

GEOmix

SREDICA
Mobilnost

POGOVARJALI SMO SE
dr. Aljaž Plevnik o mobilnosti v Sloveniji

KOMPAS V ROKE IN ...

Turčija, Nepal, Kreta, Maroko

Fotografije s fotonatečaja MOBILNOST



KONEC KONCEV

Z iztekajočim se študijskim letom se bliža konec tudi sedanjemu uredniškemu odboru GEOmixa. Pred skoraj dvema letoma smo se z navdušenjem lotili izdelave naše prve številke, sedaj pa z grenkim priokusom listamo že zadnjo, četrto. In prav je tako, da se menjajo generacije, saj se s tem v revijo vnaša nova vzdušje in svežino. Ob tej priložnosti bi se rada zahvalila vsem, ki so v obdobju zadnjih dveh let sodelovali pri nastajanju GEOmixa. Posebna zahvala gre uredniškemu odboru, lektoriciam ter oblikovalki revije, ki so se pri vsaki številki maksimalno potrudili. V veliko veselje mi je bilo sodelovati z vami! Zahvala pa gre tudi vsem, ki ste na kakršen koli način prisostvovali pri nastajanju revije, ter seveda zvestim bralcem in podpornikom. Brez vas GEOmix ne bi bil takšen, kakršen je danes!

Tokratna izdaja GEOmixa v ospredje postavlja zelo raznoliko in pestro tematiko – mobilnost. Tej temi se v zadnjih letih posveča vedno več pozornosti ne samo pri geografiji, temveč tudi v ostalih strokah (npr. prostorsko načrtovanje, sociologija, arhitektura ipd.). Termin mobilnost je sicer zasnovan zelo široko, v naši reviji pa smo se želeli osredotočiti predvsem na prometno mobilnost. Zaradi drastične potrebe po povečevanju mobilnosti prebivalstva v zadnjih desetletjih je le-ta danes ena izmed najpomembnejših dejavnosti v svetu. Par ur sedenja na letalu nas tako lahko popelje na drug konec sveta, dobre tri ure vožnje z avtomobilom pa iz enega na drug konec Slovenije! Povečana mobilnost pa ima na žalost tudi negativno, predvsem okoljevarstveno plat, pri kateri je onesnaževanje le eden izmed mnogih negativnih učinkov na okolje. Eden izmed vzrokov za omenjene negativne posledice je dejstvo, da večina prometnega bremena še zmeraj sloni na avtomobilskem prevozu. V želji po zmanjšanju neželenih stranskih učinkov prometne mobilnosti se je razvila t. i. trajnostna mobilnost, ki si prizadeva zagotoviti učinkovito, okolju prijazno ter enakopravno mobilnost. In ravno pri uveljavljanju slednje lahko geografi s svojim znanjem in inovativnostjo ključno vplivamo na razvoj prihodnjih prometnih strategij.

Da je tokratna sredica še kako aktualna, potrjujejo tudi avtorji člankov, ki so se razpisali o svojih raziskavah ter prispevali pester nabor člankov. Revijo vsebinsko zaključujeta še prispevek izr. prof. dr. Mateja Ogrina, ki je napisal tokratni uvodnik, ter intervju z dr. Aljažem Plevnikom, geografom z Urbanističnega inštituta, s katerim smo se pogovarjali o mobilnosti v Sloveniji. Obema se za sodelovanje najlepše zahvaljujem.

Želim vam uspešno izpitno obdobje, pestre in zanimive poletne počitnice, jeseni pa uspešno vrnitev v študijske klopi!

Barbara Žabota, odgovorna urednica



KAZALO

| | |
|--|----|
| UVODNIK | 1 |
| BESEDA PREDSEDNICE | 3 |
| DROBTINICE | |
| DMGS kotiček | 4 |
| EGEA kotiček | 4 |
| LGD kotiček | 6 |
| Motivacijski vikend Kočevski Rog 2016 | 7 |
| GEO-GEO tabor 2016 | 9 |
| Izmenjava EGEA Barcelona – EGEA Ljubljana | 11 |
| Izmenjava med EGEA Ljubljana in EGEA Zadar | 13 |
| Španski sneg - I. FAJG y EGEA España Congreso Ibérico 2016 | 15 |
| Western Regional Congress 2016 - The Power of Water – Shaping Landscapes and Society | 18 |
| Študijska izmenjava na Švedskem – Izmenjava ERASMUS + na Univerzi Lund (Lund University) | 20 |
| AKTUALNO | |
| Evropski teden mobilnosti | 24 |
| Ljubljana - Zelena prestolnica Evrope | 26 |
| SREDICA | |
| Uvodnik | 28 |
| Jane Jacobs - Umiranje in življenje velikih ameriških mest | 29 |
| Spreminjanje prometne ureditve središča Ljubljane skozi 20. stoletje do danes | 32 |
| Avtocestno omrežje v Republiki Sloveniji in strategija razvoja | 36 |
| Vpliv vremena in podnebja na kolesarje | 42 |
| Daljinske kolesarske povezave in njihov pomen pri razvoju turizma | 45 |
| Vpliv trajnostne mobilnosti na turistični razvoj manjših alpskih krajev na primeru združenja Alpski biseri | 49 |
| AKTUALNO | |
| Ljubljana - Zelena prestolnica Evrope | 55 |
| VII Eko konferenca – »Okolje kot ga vidimo« | 56 |
| Alpsko mesto leta - Tolmin | 57 |
| KOMPAS V ROKE IN ... | |
| Turčija – Dežela sultanov, kebaba in črnega čaja | 59 |
| Nepal – Dežela v objemu Himalaje | 63 |
| Kreta – Spomladanski vonj po cvetočih travnikih, slani vodi in pomarančah | 67 |
| Maroko – Kontrast tradicionalnega in modernega | 70 |
| POGOVARJALI SMO SE | |
| Intervju: dr. Aljaž Plevnik | 74 |
| ZABAVA | |
| GEOkviz | 77 |
| GEOkrižanka | 79 |

GEOmix, Glasilo Društva mladih geografov Slovenije, letnik 22, številka 2, maj 2016

ISSN: 1580-6987

E-pošta: geomix.dmgs@gmail.com

Naslov: DMGS – GEOmix, Oddelek za geografijo Filozofske fakultete, Aškerčeva 2, 1000 Ljubljana

Odgovorna urednica: Barbara Žabota

Uredniški odbor: Katarina Godec, Tanja Hrastar, Kaja Jagodnik, Saša Karlovčec, Lena Kropivšek, Kaja Lipuš, Rebeka Lužnik, Barbara Žabota

Oblikovanje in računalniški prelom: Tanja Hrastar

Lektoriranje: Nastja Klajnšek, Ana Marija Lednik, Vesna Rogl, Sara Žibrat

Avtorji besedil: Špela Berlot, Ilka Denša, Maja Gostenčnik, Tanja Hrastar, Žiga Ivanc, Kaja Jagodnik, Maša Jančič, Saša Karlovčec, Simon Koblar, Lena Kropivšek, Matic Mehovec, Urban Mislej, Matej Ogrin, David Pele, Eva Ravbar, Lea Rebernik, Jasna Sitar, Lenart Štut, Anja Štuhec, Leja Šubic, Tanja Vozelj, Barbara Žabota, Urška Žibert, Peter Žnidaršič

Fotografija na naslovnici: Simon Koblar

Tisk: Birografika BORI d.o.o.

Naklada: 300 izvodov

Prispevki v GEOmix-u niso honorirani. V kolikor želijo avtorji prispevkov v GEOmix-u članek objaviti v drugi publikaciji, naj se pred tem posvetujejo z uredništvom GEOmix-a.

NAGOVOR PREDSEDNICE

Že pred časom smo vstopili v pomlad, ki nas je prebudila iz zimskega spanja. Z vsemi čari, ki jih ponuja ta letni čas, pa se predvsem geografom nudijo številne možnosti za terensko delo. V tokratni številki GEOmixa je sredica obarvana s temo o mobilnosti. V besedi, ki mi je bila namenjena, bi vas torej rada spomnila na to, da je najlepše terensko delo tisto, na katerega se odpravimo peš, s kolesom ali pa z javnim prevozom. Pri tem lahko naredimo nekaj dobrega zase in za naš planet. Še boljše pa je, če se tega lotimo skupaj s prijatelji in s tem poskrbimo za zabavno druženje ter geografsko raziskovanje, kot smo tega vajeni v Društvu mladih geografov Slovenije.

Od decembrske številke GEOmixa do zdaj smo v Društvu mladih geografov Slovenije izvedli mnogo aktivnosti, med drugim motivacijski vikend v Kočevju, v okviru DMGS srede dva potopisa in predavanje »Kako bomo rešili reke Balkana in Slovenije?«, že tradicionalni 7. geološko-geografski tabor, ki je to leto potekal v Vipavski dolini, 28. občni zbor, v sodelovanju z Oddelkom za geografijo smo organizirali okroglo mizo Migracije, s tutorji FF UL pa smo izvedli dobrodelni božični bazar. Člani DMGS-ja oz. z mednarodnim imenom člani EGEE Ljubljana smo se udeležili tudi raznih dogodkov izven meja. Organizirani sta bili izmenjavi z entitetama EGEA Barcelona in EGEA Zadar, svoje predstavnike smo imeli na vseh regionalnih kongresih, ki so bili letos v Avstriji, Romuniji, Litvi in Makedoniji, pa tudi na raznih drugih dogodkih. V društvu smo poskrbeli tudi za nove majice in puloverje.

V prihodnjih mesecih se predvideva izvedba geografske nočne orientacije po Ljubljani, dvodnevni Soča trip in seveda že 20. geografski raziskovalni tabor v osrčju Prlekije z naslovom »Trk tradicije in inovativnosti«. Poleg vsega tega pa se boste lahko udeležili še raznih drugih notranjih in zunanjih dogodkov. Pri tem vas vse lepo vabim k pomoči pri organizaciji dogodkov in aktivnem sodelovanju v društvu!

Pred izdajo majske številke GEOmixa bi se rada zahvalila vsem članom upravnega odbora. Hvala za prostovoljno popolno predanost društvu, za vse ure in dneve, ki ste jih namenili, da smo lahko skupaj s člani organizirali, ustvarjali in doživeli obilo lepega! Posebna hvala članom uredniškega odbora GEOmixa, da ste nam z zanimivimi temami in kreativnostjo popestrili branje! Naslednjemu upravnemu odboru DMGS-ja in uredniškemu odboru GEOmixa pa želim uspešno ter srečno pri delu!

Posebna hvala tudi vam, dragi člani DMGS-ja, za vašo geografsko dobro voljo, ki je za delovanje društva še kako potrebna! Želim vam veliko uspeha v prihajajočem izpitnem obdobju in veliko prijetnih, geografsko obarvanih izkušenj v poletnih mesecih!

Urška Žibert, predsednica DMGS-ja





DMGS KOTIČEK

Izvedene in predvidene aktivnosti Društva mladih geografov Slovenije

(julij 2015-december 2015 / december 2015-julij 2016)

| | TERMIN | AKTIVNOST |
|-------------------|--------------------|--|
| IZVEDENE | 18. december | Od štanta do štanta |
| | 26.–28. februar | Motivacijski vikend (Kočevje) |
| | 2. marec | DMGS-sreda: Kako bomo rešili reke Balkana in Slovenije? |
| | 11.–13. marec | Geografsko-geološki tabor (Vipavska dolina) |
| | 30. marec | DMGS-sreda: Potopis o Tajski in Laosu (Špela Drnovšek) |
| | 20. april | DMGS-sreda: Potopis o Avstraliji (Alen Červ) |
| | 18. maj | Geografska orientacija |
| | 7. junij | DMGS-sreda: Zgodovinsko prečenje jamskega sistema Gouffre de Padirac (Peter Gedei) |
| PREDVIDENE | 9.–17. junij | 20. geografski raziskovalni tabor (Prlekija) |
| | 23.–24. julij 2016 | DMGS-ekskurzija v Posočje |

Dodatne informacije o aktivnostih DMGS dobiš pri notranji ministrici Lei Rebernik (rebernik.lea@gmail.com).

EGEA KOTIČEK

European Geography Association for Students and Young Geographers

Spletna stran: egea.eu

DMGS je pod imenom EGEA Ljubljana del Evropske zveze študentov geografije EGEA. Kot član/-ica DMGS-ja se lahko udeležiš mednarodnih dogodkov (izmenjave, kongresi, seminarji ...), ki jih organizirajo naši geografski kolegi po Evropi.

Na seznamu so izvedene aktivnosti in le nekaj dogodkov, ki bodo izvedeni v letnem semestru in med počitnicami. Za novice o novih dogodkih in aktivnostih se registriraj na spletni strani egea.eu in sledi obvestilom, ki jih prejemaš kot član/-ica DMGS-ja.

Vabljen/-a tudi v različne komiteje, ki skrbijo za boljše delovanje in razvoj naše organizacije. Če te zanima oblikovanje, fotografija, novinarstvo, se tako lahko pridružiš CMC – Communication and Media Committee ali pa ustvarjalcem revije European Geographer, če te zanimajo bolj okoljevarstvene teme, se lahko pridružiš Green komiteju EGEA itd.

Če te zanima še kaj več o EGEI in njenih aktivnostih, se obrni na ministrici za zunanje zadeve Leno Kropivšek (lenakropivsek@gmail.com) in Moniko Gričnik (monika.gricnik@gmail.com).



Avtorica: Nela Halilović.

| | TERMIN | AKTIVNOST |
|-----------------|------------------------|--|
| IZVEDENE | 2015 | |
| | 4.–6. december | EGEA Leuven birthday weekend, EGEA Leuven, Leuven, Belgija |
| | 4.–7. december | Romanian Freshman weekend, Egea Cluj Napoca, Baru, Romunija |
| | 11.–13. december | Saint-Petersburg sports weekend, EGEA St. Petersburg, Saint Petersburg, Rusija |
| | 11.–13. december | Winter Organisation and Strategy Meeting 2015, EGEA Krakow, Krakow, Poljska |
| | 29. december–2. januar | Czech New Year's Eve 2015/2016, EGEA Brno, Chlébské, Češka |
| | 30. december–2. januar | New Year Party!, EGEA Lviv, Stara Sil, Ukrajina |
| | 2016 | |
| | 23.–24. januar | The first Winter Weekend ever! in Tartu, EGEA Tartu, Sihva, Estonija |
| | 29. januar–2. februar | Open Bukovel 1.0, EGEA Kyiv, Tatariv, Ukrajina |
| | 1.–4. februar | Catalan Experience, EGEA Barcelona, Sant Tomas de Fluvia, Španija |
| | 3.–7. februar | Open Bukovel 2.0, EGEA Kyiv, Tatariv, Ukrajina |
| | 12.–14. februar | Dętki 2016, EGEA Krakow, Koszarawa, Poljska |
| | 15.–20. februar | Trondheim Winter Week 2016, EGEA Trondheim, Trondheim, Norveška |
| | 18.–21. februar | Iberian Congress 2016, EGEA Valladolid, Valsaín, Španija |
| | 3.–8. marec | Write your Role – Understanding and Breaking down Gender Roles, EGEA Sevilla, Sevilla, Španija |
| | 17.–20. marec | Sea u on Snow, EGEA Koper, Kranjska Gora, Slovenija |
| | 17.–20. marec | Prague Reunion, EGEA Prague, Praga, Češka |
| | 21.–25. marec | ECO Solution Cup, EGEA Moscow, Moskva, Rusija |
| | 25.–28. marec | Pre-WRC 2016, EGEA Brno, Brno, Češka |
| | 29. marec–3. april | WRC- KONGRES ZAHODNE REGIJE 2016, EGEA Graz, Annaberg bei Mariazell, Avstrija |
| | 3.–5. april | Post-WRC 2016, EGEA Innsbruck, Innsbruck, Avstrija |
| | 4.–8. april | Cultural Tourism Week, EGEA Mostar, Mostar, Bosna in Hercegovina |
| | 12.–16. april | ERC – KONGRES VZHODNE REGIJE 2016, EGEA Bucharest, Murighiol, Romunija |
| | 17.–19. april | After-ERC 2016, EGEA Chernivtsi & EGEA Lviv, Chernivtsi, Ukrajina |
| | 20.–24. april | NBRC – KONGRES SEVERNO-BALTSKE REGIJE 2016, EGEA Vilnius, Nida, Litva |
| | 29. april–1. maj | Bendelux weekend 2016, EGEA Ghent & EGEA Leuven, Nieuwpoort, Belgija |
| | 29. april–1. maj | Shack'n'Roll – a magical cottage weekend, EGEA Augsburg, Niedersonthofen, Nemčija |

| | TERMIN | AKTIVNOST |
|-------------------|----------------------|--|
| IZVEDENE | 2.–4. maj | Pre-EMRC, EGEA Skopje, Kruševo, Makedonija |
| | 4.–8. maj | EMRC – KONGRES EVROMEDITERANSKE REGIJE 2016, EGEA Skopje, Ohrid, Makedonija |
| | 6.–9. maj | Carnival in Mainz, EGEA Mainz, Mainz, Nemčija |
| | 8.–10. maj | After Party EMRC 2016, EGEA Skopje, Skopje, Makedonija |
| | 26.–29. maj | Modular Festival, EGEA Augsburg, Augsburg, Nemčija |
| PREDVIDENE | 16.–19. junij | Germany Weekend 2016, EGEA Marburg & EGEA Göttingen, Edersee, Nemčija |
| | 4.–8. julij | Dutch Experience: Living on the Edge!, EGEA Utrecht, Utrecht, Nizozemska |
| | 7.–10. julij | Geopark Weekend – Heritage of the Ice Age, EGEA Oulu, Rokua, Finska |
| | 11.–17. julij | Archipelago Adventures, EGEA Turku, Turku, Finska |
| | 30. julij–10. avgust | Caucasus hiking event 3.0, EGEA Saint Petersburg, Arkhyz, Rusija |
| | 8.–19. avgust | Caucasus: mountains and culture, EGEA Saint Petersburg, Stavropolskii krai, Rusija |
| | 15.–19. avgust | What do we eat tomorrow?, EGEA Marburg, Marburg, Nemčija |
| | 18.–22. avgust | Rise of Serbian EGEA, EGEA Belgrade & EGEA Novi Sad, Novi Sad, Srbija |
| | 11.–16. september | AC – LETNI KONGRES 2016, EGEA Zürich, Melchtal, Švica |

LGD KOTIČEK

Ljubljansko geografsko društvo (LGD) organizira številne dejavnosti tekom celotnega leta – strokovna predavanja, geografske večere, ekskurzije po Sloveniji in sosednjih pokrajinah, prvomajsko ekskurzijo v tujino ter krajše ogledde geografskih zanimivosti. Več informacij o aktualnih in preteklih aktivnostih LGD-ja je na voljo na spletni strani društva (<http://www.lgd-geografi.si/>) ter na Facebook strani (<https://www.facebook.com/LjGeogrDrus/>). Nekatera predavanja, ki so potekala v sklopu geografskih večerov, so v celoti dostopna na društvenem Youtube kanalu (npr. Fenomen islamske države, Smučarski skoki skozi geografske oči Francija Petka in Mirana Tepeša). Vabljeni k ogledu!

Člani DMGS-ja, ki svoj študij zaključujete ali ste ga že zaključili, vabljeni, da postanete člani Ljubljanskega geografskega društva.





MOTIVACIJSKI VIKEND KOČEVSKI ROG 2016

Slika 1: Skupinska fotografija pred skavtskim domom (foto: Lena Kropivšek, 2016).

Kdaj: **26. 2.–28. 2. 2016**

Kje: **Kočevski rog**

Letošnji tradicionalni Motivacijski vikend Društva mladih geografov Slovenije je letos potekal od 26 do 28. februarja. 19 pogumnih študentov se nas je utrujenih po izpitnem obdobju odpravilo v Kočevski rog v Skavtsko kočo v iskanju sprostitve in motivacije. Motivacijskega vikenda smo se letos prvič udeležili tudi bruci Maša, Lenart in Urban. Po dolgi vožnji po ovinkasti cesti skozi zasneženi Kočevski rog smo končno prispeli do naše kočice.

Prvi večer je potekal v znamenju spoznavanja starejših članov ter gostov iz Egea Zagreb, Zadar in Turku. Novi udeleženci smo imeli priložnost spoznati starejše člane, delovanje društva in aktivnosti, ki se v sklopu le-tega odvijajo. Višji letniki so organizirali tudi geografski kviz, v katerem smo preizkusili svoje geografsko znanje, prav tako pa tudi svojo splošno razgledanost. Udeleženci smo serazdelili v štiri skupine in skupaj odgovarjali na vprašanja iz različnih tematik. Zmagovalna ekipa je sicer ostala brez nagrade, ohranila pa je svoj ponos. Sledil je večer v znamenju povezovanja, medsebojnega spoznavanja in zabave. Naslednji dan so po poznem zajtrku (zaradi podaljšanih večernih spoznavnih aktivnosti) sledile delavnice. Novi člani smo bili seznanjeni z delovanjem društva, delavnicami in dogodki, ki se dogajajo v

društvu. Bruci smo s pomočjo Lee in Urške organizirali program za izmenjavo z EGEA Tampere na Finskem. Starejši člani so se razdelili v dve skupini. Ena skupina je izdelovala program za EGEA Congress 2017 v Ljubljani na temo naravnih nesreč, druga skupina pa program za športno-geografski tabor na temo zimskih športov v Planici. Sledilo je okusno kosilo in pripravljanje za odhod v Željnske jame. "Ekskurzijo" je vodila Valentina, ki nam je posredovala veliko znanja o geomorfologiji in kraških pojavih v tamkajšnjih jamah. Preizkusili smo se tudi v plezanju skozi ozke rove in spopadanju s klavstrofobijo. Ogled Kočevskega jezera smo zaradi slabega vremena in utrujenosti preložili na naslednjič.



Slika 2: Skavtski dom – naše domovanje v času motivacijskega vikenda (foto: Lena Kropivšek, 2016).

Ob prihodu nazaj v skavtski dom smo poslušali predavanje študentke na izmenjavi o njeni domovini Finski. Prav tako smo se nasmejali ob mnogih stereotipih, ki veljajo za Fince, mnoge pa smo uspeli povezati tudi s Slovenci. Zvečer je sledilo tradicionalno Egea tekmovanje BDC (Beerdrinkingcontest). Tekmovalci so razdeljeni v dve ekipi po štiri, cilj pa je najhitreje "na eks" popiti vse 4 kozarce piva, razdeljene med tekmovalce. Bruce je najbolj uspešno seveda zastopal Urban, Maša in Lenart pa bosta do prihodnjega morala še malo povaditi. Tekmovanje se je zaključilo brez vsem znane zmagovalne ekipe, nadaljevali pa smo zopet z družabnimi aktivnostmi in prepevanjem raznih uspešnic vse do jutranjih ur.

Zadnji dan smo utrujeni od "napornega" vikenda dopoldne po zajtrku predstavili še izdelane plakate na temo bodočih dejavnosti društva, ki smo jih načrtovali prejšnji dan. Nato smo s skupnimi močmi do potankosti očistili našo koč, kjer smo bivali čez vikend, dekleta starejših letnikov pa so prijazno skuhalo tudi naše zadnje kosilo v skavtskem domu. Nato smo se polni novih vtisov in znanja kot tudi motivacije odpravili nazaj proti domu. Nam trem, ki smo se Motivacijskega vikenda udeležili prvič, vsekakor ni žal. Navezali smo veliko poznanstev s starejšimi letniki, kot tudi preživeli vikend v sproščnem vzdušju, ki se še kako prileže po izpitih. Podobne dejavnosti v sklopu društva priporočamo tudi vsem ostalim nadobudnim geografom!

Urban Mislej

urban.mislej96@gmail.com

Lenart Štut

lenart.staut@gmail.com

Maša Jančič

masa.jancic@gmail.com



Slika 3: Raziskovanje željnskih jam (foto: Lena Kropivšek, 2016).



GEO-GEO TABOR, 2016

Slika 1: Sproščeno vzdušje na taboru (foto: Matic Vehovec, 2016).

Kdaj: **11.–13. marec 2016**
Kje: **Vipavska dolina**

Ko je v moj elektronski poštni predal s strani DMGS priromalo povabilo na že 7. Geo-Geo tabor, je bila po vseh kriterijih še vedno zima. Tabor me je takoj premamil, saj je ponujal marsikaj. Udeležba na taboru je namreč pomenila, da smo imeli nad terenom navdušeni pripadniki obeh oddelkov zopet priložnost, da si nadenemo svoje nahrbtnike in spravimo večje ali manjše količine prahu s terenske opreme, ki je med zimo vsaj do neke mere samevala. Vsak udeleženec je namreč brez dvoma kdaj pripomnil, da bo spomladanska Vipavska dolina zelo prijeten kraj za terensko raziskovanje. Seveda pa ne smemo pozabiti niti na to, da je tabor predstavljal odlično priložnost za oddih od natrpanega študijskega vsakdana ter za druženje s kolegi z oddelkov za geografijo in geologijo.

Uvodni dan tabora je bil še posebno zanimiv za nas geografe, saj smo imeli možnost Vipavsko dolino spoznati tudi skozi geološka očala, in sicer pod mentorstvom profesorja Pupita z oddelka za geologijo. Tema dneva so bili kvartarni pobočni sedimenti severnega in vzhodnega roba te doline. Medtem ko so študenti geologije kimali in odgovarjali profesorju, smo geografi z nekoliko več napora poizkušali slediti podrobni razlagi tematike, ki

smo jo poznali nekoliko manj poglobljeno od kolegov geologov. Po drugi strani pa smo se ravno geografi prvi dan naučili največ novega. Ekspertno znanje naših geoloških kolegov smo sicer tekom tabora tudi geografi s pridom izkoristili, kadar smo bili v dvomih o danih geoloških procesih oziroma pojavih (beri: »ej geolog! Ka je ta kamn?«).

Pod vodstvom profesorja nas je pot najprej zanesla na sveti Socerb, od koder smo imeli dober razgled na Vipavsko dolino, nato pa smo se z geološko zgradbo Nanoškega masiva seznanili še od blizu z vzponom na njegovo pobočje. Terenski dan se je zaključil z ogledom



Slika 2: Geografi, geologi in en profesor smo se pomešali in stisnili skupaj ob robu erodirane ceste (foto: Peter Kastelic, 2016).

ceste, ki vodi (oziroma je pred intervencijo pobočnih procesov nekoč vodila) do naselja Predmeja v Trnovskem Gozdu. Kjer bi marsikdo videl le degradacijo, smo udeleženci tabora videli odlično priložnost za skupinsko fotografijo.

Terenskim vajam je sledila pokušina vin, ki je predstavljala eleganten kontrast dnevu, ki smo ga preživeli ob posedanju na travi in hoji čez blato. Čeprav je vredno pripomniti, da je bil del elegancije okrnjen, saj študenti oddelkov za geografijo in geologijo po nekem čudnem naključju ravno tedaj nismo imeli s seboj smokingov in večernih oblek. Na pomoč so nam tedaj priskočili organizatorji tabora, ki so ravno ob pravem trenutku začeli deliti majice s prav posrečenim logotipom karte in kladiva. Te so si mnogi takoj ponosno nadeli in udeleženci smo si bili enotni v mnenju, da smo v njih videti precej šik.

Naslednje jutro smo začeli s samopostrežnim zajtrkom in mnogimi skodelicami kave. Ura sicer ni bila tako zgodnja, a mnogi udeleženci so druženje prejšnjega večera podaljšali dolgo v noč. Oboroženi s krepkimi sendviči smo se podali v drugi dan tabora, ki je bil v znamenju geografije. Terenske vaje so potekale pod okriljem profesorja Darka Ogrina in so se odvijale v območju Trnovskega gozda. Naš terenski dan se je pričel z vzponom na bližnji Sinji vrh, od koder se nam je ponudil dober razgled na okoliško pokrajino. V pristnem geografskem slogu pa tam nismo bili zaradi razgleda, temveč smo opremljeni s termometrom in aerometrom merili sunke burje in njihov vpliv na temperaturo. Najmočnejši izmerjeni sunek je dosegel 86 kilometrov na uro in tisti udeleženci, ki niso bili pripravljani na močan veter, so to pričeli bridko obžalovati. Med vzponom na Sinji vrh pa smo imeli tudi možnost opazovati zelo lepe primerke zastavasto oblikovanih krošenj, ki so nastale pod vplivom burje.



Slika 3: Udeleženci tabora občudujemo Otlško naravno okno (foto: Matic Vehovec, 2016).



Slika 4: Poti? Kdo jih rabi! (foto: Matic Vehovec, 2016).

Močno prevetreni udeleženci tabora smo nato obiskali še Otlško naravno okno, kjer smo bili poučeni o dveh teorijah njegovega nastanka (ena teorija za njegov nastanek krivi eksogene procese, druga pa je prepričana, da ga je s svojim rogom nekoč ustvaril sam hudič). Dan smo zaključili še s krajšim ogledom nekaterih družbenogeografskih zanimivosti Trnovskega gozda.

Tretji in zadnji dan tabora smo preživeli v družbi profesorja Uroša Stepišnika in raznolikih geomorfoloških pojavov Sežanskega krasi. Prvi del dneva je bil posvečen jami Bestažovca in brezstropnim jamam v njeni okolici. Nad pestro geološko zgradbo kraške pokrajine so bili še posebno navdušeni kolegi geologi, in medtem ko smo se geografi že pomikali naprej, so njihova kladiva še vedno odmevala od Perkovega spodmola. Druga polovica dneva, ki je obenem predstavljala zadnji del tabora, se je začela v Ocizli. Tam smo najprej spoznali lokalne jame in druge pojave tamkajšnjega kontaktnege krasi.

Na koncu pa nas je pot ponesla še v objem geološko in geomorfološko zelo zanimivega kanjona Glinščice. Prečkali smo državno mejo in se podali v sosednjo Italijo, kjer je Glinščica imenovana Rosandra. Kot se za terenske raziskovalce spodobi, pa se tja nismo odpravili po turistični poti, temveč kar po strugi potoka.

Matic Vehovec
maticveho@gmail.com



IZMENJAVA EGEE BARCELONA – EGEE LJUBLJANA

Slika 1: Nad Barcelono (foto: Lena Kropivšek, 2016).

Kdaj: **17.–21. marec, 15.–22. marec**

Kje: **Slovenija, Španija**

Kdo: **Lena, Maša, Lea, Sara, Tadej, Nela, Jasna**

Že takoj po zadnjem izpitu v zimskem semestru se je začelo pestro dogajanje v društvu DMGS, med drugim tudi izmenjava Ljubljana–Barcelona. Udeležilo se nas je 11 geografov iz različnih letnikov, šest iz Ljubljane in eden manj iz Barcelone, saj si je nekaj dni pred njihovim prihodom poškodoval roko. Prvi del izmenjave je potekal pri nas, od 17. do 21. februarja, drugi pa v Kataloniji od 15. do 21. marca.

Gremo na Ljubljana

Gremo na Ljubljana je eden prvih slovenskih stavkov, ki so se ga, žal napačno, naučili naši španski kolegi. Ta je marsikomu izmed nas privabil nasmeh na obraz, hkrati pa voljo in željo, da jih naučimo še mnogo novih. Prvi dan so Katalonci prišli v Ljubljano pozno popoldne, zato smo se odločili, da jih bomo najprej seznanili s slovenskim pivom in večernim življenjem. Odpravili smo se do konca Slovenske ceste v bar Geonavtik, saj je le-ta kot nalašč za geografe. Preverili smo tudi njihovo znanje o Sloveniji v obliki kratkega kviza in bili nad rezultati zelo navdušeni, saj je bilo njihovo znanje več kot odlično.

V naslednjih dneh smo jim poskušali razkazati Slovenijo v čim večji meri, zato smo se z avti najprej odpravili proti Primorski. Prva postaja je bila Postojnska jama, nato pa smo pot nadaljevali do obale. Dodobra smo raziskali naš košček obale, ki smo jo imeli priložnost videti z več razglednih točk, od bližje smo si pogledali strunjanski klif in Piran, za las pa smo ujeli tudi zadnje sončne žarke ter z njim čudovit sončni zahod. Naslednji dan je bila na vrsti Gorenjska, kjer nam je vreme naklonilo dež in meglo. Kljub temu smo se z dobro voljo odpravili do blejskega gradu, se ustavili pri Bohinjskem jezeru in se po zasneženi poti odpravili ob koritih Mostnice. Največje navdušenje je za Katalonce predstavljal ravno sneg, saj je



Slika 2: Ekipa EGEE Barcelone v Ljubljani (foto: Lena Kropivšek, 2016).

iz njih izvabil pristno otroško veselje. Za zaključek dneva so Katalonci izkusili še nočno življenje v Ljubljani, ki se kar precej razlikuje od njihovega. Po neprespani noči smo uspeli zbrati še dovolj energije za ogled prestolnice, takoj po njem pa smo se odpeljali še v industrijsko mesto Velenje. Ob sprehodu do Velenjskega gradu in hoji ob jezerih smo jim imeli tudi možnost predstaviti nedavno slovensko zgodovino, predvsem življenje v Jugoslaviji, saj je Špance najbolj pretresel velikanski kip Tita, ki ga sami enačijo z generalom Francom. Po odlični hrani v velenjski piceriji nam je za zadnji dan ostalo še slovo, v veselem pričakovanju drugega dela izmenjave.



Slika 3: Navdušenje nad snegom (foto: Lena Kropivšek, 2016).

Dogodivščinam naproti

Drugi del izmenjave se je pričel zgodaj zjutraj v Ljubljani na postajališču GoOpti, kjer smo vsi polni energije in pričakovanja začeli naše potovanje. Prvo presenečenje nas je doletelo že na letališču v Trevisu, od koder smo morali v Barcelono odleteti brez Maše, ki je med potjo v Ljubljano izgubila osebno izkaznico. Prvi večer v Barceloni smo torej ostali v nepopolni ekipi, prespali smo v hostlu, s Katalonci pa smo se srečali naslednji dan, ko se nam je proti večeru pridružila še Maša. Prva dva dni smo namenili raziskovanju 1,6-milijonskega mesta, prestolnice avtonomne pokrajine Katalonije in hkrati drugega največjega mesta v Španiji. Nedolgo pred našim obiskom je tu potekal referendum o odcepitvi Katalonije od Španije, zato smo imeli na vsakem koraku priložnost



Slika 4: Piknik na severozahodu Barcelone in calçoti (foto: Lena Kropivšek, 2016).

videti ogromno osamosvojitvenih in katalonskih zastav. O njihovi zgodovini smo veliko slišali prvi dan na brezplačnem ogledu, ko smo prehodili torej predvsem njen stari del, kjer se prepletajo slogi različnih časovnih obdobij – od starorimskih do srednjeveških in gotskih. Po sprehodu ob plaži Barceloneta je bil čas za okušanje tipične španske paele z morskimi sadeži. Zvečer so naši geografski prijatelji tudi nas postavili na preizkušnjo in testirali naše znanje o Kataloniji. Druženje je bilo polno smeha in dobre katalonske hrane. Naslednji dan smo si ogledali še glavne znamenitosti Barcelone, ki jih seveda nismo smeli izpustiti. Sprehajali smo se po parku Guell, parku slavnega modernističnega arhitekta Gaudija, si ogledali olimpijski stadion, muzej sodobne umetnosti, slavolok zmage in katalonski parlament. Po dolgem dnevu nas je čakal še žur do jutranjih ur, kjer smo bili priča popolnoma drugačnim katalonskim zakonom: prepovedano je pitje alkoholnih pijač na javnih mestih. Tako smo doživeli kar nekaj zanimivih prigod. Naslednje dni smo se odpravili še malo izven velikega mesta. Zgodaj zjutraj (beri: ob dveh popoldne) smo se odpeljali do mesta z imenom Sidges na jugozahodu Barcelone, kjer smo na peščeni plaži uživali v zgodnjepomladanskem soncu. Največji vtis je na nas, kljub slabemu vremenu, zagotovo pustil Monserrat, okoli 1000 m visoke konglomeratne gore, ki se dvigajo nad Manreso, manjšim mestom na severozahodu. Ko se je megla končno malo razkadila, smo lahko videli obrise konglomeratnih stolpov, kjer smo sklenili, da si Monserrat zagotovo pridemo ogledat znova, v lepšem vremenu. Vse dni smo imeli možnost okušati tudi značilno katalonsko hrano in pijačo, kot so tapas, španska omleta, kroketi, že omenjena paella in seveda sangria. Zadnji dan so nam na pikniku pripravili še calçote, tipično katalonsko mlado zeleno čebulo, popečeno na žaru. Piknik se je odvijal v vinorodni pokrajini v manjšem naselju Moja, blizu kraja Vila Franca. Moja se nahaja na sušnem in zakraselem območju, ki predstavlja popolno nasprotje peščenjakovi pokrajini, ki smo jo imeli možnost videti do tedaj. Po pikniku in krajšem sprehodu je zopet prišel čas za slovo. Preden smo zapustili Barcelono, smo si vzeli čas še za hiter ogled Sagrade Familie, naslednji dan pa smo se podali na dolgo pot proti domu. V teh dveh tednih smo sklenili tesna prijateljstva, zato smo si obljubili, da se zagotovo še srečamo, tako v Sloveniji kot tudi Barceloni.

Jasna Sitar
jasna53@gmail.com



IZMENJAVA MED EGEO LJUBLJANA IN EGEO ZADAR

Slika 1: Na Tartinijevem trgu (foto: Špela Drnovšek, 2016).

Kdaj: 17.–20. 5. 2016 in 14.–17. 5. 2016

Kje: Ljubljana, Bled, Bohinj, Obala, Rakov Škocjan;

Zadar, Šibenik, Trogir, Split

Kdo: Špela Drnovšek, Peter Kastelic, Manca Dremelj, Tadeja Golobič, Andraž Karničnik, Nejc Lampič, Valentina Vrhovec, Lidija Kožar, Žiga Ivanc

Ideja za obisk naših zadarskih kolegov je padla s strani kolegice Lidije Kožar, zadarske študentke, ki pa je pri nas na študijski izmenjavi in se je tudi preko omrežja EGEA kakopak že dodobra spoznala s potencialnimi navdušenci nad izmenjavo. Njena pobuda je padla na plodna tla, saj se je že sama misel o vikend oddihu v Zadru, severni Dalmaciji, zdela prečudovita. In prav tako je tudi bilo, saj smo kot nalašč izbrali dva sončna in za izmenjavo nadvse primerna vikenda!

Izmenjava se je začela na naših tleh. Po skupni večerji, seveda »naših« čevapčičih, smo že prvi večer ob odlični zabavi in plesu ugotovili, da smo izvrstna ekipa. Kot ekipo mladih študentov geografije, željno novih odkritij, nas je zjutraj lep sončen dan že vabil na Obalo – ob sprehodu od Fiese proti Piranu, seveda tudi Mesečevemu zalivu, nas ni pustil lačne razgledov in spokojnega ambianta. Vendar tudi spokojnost ni večna, vsekakor ne med planiškim vikendom, ko naši Orli zmagujejo in nas navdušujejo!

Ogled njihovih poletov smo si, prav ironično, ogledali v Piranu ob pogledu na s soncem obsijan Piranski zaliv. Prevčev skok nas je navdušil in vsi skupaj bi, če bi le ne vedeli, da to ni dobra ideja, kar skočili v morje ... Seveda smo naš izlet zaokrožili z obiskom Rakovega Škocjana, kjer nas je naša jamarka Valentina prav strokovno popeljala skozi nam že dobro poznan teren. Verjetno ni potrebno poudarjati, da je bilo dan treba zaključiti z (naporno) zabavo.

Zjutraj so se posledice napore zabave sicer lahko opazile, a so se ob največji planiški evforiji in – vsaj v mojem avtu – glasnem predvajanju radijskega prenosa kmalu prelevile v nov energije poln dan. Odpravili smo se kam drugam kakor proti prelepi Gorenjski, ki nas je pričakala v svojem polnem sijaju – cvetoča in tako zelo zelena. Vzpon do slapa Savica in razgled, ki ga ta ponuja, je ta sijaj le še poudaril, tako kot ga je poudaril pogled na Bohinjsko in Blejsko jezero, pa tudi izvrstne pice, ki smo si jih lačni (tokrat hrane) s slastjo privoščili.

Dan se je seveda zaključil približno tako kot prejšnji. Odlična zabava v kletnih prostorih študentskega doma se je po druženju in spoznavanju španskih »Erasmovcev« za nekaj minut prelevila v nekakšen akcijski triler, za nekatere udeležence morda grozljivko. Družina radostnih kolegov se nas je skupaj s kolegico (ta je igrala ključno vlogo) želela povzpeti z dvigalom. Nismo pomislili, da nas je v dvigalu morda le nekoliko preveč, in

ni bilo potrebno dolgo čakati, da se je dvigalo preprosto – ustavilo. To je med nekaterimi soudeleženci sprva povzročilo šok, vendar se je situacija kmalu prelevila v pravo »blokovo zabavo«.



Slika 2: Na poti proti Splitu (foto: EGEA Zadar, 2016).

Soncu smo se nastavljali tudi zadnji dan našega dela izmenjave, ko smo se odpravili na Podpeško jezero ter povzpeli na Sveto Anjo. Utrujeni od prenekaterih doživetij smo ob nabiranju ravno vzcvetelih cvetic razmišljali, kaj vse nas še čaka v drugem delu izmenjave, v Dalmaciji!

Čakalo nas je vse in še več od pričakovanega. Zanimiva je bila že sama pot, saj smo krenili po stari cesti in kljub razmeroma poznemu odhodu videli precejšen del poti: Belo krajino, pa Karlovac, vasi in njegovo pokrajino. Pot je do večernega prihoda v Zadar minila kot blisk, zadarski kolegi pa so nas pričakali in popeljali po v nepoletnih mesecih precej izpraznjenem Zadru. Mesto, vsaj obalni del, je v veliki meri prenovljeno in tako zelo privlačno – najzanimivejša je mestna plaža, ki pravzaprav poje oziroma oddaja posebne zvoke. Pod njo so namreč nameščene t. i. »orgle«, valovi, ki v njih udarjajo, pa sprožajo zanimive kombinacije tonov.

Rečeno nam je bilo, da se zjutraj odpravljamo do Paklenice, torej v bližnji nacionalni park, zato je bil nočni počitek temu primerno daljši – navsezadnje smo bili tudi mi potrebni spanca.



Slika 3: Trogirska trdnjava (foto: EGEA Zadar, 2016).

Paklenica se je izkazala za zadetek v polno. Strme stene, na katere se je del delegacije (Lidija, Peter in Andraž) pogumno povzpeli (za preplezano steno jim še enkrat čestitamo!), so ustvarjale čudovite podobe in nudile dišajoče razglede. Strma pot nas je popeljala vse do vrha, kjer smo doživeli prijetno pogostitev gospodarja koč. Ta je zavihel harmoniko, ponudil nekaj kozarčkov žganega ter bil nasploh zelo prijeten sogovornik.

Noč smo preživeli v sklopu preučevanja geografije hrane, tokrat kar žara. Zajetno količino mesnih (no, tudi pest zelenjavnih) dobrot sem se kot žar navdušenec javil speči kar sam, spečeno pa je šlo dobro v promet. Ob izvrstni glasbi in plesu se je končal še en čudovit večer.

Soboto smo izkoristili za potep do Splita. Prav zgledno urejena Jadranska magistrala nas je vodila do našega prvega postanka v Šibeniku, kjer smo si na rivi privoščili kavo in se hedonistično »martinčkali«, nato pa se kakopak tudi sprehodili po tem najstarejšem hrvaškem mestu (kot nam je bilo rečeno, je to najstarejšo hrvaško mesto, ki so ga zgradili Hrvati). Vzporedno z valovi je naša pot peljala še v Trogir, pravi dalmatinski biser z imenitno trdnjavo, ter nas na koncu že v poznopoldanskih urah pripeljala vse do Splita. Ob vsepovsod prisotnih napisih letnice 1950 (letnica ustanovitve navijaškega kluba Torcida, ki navija za NK Hajduk Split) je bil občutek, da smo le prišli v Split, popoln. Ogledu Dioklecijanove palače ter zares romantičnem sprehodu po rivi je sledil še (študentski) obed v eni izmed študentskih menz, kjer lahko študenti tako kot pri nas koristijo državno subvencioniran obrok. Ob povratku v Zadar smo na poti na enem izmed bližnjih otokov opazili veliko gorečo gmoto. Del avta se je nagibal k trditvi, da gre za nekakšen kres (datum se je zdel le nekoliko preran?), spet drugi pa, da za požar. Kmalu se je izkazalo, da je imela, žal, prav druga ekipa. To so potrdili tudi mnogi gasilski avtomobili, ki so nas nekajkrat prehiteli.

Že prav lepo porjavili smo se zbudili v še zadnji dan našega uradnega druženja. Po sprehodu po zadarskih mestnih ulicah smo izjemno vetroven dan sicer v precejšnji meri prespali, vendar ga vsaj del polno izkoristili ter doživeli pravi vtis tega zanimivega kraja. Težkemu slovesu in ugotovitvi, da je bila izmenjava izpeljana tako, kot se spodobi, je sledila le še dolga (vsaj zdela se je precej daljša od prve) pot ter povratek v deželo izpod Alp.

Žiga Ivanc
zigaivanc95@gmail.com



ŠPANSKI SNEG I. FAJG y EGEA España Congreso Ibérico 2016

Slika 1: Udeleženci prvega iberskega kongresa pred pravljničnim gradom Alcázar (foto: Nuria Ginestar Ivars, 2016).

Kdaj: **18.–23. 2. 2016**
Kje: **Segovia, Španija**
Kdo: **Kristina Pintar in Žiga Ivanc**

Priložnost obiska prvega Egeinega iberskega kongresa se je ponudila povsem slučajno, med brskanjem po Egeinih internetnih kanalih, ravno nekje med najhujšo »izpitno mrzlico«. Mamljiva je bila že sama destinacija v samem osrčju Španije in neposredni bližini Segovije, natančneje v vasi Valsaín, ki jo obkroža gorovje Guadarrama. Navdušenost je dokončno potrdil še idealen termin – kongres se je pričel ravno dan po koncu izpitnega obdobja oziroma koncu naših izpitnih obveznosti. Ker je potovanje v dvoje venomer še toliko lepše, sem za sopotnico povabil kolegico Kristino, ki za odločitev ni potrebovala prav dosti časa, saj je Španija tudi njena že dolgoletna ljubezen. Kongres bi bil za naju, navdušena učenca španščine, izvrstna priložnost za utrditev jezika ob navezi mnogih novih poznanstev ter zanimivih krajev. Let do Madrida, ki je, mimogrede, iz Milana preko nizkocenovnika prav smešno poceni (20 €), je bil tako nemudoma potrjen, motivacija za resno učenje in pravočasno opravo vseh obveznosti pa še toliko večja.

Najina pot se je, vsaj z moje strani, pričela precej nervozno, saj sem še nekaj ur pred odhodom pisal pomembnejši izpit. Nervozajen naredila svoje in v glavi so se mi prikazovali

vsi možni scenariji, ki sem jih na dolgo in široko hitel razlagati ter analizirati na trenutke že naveličani Kristini. Vendarle je ob pričakovanju prvovrstne pustolovščine kmalu prevladala pozitiva, ki naju je spremljala vse do prihoda v veličasten Madrid. Mesto sva obdelala »po dolgem in počez«, saj sva po krajšem sprehodu, obilnem zajtrku ter ogledu nekaj bližnjih znamenitosti kmalu spoznala zapletenost tamkajšnjega sistema javnega prometa. Iskaje postajo, od koder bi lahko odrinila v bližnjo Segovijo, sva nekajkrat obkrožila in z nerodnimi kovčki prehodila dobršen del mesta, saj sva ves čas dobivala drugačne, nasprotujoče si informacije. Seveda naju je spremljala dobra volja in radovednost, zato se ob nerodnem zapletu nisva pretirano obremenjevala, kljub temu da sva na kongresno otvoritev že rahlo zamujala.

Pokrajina se je ob približevanju Segoviji vztrajno spreminjala in počasi so se na vedno bolj razgibanem reliefu že začeli prikazovati prvi pobeljeni vrhovi. Skoraj pomladne madridske temperature je tako kmalu zamenjal ostrejši hlad, v Valsaínu, vasi na že 1200 metrih nadmorske višine, pa prave zimske razmere z že kar zajetno količino snega. Kot sva kasneje izvedela, je Segovija z nad njo segajočimi naselji eden izmed najhladnejših, če že ne najhladnejši predel Španije. Vsekakor Španija, ki je do tedaj nisva bila navajena in sva jo morala kot tako še dojeti.



Slika 2: Promocija naše deželice je bila več kot uspešna (foto: Žiga Ivanc, 2016).

Kljub temu da sva na otvoritev že krepko zamujala, sva ujela ravno pravšnji trenutek za prihod, ko je na kongres prispela tudi večina drugih udeležencev, razen nizozemskega študenta in študentke ter španskih študentov geografije. Kongresa se niso udeležili le člani EGEE, saj je bil kongres hkrati tudi dogodek španske zveze študentov geografije FAJG. Vklapljanje med živahno družino zgovornih španskih kolegov je steklo povsem gladko in že kmalu se je zdelo, kot da sva del njihove družine že od samega začetka. Otvoritvi in predstavitvi same teme kongresa, preučevali naj bi možnosti lokalnega razvoja tamkajšnje regije, je sledila pestra in »naporna« noč.

Seveda smo, kot se za geografe spodobi, naslednji dan izkoristili na terenu. Odšli smo v Segovijo, prečudovito univerzitetno mestece, znano predvsem po skozi sam center izpeljanem rimskem akvaduktu, pa tudi odlični kulinariki – predvsem izvrstni svinjini na sto in en način (znani so po t. i. »lechazotih«, »ta mlečnih«, torej še zares majhnih odojkah ter različnih kolinah itd.). Sprva smo postali v lokalni mikropivovarni, te tudi v Španiji beležijo vse več naklonjenosti, kjer sta nas zagnana pivovarja podučila o samem postopku pridelave »tekočega zlata« ter o pomembnosti podpiranja lokalnega. Zanimalo me je, ali poznata slovenski hmelj, in navdušeno sta odgovorila, da slovi po svoji kvaliteti, vendar ga zaenkrat v Španijo še nihče ne uvaža. Poslovna priložnost se ponuja kar sama! Sledilo je vodenje po zgodovinsko nadvse pestrem centru mesta, nakar smo se povzpeli na grad Alcázar, ki spominja na gradove iz Disneyevih risank, saj naj bi bil zasnova za njihovo stvaritev. Razgled, ki se ponuja iz samega gradu ter vseh okoliških pozicij, je naravnost pravljichen, že skoraj kičasto lep. Da se ne bi zgolj naslajali nad lepotami okoliških znamenitosti, temveč se hkrati še prelevili v vlogo zagnanih geografskih študentov, smo kmalu dobili vloge in se za preučevanje ter nadaljnjo analizo lastnosti turizma v Segoviji razvrstili v več skupin, v okviru katerih smo izvedli anketiranje mimoidočih. Zanimalo nas je, od kod prihajajo in zakaj so prišli na določen prostor. Izsledke našega raziskovanja smo lahko predstavili na pred kratkim prenovljeni in tako povsem moderni, izjemno prostorni univerzi, kjer

je dovršen del popoldneva potekala okrogla miza z nekaj pomembnejšimi strokovnjaki španske geografije. Debata je stekla tudi v smer ekoturizma in njegovih možnostih oziroma že izkoriščenih priložnosti.

Že do tedaj doživetij poln dan se je zaključil izredno slavnostno, z na Egeinih mednarodnih dogodkih vedno prisotnim t. i. kulturnim sejmom, kjer udeleženci ponujajo jedačo in pijačo iz svojega lokalnega okolja. Kljub temu da zaradi zahtevnih letalskih predpisov na kongres nisva mogla dostaviti tistih najboljših bolj ali manj tekočih slasti, sva bila opremljena s kupom turističnih informacijskih katalogov (kakopak, v španščini!), ki so med Španci, ki jim je Slovenija dokaj neznana, povzročili navdušenje nad našo državo! Verjetno bi, če bi opazili, za kako zelo močno promocijo gre, dobila še državna sredstva, saj so nama vsi po vrsti obljubljali, da nas na naslednjem potovanju ne gre izpustiti ...

Utrujeni in še pod vtisom spoznavanja različnih okusov Španije – navduševali so prav vsi – smo bili zjutraj ob pogledu na zasneženo okolico in hudem mrazu kaj kmalu zbujeni. Odpravili smo se po Nacionalnem parku Guadarrama in si ogledali tamkajšnje značilnosti. Izlet je bil za večino udeležencev nepozaben že zato, ker so le redko v stiku s snegom, zanimiva pa je bila tudi razlaga tamkajšnjega rastlinstva (med špansko državljansko vojno je bilo celotno območje požgano, zato so tu umetno nasadili borovce) ter ostalih geografskih značilnosti. Sledil je izlet v La Granja de San Ildefonso, nekdanjo kraljevo palačo v prikupnem istoimenskem mestecu, ki spominja na Versailles. Gre za zares mogočno rezidenco s številnimi vrtovi, fontanami in labirinti.

Kot bi mignil, je že nastopil poslednji kongresni dan. Ponovno smo ga izkoristili za sprehod po Guadarramski planoti, vendar tokrat po poteh Španske državljanske vojne. Ravno ta prostor je bil namreč prizorišče najhujših spopadov med republikanci in nacionalisti, o njem pa je pisal tudi Ernest Hemingway v romanu Komu zvoni. Udeleženci smo bili pretreseni nad pričevanji o grozotah, ki so se zgodile na tamkajšnjih tleh in še danes hudo razdvajajo španski narod.



Slika 3: Rimljanski akvadukt v Segoviji (foto: Žiga Ivanc, 2016).

Kljub temu se je kongres končal radostno. Sicer presenečeni, kako vse lepo tako hitro mine, smo počasi odhajali vsak po svoje. Vendar s Kristino še nisva rekla zadnje besede, saj je bil pred nama še naslednji dan, namenjen ponovnemu, tokrat podrobnejšemu raziskovanju Madrida. Že na sami poti do tega smo, bolj kot ne naključno, ponovno zavili v Segovijo, kjer smo na enem izmed trgov naleteli na lokalno praznovanje praznika kolin. Ob spremljavi glasne in prodorne glasbe pihalnega orkestra se je množica prerivala do omizja z brezplačnim vinom in sveže pečenimi kolinami. Vzdušje je bilo enkratno, naše ovacije nad podarjeno kulinarično perverzijo, torej krvavicami (špansko morcillas), ocvirki, tudi pršutom in ostalimi dobrotami pa nepopisne.

Dan, ki sva ga namenila zgolj raziskovanju Madrida, je bil odlična odločitev. S kolegom Sergiom, ki nama je razkazal mesto, sva si ogledala kraljevo palačo, kjer sva naključno naletela ravno na kraljev odhod iz palače (pomahal nama je!), se sprehodila skozi romantičen Parque del Retiro ter tamkajšnji muzej vse do Puerta de Alcalá, veličastnih »vrat« v madridskem centru. Seveda nama je tekom potovanja, še posebej pa v Madridu, prišlo že v navado, da ti v vsepovsod stoječih (tapas) barčkih ob naročilu kozarca piva ali vina avtomatično pripada tudi tapas, prigrizek. Ta je lahko tudi precejšnje velikosti in človek je lahko za »pridnost« pri naročanju kozarčkov ustrezno nagrajen.

Takratno žalost ob spoznanju, da velike večine španskih kolegov do poletja verjetno še ne bova videla, je ravno pred kratkim predramila vest, da se ekipno odpravljajo na majski kongres EMRC v Ohridu. Špansko-slovenski navezi se bo tako pridružila še makedonska. Verjamem, da bo v takšni obliki še zmagoslavnejša!

Kristina Pintar
kripintar@gmail.com

Žiga Ivanc
zigaivanc95@gmail.com



Slika 4: Zimska idila v vasi Valsaín (foto: Žiga Ivanc, 2016).



WESTERN REGIONAL CONGRESS 2016

The Power of Water – Shaping Landscapes and Society

Slika 1: Durnstein, Wachau (foto: Ilka Denša, 2016).

Kdaj: **29. 3.–3. 4. 2016**
Kje: **Annaberg, Avstrija**
Kdo: **Ilka Denša, Valentina Vrhovec (EGEA Ljubljana)**
Organizator: **EGEA Graz**

Nahrbtnik na rame in pot pod noge!

S polnim nahrbtnikom vse potrebne opreme in slovenskih dobrot sem prispela v mesto Gradec kar nekaj ur pred uradno otvoritvijo kongresa. Po opravljeni registraciji na Univerzi Graz sem preostali čas izkoristila za raziskovanje mestnega središča. Končno je napočil čas za vrnitev na zborna mesto, kjer je sledila pogostitev in nato še uradna otvoritev kongresa. Po skoraj triurni vožnji z avtobusom smo prispeli na cilj. Gostil nas je »Hostel za mlade Annaberg« (Youth Hostel Annaberg), ki je lociran dobrih 100 višinskih metrov nižje od vasi Annaberg. Globok vdih svežega zraka, iskanje nahrbtnika in sobe ter spoznavanje sosoživalcev v času kongresa. Hitri pozdrav naše kolegice Janje Jeznik, ki je kot »Helping Hands« imela polne roke dela. Popolna aklimatizacija je bila zaključena z večerjo in večernim dogodkom »Opernball«. Večerne obleke, hitra osvežitev osnovnih korakov valčka in že smo plesali ob spremljavi velikih avstrijskih skladateljev.

Nekaj o Annabergu

Absolutna lokacija: 47°52'20"N, 15°23'17"E.

Kongres se je odvijal v gorski vasi Annaberg, ki leži na nadmorski višini 976 metrov. Vas leži v istoimenski občini na severovzhodu Avstrije, v zvezni deželi Spodnja Avstrija, v regiji Mostviertel in v okrožju Lilienfeld.

Drugi dan in k novim znanjem naproti

Ker na kongresih ne gre brez delavnic, na katerih nadobudni geografi pridobivamo nova znanja in veščine, smo drugi dan takoj pričeli z njimi. Glavna tema kongresa je bila: Moč vode – oblikovanje pokrajine in družbe.

Izbor delavnic je bil naslednji:

1. From Precipitation to Runoff – The Basics of Hydrological Modelling
2. Getting Wet with GIS
3. Teaching Water – Make(s) Waves!?
4. The Human Impact on the Alpine Landscape: Using the Example of Artificial Snow
5. The Influence of Dams: Changing Landscape and Affecting Society
6. Water Related Migrants

Izbrala sem si delavnico »The Influence of Dams: Changing Landscape and Affecting Society« (Vpliv jezov: Spreminjanje pokrajine in učinki na družbo). Delavnica je potekala v dveh delih. V prvem delu smo obravnavali

jezove na splošno – vrste jezov in načine gradnje na primerih svetovnih in evropskih jezov ter njihove pozitivne in negativne učinke na pokrajino in družbo. V drugem delu smo se razdelili v skupine in sledila je diskusija. Nato pa je vsaka skupina posnela kratek video o kaprunskem sistemu jezov (The Kaprun Dam system). Kolegica Valentina je sodelovala v delavnici »Od padavin do odtoka – Osnove hidrološkega modeliranja« (From Precipitation to Runoff – The Basics of Hydrological Modelling)

Show must go on!

Drugi večer je bil tradicionalno obarvan z barvami državnih zastav, prepojen z vonjavami kulinaričnih dobrot in lokalnih napitkov. Da, »Cultural Fair« je ponovno odprl svoja vrata in začel se je lov na nove okuse in razvajanje brbončic. Tekmovanje med Švicarji in Belgijci, kdo ima boljšo čokolado, se je začelo. Kasneje so se jim pridružili še Estonci. Seveda so krožnike in kozarce polnile tudi klasične slovenske dobrote.

Vse zaužite kalorije je bilo potrebno pokuriti in naslednji, tretji dan, so organizatorji poskrbeli za štiri raznolike ekskurzije. Najpogumnejši in najbolj »fit« so se vzpeli na bližnji zasneženi vrh Gemeindealpe z nadmorsko višino 1626 m, kjer so spoznavali fizičnogeografske značilnosti območja. Drugi so se podali v območje naravnega parka Ötscher-Tormäuer, ki je najstarejši park v Spodnji Avstriji. Ogledali so si hidroelektrarno Wienerbruck, ki je najstarejša elektrarna v Spodnji Avstriji. Spoznali so fizičnogeografske značilnosti območja Ötscher (poimenovan po gori Ötscher (1893 m)) ter njegovo oskrbo z vodo. Tretja skupina se je podala v vasico Wildalpen. Le-ta se nahaja v sosednji Štajerski regiji, bolj natančno v idilični dolini reke Salze. Dolina je del naravnega rezervata oz. narodnega parka Wildalpener Salzatal. Park je zaščiten od leta 1958, saj to z vodo bogato območje oskrbuje glavno mesto Dunaj z visoko kvalitetno pitno vodo. Osrednja tema ekskurzije je bila potek urbane oskrbe z vodo ter geološke in kraške značilnosti območja. Vključevala je postanek ob izviru Klaffer spring, ogled muzeja Wildalpen in zaključek ob jezeru Brunnsee.

Pot po dolini Wachau

Moja ekskurzija je bila obarvana družbenogeografsko. Pot nas je vodila v dolino Wachau, ki jo je oblikovala reka Donava in se razteza od mesta Melk do mesta Krems. Decembra 2000 je UNESCO dolino uvrstil na seznam kulturne dediščine. Mednarodno priznanje si je pokrajina prislužila s svojo arhitekturno in agrikulturno zgodovino, ki se je v prvotni obliki ohranila do danes. Vse od desetega stoletja je pokrajina preoblikovana s terasami. Na njih uspevajo vinogradi in sadovnjaki, kar omogoča mila klima. Prvi postanek smo opravili v zgodovinskem mestu Dürnstein. Zajemal je ogled mesta, spoznavanje njegove zgodovine in kulture ter »ekstremen« pohod do

ruševin gradu Dürnstein, s katerega se razteza čudovit panoramski pogled. Po hudem vzponu smo čisto dehidrirani nadaljevali pot do največje vinske kleti v Avstriji, Winzer Krems. Sloves so pridobili s proizvodnjo vrhunskih vin. Degustacija vin je pogasila našo žejo, za ohladitev pa je poskrbel ogled vinske kleti. Okrepčani smo nadaljevali pot proti mestu Krems. Domačin Laurin iz EGEE Dunaj nas je popeljal skozi mesto in ga predstavil. Dan smo zaključili z večernim druženjem ob ognju in zvokih kitare.

Četrty dan smo imeli po končanih delavnicah čas za sprostitev in druženje. Savna, nogomet, spanje, branje itd. Zvečer in vse do jutranjih ur so prostore hostla napolnili rokovski ritmi iz 80-ih. Peti, (pred)zadnji dan kongresa, so nekateri preizkušali svoje veščine v slogu »avstrijskih olimpijskih iger« – od metanja podkve do zabijanja žeblicev. Drugi pa smo spoznavali bližnjo okolico in vas Annaberg. Že malce s suhimi grli smo težko dočakali večer in tradicionalni BDC.

Sam kongres je bil izpeljan skoraj brez napak. Delavnice, ekskurzije in predavanja so zajela bistvo obravnavane teme. Hkrati je bila izbrana lokacija dobro izhodišče za vse izpeljane dejavnosti. Edina večja napaka organizatorjev je bila neorganizacija prevoza do večjega kraja oz. do javnih prevoznih sredstev. V nedeljo, 3. 4., smo končali kongres z zaključno slovesnostjo. Sledili so objemi, izmenjava kontaktov, poslavljanje ... Še bi ostali, ne samo zaradi lokacije, odlične družbe, temveč tudi zaradi odlično izpeljane organizacije kongresa, vendar so nas klicale študijske obveznosti.

Ilka Denša

ilka.densa@gmail.com



ŠTUDIJSKA IZMENJAVA NA ŠVEDSKEM

Izmenjava ERASMUS+ na Univerzi Lund (Lund University)

Slika 1: Univerzitetna knjižnica v Lundu (foto: Barbara Žabota, 2015).

Kdaj: **avgust 2015–junij 2016**
Kje: **Lund, Švedska**

Že dlje časa je v meni vrela želja, da si pridobim nove študijske izkušnje še izven slovenskega študijskega sistema. Zaradi tega sem se pred zaključkom magistrskega študija odločila za študijsko izmenjavo ERASMUS+.

Izbira študijske destinacije

Moja prioriteta od samega začetka je bila ta, da poskušam najti univerzo, ki bi mi omogočila, da se soočim s študijskimi vsebinami, ki bi nadgradile moje obstoječe znanje. Po pregledu bilateralnih pogodb našega oddelka za geografijo sem se na podlagi študijske smeri odločila za univerzo v Lundu na Švedskem. Mesto Lund leži na jugu Švedske, v tako imenovanem okraju Skåne, ki predstavlja največje kmetijsko območje v državi. Nahaja se v neposredni bližini mesta Malmö, drugega največjega mesta na Švedskem.

Univerza je bila ustanovljena že leta 1666 in se tako uvršča med najstarejše univerze v severni Evropi. Je ena izmed največjih v tem delu Evrope ter se redno uvršča med 100 najboljših univerz na svetu. Na samo kvaliteto študija geografije na omenjeni univerzi kaže tudi podatek, da se je le-ta v letu 2016 uvrstil kar na 16. mesto na svetovni lestvici.

Pri tem sem se zavedala, da si nisem izbrala ravno »cenovno ugodne« države v Evropi. Osnovna mesečna štipendija, ki ti pripada za Švedsko, znaša 400 €, naša

država pa doda še 80 € (v prejšnjih letih je bil ta dodatek za polovico višji). Mesečna štipendija v višini 480 € v skandinavskih državah na žalost komajda pokrije mesečne stroške, zato sem si s študentskim delom prislužila nekaj dodatne finančne zaloge.



Slika 2: Znamenita katedrala, ena izmed najstarejših stavb v mestu (foto: Barbara Žabota, 2015).

Ureditev bivanja in prihoda

Ob izpolnjevanju prijave za izmenjavo v Lundu imaš možnost, da se prijaviš tudi za študentsko stanovanje. Cene študentskega doma so višje kot v Sloveniji, saj se gibljejo med 350 in 500 € (odvisno od tipa sobe), v sobi pa bivaš sam. Sama sem se seveda prijavila za študentsko sobo, vendar sem konec junija dobila odgovor, da sobe nisem dobila. Po tem sem se prijavila še za alternativno možnost pridobitve študentske sobe preko t. i. »loterije«, kjer moraš za pridobitev sobe imeti veliko sreče (zgodnejši čas prijave, večja možnost pridobitve sobe). Sama loterija se je odvijala sredi julija, le en mesec pred začetkom študijskih aktivnosti. Po samem principu loterije sem hitro ugotovila, da nimam ravno veliko možnosti, zato sem aktivno pričela iskati stanovanja. Poslala sem nešteto prošenj, na katera velikokrat sploh nisem dobila odgovora. Da je situacija resna, sem ugotovila takrat, ko sem dobila elektronsko sporočilo, kjer je bilo poleg mene še več kot 100 ostalih študentov, ki niso bili uspešni. Dober teden pred prihodom v Lund sem presenečena od univerze dobila odgovor, da sem dobila apartma, vendar se zaradi veliko višje cene za njega nisem odločila, saj sem si že našla cenejše stanovanje. Študentska stanovanjska problematika v Lundu je zelo pereča, kar je odraz dejstva, da kar 80 % prebivalstva v mestu predstavljajo študenti. Ob prihodu na študij veliko študentov še niti nima urejenega stanovanja, ker ga enostavno ne uspejo dobiti. Večina je tako prisiljena, da si poišče stanovanje v bližnjih mestih in se vsakodnevno vozi v Lund.

Študijske aktivnosti na univerzi se pričnejo že s 1. septembrom in se okvirno končajo s prvim tednom v juniju. Zaradi mednarodnega ugleda na univerzi študira veliko tujih študentov, posledično imajo zelo dobro urejen sam sprejem le-teh. Večina študentov prihaja v Lund preko letališča v Københavnu, od koder do Lunda potrebuješ le še 40 minut vožnje z vlakom preko znamenitega mosta Øresund, ki povezuje Dansko in Švedsko. Prihod na univerzo je priporočljiv skoraj dva tedna pred začetkom študijskih dejavnosti (v mojem primeru je bil to 18. avgust), saj mednarodna pisarna organizira veliko aktivnosti, s katerimi se hitreje vključiš v novo okolje ter spoznaš nove ljudi. Pozitivno sem bila presenečena, da smo dobili brezplačne kartice za telefon ter kartico za javni promet.

Zlata vredna v Lundu so ... kolesa!

Kot sem že omenila, je čas pred začetkom študijskih aktivnosti zelo pomemben, da se vključiš v okolje, urediš stanovanje in ... nabaviš kolo! Skoraj se zdi, da je v Lundu več koles kot avtomobilov, njihova dragocenost pa zaradi tega toliko večja. Ravno v tem spoznavnem tednu se največ študentov ukvarja s tem, kako pridobiti kolo.



Slika 3: Veliko težje je najti parkirno mesto za kolo kot za avtomobil (foto: Barbara Žabota, 2016).

Rabljena kolesa prodajajo le v nekaj izmenjevalnicah, če imaš srečo, pa ga lahko kupiš tudi preko različnih Facebookovih skupin. Kolesa gredo kot za med, njihova cena se pa giblje okrog 100 € (in več) za rabljena kolesa, ki večini primerov niso ravno v tip-top formi.

Kolesarijo vsi – od mladih do starejših, kolesarske steze so urejene po celotnem mestu ter se nadaljujejo tudi izven njega. Glavna ovira pri kolesarjenju je zagotovo veter, ki je zaradi bližine morja zelo močan, in ob okrepljenih vetrovnih razmerah je kolesarjenje res zelo, zelo oteženo. Mreža javnega prometa je zelo dobro urejena in učinkovita, posledično ima zaradi tega višjo ceno. Na primer, za celotni okraj Skåne (južna Švedska) za javni promet velja enotna kartica, tako za vlake kot za avtobuse, na katero si, podobno kot pri Urbani, naložiš denar. Karte sicer lahko kupiš tudi brez omenjene kartice, vendar po višji ceni.

Študijski proces

Na izmenjavo sem odšla v času drugega letnika magistrska študija, in sicer za celotno študijsko leto, kar pomeni, da sem morala na tuji univerzi po pravilih ERASMUS + opraviti 40 KT. Na oddelku za geografijo so mi v zadnjem letniku ostali en obvezni predmet, trije izbirni predmeti in magistrska naloga. Pri priznavanju tujih predmetov na domači univerzi nisem imela težav, saj si izbirne predmete lahko izbiraš na kateri koli fakulteti, v mojem primeru so bili ti predmeti v tujini. Za priznavanje obveznega predmeta pa sem morala najti vsebinsko podoben predmet. Ker sem imela premalo kreditnih točk pri študijskih predmetih, se mi je del aktivnosti priznal še pri magistrskem delu. Tako sem celotni drugi letnik magistrskega študija (razen magistrske naloge) opravila na tuji univerzi. Osebno ravno zaradi teh prednosti priporočam izmenjavo v tem času študija.

Študij geografije se nahaja na Fakulteti za znanost (Faculty of Science) in sicer na Oddelku za fizično geografijo in ekosistemsko znanost (Department of Physical Geography and Ecosystem Science). Dodiplomski študij ponuja samo eno usmeritev, medtem ko pri magistrskem

študiju lahko izbiraš med kar petimi. Usmeritve imajo le nekaj obveznih predmetov, večinoma pa si lahko študenti prostovoljno izbirajo predmete iz različnih usmeritev.

Na žalost nisem imela možnosti, da bi si sama izbrala, katere predmete bi obiskovala. Imela sem le možnost, da sem na prijavnici označila, katere bi želela obiskovati, nakar sem bila sprejeta tja, kjer so imeli dovolj prostora. Najbolj sem si želela obiskovati predmete z vsebinami GIS, vendar zaradi velikega zanimanja za tovrstne predmete tam mesto dobijo le redni študenti. V času svoje izmenjave sem obiskovala štiri predmete: programiranje za aplikacijo v geomatiki, fizični geografiji in ekosistemski znanosti (Programming for Applications in Geomatics, Physical Geography and Ecosystem Science), dinamika globalnih ekosistemov (Global Ecosystem Dynamics), modeliranje ekosistemov (Ecosystem modelling) ter hidrologija ekosistemov (Ecosystem Hydrology). V želji, da se naučim lokalnega jezika, sem obiskovala še švedščino ter opravila tečaj A1.

Študijski proces je bistveno drugačen, kot sem ga bila vajena doma. Vsak semester je namreč razdeljen na dva dela, ki trajata po približno dva meseca. V vsaki polovički semestra obiskuješ le en predmet, ki je običajno vreden 15 KT, oziroma dva predmeta vredna po 7,5 KT. V mojem primeru so bili vsi predmeti vredni 15 KT, razen švedščine, ki je bila vredna 7,5 KT.

V prvi polovici predmeta imaš večinoma predavanja in vaje, kjer opravljaš tedenske naloge, medtem ko je druga

polovica predmeta namenjena izdelavi zaključnega projekta. Večinoma je študij veliko bolj samostojen kot pri nas, profesorji so ti sicer na razpolago, vendar le določen del ur. Izpitna roka sta samo dva, drugačen pa je tudi sistem ocenjevanja – ocen v bistvu nimajo, temveč imajo le dve oznaki, kako dobro si opravil izpit. Če na izpitu zbereš med 50 in 75 % točk, pomeni, da si opravil izpit (»pass«); če jih zbereš več kot 75 %, pa pomeni, da si izpit opravil z odliko (»pass with distinction«). Zaradi teh razmejitev je veliko težje opraviti izpit z odliko.

Študijski tempo tukaj je neprimerljivo hitrejši in zahtevnejši kot doma. Čeprav se sliši, da sem opravila »le« pet predmetov, ti po zahtevnosti zlahka prekosijo naše študijsko leto. Pri tem sistemu mi je vseč, da se res poglobiš v določeno področje in se posledično veliko več naučiš kot v primeru, ko opravljaš več predmetov hkrati. Poleg tega učenje za izpit potem ni tako stresno, saj po dveh mesecih dodobra osvojiš bistvo določene problematike.

Sam študij geografije na omenjenem oddelku je v primerjavi s študijem doma obarvan veliko bolj naravoslovno: je bolj kvantitativen (več matematike, statistike, meteorologije ipd.) in praktično usmerjen (v primerjavi z domačo fakulteto, kjer je študij v veliki večini le teoretičen).

Največji izziv mi je predstavljalo programiranje. Kar naenkrat sem se znašla na popolnoma drugačnem študijskem področju, vsaj začetek je bil bolj podoben študiju matematike, hkrati pa je bil študij skoraj



Slika 4: »Dog sledding« med obiskom švedskega dela Laponske (foto: Abisko.net, 2015).

popolnoma samostojen. Študijski vložek pri omenjenem predmetu je bil res ogromen, ampak na koncu moram priznati, da je bil ves trud poplačan. Naučila sem se uporabljati dva programska jezika (MATLAB in Python), ki se ju sama zagotovo ne bi lotila.

S finančnega vidika je prednost zagotovo v tem, da večine terenskih vaj ni bilo potrebno plačati. V primeru, ko je bil potreben višji samoprispevek študenta, pa terenske vaje niso bile obvezne in si jih nadoknadil z dodatnim delom. Npr. za enotedenske terenske vaje v bližini Stockholma je samoprispevek študentov znašal le 50 €, poskrbeti si moral samo še za hrano. Pri vsakem predmetu ti je prav tako pripadalo brezplačno tiskanje študijskega materiala.

Prosti čas

Za prostočasne aktivnosti v mestu je relativno dobro poskrbljeno. V času spoznavnega tedna na univerzi organizirajo sejem, kjer so predstavljena predvsem različna športna in kulturna društva, v katerih seveda prevladujejo študenti. Mesto premore kopico t. i. »študentskih klubov« (šve. Nationen), ki so vsebinsko še najbližje ameriškim »Sororities«. Kot študent se namreč lahko včlaniš (30 € na semester) v organizacijo Studentlund ter se kasneje prostovoljno pridružiš klubu, ki ti je vsebinsko najbolj všeč. V Lundu je 13 različnih klubov, ki so poimenovani po različnih švedskih okrajih, razlikujejo se pa po svoji usmerjenosti: športna, glasbena, kuharska, okoljevarstvena ipd.

Alkohol je na Švedskem zelo draga zadeva. Prodajajo ga samo v posebnih trgovinah, medtem ko v navadni trgovini lahko dobiš samo »šibko« alkoholno pijačo. Omejena prodaja alkoholnih pijač je posledica povečanega alkoholizma predvsem v zimskem času, ko se zaradi zelo skrajšane dnevne svetlobe poveča depresivnost.

Dolžina dneva se skozi leto zelo spremeni – avgusta je bil dan od petih zjutraj pa vse do desetih zvečer, medtem ko je pozimi le od osmih zjutraj do okvirno pol štirih popoldne. V februarju pa se dolžina dneva prične zelo hitro podaljševati.

Potovanja

Sama sem večji del prostega časa namenila raziskovanju Skandinavije. Uresničila se mi dolgoletna želja, da sem obiskala skrajni severni del Švedske (Abisko), nad polarnim krogom, kjer sem po spletu srečnih dogodkov videla severni sij. Obiskala sem tri skandinavske prestolnice: Stockholm, Köbenhavn in Oslo, za obisk katerih sem imela v Lundu res dobro izhodiščno lego. Obiskala sem še druga večja mesta na Švedskem (npr. Göteborg, Malmö). Potovanje po Skandinaviji je drago – javni prevoz, hrana, hostlov, vstopnine ipd. Cenovni »zmagovalec« med vsemi je bil zagotovo Oslo.

Zaključek

Menim, da je bila celotna izmenjava res unikatna, nepozabna in neprecenljiva izkušnja. Ne le da pridobiš nova znanja na svojem študijskem področju, menim, da je zelo pomembna tudi osebna rast, saj spoznaš plati sebe, ki se jih pred tem še nisi zavedal. Študijsko izmenjavo bi priporočala vsakomur in predlagam, da jo, dokler imaš še priložnost štipendirane sheme ERASMUS+, dobro izkoristiš!

Barbara Žabota

zabota.barbara@gmail.com



Slika 5: Terenske vaje v Norundi, severno od Uppsale (foto: Barbara Žabota, 2016).

EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI

Raziskave, izvedene med evropskim tednom mobilnosti, kažejo, da je veliko Evropejcev zaskrbljenih za kakovosti zraka, ki ga vsakodnevno vdihavajo, in da uvrščajo onesnaženost zraka med svoje največje okoljske skrbi. Slabšanje kakovosti zraka pa lahko v največji meri prištevamo k vse večji uporabi osebnega avtomobila. Velik delež urbaniziranega prebivalstva Evropske unije je zato naklonjen vzpodbujanju oblik prevoza, ki so bolj prijazne do okolja. Podpirajo zamisli o povečanju zelenih površin, pločnikov in kolesarskih stez, da bi tako poživili sosesko, prispevali k boljši kakovosti zraka in zmanjšali zvočno onesnaženost v mestu. Študije iz različnih delov sveta pa dokazujejo, da je mogoče zmanjšati prometne površine, namenjene motornemu prometu, ne da bi s tem povečali gostoto prometa na bližnjih ulicah. Ravno nasprotno, promet se še občutno zmanjša, kar prispeva k bolj prijaznemu okolju v različnih pogledih (2, 3).

Z namenom večjega ozaveščanja prebivalstva o okolju prijazni mobilnosti in vzpodbujanju k njej je prišlo do pobud o evropskem dnevu brez avtomobila, ki je kasneje prerasel v teden. Evropski teden mobilnosti vsako leto ponudi mestom, združenjem in organizacijam prostor za promocijo pobud za trajnostno mobilnost v mestih ter za dvig ozaveščenosti prebivalcev. Zavzete lokalne skupnosti lahko ta čas izkoristijo za vzpostavitev partnerstev z zainteresiranimi skupinami, za sodelovanje in povezovanje med mesti ter uvedbo novih dolgoročnejših politik in trajnih ukrepov glede mobilnosti (2).

Evropski dan brez avtomobila je bil prvič organiziran v Franciji leta 1998. Predstavljal je priložnost, s katero bi mesta lahko pokazala svojo prizadevanje za varstvo okolja. Tako lahko lokalne skupnosti vsako leto na evropski dan brez avtomobila, ki je 22. septembra, izvedejo dejavnosti, namenjene omejevanju avtomobilskega prometa na določenih območjih, spodbujanju uporabe trajnostnih oblik prevoza in ozaveščanju prebivalcev o vplivih njihove izbire načina potovanja. Z leti je dan brez avtomobila prerasel v Evropski teden mobilnosti, za katerega je bila sprožena pobuda 19. aprila 2002.

Projekt je nastal s politično podporo Direktorata za mobilnost in generalnega Direktorata za okolje pri Evropski komisiji, za njegovo koordinacijo pa so se na evropski ravni povezale tri velike mreže evropskih mest. Izvaja se v partnerstvu med Konzorcijem evropskega tedna mobilnosti in nacionalnimi koordinatorji, med katere se štejejo predstavniki ministrstev in agencij, evropskih in mednarodnih združenj ter organizacij in sodelujočih lokalnih skupnosti. Konzorcij evropskega tedna mobilnosti sestavljajo mreža evropskih mest Eurocities, združenje evropskih lokalnih skupnosti za promocijo trajnostne energetske politike na lokalni ravni Energie-Cités in evropska zveza za zaščito podnebja Climate Alliance. Z letom 2015 se je pobuda Evropskega tedna mobilnosti združila s kampanjo Potuj raznoliko in tako postala vrhunec prizadevanj za trajnostne oblike mobilnosti. Z združitvijo obeh projektov so se aktivnosti o ozaveščanju in promoviranju trajnostnih oblik mobilnosti razširile na vse leto. Hkrati se je razširil tudi krog sodelujočih. Poleg občin, ki sodelujejo v času evropskega tedna mobilnosti, so k prijavi aktivnosti celo leto vabljeni tudi vse druge organizacije, kot so šole, javna in zasebna podjetja, društva in vse druge nevladne organizacije. Postopoma nastaja velika skupnost najrazličnejših aktivistov, ki si med seboj lahko izmenjujejo izkušnje, ideje in nasvete (2, 3).

Evropski teden mobilnosti vsako leto poteka v tesnem sodelovanju s številnimi evropskimi mesti. Slovenija ima svoje zastopnike v Evropskem tednu mobilnosti vsako leto. Nacionalni koordinator pobud, Ministrstvo za infrastrukturo, povabi lokalne skupnosti k sodelovanju in jim z gradivi, namenjenimi ozaveščanju, ter naborom aktivnosti pomaga pri izvedbi. Vseeno pa so glavne izvajalke pobud občine, ki so tudi odgovorne in pristojne za lastne prometne ureditve. Leta 2015 je v projektu sodelovalo 56 slovenskih občin. Sodelujoče lokalne skupnosti vsak dan med evropskim tednom



Slika 1: Logotip projekta (Vir: 3).

EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI

16. – 22. SEPTEMBER



Vir: 3.

mobilnosti pripravijo tematske dogodke, povezane z dolgoročno trajnostno mobilnostjo v mestih. Stalni poudarki so: javni prevoz, kolesarjenje, hoja, upravljanje mobilnosti, odgovorna raba avtomobila, mobilnost in zdravje, žive ulice/zelene poti. En dan v tednu sodelujoča mesta zaprejo središča za motorni promet in tako svojim obiskovalcem omogočijo doživetje mesta brez avtomobila. Organizirajo tudi različne izobraževalne, kulturne in zabavne dogodke. V dogajanje se vključi čim več lokalnih interesnih skupin, kot so podjetja, trgovci, šole, različna društva in nevladne organizacije (4).

Tema Evropskega tedna mobilnosti za leto 2016, ki bo trajal od 16. do 22. septembra, se glasi Pametna in trajnostna mobilnost: investicija za Evropo (1).

Tanja Hrastar
tanja.hrastar@gmail.com



Vir: 3.

VIRI IN LITERATURA:

1. European mobility week. 2016. URL: <http://www.mobilityweek.eu/> (Citirano 21. 4. 2016).
2. Namen. Evropski teden mobilnosti. 2016. URL: <http://www.tedenmobilnosti.si/2016/teden-mobilnosti/namen/> (Citirano 20. 4. 2016).
3. Projekt. Evropski teden mobilnosti. 2016. URL: <http://www.tedenmobilnosti.si/2016/teden-mobilnosti/projekt/> (Citirano 21. 4. 2016).
4. Sodelujoče občine v ETM 2014. Evropski teden mobilnosti. 2016. URL: <http://www.tedenmobilnosti.si/2016/teden-mobilnosti/slovenski-organizatorji/> (Citirano 21. 4. 2016)

LJUBLJANA - ZELENA PRESTOLNICA EVROPE

Po grobih ocenah dve tretjini evropskega prebivalstva živi v urbanem okolju. Da bi se izboljšal življenjski standard evropskih mest in zagotovilo ustrezno življenjsko okolje za prebivalce, je Evropska komisija dala pobudo za koncept Zelena prestolnica Evrope, pri čemer podpira in spodbuja evropska mesta, da bi se bolj posluževala načrtnega urbanega upravljanja. Z nazivom je vsako leto nagrajeno izbrano mesto, ki ima visoke okoljske standarde in zavezo k ambicioznim ciljem za nadaljnje okoljske izboljšave ter trajnostni razvoj. Glavno sporočilo priznanja nagovarja prebivalce evropskih mest, da imajo pravico do zdravega življenja v mestnem središču, zato mora biti upravljanje mesta usmerjeno k zagotavljanju kvalitetnega življenjskega okolja in zmanjševanju okoljskih učinkov. Prav tako je zaželeno sodelovanje lokalnih in regionalnih oblasti, da se spoznajo s priložnostmi, ki so ponujene na ravni Evropske unije. Glavni cilj pobude je izreči priznanje in nagraditi lokalna prizadevanja za izboljšanje okolja, gospodarstva in kakovosti življenja v mestih. Priznanje dodatno spodbuja mesta, da si med sabo delijo izkušnje in nasvete dobrih praks. Izbor mesta, ki dobi naziv zelena prestolnica Evrope, temelji na treh kriterijih (1, 2):

- Mesto mora dosegati visoke okoljske standarde;
- Zavezano mora biti nadaljnjemu doseganju visokih okoljskih standardov in trajnostnega razvoja;
- Predstavljati mora vzornika ostalim evropskim mestom in promovirati dobre prakse.

Prvič je bil naziv Zelena prestolnica Evrope podeljen leta 2010. Naziv je dobilo mesto Stockholm, leta 2011 je sledilo mesto Hamburg, 2012 Vitoria-Gastiez, 2013 Nantes, 2014 Kopenhagen in leta 2015 Bristol. Letos, 2016, je bilo priznanje dodeljeno slovenski prestolnici Ljubljani, za naslednje leto pa je na kandidaturi zmagalo mesto Essen. Naziv Zelena prestolnica Evrope mestom doprinese mnoge koristi še tudi potem, ko se nazivno leto izteče. Med pogostejšimi koristmi so (1, 2):

- rast turizma,
- pozitivna mednarodna medijska pozornost,
- mesto postane prepoznavnejše na mednarodni ravni in dobi več zavezništov, partnerjev,
- odprejo se nova delovna mesta (mesto postane privlačnejše za tuje investitorje),
- večji poudarek na okoljskih projektih preko partnerstev in subvencij,
- ponos meščanov in
- še večji zagon za nadaljnje izboljševanje okoljske trajnosti.

Ljubljana je 24. junija 2014 v Kopenhagenu prejela naziv Zelena prestolnica Evrope 2016. V finalnem izboru so bila poleg Ljubljane še mesta Essen (Nemčija), Nijmegen (Nizozemska), Oslo (Norveška) in Umea (Švedska). Žirijo je prepričal napredek Ljubljane, ki ga je naredila v zadnjih 10 do 15 letih. Največ napredka je bilo doseženega na področjih, ki zadevajo lokalni promet in mestno središče, namenjeno pešcem. Nekoč je v



Slika 1: Pogled z gradu na Kongresni trg (foto: Tanja Hrastar, 2015).

MOBILNOST

A high-angle photograph of a person riding a bicycle on a city street. The cyclist is wearing a black hooded jacket and dark pants, riding towards the camera. To the right of the cyclist is a concrete curb and a bus stop shelter. A white car is visible in the background on the left, and a bus is partially visible on the right. The word 'MOBILNOST' is overlaid in large white letters across the top of the image.

(foto: Simon Koblar, 2016)

VEŠ, GEOGRAF SVOJ DOLG?

Študijski program na Oddelku za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani vsebuje precej vsebin, povezanih z vidiki trajnostnega razvoja in varstva okolja ter narave, in slušatelji že na prvi stopnji absolvirajo vsebine, povezane tudi s trajnostno mobilnostjo. Večkrat se geografi radi pohvalimo, da edini res razumemo prostor, prostorske procese in dejavnike spreminjanja pokrajine, bili smo tudi med prvimi, ki so opozarjali na nevezdržno obliko rabe našega planeta, ki vodi v propad civilizacije. A eno je vedeti, nekaj povsem drugega pa zavedati se.

Je dovolj, da »le« vemo, kako trajnostno se mora razvijati in izvajati mobilnost? Je dovolj, da smo (do naslednjega izpita) »le« podučeni o tem, kako bi morali trajnostno oblikovati prostor in upravljati procese v njem? Kje pa je zavedni del in odločna volja, da to, kar vemo, oziroma v kar verjamemo, tudi izpeljemo? Nikoli nisem računal kilometrov, ki jih geografi opravimo v sklopu obveznega terenskega dela, a naš oddelek s tega vidika zagotovo sodi med bolj »mobilne« oddelke na Filozofski fakulteti. Prav je, da so terenske vaje organizirane s skupinskim prevozom v obliki avtobusnega prevoza, še bolje bi bilo, če bi jih lahko organizirali s pomočjo javnega potniškega prometa. A vselej se to ne da, pa tudi tedaj, ko bi bilo to mogoče, hitro postanemo pragmatični in cena prevoza prehitro postane priročen izgovor, da smo proti. Včasih nosilci predmetov celo dovolimo, da študenti na terenske vaje pridejo z lastnim (izposojenim) vozilom. Pod črto enega dne je to verjetno res najceneje, ob upoštevanju zunanjih stroškov prometa in trajnosti pa zagotovo ne. A pravi rompomom nastopi šele, ko se, če se (Bog ne daj!) komu na tej poti kaj zgodi. A to je že področje naših pravnikov, ki navadno vedo vse o marsičem in marsikaj o vsem – vsaj tako so nas prepričali.

Svoj del »krivde« pri tem, da so terenske vaje včasih organizirane netrajnostno, zagotovo nosimo tudi nosilci predmetov, ki take vaje organiziramo. Po drugi strani je pa tudi res, da pri organizaciji terenskih vaj od študentov še nikoli nisem slišal pobude, da bi pa »tokrat šli na terenske vaje na trajnosten način«. Ko o trajnostni mobilnosti med predavanji razpravljamo s študenti, ni težko začutiti splošno pozitivne afinitete do uvajanja trajnostne mobilnosti – a ko razprava preide na polje osebnih mobilnostnih navad, mnogi v trenutku najdejo goro izgovorov, zakaj ne potujejo trajnostno tudi tam in tedaj, kjer in ko bi lahko. Pri vsem skupaj pogrešam proaktivno vlogo študentov, ki bi, če bi se organizirali, kot je to občasno navada v prizadevanjih za »boljši študentski jutri« na drugih področjih, po mojem prepričanju lahko dosegli boljše povezave in na sploh boljše pogoje za trajnostno mobilnost študentske populacije v Sloveniji. In ravno geografi, če res gojimo afiniteto do trajnostne mobilnosti, bi morali prvi videti luč na koncu tega vse predolgega predora netrajnostne mobilnosti. Brez zadržkov bi lahko predlagali uvedbo mobilnostnih načrtov za fakultete in jih tudi pomagali izvesti. Za poti, povezane s študijem, bi lahko izračunali sedanji ogljični odtis in si zadali strategijo zmanjševanja – kot dokaz družbene in okoljske odgovornosti, v izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti bi lahko nagovorili tudi svoje stanovske organizacije in tako naprej.

A ko sem v letošnjem maju organiziral kolesarske terenske vaje (le da je bila tokrat udeležba neobvezna), jih je približno tretjina študentov ostala doma. Zato lahko zaključim, kot sem začel:

Veš, geograf svoj dolg?

izr. prof. dr. Matej Ogrin
matej.ogrin@ff.uni-lj.si

JANE JACOBS - UMIRANJE IN ŽIVLJENJE VELIKIH AMERIŠKIH MEST

Simon Koblar

koblar.simon@gmail.com

IZVLEČEK

Jane Jacobs se je ukvarjala s preučevanjem velikih ameriških mest. Kljub temu (ali pa ravno zato) da ni imela formalne izobrazbe s področja prostorskega planiranja, je prišla do številnih relevantnih predlogov za urejane prostora. Za preučevanje mobilnosti so njena dela pomembna zato, ker lahko primerno prostorsko načrtovanje z dovolj visoko gostoto prebivalcev in dejavnosti ter veliko pestrostjo zmanjšuje potrebo po opravljanju daljših potovanj, kar omogoča opravljanje poti peš in s kolesom, visoka gostota pa omogoča tudi zadostno število potnikov za organizacijo učinkovitega javnega potniškega prometa.

Ključne besede: Jane Jacobs, prostorsko načrtovanje, promet, mesto.

UVOD

V prispevku bodo izpostavljene ključne ugotovitve iz monografije Umiranje in življenje velikih ameriških mest. Kljub temu da opisuje velika ameriška mesta, so te teme relevantne tudi za Slovenijo. Prispevek ne more nadomestiti branja knjige, njegov namen je ravno v tem, da bralca spodbudi k prebiranju.

Jane Butzner (Jacobs) se je rodila 4. maja leta 1916 v rudarskem mestu Scranton v Pensilvaniji. Po zaključeni srednji šoli je postala prostovoljna novinarka pri lokalnem časopisu, kjer je delala leto in pol. Nato se je preselila v New York. To je bilo ravno v času velike depresije, zato je bilo težko najti službo. Opravljala je različna dela, od novinarke do tajnice. Vmes pa je bila tudi brez zaposlitve. V času brezposelnosti je hodila na dolge sprehode po mestu, na katerih je opazovala življenje na ulicah (1).

Leta 1961 je izšla njena prva monografija z naslovom Umiranje in življenje velikih ameriških mest (*The Death and Life of Great American Cities*). Delo je pretreslo urbaniste, Jane pa je postala prepoznavna. Skupno je napisala sedem strokovnih knjig ter večje število člankov v revijah in časopisih. Glede na tematiko pisanja lahko njeno delo razdelimo v dve obdobji. Od šestdesetih do sredine osemdesetih let 20. stoletja je večinoma pisala o problemih mest in njihovi vlogi v ekonomiji in družbi. V tem obdobju je napisala tri knjige, vse v naslovu vsebujejo besedo mesto. V devetdesetih letih se je njena pozornost od mest preusmerila k bolj socialno-filozofskim problemom. Tudi na to temo je napisala tri knjige. Izstopa delo z naslovom *The Question of Separatism* (1980), saj se nanaša na kanadsko provinco Quebec [1]. V slovenščino je prevedena le monografija Umiranje in življenje velikih ameriških mest, kar na neki način tudi priča o njeni pomembnosti.

Jane Jacobs pri nas bolje poznamo po dogodkih, imenovanih Jane's Walk. To so brezplačni vodeni urbani sprehodi, na katerih udeleženci bolje spoznavajo svoje soseske in navezujejo nove stike (3).

PREDSTAVITEV MONOGRAFIJE UMIRANJE IN ŽIVLJENJE VELIKIH AMERIŠKIH MEST

Avtorica močno kritizira prostorsko načrtovanje in ga označuje z nazivom psevdoznanost, saj nima stika z realnostjo. V delu kritizira nekatere vplivne urbaniste tedanjega časa, med njimi predvsem Le Corbusierja in Ebenezerja Howarda. Le Corbusier si je zamislil gradnjo visokih stanovanjskih stavb, obdanih z velikimi zelenimi površinami. Prebivalci so bili v takih mestih odvisni od uporabe osebnega avtomobila, saj bi bile razdalje za hojo prevelike. Howard pa je zagovarjal gradnjo vrtnih mest, ki naj bi predstavljala boljše kvaliteto bivanja kakor velemesta. Jane zagovarja sanacijo velikih mest in s tem izboljšanje življenja v njih. Močno nasprotuje nizki gostoti gradnje, ki ne zadošča za dovoljšnjo raznolikost na ulicah in zadostno prisotnost ljudi, kar posledično vodi v prazne ulice (2).

POGOJI ZA DOBRO DELOVANJE SOSESK

Na prej opisane probleme in kritike ponudi odgovor v obliki štirih pogojev, ki jih morajo soseske izpolnjevati, če želimo doseči živahno mesto, ki bo dobro funkcioniralo kot celota. Ti pogoji so:

1. Soseska mora služiti več kot eni funkciji, zaželeno je, da služi več kot dvema. To zagotovi prisotnost ljudi skozi ves dan, tako bodo ljudje na ulici zaradi različnih motivov in v različnih delih dneva. Dobra soseska bi tako imela delovna mesta in šole, ki bi funkcionirale čez dan, zvečer bi obratovali lokali in restavracije, povsod pa bi bili prisotni stanovalci.
2. Ulice morajo biti dovolj kratke, kar omogoča uporabo različnih poti do istega cilja. To omogoča večjo komercialno rabo različnih ulic, zaradi večje prisotnosti pešcev pa so ulice tudi bolj varne pred kriminalom.

3. V soseski se morajo poleg različnih funkcij mešati tudi različno stare stavbe, ki so različno dobro ohranjene. To omogoča prisotnost majhnih podjetij in manj premožnih stanovalcev, ki si ne morejo privoščiti najemnine v novih stavbah.
4. Koncentracija ljudi mora biti dovolj velika (stanovalcev in zaposlenih/obiskovalcev) (2).

V delu nato navaja primere, kako doseči vse štiri pogoje. Primere navaja tako iz svojega lokalnega okolja (New Yorka in soseske Greenwich Village) kot tudi drugih velikih ameriških mest. Opisuje tudi zgrešene projekte in poda predloge za reševanje težav. Kljub temu da je bila monografija napisana pred več kot 50 leti, so obravnavane tematike še danes aktualne. Njena kritika žal ni zadoščala za zaustavitev nekaterih zablod prostorskega načrtovanja (gradnja ogromnih predmestij, avtocest skozi mesta, prezidav sosesk itd.). Tako lahko danes opazujemo rezultate procesov, ki so se začeli pred več kakor 50 leti in se ponekod še vedno nadaljujejo (2). Sledi kratka razlaga vseh štirih pogojev, ki so po njenem mnenju potrebni za mestno raznolikost.

- **Soseska mora služiti več kot eni funkciji, zaželeno je, da služi več kot dvema**

Obravnava mesta po kategorijah rabe ni ustrezna, saj ne omogoča nujno potrebnega mešanja rab. Ravno na območjih z dovolj mešanimi rabami bodo uspevala tudi podjetja, saj jim ne bo treba samim zagotavljati številnih funkcij, ki jih zaposleni potrebujejo (restavracije, knjižnica, parki itd.). V monotoni mestih ali mestnih predelih pa ni na voljo niti kvalitetnih restavracij. Iz takih predelov se nato podjetja začnejo počasi seliti, saj okolica zaposlenim ne omogoča vseh funkcij, ki si jih želijo. Prav tako mora biti raba na območju dovolj mešana, da se zagotovi celodnevni pretok ljudi. To lahko zagotavlja veliko ponudbo storitev, saj so stranke prisotne skozi ves dan. V poslovnih četrtih se lahko zgodi, da so zaposleni edini uporabniki storitev, kar pomeni obisk le v kratkih časovnih obdobjih. Temu primerna je tudi raznolikost ponudbe oz. bolje rečeno njena odsotnost. Ravno opisano se je dogajalo v ameriških mestih pod oznako City beautiful, kjer so kulturne centre gradili na obrobjih mest, stran od ostalih dejavnosti (2). Treba je tudi ločevati vrsto dejavnosti od njenega obsega. Majhne proizvodne dejavnosti (npr. majhna pekarna) so v soseskah zelo dobrodošle. Ogromna pekarna pa v stanovanjske soseske ne spada. Gre za isto dejavnost z različnim obsegom. Pravila za umeščanje dejavnosti pa so marsikdaj zelo rigorozna in raje prepovejo vse dejavnosti, namesto da bi se ukvarjala tudi z njihovim obsegom (2).

Za sosesko je tudi veliko bolj koristno, da ima več manjših živilskih trgovin, kar ustvarja medsebojno konkurenco, boljšo ponudbo in pojav specializiranih trgovin. Lastniki teh trgovin po navadi v soseskah tudi živijo, tako da denar ostane v njih. Pri prenovah mestnih predelov velikokrat prepovejo vso trgovsko dejavnost in v središče postavijo velik supermarket. Ta potrebuje veliko zaledje za zadostno število strank, kar pomeni, da je za večino obiskovalcev preveč oddaljen, da bi tja lahko šli peš. Tako so vezani na uporabo avtomobila. Avtorica opozarja tudi na škodljive rabe, to so rabe, ki soseski ne koristijo, ampak samo zasedajo veliko prostora. Med njimi so prodajalne starih avtomobilov, parkirišča, bencinske črpalke, itd. (2).

- **Ulice morajo biti dovolj kratke. To omogoča uporabo različnih poti do istega cilja in večjo komercialno rabo različnih ulic. Zaradi večje prisotnosti pešcev pa so ulice tudi bolj varne pred kriminalom.**

Veliko število kratkih ulic se prostorskim načrtovalcem zdi potratno, saj podraži gradnjo in zmanjša uporabno stavbno zemljišče. Vendar so ravno ulice najvitalnejši del mest, saj se na njih (dobro delujočih) odvija javno življenje. Prvi pogoj so dovolj široki pločniki, ki pa se mnogokrat krčijo na račun širjenja cest. Pri kratkih stavbnih karejih ima pešec na voljo več možnosti, po kateri poti bo šel do svojega cilja. Če bi ukinili vmesne ulice, bi se vsi tokovi stekali le na glavno ulico, stranske pa bi samevale. Če pa na ulicah ni prisotnih dovolj ljudi, potem tudi podjetja ne morejo uspevati, kar ulice naredi še bolj prazne in tudi nevarne. Prazne in nevarne ulice potem postanejo nepriljubljene za hojo, ljudje pa zaradi občutka nevarnosti vedno bolj uporabljajo avtomobile, saj se v njih počutijo varne. Vse skupaj je zelo podobno vožnji na safariju, kjer ljudje ostajajo v zavetju avtomobila. Več manjših ulic prinese tudi več vitalnih uličnih vogalov, ki so najboljše lokacije za podjetja (2).

- **V soseski se morajo poleg različnih funkcij mešati tudi različno stare stavbe, ki so različno dobro ohranjene. To omogoča prisotnost majhnih podjetij in manj premožnih stanovalcev, ki si ne morejo privoščiti najemnine v novih stavbah.**

Stavbe z nizko najemnino lahko privlačijo nova podjetja, ki si na začetku ne morejo privoščiti visokih režijskih stroškov. To ustvarja ugodno okolje za poslovne dejavnosti. Hkrati pa majhna podjetja povečujejo pestrost sosesk in privabljajo nove obiskovalce. Enako velja za stanovalce. Ni namreč primerno, da so soseske ločene po dohodkovni ravni, tako namreč ne morejo ubežati svoji zgodovini, saj se vsak, ki si to lahko privošči, takoj izseli. Če pa bi prebivalci imeli možnost obnoviti stanovanje ali pa se preseliti v sosednjo, novejšo stavbo, bi bili v soseskah veliko bolj stalni, kar pa je pomembno za dobro družbeno delovanje. Relativna stalnost prebivalstva je pomembna tudi za ohranjanje

kakovosti v šolah, saj hitro menjavanje učencev ni ugodno za delo učiteljev (2).

Avtorica kritizira tudi sistem gradnje stanovanjskih sosesk s socialnimi stanovanji, kjer se hkrati zgradi ogromna soseska z enakimi stavbami, v njej pa so prebivalci s socialnega dna. Ko presežejo določen dohodkovni razred, pa se morajo izseliti. Zato se situacija v teh soseskah nikoli ne izboljša. Predlaga sistem, v katerem bi glede na dohodkovni razred plačevali sorazmerno visok delež najemnine. Prebivalci z višjimi dohodki bi tako plačevali normalno ekonomsko ceno, s tem denarjem pa bi gradili nova stanovanja, lahko tudi v starejših stavbah. Soseske bi s tem postale socialno bolj mešane, zaradi večje kupne moči pa bi tudi ulice bolje zaživele (2).

- **Krepiti je treba funkcionalne posebnosti območij, ki so dovolj velika, da izpolnjujejo naloge četrti.**

Avtorica opiše delitev mesta na prostorske enote. Predlaga uporabo treh ravni: mesto kot celota; ulična soseska – ulice med seboj ne smejo biti ločene in preveč monotone; četrti v velikosti mestnega predela s 100.000 prebivalci ali več. Četrta mora biti namreč dovolj močna, da ima vlogo v mestnem svetu. Če se na kakšni ulici pojavijo težave, je namreč premalo, da se organizira samo tista ulica in svoje želje posreduje mestni upravi, ampak je potrebna zadostna kritična masa ljudi, ki pa jo lahko dobimo le v soseski. Učinkovite četrti namreč delujejo kot neodvisne ljudske skupščine (2).

KLJUČNA SPOROČILA IN ZAKLJUČKI

Sporočilo Jane Jacobs je, da so velemesta lahko kakovosten kraj za bivanje s predpostavko, da izpolnjujejo štiri ključne pogoje, ki jih podrobno opiše. Njena monografija je napisana kot zagovor velemestom in življenju v njih. Je tudi kritika tedanjega urbanizma in prezidavanja mestnih sosesk. Soseske se namreč lahko z majhnimi denarnimi vložki sanirajo same. Obsežne prezidave, ki ustvarjajo monotone soseske in preseljujejo veliko število ljudi, pa so za mesto škodljive in finančno neučinkovite. Avtorica zagovarja tudi visoko gostoto poselitve v mestih. Pri tem gre le za visoko gostoto poselitve na enoto površine, ne pa na stanovanjsko enoto. Tako imajo ljudje še vseeno visok bivanjski standard, soseske pa so zaradi večje gostote lahko bolj kompaktne in vitalne (2).

Kritizira tudi pretirano uporabo parkovnih površin v mestih. To se na prvi pogled zdi nenavadno, vendar s primeri nazorno podpre svojo trditev. Veliki parki namreč vplivajo na nižjo gostoto poselitve, zato ni smiselno delati veliko velikih parkov. Bolje je več majhnih in intenzivno vzdrževanih parkov. Če parki niso dovolj obljudeni, se v njih lahko razširi kriminal, kar jih posledično naredi še manj obljudene in še bolj nevarne. Nekateri pa bi morali imeti specialne funkcije, kot so drsališče, ribnik, bazen itd. S tem bi zagotovili večji pretok ljudi. Tako bi vsak park v mestu opravljal neko funkcijo, saj bi ponujal nekatere dodatne usluge. Kritika parkov je tudi neposredna kritika Le Corbusierjevih idej o parkovnih mestih (2).

VIRI IN LITERATURA:

1. Hospers, G.-J. 2006. Jane Jacobs: her life and work. *European Planning Studies*. 14, 6 (2006), str. 723–732.
2. Jacobs, J., Gantar, P., Kozinc, N. 2009. Umiranje in življenje velikih ameriških mest. Ljubljana, *Studia humanitatis*, 511 str.
3. Jane's Walk, 2014. URL: <http://janeswalk.org/> (Citirano 12. 4. 2016).

SPREMINJANJE PROMETNE UREDITVE SREDIŠČA LJUBLJANE SKOZI 20. STOLETJE DO DANES

Eva Ravbar

eva.ravbar@hotmail.com

IZVLEČEK

V članku je predstavljen razvoj prometne ureditve Ljubljane. Od prihoda prvega avtomobila v Ljubljano, uvedbe tramvaja, trolejbusa in danes avtobusa. Ljubljana je ob začetku dvajsetega stoletja dobila tramvaj in s tem se je začel razvoj javnega prometa. Kljub temu, da takrat avtomobili še niso bili razširjeni, so se ljudje lahko razmeroma hitro, predvsem pa enostavneje, vozili po mestu. Tako je začetek mobilnosti po mestu prinesel javni promet in ne osebne. Danes pa smo ljudje vezani predvsem na lastni prevoz. Predstavljena je prometna politika mesta danes, razložene in prikazane so postopne faze zapiranja mestnega jedra z zadnjo fazo - prenovo Slovenske ceste. Predstavljen je tudi kolesarski promet v Ljubljani, novosti, problemi in rešitve, ter sistem Bicike(LJ). Potrebna je še dodatna oživitvev P+R parkirišč, predvsem z dodatno publiciteto in osveščanjem v sosednjih občinah, ki mejijo na Ljubljano, občinah od koder prihaja v Ljubljano dnevno največ ljudi. Ljubljana je bila leta 2005 vključena v prvi projekt Civitas in sicer Civitas Mobilis, v sklopu katerega je preizkušala uporabo čistejših goriv v javnem prometu. Od leta 2008 pa je bila kot vodilno mesto vključena v program Civitas Elan, ki je prinesel veliko sprememb, med drugim tudi izdelavo načrta trajnostne mobilnosti v mestu. Mestna občina Ljubljana si je začrtala jasen, a ne tako lahko dosegljiv cilj v svoji prometni politiki do leta 2020.

Ključne besede: prometna geografija, prometna ureditev, Ljubljana, prometna politika, tramvaj, kolesarske steze, območja za pešce.

FAZE ZAPIRANJA MESTNEGA JEDRA LJUBLJANE

Za motorni promet sta zaprta celotno staro mestno jedro in levi breg. Kot rezultat zapiranja cest v mestnem središču je veliko območje za pešce, po katerem pelje električno vozilo Kavalir - ena izmed novih alternativnih oblik mobilnosti Ljubljane. Tako je za pešce v središču Ljubljane dobro poskrbljeno.

Sistematično zapiranje mestnega središča Ljubljane za motorni promet se je začelo leta 2006. Od takrat je bilo pešcem prepuščenih 21 ulic. Vsako leto predstavlja svojo fazo zapiranja. V zadnjo fazo prepovedi motornega prometa pa sem uvrstila zaprtje Slovenske ceste, katere obnova še poteka.

Slika 1: Zapiranje mestnega jedra do leta 2006.



Vir podatkov: Aleš Žibert. Javno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice, 2015.

Slika 2: Zaprti deli mesta Ljubljane v letu 2007.



Vir podatkov: Aleš Žibert. Javno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice, 2015.

V prvi fazi zapiranja mestnega jedra so bili za motorni promet zaprti posamezni deli Ljubljane, ki se med seboj še niso prepletali. Kot največji del je postal za promet zaprt del stare Ljubljane: Magistrat, Mestni trg, Pod Trančo, Gallusovo nabrežje, Gornji trg, Ulica na Grad, Sodarska ulica in Reber.

Prepoved prometa je bila uvedena pri Narodnem muzeju Slovenije na Muzejski ulici, okoli Policijske uprave na Valvasorjevi ulici in Veselovi (med Prešernovo cesto in Valvasorjevo ulico), na območju za predsednikovo palačo, okoli Križank in Mestnega muzeja Ljubljana: Trg francoske revolucije, Križevniška ulica in Križevniška soteska. Hribarjevo nabrežje do Ribje brvi, vzhodni del Kongresnega trga, Dvorni trg, Židovska ulica, Židovska steza, Jurčičev trg in vmes Gledališka stolba in Kratka steza.

Okoli pokrite tržnice in glavne tržnice: Dolničarjeva ulica, del Adamič - Lundrovega nabrežja do Zmajskega mosta. Trubarjeva ulica med Zmajskim mostom in Vidovdansko cesto. Čopova in Nazorjeva ulica in del Ajdovščine.

V letu 2007 je prišlo do razširitve zaprtja središča Ljubljane okoli Prešernovega trga in Tromostovja. Na novo so bile za promet zaprte ulice: Cankarjeva ulica med Namo in restavracijo Joe Penas, Tromostovje in Prešernov trg, Wolfova, severni del Kongresnega trga, preostali del Hribarjevega nabrežja, Petkovškovo nabrežje do Mesarskega mosta, del Trubarjeve ulice do Prečne ulice, del Miklošičeve ulice, Stritarjeva ulica do križišča z Mačkovo, del Adamič - Lundrovega nabrežja in Cankarjevo nabrežje.

Tako so bile spremenjene tudi proge mestnega potniškega prometa, ki so se zaradi zapore Prešernovega trga in Tromostovja morale izogniti temu delu. Mestnemu središču so se izognile skozi predor in Zmajski most. Na novo so bila postavljena postajališča Zmajski most, Dalmatinova in ob podhodu Ajdovščina. V Letu 2008 je Mestna občina Ljubljana za prometni promet zaprla le dvorišče Ljubljanskega gradu.

Prepoved prometa za motorna vozila je v letu 2009 začela veljati še za Breg in celoten Kongresni trg. Oba so prenovili in tako namenili več prostora pešcem. Iz Kongresnega trga so odstranili parkirišča in uredili podzemno garažno hišo. Zaradi zapiranja mestnega jedra za motorna vozila se je povečal pritisk le-teh na obrobju mestnega središča. Ulice so obojestransko zaparkirane, vozniki tam puščajo svoja vozila tudi cel dan. Zato se je mestna uprava odločila na teh območjih urediti enosmerne ceste in postaviti parkomate za pobiranje parkirnine. Tako je bil urejen enosmerni promet na Prulah, Kodeljevem, Mirju, Poljanah in za Bežigradom (9). Za ureditev enosmernih ulic pa sta potrebni najmanj dve vzporedni ulici, zato taka ureditev ni mogoča povsod v Ljubljani. V naslednjih fazah naj bi bile enosmerno urejene tudi ulice v Rožni dolini, v Trnovem, Viču in Spodnji Šiški. Na novo urejenih območjih je pretočnost prometa večja, urejenih je bilo več parkirnih mest in speljane kolesarske steze v obe smeri tudi po nekaterih enosmernih ulicah. Na dolgih ulicah, ki bi lahko postale tranzitne linije oz. pomožne tranzitne prometnice je enosmerni prometni režim urejen tako, da polovica ceste urejena v eno smer, polovica pa v drugo, tako da prevoznost ni možna. Promet je speljan po zanki. Tak sistem je urejen na nekaterih ulicah na Prulah. Uvajanje enosmernih ulic je potekalo tudi v naslednjih letih.

Pri prenovi Brega je bila postavljena tudi prva senzorna pot za slepe v Sloveniji. Na tleh je vgrajena 20 centimetrska brazdasta linija, ki jo lahko začutimo s čevljem. Urejena pot je del programa Mesta po meri invalidov (7). Taka senzorna pot je tudi na prenovljeni Čopovi ulici. Za promet je v letu 2010 postal zaprt še preostali del Adamič - Lundrovega nabrežja, Ciril Metodov trg in Vodnikov trg, ter cela Trubarjeva ulica (še del od Prečne ulice do Resljeve).

Slika 3: Zaprti deli Ljubljane v letu 2008.



Vir podatkov: Aleš Žibert. Javno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice, 2015.

Slika 4: Zaprti deli Ljubljane v letu 2009.



Vir podatkov: Aleš Žibert. Javno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice, 2015.

V letu 2011 je prišlo do razširitve prepovedi prometa tudi na območja, ki so nekoliko odmaknjena od središča mesta, kot sta Žabjak (Zvezdarska ulica, Žabjak, Hrenova, Rožna ulica in Vožarski pot) in Krakovo (Krakovska ulica, Vrtna, Rečna ulica...). Zapiranje ulic za motorna vozila se je nadaljevalo na levem bregu Ljubljanice: Gregorčičeva ulica, Vegova ulica, Kongresni trg, Hribarjevo nabrežje (med Čevljarskim mostom in Ribjo brvjo), Gosposka ulica, Turjaška, Salendrova ulica, Novi trg in Peternelova ulica.

22. avgusta 2012 je bil odprt Fabianijev most, s katerim je sklenjen Ljubljanski notranji cestni obroč. Tako so se ceste v središču mesta nekoliko razbremenile (3). V tem letu je bil za promet zaprt del Tomšičeve ulice.

KOLESARSKÉ STEZE

Mestna občina Ljubljana ima dokaj razvito mrežo kolesarskih stez in ostalih površin za kolesarje. Kolo uporabljajo kolesarji za vsakodnevne opravke, prevoz na delo v radiju do 5 km. Kadar je na cestah skozi središče mesta gneča, je kolo najhitrejša in zagotovo najčistejša oblika prevoznega sredstva. Za kakovostno kolesarsko infrastrukturo je potrebno poskrbeti za varnost in privlačnost ter neprekinjenostjo in direktnostjo stez (8). Potrebna so redna

Slika 5: Zaprti deli Ljubljane v letu 2010.



Vir podatkov: Aleš Žibert. Javno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice, 2015.

Slika 6: Zaprti deli Ljubljane leta 2011.



Vir podatkov: Aleš Žibert. Javno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice, 2015.

Slika 7: Zaprti deli Ljubljane v letu 2012.



Vir podatkov: Aleš Žibert. Javno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice, 2015.

vzdrževalna dela, tudi pozimi. Pregledniška služba skrbi za stanje cest, tudi kolesarskih delov, podjetje KPL d.d. Kolesarske steze pa skrbi za čiščenje snega s pločnikov in kolesarskih stez. Pluženje kolesarskih pasov na cestišču poteka istočasno s pluženjem cest, kolesarski pasovi izven cestišča pa se plužijo skupaj s pločniki (1). Ljubljana postaja v zadnjih letih z izboljšavami bolj prijazna kolesarjem, kar se vidi tudi v povečevanju deleža kolesarjev. Ta danes znaša 12 %, cilj mestne občine Ljubljana do leta 2020 pa je povečati ta delež na 34 % (6).

Tabela 1: Pregled kolesarskih pasov, stez in poti.

| | |
|-----------------------------------|-------------------|
| Javna pot za kolesarje in pešce | 2 904 km |
| Javna pot za kolesarje | 3 848 km |
| Kolesarski pas na pločniku | 84 503 km |
| Kolesarski pas za vozišču | 42 339 km |
| Kolesarska steza, ločena nivojsko | 57 922 km |
| Kolesarska steza, ločena z oviro | 14 927 km |
| SKUPAJ | 209 443 km |

Vir podatkov: Bertonec, Kontić, 2014, str. 24.

SISTEM BICIKE(LJ)

Kot ena od alternativnih možnosti mobilnosti po mestu je od maja 2011 Ljubljančanom in tujcem na voljo samopostrežen sistem izposoje koles Bicike(LJ). Sistem je že dolgo poznan v tujini in dobro dopolnjuje javni prevoz po mestih. Kolesa so namenjena kratkotrajni izposoji, tako je prva ura izposoje brezplačna (2).

SISTEM P+R

Pri sistemu P+R gre za kombinacijo zasebnega in javnega prevoza. Posameznik ali skupina se do določene točke na obrobju mesta pripelje v osebnem avtomobilu, ga tam pusti-/jo na parkirišču in pot v mestno središče nadaljuje/-jo z javnim potniškim prometom. Kratica po angleško pomeni »park and ride«, v slovenščini pa se uveljavlja oznaka parkiraj in prestopi (5). Z vedno večjo uporabo tega sistema se manjšajo obremenitve prometa v mestu in se hkrati manjša zasedenost parkirišč v središču. Z uvedbo enotne mestne kartice se plačilo parkirnine poenostavi. Cena 24-urnega parkiranja stane 1,20 € in vključuje dve vožnji z avtobusom mestnega prometa, ki se jih lahko unovči do 23.59 istega dne, ko je bila plačana parkirnine. Ta se poravna na urbanomatih z gotovino, Urbano ali z Moneto (4).

Parkirišča P+R v Ljubljani:

- P+R DOLGI MOST
- P+R STOŽICE
- P+R STUDENEC
- P+R JEŽICA

SKLEP

Menim, da je mreža avtobusnega prometa v Ljubljani dobra. Problem predstavlja cena, ki je za mnoge predraga, in slabe povezave avtobusov ponoči oz. že po deseti uri zvečer. Za ljudi s posebnimi potrebami in invalide je dobro poskrbljeno. Dobro bi bilo, če bi šel razvoj v javnem avtobusnem prometu v smer možnosti intermodalne uporabe, tako da bi ljudje lahko naložili kolesa na avtobus, s katerim bi se peljali. Od leta 2006 se je začelo sistematično zapiranje središča mesta in urejanje prometa v stanovanjskih soseskah ob središču mesta (Prule, Poljane, Trnovo). Danes sta tako celotna stara Ljubljana in levi breg zaprta za motorni promet. Urejenih in pešcem prepuščenih je bilo enaindvajset ljubljanskih ulic. Ta del so povečini tudi prenovili in na novo tlakovali. Tako je danes za pešce v središču Ljubljane dobro poskrbljeno. To, da si svoj prostor delijo s kolesarji, pa se mi ne zdi najboljša rešitev. Danes je verjetno prepozno za uvajanje kolesarskih stez na območjih za pešce. Z vpeljavo Kavalirja in mestnega kolesa Bicike(LJ) kot alternativni obliki mobilnosti po središču mesta, je Ljubljana naredila pomemben korak v smeri trajnostne mobilnosti. Oba sistema sta se dobro prijela, v prihodnosti pa lahko pričakujemo širitev le-teh. Potrebna je še dodatna oživitvev P+R parkirišč, predvsem z dodatno publiciteto in osveščanjem v sosednjih občinah, ki mejijo na Ljubljano, občinah od koder prihaja v Ljubljano dnevno največ ljudi. Mestna občina Ljubljana si je začrtala jasen, a ne tako lahko dosegljiv cilj v svoji prometni politiki do leta 2020.

VIRI IN LITERATURA:

1. Bertonec J., Kontić V., 2014. Kolesarski letopis 2012. Ljubljana, 19, 4, str. 21-18.
2. Bicike(LJ). Bilten. 2014. URL: <http://www.bicikelj.si/Bilten/Novice/BicikeLJ-sveza-statistika-12.5.2014> (Citirano 2. 12. 2014).
3. Kontić, V., 2013. Brez železne srajce po novih prometnih ureditvah. Ljubljana, 18, 9, str. 6-7.
4. LPP. P+R: Parkiraj in se pelji z avtobusom. 2014. URL: <http://www.lpp.si/uporabne-informacije-za-potnike/p-r-parkiraj-se-pelji-z-avtobusom> (Citirano 15. 1. 2015).
5. Parkiraj in prestopi. 2014. Drevenšek M. (ur.). Ljubljana, Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR), 124 str.
6. Prometna politika Mestne občine Ljubljana. 2012. 228 str. URL: <http://www.google.si/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&ved=0CDkQFjAD&url=http%3A%2F%2Fwww.ljubljana.si%2Ffile%2F1172768%2F6.-toka---prometna-politika-mestne-obine-ljubljana1.pdf&ei=mP7dVOelOc3oaqiGgIA&usq=AFQjCNESJZ3WGsszmZuKocQYz1ybEG9kAA&bvm=bv.85970519,d.d2s> (Citirano 3. 12. 2015).
7. Skušek, P., 2010. Nove prometne ureditve za postopno spreminjanje potovalnih navad. Ljubljana, 15, 1, str. 14.
8. Strateški prostorski načrt MOL. Odlok o Strateškem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana. 2007. Ljubljana, Mestna občina Ljubljana, 100 str. URL: https://www.google.si/search?q=23.%09Strate%C5%A1ki+prostorski+na%C4%8Drt+MOL.+Odl+ok+o+Strate%C5%A1kem+prostorskem+na%C4%8Drtu+Mestne+ob%C4%8Dine+Ljubljana.+2009&ie=utf-8&oe=utf-8&gws_rd=cr&ei=mDnfVN7MA5PWAsTXgOAF (Citirano 25. 11. 2014).
9. Življenje v Ljubljani. Nova ureditev enosmernega prometa v Ljubljani. 2009. URL: <http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/v-srediscu/10286/detail.html>. (Citirano 15. 2. 2015).

AVTOCESTNO OMREŽJE V REPUBLIKI SLOVENIJI IN STRATEGIJA RAZVOJA

Maja Gostenčnik, EGEA Ljubljana

gostencnik.maja@gmail.com

Žiga Ivanc, EGEA Ljubljana

zigaivanc95@gmail.com

IZVLEČEK

Slovenija ima avtocestno omrežje razvejeno po V. in X. panevropskem koridorju (v smeri SV–JZ (tudi Slovenika) in SZ–JV (tudi Ilirika) (A1 oz. A2)), na katerega so pripojene še hitre ceste. Kot takšno zahteva kakovostno upravljanje na podlagi mnenj različnih strok. S prispevkom preverjamo trenutno stanje avtocest in ugotavljamo, kakšna je vizija gradnje oziroma širitve avtocestnega omrežja, kako prostorski razvoj Republike Slovenije vrednotiti z geografskega vidika, hkrati pa se osredotočamo na pomen varnosti v prometu. Upravljavec avtocest, torej Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, v nadaljevanju DARS, si namreč prizadeva za čim boljše obveščenost voznikov o razmerah na cesti ter tudi sicer vlaga v dodatno izboljševanje varnosti v avtocestnem prometu. Primer dobre prakse je pred kratkim razvita aplikacija "DarsPromet", ki voznike učinkovito obvešča o razmerah in nevarnostih na cesti.

Ključne besede: avtocestno omrežje, DARS, prostorski razvoj, Državni prostorski načrt (DPN), aplikacija "DarsPromet".

OBSTOJEČE STANJE AVTOCESTNEGA OMREŽJA V SLOVENIJI

Prvi slovenski (tedaj tudi prvi jugoslovanski) avtocestni odsek je bil zgrajen na primorskem kraku, na relaciji Vrhnika–Postojna, v letih 1970–1972. V Republiki Sloveniji je bilo od leta 1970 do 1994 zgrajenih 139,3 km štiripasovnih avtocest in hitrih cest ter 59,1 km dvopasovnih avtocest. Gradnja avtocest se je po letu 1994 vključila v Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (NPIA), v okviru katerega je bilo vključno z letom 2015 zgrajenih še dodatnih 533 km avtocest (DARS, 2016b). DARS, d. d. tako trenutno upravlja skupno 610 km avtocest in hitrih cest, 163 km priključkov in razcepov, 27 km počivališč ter 7 km drugih cest. Avtoceste gradi v skladu z Nacionalnim programom izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, ki ga uresničuje družba DARS. V gradnji je še sedem avtocestnih odsekov (Draženci–Gruškovje, Jagodje–Lucija, Koper–Dragonja, Ptuj (Videm)–Markovci, Markovci–Gorišnica, Gorišnica–Ormož in navezava na Luko Koper) (4).

Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji
Motorway system in the Republic of Slovenia



Slika 1: Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji (Vir: DARS, 2016).

cesto prikazujejo ljubljanski obroč z njegovimi vpadnicami. Na odseku zahodne ljubljanske obvoznice je povprečni letni dnevni promet tako leta 2014 znašal kar 70.380 vozil na dan. Zanimivo je, da je delež tovornih vozil nad 7 tonami z 18-odstotnim deležem največji na pomurski avtocesti A5, in sicer na odseku Dragučova–Pernica, sledi pa mu odsek Unec–Postojna s 15-odstotnim tovornim deležem. Med prometno najmanj obremenjene odseke spada odsek hitre ceste med Nanosom (Razdrtim) in Vipavo, ki ga dnevno v povprečju prevozi 12.000 vozil (7).

OBREMENJEVANJE SLOVENSkih AVTOCEST IN HITRIH CEST

Cesta velja za zelo obremenjeno, kadar povprečni letni dnevni promet (PLDP) znaša več kot 50 odstotkov ocenjene zmogljivosti za določeno kategorijo ceste pri dani urni distribuciji prometa. Za avtoceste in hitre ceste je kapaciteta do 66.000 vozil na dan, mejna obremenjenost torej znaša 33.000 vozil na dan. Glavne ceste imajo kapaciteto 30.000 vozil na dan, regionalne pa 20.000 vozil na dan. Kjer je obseg prometa blizu zmogljivosti ceste, je verjetnost zastojev ob prometnih konicah zelo velika.

Analize prometne obremenjenosti po posameznih kategorijah cest za leto 2014 kot najbolj obremenjeno

Tabela 1: Prikaz obstoječega stanja slovenskih avtocest in hitrih cest.

| Odsek | | Leto začetka gradnje | Predaja prometu | Dolžina ceste [v km] |
|--|---|---|---|----------------------|
| A1 | Šentilj–Srmin | različno po odsekih, prvi del sicer l. 1970 | različno po odsekih, zadnji del sicer l. 2009 | 244,2 |
| A2 | Karavanke–Obrežje | različno po odsekih, prvi del sicer l. 1983 | različno po odsekih, zadnji del sicer l. 2010 | 174,5 |
| A3 | Gabrak–Fernetiči | 1994 | 1997 | 11,3 |
| A4 | Slivnica–Gruškovje | 2007 | 2009 | 19,8 |
| A5 | Maribor–Pince | 2000 | 2008 | 85,2 |
| H2 | hitra cesta skozi Maribor | različno po etapah, sicer prvi del l. 1978 | različno po etapah, sicer zadnji del l. 2001 | 9,9 |
| H3 | severna obvoznica LJ (Zadobrova–Koseze) | 1981 in 1995 | 1983 in 1998 | 8,1 |
| H4 | Razdrto–Vrtojba | različno po delih, sicer prvi del l. 1989 | različno po delih, sicer zadnji del l. 2009 | 42,5 |
| H5 | Škofije–Srmin–Koper–Dragonja | 1989 | 2005 | 8,8 |
| H6 | Koper–Lucija | 1989 | različno po delih, zadnji del l. 2015 | |
| H7 | Dolga vas–meja z Madžarsko | 2006 | 2008 | 3,5 |
| Ljubljanski cestni obroč – vozlišče | zahodna AC obvoznica (Koseze–Kozarje–Celovška cesta–Koseze) | 1979 | 1981 | 7,2 |
| | južna AC obvoznica (Dolgi most–Dolenjska cesta) | 1979 | 1988 | 7 |
| | severna obvoznica H3 (Zadobrova–Koseze) | 1981 in 1995 | 1983 in 1998 | 8,1 |

Vir podatkov: DARS, 2016.

Tabela 2: AC in HC v gradnji.

| Ime kraka | Ime odseka | Dolžina [v km] | Predvidena predaja prometu |
|-----------------------|--|----------------|----------------------------|
| Podravski krak | Draženci–Gruškovje | 13 | 2018 |
| Podravski krak | odsek Gorišnica–Ormož | 10,4 | po 2013* |
| Primorski krak | navezava na Luko Koper, II. faza (srminska vpadnica) | 1,4 | po 2013* |
| | Jagodje–Lucija | 3,9 | v pripravi za gradnjo |

Vir podatkov: DARS, 2016.

PRIPRAVA DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA

Pripravljaivec državnega prostorskega načrta (DPN) za posamezen odsek avtoceste ali hitre ceste je Ministrstvo za okolje in prostor. Postopek priprave in sprejemanja državnih prostorskih načrtov za posamezne odseke cest določa Zakon o prostorskem načrtovanju (Ur. l. RS, št. 33/2007). V okviru priprave vsakega državnega prostorskega načrta se v fazi primerjalne študije variant preuči več možnih variant poteka ceste, kar sicer sodi v pripravo prostorskih planskih aktov. Na ta način se v postopku priprave državnega prostorskega načrta za avtocesto ali hitro cesto spreminjajo in dopolnjujejo tudi prostorski planski akti občin. Po preučitvi variant, ki poda tudi predlog najustreznejše, se priprava državnega prostorskega načrta nadaljuje s podrobnejšim načrtovanjem in projektiranjem. Izdelajo se idejni projekt in ostale strokovne podlage ter poročilo o vplivih na okolje, sledi izdelava osnutka državnega prostorskega načrta, ki se javno razgrne.

Lokalne skupnosti, posamezniki in ostale zainteresirane javnosti lahko posredujejo pripombe, ki se v nadaljnjih postopkih preučijo. Utemeljene pripombe se upoštevajo pri pripravi predloga državnega prostorskega načrta. Posamezna občina v nadaljevanju postopka sprejme spremembo in dopolnitve občinskih prostorskih planskih aktov, Vlada RS pa sprejme državni prostorski načrt z uredbo. Državni prostorski načrt ima zato vsebine prostorsko-planskega in prostorsko-izvedbenega akta. Postopke priprave in sprejemanja državnih prostorskih načrtov za posamezne odseke avtocest, hitrih cest in drugih državnih cest, opredeljenih v Nacionalnem programu izgradnje avtoceste v Republiki Sloveniji, vodi Ministrstvo za okolje in prostor – Urad za prostorski razvoj. DARS, d. d. nastopa kot izvajalec naročila v imenu in za račun investitorja (Republike Slovenije) v teh postopkih s programi priprave državnih prostorskih načrtov, ki jih za vsak odsek posebej določi minister za okolje in prostor, zadolžen je za zagotavljanje projektne dokumentacije, poročil o vplivih na okolje in vseh drugih strokovnih podlag, ki so osnova za izdelavo celovitih primerjalnih študij variant s predlogi najustreznejših variant, za izdelavo osnutkov in predlogov državnih prostorskih načrtov ter sočasnih sprememb planskih aktov občin. V posameznih primerih je lahko DARS, d. d. zadolžen tudi za naročanje državnih prostorskih načrtov (6).

STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

V preteklosti (po osamosvojitvi) je Slovenija vlagala v avtocestno in železniško omrežje, vendar se je kmalu izkazalo, da za oboje ne bo dovolj sredstev, zato so se izvajale le najnujnejše naložbe v omejenem obsegu. Jasne vizije, kako vlagati v infrastrukturno področje, skoraj do izteka finančne perspektive 2007–2013 (EU sredstva) ni bilo. Temu je botrovala tudi gospodarsko-finančna kriza, zaradi nevlaganja v državno cestno omrežje se je stanje poslabševalo, železniško omrežje pa bi tudi že moralo doseči ustreznejše, večje zmogljivosti. Pod okriljem Ministrstva za infrastrukturo in prostor od aprila 2013 delovna skupina deluje na pripravi in izvajanju "Resolucije o nacionalnem programu razvoja javne prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji do leta 2020 z vizijo do leta 2030" z namenom rednega in enakomernega financiranja prometne infrastrukture, zagotavljanja smiselne porabe EU sredstev v finančni perspektivi 2014–2020, predvsem pa skrbi, da se celovito pristopi k razvoju prometa in prometne infrastrukture v Sloveniji. Na podlagi dokumenta Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji se je sprejel še Operativni načrt za izvajanje strategije s prednostnim vrstnim redom izvedbe investicij, finančnimi viri, roki in nosilci. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji je hierarhično najvišji prostorski dokument, s katerim morajo biti urejeni vsi prostorski akti na državni in občinski ravni (11).

Leta 2030 naj bi bili vsi avtocestni odseki proti Ljubljani in celoten V. koridor slabše prepustni, zato se bo treba usmeriti v zagotavljanje javnega potniškega prometa in železniškega tovornega prometa, posodobitev železniškega omrežja je tako nujna (menjava tirnic, pragov, obnove prog, zaščita pred plazišči, elektrifikacija ...). Železnica bo v prihodnosti prevzemala večino daljinskega tovornega prometa. Če se v to ne bo dosti vlagalo, lahko v prihodnosti pričakujemo stagnacijo železniškega prometa, nenehno gnečo na cestah z zastoji in posledično onesnaženo okolje, kar se bo kazalo v slabši kakovosti življenja prebivalcev Slovenije in tudi škoda v gospodarstvu bo velika. Regije, ki so bolj prometno dostopne, so tudi konkurenčnejše in gospodarsko uspešnejše. Multimodalna dostopnost (to je z več prevoznimi načini) je med potniki izjemnega pomena (11), v Sloveniji pa smo na tem področju še krepko v zaostanku (v primerjavi z ostalimi državami EU in širše). Razvoj pristanišča v Kopru je strateškega pomena, prav tako tudi povezovanje z ostalimi severnojadranskimi pristanišči in z zaledjem.

NAČRTOVANJE IN UMEŠČANJE AVTOCEST V PROSTOR

Družba DARS d. d., ki je v 100-odstotni lasti Republike Slovenije, s svojimi nekaj več kot 1250 zaposlenimi po Zakonu o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (ZDARS-1, Ur. l. RS, št. 97/2010) v imenu in na račun države opravlja posamezne naloge v zvezi s prostorskim načrtovanjem in umeščanjem avtocest v prostor ter naloge v zvezi s pridobivanjem nepremičnin za potrebe gradnje avtocest. Prav tako izvaja gradnjo avtocest ter upravlja in vzdržuje avtocestne odseke, za katere pridobi koncesijo gradnje.

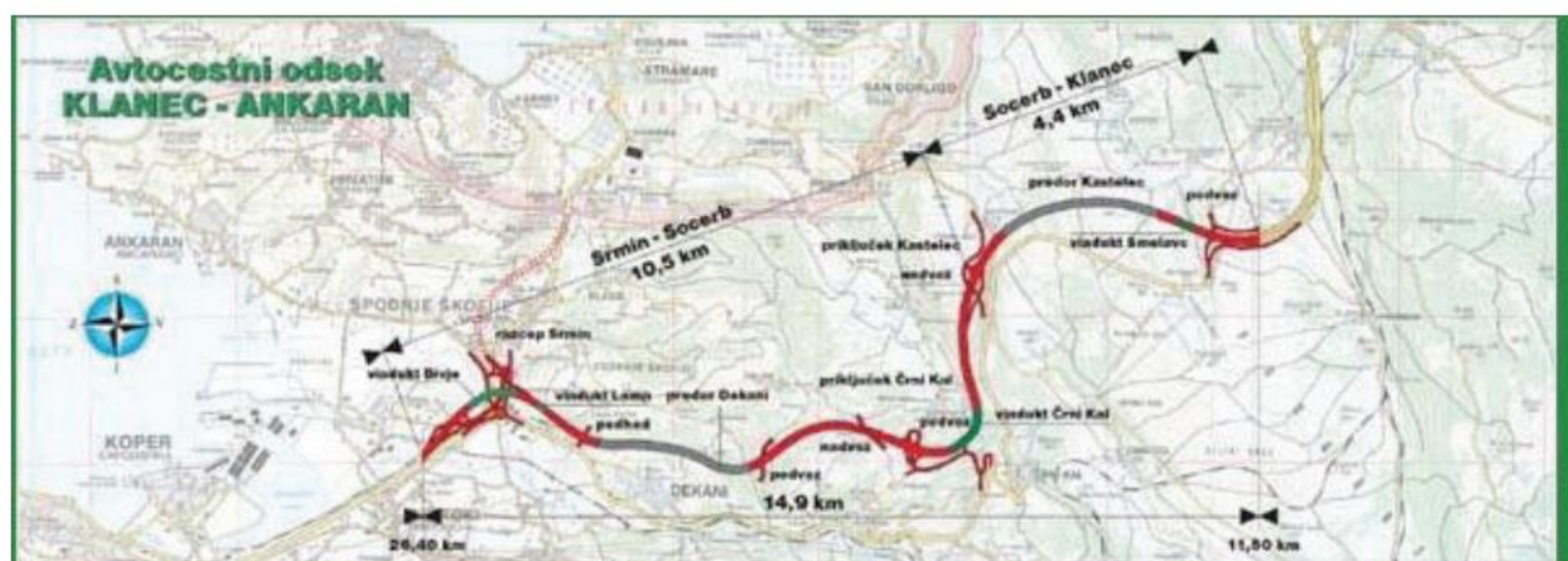
Njihovo poslanstvo je "uresničevati državne avtocestne programe, upravljati avtocestno omrežje ter nuditi kakovostne storitve uporabnikom avtocest in hitrih cest" z vizijo "postati vodilna, poslovno odprta, uspešna in tržno naravnana gospodarska družba za upravljanje sodobnih infrastrukturnih omrežij v skladu s pričakovanji uporabnikov". Družba gradi na vrednotah odgovornosti, gospodarnosti, inovativnosti in transparentnosti (5).

NAJZAHTEVNEJŠI DEL PRI GRADNJI SLOVENSКИH AVTOCEST

Izgradnja sodobnih avtocest in hitrih cest je izredno zahteven tehnični in stroškovni podvig, zato so priprave, projektiranje ter umeščanje tras avtocest in hitrih cest v prostor in pridobivanje zemljišč izredno zahtevna in dolgotrajna ter draga dejanja. Že med samo pripravo in umeščanjem trase v prostor je med vsemi kriteriji in omejitvami zelo pomemben tudi stroškovni vidik, saj gradnja večine daljših avtocestnih odsekov traja vrsto let in vedno predstavlja velike tehnične in finančne zahteve. Eden izmed gradbeno najzahtevnejših avtocestnih odsekov v okviru uresničevanja Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji je bil avtocestni odsek Klanec–Srmin (Ankaran) (3).

DARS

Slika 2: Logotip družbe Dars, d. d. (Vir: Dars, 2016).



Slika 3: Avtocestni odsek Klanec–Ankaran (Vir: DARS, 2016).

APLIKACIJA "DARS PROMET" – BODI VEDNO NA TEKOČEM!

DARS je pred kratkim za še dodatno izboljšanje obveščenosti voznikov razvil novo pregledno aplikacijo "DarsPromet". Z brezplačno aplikacijo se lahko uporabniki seznanijo z najnovejšimi prometnimi informacijami, imajo vpogled v cestne kamere, preverijo seznam postajališč ter njihovo ponudbo. Preberejo si lahko še informacije o vinjetah, napotke o varni vožnji, prav tako pa jim je na razpolago prometni koledarček. Aplikacijo so namenili voznikom osebnih vozil kot tudi tovornjakov (2). Posameznik tako v realnem času dostopa do vseh pomembnih informacij o dogajanju na cesti po telefonu in v prihodnje bo to zagotovo izziv tudi za geografe v kartografskih družbah, ki sodelujejo pri razvijanju aplikacij. Z navigacijo lahko posameznik s spremljanjem gostote prometa in obveščanjem o dogajanju na cesti že na poti na podlagi izračunov v aplikaciji prejme informacije in napotke za izbiro druge, optimalnejše poti do izbranega cilja oz. destinacije.

VIZIJA/STRATEGIJA RAZVOJA PROMETNE INFRASTRUKTURE Z GEOGRAFSKEGA VIDIKA

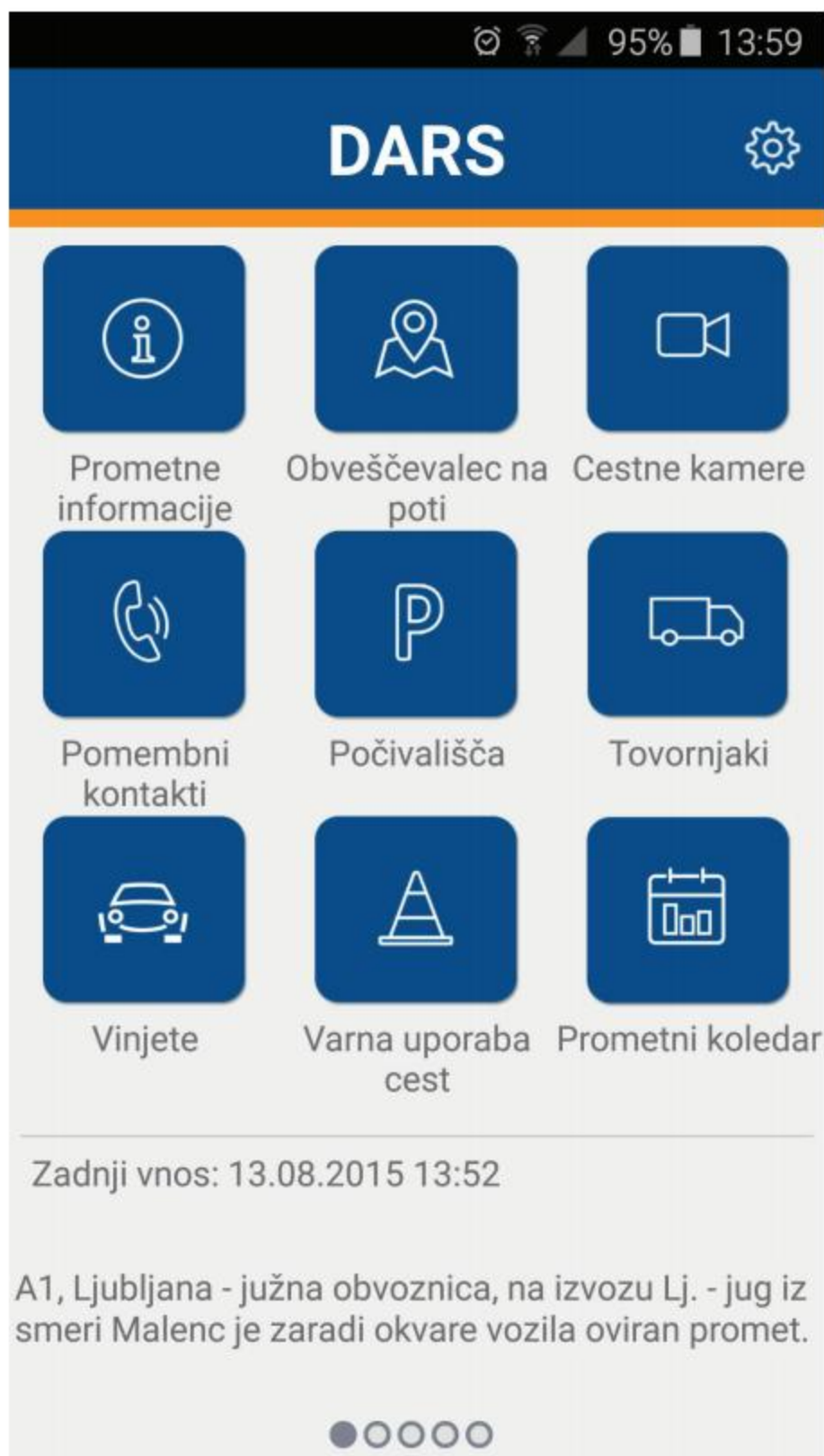
Geografska lega in zgodovinske okoliščine označujejo našo državo kot prometno živahno prehodno območje in križišče dveh največjih vseevropskih koridorjev, in sicer V. in X., kot sta bila določena na konferenci ministrov za promet na Kreti 1994 in v Helsinkih leta 1997 (CEMT – Conférence Européenne des Ministres de Transport). Osnovni potek koridorjev (11):

V. koridor: Benetke–Trst/Koper–Ljubljana–Maribor–Budimpešta–Uzhhorod (Užgorod)–Lvov–Kijev:

- veja A: Bratislava–Žilina–Košice–Užgorod,
- veja B: Reka–Zagreb–Budimpešta,
- veja C: Ploče–Sarajevo–Osijek–Budimpešta;

X. koridor: Salzburg–Ljubljana–Zagreb–Beograd–Niš–Skopje–Veles–Solun:

- veja Xa: Gradec–Maribor–Zagreb,
- veja B: Budimpešta–Novi Sad–Beograd,



Slika 4: Pregledni meni nove aplikacije "DarsPromet" – poleg ažurnih prometnih informacij ponuja tudi seznam avtocestnih postajališč, vpogled v trenutno stanje preko cestnih kamer ... (Vir: DARS, 2016).

"lahko le tako oblikujejo inovativne rešitve z veliko dodano vrednostjo za uporabnike, zaposlene, družbo in lastnika" (10).

SKLEP

Geografi se zavedamo pomembnosti pri pametnem načrtovanju in umeščanju cest, hitrih cest in avtocest v prostor: poleg upoštevanja boljše povezanosti poselitvenih območij in regij (vključujoč število prebivalcev s projekcijami za prihodnost, pričakovane dnevne delovne mobilnosti, vpetost urbanih središč v policentrični sistem in splošno mobilnost prebivalcev, rast stopnje motorizacije) so trase, ki jih zgradi človek, stalnica za mnogo generacij v prihodnje. Spodbudno je, da naročniki poslušajo in upoštevajo stroko, vendar pa se v javnosti še vse prevečkrat omenjajo načrti, ki so v interesu kapitala in ne dajo dosti na mnenja strokovnjakov (primeri načrtovanja tras preko najugodnejših, kmetijsko pomembnih in strateških območij z vidika samooskrbnosti hrane, npr. tretja razvojna os – severno od Velenja, preko Slovenj Gradca do Dravograda oz. umeščanje prometnic preko zahtevnega terena – npr. problem pri Rebernicah na Vipavskem kraku hitre ceste, na kar so opozarjali tudi kolegi geologi (9) pa tudi gradbeniki ...). Predvsem pri takšnih, strateško pomembnih vprašanj in odločitvah, se kaže pomembnost sodelovanja strokovnjakov. Vsi stremimo k boljši mobilnosti in dostopnosti, izboljšanju prometne varnosti, predvsem pa k zmanjšanju okoljske obremenitve, o viziji in ciljih pa bi še lahko naštevali. Napovedovanje prometa v prihodnje ostaja izziv. S svojim znanjem lahko geografi pomembno pripomoremo k zagotavljanju pametno usmerjenega prometnega modela in upamo lahko, da nas tako dojema tudi širša javnost.

- veja C: Niš–Sofija–Plovdiv–Dimitrovgrad–Carigrad (Istanbul) (po koridorju IV),
- veja D: Veles–Prilep–Bitola–Florina–Ilgoumenitsa.

Avtoceste in hitre ceste (odseki), ki so trenutno tik pred začetkom gradnje oz. v zadnji fazi pred izvedbenimi deli, naj bi bile končane leta 2018 (Podravske krak) (1), v prihodnje pa po strategiji razvoja v Republiki Sloveniji kaže, da bo osebni promet še naraščal, medtem ko naj bi javni potniški promet upadal ... (11). Načrtovanje trajnostne mobilnosti prebivalstva (vključujoč kolesarjenje, pešačenje) bi se moralo usmeriti v takšno prometno infrastrukturo, da bo prehajanje med območji (urbanimi/podeželskimi) čim bolj prepustno, hitro, učinkovito. Vendar pa bo nujno, da se finančna sredstva usmerijo v navezavo več sistemov. Dobro bi bilo tudi uzakoniti višje okoljske dajatve za vse, ki s prevoznimi sredstvi prekomerno obremenjujejo okolje. Svoj geostrateški položaj lahko Slovenija dobro izkoristi – z oblikovanjem čezmejnih regij, s povezovanjem urbanih območij, gospodarskim sodelovanjem, npr. v okviru mednarodnega sodelovanja (Jadransko-jonska pobuda, Srednjeevropska pobuda, delovna skupnost Alpe-Jadran, Alpska konvencija, Podonavsko sodelovanje, sodelovanje v JV Evropi in še ostala združenja/dokumenti, v katere je vpeta naša država) (11).

Državne ceste so v pristojnosti DARS-a (avtoceste, hitre ceste) in DRSI-ja (Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo) (glavne ceste I. in II. reda ter regionalne ceste I., II. in III. reda; tudi državne kolesarske poti) (11). DARS, ki je v službi Republike Slovenije, si bo še nadalje prizadeval biti vsako leto še uspešnejša in bolj tržno naravnana, učeča se gospodarska družba za razvoj in upravljanje sodobnih infrastrukturnih omrežij, ki deluje v korist vseh deležnikov. S spodbujanjem in nenehnim razvijanjem inovativnih pristopov bodo pri delu poskušali razmišljati ustvarjalno, saj se zavedajo, da

VIRI IN LITERATURA:

1. Z.AC in HC v gradnji. DARS – Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji. URL: https://www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah/AC_in_HC_v_gradnji_354.aspx (Citirano 19. 5. 2016).
2. 5.Aplikacija DarsPromet – Bodi vedno na tekočem! DARS – Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji. URL: <http://promet.fg.um.si/2015/08/aplikacija-darspromet-bodi-vedno-na-tekočem/> (Citirano 28. 4. 2016).
3. 4.Avtocestni odsek Klanec–Srmin (Ankaran). DARS – Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji. URL: https://www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah/Nacionalni_program_izgradnje_avtocest/O_avtocestah/Obstojece_AC_in_HC/A1_sentilj_-_Srmin_132.aspx (Citirano 28.4.2016).
4. 1.Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji. DARS – Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji. URL: https://www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah_21.aspx (Citirano 27. 4. 2016).
5. 3.DARS – O nas. DARS – Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji. URL: https://www.dars.si/Dokumenti/O_nas_1.aspx (Citirano 28.4.2016).
6. 9.Nacionalni program izgradnje avtocest. DARS – Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji). URL: https://www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah/Nacionalni_program_izgradnje_avtocest/Priprava_DLN_za_odseke_iz_NPIA_29.aspx (Citirano: 28. 4. 2016).
7. 7.Obremenjenost AC in HC. DARS – Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji. URL: http://www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah/Prometne_obremenitve/Obremenjenost_cest_97.aspx (Citirano 19. 5. 2016).
8. 2.O gradnji avtocest. DARS – Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji. URL: https://www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah/Nacionalni_program_izgradnje_avtocest/Zgrajene_AC_in_HC_30.aspx (Citirano 27. 4. 2016).
9. 10.Popit, T., 2016. Kvarturni pobočni sedimenti na S in V robu Vipavske doline, Rebernice in problematika pri umeščanju prometnic v prostor. (Osebni vir: Vipavska dolina, 11. 3. 2016)
10. 8.Poslanstvo in vizija. DARS – Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji. URL: https://www.dars.si/Dokumenti/O_nas/O_druzbi/Poslanstvo_in_vizija_651.aspx (Citirano 19. 5. 2016).
11. 11.Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (različica 12 – končna), 2015. Ministrstvo za infrastrukturo. URL: http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DMZ/Strategija_razvoja_prometa_v_RS/Strategija_razvoja_prometa_v_RS-koncna_razlicica.pdf (Citirano 28. 4. 2016).

VPLIV VREMENA IN PODNEBJA NA KOLESARJE

Peter Žnidaršič

5er.zni@gmail.com

IZVLEČEK

Vse večje prizadevanje za blaženje posledic podnebnih sprememb in negativnih učinkov prometa je sprožilo zanimanje za spodbujanje kolesarjenja kot oblike vsakdanjega prevoza na delo ali v šolo. Prav tako pa kolesarjenje postaja vse večji interes delodajalcev, mestnih prostorskih načrtovalcev ter vseh pristojnih institucij za načrtovanje prometa in razvoja prostora. Posebno zanimivo pa ostaja vprašanje, kakšen je dejanski vpliv vremena na kolesarje.

Ključne besede: kolesarjenje, vreme, podnebje, promet, prostorsko načrtovanje.

UVOD

Kolesarjenje predstavlja trajen, zdrav in poceni prevoz na delo oziroma v šolo. Pomembno vlogo ima tudi v prometu, saj zmanjšuje zastoje in gnečo na cesti, na krajših razdaljah pa lahko pomeni tudi časovno hitrejšo obliko prevoza. Glede na to da osebni avtomobilski promet predstavlja enega izmed glavnih krivcev za povečevanje emisij CO₂ v ozračju, ima kolesarjenje velik pomen v okoljskih strategijah in planih, predvsem zaradi možnosti ublažitve podnebnih sprememb v prihodnosti. Spodbujanje kolesarjenja vse bolj podpirajo tudi delodajalci, občine ter države s prometnim in mestnim načrtovanjem.

Vsakdanji prevoz na delo s kolesom pomeni soočanje z različnimi vremenskimi razmerami, ki lahko z nenadnimi spremembami predstavljajo negativne elemente poti. Oviri za kolesarjenje sta lahko tudi neurejena in pomanjkljiva kolesarska infrastrukturna ter neprilagojena prometna signalizacija. Pomembno vplivajo tudi potrebe vsakega posameznika, kot na primer potreba po prevozu večjih materialnih dobrin, prispeti na delovno mesto urejen, zdravje, spol in kulturni običaji (3).

DOSEDANJE RAZISKAVE

Splošno prepričanje je, da so razmere za kolesarjenje nemogoče v hladnejših mesecih ter ob dnevih z veliko padavinami, vendar raziskave s področja odvisnosti med kolesarjenjem in vremenom kažejo, da ti vplivi niso vedno tako močni. Največ interesa in opravljenih raziskav na tem področju je bilo do sedaj narejenih v ZDA, Avstraliji ter na Nizozemskem.

V raziskavah so bili uporabljeni podatki o številu kolesarjev, pridobljeni posebno za namen raziskave, ali podatki, pridobljeni z rutinskim zajemanjem z avtomatskimi merilci. Nacionalne meteorološke postaje so zajele podatke o vremenu na urni bazi za vsak dan v letu (1). Večina raziskav je uporabila vremenske parametre kot so: temperatura, vlažnost, padavine, vetrovnost in število ur sončnega obsevanja.

V osnovnih analizah so za iskanje in razumevanje različnih vzorcev v podatkih uporabljeni grafični prikazi spremenljivk in različne metode opisne statistike. Naslednja stopnja analize pa se osredotoča na razvijanje statističnih modelov za ugotavljanje razmerja med naborom neodvisnih spremenljivk in odvisno spremenljivko (število kolesarjev). Pogosto so uporabljene analize časovnih vrst, linearni in nelinearni regresijski modeli ter model negativne binomske porazdelitve.



Slika 1: Eden izmed na novo postavljenih kolesarskih števec v letu 2015, ki stoji na križišču Poljanske in Roške ceste. Števec s pnevmatskimi tubami avtomatsko beleži število kolesarjev, hkrati pa prikazuje dnevno ter celotno število mimoidočih kolesarjev (foto: Peter Žnidaršič, 2016).

KLJUČNE UGOTOVITVE

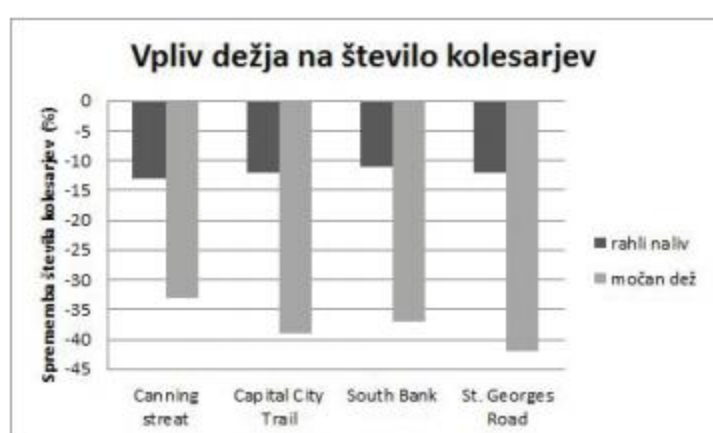
Na Nizozemskem so raziskali, kako kolesarji vrednotijo vreme in kako to vpliva na dnevno število voženj. Ugotovili so, da večina kolesarjev vrednoti vreme podobno, vendar je vpliv spremembe vremena na vsakdanje kolesarje veliko manjši kot na rekreacijske. Njihov model ni uporaben le za odkrivanje teženj kolesarjev, temveč je lahko dobro orodje za vrednotenje učinkov kolesarskih strategij ter za uravnavanje širših prometnih modelov (4). Raziskava, narejena za mesto København, je pokazala, da se v zimskem času število voženj s kolesom zmanjša za 30 %, na specifičen deževni dan za 40 %, led in sneg pa povzročita kar 66-odstotno zmanjšanje pretoka kolesarjev (3).

Britanska raziskava je z modelom, ki vključuje preračunane vremenske podatke iz okrnjenih globalnih klimatskih modelov, uspela ugotoviti kakšne letne, sezonske in dnevne spremembe števila kolesarjev lahko pričakujemo v prihodnje. Ugotovili so, da se bo povprečno letno število kolesarjev v Londonu povečalo za dobrih 0,5 % zaradi spremembe podnebja. Povečanje bo posledica pričakovanega dviga temperatur, vendar bo dvig števila ublažen zaradi povečanja količine in pogostosti padavin. Pričakovano pa je tudi 1,6-odstotno povečanje voženj v poletnih in zimskih mesecih, za pomladanski čas pa je napovedano kar dvoidstotno zmanjšanje. Nespremenjeno število voženj naj bi ostalo le jeseni (5).

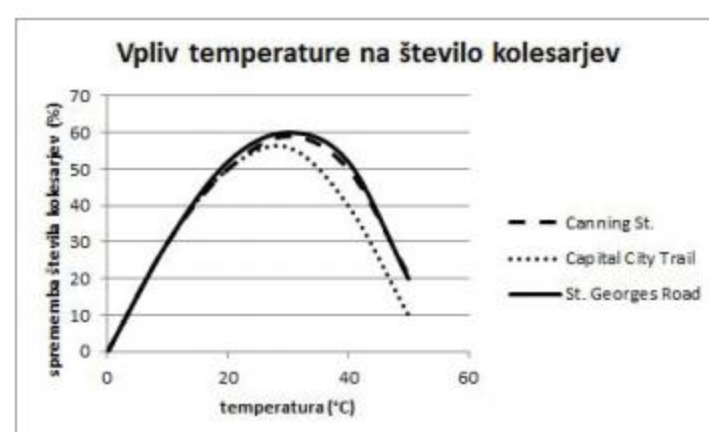
Leta 1999 je Max Nankervis za avstralsko mesto Melbourne raziskoval povezavo med vremenom in udobnostjo vožnje s kolesom. Uporabil je tri vremenske parametre, veter, dež in temperaturo, ki so pokazali znaten vpliv na dnevno število kolesarjev. Parametri so bili kategorizirani na osnovi štiristopenjske lestvice s kriteriji zelo dobro, dobro, slabo in zelo slabo. Najpomembnejši vpliv je bil zaznan pri pojavu hitrih vremenskih sprememb, nato sledi vpliv ekstremnih temperatur, kjer ima mraz večji vpliv kot vročina. Vpliv dežja se je izkazal kot izredno negativen, kar pomeni da večja kot je bila količina dežja, manjše je bilo število voženj (3). Po ugotavljanju vpliva posameznih elementov je avtor združil vse tri parametre v enega z imenom »vreme«. Toda uporaba takega konstrukta je veliko bolj problematična kot pa uporaba individualnih parametrov. Rezultati modeliranja z elementoma »vreme« in tedensko število kolesarjev niso pokazali nobenega jasnega vzorca, kljub temu pa sta bila elementa med seboj statistično povezana. S pomočjo ankete in lastnega opazovanja je avtor ugotovil, da je glavni faktor izbire prevoza stanje vremena zgodaj zjutraj, pri tem pa popoldanska vrnitev domov ni bila preveč upoštevana (3).

Novejša raziskava za mesto Melbourne leta 2010 (Ahmed, Rose, Jacob) je pokazala, da ima na kolesarje največji vpliv močan dež (več kot 10 mm na dan), saj zmanjša maksimalno urno število voženj za kar 40 %, manjši naliv (0,2–10 mm na dan) pa le za 13 % (Slika 1, levi graf). Vpliv vetra je bil zaznan le, ko je hitrost presegla 40 km/h, povzroči pa 15-odstotni upad maksimalnega urnega števila voženj. Temperatura ima na kolesarje nelinearen vpliv (Slika 1, desni graf). To pomeni, da število kolesarjev narašča skupaj z naraščanjem temperature vse do optimalne temperature za vožnjo, nato pa začne padati. Optimalna temperatura, ki je bila ugotovljena za Melbourne, se giblje med 25 in 28 °C (1).

Raziskava za mesto Washington pa je pokazala, da na število kolesarjev najbolj vpliva pojav snega. Modeliranje je bilo izvedeno tudi za meglo in nevihte, vendar se nobeden od vplivov ni izkazal za statistično pomembnega v povezavi s številom kolesarjev (2).



Slika 2: Vpliv dežja na število kolesarjev (Vir:1).



Slika 3: Vpliv temperature na število kolesarjev (Vir:1).

Poleg iskanja direktnih povezav med vremenom in številom kolesarjev je bilo nekaj raziskav usmerjenih v iskanje koncepta in kvantitativnih indikatorjev udobnosti vožnje s kolesom. Kolesarji se lahko vsak dan odločajo o načinu potovanja glede na to, kako udobno se počutijo za vožnjo s kolesom. Razumevanje tega, kako kolesarji zaznavajo vreme in kako reagirajo nanj na posamezen dan bi pripomoglo k boljšemu vpogledu v verjetnost opravljenih voženj

in vpliv teh odločitev na celoten prometni sistem. Pojem udobnost se v kolesarski literaturi pogosto interpretira v kontekstu percepcije tako vremenskih razmer kot fizičnega prostora, predvsem kolesarske infrastrukture (1). Številski podatki podajo objektivno oceno ovir, na katere lahko naletimo pri vsakodnevnem kolesarjenju, vendar ne smemo zanemariti številnih psiholoških faktorjev, na primer percepcije vremenskih razmer vsakega posameznika, širše gledano pa je ovira tudi odnos družbe do kolesarjev v svetu, kjer prevladuje avtomobilistični promet (3).

ZAKLJUČEK

Pregled literature na temo kolesarjenja in vremena razkriva, da je to področje še precej slabo raziskano, analize in metode še niso dovolj razvite za pridobivanje kompleksnejših rezultatov, primanjkuje pa tudi raznolikih podatkov o kolesarjih. Glavne ugotovitve dosedanjih raziskav kažejo, da imajo največji linearno negativen vpliv na kolesarske tokove padavine. Temperatura ima nelinearen vpliv, z viškom ob optimalni temperaturi za kolesarjenje. Vpliv vetra je bil zaznan le pri večjih hitrostih. Glede na letne čase ima največji negativen vpliv zima, saj se število voženj zmanjša kar za dobro tretjino.

Prav tako so potrebne nadaljnje raziskave o posledicah vpliva globalnih sprememb podnebja na sedanje in bodoče kolesarje. Sedanji izračuni napovedujejo 0,5-odstotno povečanje letnega števila kolesarjev, v posameznih letnih časih pa kar 1,6 % zaradi vpliva podnebnih sprememb. Za dober nadaljnji razvoj mestnih prometnih sistemov bi bile potrebne širše raziskave o uporabi različnih prevoznih sredstev, oziroma kako vreme vpliva na intermodalnost. Ni še namreč popolnoma znano, kakšni so odzivi kolesarjev ob nepričakovani spremembi vremena. So prestavili čas odhoda na pot, ostali doma ali uporabili drugo obliko prevoza? Posledice take spremembe močno vplivajo na prometni sistem. Prav tako pa še ni znano, ali imajo tisti, ki kolesarijo tudi ob manj primernem vremenu, dostop do pokritih parkirišč za kolesa ali pa so investirali v nepremočljiva oblačila ter opremo koles, zaradi katere so manj občutljivi na vremenske razmere (1). Razumevanje teh dejavnikov bi verjetno pokazalo na potrebo po ureditvi kolesarnic in boljšem osveščanju kolesarjev o ustreznosti kolesarske opreme, s tem pa bi spodbudili kolesarjenje v vseh letnih časih in vremenskih razmerah.

VIRI IN LITERATURA:

1. Ahmed, F., Rose, G., Jacob, C. 2010. Impact of weather on commuter cyclist behaviour and implications for climate change adaptation. *Australian Transport Research Forum*, 33, 2010, 19 str.
2. Gebhart, K., Noland, R. B. 2013. The Impact of Weather Conditions on Capital Bikeshare Trips. *Transportation Research Board*, 82, 2013, 25 str. URL: <https://phillymotu.files.wordpress.com/2013/04/the-impact-of-weather-conditions-on-capital-bikeshare-trips.pdf> (Citirano 28. 4. 2016).
3. Nankervis, M., 1999. The effect of weather and climate on bicycle commuting. *Transportation Research, Part A*, 33, str. 417–431.
4. Thomas, T., Jaarsma, R., Tutert, B. 2009. Temporal variations of bicycle demand in the Netherlands: The influence of weather on cycling. *Transportation Research Board*, 88, 2009, 17 str. URL: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.665.794&rep=rep1&type=pdf> (Citirano 28. 4. 2016).
5. Wadud, Z., 2014. Cycling in a changed climate. *Journal of Transport Geography*, 35, str. 12–20.

DALJINSKE KOLESARSKE POVEZAVE IN NJIHOV POMEN PRI RAZVOJU TURIZMA

Leja Šubic

leja.subic@gmail.com

IZVLEČEK

Daljinske kolesarske povezave lahko predstavljajo konkretno rešitev pri spodbujanju turističnega razvoja določenega območja. V pričujočem članku vam bom najprej predstavila najpomembnejše elemente, ki jih je potrebno upoštevati pri načrtovanju daljinske kolesarske infrastrukture, v drugem delu pa se bom osredotočila na njihov turistični vidik. Za lažje razumevanje obravnavane tematike bom v zadnjem delu predstavila projekt Mura–Drava bike, ki lahko služi kot vzorčni primer pri načrtovanju tovrstne infrastrukture tudi drugod.

Ključne besede: daljinske kolesarske povezave, kolesarska infrastruktura, kolesarski turizem, kolesarska turistična destinacija.

UVOD

Kolesarjenje postaja vse bolj priljubljeno in cenjeno – ne zgolj zaradi pozitivnih učinkov, ki jih lahko občuti posameznik, temveč tudi zaradi socialnih, ekoloških in gospodarskih dobrot, ki jih prinaša celotni družbi. Uporaba kolesa je sproščujoča, okolju prijazna in stroškovno nezahtevna, zato verjamem, da daljinske kolesarske povezave ob ustreznem načrtovanju lahko predstavljajo pomemben element turističnega razvoja določenega območja. Poleg tega, da je potencial tovrstnih povezav resnično velik, je z njimi mogoče spreminjati tudi vzorce naše mobilnosti v smeri trajnostnega razvoja.

NAČRTOVANJE DALJINSKE KOLESARSKE POVEZAVE

1. OSNOVNI TEHNIČNI KRITERIJI

Daljinska kolesarska infrastruktura naj bi v splošnem ustrezala 5 osnovnim pogojem:

Varnost

Občutek varnosti je zelo pomemben dejavnik in že najmanjši dvom v varnost in zmanjšano udobje lahko kolesarje odženejo. Pri upoštevanju načela varnosti se je dobro držati naslednjega pravila: Bolje nobena kot neustrezna in nevarna infrastruktura (11).

Direktnost

Smiselno je, da se kolesarje do cilja vodi po najkrajši in najhitrejši poti. Kolesarska pot se mora tako izogibati velikim obvozom, razen če ti vodijo do znamenitosti oziroma do drugih območij, ki so v interesu kolesarjev (5,11).

Povezanost

Poleg varne in direktne kolesarske povezave mora biti le-ta tudi neprekinjeno povezana v omrežje tako, da kolesarja pripelje od začetka do konca trase. To zaradi nepovezanosti lokalnih skupnosti velikokrat ni mogoče, zato je ključnega pomena, da se na medobčinski ravni povežejo vsi akterji, kajti le tako ne bo prihajalo do razlik v urejenosti infrastrukture, skrbništvu in vzdrževanju (10,11).

Udobnost

Kolesarska povezava mora biti zasnovana tako, da zagotavlja udobno vožnjo kolesarjem, kolesarska signalizacija pa mora biti razumljiva vsem uporabnikom. Nujno potrebna je oskrba s pitno vodo, ki naj bo dosegljiva v intervalu, dolgem največ 20 km, nastanitvene in gostinske storitve pa naj si sledijo v intervalu, dolgem največ 25 km (5).



Slika 1: Kolesarska pot treh dežel v Gozdu Martuljek (foto: Leja Šubic, 2015).

Atraktivnost

Kot zadnji kriterij se navaja atraktivnost, kar pomeni, da mora kolesarska pot v največji možni meri slediti prvinam iz okolja. Kjer je mogoče, se mora izogibati monotonim in togim odsekom ter tako zagotoviti pestro kolesarsko izkušnjo kar največjemu številu uporabnikov. Smiselno je, da ima neko tematiko, ki je bodisi geografska bodisi kulturna, torej poteka ob reki, obali ali pa sledi poti romarjev (5).

2. SIGNALIZACIJA

Kolesarski turisti potrebujejo informacije, še posebej o tem, kje so, kje bodo v kratkem in kje lahko najdejo to, kar potrebujejo (11). Osnovni namen signalizacije je torej pravilno usmerjanje, opozarjanje in splošno informiranje kolesarjev (12). Usmerjevalne table morajo vsebovati smer ter položaj na določeni kolesarski trasi. Optimalno je, da označevalna infrastruktura kolesarjem kaže tudi pot do drugih območij, ki jih utegnejo zanimati (turistične znamenitosti, gostinska ponudba, nastanitvene možnosti), ter jim tako omogoči enostaven odcep od kolesarske povezave. Še bolje je, da informacijske table vsebujejo tudi obratovni čas in proste dneve lokalnih ponudnikov storitev (8). V primeru, da si kolesarji cestno infrastrukturo delijo z motornim prometom, je nujno, da so oznake dovolj vidne tudi za voznike motornih vozil, saj jih tako opozarjajo na prisotnost kolesarjev (11).

3. SPREMLJEVALNA INFRASTRUKTURA

Kolesarjem je vzdolž kolesarskih tras potrebno urediti postajališča s stoli, klopmi ali pokritimi verandami, od koder naj bo dostop do vode in javnih stranišč čim bolj enostaven. Ker kolesa rabijo zaščito pred krajo in vremenom, moramo uporabnike kolesarskih povezav preskrbeti s parkirišči za kolesa, pri čemer morajo biti kolesarska stojala v dobri kondiciji, če je možno, ponoči osvetljena (11).

Zelo je zaželeno, da so tudi okoliški lokalni ponudniki kolesarjem prijazno naravnani. Če določena lokalna skupnost podpira kolesarski turizem, je torej smiselno, da kolesarjem ponudijo določene bonitete pri koriščenju storitev, na primer brezplačno uporabo stranišča, zaklenjeno kolesarnico, možnost sušenja mokrega perila, popuste pri nočitvah in servis koles. Ob kolesarski povezavi je dobro urediti še sistem izposojevalnice koles (8) ter kolesarsko povezavo navezati tudi na javno potniško omrežje (12).



Slika 2: Kolesarsko počivališče ob Poti treh dežel (foto: Leja Šubic, 2015).

TURISTIČNI VIDIK DALJINSKEGA KOLESARJENJA

Trajnostne oblike turizma, povezane z rekreacijo v naravi, so v zadnjih letih globalno gledano v velikem porastu. Med take oblike turizma zagotovo sodi tudi kolesarjenje, ki kot zdrav način preživljanja prostega časa postaja vse bolj priljubljeno in vplivno (10). Raziskave v razvitejših državah namreč kažejo, da se vse več turistov odloča za aktivne kolesarske počitnice, zato kolesarjenje postaja zanimivo področje tudi z ekonomsko-gospodarskega vidika (12).

V splošnem razlikujemo med dnevnim, športnim, športno-rekreativnim, izletniškim, popotniškim, gorskim, turističnim in družinskim kolesarjenjem. Turistično kolesarjenje je pravzaprav kombinacija različnih zvrsti kolesarjenja (izletniškega, popotniškega ipd.), kjer kolesarji kot turisti, bodisi domači bodisi tuji, spoznavajo naravne lepote, kulturne znamenitosti in etnološke posebnosti posameznih krajev in turističnih območij (2).

1. OPREDELITEV IN ZVRSTI KOLESARSKEGA TURIZMA

Kolesarski turizem je definiran kot eno- ali večdnevni obisk ali potovanje izven običajnega okolja, znotraj katerega ločimo med tremi osnovnimi zvrstmi (12):

- Kolesarske počitnice so definirane kot počitnice, kjer je kolesarjenje glavni motiv počitnikovanja.
- Počitniško kolesarjenje pomeni, da kolesarjenje predstavlja le eno izmed aktivnosti na počitnicah.
- Dnevno kolesarjenje pa je definirano kot pol- ali celodnevno potovanje, bodisi s kolesom, avtomobilom ali vlakom in vključuje aktivnost kolesarjenja.

Kolesarjenje je torej del turizma. Več kot je turističnih točk na neki kolesarski trasi, več turistov lahko privabimo. Pomembno je, da smo ob popularizaciji turizma previdni, da pustimo naravo in okolje v prvotni obliki. V tem

pogledu je kolesarjenje mehka oblika turizma, saj kolesarji potujejo po pokrajini in je z vidika ohranjanja ekološko ne obremenjujejo in uničujejo (12).

Kljub trenutni globalni gospodarski situaciji je kolesarski turizem ena redkih panog, katere razvoj ne nazaduje, temveč še vedno raste. Za Slovenijo kolesarski turizem zaradi lege na stiku več pokrajinskih tipov predstavlja priložnost, ki pa jo že vrsto let zamujamo. Imamo ogromen turistično-kolesarski potencial, še posebno to velja za regije, kjer se druge gospodarske panoge težko razvijajo (6). Zaradi razpršenosti turističnih središč, majhnih razdalj, veliko naravnih in kulturnih znamenitosti, relativno ohranjenega okolja ter ugodne geografske lege imamo torej za razvoj kolesarskega turizma in rekreacije veliko možnosti (1).

2. RAZVOJ KOLESARSKE TURISTIČNE DESTINACIJE

Razvoj regije kot kolesarske destinacije zahteva različne korake. Načrtovanje, gradnja, vzpostavitev, vzdrževanje poti ter druge kolesarske infrastrukture, predstavitev in trženje so glavne faze razvoja kolesarske turistične destinacije. Za njen učinkovit razvoj na nacionalni in regionalni ravni potrebujemo jasno oblikovane smernice za razvoj turističnih proizvodov kolesarjenja, ki bodo na jasn, kratek in enostaven način definirale ciljne skupine, potrebno infrastrukturo, organizacijski model in vire financiranja (14).

Da od načrtovanja daljinskih kolesarskih poti preidemo h kolesarskemu turizmu, je dobro upoštevati kriterije, povzete v modelu kolesarskega turizma. Le-ta ima obliko templja, pri katerem se kot temelje navaja osnovne pogoje, ki v prvi vrsti sploh omogočajo kolesarjenje oziroma kolesarski turizem. Nastanitvene storitve, naravne in kulturne znamenitosti ter kolesarska infrastruktura predstavljajo horizontalne stebre templja. »Lepilo«, ki posamezne stebre drži skupaj, pa je težnja po oblikovanju celovitega kolesarskega turističnega produkta, podprta z ustreznim trženjem (5).



Slika 3: Model kolesarskega turizma (Vir: 5).

Slovenija je razvila svoje standarde za opredelitev določenega območja za kolesarsko destinacijo. Le-ta mora vsebovati naslednje sestavine:

- vsaj eno kolesarsko informacijsko točko (Bike Information Point),
- specializirano nastanitev za kolesarje (bike hotel, bike kamp ipd.),
- označene najmanj tri kolesarske poti,
- zemljevide kolesarskih poti,
- kolesarske vodnike,
- najem koles,
- popravilo koles.

Standarde kolesarskih destinacij za zdaj izpolnjuje 14 slovenskih območij – Bled, Bohinj, Bovec z okolico, Dolenjska, Idrijsko in Cerkljansko, Kolesarski park Notranjska, Koroška, Kranjska Gora, Maribor – Pohorje, Moravske Toplice z okolico, Posavje, Slovenska Istra, Tolmin – Kobarid, Zreče – Rogla (3).

PROJEKT MURA-DRAVA BIKE

Tako pri nas kot tudi v tujini najdemo kar nekaj kakovostno zasnovanih daljinskih kolesarskih poti, ki z vso potrebno spremljevalno infrastrukturo in trženjem tvorijo zanimive kolesarske turistične destinacije. Nekateri primeri dobrih praks, kot so Kolesarska pot treh dežel, Porečanka in Renska kolesarska pot, so vam zagotovo že poznani, v nadaljevanju pa vam bom na kratko predstavila manj znan projekt Mura-Drava bike.



Slika 4: Logotip projekta Mura-Drava bike (Vir: 9).

Gre za enega izmed največjih projektov razvoja kolesarskega turizma v Evropi. Namen projekta je razvoj kolesarskega turizma in povezovanje kolesarskih poti ob Muri in Dravi na območju Avstrije, Slovenije, Madžarske in Hrvaške. Projekt omogoča nadaljevanje atraktivnih avstrijskih kolesarskih poti Muraradweg in Drauradweg v Slovenijo in Hrvaško vse do izliva reke Mure v Dravo. Tako se bosta ti dve obrečni kolesarski povezavi povezali z donavsko kolesarsko potjo ter na evropski turistični zemljevid postavili novo čezmejno turistično kolesarsko destinacijo (7).

Skupna dolžina kolesarskih poti znaša nekaj manj kot 140 km. Speljane so deloma po lokalnih cestah in traktorskih poteh, v veliki meri pa po protipoplavnih nasipih reke Mure. Na območju zaselkov in drugih krajev se kolesarske poti le-tim približajo, kar povečuje atraktivnost poti ter hkrati omogoča kolesarjem oddih, ogled kulturnih znamenitosti, prenočitev, prehrano in podobno. Uporabnike ob kolesarski poti spremljajo usmerjevalne table in kolesarska postajališča, na spletni strani www.mura-drava.eu pa je dosegljiva tudi GPS navigacija. Gre za res lep primer uspešne strategije trženja kolesarske destinacije, ki skupaj z 20 usposobljenimi kolesarskimi vodniki in zajetno marketinško aktivnostjo (tiskovne konference, članki, reportaže, sejmi) daje kolesarski destinaciji Mura–Drava celostno podobo (7).

ZAKLJUČEK

Ko govorimo o celovitem, sistematičnem in s trženjem podprtem načrtovanju daljinskih kolesarskih povezav, obenem govorimo tudi o kolesarskem turizmu. Ločimo tri osnovne vrste kolesarskega turizma: kolesarske počitnice, počitniško kolesarjenje in dnevno kolesarjenje, vsem pa je skupno, da domači ali tuji kolesarji spoznavajo naravne, kulturne in etnološke posebnosti posameznih krajev. Ob omrežjih daljinskih kolesarskih povezav se ob jasno oblikovanih smernicah lahko razvijejo kolesarske turistične destinacije, sestavljene iz najmanj treh označenih kolesarskih povezav. Vsebovati morajo še kolesarsko informacijsko točko, specializirane namestitve za kolesarje, zemljevide kolesarskih tras, usposobljene kolesarske vodnike ter možnost najema in popravila koles. Tako zasnovane daljinske kolesarske povezave prinašajo vrsto pozitivnih socialnih, ekoloških in gospodarskih učinkov, saj lokalnim skupnostim prinašajo denar in poživljajo podjetništvo, spreminjajo vzorce naše mobilnosti v smeri trajnostnega razvoja, zagotavljajo pa tudi dobre možnosti za kvalitetno preživljanje prostega časa in rekreacije.



Slika 5: Kolesarska pot ob Muri (Vir: 4).

VIRI IN LITERATURA:

1. Ajd, S., Klinc, A., Ročenovič, M., 2012. Umeščanje kolesarske poti Ruše-Maribor v prostor. V: Hanžič, K., Cesnik, S. (ur.). Daljinske kolesarske poti – priložnost za trajnostni razvoj Slovenije. Maribor, Fakulteta za gradbeništvo, str. 47 – 53.
2. Kako razvijati kolesarski turizem. 2012. Rotar, J. (ur.). Maribor, Bicy, 31 str. URL: http://www.bicy.it/docs/35/Kako_razvijati_kolesarski_turizem.pdf (Citirano 14. 5. 2015).
3. Kolesarska destinacija. Uradni slovenski turistični informacijski portal. URL: http://www.slovenia.info/?kolesarska_destinacija=0&lng=1 (Citirano 14. 5. 2015).
4. Kolesarska pot ob Muri. 2016. Mura-Drava. URL: <http://www.mura-drava.eu/si/kolesarska-pot/ob-muri/splosno> (Citirano 30.4.2016).
5. Larsen, J. E., 2012. EuroVelo projekt: orodje za razvoj kolesarskega turizma – tudi v Sloveniji. V: Hanžič, K., Cesnik, S. (ur.). Daljinske kolesarske poti – priložnost za trajnostni razvoj Slovenije. Maribor, Fakulteta za gradbeništvo, str. 11 – 13.
6. Matej Obu – Slovenska kolesarska mreža (zvočni posnetek). RTV Slovenije. 2014. URL: <http://4d.rtvlo.si/arhiv/aktualno-na-radiu-maribor/174279040> (Citirano 2. 4. 2015).
7. Medved, S. P., Lesničar, R., Varga, R., 2012. Mura-Drava Bike – primer dobre prakse načrtovanja. V: Hanžič, K., Cesnik, S. (ur.). Daljinske kolesarske poti – priložnost za trajnostni razvoj Slovenije. Maribor, Fakulteta za gradbeništvo, str. 41 – 45.
8. Oberdorfer, R., Tscherne, C., 2012. Turistični produkt – Dravska kolesarska pot na avstrijskem Koroškem (River Drava cycle path). V: Hanžič, K., Cesnik, S. (ur.). Daljinske kolesarske poti – priložnost za trajnostni razvoj Slovenije. Maribor, Fakulteta za gradbeništvo, str. 21 – 23.
9. O projektu. Mura-Drava bike. URL: <http://www.mura-drava.eu/si/o-projektu> (Citirano 22. 5. 2015).
10. Razlag, K., 2012. Rekreacija v naravi – pohodništvo in kolesarjenje brez meja, Hiking & Biking. V: Hanžič, K., Cesnik, S. (ur.). Daljinske kolesarske poti – priložnost za trajnostni razvoj Slovenije. Maribor, Fakulteta za gradbeništvo, str. 55 – 57.
11. Rotar, J., 2012. Kako razvijati kolesarjenje v Sloveniji. V: Hanžič, K., Cesnik, S. (ur.). Daljinske kolesarske poti – priložnost za trajnostni razvoj Slovenije. Maribor, Fakulteta za gradbeništvo, str. 31 – 35.
12. Sovinek, R., 2008. Zasnova omrežja kolesarskih poti v Šaleški dolini. Diplomsko delo. Maribor, Višja prometna šola, 67 str. URL: <https://dk.um.si/Dokument.php?id=6965&lang=slv> (Citirano 4. 5. 2015).
13. Strategija razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji. 2005. Slovenska turistična organizacija. Ljubljana, str. 126. URL: http://www.slovenia.info/pictures/TB_board/attachments_1/2007/Strategija_kolesarjenja-final_2894_5117.pdf (Citirano 14. 5. 2015).
14. Zajc, P., Obu, M., 2012. Razvoj kolesarske turistične destinacije med Pohorjem, Peco in Kozjakom. V: Hanžič, K., Cesnik, S. (ur.). Daljinske kolesarske poti – priložnost za trajnostni razvoj Slovenije. Maribor, Fakulteta za gradbeništvo, str. 15 – 19.

VPLIVI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI NA TURISTIČNI RAZVOJ MANJŠIH ALPSKIH KRAJEV NA PRIMERU ZDRUŽENJA ALPSKI BISERI

Tanja Vozelj

dipl. zgod. in dipl. geogr.

vozelj.tanja@gmail.com

IZVLEČEK

Članek predstavi združenje Alpski biseri in raziskavo o vplivu trajnostne mobilnosti na zaslužek, lokalno prebivalstvo, okolje in turistično ponudbo na primeru združenja. Ugotovitve temeljijo na anketiranju 20 članov združenja Alpski biseri in intervjujih v Werfenwengu ter slovenskih krajih.

Ključne besede: Alpski biseri, trajnostna mobilnost, trajnostni turizem, trajnostni razvoj.

ABSTRACT

The impact of sustainable mobility on tourist development in small alpine resorts based on the example of the Alpine Pearls Association. The article presents the Alpine Pearls Association and a study on the impact of sustainable mobility on tourist services, the environment, local residents and income in regard to the Association. The study is based on a survey taken by 20 members of the Association and interviews carried out in Werfenweng, Austria and Slovenian resorts.

Keywords: Alpine Pearls, sustainable mobility, sustainable tourism, sustainable development.



Slika 1: Alpski biseri (člani leta 2014) (Vir: 2).



Slika 2: Alpski biseri (člani leta 2016) (Vir: 3).

ZDRUŽENJE ALPSKI BISERI

»Alps mobility I« je bil pilotni projekt za pospeševanje okolju prijaznega potovanja med vključenimi regijami. Projekt je financirala Evropska unija preko skladov za regionalni razvoj, končal pa se je leta 2001 (4). Nadaljevalnemu projektu »Alps mobility II – Alpski biseri« so se prvotnim partnerjem iz Avstrije, Italije in Nemčije pridružili še partnerji iz Francije in Švice. Izvajal se je med majem 2003 in septembrom 2006, stal je 3.216.960 €. Glavni cilj je bil ustvariti enotno inovativno ponudbo v okviru ekoturizma pod skupnim imenom »Alpski biseri«, ki združuje turistično zanimive destinacije s trajnostno mobilnostjo (5). »Alpine Pearls« je 29. januarja 2006 ustanovilo 17 ustanovnih članic. Od leta 2007 do 2013 so sprejeli še 12 novih članov (1). Že za časa raziskave (2014) so bili trije člani v postopku izstopa, zadnje preverjanje stanja pa kaže, da so v letu 2015 izstopili štirje člani.

Danes so Alpski biseri mreža 25 počitniških krajev (12 iz Italije, 5 iz Avstrije, 4 iz Švice, 1 iz Francije, 2 iz Nemčije, 1 iz Slovenije). (1)

V združenju Alpski biseri trajnostni turizem pojmujejo kot kombinacijo »mehkih« turističnih dejavnosti ter okolju prijazne mobilnosti, ki vključuje dva vidika. Prvi je potovanje do same počitniške destinacije, najbolje z avtobusom ali vlakom. Drugi vidik zadeva mobilnost na sami lokaciji. Goste želijo odvrniti od uporabe avtomobila na dopustu in jim ponudijo druga prometna sredstva: avtobuse, kombije, kočije, kolesa, e-vozila, dvokolesnike segway, ... Poudarjajo pomen uporabe tradicionalne in lokalno pridelane hrane ter se s tem poskušajo izogniti kar največ prepotovanjem

kilometrom prehranskih izdelkov. Skušajo pa tudi uporabljati energijo, pridobljeno iz obnovljivih virov. Menijo, da goste privablja celoten paket ponudbe oziroma široka paleta storitev, ki jih ponujajo, in ne le trajnostna mobilnost. Alpski biseri se bolj kot na zimsko sezono osredotočajo na poletno. Pozimi mora veliko smučič izdelovati umetni sneg, za kar potrebuje veliko količino vode in energije, poleg tega pa je takrat potreba po energiji v hotelih večja, zato je zimski turizem težje narediti trajnosten. Alpski biseri sami po sebi ne oglašujejo smučanja, pač pa druge zimske aktivnosti: krpljanje, tek na smučeh, vožnjo s pasjo vprego, drsanje ... (10).

Po besedah Petra Brandauerja, predsednika Alpskih biserov, mora za sprejetje v Alpske bisere neka občina že prej kazati naklonjenost trajnosti. Ko vloži prošnjo za vstop, začne teči enoletno obdobje, v katerem preverijo izpolnjevanje določenih kriterijev. Po enem letu kandidat postane polnopraven član združenja. Članarina, ki jo člani plačujejo, se večinoma (80 odstotkov) nameni za promocijo Alpskih biserov, torej za vzdrževanje in nadgradnjo uradne spletne strani. Glede širjenja združenja Alpskih biserov pa g. Brandauer poudarja, da je pomembna kakovost storitev in ne količina. Slogan Alpskih biserov je »Kakovost pred količino«. Zaenkrat sprejemajo samo občine (naselja, vasi) in ne celotnih regij, saj so slednje močan turistični akter že same po sebi. V Alpske bisere pa se povezujejo majhna središča in v okviru močne organizacije lobirajo in konkurirajo drugim – imajo več možnosti pri pogajanjih z velikimi družbami, kot je DB ali ÖBB (6).

WERFENWENG – SEDEŽ ZDRUŽENJA

V letu 1994 Werfenweng s svojim smučiščem ni več mogel infrastrukturno konkurirati okoliškim turističnim krajem. Priredili so delavnico, kjer so obravnavali 3 teme: koncept mobilnosti, kakovost okolja in avtomobilsko mobilnost. Njihov zgled je bilo švicarsko mesto Zermatt kot območje brez avtomobila. Leta 1995 so se z idejami prijavili na državni projekt kot pilotno območje turizma brez avtomobila. Ideja se je razvijala počasi, vseskozi so tesno sodelovali z vsemi udeleženci, še posebej z lokalnim prebivalstvom. Sodelovali so v mrežah, kot so »Občine v Alpah«, »Climate Alliance in Mobilito«, in v projektu »Alps Mobility II – Alpine Pearls«, katerega namen je bila trajnostna mobilnost kot del turizma in kot dodana vrednost turizmu, torej celostna trajnostna slika (6).

V Werfenwengu so mehko mobilnost v turizmu prepoznali kot tržno nišo. Njim v prid je tudi njihova lega, saj ležijo na koncu doline in se ne soočajo s tranzitnim prometom. Že v letu 2000 so vpeljali SaMo (Sanft Mobilität) Card, ki jo dobi vsak gost, če prispe z javnim prometom ali na recepciji pusti ključe svojega vozila. S to kartico obiskovalcu nudijo številne brezplačne storitve (uporabo Werfenweng shuttla, ki vozi na vsaki 2 uri s postaje Bischofshofen do Werfenwenga in nazaj, prevoze z lokalnim taksijem ELOIS, ki vozi tudi ponoči, najem vozila »kobilica« (grasshopper), ki vozi na biogorivo, najem električnega vozila za 4 ljudi, najem zanimivih dvo- ali večkolesnikov kot del ponudbe FUN MOBILITY, najem gorskih koles, enodnevne izlete do skakalnice v Bischofshofnu, Velikih ledenih jam, Salzburga ter trdnjave Hohenwerfen, plavanje v sicer umetnem jezeru z gorsko vodo, voden pohod po okoliških tematskih poteh, uporabo zimskega Ski Busa in gondole, najem tekaške in smučarske opreme, drsalk, brezplačne vstopnine, vožnjo s kočijo na saneh, pohod z lamami, ...). V naselju živi 950 ljudi. Veliko jih je zaposlenih v občini, ostali se vozijo drugam. Zaposleni se pripeljejo tudi od drugod, ker določenih kadrov v občini ni. Hoteli zaposlujejo tudi tujce. Za lokalne prebivalce občina nudi krožne avtobusne prevoze Bischofshofen–Werfenweng, nočne prevoze (ki jih uporabljajo predvsem mladi), uredili so nove trgovine in celostno podobo naselja. Odprla so se tudi nova delovna mesta. S projektom so želeli okrepiti samopodobo kraja in dvigniti samozavest prebivalcev. V naselju uporabljajo fotovoltaično elektriko, vso elektriko, ki jo potrebujejo za razna električna vozila ter ulične svetilke, pridobijo iz sonca. Danes je Werfenweng prebivalstveno rastoča občina. Mladi ostajajo v kraju. Vsak nov priseljenc dobi tudi t. i. »paket dobrodošlice«, tj. nekaj možnosti uporabe mehke mobilnosti, ki jih lahko izkoristi. Trenutno ima občina podpisanih 48 dogovorov s posameznimi družinami. Spodbujajo jih, da bi otroke v šolo in vrtec pospremili peš in ne z avtomobilom. V okviru skupnosti pa lahko prebivalci podajo mnenja in predloge za izboljšave. Največji turistični objekt v naselju je ekološki hotel, ki ima 400 ležišč ter 80 zaposlenih. Ogreva se s centralno kotlovnico na biomaso, ima pa tudi svojo vrtino za vodo. Kraj se je sprva tržil kot smučarska destinacija, danes pa ponujajo široko paleto zimskih dejavnosti; obiskujejo jih raznovrstni gostje, ne le smučarji. Poletna sezona večinoma temelji na pohodništvu in izletih v mesto Salzburg (6).

PRIMERI DOBRE PRAKSE V ALPSKIH BISERIH

a) DELJENI PROSTOR

V biseru Mallnitz načrtujejo t. i. »deljeni prostor« v centru naselja. Koncept deljenega prostora vključuje odstranitev semaforjev, prometnih znakov, talnih označb in pločnikov z namenom spodbuditi voznike k razmišljanju. Koncept je zasnovan na teoriji uravnavanja tveganja, ki pravi, da smo ljudje nagnjeni k določeni meri tveganja in prilagodimo svoja dejanja v skladu z nevarnostjo v okolju. V prometu to pomeni, da v varnem okolju vozimo hitreje in manj previdno, kot bi vozili v okolju s prežečo nevarnostjo. Koncept je na Nizozemskem zasnoval Hans Monderman,



Slika 3: E-smile električna vozila (Vir: 17).



Slika 4: »Elois« električni taksi (Vir: 17).

zdaj pa se ta širi še v druga mesta po svetu (11). Rezultati uvedbe »deljenega prostora« na Nizozemskem, v Skandinaviji in Veliki Britaniji so pokazali, da je pretok prometa boljši, da je zrak manj onesnažen in da so udeleženci bolj previdni, kar pomeni varnejše okolje za vse, s tem pa se izboljšajo tudi socialni odnosi (12).

b) »REZO POUCE« – mreža organiziranega štopanja

V dolini Maurienne so vzpostavili organizirano štoparsko mrežo. Vsak, ki želi sodelovati kot voznik ali potnik, podpiše pogodbo in dobi svojo izkaznico s sliko in registracijsko številko. Vsak potnik za prevoz počaka na za to označenih mestih in je v primeru, da mu kdo ustavi, dolžan pokazati svojo izkaznico. Vsak ponudnik prevoza pa mora imeti na vetrobranskem steklu posebno zeleno nalepko »REZO POUCE«. Za razliko od »carpoolinga« lahko Rezo Pouce uporabljamo, kadar hočemo. Ideja se je rodila na podlagi ugotovitve, da tovrstno souporabo avtomobila najbolj potrebujemo ob spontanah odločitvah za izlete. Cilji REZO POUCE so dopolniti obstoječo mrežo javnega prometa, ustvarjati družbene vezi, organizirati mrežo varnejšega štopanja, zmanjšati uporabo avtomobilov (8).

c) CHAMOIS – LA MAGDELEINE

Chamois je edina občina v Italiji, ki ni dosegljiva z avtomobilom, temveč samo z vzpenjačo, peš ali s kolesom, v vasi pa so na voljo alternativna prevozna sredstva (1). V Chamoisu na nadmorski višini 1815 metrov živi 100 ljudi, ki so uspeli ohraniti svoje stare običaje, jezik in arhitekturo. V letu 2012 sta se Chamois in La Magdeleine povezala in skupaj postala Alpski biser. To omogoča turistom, da obiščejo dve lokaciji z uporabo trajnostne mobilnosti, saj sta naselji povezani s kolesarskimi potmi in pešpotmi (razdalja med njima je 30 minut hoje). La Magdeleine leži na nadmorski višini 1644 metrov in ima prav tako 100 prebivalcev (7).

IZSTOP IZ ZDRUŽENJA ALPSKI BISERI

Karneid-Steinegg (Collepietra), Deutschnofen (Nova Ponente) in Welschnofen (Nova Levante), biseri, ki ležijo v italijanski dolini Eggental (dolina Val d'Ega), so z letom 2015 sprejeli odločitev, da izstopijo iz združenja Alpski biseri. Do odločitve jih je pripeljalo dejstvo, da niso uspešno vpeljali ukrepe trajnostne mobilnosti na področju turizma in potemtakem niso dosegali ciljev Alpskih biserov. Njihov izstop naj ne bi bil povezan s financami (16).

Novica, da trije kraji izstopajo iz Alpskih biserov, je bila presenetljiva, še bolj pa razlog za izstop. Če bi bili razlogi finančni (a trdijo, da niso), bi razumeli njihove težave, tako se zdi, da je tu prisotno pomanjkanje zanimanja za in navdušenja nad trajnostno mobilnostjo. V tem primeru bi dejali, da je združenju spodletelo, saj bi morali biti biseri zgled drug drugemu in si med seboj pomagati pri iskanju rešitev. Kljub vsemu pa lahko na spletni strani doline Eggental zasledimo, da v krajih Latemar in Rosengarten ponujajo počitniške pakete, kjer obiskovalec ne potrebuje avtomobila. Vključen je tudi prevoz od železniške postaje do nastanitvenega objekta. Gostje dobijo posebno kartico za brezplačno uporabo javnega prometa (9). Na tem mestu lahko sklepamo, da so se kraji v dolini povezali in ponudbo trajnostne mobilnosti začeli razvijati v lastni režiji in ne želijo več biti pod okriljem ali morda diktatom določil Alpskih biserov in na teh temeljih svojo ponudbo samostojno razvijajo naprej. Morda pa so razlogi le bili finančni in so denar za članarino porabili v druge namene.

BLED

Pobudnik ideje za pridružitve Bleda k Alpskim biserom je bil predsednik Peter Brandauer. Bled je član združenja od 1. 1. 2008. Osnovni pogoj za pristop k organizaciji je možnost dostopa z vlakom, kar ima Bled urejeno prek postaje Jezero in Lesce Bled, od koder je možen prevoz z avtobusom. V zadnjem času hoteli svojim gostom ponujajo brezplačen transfer od železniške postaje do hotela. V luči trajnostne mobilnosti na Bledu nudijo vožnjo z električnimi kolesi in vlakcem, kočije, pletne in polnilnice za električne avtomobile. Na jezeru motorni čolni niso dovoljeni. Znotraj združenja se Bled najbolj povezuje z Werfenwengom in Interlaknom. V zadnjem času iščejo tudi povezave z Weissensejem, ki se nahaja v soseščini. Z raznimi obiski med člani predvsem spoznavajo primere dobre prakse. Zaradi same pridružitve ni bilo potrebno spremeniti infrastrukture ali graditi nove, saj je Bled že pred tem deloval na področju urejanja komunalne in cestne infrastrukture ter ureditve vaških jeder. Zdaj se ukvarjajo z e-mobilnostjo, uredili so tudi ponudbo segwayev (15).

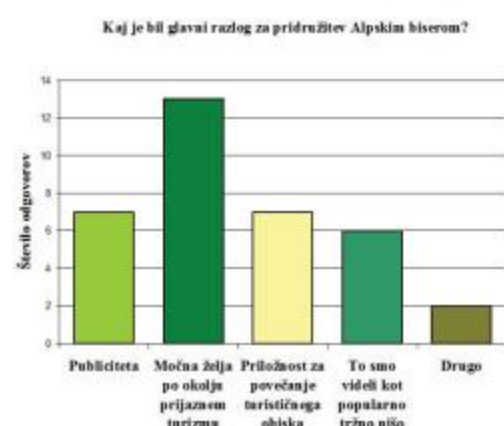
Blejski kamp je bil že pred vključitvijo nekaj posebnega in primer dobre prakse s svojo ponudbo »glamping«. Ponujajo namreč t. i. »gozdne vile«, majhne lesene hiške za kampiranje. Narejene so iz ekološko obdelanega macesnovega lesa in krite z macesnovimi skodlami (14).

Eden večjih problemov na Bledu je predvsem stoječi promet. To skušajo urejati s sistemom parkirnin, ki so v bližini jezera dražje. Na večji razdalji od jezera pa so organizirana tudi brezplačna parkirišča. Med sezono do vseh pomembnejših blejskih znamenitosti vozi tudi javni avtobus. V letu 2014 pa so v sodelovanju z Alpetourom vzpostavili avtobus »Hop on – Hop off« med Bledom in Pokljuko ter Bledom in Radovljico. S Slovenskimi železnicami sodelujejo le tako, da omogočajo kolesarjem prijazen prevoz. Menijo, da so cene vlaka dovolj nizke, sploh iz primorske strani, da omogočajo nemoten prihod obiskovalcev (15).

ANALIZA ANKET

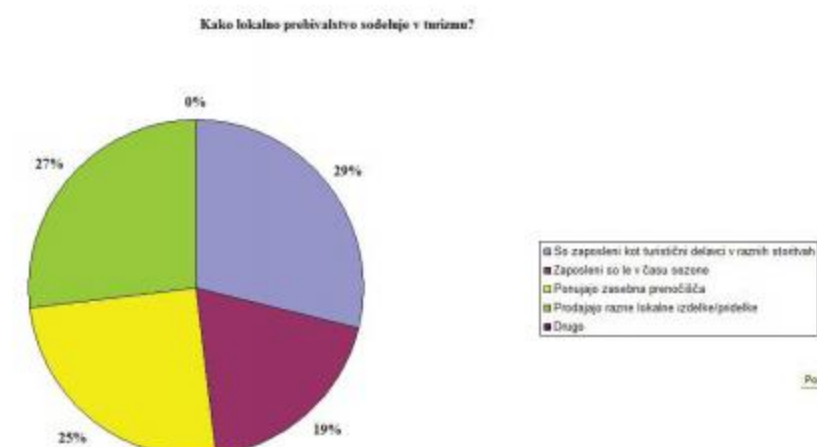
Pri odgovorih se je pokazalo, da se le v 9 od 20 krajev anketirancev povečuje število prebivalcev, mladi ostajajo v kraju, prevzamejo kmetije in družinsko dejavnost. Vsi kraji potrebujejo le določene kadre v turizmu, ostali prebivalci morajo iskati zaposlitev izven območja. Kmetije imajo mlade naslednike le v 5 od 20 krajev. Drugje je število kmetij majhno in jim to ne predstavlja večjega problema. Polovica anketirancev opaža porast prihoda mladih družin kot turistov, kar kaže na to, da so paketne ponudbe zanje še posebej zanimive. Pri nadaljnjem oblikovanju ponudbe bi zato bilo smiselno dati poudarek na mlade družine. Glede na demografske trende pa bi bilo smiselno oblikovati ponudbo tudi za starejše pare in jim tako omogočiti trajnostno mobilne počitnice v Alpah.

Grafikon 1: Glavni razlog za pridružitvev.



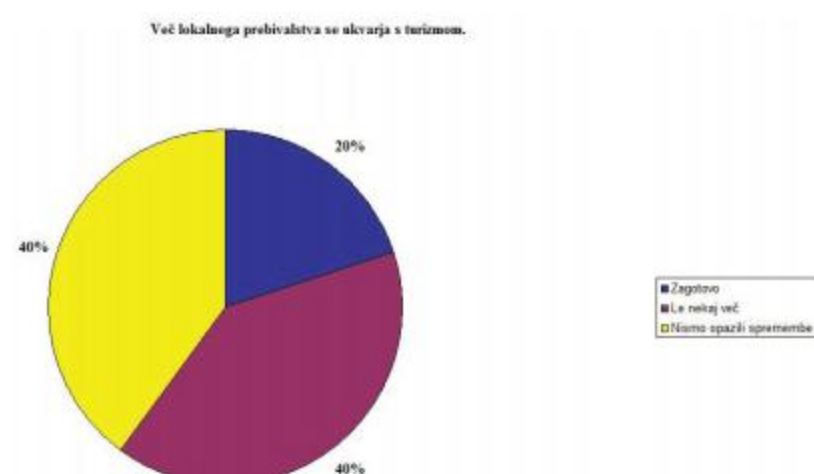
Kot je razvidno iz grafa, večina krajev kot glavni razlog za pridružitvev navaja močno željo po okolju prijaznem turizmu. Ostali trije razlogi so med seboj precej izenačeni. Pri tem vprašanju je bilo mogoče izbrati več odgovorov in anketirani so večinoma izbrali močno željo po okolju prijaznem turizmu v kombinaciji s še enim razlogom. Pri možnosti »drugo« so navajali: ustreza legi našega kraja (ni tranzitnega prometa, bližina mednarodne železniške postaje, ...); promet je v naselju presegel normalne meje; to se je zdelo kot odgovorna odločitev.

Grafikon 2: Sodelovanje lokalnega prebivalstva v turizmu.



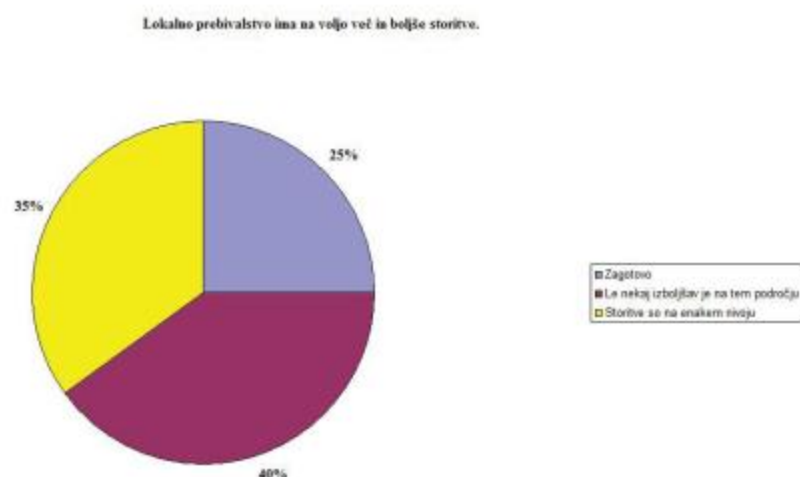
V vseh krajih je prebivalstvo močno vključeno v turizem. Sklepamo, da je odločilni faktor za to dejstvo, da gre za bolj podeželska območja, kjer je turizem tudi glavni vir zaslužka, v občini pa je večje število kmetij. Povsod je prebivalstvo zaposleno v hotelih, gostilnah, občinskih storitvah. V večini krajev prebivalstvo prodaja svoje pridelke in izdelke iz njih. Izpostavili so še prodajo tradicionalnih lesenih in drugih izdelkov. Prigelato je izpostavil izdelavo lajn. V vseh krajih lokalno prebivalstvo ponuja prenočišča (samo sobe, apartmaje ali B&B storitev). Po informacijah sodeč pa v času sezone (zimske in poletne) zaposlijo tudi študente.

Grafikon 3: Delež lokalnega prebivalstva, aktivnega v turizmu.



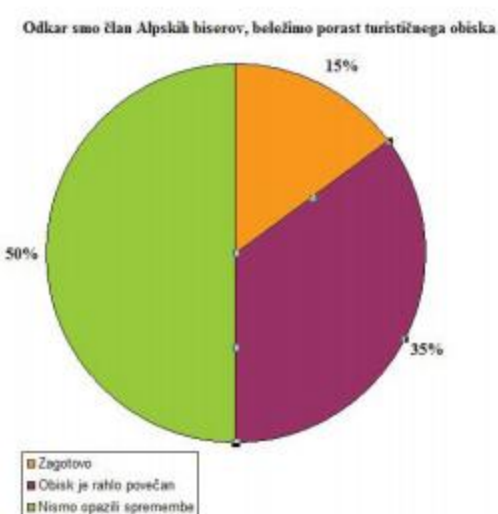
Kljub temu da je v turizmu vključenega veliko prebivalstva, pa večina anketirancev tega ne more pripisati vključitvi v Alpske bisere. Novo pridruženi biseri tega sploh ne morejo potrditi. V Hinterstoderju so opazili večjo udeležbo lokalnega prebivalstva v turizmu, vendar ne zaradi Alpskih biserov. Mallnitz in Neukirchen tu izstopata kot izjemno aktivni območji, kjer lokalno prebivalstvo sodeluje v turizmu na vse naštetih načine.

Grafikon 4: Lokalno prebivalstvo in storitve.



Pri četrtini anketiranih opažamo izboljšane storitve za lokalno prebivalstvo. Izpostavljajo predvsem prometno infrastrukturo (ceste, pločnike, avtobusne in železniške postaje, nove avtobusne in železniške povezave, kolesarske poti, ponudbo e-koles in drugih alternativnih prevoznih sredstev), nove trgovine, boljše rekreacijske površine. Ponekod so zgradili centralno čistilno napravo ali centralno kurilnico, na katero se želi priklopiti vse več uporabnikov. Tisti, ki so se združenju komaj pridružili, pa o večjih spremembah še ne morejo govoriti.

Grafikon 5: Porast turističnega obiska.



Pričakovali smo, da se bo obisk v teh krajih povečal, vendar pa večina krajev ne beleži porasta turističnega obiska. Razlogi za to so različni: nekateri kraji so v združenju premalo časa, da bi lahko govorili o povečanem obisku zaradi članstva; drugi pravijo, da povečanega obiska ne morejo pripisati zgolj članstvu v Alpskih biserih; nekateri poudarjajo, da je obisk manjši oz. slabši zaradi gospodarske in finančne krize. Posamezni kraji pa imajo povečan obisk le v delu leta – ali izključno v zimski ali pa poletni sezoni.

SKLEP

Bisere bi lahko uvrstili v tri skupine. V prvo umeščamo tiste, ki so v združenju že dlje in uspešno izvajajo ukrepe trajnostne mobilnosti ter jim novih idej ne manjka (izpostavljamo Werfenweng, Les Gets, Forni di Sopra in Hinterstoder). Tržijo se s pomočjo in na račun trajnostne mobilnosti. Prebivalstvo je sprejelo nov način življenja in sodeluje z občino ter s turističnim centrom, turizem so sprejeli kot del vsakdanjika in razumejo, da jim to nudi zaslužek. V drugo uvrščamo tiste, ki so v združenju že dlje, vendar so sprejeli le malo ukrepov, povezanih s trajnostno mobilnostjo, oz. le toliko, da upravičijo svoje članstvo. Prebivalstvo je v teh krajih s konceptom trajnostne mobilnosti relativno slabo seznanjeno, to so dokaj prometno obremenjeni in turistično tranzitni kraji. Predstavniki teh krajev se zavedajo pomembnosti trajnostne mobilnosti in nujnosti ukrepov, vendar so pri uvajanju teh le malo uspešni. Ti kraji so tradicionalna turistična območja in njihov dohodek je odvisen od konvencionalnega turizma. Trajnostna ponudba pri promociji in storitvah nima večje vloge. V to skupino spadajo Bled, Berchtesgaden, Bad Reichenhall, Pralognan ... Tretja skupina pa zajema člane, ki so se pridružili v zadnjih treh letih (izpostavljamo Weissensee, Termignon, Disentis / Muster in Pradelato). Vsi ti kraji so uspešni pri izvajanju ukrepov trajnostne mobilnosti in razvijajo vedno nove ideje. Ponekod je prebivalstvo o tem sicer še skeptično, vendar podpirajo tovrsten razvoj in so vključeni v turizem. Čutiti je pozitivno naravnost in optimizem na področju mobilnosti.

Vsem članom Alpskih biserov je skupna ponudba počitniških paketov. Vanje je večinoma vključen poceni prevoz do kraja, nastanitev, določene dejavnosti in ponekod tudi prehrana, izposoja sezonske rekreativne opreme, ipd. Ta način je za turiste boljši, ker je njihov prihod in odhod povsem brezskrben, vse vštete aktivnosti pa so zanje cenejše kot sicer. Člani v svojem turističnem kraju zmanjšajo število avtomobilov, usmerijo turiste na javni promet, ustvarijo nova delovna mesta na področju prevoza potnikov in tako ustvarijo pričakovane oz. nadzorovane turistične tokove, saj vedo, kje se bo turist gibal in da ne bo le brezciljno taval okoli. Turista torej usmerijo na ustaljene poti, pripravljeno ponudbo. Odzivi turistov so v vseh krajih izjemno pozitivni. Večina obiskovalcev se tja odpravi prav zaradi njihove trajnostne in paketne ponudbe, ker jim to omogoča brezskrben dopust v stiku z naravo in lokalno ponudbo.

Mnoga turistična območja Slovenije so z javnim prometom nedostopna, zato je tam v viških sezoni izjemno veliko avtomobilov. Za takšna območja bi bilo smiselno uvesti ukrepe na področju trajnostne mobilnosti po zgledu Alpskih biserov. Lahko bi npr. zaprli dolino in naprej omogočili pot le kolesarjem in pešcem ali pa uvedli krožni avtobus do parkirišča pred dolino. Z uvedbo javnega prometa med večjimi mesti, od koder turisti prihajajo, in turističnimi kraji

bi zmanjšali odvisnost od avtomobila. Če turistična območja ležijo na višjih nadmorskih višinah, bi lahko avtomobile ustavljali ob vznožju, tam uredili parkirišče in naprej organizirali krožni prevoz z avtobusom ali kombijem. Na ta način bi omogočili obiskovalcem bolj pristen dopust v sožitju z naravo. Ti prevozi bi se lahko financirali s pobiranjem parkirnin na začetnem parkirišču. Vendar je v Sloveniji financiranje takšnih projektov največkrat prepuščeno občinam, ki pa denarja ali zanimanja za takšne projekte nimajo. Članstvo v Alpskih biserih bi za večino slovenskih turističnih krajev bilo bolj finančno breme kot kaj drugega, ta denar pa bi lahko uporabili za koristnejše namene, v prvi vrsti za razvoj turistične infrastrukture. Možnost v Sloveniji bi bila, da se vsi manjši turistični kraji med seboj povežejo pod neko skupno znamko, ki bi zastopala trajnostni razvoj turizma. Članarina bi po našem mnenju bila nesmiselna, saj večino občin že tako pestijo finančne težave. Cilji združenja bi bili predvsem promocija, medsebojno svetovanje in preusmerjanje turistov na javni potniški promet. Tako bi se ti kraji tržili kot trajnostne turistične destinacije, pripomogli bi k bolj zdravemu okolju in hkrati zmanjšali število avtomobilov na cestah.

Na podlagi opravljenih anket in intervjujev smo ugotovili, da trajnostna mobilnost v turizmu ne zavira niti prebivalstvenega niti gospodarskega razvoja kraja. Še več, lokalni skupnosti koristi, saj omogoča boljšo infrastrukturo, delovna mesta in možnost zaslužka. Trajnostna mobilnost torej nima negativnih učinkov na okolje in družbo.

VIRI IN LITERATURA:

1. Alpski biseri. 2014. URL: <http://www.alpine-pearls.com/si/> (Citirano 1. 4.–21. 6. 2014).
2. Alpski biseri, 2014. URL: http://www.alpine-pearls.com/uploads/pics/alpine-pearls-karten_2013-12-18_DE.jpg (Citirano 30. 10. 2014).
3. Alpski biseri (člani leta 2016). URL: <http://www.alpine-pearls.com/en/> (Citirano 27. 3. 2016).
4. Alps mobility. 2014. URL: http://www.alpsmobility.net/main_frame.htm?uk (Citirano 30. 12. 2014).
5. Alps Mobility II - Alpine Pearls, Results of a transnational pilot project for sustainable mobility in alpine tourism. Interreg III B Alpine space programme, 2009. URL: http://www.alpine-space.org/uploads/media/AMII_Final_Brochure.pdf (Citirano 26. 4. 2014).
6. Brandauer, P., 2014. O delovanju Alpskih biserov (osebni vir, 9. 5. 2014). Werfenweng.
7. Chamois-La Magdeleine. 2014. URL: <http://www.chamois-lamagdeleine.it/chamois/index.cfm> (Citirano 13. 6. 2014).
8. Eckern, P., 2014. Project Ecomobility, Haute Maurienne, Vanoise (Osebni vir, 30. 4. 2014). Haute Maurienne.
9. Eggental. Green holidays. 2014. URL: <http://www.eggental.com/en/urlaub-planen/unterkuenfte-angebote/top-angebote-winter/top-angebot-detail/article/green-holidays-in-the-dolomites.html> (Citirano 5. 8. 2014).
10. Schirmer, S., 2014. What the Alpine Pearls project is all about: An interview with Karmen Mentil. Europe in the world. URL: <http://publications.europeintheworld.com/alpine-pearls-project/> (Citirano 26. 4. 2014).
11. Liddell, M., 2013. Is »shared space« the future for city centre roads? The information daily. URL: <http://www.theinformationdaily.com/2013/04/09/is-shared-space-the-future-for-city-centre-roads> (Citirano 7. 4. 2014).
12. Mestna občina Ljubljana. 2009. URL: <http://www.ljubljana.si/si/mol/novice/65414/detail.html> (Citirano 7. 4. 2014).
13. Movelo. 2014. URL: <http://www.movelo.com/de/elektrofahrrad/> (Citirano 21. 4. 2014).
14. Sava hotels resorts. Gozdne vile. 2014. URL: <http://www.sava-hotels-resorts.com/sl/nastanitve/sava-hoteli-bled/glamping-gozdne-vile/> (Citirano 29. 4. 2014).
15. Štravs Podlogar, E., 2014. Bled kot član Alpskih biserov (osebni vir, 29. 4. 2014). Bled.
16. Telefonski pogovor, 2014. Izstop članov v dolini Eggental (osebni vir, 26. 5. 2014). Eggental.
17. Werfenweng. 2014. URL: <http://www.werfenweng.eu/EN/> (Citirano 27. 3. 2016).

Ljubljani prevladoval avtomobilski promet, danes imajo prednost sredstva javnega prevoza, pešci in kolesarji, kar odraža najvidnejši ukrep, sprememba prometnega režima na glavni prometnici mesta – Slovenski cesti. Nikakor pa ne smemo pozabiti na napredek, ki je bil dosežen pri ohranjanju in varovanju zelenih površin ter pri revitalizaciji in preoblikovanju degradiranih območij. Napredek je viden tudi na področju obdelave odpadkov in odpadnih voda. Žirijo pa je prepričalo tudi prizadevanje pri širjenju izkušenj in rešitev na področju naravnih nesreč, kar je Ljubljana izkazala pri pomoči poplavljenemu območju Balkana leta 2014. Tako je žirija sklenila, da bo Ljubljana vzor, ki bo navdahnil tudi druga mesta in ki bo še naprej širilo koncept Zelene prestolnice Evrope (3). Uradno je Ljubljana prevzela naziv zelene prestolnice od britanskega Bristola 9. februarja 2016.

Leta 2007 je bila sprejeta vizija trajnostnega razvoja Ljubljane, ki naj bi bila zaključena do leta 2025. Vizija se sklada s trendi trajnostnega razvoja zelene Evrope, kar predstavlja 12 področij (4):

- podnebne spremembe,
- lokalni promet,
- zelena urbana območja in trajnostna namenska raba zemljišč,
- narava in biotska raznovrstnost,
- kakovost lokalnega zunanjega zraka,
- kakovost zvočnega okolja,
- proizvodnja in upravljanje z odpadki,
- poraba vode,
- ravnanje z odpadno vodo,
- ekološke inovacije in trajnostno zaposlovanje,
- energetska učinkovitost in
- okoljsko upravljanje lokalnih oblasti.



Vir: 3.

Tanja Hrastar
tanja.hrastar@gmail.com

VIRI IN LITERATURA:

1. About the European Green Capital Award. European Green Capital. Environment. 2016. URL: <http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/about-the-award/index.html> (Citirano 17. 2. 2016).
2. FAQs. European Green Capital. Environment. 2016. URL: <http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/about-the-award/faqs/index.html> (Citirano 11. 2. 2016).
3. Moje zeleno mesto - prireditve prirodoslovnega muzeja Slovenije ob nazivu Ljubljana - Zelena prestolnica Evrope. Prirodoslovni muzej Evrope. URL: <http://www.pms-lj.si/si/za-medije/1387> (Citirano 8.6.2016).
4. O zeleni prestolnici. Mestna občina Ljubljana. 2016. URL: <http://www.ljubljana.si/si/zelena-prestolnica/o-zeleni-prestolnici/> (Citirano 25. 2. 2016).

VII EKO KONFERENCA »Okolje, kot ga vidimo«

Ljudje smo del okolja, v katerem živimo in smo tako neločljivo povezani z njim. S svojo dejavnostjo ga nenehno spreminjamo, posledično pa tako pozitivno kot tudi negativno vplivamo nanj. Letos, 22. aprila 2016, je potekala že sedma eko konferenca pod geslom »Okolje, kot ga vidimo«. Organiziralo jo je društvo Planet Zemlja v sodelovanju z Agencijo Republike Slovenije za okolje. Eko konferenca je bila namenjena, tako kot že geslo pove, večplastnemu pogledu na okolje. Spregovorili so tako znanstveniki, ki se ukvarjajo z vremenom, kot tudi prostočasni ljubitelji vremena (1).

Prvi del konference je bil posvečen opazovanju in meritvam, skratka predstavitvi zbiranja podatkov, s katerimi opišemo stanje okolja. Predstavljene vsebine so se navezovala predvsem na vreme in podnebje. Tako so strokovnjaki spregovorili o vremenskih in podnebnih razmerah. Gregor Vertačnik (ARSO) je predstavil načine zbiranja podatkov in njihovo obdelavo. V nadaljevanju pa so svoje delo predstavili volonterski ARSO opazovalci. Njihovo delo je zelo pomembno za dopolnitev državne mreže meritvenih postaj. Mrežo vremenskih meritvenih postaj imajo tudi ljubiteljski meteorološki opazovalci, vremensko društvo Zevs, katerega predstavnika Marko Premelč in Robert Oblak sta predstavila njihovo delo. Klemen Blokar, član Astronomskega društva Vega, je predstavil pogled na okolje, ki sega više od vremenskih pojavov, predstavil je, kako lahko astronomija vpliva na vremenoslovje in obratno, kako vremenski pojavi

vplivajo na opazovanje vesolja. Vreme se dogaja tudi na drugih planetih in del astronomije je preučevanje le-teh. Kot zadnja je bila v prvem delu predstavljena raziskovalna naloga Šolskega centra Velenje, v kateri so učenci s pomočjo mentorjev raziskali pogostost in vplive invazivnih rastlin na lokalno okolje. Po prvem delu konference je sledil ogled Eko bazarja. V drugem delu Eko konference je bil predstavljen pogled nekaterih delov gospodarstva na okolje. Predstavnice iz ARSO so predstavile kazalce okolja, ki bi bili pokazatelji zelenega gospodarstva. Predstavnice Zavoda za gradbeništvo Slovenije so predstavile LIFE projekte. Poudarek je bil na reciklaži snovi. Pri projektu ReBirth je bila izpostavljena reciklaža odpadkov iz termičnih procesov in gradbenih odpadkov ter problem neselektivnega rušenja. Predstavile so tudi projekt RusaLCA, kjer je v ospredje postavljena remediacija odpadne vode nazaj v uporabno vodo. Sledila je še predstavitev krožnega gospodarstva in kako se le-to povezuje v mrežo (1).

Osrednjega dogodka se je udeležilo približno 50 oseb. Že pred uradnim začetkom Eko konference je potekala delavnica z osnovnošolci, ki so spoznavali vrednote našega planeta. Njihova dela v obliki risbic in izdelki, ki so bili ustvarjeni iz odpadkov, so bila kasneje razstavljena na Eko bazarju (1).

Tanja Hrastar

tanja.hrastar@gmail.com



Slika 1: Eko bazar (foto: Tanja Hrastar, 2016).

VIRI IN LITERATURA:

1. Planet Zemlja. 2016. URL: <http://www.planet-zemlja.org/2016/04/vii-eko-konferenca-okolje-kot-ga-vidimo/> (Citirano 29. 4. 2016).

Alpsko mesto leta – Tolmin

Urbanizirani predeli v Alpah predstavljajo 40 % površja, na katerem prebivata 2/3 alpskega prebivalstva, kljub temu pa so Alpe glede na strukturo površine podeželski prostor. Mesta imajo odločilen pomen za razvoj bližnjih podeželskih regij, vseeno pa zaradi strukturnih sprememb, ki potekajo v celotni Evropi, njihov pomen upada. Poseben odnos mest do svojega zaledja, omejene možnosti, ki jih imajo za širjenje v dolinskih legah, njihova velika občutljivost na onesnaženost zraka v dolinskih legah ter gospodarski razvoj, ki je pogosto odvisen od alpskih virov, prinašajo številne težave, a tudi priložnosti, ki jim je treba posvetiti posebno pozornost in za katere bi bila zaželeno intenzivnejša izmenjava izkušenj. Za trajnostni razvoj Alp je zato dejavno prizadevanje alpskih mest nujno potrebno. Iz želje, da bi oblikovali modele trajnostnega razvoja, ki bi uskladili enkratnost naravne pokrajine alpskega sveta z gospodarsko dejavnostjo in mestnim življenjem, je nastala pobuda o projektu Alpsko mesto. Pobudnik realizacije projekta je bil Gerhard Leeb iz Beljaka (Avstrija) (1, 2).

Leta 1997 je nastal projekt Alpsko mesto leta in v istem letu je prvič za dveletno obdobje naziv Alpsko mesto leta dobil avstrijski Beljak, ki je opravljal reprezentativno vlogo za projekt. Žirijo, ki enkrat letno razglasi prejemnika

omenjenega naziva, sestavljajo predstavniki Delovne skupnosti alpskih mest, Mednarodne komisije za varstvo Alp (CIPRA) in organizacije Pro Vita Alpina. Mesta, ki so do zdaj prejela naziv Alpsko mesto leta, so novembra 2006 ustanovila Društvo Alpsko mesto leta, ki je nepridobitna organizacija s sedežem v Bad Reichenhallu v Nemčiji. Naziv Alpsko mesto dobi mesto na območju Alp, ki se odlikuje po posebni zavzetosti in prizadevanju pri uresničevanju Alpske konvencije v praksi ter da bi politike in državljane seznanjali o nujnosti trajnostnega razvoja v domačem življenjskem okolju. 11. januarja 2008 sta Alpska konvencija in Društvo alpskih mest podpisala tudi Memorandum o soglasju in tako potrdila obojestransko željo po stalnem sodelovanju. Osrednje dejavnosti društva so (2, 3):

- podpora vsakokratnemu alpskemu mestu pri izdelavi projektov in oblikovanju programov,
- ozaveščanje in izobraževanje prebivalcev o ciljeh Alpske konvencije,
- spodbujanje izmenjave informacij med alpskimi mesti leta ter razvijanje in dopolnjevanje projektov sodelovanja.

Tabela 1: Pet ciljev Društva Alpsko mesto leta.

| Cilj | Pomen | Geslo |
|--|--|---------------|
| Krepitev alpske zavesti. | Ohranjanje kulturne in naravne dediščine ter prizadevanje za njen trajnostni razvoj. | identiteta |
| Zagotavljanje aktivne udeležbe prebivalstva. | Vse zainteresirane osebe in združenja naj bi pri projektu sodelovali s svojimi projekti. Zagotovi se tudi možnost za svobodno oblikovanje in izražanje mladih. | participacija |
| Povezovanje z drugimi območji. | Alpsko mesto leta povezuje svoje funkcije in vzajemne odnose s posameznimi regijami ter pri tem išče konkretne možnosti za sklepanje »novega partnerskega sodelovanja« med mestom in podeželjem. | funkcija |
| Oblikovanje prihodnosti v smislu trajnostnega razvoja. | Alpsko mesto leta priznava zasnovo trajnostnega razvoja na območju Alp. Zavezuje se, da bo na čim več od dvanajstih področij delovanja Alpske konvencije razvijalo ter v praksi tudi uveljavljalo konkretne in inovativne ukrepe za njeno uresničevanje. | vizija |
| Širjenje stikov in povezovanja. | Alpsko mesto leta razvija in utrjuje tesne stike z drugimi mesti na območju Alp zaradi izmenjave izkušenj in oblikovanja skupnih interesov. Prav tako posveča pozornost sodelovanju z mesti izven območja Alp, zlasti s partnerskimi mesti. | kooperacija |

Vir: 6.

Do leta 2016 je naziv Alpsko mesto leta prejelo kar 18 mest, med njimi so tudi tri slovenska, Tolmin (2016), Idrija (2011) in Maribor (2000), ki ni član društva. Letos je naziv dobilo mesto Tolmin. Kot največje naselje v dolini Soče je že v preteklih letih intenzivno sodelovalo z drugimi občinami, predvsem na področju turizma; sodeluje tudi s sosednjo Italijo in tam živečo slovensko manjšino ter alpskima mestoma leta slovensko Idrijo in avstrijskim Beljakom. Tolmin je v svojo kandidaturo vključil tudi okoliške kraje, zlasti ekološko gorsko vas Čadrg, ki je pred leti za proizvodnjo sira prejela nagrado Henryja Forda (Ford European Award). Tolminska občina tako dokazuje, da je zanjo pomembno uresničevanje trajnostno naravnega razvoja celotne regije. Zaradi šolskega centra v Tolminu bo del projektov namenjen tudi mladim. V ta sklop sodita ekološko zasnovani prenova in izgradnja omenjenega šolskega centra. Leta 2015 je bila na južnem robu mesta zgrajena ribogojnica, kjer bodo za potrebe regionalne prodaje vzrejali le domorodne vrste rib, kot je npr. soška postrv, ki ji grozi izumrtje. V dolini je prepoznati tudi sonaravni turizem, ki se izvaja v doslej znatnem obsegu (izjema je kaninska žičnica pri Bovcu). Aktualne in za prihodnost pomembne teme, ki se jim posveča Tolmin, so:

- ohranjanje in spodbujanje čezmejnega sodelovanja z drugimi občinami v Alpah in okoliških območjih;
- pozicioniranje večjih zavarovanih območij z namenom vrednotenja odnosov med mestom in podeželjem ter zagotavljanje naravnoprostorskega potenciala regije;
- pobude za spodbujanje sonaravnega turizma in vzpostavitev standardov kakovosti za t. i. mehka potovanja v Alpah;
- ohranjanje in nadaljnji razvoj alpske kulture z vključevanjem mladih.

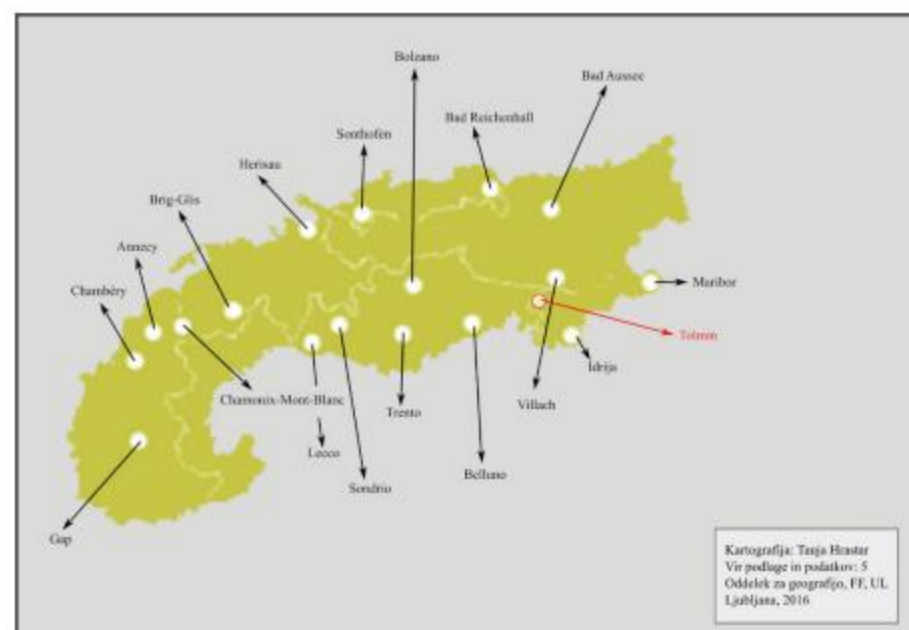
Podelitev naziva Alpsko mesto leta tako ne pomeni le priznanja sedanjim pobudam, temveč tudi spodbudo za uresničevanje razvoja kraja, ki bo tudi v prihodnje sledilo trajnostnim načelom (7).

Tabela 2: Mesta, dobitniki naziva Alpsko mesto leta.

| Mesto | Leto naziva |
|---------------------------|-------------|
| Tolmin | 2016 |
| Chamonix | 2015 |
| Lecco | 2013 |
| Annecy | 2012 |
| Idrija | 2011 |
| Bad Aussee | 2010 |
| Bolzano | 2009 |
| Brig-Glis | 2008 |
| Sondrio (ni član društva) | 2007 |
| Chambéry | 2006 |
| Sonthofen | 2005 |
| Trento | 2004 |
| Herisau | 2003 |
| Gap (ni član društva) | 2002 |
| Bad Reichenhall | 2001 |
| Maribor (ni član društva) | 2000 |
| Belluno | 1999 |
| Villach | 1997 |

Vir: 4.

Karta 1: Mesta, nosilci naziva Alpsko mesto leta.



Tanja Hrastar
tanja.hrastar@gmail.com

VIRI IN LITERATURA:

1. Društvo Alpsko mesto leta. 2016. URL: <http://www.alpenstaedte.org/sl/kdo-smo> (Citirano 22. 4. 2016).
2. Memorandum of understanding med Stalnim sekretariatom Alpske konvencije in Društvom Alpsko mesto leta. 2008. URL: www.alpenstaedte.org/sl/kdo-smo/memorandum-of-understanding-sl/download (Citirano 28. 4. 2016).
3. Nastanek. Društvo Alpsko mesto leta. 2016. URL: <http://www.alpenstaedte.org/sl/kdo-smo/nastanek> (Citirano 22. 4. 2016).
4. Nosilec naziva »Alpsko mesto leta« 1a. Društvo Alpsko mesto leta. 2016. URL: <http://www.alpenstaedte.org/sl/alpska-mesta> (Citirano 28. 4. 2016).
5. Nosilec naziva »Alpsko mesto leta« 1b. Društvo Alpsko mesto leta. 2016. URL: http://www.alpenstaedte.org/sl/alpska-mesta/karte_alpen.png/image_preview (Citirano 28. 4. 2016).
6. Pet ciljev. Društvo Alpsko mesto leta. 2016. URL: <http://www.alpenstaedte.org/sl/kdo-smo/cilji> (Citirano 28. 4. 2016).
7. Tolmin. Društvo alpskih mest leta. 2016. URL: <http://www.alpenstaedte.org/sl/alpska-mesta/224> (Citirano 28. 4. 2016).



TURČIJA

Dežela sultanov, kebaba in črnega čaja

Slika 1: Baloni nad Kapadokijo (foto: Špela Berlot, 2015).

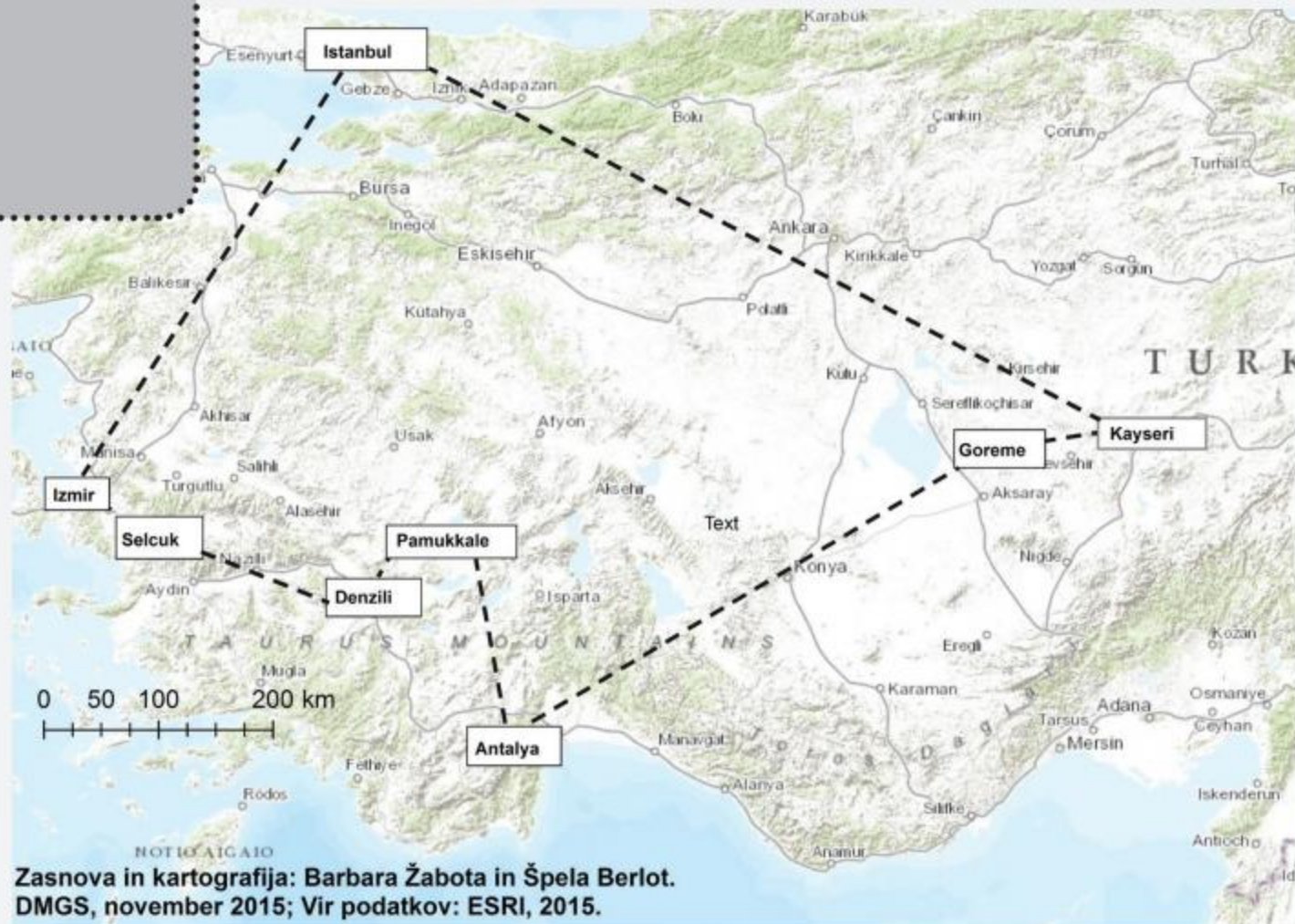
DEŽELNA IZKAZNICA - Turčija

| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| Leg: | Mala Azija |
| Glavno mesto: | Ankara |
| Površina: | 300.000 km ² |
| Število prebivalcev: | 79.414.269 (julij 2015) |
| BDP: | 11.011 \$ na prebivalca |
| Uradni jezik: | turščina |
| Valuta: | turška lira |



PODATKI O POTOVANJU

| | |
|-------------------------|---|
| Prepotovana pot: | Ljubljana–Istanbul–Izmir–Selcuk–Denizli–Pamukkale–Antalya–Goreme–Kayseri–Istanbul |
| Čas potovanja: | 10 dni |
| Način potovanja: | letalo, vlak, avtobus |
| Cena potovanja: | 579,78 € |



Zasnova in kartografija: Barbara Žabota in Špela Berlot.
DMGS, november 2015; Vir podatkov: ESRI, 2015.

Stroški za skupno 10 dni na osebo:

| | |
|---|-----------------|
| Transport (vključeni vsi letalski in drugi prevozi) | 289.83 € |
| Spanje (hostli – skupna ležišča, dvakrat zasebna soba) | 98.63 € |
| Hrana (ulična hrana, sendviči, hostli velikokrat nimajo kuhinj) | 53.38 € |
| Vstopnice (za tuje študente ni popustov) | 83.33 € |
| Ostalo (spominki itd.) | 54,60 € |
| Skupaj | 579,78 € |

Ljubljana-Istanbul-Izmir-Selcuk

Približno eno leto je tlela želja, da se odpravim v satovje medene države – Turčijo. Uresničila se mi je maja 2015, ko sva s fantom iz Ljubljane letela v Istanbul, od tam pa z notranjim letom v Izmir. Notranji let sva zaradi velikosti letališča AtaTurk in dolgih vrst skoraj zamudila, vendar sva bila po nestrpnem preskakovanju ograj in hitenju od gospoda na okencu obveščena, da je let odpovedan in da bo čez eno uro odletelo nadomestno letalo. Pozno zvečer sva prispeva v Selcuk, kjer sva imela rezerviran hostel (Boomerang Guest House). Pričakali so naju odprtih rok in pogostili s turškim čajem ter prijetno sobico. Cena prenočišč v Turčiji se giblje od 8 do 15 € na noč (vedno sva izbirala najboljše za najnižjo ceno), pogosto je v ceno všteti zajtrk. Torej sva prvi dan opravila 2800 km.



Slika 2: Ephesus, nekdanje rimsko pristanišče z znano fasado knjižnice v ozadju (foto: Špela Berlot, 2015).



Slika 3: Pogled na naselje Pamukkale in umetno jezero, hotele, plažo ob vznožju bombažnega gradu (foto: Špela Berlot, 2015).

Selcuk je izhodiščna točka za obisk Ephesus, ki je od mesta oddaljen 5 km. Do tja se torej lahko odpraviš peš po urejenem drevoredu, ki poteka vzporedno z glavno cesto. To staro rimsko pristanišče, v katerem je živel približno 56.000 ljudi, je bilo zgrajeno v 10 stol. pr. Kr. Zaradi nanosov reke Küçük Menderes je mesto počasi izgubljalo stik z morjem in je sedaj od le-tega oddaljeno šest kilometrov. Ephesus je danes veliko arheološko gradbišče, kjer je strokovnjakom uspelo sestaviti in prikazati delčke veličastnega mesta. Templji, amfiteater, večnadstropna knjižnica, naselje, avenija – vse iz marmorja, povsod izklesani detajli, zaradi katerih čutiš globoko spoštovanje do graditeljev. Mesto sva poimenovala kar mesto mačk, na vsakem vogalu, kamnu, stebru se je sončila mačka in se spogledovala s turisti. Priča sva bila celo kotenju mačke, enega mladička je že spravila na svet, po najinih laičnih ocenah se je pripravljala na vsaj še dva.

Selcuk-Denizli-Pamukkale

Iz Selcuka sva se z vlakom odpravila do Denizlija. Javni potniški promet je v Turčiji cenovno dostopen in zelo urejen. Cena za 200 km vožnje z vlakom je stala 8 €. Vlak, v katerem smo se peljali, je bil zelo sodoben, problematičen je zgolj sedežni red, saj ni vljudno, če moški sedi poleg ženske. Vlaki so opremljeni z zasloni, na katerih se vrtijo filmi o širitvi železniške mreže. Turčija je res država v razvoju. Podeželja se žal ta razvoj ne dotakne kaj preveč, proga je zarezana čez ogromna polja jagod, žita, zelenjave, železniške postaje pa so zelo redke. Mobilnost prebivalstva na podeželju se torej ni prav nič izboljšala. V Denizliju prestopiva na dolmus (kombi bus), ki naju zapelje do vasi Pamukkale.

V hotelu, kjer sva prespala dobiva tradicionalni turški zajtrk, ki je sestavljen iz čaja, medu, sira, oliv, paradižnika, sadja ter jajčne omlete. Ker sva prejšnji večer prišla ponoči, naju je jutranji pogled na bombažni grad osupnil. Pamukkale so Unesco dediščina, kalcijev karbonat se nalaga v obliki travertina, ki tvori različne oblike, najbolj

prepoznavne so bele ponvice. Zaradi privlačnosti termalne vode, ki je ustvarila to zanimivo geološko dediščino, so območje poselili že v antičnem času. Na planoti nad Pammukkalami se nahajajo ruševine mesta Hierapolis. Turizem, ki je danes gonilo razvoja naselja, je zelo spremenil pokrajino. Marsikatera ponvica je umetno zabetonirana in zgolj oblečena v plasti travertina. Ob vznožju pobočja so naredili hotele in jezero. Sprehod po pobočju je plačljiv, vstopiš pa lahko le bos. Priporočam obisk v toplem in sončnem vremenu, saj se je mokrim nogam nemogoče izogniti. S seboj vzemite sončna očala, saj je odboj svetlobe od belih tvorb zelo naporen za oči. Sicer pa naj bi kopanje v vodi pomlajevalo, zato se je tu kopala tudi Kleopatra. Obvezen skok v vodo torej. Za obisk pomembnejših znamenitosti v Turčiji študenti (razen turških) nimajo popustov, cena kart se giblje od 8 do 15 €.

Antalya–Goreme–Kayseri

Zvečer se odpraviva na pot proti morju, prečkamo gorat svet in v večernih urah prispemo v obmorsko mesto Antalya, ki je zaradi turističnega značaja in dobre lege sčasoma postalo metropola južne Turčije. Hostel imava v starem delu mesta v eni izmed starih ohranjenih belih hišk s polokni in balkoni iz temnega lesa. Naslednji dan raziščeva mesto in sva lahka tarča za Turke, večje prodaje vsega. Njihov pick-up stavek je skoraj vedno: »Mister, where are you from?« Antalya naju razen razgleda na

zasnežene vrhove dvotisočakov, ki so se začeli vzpenjati ob morju, ni navdušila. Skok v sveže morje, ki je imelo 19 °C. Maks se je na plaži spoprijateljil s turškimi mladimi fanti, zato skupaj zganjajo norčije in skačejo s klifov. Igra očitno lahko premaga kakršnokoli jezikovno prepreko. Zvečer se odpraviva na nočni 9-urni avtobus do Gorema (cena 16 € vključno z malico). Avtobus ima veliko prostora za noge, je udoben in čist. Ponoči sem se zbudila ravno na vrhu prelaza, skozi okno me je pozdravila luna in zasneženi vrhovi v višini mojih oči, prečkali smo gorovje Taurus. Sledil je spust na 1000 m nadmorske višine, kjer se nahaja »vesoljska« pokrajina Kapadokija.

Kapadokija je nastala zaradi izbruha danes ugaslega vulkana Erciyesa. Vulkanski pepel se je sprijel v tuf, ki ga je pokrila bazaltna plast lave. Le-ta ga še danes delno ščiti pred erozijo. Ljudje so izrabili mehko tufa in si vanj izklesali hiše. V hišah so prebivali do leta 1950, ko so se izselili v grajene hiše, saj tiste v tufu niso bile več varne. Zaradi erozije se namreč stene in strehe rade krušijo, zaščitne plasti bazaltne lave pa se kažejo zgolj kot ostanki v obliki kopic na stolpičih. V jutranjih urah prispemo v Goreme, kjer nas pozdravi sonce, barviti baloni in nora pokrajina. Polet z baloni nad to zanimivo pokrajino je ena izmed glavnih turističnih atrakcij. V Goremu se večina moških ukvarja ravno s tem, saj polet na osebo stane 100 €. V nekaterih stranskih dolinah je ohranjeno tudi vinogradništvo in sadjarstvo. Midva sva se



Slika 4: Veličasten amfiterater v Hierapolisu, ki sprejeme 15.000 obiskovalcev (foto: Špela Berlot, 2015).

odločila za najem koles, kar se je izkazalo za zelo dobro odločitev. S kolesom namreč lahko dodobra raziščeš vse bolj in manj turistom znane točke.

Naslednji dan sva se z lokalno turistično agencijo odpravila na ogled doline Ihlare (120 km oddaljena od Gorema). Kanjon reke Malendiz je bil zatočišče prvih kristjanov, ohranjeni so samostani in kapelice s freskami, tu naj bi živel tudi 80.000 ljudi. Ogledali smo si tudi podzemno mesto Derinkuyu, kjer so se pred rimskimi vojaki skrivali prvi kristjani. Skrivališče naj bi sprejelo do 10.000 ljudi ter vso njihovo živino.

Istanbul

Naslednji dan letiva iz mesta Kayserija v Istanbul. Pot iz letališča Sabiha Airport do centra je bila precej mučna, saj je Istanbul kot metropola prometno milo rečeno zamašena. Pločevine in živčnih voznikov je preprosto preveč, sploh pa naju je razlika od mirne Kapadokije pretresla, čim sva prečkala trg Taksim in poiskala hostel. Zvečer sva se odpraviva na sprehod in si pogledala stolp, od koder je poletel prvi človek čez Bospor. Oba meniva, da je sumljivo nizek. Naslednji dan sva obiskala Hagia Sophio, palačo Topkapi ter arheološke muzeje, katerih obisk odsvetujem. Hagia Sophia je danes ogromna mošeja, ki je bila preurejena iz bazilike. Mošej ne krasijo freske, kipi ali slike, temveč mojstrski kaligrafski zapisi in umetnine, ki opisujejo preroka Mohameda. Sultanovi vrtovi so bili ta dan polni Istanbulčanov, željnih sončnih žarkov. Vrtovi povezujejo Hagio, Modro mošejo in palačo Topkapi ter so ogromni in polni cvetočih tulipanov vseh barv, kar je razlog za mnogo selfie stickov pred kuliso cvetic. Midva sva raje poležavala v travi in opazovala ogromno mestno papigo, ki se je družila s čapljami, gnezdečimi v platanah. Učila sva se indijske angleščine in jedla piškote.

V palači Topkapi so na ogled razstavljeni orožja, ki jih je sultan prijel v dar, meči, ki jih ne zavihti niti velikan, okrašeni z dragimi kamni, loki, narejeni iz slonovine, mojstrska dela. Pogledava si poučno razstavo o delovanju kuhinje, kjer je delalo tudi do 1000 ljudi. Del je bil namenjen zgolj pripravi slaščic. Vsak sultan je s prihodom na prestol dobil tudi svojo lastno sladico – baklavo. Razstavljeni so tudi sultanovi dragulji, 86 karatni diamant in čudovita, z dragimi kamni okrašena vladarjeva žezla. Turkiza, po tem naj bi Turki tudi dobili ime, je povsod veliko. Ker sva bila v Istanbulu ravno 1. maja, so se odvijali tradicionalni protesti na trgu Taksim. Kasneje sva izvedela, da so bili protesti nasilni, nekaj je bilo žrtev in pridržanih.

Obisk velikega bazarja sva opravila naslednji dan, kjer sva med ročno izdelanimi keramičnimi posodami, bombažnimi šali in Turki, večimi prodajanja, krožila in uživala. Vendar so naju kmalu množice ljudi, ki so se v stopicljanih premikale čez Bospor, prepričale, da je čas za umik v hostel in odlično jabolčno vodno pipo v večernih urah.

Povratak v Slovenijo je potekal gladko, tudi kilaža najinih nahrbtnikov je bila še vedno skromnih 12–14 kg.

Za bolj jasen vtis si lahko ogledate filmček, ki sva ga posnela: <https://www.youtube.com/watch?v=StaXIWmWVRw> (Turkiz trip – prvomajske 2015).

Špela Berlot

berlot.spela@gmail.com



Slika 5: Kolo je odlično prevozno sredstvo za obisk vseh pomembnih znamenitosti v Kapadokiji (foto: Špela Berlot).



NEPAL

Dežela v objemu Himalaje

Slika 1: Swayambhunath v Katmanduju (foto: Lea Rebernik, 2015).

PODATKI O POTOVANJU

- Prepotovana pot:** Katmandu – Panauti – Balthali – Kopasi – Panauti – Katmandu – Pashupatinath – Patan – Katmandu – Pokhara – Nayapul – Hile – Gorepani – Poon hill – Tadapani – Grandruk – Nayapul – Pokhara – Katmandu
- Čas potovanja:** 32 dni
- Način potovanja:** letalo, avtobus, kolo, peš
- Osebni nasvet:** Naj vas potres in njegove posledice ne odvrnejo od te čudovite države.

DEŽELNA IZKAZNICA – Nepal

- Leg:** Južna Azija
- Glavno mesto:** Katmandu
- Površina:** 147.181 km²
- Število prebivalcev:** 27.133.000
- BDP:** 1.675 \$ na preb.
- Uradni jezik:** nepalščina
- Valuta:** nepalska rupija



Če boste vprašali moje prijatelje, kam sem si vedno želela potovati, vam bodo vsi odgovorili: »Nepal.« Bila sem odločena, da bom to željo izpolnila, preden se podam na drugo stopnjo študija. Ko je državo spomladi prizadel potres, sem bila v šoku in nisem vedela, kaj naj naredim. Odločila sem se, da potovanje za nekaj časa preložim. A kaj ko mi ni dalo miru. Tako sem po čistem naključju našla možnost prostovoljnega dela v Nepal. Odločila sem se, da se prijavim na 14-dnevno prostovoljno delo ter tako združim prostovoljstvo in potovanje. Ta nenadna odločitev pa je pomenila, da sem morala v enem mesecu urediti vse potrebno in že sem sedela na letalu.

Končno v Nepal

Prva dva tedna v Nepal sem sodelovala v prostovoljnem projektu, v katerem smo obnavljali šolo, ki je bila uničena v potresu. Projekt je potekal v vasi Balthali, ki leži na 2000 m nadmorske višine in je od prve vasi oddaljena 2 uri hoda. Območje je bilo v potresu dokaj uničeno. Največ težav imajo pri oskrbi z vodo, saj je bil vodovodni sistem močno poškodovan. Delo je bilo fizično zahtevno, a smo imeli dovolj prostega časa, da smo raziskali območja, kamor turisti ne zahajajo. Ogledali smo si eno izmed največjih sklenjenih riževih polj in imeli smo občutek, kot



Slika 2: Posledice potresa v vasi Balthali (foto: Lea Rebernik, 2015).

da nismo več v Nepal. Videli smo tudi sistem jamskih budističnih templjev in se povzpeli na številne okoliške hribe. Najbolj impresiven pa je bil obisk samostana Namu Buddha. Po petih urah hoje se je pred mani pojavil hrib, ki ga je prepredalo toliko budističnih molilnih

zastavic, da so bila drevesa komaj opazna. Za hribom pa se je odprl pogled na budistični samostan, ki velja za enega najpomembnejših na območju Himalaje. Po ogledu samostana smo na balkonu opazovali Himalajo in ugotovili, da pred nami stoji Mt. Everest. Boljšega začetka potovanja nisem mogla pričakovati. Čeprav so bili ljudje na začetku do nas rahlo nezaupljivi, smo se po koncu projekta s težavo poslovili od njih. Zadnjo noč so nam pripravili tradicionalno zabavo Tamangov (Tamangi so prebivalci, ki živijo v tem delu Nepala) s kresom, zjutraj pa se je prvi del moje poti zaključil.

Dolina Katmanduja

Po projektu sem se vrnila v Katmandu in nekaj dni namenila raziskovanju doline. Kmalu se je izkazalo, da bo potovanje po Nepal težavnejše, kot sem pričakovala. Vedela sem, da Nepal pestijo težave s pomanjkanjem bencina, a šele v Katmanduju se je pokazala realna slika. Kaotične ceste, ki so značilne za celotno Azijo, so bile prazne, številne restavracije so bile zaprte in ni minil dan brez večurnega izpada elektrike. Ljudje so kuhali le še na les in redki avtobusi, ki so imeli bencin, so bili tako polni, da včasih na njih nisi dobil prostora. Posledično so bile vse stvari dražje, a odločena sem bila, da bo potovanje kljub temu odlično.

Moja prva postaja je bil Swayambhunath. Budistični kompleks, do katerega vodi nepregledno stopnišče. Ko sem se vzpenjala, so se na levi in desni preganjale opice, zato ni čudno, da tempelj imenujejo tudi Moneky temple. Kompleks velja za najpomembnejši budistični sveti objekt v Nepal. Najpomembnejšo točko predstavlja bela stupa, na kateri so narisane Budove oči. V smeri urnega kazalca sem obšla stupo in zavrtela molilne mlinčke. Na vsakem možnem koticu so gorele oljne svetilke in visele pisane budistične zastavice. Vsaka izmed zastavic predstavlja določen zemeljski element, na njih pa so zapisane molitve. Ko zapiha veter in zaniha zastavice, je molitev izrečena in odnesena. Pogled z obzidja kompleksa je ponudil razgled na celotno dolino, a je bil dokaj meglen. Potovala sem namreč v času sušne dobe, ko je v zraku največ prašnih delcev. Dan je bil namenjen raziskovanju budizma, zato sem se odpravila še do stupe Bodhnath. Gre za največjo azijsko stupo, ki pa je bila na žalost v potresu močno poškodovana. Pred njo so postavili veliko sliko, ki kaže, kakšna je bila pred potresom, in opozarja na razsežnosti pomladanskega potresa.

Sestrsko mesto Katmanduja je Patan oziroma v sanskrtu Lalitpur, ki sem si ga ogledala naslednji dan. Velja za nekakšno predmestje Katmanduja. A v preteklosti je bilo v nekem obdobju glavno mesto Nepala. Vsi štirje vogali mesta so označeni s stupo. Mesto prepredajo ozke ulice, kjer se mešajo vplivi hinduizma in budizma. Za vse ljubitelje templjev je to odlična izbira, saj jih mesto premore res veliko, med njimi so številni izjemno pisani.



Slika 3: Bodhnath stupa (foto: Lea Rebernik, 2015).

Patan je nasploh bolj pisan in pester kot Katmandu. Mesto je najbolje raziskati peš, kar sem naredila tudi sama in se pri tem tudi nekajkrat izgubila.

Nov dan je prinesel ogled novega kraja, mesta Pashupatinath. To velja za najpomembnejše hindujsko središče v Nepal. Hindujski tempelj leži ob sveti reki Bagmati, obdajajo pa ga pisane hindujske tržnice, kjer prodajajo najrazličnejše verske elemente. Tu je tudi ogromna tržnica s prahom tika, ki ga prodajajo v najrazličnejših živih mavričnih barvah. V glavni tempelj lahko vstopijo le pravi hindujci, kar še dodatno opominja na njegov pomen. Pashupatinath velja za nepalski Varanasi. Tako na bregovih reke Begmati vsak dan potekajo kremacije, v okolici pa se sprehajajo sveti možje Saduji. Dan sem zaključila z ogledom botaničnega vrta (Gardens of dreams) v središču Katmanduja. Vrtovi so nekakšna mirna oaza sredi nepalskega kaosa in so bili odlična izbira za zaključek ogleda Katmanduja. Naslednji dan sem namreč odšla proti Pokhari.

Pokhara

Po devetih urah in približno dvesto prevoženih kilometrih sem bila končno v Pokhari. Mesto me je rahlo spominjalo na Bled, saj prav tako leži ob jezeru in živi od turizma. Pokhara leži ob jezeru Phewa in predstavlja izhodiščno točko za večino trekingov. Tu sem prvič zagledala mogočne vrhove Himalaje, ki so se občasno pokazali izza oblakov. V mesto sem prispela ravno v času drugega najpomembnejšega hindujskega festivala – Tihar. Tretji in četrti dan festivala predstavljala vrhunec in takrat je mesto dobesedno obstalo. Trgovine in restavracije so bile zaprte, ljudje pa so praznovali in plesali na ulicah. Tretji dan je imenovan festival luči. Takrat v vsak dom pride hindujska boginja blaginje. V ta namen ljudje pred svojimi domovi in trgovinami rišejo mandale in okoli njih postavijo sveče ter na ta način zagotavljajo, da bosta blaginja in luč prišli tudi do njih. Četrti dan festivala pa je še posebej pomemben za ljudstvo Newari, saj takrat praznuje svoje novo leto.

Kljub temu da je mesto za nekaj dni zastalo, sem vseeno uspela raziskati nekaj okolice. En dan sem se povzpela do World peace stupe. Zgradili so jo budistični menihi in japonska organizacija, da bi z njo spodbujali mir na svetu. Do nje vodi več poti, sama sem izbrala eno izmed daljših, ki je vodila po gostem gozdu. In ravno tu, sredi tropskega gozda, sem srečala prve in tudi edine Slovence na svojem potovanju. V prihodnjih dneh sem si ogledala še Devi's falls in jamo Gaupteshwor Mahadev v okolici mesta. Zadnji dnevi v Pokhari so bili bolj birokratsko obarvani, saj sem urejala vse dokumente in dovolilnice za treking na območje Annapurn.

Dotik Himalaje

Ker sem bila dokaj omejena s časom, sem se odločila za krajši treking (kar pa sem na koncu obžalovala).

Podala sem se na 3210 metrov visok Pooh hill. Gre za dokaj množičen treking, a tokrat je bilo v Nepal zaradi potresa zelo malo turistov. Tako tudi najbolj turistične točke niso bile oblegane. Na vrh sem se odpravila še pred zoro in tam pričakala sončni vzhod. Prizor je bil res izjemen, saj sonce osvetli celotno verigo Annapurne. Pred mano so se pokazali Dhaulagiri, Annapurna South, Anapurna I, Hiunchuli in drugi vrhovi.

Z višjo nadmorsko višino se je spreminjala tudi pokrajina. Vse od zelenih vrhov in cvetočih češenj do visokih zasneženih vrhov in gozdov rododendrona. Stalnica na celotni poti pa so bile budistične zastavice in mule, ki so



Slika 4: 8167 m visok Dhaulagiri (foto: Lea Rebernik, 2015).

prenašale tovor iz nižjih krajev v višje. Zadnji del trekinga je potekal po območju, kjer živijo Gurungi. Njihove hiše in vasi so izjemno slikovite in grajene po stari tradiciji. Tisto noč sem bivala v več kot 100 let stari hiši, ki v potresu ni bila niti malo poškodovana. V vasi sem si ogledala tudi muzej, ki prikazuje kulturo in zgodovino Gurungov. Nepal sicer velja za kulturni mozaik različnih ljudstev. Po nekaterih virih naj bi vse etnične skupine v Nepal govornice med 24 in 100 različnih jezikov in dialektov. Zato sploh ni čudno, da je država izjemno pestra in da te vsak dan preseneti z nečim novim.

Bliža se konec

Po trekingu sem se vrnila v Pokharo, kjer je sledil dobro zaslužen dan počitka. En dan sem namenila Sarangotu – hribu, ki se nahaja nad Pokharo in prav tako ponuja izjemen pogled na Himalajo. Velja pa tudi za izhodiščno točko za skok s padalom. Tako sem celo pot do vrha lahko spremljala, kako so nad mano leteli raznobarni padalci. Ker je bencinska kriza ohromila promet, sem se odločila, da najamem kolo in še na ta način raziščem okolico. Odpravila sem se še do bolj oddaljenih predelov jezera Phewa in pa v International mountain museum. Muzej je posvečen osvajanju Himalaje, nedavno pa so mu dodali tudi del, ki prikazuje posledice globalnega segrevanja v Himalaji. Zanimivo je, da je velik del muzeja posvečen tudi Sloveniji in našim osvajanjem najvišjih vrhov sveta.

Zadnje tri dni sem preživela v Katmanduju. Čas sem namenila znamenitemu trgu Durbar in Freak streetu. Trg Durbar je glavni trg v Katmanduju, na žalost pa so skoraj

vse stavbe popolnoma porušene. Povsod stojijo opozorile table in nekateri objekti so dobesedno porušeni do tal. Ena izmed najbolj ohranjenih je hiša Kumari Devi, katmandujske živeče boginje. Trg so opremili s številnimi tablami, ki ponazarjajo, kakšen so bile stavbe pred potresom. Seveda ni šlo brez zadnjih nakupov, mesto je namreč odlično za nakup najrazličnejše pohodne opreme.

Nepal je res pestra država, ki me je vsak dan presenetila s čim novim. Ljudje so prijazni in nisem se mogla načuditi njihovi pozitivni energiji. Kljub potresu, kljub bencinski krizi in vsem posledicam še vedno v vsem vidijo dobro in so ti pripravljeni pomagati na vsakem koraku. Upam, da sem vse dvomljivce prepričala, da se odpravijo v to deželo. Sama vem, da se bom nekoč gotovo vrnila.

Lea Rebernik

rebernik.lea@gmail.com



Slika 5: Jezero Phewa (foto: Lea Rebernik, 2015).



KRETA

Spomladanski vonj po cvetočih travnikih, slani vodi in pomarančah

Slika 1: Balos (foto: Anja Štuhec, 2016).

PODATKI O POTOVANJU

- Prepotovana pot:** Ljubljana – Benetke – Chania – Heraklion – Nikolaos – Myrtos – Heraklion – Matala – Heraklion – Lasithi – Heraklion – Faraggi Improu – Rethymno – Heraklion – Samaria – Chania – Balos – Elafonisi – Chania – Benetke – Ljubljana
- Čas potovanja:** 11. – 17. april 2016
- Način potovanja:** letalo, avto
- Cena potovanja:** 270 € (vsi stroški – prevoz do letališča, letalo, najem vozila in gorivo, vstopnine, prenočišče, hrana)
- Osebni nasvet:** S sabo vzemite vetrovko, pokrivalo in sončno kremo.

DEŽELNA IZKAZNICA – Kreta (Grčija)

- Leg:** Egejsko morje, vzhodni Mediteran
- Glavno mesto:** Heraklion
- Površina:** 8303 km²
- Podnebje:** mediteransko
- Število prebivalcev:** 623.065 (2011)
- BDP:** 19.900 €/preb.
- Uradni jezik:** grščina
- Valuta:** evro (EUR)



Na največji, vendar verjetno tudi najlepši in poleti najdražji grški otok Kreto se spleča potovati izven sezone. Spomladansko sonce že toliko ogreje vodo, da se tisti bolj pogumni lahko kopajo, obenem pa temperature niso neznosno visoke, zato je raziskovanje goratega otoka veliko prijetnejše. Jaz sem se s fantom in sošolko tja odpravila sredi aprila. Letos je bilo še posebej malo turistov, saj se jih je večina, kljub temu, da je Kreta precej oddaljena od celinske Grčije, bala beguncev – videli nismo niti enega.

Jezero Kournas

Na letališču v Chaniji, kjer smo pristali, smo najeli avto in se najprej zapeljali do plaže Stefanau v bližini. Žal smo ugotovili, da je zagrajena in da do nje ne moremo dostopati, zato smo pot nadaljevali do edinega sladkovodnega jezera na otoku. Jezero Kournas s svojo barvo, bistro vodo in hribi v ozadju močno spominja na Bohinjsko jezero, le da je malce bolj turistično naravnano. V njem so tudi majhne ribice, ki vam z utrujenih stopal pogrizljajo odmrlo kožo čisto zastonj (popularna terapija z ribami, ki jo nudijo tudi nekateri saloni po svetu). Privoščili smo si nekaj sončnih žarkov in prvo namakanje, ki zaradi mrzle vode ni segalo dlje od kolen. Ker je bil naš hotel blizu kretskega glavnega mesta in enega večjih grških mest Heraklion, ki šteje približno 174 000 prebivalcev, je bil naš postanek kratek, saj nas je čakalo še dobrih 100 km vožnje. Že po nekaj trenutkih je postalo jasno, da prebivalci Krete niso nič boljši vozniki od tistih, ki živijo na celinski Grčiji. Še posebej nas je zmedla ustaljena praksa prehitevanja pri polni črti, vendar ni bilo dolgo, da smo jo, po tem, ko nas je na tak način prehitevala policija, usvojili še mi. Na poti smo se večkrat ustavili zaradi slikovite obale, počasi pa smo se začeli zavedati tudi izredno goratega reliefa.

Nikolaos in Myrtos / Libijsko morje

Naslednji dan smo se sprehajali ob obali in po ulicah obmorskega mesta Nikolaosa, čigar ime je pogosto grško moško lastno ime in pomeni »zmago ljudstva«. Za kosilo smo na poti v pekarni kupili tradicionalno sirovo pito, ki je v bistvu nekakšen špinačni burek s sirom, le da je manj mastna. V centru mesta smo si ogledali nekdanjesladkovodno jezero Voulismeni, ki je bilo pozneje povezano z morjem in za katerega legenda pravi, da se je v njem kopala boginja Atena. Po drugi legendi naj bi bilo jezero brez dna, kar sicer ni tako čudno, saj je to majhno jezero globoko kar 64 m. Žal smo bili malce prehitri za veliko noč ortodoksnih kristjanov (trgovine so bile še vedno polne čokoladnih jajc), drugače bi lahko videli ognjemete, ki jih domačini takrat pripravijo. Ob jezeru in v bližini je kar nekaj hotelov, restavracij in barov ter celo majhna kapelica. Po ne ravno urejeni potki smo se povzpeli na hrib po razgled. Zatem smo se namenili južno do Libijskega morja, vendar smo še prej z avtoceste spontano zavili do ljubkega samostana, ki arhitekturno sicer ne izstopa, vendar se nahaja na drzni višini in tako

nudi panoramski pogled na zeleno pokrajino in obalo. Myrtos je obalna vasica, ki je z izjemo otroškega igrišča delovala precej prazno in mrtvo – kot da še čaka turiste, ki jo bodo prebudili. Cepetanje po črnem pesku je bilo vseeno prijetno.



Slika 2: Palača v Knososu (foto: Anja Štuhec, 2016).

Knosos in Matala

Tretji dan smo obiskali veličastno palačo predhelenistične minojske civilizacije iz bronaste dobe in njeno obdajajoče mesto. Velik del palače Knosos, tamkajšnjega največjega arheološkega najdišča, je neohranjen, zato sprva niti ne dojameš njene veličine. Šele ko prehodiš celo območje, v glavi sestaviš delce posameznih prostorov in mesta ter dobiš sliko gromozansko velike tvorbe, ki naj bi bila zgrajena na ostankih neolitske naselbine (prva palača sega v leto 1900 pr. n. št.). Civilizacija je bila na svojem višku med leti 1700 in 1450 pr. n. št., v tem času pa je mesto dvakrat prizadel potres. V mističnem duhu smo se odločili, da se odpravimo do Zevsove jame (Ideon Andron), ki se nahaja na 1498 m nadmorske višine. Vzpenjanje na najvišjo kretsko goro Psiloritis (2456 m) po vijugastih visokogorskih cestah, polnih ovac in koz, je bilo morda bolj zanimivo kot sama jama, ki ni bila nič posebnega in ki je bila drugače celo zaprta (vendar se je dalo ograjo brez težav preplezati). Čar ji dajejo mit, po katerem naj bi se v njej rodil Zevs, in predmeti, ki so jih našli v jami. Po pešpoti navzdol se odpira lep pogled na planoto, na kateri se pasejo ovce. Lastniki ovac imajo tudi v rustikalnem stilu opremljeno gostilno, kjer smo si privoščili veliko grško solato. Ker nam je ogled jame vzel manj časa, kot smo načrtovali, smo se odločili, da se po drugi poti spustimo do plaže Matala. Ta gorska pot je bila zagotovo največja avantura, saj smo se mestoma spraševali, ali bo naša majhna Fiat Panda zdržala vso to razruvano in kamenjasto cesto, ki je bila obenem še izredno ozka, desno od nje pa je zijal prepad. Da je bilo vse skupaj še bolj zabavno, smo bili malce na tesnem z bencinom. Plažo Matala z vdolbinami v klifih smo dosegli malo pred sončnim zahodom in posneli nekaj klišejsko lepih posnetkov, do plaže z rdečim peskom v bližini pa nismo imeli časa iti.



Slika 3: Jama Diktaion Antron (foto: Anja Štuhec, 2016).

Lasithi in Heraklion

Naslednje dopoldne smo nadaljevali v jamskem duhu in se odpravili na pot do ene izmed najpomembnejših in tudi najlepših jam na otoku – Diktaion Antron, ki je bila podobno kot prejšnja ena izmed večjih svetišč. Jama je razdeljena na dva dela: prvi, 35 m širok in 16 m visok del, ima dve sobani, nima pa nobenih stalaktitov, medtem ko je drugi, s kapniki bogat spodnji del jame, sestavljen iz kar petih bolj ali manj velikih soban z manjšim jezerom. Jama je obenem dom večim vrstam netopirjev (vključno z mediteranskim dolgouhim netopirjem) in nekaterim pticam, ki si iščejo zavetje ob njenem vходу. Od tukaj se nam ponuja pogled na zeleno-rumeno planoto Lasithi, ki leži na 840 m nadmorske višine in ki je polna belih črpalnih mlinov na veter. Žal večina mlinov še ni bila zagnana, praksa se pa z razvojem tehnologije tudi opušča, zato pogled ni bil tako presunljiv, kot smo pričakovali z letakov. Popoldne smo si ogledali mesto Heraklion in tamkajšnji arheološki muzej, v katerem hranijo ogromno predmetov iz Knososa.

Soteski Imbros in Samariá

Dva dneva, ki sta sledila, smo namenili pohodništvu. Najprej smo prehodili celoten del soteske Imbros (Faraggi Improu), ki je dostopen za hojo (16 km v obe smeri) in kjer najožji del meri le 1,60 m. Ko se je pot bolj odprla, smo lahko občudovali cvetje in drevesa. Na koncu dneva

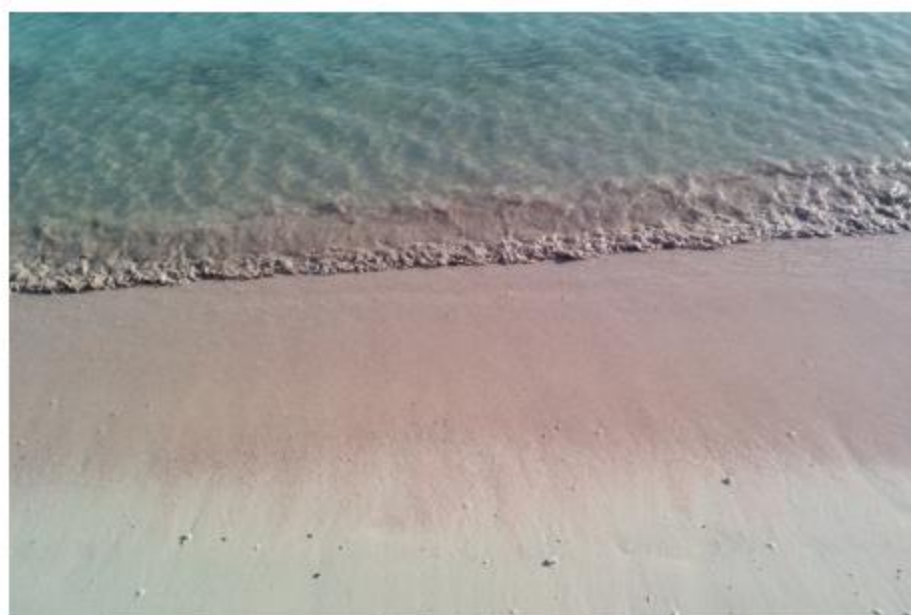


Slika 4: Soteska Imbros (foto: David Kosi, 2016).

smo si ogledali mesto Rethymno, nato pa se odpočili na bližnji plaži z mivko in si nabrali moči za nacionalni park, sotesko Samariá, ki se vije paralelno z Imbrosom in je od nje še enkrat daljša. Nastala je zaradi majhne reke, ki teče med gorovjem Lefká Óri in goro Volakias in se prične na severnem vходу (1250 m nadmorske višine), zaključi pa ob Libijskem morju. Kljub temu, da je na spletni strani pisalo, da je soteska zaprta do maja, je bila odprta. Zaradi napačne informacije smo tja prišli prepozno, da bi jo lahko v celoti prehodili, vseeno pa smo imeli čas za 8 km dolgo pot.

Balos in Elafonisi

Zadnji dan pred odhodom smo si pustili za plaže. Na poti iz Chanije smo nabrali nekaj pomaranč, nato pa se po makadamski cesti povzpeli do parkirišča, od koder nas je čudovita pešpot z razgledom vodila do naše najtežje pričakovane lagune Balos, ki se nahaja med obalo Krete in otokom Imeri Gramvousa. Sredi lagune leži otoček Tigani (pravijo mu tudi rt). Večino dneva smo izkoristili



Slika 5: Plaža Elafonisi (foto: David Kosi, 2016).

za poležavanje, namakanje in sprehajanje po plitvinah. Barve kristalno čiste vode so se prelivale od nežnih smaragdnih odtenkov do temno modre, ponekod pa je bilo najti pesek roza barve, ki je najbolj značilen za plažo Elafonisi, kamor smo se odpravili zatem.

Elafonisi ima bel pesek, ki je tik ob morju obarvan nežno rožnato. Sprva roza barva ni bila tako opazna zaradi premočne svetlobe, ko pa je sonce začelo zahajati, je barva postajala vedno bolj izrazita. Takšne barve pesek je tam nastal v glavnem zaradi drobcenih rdečih organizmov, ki rastejo na mrtvih koralnih grebenih, in delcev školjk, ki jih naplavlja na obalo. Večerne urice smo izkoristili za obisk živahne Chanije, obilno grško večerjo in pisanje kartic, naslednje jutro pa smo utrujeni, a bogatejši za marsikatero neprecenljivo izkušnjo, odleteli proti domu.

Anja Štuhec

stuhec.anja@gmail.com



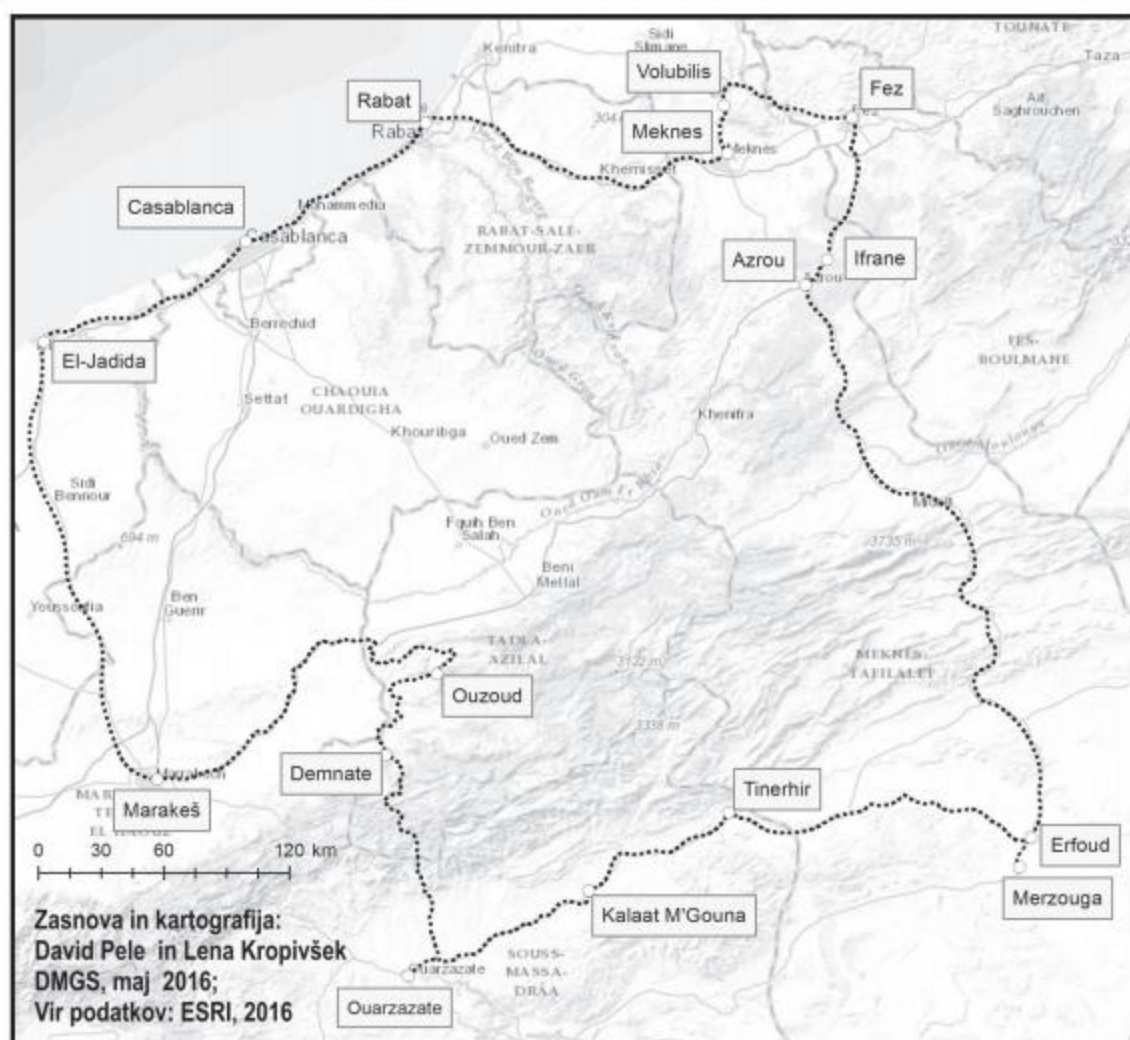
MAROKO

Kontrast tradicionalnega in modernega

Slika 1: Pogled proti medini v Fezu (foto: David Pele, 2016).

PODATKI O POTOVANJU

- Prepotovana pot:** Casablanca – Rabat – Meknes – Volubilis – Fez – Azrou – Ifrane – Erfoud – Merzouga – Tinerhir – Torga, Dades – Kalaat M'Gouna – Ouarzazate – Demnate – Ouzoud – Marakeš – El-Jadida – Casablanca.
- Stroški potovanja:** 600 evrov (prevozi, najem avta, bencin, nočitve, hrana)
- Dolžina potovanja:** 11 dni
- Čas potovanja:** februar 2016



DEŽELNA IZKAZNICA - Maroko

- Leg:** severna Afrika
- Glavno mesto:** Rabat
- Površina:** 710,850 km²
- Podnebje:** mediteransko, polpuščavsko, puščavsko
- Število prebivalcev:** 33,848,242 (2014)
- BDP:** 2687 €/preb.
- Uradni jeziki:** arabščina, berberski jezik
- Valuta:** dirham (1 dirham je vreden približno 0,1 evra)



Še ena od držav, ki ležijo ob Sredozemskem morju, je prišla na vrsto za obisk. Tja sem se odpravil skupaj z bratom. Od Maroka sem si obetal veliko in ni me razočaral. Pravzaprav je le še povečal moje navdušenje nad arabskimi državami. Vendar ta oznaka v primeru Maroka ni povsem točna.

V marsikaterem pogledu je Maroko zelo raznolika država. Relief skupaj s klimatsko raznolikostjo skrbi za različne naravne življenjske razmere. Upoštevati moramo tudi bogato in zapleteno zgodovinsko dogajanje v tem delu sveta, ki je ustvarilo preplet različnih ljudstev in njihovih kultur. Naslednji itinerar bo predstavil in osvetlil nekaj ključnih doživetij v Maroku.

Mesto za mestom

Prvih nekaj dni je bilo namenjenih raziskovanju mest. V njih živi več kot polovica maroškega prebivalstva. Praktično vsa največja mesta ležijo severno od gorovja Atlas, največja in najpomembnejša se nizajo od atlantske obale (Casablanca, Rabat, Sale) proti notranjosti (Meknes, Fez in južneje Marakeš). Ekonomsko in poslovno pomembna Casablanca turistom ne ponuja veliko. Ogleda vredna je bila mošeja Hassana II., ki je zaradi svoje velikosti in lege ob morju resnično impresivna. Vožnja do nje je bila dolga, saj je bilo potrebno nekako preživeti dolgih dvajset kilometrov v kaotičnem prometu. Medtem smo lahko dobro videli, kako revščina in bogastvo sobivata. Na eni strani razkošje varovanih sosesk in na drugi številna skromna bivališča ljudi, ki bežijo s podeželja v mesto.

Rabat, Meknes in Fez se na prvi pogled med seboj ne razlikujejo kaj dosti. Sestavni del večine večjih maroških mest so medine (stari del mesta s številnimi ozkimi ulicami), okrog katerih se je mesto širilo, in novejši deli mest, še posebej tipičen Ville Nouvelle (del mesta z evropskim videzom, ki je nastal v času francoskega protektorata). Razvoj teh mest in njihova veljava sta bila skozi zgodovino močno odvisna od vladajoče rodbine. Tako so v dobrem tisočletju vladajoče sile, ki so bile tako berberske kot tudi arabske, ves čas menjale svojo prestolnico. Posledica tega je razmeroma bogat nabor palač, nekropol, grobnic, mošej, verskih šol ipd.

V Rabatu se po naključju najprej znajdeva na ogromnem pokopališču. Precej zanimiva je njegova lokacija: le lučaj od obale, na pobočju manjše vzpetine, ki nudi lep razgled na prostran Atlantik. Kljub vetrovnemu in deževnemu vremenu nisva izpustila sprehoda do mavzoleja Mohameda V. in do kasbe (medina, obdana z obzidjem, izrazita je varovalna funkcija), ki je na eni strani odprta proti morju, na drugi pa ponuja razgled na estuarij reke Bou Regreg. Za ogrevanje pred Fezom sledi še sprehod po ozkih ulicah v medini, ki pa je, kot se izkaže že čez nekaj ur, orientacijsko povsem enostavna. V Fezu je medina neprimerljivo večja in ima tolikšno število ulic, da jih nobena karta še ni zajela vseh. A v teh slabo dostopnih, skritih prostorih se ohranjajo nekdanje tradicije in navade. Škoda se je bilo sploh ukvarjati z mislijo, kje sva, temveč je bilo treba zgolj samo slediti prepletu ulic, ki nas vodijo prek različnih četrti, ki se ločijo glede na to, s katero dejavnostjo se ukvarjajo. Seveda



Slika 2: Sipine ob sončnem zahodu (foto: David Pele, 2016).

nisva zgrešila strojarske četrti, ogled celotnega postopka izdelave usnja pa je bil, zaradi smradu in umazanije, še preveč nazoren.

Pot proti jugu

Prijetno se je bilo po nekaj dneh utesnjenih ulic peljati skozi cedrove gozdove in zasnežene planote Srednjega Atlasa. Pokrajina se v nadaljevanju hitro spreminja, predvsem pa postaja vse bolj uravnana in sušna. Poselitve praktično ni, rastje je vse skromnejše. Kmalu se pred nama odpre mogočna soteska reke Ziz, ob kateri so zgoščene palme in nekaj naselij. Monotonijo pokrajine kmalu zatem razbije akumulacijsko jezero, ki oskrbuje z elektriko prebivalce bližnjega mesta Er-Rashida. Južneje, na obrobju puščave, je precej naselij, nastalih ob obsežni oazi Tafilalt, kmalu zatem pa se asfaltirana cesta konča.

Brez dveh ergov ne bi bila maroška puščava nič posebnega. Bolj kot ne uravnana hamada, do koder nam seže pogled. Dolgo je trajalo, da sva od prvega pogleda končno le prišla do Erg Chebbija. Približno 50-kilometrski pas peščenih sipin, ki se dvigajo tudi do 150 metrov visoko, je žarel v soncu. Popoldne sva namenila pohajkovanju med sipinami, večer pa berberski glasbi. Vsekakor izkušnja, ki jo je enkrat v življenju vredno doživeti.

Pa narediva še en ovinek

Sproti sva prilagajala načrt, kam greva in kje bova spala. Vse je potekalo brez težav, časa je bilo dovolj in nasploh sva optimalno opravila s potovanjem. Ko razmišljam danes, sva preveč hitela le ob odhodu iz puščave proti Ouarzazateju. Obiskala sva, kot večina turistov, le dva najbolj znana turistična kraja: soteski Todra in Dades. Vodotoki, pritekajoči z Visokega Atlasa, so namreč na njegovi južni strani ustvarili globoke soteske. Kar še dodatno izstopa v pokrajini, pa so številne utrdbe oziroma trdnjave (kasbe, ksarji), ki so razpršene vse naokrog po pobočjih doline Dades, medtem ko so na njenem dnu rodovitne površine z nasadi figovcev, mandljevcev in palm. Takšne vedute se še kar nadaljujejo, a midva sva se vrnila v smeri proti Ouarzazateju. Številna naselja se nizajo ob reki Dades in so življenjsko odvisna od te vode. Razmeroma skromni trgi z nekaj prodajalci sadja in zelenjave je vse, kar daje utrip številnim od teh krajev. Eden od teh, Kalaat M'Gouna je bolj znan po rožni vodi, pridelane iz lokalnih vrtnic.

Mesto Ouarzazate je bilo zgrajeno v času nadvlade Francozov in ima pomembno strateško lego, a razen enega lepših kasbahov v Maroku je vse ostalo po fiziognomiji bolj evropsko. Primeren kraj za prenočitev pred nadaljevanjem poti čez Atlas. Prijetno vreme ni prav nič dajalo občutka, da naju pri prečkanju gorovja



Slika 3: Pogled po dolini Dades (foto: David Pele, 2016).



Slika 4: Eden od mnogih marketov v Marakešu (foto: David Pele, 2016).

čaka prava zima. A kljub precejšnjemu sneženju in letnim pnevmatikam sva se prebila na severno stran, le razgledi so bili okrnjeni.

Neugodno vreme je poskrbelo za spremembo načrta: namesto za Atlas sva se odločila za 150-kilometrski ovinek do slapov Ouzoud. Ob tem sva ubirala bližnjice in vijugala po maroškem podeželju. Prijeten je bil tudi postanek v manjšem, še vedno pretežno berberskem regionalnem središču Demnate. Le dobre pol ure kasneje sva prispela do slapov Ouzoud. Čeprav gre za znano turistično znamenitost, pa v času najinega obiska turistov skoraj ni bilo. Ogromno je možnosti za sprehode naokoli, ki ponujajo pogled na slapove z različnih zornih kotov.

Zaključek v rdečem mestu

Ob vse večji prometni dinamiki se je dalo slutiti, da sva vse bližje Marakešu. Vnovič sva naredila napako, saj sva, podobno kot v Fezu, rezervirala sobo preblizu centra ali bolje rečeno povsem v centru. To naju je stalo precej živcev ob prebijanju skozi mestne ulice, polne nestrpnih in hupajočih voznikov, oslov, motoristov, konjskih vpreg itd.

Marakeš ponuja veliko mestnega dogajanja, še posebej na trgu Djemaa el Fna, ki je pravo srečevališče različnih kultur, običajev, znanj, navad ... A mesto ponuja tudi dovolj velik nabor kulturno-zgodovinskih znamenitosti, kjer sva srečala veliko turistov. Če Fez deluje bolj umirjeno in avtentično, ima Marakeš zame nekaj drugih prednosti. Je bolj odprtega značaja, z vmesnimi večjimi in manjšimi trgi, ulice medine so še bolj barvite in manj zapletene. Ob mošaji Koutoubia mesto zadiha, glavne avenije iz starega in novega dela vodijo proti njenemu 70-metrskemu minaretu. Sprehod po ulicah, obogatenih z najrazličnejšimi artikli lokalnih prodajalcev, skozi obrtniški mellah (judovska četrt) in številne tržnice pa je tisto največ, kar lahko izvemo o utripu in življenju v Marakešu.

Maroko je vreden obiska zaradi vseh bolj ali manj klasičnih turističnih znamenitosti, a razširjen geografski pogled razkriva tudi težave in izzive te države. Ta se hitro razvija in moj razmislek je usmerjen predvsem na: ogromne razlike med življenjem v mestih in na podeželju, zagotavljanje pitne vode, veliko odvisnost od kmetijske proizvodnje, stopnjo okoljske ozaveščenosti, pogoje za izobraževanje in še bi lahko naštevali.

David Pele

david.pele@hotmail.com

DR. ALJAŽ PLEVNIK

Dr. Aljaž Plevnik je geograf, ki dela na Urbanističnem inštitutu. Njegovo področje proučevanja je trajnostna mobilnost v mestih.



Vir: 2.

Slovenija ima značilno tranzitno lego, k čemur v največji meri pripomore cestni in železniški prometni križ V. in X. panevropskega koridorja. Kakšno je vaše mnenje o koriščenju takšne strateške lege? Kaj so slabosti in kaj prednosti tovrstne lege? Kaj bi se pri koriščenju lege še dalo izboljšati?

Prometni križ V. in X. panevropskega koridorja je vedno dvorezen meč. Tako kot ga sedaj doživljamo, je bolj breme kot prednost. Cestnega tranzita se države okoli nas v veliki meri izogibajo, kar pripelje do velike količine obremenitev in stroškov. Hkrati imamo potencial, ki ima sicer tudi negativno plat, ampak manjšo. To je železniški promet, pri katerem zamujamo za trendi okolice, ki izpostavlja hitrejša in zmogljivejša koridorja. Torej nimamo pravega pristopa in sistem zanemarjamo že desetletja.

Prometni križ je zagotovo prednost, ki je trenutno ne izkoriščamo in zato bolj predstavlja pritisk kot pa korist.

V okviru V. in X. prometnega koridorja je v ospredje postavljen cestni promet, železniški pa stagnira. Pri železniškem prometu pa ima tovorni promet prednost pred potniškim. Kaj so vzroki za to?

Vzrok je v tem, da je železniški promet izginil iz radarja predvsem prometnih, pa tudi prostorskih načrtovalcev. Železniški promet je bil vedno zapostavljen in se ni razvijal vzporedno z rastjo avtomobilskega prometa. Tudi tisti, ki se ukvarjamo s tem področjem, smo se osredotočali bolj na cestni promet, zato je javni potniški promet izgubil pomen. Prav tako je zapostavljen na

področju politike. Namenjen je predvsem tistim, ki so ga primorani uporabljati zaradi socialnih ali ekonomskih problemov in nimajo druge izbire. Tako tirni kot cestni javni promet ne predstavljata konkurenčne alternative osebnemu avtomobilu. Prav tako za prihodnje ne kaže nič bolje. Ko se govori o modernizaciji železnice, se debata vedno zreducira na tovorni železniški promet. Že v osnovi ne razmišljamo, da bi lahko na obalo mogoče prišli hitreje z vlakom kot avtomobilom, če bi železnico posodobili na raven 21. stoletja, kar bi definitivno konkuriralo osebnemu avtomobilu.

Ali smo pri omenjeni modernizaciji zaradi majhnosti države bolj omejeni?

Ko pogledamo razvitejše države, ki so vlagale v železniški sistem, lahko vidimo, da težava ni v velikosti države in poselitvi. Razpršena poselitev je v veliki meri ravno posledica tega, da se ni vlagalo v koncentriranje javnih prometnih povezav. Ko pogledamo Slovenijo kot celoto, vidimo, da se poselitev koncentrira v kotlinah in zaledju velikih mest, deli podeželja pa se praznijo. Če bi v zadnjih desetletjih načrtovali privlačne in zmogljivejše prometne osi, bi se okoli njih poselitev zgostila in danes ne bi imeli težave z odseljivanjem s podeželja.

S katerimi ukrepi bi bil možen prehod z avtomobilskega prometa na javni promet? Bi Slovenci kot avtomobilski narod mentalno hitro preklopili in se preusmerili na javni promet?

Prehod z avtomobiliziranega prometa ni toliko stvar kulture kot ponudbe in nacionalnega interesa. Če potuješ dvakrat dlje za isto pot in je frekvenca povezav redka, potem se vsakdo raje odloči za avto. Ampak povpraševanje je vedno prisotno. Če žesamo v službenem času potuješ, in ne voziš, to predstavlja pridobljen čas in energijo. Dnevni migraciji, pri katerih se ljudje dnevno vozijo med regijami 100 in več km, je veliko. Če bi sistem funkcioniral, bi bilo tudi povpraševanje večje. Torej odločitev za uporabo javnega prometa ni stvar kulture, ampak racionalnega odločanja posameznika. Ali se boš vozil in vsak dan trpel v avtu ali te bo nekdo drug peljal z vlakom ali avtobusom in boš ta čas koristno porabil. Seveda pa je dejstvo, da velikega preskoka nazaj na uporabo javnega prometa ne bo, kar dokazujejo prakse iz držav, kjer so v ta namen vložili veliko, vendar ni bilo množičnega odziva.

Vsekakor pa dober javni prevoz kaže dober civilizacijski standard. Vsi se staramo in v nekem obdobju ne bomo več sposobni voziti, prav tako imamo v družbi delež mladih, ki zaradi različnih razlogov niso sposobni ali ne smejo voziti.ocene kažejo, da si skoraj polovica prebivalstva ne more privoščiti avtomobila zaradi socialnih ali ekonomskih razlogov ali do njega nima dostopa. In da imamo za ta delež ljudi dobro mobilnost, moramo imeti dobro urejen javni promet. Če ne vlagamo v javni promet, zanemarjamo mobilnost velikega dela prebivalstva, kar lahko predstavlja nekakšen kazalec stopnje razvitosti države.

Ljubljana je v zadnjem času naredila velik napredek na področju javnega prometa (končna postajališča P + R, Bikelj ...). Ali je namen nadaljevati v enaki smeri ali obstajajo tudi druge smernice? Kako bi mogoče mestni javni promet še izboljšali?

Res je, dosežen je bil velik napredek, ampak po zadnjih podatkih je delež uporabnikov javnega prometa v Ljubljani v zadnjih dveh letih upadel. Seveda obstajajo tudi še neizkoriščeni potenciali. Položaj lahko primerjamo z izkušnjami mest, ki jim je v zadnjem obdobju uspelo pridobiti potnike za javni promet. Glede na predlog Prometne strategije za Ljubljano je treba javni mestni promet poenostaviti. Uporabniki imajo zelo slabo mentalno sliko mreže javnega prometa. Avtobusne proge imajo podvariante (a, b ...), tudi število prog je krepko čez dvajset in veliko vijugajo. Španska mesta so glavne prometne koridorje močno poenostavila, kar pomeni, da so zmogljivejši, hitrejši, točni, avtobusi stojijo na ločenih pasovih zaradi večje preglednosti in potniki vstopajo skozi vsa vrata. Zaradi izredne pospešitve je frekvenca takšna, da ni treba gledati na vozne rede, saj veš, da ni velikih časovnih razmikov med prihodi avtobusov istih prog.

Težimo k metrojskemu stilu, pri katerem bi imel vsak krak svojo barvo, tako da bi potnik vedel, kam gre in kje prestopa. Vozni redi bi morali biti usklajeni do te mere, da bi avtobus potnike na točkah prestopa dejansko počakal. Manjka tudi dobra prestopna točka. Nimamo namreč točke, kjer bi se večina avtobusov fizično združila. Približka temu sta postajališči Bavarski dvor in Pošta, vendar zaradi daljinske postavitve potnik nima pregleda, kje stoji njegov avtobus. Dobre prestopne točke so takšne, kjer se ve, kje te čaka avtobus za določeno smer. Torej je potenciala še veliko. Vseeno pa je Ljubljana na področju javnega prometa že veliko naredila, na primer ločen prometni pas za avtobuse, s čimer že simbolično veliko pove, da je namenila prostor avtobusom. Velik preskok so predstavljali tudi kartica Urbana, spremljanje realnega časa prihodov avtobusov, modernizacija voznega parka.

Kakšni so vzroki za upad uporabe javnega prometa?

V prvi vrsti bi moral biti javni promet bolj konkurenčen. To pomeni, da bi morali izboljšati celotno logiko javne mreže. Med vzroki za upad potnikov je tudi urejanje Slovenske ceste, saj se je ponudba avtobusov vsaj v eni smeri zelo poslabšala. Vsi, ki prihajajo z juga in odhajajo proti severu, imajo obvoze, kjer so ob konicah zastoji ter se čaka in vijuga. Dolgoročno gledano pa je to tudi pozitiven dejavnik, s tem ko bo urejena Slovenska cesta, se bosta verjetno povečali tudi privlačnost in uporaba javnega prometa. Povečuje se delež kolesarjev in sigurno gre del tudi na račun javnega prevoza.

V Ljubljani je relativno veliko kolesarjev, vendar je kolesarstvo kot eden izmed prometnih sistemov zapostavljeno s strani drugih prometnih deležnikov. Kaj bi se lahko na tem področju naredilo, da bi kolesarstvo pridobilo veljavo?

Podobno kot pri javnem prometu so bile tudi pri kolesarstvu izboljšave. Med glavne se uvršča zapora mestnega središča, ki je tudi za kolesarje veliko doprinesla, zlasti umirjen promet brez avtomobilov. Seveda ima tudi kolesarstvo v prihodnje še velik potencial. V prvi vrsti je treba bistveno izboljšati kolesarsko mrežo. Torej, mrežo je treba nasploh povezati, jo narediti varno, v križiščih, kjer je smiselno in potrebno, kolesarjem dati prednost, vsi uvozi za kolesarje morajo biti varni, skratka treba je vlagati v celostno ureditve kolesarske mreže. Ta vložek pa ni velik. Študije kažejo, da ima mesto največjo korist, če vlaga v kolesarjenje, ker za najmanjši strošek pridobi največ, od zdravja do dolgoročnega obvladanja prometa. Ko je infrastruktura enkrat narejena, voznega parka ni več težko vzdrževati. V tem je največji potencial, da ljudi odvrnemo od drugih načinov prevoza. Če pogledamo druga mesta, vidimo, da so ta v relativno kratkem času dosegla, da je bila kar tretjina poti opravljena s kolesom. V Ljubljani je v kolesarskem prometu trenutno med 10 in 15 % udeležencev. Ta delež bi lahko hitro podvojili, če bi se po celotni regiji s tem začeli res intenzivno ukvarjati. Ampak stanje je odvisno tudi od oblasti in trenutni župan Ljubljane ni pretirano naklonjen kolesarjenju, zato v tem ne vidi potenciala.

V centru, kjer je prostor zaprt za motorni promet, vseeno prihaja do konfliktov med različnimi načini mobilnosti, predvsem kolesarji in pešci. Kaj bi se tu dalo storiti?

Podatki kažejo, da število obiskovalcev raste za 10 % letno. Tako postajajo nekatere ulice že preobremenjene in pride do konfliktov. Ampak to je rešljivo. Opcija je, da se nekaj ulic, kjer je gostota že presežena, zapre in spodbudi kolesarje, da sestopijo. Hkrati pa se morajo urediti jasni obvozi, kjer se kolesarji lahko vozijo.

Še vedno je opazno pomanjkanje postajališč za kolesa ...

Tudi tu se je stanje izboljšalo. Vsaka preureditev ulice ali trga vključuje tudi postajališča za kolesa, tako se tudi to izboljšuje. Ampak izven centra mesta je treba še vedno ogromno narediti na kolesarski mreži. Kriterij varnosti je sigurno varno počutje družin z otroki, ko kolesarijo. Med dobrimi praksami v Ljubljani je Celovška cesta, medtem ko je Dunajska cesta eno izmed bolj nevarnih območij za kolesarje. Precej hitro bi lahko tudi ostale prometnice postopoma preuredili v kolesarjem prijaznejše.

Na čem se trenutno bolj dela, na avtobusnem prometu ali na kolesarstvu?

Na obeh področjih se dogaja. Glede investicij se sigurno več dela na javnem prometu, vsaj kar se voznega parka tiče. Ampak upam, da bo tudi kolesarstvo prišlo na dnevni red.

Tanja Hrastar

tanja.hrastar@gmail.com

Saša Karlovčec

sasa.karlovcec@gmail.com



Vir: 1.

VIRI IN LITERATURA:

1. Vukelič, L., Hočevnar, U., Tavčar, B., 2016. Avtomobili brez emisij ali brez avtomobilov sploh. URL: <http://www.delo.si/novice/okolje/avtomobili-brez-emisij-ali-brez-avtomobilov-sploh.html> (Citirano 15. 6. 2016).
2. Za javni potniški promet prihodnosti. Avto-info. 2013. URL: http://www.avto.info/Obvestila/Kampanja_Prednost_za_vse-339_idej_za_boljsi_javni_potniski_promet/ (Citirano 10. 5. 2016).

GEOKVIZ

Slike prikazujejo različne mezoregije v Sloveniji po sonaravni regionalizaciji. Ob vsaki sliki obkroži pravilno rešitev.



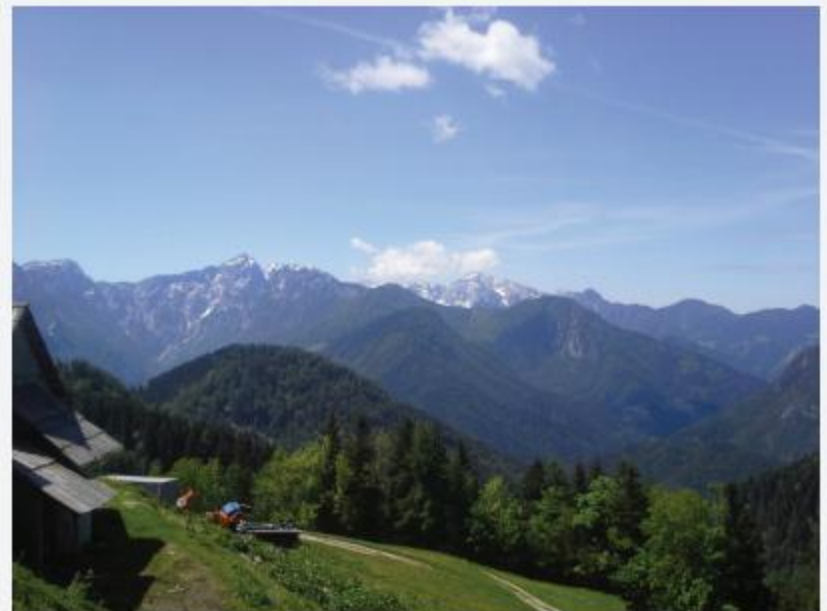
- a) Kraško-Brkinska
- b) Notranjska
- c) Kočevsko-Ribniška
- d) Idrijsko-Cerkljanska
- e) Slovenska Istra



- a) Dravinjska
- b) Goriška
- c) Spodnje Podravje
- d) Slovenska Istra (Koprsko Primorje)
- e) Prlekija



- a) Notranjska
- b) Ljubljanska
- c) Belokranjska
- d) Kraško-Brkinska
- e) Kočevsko-Ribniška



- a) Zgornja Gorenjska
- b) Kamniško-Domžalska
- c) Zgornjesavinjska-Šaleška
- d) Koroška

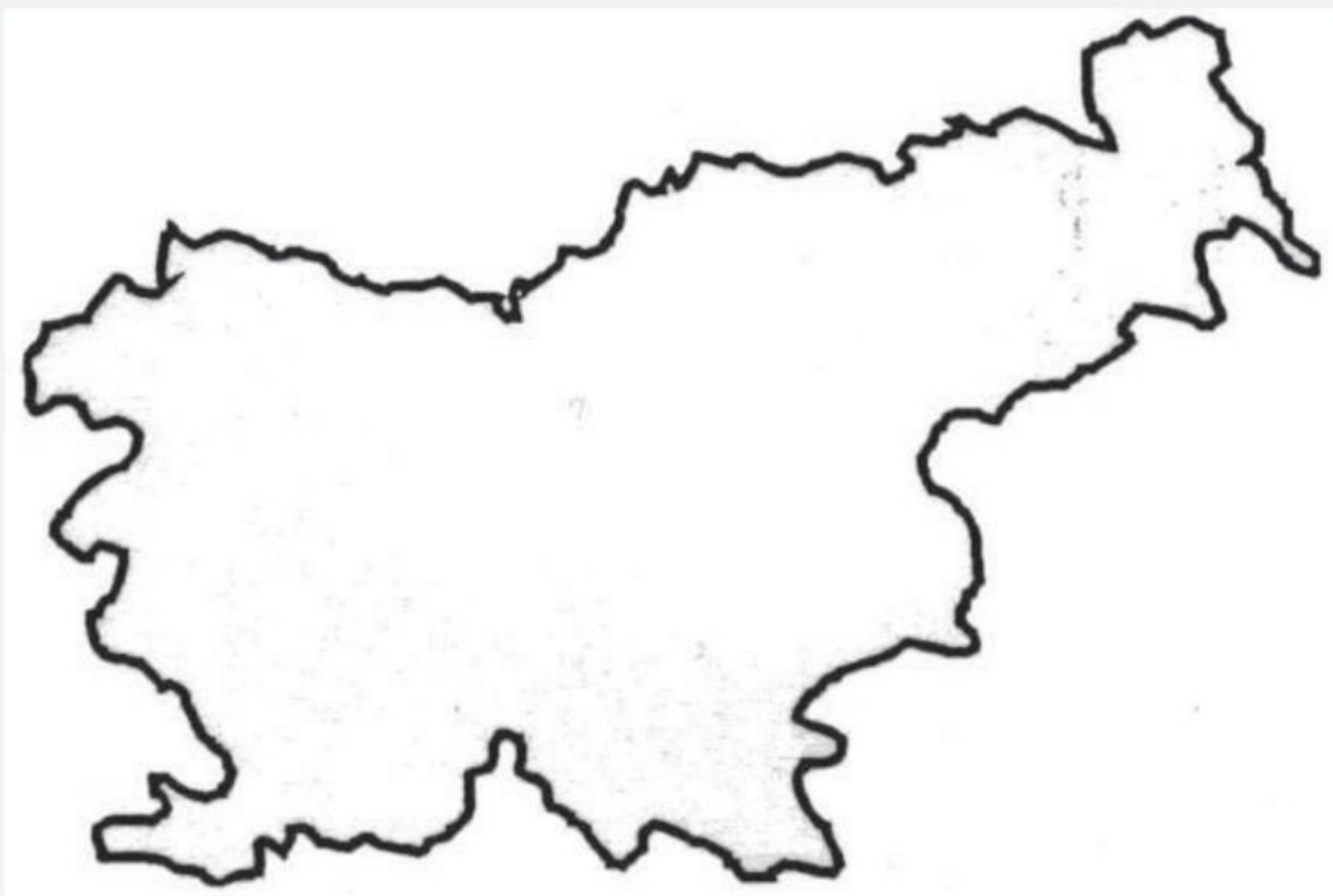


- a) Prlekija
- b) Mariborska (Srednje Podravje)
- c) Slovenska Istra (Koprsko Primorje)
- d) Posotelje



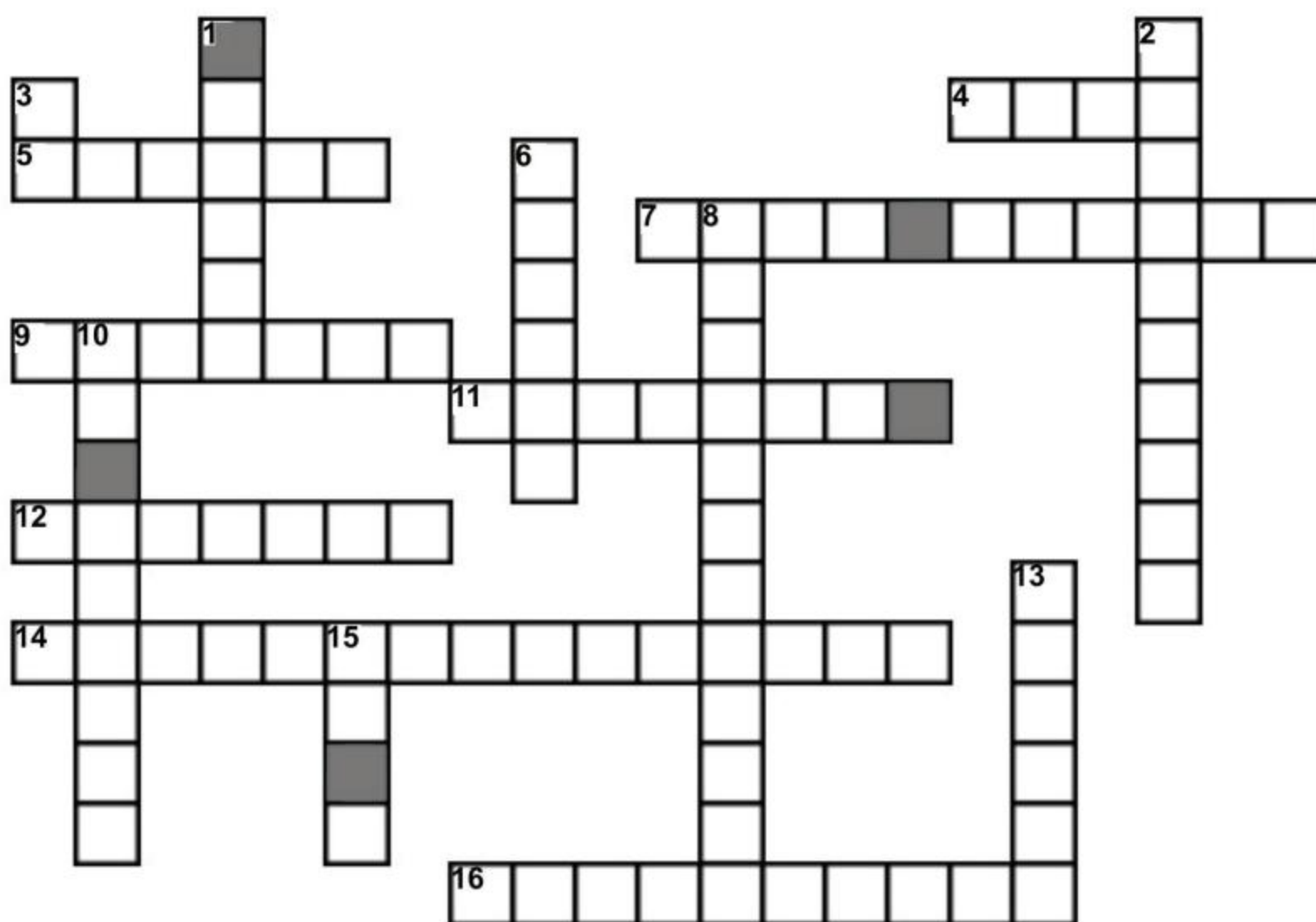
- a) Ljubljanska
- b) Srednja Gorenjska
- c) Prekmurje
- d) Kamniško-Domžalska
- e) Celjska

Na zemljevidu s številkami slik označi pokrajine, zraven zapiši pravilno črko ponujenega odgovora ter rešitev pošlji do 30. 7. 2016 na elektronski naslov geomix.dmgs@gmail.com. Med vsemi pravilnimi rešitvami bomo izžrebali nagrajenca, ki bo prejel društveno majico.



Avtorica fotografij in besedila: Kaja Jagodnik

GEOKRIŽANKA

**VODORAVNO:**

- 4** EGEA entiteta, ki je letos organizirala kongres WRC 2016
- 5** Fizično premikanje v prostoru
- 7** V kateri državi lahko letos surfaš ceneje z DMGS-jem
- 9** Skupina oseb, ki je isti dogodek (rojstvo, poroko ...) doživela istega leta
- 11** Glavno mesto Finske
- 12** Angleški izraz za hudournik
- 14** Sposobnost sistema, da se adaptira na spremembe
- 16** Dejavnost (oziroma skupina dejavnosti), ki se odvija v prostem času

NAVPIČNO:

- 1** Glavno mesto Malija
- 2** Težnja v zemeljski skorji po ohranitvi stanja skorajšnjega ravnovesja
- 3** Dušan Plut
- 6** Nemško-ruski klimatolog, utemeljitelj klimatske klasifikacije
- 8** Eden izmed pedogenetskih procesov
- 10** Najkrajša pot med dvema točkama na sferi, ki seka vse meridiane pod različnim kotom
- 13** Glavno mesto Filipinov
- 15** Geodetska uprava Republike Slovenije

Zberi črke iz pobarvanih okenc, jih smiselno poveži in dobil boš rešitev križanke (namig: surfaj ceneje z DMGS-jem in ...). Rešitev križanke pošlji na geomix.dmg@gmail.com do 30. 7. 2016 ter zraven zapiši svoje podatke. Izmed vseh prejetih pravih rešitev, bomo izžrebali srečneže, ki bodo prejeli nagrade:

1. nagrada: dodatnih 5 % popusta na surfanje v Surf kampu ali Surf hiši + EGEA pokrivalo za
2. kolesarski sedež
3. nagrada: dodatnih 3 % popusta na surfanje v Surf kampu ali Surf hiši + EGEA magnetek
4. nagrada: 2 x EGEA nalepka

Avtorica: Lena Kropivšek.

Navodila za pisanje člankov in GEOmix v digitalni obliki
lahko najdete na spletnem naslovu

<http://geomix-dmgs.weebly.com>

Sponzorji GEOmix-a in DMGS



DARS



DMGS vabi na
20. GEOGRAFSKI
RAZISKOVALNI
TABOR

9. - 17. julij 2016 v osrčju Prlekije
"trk tradicije in inovativnosti"



PRIJAVE ZBIRAMO NA:
geografskitabor2016@gmail.com

PosterMyWall.com

SURFAJ CENEJE Z DMGS - JEM

SURFAJ CENEJE Z DMGS - JEM IN TRIBUJEM

CLANI 10 %

NECLANI 5 %

KJE?

PORTUGALSKA SURF HOUSE
PORTUGALSKA SURF CAMP

KAKO?

KODO ZA POPUST DOBIS PRI LENI KROPIVSEK
EMAIL: LENAKROPIVSEK@GMAIL.COM
VEC INFO NA: WWW.TRIBU.SI



Fotografije s fotonatečaja

MOBILNOST

