



# Usmeritve za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih

LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007)



Prostor za dodatni logotip



Prostor za dodatni logotip



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO

Prostor za dodatni logotip



ZRC SAZU

Prostor za dodatni logotip

## **Usmeritve za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih**

Akcija C3.1 (Integriranje javnega potniškega prometa)

**Avtorji:** dr. Maruša Goluža, dr. Matej Gabrovec, dr. Aleš Smrekar, dr. Jernej Tiran, dr. Primož Pipan, dr. Rok Ciglič, dr. Mauro Hrvatin, dr. Matjaž Geršič

**Urednika:** dr. Maruša Goluža, dr. Matej Gabrovec

Ljubljana, 17. februar 2024

LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007) je integralni projekt, sofinanciran s sredstvi evropskega programa LIFE, sredstvi Sklada za podnebne spremembe in sredstvi partnerjev projekta.

Za več informacij obiščite [www.care4climate.si](http://www.care4climate.si).

Vsak partner v projektu LIFE IP CARE4CLIMATE je odgovoren za strokovnost vsebin in sporočila v dokumentih in stališčih, ki jih pripravi oziroma izrazi v okviru navedenega projekta.

ISSN 2712-567X

# Usmeritve za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih

Zavarovana območja so vse bolj obiskana, zato se spoprijemajo s povečano prometno obremenitvijo. Zaradi tega so na eni strani vse bolj ogrožene naravne vrednote, po drugi strani pa tudi upada kakovost doživljanja narave. Negativne učinke prometa lahko zmanjšamo z vzpostavitvijo trajnostne mobilnosti. V teh usmeritvah je najprej postavljen teoretski okvir, nato pa so predstavljeni glavni izzivi na področju upravljanja prometa, s katerimi se spoprijemajo zavarovana območja v Sloveniji, ter dobre prakse iz Slovenije in tujine. Osrednje poglavje so usmeritve za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih v Sloveniji, v katerih najprej predstavimo ključna izhodišča, nato pa usmeritve v dveh tematskih sklopih: trajnostno dostopanje do zavarovanih območij in trajnostna mobilnost na zavarovanih območjih. Dokument je okvirnonačrtni oziroma konceptualni in praktični okvir, ki je lahko upravljavcem in ključnim deležnikom v pomoč pri nadaljnjih prizadevanjih za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti.

## Guidelines for sustainable mobility in protected areas

This document is a proposal for guidelines for sustainable mobility in protected areas. Although the focus of the guidelines is on protected areas in Slovenia, we are also looking for examples and good practices abroad. It first provides the theoretical framework and then presents the main challenges in the field of transport management faced by protected areas in Slovenia and good practices from Slovenia and abroad. The central chapter is the Guidelines for sustainable mobility in protected areas in Slovenia, which first presents the main starting points and then the guidelines in two thematic sections: sustainable access to protected areas and sustainable mobility within protected areas. The document provides a conceptual and practical framework that can help managers and key stakeholders in their further efforts to establish sustainable mobility in protected areas.

# Vsebina

<b>Vsebina</b> .....	<b>4</b>
<b>Kazalo preglednic in slik</b> .....	<b>5</b>
<b>Seznam kratic</b> .....	<b>6</b>
<b>1 Uvod</b> .....	<b>7</b>
<b>2 Opredelitev zavarovanih območij v Sloveniji</b> .....	<b>9</b>
<b>3 Izzivi, ukrepi in načrti zavarovanih območij na področju upravljanja prometa v Sloveniji</b> .....	<b>12</b>
3.1 Metode dela .....	12
3.2 Rezultati .....	12
<b>4 Kritičen pregled izbranih domačih in tujih dobrih praks trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih</b> .....	<b>20</b>
4.1 Naravni park Adamello Brenta, Italija .....	20
4.2 Narodni park Visoke Ture, Avstrija .....	21
4.3 Gorniške vasi, Slovenija .....	22
4.4 Triglavski narodni park, Slovenija .....	25
<b>5 Usmeritve za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih</b> .....	<b>28</b>
5.1 Teoretska izhodišča .....	28
5.2 Usmeritve za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti pri dostopanju do zavarovanih območij .....	29
5.3 Usmeritve za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti znotraj zavarovanih območij .....	32
<b>6 Sklep</b> .....	<b>36</b>
<b>7 Viri in literatura</b> .....	<b>37</b>
<b>8 Priloga: Spletni vprašalnik za zavarovana območja</b> .....	<b>40</b>

## Kazalo preglednic in slik

Preglednica 1: Rezultati pregleda obstoječih načrtov upravljanja (črna barva) in anketnih odgovorov (zelena barva). .....	14
Slika 1: Zemljevid Slovenije z narodnim, regijskimi in krajinskimi parki .....	11
Slika 3: Narodni park Visoke Ture v Avstriji spodbuja obiskovalce k prihodu na destinacijo z javnim prevozom. ....	22
Slika 4: Mreža gorniških vasi v Alpah .....	25
Slika 5: Spletna aplikacija za prikaz voznih redov v Julijskih Alpah .....	26

## Seznam kratic

kratica/simbol	beseda ali besedna zveza	slovenski prevod
IUCN	International Union for Conservation of Nature	Svetovna zveza za varstvo narave
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization	Organizacija Združenih narodov za izobraževanje, znanost in kulturo
ZON	/	Zakon o ohranjanju narave
LPP	/	Ljubljanski potniški promet

# 1 Uvod

Turizem je ena najpomembnejših gospodarskih panog številnih držav, tudi Slovenije. Ustvarja namreč delovna mesta in prinaša koristi tako obiskovalcem – turistom kot tudi lokalnim skupnostim.<sup>1</sup> Poleg tega vpliva na razvoj drugih gospodarskih panog ter povečuje kakovost infrastrukture in ponudbe storitev.<sup>2</sup> V Sloveniji turizem k slovenskemu bruto domačemu proizvodu prispeva okrog deset odstotkov. Osemdeset odstotkov turizma v Sloveniji obsegajo pristočasne aktivnosti, le dvajset odstotkov turizma pa je poslovnega.<sup>3</sup> Med najbolj priljubljenimi pristočasnimi aktivnostmi sta gibanje v naravi in obisk naravnih znamenitosti. Zavarovana območja so s tega vidika izjemno privlačna okolja tako za domače kot tuje obiskovalce, saj nudijo edinstvena doživetja, sprostitve in možnosti rekreacije v naravi. Naraščanje turizma zavarovanim območjem prinaša številne izzive, povezane s prometom. Povečanje obiska med drugim pomeni povečan obseg prometa, predvsem osebnega. Ta prinaša težave s prometnimi zastoji, onesnaževanje zraka, hrup in številne druge posledice, ki neposredno obremenjujejo okolje ter sprožajo nezadovoljstvo med obiskovalci in prebivalci. Predvsem mirujoči promet je prostorsko zelo potraten, parkirišča zasedajo dragoceni prostor v zavarovanih območjih ali tik ob njih. Upravitelji zavarovanih območij po vsem svetu zato vse pogosteje sprejemajo različne ukrepe za omejevanje uporabe osebnih vozil in spodbujajo postopen prehod na alternativne, bolj trajnostne oblike mobilnosti. S tem želijo zmanjšati negativne vplive prometa na okolje ter hkrati ohraniti ustrezno raven mobilnosti in kakovosti življenja lokalnih skupnosti na teh območjih. Tudi cilj projekta LIFE IP CARE4CLIMATE je zmanjšati emisije toplogrednih plinov iz prometa in sočasno razvijati trajnostne oblike mobilnosti, znotraj tega pa povečati delež poti, opravljenih z javnim prevozom, tudi pri obiskovanju zavarovanih območij.

Na območju Slovenije že potekajo nekateri projekti, ki prispevajo k zmanjšanju uporabe osebnih avtomobilov pri obiskovanju območij, ki so edinstvena zaradi izjemnih naravnih danosti. Eden takih je projekt Evropske unije »Alpski biseri« (*ang. Alpine Pearls*<sup>4</sup>), ki obiskovalce nagovarja k preživljanju oddiha brez uporabe osebnega avtomobila. Projekt je povezal 29 občin v šestih alpskih državah: Avstriji, Franciji, Nemčiji, Italiji, Sloveniji in Švici. Slovenski občini, ki sodelujeta v projektu, sta Bled in Bohinj. Izkušnje projekta Alpski biseri dokazujejo, da uporaba alternativnih prevoznih sredstev upraviteljem območij olajša nadzor nad tokovi obiskovalcev, s tem pa tudi varovanje naravnih virov. V Sloveniji še nimamo celovitega pregleda nad upravljanjem in izvajanjem trajnostnih prometnih sistemov na zavarovanih območjih.

V pričujočih usmeritvah za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih najprej predstavimo vrste in obseg zavarovanih območij v Sloveniji. V nadaljevanju so opisani glavni izzivi, s katerimi se zdaj spoprijemajo zavarovana območja na področju upravljanja prometa. Pregled izzivov in uspešnih ukrepov, ki se že izvajajo v posameznih zavarovanih območjih, smo pridobili s spletno anketo, namenjeno upraviteljem in tamkajšnjim občinam.

<sup>1</sup> Coccossis, H. 2008: Cultural heritage, local resources and sustainable tourism. *International Journal of Services Technology and Management* 10-1.

<sup>2</sup> Lozano-Oyola, M., Blancas, F. J., González, M., Caballero, R. 2012: Sustainable tourism indicators as planning tools in cultural destinations. *Ecological Indicators* 18. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2012.01.014>.

<sup>3</sup> World Travel Tourism Council 2023: Slovenia. 2023 Annual Research: Key Highlights.

<sup>4</sup> Alpski biseri, 2023.

Sledi kritičen pregled dobrih praks reševanja prometnih izzivov na zavarovanih območjih iz Slovenije in tujine, ki so lahko navdih za prihodnje ukrepe. Osrednji del dokumenta so usmeritve za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti, namenjene upravljavcem in drugim deležnikom na zavarovanih območjih. S tem želimo podpreti zavarovana območja pri načrtovanju in upravljanju prometa ter jim tako olajšati pripravo načrtov za ukrepanje. Zavedamo se, da je turizem pomemben dejavnik razvoja zavarovanih območij, zato je pomembno, da je promet, ki ga ustvarja turistični obisk, trajnosten. Predlagamo dva sklopa ukrepov: ukrepe, vezane na dostopanje do zavarovanih območij, in ukrepe, vezane na mobilnost znotraj zavarovanih območij. Z obema sklopoma ukrepov želimo prispevati k omejevanju osebne motorne prometa ter s tem k cilju zmanjševanja emisij toplogrednih plinov, ki jih povzročata promet. Poleg zmanjševanja emisij toplogrednih plinov ima omejevanje osebne motorne prometa lahko tudi druge pozitivne učinke na okolje in družbo. To so na primer večja kakovost življenja lokalnih skupnosti, ki živijo neposredno ob ali na zavarovanih območjih, in učinkovitejše varovanje habitatov.



## 2 Opredelitev zavarovanih območij v Sloveniji

Zavarovana območja so najpomembnejši instrument okoljske politike. Če jih ustrezno upravljamo, so lahko velika dodana vrednost za lokalne skupnosti, regije in države.<sup>5</sup> Zavarovano območje je geografsko opredeljen prostor, ki ga upravljamo in s pomočjo pravnih ali drugih veljavnih ukrepov. To so območja, na katerih želimo dolgoročno ohranjati naravo in njene ekosistemske storitve. Zavarovana območja niso namenjena le ohranjanju naravnih, temveč tudi kulturnih vrednot. Namen varovanja je zato med drugim tudi ohranjanje kakovostnega življenjskega okolja za lokalne skupnosti in splošna podpora trajnostnemu razvoju.<sup>6</sup> Ustanavljanje zavarovanih območij je eden najpomembnejših in najstarejših mehanizmov ohranjanja rastlinskih in živalskih vrst ter njihovih habitatov. Prvo zavarovanje obsežnejšega naravnega območja je bil nacionalni park Yellowstone, ki so ga Združene države Amerike zavarovale že leta 1872. Zavarovanje Yellowstona je bila prelomnica in začetek sodobnega pojmovanja zavarovanja naravnih območij, pri katerih je bil prepoznan izjemen pomen ohranjanja narave za prihodnje generacije. Tudi v Sloveniji ima varovanje narave že zelo dolgo tradicijo. Leta 1892 smo dobili prvi gozdnogospodarski načrt, ki je vseboval tudi prvine varstva narave. Z opombo »naj tu ostane pragozd« je Leopold Hufnagl, avtor gozdnogospodarskega načrta, med prvimi na svetu izločil pragozd iz gospodarske rabe.<sup>7</sup> Prvi naravovarstveni program na Slovenskem je bil zasnovan leta 1920, kmalu za tem, leta 1924, pa je bilo vzpostavljeno zavarovano območje (Alpski varstveni park) v Dolini Triglavskih jezer. Ker v tistem času še nismo imeli ustrezne naravovarstvene zakonodaje, je bilo območje zavarovano na podlagi dogovora med lastnikom zemljišč – Kranjskim verskim zakladom – in Muzejskim društvom za Slovenijo. Zakupno pogodbo so podpisali štirje deležniki, Direkcija za varstvo šum, ki je upravljala zemljišče Kranjskega verskega zaklada, Muzejsko društvo za Slovenijo, Odsek za varstvo prirode in Slovensko planinsko društvo. Direkcija za šume si je pridržala neomejene pravice do lova, odpovedala pa se je vsakršnemu izkoriščanju. Slovensko planinsko društvo se je zavezalo, da bo prepovedalo turistom vsakršno poškodovanje favne in flore na območju Triglavskih jezer. Zaveza Odseka za varstvo prirode je bila, da bo oskrboval in varoval naravni varstveni park. Z dogovorom je bil vzpostavljen režim ravnanja na območju Doline Triglavskih jezer, kjer so bile prepovedane vse dejavnosti razen lova in turističnega obiska. Prva objava imena »Triglavski narodni park« je v članku Frana Jesenka iz leta 1926.<sup>8</sup>

Svetovna zveza za varstvo narave (IUCN) si prizadeva zagotavljati trajnostno rabo naravnih virov, hkrati pa spodbuja in podpira družbe pri varovanju celovitosti in raznolikosti narave.<sup>9</sup>

<sup>5</sup> Buongiorno, A., Intini, M. 2021: Sustainable tourism and mobility development in natural protected areas: Evidence from Apulia. Land Use Policy 101. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2020.105220>.

<sup>6</sup> <https://www.iucn.org/our-work/topic/effective-protected-areas>

<sup>7</sup> Pachschoell, A. 2011: Leopold Hufnagl (1857-1942): Ein ökologischer Vordenker. Unsere Heimat 82-1.

<sup>8</sup> Zorn, M., Smrekar, A., Skoberne, P., Šmuc, A., Brancelj, A., Dakskobler, I., Poljanec, A. et al. 2015: Dolina triglavskih jezer. Geografija Slovenije 32. Ljubljana.

<sup>9</sup> Smrekar, A., Polajnar Horvat, K., Ribeiro, D. 2023: Institucionalni okvir ohranjanja narave v Sloveniji. Geografija v šoli 31-2,3.



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO



ZRC SAZU

Slovenija je članica IUCN-ja od leta 1993.<sup>10</sup> Za kategorizacijo zavarovanih območij v Sloveniji zato uporabljamo mednarodno priznane kategorije IUCN, ki opredeljuje šest kategorij zavarovanih območij glede na to, kakšni so cilji in nameni varovanja. Te kategorije so določene v razponu od »območij trajnostne rabe naravnih virov« do »strogih naravnih rezervatov«.

V Sloveniji Zakon o ohranjanju narave (2004; v nadaljnjem besedilu: ZON)<sup>11</sup> predvideva širša in ožja zavarovana območja. Med širša zavarovana območja uvršča narodne, regijske in krajinske parke. Vse te je zavarovala država, katera od občin ali pa so to uredili v medsebojnem sodelovanju. V parkih veljajo posebni varstveni režimi. Najpomembnejša naloga parkov je varovanje živalskih in rastlinskih vrst, habitatnih tipov, naravnih vrednot in pokrajine. Upravljalci parkov urejajo tudi obisk in skrbijo za ozaveščanje javnosti.<sup>12</sup> Narodni in regijski parki naj bi imeli izdelan načrt upravljanja. Med ožja zavarovana območja uvrščamo naravne spomenike, naravne rezervate in stroge naravne rezervate.<sup>13</sup> Zavarovana območja s pripadajočimi vplivnimi območji so sestavni del državnih in občinskih prostorskih načrtov.

Triglavski narodni park je edini narodni park v Sloveniji in obsega 840 kvadratnih kilometrov, kar je štiri odstotke celotnega ozemlja države. Spada med najstarejše evropske parke, saj je bil prvi režim varovanja vzpostavljen že leta 1824 z ustanovitvijo Alpskega varstvenega parka na območju Doline Triglavskih jezer. Leta 1981 je bil z zakonom ustanovljen Triglavski narodni park, nazadnje pa se je narodni park razširil leta 2010. Po mednarodni kategorizaciji IUCN spada Triglavski narodni park v kategoriji »II. narodni park« in »V. zavarovana krajina«. Leta 2003 je bil park vključen tudi v mednarodno Unescovo mrežo biosfernih območij.<sup>14</sup> Poleg Triglavskega narodnega parka imamo še tri regijske parke (Kozjanski regijski park, Notranjski regijski park in Regijski park Škocjanske jame), 46 krajinskih parkov (slika 1), en strogi naravni rezervat, 56 naravnih rezervatov in 1164 naravnih spomenikov, zavarovanih z državnimi ali občinskimi akti. S tem je zavarovanih dobrih 13 odstotkov državnega ozemlja.<sup>15</sup>

<sup>10</sup> Agencija Republike Slovenije za varstvo okolja: Kazalci okolja v Sloveniji. Ljubljana, 2023.

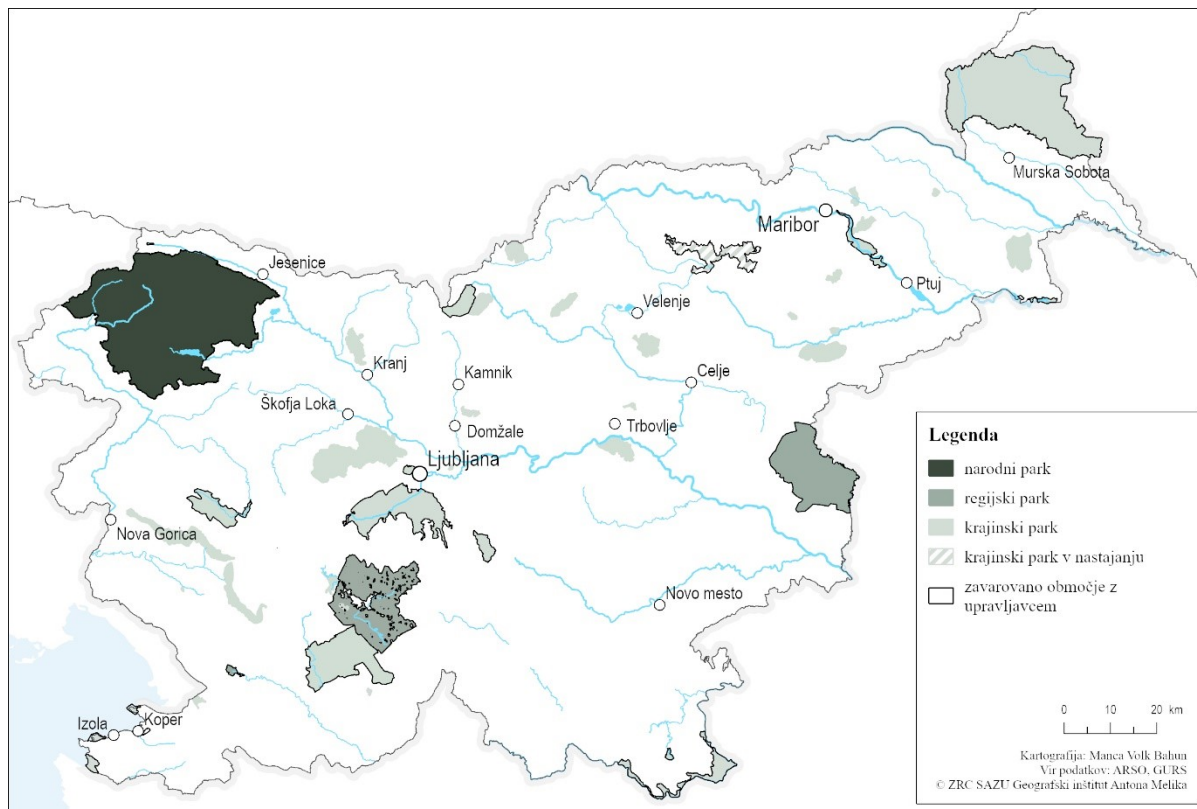
<sup>11</sup> Zakon o ohranjanju narave. Uradni list Republike Slovenije 96. Ljubljana, 2004.

<sup>12</sup> Naravni parki, naravni rezervati in naravni spomeniki. Ministrstvo za naravne vire in prostor, 2023.

<sup>13</sup> Zakon o ohranjanju narave. Uradni list Republike Slovenije 96. Ljubljana, 2004.

<sup>14</sup> Triglavski narodni park, 2023.

<sup>15</sup> Zavod Republike Slovenije za varstvo narave 2023: Zavarovana območja.



Slika 1: Zemljevid Slovenije z narodnim, regijskimi in krajinskimi parki<sup>16</sup>

Razlogi in cilji zavarovanja določenih območij so različni, vsekakor pa je eden od glavnih izzivov zavarovanih območij vzdrževanje ravnovesja med varstvenimi in razvojnimi interesi. Poleg prizadevanj za ohranitev biotske raznovrstnosti (biodiverzitete) in naravne dediščine so zelo pomembni tudi odnosi med človekom in naravo ter preudarno načrtovanje trajnostnega razvoja, ki lokalnim skupnostim omogočajo ustrezno raven kakovosti življenja. Turizem je ena od dejavnosti, ki lahko pomembno prispevajo k blaginji lokalnih skupnosti na zavarovanih območjih. Kljub temu pa marsikje množičnost turističnega obiska že ogroža tiste prvine, ki jih varujemo, oziroma negativno vpliva na lokalne skupnosti. V tem dokumentu se osredotočamo predvsem na prometno problematiko in na to, kako ublažiti ali preprečiti negativne vplive turističnega obiska na zavarovanih območjih z ukrepi na področju omejevanja (predvsem osebnega) motornega prometa.

<sup>16</sup> Naravni parki, naravni rezervati in naravni spomeniki. Ministrstvo za naravne vire in prostor, 2023.

## 3 Izzivi, ukrepi in načrti zavarovanih območij na področju upravljanja prometa v Sloveniji

### 3.1 Metode dela

Zaradi številčnosti in pestrosti zavarovanih območij v Sloveniji smo informacije o ključnih izzivih na področju upravljanja prometa zbirali na dva načina. Prvi je bil zbiranje informacij iz obstoječih in javno dostopnih načrtov upravljanja. Načrte upravljanja so sprejela le nekatera zavarovana območja: Triglavski narodni park, Regijski park Škocjanske jame, Krajinski park Sečoveljske soline, Krajinski park Strunjan, Naravni rezervat Škocjanski zatok, Krajinski park Goričko, Krajinski park Češeniške in Prevojske gmajne ter Krajinski park Kolpa, pri katerem so do sprejetja načrta upravljanja v veljavi začasne upravljavske smernice. V teh dokumentih smo se osredotočili na morebitne izzive, s katerimi se upravljavci soočajo na področju prometa, in na ukrepe, ki so jih zavarovana območja bodisi že sprejela bodisi jih načrtujejo.

Drugi način zbiranja informacij je bilo spletno anketiranje prek spletišča [1ka.arnes.si](http://1ka.arnes.si), ki smo ga poslali na elektronske naslove vseh upravljavcev narodnega, dveh regijskih, šestnajstih krajinskih parkov in enega naravnega rezervata v Sloveniji ter tamkajšnjih petdeset občin. Anketirance smo povabili k izpolnjevanju vprašalnika 8. decembra 2023 ter ponovili prošnjo 21. decembra istega leta. Anketiranje smo končali 3. januarja 2024. Izpolnjene vprašalnike smo prejeli od upravljavcev enega narodnega parka, enajstih krajinskih parkov, enega regijskega parka in enega naravnega rezervata. Na anketo se je odzvalo tudi osemnajst občin. V njej smo upravljavce oziroma pristojne osebe z občin spraševali, ali imajo sprejet mobilnostni načrt, prometno strategijo ali strategijo trajnostnega razvoja in ali ta vključuje tudi področje mobilnosti oziroma drug soroden dokument, ki obravnava področje prometa in mobilnosti. Vprašanja so se nanašala tudi na morebitne ukrepe trajnostne mobilnosti, urejenost dostopa do zavarovanega območja in najbolj obiskanih točk znotraj zavarovanega območja. Na koncu smo anketirance spraševali še, ali poznajo primere dobrih praks reševanja problematike mobilnosti na zavarovanih območjih doma in v tujini, ki bi bile prenosljive. Celoten vprašalnik je na voljo v prilogi na koncu dokumenta.

### 3.2 Rezultati

Pregled načrtov upravljanja in anketnih odgovorov kaže, da imajo zavarovana območja dokaj podobne izzive, povezane s prometom. Na področju **motornega prometa** je poudarjeno tudi do trikratno povečanje prometa predvsem v poletni sezoni zaradi pohodništva, kopanja v naravnih kopališčih in obiskovanja znamenitosti. Ob sezonskih povečanjih prometa na cestah na zavarovanih območjih nastaja velika gneča, ki negativno vpliva na naravo in povzroča nezadovoljstvo tako pri domačinih kot tudi obiskovalcih teh območij. Določena zavarovana območja se ob višjih sezon spopadajo tudi s težavami pri organiziranju mirujočega prometa oziroma omejevanjem nelegalnega parkiranja osebnih vozil in avtobusov. Nema lokrat skozi zavarovano območje potekajo državne ceste, namenjene tako potniškemu kot tovornemu

prometu. Velik izziv za zavarovana območja so tudi vožnje z motornimi vozili v naravnem okolju, ki s svojo prisotnostjo in hrupom ogrožajo zavarovane habitate določenih rastlinskih in živalskih vrst. Nekatera zavarovana območja se soočajo tudi z **neustreznim javnim prevozom**, katerega storitev se ponekod poslabšuje. To omejuje mobilnost prebivalcev, odvrača obiskovalce in domačine od uporabe javnega prevoza in jih usmerja k uporabi osebnega avtomobila. Zaradi velikosti nekaterih zavarovanih območij, razpršenosti vstopnih točk in odsotnosti ustrezne signalizacije je lahko predpisana ureditev ali celo prepoved motornega prometa na zavarovanih območjih težavna.

Zaradi zgoraj opisanih izzivov nekatera zavarovana območja že izvajajo ali pa načrtujejo izvajanje določenih ukrepov, s katerimi želijo zmanjšati vplive motornega prometa na naravo in lokalne skupnosti ter spodbujati trajnostno mobilnost. Na podlagi pregleda načrtov upravljanja zavarovanih območij in anketnih odgovorov smo opredelili pet skupin ukrepov. Najpogostejši so ukrepi za **umirjanje in omejevanje motornega prometa**. To so na primer omejitve hitrosti vožnje, fizične ovire za preprečevanje vožnje na določenih cestah, fizične ovire za preprečevanje parkiranja na določenih območjih ali celo popolna prepoved motornega prometa na določenih cestah za obiskovalce, medtem ko je promet dovoljen le za lokalne prebivalce in lastnike zemljišč. Nekatera zavarovana območja skušajo motorni promet omejiti tudi z urejanjem parkirišč zunaj območij zavarovanja oziroma vsaj zunaj območij z najstrožjim varovanjem.

Ukrepe za umirjanje in omejevanje motornega prometa zavarovana območja praviloma uvajajo sočasno z ukrepi za **spodbujanje uporabe javnega prevoza**. Nekatera zavarovana območja v (razširjeni) poletni sezoni že ponujajo dodatne avtobusne linije in prevoze na zahtevo. Prav tako marsikje že izvajajo ali načrtujejo **uvajanje različnih oblik trajnostne mobilnosti**. To so na primer električna vozila, s katerimi vozijo obiskovalce znotraj zavarovanih območij do različnih znamenitosti, kopališč ali izhodišč za pohodniške izlete. Nekatera zavarovana območja v sklopu trajnostne mobilnosti ponujajo tudi izposajo koles in električnih koles.

Posredno skušajo zavarovana območja omejiti motorni promet tudi prek **načrtovanja prometne infrastrukture in storitev**. Upravljalci zavarovanih območij se tako zavezujejo, da ne bodo gradili novih cest, temveč bolj smotrno izrabljali že obstoječo cestno infrastrukturo tako za motorni promet kot za kolesarjenje. Pomembna so tudi prizadevanja za bolj preudarno umeščanje drugih novih objektov in storitev v prostor, ki naj ne bi ustvarjali dodatnih prometnih obremenitev. Ta prizadevanja zaradi močnih ekonomskih interesov investitorjev niso vedno uspešna (na primer Triglavski narodni park). Krajinski park Sečoveljske soline je na tem področju zelo strog, saj so že prepovedali gostinske obrate, zdravilišče Lepa Vida pa je bilo v krajinskem parku zgrajeno v skladu s strogimi oblikovalskimi zahtevami parka. Do njega je mogoč dostop le po morju, pri čemer je številno dnevni gostov omejeno.

Nekatera zavarovana območja že izvajajo tudi dejavnosti na področju **ozaveščanja obiskovalcev ter spremljanja in analize obiska**. Takšne analize upravljalci uporabijo kot podlago za načrtovanje preusmerjanje obiskovalcev na manj obiskana območja, s čimer pričakujejo tudi zmanjšanje negativnih vplivov na okolje.

Preglednica 1: Rezultati pregleda načrtov upravljanja (črna barva) in anketnih odgovorov (zelena barva).

ime in vrsta zavarovanega območja ter dokumenti in načrti upravljanja	ključni izzivi	že sprejeti ukrepi	splošne usmeritve in načrtovani ukrepi
<p><b>Triglavski narodni park</b> Načrt upravljanja Triglavskega narodnega parka 2016–2025 Razvojni načrt Biosfernega območja Julijske Alpe Akcijski načrt usmerjanja obiska in rekreacijskih dejavnosti v TNP</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Izjemen porast prometa v poletni sezoni (planinstvo in druge dejavnosti).</li> <li>Slabšanje ponudbe javnega prevoza, ki najbolj prizadene lokalno prebivalstvo; <b>na gorenjski strani je javni prevoz boljši kot na goriški strani, kjer je zato še več avtomobilskega prometa.</b></li> <li>Javni prevoz v poletni in jesenski sezoni poteka tudi po gozdnih cestah.</li> <li>Prometna infrastruktura marsikje ne omogoča ukrepov umirjanja prometa.</li> <li>Vožnja s štirikolesniki v naravi.</li> <li>Neustrezno prostorsko načrtovanje in umeščanje objektov v prostor, na primer poselitev, dejavnosti, gospodarska javna infrastruktura.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ukrepi za umirjanje prometa in trajnostno mobilnost.</li> <li>Spodbujanje uporabe javnega prevoza.</li> <li>Urejanje prometne infrastrukture in opreme: parkirišča v alpskih dolinah in prometnice ob naravnih vrednotah ter objektih kulturne dediščine.</li> <li>Z uvedbo novih konceptov trajnostne mobilnosti je dosežena umiritev prometa, prednostno v najbolj obremenjenih delih narodnega parka.</li> <li>Nakup električnih kombijev in organiziranje linijskega prevoza: prvi v okviru linijskega prevoza v občini Bovec že vozi po zelo obremenjeni mangartski cesti. <b>Vozni redi so digitalizirani, zaradi lažjega dostopanja do informacij je uveden prikazovalnik voznih redov.</b></li> <li>Zimske in poletne terminske kartice »Julijske Alpe: Bohinj«, ki omogočajo brezplačne ali cenejše storitve javnega prevoza, parkiranja, vožnje s turistično ladjico in podobno.</li> <li>Uvajanje javnega prevoza (Vrata, Mangart), ponekod tudi zapornic (Zajenca).</li> <li>Omejevanje števila obiskovalcev v določenem časovnem obdobju, na primer popolne prepovedi dostopa na določena območja v gnezditveni sezoni.</li> <li>Postavitev tabel za ozaveščanje obiskovalcev.</li> </ul> <p><i>Zgled: Zasnova usmerjanja obiska in uravnoteženega razvoja Breginjskega kota</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umirjanje prometa: omejitve hitrosti, zapore in časovne omejitve za motorni promet.</li> <li>Urejanje parkirišč: na vstopih v narodni park, znotraj poselitvenih območij, P + R.</li> <li>Prednost pred novo cestno infrastrukturo naj imata rekonstrukcija in vzdrževanje, predvsem na cestah, pomembnih za lokalno prebivalstvo.</li> <li>Spodbujanje trajnostne mobilnosti: dolinski avtobusi, vozila na alternativne vire energije, polnilnice za električna vozila, prevozi na klic.</li> <li>Mreža kolesarskih poti znotraj parka, navezava na daljinske kolesarske poti, izkoriščanje manj prometnih cest in izogibanje gradnji nove kolesarske infrastrukture.</li> <li>Ohranjanje linij javnega prevoza, lahko tudi s subvencijami, in uvajanje novih linij, pomembnih za lokalno prebivalstvo in turistični obisk.</li> <li>Večmodalnost: povezovanje kolesarskih stez, postajališč javnega prevoza, sočasna izgradnja pločnikov ter kolesarskih stez in podobno</li> <li>Informiranje, izobraževanje, ozaveščanje.</li> <li>Spremljanje in analiza obiska, poti ter vpliva na okolje.</li> </ul>



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO



ZRC SAZU

Prostor za dodatni logotip

Prostor za dodatni logotip

Prostor za dodatni logotip

Prostor za dodatni logotip

ime in vrsta zavarovanega območja <i>ter dokumenti in načrti upravljanja</i>	ključni izzivi	že sprejeti ukrepi	splošne usmeritve in načrtovani ukrepi
<b>Regijski park Škocjanske jame</b> <i>Resolucija o Programu varstva in razvoja Parka Škocjanske jame za obdobje 2019–2023</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Državna cesta Postojna–Pivka–Ilirska Bistrica–Jelšane: gost promet, nevarnost izliva nevarnih snovi iz tovornih vozil pri prometnih nesrečah.</li> <li>• Neurejena parkirišča in čiščenje tovornih vozil na območju parka.</li> </ul>		
<b>Kozjanski regijski park</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Slabe povezave parka z javnim prevozom, predvsem ob koncu tedna in med počitnicami, ko je frekventnost voženj še slabša. Najustreznejše prevozno sredstvo za dostop do parka je še vedno avtomobil ali organiziran avtobusni prevoz.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Možno parkiranje na javnih parkiriščih.</li> <li>• Urejene kolesarske steze in pešpoti v parku.</li> <li>• Štiri službena vozila parka so na električni pogon.</li> <li>• Možna izposoja 15 električnih koles.</li> </ul>	
<b>Notranjski regijski park</b> <i>Podrobnejši načrt upravljanja za projektno območje presihajoče Cerknjsko jezero, 2009</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vožnja z motornimi vozili v naravnem okolju.</li> <li>• Neizdelan prometni režim in pomanjkljiv nadzor.</li> <li>• Povečan obseg cestnega prometa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prepoved vožnje z vojaškimi in drugimi vozili izven prometnic z utrjenim voziščem, razen za lastnike zemljišč.</li> <li>• Prepoved vožnje vojaških vozil z gosenicami.</li> <li>• Prepoved gradnje gozdnih prometnic, če to bistveno ne izboljša razmer za gozdarstvo.</li> <li>• Dosledno izvajanje zakonsko prepovedane vožnje v naravnem okolju.</li> <li>• Med 15. marcem in 15. novembrom ob nedeljah med 8.00 in 21.00 velja prepoved prometa z motornimi vozili med naseljema Dolenje Jezero in Otok. Izjema so prebivalci Otoka in lastniki zemljišč na območju Cerknjskega jezera.</li> <li>• Večje plačljivo parkirišče je ob koncu Dolenjega Jezera, kjer je ob delavnih parkiranje brezplačno. Tam se konča asfaltna cesta, zato je pot priporočljivo nadaljevati peš ali s kolesom.</li> <li>• Od konca Dolenjega Jezera v smeri proti Otoku je celoletna prepoved vožnje z avtobusi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zmanjševanje vpliva prometa in prometne infrastrukture na okolje, krajino in ljudi.</li> <li>• Omejitev motornega prometa na naravno najbolj ohranjenih območjih.</li> <li>• Zmanjševanje potencialne nevarnosti onesnaženja zaradi prometa.</li> <li>• Izboljšanje dostopa z javnim prometom.</li> <li>• Usmerjanje prometa obiskovalcev tako, da ne prihaja do nasprotij z lokalnim prebivalstvom.</li> <li>• Ureditev kolesarske infrastrukture.</li> <li>• Omogočanje dostopa tudi za funkcionalno ovirane ljudi.</li> </ul>
<b>Krajinski park Češeniške in Prevojske gmajne</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Na šestih glavnih vstopnih točkah (4 Rova, 1 Želodnik in 1 Prevoje) je treba namestiti</li> </ul>

ime in vrsta zavarovanega območja <i>ter dokumenti in načrti upravljanja</i>	ključni izzivi	že sprejeti ukrepi	splošne usmeritve in načrtovani ukrepi
<i>Načrt upravljanja Krajskega parka Češeniške in Prevojske gmajne 2022 – 2026</i>			označevalne table za park s piktogrami režima. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obiskovalce je treba usmeriti na obstoječe gozdne poti.</li> </ul>
<b>Krajski park Debeli rtič (občina Ankaran)</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Znotraj zavarovanega območja so urejena tri parkirišča ter deloma pešpoti, ki vodijo od parkirišč do kopališč in zanimivih območij v parku, kot so klifi, obala in razgledne točke.</li> <li>• V poletnem času, ko je obiskovalcev največ, do ključnih točk vozi brezplačen avtobus.</li> </ul>	
<b>Krajski park Goričko</b> <i>Načrt upravljanja Krajskega parka Goričko za obdobje 2021–2025</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Storitve javnega prevoza se slabša, kar najbolj občutijo mladi in starejši prebivalci.</li> <li>• Negativni vplivi prometa: hrup je najbolj izrazit ob državnih cestah in železnici.</li> <li>• Na prometni infrastrukturi večinoma niso urejeni prehodi za manjše prostoživeče živali (dvoživke).</li> <li>• Asfaltiranje makadamskih prometnic ogroža prehranjevalni habitat ptic in netopirjev.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistem izposoje električnih koles in električne polnilnice za avtomobile.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prednostno vzdrževanje obstoječe cestne infrastrukture.</li> <li>• Pri gradnji novih prometnic se ne smejo poškodovati rastišča zavarovanih rastlinskih vrst, urejeni morajo biti prehodi za živali, izogibati se je treba znanim migracijskim potem živali.</li> <li>• Spodbujanje uporabe javnega prevoza.</li> </ul>
<b>Krajski park Kolpa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Težavno omejevanje in usmerjanje obiska, ker ni možno določiti in nadzorovati vstopnih točk ali pobirati vstopnine.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zaposleni uporabljajo električna vozila.</li> <li>• Možnost izposoje petih koles in 15 električnih koles.</li> <li>• Brezplačno parkiranje na lokacijah stran od reke in brezplačen prevoz do kopališč.</li> </ul>	
<b>Krajski park Ljubljansko barje</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Področje mobilnosti ni sistemsko urejeno. Posamezne občine imajo celostne prometne strategije.</li> <li>• Pomanjkljiva označitev poti do znamenitosti. Dostopne poti so vrisane na turistični zemljevid Krajskega parka Ljubljansko barje, niso pa označene v naravi in na elektronskih zemljevidih.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Razvoj in izboljšanje infrastrukture za kolesarjenje in hojo na Vrhniki in v Borovnici s postajališči in interpretacijsko infrastrukturo.</li> <li>• V Občini Borovnica zgrajeno parkirišče P + R, od koder je speljana nova kolesarska povezava Borovnica–Breg. Ta omogoča nadaljevanje poti po lokalnih cestah in kolovozih na zavarovanem območju. Urejeno je tudi manjše parkirišče ob regionalni cesti na Pakem (Zvirek).</li> </ul>	



ime in vrsta zavarovanega območja <i>ter dokumenti in načrti upravljanja</i>	ključni izzivi	že sprejeti ukrepi	splošne usmeritve in načrtovani ukrepi
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Dostop do Morostiga: urejeno je manjše parkirišče na robu naselja. Na dostopni cesti je motorni promet omejen.</li> </ul>	
<b>Krajinski park Logarska dolina</b> <i>Občina Solčava: Strategija trajnostnega razvoja občine Solčava 2030</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nujno obvladovanje povečanega števila obiskovalcev in ob tem prometa v poletni sezoni.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>V Solčavi urejena parkirišča pred vstopom v krajinski park.</li> <li>Avtobus s kolesarsko prikolico iz Celja.</li> <li>Možna je izposoja električnih koles in koles.</li> <li>V konicah je urejen brezplačni prevoz.</li> <li>Vstopnina za vstop v krajinski park za motorna vozila.</li> <li>Solčavska panoramska cesta: s projektom uspelo razpršiti obisk na območja, ki niso zavarovana.</li> <li>Pešpoti so urejene tako, da vodijo mimo ključnih naravnih vrednot.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Načrtovanje ter usmerjanje tokov obiskovalcev in prometa. Nujno bo sodelovanje s sosednjimi občinami.</li> <li>Vzpostavitev javnega prevoza iz Ljubljane.</li> <li>Sezonske linije javnega prevoza za pohodnike in kolesarje.</li> <li>Razvoj lokalne elektromobilnosti: električna vozila in prevozi na klic, izposoja električnih vozil in koles.</li> <li>Umirjanje prometa v Logarski dolini in izboljšanje ponudbe javnega prevoza za obiskovalce in domačine.</li> </ul>
<b>Krajinski park Mrzlica</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Dostop do krajinskega parka je z avtomobilom, naprej so pešpoti, ki jih uporabljajo tudi kolesarji.</li> </ul>	
<b>Krajinski park Ponikovski kras / jama Peki</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Urejene pešpoti z ograjami.</li> </ul>	
<b>Krajinski park Radensko polje</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Najbolj obiskana točka, kjer beležijo obisk, je Center ohranjanja narave Žabja hiša, do katere je mogoče priti z avtobusom, avtomobilom ali kolesom. Urejen je tudi manjši parkirni prostor za avtomobile in stojala za kolesa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nakup električnega kombija za zaposlene in za prevoz obiskovalcev parka.</li> <li>Električna kolesa za terensko delo zaposlenih.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Načrtovanje kolesarske poti po obrobju parka.</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Znotraj parka obiskovalci lahko hodijo le peš. Urejene so pešpoti, prilagojene tudi invalidom.</li> <li>Motorni promet v parku je prepovedan, pred parkom so urejena parkirišča.</li> </ul>	
<b>Krajinski park Sečoveljske soline</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Območje Lere je močno obremenjeno s prometom (izpušni plini, hrup, druge motnje, polno parkirišče znotraj parka).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prepoved dostopa z osebnimi avtomobili.</li> <li>Do znamenitosti je mogoče priti peš, z električnim vlakom in z električnimi vozili.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Omejevanje rekreacijskih dejavnosti: dovoljene le tiste, ki niso moteče za</li> </ul>

ime in vrsta zavarovanega območja  ter dokumenti in načrti upravljanja	ključni izzivi	že sprejeti ukrepi	splošne usmeritve in načrtovani ukrepi
<p><i>Krajinski park Sečoveljske soline: načrt upravljanja 2011–2021</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motorna vozila vozijo do Muzeja solinarstva na prvem varstvenem območju parka po poti, ki nima statusa javne poti in spada med objekte vodne infrastrukture, namenjene vzdrževanju nasipov. To ni v skladu z namembnostjo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>V park je mogoče priti skozi dva vhoda, kjer sta tudi recepciji. Parkirišča so urejena pred vstopom v park.</i></li> <li>• <i>Sodelovanje v projektu CARS-OUT! Okoljsko prijazen obisk zavarovanih območij.</i></li> </ul>	<p>naravo, ne zahtevajo posegov v prostor in ne onesnažujejo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Izvajanje rekreacijskih dejavnosti zunaj prvega območja varovanja.</li> <li>• Izvajanje termalnega turizma v omejenem obsegu, na za to predvidenem območju z dostopom le po morju.</li> <li>• Omejevanje prometa in hitrosti: motorna vozila lahko parkirajo na parkiriščih pred parkom.</li> <li>• V parku ne gradijo novih cest in parkirišč.</li> </ul>
<p><b>Krajinski park Strunjan</b> <i>Načrt upravljanja Krajinskega parka Strunjan za obdobje 2018–2027</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkiranje v naravnem okolju, predvsem v poletni sezoni.</li> <li>• Število obiskovalcev vsako leto narašča.</li> <li>• Pomanjkanje parkirišč zunaj zavarovanega območja.</li> <li>• Slab javni prevoz.</li> <li>• Vožnja z motornimi vozili v naravnem okolju.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Signalizacija za prepoved ali umirjanje prometa na določenih cestah.</li> <li>• Omejevanje prometa: mirne cone, spremembe tras poti.</li> <li>• Stroga omejitev prometa na javnih poteh, razen za stanovalce in lastnike zemljišč, ter nadzor nad obiskovanjem in omejevanje dostopa do naravnih vrednot z doslednim izvajanjem varstvenega režima.</li> <li>• Ureditev parkirišč na območjih, ki ne ogrožajo habitatnih tipov in vrst v obliki zelenih površin, zunaj sezone namenjenih sprehajalcem.</li> <li>• Zagotovitev in spodbujanje uporabe javnega prevoza.</li> <li>• Spodbujanje trajnostnih in predvsem aktivnih oblik mobilnosti.</li> <li>• Spremljanje obiska z elektronskimi števci in analiza.</li> <li>• Nakup električnega minibusa in zagotovitev sezonskega javnega prevoza.</li> <li>• Nakup šestih dodatnih električnih koles in ureditev izposoje na obrobju parka.</li> </ul>

ime in vrsta zavarovanega območja <i>ter dokumenti in načrti upravljanja</i>	ključni izzivi	že sprejeti ukrepi	splošne usmeritve in načrtovani ukrepi
<b>Krajinski park Tivoli, Rožnik in Šišenski hrib</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Urejene so pešpoti in kolesarske poti.</li> <li>• Območje je dostopno peš, s kolesom (tudi BicikeLJ), javnim prevozom (LPP), vlakom.</li> <li>• Potekajo aktivnosti ozaveščanja in promocije trajnostne mobilnosti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postavitev dveh postaj za polnjenje električnih vozil.</li> </ul>
<b>Krajinski park Zgornja Idrijca</b> <i>Načrt upravljanja Krajnskega parka Zgornja Idrijca 2022– 2031</i>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Julija in avgusta ob koncu tedna in dela prostih dnevi do parka vozi brezplačni avtobus (iz Idrije na vsako uro od 10. do 19. ure in iz Črnega Vrha na vsaki dve uri od 10. do 18. ure).</li> <li>• V Idriji in v Črnem Vrhu lahko obiskovalci parkirajo svoja vozila na brezplačnih parkiriščih. Parkirišče v parku je plačljivo: spodbuda za uporabo brezplačnega avtobusa.</li> <li>• Tri nova avtobusna postajališča na relaciji Idrija–Lajšt ob naravnih znamenitostih v parku.</li> <li>• Vsako leto junija organizirana prireditev »Vikend brez avtomobila«, ko so ceste v park zaprte za motorni promet.</li> </ul>	

## 4 Kritičen pregled izbranih domačih in tujih dobrih praks trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih

Dobre prakse na področju trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih lahko najdemo doma in v tujini. Ti so lahko navdih in vir zamisli za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na slovenskih zavarovanih območjih. V nadaljevanju predstavljamo nekaj primerov: dva iz sosesčine – Naravni park Adamello Brenta v Italiji in Narodni park Visoke Ture v Avstriji – ter dva iz Slovenije: območje Julijskih Alp in Gorniške vasi. Poleg predstavitve dobrih praks smo poudarili tudi nekatere pomanjkljivosti oziroma možnosti izboljšav.

### 4.1 Naravni park Adamello Brenta, Italija

Naravni park Adamello Brenta je največje zavarovano območje v italijanski pokrajini Trento in se razprostira na nadmorski višini med 477 in 3558 metri. Ustanovljen je bil leta 1967, leta 2008 pa vključen tudi v Unescovo mrežo geoparkov. Park vsako leto obišče približno pet milijonov obiskovalcev, zato je za zmanjšanje vpliva prometa na okolje nujna dobra organiziranost javnega prevoza. Trajnostna mobilnost je danes eden od temeljev delovanja parka. V njem je vzpostavljen zgleden sistem kombinacije parkirišč in javnega prevoza. Parkirna mesta je treba rezervirati, kar je mogoče storiti prek spletne strani ali mobilne aplikacije. Cena parkiranja je odvisna od mesta parkirišča, pri čemer so cenejša parkirišča tista, ki so bolj oddaljena od izhodišč za izlete.<sup>17</sup> Obiskovalci, ki bivajo na območju Dolomitov oziroma naravnega parka Adamello Brenta, lahko pri ponudnikih prenočišč med junijem in oktobrom pridobijo eno od mobilnostnih kartic DoloMeet Guest Card ali ParcoKey, s katero lahko brezplačno ali ugodneje parkirajo v parku oziroma uporabljajo javni prevoz (informacije o pogojih uporabe in cenah so dostopne na spletu.)<sup>18,19</sup> Z mobilnostnimi karticami je brezplačen tudi javni prevoz. Vozni redi javnega prevoza (avtobusi, kombiji) so odvisni od sezone. Cene storitev za obiskovalce, ki nimajo kartice DoloMeet ali ParcoKey, so dostopne na spletni strani parka po posameznih dolinah. Ko je javni prevoz na voljo, so ceste v parku praviloma zaprte za osebni promet.<sup>20</sup>

V posameznih dolinah v parku Adamello Brenta občasno zaprejo dostop za vsa motorna vozila. V dolini Vallesinella so torki v juliju in avgustu »dnevi počasne mobilnosti«, kar pomeni, da je cesta, ki vodi do Vallesinelle, med 10. in 15. uro dostopna le za pohodnike in kolesarje.

<sup>17</sup> <https://book.pnab.it/en/mobility>

<sup>18</sup> <https://www.pnab.it/il-parco/vivere-il-parco/dove-dormire/parcokey/>

<sup>19</sup> <https://www.campigliodolomiti.it/en/dolomeetguestcard>

<sup>20</sup> <https://book.pnab.it/en/mobility>



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO



ZRC SAZU

Naravni park Adamello Brenta je eno od prvih zavarovanih območij v Evropi, ki so začela z ukrepi za trajnostno mobilnost omejevati turistični obisk z osebnimi avtomobili. Park je s tega vidika velik navdih in ponuja zamisli, izvedljive tudi v slovenskem prostoru (na primer zapiranje cest, dnevi počasne mobilnosti). Digitalizacija sistema parkiranja in informacij o voznih redih javnega prevoza omogoča hiter dostop do informacij. Hkrati pa gre za izjemno zahteven in zato tudi slabše pregleden sistem, ki od obiskovalca zahteva zelo jasn cilj potovanja. Informacije o parkiranju in prevozih so namreč dostopne po posameznih dolinah, pri čemer pa ni pregleda nad celotnim območjem v obliki zemljevida s povezavami do ključnih informacij. Tudi samo spletno stran naravnega parka bi bilo treba nekoliko posodobiti in na njej še bolj poudariti mobilnost, da bi obiskovalci hitreje našli zelene informacije.<sup>21</sup>

## 4.2 Narodni park Visoke Ture, Avstrija

Narodni park Visoke Ture je s 1836 kvadratnimi kilometri največji narodni park v Alpah. Njegova edinstvena in izvirna alpska naravna in kulturna pokrajina se razteza od približno 1000 do 3798 m na vrhu Velikega Kleka (nem. *Großglockner*). Park z devetnajstimi vasicami leži na jugu avstrijske zvezne dežele Salzburg.<sup>22</sup>

Narodni park Visoke Ture velik poudarek namenja trajnostnosti, tudi na področju prometa. Obiskovalci, ki bivajo pri partnerskih ponudnikih nastanitev, prejmejo (digitalno) kartico, s katero so upravičeni do številnih ugodnosti. Kartice ni mogoče kupiti, obiskovalci jo prejmejo brezplačno, če bivajo pri enem od partnerskih nastanitev v narodnem parku. V poletni sezoni, med majem in oktobrom, velja poletna kartica (nem. *SommerCard*), s katero obiskovalci lahko brezplačno ali s popustom obiščejo šestdeset storitev v narodnem parku, kot so muzeji, obisk naravnih znamenitosti, rekreacijskih objektov in žičnice. Vključeni sta tudi enodnevni vstopnici za eno najlepših panoramskih cest, Visokoalpsko cesto Veliki Klek in alpsko cesto Gerlos, s kartico obiskovalci lahko uporabljajo tudi lokalni javni prevoz. Lokalno železnico Pinzgau ter regionalne in pohodniške avtobuse lahko v poletni sezoni brezplačno uporabijo tudi že na dan potovanja do zavarovanega območja in ko odhajajo domov. Med decembrom in aprilom obiskovalci parka lahko dobijo zimsko kartico (nem. *WinterCard*). Tudi ta jim omogoča številne ugodnosti, kot so znižane smučarske vozovnice, možnost brezplačne rekreacije, obisk muzejev in drugih storitev. Partnerski ponudniki nastanitev nudijo brezplačen prevoz od in do najbližje železniške postaje.<sup>23</sup>

V Narodnem parku Visoke Ture ponujajo tudi trajnostne pohodniške pakete, v okviru katerih obiskovalci prejmejo individualni enotedenski mobilnostni in pohodni načrt. Cilj je privabiti tiste, ki želijo doživeti teden dni počitnic v Visokih Turah brez uporabe osebnega avtomobila. V ospredju je javni prevoz, obiskovalcem pa nudijo tudi brezplačen prevoz od železniške postaje do nastanitve in ob vrnitvi nazaj do železniške postaje.<sup>24</sup>

Informacije o mobilnosti so v Visokih Turah v primerjavi z italijanskim naravnim parkom lažje dostopne in bolj pregledne. Spletna stran je dobro opremljena s ključnimi informacijami in

<sup>21</sup> <https://book.pnab.it/en/mobility>

<sup>22</sup> <https://www.nationalpark.at/en>

<sup>23</sup> <https://www.nationalpark-wintercard.at/en>

<sup>24</sup> <https://www.nationalpark-sommercard.at/en/attractions/mobility>

zemljevidi. V ponudbo je vključeno tudi individualno svetovanje, kako se na večdnevni oddih v narodni park odpraviti brez avtomobila. Medtem ko italijanski park Adamello Brenta še vedno temelji na dostopanju do zavarovanega območja z osebnim avtomobilom in se prvenstveno osredotoča na trajnostno mobilnost na zavarovanem območju, v Narodnem parku Visoke Ture poudarjajo tako trajnostni dostop do izhodišč kot tudi trajnostno mobilnost znotraj zavarovanega območja. Zanimivo je, da upravljavci Narodnega parka Visoke Ture večji poudarek namenjajo trajnostni mobilnosti v poletni sezoni. S poletno kartico mobilnosti so brezplačno na voljo številne možnosti prevozov znotraj zavarovanega območja. Ponudba javnega prevoza je v zimski sezoni precej okrnjena in omejena le na prevoze na zahtevo med ponudniki prenočišč in postajami javnega prevoza. Informacije o mobilnosti znotraj zavarovanega območja v zimski sezoni so na spletni strani zelo skope, prav tako pa zimska kartica ne predvideva ugodnosti za javni prevoz.<sup>25</sup>



Slika 2: Narodni park Visoke Ture v Avstriji spodbuja obiskovalce k prihodu na destinacijo z javnim prevozom.<sup>26</sup>

### 4.3 Gorniške vasi, Slovenija

Gorniške vasi združujejo kraje oziroma občine v Alpah, usmerjene v trajnostni gorski turizem. Gre za projekt, ki ga od leta 2008 vodi Avstrijska planinska zveza (ÖAV) s podporo avstrijskega ministrstva za življenjski prostor in Stalnega sekretariata Alpske konvencije. Namen mreže in blagovne znamke Gorniške vasi je pomagati lokalnim skupnostim v Alpah

<sup>25</sup> <https://www.nationalpark-sommercard.at/en/attractions/mobility>

<sup>26</sup> <https://www.nationalpark-sommercard.at/en/attractions/mobility>

pri vzpostavljanju trajnostnega gorskega turizma. Od leta 2016 je ÖAV mrežo razširila tudi na sosednje alpske države. Danes je to mednarodni projekt, katerega nosilec je ÖAV, članice pa planinske zveze Južne Tirolske, Nemčije, Italije in Slovenije. Leta 2018 se je mreži pridružila prva občina iz Slovenije, Jezersko. Pozneje sta se mreži Gorniške vasi pridružili še občina Luče in krajevna skupnost Dovje – Mojstrana. Za vključitev v mrežo Gorniške vasi morajo občine oziroma lokalne skupnosti upoštevati določena merila, razdeljenim v tri sklope:<sup>27</sup>

1. Obvezna merila: območja jih lahko že izpolnjujejo ali pa jih morajo doseči v določenem obdobju. To so kakovost turistične ponudbe, pohodniške ponudbe (na primer zadostna mreža planinskih poti, informacije, vodenja in podobno), podoba kraja, kulturna pokrajina, sodelovanje v kraju in navzven. Med obvezna merila spada tudi ponudba trajnostne mobilnosti za pohodnike.

2. Dodatna merila vrednotenja (po čemer se planinske vasi razlikujejo od preostalih območij): kakovost turistične ponudbe, kulturne in regionalne posebnosti, obseg in kakovost pohodniške ponudbe, pohodniška pokrajina.<sup>28</sup>

3. Izključitvena merila: nezadostna turistična infrastruktura (na primer odsotnost nastanitvenih zmogljivosti in gostinske ponudbe); negorska pokrajina, uničena pokrajina, prevladujoča tehnična infrastruktura, odsotnost vsaj 1000-metrške višinske razlike znotraj območja, smučarski centri, pomanjkanje vaške identitete ali lokacija blizu večjih prometnih poti.<sup>29</sup>

Občina Jezersko je sorazmerno slabo povezana z avtobusnim prevozom, ki vozi iz Kranja do središča vasi Zgornje Jezersko. Prevladuje dostop obiskovalcev z osebnimi avtomobili. Občina obiskovalce spodbuja, da avtomobile pustijo čim nižje v dolini, na urejenih parkiriščih, nato pa se na pot odpravijo peš ali s kolesi po številnih asfaltiranih in makadamskih poteh. Za obiskovalce Jezerskega je ob koncu tedna v juliju in avgustu na voljo še organiziran avtobusni prevoz v dolino Ravenske Kočne. Ta ima tri postajališča: Planšarsko jezero, Parkirišče »Pod turni« in Ravenska Kočna. Ob dežju niturističnega prevoza . Cena prevoza je evro na osebo, otroci do četrtega leta starosti imajo brezplačno vozovnico.<sup>30</sup>

V občini Luče je avtobusni prevoz na relacijah Luče–Celje–Luče, krožni javni prevoz pa s kombijem na relaciji okoli Kamniško-Savinjskih Alp: Kamnik–Luče–Solčava–Jezersko–Preddvor–žičnica na Krvavec–Kamnik. V občini so urejene številne pohodniške in planinske poti. Pri lokalnih ponudnikih je mogoče najeti tudi gorska kolesa. Na vhodu v kraj Luče je urejeno večje parkirišče za osebne avtomobile.<sup>31</sup>

Območje krajevne skupnosti Dovje - Mojstrana obsega vasi Dovje, Mojstrana ter naselji Zgornja Radovna in Belca, sicer pa je območje del občine Kranjska Gora in Triglavskega narodnega parka. Območje je dobro dostopno z avtobusnimi prevozi iz smeri Ljubljane, Kranjske Gore in Bovca, s prestopom v Kranjski Gori. Najbližja železniška postaja je na približno deset kilometrov oddaljenih Jesenicah. Cena dnevne vozovnice, ki vozi po Kranjski Gori, je tri evre, avtobusi, ki vozijo v dolino Vrata, pa so brezplačni. V poletni sezoni je

<sup>27</sup> <https://gorniskevasi.pzs.si/sprehajalne-poti.php>

<sup>28</sup> <https://gorniskevasi.pzs.si/sprehajalne-poti.php>

<sup>29</sup> <https://gorniskevasi.pzs.si/sprehajalne-poti.php>

<sup>30</sup> <https://gorniskevasi.pzs.si/jezersko.php>

<sup>31</sup> <https://gorniskevasi.pzs.si/luce.php>

obiskovalcem na voljo avtobusni prevoz iz Kranjske Gore na Vršič in v dolino Vrata iz Mojstrane oziroma Dovjega.<sup>32</sup>

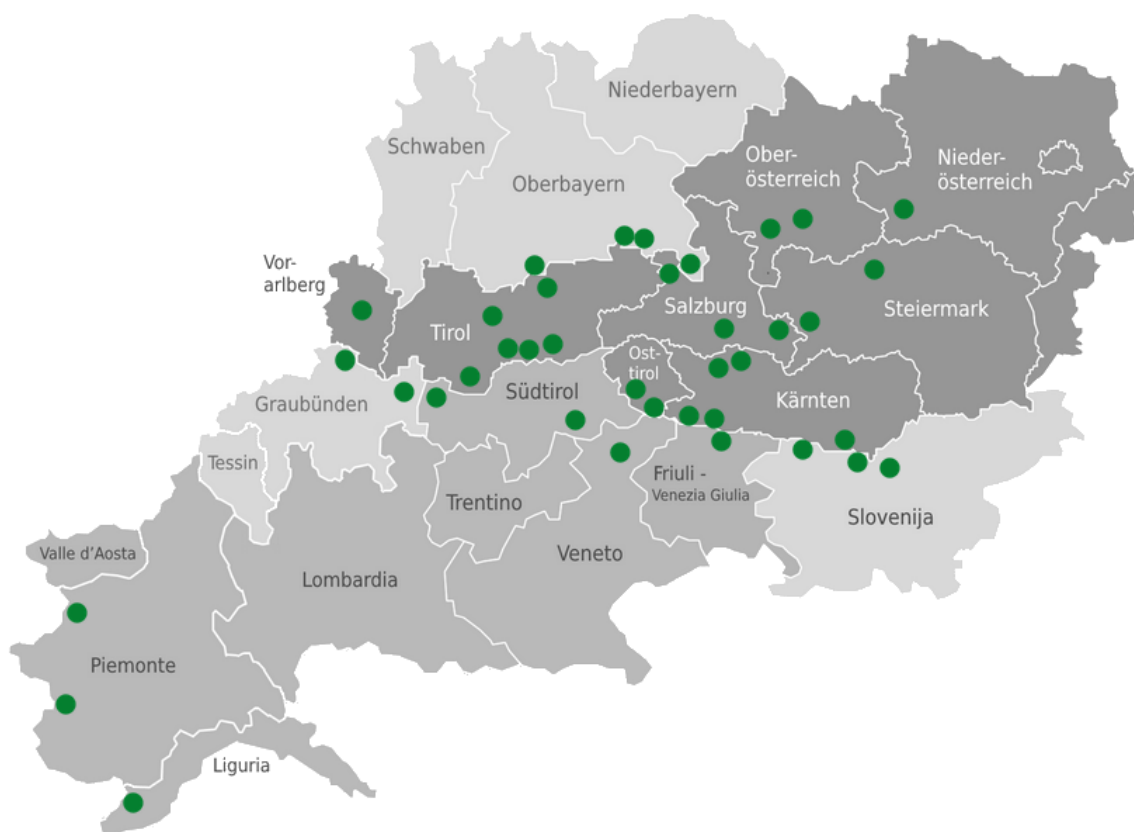
Mreža Gorniške vasi je pobuda, ki spodbuja trajnostni predvsem pohodni turizem, ki zelo poudarja trajnostno mobilnost. Vseeno pa sta dve od treh vključenih slovenskih gornških vasi na področju trajnostne mobilnosti sorazmerno šibki. Občini Luče in Jezersko ponujata le parkirišča za osebna vozila ter poti za pohodništvo in kolesarjenje. Dostop je sicer možen tudi z avtobusom, vendar je že v opisu poudarjeno, da največ obiskovalcev pride z osebnimi avtomobili. Na Jezerskem je bil leta 2023 sicer uveden turistični prevoz v dolino Ravenske Kočne, ki pa vozi le dva meseca na leto, ko ni dežja. Ker je ponudba vremensko pogojena, je za obiskovalca lahko nezanesljiva in ga zato tudi odvrne od uporabe. Krajevna skupnost Dovje - Mojstrana je s tega vidika korak pred drugima dvema gornškima vasema, saj je zelo dobro povezana z avtobusnimi prevozi, predvsem v poletni sezoni. Na voljo je celo brezplačen prevoz do doline Vrata. Boljša ponudba mobilnosti ni rezultat projekta Gorniške vasi, temveč prizadevanj destinacije Kranjska Gora, katere del je krajevna skupnost Dovje - Mojstrana. Gorniške vasi kot mreža vasi, ki spodbuja trajnostni turizem, vsaj v Sloveniji niso bistveno prispevale k izboljšanju storitev trajnostne mobilnosti na teh območjih. Vseeno pa gre za pobudo, dobrodošlo z vidika ozaveščanja in spreminjanja potovalnih navad pohodnikov.<sup>33</sup>

---

<sup>32</sup> <https://gorniskevasi.pzs.si/dovje-mojstrana.php>

<sup>33</sup> <https://gorniskevasi.pzs.si/dovje-mojstrana.php>





Slika 3: Mreža gorniških vasi v Alpah<sup>34</sup>

## 4.4 Triglavski narodni park, Slovenija

V Triglavskem narodnem parku oziroma na širšem območju Julijskih Alp je vzpostavljeno dobro omrežje turističnih linij javnega prevoza. Pri uvajanju linij so sodelovale parkovne lokalne skupnosti, lokalne turistične organizacije, regionalne razvojne agencije in Triglavski narodni park. Sprva so turistične linije uvajale posamezne lokalne skupnosti, postopno pa se je med njimi in s Triglavskim narodnim parkom vzpostavljalo vse intenzivnejše sodelovanje.

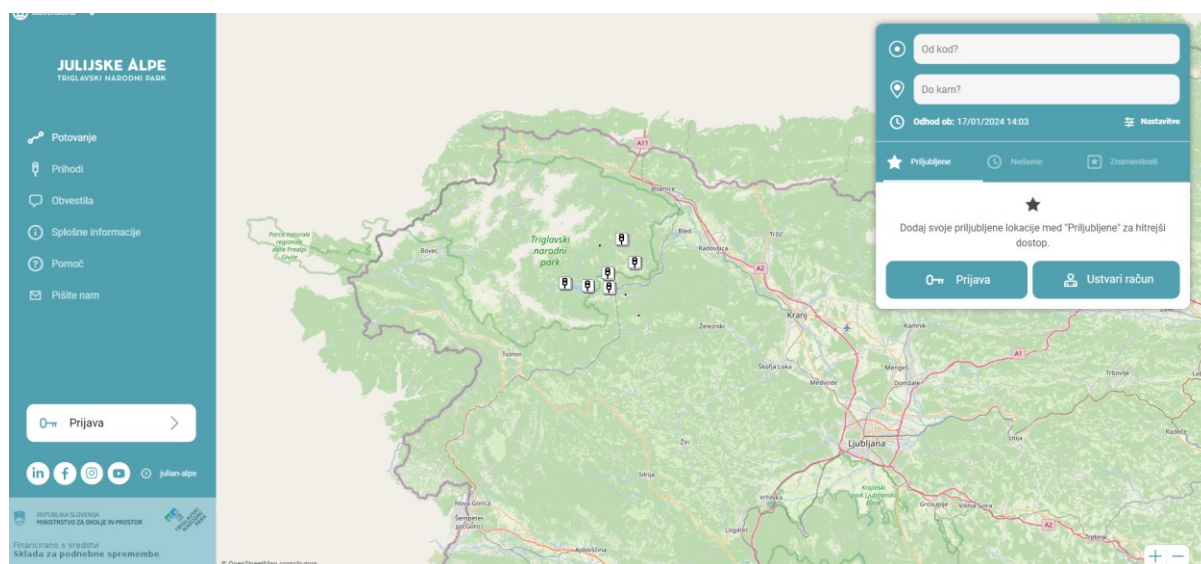
V letu 2022 je Posoški razvojni center pripravil Regijsko celostno prometno strategijo za širše območje Julijskih Alp, ki je poskusno-raziskovalni primer izdelave celostne prometne strategije za problemsko regijo in vključuje 14 občin: Bled, Bohinj, Bovec, Brda, Cerklje, Gorje, Idrija, Jesenice, Kanal ob Soči, Kobarid, Kranjska Gora, Radovljica, Tolmin in Žirovnica.<sup>35</sup> Odločitvi za izdelavo strategije je botrovala vse večja potreba po celoviti obravnavi prometnega načrtovanja na širšem območju Julijskih Alp, saj se to območje v zadnjih letih uveljavlja kot ena vodilnih turističnih destinacij v Sloveniji. Zavarovana območja narave, med njimi zlasti Triglavski narodni park in Biosferno območje Julijske Alpe, ki je pod zaščito Unesca, »glasno« zahtevajo bolj celostne ter trajnostne ureditve prometa, ki ob hkratnem zagotavljanju gospodarskega razvoja poudarjajo tudi pomen kakovosti bivalnega okolja, socialne

<sup>34</sup> <https://gomiskevasi.pzs.si/vasi-v-alpah.php>

<sup>35</sup> Maurič et al. 2022: Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp. Tolmin.

pravičnosti ter varovanja narave«. Pripravljena je bila spletna aplikacija za prikaz voznih redov.<sup>36</sup>

V aplikaciji so upoštevani vsi turistični prevozi v tem območju, njena slabost pa je, da niso vključene linije, ki se izvajajo v okviru državne gospodarske javne službe linijskega prevoza potnikov. Na nekaterih relacijah, predvsem v osrednjih dolinah, potekajo linije obeh vrst prevozov, a informacije o obeh vrstah prevoza niso dostopne na enem mestu, poleg tega pa prevozi tudi niso tarifno povezani. Nujna je torej vključitev turističnih prevozov v državne in širše, meddržavne načrtovalce poti oziroma voznoredne iskalnike. V poletni sezoni lahko v Triglavskem narodnem parku dosežemo večino naravnih in kulturnih znamenitosti in izhodišč planinskih tur. Še vedno pa so kljub uvedbi javnih prevozov nekatere ceste preobremenjene z osebnim prometom, ponekod, na primer na planini Blato, se še vedno z osebnim avtomobilom lahko pripeljemo bližje izhodišču planinske poti kot z javnim prevozom. Primer dobre prakse je Javorca, ki je na vrhuncu turistične sezone dostopna le z javnim prevozom iz Tolmina, medtem ko je cesta zaprta za osebni promet. Na območju Triglavskega narodnega parka je bil tako v zadnjih letih narejen ključen preboj pri vzpostavljanju trajnostne mobilnosti. Zelo dobro so vzpostavljene povezave znotraj območja, šibka točka pa sta še časovno konkurenčen javni prevoz do območja in spodbujanje prihoda turistov z javnim prevozom. Moteča je tudi pogosta neuskkljenost lokalnih turističnih voznih redov z voznimi redi državne gospodarske javne službe. Javni zavod Triglavski narodni park pripravlja akcijski načrt usmerjanja obiska rekreacijskih dejavnost, v katerem so dobro pripravljena izhodišča umirjanja prometa. Ključni ukrepi so umik motornih vozil obiskovalcev iz drugega varstvenega območja, nadzorovani promet ter usmerjeni obisk v tretjem varstvenem območju in pa zaustavitev oziroma zadrževanje motornega prometa zunaj parka.



Slika 4: Spletna aplikacija za prikaz voznih redov v Julijskih Alpah<sup>37</sup>

<sup>36</sup> <https://mobility.julian-alps.com/mtbp/sl-si/journey-planner/content/favorites>

<sup>37</sup> <https://mobility.julian-alps.com/mtbp/sl-si/journey-planner/content/favorites>

Primer dobre prakse je tudi kartica Julijske Alpe: Bohinj za uporabnike javnega prevoza. Cenejša je od osnovne kartice, v katero je vključeno tudi parkiranje. Menimo pa, da bi morala biti razlika v ceni med osnovno kartico in tisto za uporabnike javnega prevoza večja. Šele s tem bi kartica pomenila resno vzpodbudo za prihod brez osebnega vozila. Pomanjkljivost v primerjavi s klasično kartico je tudi v tem, da ni na voljo pri vseh ponudnikih nastanitve.

## 5 Usmeritve za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih

### 5.1 Teoretska izhodišča

Trajnostna mobilnost izhaja iz širše obravnavanih okoliščin trajnostnosti in trajnostnega razvoja. Trajnosten razvoj pomeni razvoj, ki zadovoljuje zdajšnje potrebe in pri tem ne ogroža zmožnosti prihodnjih generacij, da bi zadovoljevale svoje.<sup>38</sup> Pri trajnostni mobilnosti se osredotočamo na zmanjševanje negativnih vplivov na okolje, ki jih prispeva promet. To so predvsem izpusti toplogrednih plinov, ki jih povzročata motorni promet, pa tudi drugi vplivi, kot so hrup, zmanjšana kakovost življenja lokalnih skupnosti, preobremenjenost okolja zaradi zastojev, prometne nesreče in drobitev habitatov zaradi prometne infrastrukture.<sup>39,40</sup> Ukrepi za doseganje bolj trajnostne mobilnosti zato praviloma vključujejo več pristopov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz prometa: razvoj učinkovitejših in okolju prijaznejših prometnih tehnologij, zagotavljanje cenovno dostopnega in učinkovitega javnega prevoza ter izboljšanje dostopnosti trajnostnih mobilnostnih oblik.<sup>41</sup> Vendar pa še drugi pristopi prispevajo k zmanjšanju potreb ljudi po uporabi osebnega avtomobila. To so na primer smotrno načrtovanje rabe prostora in razmestitve poselitve, dejavnosti in storitev, zagotavljanje večmodalnih storitev, zagotavljanje informacij ter spodbujanje trajnostnih mobilnostnih navad.<sup>42,43</sup> Pri načrtovanju trajnostne mobilnosti se je treba zavedati, da je mobilnost na zavarovanih območjih večplastna in vključuje tako turistična potovanja kot tudi potovanja na delo, nujne prevoze in druga dnevna potovanja lokalnega prebivalstva. Poleg tega je za mobilnost na zavarovanih območjih značilna velika sezonska spremenljivost. Vse to vpliva na organiziranje in načrtovanje prometa na zavarovanih območjih, ki mora hkrati zagotavljati ustrezno raven kakovosti za lokalno prebivalstvo in biti dovolj prilagodljivo za velika sezonska nihanja.<sup>44</sup>

Pomembno vlogo pri potovalnih navadah ima hitrost oziroma čas, ki ga posameznik porabi za opravljanje svojih poti. Izbira osebnega avtomobila kot prevoznega sredstva temelji na dejstvu, da je avtomobil pogosto najhitrejši način potovanja, hkrati pa posamezniku dovoljuje tudi največ svobode pri izbiri izletniškega cilja.<sup>45</sup> Z razvojem prometne infrastrukture in dostopnostjo osebnih avtomobilov je postala izbira izletniških ciljev za posameznika zelo široka, medtem ko je potovanje z javnim prevozom omejeno na tiste, ki jih pokrivajo koridorji

<sup>38</sup> World Commission on Environment and Development: Our Common Future, 1987.

<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>

<sup>39</sup> Orsi, F. 2015: Sustainability requisites of transportation in natural and protected areas. In: Sustainable transportation in natural and protected areas, 11–27.

<sup>40</sup> Chatziioannou, I., Alvarez-Icaza, L., Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., Chias-Becerril, L. 2020: A Structural Analysis for the Categorization of the Negative Externalities of Transport and the Hierarchical Organization of Sustainable Mobility's Strategies. Sustainability 12-15. DOI: <https://doi.org/10.3390/su12156011>.

<sup>41</sup> Holden, E. 2007: Achieving Sustainable Mobility. Everyday and Leisure-time Travel in the EU. London, Routledge.

<sup>42</sup> Orsi, F. 2015: Sustainability requisites of transportation in natural and protected areas. In: Sustainable transportation in natural and protected areas, 11–27.

<sup>43</sup> Chatziioannou, I., Alvarez-Icaza, L., Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., Chias-Becerril, L. 2020: A Structural Analysis for the Categorization of the Negative Externalities of Transport and the Hierarchical Organization of Sustainable Mobility's Strategies. Sustainability 12-15. DOI: <https://doi.org/10.3390/su12156011>.

<sup>44</sup> Lopez Lambas, M. E., Ricci, S. 2014: Planning and management of mobility in natural protected areas. Procedia – Social and Behavioural Sciences 162. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.12.213>.

<sup>45</sup> Holden, E. 2007: Achieving Sustainable Mobility. Everyday and Leisure-time Travel in the EU. London, Routledge.

in linije avtobusov oziroma železnice. Nekonkurenčnost javnega prevoza v primerjavi s potovanjem z osebnim avtomobilom ter večja svoboda izbire potovanj sta ključna dejavnika, ki vplivata na izbor načina potovanja in vse večjo rabo osebnega avtomobila. Povečevanje turističnega obiska in hkratna razširjenost rabe osebnega avtomobila za dostopanje do zavarovanih območij vodita v številne težave, s katerimi se dandanes soočajo upravljavci in lokalne skupnosti na teh območjih. Med največje izzive, ki so jih poudarili predstavniki zavarovanih območij oziroma so omenjeni v načrtih upravljanja (preglednica 1), so prav povečevanje osebnega avtomobilskega prometa in slaba dostopnost z javnim prevozom. Za osebni promet je pogosto poudarjeno tudi pomanjkanje parkirnih mest na obrobju zavarovanega območja, zaradi česar obiskovalci pogosto parkirajo v naravnem okolju, na mestih, ki za to niso predvidena in parkiranje tam ni dovoljeno.

Dostopnost zavarovanih območij je torej odvisna od kakovosti splošnega omrežja cestne in železniške infrastrukture ter gostote omrežja linij javnega prevoza, povezanosti izvorov obiskovalcev (na primer naselij in središč) in širšega prostora (zavarovanih območij) ter možnosti premikanja po zavarovanih območjih. Namen usmeritev za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih je razvoj prometnih sistemov, ki bodo imeli pozitivne učinke na okolje (manj izpustov toplogrednih plinov iz prometa, manj hrupa in manjša ogroženost habitatov), družbo (enakovredne možnosti prevažanja, kakovost življenja, vitalne lokalne skupnosti) in gospodarstvo, predvsem turizem (vzpostavljanje ugodnega ravnovesja med turističnim obiskom zavarovanih območij in usmeritvami za varstvo okolja).

## 5.2 Usmeritve za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti pri dostopanju do zavarovanih območij

### Sodelovanje občin z zavarovanimi območji pri pripravi celostnih prometnih strategij

Celostne prometne strategije so strateški dokumenti, s katerimi občine načrtujejo promet s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Spletno anketiranje predstavnikov zavarovanih območij je pokazalo, da marsikatero od njih nima svojega načrta upravljanja. Na področju trajnostne mobilnosti se včasih zanašajo na občine oziroma celostne prometne strategije, če te obstajajo. Celostne prometne strategije občin so pogosto splošne in ne obravnavajo posebej prometne problematike na zavarovanih območjih. S tega vidika predlagamo:

- **Za načrtovanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih je treba vzpostaviti tesnejše sodelovanje med upravljavci zavarovanih območij in občinami, še posebej, ko zavarovano območje sega na ozemlja več občin, kot je na primer Krajinski park Ljubljansko barje.**

Medobčinsko sodelovanje pri načrtovanju trajnostne mobilnosti v Sloveniji bodo v prihodnje podpirali regijski centri mobilnosti, ki se že vzpostavljajo. Leta 2022 je povezovanje med občinami pri pripravi celostnih prometnih strategij predvidel Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (2022),<sup>46</sup> poskusno pa je bila pripravljena prva regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp. Ta vključuje štirinajst občin, med drugim tudi celotno ozemlje Triglavskega narodnega parka.

<sup>46</sup> Zakon o celostnem prometnem načrtovanju. Uradni list Republike Slovenije 130. Ljubljana, 2022.

## Načrti upravljanja in mobilnost

Načrt upravljanja je programski akt, s katerim zavarovana območja določijo razvojne usmeritve, način izvajanja varstva, rabe in upravljanja ter podrobnejše usmeritve za varstvo naravnih vrednot na zavarovanem območju ob upoštevanju potreb razvoja lokalnega prebivalstva.<sup>47</sup> Med obveznimi vsebinami načrta upravljanja zdaj še ni jasno predvidenega področja upravljanja prometa. Posledica tega je neenotna obravnava prometa in trajnostne mobilnosti v načrtih upravljanja zavarovanih območij ali pa to področje v načrtu upravljanja sploh ni obravnavano. Pregled obstoječih načrtov upravljanja (preglednica 1) kaže na to, da promet v marsikaterem zavarovanem območju povzroča številne težave in ogroža prav tiste naravne prvine, zaradi katerih je območje zavarovano. Predlagamo, da:

- **Zavarovana območja v svoje načrte upravljanja v prihodnje vključijo tudi načrt mobilnosti. Dolgoročno bi bili lahko ukrepi za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih tudi zakonsko predpisana nujna sestavina upravljalvskega načrta.**

## Izboljšanje dostopnosti z javnim prevozom

Številna zavarovana območja v Sloveniji so sorazmerno slabo dostopna z javnim prevozom. Na to težavo so opozorili tudi predstavniki zavarovanih območij, ki so se odzvali na anketo (preglednica 1). Poudarili so, da se storitev javnega prevoza marsikje krči in je odvisna od sezone, kar kaže na zanemarjanje potreb po mobilnosti lokalnega prebivalstva. Dostopnost javnega prevoza je najslabša ravno ob koncu tedna in med šolskimi počitnicami, ko zavarovana območja lahko obišče največ ljudi.

Dostopnost z javnim prevozom je temelj trajnostne mobilnosti. Privlačnost uporabe javnega prevoza za dostopanje do zavarovanih območij je, enako kot sicer pri uporabi javnega prevoza, odvisna od njegove časovne konkurenčnosti, pogostnosti in udobnosti voženj. Za boljšo ponudbo javnega prevoza in zmanjševanje avtomobilskega prometa za dostopanje do zavarovanih območij predlagamo te ukrepe:

- **Izvajanje analiz, s katerimi bi zavarovana območja ugotovila, od kje prihaja največ obiskovalcev. Na podlagi teh podatkov bi bilo lažje načrtovati in prilagoditi javni prevoz.**
- **Ponudba prevozov od postajališč javnega prevoza do zavarovanih območij in turističnih nastanitev znotraj njih.** Po zgledu avstrijskega narodnega parka Visoke Ture bi te storitve prevoza ob prihodu in odhodu turistov lahko zagotovile lokalne skupnosti ali sami ponudniki nastanitev.
- **Sistem javnega prevoza bi moral bolj omogočati tudi prevoz koles, prtljage in hišnih ljubljencev. Zdaj je ta storitev pomanjkljiva, saj je na primer prostora za prevoz koles premalo ali pa ta storitev sploh ni na voljo.** Omejitve pri potovanjih s kolesi, prtljago ali hišnimi ljubljenci marsikaterega obiskovalca odvrnejo od uporabe javnega prevoza in se zato na pot raje odpravi z osebnim avtomobilom.

<sup>47</sup> Zakon o ohranjanju narave. Uradni list Republike Slovenije 96. Ljubljana, 2004.

## Zagotavljanje informacij o možnostih prevoza

Za uporabnike je zelo pomembna dostopnost informacij o linijah in voznih redih javnega prevoza. Informacije o možnostih dostopa do zavarovanih območij in znamenitosti znotraj njih z javnim prevozom bi morale biti dostopne na različnih platformah. Tudi informacije o turističnih linijah javnega prevoza, če obstajajo, bi morale biti vključene v vse državne in meddržavne načrtovalce poti (na primer Google Transit) in voznoredne iskalnike, da bi obiskovalci čim lažje načrtovali svoje poti. Pri zagotavljanju informacij imajo pomembno vlogo tudi ponudniki nastanitvenih zmogljivosti, ki bi morali obširneje ponujati in oglaševati možnosti javnega prevoza in prevoze do nastanitvenega objekta, da bi se obiskovalci raje odločali za potovanja brez osebnega avtomobila. Za večjo dostopnost informacij o možnostih prevoza do zavarovanih območij predlagamo:

- **Informiranje obiskovalcev o možnostih dostopanja do zavarovanih območij z javnim prevozom po različnih komunikacijskih poteh, kot so spletne strani, promocijska gradiva in družbena omrežja.**
- **Vključitev informacij o turističnih linijah javnega prevoza v vse državne in meddržavne načrtovalce poti ter voznoredne iskalnike. V ta namen morajo upravljavci zavarovanih območij in lokalne turistične organizacije informacije o turističnih prevozih sporočati Nacionalnemu centru za upravljanje prometa.**
- **Ponudniki turističnih nastanitvev, upravljavci zavarovanih območij ter turistične in druge organizacije, ki oglašujejo izlete in ogled znamenitosti na zavarovanih območjih, naj v svojih oglasih poudarijo možnosti dostopa z javnim prevozom.**
- **Zavarovana območja naj v svojo ponudbo vključijo tudi izdelavo mobilnostnih načrtov za obiskovalce z vsemi informacijami o potovanju z javnim prevozom iz okoliških večjih središč do zavarovanega območja (možnosti javnega prevoza, vozni redi, možnost potovanja s kolesom, prtljago ali hišnimi ljubljenci).**

## Uvedba prestopnih točk in večmodalnih vozlišč

Ker so nekatera zavarovana območja slabše prometno dostopna in redkeje poseljena, zagotavljanje javnega prevoza z veliko pogostnostjo voženj ni vedno gospodarno. Poleg tega je lahko dostop do zavarovanega območja z javnim prevozom za marsikaterega obiskovalca časovno potraten zaradi številnih prestopanj. V takih primerih je smiselno čimbolj povezati uporabo osebnega avtomobila in drugih oblik prevozov do zavarovanih območij. V ta namen predlagamo:

- **Kjer je to mogoče, naj se uredijo prestopne točke P + R ob koridorjih javnega prevoza. Tistim obiskovalcem, ki se zaradi slabše dostopnosti do javnega prevoza na pot odpravijo z avtomobilom, bi s tem omogočili, da na poti prestopijo na vlak ali avtobus in zadnji del poti do zavarovanega območja opravijo na bolj trajnosten način.**
- **V bližini zavarovanih območij je smiselno urediti večmodalna vozlišča, ki bi obiskovalce spodbudila, da osebni avtomobil pustijo zunaj zavarovanih območij in del poti opravijo peš, s kolesom ali kako drugače na način trajnostnega prevoza, kot so na primer prevozi na zahtevo, električna vozila in podobno. Ankeeta je pokazala, da številna zavarovana območja že nudijo prevoze obiskovalcev s parkirišč do ključnih interesnih točk znotraj njih. Poleg tega nekatera zavarovana območja nudijo tudi izposajo koles in električnih koles, s čimer spodbujajo trajnostne oblike mobilnosti.**

### Uvedba sheme nagrajevanja

Da bi bila uporaba javnega prevoza za dostopanje do zavarovanih območij bolj privlačna za obiskovalce, predlagamo:

- **Uvedbo sheme nagrajevanja za obiskovalce, kot so na primer popusti pri določenih storitvah, če pripotujejo z javnim prevozom.**

## 5.3 Usmeritve za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti znotraj zavarovanih območij

### Dostopnost informacij o možnostih prevoza

Za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih sta zelo pomembni kakovost in dostopnost informacij o mobilnostnih storitvah. Poleg tega je pomembno tudi sodelovanje med občinami, če zavarovano območje sega v več občin. Predlagamo naslednje usmeritve:

- **Če zavarovano območje obsega več občin, je nujno, da se med seboj dogovorijo, uskladijo in poenotijo sisteme prevozov znotraj zavarovanega območja.**
- **Za lažjo dostopnost informacij o možnostih prevoza je zelo dobrodošla grafična podpora zemljevid ali pa so to spletni načrtovalci poti in voznoredni iskalniki, iz katerih lahko obiskovalci razberejo posodobljene ter v času svojega obiska najboljše mobilnostne možnosti.**
- **Kadar obiskovalcem ponujamo informacije do posameznih točk, vedno na prvem mestu navedemo možnost dostopa s trajnostnimi oblikami mobilnosti (peš, kolo, javni prevoz) in šele na zadnjem mestu (če sploh) navodila za prihod z osebnim vozilom.**

### Zmanjševanje motornega prometa

Zmanjševanje motornega prometa je bilo v anketi pogosto poudarjeno kot eden glavnih izzivov, s katerim se soočajo zavarovana območja (preglednica 1). Obravnavana sta bila tako čezmeren promet z osebnimi vozili kot tudi vožnja s štirikolesniki. Ti niso moteči le zaradi hrupa in onesnaževanja, temveč tudi zato, ker jih obiskovalci vozijo v naravnem okolju izven urejenih cest in poti. V Triglavskem narodnem parku si že prizadevajo, da bi uvedli popolno prepoved uporabe takšnih vozil.

Pri zmanjševanju in omejevanju motornega prometa na zavarovanih območjih so upravljavcem na voljo različni mehanizmi, od prepovedi motornega prometa do mehkejših oblik spodbujanja bolj trajnostnih oblik mobilnosti. Njihova uporaba je odvisna od tega, kako pereča je prometna problematika na določenem zavarovanem območju, od načina upravljanja območja in drugih dejavnikov. Predlagamo dva ukrepa:

- **Jasna določitev območij, kjer je promet dovoljen. Pri tem upravljavci lahko uporabijo tudi fizične ovire za prepoved motornega prometa na določenih območjih oziroma uvedejo dovolilnice, s katerimi omogočijo promet le za lokalne prebivalce.** Zavedati pa se moramo, da so se z uporabo električnih koles zelo razširila



območja dostopa za vse več obiskovalcev, kar je z okoljskega vidika lahko težavno, četudi gre za obliko trajnostne mobilnosti.

- **Uvedba nacionalnih certifikatov za prometno trajnostna zavarovana območja oziroma vključitev trajnostne mobilnosti v sheme ocenjevanja in certificiranja, da bi se zavarovana območja bolj pogosto odločala za izvajanje ukrepov in spodbujanje trajnostne mobilnosti.**

### Parkirna politika

Na zmanjšanje avtomobilskega prometa na zavarovanih območjih lahko učinkovito vplivamo s parkirno politiko. Predlagamo te usmeritve:

- **Organiziranje parkirišč P + R na obrobju zavarovanih območij. Dobrodošlo je, da so parkirišča P + R dopolnjena s storitvami prevozov med glavnimi zanimivostmi, ki so lahko linijski ali na zahtevo, ter z možnostjo najema koles ali električnih koles.**
- **Pri umeščanju parkirišč in organiziranju javnega prevoza je pomembno, da so postajališča javnega prevoza bližje neki znamenitosti kot javna parkirišča. Na ta način obiskovalce odvrčamo od uporabe lastnega prevoza.**

Izvajanje učinkovite parkirne politike na zavarovanih območjih lahko ogrožajo lastniki zemljišč, ki nudijo zasebna parkirišča znotraj zavarovanih območij. Zaradi lastnih ekonomskih interesov ti lahko zavračajo dogovarjanja z upravljavci zavarovanih območij, saj se ne želijo odpovedati prihodkom od parkirnin (primer parkirišča pri slapu Savica v Bohinju).

- **Ponudba zasebnih parkirišč znotraj zavarovanih območij se lahko omeji z davčnimi ukrepi za ponudnike takšnih storitev.**

### Infrastruktura za aktivno mobilnost

Za dostopanje do zavarovanih območij je pomembna tudi kakovostna infrastruktura, ki omogoča aktivne oblike mobilnosti (kolesarjenje in hojo), zato predlagamo:

- **Zagotavljanje in dopolnjevanje omrežja kolesarskih in peš poti.** Te aktivnosti že izvajajo nekatera zavarovana območja v Sloveniji. Med bolj aktivnimi in dober zgled na tem področju je Krajinski park Ljubljansko barje, ki v zadnjih letih pospešeno gradi kolesarsko infrastrukturo in prehode čez Ljubljano. Kolesarske in peš poti povezuje tudi z interpretacijskimi objekti ter drugimi kulturnimi in naravnimi znamenitostmi na Ljubljanskem barju.
- **Pri gradnji in dopolnjevanju infrastrukture za aktivno mobilnost je treba spoštovati načela trajnostnega prostorskega razvoja. Ta daje prednost izkoriščanju že obstoječe infrastrukture pred gradnjo nove in poudarja smotrno in gospodarno rabo prostora.** Bohinjska kolesarska pot je na primer z vidika zagotavljanja infrastrukture za kolesarjenje in povezovanja znamenitosti zelo dobrodošel ukrep. Zaradi širine kolesarske steze, ki ustreza in je hkrati namenjena tudi vožnji s kmetijskimi stroji, pa gre za izjemno velik poseg v prostor, ki je z vidika trajnostne rabe prostora lahko vprašljiv.

## Usmerjanje in omejevanje turističnega obiska

Določena zavarovana območja se predvsem v poletni sezoni soočajo s čezmernim obiskom, kar pomeni tudi povečanje prometa in z njim povezane težave. Upravljavcem zavarovanih območij so v zvezi s tem na voljo različni načini urejanja okoliščin. Predlagamo:

- **Načrtno usmerjanje turističnega obiska na manj obiskana, a za obiskovalce še vedno zanimiva območja. S promocijo aktivnosti v različnih letnih časih se lahko poskrbi za bolj enakomerno razporeditev obiska prek celega leta.**
- **Načrtno usmerjanje turizma na višji, regionalni ali državni ravni. Pri tem gre lahko za promocijo manj znanih zavarovanih območij, s čimer turiste z najbolj obremenjenih zavarovanih območij preusmerimo na druga zanimiva območja v regiji ali državi.**
- **Če se zavarovano območje sooča s čezmernim obiskom, se lahko obisk omeji tudi z določanjem največjega dovoljenega števila dnevnih obiskovalcev. To je mogoče predvsem tam, kjer je zavarovano območje jasno zamejeno in ima tudi točno določene vhodne točke.**
- **Cenovni mehanizmi za omejevanje turističnega obiska. Primer je lahko dvigovanje cen storitev z naraščanjem števila rezervacij oziroma nakupov, na primer smučarskih vozovnic, vstopnin, parkiranja.**

## Ozaveščanje obiskovalcev o mobilnostnih storitvah in zavarovanju območja

Posredno na spremembe vedenja na področju mobilnosti vpliva tudi ozaveščanje obiskovalcev o zavarovanih območjih. To vključuje razlage, zakaj je neko območje zavarovano in zakaj je pomembno, da se pri obisku obnašamo čimbolj trajnostno. Predlagamo, da:

- **Zavarovana območja prek vseh možnih platform (spletne strani, promocijska gradiva, družbena omrežja, obveščevalne table in podobno) ozaveščajo obiskovalce, jih opozarjajo na primerno (mobilnostno) vedenje ter na različne načine osmišljajo trajnostno mobilnost.**

## V načrtovanje dogodkov in dejavnosti naj bo vključena trajnostna mobilnost

Obiskovalci prireditve morajo imeti možnost, da na prireditve pridejo z javnim prevozom v času, vsaj primerljivem osebnemu prevozu. Predlagamo te ukrepe:

- **Vse prireditve na zavarovanih območjih naj bodo časovno usklajene z voznimi redi.**
- **Vse informacije o javnih prevozi naj bodo tudi v vabilih na dogodke.**
- **Če gre za množično prireditve ali če v času prireditve ni ponudbe javnega prevoza, je smiselno organizirati dodatne prevoze ob začetku in koncu dogodka.**
- **Izhodišča pohodniških in kolesarskih poti morajo biti na postajališčih javnega prevoza. V opise pohodniških in kolesarskih poti je treba vključiti informacije o**

ponudbi javnega prevoza po zgledu pobud »V hribe z javnim prevozom!«<sup>48</sup> in »Peš iz dolin do višin«.<sup>49</sup>

<sup>48</sup> ZRC SAZU Geografski inštitut Antona Melika, Planinska zveza Slovenije. V hribe z javnim prevozom! <https://storymaps.arcgis.com/stories/1c1793a045d443c3bc2a2522383585f1>

<sup>49</sup> Planinska zveza Slovenije. Peš iz dolin do višin. <https://www.pzs.si/novice.php?pid=16371>

## 6 Sklep

Številna zavarovana območja v Sloveniji se soočajo s škodljivimi posledicami motornega prometa, kar negativno vpliva tako na kakovost življenja lokalnih skupnosti kot tudi na okolje. Ker so zavarovana območja praviloma redkeje poseljena, je zagotavljanje učinkovitega in visokokakovostnega javnega prevoza pogosto negospodarno. Potrebni so tudi drugi načini izboljšav, ki prispevajo k zmanjšanju uporabe osebne avtomobila in spodbujajo večmodalnost. Usmeritve za vzpostavljanje trajnostne mobilnosti na zavarovanih območjih smo razdelili v dva sklopa: prvi se osredotoča na dostopanje do zavarovanih območij, drugi pa na mobilnost znotraj njih. Usmeritve v prvem sklopu se nanašajo na vzpostavljanje institucionalnih okvirov za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Načrti upravljanja bi med drugim morali urejati tudi področje trajnostne mobilnosti ter več pozornosti nameniti medobčinskemu sodelovanju, sploh če gre za večja zavarovana območja, ki segajo v več občin. Pomembno je tudi zagotavljanje kakovostnega javnega prevoza, ki velja za hrbtenico trajnostne mobilnosti. Poleg ustrezne frekventnosti in časovne konkurenčnosti javnega prevoza je pomembno tudi sprotno in celovito podajanje informacij o mobilnostnih možnostih. Večmodalne točke lahko potnikom omogočijo, da vsaj zadnji del poti do zavarovanega območja opravijo na trajosten način – z javnim prevozom, kolesom ali hojo. Za trajnostno mobilnost znotraj zavarovanih območij sta nujna dosledno izvajanje načrtov upravljanja in upoštevanje prometnih predpisov. Zelo pomembna je parkirna politika, ki naj spodbuja obiskovalce, da pustijo osebne avtomobile zunaj ali čim bolj na obrobju zavarovanih območij. Za premikanje znotraj zavarovanih območij pa morajo imeti obiskovalci na voljo različne mobilnostne možnosti, kot so javni prevoz, prevozi na zahtevo, souporaba električnih vozil, kolesarjenje in hoja. Zaradi velikih sezonskih nihanj se nekatera zavarovana območja soočajo s prometno preobremenjenostjo, ki je izrazita predvsem v poletni sezoni. Čezmeren obisk določenih zavarovanih območij lahko preprečujemo z usmerjanjem turizma in celoletno turistično ponudbo. Zelo pomembna pa sta tudi osmišljanje varovanja okolja ter ozaveščanje ljudi o pomenu trajnostne mobilnosti. Na koncu želimo opozoriti tudi na dejstvo, da v Sloveniji zdaj primanjkuje analiz, s katerimi bi ugotavljali, kako ljudje dostopajo do zavarovanih območij in kako se znotraj njih premikajo. V prihodnje bodo potrebne analize, na podlagi katerih bodo država, občine in zavarovana območja lahko bolj učinkovito načrtovali trajnostno mobilnost.

## 7 Viri in literatura

Agencija Republike Slovenije za varstvo okolja: Kazalci okolja v Sloveniji. Ljubljana, 2023.

Akcijski načrt usmerjanja obiska in rekreacijskih dejavnosti v TNP. 2023. [https://www.tnp.si/media/3219/5.\\_tocka\\_anuord\\_predlog.pdf](https://www.tnp.si/media/3219/5._tocka_anuord_predlog.pdf) (4. januar 2024).

Alpine Pearls. <https://www.alpine-pearls.com/en> (10. januar 2024).

Aplikacija Adamello Brenta.

<https://play.google.com/store/apps/details?id=it.webmapp.pnab&hl=it&pli=1> (10. januar 2024).

Buongiorno, A., Intini, M. 2021: Sustainable tourism and mobility development in natural protected areas: Evidence from Apulia. Land Use Policy 101. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2020.105220>

Chatziioannou, I., Alvarez-Icaza, L., Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., Chias-Becerril, L. 2020: A Structural Analysis for the Categorization of the Negative Externalities of Transport and the Hierarchical Organization of Sustainable Mobility's Strategies. Sustainability 12-15. DOI: <https://doi.org/10.3390/su12156011>

Coccossis, H. 2008: Cultural heritage, local resources and sustainable tourism. International Journal of Services Technology and Management 10-1.

Dolomeet kartica za goste. <https://www.campigliodolomiti.it/en/dolomeetguestcard> (10. januar 2024).

Effective protected areas. Svetovna zveza za varstvo narave. <https://www.iucn.org/our-work/topic/effective-protected-areas> (11. januar 2024).

Gorniške vasi v Alpah. <https://gorniskevasi.pzs.si/vasi-v-alpah.php> (10. januar 2024).

Gorniške vasi. <https://gorniskevasi.pzs.si/manj-je-vec.php> (10. januar 2024).

Holden, E. 2007: Achieving Sustainable Mobility. Everyday and Leisure-time Travel in the EU. London, Routledge.

Javni zavod Krajinski park Strunjan, 2018: Načrt upravljanja Krajinskega parka Strunjan za obdobje 2018–2027. [https://parkstrunjan.si/wp-content/uploads/2019/04/NUKPS\\_2018\\_2027.pdf](https://parkstrunjan.si/wp-content/uploads/2019/04/NUKPS_2018_2027.pdf) (5. januar 2024).

Krajinski park Sečoveljske soline 2011: Načrt upravljanja 2011–2021. [https://www.kpss.si/file/download/196\\_317ee74d40f9/nacrt\\_upravljanja\\_kpss.pdf](https://www.kpss.si/file/download/196_317ee74d40f9/nacrt_upravljanja_kpss.pdf) (5. januar 2024).



Prostor za dodatni logotip



Prostor za dodatni logotip



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO

Prostor za dodatni logotip



ZRC SAZU

Prostor za dodatni logotip

Krajinski park Zgornja Idrija. Načrt upravljanja 2022 – 2031. <https://www.geopark-idrija.si/wp-content/uploads/2022/05/novice-nacrt-upravljanja-priloga.pdf> (5. januar 2024).

Lopez Lambas, M. E., Ricci, S. 2014: Planning and management of mobility in natural protected areas. *Procedia – Social and Behavioural Sciences* 162. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.12.213>

Lozano-Oyola, M., Blancas, F. J., González, M., Caballero, R. 2012: Sustainable tourism indicators as planning tools in cultural destinations. *Ecological Indicators* 18. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2012.01.014>

Maurič, T., Kristan, M., Kutin, M., Zupan, S. 2022. Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp. <https://www.prc.si/publikacije/regijska-celostna-prometna-strategija-za-sirse-obmocje-julijskih-alp> (12. januar 2024).

Načrt upravljanja Triglavskega narodnega parka 2016–2025. 2016. [https://www.tnp.si/media/1458/jz\\_tnp\\_nacrt\\_upravljanja\\_tnp\\_2016\\_2025.pdf](https://www.tnp.si/media/1458/jz_tnp_nacrt_upravljanja_tnp_2016_2025.pdf) (4. januar 2024).

Načrtovalec poti Julijske Alpe. <https://mobility.julian-alps.com/mtbp/sl-si/journey-planner/content/favorites> (10. januar 2024).

Naravni parki, naravni rezervati in naravni spomeniki. Ministrstvo za naravne vire in prostor, 2023. <https://www.gov.si teme/naravni-parki-naravni-rezervati-in-naravni-spomeniki/> (11. januar 2024).

Notranjski regijski park, 2009: Podrobnejši načrt upravljanja za projektno območje presihajoče Cerkniško jezero. [https://life1.notranjski-park.si/cmsfiles/cf\\_630.pdf](https://life1.notranjski-park.si/cmsfiles/cf_630.pdf) (5. januar 2024).

Občina Solčava, 2021: Strategija trajnostnega razvoja občine Solčava do leta 2030. <https://www.solcava.si/DownloadFile?id=634391> (5. januar 2024).

Orsi, F. 2015: Sustainability requisites of transportation in natural and protected areas. In: *Sustainable transportation in natural and protected areas*, 11–27.

Pachschwoell, A. 2011: Leopold Hufnagl (1857-1942): Ein ökologischer Vordenker. *Unsere Heimat* 82-1.

Parco naturale Adamello Brenta. <https://book.pnab.it/en/mobility> (10. januar 2024).

ParcoKey. Naravni park Adamello Brenta. <https://www.pnab.it/il-parco/vivere-il-parco/dove-dormire/parcokey/> (11. januar 2024).

Planinska zveza Slovenije. <https://www.pzs.si/novice.php?pid=16371> (11. januar 2024).

Razvojni načrt Biosfernega območja Julijske Alpe. 2021. [https://www.jesenice.si/obcina-jesenice/razvojni-dokumenti/item/download/13020\\_eb8bd0dfe8a75b1f7ed138d36d64b147](https://www.jesenice.si/obcina-jesenice/razvojni-dokumenti/item/download/13020_eb8bd0dfe8a75b1f7ed138d36d64b147)[https://www.tnp.si/media/1458/jz\\_tnp\\_nacrt\\_upravljanja\\_tnp\\_2016\\_2025.pdf](https://www.tnp.si/media/1458/jz_tnp_nacrt_upravljanja_tnp_2016_2025.pdf) (4. januar 2024).

Resolucija o Programu varstva in razvoja Parka Škocjanske jame za obdobje 2019–2023. 2019. [https://www.park-skocjanske-jame.si/file/download/251\\_500522e5b9c8/PVR%202019-2023.pdf](https://www.park-skocjanske-jame.si/file/download/251_500522e5b9c8/PVR%202019-2023.pdf) (4. januar 2024).

Smrekar, A., Polajnar Horvat, K., Ribeiro, D. 2023: Institucionalni okvir ohranjanja narave v Sloveniji. Geografija v šoli 31-2,3.

The mobility benefits. Narodni park Visoke Ture. <https://www.nationalpark-sommercard.at/en/attractions/mobility> (11. januar 2024).

Triglavski narodni park 2023: <https://www.tnp.si/sl/park/obmocje/triglavski-narodni-park/> (12. januar 2024).

Uredba o Načrtu upravljanja Krajinskega parka Goričko za obdobje 2021–2025. Uradni list Republike Slovenije 91/2021. <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2021-01-1959/uredba-o-nacrtu-upravljanja-krajinskega-parka-goricko-za-obdobje-2021-2025> (5. januar 2024).

World Commission on Environment and Development: Our Common Future, 1987. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>

World Travel Tourism Council 2023: Slovenia. 2023 Annual Research: Key Highlights. [https://www.slovenia.info/uploads/RR%202023/Priloge\\_WTTC/WTTC\\_Slovenia2023\\_.pdf](https://www.slovenia.info/uploads/RR%202023/Priloge_WTTC/WTTC_Slovenia2023_.pdf) (12. januar 2024).

Zakon o celostnem prometnem načrtovanju. Uradni list Republike Slovenije 130. Ljubljana, 2022.

Zakon o ohranjanju narave. Uradni list Republike Slovenije 96. Ljubljana, 2004.

Zavod Republike Slovenije za varstvo narave 2023: Zavarovana območja. <https://zrsvn-varstvonarave.si/kaj-varujemo/zavarovana-obmocja/> (4. januar 2023).

Zimska kartica. Narodni park Visoke Ture. <https://www.nationalpark-wintercard.at/en> (11. januar 2023).

Zorn, M., Smrekar, A., Skoberne, P., Šmuc, A., Brancelj, A., Dakskobler, I., Poljanec, A. et al. 2015: Dolina triglavskih jezer. Geografija Slovenije 32. Ljubljana.

ZRC SAZU Geografski inštitut Antona Melika, Planinska zveza Slovenije. V hribe z javnim prevozom! <https://storymaps.arcgis.com/stories/1c1793a045d443c3bc2a2522383585f1> (11. januar 2024).

## 8 Priloga: Spletni vprašalnik za zavarovana območja

Q1 – Ime zavarovanega območja:

---

Q2 – Ali imate izdelan mobilnostni načrt, prometno strategijo, strategijo trajnostnega razvoja (če vključuje tudi področje mobilnosti) oziroma kakšen drug podoben dokument za vaše območje?

da

ne

IF (1) Q2 = [1]

Q3 – Prosimo, navedite naslove in/ali spletne povezave za:

	Vpišite besedilo
mobilnostni načrt	<hr/> <hr/>
prometno strategijo	<hr/> <hr/>
strategijo trajnostnega razvoja (če vključuje tudi področje mobilnosti)	<hr/> <hr/>
drugo	<hr/> <hr/>

Q4 – Če v vaših navedenih dokumentih niso znani odgovori na spodnja tri vprašanja, jih, prosimo, navedite.

---

Q5 – Kakšne ukrepe trajnostne mobilnosti imate urejene znotraj zavarovanega območja?

---



Q6 – Kako imate urejen dostop za obiskovalce do zavarovanega območja?

---

Q7 – Kako imate urejen dostop za obiskovalce do najbolj obiskanih točk na zavarovanem območju?

---

Q8 – Če rešujete problematiko trajnostne mobilnosti, ali ste se zgledovali po primerih dobrih praks v Sloveniji in tujini?

- da
- ne

IF (2) Q8 = [1]

Q9 – Prosimo, navedite jih:

---

Q10 – Ali poznate primere dobrih praks trajnostne mobilnosti na drugih slovenskih zavarovanih območjih oziroma na njihovih vplivnih območjih, ki bi bili prenosljivi na vaše zavarovano območje?

- da
- ne

IF (3) Q10 = [1]

Q11 – Prosimo, navedite jih:

---

Q12 – Ali poznate primere dobrih praks trajnostne mobilnosti na tujih zavarovanih območjih oziroma na njihovih vplivnih območjih, ki bi bili prenosljivi na vaše zavarovano območje?

da

ne

IF (4) Q12 = [1]

Q13 – Prosimo, navedite jih:

---

Q14 – Ime in priimek osebe, ki je pripravila odgovore:

---

Q15 – Ustanova:

---