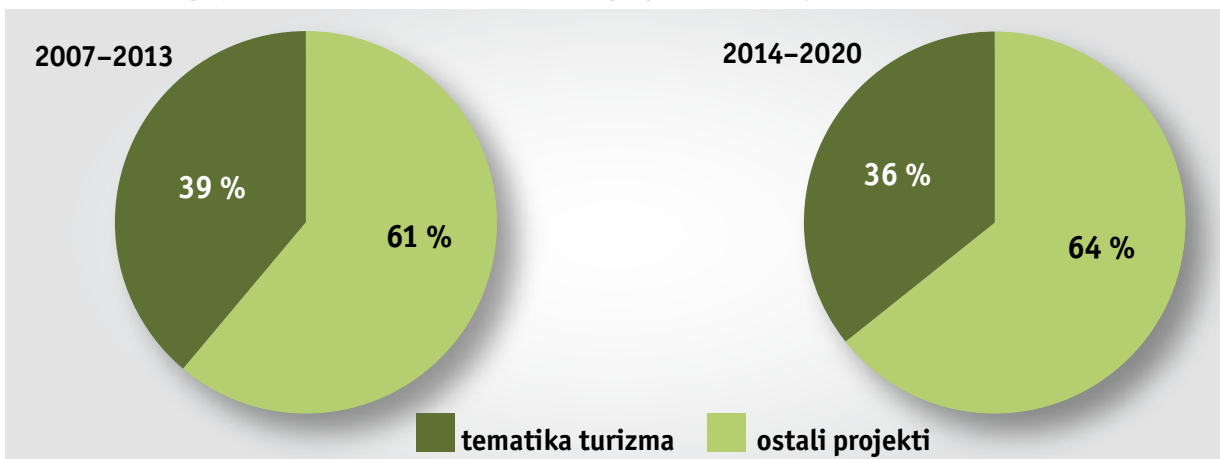
-višinskega območja. Z njim so bile v ospredje postavljene možnosti gospodarskega razvoja na podlagi prepoznanih in utemeljenih lokalnorazvojnih potencialov, kakovosti in zmožnosti prostora, znanja ter sposobnosti prebivalcev, ki tam prebivajo. Kot ena od perspektivnih dejavnosti na podeželju je bil že takrat prepoznan turizem. Čeprav je leta 1995 prišlo do delitve območja na štiri manjše občine, je razvoj njihovega podeželja še vnaprej potekal usklajeno. Občine so sprejele skupne Programe razvoja podeželja za obdobje 2001–2006 in 2007–2013, kar je omogočilo črpanje različnih razvojnih sredstev, namenjenih tudi spodbujanju in razvoju podeželskega turizma (Strategija lokalnega razvoja... 2015).

Na Škofjeloškem je turizem ena najbolj perspektivnih dejavnosti, z velikim multiplikativnim učinkom. Dobra podlaga za turistični razvoj so bogata naravna in predvsem kulturna dediščina ter pestrost in raznolikost ohranjenega in negovanega naravnega okolja. Prednosti območja so tudi lahka dostopnost, bližina večjih urbanih

središč in turistično bolj razvitih turističnih destinacij (Bled, Kranjska Gora, Ljubljana) ter bližina mednarodnega letališča. Celotna turistična ponudba se združuje v okviru Turizma Škofja Loka, ki deluje v okviru Razvojne agencije Sora d. o. o., ta pa je hkrati tudi vodilni partner LAS. Turizem Škofja Loka je zadolžen za razvoj, trženje in promocijo turizma na tem območju. Pri razvoju turizma na podeželju imajo pomembno vlogo turistična društva. Na obravnavanem območju je aktivnih 18 turističnih društev, ki organizirajo različne prireditve, ponekod opravljajo turistična vodenja, skrbijo za čim privlačnejšo podobo naselij in za informiranost obiskovalcev (Strategija lokalnega razvoja... 2015).

Vodilni dokument, ki opredeljuje razvoj turizma v LAS loškega pogorja je Strategija lokalnega razvoja in z njo povezani ukrepi. Za območje LAS loškega pogorja je bila aktualna strategija napisana leta 2015, na začetku sedanjega programskega obdobja. Strategija lokalnega razvoja LAS loškega pogorja opredeljuje štiri

Sliki 1 in 2: Delež projektov, vezanih na tematiko turizma, v programskem obdobju 2007–2013 ter 2014–2020.





Slika 3: Kolesarska pot po Škofjeloškem hribovju vodi tudi do številnih razglednih točk (foto: Eva Ulčnik).

področja ukrepanja. Eno izmed njih je tudi ustvarjanje (novih) delovnih mest, izpostavlja pa tudi, naj se na podlagi inovativnih pristopov razvije privlačne, tržno zanimive proizvode in storitve, da se ponudnike poveže in okrepi trženje. Ta ukrep se nanaša tudi na področje turizma.

Strategija opredeljuje bodoči turistični razvoj z vzpostavitvijo kakovostnih programov oziroma ponudbe, temelječih na tržno-komunikacijskih »zgodbah«. Moči je treba usmerjati v povezovanje, prenovo in nadgradnjo različnih produktov z namenom vključevanja območja v turistično ponudbo in vključevanja zasebnih nosilcev turistične dejavnosti. Priložnosti se kažejo v promociji tradicionalne kulinarike, kulturne dediščine in kulturnih programov, nadgradnji izbira-

nih kulturnih produktov in krepitevi njihove prepoznavnosti tako v širšem slovenskem kot evropskem prostoru.

Glavni cilj je nadgradnja obstoječe ponudbe in povezovanje nosilcev dejavnosti oziroma ponudnikov, ki so v lokalnem okolju že uveljavljeni. Temeljni izziv ostaja sodelovanje in povezovanje turističnih ponudnikov z namenom oblikovanja in trženja celovitih turističnih produktov.

V programskem obdobju 2007–2013 je LAS na podlagi javnih pozivov dodelila sredstva 18-im projektom, 7 jih je bilo vezanih na spodbujanje in razvoj podeželskega turizma. V programskem obdobju 2014–2020 je bilo financiranih 28 projektov, od tega jih je bilo 10 povezanih s turizmom (sliki 1 in 2).

### **Primer dobre prakse spodbujanja turizma in povezovanja na podeželju**

Na Škofjeloškem je leta 2022 zaživela nova kolesarska pot *Hidden hills trail*, ki je rezultat spodbujanja razvoja turizma na podeželju in povezovanja tamkajšnjih turističnih ponudnikov. Gre za integralen turistični produkt, ki na izbrani trasi združuje številne komplementarne turistične ponudnike in njihove storitve. Dolgoročni cilj je, da se sodelovanje prelevi v grozd podjetij in organizacij, ki naj skupaj promovirajo in tržijo turistični produkt in posledično celotno škofjeloško območje. Projekt ki velja za vzorčen primer dobre prakse povezovanja in vključevanja razvojnega potenciala podeželja, je sofinanciran iz Evropskega kmetijskega sklada za razvoj podeželja.



Kolesarjenje v Sloveniji spada med pomembne športnorekreativne dejavnosti, saj je v vrhu med slovenskim prebivalstvom tako po priljubljenosti kot razširjenosti. Kljub temu pa se njegovega pomena kot turističnega produkta premalo zavedamo, kar je najpogosteje povezano s težavami pri dogovarjanju med lastniki zemljišč, lokalno skupnostjo in nenazadnje lokalno turistično organizacijo (Vidgaj 2019). Strategija razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji iz leta 2005 navaja številne prednosti razvoja kolesarskega turizma, na primer minimalni vpliv na obremenjevanje okolja, dvig trajnostne mobilnosti, priložnost za razvoj podeželja in drugih manj razvitih območij, spodbujanje investicij in drugo.



Slika 4: Degustacija izdelkov lokalnih kmetij na kolesarski poti (foto: Eva Ulčnik).

Projekt *Hidden hills trail* naslavlja področje kolesarskega turizma, ki je v izjemnem porastu tudi v Sloveniji. Kolesarjenje postaja ena izmed najbolj trajnostnih oblik športne, rekreacijske in turistične dejavnosti. Kot glavni produkt projekta je bila zasnovana večdnevna kolesarska pot, dolga 240 km, ki povezuje štiri občine Škofjeloškega in njihove različne turistične točke (nastanitve, restavracije, znamenitosti, obrtnike, kmetije in podobno). Razdeljena je na sedem etap, povezanih v krožno pot, ki vodi skozi podeželska naselja in mimo krajevnih znamenitosti (Hidden hills trail dejstva 2022):

1. etapa: okolica Škofje Loke,
2. etapa: Škofja Loka–Stari vrh,
3. etapa: Stari vrh–Soriška planina,
4. etapa: Soriška planina–Blegoš,
5. etapa: Blegoš–Žiri,
6. etapa: Žiri–Gorenja vas,
7. etapa: Gorenja vas–Škofja Loka.

Bistvo projekta je kolesarjenje in kolesarski turizem povezati s kulturno dediščino, lokalno kulinariko, zgodovino in etnologijo območja. Obiskovalec lahko kolesarsko pot obišče samostojno ali vodeno, hkrati pa ob rekreaciji spozna še stare obrti, značilne za škofjeloško podeželje. Najbolj znane med njimi so klekljarstvo, izdelovanje medenih kruhkov, kuhanje oglja, kovaštvo, obdelava lesa in preletenje košar. Obiskovalec se lahko seznanj tudi z bogato in raznovrstno zgodovino Škofjeloškega, saj pot poteka ob Rupnikovi obrambni liniji in vodi do Muzeja Železniki, kjer je mogoče podrobneje spoznati zgodovino železarstva in lesarstva na tem območju. Z namenom spoznavanja lokalne kulinarike pot v turistični produkt vključuje tudi turistične kmetije (na primer Andrejon), sirarne (Pustotnik, Bogataj) in številne druge ponudnike.

Cilj projekta pa ni bila zgolj vzpostavitev kolesarske poti, temveč je bil eden od pomembnejših ciljev tudi začetek oblikovanja mreže kar največ lokalnih ponudnikov ob trasi, ki bodo pot naredili še bolj zanimivo in privlačno. Glavni namen mreže je ponujanje široke palete storitev (nastanitve, hrana in drugo) za obiskovalce, s čemer ima zasnovana kolesarska pot pozitiven vpliv tudi na lokalno okolje, saj prinaša diverzifikacijo, zagotavlja nadaljnji razvoj in krepi odnose med obiskovalci in lokalnim prebivalstvom, nenazadnje tudi znotraj lokalne skupnosti. K sodelovanju v projektu so bili povabljeni kolesarski servisi, ponudniki nastanitve, turistične kmetije in kmetije z raznolikimi dopolnilnimi dejavnostmi, javni zavodi, turistično-informacijski centri, gostinski ponudniki in številni drugi, s katerimi so bili sklenjeni dogovori o medsebojnem sodelovanju in


povezovanju v želji, da se obiskovalcem zagotovita čim boljše predstavitev in kar najbolj pristno doživetje Škofjeloškega, s čimer bo verjetnost njihovega ponovnega obiska bistveno večja. Obstoječa mreža, ki je nastala v okviru projekta, ni zaprta, ampak se naj bi širila tudi po uradnem zaključku projekta, vanjo pa se vključujejo novi in novi ponudniki. To je velika prednost, saj se s tem turistični produkt bogati in dobiva dodano vrednost.

### Sklep

Podeželski turizem ima velik razvojni potencial. Nujno je, da njegov razvoj načrtujemo dolgoročno in ga usmerjamo skladno s trajnostnim razvojem. Projekt *Hidden hills trail* na Škofjeloškem lahko prepoznamo kot

primer dobre prakse, saj sporoča, naj se turizem na podeželju razvija skladno s tem, kar podeželje ponuja samo po sebi in na tak način pripomore h krepitvi tako lokalnega okolja kot lokalne skupnosti. V primeru Škofjeloškega so glavne prvine privlačnosti, ki omogočajo zasnovo tovrstne turistične ponudbe, neokrnjena narava, številni ponudniki in bogata kulturna dediščina.

Pri snovanju novih produktov je treba oblikovati inovativne turistične produkte, ki temeljijo na nadgradnji že obstoječih ter spodbujajo povezovanje različnih akterjev in deležnikov iz lokalnega okolja. V primeru škofjeloškega projekta *Hidden hills trail* so inovativnemu turističnemu

produktu dala zagon evropska sredstva, njegovemu dejanskemu uspehu pa je botrovalo veliko več – predvsem podpora lokalnega okolja, dobra zasnova ideje ter pripravljenost na sodelovanje in mreženje. Ideje iz lokalnega okolja, povezovanje, mreženje in predstavljanje podeželja so bistvo pristopa LEADER/CLLD, ki je tudi eden od pomembnejših mehanizmov razvoja slovenskega podeželja, ker spodbuja njegov turistični potencial. Izkazalo se je, da za razvoj kakovostne turistične ponudbe na podeželju ne zadostujejo zgolj velike naložbe, ampak so izjemnega pomena tudi iznajdljivost in izvirnost pri oblikovanju konkurenčnih produktov, osebni pristop do gosta in seveda »čar« podeželja sam po sebi. 

### Viri in literatura

- Bauman, I. 2017: Analiza razvoja podeželskega turizma turistične destinacije Bloke. Magistrsko delo, Ekonomska fakulteta Univerze v Ljubljani.
- Cigale, D., Lampič, B., Poročnik Slavič, I., Repe, B. (ur.). 2018: Geografsko raziskovanje turizma in rekreacije v Sloveniji. Ljubljana. Medmrežje: <https://e-knjige.ff.uni-lj.si/znanstvena-zalozba/catalog/book/45> (30. 8. 2022).
- Danilovska, N., Hadzi Naumova-Mihajlovska, K. 2015: Rural tourism and sustainable development. *Economic Development* 3. Medmrežje: <https://repository.ukim.mk/bitstream/20.500.12188/2292/1/Rural%20Tourism.pdf> (15. 8. 2022).
- Developing Sustainable Rural Tourism. Euracademy, 2003. Medmrežje: [https://www.euracademy.org/wp-content/uploads/2017/04/Euracademy\\_TG1\\_Sustainable\\_Rural\\_Tourism.pdf](https://www.euracademy.org/wp-content/uploads/2017/04/Euracademy_TG1_Sustainable_Rural_Tourism.pdf) (30. 8. 2022).
- Golob, A. 2017: Razvoj turizma na podeželju in povezovanje lokalnega prebivalstva. Magistrsko delo, Fakulteta za management Univerze na Primorskem.
- Hidden hills trail dejstva. 2022. Medmrežje: <https://bike-trail-slovenia.si/?lang=sl> (20. 8. 2022).
- Klemenčič, M. 2000: Turizem – rešitelj slovenskega podeželja. Turizem – razvojna možnost podeželja. Ljubljana.
- Korošec, V. 2007: Podeželski turizem v Spodnjem Podravju in regijska turistična ponudba. *Geografski vestnik* 79-2.
- LEADER/CLLD supporting rural tourism in Slovenia. 2020. Medmrežje: [https://enrd.ec.europa.eu/news-events/news/leaderclld-supporting-rural-tourism-slovenia\\_en](https://enrd.ec.europa.eu/news-events/news/leaderclld-supporting-rural-tourism-slovenia_en) (10. 8. 2022).
- Pristop LEADER: Osnovni vodnik. Urad za uradne publikacije Evropskih skupnosti. Luxembourg, 2006. Medmrežje: <https://enrd.ec.europa.eu/sites/default/files/fms/pdf/2B956315-0CE9-B887-C9B1-8AB63CF7A8C5.pdf> (30. 8. 2022).
- Statistični urad Republike Slovenije: Prebivalstvo po spolu in po starosti, občine in naselja, Slovenija, letno. Ljubljana, 2022. Medmrežje: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/05C5003S.px> (12. 8. 2022).
- Strategija lokalnega razvoja za lokalno akcijsko skupino loškega pogorja. LAS loškega pogorja. Škofja Loka, 2015.
- Strategija trajnostnega razvoja turizma za Škofjeloško območje 2021–2028. Turizem Škofjeloško 2028. 2021. Medmrežje: <https://www.skofjaloka.si/DownloadFile?id=448664> (30. 8. 2022).
- Škofja Loka. Občina Škofja Loka. 2022. Medmrežje: <https://www.skofjaloka.si/objave/175> (12. 8. 2022).
- Vidgaj, K. 2019: Značilnosti priljubljenejnih območij za gorsko kolesarjenje. Magistrska naloga, Oddelek za geografijo Filozofske Fakultete Univerze v Ljubljani.
- Vizija razvoja slovenskega podeželja. Stičišče Svarun. 2020. Medmrežje: [https://skp.si/wp-content/uploads/2019/09/Vizija\\_SLO\\_podezelja\\_\\_\\_sticisce\\_SVARUN\\_sklepna\\_verzija.pdf](https://skp.si/wp-content/uploads/2019/09/Vizija_SLO_podezelja___sticisce_SVARUN_sklepna_verzija.pdf) (31. 8. 2022).



# Upravljanje trajnostnega turizma na zavarovanih območjih

*Izkušnje in spoznanja projekta  
CEETO »Ekoturizem srednje Evrope:  
orodje za zaščito narave«*

## IZVLEČEK

Usklajevanje turizma z zaščito naravnih virov in prebivalstva na zavarovanih območjih in turističnih destinacijah je izziv za mnoge upravljavce in odločevalce. Identifikacija ustreznih, stroškovno učinkovitih modelov z majhnim vplivom za upravljanje trajnostnega turizma ostaja odprt izziv v Srednji Evropi. Projekt CEETO (Ekoturizem Srednje Evrope: orodje za zaščito narave) opredeljuje prednostne naloge, rešitve in priporočila za upravljavce zavarovanih območij, oblikovalce politik in ostale deležnike, ki se ukvarjajo s turizmom.

Ključne besede: trajnostni turizem, varovanje, zavarovana območja, orodja upravljanja, projekt CEETO

## ABSTRACT

Managing sustainable tourism in protected areas - lessons learned from the CEETO project "Central Europe Eco-Tourism: tools for nature protection"

Balancing tourism with the protection of natural resources and population in protected areas and tourism destinations is a challenge for many managers and decision makers. Identifying appropriate, cost-effective and low-impact models for sustainable tourism management remains an open challenge in Central Europe. The CEETO project (Central Europe Eco-Tourism: tools for nature protection) identifies priorities, solutions and recommendations for protected areas managers, policy makers and other stakeholders involved in tourism.

Key words: sustainable tourism, protection, protected areas, management tools, project CEETO



**E**vropska agencija za okolje je leta 2015 na podlagi podatkov in informacij iz številnih objavljenih virov pripravila poročilo o stanju evropskega okolja, trendih in obetih v globalnem kontekstu. Obenem je analizirala priložnosti za ponovno umerjanje politik in znanja skladno z vizijo 2050, saj so izzivi, s katerimi se Evropa sooča kljub okoljskim izboljšavam v zadnjih desetletjih še vedno precejšnji. Globalni pritiski na okolje so se od devetdesetih let prejšnjega stoletja povečevali z izjemno hitrostjo, predvsem zaradi gospodarske rasti in rasti prebivalstva ter spreminjajočih se vzorcev potrošnje.

Na podlagi ukrepov in vizije okoljskega poročila, ki je v ospredje postavil varovanje naravnega okolja, spodbujanje nizkoogljičnega gospodarstva ter varovanje ljudi pred okoljskimi zdravstvenimi tveganji, je bil zasnovan projekt CEETO Ekoturizem Srednje Evrope: orodje za zaščito narave (angleško *Central Europe Eco-Tourism: tools for nature protection*), ki se je osredotočal na turizem na zavarovanih območjih ter uvedbo inovativnega sistema upravljanja, temelječega na participativnem pristopu in načelih Evropske listine o trajnostnem turizmu. Projekt se je pričel leta 2017. Na ravni Slovenije sta ga izvajala Regionalni razvojni center Koper in javni zavod Krajinski park Strunjan.

Prispevek se osredotoča na predstavitev poglobljenih rezultatov projekta, povezanih z upravljanjem trajnostnega turizma na zavarovanih območjih. Predstavljenih je osem uspešnih zgodb, ki obravnavajo raznolike teme ter prikazujejo različne rešitve, pomembne za trajnostno upravljanje turizma na zavarovanih območjih, ki so zaradi hitrega razvoja turistične panoge čedalje bolj obremenjena.

### Trajnostni turizem

Koncept trajnostnega turizma se je razvil iz koncepta trajnostnega razvoja, ki je bil prvič omenjen leta 1977. Temelji na treh stebrih – gospodarskem, družbenem (družba in okolje) in okoljskem (prostor in okolje, upravljanje z okoljem). Gre za oblike turističnega razvoja, upravljanja in dejavnosti, ki trajnostno ohranjajo okoljsko, družbeno in gospodarsko celovitost ter blaginjo naravnih in kulturnih virov, pri čemer na pozitiven in pravičen način prispevajo h gospodarski rasti in blaginji posameznikov, ki živijo in delajo znotraj zavarovanega območja ali ga obiskujejo (Koščak, Lapos in Primožič 2020).

Evropska zveza narodnih parkov *Europarc* trajnostni turizem opredeljuje kot »turizem, ki zagotavlja pomembno in kakovostno izkušnjo, varuje naravne in kulturne vrednote, zagotavlja preživetje in kakovost življenja lokalnega prebivalstva ter je ekonomsko izvedljiv« (Europarc 2022).

Trajnostni turizem na eni strani nedvomno prispeva k ohranjanju okolja, na drugi pa ima pomembno vlogo za lokalne skupnosti, saj ponudnikom storitev

Avtorica besedila in fotografije:

TINA PRIMOŽIČ, univerzitetna diplomirana geografinja  
Regionalni razvojni center Koper  
Ulica 15. maja 19, 6000 Koper  
E-pošta: tina.primozic@rrc-kp.si

COBISS 1.04 strokovni članek

prinaša (dodaten) vir dohodka, je vir raznolikih zaposlitev in tudi zaposlitvenih priložnosti za ranljivejše skupine (Koščak, Lapos in Primožič 2020).

Vse oblike turizma bi si morale prizadevati, da postanejo bolj trajnostne. Pri krepitvi trajnosti turizma ne gre le za nadzorovanje in obvladovanje njegovih negativnih učinkov na primer na okolje ali družbo. Turizem namreč koristi lokalnim skupnostim tako v gospodarskem kot socialnem smislu ter krepí ozaveščenost o nujnosti ohranjanja okolja. Politike in ukrepi morajo biti usmerjeni v povečanje koristi in zmanjšanje stroškov turizma za lokalne skupnosti (Koščak, Lapos in Primožič 2020).

Na ravni Evropske unije je Evropska listina za trajnostni turizem na zavarovanih območjih praktično orodje,

ki zagotavlja, da turizem prispeva k uravnoteženemu gospodarskemu, družbenemu in okoljskemu razvoju zavarovanih območij na naši celini (European Charter ... 2022). Gre za praktično orodje za upravljanje, ki zavarovanim območjem omogoča trajnostni razvoj turizma in je obenem orodje za načrtovanje in znak za kakovost. Leta 1995 je Europac prevzel pobudo za uvedbo Evropske listine za trajnostni turizem na zavarovanih območjih. Njen ključni element je sodelovanje z vsemi ustreznimi deležniki pri oblikovanju skupne strategije trajnostnega turizma in izdelava akcijskega načrta na podlagi temeljite analize razmer. Cilj projektov in aktivnosti je varovanje naravne in kulturne dediščine ter nenehno nadgrajevanje turizma na zavarovanem območju z vidika okolja, lokalnega prebivalstva, tamkajšnjih podjetij in obiskovalcev (Koščak, Lapos in Primožič 2020).

## Upravljanje turizma na zavarovanih območjih

Projekt CEETO je bil razdeljen v več metodoloških sklopov. V začetni fazi projekta je bil izdelan vprašalnik o pomenu trajnostnega turizma, s pomočjo katerega so bila zbrana mnenja različnih upravljavcev zavarovanih območij in lokalnih skupnosti. Istovčasno je potekala obsežna analiza različnih primerov upravljanja turizma na zavarovanih območjih. Na podlagi pridobljenih informacij je bil izdelan priročnik uspešnih in inovativnih praks trajnostnega turizma, v katerem so predstavljeni primeri dobrih praks, trenutno stanje in politike upravljanja turizma v nekaterih evropskih državah (na primer v Italiji, Avstriji, Nemčiji, Poljski), načela trajnostnega turizma ter priporočila za izvajalce z zbirko nekaterih orodij, namenjenih načrtovanju, upravljanju in spremljanju turističnega obiska na zavarovanih območjih (slika 1).

Slika 1: Tabela orodij, namenjenih spremljanju turističnega obiska na zavarovanih območjih (Koščak, Lapos in Primožič 2020).

 <p><b>METODA ST. GALLEN</b> omogoča analizo strateških tokov obiskov</p>	 <p><b>ŠTETJE AVTOMOBILOV</b> štetje avtomobilov, ki prečkajo vnaprej določene "kontrolne točke"</p>	 <p><b>ŠTETJE OSEB</b> štetje oseb, ki prečkajo vnaprej določene "kontrolne točke"</p>	 <p><b>PRENOSNI TELEFONI</b> informacije o gibanju obiskovalcev na zavarovanem območju</p>
 <p><b>INTERVJU</b> omogoča zbiranje specifičnih informacij o obiskovalcih</p>	 <p><b>ANKETA</b> zbiranje specifičnih informacij o obiskovalcih</p>	 <p><b>GPS SLEDENJE</b> "sledenje" obiskovalcem v parku</p>	 <p><b>DRUŽBENA OMREŽJA</b> seznanjanje s trendi, željami in vedenjem obiskovalcev</p>
 <p><b>STATISTIČNI MODELI</b> ocena turističnih tokov, ko niso na voljo vse informacije</p>	 <p><b>FOKUSNA SKUPINA</b> poglobljeno znanje o neki temi ali posameznih vidikih teme</p>	 <p><b>VIDEO KAMERA</b> zbiranje informacij o številu, pretoku in obnašanju obiskovalcev znotraj območja</p>	 <p><b>BIOAKUSTIKA</b> proizvajanje in sprejemanje zvoka pri živalih, vključno z ljudmi, in zaznavanje njihove prisotnosti</p>

Za razvoj turizma na zavarovanih območjih je bistvenega pomena učinkovito upravljanje, ki mora na eni strani skrbeti za ohranjanje narave v parku in njegovi okolici, na drugi pa zagotoviti sodelovanje z lokalnim prebivalstvom in drugimi deležniki, da se varstvo narave uravnesi z njihovimi potrebami in željami. Tako je bila druga faza projekta namenjena izdelavi akcijskih načrtov oziroma razvojnih strategij zavarovanih območij za obdobje petih let (Koščak, Lapos in Primožič 2020).

Razvojne strategije so bile zasnovane kot dinamično orodje, temeljile pa so na participativnem pristopu, ki je bil

*Preglednica 1: Zaporedje participativnih dejavnosti za doseg cilja razvoja skupne aktivnosti (Koščak, Lapos in Primožič 2020).*

seje	participativne aktivnosti	cilji
1	ustanovitev foruma	vključitev skupnosti
2	participativno kartiranje	poznavanje ozemlja in deljenje informacij
3	vizija prihodnosti	vizija zelenega turizma
4	tovarna idej	iskanje možnih in alternativnih rešitev
5	svetovna kavarna	opredelitev akcijskega načrta

z namenom doseganja cilja participativnega načrtovanja izveden po kronološkem zaporedju (preglednica 1). Orodja, ukrepi in kazalniki so bili zastavljeni tako, da se lahko prilagodijo ali preoblikujejo za uporabo strategije v prihodnosti. Opredelitev razvojnih scenarijev je bila rezultat dialoga in sodelovanja različnih partnerjev ali deležnikov (Koščak, Lapos in Primožič 2020).

Izdelavi akcijskih načrtov je sledila faza testiranja orodij za načrtovanje, upravljanje in spremljanje turizma na zavarovanih območjih. V nadaljevanju so predstavljena orodja pilotnih aktivnosti zavarovanih območij v petih evropskih državah: Naravni park Sölktaaler in UNESCO-v biosferni rezervat Salzburger Lungau (Avstrija); Naravni park Medvednica (Hrvaška); UNESCO-v biosferni rezervat Jugo-vzhodni Rügen (Nemčija); Regijski park delte reke Pad, Naravni park Salse di Nirano in Narodni park Appennino Tosco-Emiliano (Italija) ter Krajski park Strunjan (Slovenija).

Orodja lahko uporabljajo vse turistične in razvojne dejavnosti, ki vplivajo na biotsko raznovrstnost na zavarovanih območjih in v njihovi okolici.

### **Primeri orodij za načrtovanje, upravljanje in spremljanje turistične dejavnosti**

*Krepitev participativnega pristopa s pomočjo metode "Saint Gallen" (Deželni park delte reke Pad, Benečija, Italija)*

Park varuje najobsežnejše močvirnato območje v Italiji in je eden od najpomembnejših rezervatov v Evropi. V njem se naravno okolje prepleta z obdelovalnimi zemljišči in gosto poseljenimi območji (Europarc 2020). V parku so želeli povečati udeležbo in izboljšati sodelovanje lokalnih deležnikov pri oblikovanju turistične ponudbe, zato so se odločili za vzpostavitev participativnega pristopa. Tako je bil 2. julija 2019 potrjen petletni akcijski načrt za razvoj trajnostnega turizma. Pripravljen je bil skladno z načeli trajnostnega razvoja. S ciljem podaljšanja turistične sezone in promocije tako imenovanih skritih kotičkov so pričeli z novimi komunikacijskimi pristopi in izobraževanjem zaposlenih v informacijskih središčih (Koščak, Lapos in Primožič 2020).

Metoda "Saint Gallen" je bila po korakih izvedena na osmih dogodkih, na katerih je sodelovalo 39 deležnikov.

Deležniki, združeni v fokusne skupine, so oblikovali tematske zemljevide, na katerih so bile predstavljene makropoti (daljše) in mikropoti (krajše poti, lokalni izleti) obiskovalcev parka. Rezultati posvetovanj so omogočili identifikacijo poti, ki jih v parku opravijo obiskovalci, in načrtovanje aktivnosti, skladnih s petletnim akcijskim načrtom razvoja trajnostnega turizma (Koščak, Lapos in Primožič 2020).

*Štetje avtomobilov ter vzpostavitev novih oblik obiskovanja parka in pravih parkiranja (Narodni park Appennino Tosco-Emiliano, Italija)*

Narodni park je bil ustanovljen leta 1997. Razprostira se med Emilijo in Toskano, čez glavni gorski greben, ki se dviguje do nadmorske višine 2120 metrov, kolikor meri Monte Cusna. Obdajajo ga travniki, borovničevje, bukovi in iglasti gozdovi, globoke doline s hudourniki, gorska jezera in šotna barja (Europarc 2020).

V narodnem parku so vsako leto zabeležili več težav, povezanih s prometom. S pomočjo različnih metod, kot so štetje avtomobilov, štetje oseb in anketiranje, se je upravljavec parka skupaj z Občino Corniglio odločil, da bo v poletni sezoni vzpostavil brezplačni avtobusni prevoz. Na avtobusu je bil lokalni vodnik, ki je obiskovalcem nudil informacije o parku in tako skrbel za ozaveščenost o posebnostih in občutljivosti tega območja. V času brezplačnega avtobusnega prevoza je bila cesta med mestoma Cancelli in Lagoni odprta le za nemotorizirana vozila, sprehajalce in obiskovalce s konji. Dostop z avtomobilom je bil



dovoljen le do 10. ure, z možnostjo brezplačnega parkiranja. Hkrati sta bila tudi na območju gore Pietra di Bismantova (1041 m) vzpostavljena avtobusni prevoz in zaprtje ceste (Koščak, Lapos in Primožič 2020).

#### *Identifikacija profila obiskovalcev s pomočjo umetne inteligence (Naravni rezervat Salse di Nirano, Italija)*

Naravni rezervat, ki meri 20 hektarjev, je bil leta 1982 ustanovljen kot prvi regijski rezervat v deželi Emilia - Romanja. Nahaja se na območju (nižjih) Apeninov in varuje tamkajšnji največji sistem blatnih vulkanov (Europarc 2020).

Upravlavec parka je ugotovil, da obiskovalci o zaščitenem območju in pravilih obnašanja nimajo zadostnega znanja, zato se je pojavljalo neprimerno vedenje in nespoštovanje naravnih danosti območja. Obiskovalci niso upoštevali fizičnih ovir in so zahajali na varovano območje blatnih vulkanov. Na drugi strani je imel upravlavec pomanjkljivo vedenje o obiskovalcih (število obiskovalcev, od kod prihajajo, znanje, ki ga imajo o zavarovanem območju, vrsta prevoza). V okviru projekta CEETO je bil vzpostavljen sistem za video analizo (VCA sistem), opremljen s tremi nadzornimi kamerami. Postavljen je bil znotraj zavarovanega območja in namenjen zbiranju podatkov o številu obiskovalcev (glede na prevozno sredstvo), številu avtomobilov (glede na smer potovanja), številu kršitev oziroma nedovoljenih prehodov skozi ograjo (ločeno za ljudi in živali) z video posnetki dogodkov, pogostosti rabe sprehajalnih poti (prikaz na

zemljevidu na podlagi toplotne zaznave) ter analizi razvoja pokrajine in morfologiji blatnih vulkanov (prikaz s časovnim zamikom video sekvenc) (Koščak, Lapos in Primožič 2020).

Upravlavec parka je na podlagi pridobljenih podatkov identificiral najšibkejše točke ograjnega sistema in jih opremil z ustreznimi oznakami, ki na eni strani obiskovalce ozavešča o pomembnosti območja in jih na drugi odvrča od nedovoljenih prehodov.

#### *Štetje oseb ter usmerjanje obiskovalcev na obstoječe smučarske poti (Naravni park Sölkttäler, Avstrija)*

Park je na območju pogorja Nizke Ture in obsega 28.800 hektarjev gorate pokrajine na nadmorski višini od 694 do 2747 metrov. Pozimi je to območje privlačno za turno smučanje, ki se v zadnjem času hitro razvija. Veliko turnih smučarjev odkriva in javno objavlja nove poti. Z novimi potmi, tudi znotraj parka, se krčijo območja zatočišč divjih živali, ki so ključnega pomena za njihovo preživetje v zimskem času (Europarc 2020).

Z analizo vpisnih knjig za obdobje enega leta so ugotovili, kateri vrhovi so v zimskem času še posebej privlačni za obiskovalce. Upravlavec parka je nato izdelal brošuro, kjer so bile predstavljene obstoječe smučarske poti in območja zatočišč divjih živali, kamor obiskovalci ne smejo vstopati in teh poti tudi ne javno oglaševati. Številne informacije o divjih živalih, njihovih zimskih habitatih in boju za preživetje v zimskem času naj bi zagotovile splošno vedenje o njihovih življenjskih potrebah in turne smu-

čarje spodbudile k spoštovanju pravil. Uspešnost teh aktivnosti bodo preverjali s ponovnimi analizami vpisnih knjig, spremljanjem sledi smuči in monitoringom ogroženih živalskih vrst (ruševce, belka) na teh območjih (Europarc 2020).

#### *Oblikovanje profila obiskovalcev s pomočjo intervjujev (UNESCO-v biosferni rezervat Salzburg Lungau, Avstrija)*

Leta 2012 je Salzburger Lungau, skupaj s koroškim gorovjem Nock, postal UNESCO-v biosferni rezervat. Lungau, ki se razprostira južno od Salzburga, obsega 102.000 hektarjev gorske pokrajine s številnimi gorskimi jezeri (Europarc 2020).

Upravlavec parka se je zaradi občasnih težav, povezanih s prometom, odločil izvesti raziskavo, katere cilj je bil na eni strani oceniti razmere na območju jezera Prebersee (število osebnih avtomobilov, uporaba sistema javnega prevoza, v kakšnih okoliščinah je to izvedljivo), na drugi pa pridobiti dodatne informacije o trenutni ozaveščenosti in znanju obiskovalcev o biosfernem rezervatu. Zanimali so jih predvsem motivi obiska, vrsta prevoznega sredstva, s katerim so obiskovalci prispeli na destinacijo ter njihova stopnja znanja o jezeru in celotnem rezervatu (Koščak, Lapos in Primožič 2020).

Izvedena je bila raziskava, ki je temeljila na intervjujih z obiskovalci območja kraja Preber in jezera Prebersee. Potekala je na podlagi vnaprej dogovorjenega termina izvajanja intervjujev med naključno izbranimi

obiskovalci. Ugotavljali so njihove mobilnostne navade, stopnjo ozaveščenosti in znanja o biosfernem rezervatu, pa tudi osebne informacije, kot so starost, spol, kraj bivanja, trajanje obiska in način obiska (sam, v paru, s prijatelji, z družino in drugo) (Koščak, Lapos in Primožič 2020).

Na podlagi izvedbe 150 standardiziranih intervjujev so ugotovili, da je območje priljubljena počitniška destinacija med v glavnem domačimi gosti, starejšimi od 60 let. Večina jih je na območje prišla z osebnim avtomobilom, uporabi javnega prevoznega sredstva pa niso naklonjeni, saj jim lasten prevoz dopušča večjo svobodo in fleksibilnost. Upravljevec parka se je tako odločil, da bodo s pomočjo različnih orodij pričeli z ozaveščanjem obiskovalcev in lokalnih prebivalcev.

*Štetje obiskovalcev in izvedba intervjujev z namenom vplivanja na odgovornejše ravnanje obiskovalcev (UNESCO-v biosferni rezervat Jugovzhodni Rügen, Nemčija)*

Park je na UNESCO-vem seznamu od leta 1991. Za njegov obalni del, ki pripada zvezni deželi Mecklenburg - Predpomorjansko, so značilni številni polotoki in rti s širokimi peščenimi plažami in skalnatimi klifi (Europarc 2020).

Upravljevec parka in lokalni deležniki so ugotovili, da preslabo poznajo strukturo obiskovalcev, ti pa premalo vedo o naravnih značilnostih območja, zato je prihajalo do neprimerne vedenja in nespoštovanja pravil obnašanja v parku. Obiskovalci parka so avtomobile puščali zunaj urejenih

parkirišč, zahajali zunaj urejenih poti in za seboj puščali odpadke. V okviru projekta CEETO so na dveh glavnih vhodih v park namestili elektronske števecje ljudi, z obiskovalci pa so v obdobju enega leta izvajali intervjuje. Težavo pomanjkanja znanja obiskovalcev so razrešili z vzpostavitvijo avdio vodnika, opremljenega s fotografijami in krajšimi opisi o naravnem in kulturnem bogastvu parka, pravili obnašanja in z zgodbami lokalnih prebivalcev o tradicionalnih obrteh, kmečkih opravilih, hrani in podobnem. Do avdio vodnika obiskovalci dostopajo s pomočjo aplikacije (Koščak, Lapos in Primožič 2020).

*Štetje avtomobilov in obiskovalcev ter vzpostavitev video nadzora za potrebe izvedbe celovitega monitoringa na najbolj obiskanem območju (Naravni park Medvednica, Hrvaška)*

Naravni park Medvednica v bližini Zagreba je bil ustanovljen leta 1981. Meri 17.938 hektarjev. Zaradi mednarodno poznanega smučišča je največ obiskov v zimski sezoni, s čimer so povezani tudi negativni vplivi na okolje (Europarc 2020).

Upravljevec parka je izvedel celovito analizo z namenom ugotavljanja in monitoringa negativnih vplivov turistov na okolje. Izvedena je bila anketa obiskovalcev, nameščeni so bili števci avtomobilov, kamere za izvedbo video nadzora ter sistem za spremljanje izbranih kazalnikov okolja in narave, ki so bili opredeljeni na podlagi metodologije LAC (Limits of Acceptable Change – določanje mej sprejemljivih sprememb) (Koščak, Lapos in Primožič 2020).

Rezultati anket so razkrili, da je za večino obiskovalcev največja pomanjkljivost razpoložljivo število parkirnih mest. Javni prevoz je bil ocenjen kot zadovoljiv. Podobni rezultati so bili tudi glede stanja smučišč in dostopnosti cest. Analiza spremljanja izbranih kazalnikov okolja in narave je opozorila na nujnost izvajanja ukrepov za ublažitev ugotovljenih negativnih vplivov turizma, kakršen je na primer onesnaženje sladke vode z antropogenimi bakterijami (fekalne koliformne bakterije), ki se pojavlja zaradi neustreznega sistema za čiščenje odpadnih voda nastanitvenih in gostinskih obratov.

Upravljevec parka, je na podlagi dobljenih rezultatov pripravil seznam ukrepov in rešitev, namenjenih zmanjšanju pritiskov turizma na okolje in izboljšanju turistične izkušnje obiskovalcev.

*Preverjanje ozaveščenosti obiskovalcev s pomočjo anketnih vprašalnikov o zavarovanem območju in njegovih varstvenih režimih na območju Belvederskih teras (Krajinski park Strunjan, Slovenija)*

Krajinski park je bil ustanovljen leta 1990. Obsega celoten Strunjanski polotok, ki se razteza med Simonovim zalivom in izlivom strunjanskega potoka Roje, Strunjanski klif z 200-metrskim pasom obalnega morja, Strunjanske soline in laguno Stjuža (Primožič 2014).

Namen pilotnih aktivnosti je bil urediti območje Belvederskih teras, to je varovalnega pasu med Krajinskim

parkom Strunjan in Izolo, kar naj bi se doseglo z vzpostavitev nadzora nad gibanjem obiskovalcev, izdelavo smernic za razvoj trajnostnih oblik turizma ter oblikovanjem take turistične ponudbe, ki ne bi bila škodljiva za okolje in bi omilila pritisk na zavarovano območje (Koščak, Lapos in Primožič 2020).

V okviru projekta CEETO je bil izdelan razvojni načrt za območje Belvederskih teras, v katerem so bile opredeljene aktivnosti, namenjene izboljšanju turistične ponudbe. V načrt so bile vključene tudi različne aktivnosti, namenjene ozaveščanju obiskovalcev parka, kakršni sta vzpostavitev informativne točke z izobraževalnimi in video vsebinami o parku ter pravilih obnašanja in igrišče z elementi zavarovanega območja (Koščak, Lapos in Primožič 2020).

Akcijski načrti zavarovanih območij oziroma razvojne strategije so bili zasnovani kot orodja, ki se lahko prilagodijo in preoblikujejo, zato je izvedbi pilotnih aktivnosti sledila faza ocenjevanja oziroma preverjanja. Notranje ocenjevanje so na podlagi strukturiranih vprašalnikov in intervjujev med deležniki iz javnega, zasebnega in nevladnega sektorja izvedla zavarovana območja, vključena v projekt CEETO. Vprašalniki in intervjuji so se osredotočali na oceno upravljanja in načrtovanja, postopkov odločanja, izvedbe raziskav in monitoringa. Analiza dobljenih odgovorov je pokazala, da je pomembna prvina razreševanja konfliktov med različnimi uporab-



*Slika 2: Študija okoljskih in prostorskih rešitev na pilotnem območju Belvederskih teras (Koščak, Lapos in Primožič 2020).*

niki prostora participativen pristop, pa tudi ustrezna komunikacija in vključevanje deležnikov v pripravo razvojne strategije zavarovanega območja. Prav tako je postalo jasno, da bodo morala zavarovana območja čim prej sprejeti ukrepe, namenjene zmanjševanju škodljivih posledic prometa na okolje ter obvladovanju posledic podnebnih sprememb.

Zunanje ocenjevanje je izvedel neodvisni strokovnjak, ki je z analizo aktivnosti na terenu in opravljenimi razgovori z upravljavci zavarovanih območij pripravil poročilo. V njem so povzete nekatere pomembne ugotovitve, ki izhajajo iz ocen posameznih pilotnih aktivnosti in se osredotočajo na sedem tem oziroma sedem šibkih točk zavarovanih območij: dostopnost, profil obiskovalcev, ozaveščenost obiskovalcev, razvoj turizma, obstoječa turistična ponudba, vpliv turizma na naravno okolje in mreža sodelovanja med lokalnimi akterji.

## Sklep

Povezava med zavarovanimi območji in turizmom je stara toliko, kot zgodovina zavarovanih območij, odnos med njimi pa je kompleksen. Turizem znotraj zavarovanih območij je zato treba obravnavati kot kritično komponento, saj je lahko velika priložnost, obenem pa tudi grožnja, zato je bistvenega pomena učinkovito upravljanje, ki mora vključevati načrtovanje, spremljanje ter sodelovanje z lokalno skupnostjo in drugimi deležniki, tako da se varstvo narave uravnesi z razvojnimi težnjami.

Med pilotnimi aktivnostmi so zavarovana območja, vključena v projekt CEETO, izdelala akcijske načrte razvoja trajnostnega turizma na podlagi participativnega pristopa ter preizkušala rabo različnih orodij v praksi, na primer merjenje števila obiskovalcev, analiza njihovega gibanja, njihovo profiliranje. Na osnovi predhodne raziskovalno-analitične faze in izvedene evalvacije pilotnih aktivnosti



sta bila oblikovana dva poglobitna projektna dokumenta. Prvi je CEE-TO smernice – kako na zavarovanih območjih razvijati trajnostni turizem – zasnovan kot orodje za podporo oblikovalcem politik pri načrtovanju in upravljanju turizma na zavarovanih območjih in v njihovi okolici. Drugi, CEETO priročnik – kako na zavarovanih območjih upravljati turizem na trajnostni način – je operativni dokument, namenjen upravljavcem zavarovanih območij in lokalnim deležnikom.

V obeh dokumentih so poleg primerov dobrih praks predstavljena orodja, namenjena upravljanju turizma, od splošnih vprašalnikov do kompleksnejših rešitev, kot so sistemi za video analizo, GPS ali telefonsko sledenje in analiza podatkovnih

baz. Vse te metode so uporabne za pridobivanje temeljnega znanja, potrebnega za načrtovanje razvoja trajnostnega turizma, tako za upravljavce zavarovanih območij kot tudi oblikovalce politik.

Projekt CEETO se je izvajal do leta 2020, vendar se zdi, da so rezultati in dokumenti aktualnejši kakor prej, saj so dogodki v svetu povzročili večje spremembe potovalnih navad ljudi. Zaradi dostopnosti in večje prilagodljivosti se je povečal delež potovanj z osebnimi avtomobili, s čimer se je povečal obisk v manjših krajih na podeželju, v naravnih okoljih in na zavarovanih območjih. Vodilni strokovnjaki napovedujejo, da bodo v prihodnje zaradi odprtih prostorov in pozitivnih učinkov na zdravje prav naravna okolja še bolj izpostavljena

bremenom turizma ter porastu turističnih in rekreacijskih dejavnosti. Čeprav je zagotavljanje trajnostnih oblik turizma odgovornost vseh udeležencev v turizmu, smo v okviru projekta CEETO ugotovili in v njegovih dokumentih tudi izpostavili, da bi morali za resnično pomemben odmik od ustaljenih praks turizma vodilno vlogo prevzeti oblikovalci politik (vlade na različnih ravneh). Te bi morale tudi sedaj, namesto ukrepov, ki spodbujajo čim hitrejše okrevanje turistične industrije, kar v mnogih pogledih zanemarja vidik trajnosti, ustvariti take razmere, ki bi zasebnemu sektorju, turistom in ostalim deležnikom omogočile, da se uspešno spopadajo z izzivi, jih pri tem spodbujati in usmerjati v trajnostni razvoj (Koščak, Lapos in Primožič 2020).


*Opomba: Vsi dokumenti projekta CEETO so objavljeni na spletni strani Regionalnega razvojnega centra Koper in programa Interreg Srednja Evropa. Povezava do dokumentov in dodatnih informacij o projektu:*

***<https://www.rrc-kp.si/sl/projekti/referencni-projekti/ceeto.html>***



#### **Viri in literatura**

1. European Charter for Sustainable Tourism in Protected Areas. Federacija EUROPARC. 2022. Medmrežje: <https://www.europarc.org/library/europarc-events-and-programmes/european-charter-for-sustainable-tourism/> (29. 8. 2022).
2. Sustainable tourism. Federacija EUROPARC, 2022. Medmrežje: <https://www.europarc.org/sustainable-tourism/> (29. 8. 2022).
3. Koščak, M., Lapos, P., Primožič, T. 2020: CEETO smernice za razvoj trajnostnega turizma v zavarovanih območjih. Koper.
4. Primožič, T. 2014. Ekoturizem in možnosti njegovega udejanja v Slovenski Istri. Diplomsko delo, Oddelek za geografijo Fakultete za humanistične študije Koper Univerze na Primorskem.
5. CEETO dosežki in uspešne zgodbe. Europarc in partnerji projekta CEETO, 2020. Medmrežje: [https://www.rrc-kp.si/images/stories/CEETO-Brochure-SL\\_28.04\\_web.pdf](https://www.rrc-kp.si/images/stories/CEETO-Brochure-SL_28.04_web.pdf) (22. 8. 2022).



# Prostorska strategija razvoja turizma na območju Kolpe

## IZVLEČEK

Predlog strategije razvoja turizma povezuje naravne in krajinske danosti prostora, turistične potrebe in aktualne strateške usmeritve, hkrati pa vzpostavlja razmerje med varovanjem narave in turističnim razvojem. Izvedli smo natančne analize stanja prostora in ovrednotili obstoječe razvojne dokumente. Prepoznane turistične pobude smo v prostoru razporedili prek razvojnih con, ki temeljijo na ustreznosti prostora za trajnostni turizem in hkrati vključujejo območja varovanja. Med seboj smo jih povezali s sekundarnimi povezovalnimi potmi in glavno komunikacijsko osjo ter s tem ustvarili celovito zasnovano turističnega razvoja, ki je podlaga za prostorski razvoj privlačne in konkurenčne turistične destinacije.

Ključne besede: turizem, prostorsko načrtovanje, prostorska strategija, Kolpa, Bela krajina

## ABSTRACT

Spatial strategy of tourism development in the Kolpa River area

The proposal of the spatial strategy of tourism development connects natural and landscape features of the area, the needs of tourism and the existing strategic directions, and at the same time establishes a relationship between nature conservation and tourism development. A detailed analysis of the state of the area and an assessment of existing development documents were carried out. Recognized tourism initiatives are thus distributed in the space through development zones based on the suitability of the space for tourism development, and at the same time include protection zones. They interconnect with secondary connecting routes and the main connecting axis, forming a comprehensive blueprint of tourism development that creates a basis for the spatial development of an attractive and competitive tourism destination.

Key words: Tourism, Spatial planning, Spatial strategy, Kolpa River, White Carniola

**T**urizem je dinamična dejavnost sodobnega gospodarstva in družbe, ki v zadnjih desetletjih dosega visoko stopnjo rasti (Strategija trajnostne ... 2017). Z gospodarskega vidika pozitivno vpliva na širok krog dejavnosti in se uvršča tudi med pomembnejše slovenske gospodarske dejavnosti. Skupni prispevek turizma v Sloveniji je 7,7 % celotnega bruto domačega proizvoda. Glede na podatke WTTC (*World Travel & Tourism Council*) je bilo leta 2021 v slovenskem turizmu 97.700 zaposlenih, kar pomeni 10,9 % vseh delovnih mest. Z razvojem turizma se krepijo turistične investicije in nove ureditve v prostoru, ki dodatno prispevajo k turistični privlačnosti naravnih in kulturnih danosti. Takšen prostor je navadno krajinsko pester, saj ga sestavljajo prepoznavni krajinski vzorci, ohranjena naravna dediščina in bogata kulturnodediščinska zapuščina. Prav zato se pri razvoju turizma nenehno odpirajo dileme, kakšno je ustrezno razmerje med razvojem in varovanjem prostora (Černe 2014).

Eden izmed krajinsko pestrih in turistično privlačnih prostorov je tudi obrečni prostor reke Kolpe, ki se vse pogosteje sooča s problematiko ustreznega razvoja obrečnega turizma. Turizem ob Kolpi se strateško razvija skupaj z turistično destinacijo Bela krajina, ki se uvršča v makrodestinacijo Osrednja Slovenija (Strategija trajnostne ... 2017).

V prispevku iščemo rešitve v strateškem prostorskem načrtovanju, ki vključuje dolgoročni razvojni koncept, v katerem so ustrezno opredeljena razmerja med varovalnimi in razvojnimi prostorskimi vidiki. S predlogom pozivamo k načrtovalskemu pristopu, ki vključuje odnos med reko, zaledjem in zavarovanimi deli narave. Predstavljen je koncept, kako ustvariti soodvisen odnos med programskimi območji in območji varovanja pokrajine, ter jih združiti v celovito in trajnostno naravnano turistično destinacijo.



Slika 1: Prepoznavni krajinski vzorci v dolini Kolpe.



Avtorica besedila in slikovnih prilog:

MARTINA AUGUŠTIN, magistrica,  
inženirka krajinske arhitekture  
Vrtna ulica 4, 8340 Črnomelj  
E-pošta: martina.  
augustin1@gmail.com

COBISS 1.04 strokovni članek



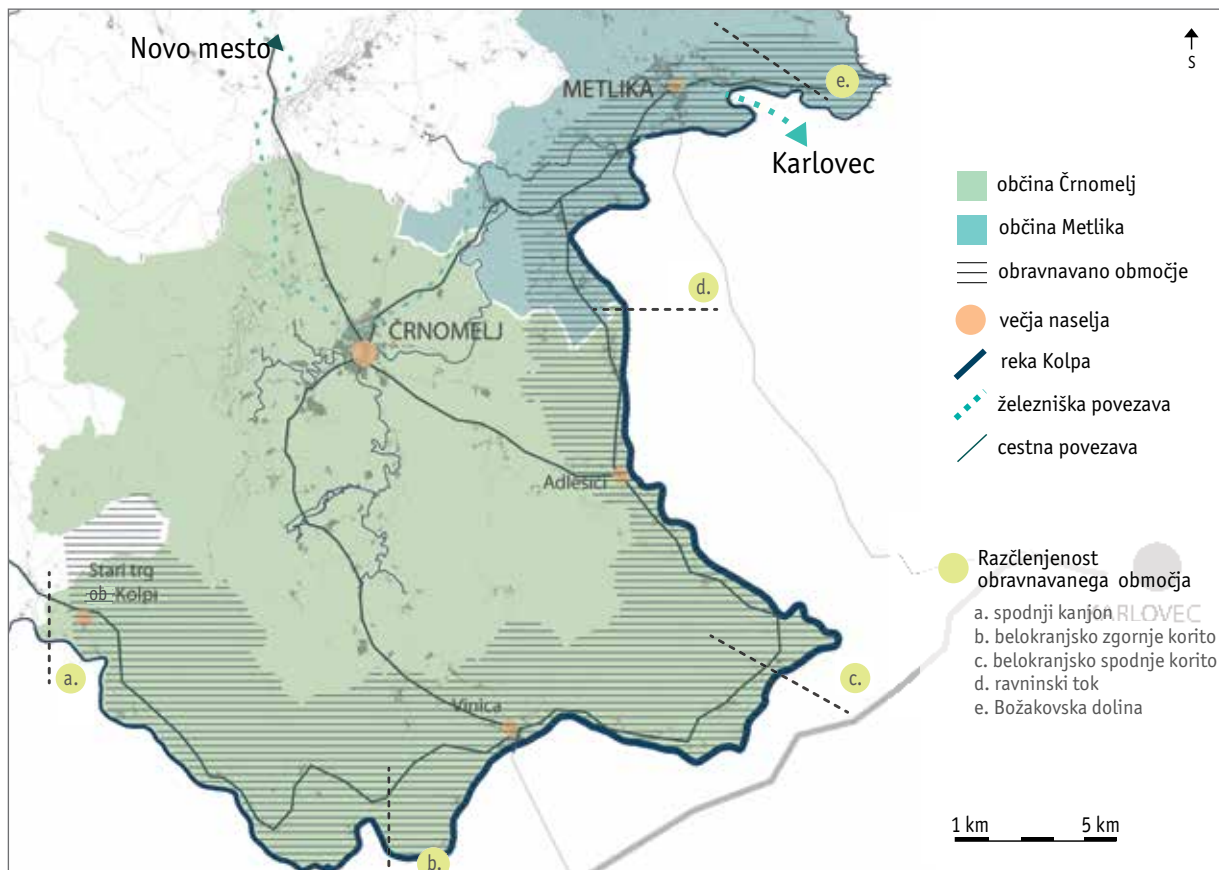
## Strateško načrtovanje turizma v obrečnem prostoru

Reka Kolpa je ena od pomembnejših slovenskih rek, saj po njej teče državno meja med Slovenijo in Hrvaško. Njen kraški izvir je na gozdnatem pobočju Risnjaka na Hrvaškem, na nadmorski višini 313 m. V svoji kanjonski strugi teče skozi kočevsko regijo, nato pa se v obravnavani belokranjski regiji spusti na kraški ravnin in po njem meandrira do točke, ko vstopi na ozemlje Republike Hrvaške. Na celotnem območju se je rečni relief močno podredil kraškim značilnostim, kar se kaže v izoblikovanosti površja, oblikovanosti reke in pokrajinski pestrosti. Prav ta pestrost in neokrnjena narava sta že

vrsto let privlačni za preživljanje prostega časa in izvajanje turistične dejavnosti. Na območju so tako opazni različni individualni turistični posegi, ki so ustvarili programsko nasičene prostore in obenem programsko prazna območja. Tudi ostale turistične aktivnosti so umeščene sporadično, brez povezav z zaledjem in kakršnekoli skupne vizije. Zato se nenehno pojavlja strateška razvojna dilema, kako ustrezno usmerjati turizem, ne da bi bila prizadeta edinstvena pokrajinska pestrost, po kateri je prepoznan obrečni prostor reke Kolpe. Ključen pri iskanju ustreznega odgovora je bil odnos med turizmom in prostorom ter strateškim vidikom načrtovanja.

Turizem in prostorsko načrtovanje sta prepoznana kot različna, medsebojno soodvisna koncepta. **Turizem** v prostorsko načrtovanje vstopa kot predmet obravnave, kot sektorska dejavnost, ki se prepleta z drugimi dejavnostmi. **Prostor** pa predstavlja osnovo za trajnostni turizem in je obenem temeljna dobrina za njegovo delovanje. Zato je ključno, da je načrtovanje turizma ob Kolpi izvedeno do te mere, da ne uničuje kakovosti okolja (Mihalič 2006). Marušič (1998) navaja, da je vodotok ključna prvina v prostoru, saj je osrednji dejavnik življenja v neki pokrajini. Zato je pri umeščanju nove turistične infrastrukture treba večjo pozornost nameniti varovanju prostora.

Slika 2: Zemljevid obravnavanega območja (vir podatkov: GURS 2020).



ra in iskanju ustreznih območij, kjer je turizem sprejemljiv in ne posega v naravno okolje ali mu škoduje.

Dober primer ustreznega strateškega načrtovanja turizma je dolina reke Lahn v Nemčiji, ki je znana po pohodništvu, kolesarjenju in čolnarjenju. Od leta 2002 skušajo povezati kulturno bogata mesta s posameznimi turističnimi območji, da bi ob reki ustvarili aktivna, privlačna in zanimiva doživetja. Oblikovali so nove kolesarske, sprehajalne in vodne poti, v kombinaciji z informacijskimi centri, storitvenimi dejavnostmi in javnim prometom (River Lahn ... 2020). S celovitim načrtovanjem so povezali številne ponudnike turističnih storitev in javne organizacije, s prihodki, ki so povezani z gospodarskim vidikom turizma, pa ustvarjajo nova delovna mesta in prihodek lokalnim skupnostim.

Prepoznan prostorsko-načrtovalski postopek, ki poudarja okoljske in pokrajinske kakovosti ter varstvo obrečne pokrajine je **krajinsko načrtovanje**. To v postopku prostorskega načrtovanja prispeva k večji učinkovitosti

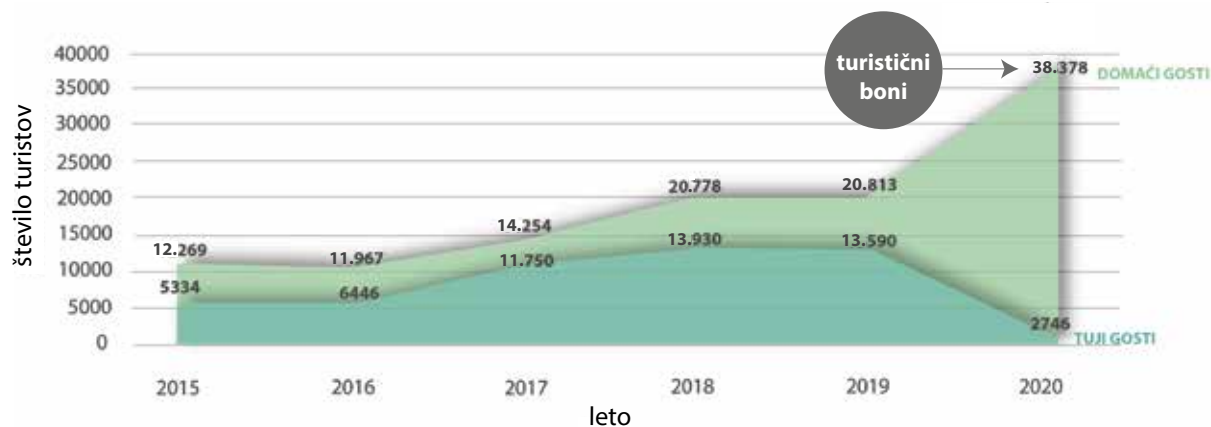
soudeležbe načrtovalcev ter usklajuje varstvene in razvojne potrebe v prostoru (Golobič in Breskvar Žaucer 2010). Na splošno velja, da krajinsko načrtovanje temelji na konceptu primernosti, saj usklajuje odnos med človekovim delovanjem in naravnimi procesi v prostoru. Merila za ocenjevanje primernosti so lahko okvirno razdeljena na dva temeljna vrednostna sistema – **razvojnega in varovalnega**. Razvojni sistem opredeljuje merila **privlačnosti**. Ta opredeljuje ugodne razmere za rabo zemljišča, kjer lahko pričakujemo, da se bo izboljšala določena prostorska potreba. **Omejitve (ranljivost)** na drugi strani predstavljajo potrebo po zaščiti in v primeru rabe zemljišč izpostavljajo negativne posledice povečanega vpliva na okolje (Golobič in Breskvar Žaucer 2010).

Poleg postopka prostorskega načrtovanja je bila ključna opredelitev vrst turizma, ki spodbujajo razvoj določenega okolja. Izhodišči za usmerjene turizma sta bili varovanje in razvoj, usmerjena k trajnosti, s čimer ustvarjata ustrezno ravnovesje med gospodarskimi, družbenimi in okoljskimi

sestavlinami (Ross in Wall 1999). **Ekoturizem** kot oblika turizma temelji na zastavljenih izhodiščih in že po definiciji pomeni okoljsko odgovorno potovanje v razmeroma neokrnjeno naravo z namenom uživanja in spoštovanja narave (vključno s kulturnimi prvinami preteklosti in sedanosti), kar spodbuja varovanje ob majhnem vplivu turistov in omogoča koristno, aktivno sodelovanje turizma in lokalnega prebivalstva (Waver 2001). Prav zato je bil ekoturizem prepoznan kot vrst turizma, primerna za obrečni prostor reke Kolpe.

Za pripravo kakovostne strategije so bile pomembne tudi aktualne **strateške usmeritve** obravnavanega območja za razvoj turizma in rekreacije na državni, regionalni in lokalni ravni. V ta namen smo pregledali in tudi upoštevali državne strateške dokumente – Strategijo prostorskega razvoja Slovenije 2050, Strategijo trajnostne rasti slovenskega turizma 2017–2021 in regionalne prostorske plane. Zatem smo opredelili aktualne usmeritve. Opredelili pa smo tudi izvedbene prostorske načrte posameznih občin

Slika 3: Število domačih in tujih gostov v Beli krajini med letoma 2015 in 2020 (vir podatkov: SURS 2021).

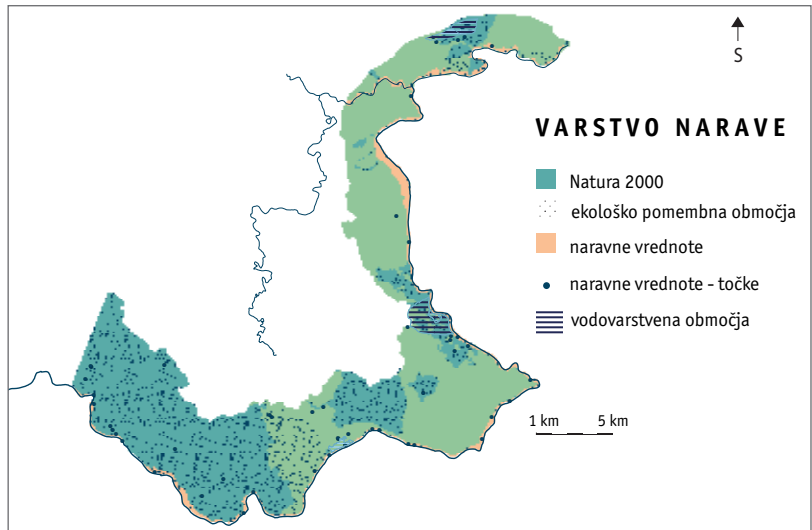


– OPN Črnomelj in OPN Metlika ter ključne lokalne strategije, ki se navezujejo na turizem (Strategija razvoja ... 2017). Iz pregledanega smo lahko razbrali, da je strateški cilj razvoja turizma privabljanje zahtevnejše goste na večdnevni obisk v vseh letnih časih. Destinacija je zagotovo edinstvena priložnost za sprostitev ter stik s samim s seboj, z naravo in tamkajšnjo bogato kulturno dediščino.

### Postopek priprave prostorske strategije

Cilj raziskave je bil določiti prostorske razvojne cilje in strategijo. Z načrtovalskimi analizami smo določili najprimernejše vrste turizma, ki bodo pripomogle k trajnostnemu razvoju območja. Poleg umestitve novih dejavnosti v prostor je bilo treba vso obstoječo turistično ponudbo sistematično povezati. Vse turistične dejavnosti, ki so na obravnavanem območju razpršene in nepovezane (kampi, gostinska ponudba, rekreativna območja in podobno), je bilo treba vključiti v celovit načrt, ki smo mu dodali nekatere nove dejavnosti in neposredno z zaledjem povezano infrastrukturo. Z namenom razreševanja konfliktov med dejavnostmi je bilo treba na eni strani natančno opredeliti območja aktivne rekreacije in mirne cone na drugi.

Raziskavo smo izvedli na podlagi dobrega poznavanja prostora in značilnosti reke Kolpe. Ključno je bilo tudi prepoznavanje trenda rasti turizma v destinaciji Bela krajina. Iz uradne turistične statistike lahko opazimo trend rasti prihodov turistov, kar dokazuje, da Bela krajina postaja čedalje bolj



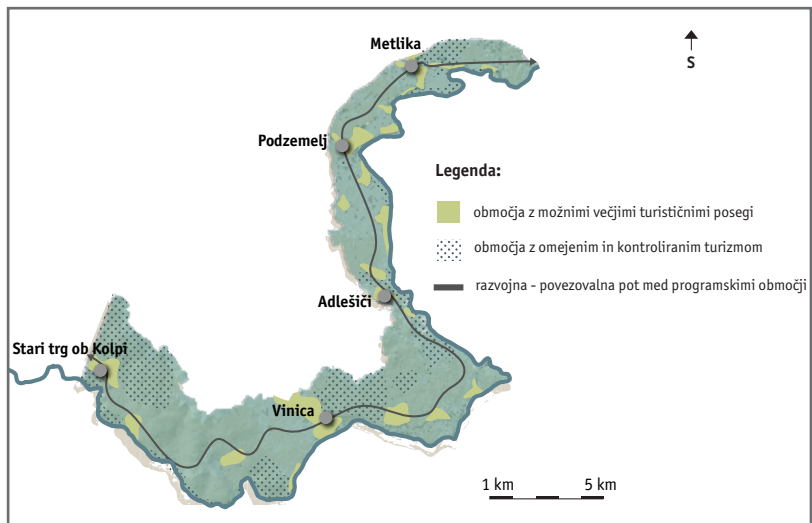
Slika 4: Varstvo narave na obravnavanem območju (vir podatkov: ARSO 2020).

privlačna destinacija. Leta 2020 je opaziti veliko odstopanje od povprečnega trenda rasti turističnih gostov, saj se je zaradi protikoronskega ukrepa »turistični boni« precej Slovencev odločilo za dopustovanje v Beli krajini.

Vzdolž Kolpe je trenutna turistična ponudba strnjena na petih območjih. Koncentracija turistične ponudbe se

pojavlja predvsem zaradi reliefnih in drugih naravnih danosti, ki to območje opredeljujejo, pa tudi naselij, v katerih je že prisotna turistična infrastruktura. Gre predvsem za območja tik ob reki, kjer so se razvila kopališča ter dodatna gostinska in rekreacijska ponudba. Prav ta turistična jedra so bila izhodišča za nadaljnji načrtovani razvoj.

Slika 5: Izhodiščna karta za nadaljnji razvoj strategije.





Pri razvoju turizma se nenehno srečujemo tudi z omejitvami v prostoru; to so predvsem sektorska varovanja prostora. Velik del obravnavanega območja je del Krajinskega parka Kolpa.

Ta prostor se po uredbi deli na tri varstvena območja, ki narekujejo možne prostorske posege. Poleg zavarovanega območja se pojavljajo razne druge oblike systemskega varovanja, kot so Natura 2000, ekološko pomembno območje, številne naravne vrednote, varovanje gozdov, vodnih virov in pokrajine.

Na podlagi razumevanja stanja prostora, odnosa reke Kolpe do obrečnega prostora, prebivalcev, značilnosti pokrajine in turističnih potreb smo izdelali krajinsko analizo prostora za turizem na območju Kolpe. S pomočjo analize je bilo mogoče opredeljevanje ranljivih prostorov za trajnostni turizem, turistično privlačnih prostorov za konvencionalni turizem in zanj ustreznih prostorov.

Na podlagi analize smo spoznali, da se v obrečnem prostoru ranljivi in privlačni prostori velikokrat podvajajo, saj je prav primarna turistična ponudba glavno izhodišče turističnega razvoja. Z analizo ustreznosti so označene lokacije, kjer se najbolj privlačni prostori stikajo z najbolj ranljivimi. Na podlagi tega določamo, v kakšni obliki se lahko na nekem območju izvaja turizem. Območja, ki so z vidika razvoja turizma bolj ranljiva, se pri razvoju ne izključujejo, ampak so omejena glede na oblike in razsežnosti razvoja turizma.

### Koncept razvoja

Predlagani koncept razvoja turizma na območju Kolpe povezuje ključna teoretična in vsebinska izhodišča, ki vključujejo naravne in ustvarjene značilnosti, varovane prvine in določene razvojne možnosti. Sloni na delitvi obravnavanega območja na posamezna programska območja, ki imajo podobne prostorske lastnosti in omogočajo različne vrste turizma, neposredno povezane s prostorskimi danostmi.

Programska območja so:

- urbano območje (PO-1);
- ravninsko območje (PO-2);
- območje spodnjega korita (PO-3);
- območje zgornjega korita (PO-4);
- kanjonsko območje (PO-5).

Nosilna in razvojna vez med posameznimi programskimi območji je regionalna cesta, ki vodi skozi celotno zaledno območje Kolpe, natančneje od Metlike do Starega trga ob Kolpi. Vmes so manjša, za trajnostni turizem prav tako pomembna naselja. Vez je zamišljena kot povezovalna cesta, po kateri poteka javni promet, ob njej pa so nanizana javna parkirišča, informacijski centri in različni javni turistični objekti. Na glavno povezovalno pot se navezujejo manjše, sekundarne poti (peš in kolesarske poti), ki obiskovalcem omogočajo podrobnejše raziskovanje posameznega programskega območja.

Nadalje koncept sloni na razporeditvi turistične infrastrukture glede na stopnjo varovanja v prostoru in povezovanja prostorskih kakovosti. Predvidene so štiri turistične razvojne cone, opredeljene glede na stopnjo možnih

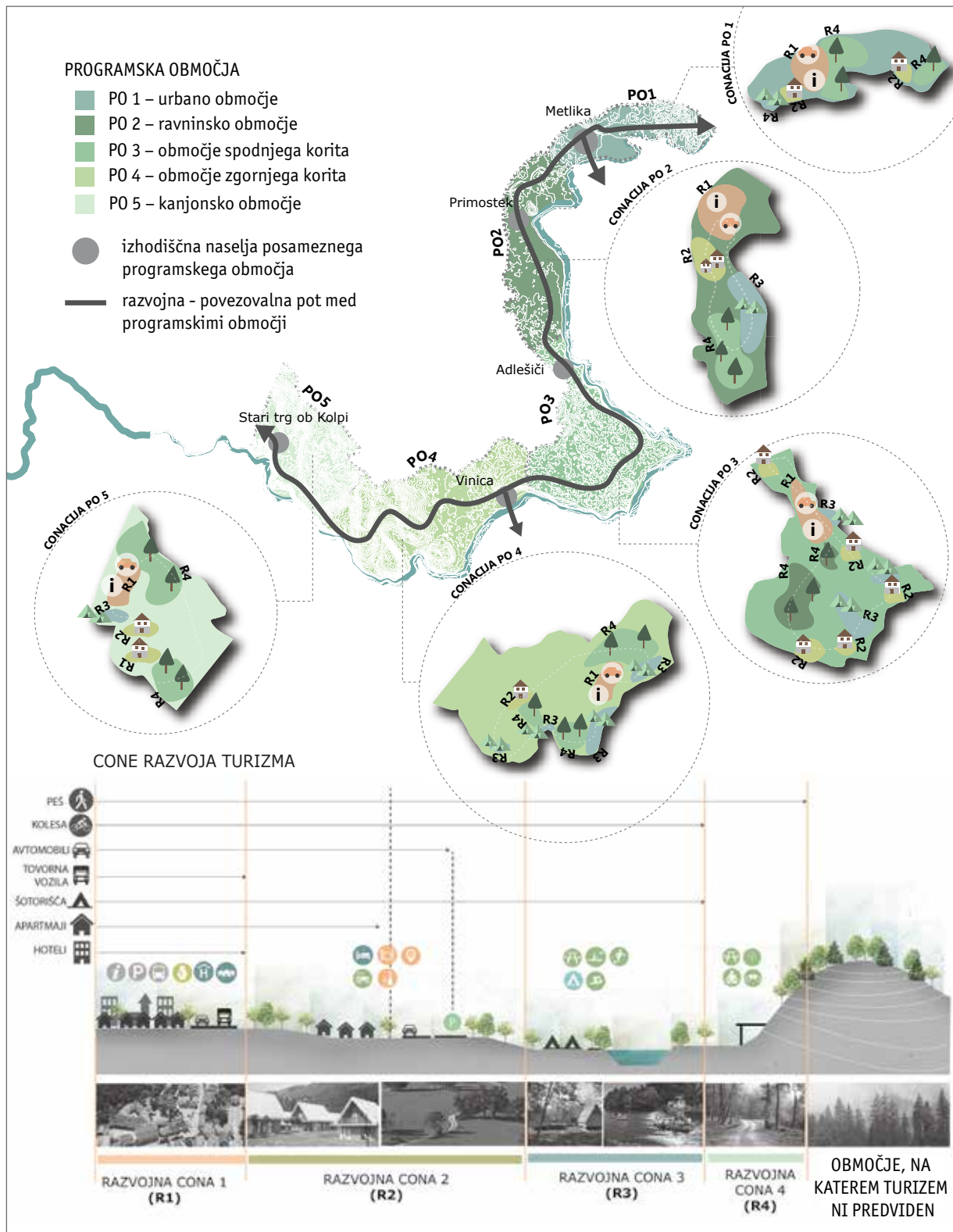
posegov v prostor:

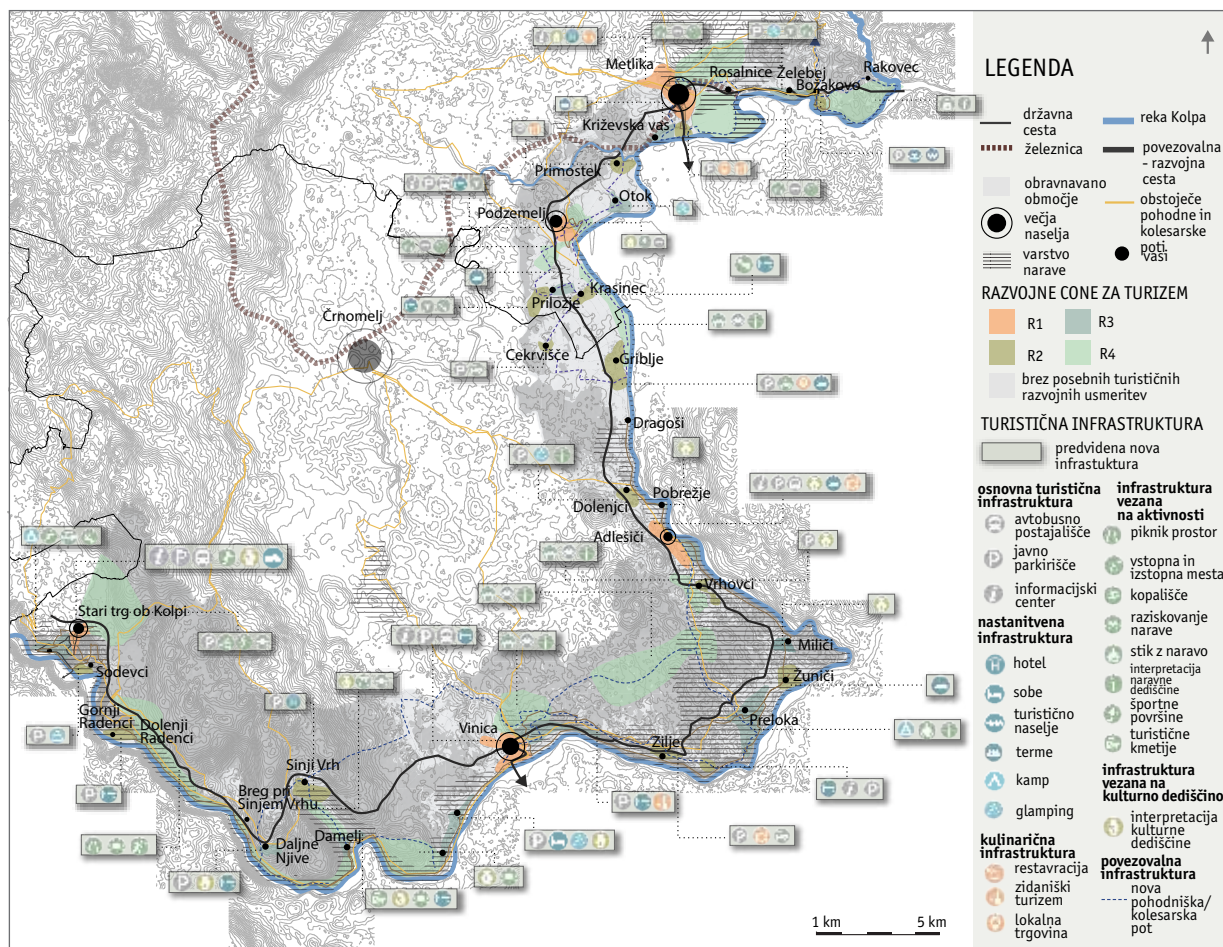
- Razvojna cona 1 (R1) predstavlja vstopno točko v posamezno programsko območje. Vanjo so vključena mestna in večja vaška jedra, ki pomenijo prvi stik turistov pri doživljanju posameznega območja destinacije.
- Razvojna cona 2 (R2) predstavlja območja, ki so del obstoječih naselij. Omogočajo razvoj novih infrastrukturnih objektov in dopolnjujejo grajeno strukturo.
- Razvojna cona 3 (R3) se usmerja predvsem v aktivnosti in turistične produkte, ki imajo minimalen vpliv na okolje.
- Razvojna cona 4 (R4) vključuje ranljiva območja, ki so zanimiva tudi za turizem. Na njih se spodbujajo aktivnosti, kot so opazovanje narave prek interpretativnih poti in razgledišč.

Turizem na območju Kolpe v Beli krajini se usmerja k doseganju štirih ključnih ciljev, ki razrešujejo trenutne prostorske dileme in razvoj usmerjajo v ustrezno obliko:

- Cilj 1: Trajnostni turizem, kjer so opredeljene cone glede na stopnjo razvoja turizma v prostoru; sledi potrebam razvoja turizma.
- Cilj 2: Razvoj turističnega območja za butične goste z večjo kupno močjo, ki ponuja raznolika doživetja, temelječa na produktnih stebrih strategije razvoja turizma destinacije Bela krajina v letih 2018–2022.
- Cilj 3: Trajnostni turizem, ki na celotnem območju reke Kolpe temelji na konceptu ekoturizma, s čimer se onemogoča razvoj masovnega turizma.

Slika 6: Koncept prostorske strategije razvoja turizma na območju reke Kolpe.





Slika 7: Grafični prikaz prostorske strategije razvoja turizma na obravnavanem območju.

- Cilj 4: Razvoj nove turistične ponudbe, ki zmanjšuje njeno sezonskost.

Vsako programsko območje (PO) razvija določeno vrsto turizma, ki je posledica primarne turistične ponudbe in sedanje sekundarne ponudbe območja. Usmeritve za trajnostni turizem so oblikovane na temelju treh produktivnih stebrov – občutenje narave, aktivno odkrivanje in avtentična doživetja, ki izhajajo iz strategije razvoja turizma v destinaciji Bela krajina v letih 2018–2022 in so v sklopu prostorske strategije predstavljene v prostoru:

PO 1 – urbano območje – spodbujamo butični turizem, ki temelji na kulturnih doživetjih s prepletom kulinarčnega in enološkega raziskovanja. Predvideni so izgradnja apartmajskega naselja ter razpršeni hotel v Metliki.

PO 2 – ravninsko območje – omogočamo razvoj podeželskega turizma z rekreacijskimi dejavnostmi. Območje je primerno predvsem za družine in tiste, ki se želijo seznanjati z lokalno pridelano hrano.

PO 3 – območje spodnjega korita – zaradi ohranjene pokrajinske podobe in bogate dediščine, prepletene z

etnologijo prostora, omogočamo razvoj raziskovalnega in izobraževalnega turizma, ki temelji na načelu ekoturizma in se prepleta z rekreacijskimi aktivnostmi.

PO 4 – območje zgornjega korita – na njem se pojavljajo številne prvine kulturne dediščine, kjer omogočamo razvoj kulturnega turizma v stiku z rekreacijskimi aktivnostmi, omogočen pa je tudi odmik v naravo.

PO 5 – kanjonsko območje – zaradi njegove reliefne razgibanosti omogočamo razvoj športnega turizma in raziskovanje prostora prek športnih aktivnosti.



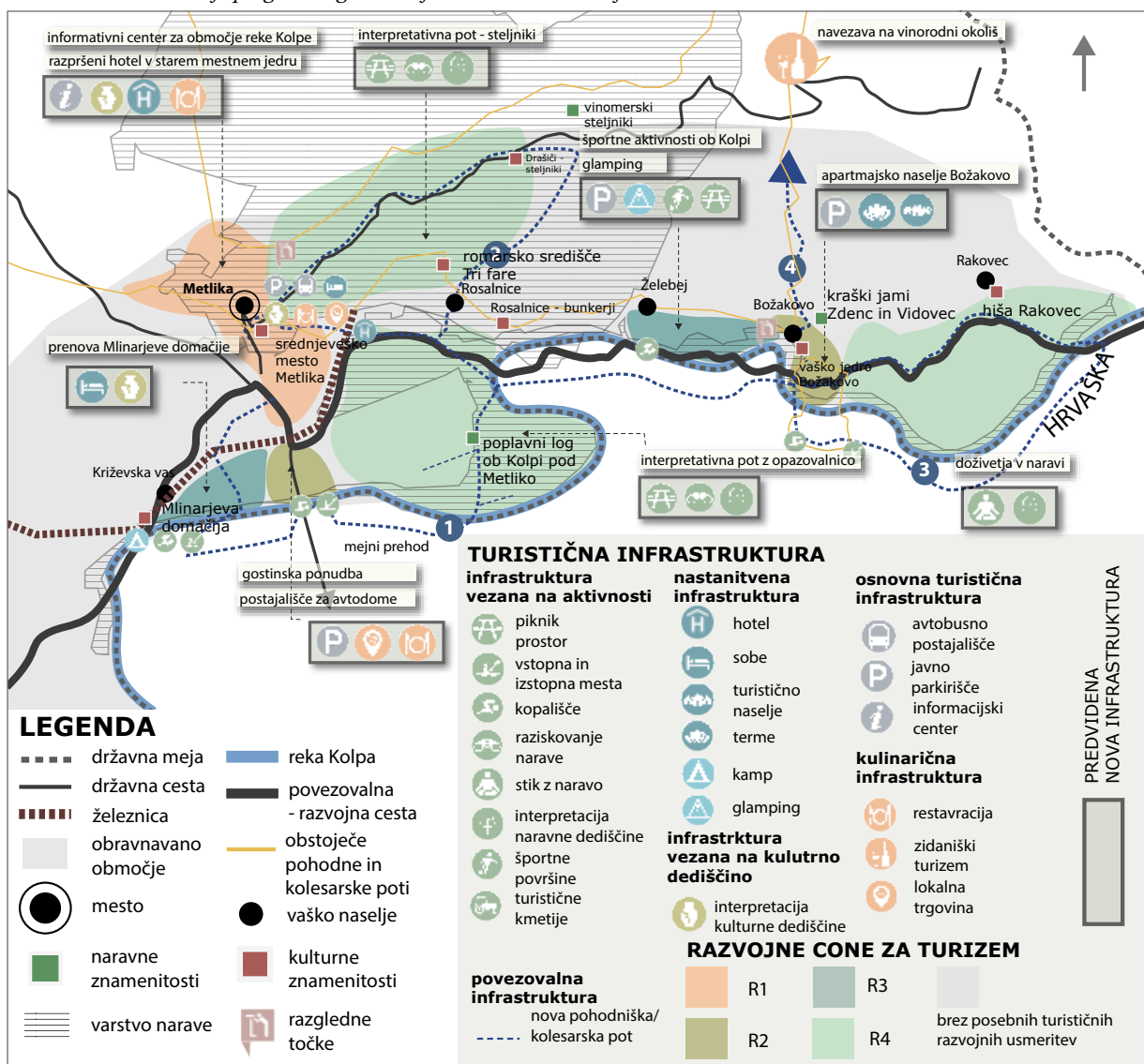
Vsa programska območja imajo vključen tudi vodni turizem (kopališča, čolnarjenje, ribolov in podobno). Turistične dejavnosti temeljijo na usmeritvah ekoturizma, kar pomeni, da obiskovalce spodbujajo k raziskovanju in učenju o določenem prostoru, prispevajo pa tudi k ohranjanju pokrajinske identitete in spoštovanju lokalne skupnosti. Pri turistični ponudbi gre predvsem za butična doživetja, name-

njena manjšim skupinam, ki spoštujejo lokalno okolje.

Opredelevanje območij za razvoj turistične infrastrukture znotraj programskih območij smo izvedli glede na razvojne cone. Predstavljen je primer conacije v PO1 – urbanem območju, kjer so največji posegi (R1) možni v Metliki. Tam smo predvideli novi butični hotel, dodatno gostinsko ponud-

bo in informacijski center. V razvojni coni 2 (R2) so predvideni apartmajsko naselje v vasi Božakovo, tik ob Kolpi, in ureditev postajališča za avtodome ob mejnem prehodu. Manjši posegi v razvojni coni 3 (R3) so predvideni na območju Križevske vasi, kjer se še vnaprej razvija butični kamp, in na območju Želebeja, kjer naj se uredi glamping območje. Najbolj ranljiva cona 4 vključuje interpretativne poti s prtičjimi

Slika 8: Primer conacije programskega območja 1 – urbano območje.



opazovalnicami in podesti skozi ranljivo mokrišče ob Kolpi in skozi steljnike, ki so zavarovani kot kulturna dediščina, pa tudi mimo drugih pomembnih naravnih vrednot.

### Razprava in sklep

Prispevek poudarja, da z načrtovanjem turizma na obrečnem območju vstopamo v ranljiv prostor, ki ga je treba smiselno načrtovati. Kot najboljša oblika načrtovanja se je pokazalo strateško prostorsko načrtovanje, saj izpostavlja ustrezno razreševanje prostorskih konfliktov med razvojem in varstvom prostora, še posebej na najbolj ranljivem območju neposredno ob reki Kolpi. S krajinskimi analizami se je pokazala potreba, da se pri načrtovanju turizma večji poudarek kot razvojnim, nameni varstvenim vidikom. Umeščanje novih vsebin tik ob reko se je izkazalo kot prevelika nevarnost razvrednotenja identitete obrečne pokrajine in tudi njene pomembne ekološke funkcije. Zato je težišče razvoja turizma predvideno v zaledju Kolpe, ki je zaradi svojega zgodovinskega razvoja raznoliko in turistično zanimivo območje.

Z vidika usklajevanja varovanja in razvoja je načrtovanje predvideno z umeščanjem prostorskih con, zato so pri tem v turistični razvoj vključena tudi najbolj varovana območja, kjer naj se turizem razvija v omejeni in nadzorovani obliki. Razvojne cone različnih ravni omogočajo, da se pri načrtovanju izvedbenih načrtov jasno določi, kje so možni večji posegi in kje niso dovoljene nikakršne nove naložbe. Med conami se pojavlja neopredeljen prostor, kjer trajnostni turizem ni izvzet, vendar se strateško ne opredeljuje kot pomembno razvojno območje, ki bi ključno vplivalo na doseganje vizije turističnega razvoja.

Predlagana prostorska strategija je prinesla ukrepe v podporo doseganju prostorskih razvojnih ciljev, ki se nanašajo na upravljanje območja, sodelovanje različnih deležnikov in neposredno na izvajanje določenih naložb. Med pomembnejšimi zaključki moramo izpostaviti dejstvo, da je za ustrezno izvajanje prostorske strategije treba opredeliti tudi upravljalški vidik. Obe občini, javni zavod

Krajinski park Kolpa, destinacijska organizacija in krajevne skupnosti se morajo dogovoriti za skladno izvajanje strategije ter razporeditev posameznih nalog in odgovornosti. Med izvajanjem raziskave je bilo na več področjih mogoče opaziti pomanjkanje sodelovanja med občinami, pa tudi med posameznimi javnimi zavodi in pristojnimi službami.

Pripravljena prostorska strategija predstavlja možno rešitev strateškega razvoja obrečnega prostora Kolpe, ki upošteva vse trenutne strateške dokumente ter vizijo razvoja turizma in jih povezuje s prostorskimi danostmi obravnavanega območja. S strategijo najdemo ustrezno razmerje med razvojem in varovanjem, ne da bi škodovali ranljivemu obrečnemu prostoru. Ob tem omogočimo trajnostni turizem, kar pozitivno vpliva tudi na lokalno gospodarstvo. Zastavljeni koncept razvoja predstavlja možnost celostnega prostorskega razvoja Kolpe, ki se lahko prenaša tudi gorvodno ob reki do njenega izvira oziroma naprej proti Kočevju.

### Viri in literatura

1. Agencija Republike Slovenije za okolje: Spletna objektna storitev (WFS) za izdajanje okoljskih prostorskih podatkov. Ljubljana, 2020. Medmrežje: [https://gis.arso.gov.si/wfs\\_web/faces/WFSLayersList.jspx](https://gis.arso.gov.si/wfs_web/faces/WFSLayersList.jspx) (25. 9. 2020).
2. Černe, A. 2014: Zasnova uporabe prostora – koncept primernosti. Geografsko raziskovanje turizma in rekreacije v Sloveniji. Ljubljana.
3. Golobič, M., Breskvar Žaucer L. 2010: Landscape planning and vulnerability assessment in the mediterranean. Ljubljana.
4. Geodetska uprava Republike Slovenije: E-geodetski podatki. Ljubljana, 2020. Medmrežje: <https://egp.gu.gov.si/egp/> (24. 11. 2020).
5. Marušič, J. 1998: Voda v pojavnosti krajine. Voda: raba, varovanje, oblikovanje. Zbornik 5. letnega strokovnega srečanja Društva krajinskih arhitektov Slovenije. Ljubljana.
6. Mihalič, T. 2006: Trajnostni turizem. Ljubljana.
7. River Lahn Trails (hiking, cycling, water hiking). Interreg Europe 2020. Medmrežje: <https://www.interregeurope.eu/good-practices/river-lahn-trails-hiking-cycling-water-hiking> (24. 9. 2021).
8. Ross, S., Wall, G. 1999: Ecotourism: towards congruence between theory and practice. Tourism Management 20-1. Medmrežje: <https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.1069.8707&rep=rep1&type=pdf> (16. 9. 2021).
9. Statistični urad Republike Slovenije: Prihodi in prenočitve domačih in tujih turistov, občine, Slovenija, letno. Ljubljana, 2021. Medmrežje: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/21645255.px> (25. 9. 2020).
10. Strategija razvoja turizma v destinaciji Bela krajina 2018–2022. Zavod Tovarna trajnostnega turizma GoodPlace. Ljubljana, 2018. Medmrežje: [https://ric-belakrajina.si/site/assets/files/1144/strategija\\_razvoja\\_turizma\\_v\\_destinaciji\\_bela\\_krajina\\_2018\\_-\\_2022.pdf](https://ric-belakrajina.si/site/assets/files/1144/strategija_razvoja_turizma_v_destinaciji_bela_krajina_2018_-_2022.pdf) (25. 9. 2020).
11. Strategija trajnostne rasti slovenskega turizma 2017–2021. Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo Republike Slovenije. Ljubljana, 2017. Medmrežje: [https://www.slovenia.info/uploads/dokumenti/kljuni\\_dokumenti/strategija\\_turizem\\_koncno\\_9.10.2017.pdf](https://www.slovenia.info/uploads/dokumenti/kljuni_dokumenti/strategija_turizem_koncno_9.10.2017.pdf) (9. 4. 2020).
12. Weaver, D. B. 2001: Encyclopedia of ecotourism. CABI Publishing, Australia.



# Primeri oblik trajnostnega turizma v Mestni občini Ljubljana

## IZVLEČEK

Turistična destinacija Ljubljana spada med vodilne destinacije na področju trajnostnega turizma v svetovnem merilu. Zanj je značilna pristna trajnost, ki je izjemno pomembna prvina njenega značaja, zgodbe in mednarodne prepoznavnosti. S svojo zeleno podobo in trajnostno razvojno usmeritvijo mesto ponuja odlične možnosti za še bolj intenziven razvoj trajnostnega turizma.

Ključne besede: mestni turizem, novi turistični produkti, izzivi, Mestna občina Ljubljana, Slovenija

## ABSTRACT

Examples of sustainable tourism forms in the City Municipality of Ljubljana  
The tourist destination of Ljubljana is one of the leading destinations in the field of sustainable tourism on a global scale. It is characterized by true sustainability, which is an extremely important element of its character, story, and international positioning. With its green image and focus on sustainable development, the city offers excellent opportunities for even more intensive development of sustainable tourism.

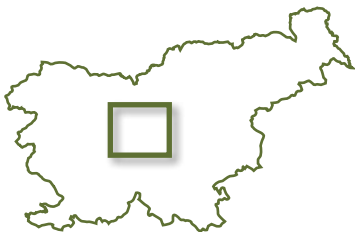
Key words: urban tourism, new tourist products, challenges, City Municipality of Ljubljana, Slovenia



**V** novi turistični strategiji Ljubljane in Ljubljanske regije za obdobje 2021–2027 je zapisana vizija, ki v razvoj turizma močno vpleta tudi element trajnosti: »... *Ljubljana je vodilna in najbolj ustvarjalna mestna destinacija trajnostnega življenjskega sloga na svetu ...*« (Strategija razvoja turistične ... 2021).

Trajnostni razvoj je zapleten proces, pri katerem je ključnega pomena povezovanje in upoštevanje različnih vidikov: okoljskega, družbenega ter gospodarskega (Trindade s sodelavci 2017). Ljubljana je mesto in ravno zato je toliko bolj pomembno, da prav vsi člani mestnega delovanja razumejo, kaj je trajnost, se med seboj dopolnjujejo, sodelujejo in nadgrajujejo. Velika mestna družina, kot v Ljubljani radi poimenujemo mestno upravo, je trajnost pomembno naslovila že pred več kot 15 leti. Na njej strateško gradijo vsi pristojni oddelki, javne službe, holdingi, javni zavodi in drugi.

Po letu 2010 je v Mestni občini Ljubljana opazna skokovita rast turizma. Število nočitev je med letoma 2010 in 2014 sprva počasi naraščalo, pozneje (2014–2019) pa je naraslo za kar 14 % letno. Leta 2019 je bila Mestna občina Ljubljana edina slovenska občina, ki je zabeležila več kot 2 milijona nočitev. Večino (kar 95 %) so jih prispevali tuji gostje. Za Mestno občino Ljubljana je značilna izrazita sezonskost turističnega obiska. Vrhunec se beleži v obdobju od julija do septembra. Manjši porast obsega turističnega obiska je mogoče zaznati še v decembru, kar je posledica predprazničnega dogajanja v prestolnici. Rast turizma se je (kot drugod po svetu) močno zaustavila s pandemijo koronavirusa. Po podatkih Turizma Ljubljana se je število turističnih prihodov zmanjšalo za kar 78 %. Prve znake okrevanja je bilo mogoče zaznati leta 2021, saj se je število opravljenih nočitev (tako domačih kot tujih gostov) v Ljubljani v primerjavi s predhodnim letom povečalo za 59 % (Koncilja 2022).



**Avtorica besedila:**

ALENKA SORŠAK, univerzitetna  
diplomirana geografinja,  
višja svetovalka področja III  
za trajnostni turizem  
Turizem Ljubljana, Krekov  
trg 10, 1000 Ljubljana  
E-pošta: alenka.sorsak@  
visitljubljana.si

**Avtorji fotografij:**

ANDREJ TARFILA,  
IZTOK MEDJA, DUNJA WEDAM

COBISS 1.04 strokovni članek

Prispevek predstavlja izbrane ukrepe, ki jih je sprejela Mestna občina Ljubljana in prispevajo k (nadaljnjemu) razvoju trajnostnega turizma v mestu. Ukrepi povezujejo različne akterje v občini in s tem ustvarjajo nove trajnostne produkte, ki krepijo moč in vlogo mestnega turizma.

### **Prvi korak – prometna ureditev**

Največja vidna transformacija v smeri trajnostnega razvoja v Ljubljani se je zgodila leta 2007, ko se je mestno jedro zaprlo za ves motoriziran promet (Koblar 2016). Takrat je bila to drzna odločitev, saj je večina lokalnega prebivalstva temu nasprotovala. Če prebivalce ponovno vprašamo, najbrž ni Ljubljančana, ki bi si še vedno želel avtobusov na Tromostovju ali ogromnega parkirišča na Kongresnem trgu.

Območje mestnega jedra, ki je zdaj zaprto za motoriziran promet, obsega kar 17 hektarov, kar je največja (strnjena) peš cona v Evropi. Posledica zaprtja je

bilo občutno izboljšanje kakovosti zraka in znatno zmanjšanje hrupa. S tem smo domačini in obiskovalci dobili dovolj prostora za sprehajanje ter občudovanje žive in živahne Ljubljane. Na drugi strani zaprto mestno jedro Turizmu Ljubljana omogoča spodbujanje mehke mobilnosti, od pešačenja, kolesarjenja, kot tudi uporabo javnega prevoza (Koblar 2016; Mesta mestom ... 2020).

Spodbujanje kolesarjenja je pomembno tako v mestu kot tudi na njegovih robovih. Med obiskovalci postaja vse bolj priljubljen mestni sistem samopostrežne izposoje koles BicikeLJ. Na voljo je že več kot 800 koles, urejenih pa je prek 300 km kolesarskih stez (BicikeLJ 2022). Na drugi strani Mestna občina Ljubljana z recikliranjem zemljišč spreminja manjša območja v kolesarske poligone oziroma kolarke. V neposredni bližini mestnega

jedra, na Golovcu, so urejene gorsko-kolesarske steze, ki so po mnenju gorskih kolesarjev ene najboljših v državi (Golovec trails 2022). S tem Mestna občina Ljubljana poskuša celostno pokriti različne interese na področju kolesarstva. Nenazadnje je bil pomen kolesarjenja v prestolnici izpostavljen tudi ob letošnjem (2022) gostovanju kongresa Velo-city, največjega svetovnega srečanja na področju kolesarjenja, kolesarske infrastrukture, kolesarskih inovacij in drugega.

Privlačnost destinacije za kolesarje predstavljamo obiskovalcem na različne načine. Mesto je mogoče s kolesom najbolje izkusiti na tematskih kolesarskih poteh, ki so označene z modrimi lamelami: obvodni, Plečnikovi in gozdni poti. Skupaj s turističnimi deležniki smo identificirali tudi 12 kolesarskih poti, ki vodijo zunaj Ljubljane. Gre za poti različnih

zahtevnostnih stopenj, prilagojene različnim ciljnim skupinam (Kolesarske poti 2022).

Posamezna kolesarska pot je obiskovalcem predstavljena v GPS formatu, ki poleg splošnih informacij vsebuje tudi informacije o poti, razdalji, vrsti kolesarske poti glede na zahtevnost, vzpone, spuste in drugo, nudi pa tudi informacije o različnih ogleda vrednih znamenitostih in posebnostih ob poti. S tem kolesarska pot uporabniku nudi celovito doživetje z veliko informacijami. Obiskovalcem Ljubljane so na voljo tudi vodene kolesarske ture, med katerimi sta tudi posebni dožitvi *S kolesom po Plečnikovi dediščini* in *Brko tura*, ki ponujata vpogled v mestno kulturno dediščino (Kolesarske poti 2022).

V zadnjem obdobju tudi ostali načini mobilnosti v mestu prehajajo na bolj trajnosten način delovanja. Tak primer je *Kavalir*, vozilo na električni pogon, ki ga kdorkoli lahko pokliče kadarkoli in se z njim brezplačno zapelje z ene točke do druge; prilagojeno je tudi gibalno oviranim osebam. Okolju prijazen je tudi električni turistični vlakec *Urban*, ki obiskovalce popelje po turistični krožni poti. Deluje po sistemu *hop on-hop off* in vključuje 10 lokacij. Nenazadnje so pomembne korake v smeri trajnostnega razvoja naredili v javnem podjetju Ljubljanski potniški promet (LPP). Mestni avtobusi postajajo vse bolj priljubljen način prevoza, k čemur nedvomno prispeva tudi dejstvo, da ima kar 95 % meščanov najbližje postajališče za mestni potniški promet oddaljeno manj kot 500 m. Vsi mestni avtobusi

Slika 1: Petkovškovo nabrežje spada v območje mestne peš cone (foto: Iztok Medja).



so nizkopodni in s tem dostopni tudi ljudem z gibalno oviranostjo, več kot polovica pa jih vozi na zemeljski plin oziroma metan, s čimer so izpolnjeni najstrožji kriterije glede izpustov. Cilj LPP-ja je, da bodo do leta 2027 prav vsi mestni avtobusi vozili na obnovljive vire energije, kot so metan, vodik ali elektrika (Strateški načrt ... 2021).

### Povezovanje urbanega kmetijstva in gastronomije

Ljubljana je zelena prestolnica. Gre za naziv, podeljen mestom, ki najbolje poskrbijo za okolje, se uspešno spopadajo z problemom okoljske obremenjenosti, in s tem srbijo za boljše kakovost življenja meščanov (Zelena prestolnica Evrope 2016). V Ljubljani ima vsak prebivalec na voljo kar 542 m<sup>2</sup> zelenih površin. Na območje Mestne občine Ljubljana segajo štirje Krajski parki: Tivoli, Rožnik in Šišenski hrib, Zajčja Dobrava, Polhograjski dolomiti in Ljubljansko barje. Ljubljana ima tudi bogato biotsko raznolikost, saj so samo v Krajskem parku Tivoli, Rožnik in Šišenski hrib popisali že več kot 3000 rastlinskih in živalskih vrst (Djošan 2017).

K biotski raznovrstnosti pomembno prispevajo čebele, saj se je v mestu ohranilo tako imenovano urbano čebelarjenje. Formalno ga omejuje avtocestni obroč, znotraj katerega lahko naštejemo več kot 200 čebeljih panjev, v katerih živi do 40 milijonov čebel. Razdalje med panji so majhne in rekli bi lahko, da skupaj predstavljajo en velik čebeljak. Ljubljana se ponaša tudi s svojim čebeljakom, ki stoji v Botaničnem vrtu Univerze v Ljubljani, lansko leto pa smo na



Slika 2: Osrednja ljubljanska tržnica je odprta skozi celo leto, razen ob nedeljah in praznikih (foto: Dunja Wedam).

pobočju Grajskega griča postavili repliko Plečnikovega čebelnjaka. Panje najdemo tudi na številnih strehah, med drugim na strehi Cankarjevega doma in Hotela B&B Ljubljana Park, ki pridelan med svojim gostom postreže pri zajtrku. Obsežna francoska raziskava je dokazala, da so mestne čebele celo bolj zdrave, dolgožive in medonosne od podeželskih sestic, kar pripisujejo biotski pestrosti, prehranski raznolikosti in odsotnosti pesticidov. Čebele ogrožajo podnebne spremembe, bolezni, škodljivci in krčenje njihovega življenjskega prostora. V Ljubljani se tega dobro zavedamo, zato vsako leto spomladi izvedemo ozaveščevalno kampanjo »pokosili bomo, ko se bodo čebele najedle«, s pomočjo katere opozarjamo na pomen življenja čebel (Oblak 2021; Urbano čebelarstvo 2022). Vzpostavili smo tudi tako imenovano *Čebeljo pot*, ki je del mestne turistične ponudbe. Ob svetovnem dnevu čebel v sodelovanju z Mestno občino Ljubljano pripravimo različne aktivnosti

in brezplačna vodstva (Čebelja pot 2022).

Čeprav govorimo o urbanem prostoru, je ohranjanje kmetijstva na ravni Mestne občine Ljubljana izjemnega pomena. Kmetijstvo je še vedno najboljši skrbnik naravnih virov in tudi v primestnem prostoru eden najpomembnejših oblikovalcev pokrajinske podobe, hkrati pa omogoča zaposlitev lokalnemu prebivalstvu (Oblak 2021).

Glavni cilji do leta 2027 so zapisani v Strategiji razvoja podeželja in urbanega kmetijstva Mestne občine Ljubljana (2021). Z njimi se želijo doseči čim višjo stopnjo samooskrbe, povezati ponudnike in ponudbo podeželja, s čimer se bo zagotovilo zanesljivo oskrbo s hrano ter količinsko večjo in raznovrstnejšo ponudbo, meščane pa ozavestilo o pomenu in kakovosti lokalnih proizvodov in dvignilo njihovo raven zaupanja v kratke lokalne verige in blagovne znamke.



Na območju Mestne občine Ljubljana je skoraj 900 kmetijskih gospodarstev, ki se večinoma ukvarjajo s poljedelstvom in živinorejo (velik del je mešanih kmetij), manjši delež predstavljajo zelenjadarske in sadjarske kmetije ter kmetije, katerih lastniki kmetujejo ob delu (Oblak 2021). Trenutno je v občini vzpostavljenih okrog 20 prodajnih mest na domu, e-tržnic in tržnic. Med slednjimi je predvsem za obiskovalce najbolj privlačnimi Osrednja ljubljanska tržnica, kjer svoje sezonske pridelke in proizvode prodajajo okoliške kmetije. Posebna zanimivost so pridelovalci iz neposredne bližine tržnice, na primer Krakovega, ki svoje pridelke še dandanes s posebnim vozom oziroma cizo pripeljejo skozi mestno jedro.

Ker je gastronomija nepogrešljiv del turistične ponudbe, smo na Turizmu Ljubljana že leta 2015 začeli s projektom *Zelene nabavne verige*. Glavni cilj je, da se v mestni turistični ponudbi poveča delež jedi in pijač iz lokalno in sezonsko pridelanih sestavin. V prvi fazi smo v sodelovanju z Oddelkom za varstvo okolja na Mestni občini Ljubljana, Tovarno trajnostnega turizma Goodplace in Kmetijsko zadrugo Jarina vzpostavili spletno platformo, ki je gastronomskim ponudnikom omogočala nabavo lokalnih sestavin. V dobrem letu in pol je zadruga dobavila več kot 17 ton lokalnih sestavin. Pilotni projekt je pokazal, da sistem dobave ne deluje optimalno, saj je bilo gostinskim ponudnikom naročanje prek spletnega portala časovno preveč obremenjujoče. Skupaj z Oddelkom za varstvo okolja Mestne občine Ljubljana, Regionalno razvojno agencijo Ljubljanske urbane regije, Kmetijsko

gozdarskim zavodom Ljubljana in Zavodom Ekometer smo zato projekt nadgradili in začeli z vzpostavitvijo *Borze lokalnih živil*. Uspešno smo organizirali kar štiri dogodke in na njih lokalne pridelovalce, ki so na enem mestu predstavili svojo ponudbo, povezali z gostinci, hotelirji, predstavniki šol in vrtcev ter drugih javnih zavodov iz Ljubljanske urbane regije (Zelene nabavne verige 2022).

Uspešnost projekta dokazujejo domače in tuje nagrade, med njimi Premiki naprej 2018 za najboljšo izboljšavo v javni upravi, mednarodno priznanje *Best of Cities 2019* za najboljšo trajnostno prakso v kategoriji mest in posebno priznanje žirije *International Travel & Tourism Awards*, ki je bilo podeljeno v okviru ene najpomembnejših globalnih turističnih borz *WTM London*. Prav tako je bil projekt izbran za zmagovalca na prvi stopnji izbora za najuglednejšo okoljsko nagrado na svetu *Energy Globe Awards 2021*.

Projekt smo nadgradili z vzpostavitvijo *Kulinaričnega koledarja*, v katerem vsak mesec določimo ključno živilo, značilno za Ljubljano, navdihnjeno s ponudbo v tistem mesecu na ljubljanski tržnici. Izbrana živila so na primer trnovska ledenka, ljubljansko zelje, rumeno korenje, krompir kifeljčar ali pehtran, ki iz meseca v mesec pišejo sezonske kulinarične zgodbe. Za izbrano sestavino pripravimo tri recepte, jih posredujemo ljubljanskim gastronomskim ponudnikom in jih s tem spodbudimo, da v okviru sezonske ponudbe vsak mesec ponudijo vsaj eno jed s ključno sestavino, s čimer podprejo tudi lokalne pridelovalce.

Recepti so zastavljeni tako, da so primerni za različne tipe gostinske ponudbe, od prigrizkov ali napitkov do kompleksnejših jedi. V osnovi so zapisani preprosto, da imajo sodelujoči gostinci možnost nadgradnje, odvisno od ambicij in želja in tudi osebne interpretacije posameznega kuharskega mojstra (Kulinarični koledar 2022).

Del kulinarične zgodbe je *Ljubljanski zajtrk*, ki ga ponujajo različni hoteli in restavracije. Sestavljen je iz jedi, ki izhajajo iz zelenih nabavnih verig po načelu »iz lokalne njive na lokalno mizo, do gosta«. Jedi so lahko sodobne ali tradicionalne, lahko so kreativno nadgrajene ali takšne, kakršne so kuhale naše babice. Ljubljanski zajtrk lahko obiskovalci okusijo tudi v sklopu doživetja Dobimo se na plac, enem od naših pet-zvezdičnih doživetij, ki vključuje tudi sprehod po osrednji tržnici. Turizem Ljubljana krovno gastronomsko zgodbo vodi pod blagovno znamko *Gourmet Ljubljana*, katere glavni cilji so povezati vse lokalne gastronomske ponudnike, jih vključevati v skupne projekte in promocijo, jih usmerjati in izobraževati. Za to področje že od leta 2016 skrbi na Turizmu Ljubljana zaposlena višja svetovalka področja za razvoj proizvodov in storitev, ki je z gastronomskimi ponudniki ves čas v terenskem stiku, jih usmerja, povezuje in vključuje v projekte (Gourmet Ljubljana ... 2022).

Izkazalo se je, da je tovrstno povezovanje (predstavljeno na zgornjih primerih) izjemno pomembno, saj se na ta način lahko usklajujeta ponudba in povpraševanje, hkrati pa lahko udeleženci na enem mestu pridobijo

konkretne informacije in kontakte posameznih ponudnikov, s čemer se še vnaprej krepijo tako verige ponudnikov, kot tudi odnosi med njimi in ostalimi akterji v verigi.

### Ohranjanje kulturne dediščine in ustvarjanje novih produktov

Eden od glavnih motivov prihodov gostov v segmentu prostočasnega turizma v Mestni občini Ljubljana je kultura, zato smo že leta 2017 sprejeli Strateške smernice kulturnega turizma 2017–2020 (2016), tik pred sprejetjem pa je nov tovrstni dokument. Cilji, ki jim bomo sledili do leta 2027, bodo še vnaprej temeljili na ohranjanju kulturne dediščine, oblikovanju inovativnih turističnih produktov, sodelovanju z različnimi deležniki s področja kulture in skupnemu prizadevanju, da Ljubljana ostane kreativna in ustvarjalna destinacija.

Ljubljano je po načelih trajnostnega razvoja že pred več kot 100 let zasnoval arhitekt Jože Plečnik. Bil je izjemen vizionar, ki je v prostorsko ureditev obvezno vključeval tudi ozelenitev javnih prostorov. Poleg arhitekturnih del so njegove tudi parkovne ureditve na planoti Grajskega griča, v Trnovskem pristanu, Jakopičevem sprehajališču v Tivoliju in drugod. Plečnik je oče trajnosti v Ljubljani, saj njegove trajnostne prakse temeljijo na uporabi lokalnih materialov, sodelovanju z lokalnimi mojstri, vse projekte pa je izvedel s skromnimi sredstvi (Jan 2001). Kako zelo nam je pomembno ohranjanje kulturne dediščine, kaže tudi aktivno sodelovanje pri lanskoletnem vpisu Plečnikove dediščine na UNESCO-v seznam svetovne kultur-



Slika 3: Čevljarski most je zasnoval arhitekt Jože Plečnik (foto: Andrej Tarfila).

ne in naravne dediščine (Izbrana Plečnikova dela ... 2021).

V tem kontekstu smo se lotili digitalnega inoviranja Plečnikove nepremične kulturne dediščine. Gre za izvirno in inovativno turistično doživetje, povezano s kulturo in kulturno dediščino Ljubljane ter uporabo naprednih tehnologij. V kombinaciji 360-stopinjskih fotografij, 3D skeniranja in 3D modeliranja smo izvedli digitalno inoviranje petih enot Plečnikove nepremične kulturne dediščine na območju Mestne občine Ljubljane in Osrednjeslovenske statistične regije. Iz vseh petih enot smo oblikovali interaktivno vodenje po Plečnikovih delih, imenovano *Mojster Plečnik*, ki poleg ogleda glavnih Plečnikovih znamenitosti v središču mesta nudi tudi virtualni sprehod po digitaliziranih enotah zunaj središča Ljubljane in v preostalem delu

Osrednjeslovenske statistične regije (Mojster Plečnik 2022).

Gre za inovativen pristop k vodenju po Plečnikovi dediščini in njenem valoriziranju, s tem, da vanjo ne posegamo, hkrati pa jo z digitalizacijo naredimo dostopno za vse. Projekt je bil v celoti zaključen oktobra 2021, vzpostavljeni produkti pa sovpadajo s 150. obletnico Plečnikovega rojstva, ki jo obeležujemo v letu 2022. Turistični produkt je Slovenska turistična organizacija umestila na seznam edinstvenih turističnih doživetij *Slovenia Unique Experiences*, ki izpolnjujejo obljubo in pozicijo Slovenije kot zelene in butične destinacije. Prav tako smo s projektom v kategoriji Turizem osvojili prvo mesto na letošnjem tekmovanju digitalnih presežkov Slovenije *Websi*, mednarodna organizacija *Green Destinations* pa je projekt

uvrstila med TOP 100 *Sustainability stories*, ki izpostavljajo najbolj trajnostne destinacije na svetu.

Letošnjo jesen predstavljamo tudi osem novih butičnih doživetij, ki bodo manjše skupine udeležencev seznanile s tradicionalnimi obrtni v Ljubljani, dežnikarstvom, tiskarstvom, tkalstvom, lončarstvom in zlatarstvom. Nova doživetja predstavljajo še obstoječe ljubljanske obrti, ozaveščajo lokalno prebivalstvo o pomenu ohranjanja kulturne dediščine, ob tem pa so pomemben prispevek k nadaljnjemu razvoju turistične ponudbe v mestu.

### **Premagovanje izzivov (predno vodijo v konflikt)**

Nedvomno razvijanje trajnostnega turizma prinaša tudi raznolike ovire in izzive, pri katerih pa je vselej ključno, na kakšen način k njim pristopimo in kako jih razrešujemo. Izpostaviti velja dva ključna izziva, katerima se Mestna občina Ljubljana posveča v zadnjih dveh letih. Prvi je povezan s socialno pravičnostjo, drugi pa s posledicami čedalje intenzivnejših pritiskov turizma, ki lahko povzročijo raznolike konflikte.

Izjemno pomembni vrednoti Mestne občine Ljubljane sta socialna pravičnost in enakost, kar postaja tudi vse bolj pomemben vidik trajnostnega turizma. Turizem Ljubljana je vključen v Svet za odpravljanje arhitekturnih in komunikacijskih ovir v Mestni občini Ljubljana. Na ta način sodelujemo pri številnih projektih, kot so umestitev taktilnih oznak, nižanje robnikov ob pločnikih, urejanje posebnih javnih

parkirnih mest ter namestitev klančin za lažji dostop starejših in gibalno oviranih oseb ter družin z otroškimi vozički do trgovin in lokalov v starem mestnem jedru. Skupaj smo razvili aplikacijo *Ljubljana by Wheelchair*, ki je ustvarjena za potrebe gibalno oviranih obiskovalcev. Za uporabnika prijazna in enostavno zasnovana aplikacija omogoča enostavno iskanje gibalno oviranim dostopnih turističnih točk (Trajnostni turizem v ... 2022).

V zadnjih letih se je turistična industrija znašla pred številnimi izzivi, ki se nanašajo predvsem na tako imenovani pred-turizem (angleško *pre-tourism*). O tem pogosto pišejo različni mediji, destinacije kot so Benetke, Barcelona, Dubrovnik in Amsterdam pa že sprejemajo ukrepe za zmanjšanje števila obiskovalcev. Po številu obiskovalcev je bilo leto 2019 v marsikateri destinaciji rekordno, vendar se v pokovidnem času turizem prav hitro postavlja nazaj v ustaljene tirnice (International tourism back ... 2022).

V Ljubljani problematike množičnega turizma (še) ni, se je pa zavedamo in se je tudi strateško lotevamo. Preusmerjanje turističnih tokov je eden od glavnih ciljev, ki smo jih zapisali tudi v novi turistični strategiji (Strategija razvoja turistične ... 2021). Že od leta 2018 uspešno razvijamo kulturne četrti, ki bodo na turistični zemljevid postavile alternativne vsebine in se razvijale zunaj strogega mestnega jedra. S povezovanjem različnih akterjev in Ljubljančanov razvijamo razvojno pot, ki je ne narekuje le tržni uspeh, ampak tudi zadovoljstvo vseh deležnikov, vpetih v utrip območja.

Lokalni deležniki in ustvarjalci bodo v sodelovanju s Turizmom Ljubljana najprej pilotno razvili Kulturno četrt Šiška, ki ji bo sledil razvoj kulturnih četrti Bežigrad, Moste in Vič (Strateške smernice kulturnega ... 2016).

Že od leta 2011 tako geografsko kot strateško turistične tokove preusmerjamo tudi v Osrednjeslovensko statistično regijo. V sodelovanju s štiriindvajsetimi občinami razvijamo in promoviramo turistično ponudbo regije, organiziramo izobraževanja in si izmenjujemo dobre prakse. Ker se je tovrsten koncept delovanja izkazal za izredno uspešnega, smo z letom 2017 odprli novo delovno mesto regijskega koordinatorja, katerega delo omogoča hitrejše in bolj učinkovito izvajanje aktivnosti na regionalni ravni.

Turistične tokove si želimo preusmerjati tudi časovno, čeprav ne moremo govoriti, da je Ljubljana destinacija z izrazito kratko turistično sezono. Leta 2019 je namreč 80 % obiskovalcev prenočitve opravilo v osmih mesecih. Turistično najmanj obiskana sta februar in november (SURs 2019). Že leta 2017 smo začeli z izvajanjem festivala *November Gourmet*, katerega namen je bil, da privabimo zlasti tiste goste, ki jim je glavni motiv obiska Ljubljane gastronomija. Novembra se tako v mestu zvrstijo raznovrstne prireditve, njihova rdeča nit pa sta dobra hrana in vino. Obiskovalci lahko obiščejo različne dogodke, vinske sejme, degustacije, se udeležijo vodenih ogledov, kuharskih delavnic in tečajev, pa še kaj bi se našlo. V sklopu festivala poteka tudi strokovni dogodek



Evropski simpozij hrane (angleško *European Food Summit*), ki privablja številna znana kuharska imena z vsega sveta. Prihodnje leto na Turizmu Ljubljana pripravljamo popolnoma nov festival, ki bo potekal februarja.

Na Turizmu Ljubljana smo prepričani, da s svojim delovanjem pozitivno vplivamo na razvoj destinacije in prav zato smo že drugo leto zapored izvedli kampanjo »*Turizem dela Ljubljano*«. Z njo želimo prebivalce seznanjati s pozitivnimi učinki turizma na kakovost življenja v prestolnici in jih o tem dodatno ozaveščati. Opozoriti želimo ne le na pomen turizma kot gospodarske panoge, pač pa tudi na pomembno vlogo lokalnega prebivalstva, katerega zadovoljstvo in prispevek sta za mesto ključnega pomena. Da turizem Ljubljano bogati in jo dela še bolj zeleno, živahno, aktivno, ambiciozno, dostopno, prepoznavno in inovativno, so v drugi polovici septembra opozarjali plakati, radijske objave in oglasi na različnih spletnih platformah. Glavni cilj kampanje je bil turizem približati meščankam in meščanom, zato je bil septembra 2021 prvič organiziran *Teden Ljubljanskega turizma*. Projekt je nagovarjal vse Ljubljančane, da si podrobneje ogledajo svoje mesto in doživijo mestni utrip v vseh pogledih, saj smo prepričani, da jih lahko presenetijo nekateri kotički, ki jih še niso odkrili, in doživetja, ki jih še niso izkusili.

Turizem Ljubljana velja za vodilno destinacijsko organizacijo v Sloveniji, ki dejavno sledi svetovnim turističnim trendom in je predvsem po svojih uspešnih trajnostnih praksah

(na primer obsežnih zelenih površinah na prebivalca, zaprtju mestnega središča za promet) tudi mednarodno prepoznavna. Sodelavci smo že od vsega začetka vključeni v *Zeleno shemo slovenskega turizma*, nacionalni certifikacijski program, s katerim Slovenska turistična organizacija označuje izpolnjevanje širokega spektra zahtev na področju trajnostnega turizma. Shema je tako orodje za oceno kot tudi izboljšanje trajnostnega delovanja. Ljubljana je kot prva v Sloveniji že leta 2016 dobila zlati znak, ga leta 2019 obnovila, letos pa prejela najvišjega možnega, platinastega. Z znakom *Slovenia Green Platinum* Ljubljana dokazuje, da je ena najuspešnejših destinacij v Zeleni shemi slovenskega turizma in, da uspešno sledi trajnostnemu razvoju.

Na mednarodni ravni se Ljubljana ponaša z nazivom *Zelena prestolnica Evrope 2016* in je še vedno edino glavno mesto s takšnim nazivom v tem delu Evrope. Na mednarodni ravni smo vključeni v mednarodno gibanje *Global Destinations Sustainability Movement*, v okviru katerega si skupaj s preostalimi svetovnimi destinacijami prizadevamo za izboljšanje področja trajnosti in izmenjevanje dobrih praks. Prav tako smo vključeni v mednarodno združenje *Green Destinations*, v sklopu katerega smo bili z dobrimi trajnostnimi praksami kot edina mestna destinacija nagrajeni že kar osemkrat. Smo tudi član evropske organizacije *City DNA (City Destinations Alliance)*, kjer med drugim aktivno sodelujemo v različnih fokusnih skupinah, kakršna je na primer *Sustainability Knowledge group*.

## Sklep

Kljub nekaterim predstavljenim praksam trajnostnega delovanja se zavedamo, da turizem mestu prinaša tudi negativne učinke, a ključno je, da se izzivov lotimo celostno in pri tem vključimo različne deležnike.

Turistična panoga je tista, ki bo tudi v bodoče vplivala na trajnostni razvoj, ne zgolj v lokalnem, ampak tudi v globalnem smislu. V postkoronskem obdobju namreč svetovni turistični trendi temeljijo predvsem na razvoju regenerativnega turizma, s poudarkom na vključevanju in opolnomočenju lokalnega prebivalstva ter tesnem sodelovanju z različnimi deležniki.

Mestna občina Ljubljana bo tudi v prihodnje nadaljevala s trajnostnim upravljanjem destinacije. Zato bodo načrti, ki jih za v bodoče pripravljamo na Turizmu Ljubljana, še vnaprej temeljili na trajnostnem razvoju. Že v letošnjem letu začnemo s pripravo akcijskega načrta oziroma kažipota za trajnostni in pametni turistični razvoj destinacije Ljubljana v obdobju 2023–2027. V dokumentu bomo konkretizirali ključne uresničljive kratkoročne, srednjeročne in dolgoročne strateške ukrepe ter dejanske projekte, ki bodo prispevali k nadaljnjemu trajnostnem in regenerativnem razvoju turizma na ravni destinacije. Ukrepe, ki bodo naslavljali tako okoljsko, gospodarsko kot družbeno polje delovanja turizma, bomo smiselno navezali na *Cilje trajnostnega razvoja Organizacije združenih narodov*. Prihajajoči projekti se bodo dotaknili tudi problematike podnebnih sprememb, zato načrtujemo izmero

ogljičnega odtisa destinacije in sprejem potrebnih ukrepov, izmerili bomo tudi nosilnost destinacije, prav tako pa se bomo strateško lotili zmanjševanja količin odpadkov v turistični pa-

nogi. V bodoče bomo velik poudarek namenjali tudi vključevanju lokalnega prebivalstva, posebej ranljivih skupin, in izvajanju družbeno-odgovornih pobud.

Turizem Ljubljana bo tudi v prihodnje s svojim delovanjem pozitivno vplival na lokalno okolje in s trajnostnimi praksami še vnaprej navdihoval tako slovenske kot tuje turistične destinacije.



### Viri in literatura

1. Djošan, A. 2017: Ljubljana – zelena prestolnica: študija primera. Diplomsko delo, Fakulteta za varnostne vede Univerze v Mariboru.
2. BicikeLJ 2022. Medmrežje: <https://www.bicikelj.si/sl/home> (25. 9. 2022).
3. Čebelja pot 2022. Mestna občina Ljubljana.
4. Golovec trails 2022. Medmrežje: <https://golovectrails.com/> (23. 9. 2022).
5. Gourmet trails Ljubljana: kulinarčni razcvet v Ljubljani 2022. Medmrežje: <https://gourmet-lj.si/si> (24. 9. 2022).
6. International tourism back to 60 % of pre-pandemic levels in January 2022. World Tourism Organization (UNWTO), 2022. Medmrežje: <https://www.unwto.org/news/international-tourism-back-to-60-of-pre-pandemic-levels-in-january-july-2022> (27. 9. 2022).
7. Izbrana Plečnikova dela v Ljubljani vpisana na Seznam svetovne dediščine 2021. Ministrstvo za kulturo. Medmrežje: <https://www.gov.si/novice/2021-07-28-izbrana-plecnikova-dela-v-ljubljani-vpisana-na-seznam-svetovne-dediscine/> (26. 9. 2022).
8. Jan, A. 2001. Zasnova Plečnikovega načrtovanja prenove Ljubljane. Urbani izziv 12-1.
9. Koblar, S. 2016: Prometna obremenjenost cest v Ljubljani. Urbani izziv, posebna izdaja. Medmrežje: <https://www.urbani-izziv.si/Portals/urbaniizziv/Clanki/2016/Prometna%20preobremenjenost%20cest%20v%20Ljubljani.pdf> (19. 9. 2022).
10. Kolesarske poti 2022. Visit Ljubljana. Medmrežje: <https://www.visitljubljana.com/sl/obiskovalci/nacrtujite-svoj-obisk/kolesarske-poti/> (26. 8. 2022).
11. Koncilija, N. 2022: Pomen turističnoinformacijskega centra za turizem v turistični destinaciji Ljubljana. Magistrska naloga, Oddelek za geografijo Filozofske Fakultete Univerze v Ljubljani.
12. Kulinarčni koledar 2022. Turizem Ljubljana. Medmrežje: <https://www.visitljubljana.com/sl/turizem-ljubljana/turizem-dela-ljubljano/kulinaricni-koledar/> (25. 9. 2022).
13. Mesta mestom: Peščona v Ljubljani 2020. IPoP – Inštitut za politike prostora. Medmrežje: <https://ipop.si/2020/09/28/mesta-mestom-pescona-v-ljubljani/> (25. 9. 2022).
14. Mojster Plečnik 2022. Turizem Ljubljana. Medmrežje: <https://www.visitljubljana.com/sl/obiskovalci/nacrtujite-svoj-obisk/ogledi-in-izleti/mojster-plecnik/> (26. 9. 2022).
15. Oblak, U. 2021: Stanje in težnje v razvoju urbanega čebelarstva v Sloveniji. Magistrska naloga, Oddelek za geografijo Filozofske Fakultete Univerze v Ljubljani.
16. Strateški načrt družbe Javno podjetje Ljubljanski potniški promet, d. o. o. za obdobje 2022–2027. 2021. Medmrežje: [https://www.lpp.si/sites/www.jhl.si/files/dokumenti/strateski\\_nacr\\_druzbe\\_lpp\\_d.o.o.\\_za\\_obdobje\\_2022\\_-\\_2021.pdf](https://www.lpp.si/sites/www.jhl.si/files/dokumenti/strateski_nacr_druzbe_lpp_d.o.o._za_obdobje_2022_-_2021.pdf) (20. 9. 2022).
17. Strategija razvoja podeželja in urbanega kmetijstva Mestne občine Ljubljana za obdobje 2021–2027. 2021. Mestna občina Ljubljana. Medmrežje: <https://www.ljubljana.si/assets/Uploads/SRPUK-MOL-2021-2027-za-splet-12.11.2021.pdf> (22. 9. 2022).
18. Strategija razvoja turistične destinacije Ljubljana in Ljubljanska regija 2021–2027. Turizem Ljubljana, 2021. Medmrežje: <https://www.visitljubljana.com/assets/Uploads/Povzetek-strategije-razvoja-Turizma-Ljubljana-2021-2027.pdf> (15. 9. 2022).
19. Strateške smernice kulturnega turizma 2017–2020. Turizem Ljubljana, 2016. Medmrežje: <https://www.visitljubljana.com/assets/Dokumenti-PDF/SSKT-Povzetek.pdf> (25. 9. 2022).
20. Statistični urad Republike Slovenije: Prihodi in prenočitve turistov, podrobni podatki, Slovenija. Ljubljana, 2019. Medmrežje: <https://www.stat.si/statweb/News/Index/8997> (28. 9. 2022).
21. Trajnostni turizem v Ljubljani 2022. Turizem Ljubljana. Medmrežje: <https://www.visitljubljana.com/sl/turizem-ljubljana/trajnostni-turizem-v-ljubljani/> (26. 9. 2022).
22. Trindade, E. P., Farias Hinnig, M. P., Moreira da Costa, E., Sabatini Marques, J., Cid Bastos, R., Yigitcanlar, T. 2017: Sustainable development of smart cities: a systematic review of the literature. Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity 3-11. Medmrežje: <https://www.mdpi.com/2199-8531/3/3/11> (15. 9. 2022).
23. Urbano čebelarstvo 2022. Mestna občina Ljubljana. Medmrežje: <https://www.ljubljana.si/sl/moja-ljubljana/podezelje/cebela-v-ljubljani/urbano-cebelarstvo/> (20. 9. 2022).
24. Zelena prestolnica Evrope 2016. Turizem Ljubljana. Medmrežje: <https://www.ljubljana.si/sl/moja-ljubljana/zelena-prestolnica-evrope-2016/> (26. 10. 2022).
25. Zelene nabavne verige 2022. Turizem Ljubljana. Medmrežje: <https://www.visitljubljana.com/sl/turizem-ljubljana/turizem-dela-ljubljano/zelene-nabavne-verige/> (25. 9. 2022).



# »To bi morali uvesti za stalno!«

## *Začasni prometni ukrepi kot predhodnik infrastrukturnih ukrepov trajnostne mobilnosti*

### IZVLEČEK

V zadnjih letih se uveljavlja paradigma celostnega načrtovanja prometa in načrtovanja mest po meri ljudi, ki namesto avtomobila v ospredje postavlja trajnostne načine premikanja. Občine in država uvajajo infrastrukturo, s katero se omejuje motorizirane načine prevoza in daje prostor pešcem ter kolesarjem. S tem se posega tudi v vsakdanje navade ljudi, kar lahko vodi v konflikte med skupinami uporabnikov prostora. Pred večjimi infrastrukturnimi ukrepi se zato uveljavljajo začasni ukrepi, ki ljudem omogočajo preizkus načrtovane ureditve v živo, načrtovalcem pa možnost, da načrte na podlagi izkušenj izboljšajo.

Ključne besede: trajnostna mobilnost, taktični urbanizem, začasni ukrepi, eksperimentalna ureditev, participacija

### ABSTRACT

»We should make this permanent! « Temporary transport measures as a precursor to sustainable mobility infrastructure measures

In recent years, there has been a paradigm shift toward comprehensive mobility planning and people-oriented places have been established. It prioritizes more sustainable forms of mobility instead of using the car. Municipalities and the state are introducing infrastructure that limits motorized traffic and makes way for pedestrians and cyclists. This also interferes with people's everyday habits, which can quickly lead to conflicts between the various stakeholders. Before major infrastructure changes, temporary measures gain importance so that people can test the planned arrangements in practice and planners can improve the plans based on experiences.

Keywords: sustainable mobility, tactical urbanism, temporary measures, experimental measures, participation



**D**esetletja razvoja prostora, ki v ospredje postavlja avtomobilsko infrastrukturo in dostopnost avtomobila, se kažejo tudi v potovalnih navadah Slovencev. Leta 2021 je bilo 85 % vseh poti opravljenih z avtomobilom. Kar petina se jih vozi na razdaljah, dolgih do enega kilometra, in polovica na poteh, krajših od dveh kilometrov (Škafar Božič 2021). Prevelika raba avtomobila prinaša številne negativne posledice. V zadnjih letih se zato uveljavlja paradigma načrtovanja mest za ljudi in celostno prometno načrtovanje, ki namesto avtomobila v ospredje postavlja bolj trajnostne načine prevozov.

Ameriški geograf Fred Kent (2005) razlaga, da »... mesta, načrtovana za avtomobile in promet, privabljajo avtomobile in promet, mesta, načrtovana po meri ljudi, pa privabljajo ljudi ...«. Zato omejevanje motoriziranega prometa daje javnemu prostoru staro–novo funkcijo in se ponovno uveljavljajo mesta, kjer se ljudje počutijo prijetno in se tam zadržujejo. Spodbuja se srečevanje ljudi in povezovanje skupnosti ter ustvarja prostor za druženje, ustvarjalnost, gibanje, varno hojo in kolesarjenje (Kent 2005; Halilović in Cerar 2020).

Uvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti spodbuja vse več finančnih mehanizmov na evropski in državni ravni. V Sloveniji je od leta 2015 štiriinosemdeset občin sprejelo občinske celostne prometne strategije, na podlagi katerih lahko pridobijo sredstva za različne ukrepe trajnostne mobilnosti. Od takrat je samo za gradnjo novih kolesarskih površin Ministrstvo za infrastrukturo namenilo več kot 207 milijonov evrov in v letu 2023 načrtuje naložbe v višini dodatnih 50 milijonov evrov (Moving together in ... 2022).

Na eni strani finančne spodbude, na drugi pa izkušnje in pozitivni učinki v občinah, ki so že uvedle tovrstne ukrepe, so pomembni motivacijski dejavniki, da se vse več odločevalcev in uradnikov občinskih uprav odloča za ambiciozne ukrepe celostnih prostorskih prenov ulic, trgov in drugih sorodnih območij. A vendar, ljudje smo bitja navad in ne maramo sprememb, zato so lahko tovrstne infrastrukturne spremembe določeno politično tveganje. Omejevanje avtomobila v nekem kraju pomeni tudi spreminjanje potovalnih navad, kar je za posameznika stresno, tako da so konflikti lahko pričakovani. Pred večjimi posegi v prostor se zato čedalje bolj uveljavljajočasni ukrepi, ki ljudem omogočajo, da nove ukrepe preizkusijo in postanejo njihovi podporniki. V primeru, da dobijo priložnost povedati, kaj jim je pri tem všeč in kaj ne, lahko načrtovalci njihove pripombe uporabijo za izboljšanje obstoječe ureditve (Bertolini 2020; Senger, Giesch in Fischer 2021).

Avtorica besedila:

NELA HALILOVIĆ, magistrica geografije  
IPoP – Inštitut za politike prostora,  
Tržaška cesta 2, 1000 Ljubljana  
E-mail: nela.halilovic@ipop.si

Avtorji fotografij:

NELA HALILOVIĆ, ŽIGA SIVKA,  
DRAGAN STOJKOVSKI, ŽIGA KOREN

COBISS 1.04 strokovni članek

### **Poceni in hiter eksperiment za drage in počasne trajne spremembe**

Začasne prostorske ureditve so del novodobnih načrtovalskih in arhitekturnih pristopov pod skupnim imenom **taktični urbanizem**. Ta združuje zbirko

poceni in začasnih sprememb v urbanem prostoru, s katerimi lahko izboljšamo dele mest. Gibanje se je pričelo okrog leta 2010 v Združenih državah Amerike, po navdihu nekaterih starejših začasnih projektov, kakršen je na primer projekt začasnih plaž ob reki Seni v Parizu. Omogoča razmeroma hitro in poceni izboljšati ulico, trg ali park in s tem nakazati potencialne nekega prostora (Velkavrh 2017). Nekoč so bili ukrepi taktičnega urbanizma med drugim imenovani tudi »aktivistični«, »gverilski« ali »naredi-sam« ukrepi, zdaj pa se vse več predstavnikov javnih uprav, načrtovalcev in odločevalcev zaveda, da tovrstni sodobni pristopi v načrtovanje prostora prinašajo veliko prednosti. Prostor se na tak način načrtuje skladno s potrebami uporabnikov, krepi se lokalna skupnost, zmanjša se možnost konfliktov

(Lydon in Garcia 2015). Začasna raba načrtovalcem omogoča učenje na izkušnjah, uporabnikom pa zmanjšuje negotovost in strah pred spremembami. Omogoča merjenje učinkov in pridobivanje podatkov o vplivu nove ureditve na prostor. Še bolj pomembno pa je, da med različnimi deležniki prispeva k širšemu konsenzu o smeri razvoja nekega prostora ali vsaj okrepljeno razumevanje možnosti in omejitev zelenih sprememb (Bertolini 2020; Senger, Giesch in Fischer 2021).

### Omejevanje motornega prometa za več ulic po meri ljudi

Zapiranje ulic za motorni promet in njihovo odpiranje za ljudi se v različnih oblikah uveljavlja tako po svetu kot pri nas. Eden bolj znanih prime-

rov iz tujine je *Ciclovía*, ki že skoraj štiri desetletja poteka v kolumbijski prestolnici, ko enkrat tedensko več kot 120 kilometrov cest zaprejo za motoriziran promet. To je navdihnilo številna druga mesta, da so začela odpirati ulice za ljudi in uvajati ukrepe pod skupnim imenom *Open street* (Bertolini 2020). V Sloveniji tovrstno začasno ureditev imenujemo *Odprta ulica*. V letih 2014 in 2015 so se aktivnosti Odprte ulice po svetu zvrstile v 496-ih mestih in 27-ih državah na vseh celinah. Avtorji navajajo, da se je rast tovrstnih ukrepov začela po letu 2000, kot del tako imenovane *epidemijske zdravja*, ki med drugim opozarja na negativne učinke sedentarnega življenjskega sloga, okoljskih učinkov motoriziranega prometa in poslabšane kakovosti bivalnega okolja (Sarmiento s sodelavci 2017). Newyorški projekt

Slika 1: Prenova Slovenske ceste v Ljubljani se je pričela z enostavnimi ukrepi taktičnega urbanizma (vir: Začasna ureditev Slovenske ... 2013).



*Pločniki v avenije* (angleško *Pavements to plazas*) se je začel leta 2007, ko so na več odsekih cest začasno omejili avtomobilski promet in ga opremili z začasno urbano opremo. S spremljanjem učinkov na prometno varnost, spremembe v načinu potovanja in lokalno gospodarstvo so pridobili podatke, ki so jih v dialogu z različnimi uporabniki prostora lahko uporabili pri uvajanju trajnih ukrepov. Na tak način se je med letoma 2007 in 2014 uvedlo 59 novih površin, namenjenih pešcem in javnemu programu (Lydon in Garcia 2015; Bertolini 2020). Najbolj znan slovenski primer preureditve ceste na podlagi začasne ureditve je Slovenska cesta v Ljubljani. Leta 2013 se je občina skupaj s partnerji na njenem delu odločila uvesti začasno cono omejenega prometa. Namen začasne ureditve je bil preizkus bodoče prometne ureditve, iskanje dodatnih možnosti in preizkušanje potencialov javnega prostora. Na podlagi tega je bil s prenovo leta 2014 kot prvi v Sloveniji uveden skupni prometni prostor (Koželj 2013; Slovenska cesta 2021).

V tujini zelo znan je tudi ukrep *Play streets* oziroma po naše *ulice za igro*. Gre za zaprtje več ulic v določeni soseski za motorni promet, da se zagotovi javni prostor, varen za igro otrok in otrokom omogočijo fizične aktivnosti. Ukrep omejevanja prometa za igro otrok na ulici so na nekaterih ulicah New Yorka in Združenega kraljestva poznali že pred drugo svetovno vojno. Pozneje so se ulice vse bolj namenjale avtomobilom, igra otrok pa se je prestavila na otroka igrišča (Lydon in Garcia 2015). V zadnjih letih se



Slika 2: Dunajska ulica za otroško igro (vir: *Flowers in Vienna ... 2021*).

ulice za igro uveljavljajo v obliki začasnih prometnih ureditev. V Belgiji so v nekaterih mestih v času šolskih počitnic organizirane od leta 1998, v Združenem kraljestvu pa od leta 2009. Iniciative za več ulic za igro v Združenem kraljestvu so do leta 2018 privedle do vzpostavitve več kot 660-ih ulic brez ali z manj prometa, namenjenih igri otrok (Bertolini 2020; *Playing out* 2021). V večini primerov uvedbe tovrstnega ukrepa gre za iniciative staršev in drugih ljudi iz soseske. V Avstriji je prednost ulic za igro prepoznala tudi dunajska mestna oblast, ki organizatorje s finančno pomočjo in pomočjo v komuniciranju spodbuja k izvedbi programa ulic za igro. Leta 2017 je bilo na Dunaju za otroško igro namenjenih 28 ulic v desetih okrožjih (Wrighton 2017).

Soroden ukrep ulicam za igro so šolske ulice oziroma *School streets*. Šolska ulica pomeni zapiranje ceste ali omejevanje motornega prometa na

cesti v neposredni okolici šole v jutranji konici ali v času celotnega dopoldneva. Omejitve dostopa do šole z avtomobilom zagotavlja varno pot v šolo predvsem tistim, ki prihajajo v šolo peš ali s kolesom. Na drugi strani pa omogoča učencem, ki jih starši vseeno pripeljejo, da vsaj del poti opravijo aktivno. Začasna ureditev pred trajno spremembo prometnega režima je dobra z vidika privajanja in spreminjanja potovalnih navad, pa tudi z vidika ozaveščanja pomena varnega šolskega okoliša (Šolska ulica 2021). Šolska ulica je v tujini precej razširjen ukrep, posebej znan je primer londonskega okrožja Hackneya, kjer so leta 2017 začeli uvajati začasne prometne ureditve v okolici petih šol. Do leta 2021 so šolske ulice uvedli na cestah pred 54-imi šolami, sčasoma so prav vse prešle v trajno ureditev. Tudi v tem primeru je mestna oblast prepoznala prednosti začasnih prometnih ureditev, lokalne skupnosti in osnovne šole pa spodbuja, da se



jih odločijo začasno uvesti z njihovo podporo (School streets 2021). V Sloveniji je po znanih podatkih v jutranji konici promet omejen v okolici šole na Partizanski cesti v občini Trzič, na Cankarjevi ulici v občini Ljutomer, od septembra 2022 pa tudi v starem delu naselja na Mostu na Soči.

### **Pandemija COVID-19 kot okno priložnosti za uvajanje začasnih ukrepov trajnostne mobilnosti**

Razglasitev pandemije COVID-19 spomladi 2020 in z njo povezani ukrepi so vplivali na vsa področja življenja posameznikov in družbo v celoti. V začetni fazi, ob uvedbi najstrožjih ukrepov zaprtja javnega življenja za preprečevanje širjenja virusa, so nekatera mesta in države »okna priložnosti« izkoristila za uvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti, kar so dosegle z začasnimi prometnimi ureditvami, ki so v večini primerov prešle v stalne. Naše vsakdanje poti so postale krajše, na cestah je bilo manj avtomobilov, med pomembnejšimi ukrepi je bilo ohranjanje fizične distance, storitev javnega potniškega prometa je bilo okrnjena. Med ukrepi vseh držav so se med drugim znašla priporočila o gibanju kot načinu za ohranjanje javnega zdravja. Zaradi tega so mesta zmanjševala prostor, namenjen motoriziranemu prometu, in ga namenjala pešcem in kolesarjem. Kakovosten javni prostor, v katerem se ljudje počutijo varno in prijetno, je pridobival na pomenu, hoja in kolesarjenje, kot aktivni obliki premikanja, pa sta prevladali (Combs in Pardo 2021a; Magnussen 2021). V luči epidemije je pomen omejevanja širjenja virusa in izboljša-

nja razmer za aktivno mobilnost izpostavila tudi Svetovna zdravstvena organizacija (Moving around ... 2020). Uvajanje začasnih in trajnih ukrepov za povečanje površin za pešce in kolesarje v času pandemije je bilo dobro tudi zato, ker je za spreminjanje potovalnih navad najbolj ugoden čas ob večjih življenjskih spremembah (na primer ob selitvi, rojstvu otroka, menjavi službe) Takrat smo namreč ljudje najbolj dojemljivi za prevzemanje novih navad, saj smo v teh primerih že zunaj cone udobja (Fujii, Gärling in Kitamura 2001; Bamberg 2006).

Čeprav so hitri odzivi mest in držav v obliki začasnih prometnih ureditev postali svojevrsten fenomen, v vseh primerih njihove začasnosti vendarle niso uspeli preseči v obliki trajnih infrastrukturnih sprememb.

Novonastale berlinske kolesarske steze so tako zaradi birokratskih zapletov pozneje ukinili. So pa nekatera mesta, na primer Milano, novonastali položaj izkoristila in, sprva z začasnimi ukrepi, za stalno cele soseske spremenila v območja umirjenega prometa ali območja brez avtomobilov. Combs in Pardo (2021b) sta več baz podatkov uvajanja začasnih in stalnih ukrepov v času epidemije združila v eno samo bazo, ki se posodablja tudi v letu 2022, ko je v njej zabeleženih prek 1400 ukrepov v 60-tih državah. V 95 % gre za nove ukrepe, ki pred pandemijo COVID-19 niso bili načrtovani. Med njimi prevladujejo spremembe mestnih ulic v smeri omejevanja avtomobilskega prometa, povečevanja prostora za pešce in kolesarje ter zagotavljanja prostora za širjenje teras lokalov in izložb trgovin.

---

IPoP – Inštitut za politike prostora se je na pandemijo COVID-19 odzval s pozivom slovenskim občinam, naj uvedejo dodatne ukrepe za izboljšanje razmer za hojo in kolesarjenje in priložnost epidemije izkoristijo za spreminjanje potovalnih navad prebivalcev. Vendar tovrstnih ukrepov ni sprejela nobena občina, niti jih ni spodbujala država. Aprila 2020 je bila zato občinam ponujena strokovna in finančna pomoč pri uvajanju ukrepov za prilagajanje prometa epidemiji. V prvem letu se je vabilu odzvalo 8 občin, vse za izvedbo kampanje »odprta ulica«. Izbrana je bila Občina Škofja Loka. Izkušnje prve odprte ulice so bile spodbuda k dvakratni vnovični ponovitvi vabila. Leta 2021 je bila med 9-imi prijavi izbrana Občina Postojna, leta 2022 pa med 11-imi prijavi Mestna občina Velenje. Na enak način je bila leta 2021 zagnana kampanja »šolska ulica – območje varnih prihodov«, ki se izvaja tudi leta 2022 in bo predvidoma izvedena tudi naslednje leto. Za uvajanje začasne prometne ureditve so bile k prijavi povabljeni občine in osnovne šole, ki želijo v okolici šol omejiti avtomobilski promet. V prvem letu je bilo sklenjeno sodelovanje z Mestno občino Nova Gorica in Osnovno šolo Solkan, v drugem pa z Občino Tolmin in Osnovno šolo Most na Soči. Izvajanje kampanj »odprta ulica« in »Šolska ulica« je del projekta Life Care4climate, v okviru katerega IPoP načrtuje in izvaja aktivnosti za spodbujanje hoje in kolesarjenja na kratke razdalje. V nadaljevanju so predstavljeni nekateri učinki začasnih prometnih ureditev v Škofji Loki, Solkanu in na Mostu na Soči, ki so del poročil po izvedenih začasnih prometnih ureditvah.

**»Pozitivni odzivi na odprto ulico nas zavezujejo, da začnemo razmišljati o dolgoročni prometni preureditvi šolske ulice«**

Šolska ulica v Škofji Loki povezuje staro mestno jedro, ki je živahno predvsem popoldne in ob sobotah, z območjem stare vojašnice, kjer se vzpostavlja nov družbeni center s čedalje več obiskovalci. V šolski ulici so osnovna šola, stanovanjsko naselje, pokopališče, knjižnica, trgovine, kavarne, notar, frizerji, knjigarna ... Na podlagi tridnevnega štetja prometa pred začasno ureditvijo junija 2020 je bilo ugotovljeno, da se po njej dnevno sprehodi 58 % pešcev, delež avtomobilov je 33 %, delež kolesarjev 7 %, 1 % pa so prispevali preostali prometni udeleženci. Kljub ugotovljenemu razmerju je avtomobilom na ulici namenjeno dvakrat več prostora kot drugim uporabnikom. Infrastrukture za pešce in kolesarje mestoma sploh ni. S poskusom začasne ureditve je Občina želela preizkusiti ukrepe za ustvarjanje varnega in prijetnega uličnega prostora, ki bi v prihodnosti lahko postali stalne rešitve. Koncept je bil preprost: omogočiti bolj varen prihod v šolo in prijetnejše ter zdravju prijaznejše sprehode med mestnim jedrom in območjem nekdanje vojašnice.

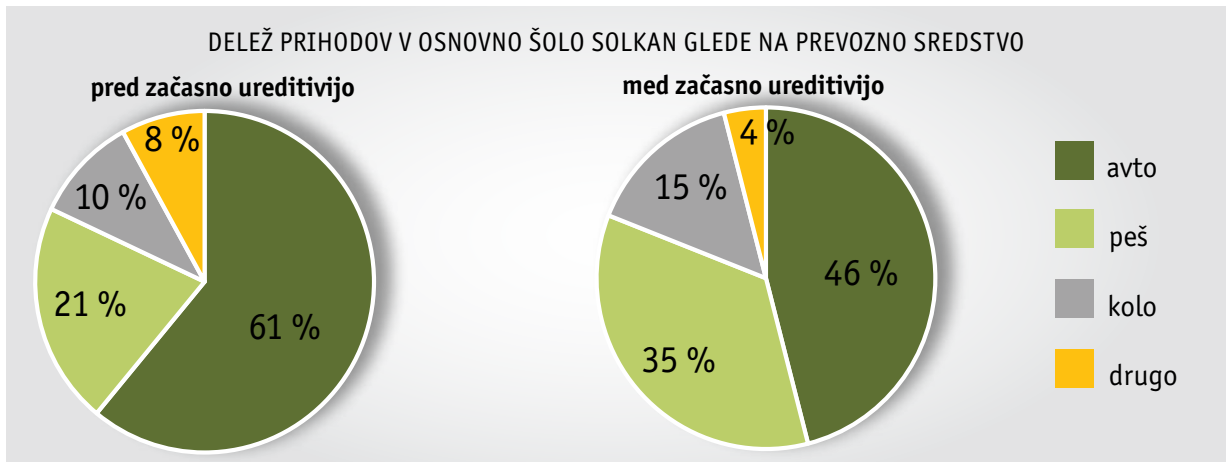
Septembra 2020 je bil del šolske ulice pet sobot zaprt za avtomobile in odprt za ljudi, ko je bil tam v dopoldanskem času raznolik program. Do preostalega dela ulice so stanovalci lahko dostopali z dovolilnicami. Namen sobotnega programa pa ni bil ustvarjanje novega prireditvenega prostora, temveč povabilo k preizkusu drugačne prometne ureditve, da jo lahko ljudje

pozneje tudi ocenijo. V avtomobilaprostih dnevih so se po šolski ulici ljudje na poti iz dopoldanskega nakupa na tržnici, z zelenjavo v košarah, lahko sprehodili po sredi ulice. Pri tem so se lahko ustavili in spregovorili nekaj besed z mimoidočimi, ki jih sicer ne bi srečali, če bi pot med starim mestnim jedrom in tržnico opravili z avtomobilom. Začasna urbana oprema je k preizkusu ulice brez motornega prometa vabila tudi v popoldanskem času. Poleg sobotnih zapor je bila loška šolska ulica en teden tudi brez motornega prometa v jutranji konici, ob začetku pouka tamkajšnje osnovne šole. Starši so otroke, ki jih sicer pripeljejo do vrat osnovne šole, lahko odložili na eni od točk *poljubi in odpelji*, od koder so se lahko sami varno sprehodili do šole. Organiziran je bil *pešbus* – spremstvo odraslih po vnaprej določenih linijah in postajah.

Že v fazi načrtovanja je bil poudarek na vključevanju javnosti, prebivalcev v šolski ulici, predstavnikov lokalnega gospodarstva, Občine in šole, tako učencev kot staršev. Pri izvajanju odprte ulice so se z javnimi razpravami, na terenu in anketiranjem ves čas zbirali odzivi vseh deležnikov. Izkazalo se je, da je bila večini začasna ureditev všeč. Zelo povšeči je bil 67 % otrok (n = 410), 62 % staršev (n = 212) in 56 % pripadnikov splošne javnosti (n = 58), podporo pa so izkazali tudi prebivalci šolske ulice. Anketirani starši so v 81-ih % navedli, da je v okolici šole treba zmanjšati število avtomobilov, 86 % staršev pa so bili ukrepi odprte ulice všeč. Dvema tretjinama anketiranih prebivalcev Škofje Loke je bil ukrep omejevanja prometa zelo všeč. Manj strinjanja z začasnim ukrepom so izrazili lastniki lokalov (n = 22) v šolski ulici, pri čemer sta bila deleža tistih, ki

Slika 3: Šolska ulica v Škofji Loki brez avtomobilov in z enostavno urbano opremo v uporabi (foto: Nela Halilović).





Slika 4: Sprememba v deležih uporabe prevoznih sredstev (modal split) na števnem mestu številka 4 pred uvedbo ukrepa (levo) in med začasno prometno ureditvijo (desno) (vir: Podatki – štetje prometa Solkan 2021).

so odprto ulico dojeli kot popolnoma nepotrebno, in tistih, ki jim je bila zelo všeč, enaka (38 %). V vodstvu šole in na Občini so se po preizkusu strinjali, da jih pozitivni odzivi na odprto ulico zavezujejo, da za šolsko ulico pripravijo nov predlog trajne prometne ureditve, ki bo spodbujal aktivne prihode šolarjev, omogočal hojo in kolesarjenje ter onemogočal tranzitni avtomobilski promet (»Pozitivni odzivi na ... 2020).

Prometni režim v loški šolski ulici se še ni spremenil, prav tako je zaenkrat enaka infrastrukturno. Novo šolsko leto 2022/23 je prineslo nove talne poslikave za umirjanje prometa pred šolo in opozorilo, da si prostor delijo avtomobili in najranljivejši udeleženci v prometu. Začasno so ukiniteli tudi nekaj parkirišč, na katera so namestili visoke grede.

### **Pred prenovo solkanske šolske ulice dvotedenski preizkus drugačne prometne ureditve**

Osnovna šola Solkan je v šolski ulici locirana med nepreglednima in nevarnima križiščema. V tej in okoliških

ulicah je za varno pot v šolo pomanjkljiva infrastruktura. Te ulice so tudi precej prometno obremenjene, še najbolj v konicah pred začetkom in po zaključku pouka. Raziskava ob pripravi mobilnostnega načrta Osnovne šole Solkan leta 2016 je pokazala, da starši približno 40 % otrok pripeljejo v šolo z avtomobilom, čeprav po podatkih šole več kot dve tretjini šolarjev živi na območju, od koder lahko v šolo pridejo peš v manj kot 15-ih minutah. Starši so otroke najpogosteje pripeljali na parkirišče pred šolo, ki je namenjeno parkiranju zaposlenih in odlaganju vrtčevskih otrok. Šolarji, ki jih starši odložijo na avtobusni postaji, in šolarji, ki pridejo v šolo sami ali v družbi vrstnikov, so morali prečkati parkirišče pred vrati šole, kjer ni namenske površine za pešce. Tam je tudi največja zgozstitev avtomobilov, ki obračajo potem, ko so otroke odložili pred vrati šole.

Na pobudo Osnovne šole Solkan in Krajevne skupnosti Solkan se je Mestna občina Nova Gorica odločila pristopiti k načrtovanju prenove šolske ulice. Cilj prenove je izboljšanje raz-

mer za varen prihod v šolo in povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo aktivno, obenem pa zmanjšati število avtomobilov v neposredni bližini šole. S tem želijo vplivati na potovalne učencev in njihovih staršev.

Prve dni septembra 2021 je bilo zato za dva tedna uvedeno območje varnih prihodov v šolo, s katerim so želeli preizkusiti, kaj prinašajo ukrepi drugačne prometne ureditve. Želeli so jih tudi oceniti skupaj z uporabniki prostora (starši, otroci, stanovalci, splošna javnost). Ukrepe začasne prometne ureditve so sestavljali ukinitvev parkirišč pred šolo za zaposlene in dovoz otrok, z izjemo prvošolcev in vrtčevskih otrok, nižja dovoljena hitrost za vožnjo z avtomobilom, ukinjen vozni pas za avtomobile, ki so ga namenili pešcem in kolesarjem, avtobusno postajališče za šolski prevoz na vozišču, točke *poljubi in odpelji*, namenjene odlaganju otrok, in *pešbus*.

Izsledki so pokazali, da so bili z začasno prometno ureditvijo cilji prenove območja pred šolo doseženi. Štetje prometa je razkrilo, da je bilo v





Slika 5: Avtomobilska gneča pred Osnovno šolo Solkan (foto: Dragan Stojkovski).

časučasne prometne ureditve manj otrok pripeljanih z avtomobilom, na šolski ulici pa je bilo več pešcev in kolesarjev. Ljudje so lahko posamezne ukrepe območja varnih prihodov ocenili v anketi, na javni razpravi in prek elektronske pošte. Na podlagi mnenj posamezne ciljne skupine, podatkov in opazovanja strokovne delovne skupine je bila opravljena evalvacija izvedenih ukrepov, nakar so bili pripravljene predlogi za izboljšave bodočih načrtov prenove. V anketah (n = 332) so se ljudje v 60-ih % strinjali, da je bila začasna ureditev šolske ulice v splošnem pozitivna, od tega jih 33 % navedlo, da jim je bila začasna ureditev zelo všeč (Preizkus prometne ureditve ... 2021).

Po preteku dvotedenskega preizkusnega obdobja časne prometne ureditve je del prostora pred šolo ostal namenjen otrokom, saj je bilo 13 parkirnih mest pred šolo za stalno ukinjenih. Ne

le v šolski ulici, temveč na širšem območju šole so omejitve hitrosti trajno znižali na 30 km/h. Za celotno prenovno šolske ulice je bila pripravljena projektna dokumentacija, ki vsebuje vse smiselne ukrepe časne prometne ureditve.

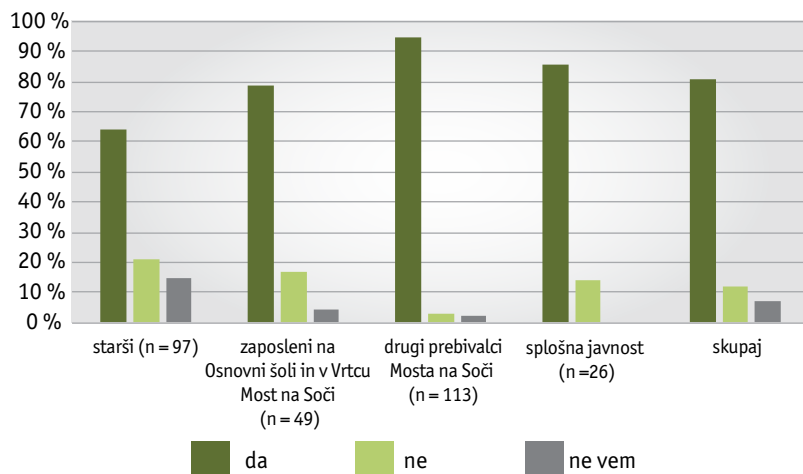
### Na Mostu na Soči dvakrat časno, tretjič trajno, a postopno

Osnovna šola in vrtec na Mostu na Soči sta v starem delu naselja z značilnimi ozkimi ulicami. Velik del otrok prihaja v šolo peš ali s šolskim avtobusom, ki ustavi na avtobusnem postajališču na državni cesti. Kljub temu je že tako omejen prostor pred šolo zasičen z avtomobili tistih, ki otroke pripeljejo pred šolo. To je še posebej očitno v jutranji konici in ob deževnem vremenu. Z novim šolskim letom 2022/23 to ni več mogoče, saj je trajno uveden ukrep »šolska ulica – območje varnih prihodov v šolo«.

Septembra 2020 je Občina Tolmin skupaj z mostarskima osnovno šolo in vrtcem ter tamkajšnjo krajevno skupnostjo prvič preizkusila teden trajajoče časne ukrepe omejevanja motornega prometa pred šolo. Preizkus so ponovili leta 2021, ga podaljšali, merili učinke in beležili mnenja uporabnikov. Evalvacija časne ureditve je pokazala, da starši, zaposleni, krajanje in splošna javnost večinoma podpirajo časno prometno ureditev in se strinjajo z namero, da v prihodnosti iz časne preide v stalno.

Na podlagi rezultatov obeh preizkusov se je Občina Tolmin skupaj z deležniki odločila, da ukrepe uvede stalno. Površina med obema šolskima stavbama je od 1. septembra 2022 namenjena učencem in pešcem, zato je popolnoma zaprta za motorna vozila. V preostalem delu Mosta na Soči promet za imetnike dovolilnic (za dostavo in stanovalce) v jutranji konici poteka enosmerno, s čimer se omeji dostop do šole z avtomobili za starše in tudi parkiranje zaposlenih. Otroci lahko pridejo do šole sami ali v spremstvu prostovoljcev *pešbusa* ali staršev po označeni, varni šolski poti, z začetkom na avtobusni postaji, kjer je tudi območje za odlaganje otrok na točki *poljubi in odpelji*. Uvedena so tudi druga parkirišča v bližini, kjer lahko starši kratkotrajno parkirajo in pospremiti otroka do šole ali vrtca (Z novim šolskim letom ... 2022).

Kljub trajnim ukrepom se je Občina na podlagi izkušenj preizkusov odločila ukrepe uvesti postopno – ponovno s prvimi ukrepi taktičnega urbanizma. Projekt prenove predvideva



Slika 6: Rezultati ankete o podpori trajni ureditvi območja varnih prihodov (n = 471, vir: Analiza ankete o ... 2021).

novo tlakovanje in potopne količke v starem delu naselja, prestavitev avtobusnega postajališča, znižanje hitrosti na državni cesti in ureditev parkirišč. Vse to na občinski ravni pomeni velik finančni zalogaj, spreminjanje pravno-formalnih podlag za njihovo izvedbo pa zahteva veliko časa. To pomeni, da bi se lahko čas do končne izvedbe sprejetih ukrepov zavlekel še za nadaljnjih nekaj let. Nobenega dvoma ni, da bi bilo škoda ne izkoristiti pozitivnih učinkov začasnih ureditev in zagotoviti varno šolsko pot učencem že letos (op. a. 2022). Trajno uvajanje pomeni barvne talne poslikave, ki opozarjajo na prisotnost otrok, potopne količke in ročno zaporo, kar omejuje dostop z avtomobilom. Sistem z dovolilnicami, ki omogočajo dostop na območje v jutranji konici in na parkirišča, je še v testni fazi. Priprava odloka za ureditev parkiranja in stalnega sistema z dovolilnicami bo na podlagi tega enostavnejša, tveganje za konflikte med imetniki dovolilnic pa manjše.

### Sklep

Vse več občin se odloča za gradnjo nove infrastrukture, ki spodbuja trajnostno mobilnost ljudi. Poleg prostorskih sprememb to pomeni spremembe vsakdanjih navad ljudi. To pogosto povzroča konflikte med različnimi uporabniki prostora, kar

za odločevalce pomeni politično tveganje. Pred večjimi posegi v prostor se zato vse bolj uveljavljajo začasni ukrepi, ki ljudem omogočajo, da nove ukrepe preizkusijo in ob pozitivnih izkušnjah postanejo njihovi podporniki. Če imajo priložnost povedati, kaj jim je pri tem všeč in kaj ne, lahko načrtovalci njihove izkušnje uporabijo za izboljšanje novih ureditev.

Zčasni ukrepi omogočajo merjenje učinkov in pridobivanje podatkov za lažje nadaljnje odločanje. Praviloma gre za hitre in poceni ukrepe, ki se jih da razmeroma enostavno prilagoditi na podlagi izkušenj uporabnikov. V tujini je to precej razširjena praksa. Vrh je dosegla vrh s spremembami, ki jih je prinesla pandemija COVID-19.


Predstavljeni slovenski primeri začasnih prometnih ureditev v Škofji Loki, Solkanu in na Mostu na Soči imajo vsak svoje svojske značilnosti. Posploševanje rezultatov začasnih

Slika 7: Trajna omejitev avtomobilov pred Osnovno šolo Most na Soči (foto: Žiga Koren).



prometnih režimov je sicer omejeno, vendar se kaže, da so vse tri občine na razmeroma enostaven in poceni način preizkusila in izmerila, kaj se s prostorom zgodi, če na njem omejimo avtomobilski promet. Večinoma so bili začasni ukrepi ljudem všeč, kar pa ni nujno pravilo. Začasno omejevanje prometa na Rudarski cesti v Velenju je na primer pokazalo, da se ljudje z ukrepi vse prej kot strinjajo. Vendar pa je ravno to najboljši del začasnosti

– Občini Velenje je namreč preizkus pokazal, da bodo morali k prenovi Rudarske ceste pristopiti drugače in bolj premišljeno. Obravnavani primeri kažejo tudi na smiselnost začasnih ukrepov, ne glede na fazo izvedbe prenove. V Škofji Loki je bil definiran le problem, za katerega razrešitev je bila najprej preizkušena ena začasna ureditev, pozneje, z začasnimi taktičnimi ukrepi, pa še ena. V Solkanu je bila ideja prenove že precej dodelana, zato

so bili začasni ukrepi v pomoč pred pripravo projektne dokumentacije za dokončno prenovo. Del ukrepov je presešlo začasnost in so takoj prešli v stalne, čeprav do fizične prenove še ni prišlo. Na Mostu na Soči so pred sprejetjem dokončne, stalne odločitve začasen režim preizkusili dvakrat. Trajnost ukrepov pa ne pomeni tudi takojšnjih infrastrukturnih sprememb, zato so ukrepi taktičnega urbanizma lahko v pomoč tudi tik pred prenovo. 

### Viri in literatura

1. Analiza ankete o začasni parkirni ureditvi na Mostu na Soči. Občina Tolmin, 2021.
2. Bamberg, S. 2006: Is a residential relocation a good opportunity to change people's travel behavior? *Environment and Behaviour* 38-6.
3. Bertolini, L. 2020: From "streets for traffic" to "streets for people": can street experiments transform urban mobility? *Transport Reviews* 40-6.
4. Combs, T. S., Pardo, F. C. 2021a: Shifting streets COVID-19 mobility data: Findings from a global dataset and a research agenda for transport planning and policy. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 9.
5. Combs, T. S., Pardo, F. C. 2021b: Streetplans, Epiandes, MobilityWorks, & Datasketch. The »Shifting Streets« Covid-19 mobility dataset. Medmrežje: [http://pedbikeinfo.org/resources/resources\\_details.cfm?id=5235](http://pedbikeinfo.org/resources/resources_details.cfm?id=5235) (22. 9. 2022).
6. Flowers in Vienna Slow Down Cars and Signal Play Streets 2021. Medmrežje: <https://theurbanactivist.com/idea/flowers-in-vienna-slow-down-cars-and-signal-play-streets/> (22. 9. 2022).
7. Fujii, S., Gärling, T., Kitamura, R. 2001: Change in drivers' perceptions and use of public transport during a freeway closure: Effects of temporary structural change on cooperation in a real-life social dilemma. *Environment and Behavior* 33-6.
8. Halilović, N., Cerar, A. 2020: Kako odpreti ulico za ljudi? Priročnik, IPoP – Inštitut za politike prostora. Ljubljana.
9. Kent, F. 2005: Streets are People Places. Medmrežje: <https://www.pps.org/article/transportationasplace> (21. 9. 2022).
10. Koželj, J. 2013: Nova Slovenska cesta. Prenova glavne ljubljanske ulice. Predstavitev. Medmrežje: <https://www.ljubljana.si/assets/Moja-Ljubljana/Promet/Predstavitev-prenove-Slovenske-ceste-podzupan-MOL-prof-Janez-Kozelj.pdf> (21. 9. 2022).
11. Lydon, M., Garcia, A. 2015: Tactical urbanism: Short-term action for long-term change. Washington.
12. Magnussen, G. 2021: Perceptions of public space during the Covid19 pandemic. Magistrska naloga, Nordic Urban Planning Studies, Roskilde University. Medmrežje: [https://rucforsk.ruc.dk/ws/files/77975783/Master\\_Thesis\\_gintama.pdf](https://rucforsk.ruc.dk/ws/files/77975783/Master_Thesis_gintama.pdf) (21. 9. 2022).
13. Moving around during the Covid-19 outbreak 2020. Medmrežje: <http://www.euro.who.int/en/health-topics/health-emergencies/coronavirus-covid-19/novel-coronavirus-2019-ncov-technical-guidance-OLD/coronavirus-disease-covid-19-outbreak-technical-guidance-europe-OLD/moving-around-during-the-covid-19-outbreak> (2. 6. 2020).
14. OVD together in the right direction 2022. Brošura, Ministrstvo za infrastrukturo.
15. Playing out 2021. Medmrežje: <https://playingout.net/about/playing-story/> (21. 9. 2022).
16. Podatki – štetje prometa Solkan 2021. Strojna, prometna in lesarska šola.
17. »Pozitivni odzivi na Odprto ulico nas zavezujejo, da začnemo razmišljati o dolgoročni prometni preureditvi Šolske ulice« 2020. IPoP – Inštitut za politike prostora. Medmrežje: <https://ipop.si/2020/10/09/pozitivni-odzivi-na-odprto-ulico-nas-zavezujejo-da-zacnemo-razmisljati-o-dolgorocni-prometni-preureditvi-solske-ulice/> (22. 9. 2022).
18. Preizkus prometne ureditve v Solkanu za prenovo Šolske ulice 2021. IPoP – Inštitut za politike prostora. Medmrežje: <https://ipop.si/2021/11/12/preizkus-prometne-ureditve-v-solkanu-za-prenovo-solske-ulice/> (21. 9. 2022).
19. Sarmiento, O. L., Díaz Del Castillo, A., Triana, C. A., Acevedo, M. J., Gonzalez, S. A., Pratt, M. 2017: Reclaiming the streets for people: Insights from Ciclovías recreativas in Latin America. *Preventive Medicine* 103.
20. School streets 2021. Medmrežje: <https://hackney.gov.uk/school-streets> (21. 9. 2022).
21. Senger, M., Giesch, M., Fischer, W. 2021: Temporary Street transformation as an intervention for more people friendly environments in cities: a contribution within the frame of tactical urbanism. *Acta Geobalkanica* 7-4.
22. Slovenska cesta 2021. Prostoroz. Medmrežje: <https://www.prostoroz.org/projekti/slovenska-cesta> (21. 9. 2022).
23. Škafar Božič, A. 2021: Dnevna mobilnost potnikov. Medmrežje: <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/10324> (21. 9. 2022).
24. Šolska ulica 2021. IPoP – Inštitut za politike prostora. Medmrežje: <https://ipop.si/solska-ulica/> (21. 9. 2022).
25. Velkavrh, Z. 2017: Zaženi se: hitreje, lažje in ceneje do boljšega mesta. Delo. Medmrežje: <https://old.delo.si/znanje/izobrazevanje/zazeni-se-hitreje-lazje-in-ceneje-do-boljsega-mesta.html> (21. 9. 2022).
26. Wrighton, S. 2017: Playing streets in Vienna. Medmrežje: <https://www.metamorphosis-project.eu/case-studies/playing-streets-vienna.html> (21. 9. 2022).
27. Začasna ureditev Slovenske ceste je stala 120 tisočakov 2013. Medmrežje: <https://old.delo.si/novice/ljubljana/zacasna-ureditev-slovenske-cestje-stala-120-tisocakov.html> (22. 9. 2022).
28. Z novim šolskim letom bo v starem delu Mosta na Soči območje varnih prihodov v vrtec in šolo 2022. IPoP – Inštitut za politike prostora. Medmrežje: <https://ipop.si/2022/08/26/z-novim-solskim-letom-bo-v-starem-delu-mosta-na-soci-obmocje-varnih-prihodov-v-vrtec-in-solo> (22. 9. 2022).



## Nursultan po treh letih ponovno Astana

Z jezikoslovnega vidika imajo zemljepisna imena različne vloge. Hrvaški akademik Šimunović (2009) loči med nominativno (poimenovalno), identifikacijsko, diferenciacijsko (razločevalno, razlikovalno), konotativno (označevalno), socialno, emotivno (čustveno), deskriptivno (opisno), ideološko in drugimi.

Nekatere od teh vlog so neposredno povezane tudi s spreminjanjem zemljepisnih imen. Ideološka je pri tem med najpomembnejšimi. To nam je dobro poznano tudi iz domačih logov. Po končani drugi svetovni vojni in revoluciji je komunistična oblast v Sloveniji spremenila številna imena naselij. Nekatera so izgubila le svojo »svetost« (na primer naselje Sveti Andrej je bilo leta 1955 preimenovano v Andrej nad Zmincem), druga so bila popolnoma spremenjena (na primer naselje Sveta Barbara je bilo leta 1955 preimenovano v Vinski Vrh pri Šmarju, Sv. Lucija ob Soči pa je bila preimenovana v Most na Soči) (Gabrovec in Urbanc 2005).

Pri nas so bila številnih preimenovanj deležna tudi ulična imena. Geršič in Kladnik (2016) ugotavljata, da je bilo v Ljubljani preimenovanih 288 ulic (nekatere večkrat, ena izmed njih celo 6-krat), od tega je bilo 45 % preimenovanj ideološko motiviranih. Do prve ideološke spremembe je prišlo že leta 1876, ko so tedanjo Nemško ulico preimenovali v Križevniško, kot se imenuje še zdaj. Čeprav gre navzven le za kozmetični imenski popravek poimenovanja po Nemškem viteškem

redu v poimenovanje po njihovi sopomenki križevniški red, je bil iz imena vseeno odstranjen za Slovence moteč nemški pridih. Leta 1918 je bil na primer Cesarja Jožefa trg preimenovan v Trg kralja Petra I., a je bilo preimenovanje že naslednje leto preklicano. Podobna preimenovanja so se dogajala tudi v naslednjih desetletjih.

Preimenovanje ulic kot posledica politične spremembe oblasti je bilo prvič opaženo v času francoske buržoazne revolucije (Azaryahu 1997). Osrednji trg v Parizu, ki ga je načrtoval Ange-Jacques Gabriell in so ga zgradili 1755, je bil v času nastanka po tedanjemu kralju Ludviku XV. poimenovan Place Louis XV. Revolucija leta 1793 je kralja stala prestola, spremenjeno pa je bilo tudi ime trga, ki so ga preimenovali v Place de la Révolution. Leta 1795 je nova vlada trg preimenovala v Place de la Concorde. Po padcu Napoleona leta 1814 je bil trg ponovno poimenovan po Ludviku XV., leta 1826 pa so ga poimenovali po njegovem nasledniku Ludviku XVI. Po Julijski revoluciji leta 1930 je ponovno prišlo v veljavo ime Place de la Concorde, ki je še vedno aktualno (Hillairet 2017). Francoska revolucija je tako postala zgled za preimenovanje ulic, kar je postalo skupna značilnost velikih sprememb v političnih režimih in s tem na nek način »revolucionarni obred« (Azaryahu 1997), s katerim se na svojstven način izrazi zmago slavje novega režima nad poraženci (Azaryahu 1996).

Zanimivemu ideološkemu oziroma političnemu vpletanju v spreminjanje

zemljepisnih imen smo v zadnjem času priča tudi v primeru kazahstanske prestolnice. Kazahstan je etnično pestra država v osrednji Aziji, ki s svojim skrajnim zahodnim delom sega tudi na ozemlje Evrope. Samostojnost in neodvisnost je razglasila leta 1991, ob razpadu Sovjetske zveze.

Ime države je sestavljeno iz starodavne turške besede qaz v pomenu 'potepanje', kar zrcali nomadsko kulturo Kazakov, perzijska pripona ostan pa pomeni 'dežela' ali 'kraj'. Tako lahko ime Kazahstan dobesedno prevedemo kot Dežela potepuhov ali Dežela nomadov (Kladnik in Perko 2013; Online etymology dictionary 2022).

Med letoma 1929 in 1997 je bila kazahstanska prestolnica mesto Alma-Ata oziroma Almaty (Encyclope-

dia Britannica 2022). 10. decembra 1997 pa je novo glavno mesto postalo Mesto Akmola, ki se je kmalu zatem preimenovalo v Astano. Razlogov za premestitev prestolnice je bilo več. Mesto Almaty se je soočalo z veliko prenaseljenostjo (še vedno je po številu prebivalcev največje mesto v državi), lega na skrajnem jugu države je onemogočala njegovo širitev in sodoben urbani razvoj, prometni zastoji so postali stalnica, okoljske razmere so se zelo poslabšale. Astana pa je imela obsežno urbano območje, ima odlično geostrateško lego, saj je locirana v središču Evrazije in tudi znotraj Kazahstana bolj središčno kot Almaty. Tod se križajo poti iz Sibirije v osrednjo Azijo in iz Kitajske v Evropo. Blizu Astane je več pomembnih gospodarskih središč, mesto je imelo tudi dober demografski potencial,

razvito prometno infrastrukturo in ugodno okolje (Capital of Kaszahstan 2022). Novo glavno mesto pa je bila tudi zamisel tedanjega predsednika, ki je Kazahstan želel prikazati kot sodobno državo.

Mesto Astana se je prvotno imenovalo Akmola. Ustanovljeno je bilo leta 1830 kot kozaška utrdba. Teorij o nastanku imena je več. Po eni od njih naj bi mesto dobilo ime po apnenčastem griču bele barve. Bizantinski zgodovinar Prokopij trdi, da so Huni visok hrib oziroma trdnjavo na njem imenovali Mole. Ime bi lahko pomenilo tudi 'belo sveto mesto' ali 'belo obilje'. Poimenovanje naj bi izhajalo iz obilice mesa in mlečnih izdelkov (kumisa, ajrana, kurta, šubata in drugih), ki so bili tu na voljo zaradi pomembnega trgovskega centra in živalskega sejma (From Bozok to a ... 2022).

*Slika 1: Trdnjava Akmolinsk je označena tudi na zemljevidu Azija v Atlantu, najstarejšem atlasu sveta v slovenskem jeziku, ki ga je priredil Matej Cigale. Zemljevid Azija je izšel leta 1871.*



Utrdba pa ni bila ustanovljena na dotlej še nenaseljenem območju. Že v srednjem veku je bila na območju sedanje prestolnice postavljena vojaška utrdba. To, nekdanje stepno območje, je namreč prečkala Velika svilna pot. Ta utrdba se je imenovala Bozok. Ime izhaja iz turške besede boz v pomenu 'nedotaknjena zemlja', 'deviška prst' oziroma 'pernata trava' (From Bozok to ... 2022).

Leta 1832 je naselje Akmola dobilo mestne pravice in bilo preimenovalo v Akmolinsk (Pospelov 1993). V takšni imenski obliki (Trdnjava Akmolinsk) najdemo ime zapisano tudi v Cigletovem Atlantu, prvem atlasu sveta v slovenskem jeziku (slika 1).



Slika 2: Spreminjanje imena kazahstanske prestolnice skozi zgodovino.

Leta 1954 je območje severnega Kazahstana postalo del tako imenovane Kampanje o neobdelani zemlji. S to akcijo je takratni predsednik Sovjetske zveze Nikita Hruščov to pokrajino želel spremeniti v drugo najpomembnejše območje za pridelavo žita v državi. Oblikovali so okraj Celinniy, ki je združeval 5 regij severne kazaške oblasti, njegovo glavno mesto pa je postal Akmolinsk. 14. marca 1961 je Hruščov predlagal, da se ime Akmolinsk spremeni, saj bi novo ime moralo odlikovati novo vlogo regionalne prestolnice. 20. marca istega leta je Vrhovni sovjet Kazaške socialistične republike Akmolinsk preimenoval v **Celinograd**. Ime izhaja iz ruske besede *целина* oziroma romanizirano celina, ki označuje nerazvita, redko poseljena, visokorodovitna zemljišča, pogosto prekrita s černoziomom (MacWilliam 1994; Brummel in Olenyuk 2018; Great Soviet Encyclopedia 2022).

Po razpadu sovjetske zveze je bil Celinograd ponovno preimenovan v **Akmolo** (From Bozorok to ... 2022).

10. decembra 1997 je bila Akmolá določena za novo glavno mesto Kazahstana, 6. maja 1998 pa je bila preimenovana v **Astano**. Ime v kazaščini pomeni 'glavno mesto' (The history of ... 2013).

Ko je leta 2019 dolgoletni državni voditelj Nursultan Nazarbajev sestopil z

oblasti, je novi predsednik Kasim-Žomart Tokajev predlagal, da se glavno mesto v čast prvemu predsedniku države preimenuje v **Nursultan**. Preimenovanje je bilo izvedeno 23. marca 2019 in Astana je postala Nursultan (Kazahstan prestolnico ... 2019).

Kljub Tokajevi napovedi, da bo mneneje Nazarbajeva imelo poseben, lahko bi rekli prednostni pomen pri razvoju in strateških odločitvah države, njuno zaveznitvo ni dolgo trajalo. Novi predsednik se je začel postopoma oddaljevati od svojega predhodnika, sprožil vrsto demokratičnih reform in določil nekatere nove politične standarde. Njegov politični in ideološki odmik od predhodnika lahko razumemo tudi v kontekstu ponovnega

preimenovanja prestolnice. Leta 2022 se je namreč Nursultan znova preimenoval v **Astano** (Nursultan tudi uradno ... 2022).

Zdajšnja kazahstanska prestolnica je bila torej (če zanemarimo srednjeveško utrdbno Bozok) že šestkrat preimenovana. Opazimo lahko, da so bile različne funkcije zemljepisnih imen, kot jih omenja Šimunovič (2009), povod za različna preimenovanja, zadnja pa lahko brez slehernega dvoma uvrstimo v kategorijo ideološko-političnih preimenovanj.

**Matjaž Geršič,**

*doktor geografskih znanosti,*

*znanstveni sodelavec ZRC SAZU,*

*Geografski inštitut Antona Melika*

Slika 3: Središče Astane s stolpom Baiterek, simbolom neodvisnosti Kazakov (vir: UDMURD, ADOBE STOCK).





## Viri in literatura

1. Azaryahu, M. 1996: The power of comemorative street names. *Environment and Planning D: Society and Space* 14-3.
2. Azaryahu, M. 1997: German reunification and the politics of street names: the case of East Berlin. *Political Geography* 16-6.
3. Brummel, P., Oleynik, M. 2018: Kazakhstan. Chalfont Saint Peter.
4. Capital of Kaszakhstan, 2022. Medmrežje: <https://web.archive.org/web/20210415101634/https://samarkandtours.com/kazakhstan/nursultan/> (3. 10. 2022).
5. Encyclopedia Britannica 2022. Medmrežje: <https://www.britannica.com/place/Almaty-Kazakhstan> (3. 10. 2022).
6. From Bozok to a Modern Capital: the Long Journey Astana has Made Thus Far. Medmrežje: <https://e-history.kz/en/news/show/7144/> (3. 10. 2022).
7. Gabrovec, M., Urbanc, M. 2005: Krajevna imena: poligon za dokazovanje moči in odraz lokalne identitete. *Geografski vestnik* 77-2.
8. Geršič, M., Kladnik, D. 2016: Street-name changes in Ljubljana. Place-name changes: proceedings of the Symposium in Rome, 17-18 November 2014. Hamburg.
9. Great Soviet Encyclopedia 2022. Medmrežje: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/bse/148515/%D0%A6%D0%B5%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B0> (3. 10. 2022).
10. Hillairet, J. 2017: *Connaissance du Vieux Paris*. Paris.
11. Kazakhstan prestolnico Astano preimenoval v Nursultan 2019. Medmrežje: <https://www.rtv slo.si/svet/azija-z-oceanijo/kazahstan-prestolnico-astano-preimenoval-v-nursultan/483186> (3. 10. 2022).
12. Kladnik, D., Perko, D. 2013: Slovenska imena držav. Ljubljana.
13. MacWilliam, I. 1994: In Virgin Lands, a Dream Ends. *The Moscow Times*. Medmrežje: <https://web.archive.org/web/20150114232557/http://www.themoscowtimes.com/sitemap/free/1994/4/article/in-virgin-lands-a-dream-ends/213516.html> (3. 10. 2022)
14. Nursultan tudi uradno znova Astana, predsednik omejen na le en mandat, 2022. Medmrežje: <https://www.rtv slo.si/svet/azija-z-oceanijo/nursultan-tudi-uradno-znova-astana-predsednik-omejen-na-le-en-mandat/640761> (3. 10. 2022).
15. Online etymology dictionary 2022. Medmrežje: [https://www.etymonline.com/word/Cossack?ref=etymonline\\_crossreference](https://www.etymonline.com/word/Cossack?ref=etymonline_crossreference) (3. 10. 2022).
16. Place de la Concorde 2022. Medmrežje: [https://en.wikipedia.org/wiki/Place\\_de\\_la\\_Concorde](https://en.wikipedia.org/wiki/Place_de_la_Concorde) (3. 10. 2022).
17. Pospelov, E. M. 1993: Imena gorodov: včera i segodnja. (1917–1992). 'Toponimičeskij slovar'. Moskva.
18. Šimunović, P. 2009: Uvod v hrvatsko imenoslovje. Zagreb.
19. The history of Astana 2013. Medmrežje: <https://web.archive.org/web/20141007033517/http://astana.gov.kz/en/modules/material/42> (3. 10. 2022).

## Preteklost in prihodnost - 16. bienalni simpozij in monografija GIS v Sloveniji

27. 9. 2022, Atrij ZRC SAZU (Ljubljana)

Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU je v sodelovanju z Oddelkom za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani, Fakulteto za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani, Zvezo geografov Slovenije in Zvezo geodetov Slovenije konec septembra v Atriju ZRC SAZU organiziral 16. bienalni simpozij Geografski informacijski sistemi v Sloveniji. Letošnji simpozij je bil tudi jubilejni, saj je od organizacije prvega minilo 30 let, zato so na srečanju poseben poudarek namenili tudi obletnici simpozija. Program dogodka je bil podaljšan za eno sekcijo predstavitev referatov, skupno je prispevke predstavilo 12 avtorjev. Na dogodku se je srečalo približno 70 raziskovalcev, strokovnjakov, pedagogov, uporabnikov in proizvajalcev geografskih informacijskih sistemov iz cele Slovenije. Predstavili so najnovejšo stanje na tem področju, se ozrli v prihodnost razvoja geografskih informacijskih sistemov, izmenjali izkušnje ter vzpostavili nove in utrdili že utečene strokovne vezi. Obletnico simpozija pa so zaznamovali s podelitvijo nagrad Zlati kompas za uspešno 30-letno delo na področju GIS-ov. Prejela sta jo dr. Marko Krevs in dr. Drago Perko. Oba nagrajenca sta edina, ki sta soorganizirala vse dosedanje simpozije od prvega leta 1991, dr. Perko pa je tudi ustanovitelj zbirke GIS v Sloveniji, v kateri je doslej v 16 monografijah izšlo že 425 poglavij, ki so jih pripravili strokovnjaki najrazličnejših področij. Simpozij so sklenili z druženjem ob torti in šampanjcu.

Po tradiciji je ob simpoziju izšla tudi monografija z naslovom *Preteklost in prihodnost*. V njej je na 349 straneh zbranih 27 prispevkov. Njihovi avtorji prihajajo z različnih strokovnih področij, kot so geografija, geomorfologija, geologija, naravne nesreče, ekologija, geodezija, promet, telekomunikacijska infrastruktura, kulturna dediščina, daljinsko zaznavanje in druga. Prav tako so si med seboj različni prispevki, ki jih, z izjemo prvega, lahko razdelimo na več vsebinskih sklopov. Devet jih je usmerjenih v fizičnogeografske vsebine, pomemben sklop predstavljajo vsebine na temo mobilnosti, ostali prispevki pa so z zelo različnih vsebinskih področij.

Prvi prispevek v zbirki analizira vse dosedanje monografije. Avtorji ugotavljajo, da je bilo v vseh knjigah, razen v drugi, več znanstvenih kot preglednih prispevkov, razmerje med teoretičnimi in aplikativnimi prispevki pa se je med posameznimi knjigami bolj izrazito spreminjalo. Glede na vsebinska področja v zadnjih letih narašča število prispevkov na temo prostorskih in prostorsko-časovnih analiz, modeliranja in simulacij, prostorskih podatkov in geoinformacijskih projektov, manj pa je vsebin s področij aplikacije GIS-ov, lokacijskih storitev, daljinskega zaznavanja, naravnih virov in vplivov na okolje. Tematik izobraževanja ter GIS-ov v e-upravljanju in e-poslovanju pa v zadnjem obdobju sploh ni več.

Dva prispevka fizičnogeografskega sklopa obravnavata geomorfologijo kraškega reliefa. Prvi predstavlja uporabo semivariogramov za določanje anizotropnih lastnosti kraškega površja. Nakazujejo tako stopnjo anizotropije na podlagi digitalnega modela reliefa kot tudi smer, v kateri se površje najbolj spreminja. V drugem prispevku so prikazani rezultati kombinacij metod terestričnega in letalskega 3D laserskega skeniranja ter strukturno-geološkega kartiranja jame in površja za določanje geomorfoloških in hidrogeoloških povezav med jamo Polina peč in nadležnimi vrtačami. Sledi poglavje o zasnovi in izvedbi modela RUSLE pri modeliranju vodne erozije tal v Sloveniji ter prispevek Slovenije pri izdelavi Globalne karte erozije tal FAO. V naslednjem prispevku so se avtorji osredotočili na študijo ocene vezave organskega ogljika v tla kmetijskih zemljišč Slovenije za obdobje 2020–2040. Ocene bodo omogočile boljše vsebinsko in prostorsko usmerjanje ukrepov trajnostne kmetijske pridelave. Monografija se nadaljuje s prispevkoma na temo plazenja. Prvi se osredotoča na to, kako bo sezonskost padavin vplivala na zemeljske plazove do sredine 21. stoletja, drugi, ki temelji na kombiniranju različnih spremenljivk analize reliefnih značilnosti, pa na določanje potencialnih območij proženja snežnih plazov. V naslednjem prispevku je predstavljena povezanost spektralnih vrednosti satelitskih posnetkov in meritev pri spremljanju vodnega potenciala v vinogradih. Sledi prispevek na temo izračuna višinske razlike do najbližjega vodotoka na podlagi normaliziranega digitalnega modela višin (HAND),

ki je bil prvotno razvit za kartiranje poplavne ogroženosti, uporaben pa je tudi pri napovedovanju suše, erozije prsti in določanju virov podzemnih voda. V zadnjem prispevku fizičnogeografskega sklopa je predstavljena uporaba polavtomatske metode zaznavanja vrtač za določanje morfoloških in morfoloških značilnosti tistih vrtač, kjer so evrazijski risi ulepili parkljarje.

Sledi sklop šestih poglavij, ki obravnavajo mobilnost v širšem pomenu besede tako z vidika procesa kot z

vidika infrastrukture. V prvem prispevku se avtorji osredotočajo na analizo funkcionalnih regij srednješolske mobilnosti, ki so jih opredelili kot območja posplošitve tokov mobilnosti srednješolcev med občinami njihovega stalnega prebivališča in srednješolskega izobraževanja. Sledi prispevek, v katerem avtorji predstavljajo spletno GIS aplikacijo za vodenje evidence prometne signalizacije državnih cest – WEPS, ki omogoča dosledno evidenco sprememb prometne ureditve in zamenjave prometne signalizacije. V naslednjem prispevku avtorji

*Slika 1: 1) Pozdravni nagovor dr. Ota Lutharja, direktorja ZRC SZAU (foto: Igor Lapajne); 2) Predavanje Klemna Čotarja na temo samodejne klasifikacije oblaka točk (foto: Špela Čonč); 3) Predavanje Mateje Breg Valjavec o določanju geomorfoloških in hidrogeoloških povezav med vrtačami in jamo Polina peč s 3D laserskim skeniranjem (foto: Špela Čonč); 4) Dobitnika nagrade Zlati kompas, dr. Drago Perko in dr. Marko Kreus, med rezanjem slavnostnih tort (foto: Špela Čonč).*



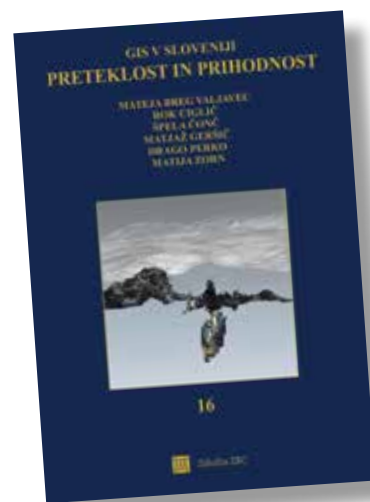
primerjajo dostopnost postajališč javnega potniškega prometa na podlagi metode zračne razdalje in metode na podlagi prometnega omrežja. Ugotovljajo, da prva metoda močno preceni dejansko dostopnost postajališč, in predlagajo uporabo metode, ki temelji na podlagi prometnega omrežja. Rezultati naslednje študije, ki predstavlja uporabo GIS orodij pri analizi pokritosti Slovenije s polnilnimi postajami za električne avtomobile, lahko pripomorejo pri prostorskem načrtovanju umeščanja polnilnih postaj v prostor. V naslednjem prispevku je predstavljena geoinformacijska podpora kvantitativni kategorizaciji planinskih poti in ugotavljanju nevarnih odsekov v visokogorju, kjer bi bilo smiselno namestiti dodatna varovala. V zadnjem poglavju iz sklopa mobilnosti avtorji za območje celotne Evrope analizirajo mobilnost študentov programa *Marie Skłodowska-Curie action*.

Preostalih 11 prispevkov tematsko spada v zelo različna vsebinska področja. V prvem prispevku tega sklopa je predstavljen model kakovosti življenja v Sloveniji kot bolj celovita alternativa dosedanjemu ugotavljanju razvitosti območij, ki temelji na ekonomskih vidikih razvoja. Zanimiva sta tudi prispevka o izdelavi kart pokritosti mobilnega omrežja 4G, ki prikazujejo pokritost Slovenije z mobilnim signalom posameznega operaterja, ter uporabnosti telematike in GIS-ov v zavarovalništvu na primeru mobilne aplikacije DRAJV, ki temelji na oceni tveganja voznih navad posameznika. Sledi prispevek o geodetski izmeri, digitalizaciji rapalske meje in preseku

s historičnim ter aktualnim stanjem zemljiškega katastra. V naslednjem prispevku je predstavljen pregled in razvoj geografskih informacijskih sistemov na Geodetski upravi Republike Slovenije, od njihovih začetkov, uporabe v sedanjosti do načrtovane uporabe v prihodnosti. Avtorici naslednjega prispevka predstavljata zbirko topografskih podatkov, ki se vodi v obliki državnega topografskega modela v merilu 1 : 5000. Sledi prispevek o spletni aplikaciji Flai.ai, ki uporabniku omogoča uvoz lastnih podatkov lidarskega oblaka točk, njihov pregled, samodejno klasifikacijo, filtriranje in izdelavo modelov površja. V luči aktualne energetske krize je zanimiv prispevek, v katerem avtorji analizirajo orientacijo streh stavb v Sloveniji, kar je eden ključnih podatkov za izračun realnega potenciala postavitve sončnih elektrarn. Ugotovili so, da bi lahko zadostile za 70 % sedanje proizvodnje električne energije v Sloveniji. Avtorja naslednjega prispevka obravnavata klasifikacijo pokrovnosti z uporabo globokega učenja na časovnih vrstah podatkov PlanetScope. V predzadnjem prispevku avtorji analizirajo potencialno uporabnost zbiranja prostovoljnih fotografij topografskih sprememb za zajem vektorskih podatkov in/ali pridobitev atributnih podatkov, v zadnjem pa je predstavljena uporabnost GIS orodij pri standardizaciji zemljepisnih imen s poudarkom na hidronimih.

Monografija torej razkriva zelo raznolike vidike in uporabnost geografskih informacijskih sistemov na področju številnih strok. Spodbudno je, da v Sloveniji uporaba GIS-ov vztrajno

narasča, tudi na nekaterih doslej manj zastopanih področjih, kot so zgodovina, ekologija, zavarovalništvo, mobilna tehnologija in še nekatera.



Knjiga je na voljo v tiskani obliki, v digitalni pa na spletni strani: <https://doi.org/10.3986/9789610506683>.

Več o ostalih monografijah iz knjižne zbirke GIS v Sloveniji pa lahko najdete na spletnem naslovu: <https://giam.zrc-sazu.si/sl/publikacije/gis-v-sloveniji#v>

*Špela Čonč, asistentka ZRC SAZU, Geografski inštitut Antona Melika*





## Program dogodkov Ljubljanskega geografskega društva - pomlad 2023

JANUAR	24.	POTOPISNO PREDAVANJE: Iraški Kurdistan: pozabljen narod	Benjamin Zupančič
FEBRUAR	19.	POHODNA EKSKURZIJA: Etapa #12: Vrčice – Podturn pri Dolenjskih Toplicah	dr. Matej Gabrovec
	21.	POTOPISNO PREDAVANJE: Palestina – kontrasti življenja pod okupacijo	Lovro Jecl, Vanja Dobrijevič
MAREC	22.	KRATKA EKSKURZIJA (ponovitev): Muslimanski kulturni center Ljubljana	MKC Ljubljana
	19.	POHODNA EKSKURZIJA: Etapa #13: Podturn pri Dolenjskih Toplicah– Straža	dr. Matej Gabrovec
APRIL	21.	POTOPISNO PREDAVANJE: Kjer je prijaznost doma: od zelenih pustinj do turkičnih mavzolejev severne Kirgizije in Uzbekistana	Job Stopar
	1.	EKSKURZIJA: Arheološko Novo mesto in poznoantični Gorjanci	dr. Borut Križ
	6.	KRATKA EKSKURZIJA: Reliefne značilnosti Rašice	Sašo Stefanovski
	11.	GEOGRAFSKI VEČER: Toplotni otok v Ljubljani	dr. Matej Ogrin
	16.	POHODNA EKSKURZIJA: Etapa #14: Straža – Mirna Peč	dr. Matej Gabrovec
MAJ	18.	POTOPISNO PREDAVANJE: Na študij v New York	Tina Škorjanc
	9.	GEOGRAFSKI VEČER: Triglavski ledenik in nove ugotovitve na temelju ledeniških meritev in raziskav	mag. Miha Pavšek
	13.	EKSKURZIJA: Povojna Koper in Ankaran	dr. Neža Čebrov Lipovec, mag. Tim Mavrič
	21.	POHODNA EKSKURZIJA: Etapa #15: Mirna Peč – Slovenska vas	dr. Matej Gabrovec
JUNIJ	27.	EKSKURZIJA: Jezik, pokrajina, spomin: Po poteh romanov Dušana Šarotarja Biljard v Dobrayu in Zvezdna karta	Dušan Šarotar, Jana Ozimek
	6.	KRATKA EKSKURZIJA: Čebelja pot v Ljubljani	Dominika Koritnik Trepel
	18.	POHODNA EKSKURZIJA: Etapa #16: Slovenska vas - Sopota	dr. Matej Gabrovec

Za več informacij obiščite spletno stran [www.lgd-geografi.si](http://www.lgd-geografi.si), kjer najdete tudi povezave do prijavnih obrazcev za ekskurzije.

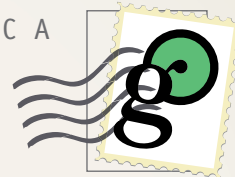
**Strategija razvoja turizma v destinaciji Bela krajina je bila že izdelana že leta 2017, vendar ne obsega njegove prostorske komponente. Na podlagi prostorske analize regije in analize turizma je bil izdelan nov sintezni koncept, ki obsega tri možne scenarije razvoja, karta zasnove prostorskega razvoja turizma v Beli krajini in 19 ukrepov ...**

**... v naslednji številki Geografskega obzornika.**

*Foto: Klemen Beličič*



G E O G R A F S K A   R A Z G L E D N I C A



Polhograjski Dolomiti na severu mejijo  
na Škofjeloško hribovje in nudijo številne  
pohodne in kolesarske poti.

*Foto: Dejan Cigale*

---

---

