

Izzivi in ukrepi zavarovanih območij na področju mobilnosti v Sloveniji



IZVLEČEK

Zavarovana območja v Sloveniji so vse bolj obremenjena s prometom, ki ogroža naravne vrednote in slabša kakovost življenja prebivalcev. Celovitega pregleda izzivov in ukrepov zavarovanih območij na področju mobilnosti še ni bilo narejenega. Pregled upravljaljskih načrtov in rezultati spletne ankete z deležniki kažejo, da zavarovana območja številnih izzivov ne morejo razreševati sama, ampak je nujno sodelovanje občin, upravljavcev in pristojnih državnih institucij. Prispevek ponuja konceptualni in praktični okvir za trajnostno upravljanje prometa na zavarovanih območjih.

Ključne besede: prometna dostopnost, trajnostna mobilnost, upravljanje, aktivna mobilnost, javni potniški promet

ABSTRACT

Mobility-related challenges and measures in Slovene protected areas

Protected areas in Slovenia face increasing traffic pressure, threatening natural values and the quality of life of local communities. To date, a comprehensive review of the challenges and measures in Slovenian protected areas in the field of mobility has not been conducted. A review of management plans and online stakeholder survey results shows that many challenges cannot be solved independently. Effective sustainable mobility planning requires cooperation among municipalities, protected area managers, and state institutions. This paper presents a conceptual and practical framework for traffic management.

Keywords: accessibility, sustainable mobility, governance, active mobility, public transport

Avtoriji besedila:

MARUŠA GOLUŽA, doktorica
znanosti, asistentka z doktoratom
Znanstvenoraziskovalni center
Slovenske akademije znanosti
in umetnosti, Geografski
inštitut Antona Melika
Novi trg 2, 1000 Ljubljana
E-pošta: marusa.goluz@zrc-sazu.si

MATEJ GABROVEC, doktor geografskih
znanosti, znanstveni svetnik
Znanstvenoraziskovalni center
Slovenske akademije znanosti
in umetnosti, Geografski
inštitut Antona Melika
Novi trg 2, 1000 Ljubljana
E-pošta: matej.gabrovec@zrc-sazu.si

ALEŠ SMREKAR, doktor geografskih
znanosti, znanstveni svetnik
Znanstvenoraziskovalni center
Slovenske akademije znanosti
in umetnosti, Geografski
inštitut Antona Melika
Novi trg 2, 1000 Ljubljana
E-pošta: ales.smrekar@zrc-sazu.si

JERNEJ TIRAN, doktor geografskih
znanosti, znanstveni sodelavec
Znanstvenoraziskovalni center
Slovenske akademije znanosti
in umetnosti, Geografski
inštitut Antona Melika
Novi trg 2, 1000 Ljubljana
E-pošta: jernej.tiran@zrc-sazu.si

COBISS 1.04 strokovni članek

Pomen narave in potrebo po njenem ohranjanju predvsem zaradi lepote in redkosti so vse bolj prepoznavali na začetku 20. stoletja (Berginc, Kremesec-Jevšenak in Vidic 2007; Phillips 1998). Ozaveščeni posamezniki so poskušali obvarovati določena območja z opisovanjem njihovih naravnih vrednot, opozarjanjem na njihovo degradacijo in ogroženost ter z javnimi pobudami za njihovo ohranitev (Smrekar, Polajnar Horvat in Ribeiro 2023). Na ta območja, ki so bila vedno bolj promovirana, pa je čedalje pogostejše zahajal človek kot turist.

Naraščanje turizma in s tem povečan obseg prometa zavarovanim območjem prinašata številne izzive. Zastoji, širjenje območij parkirišč, onesnaževanje zraka in hrup obremenjujejo naravo in okolje ter sprožajo nezadovoljstvo med obiskovalci, prebivalci, lastniki, upravljavci in intervencijskimi skupinami. Upravljavci zavarovanih območij po vsem svetu zato vse pogostejše sprejemajo ukrepe za omejevanje motornega prometa in spodbujajo prehod na alternativne, bolj trajnostne oblike mobilnosti, na primer nudenje možnosti prevoza z javnim potniškim prometom (v nadaljevanju JPP) ter spodbujanje kolesarjenja in hoje. S tem želijo zmanjšati negativne vplive prometa na naravo in okolje ter hkrati ohraniti ustrezno raven mobilnosti in kakovosti življenja prebivalcev zavarovanih območij.

Sprejemanje tovrstnih ukrepov je v Sloveniji poseben izziv, saj gre za državo z zelo veliko stopnjo odvisnosti od avtomobila. To potrjujejo številni kazalniki, kot so visoka stopnja motorizacije, visoki izdatki gospodinjstev za osebno mobilnost in močno prevladujoč delež poti, opravljenih z avtomobilom (ARSO 2023). Posledično sta tako ponudba kot uporaba JPP zelo skromni (Gabrovec s sodelavci 2025), takšno stanje pa otežuje vzpostavljajanje konkurenčnih prevoznih alternativ.

V Sloveniji trenutno še nimamo celovitega pregleda nad upravljanjem in izvajanjem trajnostnih prometnih sistemov na zavarovanih območjih. Kljub temu pa obstaja več projektov in raziskav, ki so obravnavali mobilnost na posameznih zavarovanih območjih, na primer projekt Vozni redi v Alpah (Cipra 2019) in raziskave možnosti trajnostne mobilnosti (med drugim Vozelj 2014; Žemlja 2016; Markeš 2019). V Sloveniji že delujejo tudi omrežja, ki prispevajo k zmanjševanju uporabe avtomobilov pri obiskovanju območij, ki so edinstvena zaradi izjemnih naravnih danosti, na primer omrežji »Alpski biseri« (angleško *Alpine Pearls*, medmrežje 1) in »Gorniške vasi« (nemško *Bergsteigerdörfer*, medmrežje 2).

Turizem je ena najpomembnejših gospodarskih panog, saj ustvarja delovna mesta in koristi tako obiskovalcem kot prebivalcem (Coccossis 2008) ter vpliva na razvoj drugih panog in kakovost infrastrukture (Lozano-Oyola s sodelavci 2012). V Sloveniji k skupnemu BDP prispeva približno deset odstotkov; 80 % predstavljajo prostočasne, 20 % pa poslovne aktivnosti (World ... 2023).

Med najbolj priljubljenimi aktivnostmi so gibanje v naravi in obisk naravnih znamenitosti, zato so zavarovana območja posebej privlačna, saj nudijo doživetja, sprostitve in rekreacijo. Promet, ki ga ustvarja turistični obisk, mora biti trajnosten, saj omejevanje motornega prometa zmanjšuje emisije in prinaša druge pozitivne učinke.

Namen članka je osvetliti prometne izzive, s katerimi se soočajo slovenska zavarovana območja in analizirati obstoječe pristope za spodbujanje trajnostne mobilnosti v njih. S pregledom upravljaljskih načrtov in anketiranjem ključnih deležnikov želimo ugotoviti, katere rešitve se že izvajajo in kako z ukrepi na področju omejevanja motornega prometa ublažiti ali preprečiti negativne vplive turističnega obiska na zavarovanih območjih.

Teoretski okvir

Opredelitev zavarovanih območij v Sloveniji

Zavarovana območja so eden od najpomembnejših instrumentov slovenske okoljske in naravovarstvene politike, saj omogočajo celovito varovanje naravnih ekosistemov, biotske pestrosti in kulturne pokrajine. Namen varovanja pa presega zgolj naravovarstveno funkcijo. Če jih ustrezno upravljamo, so lahko razvojni potencial za lokalno prebivalstvo, regije in države (Buongiorno in Intini 2021) ter prispevajo k uresničevanju ciljev trajnostnega razvoja. Zavarovano območje je geografsko opredeljen prostor, ki ga upravljamo in s pravnimi ali drugimi veljavnimi ukrepi. Gre za območja, na katerih želimo dolgoročno ohranjati naravo in njene ekosistemske storitve, pa tudi kulturne

vrednote. Namena zavarovanja sta zato med drugim ohranjanje kakovostnega življenjskega okolja za prebivalce in splošna podpora trajnostnemu razvoju (medmrežje 3).

Ustanavljanje zavarovanih območij je eden najpomembnejših in najstarejših mehanizmov ohranjanja rastlinskih in živalskih vrst ter njihovih habitatov. Prvo zavarovanje obsežnejšega naravnega območja na globalni ravni je bila ustanovitev ameriškega narodnega parka Yellowstone leta 1872. Prve pobude za varovanje narave v Sloveniji segajo v leto 1892, ko smo dobili prvi gozdno-gospodarski načrt. Njegov avtor Leopold Hufnagl je med prvimi na svetu iz gospodarske rabe izločil pragozd (Pachschwoell 2011). Prvi naravovarstveni program na Slovenskem je bil zasnovan leta 1920, kmalu za tem, leta 1924, pa je bil vzpostavljen Alpski varstveni park v Dolini Triglavskih jezer, predhodnik Triglavskega narodnega parka, kjer so bile prepovedane vse dejavnosti, razen lova in turističnega obiska (Zorn s sodelavci 2015).

Svetovna zveza za varstvo narave (angleško *International Union for Conservation of Nature* – IUCN) si prizadeva zagotavljati trajnostno rabo naravnih virov, hkrati pa spodbuja in podpira družbe pri varovanju celovitosti in raznolikosti narave (Smrekar, Polajnar Horvat in Ribeiro 2023). Slovenija je članica IUCN-ja od leta 1993 (ARSO 2023). Za kategorizacijo zavarovanih območij v Sloveniji zato uporabljamo mednarodno priznane kategorije IUCN. Glede na to, kakšni so cilji in nameni varovanja, je opredeljenih šest kategorij

zavarovanih območij, določenih v razponu od »območij trajnostne rabe naravnih virov« do »strogih naravnih rezervatov« (medmrežje 4).

V Sloveniji Zakon o ohranjanju narave (2004; v nadaljevanju ZON) predvideva širša in ožja zavarovana območja. Narodni, regijski in krajinski parki spadajo med širša zavarovana območja, ki jih je zavarovala bodisi država bodisi katera od občin, ali pa so to postala v njihovem medsebojnem sodelovanju. Upravljalci parkov med drugim urejajo obisk in skrbijo za ozaveščanje javnosti (Ministrstvo ... 2023).

Triglavski narodni park, ki spada med najstarejše evropske parke, je edini narodni park v Sloveniji in obsega 840 km², kar je štiri odstotke celotnega ozemlja države. Z zakonom je bil ustanovljen leta 1981, nazadnje pa se je razširil leta 2010. Po mednarodni kategorizaciji IUCN spada v kategoriji »II. narodni park« in »V. zavarovana krajina«. Leta 2003 je bil vključen tudi v Unescovo mrežo biosfernih območij. Poleg Triglavskega narodnega parka imamo v naši državi še štiri regijske parke (Kozjanski regijski park, Notranjski regijski park, Regijski park Škocjanske jame in Regijski park Pohorje), 46 krajinskih parkov (slika 1), en strogi naravni rezervat, 56 naravnih rezervatov in 1164 naravnih spomenikov, ki so zavarovani z državnimi ali občinskimi akti. S tem je zavarovanih dobrih 13 odstotkov državnega ozemlja (medmrežje 5).

Druga območja, pomembna za ohranjanje narave, vključujejo omrežje

območij Natura 2000. V Sloveniji so območja Natura 2000 določena z Uredbo o posebnih varstvenih območjih (2004), kjer je kot prednostni varstveni cilj določeno ohranjanje, vzdrževanje ali izboljšanje obstoječih značilnosti žive in nežive narave, ki prispevajo k ugodnemu stanju ohranjenosti vrst in življenjskih prostorov. Skupna površina območij Natura 2000 v Sloveniji je 37,2 % (ARSO 2023). Kar 67,8 % zavarovanih območij v Sloveniji sovпада z območji Natura 2000.

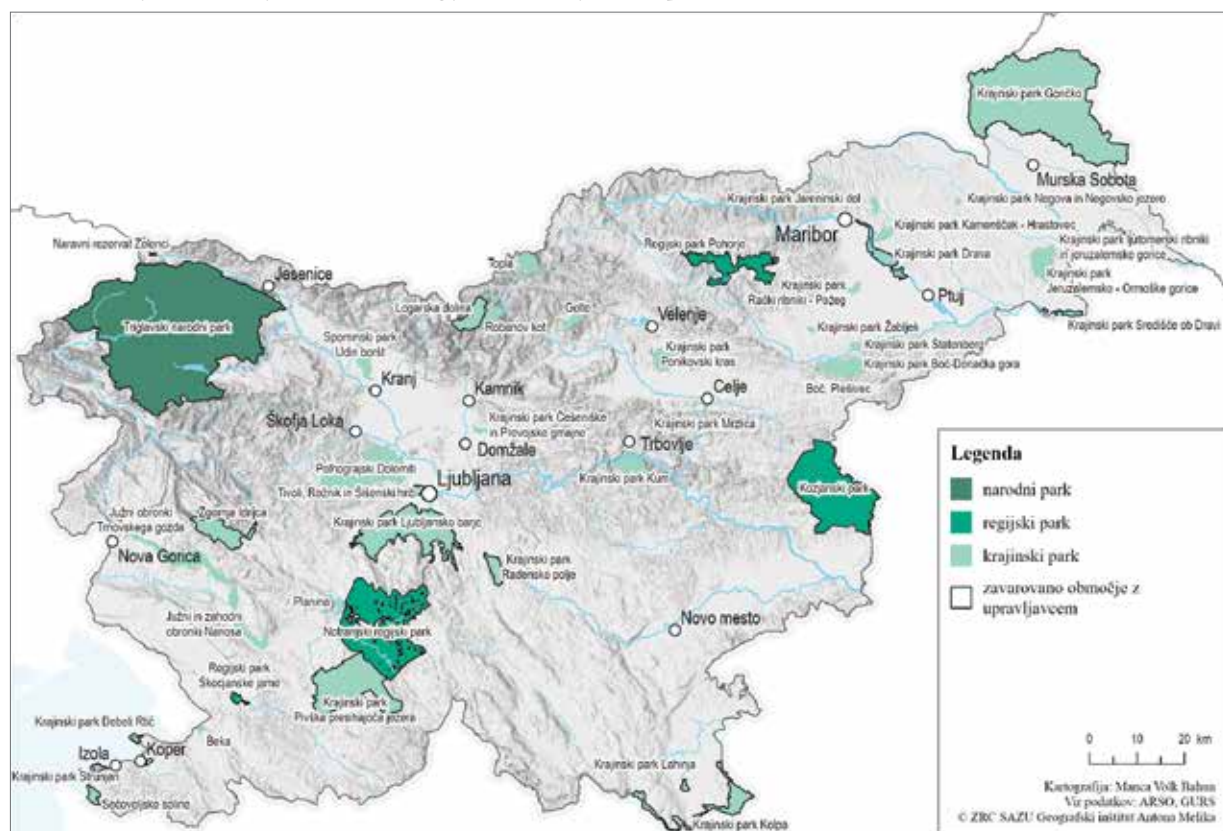
Razlogi in cilji zavarovanja so različni, vsekakor pa je eden od glavnih izzivov zavarovanih območij vzdrževanje ravnovesja med varstvenimi in razvojnimi interesi (Briendra 2021).

Poleg prizadevanj za ohranitev biotske raznovrstnosti in naravne dediščine so pomembni tudi odnosi med človekom in naravo ter preudarno načrtovanje trajnostnega razvoja, ki prebivalcem omogoča ustrezno raven kakovosti življenja. Turizem je ena od dejavnosti, ki lahko pomembno prispeva k blaginji prebivalcev na zavarovanih območjih. Žal pa se ne ponudniki turističnih storitev ne upravljavci še ne zavedajo dovolj razvojnih priložnosti, ki jo zavarovanim območjem lahko prinese trajnostna mobilnost (Ogrin 2011). Marsikje množičen obisk ogroža tudi tiste prvine, ki jih varujemo ali pa negativno vpliva na kakovost življenja prebivalcev (Mihačič in Kuščer 2022).

Trajnostna mobilnost

Pri trajnostni mobilnosti na zavarovanih območjih je poudarek predvsem na zmanjševanju negativnih vplivov prometa na naravo in lokalne skupnosti. Čeprav je eden od glavnih ciljev prometnih politik zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, so tu zaradi razmeroma majhnih prometnih obremenitev v ospredju drugi vidiki. To so predvsem izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev, varstvo habitatov, ki so pogosto ogroženi zaradi prometne infrastrukture (World ... 1987; Orsi 2015), ter drugi, širši družbeni učinki trajnostnega razvoja. Ukrepi praviloma združujejo splošno uveljavljene pristope, kot so razvoj okolju prijaznejših prometnih tehnologij, cenovno dostopen in

Slika 1: Zemljevid Slovenije z narodnim, regijskimi in krajskimi parki.



učinkovit JPP ter spodbujanje alternativnih oblik mobilnosti (Holden 2007) z ukrepi, ki so svojski za zavarovana območja. To so na primer upoštevanje nosilnih zmogljivosti okolja, ohranjanje ekosistemskih funkcij prostora in uravnoteženje dostopnosti oziroma obiskanosti z ohranjanjem narave.

Mobilnost na zavarovanih območjih vključuje tako vsakodnevna potovanja prebivalcev kot tudi turistična potovanja, torej premike obiskovalcev iz središč proti zavarovanim oziroma turistično zanimivim območjem. Zaradi teh je sezonska spremenljivost prometnih obremenitev velika. Vse to vpliva na organizacijo prometa na zavarovanih območjih, ki mora hkrati zagotavljati ustrezno raven kakovosti za prebivalce, biti dovolj prilagodljiv za velika sezonska kolebanja, ki so na turističnih območjih tudi sicer izrazita, ne glede na to, ali gre za zavarovana območja ali ne (Lopez Lambas in Ricci 2014), in v čim večji meri zmanjšati vplive na naravo. Za zmanjšanje potreb ljudi po uporabi avtomobila na zavarovanih območjih so potrebni splošni ukrepi trajnostnega načrtovanja prometa, kot so smotno načrtovanje rabe prostora in poselitve, dejavnosti in storitev, večmodalne storitve, dostopnost informacij ter spodbujanje trajnostnih potovalnih navad (Orsi 2015; Chatzioannou s sodelavci 2020). Poleg teh so na zavarovanih območjih potrebni tudi samosvoji ukrepi, odvisni od vrste zavarovanega območja in njegove turistične obiskanosti.

Pomembno vlogo pri potovalnih navadah ima čas, ki ga posameznik porabi za opravljanje svojih poti.

Izbira avtomobila kot prevoznega sredstva temelji na dejstvu, da je avtomobil pogosto najhitrejši način potovanja, hkrati pa posamezniku omogoča največ svobode pri izbiri destinacij (Holden 2007). Z razvojem prometne infrastrukture in dostopnostjo avtomobilov je postala izbira destinacij za posameznika zelo široka, medtem ko je potovanje z javnim prevozom omejeno na destinacije, dosegljive z avtobusnimi in železniškimi linijami. Pogostost uporabe avtomobila za obisk zavarovanih območij povzroča težave, s katerimi se dandanes soočajo tako tamkajšnji upravitelji kot prebivalci. Med največjimi izzivi, ki so jih izpostavili predstavniki zavarovanih območij oziroma so omenjeni v načrtih upravljanja (preglednica 1), so prav povečevanje avtomobilskega prometa in slaba dostopnost JPP. V zvezi z motornim prometom je pogosto izpostavljeno tudi pomanjkanje parkirnih mest na obrobju zavarovanih območij, zato obiskovalci pogosto parkirajo v naravnem okolju, na mestih, ki za to niso predvidena in parkiranje sploh ni dovoljeno.

Na zavarovanih območjih, kjer velja najstrožji režim zavarovanja, kot so pragozdni in drugi rezervati ter mirna območja Triglavskega narodnega parka, dostop obiskovalcem ni dovoljen. Dostopnost zavarovanih območij, kjer pa je dostop obiskovalcev dovoljen, je odvisna od kakovosti splošnega omrežja cestne in železniške infrastrukture ter gostote omrežja linij JPP, povezanosti izvorov obiskovalcev (na primer naselij in središč), destinacije (zavarovanih območij) in možnosti premikanja po zavarovanih območjih.

Pomemben prispevek k razvoju trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih so mreže in pobude, ki spodbujajo sodelovanje med občinami in upravitelji, na primer Alpski biseri, Gorniške vasi. V okviru pobude Povezanost v Alpah so občine v medsebojnem sodelovanju prvič v Sloveniji začele z načrtovanjem ukrepov za umirjanje prometa v Triglavskem narodnem parku. Dodatno podporo zavarovanim območjem pri načrtovanju trajnostne mobilnosti nudi Alpska konvencija v svojih protokolih (Transport Protocol 2007).

Namen usmeritev za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih je razvoj prometnih sistemov, s katerimi bodo učinki na naravo in okolje manjši ter hkrati koristni za družbo (enakovredne možnosti prevažanja, kakovost življenja, vitalne lokalne skupnosti) in gospodarstvo, predvsem turizem (vzpostavljanje ugodnega ravnovesja med turističnim obiskom zavarovanih območij ter usmeritvami za varstvo narave in okolja).

Metode dela

Zaradi številčnosti in pestrosti zavarovanih območij v Sloveniji smo informacije o ključnih izzivih pri upravljanju prometa zbirali na dva načina. Prvi je bil zbiranje informacij iz obstoječih in javno dostopnih načrtov upravljanja. Načrte upravljanja so sprejela le nekatera zavarovana območja: Triglavski narodni park, Regijski park Škocjanske jame, Krajski park Sečoveljske soline, Krajski park Strunjan, Naravni rezervat

Preglednica 1: Pregled obstoječih ukrepov na področju mobilnosti na zavarovanih območjih.

	krepitev JPP, brezplačen prevoz	e-vozila za zaposlene	prepoved / omejevanje / umirjanje motornega prometa	parkirna politika	ureditev kolesarskih in / ali pešpoti	izposoja (električnih) koles	drugo
Triglavski narodni park							digitalizacija sistema trajnostne mobilnosti, ozaveščanje
Regijski park Škocjanske jame							
Kozjanski regijski park							
Notranjski regijski park							prepoved gradnje novih gozdnih poti
Krajinski park Češeniške in Prevojske gmajne							
Krajinski park Debeli rtič							
Krajinski park Goričko							polnilnice za e-vozila
Krajinski park Kolpa							
Krajinski park Ljubljansko barje							
Krajinski park Logarska dolina							usmerjanje obiska
Krajinski park Mrzlica							
Krajinski park Ponikovski kras							
Krajinski park Radensko polje							
Krajinski park Sečoveljske soline							sodelovanje v projektih
Krajinski park Strunjan							
Krajinski park Tivoli, Rožnik in Šišenski hrib							ozaveščanje
Krajinski park Zgornja Idrija							

Škocjanski zatok, Krajinski park Goričko, Krajinski park Češeniške in Prevojske gmajne ter Krajinski park Kolpa, pri katerem so do sprejetja načrta upravljanja v veljavičasne upravljalvske smernice. V teh dokumentih smo se osredotočili na morebitne izzive, s katerimi se upravljavci soočajo v prometu, in na ukrepe, ki so jih zavarovana območja bodisi že sprejela bodisi jih načrtujejo.

Drug način zbiranja informacij je bilo spletno anketiranje s pomočjo spletnega orodja 1KA. Vprašalnik smo poslali na elektronske naslove vseh upravljavcev narodnega, regijskih in krajinskih parkov ter enega naravnega rezervata v Sloveniji, pa tudi petdesetih občin na teh območjih. Za anketno raziskavo smo se odločili, ker vsa zavarovana območja nimajo sprejetega načrta

upravljanja, hkrati pa smo želeli pridobiti boljši vpogled v izzive na področju prometa, s katerimi se soočajo različni deležniki, ter v ukrepe, ki so jih že sprejeli za njegovo zmanjšanje ali preprečevanje. Predstavnike smo k izpolnjevanju vprašalnika povabili 8. decembra 2023 ter prošnjo ponovili 21. decembra istega leta. Anketiranje smo zaključili 3. januarja 2024.

Izpolnjene vprašalnike smo prejeli od upravljavcev enega narodnega parka, enajstih krajskih parkov, enega regijskega parka in enega naravnega rezervata, kar pomeni 70 % stopnjo odgovorov. Na anketo se je odzvalo tudi osemnajst oziroma 36 % od kontaktiranih občin. V anketi smo upravljavce oziroma pristojne osebe z občin spraševali, ali imajo sprejete mobilnostni načrt, prometno strategijo ali strategijo trajnostnega razvoja in, ali ta vključuje tudi področje mobilnosti oziroma drug soroden dokument, ki obravnava področje prometa in mobilnosti. Vprašanja so se nanašala tudi na morebitne obstoječe ukrepe trajnostne mobilnosti, urejenost dostopa do zavarovanega območja in do najbolj obiskanih točk znotraj njega. Na koncu smo anketirance povprašali še, ali poznajo primere dobrih praks reševanja problematike mobilnosti na zavarovanih območjih. Treba je omeniti, da je bil med raziskavo Regijski park Pohorje šele v postopku ustanavljanja. Čeprav je na zemljevidu že prikazan (slika 1), v raziskavo ni bil vključen.

Rezultati z diskusijo

Pregled načrtov upravljanja zavarovanih območij in anketnih odgovorov ključnih deležnikov kaže na to, da so izzivi, povezani s prometom, na zavarovanih območjih zelo raznoliki, prav tako kot tudi njihove aktivnosti za preprečevanje negativnih vplivov prometa. Marsikje se motorni promet poveča predvsem poleti zaradi pohodništva, kopanja v naravnih kopališčih in obiskovanja znamenitosti. Prometne gneče negativno vplivajo na naravo

in povzročajo nezadovoljstvo tako pri domačinih kot tudi obiskovalcih zavarovanih območij. Težave nastajajo tudi pri organizaciji mirujočega prometa, predvsem zaradi pomanjkanja parkirnih mest ter nelegalnega parkiranja avtomobilov in avtobusov. Nemalokrat skozi zavarovano območje potekajo državne ceste, zato imajo upravljavci zelo malo možnosti omejevanja prometa. Velik izziv za zavarovana območja so tudi vožnje z motornimi vozili v naravnem okolju. Zaradi velikosti nekaterih zavarovanih območij, razpršenosti vstopnih točk in odsotnosti ustrezne signalizacije je regulacija ali celo prepoved motornega prometa lahko težavna. Nekatera zavarovana območja se kljub nedavnim izboljšavam na področju JPP še vedno soočajo z nezadovoljivim javnim prevozom. To omejuje mobilnost prebivalcev, odvrača obiskovalce in domačine od uporabe javnega prevoza in jih napeljuje k uporabi avtomobila.

Na nekaterih zavarovanih območjih že izvajajo določene ukrepe, s katerimi želijo zmanjšati vplive motornega prometa na naravo in kakovost življenja prebivalcev ter spodbujati trajnostno mobilnost. Pregled obstoječih ukrepov je predstavljen v preglednici 1.

Po pregledu načrtov upravljanja zavarovanih območij in anketnih odgovorov smo opredelili dva tematska sklopa, za katera v nadaljevanju podrobneje predstavljamo glavne izzive in predlagane ukrepe. Prvi obravnava problematiko dostopanja do zavarovanih območij, drugi pa mobilnost znotraj njih.

Dostopanje do zavarovanih območij

JPP je hrbtenica trajnostne mobilnosti, njegova privlačnost pa temelji na časovni konkurenčnosti, pogostnosti voženj in udobju (Tiran s sodelavci 2021). Mnoga slovenska zavarovana območja so z javnim prevozom

Slika 2: Parkirišče pri naravnem kopališču Lajšt v Krajinskem parku Zgornja Idrija je poleti med vikendi plačljivo (foto: Matej Gabrovce).



razmeroma slabo dostopna. Anketiranci so opozorili na krčenje storitev in sezonsko spremenljivost, kar kaže na zanemarjanje potreb prebivalcev. Do nekaterih zavarovanih območij je slabša dostopnost ob vikendih in šolskih počitnicah, ko je obisk praviloma največji. Organizacija javnega prevoza mora biti povezana s parkirno politiko na zavarovanem območju. V posameznih primerih je prišlo do skrajšanja prog javnega prevoza, ker avtobusni prevoznik zaradi napačno parkiranih osebnih vozil na končnem postajališču ni mogel obrniti. Tak primer je v letih 2024 in 2025 v Logarski dolini, kjer je avtobus prvotno vozil do parkirišča pod slapom, zdaj pa vozi le do hotela sredi doline, zato je za večino planincev nezanimiv.

Za izboljšanje dostopnosti javnega prevoza in zmanjšanje avtomobilskega prometa predlagamo naslednje ukrepe:

- **Analize izvora obiskovalcev za načrtovanje ustreznih linij JPP, ki bodo tudi časovno prilagojene potrebam obiskovalcev.**
 - **Prevoze od postajališč JPP do zavarovanih območij in turističnih nastanitev po zgledu avstrijskega narodnega parka Visoke Ture.**
 - **Več prostora za prevoz koles, prtljage in hišnih ljubljencev na vozilih JPP.**
- Pomembna je tudi dostopnost informacij o možnostih prevoza z JPP do zavarovanih območij in znamenitosti znotraj njih. Predlagamo:
- **Bolj učinkovito informiranje prek spletnih strani, promocijskih gradiv in družbenih omrežij.**
 - **Vključitev turističnih linij v nacionalne in mednarodne načrtovalce poti (na primer SiMO, Google Maps).**

- **Poudarjanje možnosti dostopa z JPP v turističnih oglasih.**
- **Mobilnostne načrte za obiskovalce z informacijami o prevozu z JPP iz večjih središč.**

Za zavarovana območja, kjer visokofrekvenčni JPP ekonomsko ni upravičen, je smiselna kombinacija osebnega prevoza in trajnostnih oblik mobilnosti. Anketa je pokazala, da nekatera zavarovana območja že nudijo prevoze od parkirišč do ključnih zanimivih točk ter izposajo (električnih) koles. Predlagamo:

- **P+R prestopne točke ob glavnih koridorjih JPP, ki obiskovalcem omogočajo, da zadnji del poti opravijo na trajnosten način.**
- **Večmodalna vozlišča zunaj zavarovanih območij, kjer obiskovalci avtomobil zamenjajo za JPP, pešačenje, kolesarjenje ali prevoze na zahtevo.**

Pomembne so tudi celostne prometne strategije (CPS) občin, ki vključujejo ukrepe trajnostne mobilnosti. Nekatera območja se že opirajo nanje (na primer Krajinski park Logarska dolina, kjer ima občina Solčava sprejeto Strategijo trajnostnega razvoja Občine Solčava). Kjer se zavarovana območja razprostirajo na ozemlju več občin, CPS pogosto niso usklajene (primer je Krajinski park Ljubljansko barje). V prihodnje bodo sodelovanje olajšali regijski centri mobilnosti, ki jih je predvidel Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (2022). Pilotno je bila pripravljena regijska CPS za Julijske Alpe, ki vključuje štirinajst občin, s tem pa tudi celotno ozemlje Triglavskega narodnega parka.

Slika 3: Do kopališča Lajšt se lahko obiskovalci poleti odpeljejo z brezplačnim avtobusom iz Idrije in Črnega Vrha (foto: Matej Gabrovec).



Predlagamo:

- **Sodelovanje med upravljavci zavarovanih območij in občinami pri načrtovanju trajnostne mobilnosti, zlasti kadar območje sega na ozemlja več občin.**

Načrti upravljanja zavarovanih območij ne vključujejo nujno tudi prometa. To povzroča neenotno obravnavo področja mobilnosti ali celo njegovo odsotnost. Na osmih obravnavanih zavarovanih območjih v načrtih upravljanja bolj ali manj obsežno obravnavajo področje mobilnosti. To so Triglavski narodni park, Regijski park Škocjanske jame, Notranjski regijski park, ter Krajinski parki Česeniške in Prevojske gmajne, Goričko, Sečoveljske soline, Strunjan in Zgornja Idrija. Kljub temu promet marsikje ogroža ključne naravne prvine. Predlagamo:

- **Vključitev področja mobilnosti v načrte upravljanja, kar bi dolgoročno morala postati zakonsko obvezna sestavina.**
- **Obvezne mobilnostne načrte pri vzpostavljanju vseh novih virov prometa na zavarovanih območjih, kot so na primer novogradnje.**

Privlačnost uporabe JPP za obiskovanje zavarovanih območij lahko povečajo različne sheme nagrajevanja, kot so na primer popusti pri določenih storitvah. Predlagamo:

- **Spodbujanje obiskovalcev, da se do zavarovanih območij pripeljejo z JPP, na primer z različnimi ugodnostmi pri koriščenju turističnih storitev.**



Slika 4: Kartica Julijske Alpe: Bohinj nudi različne ugodnosti; ena izmed različic je namenjena obiskovalcem, ki v Bohinj prispejo z JPP ali se odločijo, da ga bodo uporabljali v celotnem času bivanja in ob tem deponirajo ključ avtomobila (medmrežje 6).

Mobilnost znotraj zavarovanih območij

V anketi je bil eden najpogostejše izpostavljenih izzivov znotraj zavarovanih območij motorni promet. Problematična sta tako avtomobilski promet kot tudi vožnja s štirikolesniki,

predvsem zaradi hrupa, onesnaževanja in vožnje zunaj urejenih poti. V Triglavskem narodnem parku si že prizadevajo za prepoved takšnih vozil. Na nekaterih zavarovanih območjih so že uvedli omejitve ali prepoved motornega prometa (preglednica 1).

Slika 5: Zapornica v Triglavskem narodnem parku onemogoča pot v mirno okolje (foto: Matej Gabrovec).



Predlagamo:

- **Jasno določitev območij, kjer je promet dovoljen, uvedbo fizičnih zapor in / ali dovolilnic za lokalne prebivalce, v kombinaciji z nadzorom nad izvajanjem režima.**
- **Nacionalne certifikate za prometno trajnostna zavarovana območja ter vključitev mobilnosti v obstoječe certifikacijske sheme.**

Na zmanjšanje avtomobilskega prometa na zavarovanih območjih lahko učinkovito vplivamo tudi s parkirno politiko. Za zgleden primer uvajanja takšnih ukrepov že več let velja občina Bohinj. Učinkovitost parkirne politike pa lahko otežujejo zasebni lastniki parkirišč (na primer parkirišča pri slapu Savica v Bohinju). Predlagamo:

- **P + R parkirišča na obrobju zavarovanih območij, dopolnjena s prevozi med glavnimi interesnimi točkami in možnostjo najema (električnih) koles.**
- **Postajališča JPP naj bodo bližje znamenitostim kot parkirišča, da obiskovalce spodbujajo k uporabi javnega prevoza.**
- **Omejevanje zasebnih parkirišč na zavarovanih območjih z davčnimi in drugimi sistemskimi ukrepi ter ustreznim nadzorom.**

Za trajnostno mobilnost je ključna kakovostna infrastruktura za aktivne oblike mobilnosti, kot sta kolesarjenje in hoja. Nekatera zavarovana območja to že krepijo (preglednica 1). Dober zgled na tem področju je Krajinski park Ljubljansko barje, ki v



Slika 6: Ker je cesta v Polog poleti zaprta za promet, je za obiskovalce cerkve svetega Duha v Javorci iz Tolmina organiziran prevoz s kombiji ali minibusi (foto: Matej Gabrovec).

zadnjih letih pospešeno gradi kolesarsko infrastrukturo in prehode čez Ljubljano. Kolesarske in pešpote povezuje tudi z interpretacijskimi objekti ter drugimi kulturnimi in naravnimi znamenitostmi na Ljubljanskem barju. Pozitiven primer je tudi Bohinjska kolesarska pot, a je zaradi širine, ki ustreza in je hkrati namenjena tudi vožnji s kmetijskimi stroji, izjemno velik poseg v prostor. Predlagamo:

- **Dopolnjevanje omrežja kolesarskih in pešpoti.**
- **Gradnja infrastrukture za aktivno mobilnost naj spoštuje načela trajnostnega prostorskega razvoja, ki daje prednost izkoriščanju obstoječe infrastrukture in temelji na smotrni rabi prostora.**

Določena zavarovana območja se predvsem poleti soočajo s čezmernim obiskom, kar pomeni povečan promet. Nekateri upravljavci že izvajajo

nekatero ukrepe za usmerjanje turističnega obiska in s tem poskušajo razbremeniti najbolj obiskana območja. Predlagamo:

- **Določitev nosilnih zmogljivosti zavarovanih območij ali njihovih posameznih delov ter opredelitev mejnih obremenitev naravnega okolja zaradi prometa, na podlagi katerih se oblikuje in izvaja prometna politika.**
- **Analizo obiskanosti ter promocijo manj obiskanih območij in dejavnosti v različnih sezonah.**
- **Načrtno usmerjanje turizma na regionalni in državni ravni.**
- **Omejitev obiska z največjim dovoljenim številom dnevniških obiskovalcev, kjer je to mogoče.**
- **Cenovne mehanizme za regulacijo turističnega obiska, na primer prilagajanje cen parkiranja in vstopnin ob večjem povpraševanju.**

Za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih so ključne kakovostne informacije o mobilnostnih storitvah in institucionalno sodelovanje. Predlagamo:

- **Uskladitev sistemov prevozov med občinami, kjer zavarovano območje zajema več občin.**
- **(Ponovno) vzpostavitev informacijskih kanalov in portalov, kjer bi bile dostopne vse možnosti JPP na zavarovanem območju, z možnostjo integracije v nacionalne načrtovalce poti.**
- **Posodobljene informacije na zemljevidih ter v načrtovalcih poti in voznorednih iskalnikih.**
- **Pri opisu možnosti dostopa do znamenitosti na zavarovanih območjih je treba na prvem mestu vselej navesti trajnostne možnosti (peš, kolo, JPP).**

K spremembam vedenja na področju mobilnosti prispeva ozaveščanje obiskovalcev o razlogih za zavarovanje območij in pomenu trajnostne mobilnosti. Predlagamo:

- **Ozaveščanje obiskovalcev in opozarjanje na primerno (mobilnostno) vedenje prek spletnih strani, promocijskih gradiv, mobilnostnih kampanj, družbenih omrežij in tabel znotraj zavarovanega območja.**

Dogodki, organizirani na zavarovanih območjih, lahko povzročijo velike prometne obremenitve. Treba jih je uskladiti z JPP in tako obiskovalcem omogočiti časovno konkurenčen prevoz. Predlagamo:

- **Prireditve naj bodo časovno usklajene z voznimi redi in naj nudijo informacije o javnem prevozu.**

- **Ob množičnih dogodkih je smiselno organizirati dodatne prevoze in pripraviti mobilnostne načrte. Zgledni primeri tovrstne prakse so tekmovanja v smučarskih skokih v Planici in v biatlonu na Pokljuki, pa tudi starejše prakse opisov dostopnosti, kot so bili Vozni redi v Julijskih Alpah in Vozni redi v Alpah.**
- **Izhodišča poti po zavarovanih območjih naj bodo na postajališčih JPP; opisi poti naj vključujejo informacije o JPP po zgledu aplikacij »V hribe z javnim prevozom!« (Tiran s sodelavci 2023) in »Peš iz dolin do višin« (Planinska ... 2025).**

Sklep

Številna zavarovana območja v Sloveniji se soočajo z negativnimi posledicami motornega prometa, kar vpliva tako na naravo in okolje kot na kakovost življenja prebivalcev. Pregled načrtov upravljanja in anketnih odgovorov kaže, da so tovrstni izzivi zelo raznoliki, zato pa so raznovrstne tudi aktivnosti za preprečevanje negativnih vplivov prometa. Nekatera zavarovana območja že izvajajo ukrepe, s katerimi želijo zmanjšati vplive motornega prometa na naravo in kakovost življenja prebivalcev ter spodbujati trajnostno mobilnost, na primer ponujanje prevozov z električnimi vozili, možnost izposoje koles, fizične ovire, s katerimi upravljavci ali lastniki omejujejo ali prepovedujejo motorni promet na določenih območjih. V raziskavi smo se oprli na analizo načrtov upravljanja in anketne vprašalnike, namenjene ključnim deležnikom.

Slika 7: P+R parkirišče v Bohinjski Bistrici kot izhodišče za kolesarjenje po Bohinjski kolesarski poti ali prestop na javni prevoz (foto: Urška Smukavec).



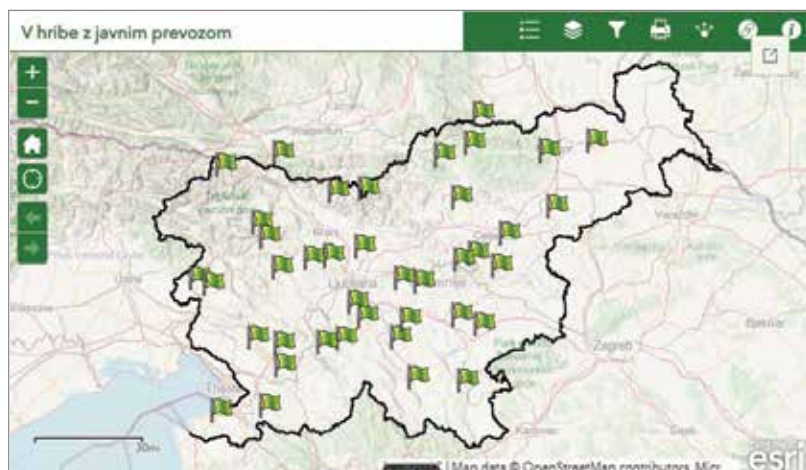
Pregled načrtov umirjanja prometa za posamezna turistična območja znotraj zavarovanih območjih bi lahko zagotovil natančnejši vpogled v obstoječe ukrepe in njihovo izvajanje. Ta vidik je zato lahko izhodišče za nadaljnje raziskave.

Čeprav so zavarovana območja praviloma redkeje poseljena, je učinkovit JPP ključen za zmanjšanje motornega prometa, ki ga ustvarjajo obiskovalci. Tak primer je dolina Vrata, kjer je avtobusni prevoz poleti kljub visoki frekventnosti polno zaseden. Poleg kakovostnega javnega prevoza so pomembni tudi drugi pristopi za zmanjšanje uporabe avtomobila in spodbujanje večmodalnosti.

Vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih bi moralo temeljiti na dveh pristopih:

- spodbujanju bolj trajnostnega dostopa do zavarovanih območij in
- razvoju trajnostne mobilnosti znotraj njih.

Ključno vlogo pri dostopanju do zavarovanih območij ima kakovosten sistem JPP, ki velja za hrbtnico trajnostne mobilnosti. Poleg ustrezne pogostnosti in časovne konkurenčnosti je pomembno tudi ažurno in celovito podajanje informacij o mobilnostnih možnostih. Pomembne so tudi večmodalne točke, ki omogočijo, da predvsem dnevni obiskovalci zadnji del poti opravijo trajnostno – peš, s kolesom ali z javnim prevozom. Za zavarovana območja je bistven tudi ustrezen institucionalni okvir. Načrti upravljanja zavarovanih območij bi morali urejati tudi



Slika 8: Aplikacija V hribe z javnim prevozom nudi ideje za 40 izletov po Sloveniji, ki ne zahtevajo vračanja na izhodišče in jih je tako najlažje izvesti z javnim prevozom (vir: Tiran s sodelavci 2023 – zajem zaslona).

področje trajnostne mobilnosti in spodbujati medobčinsko sodelovanje, zlasti pri večjih zavarovanih območjih.

Za doseganje trajnostne mobilnosti znotraj zavarovanih območij je ključno tudi dosledno izvajanje načrtov upravljanja, že uvedenih ukrepov na področju omejevanja in umirjanja prometa, in drugih dokumentov, kot so celostne prometne strategije občin. Za zavarovana območja ali njihove dele, ki se soočajo s čezmernimi obremenitvami zaradi prometa, bi bilo v prihodnje smiselno opredeliti nosilne zmogljivosti obiska in prometa ter vzpostaviti regulativne mehanizme za preprečevanje njunih negativnih vplivov. Pomembna prвина je ustrezna parkirna politika, ki obiskovalce spodbuja, da vozila pustijo zunaj ali na obrobju zavarovanih območij. Za premikanje znotraj zavarovanih območij morajo biti na voljo različne trajnostne oblike mobilnosti, kot

so javni prevoz, prevozi na zahtevo, souporaba električnih vozil, kolesarjenje in hoja. Marsikatero zavarovano območje se sooča z izrazito sezonsko prometno preobremenjenostjo ali prometno preobremenjenostjo, vezano na enkratne dogodke, zato sta pomembna usmerjanje turističnih tokov in razvoj celoletne turistične ponudbe. K spodbujanju aktivnih oblik mobilnosti lahko prispevajo tudi načrti hodljivosti. Ozaveščanje o pomenu trajnostne mobilnosti in varovanja narave je treba nujno dopolniti z ustreznimi sistemskimi ukrepi.

Na koncu želimo opozoriti, da v Sloveniji trenutno primanjkuje analiz o načinu dostopanja do zavarovanih območij in o tem, kako se obiskovalci znotraj njih premikajo, kar bi lahko prispevalo k učinkovitejšemu načrtovanju trajnostne mobilnosti. Nadaljnje raziskave so smiselne tudi na področju vrednotenja učinkovitosti obstoječih ukrepov.

Viri in literatura

1. Agencija Republike Slovenije za varstvo okolja [ARSO]: Kazalci okolja v Sloveniji. Ljubljana, 2023.
Medmrežje: <https://kazalci.arso.gov.si/sl/teme/promet> (25. 8. 2025).
2. Berginc, M., Kremesec-Jevšenak, J., Vidic, J. 2007: Sistem varstva narave v Sloveniji. Ljubljana.
3. Briendra, K. C. 2021: Complexity in balancing conservation and tourism in protected areas: Contemporary issues and beyond. *Tourism and Hospitality Research* 22-2.
4. Buongiorno, A., Intini, M. 2021: Sustainable tourism and mobility development in natural protected areas: Evidence from Apulia. *Land Use Policy* 101.
5. Chatziioannou, I., Alvarez-Icaza, L., Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., Chias-Becerril, L. 2020: A structural analysis for the categorization of the negative externalities of transport and the hierarchical organization of sustainable mobility's strategies. *Sustainability* 12-15.
6. Cipra: Vozni redi v Alpah. Ljubljana, 2019.
Medmrežje: <https://www.cipra.org/sl/projekti/vozni-redi-v-alpah> (24. 10. 2025).
7. Coccossis, H. 2008: Cultural heritage, local resources and sustainable tourism. *International Journal of Services Technology and Management* 10-1.
8. Gabrovec, M., Tiran, J., Benčina, M., Bole, D., Goluža, M., Koblar, S., Pipan, P., Živčič, L. 2025: Prevozna revščina v Sloveniji. *Georitem* 34.
9. Holden, E. 2007: Achieving sustainable mobility. Everyday and leisure-time travel in the EU. London.
10. Lopez Lambas, M. E., Ricci, S. 2014: Planning and management of mobility in natural protected areas. *Procedia – Social and Behavioural Sciences* 162.
11. Lozano-Oyola, M., Blancas, F. J., González, M., Caballero, R. 2012: Sustainable tourism indicators as planning tools in cultural destinations. *Ecological Indicators* 18.
12. Markeš, J. 2019: Analiza ukrepov trajnostne mobilnosti na primeru Bohinja. Diplomsko delo. Oddelek za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani.
13. Medmrežje 1: <https://www.alpine-pearls.com/en> (25. 8. 2025).
14. Medmrežje 2: <https://gorniskevasi.pzs.si/manj-je-vec.php> (25. 8. 2025).
15. Medmrežje 3: <https://www.gov.si/zbirke/projekti-in-programi/mehki-ukrepi-trajnostne-mobilnosti/> (25. 8. 2025).
16. Medmrežje 4: <https://www.iucn.org/our-work/topic/effective-protected-areas> (25. 8. 2025).
17. Medmrežje 5: <https://www.tnp.si/sl/javni-zavod/uprava/zgodovina-in-vizija-parka/> (25. 8. 2025).
18. Medmrežje 6: <https://www.bohinj.si/kartica-julijske-alpe/> (25. 8. 2025).
19. Mihalic, T., Kuščer, K. 2022: Can overtourism be managed? Destination management factors affecting residents' irritation and quality of life. *Tourism Review* 77-1.
20. Ministrstvo za naravne vire in prostor [MNVP]: Naravni parki, naravni rezervati in naravni spomeniki. Ljubljana, 2023.
Medmrežje: <https://www.gov.si/teme/naravni-parki-naravni-rezervati-in-naravni-spomeniki/> (25. 8. 2025).
21. Ogrin, M. 2011: Je trajnosten razvoj zavarovanih območij mogoč brez trajnostne mobilnosti? Razvoj zavarovanih območij v Sloveniji. Ljubljana.
22. Orsi, F. 2015: Sustainability requisites of transportation in natural and protected areas. *Sustainable transportation in natural and protected areas*. London.
23. Pachschoell, A. 2011: Leopold Hufnagl (1857–1942): Ein ökologischer Vordenker. *Unsere Heimat* 82-1.
24. Phillips, A. 1998: The nature of cultural landscapes — a nature conservation perspective. *Landscape Research* 23-1.
25. Planinska zveza Slovenije: Peš iz dolin do višin.
Medmrežje: <https://www.pzs.si/novice.php?pid=16371> (25. 8. 2025).
26. Smerkar, A., Polajnar Horvat, K., Ribeiro, D. 2023: Institucionalni okvir ohranjanja narave v Sloveniji. *Geografija v šoli* 31-2/3.
27. Tiran, J., Ciglič, R., Hrvat, M., Gabrovec, M. 2021: Analiza kakovosti storitve in konkurenčnosti JPP ter predlogi možnih izboljšav.
Medmrežje: https://giam.zrc-sazu.si/sites/default/files/analiza_kakovosti_storitve_in_konkurencnosti_jpp_ter_predlogi_moznih_izboljsav_final_v3.pdf (25. 8. 2025).
28. Tiran, J., Gabrovec, M., Ciglič, R., Hrvat, M. 2023: V hribe z javnim prevozom.
Medmrežje: <https://giam-zrc-sazu.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=f9f04bbe5c9f4446be9d9945fc755a05> (25. 8. 2025).
29. Transport Protocol 2007. Official Journal of the European Union L 323/15.
30. Uredba o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000). Uradni list Republike Slovenije, št. 49/04, 110/04, 59/07, 43/08, 8/12, 33/13, 35/13 – popr., 39/13 – odl. US, 3/14, 21/16 in 47/18. Ljubljana.
31. Vozelj, T. 2014: Vpliv trajnostne mobilnosti na turistični razvoj manjših alpskih krajev na primeru združenja Alpski biseri. Zaključna seminarska naloga. Oddelek za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani.
32. World Commission on Environment and Development 1987: Our Common Future.
33. World Travel Tourism Council 2023: Slovenia. Annual research: Key highlights.
34. Zakon o celotnem prometnem načrtovanju. Uradni list Republike Slovenije, št. 130/2022. Ljubljana.
35. Zakon o ohranjanju narave. Uradni list Republike Slovenije, št. 96/2004. Ljubljana.
36. Zorn, M., Smerkar, A., Skoberne, P., Šmuc, A., Brancelj, A., Dakskobler, I., Poljanec, A., Peršolja, B., Erhartič, B., Ferk, M., Hrvat, M., Komac, B., Ribeiro D. 2015: Dolina Triglavskih jezer. *Geografija Slovenije* 32. Ljubljana.
37. Zemlja, K. 2016: Izvajanje trajnostne mobilnosti v občini Bohinj. Zaključna seminarska naloga. Oddelek za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani.