

# Promet in infrastruktura Solčavskega

*Vanja Germ, Pia Krampl in Tina Krašovic*

## Uvod

Območje Solčavskega je zaradi geografske izoliranosti spodbudilo ustvarjanje najrazličnejših oblik povezav, ki so včasih popolnoma materialne (izgradnje novih cest), drugič pa zajemajo iznajdljivost domačinov pri premagovanju nezadostne prometne infrastrukture in javnega prometa. V besedilu o povezanosti Solčavskega razmišljamo skozi zgodovinski, geografski in materialni vidik, hkrati pa upoštevamo tudi posameznikovo izkušnjo bivanja tukaj in zdaj, preko katere osmišlja povezave preko geografsko in družbeno pripisane odročnosti. Pri tem domačinske skupnosti nikakor ne vidimo kot marginalne skupnosti. Kot so ugotavljali že avtorji besedila *Ustvarjanje središč na obrobju*, domačini namreč (so)oblikujejo središča, preko katerih so vpeti v globalne spremembe, kljubujejo zunanjim političnim in ekonomskim silam regionalnih, državnih in naddržavnih središč ter se vpisujejo na mednarodni turistični zemljevid.<sup>1</sup>

Vprašanje prometa in prometne infrastrukture obravnavamo skozi tri sklope: odročnost; geografske značilnosti Solčavskega, ki vplivajo na realizacijo zamišljenih načrtov za izboljšanje prometne infrastrukture; mreženje oziroma ustvarjanje medsebojnega povezovanja za potrebe prevozov po Solčavskem in na območja zunaj njega. V vsakem izmed sklopov sledimo domačinskim diskurzom in jih umeščamo v sodobno antropološko obravnavo odročnosti, ki sledi paradigmi, da vsaka izoliranost generira povezave,<sup>2</sup> ki območje odpirajo zunanjemu svetu. Upoštevamo, da so zlasti na razgibanem terenu poti pogojene s topografijo in da odročna območja niso nujno »s poti«.<sup>3</sup> Pozicioniranost določenega kraja ob poti,

1 Petra Goljevšček, Pia Krampl in Marko Senčar Mrdakovič, 'Ustvarjanje središč na obrobju.' V: Blaž Bajič, Ana Svetel in Veronika Zavratnik, ur. *Razgledi treh dolin*. Znanstvena založba Filozofske fakultete, Ljubljana 2021, str. 58–59.

2 Martin Saxer, 'Provisions for Remoteness: Cutting Connections and Forging Ties in the Tajik Pamirs.' *Social Anthropology*, let. 27, št. 2, 2019, str. 187–203.

3 Martin Saxer in Ruben Andersson, 'The Return of Remoteness: Insecurity, Isolation and Connectivity in the New World Disorder.' *Social Anthropology*, let. 27, št. 2, 2019, str. 8.

po kateri se vršijo gibanje in izmenjave, je namreč pomembnejša od njegove fizične oddaljenosti od mestnega središča.<sup>4</sup> Solčavsko je v ta proces vpeto predvsem s turistično dejavnostjo, zaradi česar v določenih trenutkih (npr. turistični sezoni) postane celo (geografsko) središče in ga kot takega ne percipirajo le domačini, temveč tudi širše okolje. V poglavju o mreženju sledimo povezavam, ki jih domačini ustvarjajo v materialnem (souporaba avtomobila) in virtualnem svetu (družabna omrežja). Pri tem obravnavamo občinske želje in načrt urejanja problematike s področja mobilnosti in dostopnosti javnega prometa. Poleg kratkega pregleda možnosti, ki jih ponuja javni prevoz na Solčavskem, se sprašujemo tudi o vlogi avtomobila in se dotaknemo pojma udobja.

## O odročnosti

Cesta med Solčavskim in preostalo Zgornjo Savinjsko dolino je bila zgrajena šele leta 1894 (pred tem je moral tisti, ki se je odpravil v Luče, večkrat prečkati reko Savinjo), do tedaj je območje gravitiralo k Železni Kapli, do katere se je dalo priti preko hribovitih kolovozov. Težavne poti, ki so vse do konca 19. stoletja omogočale edini dostop na Solčavsko in ga izolirale od preostalih okoliških krajev, so izoblikovale enovito opisovanje tega območja. Avtorji tako pišejo o »odročnih zaselkih Zgornje Savinjske doline«,<sup>5</sup> o »območju alpskih dolin, ki ga je narava do nedavnega popolnoma osamila«<sup>6</sup> in dolini, ki je »še zaznamovana s svojo relativno osamljenostjo«.<sup>7</sup> Našteti opisi opozarjajo na dejstvo, da so avtorji odročnost Solčavskega povezovali predvsem z geografsko lego območja, ki je dolgo časa onemogočala, da bi se prostor prometno odprl proti drugim krajem. Po drugi strani je odročnost opredeljena z osamljenostjo, pridevnikom, ki je največkrat uporabljen za opisovanje določenega občutja – v teh primerih predvsem občutja, ki so ga avtorji pripisovali prebivalcem odročnega kraja, po drugi strani pa občutja, ki so ga ti avtorji sami gojili v zvezi z opisanim območjem.

4 Martin Saxer in Ruben Andersson, n. d.

5 Aleksander Videčnik, *Zgornjesavinjsčani od rojstva do smrti*. Zavod za kulturo v Mozirju, Mozirje 1999, str. 6.

6 Richard Clarke, 'Študija o Solčavskem.' V: Marko Slapnik, ur. *Študija o Solčavskem: Poročilo o skupnem terenskem delu Univerze v Ljubljani in Univerze v Londonu 1932–2007*. Občina Solčava in Logarska dolina d.o.o., Solčava 2007, str. 14.

7 Richard Clarke, n. d., str. 16.

»Gorjanci« (torej tisti, ki so živeli v hribovitih predelih Solčavskega) so tako veljali za drugačne od »poljancev«, ki so živeli na ravninskih delih: »Izrazita osamljenost je upočasnila razvoj območja in ustvarila posebno, samosvojo skupnost /.../ še [je, op. a.] mogoče proučevati življenje domačinov, ki se jih še ni dotaknila izumetničenost«. <sup>8</sup> Ne le, da so avtorji v prvi polovici 20. stoletja vaške skupnosti pogosto opisovali kot prežitke nekdanjega »avtentičnega« in »pristnega« časa, temveč so njihovo podobo gradili tudi preko pojmov odročnosti in izoliranosti, s čimer so vplivali na prebivalce urbanih območij, da so si podeželje največkrat zamišljali skozi prizmo eksotike in drugačnosti.

Da je odročnost pojem, ki ga v povezavi z določenim krajem ustvarjajo predvsem dominantna območja, je v sedemdesetih letih 20. stoletja opozoril britanski antropolog Edwin Ardener. Z esejem o odročnih območjih <sup>9</sup> je pomembno vplival na produkcijo prihodnjih raziskav, ki so odročnost vedno bolj povezovala z mislijo, da gre pravzaprav za koncept, ki so ga skovali moderna država in modernizacijski diskurzi, da bi krajem pripisovali »različne vrednosti na osnovi razvitosti«. <sup>10</sup> Topografija sicer vpliva na osmišljanje kraja, vendar je pri tem, po Ardenerju, veliko pomembnejša topologika – značilnosti območja, izražene preko specifičnega družbeno-kulturnega besednjaka, <sup>11</sup> ki poudarja »geografsko odmaknjenost določenih krajev in specifičnost ljudi neke pokrajine«. <sup>12</sup> Proces medsebojnega vpliva percepcije nekega območja (zunanost na domačine in obratno) se neposredno izrisuje v komentarju enega izmed domačinov: »*Zanimivo je, vsak, ki pride gor iz doline, reče, joj, kako ste vi tu v zakotnem kraju. Saj smo res v odročnem kraju*«. <sup>13</sup>

Pojma odročnosti v navezavi na Solčavsko se je sicer dotaknilo poglavje *Ustvarjanje središč na obrobju*, <sup>14</sup> ki je bilo objavljeno v zborniku *Razgledi treh dolin* iz leta 2021, vendar predvsem v navezavi na uveljavljena središča, ki jih domačini ustvarjajo v

8 Richard Clarke, n. d., str. 35.

9 Edwin Ardener, 'Remote Areas: Some Theoretical Considerations.' V: Edwin Ardener in Malcolm Chapman, ur. *The Voice of Prophecy and Other Essays*. Berghahn Books, New York 2007, str. 211–223.

10 Miha Kozorog, 'Poskusno o Benečiji s konceptom odročnosti: Migracije in konstrukcija kraja.' *Ars & humanitas*, let. 7, št. 2, 2013a, str. 136.

11 Edwin Ardener, n. d., str. 214.

12 Miha Kozorog, n. d., str. 137.

13 Matija Vavdi, intervju, Solčava, 25. 9. 2021.

14 Petra Goljevšček, Pia Krامل in Marko Senčar Mrdaković, n. d., str. 37–58.

svojem kraju: to so domačije ter politična, gospodarska, upravna in storitvena središča, ki so pomembna v vsakodnevem življenju prebivalcev. Kot ugotavljajo avtorji besedila, je »Solčavsko v imaginariju večjih slovenskih mest lahko videno kot obrobje«, vendar »je treba razmerje med t. i. obrobjem in središčem prevetriti in nanj pogledati z različnih zornih kotov«. <sup>15</sup> V tem prispevku pa odročnost obravnavamo predvsem v kontekstu prometa, prometne infrastrukture in mobilnosti ter ugotavljamo, da se pojem odročnosti pogosto izristuje v zelo paradoksalnih situacijah in pojavih. Predvsem pa bomo pojmu sledili skozi pripovedovanje Solčavanov in Solčavank.

V nadaljevanju odročnost razumemo kot presečišče med Harmsovim in Hussainijevim <sup>16</sup> ter Saxerjevim in Anderssonovim <sup>17</sup> pojmovanjem. Prva avtorja, ki sledita predvsem Ardenerjevi fenomenološki razlagi, se povsem izogneta geografskemu kontekstu, tako da odročnost zanju ni toliko prostor kot pa način bivanja. <sup>18</sup> Odročnost ni več statično stanje, prežitek iz preteklosti, temveč je v procesu večnega ustvarjanja in transformacije. <sup>19</sup> Poleg tega jo definirata v povezavi z družbeno obrobnostjo, zaradi česar postane sinonim za marginalno pozicijo skupnosti. <sup>20</sup> Enačenju odročnosti z marginalnostjo nasprotujeta Saxer in Andersson, ki v pojem zopet vneseta prostorsko vsebino in na ta način obravnava, kako se odročnost aktivno reproducira na polju političnega, zgodovinskega in materialnega. <sup>21</sup> Saxerjeva korelacija med odročnostjo in povezanostjo pa se izkaže za še posebej uporabno. <sup>22</sup> Neposredno namreč pokaže, da je odročnost proces, ki, na videz paradoksalno, vedno generira nove povezave. Še več: ko nastajajo nove, stare morda niso več uporabne, lahko se celo izkažejo za nezaželenne. Po drugi strani pa se percepcija odročnosti območja z večjo povezanostjo ne zmanjša nujno.

15 Petra Goljevšček, Pia Krampl in Marko Senčar Mrdaković, n. d., str. 38.

16 Erik Harms in Shafqat Hussain, 'Introduction.' Remote and edgy: New takes on old anthropological themes [Forum]. *HAAU: Journal of Ethnographic Theory*, let. 4, št. 1, 2014, str. 361–367.

17 Martin Saxer in Ruben Andersson, n. d., str. 140–155.

18 Erik Harms in Shafqat Hussain, n. d., str. 363.

19 Erik Harms in Shafqat Hussain, n. d., str. 362.

20 Erik Harms in Shafqat Hussain, n. d., str. 363.

21 Martin Saxer in Ruben Andersson, n. d., str. 4.

22 Martin Saxer, n. d.

## Kreiranje in brisanje povezav

Ena izmed praks, ki sooblikuje predstave o Solčavskem – tako med domačini kot (in morda predvsem) med Nesolčavani – je turizem. Po eni strani turizem območje približuje, ker kljub težki dostopnosti in geografski izoliranosti postane množično prepoznavno in posledično obiskano. Po drugi strani pa turizem imaginarij odročnosti pogloblja, ker pojem ključno (in v podobnem smislu kot »avtentičnost«, »tradicijskost« in »pristnost«) pripomore k uspešnemu trženju in znamčenju destinacije. Na Solčavsko so tako pogosto pripete stereotipne podobe o »neokrnjeni naravi« in »pristnih doživetjih«. <sup>23</sup> Na tem mestu želimo predstaviti paradoksalen pojav, ki ga ustvarja množični turizem: namreč, turizem po eni strani spodbuja načrtovanje in izgradnjo novih prometnih povezav, po drugi strani pa vpliva na diskurze, ki želijo določene poti omejiti ali celo (za obiskovalce) zapreti. Gre za neskladne želje, ki so razpete med ekonomskim in družbenim vidikom in so tipični produkt »pregrete modernosti«. <sup>24</sup> Globalni turizem povečuje in intenzivira mobilnost ter obremenjuje prometno infrastrukturo in domačinsko skupnost. Posledica so potrebe po zaprtju ali omejevanju rabe nekaterih prometnih poti, kar bi lajšalo turistično »pregretost« okolja. Opisani paradoks je tudi vozlišče Saxerjevega <sup>25</sup> pojmovanja odročnosti v navezavi na povezave: izgradnja cest na Solčavsko je pomenila več turizma, hkrati pa je turistična pregretost generirala potrebo po omejevanju avtomobilske povezanosti med Solčavo in Logarsko dolino.

Čeprav je bila Solčava v prvi polovici 20. stoletja priljubljena turistična destinacija (Anko navaja, da so tam gostje ostajali dlje kot v Logarski dolini), <sup>26</sup> je danes predvsem informativna turistična točka, kjer se obiskovalci ustavijo, preden se nastanijo v Logarski dolini. Vas je umeščena v sotesko pred Logarsko dolino, razpogtegnjeno naselje se proti notranjosti zgošča v gručasto jedro, v katerem je večina

23 Žiga Korbar, Tina Krašovic in Lina Troha, »Naš namen ni, da bi čisto vse pokazali: Turizem na Solčavskem.« V: Blaž Bajič, Ana Svetel in Veronika Zavratnik, ur. *Razgledi treh dolin*. Znanstvena založba Filozofske fakultete, Ljubljana 2021, str. 111–133.

24 Thomas Hylland Eriksen, *Overheating: An Anthropology of Accelerated Changes*. Pluto Press, London 2016, str. 64.

25 Martin Saxer, n. d.

26 Boštjan Anko, »Solčavsko – narava in ljudje, preteklost, sedanost in prihodnost.« V: Marko Slapnik, ur. *Študija o Solčavskem: Poročilo o skupnem terenskem delu Univerze v Ljubljani in Univerze v Londonu 1932–2007*. Občina Solčava in Logarska dolina d.o.o., Solčava 2007, str. 94.

stanovanjskih zgradb. Območje zaznamujejo nenaseljena stanovanjska poslopja, ki naselje še ostreje ločujejo od »živahne« Logarske doline, v kateri prevladujoče število hiš ni le zatočišče domačinom, temveč tudi obiskovalcem. Na dejstvo, da je Solčava postala bolj ali manj prehodna turistična točka, je vplivala tudi izgradnja ceste med Solčavo in Logarsko dolino leta 1922. Vse večje število obiskovalcev se je stekalo v Logarsko dolino, kar je med drugim leta 1987 privedlo do odločitve o ustanovitvi krajinskega parka Logarska dolina. Domačini v zadnjih letih iščejo načine, kako omejiti gručo avtomobilov, ki dnevno bremenijo okolje, pri čemer pa želijo, da bi dolina ostala priljubljena turistična destinacija. Po eni strani torej obstaja želja po povezovanju, istočasno pa se te povezave želijo tudi omejiti ali celo prekiniti. Na Solčavskem je ideja o zaprtju Logarske doline za osebne avtomobile turistov že dolgo prisotna in vztraja tudi v sodobnosti:

*»O nosilnih zmogljivostih za avtomobile so bile že obsežne razprave. Načelno so se sporazumeli tudi o mejnih vrednostih. Če bi te ideje uveljavili, bi to pomenilo, da se po določenem številu vozil dolina za avte zapre. Kljub temu da vstopnina predstavlja dohodek Logarske d. o. o., avtomobilistom že svetujejo, naj parkirajo izven doline. Hkrati se v Logarski zavedajo, da bi od tega imela korist Solčava. Logarska d. o. o. se zavzema, da bi Solčava organizirala krožni prevoz do Logarske doline, od česar bi imela korist tudi Solčava, saj turisti prično 'trošiti' v trenutku, ko stopijo iz avta.«<sup>27</sup>*

Čeprav bi dolino za avtomobile zaprli, bi hkrati ustvarili nove mobilne možnosti: krožni promet med Solčavo in Logarsko dolino na podoben način, kot se je s prometno obremenjenostjo soočila Bohinjska Bistrica, od koder so omogočili avtobusni prevoz do Bohinjskega jezera.<sup>28</sup> Jasno je torej, da je prometna infrastruktura, ki jo domačini pogosto opisujejo kot nezadostno in slabo, lahko – zaradi nezadostne tovrstne infrastrukture, kot je na primer pomanjkanje parkirišč pred vstopom v Logarsko dolino in odsotnost javnega prevoza – prepreka pri turističnem razvoju, kakršnega si želijo domačini. Sorazmerni z željami po umirjanju turistične mobilnosti (in v nasprotju z njo) pa ostajajo diskurzi o več prometnih možnostih za domačine. Gre za razmerje med nujnimi in nenujnimi oblikami mobilnosti, pri čemer z nenujnimi označujemo turistično mobilnost

27 Richard Clarke, n. d., str. 49.

28 Tatiana Bajuk Senčar, 'The International Wildflower Festival and the Implementation of Sustainable Mobility in a Protected as Touristic Practice.' *Traditiones*, let. 44, št. 1, 2015, str. 102.

(prostočasna dejavnost, čeprav ne gre zanemariti dejstva, da je njihova mobilnost nujna z gledišča domačinov, ker odločilno posega v gospodarstvo posameznikov in celotnega območja), z nujnimi pa domačinsko mobilnost, ki je del njihovega vsakdanjega življenja.



Fotografija 1: Cesta, ki vodi preko Solčave v Logarsko dolino, na desni je Center Rinka, pred njim pa za obiskovalce urejeno parkirišče. Marko Senčar Mrdaković, Solčava, 26. 9. 2021.

Nenujna mobilnost v kontekstu turizma ni le avtomobilska, temveč so takšne tudi vse oblike, ki jih obiskovalcem ponujajo domačini oziroma turistični ponudniki in akterji. Na spletni strani Center Rinka za razvoj Solčavskega<sup>29</sup> je pod zavihkom »Projekti« navedena točka »Mehka mobilnost«, kar pomeni načrtno razbremenjevanje okolja in upravljanje povečanega števila obiskovalcev. Projekt (financiran s strani Republike Slovenije in Evropske unije) zajema ureditev mirujočega prometa (infrastrukturo za pešce, sprehajalce, kolesarje in parkiranje motornih vozil), nakup električnih gorskih koles, zaposlovanje licenciranih kolesarskih vodnikov in

<sup>29</sup> Center Rinka za razvoj Solčavskega. Spletni vir: <https://www.logarska-solcavsko.si/mehka-mobilnost/> (pregledano: 25. 5. 2022).



postavitve kolesarskih stoyal iz solčavskega gorskega lesa. Poleg naštetega se v okviru projekta izvaja tudi turistični program za popotnike »Ustavi-poženi-prihranilo(b)stani«. Gre za pohod po solčavski panoramski cesti, pri čemer udeleženci del poti prehodijo, del pa prekolesarijo. Kolesa (gorska in električna) si je sicer mogoče izposoditi tudi v Logarski dolini (npr. v hotelu Plesnik, hiši Na razpotju), nekateri ponudniki te izbire sicer še nimajo, vendar o tem razmišljajo:

*»Imamo dve e-kolesi za lastno uporabo, a sem razmišljala o tem, kaj še ponuditi gostom. Če gostom na Solčavskem ponudimo več, še kakšno dodatno aktivnost, ga lahko še kakšen dan obdržimo.«<sup>30</sup>*

Vse to nakazuje, da tudi turistični ponudniki in akterji (so)oblikujejo mobilnostne prakse turistov in do neke mere vplivajo na načine premikanja obiskovalcev. Po drugi strani oblike mobilnosti determinira tudi alpsko okolje, ki je odločilno vplivalo na turistični razvoj Solčavskega. V gorsko krajino so začrtane steze in poti, nekdam namenjene predvsem pastirjem in lovcem, ki so jih, kot tudi drugod v alpskem svetu, v 19. stoletju pričeli uporabljati tudi turisti: priljubljeni so postali hribolazenje, smučanje in plezanje.<sup>31</sup> Različne (nenujne) oblike pomikanja po solčavski krajini so vtisnjene v turistični razvoj tega območja in so tudi danes pomemben del turistične izkušnje, ki se prične, ko obiskovalci sedejo v avto in začnejo pot na zeleno destinacijo.

Nenujnost turistične avtomobilske mobilnosti torej povezujemo z dejstvom, da se na območje odpravijo organizirano in z mislijo, da bo tudi pot do tja del celotne izkušnje – slaba prometna infrastruktura je bolj izziv kot pa ovira. Za domačine pa je prepreka, ker se z njo srečujejo vsakodnevno, in je torej nekaj, kar bi, če bi bilo bolje urejeno, olajšalo njihove opravke:

*»Že v Mozirju je malo boljše [kot na Solčavskem]. Imaš kolesarske steze, boljše relacije za sprehode, parke, igrala za otroke, trgovski center imaš bližje ... Bolj je razvito. Tukaj moraš vedno na uro gledati, da ne zamudiš. /.../ Razmere so tam boljše.«<sup>32</sup>*

30 Breda Gradišnik, intervju, Matkov kot, 26. 9. 2020.

31 O razvoju alpskega turizma glej npr. Laurent Tissot, 'From Alpine Tourism to the ›Alpinization‹ of Tourism.' Spletni vir: [https://doc.rero.ch/record/27192/files/Tissot\\_Laurent\\_From\\_Alpine\\_Tourism\\_to\\_the\\_Alpinization\\_of\\_Tourism\\_20111027.pdf](https://doc.rero.ch/record/27192/files/Tissot_Laurent_From_Alpine_Tourism_to_the_Alpinization_of_Tourism_20111027.pdf). Objavljeno 2011.

32 Jaka Breznik, intervju, Luče, 24. 9. 2021.



Jasno je, da se odročnost vedno osmišlja v razmerju do nečesa drugega – po besedah Jaka Breznika do nečesa »bolj razvitega«. V javnih diskurzih se podoba Solčavskega pogosto zamišlja na podlagi centrov (npr. Ljubljane ali, širše, Osrednjeslovenske regije), Solčavani in Solčavanke pa območje pogosto primerjajo s kraji, ki so jim geografsko najbližji. Zanimiva je na primer pripomba, povezana z odsotnostjo pomembnega dela prometne infrastrukture v Lučah – bencinske črpalke: »*Najbolj jih zato [zafrkavamo], ker bencinske nimajo. To jih ves čas. /.../ Nimajo ne obvoznice, pa ne Petrola*«. <sup>33</sup> Matija Vavdi o odnosih z Lučani pove podobno:

*»V Lučah ni bencinske črpalke. Potem pa iz Luč hodijo gor [v Solčavo] tankat. Ja res! No, kaj boš? Na Ljubno je še dalj. Potem greš pa lahko še v Anzija [lokal v Solčavi]. Grem tankat, bom za tri ure nazaj [smeh].«* <sup>34</sup>

»Nerazvitost« sosednjega kraja tako vpliva na zafrkantske odnose med Solčavani in Lučani, preko katerih domačini blažijo negativne plati manka določenih elementov, ki bi pripomogli k boljši mobilnosti. Zdi se celo – kljub pogosto izraženim rivalskim odnosom –, da odsotnost bencinske črpalke v Lučah ustvarja večjo povezanost s Solčavo. Lučani se morajo pogosto odpeljati »gor«, v odročajnejšo Solčavo, s čimer, kot potrjuje zgornji citat o zadrževanju v Anzi baru, med drugim tudi krepijo medsosedske odnose.

## Prometna infrastruktura in prostor

Poti, ki omrežujejo prostore, so lahko formalne ali neformalne. Formalne (ceste) so skrbno načrtovane in zgrajene z jasnimi in vnaprej določenimi namenoma, medtem ko neformalne (steze) zaznamujejo naravne ovire, ki pogosto pripomorejo, da ljudje njihovo uporabo opustijo in za prehod najdejo lažjo alternativo. <sup>35</sup> Kljub tej jasni dihotomiji pa se razlike med cestami in stezami zabrišejo, ko ceste postanejo dotrajane in zanemarjene, steze pa razširjene, nadgrajene in asfaltirane. Solčavsko, ki ga oblikujejo tri globoke ledeniške doline, je bilo zaradi geografske izoliranosti dolgo prepredeno z neformalnimi potmi – stezami, ki so prečkale gozdove, reke, celo gore. »V gorski zaporji je [bila] ena sama vrzel ... [proti jugovzhodu v soteski Savinje]« in vse do izgradnje ceste ob koncu 19. stoletja je bilo treba za prehod soteske reko prebresti kar

<sup>33</sup> Franc Voler, intervju, Solčava, 25. 9. 2021.

<sup>34</sup> Matija Vavdi, intervju, Solčava, 25. 9. 2021.

<sup>35</sup> Tatiana Argounova-Low, 'Narrating the Road.' *Landscape Research*, let. 37, št. 2012, str. 193.

enaindvajsetkrat.<sup>36</sup> Do sedemdesetih let 20. stoletja je na Solčavsko še vedno vodilo malo poti: ena je vodila na jug skozi sotesko Savinje, druga preko Pavličevega sedla, preostalo pa so bile steze preko Kamniško-Savinjskih Alp.<sup>37</sup> Vseeno je bila v istem obdobju prometna infrastruktura izboljšana, saj so cesto, ki je povezovala Solčavo z Logarsko dolino, razširili in asfaltirali ter uredili cestni podaljšek proti avstrijski meji na Pavličevem sedlu. Leta 2000 so zgradili široko in asfaltirano cesto preko Pavličevega sedla, ki območje povezuje z Jezerskim in gospodarski trg odpira tudi proti zahodu – do tedaj ga je večinoma le proti jugu.<sup>38</sup> Spreminjanje stez v ceste je generiralo nove povezave in zabrisalo nekatere stare: ko je bila Solčava s prvo cesto končno odprta proti preostali Savinjski dolini, se je povezljivost s koroško stranjo občutno zmanjšala. Po odprtju asfaltirane ceste čez Pavličevo sedlo je območje ponovno pričelo gravitirati na avstrijsko stran, hkrati pa je urejena cesta do Jezerskega perspektive domačinov obrnila tudi v zahodni del Slovenije.



Fotografija 2: Hotel Plesnik in makadamska cesta v Logarski dolini, 1959. Hrani družina Lenar. Na fotografiji napis: »Savinjske planine od Plesnika.« Lina Troha, Logarska dolina, 23. 9. 2020.

<sup>36</sup> Richard Clarke, n. d., str. 14.

<sup>37</sup> Richard Clarke, n. d., str. 16.

<sup>38</sup> Richard Clarke, n. d., str. 18.

Pogled na sodobni zemljevid Solčavskega razkrije, da danes na območje vodijo tri večje ceste. Prva poteka z avstrijske strani čez Pavličevo sedlo, druga pa s severovzhodnega dela Slovenije in v območje sega preko Podolševe. Dve cesti (prva, ki vodi preko Mozirja, in druga, ki prečka Gornji Grad), se v Lučah združita v eno, ki do območja dostopa čez Robanov kot. Cesta mimo Mozirja je bila asfaltirana pred nekaj več kot desetimi leti in je danes med domačini bolj priljubljena od tiste, ki vodi mimo Gornjega Grada. Pred tem so se Solčavani in Solčavanke večinoma posluževali gornjegrajske ceste, ker je pot čez Mozirje prekrival makadam in je bil čas potovanja (kljub krajši razdalji med Kamnikom in Solčavo) občutno daljši kot danes, ko je cesta razširjena in urejena za večje število vozil:

*»Zdaj, na primer po Savinjski dolini, je tako, zdaj so cesto kar v redu še nekako poštimali. /.../ Tam [govori o cesti čez Mozirje] je bilo še deset let, petnajst let nazaj je bil tam makadam. In se ti ni nič poznalo [časovno]. Je bilo skoraj boljše iti na Gornji Grad.«<sup>39</sup>*

Boljša prometna infrastruktura do Solčavskega je bila nujna tudi s turistične perspektive, ker se na območje vsakoletno odpravi tudi do 100 000 ljudi. Geografska konfiguracija najbolj obremenjenega dela (ceste med Solčavo in Logarsko dolino) večjih gradbenih posegov ne dovoljuje in generira več desetletij trajajoče diskurze o možnostih razbremenitve prometa. Največkrat omenjena ideja je tista, ki spodbuja k ureditvi parkirišča v Solčavi, vendar je niso realizirali, ker je področje umeščeno v ozko dolino in za velike prometno-infrastrukturne načrte preprosto ni prostora:

*»Mislim, da tale luknja tukaj, Solčava – Logarska, nima prave rešitve, ker nimajo alternative, nimajo parkirišč, da bi kje parkirali. Pa neke avtobuse, pa tiste variante, vsi nekaj govorijo, pa nobeden nič ne naredi. To je utopija. To ni to, konfiguracija terena je čisto drugačna. Kam boš ti dal – recimo jaz sem bil zdaj v Logarski, je bilo gor 1400 avtov, maksimum. Pa so jih gor stlačili od slapa pa skoraj gor do hotela. V vseh luknjah so bili, po parkiriščih jih je bilo ogromno. Samo kam jih boš pa dal – da bi jih tukaj ustavil, pa rekel ‚zdaj se vi usedite v avtobus, brezplačno tu parkiraj‘. Kam boš dal 1400 avtov tu v luknji? Nimaš kam dati, ni šans.«<sup>40</sup>*

39 Matija Vavdi, intervju, Solčava, 25. 9. 2021.

40 Stane Klemenšek, intervju, Solčava, 26. 9. 2021.

Možnosti koriščenja javnega prevoza so precej omejene (omejeno število avtobusov, manko direktnih linij med določenimi kraji), kar na Solčavskem v avtomobilnost sili tako turiste kot tudi domačine. Na omejeno ponudbo javnega prevoza vpliva tudi razpršenost poselitve Solčavskega. Vprašanje vsakršnega (javnega) prevoza je specifično tudi zato, ker le manjši del občanov živi v Solčavi, večina pa na odročnih kmetijah v treh dolinah (Matkov in Robanov kot, Logarska dolina) in na pobočjih nad njimi ter na razprostrto naseljeni Podolševi. Geografske značilnosti prostora torej odločilno vplivajo na to, kako urejati infrastrukturo. Pogojujejo, kaj je mogoče in kaj ni, ter usmerjajo ideje domačinov in njihove prakse. Vendar tudi reliefne oblike niso stanovitne in nespremenljive. Ceste, ki tečejo preko ozkih dolin in so obdane s strmimi vzpetinami, pogosto prekrijejo kamni, ki zaradi plazov zdrsnejo po pobočju. Čiščenje ceste največkrat zahteva reorganizacijo prometa, kar je lahko, glede na manko drugih možnih dostopov do območja, velik izziv. Našteto oblikuje svojevrstno topologiko,<sup>41</sup> ki karakterizira Solčavsko in je eden izmed temeljev oblikovanja mrež poznanstev, ki jih domačini spletajo med seboj, da obvladujejo območje, po katerem (in iz katerega) se pomikajo.

## Mreženje

Tako kot so središča relacijska in odvisna od prostora, časa, situacije, tako je relacijska tudi odročnost in odvisna od tega, kdo o njej govori in zakaj.<sup>42</sup> Odročnost Solčavani in Solčavanke osmišljajo predvsem preko diskurza, ki predstavlja zunanji pogled, kot na kratko povzame sogovornik: »*Tukaj je vse daleč.*«<sup>43</sup> Tovrsten diskurz se kaže v tem, da pritisk odročnosti nekateri čutijo z geografskega in materialnega vidika zaradi slabih infrastrukturnih povezav z drugimi, večjimi središči, v bivanjskem smislu pa odročnosti ne čutijo nujno, saj kreirajo povezljivosti s sosednjimi kraji in ljudmi z lastno iznajdljivostjo – gradijo mreže poznanstev in z njimi premagujejo infrastrukturne ovire oziroma blažijo učinke nerazvejanih prometnih povezav.

41 Edwin Ardener, n. d., str. 211–223.

42 Erik Harms in Shafqat Hussain, n. d., str. 373.

43 Franc Voler, intervju, Solčava, 25. 9. 2021.

Že pretekle antropološke raziskave so pokazale, kako (ne)mobilnost vpliva na identiteto ljudi ali pa celo ustvarja nove.<sup>44</sup> Infrastruktura ponuja zemljevid družbenih odnosov<sup>45</sup> in kot taka ni le materialna resničnost, s katero se ljudje prevažajo z enega mesta na drugega. Mimi Sheller in John Urry opažata, da je vsak kraj del vsaj majhnega omrežja, ki ga povezuje z drugimi kraji, in noben ni izoliran ali izvzet iz teh povezav.<sup>46</sup> Slednje niso le infrastrukturne, saj ima premikanje v prostoru tudi družbeni pomen.<sup>47</sup> Med drugim pomeni brisanje krajevnih in občinskih meja, kot je razvidno tudi iz pogovorov s prebivalci Luč in Ljubnega, ki delajo na Solčavskem.



Fotografija 3: Cesta, ki vodi iz Solčave, v času festivala Bicka. Vanja Germ, 25. 9. 2021.

44 Noel B. Salazar, 'Anthropology,' V: Peter Adey, David Bissell, Kevin Hannam, Peter Merriman in Mimi Sheller, ur. *The Routledge Handbook of Mobilities*. Routledge, Abingdon 2013, str. 55–63.

45 Gohain Swargajyoti, 'Selective Access: Or How States Make Remoteness.' *Social anthropology*, let. 27, št. 2, 2019, str. 204–220.

46 Mimi Sheller in John Urry, 'Anthropology: The New Mobilities Paradigm.' *Environment and Planning A: Economy and Space*, let. 38, št. 2, 2006, str. 207–226.

47 Noel B. Salazar, n. d., str. 55–63.

Dihotomija med raziskovanjem prevoza in raziskovanjem družbe je sicer presežena, saj so v potovanja vpleteni tudi družbeni odnosi in lahko »avtomobil preoblikuje urbano življenje z novimi načini bivanja, potovanja in socializiranja v in skozi avtomobiliziran prostor-čas«. <sup>48</sup> Tudi v ruralnem okolju, kot je Solčavsko, ima avtomobil ne samo vlogo prevoznega sredstva, temveč je tudi pokazatelj medsebojne povezanosti posameznikov:

*»Recimo, ko sem vsako soboto hodila na pevske v Luče, sem se zmeraj zmenila z nekom, da sem se z njim peljala. Ko smo šle na Otočec stare osemnajst let, smo se s sosedom zmenile, da – to smo šle tri punce, ko je on šel v Novo mesto ne vem koga obiskat, in smo se z njim peljale. To je tako zgledalo, da je imel čisto nabit avto [smeh], samo smo ravno tako prišli. Pa ne vem, če si šel v Ljubljano, je bil po navadi poln avto. /.../ si bil z vsemi malo bolj povezan, da si vedel, kam kdo kdaj gre.«<sup>49</sup>*

Sogovorniki poudarjajo dobro razvejana poznanstva po dolinah, ki med drugim služijo za urejanje osebnih prevozov, hkrati pa ustvarjajo medgeneracijske povezave:

*»Se vozim z nekom, ki dela v Ljubljani in je iz Ljubnega, to je dve vasi stran, jaz grem na Ljubno, me poberejo, tale Savinjska je tako mala, da se vsi poznamo med seboj. To ni panike, če ne druge, jih moja mama pozna.«<sup>50</sup>*

Osebnih prevozov pa nimajo stalnega voznega reda. Tu nastopijo javni prevozi. Sogovornica pove: *»Javnih prevozov do Ljubljane ni. Lahko greš do Celja in potem do Ljubljane. Bus gre po dolini dol in potem iz Gornjega Grada v Ljubljano. To je še tak 5 km vmes.«<sup>51</sup>*

Po hitrem pregledu voznih redov se izkaže, da so vsakodnevne direktne linije z največjimi slovenskimi mesti, Ljubljano in Mariborom, praktično neobstoječe in vezane le na začetek in konec delovnega tedna.<sup>52</sup>

48 Mimi Sheller in John Urry, n. d.

49 Simona Robnik, intervju, Solčava, 25. 9. 2021.

50 Maja Čerček, intervju, Solčava, 23. 9. 2021.

51 Anja Jezernik Knavs, intervju, Solčava, 23. 9. 2021.

52 Na relaciji Solčava-Mozirje-Ljubljana in nazaj vsako nedeljo, ponedeljek, četrtek in petek vozi tudi prevoznik Zgornji Zavratnik d. o. o. Spletni vir: <https://zgornjizavratnik.com/studentje-djaki-vozni-red/> (pregledano: 10. 4. 2022).



»Tule hodi en avtobus, ki je redna linija Solčava in Ljubljana dvakrat na teden. Ampak jaz hodim s prevozi. /.../ V Maribor pa je kar problem, da ni prevozov. Tam pa mislim, da gre avtobus Mozirje–Maribor enkrat na teden. V Maribor pa je izredno težko pridet. Pa še to je problem, da v srednji šoli nimaš izpita in ne moreš.«<sup>53</sup>

Potovanje z javnim prevozom zahteva več prestopov in ni časovno učinkovito. Iz zgornjega citata je razvidno, da morajo dijaki (pa tudi študenti), ki so brez vozniškega izpita in lastnega vozila, pogosto uporabljati prav javni prevoz. Dolgi potovalni časi niso nekaj novega. Boštjan Lokan pripoveduje o svoji izkušnji: »2000, 2001 sem se vsak petek z vlakom fural domov. Štiri ure sem se vozil. Še zdaj traja Koper–Celje štiri ure. Plus Portorož–Koper ti vzame 45 minut, potem pa še iz Celja gor, to je še ura. To je šest ur.«<sup>54</sup> Po informacijah Občine Solčava<sup>55</sup> je v času trajanja šolskega pouka med delovnim tednom trenutno pet dnevni javnih avtobusnih povezav Celje–Solčava s prevoznikom Nomago, med konci tedna pa jih ni. Med šolskimi počitnicami je takšen prevoz ponujen trikrat na dan med delovnim tednom in dvakrat dnevno med konci tedna.

»Nomago vozi. Samo ni tolikokrat. Mislim, da samo ... Štirikrat na dan vozijo v Solčavo, dvakrat pa v Logarsko, enkrat naprej, enkrat pa nazaj. /.../ Če nimaš prevoza sam pa če zamudiš avtobus, si kind of stuck tukajle. /.../ Če lahko relies on tisti avtobus, ki vozi dvakrat na dan, potem je izvedljivo. Drugače pa ... ne vem, saj če bi tu živel, bi se gotovo dalo s kom zmeniti.«<sup>56</sup>

Javni prevozi niso najzanesljivejši način medkrajevnega potovanja. Izboljšanje javnih prevozov je bilo točka razprave na seji Občinskega sveta Občine Solčava septembra 2021, na kateri so obravnavali *Strategijo trajnostnega razvoja občine Solčava 2030*. V njej so zapisali, da je eden izmed razvojnih ciljev v njihovem razvojnem modelu »trajnostno mobilna občina«. Med kazalnike tega cilja so med drugim uvrstili javni potniški promet.<sup>57</sup>

53 Maja Čerček, intervju, Solčava, 23. 9. 2021.

54 Boštjan Lokan, intervju, Solčava, 26. 9. 2021.

55 Strategija trajnostnega razvoja občine Solčava do leta 2030. Spletni vir: <https://www.solcava.si/objava/562800> (pregledano: 10. 4. 2022).

56 Leon Gabriel Golob, intervju, Ljubno, 23. 9. 2021.

57 Strategija trajnostnega razvoja občine Solčava do leta 2030. Spletni vir: <https://www.solcava.si/objava/562800> (pregledano: 10. 4. 2022).



V občinskem pozivu k čim pogostejši uporabi javnega prevoza iz leta 2017<sup>58</sup> ugotavljajo, da imajo »[o]bčani občine Solčava /.../ glede na geografsko lego in odmaknjenost precej omejene možnosti uporabe javnega prevoza do bližnjih in bolj oddaljenih krajev«, a se kljub temu »nesporno slabo poslužuje[lj]o javnega prevoza«, ki je na voljo. Zato ne čudi cilj *Strategije 2030*, da bi z izboljšano ponudbo celoletnega javnega prevoza iz Ljubljane in Celja na Solčavsko ter s sezonskimi pohodniško-kolesarskimi linijami JPP znotraj Savinjske doline in Kamniško-Savinjskih Alp »spodbujali rabo javnega prevoza tako med domačini kot obiskovalci«<sup>59</sup>. Občina Solčava si je zadala cilj, da bi linije javnega potniškega prometa do leta 2030 razširila prek celega leta s frekvenco pet prevozov na dan.<sup>60</sup>

V redkeje poseljenem in hribovitem okolju Solčavskega pomanjkanje rednih linij javnega prevoza zaobidejo z organizacijo t. i. šolskih prevozov osnovnošolcev. Sogovornica iz Matkovega kota<sup>61</sup> pove, da do Logarske doline prevoz osnovnošolcev zagotavlja kombi, do Solčave pa jih pripelje avtobus. Prevoz s kombiji je bil rešitev že v osnovnošolskih letih Medarda Šumeta: *»Ko sem jaz hodil v šolo, je bilo nas s celega tega Matkovega kota, nas je bilo za en kombi. /.../ No, zdaj jih je pa otrok za dva kombija polno. Tako da, a ni to kar vzpodbudno?«*<sup>62</sup> Medtem je generacija njegovega očeta v šolo hodila peš oziroma s kolesi, domačini pa so se znašli tudi s prevozom s traktorji, kar lahko razumemo kot dobro ponazoritev njihove iznajdljivosti. Spremembe na področju prevoza v osnovno šolo je poudaril tudi Medard Plesnik: *»Po dolini pa avtobus vozi. V Solčavi je pet razredov osnovne šole, potem je pa v Lučah naprej. /.../ Zdaj pa se že kar vozijo, tako da ... zdaj so avtobusne proge drugače*

58 Poslužujemo se javnega prevoza. Spletni vir: <https://www.solcava.si/novica/72241> (pregledano: 10. 4. 2022).

59 Strategija trajnostnega razvoja občine Solčava do leta 2030. Spletni vir: <https://www.solcava.si/objava/562800> (pregledano: 10. 4. 2022).

60 Prav tam. Opomba avtorjev: Čeprav spletna stran Krajinskega parka Logarska dolina (Javni prevozi. Spletni vir : <https://www.logarska-dolina.si/slo/nacrtujete-obisk/turisticni-prevozi>, pregledano: 10. 4. 2022) zainteresirane obvešča, da »je v bližini Logarske doline vzpostavljena redna avtobusna povezava« med Celjem in Logarsko dolino, »[v] času turistične sezone avtobus vozi vse do slapa Rinke, postaji ima pa še pri Domu duhovnih vaj /.../ in pri Hotelu Plesnik«, je v strategiji razvoja Solčave do leta 2030 omenjen tudi cilj »[n]adgradnj[e] medobčinskega sezonskega JPP za pohodnike, kolesarje, obiskovalce«. Dostopnost javnega prometa za domačine se zato zdi prepletena tudi s turističnimi potrebami solčavskega območja.

61 Sogovornica je želela ostati anonimna. Terenski zapiski, Logarska dolina, 24. 9. 2020.

62 Medard Šumet, intervju, Logarska dolina, 26. 9. 2020.

*organizirane.*<sup>63</sup> Špela Orešnik meni, da kljub organiziranim prevozom starši najraje sami razvažajo svoje otroke, in pove, da če nimaš avtomobila, ne moreš nič.<sup>64</sup>



Fotografija 4: Pogled na lokalno cesto. Vanja Germ, 25. 9. 2020.

63 Medard Plesnik, intervju, Logarska dolina, 24. 9. 2020.

64 Špela Orešnik, terenski zapiski, 25. 9. 2021.

Salazar povzema Amitove besede, da »moderne oblike mobilnosti ne pomenijo nujno privilegija«. <sup>65</sup> Ne glede na to, kaj natančno je Amit mislil z »modernimi« oblikami mobilnosti, je na mestu vprašanje, ali je vožnja avtomobila na Solčavskem privilegij ali ne; je nuja ali potreba, prestiž ali le edina možna rešitev na področju z ne ravno pogostim javnim prevozom.

*»Skoraj zmeraj gremo skupaj, ker imam še dva sošolca iz Luč. Noben pa nima svojega avta, tako da si potem sposojamo od stricev, tet, mam in očetov. Včasih tudi s prevozom ali pa do Gornjega Grada z avtobusom in te potem pride nekdo iskat. Mamo tudi svojo Facebook skupino: Prevozi Savinjska dolina. Kar dobro funkcionira drugače. Še to. Včasih so ljudje hodili z avtobusom v Logarsko dolino. Iz Zagreba je šel nabito poln avtobus. To je bila navada. Tudi niso imeli vsi avtov. Danes pa gremo vsi z avtom, ker lahko greš kamor koli, ker vem, da so slabe povezave in ker vem, da bi bila drugače vezana na uro. Tako da vso to delo na javnih prevozih ... Seveda so potrebni, ampak razumem pa, da ne gre to skozi, ker se malokdo z njimi dejansko vozi. Mogoče bi morali ravno zato malo drugače zasukat. Na primer car sharing, prevozi, taksiji? Ne vem. Nek drug sistem. Linija Solčava–Ljubljana bi bila za nekatere nujna, ampak to je procentualno tako mali delež ljudi, da se jim ne splača tega delati. Jaz ne verjamem, da bodo to kdaj naredili, žal.«<sup>66</sup>*

Zgornji citat nazorno povzame (medgeneracijsko) povezovalne posameznikov z namenom zagotavljanja prevozov in nepriročnost javnih prevozov na Solčavskem, ki smo ju že omenjale, hkrati pa nakaže še nekaj tem, o katerih je vredno razmišljati. Domačini si delijo osebna vozila za prevoze tja, kjer študirajo, in tudi v druge kraje. <sup>67</sup> Obveščajo in dogovarjajo se na družbenih omrežjih, kar predstavlja še eno izmed družbenih dimenzij potovanja oz. prevozov, ki se delno odvijajo v virtualnem svetu.

V diskurzu o avtomobilnosti je udobnost osrednja vrednota, s katero »lahko opisujemo razmerje med človekom in avtomobilom – da je človek z osebnim avtom avto-mobilen in se lahko pelje kadarkoli kamorkoli«. <sup>68</sup> To ponazarja tudi izjava Marka Logarja: *»Pač avto je zato, da se usedeš pa se pelješ. Tukaj nimamo avta za*

<sup>65</sup> Noel B. Salazar, n. d., str. 57.

<sup>66</sup> Anja Jezernik Knavs, intervju, Solčava, 23. 9. 2021.

<sup>67</sup> Anja Jezernik Knavs, intervju, Solčava, 23. 9. 2021.

<sup>68</sup> Tatiana Bajuk Senčar, 'Kultura udobja in razvoj trajnostne prometne infrastrukture.' *Glasnik Slovenskega etnološkega društva*, let. 57, št. 3–4, 2017, str. 67.

gledat, ampak imamo zato, da ga uporabljamo«. <sup>69</sup> Pojem udobnosti nam lahko služi za razlago kriterijev in norm, ki vplivajo na vsakodnevne odločitve ljudi tudi v primeru izbire prevoza. Pri tem udobnosti ne smemo razumeti zgolj v povezavi z značilnostmi avtomobila kot prevoznega sredstva, pač pa predvsem v povezavi »z občutkom udobnosti, ki se nanaša na lagodnost in priročnost uporabe avtomobila«. <sup>70</sup>

*»[J]az imam izpit za avto in svoj avto. Ne počutim se odrezano od sveta, usedeš se v avto in greš, kamor je treba. Malo bolj razmisliš, kam greš, če greš, ko greš, da čim več opraviš. /.../ [D]anes ko se enkrat usedeš v avto, je vseeno ali se pelješ 20 ali 100 km«. <sup>71</sup>*

Premikanje ljudi utrjuje ali ustvarja različnosti in neenakosti v družbi ali pa jih tudi zabiše in sploh v celoti izbiše. <sup>72</sup> Souporabo osebnih avtomobilov med domačini torej lahko vidimo kot prakso, ki zabrisuje zapostavljenost Solčavskega na področju pogostosti in razvejanosti javnega prevoza, pa tudi kot rešitev v primeru nedostopnosti lastništva avtomobila. Ko posamezniki z nudenjem prevoza v svojih avtomobilih npr. omogočajo sodelavcem prevoz do službe, gre za prakso, ki ljudem pomaga »od spodaj navzgor«, torej brez javne ali institucionalne organiziranosti:

*»Se pa vozim s sodelavci. /.../ Večina jih je tako iz Luč pa iz Solčave jih je zelo veliko. /.../ No, saj smo iz povsod. Pa prevoz se tudi hitro najde, če se zмениš. /.../ [Receptorka] je iz Rečice, tako da se jaz po navadi z njo vozim, pa me ona vmes pobere pa samo greva.« <sup>73</sup>*

Dejavnost, ki zapolnjuje prevozni manko, ki bi bil organiziran »od zgoraj navzdol«, pa vidimo v občinski vključenosti v projekt *Mreža brezplačnih e-prevozov* (»Prostofer«), <sup>74</sup> v katerem sodeluje več občin Zgornje Savinjske doline. Skupaj z Občino Luče <sup>75</sup> je Občina Solčava najela električni avtomobil, s katerim občanom

69 Marko Logar, intervju, Logarska dolina, 24. 9. 2020.

70 Tatiana Bajuk Senčar, n. d., str. 67.

71 Breda Gradišnik, Matkov kot, 26. 9. 2020.

72 Noel B. Salazar, n. d., str. 59.

73 Leon Gabriel Golob, intervju, Ljubno, 23. 9. 2021.

74 Trajanje projekta je od 1. 1. 2021 do 30. 6. 2023, a je v Strategiji 2030 zapisano, da je možna »nadgradnja in širitev Prostofera« ali pa drugačna vrsta lokalnega *shuttle* prevoza in/ali prevoza na klic.

75 Prostofer tudi v Solčavi. Spletni vir: <https://solcava.si/objava/446727> (pregledano: 10. 4. 2022).

omogočajo brezplačni prevoz do raznovrstnih storitev. Osredotočajo se predvsem na ranljivejše skupine, pri čemer želijo izboljšati njihovo socialno mrežo:<sup>76</sup>

*»Občina Luče in Solčava sta dobili en električni avto, da se vozijo. /.../ kot car-sharing. En avto car-sharing na električno. /.../ sem ga že videl nekajkrat v Logarski, tako da se kar vozijo. /.../ Zdaj večinoma starejši. Da se starejši tam vozijo. Ker dosti starejših tukaj nimajo izpita več ali pa zaradi zdravja se ne morejo voziti. Pa da jih kdo pelje potem s tem električnim avtom, da je malo lažje.«<sup>77</sup>*

Mobilnostna infrastruktura je idealen kraj za antropološko preučevanje »dinamičnih transnacionalnih in fluidnih družbenokulturnih formacij v nastajanju.«<sup>78</sup> Zdi se, da na Solčavskem potreba po avtomobilnosti vzpostavlja medsebojne povezave tako v materialnem (souporaba avtomobilov) kot tudi v virtualnem svetu (skupine na omrežju Facebook), saj iz prakse souporabe izhaja potreba po večji komunikaciji.

## Zaključek

Območje Solčavskega prikazuje, da je pojem odročnosti kompleksno vpet v dinamiko ustvarjanja povezav in središč. Odročnost kot turistična tržna niša območje paradoksalno spreminja v središče, ki ga kot takega osmišljajo tako domačini kot obiskovalci. Hkrati se Solčavsko s kreiranjem mobilnih povezav, s katerimi domačini zaobidejo izoliranost, ki jo ustvarjajo ozke doline, gore in reka, od pojma odročnost vztrajno odmika, po drugi strani pa se mu približuje, saj ravno nujnost »ustvarjalnosti« pri kreiranju povezav namiguje na odmaknjenost. Izboljšanje cestnih povezav do Solčavskega je bilo pomembno za domačine in turiste, s seboj pa je poleg večjega mednarodnega povezovanja prineslo tudi več povezav z bližnjimi kraji. Povezljivost kaže tudi na prepletenost domačinskih in turističnih praks ter potreb. Boljše ceste, javni prevoz in preostala infrastruktura niso nekaj, kar bi služilo le enemu ali drugemu akterju, temveč vsem, ki na območje prihajajo, odhajajo ali na njem ostajajo.

Čeprav se z infrastrukturo lahko brišejo krajevne, občinske in druge meje, je prebivalstvo Solčavskega zaradi relativno nepogostih ali neobstoječih avtobusnih

76 Mreža brezplačnih e-prevozov Prostofer: Spletni vir: <https://solcava.si/objava/366501> (pregledano: 10. 4. 2022).

77 Blaž Zamernik, intervju, Luče, 24. 9. 2021.

78 Dimitris Dalakoglou, 'The road: An ethnography of the Albanian-Greek cross-border motorway.' *American Ethnologist*, let. 37, št. 1, 2010, str. 132–149 po Noel B. Salazar, n. d., str. 59.

povezav z okoliškimi in večjimi slovenskimi kraji zelo odvisno od avtomobilnosti. Problema nezadostnosti javnih prevozov se zaveda tudi Občina Solčava, zaradi česar je v *Strategijo trajnostnega razvoja Občine Solčava 2030* vključila načrte za boljše povezave iz večjih slovenskih mest in drugih krajev v solčavske doline. Eden izmed realiziranih načrtov je tudi projekt Prostofer, ki ponuja brezplačne prevoze z električnim avtomobilom ranljivejšim skupinam.

Solčavani in Solčavanke zaradi večje priročnosti oziroma edine časovno učinkovite možnosti uporabljajo predvsem osebne avtomobile. Pri tem se je med prebivalstvom izoblikovala mreža povezav, katere namen je souporaba osebnih avtomobilov. Deluje po principu poznanstev in recipročnosti; ko posameznik potrebuje prevoz, se poveže s sokrajanom, ki v podobni časovnici odhaja po opravkih v isti kraj oziroma katerega pot pelje mimo tega kraja. Podobno mreženje se dogaja tudi v virtualnem svetu, na primer na družbenem omrežju Facebook. Kljub iznajdljivosti pa posamezniki vseeno prepoznajo manko dostopnosti in pogostejših javnih prevozov, ki bi omogočali zanesljivejši okvir organiziranja lastnega prevoza. V osmišljanje ravnovesja med infrastrukturnimi in mobilnostnimi potrebami turizma in vsakodnevnega življenja Solčavanov in Solčavank je torej treba vključevati tako prebivalstvo kot tudi svojevrstno topografijo območja, ki realizacijo nekaterih idej in potreb dopušča, drugih pa ne.