PROJEKT IZGRADNJE KOLESARSKE POTI »DRAVA-BIKE« MED DRAVOGRADOM IN ORMOŽEM

Uroš Rozman

Uvod

Obrečne daljinske kolesarske poti v razviti Evropi spadajo med bolj obiskane, saj ponujajo najvišjo obliko kolesarstva, ki jo poznamo. So varne, potekajo na relativno ravninskem reliefu, kolesarju nudijo estetski užitek kulturne krajine in neokrnjene narave ter ponujajo turistične storitve, kjer si lahko odpočije in se opremi z vsem potrebnim za pot [5]. Samo na avstrijskem Koroškem Dravsko kolesarsko pot letno obišče več 120.000 kolesarjev, na najbolj obiskanih odsekih tudi do 200.000. Drava v Sloveniji tako prestavlja neizkoriščen potencial tako v smislu kolesarjenja kot tudi razvoja turizma na območjih, ki so trenutno turistično povsem nepoznani. Dravska kolesarska povezava v Sloveniji kot turistična ponudba je v Sloveniji obstajala skoraj 20 let, vendar je poteka po obstoječih, bolj ali manj prometnih cestah in kot takšna ni bila primerljiva s podobnimi obrečnimi kolesarskimi potmi v razvitejših evropskih okoljih.

Z aktivnostmi v smeri ponovne obuditve Dravske kolesarske poti v Sloveniji se je v zadnjih 5 letih zgodil velik napredek na področju izgradnje kolesarske infrastrukture ter sodelovanja s turističnimi ponudniki ob poti. S povezovanjem občin, Direkcija RS za infrastrukturo (v nadaljevanju DRSI), razvojnih agencij, turističnih ponudnikov ob reki Dravi je postavljen vzorčen primer sodelovanja, kjer vsi sodelujoči strijo k istemu cilju. Rezultati v zadnjih letih pa dokazujejo, da je to edini način, da se tovrstni medregijski oz. meddržavni projekti lahko uspešno realizirajo. Velike korake k večji podpori kolesarske infrastrukture je v zadnjem obdobju naredila tudi DRSI. Le s pravilnim pristopom in sodelovanjem ter zagotavljanjem finančnih virov se bo v prihodnosti lahko tudi Slovenija približala kolesarsko razvitim evropskim državam.

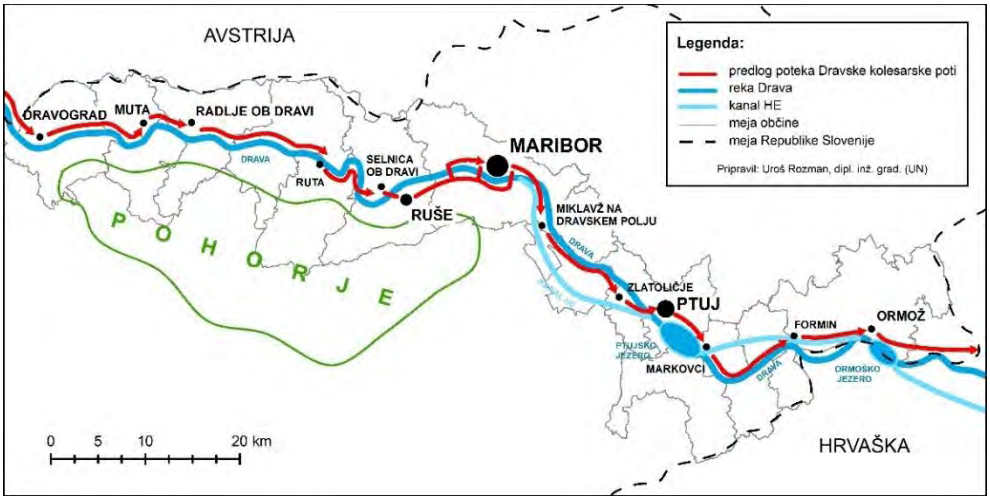
Povezovanje je ključ do uspeha

Prve ideje o vzpostavitvi Dravske kolesarske poti v Sloveniji segajo vse do leta 1999. Za gradnjo kolesarske poti je bila zadolžena DRSI, ki je v petnajstih letih zgradila le nekaj kilometrov ločnih kolesarskih poti, le te pa so bile umeščene v veliki meri neposredno ob prometno državno cesto. Strategija izgradnje, ki jo je uporabila DRSI, je predvidela uporabo velikega števila državnih in lokalnih cest (tudi cesto na Pohorje (700 m n.m.v.)), ter gradnjo kolesarskih stez ob državnih cestah. Kot posledica počasnega delovanja DRSI so se pred več kot desetimi leti združile Regionalna razvojna agencija za Koroško, Mariborska razvojna agencija (sedaj RRA Podravje - Maribor) in Znanstveno-Raziskovalno središče Bistra Ptuj ter postavile označbe kolesarske povezave (t.i. Dravske kolesarske poti) po državnih in lokalnih cestah, vendar se tudi ta poteza ni izkazala za dovolj uspešno, saj zaradi pomanjkljivo urejene kolesarske infrastrukture niso privabile dovolj velikega števila kolesarjev.

Potrebe po vzpostavitvi nove Dravske kolesarske poti so se nakazale leta 2012, ko so regionalne razvojne agencije, Društvo za ceste SV Slovenije, Slovenska kolesarska mreža, Kolesarska zadruga

Pohorje in Evropska prestolnica kulture prevzele pobudo in bile med soorganizatorji posveta Daljinske kolesarske poti – priložnosti za trajnostni razvoj Slovenije, ki je potekal v Mariboru [3]. Eden od rezultatov posveta je bil podpis pisma o nameri po sodelovanju pri vzpostavitvi integralnega turističnega produkta Dravska kolesarska pot – podpisale so ga direktorice in direktorji treh regionalnih razvojnih agencij ter županje in župani 21. občin. S pismoma podpore sta produkt podprla tudi Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo ter posebej Direktorat za turizem in internacionalizacijo.

Prizadevanja so bila nadgrajena v letu 2014, ko je Uroš Rozman izdelal magistrsko delo z naslovom »Prostorska umestitev Dravske kolesarske poti med Dravogradom in Središčem ob Dravi« (slika 1), za katero je prejel Univerzitetno Prešernovo nagrado. S celovitim načrtovanjem in upoštevanjem že obstoječe infrastrukture ter javnih, gozdnih in poljskih poti je v delu prikazal učinkovitejši, hitrejši in predvsem finančno ugodnejši način umeščanja daljinskih kolesarskih poti. Projekt Dravske kolesarske poti je zasnovan tako, da se lahko kolesarska pot v prvi fazi izvede v makadamski izvedbi, zaradi česar sta čas gradnje in predvsem vrednost investicije veliko manjša. Kjer trasa poteka po že obstoječih poteh, pa je preureditev v kolesarsko pot zelo enostavna in hitra ter ugodnejša za pridobivanje soglasij. Takšen enoviti pristop pri umeščanju v prostor in izbiri kolesarske podlage občinam in državi olajša izvedbo projekta ter poceni stroške investicije. Trasa pa kljub temu skoraj v celoti poteka odmaknjeno od ostalega prometa ter v neposredni bližini neokrnjene narave in reke Drave.



Slika 1: Načrtovana nova trasa Dravske kolesarske poti v Sloveniji

Projekt nove DKP predvideva ureditev kolesarjem prijazne kolesarske poti, ki je v čim večji meri umeščena v bližino reke Drave. Projekt predvideva izkoristek vseh 25 km že zgrajenih kolesarskih poti (slika 2), v 64 kilometrih poteka po preurejenih poljskih, gozdnih in servisnih poteh, v 40 kilometrih je načrtovana kot novogradnja in na le 23 kilometrih je Dravska kolesarska pot predvidna po manj obremenjenih lokalnih cestah. Skupna dolžina kolesarske povezave je cca. 150 km. Ocena izgradnje kolesarske povezave je več kot 30 milijonov evrov [4].

Slika 2: Dravska kolesarska pot v Muti in v Sloveniji vasi (Tomo Jeseničnik, Uroš Rozman)

Junija 2015 je 18 občin ob reki Dravi (Dravograd, Muta, Vuzenica, Radlje ob Dravi, Podvelka, Lovrenc na Pohorju, Selnica ob Dravi, Ruše, Maribor, Miklavž na Dravskem polju, Starše, Hajdina, Ptuj, Markovci, Gorišnica, Ormož, Središče ob Dravi), 3 razvojne agencije (RRA Koroška, RRA Podravje - Maribor, ZRS Bistra) in Zavod za turizem Maribor podpisalo dogovor o podpori projektnega predloga izgradnje Dravske kolesarske poti. Projekt se je pričel izvajati novembra 2015. Eden izmed prvih ciljev projekta je bila uskladitev trase Dravske kolesarske poti z občinami in ključnimi soglasodajalci, kar je bilo doseženo pred začetkom poletja 2016.

Delovna skupina projekta (sestavljena iz 5 županov, 3 razvojnih agencij in Zavoda za turizem Maribor) je kot smiselno nadaljevanje projekta (katerega cilj ni zgolj ureditev nove varne in privlačne kolesarske poti bo reki Dravi temveč tudi navezovanje trase na lokalne turistične produkte in ponudnike, postavitev informacijske infrastrukture, oblikovanje integralnega turističnega produkta destinacije ter oblikovanje turistične znamke reke Drava) videla vzpostavitev pogodbenega Partnerstva za Dravsko kolesarsko pot. Namen partnerstva je predvsem boljše povezovanje 18 občin ob reki Dravi pri realizaciji projekta, boljše sodelovanje z ostalimi deležniki (npr. ponudniki storitev) ter močnejše in enotnejše nastopanje do državnih inštitucij, ki so vezane na projekt. Ustanovitveni člani pogodbenega Partnerstva za Dravsko kolesarsko pot so občine ob reki Dravi (18 občin), ostali člani pa predstavljajo razvojno/turistične inštitucije ob reki Dravi (RRA Koroška, RRA Podravje - Maribor, ZRS Bistra, Zavod za turizem Maribor). Cilj pogodbenega Partnerstva za Dravsko kolesarsko pot je nadgradnja obstoječe trase Dravske kolesarske poti ter sočasna fazna ureditev nove trase Dravske kolesarske poti. Ob tem se razvijajo aktivnosti za trženje in promocijo ter povezovanje ponudnikov. Pomembno je povezovanje z avstrijskimi in hrvaškimi partnerji, s čimer dobivamo mednarodno zanimiv in uspešen kolesarski turistični produkt.

Gradnja Dravske kolesarske poti

V letu 2018 je DRSI v celoti na novo označila DKP z novimi usmerjevalnimi tablami v dolžini 145 km med mejnim prehodom Vič pri Dravogradu in Središčem ob Dravi. Občine med Mariborom in Ptujem na desnem bregu reke Drave so v mesecu juliju 2018 ob pomoči DRSI uredile in označile dodatnih 30 km nove kolesarske povezave, ki v dolžini 20 km poteka odmaknjeno od lokalnih cest, od tega v dolžini 5 km pa poteka po ločenih kolesarskih poteh in stezah. Za vzpostavitev

povezave so občine Maribor (2 km), Miklavž na Dravskem polju (1,5 km), Starše (10 km) in Hajdina (1,5 km) preuredile skupaj okoli 15 km poti ob reki Dravi v kolesarjem prilagojene makadamske poti (slika 3). Kolesarska pot v večjem delu poteka v neposredni bližini stare struge reke Drave, v območju Krajinskega parka Drava, odmaknjena od ostalega prometa in urbanih območij. Ta koncept ureditve sledi smernicam, ki so jih uporabili na DKP v Avstriji, kjer je polovica poti urejene v makadamu, vendar kljub temu pritegne več kot 100.000 kolesarjev letno.

Slika 3: Dravska kolesarska pot v makadamu med Miklavžem in Staršami (Uroš Rozman)

S strani DRSI se pripravlja vso manjkajočo projektno dokumentacijo za izgradnjo kolesarske poti. Projekt je razdeljen na 11 sklopov, vrednost projektiranja pa znaša več kot 1,8 milijona evrov. Največ težav pri umeščanju v prostor povzročajo odseki ob železniški progi med Ruto in HE Fala ter v Ormožu. Izzivi so zagotavljanje ustrezne varnostne razdalje od železniške proge ter varovalni gozdovi v Dravski dolini. Menimo, da zakonodaja ni ustrezno uredila smernic projektiranja kolesarskih poti ob železniških koridorjih, saj so le te veliko bolj zahtevne, kot v sosednji Avstriji.

Slika 4: Nov odsek Dravske kolesarske poti v Rušah in Radljah ob Dravi (Uroš Rozman)

Med leti 2018 in 2021 je DRSI izvedla novogradnjo kolesarske poti na odsekih, kjer je bila projektna dokumentacija že pripravljena pred letom 2018, in sicer v občinah Muta, Ruše, Radlje ob Dravi in Mariboru (slika 4) v skupni dolžini 9 km. Urejen je bil prvi podhod za kolesarje (slika 5) na Muti, saj je cilj, da na Dravski kolesarski poti ne bo nobenega nivojskega križanja kolesarjev s prometnimi cestami. S pomočjo evropskih sredstev se bo v naslednjih letih uredilo za 6 kilometrov novih odsekov kolesarskih poti ob reki Dravi. Ob izgradnji novih odsekov se je v letu

2020 označil nov odsek DKP med Muto in Radljami v dolžini 15 km. V Dravogradu pa je postavljen prvi števec za kolesarje (slika 5), ki meri število dnevnih in letnih kolesarjev, ki prihajajo v Slovenijo (cca. 15.000 letno). V prihodnjih letih je načrtovano še večje število števcev na drugih odsekih, v letu 2021 se bo postavil števec na relaciji Ruše–Maribor, kjer pričakujemo precej višjo število kolesarjev na leto [2].

Slika 5: Števec kolesarjev v Dravogradu in podhod na Muti (Uroš Rozman)

Odlično je sodelovanje Zavoda RS za varstvo narave, Direkcije RS za vode (DRSV) ter Dravskih elektrarn Maribor (DEM). DKP smo tako uspeli umestiti v Krajinski park, poplavna območja in po servisnih poteh za vzdrževanje reke Drave. DEM so pristopile kot strateški partner projekta in pomagajo pri urejanju servisnih poti za potrebe kolesarjev (v skupni dolžini 5 km) ter vodenju kolesarjev čez HE Fala. Prav tako se na območju Središča bo Dravi izkorišča nove odseke servisne poti ob železnici, ki se gradijo zaradi ukinjanja nezavarovanih železniških prehodov. Dobro sodelovanje je plod pravočasnega usklajevanja projektov s soglasodajalci ter predstavitev dobrih praks iz tujine.

Turistična ponudba ob reki Dravi

Ob izgradnji kolesarske povezave je pomemben tudi turistični razvoj reke Drave. V sklopu tega je bil vzpostavljen spletni portal www.dravabike.si in inkubator Drava Bike ter izvedenih vrsto promocijskih akcij. Na omenjenem spletnem portalu je predstavljena Dravska kolesarska pot v Sloveniji in na Hrvaškem do Legrada, sotočja reke Mure v Dravo. Razdeljena je na 6 etap, ki k dosedanjim 300 km v Avstriji le-to podaljšajo za 210 km. Po vzoru avstrijskega združenja ponudnikov ob Dravski kolesarski poti Verein Drauradwegwirte je vzpostavljen Inkubator Drava Bike, v katerega se lahko včlanijo ponudniki turističnih storitev ob kolesarski poti z veliko manjšimi stroški. V tem trenutku je vključenih 80 različnih ponudnikov vzdolž celotne trase poti med Dravogradom in Legradom. Velik uspeh in spodbuda za razvoj turističnega produkta je tudi priprava skupne spletne strani, kart ter promocijskih aktivnosti z avstrijskimi in hrvaškimi partnerji, kar Dravsko kolesarsko pot v Sloveniji postavlja na mednarodni zemljevid.

Interpretacije reke Drave v Sloveniji se nadgrajuje s kohezijskim projektom »zaDravo«. Projekt bo zajemal interpretacijo na mestih, ki zagotavlja čim večji obisk in kjer ne ogrožajo ogroženih

habitatov, vzpostavljena bo Dravska učna kolesarska pot ter interpretacijske točke, s katerimi bodo celostno predstavili obrečni ekosistem in skozi razumevanje vplivov človeka spodbudili k ravnanju, ki zmanjšuje oziroma preprečuje negativne vplive na naravo in okolje.

Slika 6: Informacijska tabla ter počivališče Drava Bike (Uroš Rozman, Aleš Rupreht)

V letu 2020 je DRSI postavila nove informacijske table ob DKP, v letu 2021 pa je načrtovana postavitev prvih novih počivališč za kolesarje z enotno celostno podobo (slika 6). Turistična ponudba ob reki Dravi se bo nadgrajevala v okviru projekta Naša Drava, kjer se bodo predstavile možnosti za rekreacijo na in ob strugi reke, poskrbeli za izobraževanje za varno plovbo in odnos do narave, obudilo se bo gospodarske dejavnosti ob Dravi iz preteklosti, kot so izpiranje zlata, splavarjenje, glažutarstvo, zgodovina čolnarjenja in pravic uporabe, rabe in prehoda čez reko Dravo ter podobne, v večini primerov že zamrle aktivnosti na in ob strugi reke. Za turistični razvoj reke Drave je pomembna tudi plovna pot, tako se pripravljajo strokovne podlage za plovnost, prehode elektrarn, vstopno izstopne točke ter brodovi, ki bodo reki Dravi vrnili življenje.

Zaključek

Projekt Dravske kolesarske poti dokazuje, da se lahko z dobrim koordinacijo ter sodelovanjem občin in države dosežejo veliki rezultati v relativno kratkem času. V zadnjih 3 letih je bilo s strani DRSI in občin ob Dravi v projekt Dravske kolesarske poti vloženih cca. 5 milijonov evrov, na novo zgrajenih cca. 10 kilometrov nove kolesarske infrastrukture ter iz poljski, gozdnih in servisnih poti v kolesarske poti preurejenih cca. 20 km povezav. Ta vložek je tako večji kot je kot so bila vlaganja v Dravsko kolesarsko pot v vseh 20 letih do sedaj. Ob tem se je začelo sistematično povezovati in razvijati turistično ponudbo, s cilje, da bo Dravska kolesarska pot v prihodnosti za nekatera območja bo Dravi predstavljala osnovni gradnik turizma.

Kljub vsem rezultatom v zadnjih letih na področju razvoja kolesarske poti se soočamo tudi s težavami. Od označitve in ponovne vzpostavitve DKP v letu 2018 so se pojavljale težave na področju vzdrževanja makadamskih delov povezave ter vzdrževanjem usmerjevalnih tabel. V letu 2019 so se te težave reševale s sprejetjem smernic za vzdrževanje Dravske kolesarske poti, ki so podale jasnejša navodila, kakšen nivo vzdrževanja bi občine in država morale zagotavljati v prihodnje. Najslabše urejen del kolesarske poti je praviloma merilo kakovosti cele povezave, zato

je država ter vsaka občina odgovorna z vzdrževanem poti tudi vsem ostalim občinam v partnerstvu.

Velik izziv v prihodnosti predstavljala ureditev varne in primerljive kolesarske poti na Hrvaškem, kjer jim kljub poskusom še ni uspelo ustanoviti podobnega sodelovanja med regijami in lokalnimi skupnosti s ciljem izboljšanja osnovne infrastrukture. Cilj držav ob reki Dravi je, da se v prihodnih letih vzpostavi Dravska kolesarska pot na vseh 700 km dolžine od izvira reke Drave do njenega izliva v Donavo ter da postane ena najbolj atraktivnih in obiskanih daljinskih obrečnih kolesarskih poti v Evropi.

Viri in literatura

1. *Drauradweg. 2021, https://www.drauradweg.com/sl/ (pridobljeno: 9. 3. 2021) .*
2. *DravaBike. Gradimo za vas. 2021, https://dravabike.si/gradimo-za-vas (pridobljeno: 9. 3. 2021).*
3. *Hanžič, K. (ur.), Cesnik, S. (ur.). Daljinske kolesarske poti – priložnost za trajnostni razvoj Slovenije. Maribor, Fakulteta za gradbeništvo.*
4. *Rozman, U., 2014. Prostorska umestitev Dravske kolesarske poti med Dravogradom in Središčem ob Dravi. Magistrska naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo.*
5. *Weston, R., Davies, N., Peeters, P., Eijgelaar, E. 2012. The European cycle route network*
6. *EuroVelo. Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism. Str. 19, 37, 38, 39. http://www.ecf.com/wp-content/uploads/studiesdownload.pdf (pridobljeno: 9. 5. 2019).*