

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Katarina HORAČEK

**PROSTORSKA IN PROMETNA
UREDITEV TURISTIČNEGA DOSTOPA DO
POSTOJNSKE JAME**

DIPLOMSKO DELO
Univerzitetni študij

Ljubljana, 2010

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Katarina HORAČEK

**PROSTORSKA IN PROMETNA UREDITEV
TURISTIČNEGA DOSTOPA DO POSTOJNSKE JAME**

DIPLOMSKO DELO
Univerzitetni študij

**SPATIAL AND TRAFFIC ARRANGEMENT
OF TOURIST ACCESS TO POSTOJNA CAVE**

GRADUATION THESIS
University studies

Ljubljana, 2010

Horaček K. Prostorska in prometna ureditev turističnega dostopa do Postojnske jame.

Dipl. delo. Ljubljana, Univ. v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Odd. za krajinsko arhitekturo, 2010

Diplomsko delo je zaključek univerzitetnega študija krajinske arhitekture.

Študijska komisija Oddelka za krajinsko arhitekturo je za mentorja diplomskega dela imenovala prof. dr. Davorja Gazvodo in za recenzentko doc. dr. Tatjano Vidmar Capuder.

Komisija za oceno in zagovor:

Predsednik: prof. dr. Ana KUČAN
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta
Oddelek za krajinsko arhitekturo

Član: prof. dr. Davorin GAZVODA
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta
Oddelek za krajinsko arhitekturo

Član: doc. dr. Tatjana VIDMAR CAPUDER
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta
Oddelek za krajinsko arhitekturo

Datum zagovora:

Naloga je rezultat lastnega raziskovalnega dela. Podpisana se strinjam z objavo svoje naloge v polnem tekstu na spletni strani Digitalne knjižnice Biotehniške fakultete. Izjavljam, da je naloga, ki sem jo oddala v digitalni obliki, identična tiskani obliki.

Katarina Horaček

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA

ŠD Dn
DK UDK 711.455: 711.7: 712.6 (497.4 Postojna) (043.2)
KG krajinska arhitektura/ prostorsko oblikovanje/ prometna ureditev/ Postojnska jama/ turistična destinacija/ turistična ponudba/ turistični dostop
AV HORAČEK, Katarina
SA GAZVODA, Davorin (mentor)
KZ SI - 1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
ZA Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo
LI 2010
IN PROSTORSKA IN PROMETNA UREDITEV TURISTIČNEGA DOSTOPA DO POSTOJNSKE JAME
TD Diplomsko delo (univerzitetni študij)
OP XI, 99, [6] str., 6 preg., 47 sl., 5 pril., 89 vir.
IJ sl
JI sl/en
AI Diplomaska naloga obravnava prostorski vidik turizma v Postojni. Pregled zgodovinskega razvoja Postojne in turističnega razvoja Postojnske jame kaže na intenzivno povezanost in vzajemno vplivanje turizma in prometa na obravnavanem območju. Številčnost turističnega obiska in prometa predstavlja, predvsem v turistični sezoni, velik prostorski problem. Naloga s prostorskimi analizami in pregledom literature obravnava problematiko in podaja smernice za izboljšanje vizualnega dožemanja prostora, programske ustreznosti in prostorske privlačnosti območja ob jami. Prostor ob Jami v največji meri zasedajo obsežna parkirišča, zasnovana na osnovi maksimalnega obiska jame, ki izven sezone ostajajo neizkoriščena. S ciljem doseganja vizualne prepoznavnosti in učinkovite turistične ponudbe, ob sočasnem varovanju občutljivega kraškega okolja je namen naloge preurediti (sanirati) degradiran prostor ob Postojnski jami ter podati predlog rešitve dostopnosti za turistični promet. Prikaz nekaterih ureditev na področju turističnega prevoza izpostavi tri načine obravnavanja turističnega prevoza: prevoz kot prihod in odhod iz turističnega območja, prevoz znotraj območja in prevoz kot turistično atrakcijo. Ugotovitve prenašam na obravnavano območje. Predlog novega dostopa do jame vključuje odstranitev in preureditev večine parkirišč pri jami, turistični prevoz kot atrakcijo v smislu celovitejše prenove turistične prepoznavnosti ter posledično ureditev novega turistično-informacijskega območja na vstopu v mesto.

KEY WORDS DOCUMENTATION

DN Dn
 DC UDC 711.455: 711.7: 712.6 (497.4 Postojna) (043.2)
 CX landscape architecture/ spatial planning / spatial design / traffic regulation / Postojna cave / tourist destination / tourist offer / tourist access
 AU HORAČEK, Katarina
 AA GAZVODA, Davor (supervisor)
 PP SI - Ljubljana, Jamnikarjeva 101
 PB University of Ljubljana, Biotechnical Faculty, Department of Landscape Architecture
 PY 2010
 TI SPATIAL AND TRAFFIC ARRANGEMENT OF TOURIST ACCESS TO POSTOJNA CAVE
 DT Graduation Thesis (University studies)
 NO XI, 99, [6] p., 6 tab., 47 fig., 5 ann., 89 ref.
 LA sl
 AL sl/en
 AB This thesis elaborates on questions regarding the spatial organisation and planning of tourism in Postojna. A review of the historical development of Postojna and the Postojna Cave establishes a strong relation between tourism and transport and shows the mutual impact of these factors on the development of touristic and transport infrastructure in the area. Especially during high summer season, large numbers of visitors and associated traffic causes spatial, environmental and traffic problems. Utilizing a spatial analysis and review of relevant literature, the thesis defines the problems and presents guidelines for the improvement of visual comprehension of space, programme adequacy and spatial attractiveness of the area near the Cave entrance. Tourist access to the Cave entrance was planned for a high frequency of visitors during the summer season, leaving the large area reserved for parking lots empty during most of the year. The focus of the thesis is to improve and redesign an unsuitable tourist area near the Cave entrance and to propose a solution for a new and improved tourist access. The proposed solution is based upon attaining the visual recognition of the selected area, offering effective and complete touristic services, while preserving the vulnerable environment of the karstic region. A review of several existent arrangements from the field of tourist transportation emphasizes three different points of understanding of tourist transport (arriving to and leaving from a tourist zone, transportation within the tourist zone and transportation as a tourist attraction) and serves as a general guideline for the proposed solution. In summary, the proposed solution of the new tourist access to the Postojna Cave requires the elimination and rearrangement of most of the parking area near the Cave entrance, a new tourist access in the way of an attractive tourist transportation system and finally, the arrangement of a new tourist info point and parking area by the town entrance.

KAZALO VSEBINE

	str.
Ključna dokumentacijska informacija	III
Key words documentation	IV
Kazalo vsebine	V
Kazalo slik	VIII
Kazalo tabel	X
Kazalo prilog	XI
1 UVOD	1
1.1 OPREDELITEV PROBLEMOV IN HIPOTEZ	2
1.2 NAMEN IN CILJI NALOGE	3
1.3 METODE	3
2 KRATKA ZGODOVINA POSTOJNE S POUDARKOM NA RAZVOJU TURIZMA V POSTOJNSKI JAMI	5
2.1 RAZVOJ PROMETA NA OBMOČJU POSTOJNE	5
2.2 RAZVOJ TURIZMA NA OBMOČJU POSTOJNE	6
2.2.1 Postojnska jama	6
2.2.2 Ureditev Postojnske jame in okolice	7
2.2.3 Rast števila obiskovalcev	9
2.3 VZAJEMNI VPLIVI PROMETA IN TURIZMA	9
3 PROSTORSKE ZNAČILNOSTI	12
3.1 RELIEFNE ZNAČILNOSTI POVRŠJA	13
3.2 OBSTOJEČA IN PREDVIDENA RABA PROSTORA	14
3.3 HIDROLOŠKA ANALIZA	15
3.4 PRIKAZ ZAVAROVANIH OBMOČIJ IN NARAVNE OHRANJENOSTI	19
3.4.1 Povzetek smernic za vnos novih elementov in ureditev na območju večje naravne ohranjenosti	20
3.5 VIZUALNE ZNAČILNOSTI PROSTORA	21
3.5.1 Povzetek smernic za ohranjanje, sanacije in nove ureditve na podlagi strukturnih značilnosti obravnavanega območja	24

4	PROMET V POSTOJNI	25
4.1	DOSTOP DO JAME	25
4.2	DOŽIVLJANJE DOSTOPA DO JAME	27
4.2.1	Vizualna analiza glavnih sekvenc dostopa do Postojnske jame	28
4.2.1.1	Prihod po avtocesti iz smeri Ljubljana–Koper	29
4.2.1.2	Prihod po avtocesti iz smeri Koper–Ljubljana	33
4.2.1.3	Dostop do Postojnske jame	34
4.2.1.4	Prihod v kompleks Postojnske jame	36
4.2.1.5	Smernice za urejanje vizualne prepoznavnosti dostopa do Postojnske jame glede na analize sekvenc	37
4.3	PROSTOR OB JAMI – PARKIRIŠČA	38
4.4	ANALIZA PROMETA V POSTOJNI	40
4.5	PROMETNI PROBLEMI V POSTOJNI	42
4.6	SMERNICE ZA ORGANIZACIJO PROMETA IN UREDITEV PROMETNIH POVRŠIN ZA POTREBE TURISTIČNEGA PREVOZA	43
4.6.1	Javni prevoz	44
4.6.1.1	Železnica oziroma tirni promet	45
4.6.1.2	Lahka železnica	46
4.6.1.3	Negativni vplivi tirnega prometa na okolje	48
5	TURIZEM V POSTOJNI	49
5.1	MASOVNI, MNOŽIČNI OZIROMA INDUSTRIJSKI TURIZEM	49
5.2	TURISTIČNA DESTINACIJA	49
5.3	TURISTIČNA PONUDBA	50
5.3.1	Primarna turistična ponudba v Postojni	51
5.3.2	Sekundarna turistična ponudba v Postojni	52
5.4	ANALIZA TURISTIČNEGA PROMETA	55
5.5	TURISTIČNO POVPRAŠEVANJE	57
5.5.1	Turistični trendi in profil sodobnega gosta	57
5.6	PREGLED NEKATERIH KROVNIH STRATEŠKIH IN IZVEDBENIH DOKUMENTOV	58
5.6.1	Regionalni razvojni program Notranjsko-Kraške regije	58
5.6.2	Urbanistični načrt Postojna	60
5.6.3	Občinski podrobni prostorski načrt Postojnska jama	61
5.7	TURISTIČNA PROBLEMATIKA V POSTOJNI	62
5.8	PREGLED NADALJNJIH MOŽNOSTI ZA RAZVOJ PROGRAMA IN PROSTORA ZA POTREBE TURIZMA V POSTOJNI IN OB POSTOJNSKI JAMI	63

6	PREDSTAVITEV PRIMEROV DOBRE PRAKSE PODOBNIH UREDITEV	65
6.1	PRIMER TURISTIČNEGA PREVOZA NA KRAŠKEM OZEMLJU	65
6.2	TIRNI PROMET KOT PRIMER DOBRE PRAKSE	66
6.3	P+R SISTEMI (parkiraj in se pelji)	67
7	PREDLOGI IZBOLJŠAVE TURISTIČNEGA DOSTOPA DO POSTOJNSKE JAME Z RAZLIČNIMI PROSTORSKIMI POSEGI	68
7.1	PROSTORSKI POSEGI	68
7.2	OPIS REŠITVE	68
7.2.1	Predlog nove železniške povezave	69
7.2.2	Vstopna točka in prepoznavnost turistične destinacije	74
7.2.3	Sanacija obstoječega prostora pri Postojnski jami	79
7.3	RAZPRAVA O REALNIH MOŽNOSTIH IZGRADNJE	85
8	ZAKLJUČEK	86
9	POVZETEK	88
10	VIRI	91
10.1	CITIRANI VIRI	91
10.2	DRUGI VIRI	99
	ZAHVALA	

KAZALO SLIK

Slika 1:	Shematski prikaz diplomske naloge	4
Slika 2:	Razglednice iz različnih obdobj pričaju o spremembah podobe območja pred vhodom v Postojnsko jamo	8
Slika 3:	Časovni trak razvoja Postojnske jame	11
Slika 4:	Pregledna karta območja in najpogostejše uporabljenih prostorskih imen	12
Slika 5:	Prikaz reliefa	13
Slika 6:	Prikaz reliefnih značilnosti na območju	14
Slika 7:	Zasnova rabe površin na obravnavanem območju	15
Slika 8:	Analiza vodnih teles in poplav	16
Slika 9:	Prikaz poplav v kompleksu Postojnske jame decembra 2009	18
Slika 10:	Zavarovana območja	19
Slika 11:	Značilna slika drevesnih in grmovnih živic ob reki Pivki s kompleksom Postojnske jame na severovzhodu	21
Slika 12:	Oblikovna analiza Postojne	23
Slika 13:	Prikaz dostopov do kompleksa Postojnske jame ²⁶	
Slika 14:	Pregledna karta sekvenc in pogledov	28
Slika 15:	Fotografije primerov dobrih vizur z avtoceste iz smeri Ljubljane	29
Slika 16:	Fotografije primerov slabih/motečih vizur z avtoceste iz smeri Ljubljane	30
Slika 17:	Fotografije dobrih primerov vizur iz mostu nad avtocesto v smeri proti Postojni	31
Slika 18:	Fotografije dobrih primerov vizur iz regionalne ceste iz smeri Ilirske Bistrice in priključka avtoceste	31
Slika 19:	Fotografije slabih primerov vizur iz regionalne ceste iz smeri Ilirske Bistrice in priključka avtoceste	32
Slika 20:	Fotografije dobrih primerov vizur pri prihodu po avtocesti iz smeri Kopra	33
Slika 21:	Fotografije slabih pogledov pri prihodu po avtocesti iz smeri Kopra	34
Slika 22:	Fotografija dobrega primera vizure na poti od križišča regionalnih cest do Postojnske jame	35
Slika 23:	Fotografije slabih primerov vizur na poti od križišča regionalnih cest do Postojnske jame	35
Slika 24:	Fotografije dostopa do kompleksa Postojnske jame po Jamski cesti	37
Slika 25:	Parkirišča v sedanjem kompleksu Postojnska jama	39
Slika 26:	Prometna analiza s poudarkom na dostopu do kompleksa Postojnske jame	41
Slika 27:	Vozne površine tirnega javnega prevoza	46
Slika 28:	Možnosti poteka tirnega prometa	47
Slika 29:	Enotirna viseča železnica v Wupertalu, Nemčija	47
Slika 30:	Pojem destinacije	50

Slika 31:	Turistična ponudba v kompleksu Postojnske jame: Modrijanov mlin in žaga ter številne trgovine, kioski in restavracije s hotelom Jama v ozadju	52
Slika 32:	Grafični prikaz števila gostov (individualnih in skupnih po obdobjih)	56
Slika 33:	OPPN Postojnska jama, »Prikaz lege prostorske ureditve v širšem območju«	61
Slika 34:	Prostorski prikaz OPPN Postojnska jama	62
Slika 35:	Nova železniška povezava	71
Slika 36:	Skica prostorskih sekvenc doživetja poti do Postojnske jame pri vožnji z vlakom	73
Slika 37:	Pregledna karta: vstopno turistično informacijska točka	75
Slika 38:	Predlog ureditve vstopno informacijske točke	75
Slika 39:	Primer možne garažne hiše, ki bi izpolnjevala količinske zahteve po parkirnih mestih in ustrezala zahtevam turistično informacijske točke	75
Slika 40:	Tloris turistično informacijskega območja ob vstopu v mesto	77
Slika 41:	Prerezi in prostorski prikazi turistično informacijskega območja ob vstopu v mesto	78
Slika 42:	Pregledna karta: Postojna s kompleksom Postojnske jame	79
Slika 43:	Predlog ureditve kompleksa Postojnske jame	79
Slika 44:	Materiali, značilni za obravnavano regijo: les, kamen, voda in steklene površine, ki omogočajo odpiranje prostora navzven	81
Slika 45:	Tloris predloga ureditve na območju pri Postojnski jami	82
Slika 46:	Prerezi predloga ureditve na območju pri Postojnski jami	83
Slika 47:	Prostorski prikazi predloga ureditve	84

KAZALO TABEL

Preglednica 1: Primerjalne slike območja kompleksa Postojnske jame brez in s poplavami	18
Preglednica 2: Število parkirnih mest na posameznih parkiriščih v kompleksu Postojnska jama	38
Preglednica 3: Sekundarna turistična ponudba kompleksa Postojnska jama	53
Preglednica 4: Sekundarna turistična ponudba v Postojni	
Preglednica 5: Število gostov (individualnih in skupnih po obdobjih)	56
Preglednica 6: Prednosti in slabosti železnice na stebrih oziroma na nasipu	70

KAZALO PRILOG

PRILOGA A: Legenda za Zasnovo namenske rabe površine, Urbanistični načrt Postojne

PRILOGA B: Oblikovna analiza Postojne

PRILOGA C: Občinski podrobni prostorski načrt Postojnska jama

PRILOGA D: Občinski podrobni prostorski načrt Postojnska jama

PRILOGA E: Normativi lahke železnice

1 UVOD

Postojna je zaradi dobrih cestnih povezav, železnice in avtoceste povezana z mednarodnimi turističnimi tokovi. Pomembnost transportnih poti je pripomogla k razvoju turistične dejavnosti in omogočila izletniški in vikend turizem. Postojna ima dobra izhodišča za nadaljnji razvoj prav zaradi ugodne geografske in prometne lege ter primarne turistične ponudbe, vendar le v primeru ustrezne rešitve turističnega prometa (Koštič, 2008: 11, 12). Obvladovanje prostora je namreč integralni del vsakega turističnega proizvoda in ga ni mogoče nadomestiti s čim drugim.

Po ugotovitvah Čuka (2001: 1) je bil jamski turizem še do nedavnega iz različnih vidikov dokaj slabo raziskan, čeprav je že dolgo prisoten v našem prostoru. Sodobno industrijsko in potrošniško usmerjen razvoj turizma, ki okolja ni upošteval kot enakovrednega faktorja razvoja, je v večji meri omogočal okolju neprijazen razvoj. Zato je razumljivo, da se je turizem ob Postojnski jami razvil z ogromnimi parkirišči, vsestransko ponudbo, ki ni povezana z jamo ali krasom ter zmogljivostjo za množične obiske, kar za jamo kot kraški fenomen ni primerno. Prvi najditelji, raziskovalci in upravljavci se niso zavedali občutljivosti jamskega sistema in so ponudbo širili neposredno ob jami. Danes se nevarnosti zavedamo, zato lahko ravnotežje med človekom in prostorom popravimo s tem, da krepkeje posežemo v organizacijo ter ureditev zbirnega in informacijskega središča za turiste, ki je trenutno urejeno pri jami. Treba je poiskati ustrezno medsebojno ravnotežje med gospodarskimi in tehničnimi interesi turizma na eni in okolja na drugi strani – torej razvoj turizma do meje razsežnosti in učinka, ki v okolju ne povzroča negativnih obremenitev in posledic (Jeršič, 1989). Kras ni samo Postojnska jama in prav tako ni Postojnska jama edina turistična atrakcija na tem območju. Ideja o dislociranem zbirnem območju za turiste podpira tudi možnost informiranja in promoviranja ostalih atrakcij in turistične ponudbe.

Iz analiz sedanje turistične ponudbe je razvidno, da je najpomembnejši turistični produkt v Postojni Postojnska jama s Predjamskim gradom. Zaradi vse večjih stroškov in časovnih omejitev si večina obiskovalcev privošči le ogled jame. Izrazito izletniški in tranzitni turizem sta generirala kratek obisk. Obiskovalcem to ne zadovolji želje po raziskovanju in kakovostnem preživljanju prostega časa. Želijo si individualno obravnavanje in specializirano ponudbo. Spremembam na področju turističnega povpraševanja se je treba prilagoditi in prenoviti ponudbo, poiskati možnosti za raznoliko in privlačno preživljanje prostega časa. Upravljavci Postojnske jame so na različne načine spodbujali obisk, vendar so prepogosto pozabljali na kvaliteto in delovali samo v smeri povečanja številčnosti obiska. Posledica je vidna v sedanji ponudbi in prostorski ureditvi ob jami (Koštič, 2008; Paternost, 2002: 7).

1.1 OPREDELITEV PROBLEMOV IN HIPOTEZ

Promet, ki ga generira množični turizem v turistični sezoni, obremenjuje mesto, slabša bivalne pogoje in obenem vpliva negativno tudi na obiskovalce. Dostop do kompleksa Postojnske jame poteka mimo območja industrijske proizvodnje in nakupovalnih objektov, skozi stanovanjsko sosesko ter se zaključi na obsežnih parkiriščih kompleksa. Jan Gehl (Lokar in Plevnik, 2008) poudarja, da je obseg avtomobilskega prometa poljuben. Avtomobili bodo zasedli toliko prostora, kot jim ga bomo namenili. Če torej površine povečamo, se bo avtomobilski promet povečal in obratno, z odvzemanjem površin prometu bomo dosegli tudi zmanjšanje števila avtomobilov. Z umikom turističnega prometa¹ iz mesta bi bile poti bolj privlačne in primernejše za pešce in kolesarje.

Možnost uporabe osebne avtomobila in potovanja v lastni režiji je zagotovo prednost, vendar se lahko hitro sprevrže v slabost, če se na potovanju pojavijo problemi, kako priti do cilja in kje parkirati. Javni turistični prevoz je lahko atraktivna alternativa osebnemu vozilu. Z organiziranim javnim turističnim prevozom omogočimo lažje premagovanje razdalj, zmanjšamo skrbi z iskanjem cilja in parkirnega prostora ter povečamo pozitivno in aktivno zaznavanje okolice.

V načrtu je izgradnja novega kraka avtoceste proti hrvaški meji do Reke, kar pomeni, da bo del prometa speljan mimo Postojne. Turisti, ki se bodo peljali na morje mimo Postojne, ne bodo več zapustili avtoceste na izvozu Postojna. To predstavlja nevarnost zmanjšanja obiska v Postojnski jami, saj je turizem tu izrazito izletniški in sezonski, povezan z migracijami proti morju in z morja (Klasinc, 1996: 68; Vizija ..., 2004).

Postojna leži v naravno ohranjenem okolju, vendar se tega, z izjemo Postojnske jame, ne upošteva niti ne vključuje v zasnovo, turistično ponudbo, vizure ali drugače upošteva pri urbanističnem načrtovanju, organizaciji turistične ponudbe in rekreacije. Z novim dostopom do kompleksa Postojnske jame lahko zgodbo o jami in krasu začnemo že prej, izboljšamo celotni vtis in posledično zadržimo obiskovalce na območju dlje časa.

Območje ob Postojnski jami se je prilagajalo spremembam in potrebam turističnega povpraševanja in porastu obiska (Perenič, 2002: 24, 26), pri čemer je razvoj sledil logiki čim večjega dobička. Ob vstopu v jamo so bili zgrajeni številni objekti dodatne ponudbe in obsežna parkirišča, ki so večji del leta nezasedena. Turistični obisk danes še vedno ni dosegel rekordov obiska iz let pred osamosvojitvijo, za katere so bile načrtovane parkirne kapacitete. Iz ekološkega in naravovarstvenega vidika je območje močno razvrednoteno, prav tako ni vizualno in estetsko privlačno. S spremembo namenske rabe, zmanjšanjem ali celo ukinitvijo prometnih površin, vzpostavitvijo programsko primernejših prostorov in

¹ Besedna zveza »turistični promet« se v diplomski nalogi uporablja za promet (avtomobilski, avtobusni ...), pogojen s turističnim obiskom v turističnem območju, v našem primeru čez Postojno zaradi Postojnske jame.

povečanjem površin, namenjenih pešcem, rekreaciji oziroma predstavitvi naravnih vrednot lahko območje zopet približamo obiskovalcem na način, ki ustreza predstavitvi naravnega fenomena Postojnske jame. Prostor, ki združuje naravne kvalitete in potrebe ljudi, tako lahko postane bolj pester in privlačen za širši krog ljudi.

1.2 NAMEN IN CILJI NALOGE

Diplomska naloga obravnava prostorski vidik turizma v Postojni, prometno situacijo dostopa do Postojnske jame, vizualno dožemanje ter programsko in prostorsko organizacijo območja ob vstopu v jamo. Namen naloge je preurediti (sanirati) degradiran prostor ob Postojnski jami in poiskati rešitev turističnega prevoza kot atrakcije v smislu celovitejše prenove turistične prepoznavnosti ter urediti novo turistično-informacijsko območje na vstopu v mesto.

Cilji diplomske naloge so:

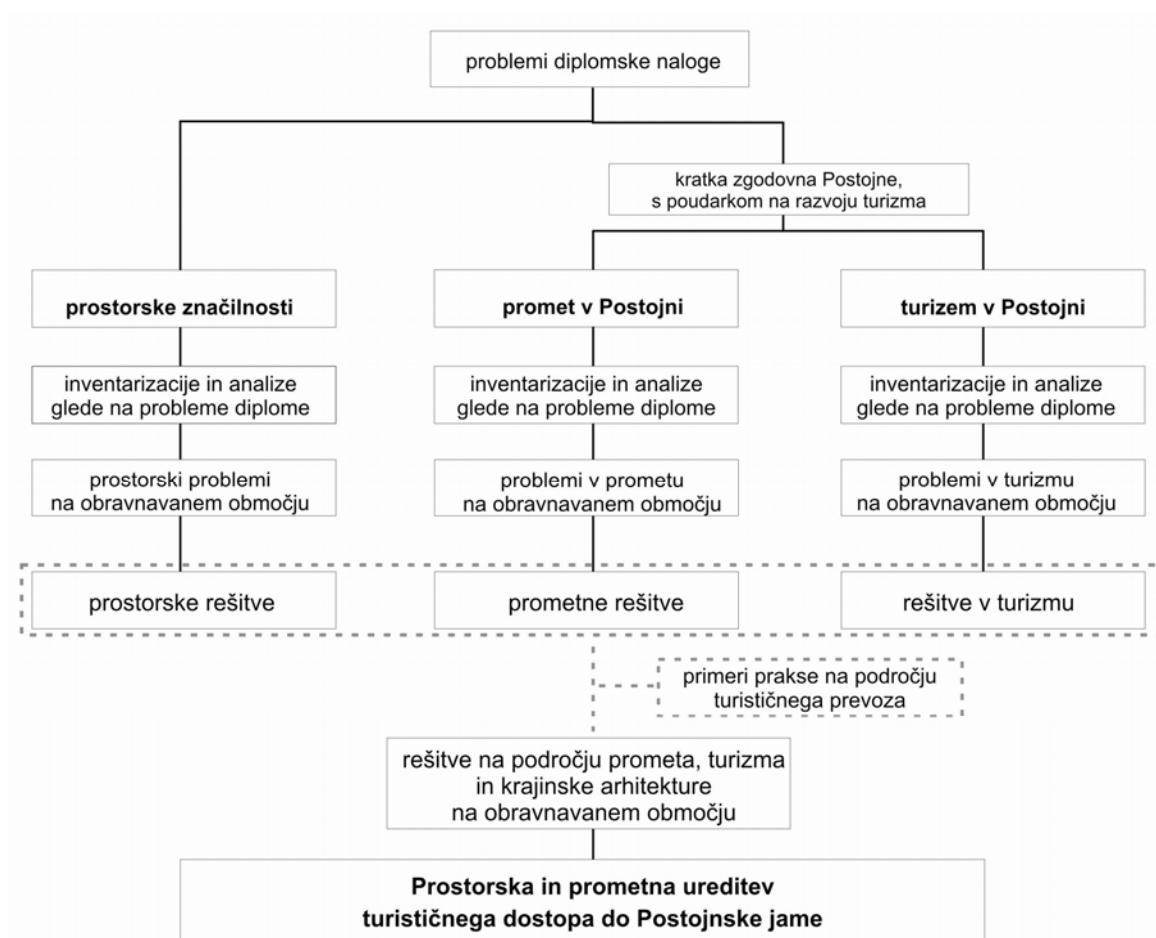
- poiskati prostorske kvalitete in jih primerno predstaviti,
- poiskati negativne prostorske spremembe, ki odvrčajo obiskovalce (potrebne izboljšave),
- določiti območje sprememb in izboljšav,
- pregledati obstoječo turistično ponudbo v Postojni,
- poiskati nabor dejavnosti, ki se navezujejo na prostorske potenciale,
- izdelati predlog organizacije turističnega prometa in dostopnosti do Postojnske jame,
- predlagati najbolj primeren turistični prevoz,
- izdelati predlog sanacije degradiranega območja ob vstopu v Postojnsko jamo.

1.3 METODE

Delovne metode, uporabljene za pripravo diplomskega dela, so naslednje:

- zbiranje podatkov iz domače in tuje strokovne literature,
- pridobitev podatkov in izdelava analiz,
- fotografiranje in analiziranje sekvenc pogledov (na poti) do Postojnske jame,
- pregled diplomskih nalog in lokalnih organizacij/ustanov na temo turistične ponudbe v Postojni,
- pregled in analiza veljavnih planskih aktov občine,
- pridobitev in pregled strokovnih podlag, ki so izdelane za različna področja na ravni občine (zeleni sistem, promet, razvoj idr.),
- pregled in upoštevanje veljavne zakonodaje in strateških usmeritev ter izhodišč, ki so zapisana z različnih dokumentih na področju turizma,
- pregled dobrih in slabih primerov prakse na področju atraktivnega turističnega prevoza.

V nadaljevanju je prikazan potek reševanja problematike diplomske naloge.



Slika 1: Shematski prikaz diplomske naloge

2 KRATKA ZGODOVINA POSTOJNE S Poudarkom NA RAZVOJU TURIZMA V POSTOJNSKI JAMI

Da bi lahko razumeli sedanje stanje, se je treba seznaniti z zgodovino nastanka mesta in razvoja turizma. Specifični dogodki skozi zgodovino so izoblikovali strukturo in podobo mesta, gospodarsko in upravno pomembnost ter karakter kraja. Pomembnost Postojne je bila zlasti v legi za kraškim prehodom na pomembni trgovski poti, na katero je bila Postojna življenjsko vezana in je zato vsa njena zgodovina tesno povezana z razvojem prometa po njej (Kos in Umek, 1985: 100). Pri tem je pomembno dejstvo, da se Postojna še vedno nahaja ob pomembnem prometnem križu. Prepoznavnost Postojne je dvignila tudi svetovno znana Postojnska jama, ki je ključno povezana s to diplomsko nalogo. Postojno sta torej generirala prometna lega in turistični pomen Postojnske jame.

2.1 RAZVOJ PROMETA NA OBMOČJU POSTOJNE

Razvoj Postojne je tesno povezan z razvojem prometnih poti. Tu se na 609-ih metrih nadmorske višine vzpenja prelaz Postojnska vrata, najnižji prehod iz srednje Evrope v severno Italijo ter iz Jadrana v severno Evropo (Horvat, 1975: 78). Postojnska vrata so zaradi ugodnejših povezav in boljše poti skozi čas dobivala vse večji pomen. Danes so na tem ozkem prehodu speljane kar tri prometne linije – železnica, avtocesta in regionalna cesta (Kolenc, 2002).

Postojna, naselje z 8.994 prebivalci (podatek iz leta 2006) (Po številu ..., 2010), se po številu prebivalstva v Sloveniji uvršča na 17. Mesto (50 po številu ..., 2010), po velikosti pa šele na 36. Mesto (50 po površini ..., 2010). Naselje leži na križpotju poti, najnižjem prehodu čez Julijske Alpe, na približno enaki razdalji med Trstom, Reko in Ljubljano. Da je bila lokacija Postojne že od nekdaj zanimiva, pričajo ceste, speljane čez to območje, in ostanki starih poselitev. Postojna je bila pomembna zaradi prometne lege že v antičnem času (Kolenc, 2002: 10). Ko se je v 13. stoletju povečal trgovski promet iz Ljubljane proti primorskim mestom in Italiji, je območje Postojnskih vrat postalo najpomembnejši prehod trgovcev do primorskih mest. Ta pot in po njej se razvijajoči promet sta dvignila Postojno iz vasi v trg in jo v štiristoletnem razvoju pripeljala iz trga v mesto (Kos in Umek, 1985: 99). Pomen Postojne kot prometnega kraja dokazuje tudi mitnica, ki so jo imeli tu Habsburžani že leta 1372 (Kranjc, 2007). Pred koncem 18. stoletja, ko so Postojnsko zajele francoske čete, je nova vlada zopet posvečala posebno skrb razvoju trgovine ob spoznanju, da je Ilirija lahko prehodna dežela za francosko – levantsko trgovino (trgovino z vzhodom), kot nadomestilo za ovirano trgovsko plovbo. Postojnsko področje je tedaj živelo od prevoznitva (Habe, 1975). Spremembe v prometu je povzročila šele gradnja

železnice, ko je 1857 po njej stekel promet. Za Postojno je bil to hud udarec in prebivalstvo se je moralo usmeriti v druge dejavnosti (Kos in Umek, 1985).

V tranzitnem smislu ima Postojna še vedno pomembno vlogo. Dejstvo, da je gospodarska perspektiva postojnskih krajev odvisna od prometa, je odločilnega pomena pri načrtovalskih usmeritvah. Tu so se množile prometne poti, rasla so skladišča, gostišča in hoteli. Večji državi kot so kraji pripadali, bolj so napredovali. Z zmanjšanjem države se čuti tudi upad obiska. Poleg tega gre vse več prometa mimo Postojne, saj se zaradi avtoceste Postojnsko spreminja v obrobje (Kolenc, 2002: 59, 60). Nevarnost predstavlja tudi nov krak avtoceste proti Hrvaški, ki bi lahko odvzel še tisti del turistov, ki sedaj zapuščajo avtocesto na izvozu Postojna.

2.2 RAZVOJ TURIZMA NA OBMOČJU POSTOJNE

Po 1857, ko je železnica odvzela cesti dobršen del osebne in tovornega prometa, ki je stoletja tekel skozi Postojno in prinašal domačinom vsakovrstne dohodke, je postajal naraščajoči tok turistov tisto, ob čemer je bilo mogoče razviti dejavnosti, ki so Postojni omogočale nadaljnjo rast (Kos in Umek, 1985: 111). Od dvajsetih let 19. stoletja postaja v življenju Postojne vse pomembnejša Postojnska jama.

2.2.1 Postojnska jama

Jamo so posamezniki obiskovali že v 13. stoletju (prvi podpis v t. i. Rovu podpisov iz l. 1213). Prvi zapisi o jami, ki je pritegnila zanimanje preprostih ljudi, raziskovalcev in kasneje tudi kronanih glav, izvirajo iz 17. stoletja. Najstarejši prikaz jame je napravil l. 1689 Janez Vajkard Valvasor (Horvat, 1975: 75). Po odkritju notranjih delov jame l. 1818, so jo zavarovali, uredili in del l. 1819 odprli javnosti (Kos in Umek, 1985). S tem se je začelo novo obdobje, ki je ime jame poneslo v svet. Takrat so našli prvih 114 obiskovalcev. Število se je povečevalo vzporedno z razvojem prometa, zlasti železniškega in kasneje cestnega (Kolenc, 2002: 67). Ugodna lega ob pomembni cesti, pozneje železnici, je prebivalcem pomagala izrabiti jamo kot bogat vir dohodkov, vendar pa so imeli od jame še druge koristi, saj so se tu razvile dejavnosti, povezane z jamo in turizmom (Kos in Umek, 1985). Leta 1929 je bil v Postojni ustanovljen italijanski državni Speleološki inštitut, l. 1947 pa Inštitut za raziskovanje krasi, danes del Znanstveno-raziskovalnega centra SAZU, enega do svetovnih centrov krasoslovja (Šerko in Michler, 1960: 9).

Postojna ni doživela razvoja samo zaradi jame same, temveč tudi obratno. Ko govorimo o pomenu slovenskega krasi za znanost, imamo v mislih največkrat Postojnsko jamo, ki je bila največji magnet za raziskovalce s celega sveta. Vsa raziskovanja imajo za centralni

objekt preučevanja kraškega podzemlja Notranjskega krasa prav Postojnsko jamo. Prav postojnskemu jamskemu sistemu so raziskovalci posvečali največji pomen ter okronali Postojnsko jamo kot »kraško Meko« in zibelko speleologije (Perenič, 2002: 15).

Postojna oz. Postojnska jama je bila nekdanje eno najpomembnejših turističnih središč v Evropi. Že leta 1868 jo je Thomas Cook vključil v prvo organizirano potovanje po Evropi – poleg Benetk, Dunaja, Budimpešte, Pariza in Švice. Čez 6 let (1874) je bil zgrajen prvi luksuzni hotel v Postojni, Postojnski dvor. Postojna je imela sloves klimatskega letovišča, obisk Postojnske jame je bil stvar prestiža in ugleda. Leta 1894 je imela Postojna sedemkrat več gostov kot Bled, več kot Gardsko jezero, Bad Aussee ali Beljak. V nadaljnjih letih se je trend razvoja obrnil v drugo smer. »Danes je od tega ostala le še nekdanja slava in spomin,« (Vizija ..., 2004). »Občina Postojna si mora turistično identiteto ustvariti povsem na novo,« (Analiza stanja ..., 2006: 40).

2.2.2 Ureditev Postojnske jame in okolice

Ob spoznanju, da je jama tisti objekt, ki prinaša mestu dohodke, je postala ureditev stalna skrb. Leta 1823 so ustanovili posebno Jamsko komisijo in leto kasneje so uvedli prve jamske vstopnice. Da bi omogočili bolj cenejši a hkrati zelo donosen množični obisk Postojnske jame, so leta 1825 prvič priredili posebno binkošno jamsko slavlje, ki se ga je udeležilo 2.000 ljudi (Zgodovina ..., 2008). Turistično urejanje Postojnske jame je hitro napredovalo. Minerji idrijskega rudnika so pomagali pri širitvah ozkih grl v jami in prebijali naravne pregrade. Leta 1829 je bila speljana turistična pot do Velike gore (1,5 km). Zaradi naporne večurne hoje po jami so za priložnost obiska Franca Jožefa in Elizabete leta 1857 uvedli nosila. Leta 1872 so rešili vprašanje lažjega in udobnejšega obiska jame, saj so položili tire od vhoda do Kalvarije v dolžini 2.260 metrov. To je bila prva podzemna železnica na svetu (Čuk, 2003). Voz na tirih je na začetku potiskal kar vodič, vendar so zaradi povečanega obiska in zanimanja za jamo začeli razmišljati o strojni vleki. Leta 1914 so zastavili načrte in jih deset let kasneje uresničili. V tem času je bila na novo urejena tudi ploščad pred vhodom v jamo. V kasnejših letih so vozne kapacitete še povečali. V letu 1926 so trije vlaki s skupno 31 vagončki popeljali turiste v jamo osemkrat na dan (Čuk, 2003).

Podoba pred vhodom v jamo se je zadnjič bistveno spremenila leta 1928, ko se je dogradilo vhodno ploščad ter upravno stavbo z železniško postajo, recepcijo in restavracijo. Nova železniška postaja (z dvema tiroma in dvignjenim peronom za varnejši in udobnejši vstop v jamo) se je nahajala med upravnim poslopjem in »živo skalo«. Tu so na vlak vstopali obiskovalci, ki so si jamo želeli ogledati z železnico, medtem ko so tisti, ki so si jamo ogledovali peš, vstopali skozi glavni vhod (Čuk, 2003).



1899



1912



1923



1939

Slika 2: Razglednice iz različnih obdobjev pričajo o spremembah podobe območja pred vhomom v Postojnsko jamo (Čuk, 2006)

Ta režim ogleda jame, samo peš ali z vlakom in peš, je veljal do leta 1963. Po tem letu je bil obisk možen samo z vlakom. V petdesetih letih 20. stoletja je dotedanja organizacija prevoza v jamo težko dohajala potrebe sodobnega turizma. Poleg tega se je pojavil nov problem – jama je bila zaradi izpušnih plinov zamegljena, vidljivost je bila slabša, neprijeten je bil tudi smrad po izgorelih plinih. Rešitev so bile nove akumulatorske lokomotive (1955), ki so dnevno popeljale v jamo 2.160 obiskovalcev. Obisk je skokovito naraščal, potrebni so bili pogostejši odhodi vlakcev in večje kapacitete. Obstoječo progo so zato posodobili s krožno in od podanih rešitev je bila izbrana tista, ki je obiskovalčevemu pogledu najbolj približala posamezne predele jame, hkrati pa najmanj posegla v naravne privlačnosti. Aprila 1964 je bila izpeljana prva etapa dvotirne proge (skozi vso jamo do vznožja Kalvarije), leta 1968 pa je bila zaključena še druga faza – pentlja do Koncertne dvorane (Čuk, 2003). Kapaciteta prevoza jamske železnice se je s tem povzpela na 14.400 prepeljanih obiskovalcev dnevno ob koriščenju sedmih vlakovnih kompozicij v polurnem časovnem intervalu obiskov. Dolžina krožne proge znaša v zaključeni pentlji 3.750 metrov (dolžina celotne turistične poti meri 5 kilometrov) (Zgodovina ..., 2008).

Skrb za ureditev jame je hitro napredovala. Jama so z omenjenimi železniškimi tiri opremili l. 1872, električno razsvetljavo (delno že leta 1883 in popolno leto kasneje), prišla je skrb za ureditev kraja, za katero so leta 1883 ustanovili Društvo za pospeševanje

olepšave trga in tujskega prometa v Postojni (Kos in Umek, 1985: 111; Zgodovina ..., 2008), ustanovili so jamarsko društvo Antron. Razvila se je propagandna dejavnost (izdaja reklamnih letakov, sodelovanje na mednarodnih razstavah, izdajanje vodnikov, oglaševanje v časopisih). Okoli vhoda v jamo so zaradi vse večje množice avtomobilov, uredili velika parkirišča s sprehajalnimi potmi in zgradili hotelski kompleks s številnimi prodajalnami spominkov (Kolenc, 2002: 68) (glej poglavje 5.3.2). Danes tradicijo nadaljujeta turizem in gostinstvo, ki sta z razpadom Jugoslavije doživela hude udarce.

2.2.3 Rast števila obiskovalcev

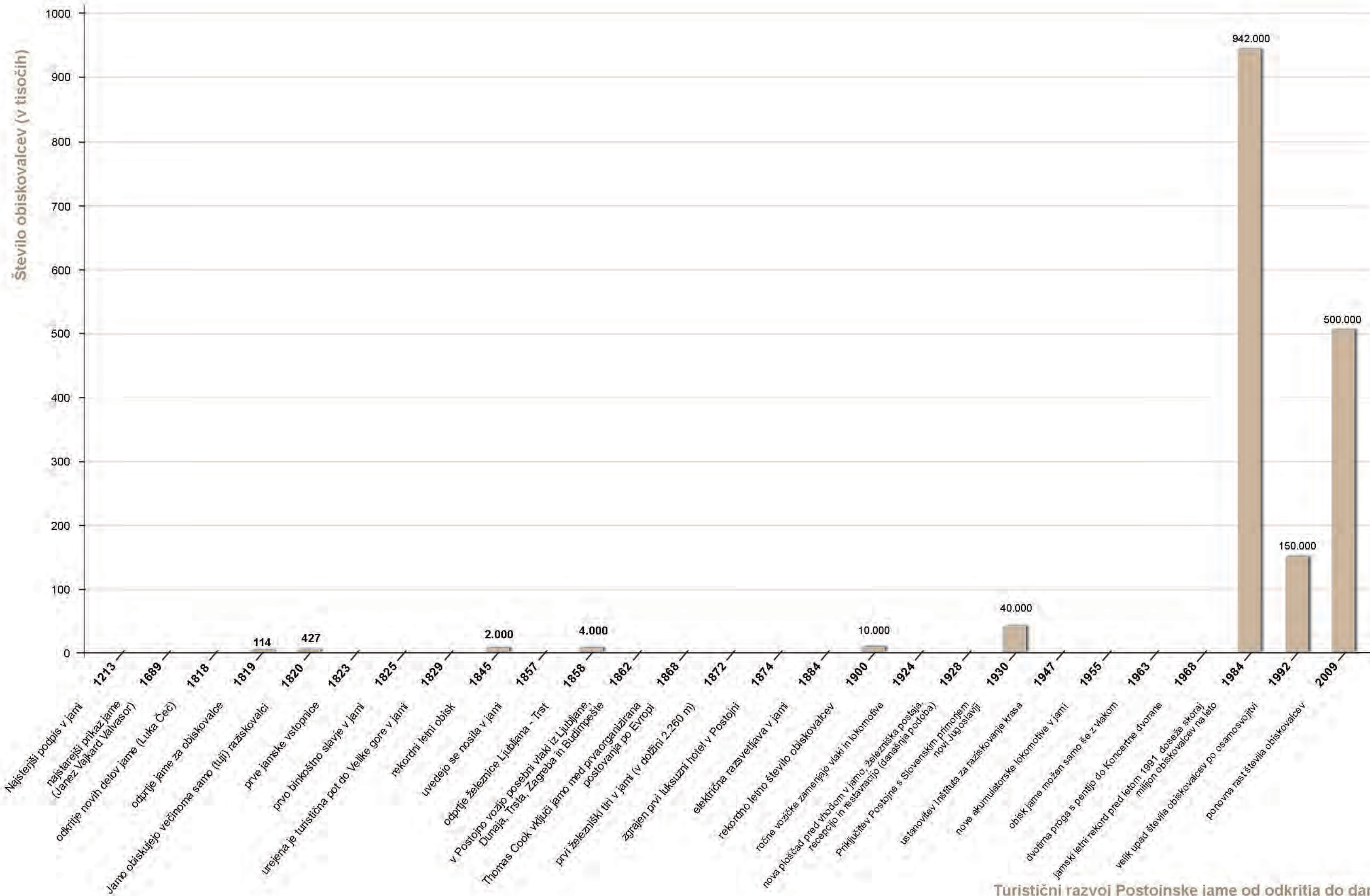
Statistika obiskovalcev Postojnske jame kaže neprestano rast, manjše upadanje zaznamujejo le izredni zgodovinski dogodki. Prvo leto (1819) je bilo v jami le 114 obiskovalcev, naslednje leto že 427, naslednji višek je bil leta 1845 z 2000 obiskovalci, z odprtjem železnice leta 1858 pa že 4000. Večji naval turistov je bil po letu 1862, ko se je južna železnica povezala v mrežo železnic in so v Postojno prihajali posebni vlaki iz Ljubljane, Dunaja, Trsta, Zagreba in Budimpešte. Leta 1900 je število obiskovalcev doseglo številko 10.000 in še naprej raslo (Kos in Umek, 1985: 111). Obisk se je zopet povečal po osvoboditvi, ko je bila Postojna s slovenskim Primorjem vred priključena novi Jugoslaviji (Šajn, 1985). Leta 1930 je jamo obiskalo 40.000 ljudi. Po letu 1960, ko je turizem doživel razmah po vsej Jugoslaviji, je število obiskovalcev skokovito naraslo (Habe, 1975: 313). Po letu 1970 je gneča v jami postala normalen vsakdan. Leta 1985 je jamo obiskalo 942.000 turistov, dnevni rekord je bil 8. 8. 1978, ko se je skozi podzemlje sprehodilo 12.025 obiskovalcev. Največji obisk je imela jama tik pred osamosvojitvijo Slovenije. Zrasli so novi hoteli, moteli in kamp. V Postojni je bilo za goste poleg ostale gostinske ponudbe na razpolago kar okrog 1000 ležišč, obisk jame pa je dosegel skoraj milijon obiskovalcev vsako leto. Leta 1991 so se turistični tokovi zaradi nestabilnih razmer za nekaj časa ustavili. Število obiskovalcev se je počasi začelo večati in danes že dosega več kot 500.000 turistov letno.

2.3 VZAJEMNI VPLIVI PROMETA IN TURIZMA

Po svetu in pri nas so bile obiskovane predvsem tiste jame, ki ležijo ob prometnih poteh (Habe, 1975). Tudi turizem ob sloviti Postojnski jami je sem pripeljala ravno cesta (Kos in Umek, 1985). Z razmahom avtomobilske industrije, lažjega in predvsem hitrejšega dostopa se je povečal tudi obisk jame. Snovalci prometa in turistične infrastrukture so dosledno večali kapacitete, vendar so te z razvojem časa postale premajhne in jih je bilo treba znova širiti. Promet dodatno povečuje značilno izletniški turizem, saj se obiskovalci zadržijo v Postojni povprečno le 3 ure (Vizija ..., 2004).

Razvoj mesta kaže močan vpliv turizma na razvoj naselja in rabo zemljišč, saj so obsežne površine namenjene gostinstvu in turizmu, storitvenim in oskrbnim dejavnostim (Klasinc, 1996: 121). Do danes se je zgodilo veliko sprememb, pozitivnih in negativnih. K najpomembnejšim pozitivnim spremembam in učinkom na mesto lahko štejemo aktiviranja naravnih znamenitosti in njihovo vključevanje v turistično ponudbo, povečano število oskrbnih in storitvenih dejavnosti ter delno urejeno naselje. K negativnim učinkom oz. vplivom lahko štejemo spreminjanje in uničevanje podzemeljskega sveta, veliko koncentracijo gostov v glavni turistični sezoni in onesnaževanje okolja (Klasinc, 1996: 121). Tako pozitivne kot negativne vplive in spremembe je treba usmerjati v čim boljšo izrabo prostora in urejanje mesta. Iz preteklih dejanj na področju turističnega razvoja kraja se lahko veliko naučimo ter znanje uporabimo v prid kvalitetnejšega dolgoročnega razvoja, varovanja naravnih elementov in vizualne prepoznavnosti mesta.

Pred osamosvojitvijo Slovenije se je razvoj v Postojni ustavil. Mesto je namreč brez večjih vlaganj in truda dobro živelo s solidnim zaslužkom iz masovnega turizma. Če je bila Postojna, kot mesto in okolica Postojnske jame, nekoč solidno urejena za potrebe obiskovalcev, pa temu danes ni več tako. Če želimo ponuditi mesto kot svetovno središče krasoslovja, potrebujejo novo podobo, za nedavno preurejenim mestnim jedrom, še vstop v mesto, prostor ob vhodu v jamo in programska opredelitev turizma v mestnem središču.

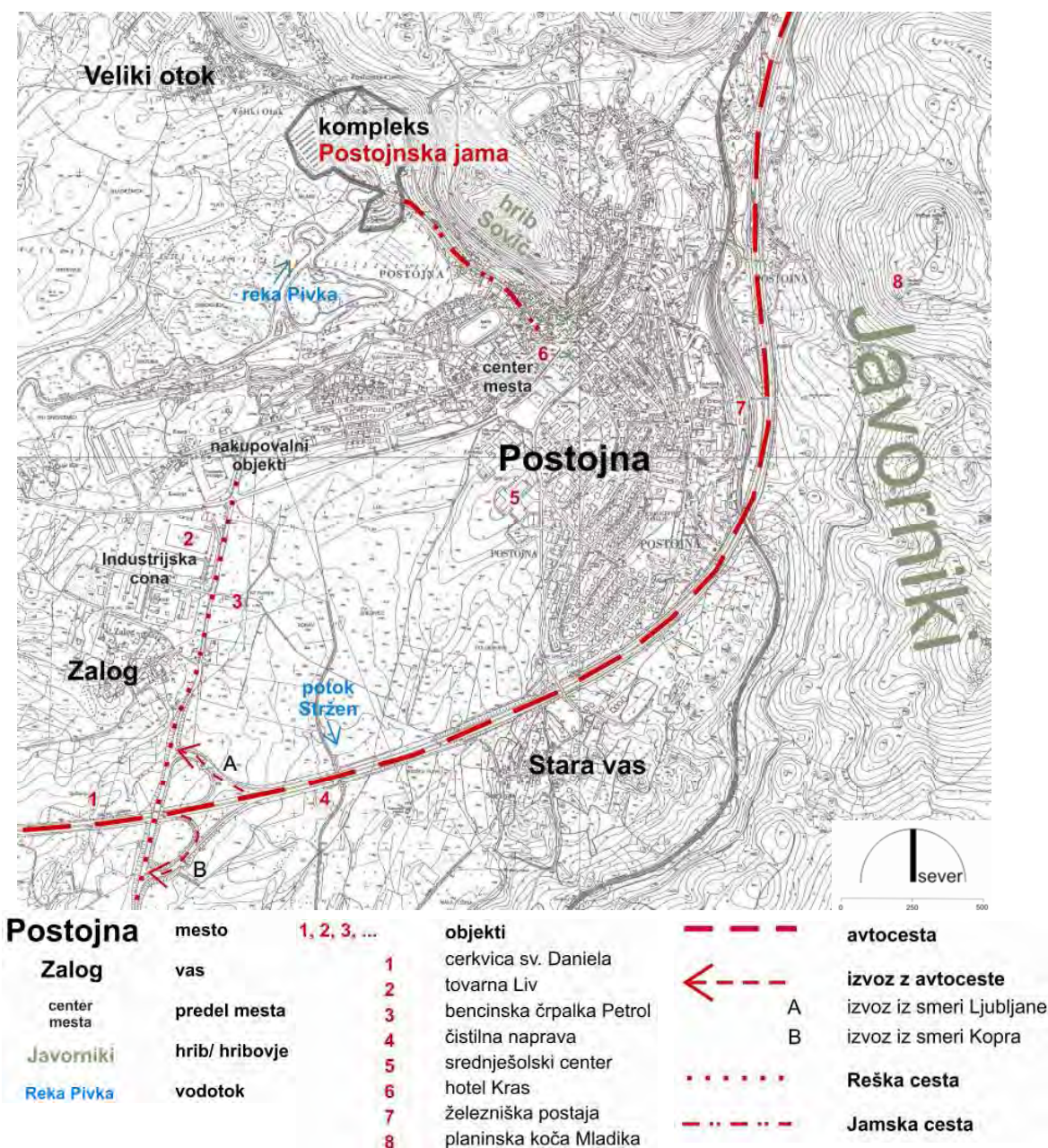


Turistični razvoj Postojnske jame od odkritja do danes

Slika 3: Časovni trak razvoja Postojnske jame

3 PROSTORSKE ZNAČILNOSTI

Soočenje z okoljem in njegovimi posebnostmi predstavlja usmeritev za varovanje prostora, razvojne možnosti, organizacijo dejavnosti, boljšo izrabo obstoječih programov itd. Na podlagi analiz lahko opredelimo osnovne posege v prostor: ureditev prometnega režima, sanacijo motečih in degradiranih delov krajine, ureditve javnih površin in izboljšanje celotne identitete mesta.



Slika 4: Pregledna karta območja in najpogosteje uporabljenih prostorskih imen (kartografska podloga: Kartografsko ..., 2008)

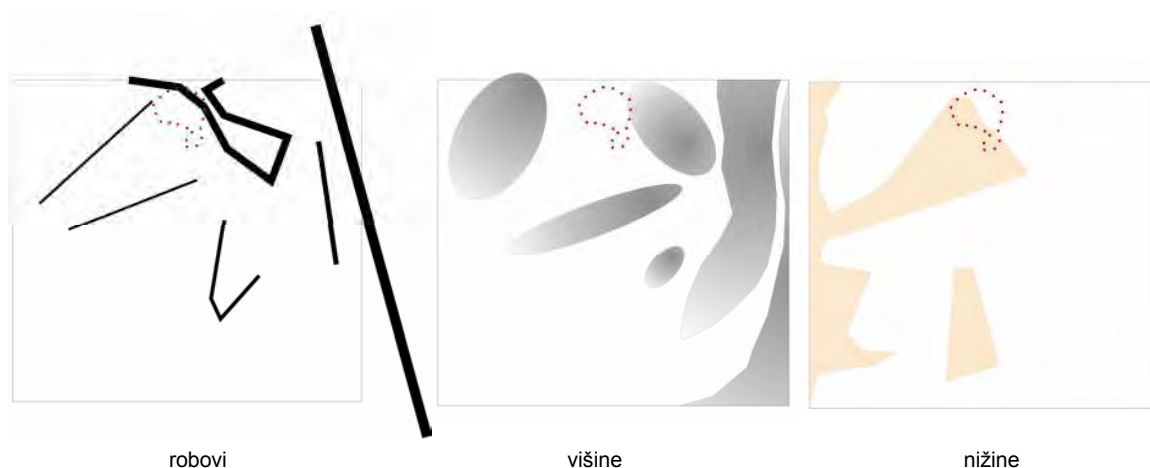
3.1 RELIEFNE ZNAČILNOSTI POVRŠJA

Postojna se nahaja v spodnjem delu Pivškega podolja, ob robu Postojnske kotline, ki jo namaka reka Pivka s pritokom Nanoščico. Pivško podolje je po obliki podobno veliki skledi z valovitim in ponekod prevotljenim dnom ter različno visokim zakraselim obodom. V Postojnski kotlini je razvit rečni relief z oblimi griči in vmesnimi plitvimi in ploskimi dolinami, ob robovih se nahaja kraški relief z razvejanim Postojnskim jamskim sistemom (Analiza stanja ..., 2006). Kotlino na zahodu zapira 1300 metrov visoki Nanos, na vzhodu jo obkrožajo gozdnata pobočja s 1268 metrov visokih Javornikov, v jugozahodni smeri se razgrinja kraški svet (Šerko in Michler, 1960: 7).

Za Postojno je značilen rahlo valovit svet, ki na obrobju prehaja na višje vzpetine. Od sotočja Nanoščice in Pivke je proti ponoru v Postojnsko jamo značilna dolina s terasami in strmo ježo. Poselitev se nahaja na dvignjenih območjih in daje značilno sliko. Tipične kraške oblike reliefa: valovite planote, polja in jame, so gradniki značilne krajinske slike (Analiza stanja ..., 2006).



Slika 5: Prikaz reliefa (kartografska podloga: Atlas okolja, 2010)



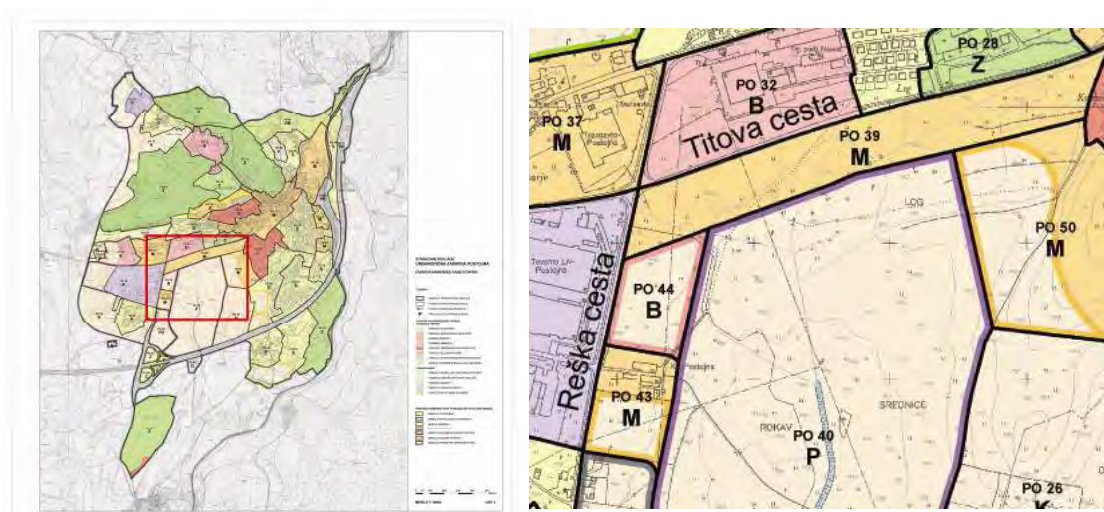
Slika 6: Prikaz reliefnih značilnosti na območju

3.2 OBSTOJEČA IN PREDVIDENA RABA PROSTORA

Severozahodni in jugozahodni del mesta obdajajo kmetijske površine, ki z obsežnimi gozdnimi pobočji tvorijo zeleno zaledje mesta. V prvem primeru gre za ekstenzivne kmetijske površine (mokrotni travniki), v drugem pa za intenzivnejše kmetijske površine (monokulturna polja). Območje severno od mesta, ob reki Pivki, je v ekološkem smislu pomembnejše za zeleni sistem, nima pa posebno opredeljene javne rabe ali namembnosti. Raba prostora na tem območju ne sme zmanjševati ekoloških vrednosti in funkcij širšega območja. Primarno je v kmetijski ali gozdarski rabi, sekundarno pa v rekreacijski (Strokovne podlage ..., 2006).

Dokument Analiza stanj in teženj občine Postojna (2006: 158) navaja, da v mestu z okolico poleg poslovnih in proizvodnih površin primanjkuje tudi urejenih zelenih in rekreacijskih površin ter površin, namenjenih centralnim (mesto-tvornim) in turističnim dejavnostim. Isti dokument navaja (2006: 198), da je za razvoj Postojne kot središča treba sprejeti in izvajati celovit načrt za razmestitev območij in umestitev objektov za razvoj turistične dejavnosti.

Na vstopu v mesto, ob Titovi cesti, je po Urbanističnem načrtu (UN) Postojna predvidena gradnja objektov, namenjenih centralnim, poslovnim dejavnostim in stanovanjem ter parkirne hiše, ob Reški cesti pa turistično informacijska točka, za katero je predviden natečaj (Urbanistični ..., 2008: 27, 28). Ob obeh vpadnih cestah v mesto je predvidena vzpostavitev nove gradbene linije z možnostjo prehajanja v prečni smeri.

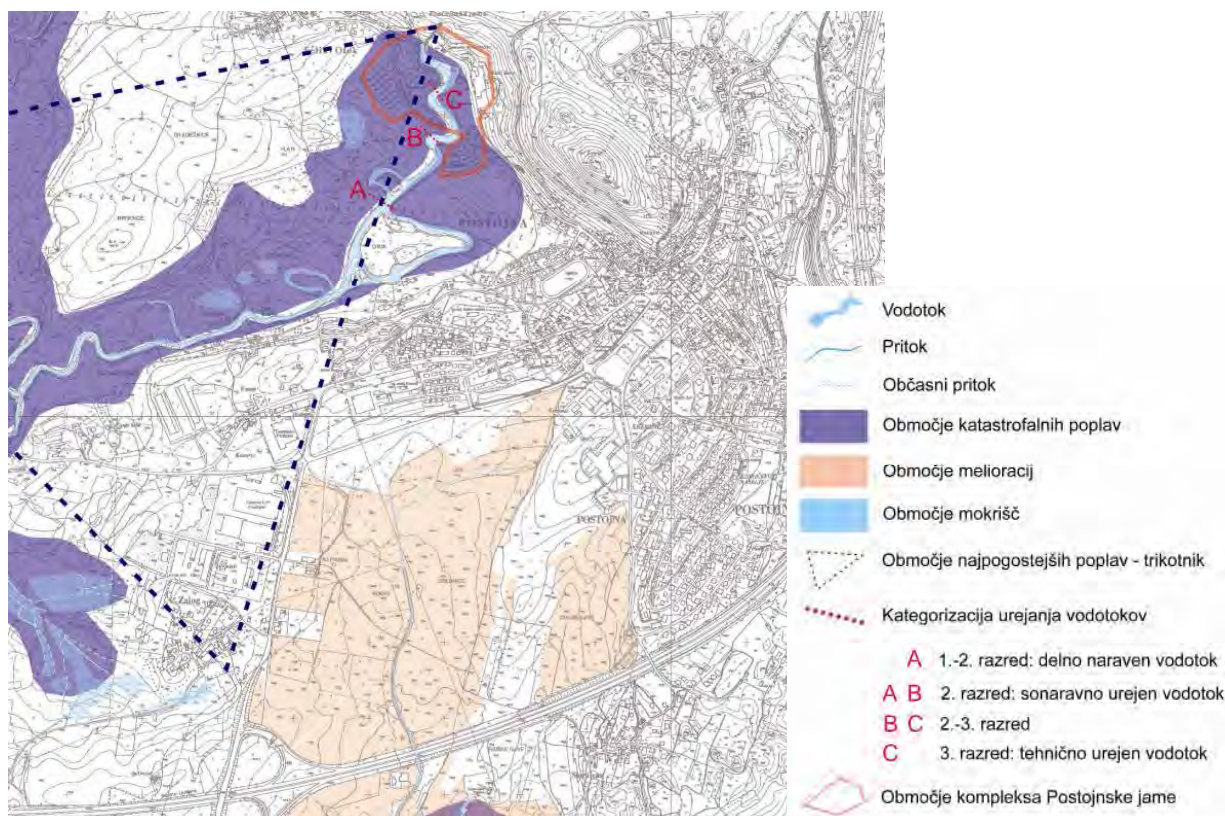


Slika 7: Zasnova rabe površin na obravnavanem območju (legenda v PRILOGA A) (Urbanistični ..., 2008)

3.3 HIDROLOŠKA ANALIZA

Obravnavano območje obsega reko Pivko z manjšimi pritoki, manjši del območja Nanoščice s pritoki (severno od Postojne) ter območje potoka Stržen s pritoki (južno od Postojne). Pivka s pritoki se vije v počasnem toku s številnimi meandri, mrtvicami in logi ter ima na obravnavanem območju stalni tok. Ob vodotoku so značilni barjanski travniki, ki so členjeni z vmesnimi širšimi pasovi živic oziroma gozda. Vodnate doline so elementi značilne krajinske slike na tem območju (Analiza stanja ..., 2006).

Ob Pivki se razprostirajo obsežnejše aluvialne in večinoma poplavne ravnice, široke od 100 do 500 metrov. Poplave Pivke povzročajo tako kraške kot površinske vode. Za kraške je značilna umirjena in dolgotrajnejša voda, za površinske pa burnejša in kratkotrajnejša voda. Poplavni svet je na obravnavanem območju sklenjen (Strokovne podlage ..., 2006). Poplave so sezonske in pogoste, povprečno jih je pet na leto. Največ poplav, ob upoštevanju trajanja vode, je jeseni, najmanj pa poleti. Prevladujejo kratkotrajne poplave, ko voda vztraja na poplavljenem območju največ tri dni (Strokovne podlage ..., 2006). Za območje neposredno pred ponorom v Postojnsko jamo navaja Agencija RS za okolje (podatek za 2007) katastrofalne poplave, ki se praviloma pojavljajo le na vsakih nekaj desetletij ali celo stoletij. Uprava RS za zaščito in reševanje (Ocena ..., 2007) pa navaja ob obilnem deževju, na območju ceste Postojna–Veliki Otok ter parkirišč pri Postojnski jami, poplave z 10-letno periodo. Zahodno od naselja Zalog so značilne močvirne poplavne ravnice.



Slika 8: Analiza vodnih teles in poplav (kartografska podloga: Kartografski ..., 2008)

Da bi preprečili poplave, so strugo Pivke regulirali. Izravnali so potek struge, njeno dno in bregove, vendar kljub melioracijam niso mogli odpraviti poplav. Voda vre iz kraških tal tudi za nasipi, le-ti pa ob upadanju vodotoka zavirajo odtok vode. Na mnogih krajih so nasipe ponovno prekopali, vendar neuspešno (Strokovne podlage ..., 2006). Zaradi potrebe po ohranjanju poplavnih ravnin se poplavne površine izven urbaniziranih območij ščiti v svoji primarni funkciji, to je kot razširjeno strugo vodotokov ali kot retencijsko površino za zadrževanje in razlivanje vode v času visokih voda (Strokovne podlage ..., 2006).

Na obravnavanem območju je Pivka, po kategorizaciji vodotokov, v večjem delu delno naravni vodotok (1.–2. razred). Vodni in obvodni prostor je bolj ali manj preoblikovan predvsem 800 metrov pred ponorom. Na območju kompleksa Postojnske jame, 250 metrov pred ponorom in do ponora, je tehnično urejen vodotok (3. razred). Stržen izvira iz več izvirov in teče proti jugu preko Loga, kjer je močno reguliran in pomembno zaznamuje območje. Širše območje ob vodotoku in pritokih je na več mestih zamočvirjeno, ob njem rastejo drevesne in grmovne živice. Regulirane vodotoke bi bilo treba renaturirati (kjer je to mogoče) oz. krajinsko in ambientalno sanirati, v smislu preoblikovanja struge vodotoka, da se vodo človeku približa. Poleg tega, da je voda pomemben krajinski element, ki pomeni atrakcijo za obiskovalce in sprehajalce, je zadrževanje ob vodi pomembna priložnostna aktivnost prebivalcev mesta.

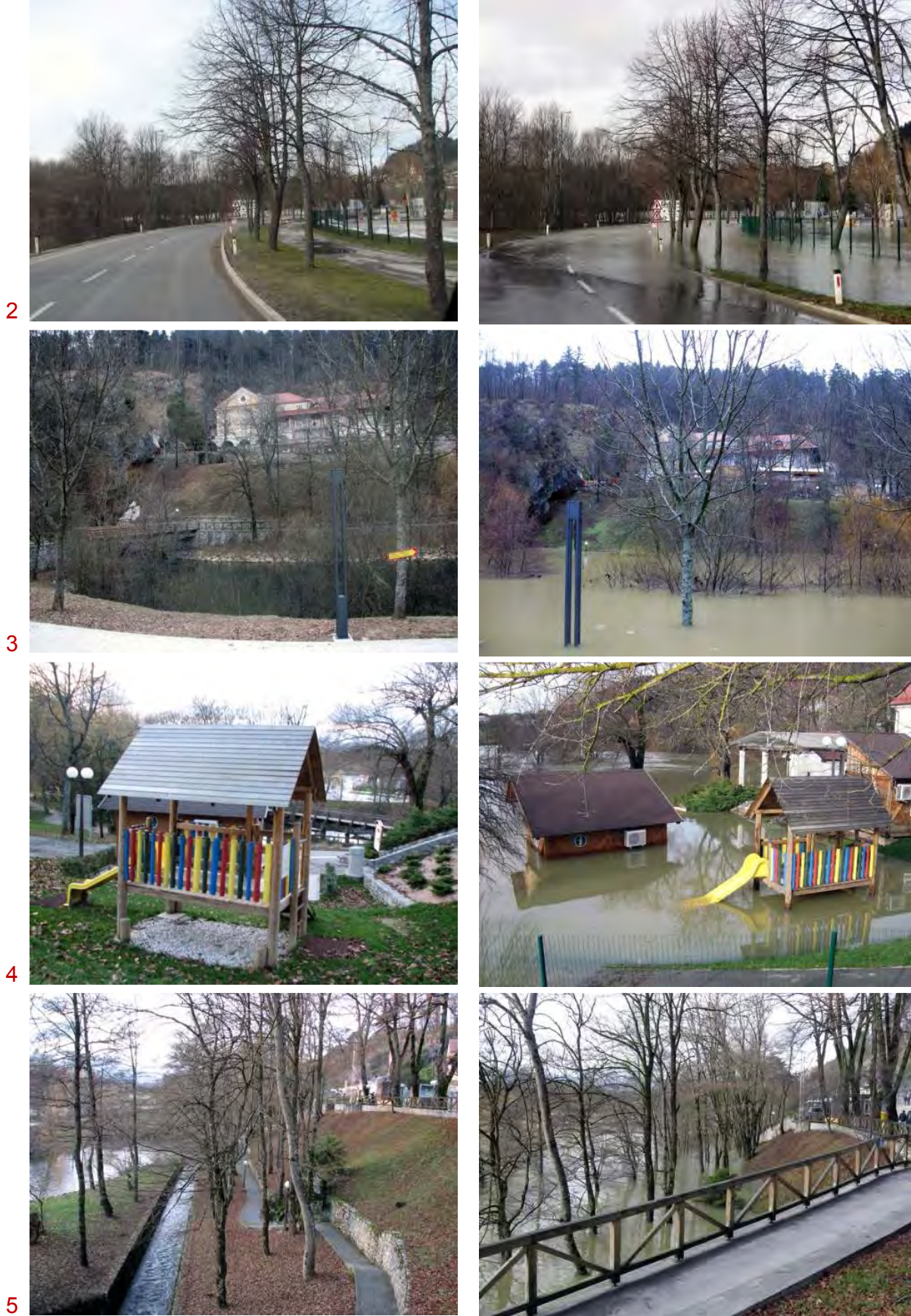
Dostop do jame, alternativen dostopu skozi središče mesta, bi lahko potekal zahodno od naselja Zalog, prečkal reko Pivko in ob robu rečne terase nadaljeval proti Postojnski jami. Opisan dostop bi v večinskem delu prečkal poplavno območje, kar je treba upoštevati.

Poplave pomembno zaznamujejo tudi prostor ob Postojnski jami (Slika 9), kjer predlog ureditve predvideva ukinitve parkirišč in ureditev nove zasnove. Ureditev mora biti prilagojena značilnostim visokih voda na tem območju.



Slika 9: Prikaz poplav v kompleksu Postojnske jame decembra 2009 (kartografska podlaga: Atlas okolja, 2010)

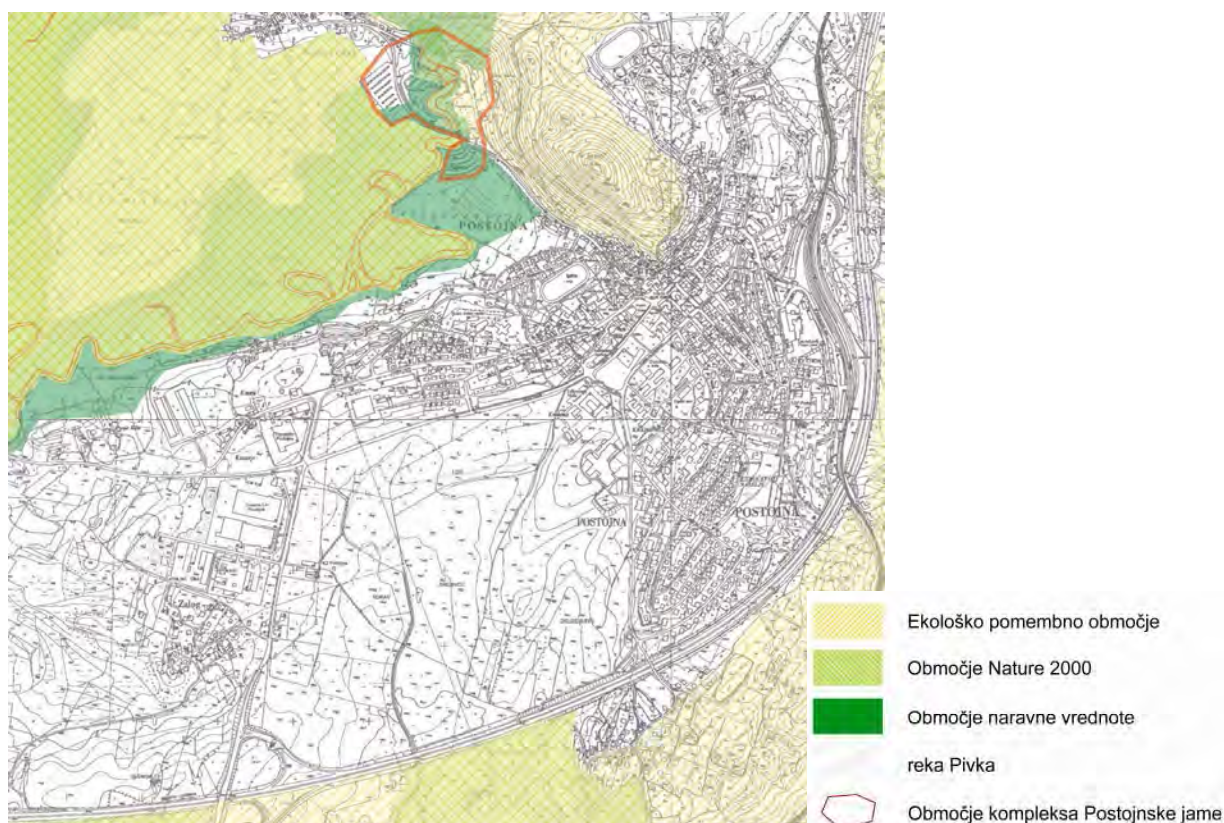
Preglednica 1: Primerjalne slike območja kompleksa Postojnske jame brez (2008-2010) (levi stolpec) in s poplavami (2009) (desni stolpec)



3.4 PRIKAZ ZAVAROVANIH OBMOČIJ IN NARAVNE OHRANJENOSTI

Območje severno od Postojne, ob reki Pivki, je območje večje stopnje naravne ohranjenosti in velikega ekološkega pomena izven strogo urbaniziranih območij. Gre za območja mokrišč, prodišč, območja naravne struge vodotoka in njenega vplivnega območja, logov in drugih biotopov. Območje je zavarovano kot ekološko pomembno območje (porečje Nanoščice), naravna vrednota (reka Pivka, naravna vrednota (NV) državnega pomena) in Natura 2000 (porečje Nanoščice, PosVO).

Na ekološko pomembnih območjih (EPO) se prostorske ureditve, v primeru obstoja alternativnih možnosti, ne načrtujejo, če se zaradi njihove izvedbe lahko bistveno poslabša ugodno stanje habitatnih tipov ali vrst oziroma se načrtujejo tako, da je njihov vpliv čim manjši (Naravovarstvene smernice ..., 2006: 35).



Slika 10: Zavarovana območja (kartografska podloga: Kartografski ..., 2008)

Varstvo naravnih vrednot je usmerjeno k preprečevanju posegov, ki bi utegnili spremeniti naravno zgradbo prostora in razvoj naravnih procesov skozi omejevanje razvojnih dejavnosti pri poseganju v prostor (nova infrastruktura, vpliv množičnega turizma) (Analiza stanja ..., 2006). Posegi na naravni vrednoti se lahko izvajajo, če ni drugih prostorskih ali tehničnih možnosti za izvedbo posega (Uredba ..., 2010: 5. člen). Na hidrološki naravni vrednoti se lahko posegi izvajajo v obsegu in na način, da se ne uničijo, poškodujejo ali

bistveno spremenijo lastnosti, predvsem vidna podoba (podrobnejše varovalne usmeritve, Naravovarstvene smernice ..., 2006).

Pri načrtovanju posegov na Natura območjih veljajo v splošnem režimi za ohranjanje razširjenosti habitatov, njihove kakovosti in povezanosti ter varovanje pogojev, ki jih habitat potrebuje za nemoteno delovanje (Naravovarstvene smernice ..., 2006: 37, 38). Za varstvo habitatnih tipov se posegi in dejavnosti načrtujejo in izvajajo tako, da je njihov neugoden vpliv čim manjši (Naravovarstvene smernice ..., 2006: 33). Na obravnavanem območju se ohranja poplavna območja in obvodne pasove vegetacije, ne izvaja se regulacij ter preprečuje onesnaževanje.

Na porečju Nanoščice varstvene usmeritve navajajo, da se ohranja namenska raba zemljišč z obstoječo rabo tal na način, ki zagotavlja ohranjanje ugodnega stanja, ne izvaja se velikih gradbenih del, ki bi lahko ogrozili ugodno stanje habitatnih tipov, ter ne spreminja lastnosti žive in nežive narave na način, ki ogroža ugodno stanje.

Predlagano je območje Snežniškega regijskega parka, kamor spada tudi Postojnska jama, vendar ta še ni sprejet. V marcu 2010 je civilna iniciativa (zbrana v Društvu 23. april) podala pobudo za ustanovitev krajinskega ali geoparka Postojnska jama na območju Postojne, kjer se nahajajo jame in druge kraške znamenitosti. Pristojni organi naj bi odločitev o ustanovitvi območja Snežniškega parka in civilni iniciativi sprejeli v letu 2010.

3.4.1 Povzetek smernic za vnos novih elementov in ureditev na območju večje naravne ohranjenosti

Usmeritve in priporočila za pripravo zasnove krajine in načrtovanje prostorskih sistemov (Naravovarstvene smernice ..., 2006) navajajo, naj se gospodarsko javno infrastrukturo načrtuje ob obstoječih infrastrukturnih koridorjih in izven naravovarstveno občutljivih območij. Območja za turizem naj bi spodbujala razvoj trajnostnih oblik dejavnosti, usklajene z naravnimi danostmi, kjer se načrtuje prilagojene, nemnožične in neagresivne oblike turizma v naravnem okolju. Razvoj turizma se na celotnem območju usmerja v dvig kvalitete ponudbe, še posebej na obremenjenih območjih, ki so obenem naravovarstveno zelo občutljiva (območja turističnih jam). Na kraških območjih se pri načrtovanju turizma ob naravnih posebnostih upošteva njihovo občutljivost (Naravovarstvene smernice ..., 2006).

Za bodoče mestno urejanje so z vidika kvalitete bivalnega okolja pomembne vse zelene površine in se zato za druge namene spreminjajo v čim manjši meri. Sem se uvrščajo tako obsežne kmetijske površine na Logu, kot tudi kmetijske površine z značilno členitveno vegetacijo ob Pivki (Strokovne podlage ..., 2006).



Slika 11: Značilna slika drevesnih in grmovnih živic ob reki Pivki s kompleksom Postojnske jame na severovzhodu (kartografska podloga: Kartografsko ..., 2008)

Postojnski jamski sistem je največji v Sloveniji. Pivka, ki zbira vodo iz celotne Pivške kotline, je le eno izmed sedmih imen Ljubljanice. Ožje območje Postojnske jame in prispevno območje reke Pivke kljub kakovosti reke ni zavarovano. Za primerjavo naj navedem Škocjanske jame, zavarovane kot regijski park, z vplivnim območjem, kjer so prepovedani vsi posegi v okolje, ki bi lahko posredno ali neposredno poslabšali obstoječe stanje okolja v parku. Zanimivo je tudi, da na območju reke Pivke, niti v neposredni bližini Postojnske jame ni postavljenih lovilcev maščob, ki bi preprečevali vnos odplak s parkirišč v reko in jamo (Atlas okolja, 2010).

3.5 VIZUALNE ZNAČILNOSTI PROSTORA

Oblikovna analiza mesta z usmeritvami za varovanje in izboljšanje podobe mesta je povzeta, izpopolnjena in nadgrajena na podlagi analize, predstavljene v knjigi Varstvo in usmerjanje oblikovne podobe slovenskih mest (Priloga B) (Pogačnik in sod., 1996).

Podobo kraja je treba gledati in dojemati kot celoto, ki jo sestavljajo (bolj ali manj ugodni) elementi (Pogačnik in Prelovšek, 1987). Iz prostora razbiramo dele, oporne točke, ki soustvarjajo kompozicijo. Elementi, ki predstavljajo kvalitetne prostorske elemente, so

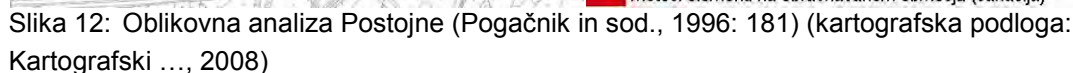
povzeti po zaznavni analizi K. Lyncha in dopolnjeni z dognanji vizualne valorizacije Pogačnika in Prelovška (1987). Strukturno analizo sestavljajo robovi, dominante, vozlišča, linije in območja, ki predstavljajo v prostoru najbolj zanimive in izpostavljene prostorske elemente.

Vidni robovi v obravnavanem prostoru so: reliefni robovi, vegetacijski, gozdni ter pasovi zazidave. Ločijo se na ugodne (katere je treba ohranjati, varovati, poudarjati) in izrazito neugodne (potrebne sanacije, zakrivanja, spreminjanja, večinoma neugoden grajeni rob). *Znamenja* oziroma vidni poudarki so določeni na podlagi kompozicijske, pomenske ali simbolne analize. So del celovitih vedut ali se pojavljajo samostojno. Tudi te sem razdelila na ugodne in neugodne. *Vidna vozlišča in jedra* so določena predvsem kot križišča ali kot markantne gruče objektov. Kvalitetne vidne poudarke, vozlišča in jedra se varuje, ščiti, izpostavlja pogledom in obratno, se nekvalitetne spreminja, ukinja, obziduje ali zakriva z drevjem. Med *linijami* (drevoredi, ceste, zanimive pešpoti) sem popisala samo ugodne, zanimive sekvence vidnih doživetij. Tudi te se varuje, ohranja ali celo odpira nove trase na zanimivih sekvencah. *Vidne površine* oziroma *območja* so določena kot celoviti vidni ambienti (kompozicijska celota) in ne kot območje samo z isto značilnostjo (vzorca, texture idr.). Pomembne so zelene površine in gozd, kmetijske površine in posamezna grajena območja z enakimi značilnostmi, katere zopet delimo na ugodne in neugodne.

Na primeru Postojne z okolico so bili določeni naslednji likovno-ambientalni gradniki kompozicije prostora (Lynch, 1974):

- *robovi*: robovi med različnimi kmetijskimi rabami, avtocesta na jugu območja, regionalne ceste z ostalih strani, drevoredi ob vpadnicah, grajeni robovi zgradb, veriga višjih hribov v zaledju Postojne, ježa terase ter robovi vegetacije ob Pivki;
- *dominante*: hrib Špice s srednješolskim centrom, najvišja industrijska hala tovarne Liv (negativne), koča Mladika, Nanos v daljavi, zvonika cerkve sv. Štefana in hotel Kras v središču mesta, hotel Jama;
- *vozlišča*: križišča pomembnih cest, središče mesta, kompleks Postojnske jame;
- *linije*: glavne prometne žile skozi mesto, drevoredi, avtocesta, melioracijski jarki z obvodno vegetacijo;
- *območja*: zelene površine travnikov in monokulturnih njiv, močvirnati predeli z značilno vegetacijo, mesto kot grajeno tkivo, gozdnata območja, drobnejša struktura vasi, kompleks Postojnske jame.

Poleg opredeljevanja likovno-ambientalnih vrednot sem že ob inventarizaciji določila elemente ohranjanja in izboljšanja vidnih kvalitet – možne nove vidne poudarke, nova območja, meje gradnje, nove vizure ter druge možne spremembe in sanacije zelo negativnih pojavov.



Območje Loga, ob Strženu, je pretežno v kmetijski rabi. Na vzhodnem delu območja, neposredno ob naselju, je razgiban relief, pas travnikov, ob vznožju se ob poti nizajo zasebni vrtički, ki tvorijo precej pisano vizualno sliko. Od tod pa vse do robov se raztezajo

velika obdelovalna polja, ki so vmes prekinjena s strugo, številnimi pritoki in šibko obvodno vegetacijo vodotoka Stržen z značilnimi obvodnimi rastlinami in rastlinami mokrotnih travnikov. Območje severno od mesta, ob reki Pivki, obsega obsežna območja izrazitih krajinskih značilnosti in ambientalnih kvalitete. Tu se prepletajo kmetijska raba, travniki in drevesne živice, otoki strnjene gozdne drevje in bogata obrečna vegetacija. Grmovne in drevesne živice, ki so prisotne tako ob Strženu kot ob Pivki, so gradniki značilne krajinske slike (Analiza stanja ..., 2006).

3.5.1 Povzetek smernic za ohranjanje, sanacije in nove ureditve na podlagi strukturnih značilnosti obravnavanega območja

Pogačnik s sodelavci (1996) priporoča ohranjanje značilnih pogledov na mesto. Priporoča vidno oplešavo robov naselja z juga in severa kot možno novo pozidavo ali ozelenitev. Na tem območju je moteč element industrijska cona z visokim industrijskim objektom (Liv), ki vidno moti turistično naravo mesta. Kot najpomembnejši prometni in vidni koridor za estetsko doživljanje mesta in dostop k jami Pogačnik (1996) navaja Reško cesto. Obsežno varovano kmetijsko zemljišče na jugu mesta ob avtocesti, ki predstavlja krajinsko celoto, je pomembno za doživljanje mestne slike z avtoceste. Pri tem ni izključeno opleševanje robov s kakovostno arhitekturo in drevjem.

Razmišljanje o podobi Postojne bi lahko začeli tudi drugače – z vizualnim dojetjem najpomembnejšega naravnega pojava – Postojnske jame, ki je glavni razpoznavni znak mestne slike. Varovati je treba celotno okolje Pivke, strme gozdne kulise hriba nad vhodom v jamo in mikrookolje starega mlina. Moteče objekte, kot so velika parkirišča in robna pozidava, pa naj bi se čim prej odstranilo ali čim bolj zakrilo z drevjem (Pogačnik, 1996). Parkirišče namreč velja za najbolj grobo obliko vidnega nasilja (Bonča, 1990: 23). Vidno je treba obogatiti, simbolično označiti in prometno diverzificirati sekvence do jame (dostop skozi drevored, dostop z železnico). V svetu vse najboljše predstavitve podobnih speleoloških znamenitosti kažejo na to, da je v njihovo ponudbo treba ustrezno vključiti tudi krajinsko okolico, sosednje vasi, zlasti pa glavno turistično središče (Pogačnik, 1996).

4 PROMET V POSTOJNI

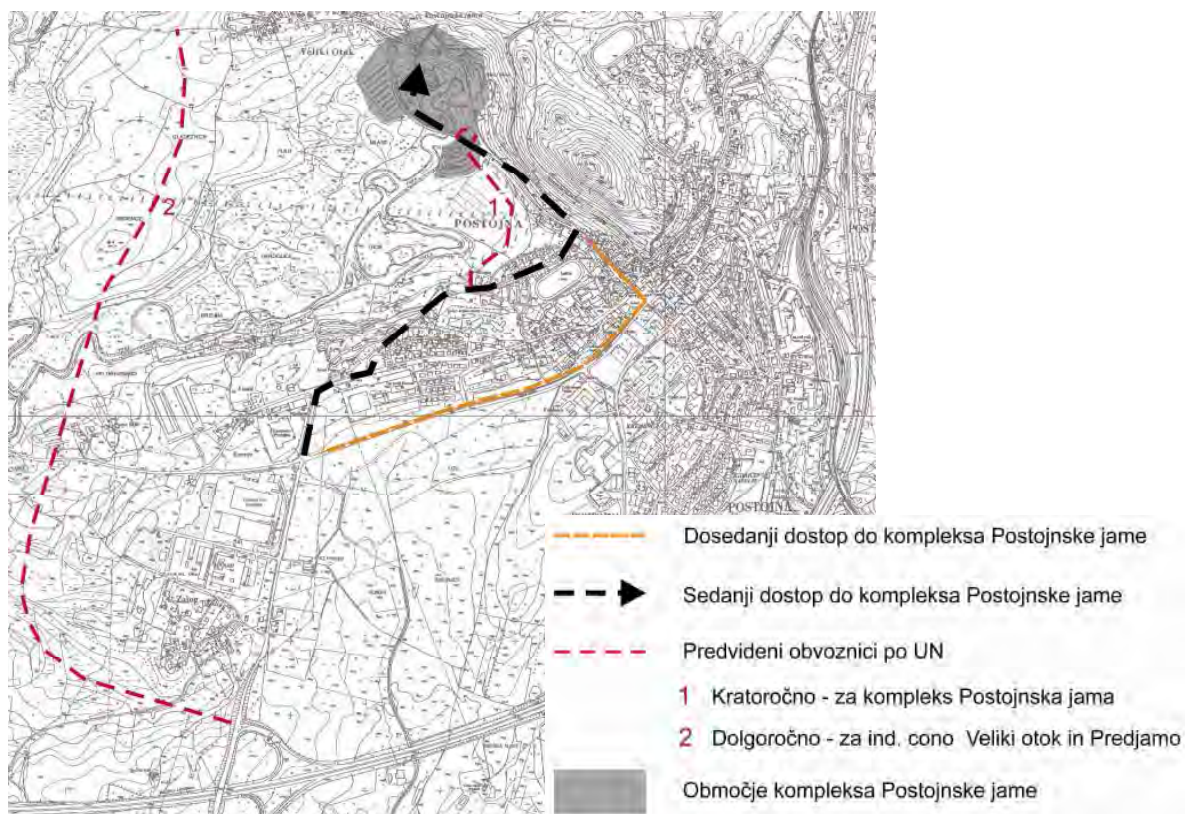
Promet in turizem sta izrazito vplivala na razvoj mesta in njegovo obliko ter dajeta mestu še vedno svojstven pečat. Promet je bil, poleg ugodne geografske lege, izhodišče za razvoj Postojne in okolice ter omogoča nadaljnji razvoj turizma in njemu sorodnih dejavnosti v regiji, občini in mestu. Odkritje Postojnske jame je prometu v Postojni dalo nove razsežnosti (Zavadlav, 2007). Glavni problem, obravnavan v diplomski nalogi, je ravno turistični promet ob vhodu v jamo. (Množični) turizem generira (množični) promet. V preteklosti načrtovalci niso vedno našli najboljših rešitev prometnih ali turističnih ureditev, vendar obstaja možnost za nove generacije, da se iz napak učijo in pripravijo najboljšo možno rešitev. Za to pa je potrebno poznavanje zgodovine dejavnikov prometa in turizma, širših tokov, ki ju pogojujejo, problemov, možnih rešitev in nadaljnjih možnosti.

Za lažje razumevanje prometa v Postojni moramo najprej predstaviti in razložiti sedanje stanje prometa in z njim povezano problematiko. Prebežac (2006) deli aspekte upravljanja turističnega prometa na turističnem območju na odvijanje prometa, parkiranje in koncentracijo pešcev. Diplomaska naloga se navezuje v celoti na problematiko degradiranih območij (obsežnih parkirišč) ob Postojnski jami ter dostopnosti do nje. Predlagam umik parkirišč iz kompleksa Postojnske jame, kar pogojuje nova parkirišča na novi lokaciji in s tem povezan nov dostop do jame. Ob jami je koncentracija pešcev največja in je zato treba urediti temu primeren prostor.

4.1 DOSTOP DO JAME

V splošnem je dostopnost možnost, da nekam pridemo in se tam lahko ustavimo. Bonča (1990: 4) govori o dostopnosti, kjer nista porušena ugodje in varnost in kjer ne strmimo k največji možni, temveč k optimalni dostopnosti. Dostop naj bo torej jasen, prepoznaven in ugoden, tako za turista kot domačina.

Decembra 2005 je Postojna z javnim natečajem dobila nov urbanistični načrt. Da bi oživili mestno jedro, skozi katerega je v poletnih mesecih peljalo več tisoč avtomobilov proti Postojnski jami in Predjamskemu gradu (več kot pol milijona obiskovalcev letno, od tega 80 % v obdobju april–oktober), je bilo treba razmišljati o celoviti prometni zasnovi mesta. Središče so želeli nameniti pešcem, gostinski, trgovski in drugim storitvenim dejavnostim, tako da bi postalo zanimivejše za številne turiste, ki obiskujejo Postojnsko jamo, predvsem pa za domačine, ki v kraju prebivajo (Zavadlav, 2006, 2007). Umik glavne prometnice iz središča je zahteval obvozno cesto do jame, za katero je sedaj urejena Jenkova ulica na vzhodnem delu mesta, predvideni pa sta še dve obvoznici (Slika 13).



Slika 13: Prikaz dostopov do kompleksa Postojnske jame (kartografska podloga: Kartografsko ..., 2008)

Lynch (1974) opisuje cesto oz. pot kot najpomembnejši element pri generiranju podobe mesta. Pot je sicer zaznamovana s ciljem, vendar je pomembno tudi, kako je speljana, kakšna raba in katere strukture se pojavljajo ob njej, kakšne poglede ponuja, kako so strukturirani posamezni odseki ipd. (Appleyard, 1964). S spremembo prometnega režima se je preoblikovalo mestno tkivo in prostorska zaznava obiskovalcev, saj njihovo podobo mesta sedaj oblikuje nova cesta. Tudi ta prvotno ni bila mišljena za tako gost promet, za rabo ob njej je to neprimerno in nesprejemljivo. Obravnavani del mesta velja za mirno sosesko stanovanjskih hiš in manjših blokov, kjer prometnica za ves turistični promet ni primerna. Zunanji promet, ki nima neposrednega opravka v tej soseski, bi morali odstraniti in tranzitni promet speljati drugje. Tudi Bonča (1990: 4) opiše cesto kot poseben arhitekturni element, ki se ga vse preveč obravnava le z vidika prometa kot toka. Pozablja pa se na bistvo in vzrok prometa in na zunanji izgled.

Kot smo že omenili, Postojnska jama daje mestu identiteto in prepoznavnost, torej je za obiskovalca najpomembnejša točka v mestu in prav tako pot do nje. Za tako pomembno pot ne moremo izbrati stranske ceste, ki se vije od industrijskih hal, mimo obrtno-trgovske cone, skozi bivalno naselje in se na sredi priključi stari Jamski cesti do Postojnske jame. Opisana pot ne obsega začetka, jedra ali cilja in ni strukturirana tako, da bi peljala k vrhuncu ali bila uglašena kot »melodija« kot jo opisuje Lynch (1974: 115). Turistu pot do

jame generira obliko mesta in je relevanten element identitete – torej mora biti pot primerna tej pomembnosti. Obvoznica bi bila dobra rešitev, vendar se lahko sprevrže v svoje lastno nasprotje, če pritegne prevelik del notranjega prometa in izniči svojo razbremenilno vlogo. S tem ne bi rešili problema degradirane okolice Postojnske jame, problema potencialnega onesnaženja prometa na obvoznici, niti ne bi celostno povezali mesta in turističnih območij.

Če nova prometna shema reši problem mestnega središča, pa nobena obvozna cesta ne reši problema prometa neposredno ob Postojnski jami, temveč ga s hitrejšim in lažjim dostopom celo potencira. Z diplomsko nalogo sem se zato dotaknila območja Postojnske jame, kjer zaradi naravnih in strukturnih značilnosti ni prostora za dosednji masovni tranzitni promet.

Pri oblikovanju novih prometnih površin (vstopov, parkirišč idr.) za potrebe masovnega turizma, kot je zastopan v Postojni, moramo poznati lastnosti tako navadnega kot turističnega prometa v Postojni. Številčnost, viški (konice), prostorski potek in ostale značilnosti prometa so pomembni dejavniki pri oblikovanju nove prometne ureditve. Kvalitetna cestna infrastruktura je eden najpomembnejših elementov urbanega prostora (Celovita prometna ..., 2006: 3). Ustrezna usklajenost vseh funkcionalnih nivojev (regionalne, glavne, lokalne, dostopne, obvozne poti) nudi zadovoljive prometne pogoje na cestnem omrežju in s tem zmanjšuje zamude, zasičenja in kolone vozil.

4.2 DOŽIVLJANJE DOSTOPA DO JAME

Obiskovalci pridejo v Postojnsko jamo večinoma z osebnimi avtomobili in avtobusi, prevladuje cestni promet (daleč pred železniškim) (Paternost, 2009; Perenič, 2002: 44; Petrović, 2000: 18). Ob prihodu v prostor so zanje pomembni hitrost in varnost dostopa, prijetno in urejeno okolje ter informiranost in obveščenost. To so prednosti prometa s strani obiskovalcev, vendar je ob tem pomembno misliti tudi na prebivalce prostora, katerim (povečan) pretok prometa skozi mesto predstavlja negativne posledice turizma.

Ko gost prihaja v bližino sprejemnega turističnega območja, kot voznik pomisli na možnost parkiranja. Zmogljivost parkirnih prostorov pri jami kapacitetno ne predstavlja težav, vendar je problematična konfuznost in vizualna neprivlačnost. Za nekoga, ki se tu znajde prvič, je pomembno, da so poti speljane in povezane logično ter usmerjajo k cilju. Ljudje ga morajo imeti ves čas pred očmi. Na parkiriščih pri Postojnski jami manjka povezanost parkirišč med seboj, predvsem cestna povezanost, saj ima vsako od štirih parkirišč svoj vhod. Smiselno bi bilo urediti parkirišče, ki ima en skupni vhod, kar daje občutek strukturne povezanosti in zaokroženosti območja. Psihološki učinek je namreč negativen, ko se mimo glavnega vhoda zapeljemo nekaj sto metrov naprej ter izgubimo orientacijo in

cilj v prostoru (Paternost, 2002). Ravno z namenom usmerjanja obiskovalcev na ustrezna parkirišča se na vhodu v kompleks Postojnske jame nahaja zaposleni pri podjetju Turizem Kras. Na parkiriščih so pomembne razumljive oznake in usmerjevalne table, ki vodijo obiskovalca do osrednjega sprejemnega objekta ter od tam do njemu željne turistične ponudbe (Paternost, 2002: 68).

4.2.1 Vizualna analiza glavnih sekvenc dostopa do Postojnske jame

V nadaljevanju so v obliki vizualnih sekvenc predstavljeni obstoječi cestni dostopi do jame. Vizualne sekvence določajo organizacija prostora, prisotnost in organizacija dejavnosti, javni objekti, javne površine, elementi v obcestnem prostoru ter v končni fazi zapuščanje območja.



Slika 14: Pregledna karta sekvenc in pogledov² (kartografska podloga: Kartografsko ..., 2008)

² Številke na sliki so za številke slik na straneh od 29 do 37.

4.2.1.1 Prihod po avtocesti iz smeri Ljubljana–Koper

Avtocesta iz smeri Ljubljane ponudi pogled na mesto dvakrat. Prvič z najvišjega predela mesta, kjer se nahajajo stavba železniške postaje in različni predeli mesta s hribom Sovičem v ozadju. Po ozkem prehodu vodi cesta v Postojnsko kotlino z dominantnim Nanosom v ozadju. Tu se pogled na mesto odpre drugič, kjer so v ospredju vidnega polja travniki in njive, v ozadju industrijska cona in objekti obrtno-trgovske cone. Šele na izvozu z avtoceste se pogled odpre 'nazaj' na mesto in okoliške hribe v ozadju, ki mesto objamejo in delujejo kot (temen) okvir (Sovič, Pečna reber s kočjo Mladiko, Javorniki in pogorjem Hrušice). Visoke stanovanjske bloke iz 80-ih let 20. stoletja na obrobju v bližini avtoceste označuje Melik (1963: 580) kot najbolj vidno znamenje nove dobe v Postojni.



1

Postojnska kotlina z Nanosom v ozadju



2

pogled se na mesto odpre drugič,
v ospredju njive in travniki



4

značilna krajinska slika drevesnih živic z Nanosom v ozadju



5

pogled proti Postojni in Soviču v ozadju,
v ospredju travniki in posamezna drevesa

Slika 15: Fotografije primerov dobrih vizur z avtoceste iz smeri Ljubljane



3
avtocesta mimo Postojne do izvoza Postojna,
na levi strani nahaja čistilna naprava



6
pogled proti Postojni,
v ospredju območje monokulturnih njiv



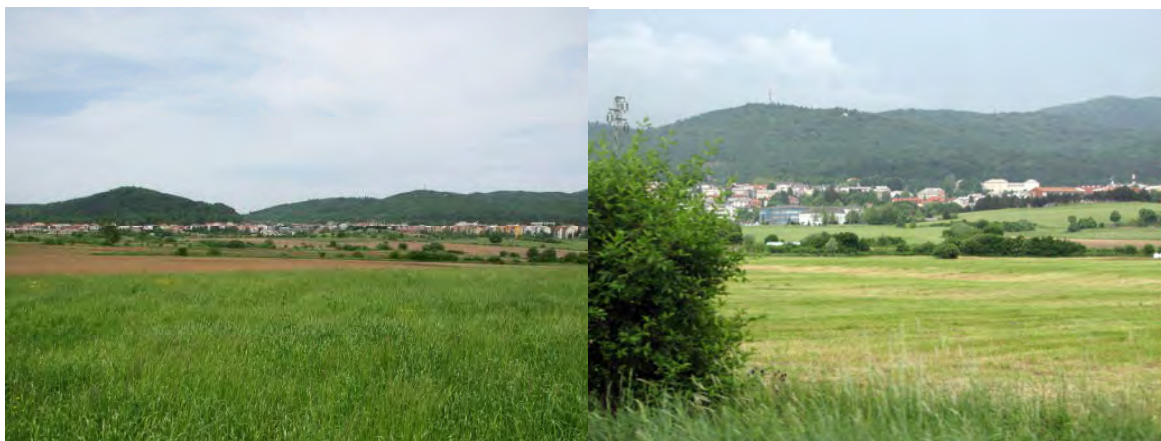
7
neporavnana gradbena linija stavb ob Reški cesti
in velike stavbe trgovin na vstopu v mesto



8
vizualno izstopajoča hala tovarne Liv

Slika 16: Fotografije primerov slabih/motečih vizur z avtoceste iz smeri Ljubljane

Na križišču avtocestnega izvoza z regionalno cesto je zaradi višje lege (nadvoz čez avtocesto) pogled na mesto najboljši, vendar ga zakriva gosto zaraslo grmovje in drevje. Južneje se na regionalno cesto priključi izvoz avtoceste iz smeri Koper–Ljubljana. Omenjena regionalna cesta (Postojna–Pivka) je močno obremenjena, še posebno v poletnih mesecih, saj je najpomembnejša povezava do Ilirske Bistrice, mejnega prehoda Jelšane in naprej do Reke ter hrvaškega primorja. Prometni zastoji so tu reden pojav.



9

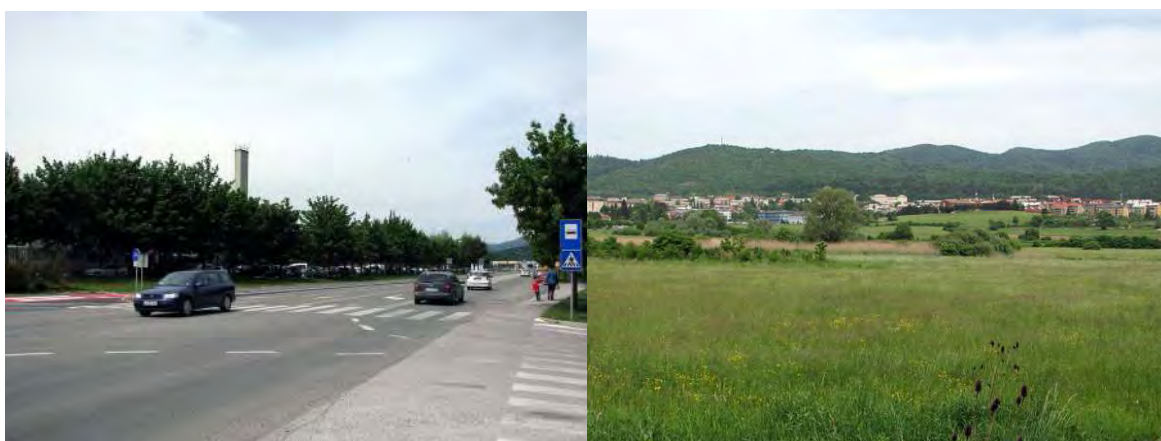
ospredju travniki in njive, v ozadju Postojna
s hribom Sovičem (na levi) in Javorniki (na desni strani),

10

značilna krajinska slika grmovnih živic in travnikov, v ozadju grič
Špice s srednješolskim centrom, vizualno izstopajoča železniška
postaja ter koč Mladika na pobočju Javornikov

Slika 17: Fotografije dobrih primerov vizur iz mostu nad avtocesto v smeri proti Postojni

Pot se nadaljuje po regionalni cesti mimo naselja Zalog in industrijske cone na levi ter posameznih obrtnih stavb in bencinske črpalke na desni strani. Pogled je tu usmerjen naprej, okoliški objekti ne ponujajo vizualno privlačnih pogledov. Pogled se za kratek čas odpre na desno proti mestu, vendar se zaradi gostega prometa in pozornosti na cesto osredotoča na promet. Najpomembnejši vstop v mesto (najštevilčnejši, iz smeri avtoceste) pelje mimo velikega obrtno-industrijskega območja in je zato vsekakor slab primer reprezentativnega prostora mesta. Melik (1963: 580) je že v šestdesetih letih prejšnjega stoletja opozarjal, da industrijske cone z visokimi dimniki in monotonimi halami degradirajo zunanjo podobo mest na vpadnicah, prav tako številni novi nakupovalni centri z velikimi, nezasajenimi parkirišči. Pozornost v nadaljevanju pritegne veliko križišče in novejša nakupovalne stavbe na nasprotni strani križišča.



12

gost drevored zakriva industrijsko cono v ozadju

15

v ospredju značilna krajinska slika travnikov
in grmovnih živic, v ozadju Postojna,
ki se rahlo dviga v pobočja Javornikov

Slika 18: Fotografije dobrih primerov vizur iz regionalne ceste iz smeri Ilirske Bistrice in priključka avtoceste



11

pogled na desno proti Postojni zakrivajo posamezni obrtni in stanovanjski objekti izven strnjene pozidave;
v veduti na cesti se nahaja dimnik tovarne Liv



13

vstop v Postojno zaznamujejo industrijska cona na levi strani
in številni oglasni panoji ob cesti



14

bencinska črpalka na vstopu v mesto izven strnjene
naselja, ki zapira poglede na mesto



16



17

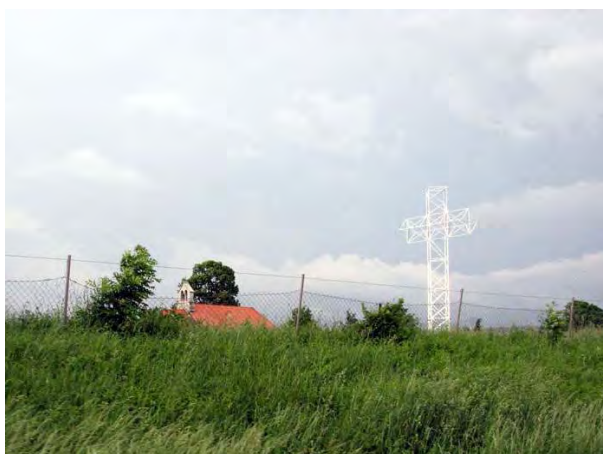
vstop v Postojno zaznamujejo večji objekti nakupovalnih centrov

Slika 19: Fotografije slabih primerov vizur iz regionalne ceste iz smeri Ilirske Bistrice in priključka avtoceste

V križišču regionalne ceste Postojna–Pivka (Reška cesta) z regionalno cesto Ljubljana–Koper (Titova cesta) se promet poveča. Stara pot proti Postojnski jami je vodila od tu skozi središče mesta, nova se nadaljuje proti severu (poglavje 4.2.1.3).

4.2.1.2 Prihod po avtocesti iz smeri Koper–Ljubljana

Ob prihodu po avtocesti iz smeri Kopra voznik do izvoza ne vidi Postojne. 200 metrov pred izstopom z avtoceste na levi strani pozornost pritegne cerkvica z markantnim belim križem iz kovinske konstrukcije ob njej. Nahajata se v zelenem okolju in predstavljata prepoznavno veduto tega območja. V ozadju se nahaja vasica Zalog in za njo industrijska cona s proizvodnimi halami, ki močno degradirajo prostor. Območje bi bilo treba zastreti s primerno vegetacijo. Pogled na mesto se odpre šele z nadvoza nad avtocesto, kjer se priključimo cesti Pivka–Postojna in nadaljujemo po Reški cesti (poglavje 0). V nadaljevanju poti se z nadvoza nad avtocesto (levo) pred naseljem Zalog še enkrat odpre pogled na že omenjeno cerkvico z velikim železnim križem ob njej. Cerkev in križ se nahajata v zelenem okolju njiv in travnikov, kjer pogled dopolnjujeta visoka vegetacija ob reki Pivki in Nanos v ozadju.



18

cerkvica Sv. Daniela in križ ob njej v zelenem okolju



20

prvi pogled na Postojno z Javorniki v ozadju



21

cerkvica in križ z Nanosom v ozadju

Slika 20: Fotografije dobrih primerov vizur pri prihodu po avtocesti iz smeri Kopra



19 tovarna Liv, v ozadju hrib Sovič

22 industrijska cona na vstopu v mestu

Slika 21: Fotografije slabih pogledov pri prihodu po avtocesti iz smeri Kopra

4.2.1.3 Dostop do Postojnske jame

Dostop do Postojnske jame je trenutno mogoč po dveh cestah. Prva je bila dolgo glavni dostop do Postojnske jame. Pelje skozi središče Postojne, kjer na glavnem trgu ostro zavije mimo sedanjega hotela Kras in nadaljuje ob vznožju hriba Sovič po Jamski cesti (Slika 13, oranžna črtkana črta). Ob cesti se nahajata pešpot in star kostanjev drevored, ki povezujeta mestno središče in kompleks Postojnske jame. Opisana pot je bila do preureditve trga leta 2008 zelo prometna. V poletnih mesecih se je po njej prepeljalo dnevno tudi do 15.000 ljudi. Takšen promet kvari kvaliteto bivanja ob prometnici, otežuje gibanje ljudi v mestu in povzroča prometne zastoje. Ob vsem naštetem opisan dostop deluje precej konfuzno za nekoga, ki mesto obišče prvič.

Druga pot vodi od semaforiziranega križišča regionalnih cest (ob industrijski coni) v smeri severa skozi dve krožni križišči ter ob trgovskem centru zavije v manjšo, Kosovelovo ulico. Od tu naprej se pot spušča skozi naselje stanovanjskih hiš proti hribu Sovič in se ob njegovem vznožju priključi na Jamsko cesto. Tu se prva in druga opisana pot do Postojnske jame združita. Cesta je namenjena dostopu turistov do Postojnske jame, Predjamskega gradu, Pivke jame in ostalih atrakcij ter domačinom, ki se po njej izognejo gneči in prometu skozi središče mesta. Prezela je večinski del prometa skozi center in niža kvaliteto bivanja mnogim prebivalcem ob njej. Pot orientacijsko ni logična in ne definira lahkega dostopa do turistične atrakcije.



26

ob cesti se nahaja zeleno okolje reke Pivke,
v ozadju hotel Jama, v veduti ceste je hrib Sovič

Slika 22: Fotografija dobrega primera vizure na poti od križišča regionalnih cest do Postojnske jame



23



24

večji objekti nakupovalnih centrov z veliki neozelenjenimi parkirišči (na levi) in garažno hišo (na desni)



25



27

obrtne objekti in bencinska črpalka, v ozadju hrib Sovič

naselje enodružinskih hiš, v ozadju hrib Sovič

Slika 23: Fotografije slabih primerov vizur na poti od križišča regionalnih cest do Postojnske jame

Predvideni sta dve novi obvoznici. Kratkoročno načrtovana nova obvozna cesta je predvidena delno po obstoječi cesti do jame, delno pa po novo zgrajeni cesti (Slika 13, 1). Nova trasa je predvidena čez meliorirano poplavno območje neposredno ob reki Pivki, le nekaj metrov stran od obstoječe Jamske ceste, s katero bi dosegli le delno razbremenitev prometa. Deloma še vedno poteka skozi naselje in vprašanje je, koliko negativnih posledic bo to prineslo tamkajšnjim prebivalcem. Soseska tik ob opisani cesti se imenuje Zeleni biser – zaradi neposredne bližine reke Pivke ter zelenega območja ob njej. Istočasno so jim na drugi strani predvideli najbolj prometno cesto skozi Postojno – turistični dostop do Postojnske jame. Vprašljiva je tudi nova trasa ceste, saj posega v naravno ohranjen prostor in poplavno območje ob reki Pivki (glej poglavje 3.3).

4.2.1.4 Prihod v kompleks Postojnske jame

Jamska cesta je najznačilnejši in najprepoznavnejši del poti do Postojnske jame. Spremlja ga mogočen kostanjev drevored³, ki skupaj s pobočjem Soviča uokvirja pogled in vodi proti Jami. Pogled se levo odpira na travnike, vegetacijo ob Pivki in Nanos v ozadju. Usmerjevalne table od vstopa v mesto vodijo k cilju. Pri napisu *Postojnska jama* zagledamo prva parkirišča in objekte, vendar znaki usmerjajo naprej, mimo glavnega vhoda v kompleks. Prečkamo reko Pivko in zapustimo Postojno. Pot mimo cilja obiskovalca zmede, saj deluje kot preusmeritev. Pogled se odpre na velika parkirišča. Izmed treh ločenih vhodov na parkirišča je za osebne avtomobile odprto samo eno, kar obiskovalce zopet zmede. Urejeni del kompleksa (nova zasnova in preureditev iz leta 2009) se začne ob vodi. Obiskovalcem z avtobusom se s parkirišča ponudi pogled na Jamski dvorec, kar je zagotovo dovolj dobra usmeritev za nadaljevanje poti.

³ Drevored je dober primer uokvirjanja pogleda, ki je v Postojni pogosto prisoten. Pogled je usmerjen naprej, naravnost, obenem pa dopušča poglede med drevesi na oddaljene motive.



Slika 24: Fotografije dostopa do kompleksa Postojnske jame po Jamski cesti

4.2.1.5 Smernice za urejanje vizualne prepoznavnosti dostopa do Postojnske jame glede na analize sekvenc

Analiza pogledov, kakovostnih vedut in motečih elementov v prostoru pokaže, da je treba:

- poglede z odpiranjem na določene kakovosti v prostoru (naravna krajina, mesto z verigo hribov v ozadju) ali zapiranjem vedut (na industrijsko cono) usmerjati v zelenih smereh,
- v prostor vnesti nove dominante ali
- poiskati nove poti, ki bi turistično območje bolje predstavile.

Pomembno je, da se obiskovalca, ki prvič obiše mesto, jasno in na lahek način pripelje do ciljne točke.

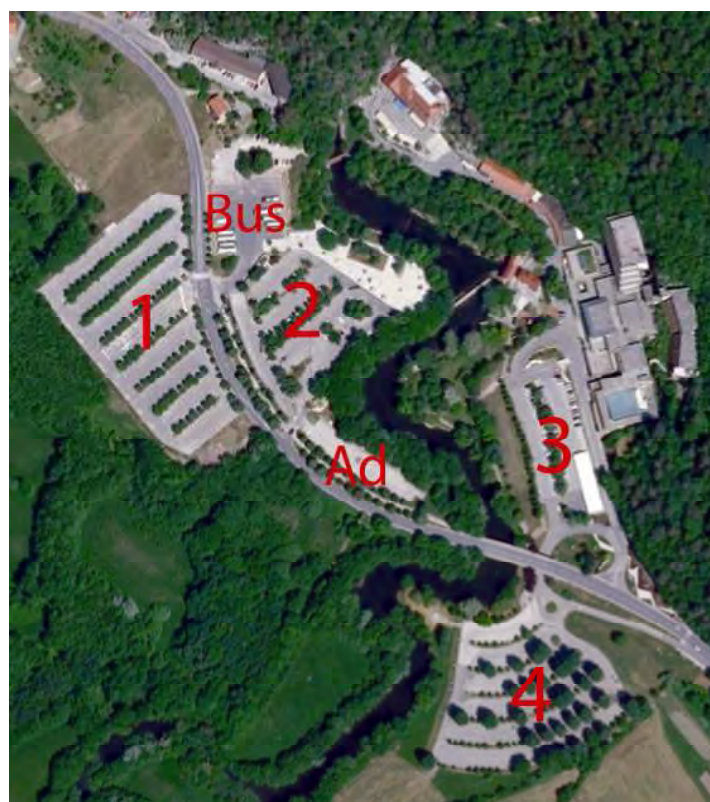
4.3 PROSTOR OB JAMI – PARKIRIŠČA

Parkirišča ob jami štejejo skupaj približno 892 parkirnih mest za osebne avtomobile (Slika 25, parkirišča 1-4) (Odlok ..., 2009: 32. člen), 31 za avtobuse (Bus, parkirišče 1 in 3) in 20 za avtodome (Ad). Natančne evidence o zasedenosti parkirišč podjetje Turizem Kras ne vodi, vendar se po navedbah Paternostove (2009) letno število (parkirnina se pobira od aprila do oktobra) izdanih parkirnih listkov (2007–2009) giblje okrog 45.000. Zasedenost parkirišč sledi trendu obiska individualnih obiskovalcev in je največja v juliju in avgustu. Dnevno je v tem času največja intenziteta zasedenosti med približno 11. in 16. uro (Paternost, 2009), vendar tudi teh podatkov v podjetju ne vodijo ali obdelujejo. V naslednjih letih je cilj povečati število obiskovalcev za 2–3 % (Paternost, 2009), kar znaša v obdobju med aprilom in oktobrom od 900 do 1.350 več avtomobilov. Parkirišča so načrtovana za zgornjo mejo turističnega obiska in so izven turistične sezone neizkoriščena. Postavlja se vprašanje, ali je brezkompromisen pristop k izgradnji velikih parkirišč v naravnem zaledju jame resnično upravičen? Načrt za prihodnost (skladno z Občinskim podrobnim prostorskim načrtom (OPPN) Postojnska jama) je ohraniti parkirišči 1 in 4, pri čemer se parkirišče 1 poveča. Parkirišči 2 in 3 se preuredita v različne površine za turistično rabo (več v poglavju 5.6.3).

Preglednica 2: Število parkirnih mest na posameznih parkiriščih v kompleksu Postojnska jama (štetje junij 2009)

Parkirišče	Št. parkirnih prostorov za avtomobile	Št. parkirnih prostorov za avtobuse
1	348	4
2	194	-
3	105	4
4	245	-
Bus	-	23
Skupaj	892	31

Vsa parkirišča, razen parkirišča 3, so plačljiva. Parkirišči 2 in 3 sta namenjeni rednemu dnevnemu parkiranju. Parkirišči 1 in 4 se uporabljata občasno ob povečanem obisku in sta praviloma zaprti z zapornico. Parkirišče 4 je namenjeno tudi večjim prireditvam. Na njem se nahaja poligon za avtošole, radi ga uporabljajo domačini na rolerjih ali kotalkah. Ob večjih poplavih (november 2008, december 2009 (Slika 9, str. 18)) sta parkirišči 2 in 4 popolnoma poplavljeni, parkirišče 1 le delno, parkirišče 3 pa le izjemoma.



Slika 25: Parkirišča v sedanjem kompleksu Postojnska jama (kartografska podloga: Kartografsko ..., 2008)

4.4 ANALIZA PROMETA V POSTOJNI

Prometna analiza je povzeta po Celoviti prometni študiji za območje mesta Postojna (Celovita prometna ..., 2006).

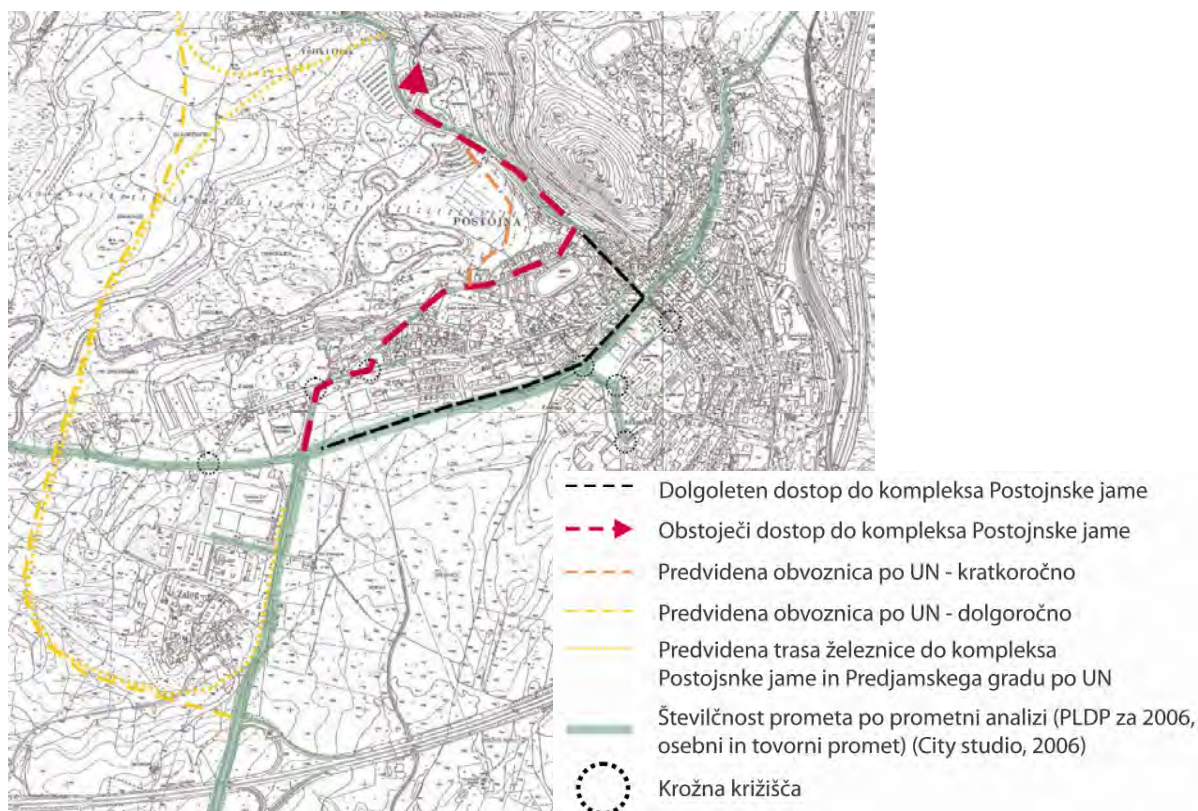
Za potrebe pravilnega načrtovanja bodočega prometnega omrežja in reguliranje odvijanja prometa je bil znotraj prometne študije narejen prometni model⁴. Po navedbah avtorjev študije (Celovita prometna ..., 2006) je obstoječa in planirana programska območja treba urediti v smislu zadostnih navezav na javno cestno omrežje in zagotoviti ustrezno število in distribucijo parkirnih površin. Marsikje je rast prometa prehitela razvoj cestnega omrežja. Kapacitetno zmogljiva cestna infrastruktura je osnova prostorskega, gospodarskega in tudi demografskega razvoja (Celovita prometna ..., 2006: 78).

Prometno obremenitev na posameznem prometnem odseku prikazujejo z vrednostjo PLDP – povprečni letni dnevni promet – to je povprečno število motornih vozil na 24 ur v enem letu. Podatki povedo, kolikšni so prometni tokovi, kam so usmerjeni in kakšna je njihova sestava (Plevnik, 2004). Prometna obremenitev cest je na karti prikazana za osebni in tovorni promet skupaj, pri čemer širina linije ponazarja obremenitev ceste. Večja kot je obremenitev, širša je črta in obratno. Kot je razvidno iz slike 26, je najbolj obremenjena vstopna cesta v mesto iz smeri Pivke (južni dostop) in avtocestnih priključkov. Obremenitev se nadaljuje proti središču mesta in naprej po regionalni cesti proti Ljubljani. Med bolj obremenjenimi cestami sta še vstopna cesta v mesto iz smeri Kopra (zahodni dostop) in cesta proti Postojnski jami.

Turističnega prometa niso upoštevali, čeprav predstavlja v Postojni velik delež potovanj v času turistične sezone (maj–september). Skoncentriran je na južni dostopni cesti in se nadaljuje po poti, označeni z rdečo barvo (Kosovelova ulica in Jamska cesta) (Slika 26). Obstoječi dostop je bolj pretočen od dolgoletnega dostopa skozi središče mesta, vendar prometa ne reducira. Ker se turisti nimajo možnosti ustaviti v mestu, ta dostop potencira hitrejši odhod iz mesta.

V sklopu študije so naredili napoved prometne obremenitve v letu 2026. Izračunali so 1,22-kratno povečanje osebnih in 2,19-kratno povečanje tovornih vozil (Celovita prometna ..., 2006: 59). Študija je podala rešitve novih cestnih povezav in predloge izboljšanja obstoječih na podlagi izračunov prometa za leto 2026 in dolgoročnega prostorskega plana, ki na vstopu v mesto predvideva območje centralnih dejavnosti in dodatne turistične infrastrukture (Celovita prometna ..., 2006: 55).

⁴ Prometni model je za prostorske planerje funkcionalno orodje, s katerim, med drugim, planirajo in vrednotijo nove prometnice. Uporabljen je kot osnovno orodje v vseh prostorskih dokumentih, kjer v prostorskih planih predvidevajo (in za analize prometa upoštevajo) nova zazidljiva območja, nova poslovna in nakupovalna območja in druga.



Slika 26: Prometna analiza s poudarkom na dostopu do kompleksa Postojnske jame (kartografska podloga: Kartografski ..., 2008)

Za potrebe dostopnosti do kompleksa Postojnske jame sta v UN Postojna predvideni dve cestni povezavi in povezava z železniško progo. Obvozna cesta v kratkoročnem planu (Slika 13) je predvidena delno po obstoječi cesti proti jami (Kosovelovi ulici), ki se odcepi na novo obvozno oziroma napajalno cesto in se kompleksu priključi na parkirišču 4 (Slika 25). Obvozna cesta v dolgoročnem planu je predvidena od priključka avtoceste, po zahodni strani mesta proti severu, mimo vasi Veliki Otok, kjer se priključi obrtni coni in cesti proti Predjamskem gradu. Železnica je predvidena od industrijske cone proti kompleksu Postojnske jame po zahodnem obodu mesta.

V UN Postojna (Urbanistični ..., 2008: 4) je za potrebe turistov predvideno turistično sprejemno središče in večja parkirišča na vstopu v mesto, od koder je dostop do Postojnske jame mogoč po obstoječi poti (Kosovelovi ulici), v prihodnje pa po novi cesti ali ozkotirni železnici. S tem so želeli nosilci naloge povezati mesto in jamo, ki sedaj delujeta kot dve ločeni celoti. OPPN Postojnska jama, pa ravno nasprotno, predvideva turistično središče pri Postojnski jami (poglavje 5.6.3).

Obvozna oz. napajalna cesta (kratkoročna), ki se od Kosovelove ulice odcepi proti Postojnski jami, je predvidena kot enosmerna cesta (Odlok ..., 2009: 30. člen) in sicer iz smeri Kosovelove ulice proti Jami. Povratek turistov je pri taki prometni shemi mogoč po

Jamski in Kosovelovi cesti (trenutni dostop do Postojnske jame). Dostop v predlagani rešitvi je morda nekoliko lažji in hitrejši, vendar rešitev ne rešuje problemov prometa v kompleksu pri jami in skozi mesto. Cesta je predvidena na nasipu (2–5,5 metra visok in 4–11 metrov širok) čez poplavno ogroženo območje.

Obvoznica, predvidena po zahodnem območju mesta (dolgoročna), naj bi služila primarno tranzitu vozil za obrtno cono Veliki Otok in sekundarno za jamo. Po UN Postojna (Urbanistični ..., 2008: 4) naj bi ista razbremenilna cesta postala državna turistična cesta za smer Postojna–Predjamski grad. S tem bi odtujili mestno središče od središča turističnega dogajanja in ne rešili vprašanja ceste proti Predjami. Obvoznica, glede na celotno pot do Predjamskega gradu, rešuje le manjši del prometa skozi Postojno, ostali del poti in problem parkirišč pri Postojnski jami in Predjamskem gradu pa ostaja nerešen. Postavlja se vprašanje, zakaj je obvozna cesta za turistični promet potrebna, če je predvidena tudi ozkotirna železnica? V primeru železnice bi se promet zredčil že na vhodu v mesto in obvoznica v tem primeru ni potrebna. Problem premalo parkirnih prostorov je prisoten ravno pri Predjamskem gradu in v tem primeru predstavlja povečevanje avtomobilskega prometa v Predjami nesmiselno odločitev. Tudi do tja je dolgoročno predvidena izgradnja ozkotirne železnice.

Bistvo diplomske naloge je priprava predloga za prometno razbremenitev prostora ob Postojnski jami, ki posredno zahteva novo povezavo in ureditev novega vstopno informacijskega prostora v bližini prometnega vozlišča in glavne dostopne osi. Za novo turistično območje ob vstopu v mesto je treba zagotoviti zadostne navezave na cestno omrežje ter ustrezno število in distribucijo parkirnih površin. Pri tem se uporabi podatke prometnega modela, podatke analize turističnega prometa in analizo obravnavanega območja.

4.5 PROMETNI PROBLEMI V POSTOJNI

Med glavnimi vzroki za probleme v prometu, ki jih našteva Prebežac (2006), veljata povečanje števila osebnih avtomobilov in omejene možnosti prometne infrastrukture glede na sprejemljivost velikega števila vozil. Glavni prometni problemi v turističnih območjih so po njegovem mnenju (Prebežac, 2006):

- odsotnost standardnega informacijskega sistema za spremljanje, predvidevanje in organiziranje prometa,
- velika mobilnost prebivalcev in prometna gneča, izzvana z osebnimi avtomobili,
- vpliv izletniške aktivnosti,
- koncentracija obiskovalcev okrog turističnih atrakcij,
- onesnaženost, smrad in hrup,
- neprimerna parkirna infrastruktura,
- izražen sezonski karakter turističnega priliva.

Večstranski so tudi okoljski vplivi prometa. Mišljeni so dejanski vplivi, ki se kažejo v emisijah škodljivih snovi, hrupu in porabi prostora. V primeru diplomske naloge se promet nanaša na posebno občutljivo okolje neposredno ob reki Pivki in Postojnski jami ter celotnemu janskemu sistemu (Furlan, 2002: 26). Gre za negativne učinke na okolje oz. za konflikte prometa z drugimi dejavnostmi in prostorskimi potrebami (Cigale, 2000, cit. po Furlan, 2002: 27). S tem je mišljeno:

- onesnaževanje ozračja in drugih pokrajinskih elementov (izpušni plini NO_x, ozon, CO₂, svinčene spojine itd.),
- hrup,
- motenje stalnega prebivalstva in turistov,
- povečanje nevarnosti onesnaženja vodnih virov,
- motnje za živalstvo (otežitev gibanja divjadi ali prekinitev njenih migracijskih poti).

V Postojni število avtomobilov na splošno, predvsem pa v turistični sezoni, naglo narašča. Povečuje se gradnja cestne infrastrukture, kar ponekod izboljšuje dostopnost, vendar jo drugje slabša. Javnega potniškega prometa še ni. V turistični sezoni se srečujemo s prometnimi zastoji in parkirnimi nevšečnostmi. Veliko število avtomobilov na cesti negativno vpliva na kakovost življenja v mestu in okolici, povečana je obremenitev okolja s hrupom in emisijami, ogrožena je prometna varnost. Reševanje prometnih zagat s širitvijo cest, zaprtjem mestnega trga za promet, spreminjanjem večine križišč v krožna ter ureditvijo dodatnih parkirišč v mestu prinaša določene parcialne rešitve, vendar povzroča degradacijo mestnega prostora in ne rešuje problema celostno.

4.6 SMERNICE ZA ORGANIZACIJO PROMETA IN UREDITEV PROMETNIH POVRŠIN ZA POTREBE TURISTIČNEGA PREVOZA

Promet je tisti del okolja, ki postavlja zahteve na najbolj grob in neposreden način, postaja vse bolj množičen in prostorsko potraten. V nekaterih mestih (Firence, Rim, Dunaj, København, London, od oktobra 2008 vsa večja mesta v Nemčiji) poskušajo z različnimi omejitvami za motorna vozila doseči kvantitativno zmanjšanje prometa. Ukrepi večinoma obsegajo zapore za turistični prevoz v strogem središču mest ter na območjih turistične atrakcije ali ga časovno omejujejo.

Promet je treba načrtovati tako, da bo doseženo ravnovesje med dostopnostjo in ciljem. Do sedaj se je pri načrtovanju turističnega prometa gledalo predvsem na najugodnejšo pot (obstoječo in najkrajšo), pozabilo pa na strukturo. Dokument Analize stanja in teženj občine Postojna (2006: 198) navaja, da je treba za razvoj Postojne uvajati ekološko neoporečne dejavnosti. Cestni promet pri prevozu turistov je dolgoročno nesprejemljiv (Mrnjavac, 2002: 611), saj je gradnja cestne infrastrukture in ekspanzija cestnega prevoznitva kot posledica turističnega prometa upoštevala naravne vire. Z učinkovitimi

posegi je treba vplivati na razvoj turističnega prevoza. Urediti je treba sistem organizacije prometnih sredstev.

Prebežac (2006) predvideva reševanje problema prometa v turističnih destinacijah z različnimi strategijami:

- mesta brez avtomobila (park&ride, krepitev in pospeševanje javnega prevoza, kolesarske in peš steze, inteligentni prometni sistemi, sistemi turističnega informiranja, sistem elektronskega informiranja in plačila),
- organizacija prometa turističnih avtobusov (park&ride, inteligentni prometni sistemi, sistem turističnega informiranja, sistem elektronskega informiranja in plačila),
- fleksibilen mestni prevoz,
- sprejemanje novih tehnologij.

Primerna rešitev prometne problematike bi bil torej umik avtomobilov iz kompleksa pri jami ob hkratni organizaciji učinkovitega javnega prevoza obiskovalcev.

4.6.1 Javni prevoz

Javni prevoz:

- je linijski prevoz, ki poteka med določenimi ureditvenimi območji znotraj in zunaj naselja (Cikajlo, 2006),
- mora zagotoviti udobje, primerljivo ali boljše od osebnega avtomobila, s sodobnimi vozili ter prepeljati razumno gostoto potnikov (Cikajlo, 2006),
- mora biti okolju prijazen, kar je tudi ena izmed ciljev Evropske zelene knjige o prometu in okolju⁵ (Cikajlo, 2006),
- mora obsegati širše območje mesta in biti povezan tudi z drugimi turističnimi območji ter ponujati celovitejšo turistično in prevozno ponudbo.

Glede na postavljene pogoje bi bilo najbolj smiselno vpeljati avtobus, ki zahteva najmanj dodatnih investicijskih vlaganj in najmanj prilagajanja prostorskim značilnostim ter lahko uporablja obstoječe cestne površine, vendar ne rešuje problema hrupa in onesnaženja. Poleg tega bi morali priskrbeti avtobus(e), ki bi bili zmožni pripeljati tolikšno kapaciteto obiskovalcev, kot jo zmore trenutni vozni park vlakov v Postojnski jami (v turistični sezoni tudi čez 700 ljudi vsake pol ure).

Kot alternativa bi bila mogoča izgradnja obvoznice, po kateri bi vozili avtobusi javnega prometa in s katero bi se izognili mestnemu središču. Gradnja obvoznice samo za potrebe

⁵ Mestne politike članic EU skupnosti usmerja k investicijam v razvoju okolju prijaznih načinov javnega prevoza (Cikajlo, 2006: 2).

Postojnske jame bi bila v tem primeru nesmiselna. Obstajala bi tudi nevarnost izpraznitve mestnega središča.

4.6.1.1 Železnica oziroma tirni promet

Železnica je posebno efektivna v območjih, kjer sta prenatrpanost in prometno onesnaževanje najbolj izrazit problem (npr. v velemestih) (Reid, 1996: 82). Prenatrpanost v okolici Postojnske jame seveda ni ekvivalentna prenatrpanosti v velemestih, vendar sta, ko govorimo o masovnem turizmu, številčnost in pogostost obiskov vseeno pereč problem. Prometno onesnaževanje je, gledano z vidika občutljivosti okolja v okolici Postojnske jame ter občutljivosti in nosilnosti mesta za tako številčen tranzit, občuten problem. Reid (1996: 83) ugotavlja, da dobre železniške povezave v veliki meri razbremenjujejo številne prometnice in imajo pozitiven učinek na okolje in prostor.

Pozitivne lastnosti železnice so (Reid, 1996: 83–85):

- efektivna raba energije (manj trenja),
- dolga življenjska doba,
- večji obseg ljudi, ki ga železnica prepelje v primerjavi s cesto v enakem času,
- umik dima in emisij iz urbanega in naravnega okolja (železnica na elektriko),
- varnost, predvsem v primerjavi z avtomobilom,
- prednost poti tirnega prometa in s tem hitrejši dostop do cilja.

Železnica zmanjšuje in minimizira čas in energijo, ki sta neučinkovito zapravljena v prometnih konicah. Potnik za vsak prevožen kilometer z železnico porabi 40 % manj energije v primerjavi z osebnim vozilom. Železnica po drugi strani zahteva večje investicijske stroške in povzroča nekatere negativne učinke na okolje – okoljsko škodo zaradi nove umestitve in izgubo privlačnosti krajine.

Če želi železnica tekmovati z drugimi oblikami prometa, pravi Reid (1996: 86), moramo zadovoljiti razvoj cenovno zadovoljivega in sposobnega tirnega omrežja ter nanj prenesti promet, ki ga ceste ne zmorejo. Reid (1996: 89) navaja, da lahko železnica pridobi več uporabnikov na dva načina: ko ni druge alternative ali ko je ponujeno novo doživetje. V diplomski nalogi se opiramo na obe ideji. Mrnjavac (2002: 613) poudarja užitke med potovanjem v naravnih lepotah, ki jih cestno potovanje ne daje. Sam prevoz je tako v večji meri integralni del celostnega turističnega doživljanja. Traso železnice naj se skozi prostor spelje z minimalnimi posegi oz. razvrednotenji prostora, pa vendar z maksimalnim učinkom na zaznavo okolja in uspešnostjo s strani javnega prevoza.

Tirni potniški promet na splošno označujejo odlične vozne lastnosti, jamčijo stalnost in zanesljivost obratovanja, kar pozitivno vpliva na oblikovanje podobe o javnem prometu (Cikajlo, 2006). Slednjo dajejo tudi potovalni časi, saj so pri železnici neodvisni od

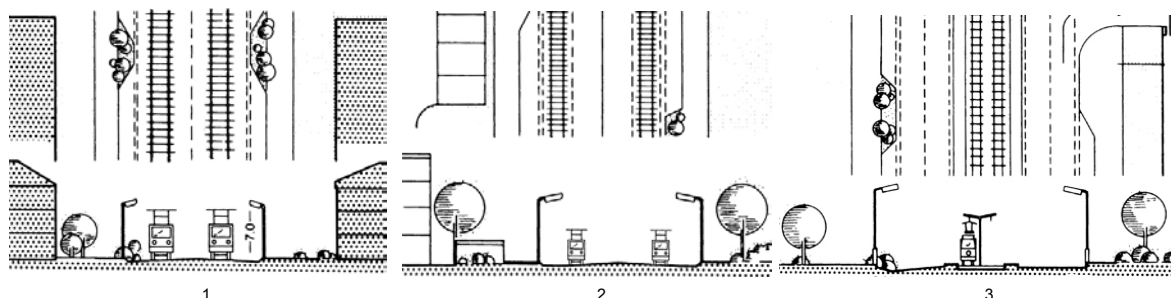
prometnih in vremenskih razmer. Fiksne in tipične konstrukcije, lahka prepoznavnost in drugi elementi tirnega potniškega prometa imajo močan psihični vpliv na potnike. Sodobna tirna vozila zagotavljajo visoko udobnost potovanja – imajo nizek pod (vstop in izstop sta možna v nivoju), kar tudi ljudem na invalidskih voziščih omogoča uporabo javnega prevoza brez pomoči.

4.6.1.2 Lahka železnica

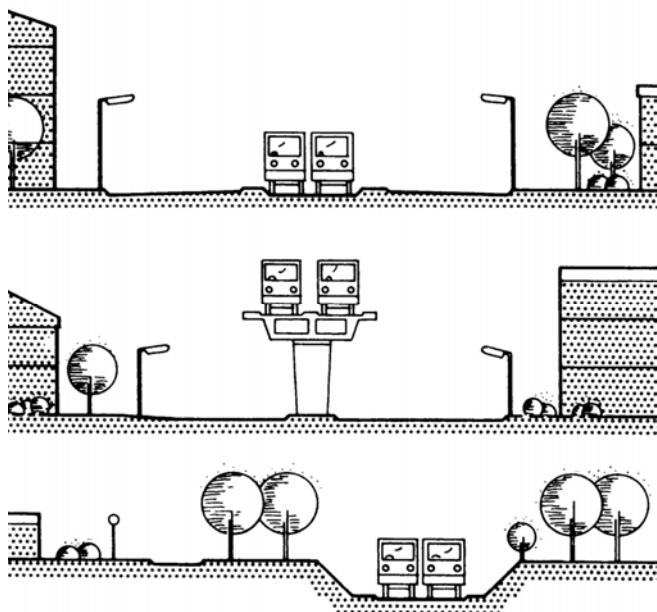
Sistem lahke železnice je namenjen izključno potniškemu prometu. Proge so zasnovane za nizke hitrosti in pogosto potekajo ob obstoječih cestah, na sredini cest, občasno na cestah. Vozila so v primerjavi s konvencionalnimi potniškimi vlaki manjša in lažja. Lahka železnica je lahko tramvajski sistem, ki obratuje tako na tramvajskih kot železniških tirih. Za lažje razumevanje pojma lahke železnice je treba poznati prednosti tirnega prometa pred drugimi načini prevoza in ena od značilnosti je zagotovo sistem vozni površin.

Vozne površine lahke železnice delimo glede na potek tirov in na prednost, ki jo ima lahka železnica pred drugimi načini prevoza (Cikajlo, 2006):

- mešane vozne površine (Slika 27, 1): tirni prevoz si deli prostor na cestišču z drugimi načini prevoza (avtomobili, avtobusi, tovornimi vozili, kolesarji). Nima prednosti pri križanju in v križiščih, zato pogosto obtiči;
- rezervirane vozne površine (Slika 27, 2): tirnemu prevozu je namenjen poseben prostor na cestišču, vendar lahko ta vozni prostor uporabljajo tudi drugi načini prevoza. Tirni prevoz ima prednost pri križanju in v križiščih, vendar lahko še vedno obtiči v primeru prometnih zastojev, le redkeje kot pri mešanih vozni površinah;
- ločene vozne površine (Slika 27, 3): tirni prevoz ima poseben prostor na cestišču, ločen s fizično oviro od drugih oblik prometa. Ima popolno prednost pri križanjih in v križiščih, zato deluje nemoteno v primeru prometnih zastojev.



Slika 27: Vozne površine tirnega javnega prevoza (Neufert, 2000)



Slika 28: Možnosti poteka tirnega prometa (Neufert, 2000 :223)

V primeru železnice na ločenih vozniških površinah je možno glede na prostor, okolico in ostali promet načrtovati različne možnosti poteka. Dvignjeni tiri na stebrih (Slika 28) omogočajo prometu pod njimi, da poteka nemoteno, obenem pa izboljšujejo cirkulacijo železnice, ker ni upočasnjena s cestno signalizacijo (Neufert, 2000: 223). Povečujejo pa onesnaževanje s hrupom, še posebno pri velikih hitrostih. Hrup zmanjšujejo vkopani tiri ali še boljše podzemna železnica, vendar ne ponujajo pogledov na okolico.

Primerna rešitev je tudi enotirna železnica (monorail), vendar nima možnosti vožnje po sistemu navadne železnice. Ravno ta možnost pa omogoča ureditev sistema mreže železnic v širšem prostoru in vožnjo brez prestopov. Enotirna železnica lahko poteka na tiru ali na njem visi (Slika 29), v vsakem primeru pa poteka dvignjeno od tal, kar izboljšuje preglednost nad prostorom, odpira poglede in povečuje učinkovitost javnega prometa. Nasprotno pa seveda degradira/onesnažuje prostor s svojim (masivnim) videzom in hrupom.



Slika 29: Enotirna viseča železnica v Wupertalu, Nemčija

Trase za lahko železnico bi bilo dobro projektirati tako, da se čim bolj približamo potencialnim uporabnikom. Na primeru diplomske naloge so to v prvi vrsti turisti, ki želijo obiskati Postojnsko jamo. Za smotrnost železnice in celotnega projekta predlagam podaljšanje linij do Predjamskega gradu, Rakovega Škocjana, presihajočih jezer v Pivški kotlini in ostalih destinacij na Krasu. Tako bi popolnoma zaokrožili ponudbo in učinke železnice kot trajnostnega prometa tudi v širši okolici. Obenem bi železnico kot možnost javnega prevoza ponudili tudi prebivalcem, ki vsakodnevno potujejo na delo.

Pri načrtovanju in konstrukciji železnice obstaja veliko tehničnih določil, ki se jih zaradi usmerjenosti v drugo stroko ne bom do popolnosti držala. Prav tako ne bom računala voznega časa (kompleksni izračuni s pospeški, povprečno hitrostjo, časom postanka) in kapacitete ljudi. Velikosti vlaka povzemam po izračunih L. Cikajla (2006). Pri izpeljavi trase v prostoru bom upoštevala dva najpomembnejša kriterija s strani oblikovanja trase v prostoru – minimalni polmer krožnega loka in vzdolžni nagib nivelete. Za proge lahke železnice se upošteva proge z normalno tirno širino 1435 milimetrov (PRILOGA E).

4.6.1.3 Negativni vplivi tirnega prometa na okolje

Pri projektiranju trase se je treba posvetiti tudi vplivom železnice na okolje ter predvideti ukrepe za njihovo zmanjšanje. Med manjše posege, ki so potencialno prisotni tudi pri projektiranju trase v sklopu diplomske naloge, spadajo posegi ob ali na obstoječih cestah, na prizadetih gozdnih površinah, pri reguliranju vodotokov in pri poteku proge preko zaščenega območja.

Sodobna vozila lahke železnice povzročajo malo hrupa, pri čemer morajo biti hitrosti nizke. Vnaprej predvideni ukrepi glede zaščite pred hrupom torej niso potrebni. Trasa železnice poteka skozi zavarovano območje, vendar če upošteva kriterije čim manjših posegov (vkopov, nasipov) ter smotrnega umeščanja v prostor (potek ob drevesnih in grmovnih živicah, izogibanje gozdnim sestojem ter odprtim prostorom), lahko poteka tudi čez zavarovano območje (Skobrne, 2008). Električna vozila so med delovanjem tiha in ne proizvajajo nobenih značilnih emisij (Potter, 2003: 249).

5 TURIZEM V POSTOJNI

Turizem kot gospodarska panoga dosega v svetu hiter razvoj. Čeprav je občutljiv na zunanje dogajanje, kot so politične spremembe⁶ in gospodarsko nihanje, ima tudi dobro lastnost, da si hitro opomore. Po navedbah Svetovne turistične organizacije (UNWTO) (Tourism ..., 2009) ima turizem eno najpomembnejših vlog pri reševanju iz trenutne gospodarske krize. V Postojni turizem spada med najpomembnejše gospodarske panoge.

5.1 MASOVNI, MNOŽIČNI OZIROMA INDUSTRIJSKI TURIZEM

Masovni turizem je označba za turizem, ki je postal dostopen širšim množicam (Skrť, 2007). Ni več dostopen samo eliti in redkim izbrancem, temveč si ga lahko privoščijo mnogi. Pod tem pojmom si navadno predstavljamo turizem v velikem številu obiskovalcev, v masah (Kaspar, cit. po Skrt, 2007). Kvantitativno razumevanje masovnega turizma ni edino pravilno, saj ta lahko zajema tako kvantiteto kot kvaliteto. O masovnem turizmu na nekem območju govorimo, kadar je število turistov (pre)veliko, kar povzroča (pre)velike vplive turizma na okolje. Tako nastane vzročna povezava med številčnostjo in ekološkimi vplivi (ekološko škodo), ki predstavlja kvalitativno dimenzijo vpliva masovnega turizma (Mihalič, cit. po Skrt, 2007: 28). Skrt (Mihalič, cit. po Skrt, 2007) poudarja, da je treba pri masovnem turizmu ločiti turistično povpraševanje od turistične ponudbe. Za obe skupini (obiskovalce in ponudnike) namreč velja podobno: pripadniki masovne skupine se do okolja vedejo bistveno slabše kot posamezniki. Masovni turizem ob vsem naštetem lahko povzroča tudi sociološko oz. družbeno škodo.

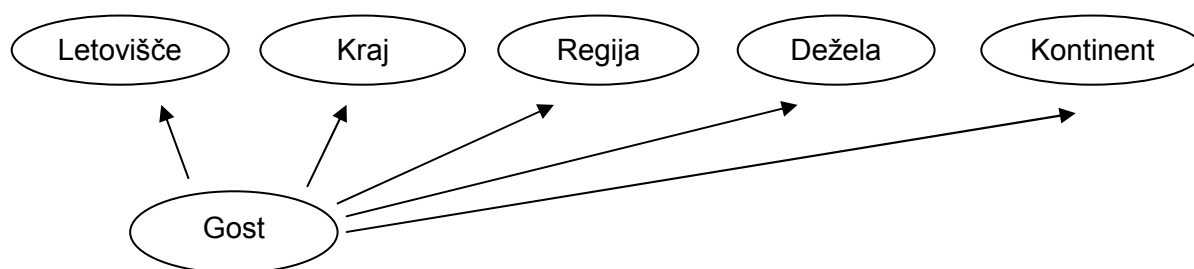
Masovni turizem je praviloma prostorsko skoncentriran v turističnih centrih in na posebno atraktivnih točkah, v našem primeru ob Postojnski jami. Začetki masovnega turizma pri Postojnski jami segajo v čas po 2. svetovni vojni, ko se je ob jami razvila močnejša turistična in splošna infrastruktura.

5.2 TURISTIČNA DESTINACIJA

Turistična destinacija je opredeljena kot geografski prostor (kraj, regija, zaselek), ki je cilj potovanja določenega gosta. Vsebuje vso opremo, nujno potrebno za bivanje, preskrbo in razvedrilo. Destinacija je opredeljena tako, kot jo vidi gost, saj sam določi različne velikosti geografskega prostora kot cilj potovanja (Slika 30). Ta prostor ni nujno geografsko

⁶ Osamosvojitvena vojna v Sloveniji leta 1991 in kasnejše razmere na jugu so povzročile velik upad turističnega prometa v Postojnski jami. Po podatkih arhiva Postojnske jame kar za 66.8 % (Hrovatin, 2006: 40), prihodka pa kar za 5x (Vizija..., 2004), kar je razvidno tudi časovnega traku (str. 11).

opredeljen kraj, lahko je tudi del kraja ali hotel z vsemi svojimi napravami za bivanje in razvedrilo, lahko je regija, dežela ali skupina držav. Na opredelitev vplivajo potrebe gosta in namen potovanja (Bieger, 2000, cit. po Ošterbenk, 2005: 3). Z vidika planerja oz. organizatorja trženja destinacije je destinacija vse tisto, kar želi in ima možnost obiskovalcu ponuditi. Širša kot je ponudba destinacije (športne, kulturne, izobraževalne dejavnosti ter naravne zanimivosti), kvalitetnejša in zanimivejša je za različne starostne skupine ter privablja večji spekter obiskovalcev. Vendar, če to ni predstavljeno gostu, tudi izkoriščeno ne bo.



Slika 30: Pojem destinacije

Po Beigerju je turistična destinacija sistem, ki ga sestavljajo različni elementi, med katerimi obstajajo določene povezave. Ti elementi so turistična organizacija (kot povezovalac ponudnikov v destinaciji), ponudniki storitev ter ekonomsko, ekološko, politično in socialno okolje (Bieger, 2000, cit. po Ošterbenk, 2005: 11). Pomembno je, da sta kakovost storitev in ponudbe vseh elementov sistema čim bolj usklajena.

Ošterbenk (2005) v svojih izsledkih navaja, da današnji turisti povprašujejo po integralnih turističnih proizvodih in potovanjih, ki vključujejo široko paleto in ne samo posameznih storitev. Želijo si potovati v turistično destinacijo, v kateri jim bodo na voljo različne turistične storitve, ki bodo delovale kot celota.

5.3 TURISTIČNA PONUDBA

Turistična destinacija je prepoznavna po tem, kar ponuja, in po tem, kako jo dojemajo obiskovalci. Privlačnost (atrakcija) se v turizmu uporablja v povezavi z določeno pojavno obliko ene izmed dobrin, ki dajejo določenemu prostoru vrednost in smisel. To so povečini dobrine primarne turistične ponudbe ali po Planini (1997) osnovne privlačnosti, ki pritegnejo pozornost turistov s svojo pojavno obliko, enkratnostjo, posebnostjo, ohranjenostjo. Naravni pojav postane atrakcija, ko vsebuje te določene lastnosti, ki ji zagotovijo poseben status med podobnimi v določenem okolju. Ko atrakcija pritegne ljudi in posledično turiste, postane primarna ponudba. Vsaka jama npr. še ni turistična atrakcija ali element primarne turistične ponudbe.

Turistično ponudbo delimo na primarno in sekundarno, ki se med seboj ločita glede na prilagodljivost spremenjenim razmeram. Primarna turistična ponudba zajema dobrine, ki niso proizvod dela ali jih človek ne more več proizvajati v enaki kakovosti in z enako uporabno vrednostjo. Delimo jih na naravne in antropogene (kulturne). Med najbolj iskane in priznane naravne dobrine štejemo podnebje, površje, vode v vseh pojavnih oblikah, podzemni svet, rastlinstvo, živalstvo in podobo krajine. Človek teh dobrin ne more proizvajati na novo, obstaja pa velika možnost, da jih poškoduje ali uniči z onesnaževanjem. Antropogene oz. kulturnozgodovinske dobrine je ustvaril človek skozi stoletja in jih še ustvarja, a jih v enaki kakovosti ni mogoče ponoviti. Sem štejemo arheološke, zgodovinske, etnografske, umetnostne in druge kulturne predmete. Dobrine sekundarne turistične ponudbe so proizvod dela in jih človek ob drugih nespremenjenih okoliščinah lahko še vedno proizvaja v zahtevani kakovosti in količini ter z enako uporabno vrednostjo. Omogočajo in olajšujejo uporabo turističnih dobrin primarne ponudbe (Planina 1997, cit. po Rudež, 2008: 4; Čuk, 2001: 4; Jeršič 1987, cit. po Klasinc, 1996: 46). Ustrezna turistična infrastruktura (ustrezno uporabljena in vstavljena v prostor) je predpogoj za oblikovanje oblikovno in posledično tržno uspešnih turističnih programov.

V Sloveniji je odkritih in registriranih 10.000 jam, vendar jih je samo 26 odprtih za obiskovalce. Postojnska jama ima ravno zaradi najbolj razvite sekundarne turistične ponudbe tudi največ obiskovalcev. Med dejavnike, ki povečujejo privlačnost destinacije, sodi tudi opremljenost kraja z infrastrukturnimi objekti. Turistična infrastruktura je povezovalni element in eden vitalnih delov turistične destinacije, ki jo povezuje v celoto. Že leta 1883 je bilo ustanovljeno Turistično olepševalno društvo z namenom, da se posveti lepšavi kraja in poskrbi za čim boljše počutje gostov v Postojni. Kljub številnim prizadevanjem ostaja okolica Postojnske jame turistično slabo izkoriščena.

5.3.1 Primarna turistična ponudba v Postojni

V trenutni ponudbi podjetja Turizem Kras, ki ima trenutno koncesijo za upravljanje s Postojnsko jamo in Predjamski gradom (Podpisana ..., 2008), so vključeni ogledi in vodenja v turističnih in neturističnih delih Postojnske jame, Pivke jame, Črne jame, Planinske jame, Otoške jame, jame pod Predjamskim gradom ter po Predjamskem gradu in drugih objektih. Po podatkih podjetja si velika večina obiskovalcev ogleda samo Postojnsko jamo in zapusti mesto povprečno po 3 urah (kar tri četrtine obiskovalcev) (Vizija ..., 2004), kar je malo več kot traja sam obisk jame. Postojnski jami dajejo pomembnost velikost jamskega sistema in raznovrstnost kapniškega bogastva, ugodna vodoravna lega, ki je omogočila izgradnjo jamske železnice in lahek dostop obiskovalcev ter izredna lokacija ob Postojnskih vratih. V ostalih jamah je prisoten večinoma alternativni obisk, za katerega se odloči manjše število bolje poučenih ali informiranih turistov. V okolici Postojne je bilo odkrito veliko število arheoloških jamskih najdišč, med katerimi veljata Betalov in Županov spodmol za najbolj zaščitena sledova človeka na področju

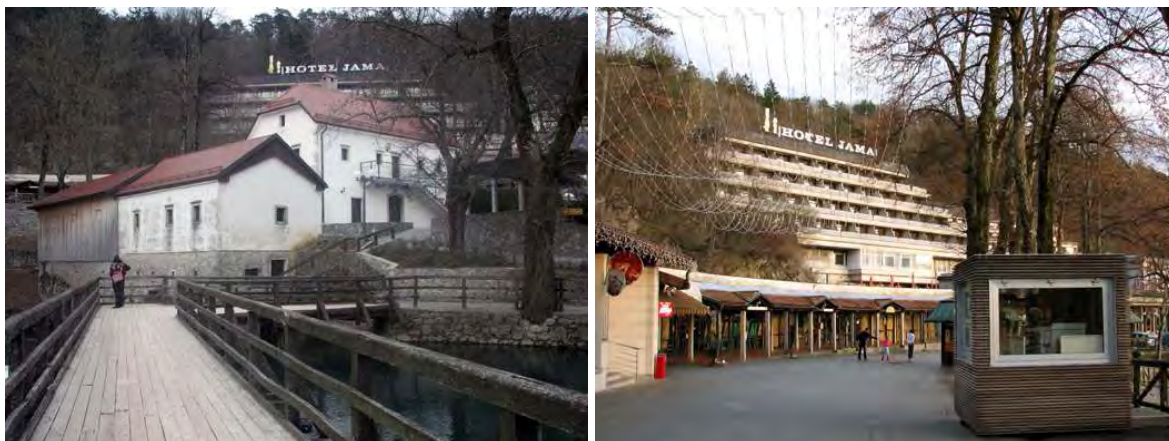
občine Postojna (Košič, 2008: 53). Znane so še Risovec, jama v Lozi pri Orehku, Ovčja jama pri Prestranku in druge (Petrović, 2000: 22), ki bi jih bilo treba vključiti v turistično ponudbo. Najpomembnejša antropogena dobrina turistične ponudbe je Predjamski grad, ki je zaradi svoje edinstvene lege in bogate zgodovine eden najbolj obiskanih gradov v Sloveniji (Košič, 2008; Petrović, 2000: 22).

Gledano izven ponudbe Turizma Kras lahko občina Postojna ponudi veliko možnosti za pohodništvo, saj ima geološko raznoliko pokrajino s prostranimi pašniki in polji ter mogočen dinarski gozd, veliko je kraških pojavov ter naravnih in kulturnih znamenitosti. Veliko možnosti je za kolesarjenje, lovski turizem, foto lov, kmečki turizem, jahanje in drugo. Urejena je Velika Krpanova pot. Različna obdobja so zapustila bogate kulturne spomenike, ki so pomembne zgodovinske in duhovne zgodbe kraja in človeka. Primerno jih je povezati v ostalo ponudbo.

5.3.2 Sekundarna turistična ponudba v Postojni

Pregled obstoječe sekundarne turistične ponudbe je pomemben, če želimo na območju zasnovati novo. Obstoječo ponudbo, ki je koncentrirana ob jami, želimo izboljšati ter ponuditi kvalitetnejšo in širše zasnovano ponudbo, ki turistične destinacije ne bo degradirala, temveč jo kvalitativno dopolnjevala.

Ob Postojnski jami je zgrajeno turistično središče z gostinskim in trgovskim delom, turistični utrip dajejo območju tudi številne prireditve.



Slika 31: Turistična ponudba v kompleksu Postojnske jame: Modrijanov mlin in žaga ter številne trgovine, kioski in restavracije s hotelom Jama v ozadju

Horaček K. Prostorska in prometna ureditev turističnega dostopa do Postojnske jame.

Dipl. delo. Ljubljana, Univ. v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Odd. za krajinsko arhitekturo, 2010

Preglednica 3: Sekundarna turistična ponudba kompleksa Postojnska jama (Jenko, 2009: 52; Dinozaver v Postojnski jami, 2009; Košič, 2008; Paternost, 2002; Petrovič, 2000; Spet doma! Človeška ribica v Postojnski jami, 2010)

Funkcija	Objekt	Dodatna ponudba	Kapaciteta
Nastanitev	<i>Hotel Jama</i>	prenočišča konferenčni dvorani <i>Erazmova klet</i> , restavracija za hitre jedi, restavracija za jedi na žaru, italijanska kuhinja, menjalnica, trgovine	267 ležišč, 800 notranjih in 160 zunanjih sedežev 120 + 80 sedežev
Gostinstvo	<i>Jamski dvorec</i> letni vrt pred dvorcem hitra prehrana jedi na žaru <i>Vinoteka Modrijanov mlin</i>	restavracija, večnamenske dvorane izbrana slovenska vina, domač kruh, sir in pršut, jedi na žaru	1000 oseb
Tematski park	<i>Modrijanov mlin</i> žaga čebelnjak	poroke prikaz čebelarske obrti, čebelarski izdelki	
Trgovina	kioski manjše trgovine	spominki, obrtni izdelki in umetniški izdelki	
Muzej	<i>Vivarij Proteus</i>	turistični informacijski center, speleobiološka postaja	
Prireditve		Časovno obdobje	
Prireditve	<i>Žive jaslice v Postojnski jami</i>	januar, december, vsakoletna prireditve	12.000 obiskoval.
	<i>Polet z balonom v Postojnski jami</i>	8. februar 2007	2.000 obiskoval.
	<i>Cirkus v Postojnski jami</i>	8. februar 2008	9.000 obiskoval.
	<i>Dinozaver v Postojnski jami</i>	februar–november 2009	472.000 obiskoval.
	<i>Spet doma! Človeška ribica v Postojnski jami</i>	8. februar 2010	2.000 obiskoval.
	<i>Binkoštno slavje v Postojnski jami</i>	maj, vsakoletna prireditve	
	<i>Erazmov viteški turnir v Predjami</i>	julij, vsakoletna prireditve	8.000 obiskoval.
	<i>Furmanski praznik</i>	avgust, vsakoletna prireditve	12.000 obiskoval.
	<i>festival Blues Postojna</i>	celoletni festival	3.000 obiskoval.
	koncerti		
	gledališke predstave		

Preglednica 4: Sekundarna turistična ponudba v Postojni (Smučarski center Kalič, 2010)

Namembnost	Objekt	Dodatna ponudba
Šport	športni park športno strelišče lokostrelsko strelišče športne dvorane pokrito balinišče pokrito kegljišče trim steza na Soviču sprehajalne poti tematske kolesarske poti hotel Šport smučišče Kalič športno-turistično letališče	atletska steza, športna igrišča najem koles smučarske proge (7 km), tekaške proge (15 km), sankaška proga <i>Oldtajmerji na Postojno</i>
Muzej	Notranjski muzej	kraška in speleološka zbirka, oddelki: arheološki, biološki, etnološki, zgodovinski
Prireditve	Festival Zmaj 'ma mlade	avgust, 20.000 obiskovalcev
Kongresi, seminarji ter kulturne, izobraževalne in zabavne prireditve	Hotel Šport Aparthotel Epic Kulturni dom Postojna Hotel Kras Srednješolski center	Seminarska dvorana, 100 sedežev Kongresna dvorana, 120 sedežev Dvorana 263 oseb, sejna soba 50 oseb Konferenčna dvorana, do 70 oseb Kongresna dvorana

Med prireditvami bi lahko obudili različne športne in kulturne prireditve: Relly Postojna, Torbarsko nedeljo, Boljši trg, tematske sejme ter ostale, s katerimi bi kraj zaživel (Klasinc, 1996: 93).

V Postojni je na Inštitutu za raziskovanje krasa ZRC SAZU sedež Mednarodne speleološke zveze (Stalni sedež ..., 2002). Pred kratkim je bil ustanovljen tudi podiplomski študij krasoslovja, s čimer so v istem kraju zbrani svetovno priznani strokovnjaki za krasoslovje (Perenič, 2002: 71).

V turistični ponudbi so pomembne primarne in sekundarne dobrine, saj so medsebojno povezane. Dobrine primarne turistične ponudbe bi bile nezanimive in nedostopne, če ne bi bilo prvin sekundarne ponudbe. Obenem ne zadostuje samo sekundarna ponudba, saj ravno primarna ostaja glavni magnet za obiskovalce. Od turističnega povpraševanja pa je odvisno, katerim dajejo turisti ali skupine turistov v določenem času in prostoru večjo težo (Furlan, 2002: 70). Vsekakor je pravilno in pomembno vključevati prvine primarne ponudbe v celotno turistično ponudbo. Hkrati je treba poskrbeti, da ne bi zaradi vplivov vse hitreje razvijajočega se in prilagajajočega se sekundarnega dela trpela kvaliteta ali

kvantiteta primarne ponudbe, saj se z degradacijo slednje njena privlačnost hitro manjša ali celo izgubi (Čuk, 2001: 5).

Pri obravnavanju turistične ponudbe je treba upoštevati, da turisti doživljajo svoje potovanje kot celoto in ne kot posamezne sestavine turistične ponudbe. Če en sam člen v verigi zataji ali ne funkcionira v skladu z dogovori ali pričakovanji ter normami, ima lahko turist pokvarjene počitnice (Furlan, 2002: 71). Podobno moramo razmišljati pri oblikovanju ponudbe v primeru Postojne. Pri integralnem (celostnem) turističnem proizvodu gre za celoto aktivnosti od načrtovanja potovanja, prevoza, bivanja, ogledov, nakupov do obujanja spominov ob vrnitvi (Paternost, 2002: 16). Storitev ogleda Postojnske jame se začne že na mestu, kjer gost povprašuje po informativnem gradivu ali ko slučajno opazi informacijo na svoji poti. Dodatek osnovni storitvi (obisku jame) pomenijo vse storitve, s katerimi se obiskovalec srečuje, od sprejema usmerjevalcev na parkirišču, informacijske, gostinske in trgovske ponudbe do nakupa vstopnic (Paternost, 2002: 54, 55).

5.4 ANALIZA TURISTIČNEGA PROMETA

Pri oblikovanju bodočih kapacitet parkirišč in bodočega turističnega transporta je nujno poznavanje večletnega gibanja števila obiskovalcev, tendence rasti ali upadanja ter rekordnih obiskov.

Postojnska jama je odprta vse leto. Celoten obisk traja 1 uro in 30 minut. Izven turistične sezone (oktober–april) sta organizirana dva obiska dnevno, v turistični sezoni (april–oktober) pa vsako uro, po potrebi tudi vsake pol ure. V jamo se tako lahko pelje vsake pol ure 700 ljudi (do 14.000 ljudi na dan) (Zgodovina ..., 2008; Perenič, 2002: 30). Postojnska jama je med ostalimi jamami, odprtimi za obisk, po številu obiskov na prvem mestu⁷. S povprečno 32 % (Koštič 2008: 49, 58) slovenskega letnega turističnega obiska je na prvem mestu tudi med obiski slovenskih naravnih in zgodovinskih znamenitosti⁸ in je tako dober pokazatelj turističnega stanja v Sloveniji. Po raziskavah različnih avtorjev ostaja trend enak skozi vsa leta (Perenič 2002; Koštič 2008).

Sezona traja od maja do oktobra, ko si jamo ogleda približno 82 % (87 % v letu 2009) vseh obiskovalcev. V zimski polovici leta (november do marec) oz. izven sezone obišče jamo v povprečju okrog 20 % (12,5 % v letu 2009) obiskovalcev. Če odvezemo december, ko je obisk povečan zaradi živih jaslic, je obisk januarja, februarja in marca

⁷ 1. Postojnska (548.424 obiskovalcev), 2. Škocjanske (100.299 obiskovalcev), 3. Jama Pekel (13.638 obiskovalcev), 4. Jama pod Predjamskim gradom (6.133 obiskovalcev), 5. Križna jama (4.935 obiskovalcev) (Obiskanost ..., 2008).

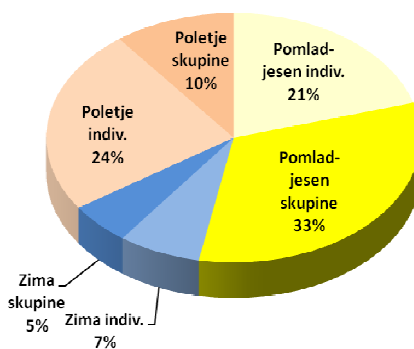
⁸ 1. Postojnska jama (548.424 obiskovalcev), 2. Muzej na Blejskem gradu (221.230 obiskovalcev), 3. Ljubljanski živalski vrt (214.239 obiskovalcev), 4. Virtualni muzej in Razgledni stolp na Ljubljanskem gradu (122.753 obiskovalcev) (Obiskanost ..., 2008).

med 0,5 in 2,5 % obiskovalca. Po frekvenci izstopata dva poletna meseca, julij in avgust, ko obiše jamo več kot 50 % (34 % v letu 2009) vseh obiskovalcev (Koštič, 2008; Perenič, 2002). Velik delež krivde za upad obiska v zadnjem letu nosi tudi gospodarsko stanje po svetu (Paternost, 2009).

Statistični podatki obiska po mesecih in analize več avtorjev (Koštič, 2008; Paternost, 2009) kažejo izrazito sezonski značaj turističnega prometa. Turistični vrh sezone predstavlja konstantno mesec avgust. Tudi po podatkih podjetja Turizem Kras (Paternost, 2009) je Postojnska jama izjemen primer velike sezonske spremenljivosti, kar je posledica velike odvisnosti števila obiskovalcev od dogajanja v bližnjih turističnih krajih, predvsem pa na slovenski in hrvaški obali (Klasinc, 1996: 35; Paternost, 2002: 88).

Preglednica 5: Število gostov (individualnih in skupnih po obdobjih) (Paternost, 2009)

	mesec	število	%	% po obdobjih
Pom-jes indiv.	IV, V, VI, IX, X	103,127	20.5%	53.0%
Pom-jes skup		163,815	32.5%	
Zima indiv.	XI, XII, I, II, III	35,846	7.1%	12.5%
Zima skup		27,268	5.4%	
Poletje Indiv.	VII, VIII	121,245	24.1%	34.5%
Poletje Skup.		52,591	10.4%	
skupaj		503,892	100.0%	100.0%



Slika 32: Grafični prikaz števila gostov (individualnih in skupnih po obdobjih) (Paternost, 2009)

Povprečna doba bivanja turistov⁹ v občini Postojna je 1,5 dneva (2002–2007) (Koštič, 2008: 47), obisk pa pogosto ne traja dlje od treh ur. Ti podatki kažejo, da je turizem v občini Postojna izrazito tranzitni oz. je prisoten izletniški in vikend turizem (Paternost, 2002: 88). Na podlagi ankete obiskovalcev Postojnske jame Paternostova (2002) predvideva, da je za kratek obisk delno krivo dejstvo, da se obiskovalci ustavljajo na poti, delno pa je kriva pomanjkljiva ponudba in premalo animacije.

Letni trend porasta obiskovalcev je bil približno 4 %¹⁰ (Koštič, 2008: 57), vendar je napovedi spremenila finančna kriza ter obrnila trend v negativno smer. Manjše število beležijo predvsem pri obiskovalcih, ki prihajajo preko turističnih agencij in drugih posrednikov (avtobusi), medtem ko v segmentu individualnih (z avtomobili in avtodomi) ni bilo zaznati večjega upada. Cilj v naslednjih letih je pozitivna rast obiska znamenitosti v višini 2–3 % letno (Paternost, 2009). Rekordno število obiskovalcev je bilo leta 1985 z

⁹ Enodnevni izlet brez nočitve se ne šteje med turistična potovanja. Oseba z vsaj eno nočitvijo je označena kot turist, oseba, ki v turističnem kraju ne prenoči, pa kot obiskovalec (Turistična potovanja, 2010).

¹⁰ Za obdobje 2000–2007. Dolgoročna stopnja rasti mednarodnega turizma do leta 2020 naj bi znašala 4,1 %.

942.256 ogledi (757.318 tujih, 184.938 domačih). Mesečni vrhunec je bil avgusta istega leta z 234.317 obiskovalci, dnevi rekord pa 8. avgusta 1978 z 12.025 obiskovalci.

Za oblikovanje ponudbe in območja je pomembno (poleg številčnosti obiska) vedeti tudi, kdo so v večini obiskovalci sedanje turistične destinacije Postojnske jame. V tem primeru nas zanimajo struktura po starosti, zanimanju in načinih potovanja (družine, skupine, individualisti idr.). Ponudba mora biti prilagojena obstoječim in potencialnim gostom. Seveda ne moremo ponuditi, kar bi si želel sleherni gost, vendar je dobro poznati krovne želje, gibanja svetovnih turističnih trendov povpraševanja, izsledke opravljenih anket ali najboljše realne možnosti ponudbe, ki temeljijo na trendih.

5.5 TURISTIČNO POVPRASEVANJE

Če želimo ustvariti destinacijo ali produkt, ki bo originalen, atraktiven, privlačen in zasnovan za daljše obdobje, ki bo promoviral ponudbo in usmerjal ljudi k različnim atrakcijam, mora biti prilagojen povpraševanju, željam in potrebam turistov. Na področju turističnega povpraševanja se neprestano dogajajo spremembe. Ponudniki bi morali bolje poznati želje in zahteve povpraševalcev, saj sicer ne morejo zadovoljiti njihovih potreb (Swarbrooke and Horner, 2001, cit. po Paternost, 2002: 14). Ravno povpraševanje (okusi in želje potrošnikov) je gonilna sila razvoja novih storitev, zato je dobro poznati tokove razvoja svetovnega turizma (predstavljajo smernice za razvoj na lokalnem nivoju). Dobra ponudba mora biti prilagojena sedanjemu povpraševanju, ki se razlikuje od povpraševanja množičnega turizma izpred 25 let, ko je bil turizem v Postojni v svoji zlati dobi.

5.5.1 Turistični trendi in profil sodobnega gosta

Turizem je danes veliko bolj raznolik kot v preteklosti. Razlike so v namenu in dolžini potovanj ter vrstah nastanitve. Opazen je razvoj kulturnega, kongresnega, športnega, pustolovskega turizma, turizma na podeželju in vseh mogočih kombinacij. Rezultat takih trendov so t. i. kombinirane počitnice – klasični dopust v kombinaciji z ogledom naravnih in kulturnih znamenitosti (Paternost, 2002: 25). Popularne so aktivne počitnice in turizem posebnih zanimanj. Izrazito je povečanje poslovnih in študijskih potovanj (zgodovinska ali naravoslovna turistična potovanja), tematskega turizma (zabaviški turizem), kulturnega turizma (specializirani znanstveno raziskovalni), krajši dopusti, krajše počitnice, kakovostna in sproščujoča potovanja (Paternost, 2002; Hribar, 2007). Znani so tudi tematski parki, muzeji na prostem in centri, kjer se združujejo možnosti za športne in kulturne aktivnosti z možnostjo nakupovanja. Potovanja ostajajo še naprej masovna (Hribar, 2007: 43), vendar so zelo prilagojena posameznikovim željam (osebni kontakt z gostom, gosta z drugimi gosti, izmenjava znanj, izkušenj, spoznavanje ljudi, VIP obravnavanje gosta idr.).

Pomembni faktorji so ponudba, cena in vse bolj vrednost, ki jo zanjo dobijo, ter red in mir (varnostni faktor). Turistično povpraševanje na splošno postaja vse zahtevnejše, tako v pogledu kakovosti kot z vidika raznolikosti proizvodov (Čuk, 2001: 62). Vedno bolj pomemben je celovit krajinski učinek na turista oz. valorizacija pomembnejših sestavin prostora (relief, voda, vegetacija) v kombinaciji s primernostjo teh sestavin za rekreativne namene ali druge turistične vzgibe (taborjenje, drsanje, ogled naravnih ali kulturnih zanimivosti) (Čuk, 2001: 62). Turiste zanima okolica namembnega kraja ter aktivno »potovanje« po naravnem okolju, doživljanje in odkrivanje naravnih lepot (Čuk, 2001).

Tipični gost, ki obišče Postojno, prihaja iz dežel EU in jo obišče na poti na obalo, ob povratku domov ali na izletu med letovanjem. Motiv je radovednost in želja po novem doživetju. Med najpomembnejšimi dejavniki so dostopnost pisnih informacij v razumljivem jeziku, enostavno sledenje smeri ogleda, strokovno usposobljeno osebje, zanimivost ogleda, splošna kakovost storitev idr. Potuje z lastnim prevoznim sredstvom, z družino ali v skupini, večinoma pripada srednji generaciji (49 % je mlajših od 40 let) (Hribar, 2007). Perenič (2002) navaja, da so to šolske skupine pri slovenskih in hrvaških turistih ter družine pri tujcih. Pomembne ciljne skupine gostov so osnovne in srednje šole, študentje krasoslovja, jamarji, upokojenci, turisti iz vzhodne Evrope, družine z otroki, športniki, protokolarne skupine, poslovneži in drugi (Paternost, 2002: 7, 78).

5.6 PREGLED NEKATERIH KROVNIH STRATEŠKIH IN IZVEDBENIH DOKUMENTOV

Da bi korektno in natančneje oblikovali krajinsko zasnovo turističnega območja integralne¹¹ ponudbe in s tem povezan program, je treba pregledati različne krovne dokumente ter cilje, vizije in usmeritve različnih organizacij na območju Postojne in Postojnske jame.

5.6.1 Regionalni razvojni program Notranjsko-Kraške regije

Regionalni razvojni program (RRP) je sestavljen iz strateškega in programskega dela. Pod drobnogled sem vzela poglavja o turizmu ter o infrastrukturi, okolju in prostoru.

Z razlogom podaljšanja obiska je bila ustanovljena skupna blagovna znamka *Zeleni kras*, ki združuje različne ponudnike bodisi turističnih bodisi dopolnilnih dejavnosti na območju Notranjsko-Kraške regije (Zeleni Kras, 2010). Ugotovljena je bila slaba in premalo izkoriščena turistična infrastruktura ter premalo inovativnosti na področju turizma (Strateški del) (RRP ..., 2006: 71). Strateški del razvija idejo o razvoju močnega turističnega centra (Park Postojnska jama) (RRP, Strateški del, 2006: 13). Glavni nosilec

¹¹ Integralno kot celotno doživetje turista v določenem okolju (Čuk, 2001: 61).

turizma, Turizem Kras, bi moral po navedbah dokumenta zagotoviti dodaten svež kapital za obnovitev stare in za novo turistično infrastrukturo ter podpreti bogatejšo in raznovrstnejšo spremno ponudbo. Na ta način se dvigne kvaliteta objektov ter dopolni in nadgradi obstoječa turistična ponudba.

Dokument navaja problem velike obremenitve cest zaradi dnevne migracije in tranzitnega prometa, povečevanje uporabe osebnega avtomobila kot glavnega prevoznega sredstva in zanemarljivo rabo bolj trajnostnih oblik prometa (Strateški del) (RRP, 2006: 14). Če želi regija temeljiti svoj razvoj na turizmu, mora skrbeti za okolje in neokrnjeno naravo. Dokument navaja tudi slabosti na področju turizma in infrastrukture: zastarela turistična infrastruktura, premalo informacijskih točk za domače in tuje goste, turistični program in storitve so preveč usmerjeni v tranzitni turizem (sezonski), premalo prepoznavna turistična destinacija (kot zaledje obalnim destinacijam), slaba kakovost cestnih povezav v regiji, ni razvitih prometnih vozlišč in javnega potniškega prometa idr.

Programski del Regionalnega razvojnega programa natančneje opredeljuje posamezne projekte, med katerimi sta za temo diplomske naloge pomembna projekta *Postojna – središče svetovnega krasoslovja* ter *Ureditev turistične in športne infrastrukture v regiji*.

Kazalniki turistične uspešnosti regije kažejo, da je ena izmed glavnih pomanjkljivosti nezmožnost zadržati obiskovalca Postojnske Jame v območju dlje kot 3–6 ur. Programski del RRP, ki zadeva projekt *Postojna – središče svetovnega krasoslovja*, izpostavlja isti problem. Dokument navaja očitno odsotnost celovite strategije (informiranje, trženje, vzpostavljanje dodatne ponudbe, povezovanje turističnih programov celotnega Krasa), ki bi znala izrabiti svetovno prepoznano dediščino in njeno izredno koncentracijo na relativno majhnem prostoru (Programski del) (RRP, 2006: 37). Projekt bi z razvojem integralnega turističnega produkta Notranjsko-Kraške regije s Postojno kot enim od treh najmočnejših centrov kraške turistične ponudbe (poleg Postojnske jame še Evropski muzej krasa in Škocjanske jame) udeležil usmeritve Razvojnega načrta in usmeritev slovenskega turizma 2007–2011. Območje bi pridobilo dodano vrednost z okolju prijaznimi produkti, ki bi bili zanimivi preko celega leta in za različne ciljne skupine. S projektom bi se pridobilo izboljšano turistično, prometno in ostalo javno infrastrukturo, izboljšano stanje okolja, trajnostni upravljavski načrt z varovanimi območji kot tudi nova delovna mesta. Podobne rešitve so predvidene tudi s projektom *Ureditev turistične in športne infrastrukture v regiji*.

5.6.2 Urbanistični načrt Postojna

Razvoj Postojne kot turističnega kraja opredeljuje tudi del Urbanističnega načrta Postojna (Urbanistični ..., 2008: 3). V sklopu zasnove je predviden razvoj turističnega središča Postojnske jame z dopolnitvijo, prenovo in nadgraditvijo obstoječih dejavnosti, povezavo z mestom, večjo povezavo z naravnim zaledjem in izrabo naravne ter kulturne dediščine. Pospešuje se športno-rekreacijske in kulturne ponudbe kot nosilce tem razvoja.

Predvideno je vstopno območje turistično informacijskega programa ter jasna povezava izstopa z avtoceste s Postojno. Razvijal naj bi se javni promet, pri čemer je dolgoročno mišljena ozkotirna železnica, kratkoročno pa turistični avtobus – slednji od smeri vstopne informacijske točke preko mesta, železniške postaje do Postojnske jame. Glede umestitve ozkotirne železnice je potrebna preveritev možnosti od vstopne informacijske točke do Postojnske jame in naprej v smeri Predjame (Urbanistični ..., 2008: 5). Z vidika urbanističnega in arhitekturnega oblikovanja je ob vstopu v mesto predvidena ureditev nove vozliščne točke kot turistične vstopne točke, ki predstavi glavne značilnosti Postojne kot turistične destinacije. Nadalje se uredi vozliščno točko ob vstopu v Postojnsko jamo s krepitvijo turistične funkcije in njene povezave z mestnim središčem.

UN Postojna podaja koncept omrežja in javnega potniškega omrežja, ki za potrebe turistov predvideva parkirišče (za avtomobile in turistične avtobuse) oziroma garažno hišo po sistemu »parkiraj in se pelji« ob vstopnem turistično-informacijskem središču ter na območju Postojnske jame. Na območju turistično-informacijskega središča je predvidena ureditev turističnih objektov, osrednjega turistično-informacijskega centra z dopolnilno gostinsko ponudbo, avtobusnega postajališča za potrebe javnega prometa in postaje ozkotirne železnice. Za območje je predvidena izdelava OPPN, pridobljenega z natečajem (Urbanistični ..., 2008: 27). Pri čemer koncept urbanističnega in arhitekturnega oblikovanja opozarja na ohranjanje merila in značilne poglede (na kakovostne naravne in oblikovane prvine, dominante v prostoru, reliefne ali vegetacijske izpostavljene robove idr.), kakor tudi na krajinske značilnosti v odprtem prostoru (Urbanistični ..., 2008: 6).

UN podaja usmeritve za ureditev območja ob Postojnski jami med katerimi so omenjeni gradnja objektov in ureditev za potrebe razvoja turistične funkcije (nastanitvenih objektov, objektov dopolnilnega programa), dopolnitev z manjšim zabaviščno športnim parkom, ureditev vstopno informacijske točke za zeleno in rekreacijsko zaledje Pivke in Soviča ter upoštevanje obstoječega reliefa (plastnic) pri umeščanju novih objektov (Urbanistični ..., 2008: 26).

5.6.3 Občinski podrobni prostorski načrt Postojnska jama

»Postopek priprave OPPN Postojnska jama se je pričel, ker obstoječi prostorski akti ne omogočajo uresničitve zastavljenih ciljev o povečani privlačnosti mesta Postojna, predvsem ureditev turističnega območja Postojnske jame,« (Dopolnjen osnutek ..., 2009).

OPPN Postojnska jama (Odlok ..., 2009) predvideva ureditev *prometne sheme*: ureditev nove napajalne ceste do kompleksa, ukinitve parkirišč na severni strani Jamske ceste, širitev parkirišča za avtobuse in povečanje parkirišča na južni strani, ureditev novega krožišča na Jamski cesti in ureditev dostopnih cest znotraj kompleksa. Na območju *Modrijanovega mlina* se predvideva sanacija vizualne podobe z umikom oglasnih panojev, neustreznih nadstrešnic in otroškega igrišča, predvidena je gradnja vkopanega trgovsko-gostinskega objekta s sanitarijami. Obstoječi *hotel Jama* s spremljevalnimi objekti in napravami je predviden za rušitev, na njegovem mestu pa načrtovana gradnja novega s podzemno garažno hišo in pripadajočim zunanjim parkovnim delom. Na območju so predvidene krajinsko ureditvene zelene površine, čolnarna in razgledišče. Predvidena je programska in infrastrukturna ureditev *turistične promenade* znotraj kompleksa s postavitvijo kioskov in drugimi dozidavami, nadzidavami in spremembami namembnosti ter preureditvami. Pri *reki Pivki* je predvidena vzpostavitev naravnih brežin reke, novih postajališč in novega peš mostu. Na sedanjem parkirišču na severni strani Jamske ceste je predvidena gradnja novega trgovsko-gostinskega in servisnega objekta, gostinskega objekta, dokončanje obstoječega objekta sanitarij, postavitve objekta nadhoda in enostavnih prodajnih objektov.



Slika 33: OPPN Postojnska jama, »Prikaz lege prostorske ureditve v širšem območju« (Prikaz lege ..., 2009) (večji prikaz PRILOGA D)



Slika 34: Prostorski prikaz OPPN Postojnska jama (Berčon, 2009) (večji prikaz PRILOGA D)

5.7 TURISTIČNA PROBLEMATIKA V POSTOJNI

Kljub trdni povezanosti med turizmom ter naravno in kulturno krajino se kažejo negativni primeri njihovih medsebojnih odnosov. Nekoč so se poudarjali le pozitivni učinki turizma na družbene razmere, predvsem prispevki k hitrejšemu gospodarskemu in socialnemu razvoju. Ob hitrem razvoju turizma pa so se pokazali tudi stranski učinki in z njimi vse glasnejša opozorila o navzkrižju med trenutnimi gospodarskimi koristmi od turizma in potrebo po ohranitvi obremenjenega okolja (Jeršič, 1989: 338). Jeršič (1989) navaja, da sorazmerje, ki pretehtava prednosti in vplive turizma, spremljajo številni, za okolje negativni vplivi:

- zmanjšanje ali razvrednotenje krajinske doživljajske zmožnosti,
- socialna navzkrižja (podrli so se estetski, naravovarstveni, družbenoekonomski, prostorsko ureditveni in družbeni principi),
- ekološke obremenitve.

Podzemno bogastvo Postojnske jame je narava ustvarjala 2 milijona let, zadnjih dvesto let pa jo k življenju obujajo ljudje: domačini, jamarji in drugi, ki so živeli z njo. Pripomogli so k njeni slavi in jo na edinstven način z jamskim vlakom, plesnimi, koncertnimi in muzejskimi prireditvami, speleološkim kongresom, živimi jaslicami ter mnogimi drugimi dogodki približali obiskovalcem. Silni pritisk turistov nosi s seboj tudi negativne posledice. Že pred letom 1973 je bila z dnevnim obiskom 10.000 obiskovalcev, ob takratni prometni zmogljivosti Postojnske jame in Postojne, dosežena zgornja meja turističnega obiska (Habe, 1975). Danes dosega letni obisk čez pol milijona obiskovalcev ob pričakovanju 2–3 % letnega porasta.

Postojna kot izrazito tranzitni kraj v preteklosti ni razvijala stacionarnega turizma in kratkoročno nima primerne infrastrukture zanj (Paternost, 2002: 7). Tudi Perenič (2002: 18) navaja, da je problematična predvsem dolgoletna usmerjenost v izletniški in tranzitni turizem, kar je bilo v začetni stopnji razvoja na tem področju edina možna in racionalna rešitev. V kasnejših strateških ciljih je bila celo ovrednotena kot dopolnilo ali kot območje

za popestritev turistične ponudbe na Obali, ne pa kot redka, dragocena in posebna primarna turistična privlačnost, ki bi bila osnovni motiv ali cilj turističnega povpraševanja.

Leta 2005 je bila vzpostavljena prva kraška turistična destinacija KRAS¹² (središče matičnega krasa) (Zaključen projekt ..., 2007). Podjetje Turizem Kras naj bi bilo v osnovi koordinator vseh turističnih aktivnosti in naj bi s tem razvijalo integralni turizem. Celovitost ponudbe, ki jo ime obljublja, se čuti šele v zadnjem obdobju. Problem vidim v lokaciji sedeža destinacije pri Postojnski jami, ki z ureditvijo in ponudbo daje občutek, da še vedno trži le sebe. Po mojem mnenju je treba celovito turistično destinacijo organizirati in prostorsko urediti ločeno od Postojnske jame ter zajeti območje kot celoto. Slabost, kot jo vidijo različni avtorji (Klasinc, 1996: 121 in ostali), je v preveliki odvisnosti od osnovne ponudbe klasičnega obiska Postojnske jame in premajhna razvitost oblik dodatne ponudbe. Ponudba v kompleksu Postojnske jame ne pritegne obiskovalcev k daljšemu zadrževanju, saj program ne zadosti njihovim potrebam po nadaljnjem raziskovanju, sprostitvi in zadrževanju na tem mestu.

Koštič (2008) in Paternost (2002) navajata kot slabosti slabo prostorsko načrtovanje turističnega okolja ob Postojnski jami, omejene možnosti razvoja novih turističnih proizvodov zaradi varstva narave in kulturne dediščine, pomanjkanje spremljanja in usmerjanja obiskovalcev, premalo pestro dodatno turistično ponudbo oz. odsotnost programov, ki bi povečali povprečni čas bivanja gostov, nepovezanost parkirišč in ostalih površin ob reki Pivki, odsotnost prostora (muzeja, razstave) z zgodovino Postojnske jame ter neučinkovit javni prevozni sistem.

5.8 PREGLED NADALJNJIH MOŽNOSTI ZA RAZVOJ PROGRAMA IN PROSTORA ZA POTREBE TURIZMA V POSTOJNI IN OB POSTOJNSKI JAMI

Predstaviti želim priložnosti turistične ponudbe in rešitve problemov iz predhodnega poglavja, pri čemer se osredotočam na prostorski vidik. Ideje, smernice, pobude in predloge najprimernejše bodoče ponudbe sem delno povzela iz nalog s področja okolja, turizma in ekonomije. Tudi različni avtorji (Koštič, 2008; Paternost, 2002) vidijo priložnosti turistične dejavnosti v smotrnem prostorskem načrtovanju in urejanju okolja, vlaganju v turistično infrastrukturo, ureditvi prostora za prireditve pri Postojnski jami, ustvarjanju privlačnih turističnih proizvodov zunaj sezone ter trendu koristnega in zanimivega preživljanja prostega časa.

¹² Ta je predvidena kot projekt znotraj RRP Notranjsko-Kraške regije (2006: 37) in v konceptu razvoja naselja v UN Postojna (2008: 2). Postojna naj bi z razvojem integralnega turističnega produkta Notranjsko-Kraške regije s Postojno kot osrednjim centrom postala središče svetovnega krasoslovja.

Postojnska jama ostaja najpomembnejša ponudba Postojne in ena najpomembnejših Slovenije, zato je treba primarno v sklopu prostorskega urejanja celostno urediti kompleks pri Postojnski jami. Umik prostranih parkirišč iz okolice jame vidim kot najboljšo rešitev, saj bi bil promet skoncentriran drugje, ob jami pa bi se dogajal jamski turizem s primerno spremljajočo ponudbo. Gehl (Lokar in Plevnik, 2008) celo potegne vzporednico med rastjo življenja na nekem območju in prostorom, ki je osvobojen prometa ali parkiranja. Če prostoru (mestu) vzamemo eno parkirno mesto, zagotovimo dva prostora za sedenje.

Urediti bi bilo treba turistično infrastrukturo za speleoterapijo, multivizijo in muzejsko dejavnost (ureditev jamske muzejske zbirke in prostor zanjo (Perenič, 2002: 71)), organiziranje prireditev – predvsem ohranjanje tradicionalnih in uvajanje novih, popestritev gostinske ponudbe z uvajanjem tematskih dni izven sezone, stopnjevanje kvalitete in širitve ponudbe sekundarnih dejavnosti. Pri iskanju možnosti za oblikovanje novih in dopolnilnih programov ter celostne podobe je treba izhajati iz tem, ki imajo povezavo s krasom in kraškimi pojavi, saj je v ponudbi pomembna pristnost oz. avtentičnost. Pomembna je tudi skladnost ponudbe z okoljem ter neprestano vzdrževanje in dopolnjevanje (Paternost, 2002: 22). Dopolnilna ponudba, kot jo vidi Perenič, (2002) bi bil velik trgovsko-poslovni center ali turistični center.

6 PREDSTAVITEV PRIMEROV DOBRE PRAKSE PODOBNIH UREDITEV

Za lažji pregled destinacij in iskanje primerov sem določila kriterije izbora, ki so čim bolj podobni destinaciji Postojnske jame in širše okolice. Kriteriji so naslednji:

- ozemlje je ovrednoteno vsaj kot naravna vrednota, če le možno kot kraška,
- destinacija zajema širše območje in ne samo ene atrakcije,
- zastopan je množični obisk,
- turizem je primerno razvit oz. se območje nahaja v razviti državi (če se to predvideva za razviti masovni turizem),
- prisoten je javni turistični transport znotraj destinacije.

6.1 PRIMER TURISTIČNEGA PREVOZA NA KRAŠKEM OZEMLJU

Primerljivo območje, kjer se srečata širše območje krasi in množični turizem, so Plitvička jezera. Glede statusa zavarovanosti gre v primerjavi s Postojnsko jamo za precej drugačno območje, saj je celotno območje Plitvičkih jezer (200 km²) zavarovano kot nacionalni park. V park sta urejena dva vhoda, opremljena s parkirišči in avtobusnimi postajami. Glavna turistična ponudba je sprehod ob naravnih fenomenih po poteh, ki so sistemsko speljane po celotnem parku. Vstopnica v park vključuje tudi vožnjo s čolnom ali panoramskim avtobusom (Švegl, 2007; Zaščita in turizem, 2010). Panoramski avtobus je dobra rešitev za zmanjševanje razdalj obiskovalcem, ki bi si želeli ogledati več parka, a poti ne zmorejo ali nimajo časa. Ponudba je tako celovito zaokrožena in prinaša dobiček, javni prevoz pa zmanjšuje negativni vpliv na okolje. Na območju se nahaja več hotelov, avtokamp, restavracije, avtobusne postaje in postajališča čolnov. Sistem pešpoti je orientiran na obale jezer in je urejen na način, da varuje naravne procese v parku. Poti so funkcionalno in estetsko vključene v naravno okolje. Ponekod so peščene, na najbolj občutljivih predelih pa dvignjene na lesene brvi. Z ureditvijo poti se je obiskovalce smiselno usmerilo po prostoru, dalo občutek varnosti in orientacije ter zmanjšalo obremenitev na tla in občutljive strukture (Preliminary, cit po. Švegl, 2007; Barlić, cit. po Švegl, 2007). Čeprav je sistem poti zasnovan tako, da bi bili vplivi na okolje čim manjši, javni transport tega ne omogoča. Cilj ni zmanjšanje negativnih vplivov velikega števila obiskovalcev na zavarovanem območju. V opisanem primeru Plitvičkih jezer je javni promet zasnovan zgolj s ciljem prevoza obiskovalcev, bodisi čez jezero bodisi čez določene predele parka.

6.2 TIRNI PROMET KOT PRIMER DOBRE PRAKSE

Tudi številna druga območja zavarovane narave v svetu imajo urejen javni prevoz za obiskovalce. Z ukrepom hkrati ponudijo obiskovalcem prijetnejše bivanje brez avtomobila in skrbi, celovitejšo ponudbo in zmanjšajo vnos emisij v okolje. Med takimi parki so Nacionalni park Peak District, Nacionalni park North York Moors (oba v Veliki Britaniji) s svojim znamenitim vlakom, Grand Canyon (v ZDA) in številni drugi.

Peak District ima, poleg ostalih možnosti, urejen tudi tirni promet kot javni prevoz, s katerim promovira trajnostni način potovanja tako znotraj parka kot povezavo izven parka (Peak District, 2010). Vožnjo promovirajo s sloganom Hop na vlak in raziskuj (Peak Connections A, 2010). Obiskovalci, ki potujejo z javnim prometom, imajo posebne ugodnosti in možnosti pri koriščenju ostale ponudbe. Posebni vodiči vsebujejo znižanja za vstopnine in posredujejo informacije, kako izkoristiti dan z ogledi najbolj znanih atrakcij ob uporabi javnega transporta. Uporabnikom vlaka ponujajo brezplačne vodene pohodniške izlete in ogleda, primerne za različne starosti in zmožnosti. Vodniki prostovoljci uporabljajo določene vlake za daljše in težje izlete v okoliško krajino, saj so pohodniške poti povezane z javnim prevozom (Peak Connections B, 2010). »Pridite ponosni ob dejstvu, da potovanje brez avtomobila pomaga varovati okolje,« je še eden njihovih sloganov (Peak Connections B, 2010). V Peak district vozi tudi t. i. Peak rail – vlak s parno lokomotivo na razdalji 4 milj in ponuja pristno doživetje vožnje z muzejskim vlakom (Derbyshire dales ..., 2010). Organiziran imajo tudi t. i. Hope Valley Line Folk Train (Hope Valley ..., 2010), ki potnikom, kot atrakcijo med vožnjo skozi park, ponuja glasbo v živo.

V nacionalnem parku North York Moors so ugotovili, da več kot 90 % obiskovalcev pride v z osebnimi avtomobili (Public ..., 2010). Nacionalni park promovira javni prevoz z dostopnostjo do najboljših pohodnih poti (Walking ..., 2010) ter kot boljšo odločitev za okolje, obiskovalce in domačine (Public ..., 2010). »Manj avtomobilov pomeni boljše okolje, manj nevarnosti, manj onesnaženja, manj znamenj v krajini.« (Walking ..., 2010.)

Za razliko od prvih dveh vlak v Grand Canyonu ponuja predvsem doživetje. Ponudba obsega vožnjo s starim muzejskim vlakom s parno lokomotivo med mestom Williams in osrednjim delom parka (Grand Canyon Village, južni obod parka). Vožnjo opisujejo kot najboljšo možno izbiro doživetja Grand Canyon, opazovanja sprememb krajine in rastlinstva v okolici ter uživanja v udobnosti vožnje (Grand Canyon ..., 2010). Vožnja z vlakom je kot povratek v zgodovino, kjer uprizorijo tudi rop in streljanje ter živo glasbo iz časa, ko je isti vlak vozil prve obiskovalce kanjona (med leti 1901 in 1968). Obenem dosegajo mednarodni ISO standard v sklopu varovanja okolja (ISO 14001) (Environmental Initiatives, 2010). Poleg vlaka je na voljo v parku tudi brezplačni t. i. linijski avtobus (»Shuttle bus«), ki obratuje med turistično sezono tudi med osrednjim delom (GC Village) in vstopnim delom parka (Tusayan) (By Public transportation, 2010). Slogan, s

katerim želijo prepričati obiskovalce k uporabi javnega prometa je: »Vozite se z brezplačnim parkovnim linijskim avtobusom in prihranite gorivo!« (By Public transportation, 2010). Organiziran je tudi avtobus znotraj parka, ki poveže severno in južno obrobje in predstavlja edini javni promet znotraj oboda (By Public Transportation, 2010).

6.3 P+R SISTEMI (parkiraj in se pelji)

Problem prometa v mirovanju (problema parkirišč) se lahko rešuje na več načinov. Prebežac (2006) predlaga večnadstropne nadzemne ali podzemne garažne hiše, sistem parkiraj in se pelji, garaže in zelena parkirišča. Parkirne površine morajo biti primerno velike in dostopne z vseh glavnih poti. Parkhurst (Goodwin, 1996: 8) je že leta 1995 dokazal, da odsotnost kakovostnega javnega transporta in P+R možnosti povzroča porast celotnega volumna prometa, namesto predvidene redukcije le-tega.

S popolnimi ali delnimi prometnimi zapori se srečujejo tudi v visokogorskem svetu, kjer se nahaja posebno neokrnjeno in naravno okolje. Številne alpske doline imajo v skladu z Alpsko konvencijo za obiskovalce organiziran javni prevoz (Cipra, Considering ..., 2008, Od klausa ..., 2008). Manjša dolina Kleinwalsertal na severu Avstrije ima za promocijo sistema parkiraj in se pelji (P&R) na svoji internetni strani našteje prednosti t. i. Walserbusa pred osebnim avtomobilom (Kleinwalsertal, 2008):

1. Točen urnik vožnje.
2. Brez iskanja parkirnega prostora in plačevanja parkirnin.
3. Brez stresa.
4. Manj prometa.
5. Bolj mirno in čisto okolje.

Predstavljeni primeri turističnih prevozov kažejo, da je promet sestavni del turističnega potovanja, ki pomembno vpliva na kakovost celotnega potovanja in doživetja. Čeprav je promet prisoten v turizmu na več ravneh, sta v sklopu diplomske naloge pomembna predvsem dva: promet oz. prevoz kot mobilnost znotraj turističnega območja in prevoz kot turistična atrakcija. Izbrani primeri prikazujejo različne možnosti ureditve, kjer je turistični prevoz uporabljen kot sredstvo za povečanje atraktivnosti doživetja na turističnem območju, medtem ko se potnike pelje med atrakcijami znotraj destinacije. Principu teh ureditev sledi tudi ureditev dostopa do Postojnske jame. Le-ta je predstavljen v nadaljevanju.

7 PREDLOGI IZBOLJŠAVE TURISTIČNEGA DOSTOPA DO POSTOJNSKE JAME Z RAZLIČNIMI PROSTORSKIMI POSEGI

7.1 PROSTORSKI POSEGI

Načrtovanje dejavnosti in razvoja turizma naj bi bilo načrtovanje za ljudi, ne pa zgolj ali predvsem za posamezne nosilce turistične ponudbe. To ne pomeni, da gre samo za zavarovanje določenih delov naravne in kulturne krajine, temveč tudi za njihovo preoblikovanje tako, da se na eni strani zagotavljajo različni interesi turistov, domačih prebivalcev in nosilcev turistične ponudbe, na drugi pa zagotovi multifunkcionalni pomen krajine in ohranitev ekoloških potencialov.

Sedanjo ureditev pri Postojnski jami in ureditev turističnega prometa do jame je treba izboljšati s prostorskimi posegi. Ti naj bi bili, glede na ugotovljene značilnosti prostorskih analiz in teoretičnega dela, čim bolj v skladu z naravo in značilnostmi krasa, upoštevajoč lastnosti množičnega turizma in upoštevajoč možnosti nadaljnjega razvoja turizma v Postojni. Izvedeni posegi naj bi izrabili prostorske kvalitete pri sočasnem varovanju okolja.

Prostorski posegi vključujejo sanacijo degradiranih območij ter vnos novih elementov v prostor. Sanacija je nujna posebno pri vhodu v Postojnsko jamo. Čeprav je kompleks Postojnske jame lahko »primerno« urejen z vidika turistične ponudbe, pa ni urejen primerno združevanju občutljivega kraškega območja z masovnim turizmom, kot tudi ni primerna vizualna podoba kompleksa. S sanacijo se odpravijo degradirana stanja v okolju oz. moteči predeli. Sanacija zajema ureditev in izboljšanje trenutnega, obstoječega stanja in pomeni tako manjše popravke in ureditve prostora kot tudi večje posege v prostor.

Organizacija in vnos novih elementov v prostor naj bi se uvedla na neizkoriščenih predelih ali na predelih, kjer se pojavijo potrebe ali potenciali za uvajanje novih dejavnosti. Kot taka se je s prostorskimi analizami izkazala nova trasa javnega prometa, ki bi povezovala vhod v Postojnsko jamo z novo vstopno turistično informacijsko točko na vstopu v mesto. To so na novo organizirane dejavnosti, ki se morajo vpeti v okolje in dajati vtis celote.

7.2 OPIS REŠITVE

V turistični ureditvi se zagotovi možnost kontaktiranja, srečevanja in zblževanja ljudi, vendar se hkrati izogniti prevelikemu koncentriranju ljudi na enem mestu. Gre za ureditev v posebnem vzdušju, ki ga mimo ljudi ustvarjajo tako vizualne kot tudi funkcijske značilnosti okolja turističnega kraja. Za razvoj dobre ponudbe se moramo vprašati, kaj je naš cilj oziroma cilj nove turistične ponudbe in s tem turistične ureditve, ki nam poda

zahteve za program. Dober program je zato prvi korak pri načrtovanju. Biti mora prilagodljiv in odprt za spremembe.

Ureditev mora biti ustrezne kakovosti in videza, saj obiskovalci vse dojemajo kot del ponudbe in privlačnosti okolice (Paternost, 2002: 69). Sem štejemo urejenost parkirišč in zelenih površin, urejenost gostinskih, trgovskih in informacijskih prostorov, čakalnice ter postaje železnice ali avtobusa, vzdušje na območju in v objektih. Vse mora biti skladno s celotno podobo in se primerno vklapljati v okolje, temu naj bodo prilagojeni tako krajinsko oblikovalski kot arhitekturni elementi.

Z rešitvijo sem želela doseči naslednje cilje:

- Zelene površine in druge odprte prostore zavarovati pred spremembo namembnosti: predvsem tiste, ki so bistvene za identiteto in strukturo mesta, potrebe ljudi, potrebe živali in rastlin ter potrebe nemotenega delovanja naravnih ekoloških in hidroloških sistemov.
- Celovitost zasnove: v celovit sistem povezati tako območje kompleksa Postojnske jame, prometnega omrežja mesta in reprezentativni prostor mesta.
- Pripovedovanje zgodbe skozi členitev turistične ponudbe: zgodba si sledi od vstopa v mesto, vožnje z železnico skozi naravno zaledje mesta in se stopnjuje do območja pri jami, kjer se zgodi zgodba v malem, prirejena letnemu času in dogodkom. Vstop v jamo je klimaks. Obiskovalci se bodisi zadržijo dlje v kompleksu Postojnske jame, bodisi nadaljujejo pot z vlakom do naslednje turistične znamenitosti, bodisi grejo peš ali z drugim javnim prevoznim sredstvom v središče mesta, kjer si ogledajo še preostalo ponudbo in zanimivosti, prenočijo, nakupujejo ali se vrnejo do vstopne točke.

Predlog rešitve je predstavljen v treh sklopih:

- predlog nove železniške povezave,
- predlog nove turistično-informacijske točke na vstopu v mesto ter
- ukinitvev parkirišč in sanacija degradiranega območja ob Postojnski jami.

7.2.1 Predlog nove železniške povezave

Že v zgodovini obiskovanja Postojnske jame je bila za hitro rast števila obiskovalcev pomembna ugodna prometna lega in dovolj lahek dostop do jame. Prometna lega je še vedno ugodna, vendar je dostop do jame zaradi širitve naselja in obsega obiska upočasnen in neprimeren za dosednji množični obisk. Promet je treba urediti in ob tem upoštevati razvojne, oblikovalske in naravovarstvene razloge, ki ohranjajo prepoznavnost in avtentičnost okolja. Usmerjenost turistične ponudbe v povečevanje števila obiskovalcev je v preteklosti že pripeljalo do degradacij okolja, zato se lahko na preteklih izkušnjah veliko naučimo.

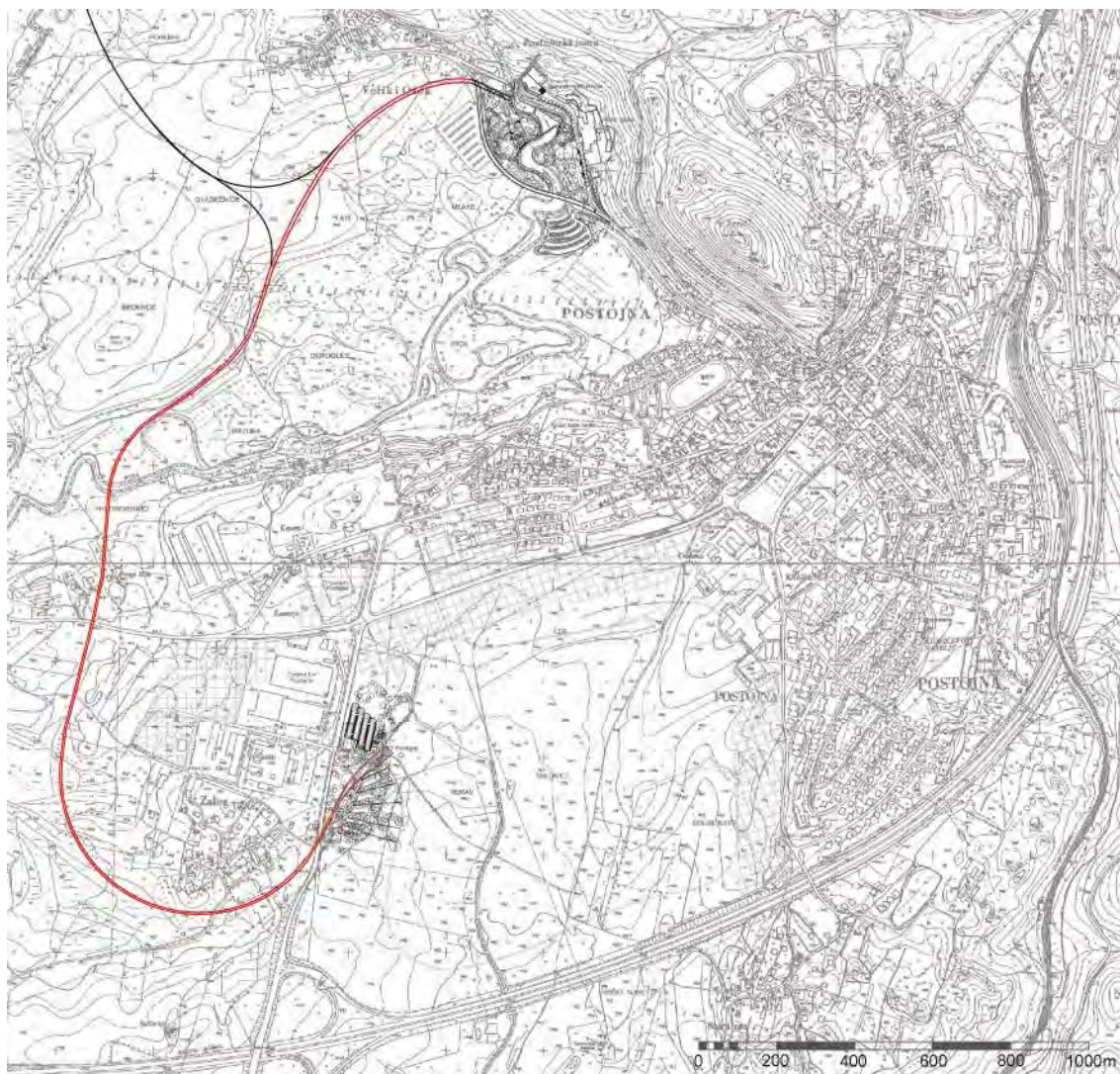
Umik turističnega prometa iz naselja zahteva novo prometno povezavo. Glede na analize (poglavje 4.4) in pregled možnosti (poglavje 4.6) bi železnica uspešno povezovala območji po principu obvoznice. Med vsemi oblikami javnega prevoza lahka železnica najmanj onesnažuje okolje ob največjem številu prepeljanih ljudi v določenem času, pri čemer so za uspešnost železnice pomembni kakovost in zanesljivost, frekventnost in stalnost.

Frekventnost je odvisna od poteka železnice. Glede na možnosti, predstavljene v poglavju 4.6.1.2, nemoteno delovanje tirnega prometa omogoča izpeljava na ločenih voznih površinah. Te so lahko bodisi na cesti, vendar ločene od ostalega prometa, na stebrih, na nasipu ali vkopane. Ceste v Postojni nimajo možnosti širitve za ločene vozne površine. Če bi želeli voditi tirni promet čez mesto, bi moral biti ta bodisi pod površjem (podzemna železnica) ali na stebrih. Za kakovostno železnico, ki bi ponujala zanimive poglede, predstavljala atraktivni prevoz in pripovedovala zgodbo, ni primerna nobena od možnosti. Potrebna je izpeljava trase mimo urbanega naselja skozi naravno zaledje. Glede na predstavljene analize prostora (hidrološko in analizo naravnih ohranjenosti) je najmanj primerna vkopana železnica. Za odločitev med železnico na stebrih in na nasipu je potrebna podrobnejša primerjava.

Preglednica 6: Prednosti in slabosti železnice na stebrih oziroma na nasipu

Železnica na stebrih		Železnica na nasipu	
+	-	+	-
Nemoteno prehajanje ljudi in živali (divjadi)			oteženo prehajanje ljudi in živali (divjadi)
nemotene hidrološke značilnosti (poplave, močvirja idr.)			motene hidrološke značilnosti v prostoru (zastajanje vode, uničenje močvirja idr.)
točkovno temeljenje – manjša fizična degradacija prostora			linijski potek trase – večja fizična degradacija v prostoru
premostitev cest in reke			
lažje premagovanje višinskih razlik			premagovanje višinskih razlik, pogojeno z višino nasipa (višje je slabše)
odpiranje pogledov zaradi višje pozicije		odpiranje pogledov le, kjer je to mogoče	krajši pogledi zaradi nižje pozicije
	vizualna degradacija prostora	zaradi nižje pozicije vizualno manj degradira prostor	

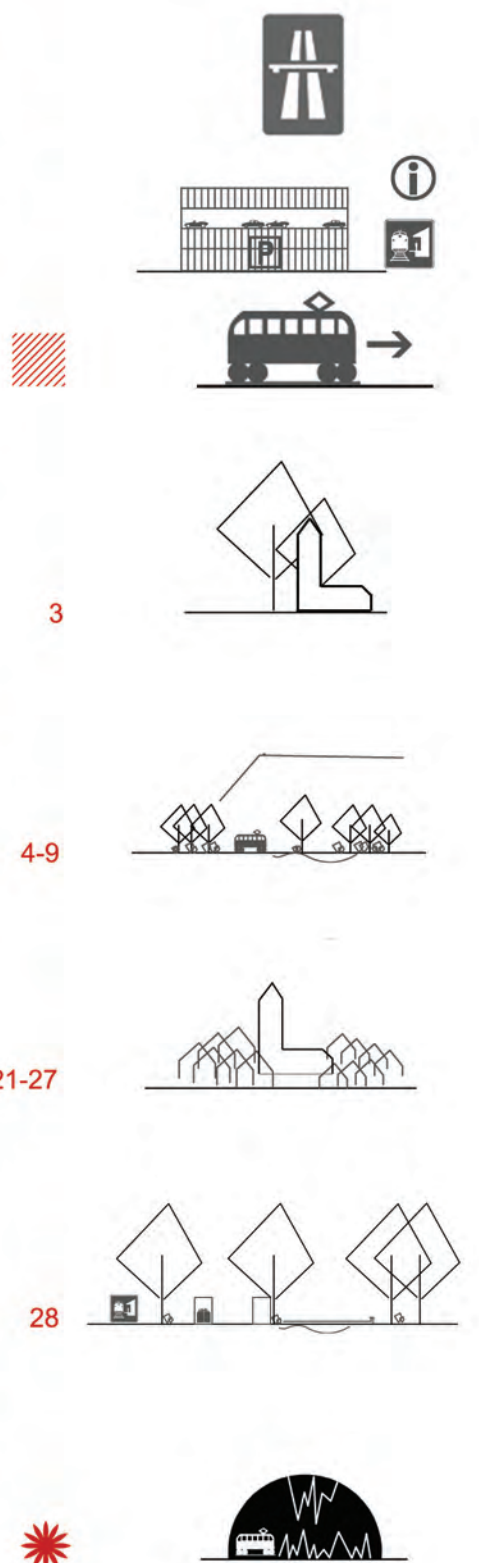
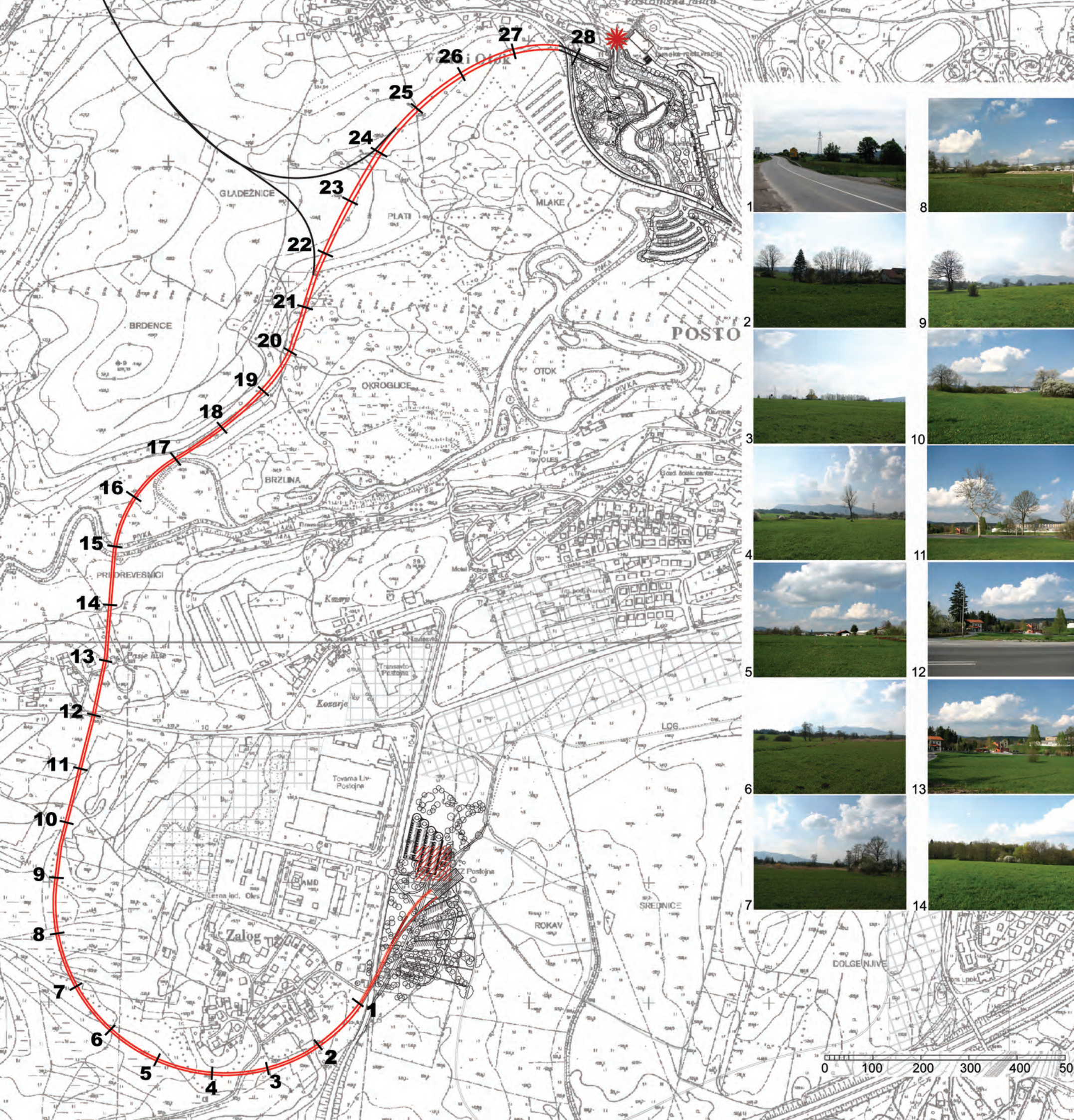
Za odpiranje pogledov v okolico, pripovedovanje zgodbe in predvsem prečkanje treh regionalnih cest bi bila najboljša izbira dvignjena železnica. Železnica, ki zapira prostor (železnica na podlagi oziroma nasipu), preprečuje prehajanje različnim živalskim vrstam ter težje premaguje višinske razlike v prostoru. Železnica na tirih višinske razlike lažje premaguje. Katera koli odločitev, bodisi na nasipu, bodisi na stebrih, bi povzročila spremembe v izgledu krajine in zahteva interdisciplinarni pristop k reševanju problemov. V nalogi se odločam za železnico s potekom tako na stebrih kot na nasipu. Na stebrih poteka čez poplavna območja ter na območjih, kjer je treba premagovanje večjih višinskih razlik (prečkanje cest, prečkanje reke in na območju živic ob reki Pivki). Višina ne presega minimalne zahtevane višine objekta ob prečkanju ceste (4,2 metra). Drugod poteka trasa po nasipu s ciljem čim manjše vizualne degradacije prostora. Pri poteku trase v prostoru sem upoštevala smer trase, relief, obstoječo vegetacijo, možnosti odpiranja pogledov, ki predstavljajo sekvence nove poti ter tehnične normative lahke železnice (PRILOGA E).



Slika 35: Nova železniška povezava (kartografska podloga: Kartografski ..., 2008)

Nove prostorske sekvence z izboljšavami predstavlja predvsem nova vstopna točka v mesto Postojna, od koder obiskovalci nadaljujejo svojo pot z javnim potniškim prometom – ozkotirno železnico. Trasa železnice, v skupni dolžini 3,5 kilometrov, je speljana proti Postojnski jami mimo vasi Zalog, čez naravno območje na zahodnem robu Postojne, prečka reko Pivko, od koder se odpirajo pogledi na območje ob reki ter se ustavi v kompleksu Postojnske jame. Trasa je od tu dolgoročno predvidena tudi proti Predjamskemu gradu.

Prostorske sekvence so združene v posamezne sklope, ki se grobo delijo na prihod v kraj, potovanje do posameznih turističnih atrakcij in prihod do preurejenega kompleksa Postojnske jame. Garažna hiša in parkirišča ob vstopu v mesto so orientirana tako, da ponujajo širok pogled na urbano naselje v objemu Javornikov v ozadju ter kmetijskih površin in manjših vodotokov v ospredju. Zgodba se z vožnjo nadaljuje mimo vasi, od koder ponuja poglede na meandrirajočo Pivko z obvodno vegetacijo, poplavnimi ravniciami ter prepoznavnim Nanosom v ozadju. Kjer železnica prečka vstopno cesto v mesto z zahoda, se pot nadaljuje v naravno okolje reke Pivke z njenimi številnimi meandri, otoki, obvodno vegetacijo, drevesnimi in grmovnimi živiciami ob manjših košenih travnikih, ki dajejo zanimivo strukturno in prepoznavno sliko območja. Železnica je speljana tako, da pelje ob robu območja in drevesnih živic, s čimer še vedno ponuja poglede na območje in ne vpliva negativno na naravne procese ob njej in na travnikih. Tu se železnica usmeri rahlo proti severu, kjer se pogled odpre na Veliki otok z značilno podobo strnjenega ruralnega naselja in cerkvijo. Železnica se zaključi vzporedno z reliefom in reko pred ponorom v Postojnsko jamo. Obiskovalci od tu naprej pot nadaljujejo peš skozi nov park ob Postojnski jami, kjer se zgodba nadaljuje.



- LEGENDA
-  turistično-informacijski center
 -  Postojnska jama

Slika 34:Skica prostorskih sekvenc doživetja poti do Postojnske jame pri vožnji z vlakom.

7.2.2 Vstopna točka in prepoznavnost turistične destinacije

Prednost na področju prometne infrastrukture je, da se pri Postojni nahaja izvoz z avtoceste za nadaljevanje poti proti Hrvaški. Velik delež obiskovalcev se ustavi v Postojni ravno zaradi tega. Vendar, ko bo zgrajen krak avtoceste tudi v smeri proti Reki, se bo priliv obiskovalcev zmanjšal. Poleg table za Postojnsko jamo bo potrebna tudi druga atrakcija, ki bo obiskovalce opomnila na Postojnsko jamo. Vnos novih dejavnosti v prostor pogojuje tudi izbor primerne prostora zanje. Vizualna analiza nakazuje potrebo po novi dominantni ob vstopu v mesto, nečem, kar bo izboljšalo vizualno podobo vstopnega dela mesta, ki ga degradira industrijska cona. Prometna analiza je pokazala, da bi bilo treba promet zmanjšati že na samem vstopu v mesto, kjer se regionalni cesti Postojna–Pivka pridružita izvoza z avtoceste. Tudi UN Postojna predvideva vstopno turistično informacijsko točko na vstopu v mesto, nasproti industrijske cone (Slika 7).

Parametre za določitev najbolj primerne prostora za novo vstopno točko sem določila na podlagi različnih prostorskih danosti:

- bližina najpomembnejših vstopov v mesto (najbolj prometna cesta in AC priključek),
- primeren relief (relief z manjšim naklonom do 2,5 %),
- primerna prostorska raba (območje, kjer ni gozda, najboljših kmetijskih zemljišč, vodnih virov ali bivalnega dela naselja, upošteva se tudi predvidena oz. namenska raba prostora),
- primerna skupna površina (za potrebe novega vstopnega centra s spremljajočim programom se predvideva dvakratno površino sedanjega območja kompleksa Postojnska jama, cca 25ha),
- odsotnost naravno kakovostnih območij (Natura 2000, Ekološko pomembno območje, Naravna vrednota),
- degradiranost oz. odsotnost strukturno pestre krajine (upošteva se domneva, da množični turistični obisk degradira okolje, zato se strukturno kakovostne krajine izločijo iz izbora),
- vizualna izpostavljenost (upošteva se domneva, da je vstopna točka namenjena promociji kraja in turistične znamenitosti),
- lokacija, ki dovoljuje zadostno dolžino dovozne ceste do garažne hiše, ki naj v skupni izmeri znaša 500 m (Lipar, 2009).

Horaček K. Prostorska in prometna ureditev turističnega dostopa do Postojnske jame.

Dipl. delo. Ljubljana, Univ. v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Odd. za krajinsko arhitekturo, 2010

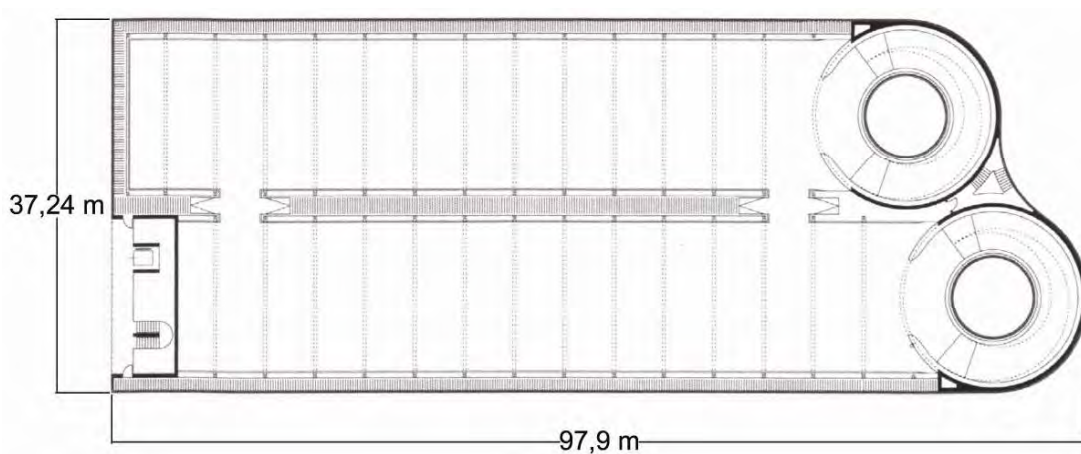


Slika 37

Slika 38

Slika 37: Pregledna karta: vstopno turistično informacijska točka (kartografska podloga: Kartografski ..., 2008)

Slika 38: Predlog ureditve vstopno informacijske točke (Slika 40)



Slika 39: Primer možne garažne hiše, ki bi izpolnjevala količinske zahteve po parkirnih mestih in ustrezala zahtevam turistično informacijske točke (slika zgoraj Daab, 2006: 45; Parking ..., 2008; slike spodaj HPP architects, 2002)

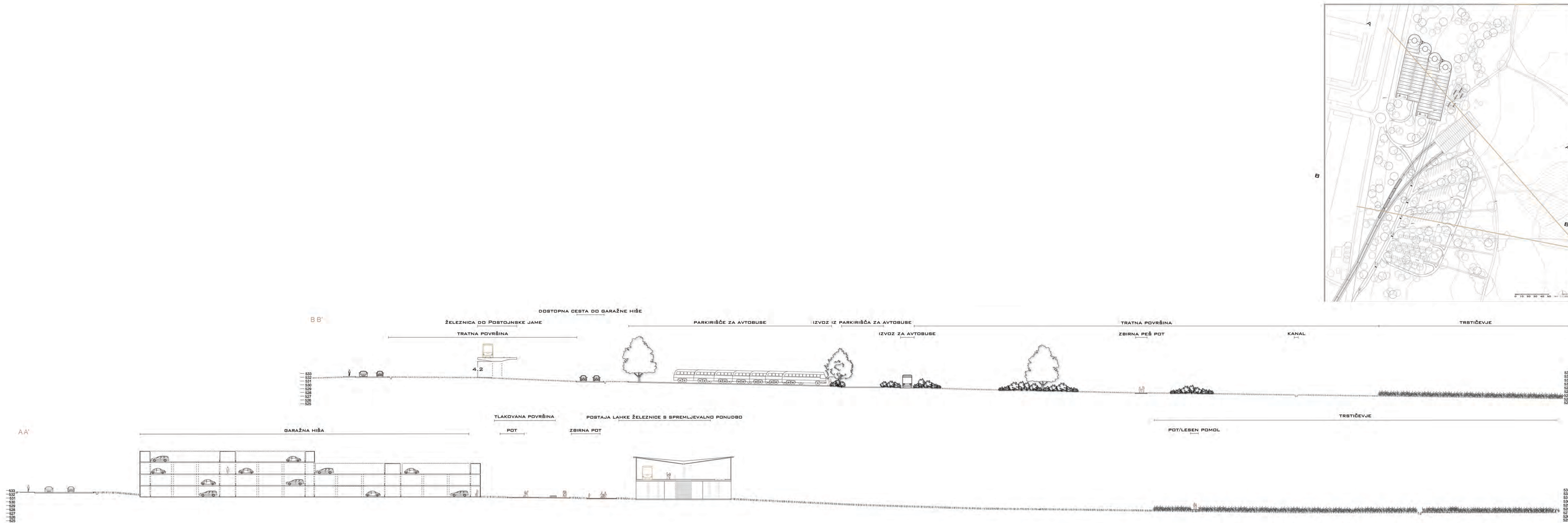
Vstopno informacijska točka mora biti urejena na način, da sta dostop do garažne hiše in nadaljnji potek poti jasno določena. Dovoz do garažne hiše je neposredno z Reške ceste, kmalu za priključkom avtoceste. Analiza prometa v najbolj obremenjenem času (popoldanski čas v turistični sezoni) je podala približno oceno števila turistov v določenem časovnem obdobju, iz česar smo izračunali potrebno dolžino dostopne ceste do garažne hiše, ki naj bi znašala vsaj 500 metrov (Lipar, 2009). Garažna hiša ima 2 predvidena dovoza oziroma vhoda za avtomobile, zato se dolžina dvopasovne dostopne ceste lahko skrajša na 250 metrov (Lipar, 2009). Z dostopne ceste je mogoč vstop na parkirišča za avtobuse in dve dodatni parkirišči za avtomobile (utrjena travna podlaga). Gradnja parkirne hiše, primerne za avtobuse, je neprimerljivo dražja (Lipar, 2009), kar določa parkiranje avtobusov na zunanjem parkirišču. Z vsakega zunanjega parkirišča vodi pešpot, ki se priključi skupni (zbirni) pešpoti proti garažni hiši. Iz garažne hiše sta urejena dva izhoda za avtomobile, ki se priključita Reški cesti v novem krožnem križišču.

V predlagani rešitvi sta predvidena dva objekta garažnih hiš, ki sta v prostor umeščena vzporedno ob daljši stranici in zamaknjena. Garažna hiša ob Reški cesti ima tri nadstropja (p+3), medtem ko ima druga dve nadstropji (p+2). Peron je enonadstropen (p+1) in na višini 4.2 m. V pritličju so predvideni gostinski objekti, turistično-informacijski objekti in spremljevalna ponudba, v nadstropju pa izhodiščno postajališče lahke železnice. Gost od informacijskega objekta pričakuje kakovostno storitev, kar pomeni hitro najdena ponudba informacij, prodaja kart ter kratka doba čakanja. Gosta se na info točki usmerja k ogledu znamenitosti in informira o dodatni ponudbi. Info točka (v smislu celotne ureditve) ne samo informira, temveč ima osrednjo vlogo pri povezovanju turistične ponudbe. Za avtomobile je predvidenih 1000 v garažni hiši ter dodatnih 64 na zunanjih parkiriščih. Za avtobuse je predvidenih 33 parkirnih mest.

Pri oblikovanju sem upoštevala strukturo prostora (smernice iz okolja, kvalitete iz okolice, kulturna krajina), vizualno dožemanje (pogledi), promet, poglede na in z ureditve ter uporabo materialov, ki so značilni za ta prostor. Parkirišča so obsajena z drevesi in grmovnicami, da je pogled nanje čim manj moteč. Garažna hiša ima fasado iz lesa, značilnega materiala iz obravnavanega prostora, ki omogoča nemoteno prezračevanje in ohranja poglede navzven (Parkhaus ..., 2008). Streha na garažnih hišah je namenjena parkiranju, nad peronom je zatravljena.



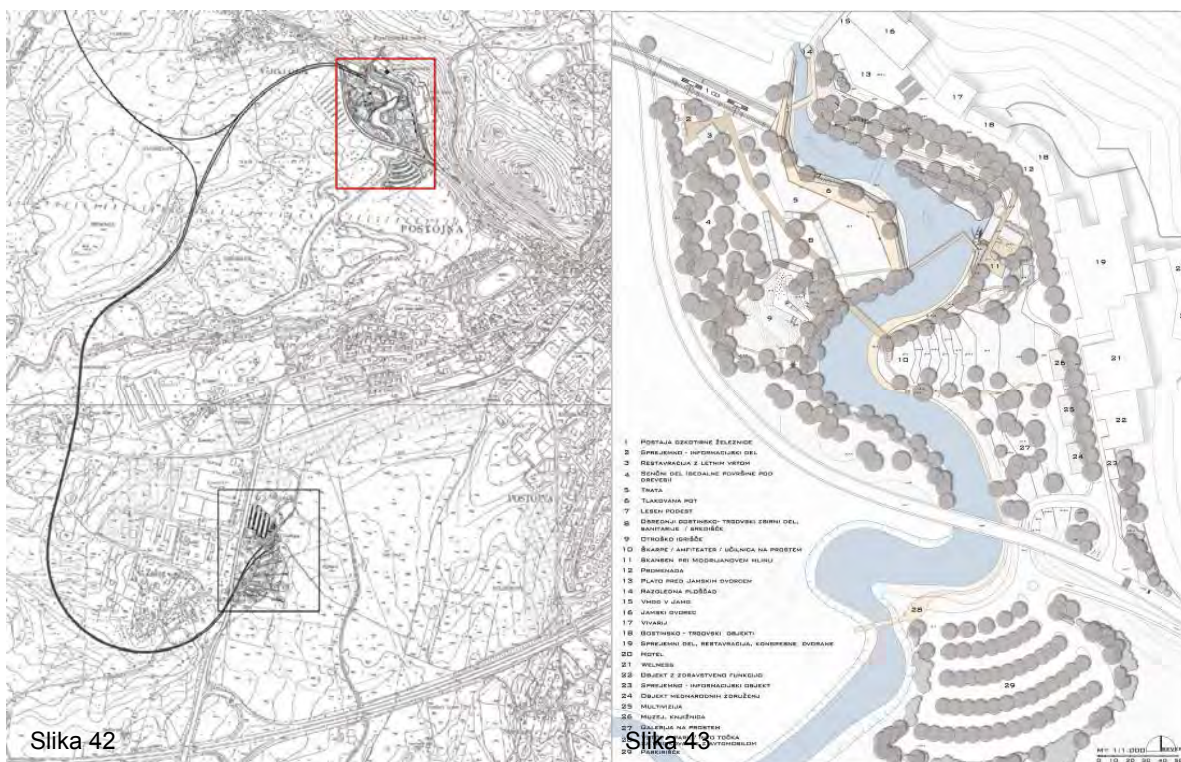
Slika 40: Tloris turistično informacijskega območja ob vstopu v mesto



Slika 41: Tloris, prerezi in prostorski prikazi turistično-informacijskega območja ob vstopu v mesto, M= 1:500

7.2.3 Sanacija obstoječega prostora pri Postojnski jami

Območje ob Postojnski jami ima velik potencial za zasnovo kvalitetnih ambientov, vezanih na zeleni sistem. S programsko in oblikovno ureditvijo se lahko podkrepi reprezentančno in socialno funkcijo prostora.



Slika 42: Pregledna karta: Postojna s kompleksom Postojnske jame (kartografska podloga:

Kartografski ..., 2008)

Slika 43: Predlog ureditve kompleksa Postojnske jame (Slika 45)

Da bi dosegli čim bolj kakovosten in izvensezonski obisk Postojne oz. kompleksa Postojnske jame, se mora zagotoviti ponudba, ki bi poleg same Jame privabljala obiskovalce celo leto. Z organizacijo različnih prireditev na prostem pritegnemo še večji segment obiskovalcev. Nove prireditve privabijo nove obiskovalce in podaljšajo čas zadrževanja na prostoru tistih, ki pridejo naključno. Druga možnost je nova ponudba, bodisi v mestu Postojna bodisi v kompleksu Postojnske jame, ki obsega speleoterapijo, specialistične ambulante, multivizijo krasi, izkoriščanje zimskih vremenskih razmer idr. (Vizija ..., 2004).

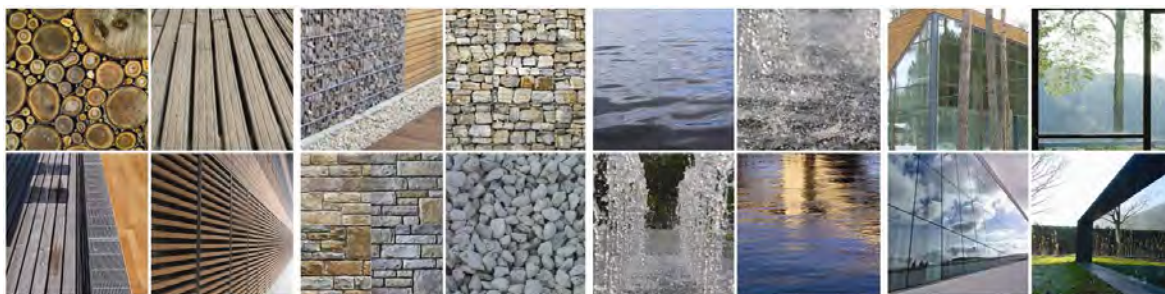
Programsko je predlog ureditve kompleksa precej dopolnjen v primerjavi z obstoječim stanjem. Dodanih je veliko površin za pasivno in aktivno preživljanje časa. V parku se nahaja središče, v katerem je trgovski (komercialni) del, gostinski del (slovenska kuhinja), informacijski del (info točka, izposojevalnica koles, nakup vstopnic), rekreacijske površine,

večje otroško igrišče (modeliran relief, prikaz različnih materialov značilnih za obravnavan prostor v obliki sprehajalnih poti iz različnih materialov, igral z vodo, igral iz lesa idr.), park, učilnica na prostem oz. prireditveni prostor (amfiteater), skansen, objekti za podrobnejše namembnosti in drugi. Predlog vzpostavi povezavo med posameznimi vrstami dejavnosti, komercialnimi, kulturnimi in rekreacijskimi, namenjen je vsem starostnim skupinam in ciljnim skupinam iz analize. Namen je najti rešitev, ki bo predstavila značilnosti in značaj prostora.

Nova ureditev ob jami je urejena tako, da zasnova in posamezne ureditve stopnjujejo zgodbo naravnega fenomena od postaje ozkotirne železnice do vhoda v jamo. Pri Postojnski jami sta se napetost in pričakovanje ogleda skozi zgodovino izničila, prostor okrog jame se je spremenil. Degradiran je do te mere, da turisti zapustijo območje takoj po ogledu jame oziroma po slabih treh urah obiska. Z rešitvijo želim na prvem mestu omogočiti kvaliteten turistični obisk jame in nemoten pretok velikega števila obiskovalcev.

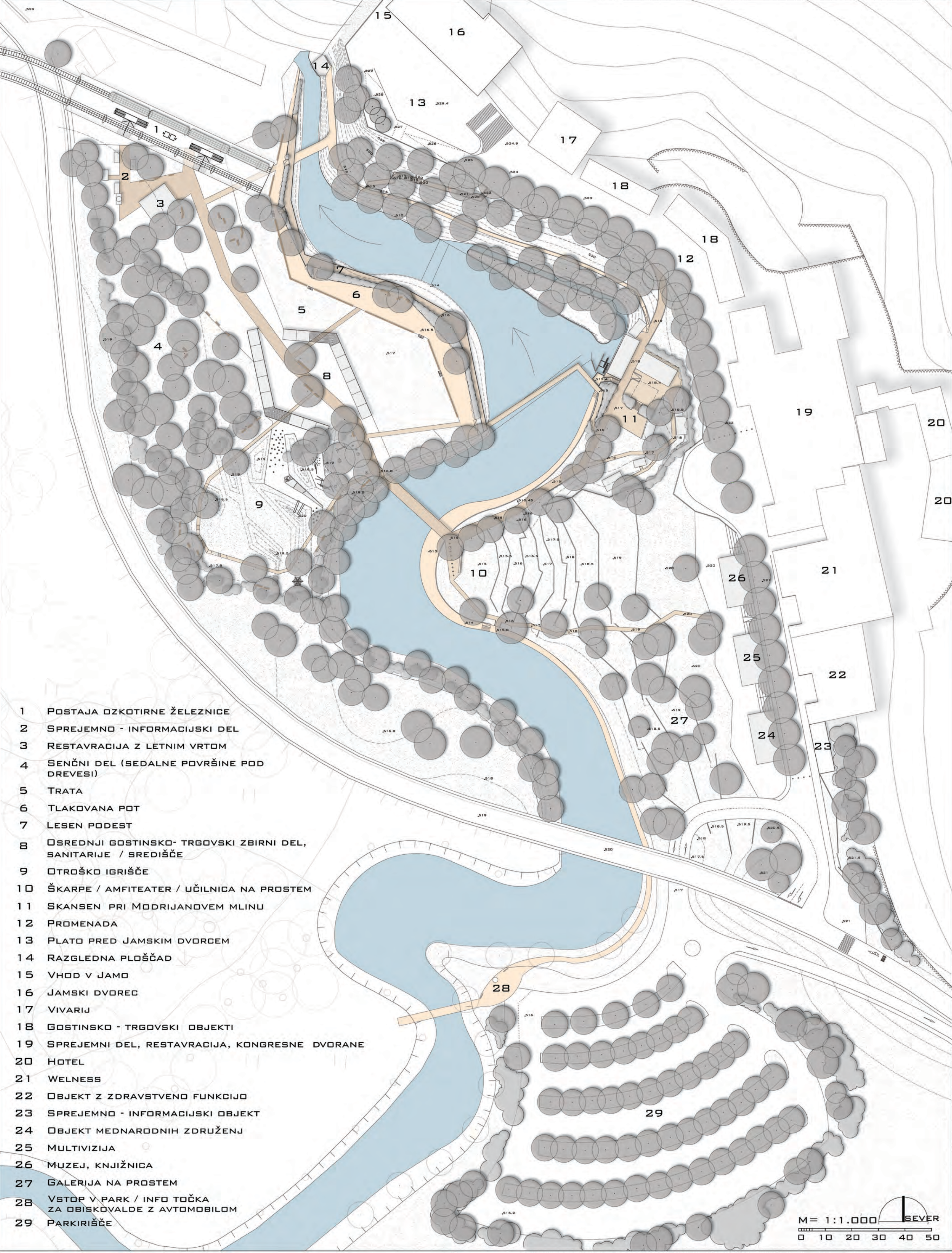
Ko obiskovalec zapusti železniško postajo, vstopi v manjše turistično informacijsko središče (t. i. Visitor centre), kjer lahko kupi vozovnice, najame kolo ali vzame propagandni material, namenjen obisku Postojnske jame. Na poti do osrednjega dela se obiskovalec srečuje z gostinsko in trgovsko ponudbo ter možnostmi nadaljevanja poti v druge smeri (šport – rekreacija, izobraževanje, igranje, razgledovanje, opazovanje, počivanje). Gostinska in trgovska ponudba morata biti privlačni in dostopni, zasnova in pogled pa vedno voditi naprej, v raziskovanje nove ponudbe. Poti so načrtovane tako, da glavna pot (najširša, enotni tlak) vodi obiskovalca proti vhodu v jamo. Pot je v celoti primerna za dostop za obiskovalce z omejenimi gibalnimi možnostmi. Nanjo se priključijo druge poti, ki vodijo do drugih atrakcij v parku. V parku se nahaja park s sončnim in senčnim delom, lesena ploščad ob vodi, reliefno oblikovano otroško igrišče z elementi vode in različnih materialov, prostor za prireditve na prostem, skansen, razgledna ploščad na ponoru Pivke v Postojnsko jamo in drugi. Območje je urejeno tako, da je skoraj vsak prostor namenjen večim funkcijam, pogojenim s posameznimi dogodki na območju. Poti so dovolj široke za postavitev sejmišča, možnih je več prizorišč za prireditve na prostem, ustvarjanje in galerije na prostem ter mnoge druge dejavnosti.

Oblikovalsko, z izbiro materialov in oblikovanjem vzdušja, se navezujem na značilnosti kraja. Zanimanje za kraj je bilo vedno veliko. Čuk (2001: 2) ugotavlja, da je človekova navezanost na kraj prastara, čeprav s svojo drugačnostjo vzbuja v ljudeh adrenalin, strahospoštovanje in hkrati radovednost. V zasnovi so uporabljeni materiali, značilni za obravnavano regijo in kraj –kamen, voda in les ter steklene površine, ki omogočajo odpiranje prostorov navzven. Objekti se odpirajo navzven, kot bi bili del zunanje zasnove.



Slika 44: Materiali, značilni za obravnavano regijo: les, kamen, voda in steklene površine, ki omogočajo odpiranje prostora navzven

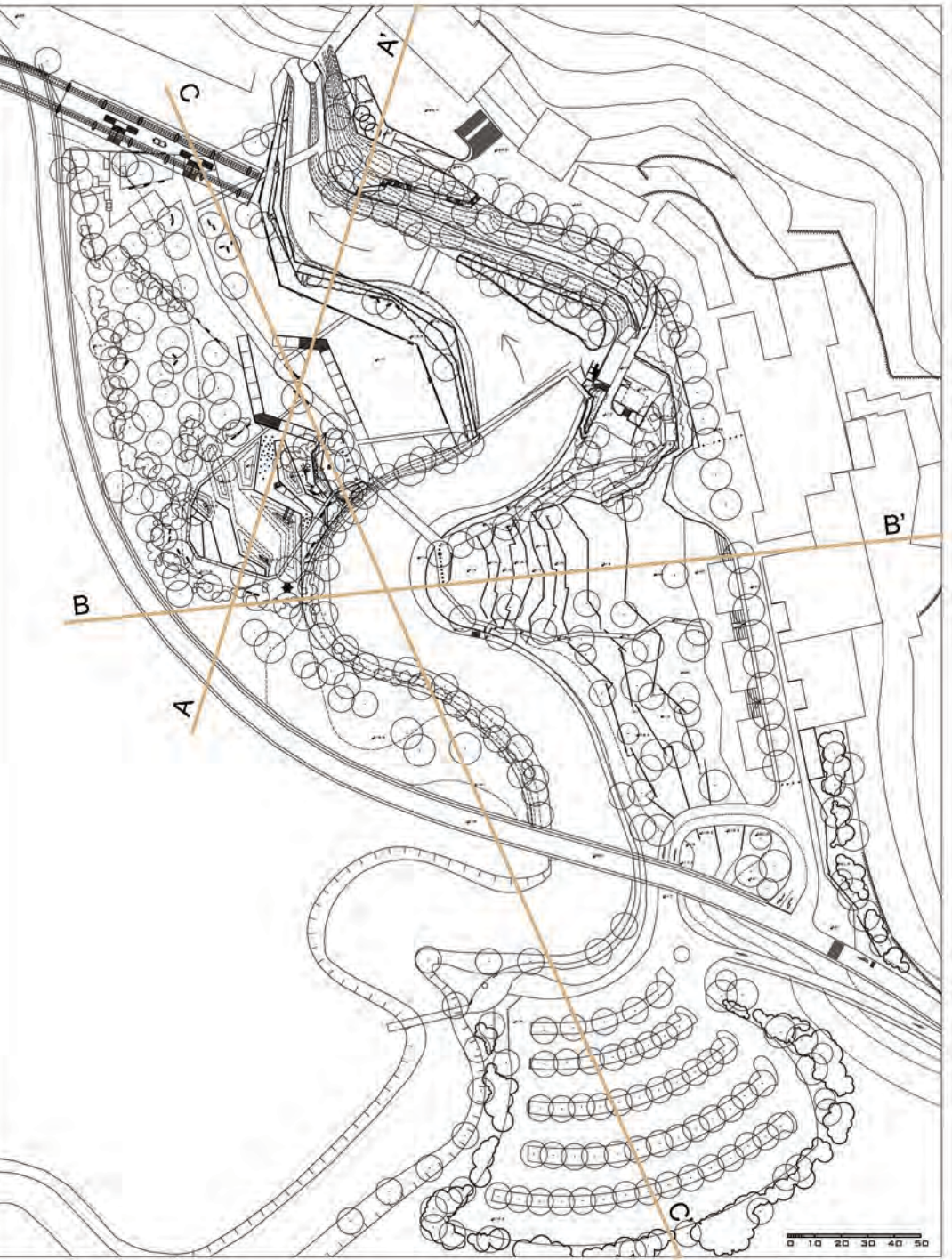
Kompleks je s potmi dobro povezan. Pomembne so tudi peš povezave, ki povezujejo kompleks jame z mestnim središčem in turistično vstopno točko preko območja reke Pivke. Pri načrtovanju se je v celoti upošteval relief, ki je spremenjen v najmanjši možni meri.

- 
- 1 POSTAJA OZKOTIRNE ŽELEZNICE
 - 2 SPREJEMNO - INFORMACIJSKI DEL
 - 3 RESTAVRACIJA Z LETNIM VRTOM
 - 4 SENČNI DEL (SEDALNE POVRŠINE POD DREVESI)
 - 5 TRATA
 - 6 TLAKOVANA POT
 - 7 LESEN PODEST
 - 8 OSREDNJI GOSTINSKO- TRGOVSKI ZBIRNI DEL, SANITARIJE / SREDIŠČE
 - 9 OTROŠKO IGRIŠČE
 - 10 ŠKARPE / AMFITEATER / UČILNICA NA PROSTEM
 - 11 SKANSEN PRI MODRIJANOVEM MLINU
 - 12 PROMENADA
 - 13 PLATO PRED JAMSKIM DVORCEM
 - 14 RAZGLEDNA PLOŠČAD
 - 15 VHOD V JAMO
 - 16 JAMSKI DVOREC
 - 17 VIVARIJ
 - 18 GOSTINSKO - TRGOVSKI OBJEKTI
 - 19 SPREJEMNI DEL, RESTAVRACIJA, KONGRESNE DVORANE
 - 20 HOTEL
 - 21 WELLNESS
 - 22 OBJEKT Z ZDRAVSTVENO FUNKCIJO
 - 23 SPREJEMNO - INFORMACIJSKI OBJEKT
 - 24 OBJEKT MEDNARODNIH ZDRUŽENJ
 - 25 MULTIVIZIJA
 - 26 MUZEJ, KNJIŽNICA
 - 27 GALERIJA NA PROSTEM
 - 28 VSTOP V PARK / INFO TOČKA ZA OBISKOVALDE Z AVTOMOBILOM
 - 29 PARKIRIŠČE

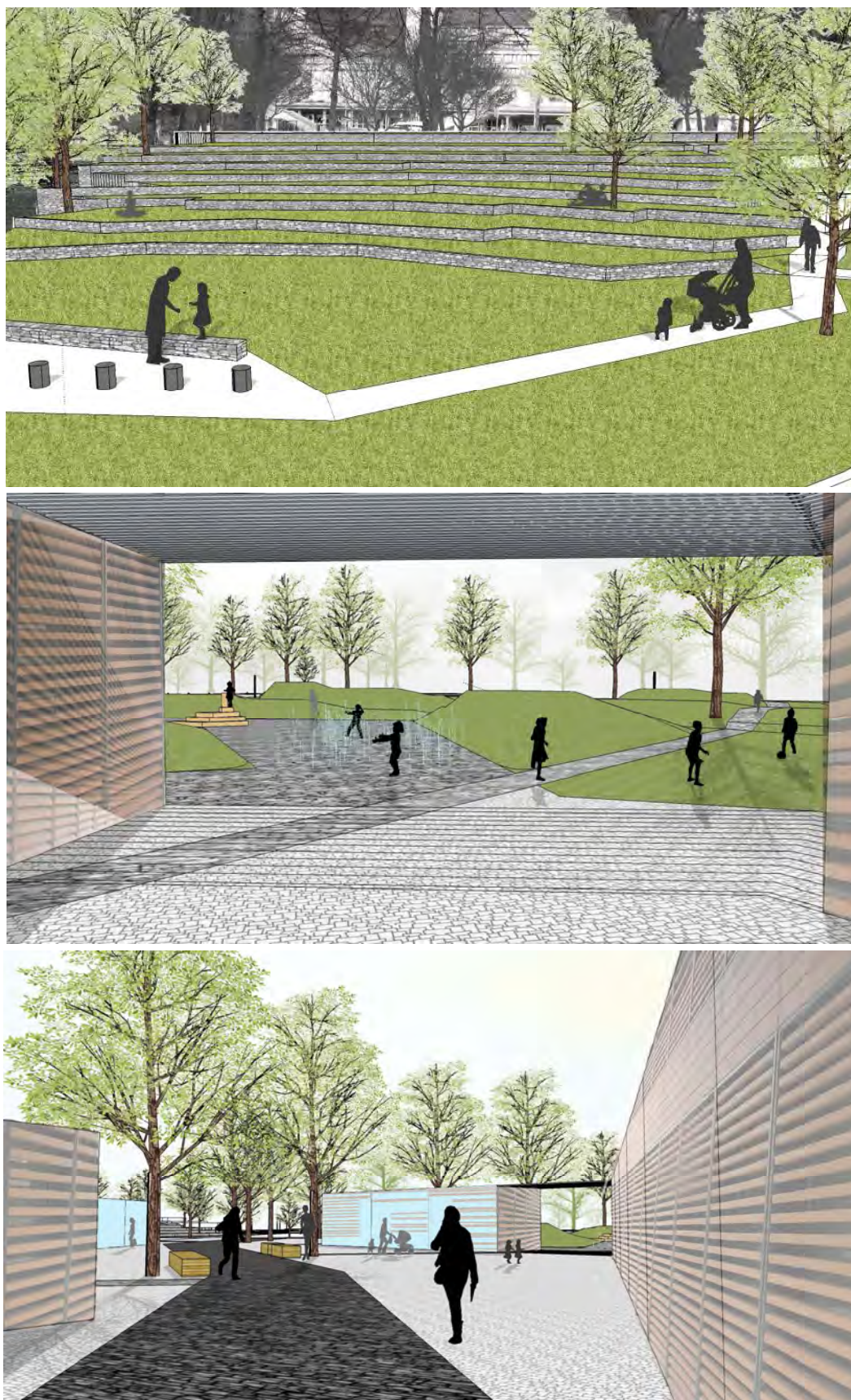
M= 1:1.000

SEVER

0 10 20 30 40 50



Slika 46: Prerezi predloga ureditve na območju pri Postojnski jami, M= 1:500



Slika 47: Prostorski prikazi predloga ureditve

7.3 RAZPRAVA O REALNIH MOŽNOSTIH IZGRADNJE

Turistična politika podpira inovacije v turizmu. Atraktivni prevoz, preureditev območja v trajnostni smeri in zagotavljanje integralne ponudbe na osnovi horizontalne povezanosti so zagotovo rešitve, ki jih zajemajo strateški dokumenti na področju razvoja turizma.

Kot realno možnost izgradnje vidim na prvem mestu prenovo kompleksa Postojnske jame ter posledično ureditev vstopno informacijske točke na vstopu v mesto. Trasa železnice, čeprav podpira idejo o javnem in predvsem trajnostnem prometu, ostaja dolgoročni plan. Poglavitni razlog je predvsem trenutna finančna kriza in s tem pogojeni prioritetni projekti. Turistična železnica, ki varuje naravno okolje, je v tem primeru nadstandard. Izgradnja železnice bi bila smiselna, če bi bila razvejana v širšem prostoru in bi fizično povezovala turistične atrakcije med seboj v večjem prostorskem obsegu notranjskega Krasa. Sem spadajo Predjamski grad, Cerknško jezero, Rakov Škocjan, pivška presihajoča jezera in druge. Železnica bi služila tudi kot javni potniški promet za domače prebivalstvo in bi se kot investicija dobro iztekla. Do takrat bi turističnemu prevozu lahko služilo tudi večje število turističnih avtobusov, ki bi s pogostimi vožnjami povezali vstopno informacijsko točko (garažno hišo) z omenjenimi atrakcijami ter predvsem središčem Postojne, Postojnsko jamo in Predjamskim gradom.

8 ZAKLJUČEK

Poleg osrednje teme diplomske naloge o turizmu in prometu naloga na teoretični in praktični ravni išče odnos med človekom in naravo (krasom) z obravnavanjem vsebin, ki se nanašajo na prostor, identiteto, varovanje narave, sanacijo ter seveda na promet in turizem. Naravne znamenitosti, kot je Postojnska jama, imajo svojo identiteto, ki združuje kvalitete vizualne enotnosti in individualnosti. To izražajo skozi krajinsko sliko in naredijo močan vtis na opazovalca. Vidno okolje kaže del osebne zgodovine, ki je v določenih obdobjih za seboj puščala slabe primere reševanja takratnih prostorskih vprašanj. S ciljem izboljšanja stanja je pri oblikovanju nove zasnove smiselno upoštevati strukturne, hidrološke in vegetacijske značilnosti prostora. Čim dlje turist potuje, bolj išče specifičnost turističnega okolja in ne tisto, kar lahko najde doma ali v bližini svojega doma. Ponuditi je treba najvrednejšo naravno in kulturno dediščino in vse značilnosti območja. Primarna turistična ponudba Postojne in okolice predstavlja osnovo za oblikovanje edinstvene in raznolike ponudbe. Številne naravne in kulturne znamenitosti so temelj izletniškega turizma. Turistične destinacije Postojne zagotovo ne gradi samo jama, temveč celotna okolica z naborom ostale ponudbe. Turistično območje je zato treba oblikovati samostojno in v skladu z naravnimi danostmi prostora, obstoječimi občinskimi plani, s čim boljše rešitvijo turističnega prometa, vizualno prepoznavnostjo in rešitvijo trenutne situacije pri Postojnski jami.

Pri razvoju turizma v Postojni so pomenile veliko prednost naravno-geografske lastnosti, ki so vplivale na lažjo dostopnost do Postojnske jame. Z razvojem prometa je lokacija ob ustreznih prometnih tokovih pridobivala na pomembnosti, saj sta turizem in promet neločljivo povezana. Povezanost se bere na več nivojih, pri čemer so trije pomembnejši: prihod in odhod iz turističnega območja, mobilnost znotraj območja ter v nekaterih primerih prevoz kot turistična atrakcija, zaradi katere se potovanje sploh začne. V vsakem primeru je promet oziroma prevoz sestavni del turističnega potovanja in lahko pozitivno ali negativno vpliva na celotno turistično doživetje. Nezadovoljstvo že zaradi enega doživetja lahko obiskovalca odvrne od ponovnega obiska turistične destinacije. Prevoz lahko izkoristimo tudi za povečanje atraktivnosti in si zamislimo posamezne načine prevoza kot turistično atrakcijo. Kriterijem javnega prevoza in obenem tudi turističnega prevoza kot atrakcije zadosti lahka železnica, ki ob manjših negativnih vplivih na okolje učinkovito izkorišča naravne potenciale in približa prostor obiskovalcem.

Turistični promet v Postojni predstavljajo večinoma turisti, ki obiskujejo Postojnsko jamo, kar doseže v turistični sezoni tudi več kot 10.000 ljudi na dan. Tako številčen promet v turistični sezoni pa povzroča številne nevšečnosti. Prepričana sem, da bi se kakovost življenja v mestu in dostopnost izboljšala, če bi vzpostavili parkirišče na vstopu v mestu ter obiskovalce peljali naprej po sistemu »parkiraj in se pelji«. Parkirišče bi bilo namenjeno

tudi dnevnim potnikom, ki bi morali prepričati, da je izbira javnega prometa boljša od osebne. Za dosego tega cilja mora nova ureditev nadomestiti parkirna mesta, ki so trenutno pri Postojnski jami, obenem pa ponuditi toliko dodatnih, da bodo na voljo tudi prebivalcem, dnevnim potnikom in drugim.

Umik večine parkirišč iz prostora pri vhodu v Postojnsko jamo ter iskanje novega predloga turističnega dostopa je povod za tretji sklop rešitve diplomske naloge, ki obsega sanacijo in preureditev območja ob Postojnski jami. Večino parkirišč se preuredi v različne površine za predstavitev kraških fenomenov, parkovne površine, površine s sekundarno turistično ponudbo, prostor za prireditve, muzej na prostem ter različne ureditve za rekreacijsko-sprostitutvene namene. Ureditev upošteva reliefne, hidrološke in strukturne značilnosti prostora, kot tudi značilnosti turističnega obiska Postojnske jame in trendov povpraševanja. Ureditev je prirejena za raznolik segment obiskovalcev, ki obsega različne skupine po starosti, izobrazbi, zanimanju in vrstah preživljanja prostega časa.

9 POVZETEK

Diplomska naloga se ukvarja z reševanjem problemov prostorske in prometne situacije turističnega obiska Postojnske jame. Kratek zgodovinski pregled nastanka in razvoja mesta Postojne pokaže, da so Postojno generirali ravno ugodna prometna lega, z njo povezan razvijajoči se promet in turistični pomen Postojnske jame, ki so v svojem razvoju vzajemno vplivali eden na drugega. Kljub razvoju in napredku sta se tako promet kot tudi turizem razvila do te mere, da z množičnostjo negativno vplivata na prostor in naravne danosti ob Postojnski jami, obremenjujeta mesto, slabšata bivalne pogoje in obenem vplivata negativno tudi na obiskovalce. Z diplomsko nalogo sem se zato dotaknila območja Postojnske jame, kjer zaradi naravnih in strukturnih značilnosti ni prostora za dosednji masovni tranzitni promet. Namen naloge je preurediti (sanirati) degradiran prostor ob jami, kar posredno zahteva novo povezavo in ureditev novega vstopno informacijskega prostora.

Pri iskanju rešitve se v prvem delu naloga sooči z zgodovino nastanka in razvoja mesta Postojne, ki nakaže, da sta bila promet in turizem poglavitna dejavnika razvoja. Ugodna prometna lega je vplivala na večjo obiskanost jame in obratno, jama je posredno generirala vse več prometa. V nadaljevanju naloge je zato velik poudarek ravno na analiziranju, iskanju problemov in posledično rešitev na področju prometa in turizma v Postojni zaradi Postojnske jame.

Ker sta promet in turizem specifični rabi prostora, se naloga v nadaljevanju ukvarja s prostorskimi analizami. Ugotoviti je bilo namreč treba, do katere meje in kje se lahko še razvijata in kje sta dosegla zgornjo mejo vplivanja na okolje in prostor. Analiza reliefnih značilnosti poda okvirne podatke o možnostih premagovanja višinskih razlik za potrebe trasiranja nove povezave do jame. Prav tako so vidne prostorske omejitve iz analize hidroloških značilnosti in naravne ohranjenosti. Analiza rabe prostora ter analiza vizualnih značilnosti prostora podata usmeritve za nadaljnji razvoj in natančnejše umestitve novih elementov v prostor. Rezultat je nabor smernic oziroma razlogov za ali proti umeščanju predvidenih rešitev v prostor.

V nadaljevanju je predstavljena in analizirana sedanja situacija prometa in z njim povezana problematika v Postojni. V Postojni število avtomobilov na splošno, predvsem pa v turistični sezoni, naglo narašča. Povečuje se gradnja cestne infrastrukture, kar ponekod izboljšuje dostopnost, vendar jo drugje slabša. Diplomska naloga se navezuje v celoti na problematiko degradiranih območij (obsežnih parkirišč) ob Postojnski jami ter dostopnosti do nje. Turistu pot do jame generira obliko mesta in je relevanten element identitete – ureditev prometa mora biti pot primerna tej pomembnosti. Iskanje ustrezne rešitve upošteva več pogojev - z novo rešitvijo želimo sanirati prostor ob jami, rešiti

problem onesnaženja zaradi prometa ter celostno povezati mesto in turistično območje. Novo povezavo je treba načrtovati tako, da se čim bolj približamo potencialnim uporabnikom, torej turistom, ki želijo obiskati Postojnsko jamo. Analiza pogledov, kakovostnih vedut in motečih elementov v prostoru pokaže, da je treba:

- poglede z odpiranjem na določene kakovosti v prostoru ali zapiranjem vedut usmerjati v zelenih smereh,
- v prostor vnesti nove dominante ali
- poiskati nove poti, ki bi turistično območje bolje predstavile.

Vzporedno s prometom je turizem tisti dejavnik, ki določa prostorski kontekst pri Postojnski jami. Naslednje poglavje se zato ukvarja z inventariziranjem, analiziranjem, definiranjem problemov in iskanjem rešitev na področju turizma, turistične ponudbe in turističnega povpraševanja. Postojnska jama je primer turistične atrakcije, kjer je zastopan masovni turizem in z njim povezane številne negativne posledice na okolje. V nadaljevanju so pregledani nekateri krovni strateški in izvedbeni dokumenti na področju turizma, ki nakazujejo morebitni potencial in nadaljnji razvoj jame. Nekoč so se poudarjali le pozitivni učinki turizma. Ob hitrem razvoju turizma pa so se pokazali tudi stranski učinki, ki jih je treba prepoznati in sanirati.

Sledi predstavitev nekaterih primerov turističnih destinacij, ki združujejo promet in turizem, torej imajo v ponudbi različne turistične prevoze. Primeri kažejo, da je promet sestavni del turističnega potovanja, ki pomembno vpliva na kakovost celotnega potovanja in doživetja. Čeprav je promet prisoten v turizmu na več ravneh, sta v sklopu diplomske naloge pomembna predvsem dva: promet oz. prevoz kot mobilnost znotraj turističnega območja ter prevoz kot turistična atrakcija. Izbrani primeri prikazujejo različne možnosti ureditve, kjer je turistični prevoz uporabljen kot sredstvo za povečanje atraktivnosti doživetja na turističnem območju, medtem ko se potnikom nudi prevoz med atrakcijami znotraj destinacije. Principu teh ureditev sledi tudi ureditev dostopa do Postojnske jame.

Zaključni del obsega predloge rešitve predstavljene v treh sklopih:

- predlog nove železniške povezave,
- predlog nove turistično-informacijske točke na vstopu v mesto ter
- ukinitvev parkirišč in sanacijo degradiranega območja ob Postojnski jami.

Rešitve so na novo organizirane dejavnosti, ki se morajo vpeti v okolje in dajati vtis celote. Glede na ugotovljene značilnosti prostorskih analiz in teoretičnega dela, so rešitve v skladu z naravo in značilnostmi kraja, upoštevajoč lastnosti množičnega turizma in upoštevajoč možnosti nadaljnjega razvoja turizma v Postojni. Ureditev pri Postojnski jami in ureditev turističnega prometa do jame se izboljša s prostorskimi posegi, ki upoštevajo prostorske kvalitete pri sočasnem varovanju okolja. Predlog železniške povezave je glede na predhodne analize lahka železnica po principu obvoznice, ki poteka izmenično na

stebrih ali nasipu. Pri poteku trase v prostoru so upoštevani smer trase, relief, obstoječa vegetacija, možnosti odpiranja pogledov, ki predstavljajo sekvence nove poti ter tehnični normativi lahke železnice. Predlog nove vstopno-informacijske točke je urejen na način, da sta dostop do garažne hiše in nadaljnji potek poti jasno določena. Točka se nahaja v bližini izvoza iz avtoceste in vstopa v mesto, kjer je predvidena garažna hiša, zunanje parkirne površine za avtobuse, postaja lahke železnice, sprejemno turistično-informacijski spremljevalni program in gostinska ponudba. Predlog ureditve ob jami je urejen tako, da zasnova in posamezne ureditve stopnjujejo zgodbo naravnega fenomena od postaje lahke železnice do vhoda v jamo. Območje ima velik potencial za zasnovo kvalitetnih ambientov vezanih na zeleni sistem. S programsko in oblikovno ureditvijo se podkrepi reprezentančno in socialno funkcijo prostora. Kakovosten obisk območja Postojnske jame se želi doseči z rešitvijo, ki bi v Postojno in Postojnsko jamo privabljala tako sezonske kot izvensezonske obiskovalce.

10 VIRI

10.1 CITIRANI VIRI

50 po površini največjih naselij. Statistični urad RS.

http://www.stat.si/KrajevnaImena/pregledi_naselja_najvecja.asp (7.1.2010)

50 po številu prebivalcev največjih naselij. Statistični urad RS.

http://www.stat.si/KrajevnaImena/pregledi_naselja_najvecja_prebivalci.asp (7.1.2010)

Analiza stanja in teženj občine Postojna. Končno poročilo. 2006. Domžale, Locus, prostorske informacijske rešitve: 219 str.

Atlas okolja. Ljubljana, Agencija RS za okolje

http://gis.arso.gov.si/atlasokolja/profile.aspx?id=Atlas_Okolja_AXL@Arso (2010)

Berčon M. 2009. OPPN Postojnska jama tik pred sprejetjem. Proteus anguinus, 5, 2 :16 str.

http://www.turizem-kras.si/_docs/proteus_junij2009.pdf (februar 2010)

Bonča J. 1990. Okolje in zaznava okolja med gibanjem. Magistrsko delo. Ljubljana, Fakulteta za arhitekturo: 114 str.

By Public transportation. Grand Canyon.

<http://www.nps.gov/grca/planyourvisit/publictransportation.htm> (14. 4. 2010)

Celovita prometna študija za območje mesta Postojna. Posebne strokovne podlage, končno poročilo. 2006. Izdelal City Studio, prostorsko načrtovanje, d. o. o., Ljubljana.

Cikajlo L. 2006. Analiza prometnega koridorja in projektiranje trase primestne (lahke) železnice na odseku Ljubljana Vič - Vrhnika. Diplomsko naloga. Ljubljana, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo: 68 str.

Cipra. Considering an innovative approach to the development of tourism in order to achieve eco-friendly mobility.

<http://www.cipra.org/en/alpmedia/good-practice/451> (februar 2010)

Cipra. Od Klausua, vaškega avtomobila, do ponovnega odkritja železnice Merano-Mals Oblike trajnostne mobilnosti spodbujajo turizem v odročnih območjih. Cipra, 2007.

<http://www.cipra.org/sl/alpmedia/novosti/2549/> (junij 2008)

Horaček K. Prostorska in prometna ureditev turističnega dostopa do Postojnske jame.

Dipl. delo. Ljubljana, Univ. v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Odd. za krajinsko arhitekturo, 2010

Čuk A. 2003. Development of the underground railway system on the example of Postojnska jama. V: Acta carsologica, 32, 1. Ljubljana: 225–242.

<http://carsologica.zrc-sazu.si/downloads/321/cuk.pdf> (december 2009)

Čuk A. 2006. Postojna na prelomu stoletij. Postojna, sloveča Postojnska jama in njena okolica na starih razglednicah. Občina Postojna: 343 str.

Čuk E. 2001. Oblikovanje turističnega proizvoda kraških jam. Diplomski naloga. Portorož, Turistica – Visoka šola za turizem: 105 str.

Daab R. 2006. Traffic design. Köln, Daab gmbh: 398 str.

Derbyshire dales Narrow Gauge railway.

<http://www.peakrail.co.uk/ddngr.html> (9. 3. 2010)

Dinozaver v Postojnski jami, KD Življenje, Zavarovalnica, d. d., 1. 12. 2009.

<http://www.kd-zivljenje.si/dinozaver/> (30. 3. 2010)

Dopolnjen osnutek občinskega podrobnega prostorskega načrta postojnska jama. 2009. Javna razgrnitev, obrazložitev in utemeljitev. Arco, d. o. o., Nova Gorica: 14 str.

<http://www.postojna.si/dokument.aspx?id=4586> (januar 2010)

Environmental Initiatives. Grand Canyon Railway proudly recycles. Grand Canyon Railway. Grand Canyon Train - Rates.

<http://www.thetrain.com/grand-canyon-train-5677.html> (14. 4. 2010)

Furlan M. 2002. Varstvo okolja kot pogoj turističnega razvoja. Portorož, Turistica – Visoka šola za turizem: 91 str.

Goodwin, P. 1996. Road traffic growth and the dynamics of sustainable transport policies. V: Transport and the environment, The Lineare Lectures 1994-1995, Oxford university press: 7–21.

Habe F. 1975. Postojnska jama – barometer jugoslovanskega turizma. V: Ljudje in kraji ob Pivki. Fatur S., Gospodarič R. (ur.). Postojna, Kulturna skupnost: 313–321.

Hope Valley Line Folk Train.

<http://www.hvhptp.org.uk/folktran.htm> (14. 4. 2010)

Horvat S. 1975. Iz zgodovine srednjega veka, V: Ljudje in kraji ob Pivki. Fatur S., Gospodarič R. (ur.). Postojna, Kulturna skupnost: 72–78.

Horaček K. Prostorska in prometna ureditev turističnega dostopa do Postojnske jame.

Dipl. delo. Ljubljana, Univ. v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Odd. za krajinsko arhitekturo, 2010

HPP, Hentrich-Petschnigg & Partner. 2002. Car park ZOO, Leipzig.

http://www.hpp.com/de/profil/awards/parkhaus_am_zoo_awards.html (12. 11. 2009)

Hribar R. 2007. Strategija razvoja turistične destinacije Kras, Diplomsko delo. Ljubljana, Ekonomska fakulteta: 65 str.

Hrovatin N. 2006. Vplivi turizma in turistični tokovi v Postojnski jami. Diplomaska naloga. Koper, Fakulteta za humanistične študije: 69 str.

Jenko B. 2009. »Sponzorstvo? Ne, partnerstvo!« – primer KD Življenje. 2. konferenca o uspešnih sponzorskih strategijah.

http://www.planetgv.si/upload/files/sponzorska/Bostjan-Jenko-Uspesne_sponzorske_strategije_KD-zivljenje.pdf (30. 3. 2010)

Jeršič M. 1989. Turizem kot možnost in nevarnost za ohranitev naravne in kulturne krajine. V: Slovenija 88, Okolje in razvoj, Zbornik. Lah A. (ur.). Ljubljana, SAZU: 338–341.

»Kartografsko in slikovno gradivo.« Ljubljana, Geodetska uprava RS.
Izpis iz baze podatkov (maj, 2008)

Klasinc S. 1996. Vpliv turizma na razvoj Postojne, diplomaska naloga. Ljubljana, Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo: 127 str.

Kleinwallsertall. Javni trajnostni potniški promet.

<http://www.kleinwalsertal.com/index.php?id=99&L=1> (16. 6. 2008)

Kolenc D. 2002. Kraji, kjer je prepil doma. Postojna, Zavod za turizem: 104 str.

Kos J., Umek E. 1985. Postojna, podoba od trga do mesta. V: Ljudje in kraji ob Pivki. Gospodarič R., Fatur S. (ur.). Postojna, Kulturna skupnost: 99–111.

Koštič A. 2008. Analiza turizma občine Postojna in možnosti njenega razvoja. Diplomaska naloga. Portorož, Turistica – Visoka šola za turizem: 68 str.

Kranjc A. 2007. Postojnska jama: vodnik. Postojna, Postojnska jama, Turizem: 94 str.

Lipar P., 2009. Garažna hiša in ureditev ob njej.

Peter.lipar@uni-fgg.si (ustni vir, 30. 10. 2009)

Horaček K. Prostorska in prometna ureditev turističnega dostopa do Postojnske jame.

Dipl. delo. Ljubljana, Univ. v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Odd. za krajinsko arhitekturo, 2010

Lokar B., Plevnik A. Če nenehno srečuješ druge ljudi, se znebiš strahu pred njimi, intervju Jan Gehl, urbanist. Dnevnikov objektiv, Ljubljana.

http://www.dnevnik.si/tiskane_izdaje/dnevnik/321669 (25. 5. 2008)

Lynch K. 1974. The image of the city. London, Cambridge: 193 str.

Melik A. 1963. Slovenija – geografski opis. Ljubljana, Slovenska matica: 617 str.

Mrnjavac E. 2002: Prevozni sistem v turističnih tokovih: Slovenija in Hrvaška – podobnosti in razlike. V: Naše gospodarstvo, 48, 5–6: 605–615.

Naravovarstvene smernice za strategijo prostorskega razvoja in prostorski red občine Postojna. 2006. Cernatič Gregorč A. (nosilka naloge). Nova Gorica, Zavod RS za varstvo narave.

Neufert E. in P. 2000. Architect's data. Third edition. Baiche B., Walliman N. (ur.). Blackwell science: 636 str.

Obiskanost izbranih turističnih znamenitosti, muzejev in galerij, kopališč, igralnic in igralnih salonov ter število dni njihovega poslovanja, Slovenija, 2008. Statistični urad RS.

<http://www.stat.si/doc/statinf/21-si-080-0802.pdf> (1. četrletje) (december, 2009)

<http://www.stat.si/doc/statinf/21-si-080-0803.pdf> (2. četrletje) (december, 2009)

<http://www.stat.si/doc/statinf/21-SI-080-0804.pdf> (3. četrletje) (december, 2009)

<http://www.stat.si/doc/statinf/21-si-080-0901.pdf> (4. četrletje) (december, 2009)

Ocena poplavne ogroženosti v Notranjski regiji. 2007: 6 str.

<http://www.sos112.si/db/priloga/izpostava/p6007.pdf> (21. 2. 2010)

Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu Postojnska jama (OPPN PJ), Ur. l. RS št. 61-2948/2009.

<http://www.uradni-list.si/1/content?id=93484> (21. 1. 2010)

Parkhaus Zoo (2002 - 2004) Hentrich Petschnigg Partner (HPP), Leipzig. 2008.

http://www.leipzig.de/imperia/md/content/61_stadtplanungsamt/buergerbeteiligung/zoo.pdf (12. 11. 2009)

Parking behind bamboo. 2008. V: Euro Parking, 5: 8-12.

http://www.kleffmann-verlag.de/downloads/artikel/artikel_uid_1436.pdf (19. 5. 2010)

Paternost S. 2009. Posamezni sklopi statističnih podatkov podjetja turizem Kras. sabina.paternost@turizem-kras.si (osebni vir, 2. 11. 2009)

Horaček K. Prostorska in prometna ureditev turističnega dostopa do Postojnske jame.

Dipl. delo. Ljubljana, Univ. v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Odd. za krajinsko arhitekturo, 2010

Paternost S. 2002. Prenova turistične ponudbe v podjetju Postojnska jama, turizem. Diplomatska naloga. Maribor, Ekonomsko-poslovna fakulteta: 94 str.

Peak Connections A. Peak District and Derbyshire.

<http://www.visitpeakdistrict.com/information/peak-connections.aspx> (14. 4. 2010)

Peak Connections B. Explore the Peak by bus or train. Peak District National park Authority.

<http://www.peakdistrict.gov.uk/index/visiting/publictransport/peakconnections.htm> (9. 3. 2010)

Peak District, National Park Authority. Travelling by Bus and Train in the Peak District.

<http://www.peakdistrict.gov.uk/index/visiting/publictransport.htm> (9. 3. 2010)

Perenič, B. 2002. Strateški management naravne atrakcije – Postojnske jame. Diplomatska naloga. Portorož, Turistica – Visoka šola za turizem: 76 str.

Petrović N. 2000. Ekonomski pomen turizma v občini Postojna. Diplomatska naloga. Portorož, Turistica – visoka šola za turizem: 74 str.

Planina J. 1997. Ekonomika turizma. Ljubljana: Ekonomska fakulteta: 298 str.

Plevnik A. Prometna geografija. Študijsko gradivo, 2004: 82 str.

http://www.google.si/url?sa=t&source=web&ct=res&cd=8&ved=0CCUQFjAH&url=http://www.fg.uni-mb.si/promet/Gradiva/Promgeografija/Prometna%2520geografija%2520skripta.doc&rct=j&q=servis+Ford+kraljevina+Jugoslavija&ei=ncs3S-iSG8j__AbFylmBCQ&usq=AFQjCNHesHRYNi3qELcPFb2aw0oVsNotmQ (16. 6. 2009)

Po številu prebivalcev največja naselja v statističnih regijah. Statistični urad RS.

http://www.stat.si/krajevnaimena/pregledi_naselja_regije_najvecja_prebivalci.asp (12.6.2010)

Podpisana pogodba o 20 letni podelitvi koncesije. 2008. Postojna, Turizem-Kras, destinacijski management.

<http://www.turizem-kras.si/?lang=si&cat=49&more=994> (14.6.2010)

Pogačnik A., Prelovšek A. 1987. Vizualno ambientalna valorizacija prostora. Ljubljana, Fakulteta za arhitekturo, gradbeništvo in geodezijo: 61 str.

Pogačnik A. 1996. Varstvo in usmerjanje oblikovne podobe slovenskih mest. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor RS, Urad RS za prostorsko planiranje: 207 str.

Postojnska jama – ureditev turističnega kompleksa. Občina Postojna.

<http://www.postojna.si/podrocje.aspx?id=2642> (5. 3. 2010)

Horaček K. Prostorska in prometna ureditev turističnega dostopa do Postojnske jame.

Dipl. delo. Ljubljana, Univ. v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Odd. za krajinsko arhitekturo, 2010

Potter S. 2003. Transport energy and emission: urban public transport. V: Handbook of transport and the environment: 247–261.

Prebežac D. Prijevoz kao turistička atrakcija. (Izročki, 21. 11. 2006)

<http://web.efzg.hr/dok/TUR/web6->

[PRIJEVOZ%20KAO%20TURISTIČKA%20ATRAKCIJA+Upravljanje.pdf](http://web.efzg.hr/dok/TUR/web6-PRIJEVOZ%20KAO%20TURISTIČKA%20ATRAKCIJA+Upravljanje.pdf) (13. 6. 2008)

Prikaz lege prostorske ureditve v širšem območju. OPPN PJ - Občinski podrobni prostorski načrt Postojnska jama. Izdelovalec Arco, Nova Gorica, d.o.o., projektiranje, oblikovanje, inženiring.

Izpis iz baze podatkov Občine Postojna, Oddelek za okolje, prostor in urbanistično oblikovanje (januar, 2009)

Public transport. Nort York Moors National Park.

<http://www.northyorkmoors.org.uk/content.php?nID=243> (14. 4. 2010)

Reid B. 1996. Railways and sustainable development. V: Transport and the environment, The lineare lectures 1994–1995. Oxford university press: 82–98.

RRP - Regionalni razvojni program Notranjsko-Kraške regije 2007–2013. Strateški in programski del. 2006. Regionalna razvojna agencija Notranjsko Kraške regije, d.o.o.: 13, 14, 71.

<http://www.rra-nkr.si/rrp.php> (maj 2008)

Rudež T. 2008. Oblikovanje turističnega proizvoda »Kras« na osnovi analize turistične ponudbe. Diplomaska naloga. Portorož, Turistica – Visoka šola za turizem: 4.

Skrtr, P. 2007. Škodljivi vpliva masovnega turizma, Nesonaravni razvoj turistične regije na primeru Tenerife. Diplomaska naloga. Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo: 49 str.

http://geo.ff.uni-lj.si/pisnadela/pdfs/dipl_200707_primoz_skrtr.pdf (14. 3. 2010)

Smučarski center Kalič. Tik tak turizem.

http://turizem.tiktak.si/Slovenija/HTC_Kalic (25. 1. 2010)

Spet doma! Človeška ribica v Postojnski jami. KD Življenje, Zavarovalnica, d. d.

<http://www.kd-zivljenje.si/ribica/> (30. 3. 2010)

Stalni sedež mednarodne speleološke zveze v Postojni. Revija Kras, 2002.

http://www.revijakras.si/54_55B.html (7. 2. 2010)

Horaček K. Prostorska in prometna ureditev turističnega dostopa do Postojnske jame.

Dipl. delo. Ljubljana, Univ. v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Odd. za krajinsko arhitekturo, 2010

Strokovne podlage za zasnovo sistema zelenih in drugih odprtih površin na območju urbanistične zasnove Postojne. 2006. Domžale, ICRO – Inštitut za celostni razvoj in okolje. Vahtar M. (odg. vodja).

Šajn S. 1985. Turistično hotelska organizacija Postojnska Jama. V: Ljudje in kraji ob pivki. Gospodarič R., Fatur S. (ur.). Postojna, Kulturna skupnost: 262–267.

Šerko A., Michler I. 1952. Postojnska jama in druge zanimivosti krasa. Michler I. (ur.). Postojna, Turistično podjetje Kraške jame Slovenije: 166 str.

Švegl U. 2007. Oblikovanje turistične infrastrukture v parku Rakov Škocjan. Diplomaska naloga. Ljubljana, Biotehniška fakulteta, Odd. Za krajinsko arhitekturo: 92 str.

Tourism confronting the Economic Downturn. UNWTO.

http://www.unwto.org/media/news/en/press_det.php?id=3781&idioma=E (6. 3. 2009)

Turistična potovanja. Statistični urad Republike Slovenije.

http://www.stat.si/vodic_oglej.asp?ID=327&PodrocjeID=21 (6. 2. 2010)

Urbanistični načrt Postojna. Strokovna podlaga. 2008. Naročila Občina Postojna, izdelal ZUP, d. o. o., Kranj. Številka projekta 07/06 - MA.

Uredba o zvrsteh naravnih vrednot . Ur. l. RS, št. 52-2531/2002.

<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200252&stevilka=2531> (22.2.2010)

Vizija razvoja turistične destinacije Postojna, delovno gradivo. 2004. Občina Postojna, Postojnska jama, turizem d.d., Notranjsko-kraški regionalni zavod za turizem Postojna (predlagatelj): 42 str.

<http://www.postojna.si/dokument.aspx?id=1272> (januar 2010)

Walking by bus. Nort York Moors National Park.

<http://www.northyorkmoors.org.uk/content.php?nID=95> (9. 3. 2010)

Zaščita in turizem. Nacionalni park Plitvička jezera.

[http://www.np-plitvicka-](http://www.np-plitvicka-jezera.hr/hrv/index.php?option=com_content&task=view&id=20&Itemid=34)

[jezera.hr/hrv/index.php?option=com_content&task=view&id=20&Itemid=34](http://www.np-plitvicka-jezera.hr/hrv/index.php?option=com_content&task=view&id=20&Itemid=34) (januar 2010)

Zaključen projekt management TD Postojna. Turizem Kras. 2007.

<http://www.turizem-kras.si/?lang=si&cat=49&more=813> (7. 1. 2010)

Zavadlav S. 2006. Promet ne bo izginil. Primorske novice, 60, 3: str. 9.

Zavadlav S. 2007. Privlačnejše mestno jedro. Primorske novice, 61, 173: str. 10.

Horaček K. Prostorska in prometna ureditev turističnega dostopa do Postojnske jame.

Dipl. delo. Ljubljana, Univ. v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Odd. za krajinsko arhitekturo, 2010

Zeleni Kras.

<http://www.zelenikras.si/zemljevid.html> (26. 1. 2010)

Zgodovina Postojnska jama. Turizem Kras, Postojna.

<http://www.turizem-kras.si/?cat=165&lang=si> (na dan 15. 4. 2008)

10.2 DRUGI VIRI

Bartol T., Bradač J., Hočevar I., Koler-Povh T., Siard N., Stopar K. Navodila za oblikovanje pisnih diplomskih in podiplomskih izdelkov na Biotehniški fakulteti Univerze v Ljubljani. Ljubljana, biotehniška fakulteta, 2000: 23 str.

Oberski L. 2002. Sanacija in obogatitev krajinske zgradbe zaledja zdraviliških mest - na primeru Rimskih toplic. Diplomsko naloga. Ljubljana, Biotehniška fakulteta, Odd. Za krajinsko arhitekturo: 97 str.

Razvojni načrt in usmeritve Slovenskega turizma 2007–2011.

http://www.mg.gov.si/fileadmin/mg.gov.si/pageuploads/turizem/Microsoft_Word_-_RNUST_2007-2011-popravki_10.7.2006-za_na_splet-1.pdf (december 2009)

Razvojni načrt in usmeritve Slovenskega turizma 2007–2011. Povzetek.

http://www.mg.gov.si/fileadmin/mg.gov.si/pageuploads/turizem/Povzetek_RNUST.pdf (december 2009)

Roš M. 2005. Pišem! : priročnik za pisanje strokovnih in znanstvenih del. Ljubljana, GV založba: 116 str.

Turistična politika leto 2010 z usmeritvami za leto 2011. Ministrstvo za gospodarstvo RS.

[http://209.85.135.132/search?q=cache:qCyjMETsvWcJ:www.zdruzenjeobcin.si/e_files/datoteke/17/Turisticna%2520politika%252010-11_medresorsko%2520\(2\)%252015.1.2010.doc+turistična+politika+2010&cd=3&hl=sl&ct=clnk&gl=si](http://209.85.135.132/search?q=cache:qCyjMETsvWcJ:www.zdruzenjeobcin.si/e_files/datoteke/17/Turisticna%2520politika%252010-11_medresorsko%2520(2)%252015.1.2010.doc+turistična+politika+2010&cd=3&hl=sl&ct=clnk&gl=si) (9. 2. 2010)

Turizem v Postojni. Občina Postojna.

<http://www.postojna.si/podrocje.aspx?id=1709> (14. 1. 2010)

Umberto E. 2003. Kako napišemo diplomsko nalogo. Ljubljana, Vale-Novak: 266 str.

Zakon o spodbujanju razvoja turizma. Ur. l. RS št. 2-73/04.

<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=20042&stevilka=73> (11. 5. 2008)

Zavadlav S. 2000. Titov trg bi zaprli za promet. Primorske novice, 54, 91: str. 9.

Zgonc, B. 1996. Železnice I. Projektiranje, gradnja in vzdrževanje prog, univerzitetni učbenik. Ljubljana, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo: 137, 147–149.

ZAHVALA

Na koncu se iskreno zahvaljujem:

staršem in Dariu, za podporo v vseh letih študija ter spodbujanje in potrpežljivost, ko sem to najbolj potrebovala,

mentorju prof. dr. Davorinu Gazvodi za strokovno vodenje skozi vso diplomu, spretno usmerjanje na pravo pot, ko sem zašla ter nasvete in pomoč pri odpravljanju napak, na katerih sem se veliko naučila,

recenzentki doc. dr. Tanji Capuder Vidmar za hiter pregled naloge in strokovno svetovanje,

Evi za konstruktivne predloge, popravke, lektoriranje in spodbudne besede,

Janezu za ljubezen in razumevanje, vso podporo in optimistično spodbujanje, za diskutiranje in pomoč pri lektoriranju besedila,

Teji za neskončno pomoč v vsakem trenutku in spodbujanje, ko se je zdelo, da ne gre več naprej,

Ani, ki je z marsikaterim pogovorom pomagala proti cilju,

Anji, Jani, Marti, Tjaši in Barbari za prijetna druženja in vlivanje moči na poti k novim zmagam,

Aniti, za podporo in pomoč pri pridobivanju strokovnega gradiva,

Gandalfu in Špeli za pomoč pri prevodu.

PRILOGA A

Legenda za Zasnovo namenske rabe površine, Urbanistični načrt Postojne (2008)

STROKOVNE PODLAGE URBANISTIČNA ZASNOVA POSTOJNA ZASNOVA NAMENSKE RABE POVRŠIN

LEGENDA:

	OBMOČJE URBANISTIČNE ZASNOVE
	OBMOČJE FUNKCIONALNE ENOTE
PO 01	OZNAKA FUNKCIONALNE ENOTE
P	PREVLADUJOČA NAMENSKA RABA

ZASNOVA NAMENSKE RABE POVRŠIN

Poselitvena območja

	OBMOČJA STANOVANJ
	OBMOČJA PROIZVODNIH DEJAVNOSTI
	MEŠANA OBMOČJA
	POSEBNA OBMOČJA
	OBMOČJA DRUŽBENE INFRASTRUKTURE
	OBMOČJA ZELENIH POVRŠIN
	OBMOČJA GOSPODARSKE INFRASTRUKTURE
	ZELENE POVRŠINE (OBMOČJA DVOJNE RABE)

Območja krajine

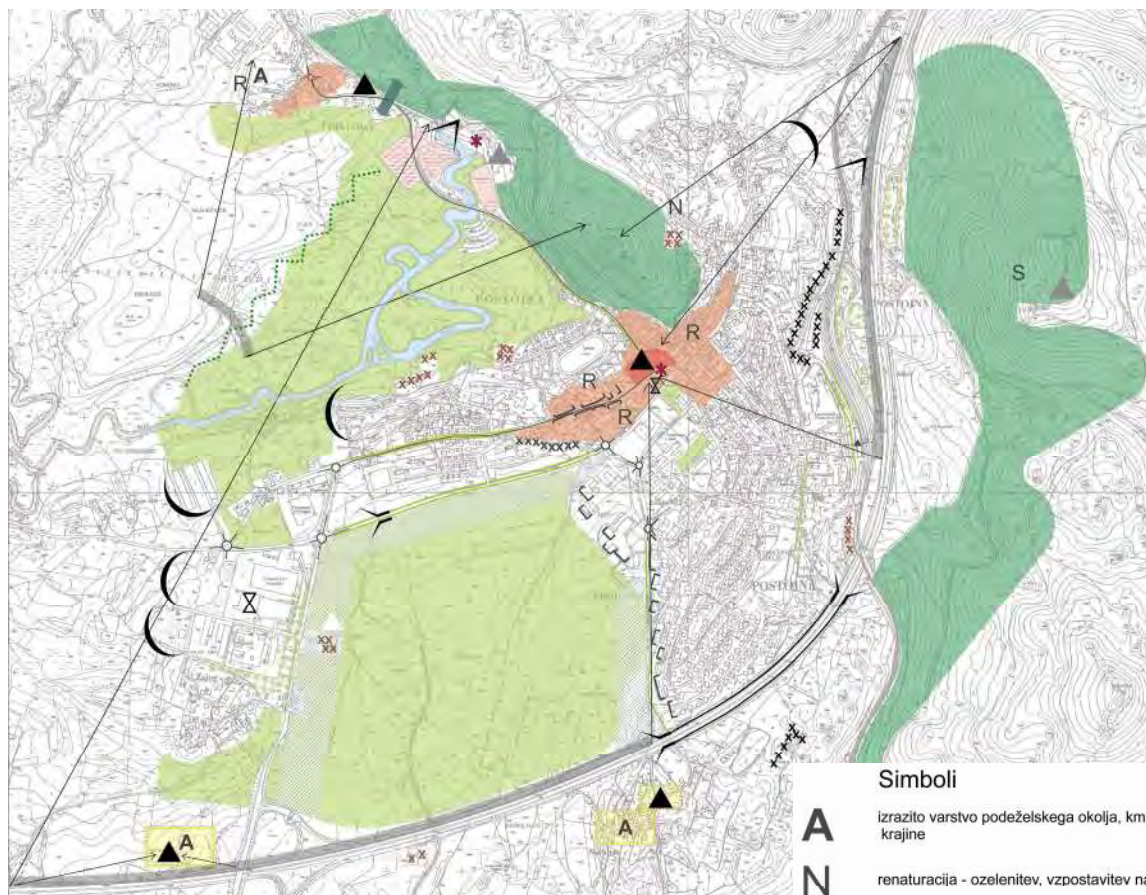
	OBMOČJA NAJBOLJŠIH KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ
	OBMOČJA DRUGIH KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ
	OBMOČJA GOZDOV
	OBMOČJA VODNIH POVRŠIN
	OBMOČJA ZA POTREBE OBRAMBE

PRETEŽNA NAMENSKA RABA POTENCIALNIH RAZVOJNIH OBMOČIJ

	OBMOČJA STANOVANJ
	OBMOČJA PROIZVODNIH DEJAVNOSTI
	MEŠANA OBMOČJA
	POSEBNA OBMOČJA
	OBMOČJA DRUŽBENE INFRASTRUKTURE
	OBMOČJA ZELENIH POVRŠIN
	OBMOČJA PROMETNE INFRASTRUKTURE

PRILOGA B

Oblikovna analiza Postojne



Točke	
	oblikovno zaželen nov vidni poudarek
	oblikovno pomemben vidni poudarek (varstvo - tudi pogledov nanj)
	oblikovno izjemno pomemben vidni poudarek (varstvo - tudi pogledov nanj)
	oblikovno izjemno moteč vidni poudarek (odstranitev, zakrivanje, olepšave)
	oblikovno moteč vidni poudarek (odstranitev, zakrivanje, olepšave)
	oblikovno pomembno obstoječe vidno vozlišče (varstvo, dopolnitve, izboljšave)
	percepcijsko pomembno vozlišče (funkcij)
	izrazita prepoved nadaljnje gradnje (širitve naselja)
	pomembna veduta z opredeljenim opazovališčem in zornim kotom
	oblikovno pomemben vstop v aglomeracijo (varstvo, poudarjanje)
	oblikovno pomemben obstoječi objekt (varstvo, poudarjanje pogledov nanj)

Linije	
	oblikovno pomembno zelenje, zaščitni pas drevoja itd.
	oblikovno pomembno linearno zelenje, drevored, oblikovan zeleni pas
	močno izražen vegetacijski rob
	oblikovno varen grajeni rob (varstvo, izboljšave)
	varovan pogled (razgledišče, smer in cilj pogleda)
	območje neprekinjene varovane vedute
	oblikovno pomembna vidna pot, sekvenca pogledov (varstvo, izboljšave)
	oblikovno pomembno zožanje na poti, krajinski prehod
	povezava zelenih površin (prepoved gradnje, ozelenitve)
	varstvo izrazito osne zasnove
	vidno močno degradiran rob, potrebni izboljšave (rušenje, graditev, ozelenitev...)

Simboli

A	izrazito varstvo podeželskega okolja, kmečke kulturne krajine
N	renaturacija - ozelenitev, vzpostavitev naravnega stanja
S	izrazito varstvo višinske silhete
R	prenova - oblikovna olepšava

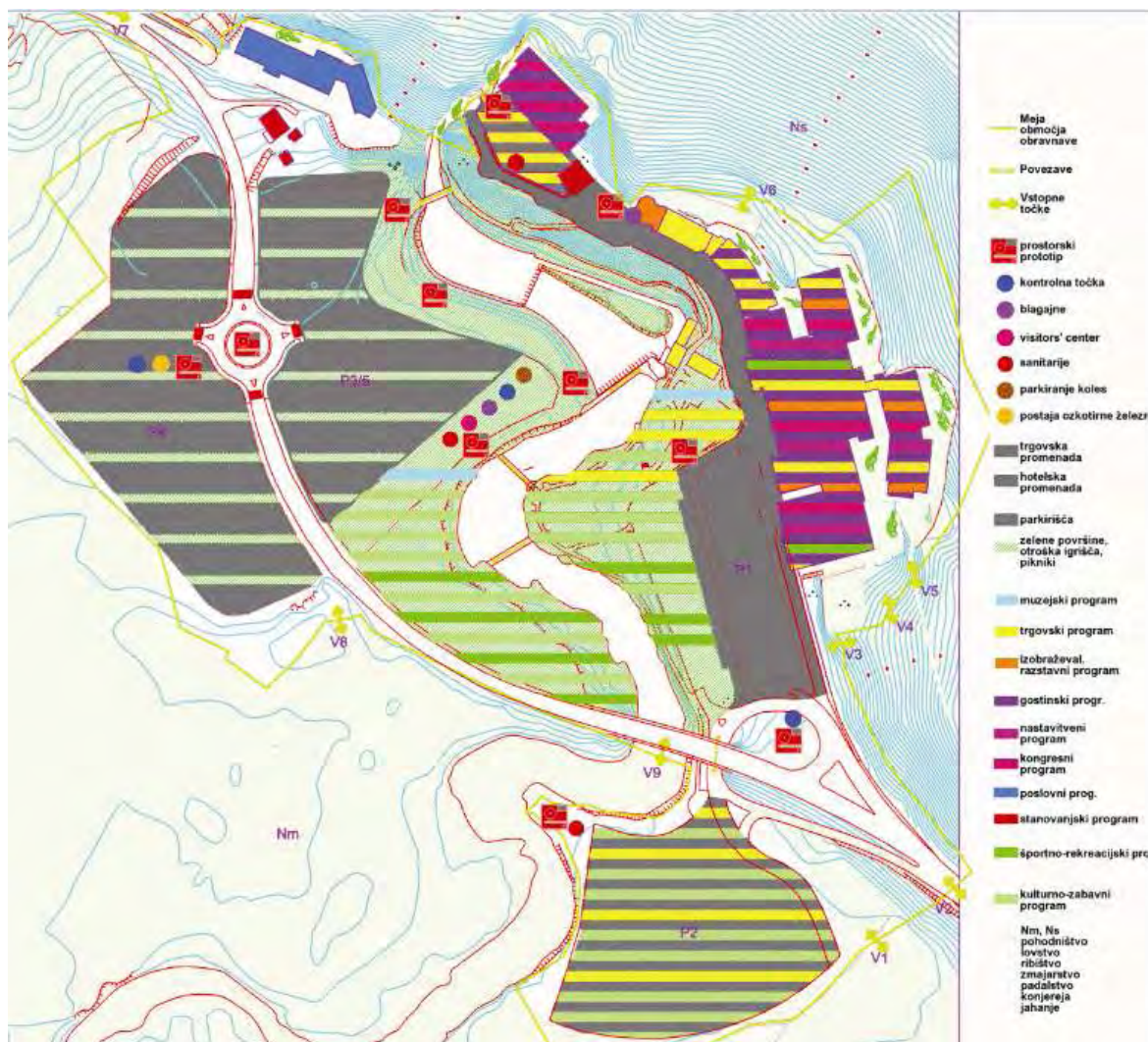
Površine

	varstvo gabaritov, stavbnih črt, ulične mreže in arhitekturnih značilnosti
	varstvo oblikovno pomembnega gozda
	varstvo oblikovno pomembnih zelenih površin: parkov, zelenic, kmetijskih površin
	popolno varstvo podobe grajenega okolja in vizualne celote
	zaželena gradnja oblikovno zahtevne in mestotvorne nove arhitekture (osrednjih funkcij)
	oblikovno pomembna vodna površina
	vedno manjše grajeno okolje, potrebno varstva
	vidno močno razvrednotena površina, potrebna olepšave (rušenje, graditev, ozelenitev)

(podloga Pogačnik in sod., 1996)

PRILOGA C

Občinski podrobni prostorski načrt Postojnska jama



(Odlok ..., 2009; Postojnska jama, 2010)

PRILOGA D



Slika zgoraj: OPPN Postojnska jama, »Prikaz lege prostorske ureditve v širšem območju«
(Prikaz lege ..., 2009)

Slika spodaj: Prostorski prikaz OPPN Postojnska jama (Berčon, 2009)

PRILOGA E

Normativi lahke železnice

Povzeto po Cikajlo (2006).

Minimalni polmer krožnega loka

Na odprti progi je minimalni polmer krožnega loka 90 m, priporoča se uporaba krožnega loka s polmerom vsaj 150 m. V urbanih središčih in na obračališčih, oz. kjer okoliščine zahtevajo, je minimalni polmer krožnega loka v primeru obratovanja standardnih vozil 25 m. Priporočljiva je uporaba krožnih lokov s čim večjim polmerom.

Vzdolžni nagib nivelete in tirna širina

Z vzdolžnim profilom se prikazuje nagib železniške proge v narisu, preseku razvite trase. Niveleta je črta, ki v vzdolžnem profilu pomeni obliko in položaj osi trase. Sestavljena je iz horizontalnih in nagnjenih odsekov. Nagib posameznega elementa izrazimo v promilih. Največji dopustni nagib elementa nivelete neomejene dolžine je omejen na 40 ‰, vendar so na krajših odsekih dovoljeni tudi večji nagibi. Vzdolžni profil naj bi bil projektiran tako, da so elementi nivelete čim daljši, razlike med sosednjimi nagibi pa čim manjše.

Postajališča

Postajališča morajo biti umeščena v premi del trase, ki mora segati vsaj še 15 metrov na obe strani postajališča. Postajne ploščadi naj bi bile zaradi lažje speljave in ustavitve vlaka projektirane v ravnini, vendar lahko od tega odstopamo. Največji dopustni nagib elementa nivelete pri lahki železnici je 20 ‰ in mora biti enak vzdolž celega postajališča, ter se nadaljevati od obeh koncev postajališča še 12 m.