

vi prsti. Prav ti dejavniki so zlasti v preteklosti, pa še sedaj vplivali na življenje v Idriji. Nazorno so opisane posamezne mikroregije ter temeljne družbenogeografske poteze občine, kjer se kaže izrazita dvojnost med razvojno propulzivnostjo dolinskega dela in razvojnim zaostajanjem hribovskih območij v občini. Pri prostorskem razvoju občine se poskuša iskati posebnosti glede na poselitveni vzorec. Občina namenja velik poudarek vrednotenju in izkoriščanju naravnih in kulturnih danosti. Zato posamezni prispevki razčlenjujejo vrste enih in drugih ter možnosti njihove uporabe v prid prebivalcem in njihovi promociji. Nekaj prispevkov opredeljuje demografsko sestavo, katere glavni problem predstavlja staranje prebivalstva, ter podaja sliko stanja gospodarstva in smernice gospodarskega razvoja. Posamezni avtorji poudarjajo pomen velikega turističnega potenciala na turističnih kmetijah kot priložnost za razvoj trajnostne turistične dejavnosti, pomen kulturne pokrajine, ustvarjalne kulture mladih ter idrijskih čipk. Del idrijske zgodovine predstavljata članka o opisu zgodovinske podobe Idrije v prvi polovici 20. stoletja ter kartografske podobe iz časa cesarja Jožefa II. Zaradi reliefne razgibanosti sta dober vir informacij tudi opisa prometne dostopnosti občine ter nevarnosti plazov in njihovih posledic.

Želja Občine Idrija je določiti smernice nadaljnega razvoja občine, izboljšati kakovost bivanja svojemu prebivalstvu ter utrditi njeno prepoznavnost v svetu. Velika odlika je, da so se tega lotili preudarno, načrtno in postopno. Niso se zadovoljili le s svojimi pogledi in idejami, ampak so le-te prenesli v širše družbeno okolje, s pomočjo katerega bodo zagotovljeni trdnější in kvalitetnejši temelji njihovega razvoja.

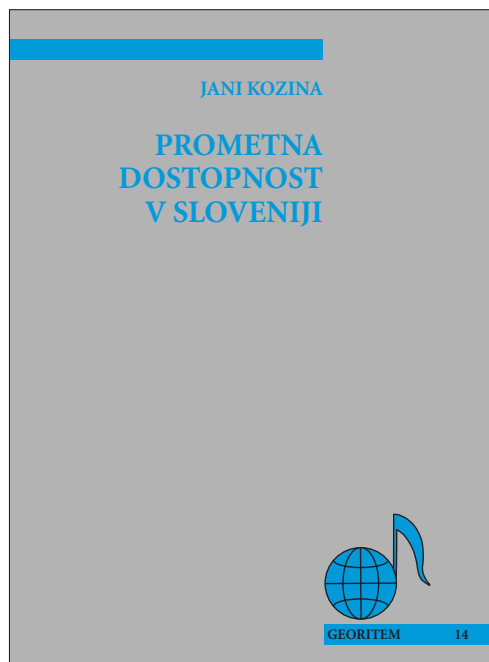
Primož Gašperič

Jani Kozina:

Prometna dostopnost v Sloveniji

Georitem 14

Ljubljana 2010: Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU, Založba ZRC, 88 strani, 10 preglednic, 38 slik, ISBN 978-961-254-235-1



V sodobnosti se vedno pogosteje razglablja o različnih oblikah družbene učinkovitosti. V ospredje stopajo zlasti raziskave, ki poskušajo preučiti povezanost med temeljnimi prvinami družbene (ne)uspešnosti. Mednje v zadnjem obdobju sodijo zlasti raziskave o funkcionalni povezanosti gospodarske strukture, infrastrukturne opremljenosti (dostopnosti), izobrazbene ravni prebivalstva ter raziskave o inovacijskih lastnostih družbe kot poglavitnih razvojnih dejavnikov.

Prometnogeografske razmere so prav tako pogosto razlog regionalnim disparitetam, ki jih mozaično sestavljajo posamezna pokrajinska območja z različno stopnjo prometne dostopnosti in hitrostjo preobrazbe strukturnih ter socialno ekonomskih sprememb. Gospodarski učinki so pomembno odvisni od prometne dostopnosti oziroma kvalitete razpoložljive infrastrukture. Le-ta sicer vsebuje celokupni *social overhead capital* in se jo običajno deli na socialno (družbeno) infrastrukturo (npr. omrežje zdravstvenih, izobraževalnih, kulturnih ... ustanov), tehnično infrastrukturo (npr. sistem prometnih, telekomunikacijskih, energetskih, oskrbnih ... dejavnosti) in institucionalno infrastrukturo (npr. upravno – pravni okvirni pogoji). Infrastruktura pomaga gospodarstvu pri varčevanju proizvodnih stroškov (predvsem transportnih in transakcijskih) in določa produktivnost in učinkovitost v družbi.

Poučen primer so prizadevanja pri izgrajevanju omrežja transportnih koridorjev, ki imajo daljnosežne posledice za razvoj omrežja mestnih regij kot razvojnih generatorjev s razširitvijo njihovih gravitacijskih zaledij. Mestne regije tako postajajo poligon prestrukturiranja družbenih procesov, kjer se ekonomska, politična, socialna in kulturna preobrazba najbolj vidno odražajo v spremembah urbanih in regionalnih ekonomij. S tem se spreminja tudi raven prostorskih interakcij. Z njimi se oblikujejo nove možnosti za mrežno povezovanje in spremenjeno paradigmo regionalne politike, ki je čedalje bolj povezana s skrbjo za pospeševanje ugodnega gospodarskega vzdušja (npr. za človeški in socialni kapital), s ponudbo privlačnih lokacij za naseljevanje, s širjenjem ponudbe materialne in nematerialne infrastrukture ... Prometna dostopnost ima tako vzajemne in obojestranske učinke na aglomerativnost (oblikovanje mestnih regij) in gospodarske aktivnosti. V teh pogojih so se mesta – kot razvojni generatorji – prisiljena prilagajati spremenjenim silnicam, ki spodbujajo konkurenčnost.

Knjiga je razdeljena na več delov. V uvodnem poglavju so najprej predstavljena teoretska izhodišča, kjer ob opredelitvi pojma dostopnosti avtor pojasnjuje njegovo povezavo s policentričnim razvojem kot temeljnim konceptom prostorskega razvoja Slovenije. V drugem poglavju sta podana kronološki pregled in opis stanja na področju načrtovanja prometne dostopnosti v naši državi. Jedro monografije predstavljajo tretje, četrto, peto in šesto poglavje, v katerih so zbrani variantni rezultati modeliranja prometne dostopnosti do regionalnih središč. V sklepnem poglavju je povzetek celotnega raziskovanja, ob njem pa so podane nekatere kritične zaključne misli.

Ob prebiranju knjige se porajajo nova geografska vprašanja, ki jih v sklepnem poglavju izpostavi tudi avtor. V mislih imam zlasti koncept prometne dostopnosti, ki se zdi mnogim morda samoumeven. Z vidika skladnega razvoja je dobra dostopnost do središč nacionalnega pomena zagotovo pomemben dejavnik. A hkrati pozabljamo, da so nekatera slovenska območja sčasoma razvila njim lastno teritorialno identiteto, pa tudi uspešno gospodarsko in družbenogeografsko okolje, prav zaradi svoje odmaknjenosti in prometne nedostopnosti, na primer Idrijsko, Bovško, Posavje. Na drugi strani so nekatera prometno zelo dobro dostopna središča lastno identiteto in zgodovinske gospodarske dejavnosti izgubila – njihova gospodarska in družbena baza je preprosto siromašnejša zaradi povečevanja dnevne mobilnosti v zaposlitvena središča in ostalih pasti suburbanizacije, ki iz drugih okolij vnaša nove družbene prakse. Vprašanje prometne dostopnosti je zato kompleksno. Ni le predmet prometnogeografskih raziskav, temveč posega tudi na področja urbane geografije, prostorskega načrtovanja, kulturne geografije, raziskovanja teritorialne identitete in drugih sorodnih ved.

Drugo vprašanje se poraja zaradi pomena prometne dostopnosti do središč v času, ko prihaja do dekoncentracije funkcij dela tudi znotraj regij samih, uveljavljanja dela na daljavo, informatizacije ter avtomatizacije javne uprave. Vsi ti pojavi namreč vplivajo na zmanjševanje potreb po potovanjih v središča nacionalnega pomena. V največji slovenski regiji je dekoncentracija funkcij dela že dejstvo in vse več prebivalcev se zaposluje v novejših poslovnih conah in obmestnem prostoru. Informatizacija jav-

ne uprave je prav tako precej zmanjšala potrebe po obisku javnih institucij in pričakovati je, da se bo ta težnja še nadaljevala. Zato je razumevanje regije kot ozemelske enote, kjer poteka »enosmeren« promet iz naselij v regiji v njeno središče, preveč deterministično. Raziskave namreč potrjujejo, da se s postindustrijsko delitvijo in organizacijo dela spreminja tudi zgradba regij, ki zagovarjajo z model »plitvega« in decentraliziranega omrežja mest znotraj funkcijsko in gravitacijsko povezanih mestnih regij, ki temelje na sodobnih principih mrežnega povezovanja razvojnih polov in večstopenske pripadnosti prebivalstva, pospešujejo »mešano rabo površin« ter so v primerjavi s preteklostjo manj »monocentrično« usmerjene. Zato tudi tovrstne raziskave zaslužijo našo pozornost, četudi je utopično pričakovati, da se bo zaradi teh procesov vloga prometne dostopnosti v prostorskem razvoju bistveno zmanjšala.

Pričujoča knjiga na podlagi jasne metodologije predstavi in tolmači razlike v prometni dostopnosti. Novost je analiza prostorske uravnoteženosti oziroma njenih treh sestavin: intenzivnosti, enakomernosti in časovnega prekrivanja v prometni dostopnosti središč. Zato ima to delo poleg metodoloških novosti tudi uporaben pomen, saj smo še vedno v obdobju razprav o regionalizaciji Slovenije. Prav prometna dostopnost je pomembna sestavina, ki vpliva na gospodarske, družbene in okoljske sestavine regije. Je tudi tista razsežnost regionalizacije, ki je bila doslej v večini strokovnih razprav neupravičeno zanemarjena. Odpira tudi še številna druga vprašanja, kot so na primer pomen regionalne pripadnosti, funkcionalnost regij, pomen in vlogo možnih pokrajinskih središč. S tem odpira nove poglede tako na regionalizacijo Slovenije kot tudi na vlogo prometne dostopnosti v prostorskem, okoljskem in regionalnem načrtovanju. S konceptualnega, metodološkega in vsebinskega vidika pričujoča monografija pomeni nov, izviran prispevek na področju regionalne in prometne geografije v Sloveniji. Je tudi pomembna pridobitev za vse, ki jih ta tematika zanima, od načrtovalcev do študentov. Pričakujem, da bo knjiga ob pričakovanem naraščanju mobilnosti gospodarstva, zaposlenih na trgu delovne sile ter z razširitvijo akcijskega radija prebivalcev in gospodarskimi prepletanji spodbudila strokovno razpravo o sodobnih konceptih prostorskega načrtovanja in drugih procesih, povezanih s prometno dostopnostjo.

Marjan Ravbar

Acta geographica Slovenica/Geografski zbornik 50-2

Ljubljana 2010: Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU, Založba ZRC, sozaložnik SAZU, 162 strani, ISSN 1581-6613

Druga številka jubilejnega petdesetega letnika revije, tako kot prva, prinaša šest znanstvenih prispevkov. Prispevki so s področij: uporabe geografskih informacijskih sistemov, hidrogeografije, geografije prometa, regionalnega razvoja, zgodovinske kartografije in naravne dediščine.

Prvi prispevek z naslovom 'Informativni vrednosti nadmorske višine in višinske razlike za ponazoritev termalnega pasu' je napisal Rok Ciglič z Geografskega inštituta Antona Melika ZRC SAZU. Avtor je uporabil izračun informacijskega prispevka ter razmerja informacijskega prispevka, ki se navadno uporabljata v procesih strojnega učenja, za oceno, kateri uporabljeni podatkovni sloj (nadmorska višina ali višinska razlika) bolje odraža topoklimatske značilnosti, predvsem za termalni pas. Kot boljši atribut se je izkazala višinska razlika, so pa opazne razlike med posameznimi območji, še posebej med celinskim in submediteranskim delom Slovenije.

Sledi prispevek Petre Repnik Mah z Inštitut za vode Republike Slovenije, Matjaža Mikoša s Fakultete za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani in Aleša Bizjaka z Inštitut za vode Republike Slovenije z naslovom 'Hidromorfološka tipizacija slovenskih rek'. V prispevku je podan pregled hidromorfoloških in sorodnih tipizacij rek po svetu in v Sloveniji. Podrobneje je predstavljena Rosgenova tipizacija, ki je bila v raziskavi privzeta kot izhodišče za izdelavo prve slovenske hidromorfološke tipizacije. Opremljenih je deset hidromorfoloških tipov, za katere so v prispevku navedene glavne hidromorfološke značilnosti.