

Infrastruktura, promet in odročnost solčavskega okolja: razmišljanje ob prispevku o prometu in infrastrukturi na Solčavskem

Jaka Repič in Tatiana Bajuk Senčar

Avtorice Vanja Germ, Pia Krampl in Tina Krašovic v prispevku obravnavajo promet in odročnost kraja kot pomemben problem in del izkušnje vsakdanjega življenja na Solčavskem. Odročnost zadeva še posebej mlajše in delovno aktivne prebivalce Solčavskega, pozicioniranje kraja in prostorske odnose¹ pa pogosto osmišljajo skozi prometno infrastrukturo. Izkušnja odročnosti temelji na okoljskih značilnostih redko poseljene gorske občine, na prometni infrastrukturi in na mobilnostih, ki vzpostavljajo relativnost lokacije kraja, tj. povezav z drugimi, za prebivalce in gospodarstvo pomembnimi kraji, ki omogočajo dostop do zdravstvenih storitev, trgovin, srednjega in visokošolskega izobraževanja itd.

Izkušnja odročnosti je tako po eni strani sestavni del izkušnje krajine, ki jo oblikujejo naravne in družbene značilnosti: Solčavsko je redko poseljeno gorsko okolje in je odmaknjeno od glavnih prometnih poti po Sloveniji. Glavna cesta poteka od avstrijske meje vzdolž zgornjega toka Savinje skozi Solčavo proti Lučam, nanjo pa se navezujejo ceste čez Podolševo ter ceste v Robanov kot, Logarsko dolino in Matkov kot. Usmerjenost v gorsko kmetijstvo, odsotnost industrije in redka poselitev za lokalno prebivalstvo pomenijo izkušnjo odročnosti tako Solčavskega (v odnosu do drugih krajev) kot pozicije njihovih domov, kmetij in drugih mikrolokacij (redna potovanja do šole, službe, nakupov, obiskov ...). Obenem pa občasno prometno infrastrukturo zavzamejo turisti, ki zlasti ob lepih poletnih dnevih nekajkrat presežejo število vseh prebivalcev občine. Avtorice ugotavljajo, da odročnosti ne moremo enačiti z marginalnostjo, saj Logarska dolina kljub odročnosti situacijsko postane središče turističnih mobilnosti. To potrjuje tudi pogled domačinov, ki

1 Njegovo relativno lokacijo, glej Sarah Green, *Notes from the Balkans: Locating Marginality and Ambiguity on the Greek-Albanian Border*. Princeton University Press, Princeton in Oxford 2005. Primerjaj Nataša Gregorič Bon in Jaka Repič, 'Introduction.' V: Nataša Gregorič Bon in Jaka Repič, ur. *Moving places: Relations, Return and Belonging*. Berghahn books, New York in Oxford 2016, str. 1–20.

imajo svoj kraj za geografsko odmaknjen, ne pa tudi neznan, marginalen ali nepomemben. Geografska odmaknjenost, »pristnost« alpskega okolja in »neokrnjenost narave« so ne nazadnje tudi znamke turističnega trženja, ki spodbuja množični obisk domačih in tujih gostov.

Po drugi strani je izkušnja odročnosti in turistične privlačnosti povezana s prometno infrastrukturo, ki jo prebivalci in občina pogosto omenjajo kot enega od ključnih problemov. Kot upravičeno trdijo avtorice, sta »odročnost« in »neokrnjena narava« postali osrednja elementa identitete Solčave kot turistične destinacije – tudi zaradi njene relativne nedostopnosti, ki je lahko v preteklosti zavirala določene oblike razvoja. A v primeru ruralnih turističnih destinacij, kot je Solčava, težave glede prometne infrastrukture niso zgolj posledica odročnosti kraja – ki je lahko v turističnem smislu celo vrednota. Namesto tega je ključ do trajnostnega razvoja turizma v takšnih destinacijah povezan s stopnjo vpetosti kraja v različnih oblikah oz. omrežjih prometne infrastrukture – poleg cest in avtocest – ter z obsegom mobilnih praks, ki jih lahko spodbujajo številne (idealno »mehkejš«) oblike infrastrukture.² Medtem ko je prihodnost turizma v Solčavi odvisna od števila obiskovalcev, pa relativno omejena dostopnost kraja (kar se tiče vrst infrastrukture) povzroča obremenitev obstoječe infrastrukture v času visokih turističnih sezon. Ob pritiskih turističnih mobilnosti postane problem prometa posebej akuten, zato se pojavljajo različni razmisleki o umirjanju prometa, uporabi javnega prometa in izgradnji novih oblik prometne infrastrukture (parkirišč pred Logarsko dolino, kolesarskih stez ali sistema P+R po zgledu Bohinja in drugih alpskih dolin). Izzivi, vezani na trajnostni razvoj prometne infrastrukture v Solčavi, so večplastni, avtorice pa poudarjajo številne plati te problematike, ki zahtevajo nadaljnji razmislek.

Ena izmed njih je prepoznavanje in preučevanje različnih oblik mobilnosti kot tudi različnih potreb obstoječih skupin mobilnih akterjev v Solčavi. Avtorice so opazile in poudarile vprašanje nujnih (vsakdanjih) in nenujnih (predvsem turističnih, prostočasnih) oblik mobilnosti. V pogovorih z lokalnimi prebivalci so opazile vrednostno ločevanje teh oblik mobilnosti, ki implicira tudi prisvajanje infrastrukture kot dela kraja (za ceste menijo, da so primarno namenjene njihovim vsakdanjim praksam, šele nato tudi obiskovalcem). V tem smislu se načrti o umirjanju prometa v Solčavi in uporabi javnega prometa ali kolesa od tam dalje zdijo smiselni kot

2 Na primer Tatiana Bajuk Senčar, 'The International Flower Festival and the Implementation of Sustainable Mobility as Touristic Practice.' *Traditiones*, let. 44, št. 1, 2015, str. 87–116.

način reševanja konfliktov, ki lahko nastanejo zaradi pritiska na obstoječo cestno infrastrukturo med visokimi turističnimi sezonami, ne le v smislu samega števila voznikov, ampak tudi v smislu usklajevanja različnih vrst mobilnih praks. Zaradi tega bi bilo zanimivo raziskati tudi pogled obiskovalcev, čeprav ti predstavljajo mnogo bolj heterogeno kategorijo.

Ko si predstavljamo potencialni razvoj prometne infrastrukture, je pomembno pogledati dlje od same materialnosti infrastrukture – čeprav je to pomembno vprašanje, zlasti glede na to, da je treba upoštevati geografske danosti vsake lokacije. Zanimiv vidik razvoja trajnostne prometne infrastrukture so tudi spremembe v mobilnih praksah in izkušnjah prostora lokalnega prebivalstva in obiskovalcev. Infrastruktura, ki po eni strani omogoča mobilnost ljudi, blaga in drugih kulturnih tokov,³ namreč vpliva tudi na izoblikovanje novih družbenih oblik⁴ ter na izkušnjo kraja.⁵

Avtorice omenjajo, da je asfaltiranje ceste skozi Mozirje in proti Savinjski dolini zmanjšalo povezave s Koroško, izboljšava ceste čez Pavličevo sedlo v Avstrijo pa je povzročila več čezmejnih povezav tako lokalnega prebivalstva kot turistov. Obenem ugotavljajo, da je razvoj prometne infrastrukture poleg večje prometne povezljivosti povzročil tudi redefinicijo »oddaljenosti« Solčavskega okolja, ker spremembe v infrastrukturi na novo konfigurirajo razmerja oz. relacije med kraji, ki so bili prej določeni predvsem z vidika geografskih danosti in fizične oddaljenosti. Hkrati pa avtorice opozorijo na vlogo avtomobila kot primarnega načina potovanja ter prometne infrastrukture, ki na neki način ponuja vpogled v nenehno nastajajoče dinamične družbenokulturne oblike, »zemljevid družbenih odnosov« ali »živčni sistem sodobnega življenja.«⁶ Obravnavajo tudi protislovno vlogo avtomobila v povezavi z različnimi vrstami mobilnosti. Po eni strani je uporaba avtomobila

3 Primerjaj Brian Larkin, 'The Politics and Poetics of Infrastructure.' *Annual Review of Anthropology*, let. 42, 2013, str. 327–343.

4 Dimitris Dalakoglou, 'The Road: An Ethnography of the Albanian-Greek Cross-Border Motorway.' *American Ethnologist*, let. 37 št. 1, 2010, str. 132–149.

5 Paul Dourish in Genevieve Bell, 'The Infrastructure of Experience and the Experience of Infrastructure: Meaning and Structure in Everyday Encounters with Space.' *Environment and Planning B: Planning and Design*, let. 34, št. 3, 2007, str. 414–430.

6 Marco Nunzio, 'Anthropology of Infrastructure.' *Governing Infrastructure Interfaces – Research Note 01*. 2018. Spletni vir: https://secities.net/wp-content/uploads/2018/09/Governing-Infrastructure-Interfaces_Anthropology-of-infrastrcuture_MarcoDiNunzio.pdf (pregledano: 12. 7. 2022).

rešitev za pomanjkanje raznovrstne prometne infrastrukture (dobre železniške oz. avtobusne povezave, kolesarske steze itd.) za Solčavane in Solčavanke, s čimer se poveča njihova »motilnost« oziroma sposobnost gibanja.⁷ Po drugi strani pa odvisnost od avtomobila spodbuja avtomobilizem ter udobje uporabe avtomobila, kar je lahko ovira pri uvajanju trajnostne infrastrukture mobilnosti in sprememb v vsakodnevnih mobilnih praksah.⁸

Vsaj še en vidik, ki ga velja omeniti, pa zadeva razmerja med oblikami transporta. Razvojni model občine Solčava skuša uveljavljati trajnostne mobilnosti, kar pomeni izboljšavo javnega prometa za domačine in turiste, umirjanje turističnih mobilnosti in »zelen« oblike mobilnosti (npr. kolesarjenje). To implicira spremembe v mobilnih praksah ter v upravljanju prostora, kamor spada tudi infrastruktura. V tem delu bi bilo pod konceptom infrastrukture zanimivo razmisliti tudi o tem, kako lokalno prebivalstvo razume tisto infrastrukturo, ki pa je članek ne obravnava: manj obljudene ceste do domačij, steze in pohodniške poti.⁹ Te so namreč v praksah gibanja tako domačinov kot turistov neločljivo povezane z »izgrajeno« infrastrukturo.

7 Michael Flamm in Vincent Kaufmann, 'Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study.' *Mobilities*, let. 1, št. 2, 2006, str. 167–189.

8 Jennifer Kent, 'Still Feeling the Car – The Role of Comfort in Sustaining Private Car Use.' *Mobilities*, let. 10, št. 5, 2015, str. 726–747.

9 Jaka Repič, 'Gibanje kot prostorske prakse in ekonomske strategije na primeru družinskega sirarstva v Bohinju.' *Ars & humanitas*, let. 8, št. 1, 2014, str. 38–57.