



## **DALJINSKE KOLESARSKE POTI**

*Priložnosti za trajnostni razvoj Slovenije*

Maribor, 20. september, 2012

---

## **LONG-DISTANCE CYCLE ROUTES**

*Opportunities for sustainable development of Slovenia*

Maribor, 20th of September, 2012







REPUBLIKA SLOVENIJA  
**MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN PROSTOR**  
DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE



REPUBLIKA SLOVENIJA  
**MINISTRSTVO ZA GOSPODARSKI  
RAZVOJ IN TEHNOLOGIJO**



MESTNA OBČINA MARIBOR



Univerza v Mariboru



## **DALJINSKE KOLESARSKE POTI**

*Priložnosti za trajnostni razvoj Slovenije*  
Maribor, 20. september, 2012

## **LONG-DISTANCE CYCLE ROUTES**

*Opportunities for sustainable development of Slovenia*  
Maribor, 20th of September, 2012



**DALJINSKE KOLESARSKE POTI**

Priložnosti za trajnostni razvoj Slovenije

**20. september 2012**

**Univerza v Mariboru, Maribor**

**Organizatorji** (v abecednem vrstnem redu)

Društvo za ceste severovzhodne Slovenije

Kolesarska zadruga Pohorje

Maribor 2012, Evropska prestolnica kulture

MRA, Mariborska razvojna agencija

RRA Koroška, Regionalna razvojna agencija za Koroško

Slovenska kolesarska mreža

Univerza v Mariboru

ZRS Bistra Ptuj

**UREDNIKA**

Katja Hanžič, Silvo Cesnik

ISBN 978-961-248-357-9



**CIP – Kataložni zapis o publikaciji**

Univerzitetna knjižnica Maribor

625.711.4(497.4)(082)

DALJINSKE kolesarske poti: priložnosti za trajnostni razvoj Slovenije, Maribor, 20. september 2012 = Long-distance cycle routes: opportunities for sustainable development of Slovenia, Maribor, 20th of September 2012 /[urednika Katja Hanžič, Silvo Cesnik; fotografija Katja Hanžič]; organizacijski odbor, organizing committee RRA Koroška, Regionalna razvojna agencija za Koroško ... [et al.]. - Maribor: Fakulteta za gradbeništvo, 2012

ISBN 978-961-248-357-9

1. Vzp. stv. nasl. 2. Hanžič, Katja 3. RRA Koroška, Regionalna razvojna agencija za Koroško

COBISS.SI-ID 71099649

**Organizacijski odbor posveta:**

Samo Peter MEDVED (predsednik), Janca ANDREJ VIDMAR, mag. Barbara BRATINA, Silvo CESNIK, Danilo ČEH, Katja HANŽIČ, Boris KEUC, Aleš KLINC, Vida KOČUNIK, Matej OBU, Josip ROTAR, Iztok SLATINEK in Peter ZAJC.



**DALJINSKE KOLESARSKE POTI**  
Priložnosti za trajnostni razvoj Slovenije  
Maribor, 20. september, 2012

**LONG-DISTANCE CYCLE ROUTES**  
Opportunities for sustainable development of Slovenia  
Maribor, 20th of September, 2012

**KONTAKT / CONTACT:** DCM - Društvo za ceste severovzhodne Slovenije  
Smetanova 17 ★ 2000 Maribor ★ Slovenija ★ T (02) 2294-391  
posvet@kolesarji.org ★ www.kolesarji.org

## Program posvetovanja

- 8.30 – 9.00 Registracija udeležencev**
- 9.00 – 9.30 Nagovori gostiteljev in pokroviteljev**
- 9.30 – 10.45 Referati (dopoldanski del)**
- EuroVelo projekt: orodje za razvoj kolesarskega turizma – tudi v Sloveniji**  
Jens Erik Larsen, *strokovnjak za kolesarstvo pri Foreningen Frie Fugle, Danska, in član Sveta EuroVelo*
- Razvoj kolesarske turistične destinacije med Pohorjem, Peco in Kozjakom**  
Peter Zajc, *RRA Koroška, in Matej Obu, Kolesarska zadruga Pohorje, Slovenija*
- Turistični produkt – Dravska kolesarska pot na avstrijskem Koroškem**  
mag. Roland Oberdorfer, *Kärntner Werbung, in mag. Claudia Tscherner, Drauradweg Wirte Kärnten, Avstrija*
- Vloga Koroške deželne vlade pri razvoju osnovnega kolesarskega omrežja**  
Gerald Miklin, *Amt der Kärntner Landesregierung, Avstrija*
- Razprava**
- 10.45 – 11.30 Odmor, podpis pisma o nameri, novinarska konferenca**
- 11.30 – 13.00 Referati (popoldanski del)**
- Kako razvijati kolesarstvo v Sloveniji?**  
Josip Rotar, *Slovenska kolesarska mreža, Slovenija*
- Avstrijske železnice in kolesarjenje**  
Bernhard Kircher, *Österreichischen Bundesbahnen, Avstrija*
- Specializirane namestitve za kolesarje v Sloveniji in njihovo vklapljanje v celovito ponudbo ob daljinskih kolesarskih poteh**  
Dušan Štrucl, *Pohodništvo in kolesarjenje GIZ, Slovenija*
- Razvoj državnega kolesarskega omrežja**  
mag. Polona Andrejčič Mušič, *Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direkcija RS za ceste, Slovenija*
- MURA-DRAVA.BIKE – primer dobre prakse načrtovanja**  
Samo Peter Medved, Robert Lesničar, *Lineal in Romeo Varga, Regionalna razvojna agencija Mura, Slovenija*
- Kolesarska povezava Ruše – Maribor**  
mag. Saša AJD, *Občina Ruše, Aleš KLINC, Mestna občina Maribor, Sektor za komunalno in promet, in Milivoj ROČENOVICH, BPI, biro za projektiranje in inženiring, Slovenija*
- Projekt Hiking & Biking – rekreacija in pohodništvo v naravi**  
Karmen Razlag, *Zavod za turizem Maribor, Slovenija*
- Razprava**
- 13.30 – 15.00 Maribor- ogled Evropske prestolnice kulture s kolesom**  
Vožnja udeležencev posvetovanja s kolesom





>In vendar se vrtil!< In vendar se spreminja. Napreduje. Evoluira.

Tudi zavest o posledicah naših odločitev, naših dejanj. Razen seveda, če gledamo na kolesarjenje le kot na priložnost za zaslužek, ker bo s poudarjanjem skrbi za kolesarjenje in seveda našimi pregovornimi lepotami naša dežela bolj pritegujoča za kolesarski turizem. Za koga je to morda res primarni motiv, a vendarle verjamem, da se tudi v nas (in ne le v kolesarskih turistih, ki nas obiskujejo) prebujata zavest o nujnosti spreminjanja vzorcev naše mobilnosti v smer trajnostnega razvoja - takšnega torej, ko naše bivanje na planetu, ki nam je bil posojen od naših potomcev, ne bo poslabšalo okolja in s tem pogojev za življenje, temveč ga bo ohranjalo v najboljši kondiciji. Tudi zaradi lastnih izkušenj globoko verjamem, da je te vzorce mogoče spremeniti na bolje. Z dobrimi zgledi, jasno načrtano prometno politiko in doslednimi in inovativnimi strokovnimi rešitvami. In seveda z nekaj volje in napora.

Udeležencem posveta želim vse to. Hkrati pa tudi dobro počutje v Evropski prestolnici kulture (ki jo v veliki meri izražamo tudi s svojim odnosom do okolja).

Tako, zaključil sem krog... >In vendar se vrtil!<

Prof. dr. Danijel Rebolj  
Rektor Univerze v Mariboru



Spoštovani!

Kot župan mesta Maribor in letošnje Evropske prestolnice kulture vas z velikim zadovoljstvom pozdravljam na strokovnem simpoziju »Daljinske kolesarske poti – priložnosti trajnostnega razvoja Slovenije«. Na posvetovanju bodo domači in tuji strokovnjaki razpravljali o pogojih za vzpostavitev daljinskih kolesarskih poti, ki se vedno bolj uveljavljajo kot celosten turistični produkt. Ideja Dravske kolesarske poti in s tem povezovanja držav ob Dravi s kolesarsko potjo je več kot le izpopolnjena infrastruktura, prinaša tudi povezovanje na strani turizma, gospodarstva in kulture. Verjamem torej, da je lahko izgradnja in vzpostavitev vzdrževanja in trženja Dravske kolesarske poti eden izmed ključnih dejavnikov spodbujanja regionalnega razvoja. Maribor kot Evropska prestolnica kulture zato v sklopu prireditev ob Evropskem tednu mobilnosti podpira posvetovanje, ki bo omogočilo zagotavljanje poenotene pristopa k nadaljevanju Dravske kolesarske poti tudi v Sloveniji, od Dravograda do hrvaške meje.

Mestna občina Maribor v zadnjem obdobju pristopila k bolj sistematični izboljšavi organizacije prometa z jasnim namenom – zagotoviti meščanom boljše pogoje za večjo uporabo trajnostnih prevoznih sredstev in s tem omogočiti hitrejši razvoj trajnostne mobilnosti v mestu. Zavedamo se, da se prometna situacija v mestu brez celovitih študij prometa in potrebnih strateških izhodišč ter doslednih večletnim ukrepanjem ne bo spremenila na bolje. Zato smo v sodelovanju z Mariborsko kolesarsko mrežo in prometnimi strokovnjaki ter drugimi deležniki pričeli z izvajanjem aktivnih posvetov na temo trajnostne mobilnosti in kolesarjenja. V zadnjih letih so sicer že zaznana izboljšanja, vendar bo potrebno nameniti temu še več naporov in tudi sredstev, da bi dohiteli in prehiteli zaostanek za ostalimi, do sedaj privilegiranimi, oblikami motornega osebne prometa. Ureditev dodatnih kolesarskih površin na levem bregu centra mesta je šele začetek ustvarjanja rešitev, ki si jih kolesarski in ostali okolju prijazen promet v Mariboru dejansko zasluži. Izboljšave so že dobro načrtane, nedvomno pa predstavljajo napredek za bolj ogroženo skupino kolesarjev, ki jih predstavljajo starejši in mlajši udeleženci. Pomembne izboljšave dosegamo tudi v sklopu evropskega projekta TRAMOB, katerega osnovni cilj je izboljšati kolesarski promet in tudi izboljšati kakovost, dostop ter uporabo javnega potniškega prometa v mestu, saj se obe obliki prometa dopolnjujeta.

Urejene kolesarske steze in spodbujanje kolesarjenja v družbi so predpogoj za uspešen kolesarski turizem, ki je ena najhitreje rastočih panog v svetu. Dravska kolesarska pot je po naravnih lepotah ter kulturni raznolikosti ena najlepših kolesarskih poti v Evropi. Naj zato reka Drava z našo pomočjo spremlja kolesarje ob kolesarskih užitkih vse do slovensko-hrvaške meje v Ormožu.

Vsem udeležencem strokovnega posvetovanja želim uspešno izmenjavo znanja in izkušenj ter prijeten obisk mesta ob Dravi.

Dobrodošli v Mariboru, letošnji Evropski prestolnici kulture!

Franc Kangler

Župan Mestne občine Maribor



Še pred nedavnim je bil eden glavnih kriterijev vrednotenja razvitosti držav, stopnja motorizacije v prometu. V zadnjih letih, ko smo deležni velikih družbeno ekonomskih sprememb v svetu, je to vrednotenje postalo zastarelo in mnoge sodobne države so že pred leti pričele pospešeno razvijati trajnostne oblike transporta. Kot turisti smo lahko občudovali tovrstno urejenost Nizozemske, skandinavskih držav pa tudi naše severne in zahodne sosedne.

Smo pa tudi v Sloveniji pred že pred 20 leti pričeli s poskusi urejanja kolesarskih stez, v začetku bolj z vidika dodatne varnosti v cestnem prometu, ko smo načrtovali ločene površine za pešce in kolesarje ob cestah. Tem poskusom, ki so postali v zadnjih 10 letih že standard, so se pridružile prve samostojne kolesarske steze, ki so se nam takoj prikupile (Krajska Gora – Rateče, Porečanka...). Ni nam pa uspelo načrtovanje daljinskih kolesarskih poti kot gradnikov turizma in rekreacije. Vzrok vidimo v razdrobljenih pristojnostih različnih ministrstev, lokalnih skupnosti in razvojnih agencij, ki do sedaj praviloma niso mogli doseči skupnih vizij in tovrstnega operativnega sodelovanja.

Organizacije posvetovanja, Daljinske kolesarske poti – priložnosti za trajnostni razvoj Slovenije, smo se organizatorji lotili kot entuziasti z namenom dokazati, da smo tudi v Sloveniji sposobni skupnega sodelovanja za doseg kakovostnih ciljev, kar priča pripravljenost ministrstev, občin in razvojnih agencij za podpis pisma o nameri za realizacijo Dravske kolesarske poti.

Slovenija je ena najbolj primernih držav za razvoj kolesarskega turizma, zagnanost slovenskih kolesarjev pa dokazuje vedno bolj številčna uporaba koles kot prevoznega sredstva in veliko število dobro obiskanih rekreativnih kolesarskih prireditev. Pravzaprav so kolesa v zadnjih letih pravi hit, čemur pa ne sledi izgradnja oziroma označitev kolesarske infrastrukture. Slovenci smo do dobršne mere zmogli realizacijo avtocestnega programa in obnove državnih cest, zato ne dvomimo, da nam bo uspelo realizirati tudi ta zalogaj, ki po potrebnih investicijskih sredstvih ni primerljiv z že realiziranimi. Več kot sredstva, je pomemben jasno izražen javni interes in zavezanost k realizaciji. Pomembno je, da tudi turistična gospodarska panoga vidi kolesarstvo kot del turističnega razvoja, kar so drugje že spoznali, saj je daljinski kolesar osveščen in dober gost.

Organizacija posveta in zbornik, ki je pred vami, so prvi korak k osveščenosti in prepoznavanju potenciala, ki ga predstavljajo daljinske kolesarske poti. Izkoristimo ga!

Samo Peter Medved

v imenu organizacijskega odbora



## KAZALO

### Jens Erik Larsen

*EuroVelo projekt: orodje za razvoj kolesarskega turizma - tudi v Sloveniji* ..... 11

### Peter Zajc, Matej Obu

*Razvoj kolesarske turistične destinacije med Pohorjem, Peco in Kozjakom* ..... 15

### Roland Oberdorfer, Claudia Tscherne

*Turistični produkt – Dravska kolesarska pot na avstrijskem Koroškem (River Drava cycle path)* ..... 21

### Gerald Miklin, mag. Dražen Rosić, Ludwig Siedler

*Vloga Koroške deželne vlade pri razvoju osnovnega kolesarskega omrežja (Supra-regional bike paths in Carinthia)* ..... 25

### Josip Rotar

*Kako razvijati kolesarjenje v Sloveniji*..... 31

### mag. Polona Andrejčič Mušič

*Razvoj državnega kolesarskega omrežja*..... 37

### Samo Peter Medved, Robert Lesničar, Romeo Varga

*MURA-DRAVA BIKE – primer dobre prakse načrtovanja*..... 41

### mag. Saša Ajd, Aleš Klinc, Milivoj Ročenovič

*Umeščanje kolesarske poti Ruše – Maribor v prostor* ..... 47

### Karmen Razlag

*Rekreacija v naravi - pohodništvo in kolesarjenje brez meja, Hiking & Biking*..... 55

### Silvo Cesnik, Marko Golnar, Uroš Lešnik

*Prometno inženirski prispevek k obravnavi daljinskega kolesarskega prometa* ..... 59

### prof. ddr. Ana Vovk Korže

*Kolesarske učne poti v dolini Dravinje*..... 65

### mag. Marko Savić

*Oblikovanje novih poslovnih modelov za razvoj kolesarstva* ..... 69

**Pisma o podpori**..... 73

**Pismo o nameri po sodelovanju pri vzpostavitvi integralnega turističnega produkta Dravska kolesarska pot** 79

**Sponzorji**..... 83

Navedbe v prispevkih predstavljajo osebno mnenje avtorjev in ne mnenja organizacijskega odbora posvetovanja. Prav tako organizacijski odbor ne prevzema odgovornosti za resničnost in originalnost grafičnih prilog, tabel, grafikonov in drugih sestavnih delov prispevkov.



Jens Erik Larsen

Foreningen Frie Fugle, Denmark & EuroVelo Council, Danska

## EuroVelo projekt: orodje za razvoj kolesarskega turizma - tudi v Sloveniji

### POVZETEK

*Avtor predstavlja projekt Evropske kolesarske zveze (ECF), EuroVelo, kjer gre za razvoj mednarodnih daljinskih kolesarskih poti čez celotno Evropo. V članku so predstavljeni osnovni podatki o EuroVelo omrežju in hkrati podani glavni tehnični standardi, ki jih je potrebno upoštevati pri načrtovanju kolesarske infrastrukture. Nadalje so opisani glavni kriteriji za izbor in uvrstitev določene kolesarske trase med EuroVelo poti. Klasifikacija je naslednji korak, ki določa administracijo, upravljanje, vzdrževanje in hierarhijo signalizacije med posameznimi kolesarskimi povezavami. Na koncu prispevka avtor predstavi tudi možnosti za uvedbo EuroVelo povezav čez Slovenijo in integracijo v obstoječo turistično ponudbo.*

### ABSTRACT

*The author is presenting European Cyclists' Federation's (ECF) project EuroVelo, in which international long-distance cycling paths are being developed all across Europe. The article introduces basic information on EuroVelo network, and main technical standards that have to be reached in designing cycling infrastructure. It describes main criteria for selection and classification of certain cycling lines amongst EuroVelo paths. Classification of cycling paths is also important aspect that determinates administration, management, maintenance and hierarchy of signalization within specific cycling surfaces. The author concludes with possibilities of developing EuroVelo connections in Slovenia and its integration into existing tourism programmes.*

### The EuroVelo project

EuroVelo is the project, initiated by the European Cyclists Federation (ECF) in 1995, to develop long-distance international cycle routes spanning all of Europe. It has been developed by organisations representing most countries in Europe, coordinated through many years by the ECF, Foreningen Frie Fugle (DK) and Sustrans (UK). Since August 2007 EuroVelo is managed by ECF. The EuroVelo Council of ECF has representatives from Sustrans, Frie Fugle and Veloburo Olten.

The proposed EuroVelo routes, totalling about 80,000 km, are based largely on the cycle routes already existing or planned, at local, regional and national level, in the countries through which they pass. EuroVelo is not simply about creating routes - it is about linking them into a pan-European whole. This continental perspective has allowed the EuroVelo vision to support a number of route creation projects since its launch.

EuroVelo has certainly delivered the vision by coordinating the creation of this network of cycle routes through the whole of Europe. And more than that: a great part of the visions have already been implemented. Especially in countries in eastern part of Europe like Poland, Baltic States, Czech Republic, Slovakia and the southern countries like Spain, Italy, Cyprus and Malta many initiatives to built cycle routes have been taken thanks to the EuroVelo project. Slovenia can be the next!

EuroVelo has created a very strong brand image despite the limited resources available. This has supported the creation of many sections of route in individual local projects.

Having followed the process all the way from the first draft map made by a working group inside ECF, I would like to focus on how these experiences could be used in other countries.



Figure 1: EuroVelo map (more information about the EuroVelo network: [www.EuroVelo.org](http://www.EuroVelo.org))

### Technical standards for EuroVelo

The basic route criteria are 5 guiding principle below, which should apply to all facilities for cyclist:

## SAFETY

A route that minimises dangers for cyclists, pedestrians and other users and gives a feeling of security.

## COHERENCE

A continuous route with identifiable EuroVelo character, integrated with local roads and cycle paths.

## DIRECTNESS

A route that avoids unnecessary detours except to visit special landscapes or sites of interest.

## ATTRACTIVENESS

A route that complements and enhances its environment in such a way that cycling is attractive.

## COMFORT

A route that enables a comfortable flow of cycle traffic and is easy to use.

### Criteria for the general EuroVelo route selection:

Within this frame work these criteria should assist in selection of the ideal EuroVelo route. It should:

- run right across the European continent
- connect towns, pass through town centres and connect to important railway stations
- join together existing stretches of other cycle routes
- help to bring these existing routes up to the highest applicable standard
- have a clear theme, which will usually be geographic or cultural e.g. following a river or coastline, a pilgrim route
- be able to stimulate physical activity, environmental awareness and international contact throughout Europe
- help to fulfil the EuroVelo mission to link all European countries with at least one route
- while being reasonably direct, pass through as many countries as possible
- incorporate especially attractive cycling areas
- avoid monotonous stretches wherever possible.

In line with the five guiding principles, EuroVelo routes should also:

- be consistent in terms of user safety
- have consistent surfacing and avoid frequent changes between materials
- plan for safety, speed and comfort standards acceptable for cyclists with fully laden cycles and cycles of different types

- be adequately signed to guide visiting tourists
- have accommodation and refreshments facilities (shops, restaurants etc) available at regular intervals. We propose max. 25 km between these facilities.
- Water supplied within max. 20 km. (fountains etc.)
- guarantee a memorable cycling experience wherever possible
- be accompanied by up to date and reliable information aimed at visitors from other countries, as well as local users and including information on local laws and customs.

Finally the EuroVelo Guidelines propose some basic technical criteria for the routes:

- Shared on-road routes should normally carry less than 1,000 vehicles per day and only in exceptional circumstances more than 3,000 vehicles per day.
- Cycle lanes beside the highway should not be located alongside roads carrying more than 10,000 vehicles per day.
- Sections of route defined as "traffic free" may carry up to 50 vehicles per day.
- Traffic-free route sections should be wide enough for two cyclists to cycle side-by-side most of the time, with a desired standard allowing two pairs of cyclists to meet and pass safely. Variable widths are acceptable along a route.
- Gradients of more than 6% should be avoided where possible, although on mountain sections the maximum gradient may be 10% or greater.
- Routes should generally be open all year and in all weathers, although in the far north or in high mountains areas this may not always be possible
- Alternatives should be considered for sections of route very heavily used by other types of non-motorised traffic (walkers, horse riders etc.); the priority is to minimise conflicts.

### Classification of cycle routes

Presuming to have solved the legislative problems and to have adopted the infrastructure nomenclature at the previous points, the following step is that to define a cycling way intended as a classified infrastructure element, integrated with other fundamental quality elements. This need for integration can be referred to the peculiarities of cyclists and in particular of the bike tourist; they are day trippers that prefer the easy

exploration of the territory by bike, in safety and in a valuable environment.

If on one hand a cycle route is a progression of roads for cycling, as defined under the entry “cycling infrastructures”, on the other hand it has to be completed by the following non-infrastructure features and quality standards:

1. the cycle route is existing, i.e. it has been described and named, there is a board responsible for it, a logo/name, a theme, etc. In other words, the cycle route has its own identity that goes beyond the simple progression of the roads;
2. the cycle route has got technical features (road bed, mild gradient<6%, safety, etc.) enabling circulation all year long (in case of heavy snowfalls, the cycle route is utilizable for skiing) by people with an average physical preparation using standard touring bikes;
3. the cycle route has got direction signs: i.e. specific signs enabling the foreigners not to lose their way;
4. the cycle route is mapped: a quality map represents it in a scale possibly between 1:50,000 and 1:100,000;
5. the cycle route has got a certain degree of attractiveness and services;
6. the cycle route has got a certain safety degree (see above).

It is very practical to have a classification into:

- European cycle routes
- National cycle routes
- Regional cycle routes
- Local cycle routes

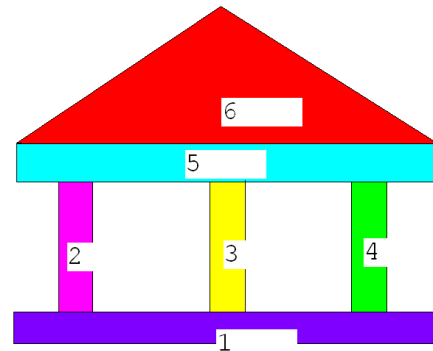
Because this help to organize the administration, maintenance and it also gives a hierarchy for the signing which is understandable for the users.

It is important that every country define its own national cycle route network and that national official guidelines for signing are developed and decided. Then the regions can work out regional routes etc. and put up signs to develop the network. And cyclists will understand the standards of cycle routes incl. signing better if they meet the same all over within one country.

### Conclusions: From Cycle Routes to Cycle Tourism

In Denmark we have worked with methods for planning of better Cycle Routes. This includes the technical criteria as well as experience of landscape and supply of tourist facilities like cyclists friendly accommodation etc. It is of great importance that the road sector and tourism sector work well together. To help improving

this, we can work to focus on criteria for good cycle routes in this model for the planning process:



**Figure 2: The Bicycle Tourism Temple Model**

1. Basis (Country, Climate, Landscape)
2. Accommodation and other services
3. Cultural and natural sights
4. Infrastructure for cyclists incl. access and information
5. Tourist Product for Cyclists
6. Marketing



**Figure 3: Landscape of Slovenia ideal for cycling tourism.**



Peter Zajc

RRA Koroška d.o.o. – Regionalna razvojna agencija za Koroško

Matej Obu

Kolesarska zadruga Pohorje

## Razvoj kolesarske turistične destinacije med Pohorjem, Peco in Kozjakom

### POVZETEK

*Načrtovanje, gradnja, vzpostavitev in vzdrževanje poti ter druge kolesarske infrastrukture, predstavitev in trženje so faze razvoja kolesarske turistične destinacije (Stanciu, 2003). Do sedaj smo v Sloveniji vse premalo pozornosti posvetili ključnim fazam načrtovanja poti in vzpostavitvi osnovne kolesarske infrastrukture, čemur je vzrok iskati v nepoznavanju povezanosti potreb posameznih profilov kolesarskih turistov, potrebne kolesarske infrastrukture in iz tega izhajajočih turističnih proizvodov ter v nesistematičnem in stihijem razvoju. V prispevku smo opravili kritični pretres obstoječih strateških dokumentov in zakonodaje. Oblikovali smo klasifikacijo profilov kolesarskih turistov, potrebne kolesarske infrastrukture in turističnih proizvodov. Na teh izhodiščih smo predlagali koncept razvoja kolesarske turistične destinacije med Pohorjem, Peco in Kozjakom. Predlagana kolesarska turistična destinacija ima izrazito med-regionalen značaj, saj povezuje 3 slovenske in 2 avstrijski regiji, kar predstavlja dobre razvojne možnosti z vidika povezovanja, iskanja in zagotavljanja projektnih priložnosti ter drugih virov financiranja.*

### ABSTRACT

*Trail and other cycling infrastructure planning, construction and maintenance, presentation and marketing are main phases of developing a cycling tourism destination (Stanciu, 2003). In Slovenia up to now only little attention was given to the planning phase and developing primary cycling infrastructure. Partially a reason can be found in ignoring the importance of identifying specific cycling tourist's profiles, cycling infrastructure and touristic products. In this paper we have conducted a critical examination of existing strategic documents and legalisation. Further we have designed a classification of cycling tourist's profiles, cycling infrastructure and touristic products and used this platform to propose the concept of developing a cycling tourism destination between Pohorje, Peca and Kozjak. Proposed cycling tourism destination has explicitly an interregional character, connecting 3 Slovenian and 2 Austrian regions and offering substantial development opportunities regarding networking and finding potential financial resources in common projects realization.*

### Uvod

Avtorja dokumenta Kolesarjenje in pohodništvo na Koroškem - strokovne podlage za integralni turistični proizvod (Obu in Zajc, 2012) sta med drugim opravila kritični pretres obstoječih strateških dokumentov in zakonodaje, podala predloge izboljšav ter izdelala koncept razvoja kolesarske turistične destinacije med Pohorjem, Peco in Kozjakom. V tem prispevku povzemamo ključne poudarke teh strokovnih podlag.

Za regijo med Pohorjem, Peco in Kozjakom velja, da v zadnjih letih izkazuje razvojne probleme, saj je v primerjavi z drugimi regijami v vseh kazalnikih pod slovenskim povprečjem.

Širše območje Pohorja, Pece, Kozjaka in Dravske doline zaradi svoje razsežnosti oziroma ohranjenosti specifičnih posebnosti naravne in kulturne krajine, biotske raznovrstnosti in prepletenosti že obstoječih gozdnih cest, poti in vlak, številnih kolesarskih

prireditev (od ljubiteljskih do profesionalnih), ponudnikov specializirane kolesarske ponudbe ter vse večje priljubljenosti gorskega in obrečnega kolesarjenja predstavlja dobre okvire za nastanek kolesarske turistične destinacije. Vendar manjka sistematični in usklajeni razvoj aktivnosti, kot je to potrebno pri oblikovanju, pozicioniranju in promoviranju kolesarske destinacije kot turističnega proizvoda.

### Kritični pretres obstoječih strateških dokumentov in zakonodaje

Najpomembnejši akterji slovenskega turizma so podpisali Deklaracijo o partnerstvu za trajnostni razvoj slovenskega turizma (2011), ki določa, da bo v letu 2016 turizem v Sloveniji v celoti temeljil na trajnostnem razvoju in bo kot najbolj uspešna gospodarska panoga nacionalne ekonomije ključno prispeval k družbeni blaginji in ugledu naše države v svetu.

Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo je bilo v skladu s 5. členom Zakona o spodbujanju razvoja turizma (Uradni list RS, št. 2/04) zadolženo za pripravo predloga strategije razvoja turizma za obdobje petih let. Vlada RS je na 17. redni seji dne 7. 6. 2012 sprejela Strategijo razvoja slovenskega turizma 2012–2016, ki predstavlja usklajen dokument vseh deležnikov turističnih interesov v državi: javnega, zasebnega in civilnega sektorja ter poudarja trajnostni koncept razvoja turizma na vseh področjih in ravneh. Strategija razvoja Slovenskega turizma 2012–2016, partnerstvo za trajnostni razvoj slovenskega turizma, med temeljnimi usmeritvami slovenske turistične ponudbe v okviru pojma „aktivna Slovenija“ izpostavlja tudi kolesarjenje (Strategija razvoja slovenskega ..., 2012, str. 44). Strategija razvoja slovenskega turizma 2012–2016 pravi, da je "kolesarjenje med najpomembnejšimi in najbolj trajnostnimi proizvodi aktivnih počitnic z več kot 8.000 km označenih kolesarskih poti." (Strategija razvoja slovenskega ..., 2012, str. 46).

Navedba količine označenih kolesarskih poti izhaja iz po našem mnenju napačne predpostavke, da kolesarsko infrastrukturo že imamo. Je posledica preteklega in sedanjega modela razvoj kolesarske infrastrukture, ki je izrazito stihijski in nesistematičen, predvsem pa temelji na nepoznavanju povezanosti potreb posameznih profilov kolesarskih turistov, potrebne kolesarske infrastrukture in iz tega izhajajočih turističnih proizvodov.

Omenjeno ponazorimo na primeru Koroške regije in gorskega kolesarjenja, ki promovira mrežo gorskega kolesarjenja v skupni dolžini okoli 900 km poti (<http://hiking-biking.net/koroska.aspx>, 2007). Za skoraj vse poti za gorsko kolesarjenje, označene v preteklosti, ugotavljamo sledeče:

- razen izjem so se poti označevale sporadično, nenačrtno, brez določevanja modela povezovanja, nadaljnega vzdrževanja in trženja;
- poti skoraj izključno potekajo po makadamskih in asfaltnih cestah, kar je iz vidika sodobnega gorskega kolesarjenja neatraktivno;
- številne poti so bile oblikovane brez jasno definirane ciljne skupine uporabnikov, kar se je odražalo tudi na trasi poti (npr. Bicikland);
- številne poti so speljane neatraktivno z vidika doživljanja/doživetja (monotono, stran od veličastnih razgledov, naravnih in kulturnih znamenitosti ter mimo točk, kjer je že razvita osnova turistična ponudba - turistične kmetije, planinske koče in domovi, smučarska središča s hoteli ...);
- poti kljub številnim marketinškim aktivnostim niso doživele uspeha oziroma niso zaživele, kar je posledica prej naštetih razlogov (primer je

Pohorska kolesarska transverzala, ki jo skozi različne trženjske projekte turistične organizacije v Koroški in Štajerski regiji tržijo že več kot 15 let, kljub temu pa še ni dosegla statusa prepoznavnega kolesarskega turističnega proizvoda).

Strategija razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji (2005) je podala temeljne ukrepe za spodbujanje razvoja in trženja turističnega proizvoda kolesarjenje. V tabeli podajamo oceno doseženega stanja po 7 letih izvajanja.

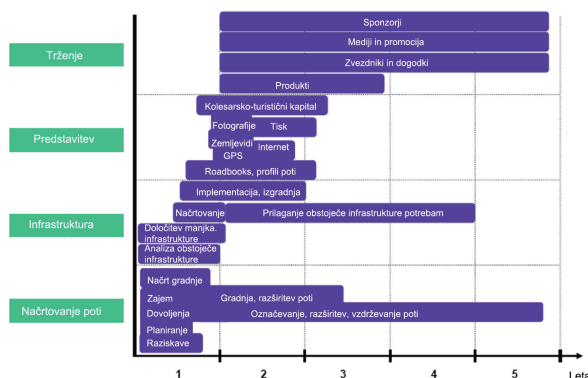
**Tabela 1: Ocena doseganja temeljnih ukrepov Strategije razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji (2005)**

|    | Cilj                                                                                                                                                                       | Doseženo stanje 2012 (ne, delno, da) |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. | Razviti mrežo kolesarskih poti z izgradnjo turistične kolesarske infrastrukture in izboljšati kakovost in povečati pestrost obstoječe turistične kolesarske infrastrukture | NE                                   |
| 2. | Razvoj standardov in tržne znamke turističnega proizvoda kolesarjenje                                                                                                      | DELNO                                |
| 3. | Vzpostavitev verige ponudnikov kolesarskih storitev                                                                                                                        | DELNO                                |
| 4. | Vzpostavitev organizacijske strukture za razvoj proizvoda turističnega kolesarjenja                                                                                        | DELNO                                |
| 5. | Povečati prepoznavnost Slovenije kot kolesarjem prijazne turistične destinacije na tujih trgih                                                                             | DELNO                                |
| 6. | Povečati usposobljenost zaposlenih in drugih posredno vključenih v ponudbo turističnega kolesarjenja                                                                       | DELNO                                |
| 7. | Vzpostaviti sistem monitoringa in ustreznih mehanizmov za spremljanje parametrov povezanih s kolesarskim turizmom v Sloveniji                                              | NE                                   |
| 8. | Vključitev razvoja turističnega kolesarstva v razvojne strategije ter normativne ureditve na ustreznih področjih                                                           | DELNO                                |

Ugotavljamo, da žal še vedno velja ocena, ki je bila podana v SWOT analizi Strategije razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji (2005), da "je turistično kolesarjenje kot turistični proizvod na splošno v Sloveniji na začetku razvoja, večina ponudbe temelji na ljubiteljski ali klubski iniciativi, pri tem pa je potrebno izpostaviti nekatere posamezne programe in ponudnike, ki so zaradi svoje lastne podjetniške iniciative, razvili visoko – kakovostne programe."

Še vedno nimamo razvite mreže osnovne kolesarske infrastrukture (največja ovira je odsotnost oz. pomanjkanje posameznim profilom kolesarskih turistov prilagojenih kolesarskih poti), ki je predpogoj in nujna, prva faza, potrebna za vzpostavitev kolesarskih/e turističnih/e destinacij/e, manjka pa tudi organizacijska struktura na nacionalni ravni, ki bi bila odgovorna za razvoj proizvoda turistično kolesarjenje na vseh ravneh. Ti dve področji morata biti prioriteta, če želimo razviti turistični proizvod kolesarjenje. Brez razvitega sistema monitoringa pa nimamo kvantitativne refleksije obstoječega stanja. Ocene stanja tako najpogosteje temeljijo na subjektivnih ocenah.

Potrebujemo jasno oblikovane smernice za razvoj turističnega proizvoda kolesarjenje na nacionalni ravni, ki bodo na jasen, kratek in enostaven način definirale ciljne skupine, potrebno infrastrukturo z nedvoumnim modelom vzdrževanja, iz tega izhajajoče turistične proizvode, organizacijski model, eksakten in reden monitoring ter vire financiranja.



**Slika 1: Faze razvoja kolesarske turistične destinacije (povzeto po Stanciu, 2003)**

Na sliki 1 je prikazan koncept razvoja kolesarske destinacije, kot ga je na modelu Gardskega jezera, ene najprepoznavnejših kolesarskih turističnih destinacij v svetu, oblikoval Uli Stanciu (2003). V Sloveniji smo do sedaj vse premalo pozornosti posvetili načrtovanju poti, vzpostavitvi osnovne kolesarske infrastrukture in referenčnega okvira razvoja turističnega proizvoda ali "pravil igre" (vprašanja odgovornosti, lastništva zemljišč, nestimulativne zakonodaje ...).

Še posebej je potrebno izpostaviti problematiko zaviranja razvoja gorskega kolesarjenja kot v veliki meri posledice pomanjkanja medresorskega usklajevanja na nacionalni ravni in posledično zakonskih ovir. Zakonodaja (obstoječa in načrtovana) v Sloveniji ni naklonjena gorskemu kolesarstvu, saj prepoveduje vožnjo s kolesom v naravnem okolju. Menimo, da kolesa ne morejo biti izenačena z motornimi vozili. Poleg tega je kolesarjenje ena izmed najbolj trajnostnih oblik športne, rekreacijske in turistične dejavnosti. To velja tudi za gorsko kolesarjenje, ki v največji možni meri izkorišča že obstoječo infrastrukturo (poti, kolovoze, vlake, gozdne ceste). Številne znanstvene in strokovne raziskave v okoljih z dolgoletnim institucionaliziranim varstvom okolja in narave kažejo, da gorsko kolesarjenje nima večjega vpliva na okolje in naravo kot druge primerljive oblike rekreacije, npr. pohodništvo. Vsaka človeška dejavnost ima vpliv na okolje, pri tem gorsko kolesarjenje ni izjema. Pomembno je, da se tega zavedamo in upoštevamo pri razvoju in umeščanju mreže kolesarske infrastrukture v prostor. Ob načrtovanem razvoju in upoštevanju geografskih, geoloških in naravovarstvenih specifik posameznega okolja, je gorsko kolesarjenje lahko eden bolj trajnostnih rekreativnih, športnih in turističnih proizvodov. Omenjenega način, ki izhaja iz več desetletne tradicije razvoja v Severni Ameriki, se poslužujejo številne uspešne kolesarske turistične destinacije, tudi v Evropi.

Slovenska kolesarska pobuda [www.odprimopoti.si](http://www.odprimopoti.si) v skupnih interesih združuje: Komisijo za turno kolesarstvo Planinske zveze Slovenije, Klub gorskih kolesarjev Volja, Kolesarsko zvezo Slovenije, spletni

portal MTB.SI, Gospodarsko interesno združenje pohodništvo in kolesarjenje ter Regionalno razvojno agencijo za Koroško RRA Koroška d.o.o. Slovenska kolesarska pobuda poudarja, da je potrebno gorsko kolesarjenje urejati in ne prepovedovati. Tako bomo že kratkoročno dosegli usmerjanje tokov uporabnikov, ustvarili bomo pogoje za razvoj trajnostnih turističnih proizvodov, kar bo imelo za posledico ustvarjanje novih delovnih mest. Z načrtnim spodbujanjem vključevanja vseh starostnih, socialnih in družbenih skupin bomo uspešno vplivali na dobro počutje in zdravje državljanov Slovenije ter neposredno in posredno zmanjšali potrebne izdatke javne zdravstvene blagajne.

### **Zvrsti kolesarskega turizma, profili kolesarskih turistov, kolesarska infrastruktura in turistični proizvodi**

Strategija razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji (2005) loči med tremi osnovnimi zvrstmi kolesarjenja: kolesarske počitnice, počitniško kolesarjenje in dnevno kolesarjenje. Menimo, da je to dobro izhodišče, klasifikacijo pa je smiselno dopolniti s kategorijo športno-tekmovalno kolesarjenje (npr. priprave športnih ekip, udeleževanje tekmovanj ...).

#### **Zvrsti kolesarskega turizma:**

- kolesarske počitnice – počitnice, kjer je kolesarjenje glavni motiv turista (domačega ali tujega)
- počitniško kolesarjenje – počitnice, kjer kolesarjenje predstavlja eno izmed aktivnosti turista (domačega ali tujega)
- dnevno kolesarjenje – največ dnevno kolesarjenje, ki poteka izven običajnega delovnega in življenjskega okolja
- športno-tekmovalno kolesarjenje (npr. priprave športnih ekip, udeleževanje tekmovanj)

Strategija razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji (2005) je ciljne skupine kolesarskih turistov glede na vrsto kolesarjenja razvrstila na: cestni kolesar, trekning kolesar, gorski kolesar. Menimo, da tovrstna klasifikacija ne odraža sodobnih kolesarskih trendov, zato v nadaljevanju predlagamo klasifikacijo profilov kolesarskih turistov, potrebne infrastrukture in iz tega izhajajočih proizvodov.

**Tabela 2: Profili kolesarskih turistov, kolesarska infrastruktura in turistični proizvodi**

| Profil kolesarskega turista                                         | Kolesarska infrastruktura                                                                                                                                  | Turistični proizvod                                |
|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| kolesar popotnik (uporablja pretežno trekking kolo)                 | asfaltirane ali makadamske v čim večji možni meri ločene kolesarske poti, namenjene obrečnemu kolesarjenju in kolesarjenju za sprostitev                   | obrečno kolesarjenje in kolesarjenje za sprostitev |
| cestni kolesar (uporablja cestno kolo oz. "specialko")              | obstoječe cestno omrežje z dobro asfaltno površino                                                                                                         | cestno kolesarjenje                                |
| turni kolesar (uporablja XC ali all mountain gorsko kolo)           | razgibane, ozke kolesarske poti v naravnem okolju od širine okoli 40 cm (t.i. <i>singletrail</i> ali <i>enoslednice</i> ) do širine gozdne vlake ali ceste | turno gorsko kolesarjenje                          |
| gravitacijski gorski kolesar (uporablja kolo za spust ali freeride) | kolesarski parki                                                                                                                                           | gravitacijsko gorsko kolesarjenje                  |

### Koncept razvoj kolesarske turistične destinacije med Pohorjem, Peco in Kozjakom

Na osnovi definiranih profilov kolesarskih turistov, kolesarske infrastrukture in turističnih proizvodov smo oblikovali koncept razvoja kolesarske turistične destinacije med Pohorjem, Peco in Kozjakom.

Osrednji del mreže kolesarskih poti predstavljata dve osnovni hrbtenici oziroma kolesarski poti, ki bosta povezovali predvideno kolesarsko turistično destinacijo. Hrbtenica Pohorje–Peca–Kozjak za proizvod turno gorsko kolesarjenje in Dravska kolesarska pot za proizvod obrečnega kolesarjenja in kolesarjenja za sprostitev.

Tako bomo lahko na projektnem območju oziroma na nastajajoči kolesarski turistični destinaciji vzpostavili pogoje za nastanek kolesarskega "incoming" turizma.

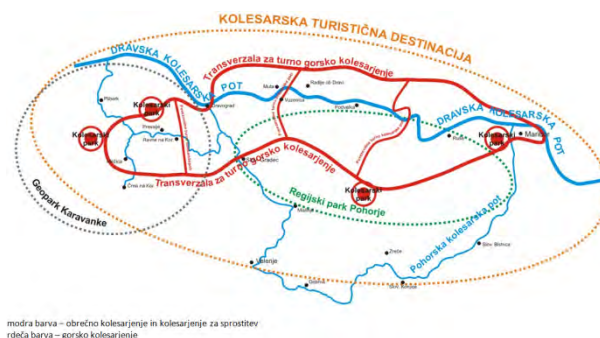
Razdeljenost na etape omogoča prilagajanje sposobnostim posameznika, da izbere sebi primerno traso. Etape morajo biti smiselno oblikovane, po možnosti z obzirom na opcijo prenočevanja v obstoječi nastanitveni infrastrukturi in uporabe javnega prevoza ali kako drugače organiziranega prevoza med posameznimi začetki in konci etap. Osrednjo gorsko kolesarsko transversalno hrbtenico za turno gorsko kolesarjenje povezujejo krajše gorske kolesarske poti, v kolesarsko turistično destinacijo pa je nujno treba vključiti tudi obstoječo žičniško infrastrukturo.

Pomemben del razvoja destinacije bo tudi oblikovanje Dravske kolesarske poti na slovenski strani kot turističnega proizvoda, kar trenutno še ni. Predvidevamo, da bo sistematični razvoj Dravske kolesarske poti kot turističnega produkta imel pozitivne učinke na nadaljnji razvoj mreže kolesarskih poti namenjenih rekreaciji in turizmu v destinaciji.

Pri načrtovanju mreže poti je nujno slediti oblikovanju t.i. rich tracks, ki vsebujejo atraktivno speljane trase poti, mimo naravnih in kulturnih znamenitosti, obstoječih gostinsko-nastanitvenih obratov ...

Za proizvod gravitacijsko kolesarjenje je smiselno načrtno spodbujati koncentriranje infrastrukture v posamezne obstoječe ali nastajajoče centre s kolesarskimi parki na mestih, kjer že obstaja primerna žičniška in namestitvena infrastruktura.

S predlaganim konceptom predvidevamo na trajnosten način povezati dve območji, pomembni z vidika regionalnega razvoja in ohranjanja narave: to sta nastajajoča Geopark Karavanke in Regijski park Pohorje.



**Slika 2: Koncept razvoja kolesarske turistične destinacije med Pohorjem, Peco in Kozjakom**

### Sklep

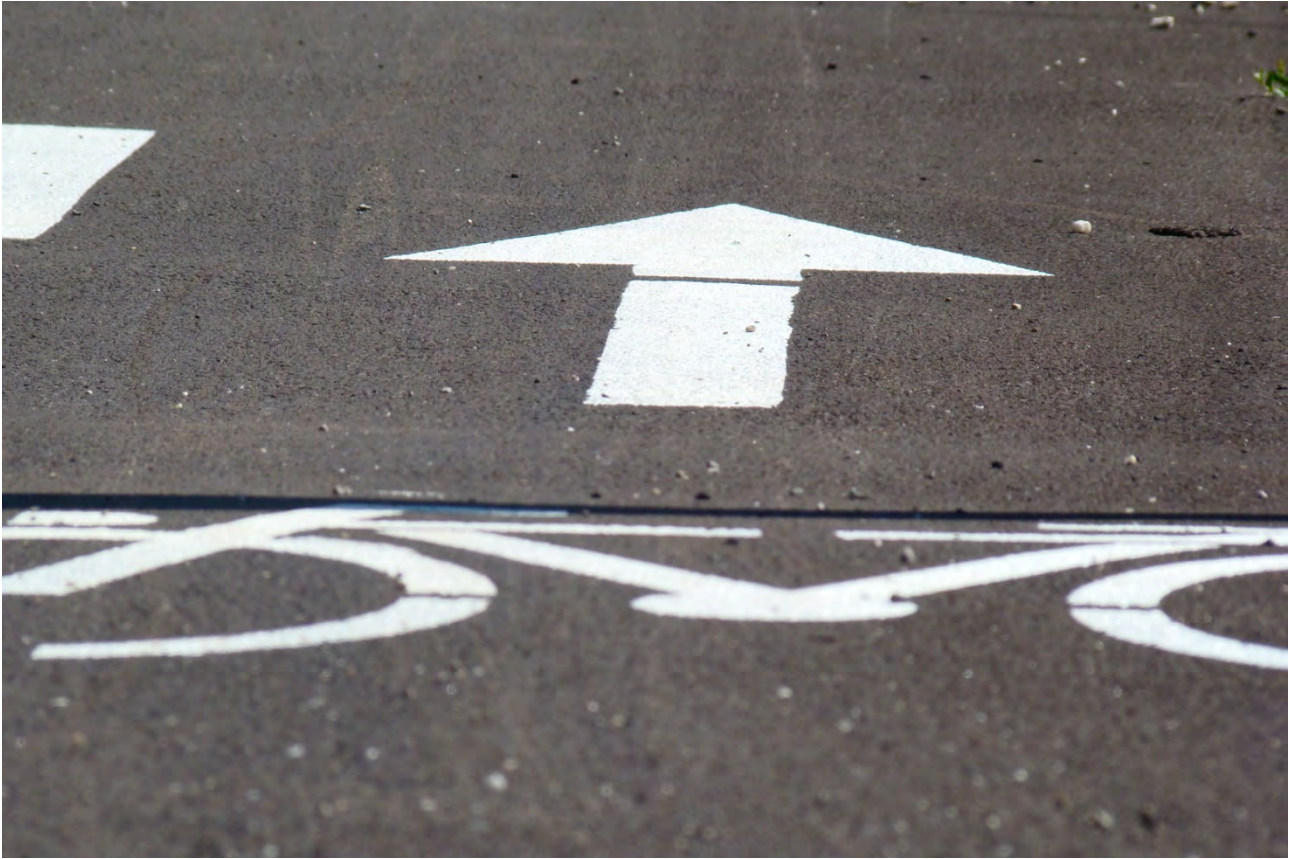
Načrtovanje, gradnja, vzpostavitev in vzdrževanje poti ter druge kolesarske infrastrukture, predstavitev in trženje so faze razvoja kolesarske turistične destinacije. Do sedaj smo v Sloveniji vse premalo pozornosti posvetili ključnim fazam načrtovanja poti in vzpostavitvi osnovne kolesarske infrastrukture, čemur je vzrok iskati v nepoznavanju povezanosti potreb posameznih profilov kolesarskih turistov, potrebne kolesarske infrastrukture in iz tega izhajajočih turističnih proizvodov ter v nesistematičnem in stihijemskem razvoju.

Za učinkovit razvoj kolesarske turistične destinacije potrebujemo na nacionalni in regionalni ravni jasno oblikovane smernice za razvoj turističnih proizvodov kolesarjenja, ki bodo na jasen, kratek in enostaven način definirale cilje skupine, potrebno infrastrukturo z nedvoumnim modelom vzdrževanja, iz tega izhajajoče turistične proizvode, organizacijski model, eksakten in reden monitoring ter vire financiranja.

Predlagani koncept razvoja kolesarske turistične destinacije med Pohorjem, Peco in Kozjakom smo oblikovali glede na potrebe posameznih profilov kolesarskih turistov. Predvideva vzpostavitev osnovne kolesarske infrastrukture, ki je pogoj za oblikovanje povezanih turističnih proizvodov. S predlaganim konceptom predvidevamo na trajnosten način povezati dve območji, pomembni z vidika regionalnega razvoja in ohranjanja narave: to sta nastajajoča Geopark Karavanke in Regijski park Pohorje. Predlagana kolesarska turistična destinacija ima izrazito medregionalen značaj, saj povezuje 3 slovenske in 2 avstrijski regiji, kar predstavlja dobre razvojne možnosti z vidika iskanja in zagotavljanja projektnih priložnosti in drugih virov financiranja.

## Viri in literatura

- Strategija razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji; dostopno na [http://www.slovenia.info/pictures/TB\\_board/attachments\\_1/2007/Strategija\\_kolesarjenja-final\\_2894\\_5117.pdf](http://www.slovenia.info/pictures/TB_board/attachments_1/2007/Strategija_kolesarjenja-final_2894_5117.pdf), citirano 2. 9. 2012
- Strategija razvoja slovenskega turizma 2012–2016; dostopno na [http://www.mgrt.gov.si/fileadmin/mgrt.gov.si/pageuploads/turizem/Turizem-strategije\\_politike/Strategija\\_turizem\\_sprejet\\_o\\_7.6.2012.pdf](http://www.mgrt.gov.si/fileadmin/mgrt.gov.si/pageuploads/turizem/Turizem-strategije_politike/Strategija_turizem_sprejet_o_7.6.2012.pdf), citirano 2. 9. 2012
- Deklaracija o partnerstvu za trajnostni razvoj slovenskega turizma; dostopno na [http://www.slovenia.info/pictures/category/attachments\\_1/2011/sto\\_deklaracija\\_dst\\_2011\\_w eb\\_13501.pdf](http://www.slovenia.info/pictures/category/attachments_1/2011/sto_deklaracija_dst_2011_w eb_13501.pdf), citirano 2. 9. 2012
- U. Stanciu. 2003. Bike Follows Ski – Grundlagen zum Erfolg in Fahrradtourismus, gradivo z uvodne predavanja Eurobike Traveltalk Fridrichshafen
- M. Obu, P. Zajc . 2011. Projektna naloga Razvoj kolesarske turistične destinacije "Kolesarski park Pohorje–Peca–Kozjak"
- M. Obu, P. Zajc. 2012. Kolesarjenje in pohodništvo na Koroškem - strokovne podlage za integralni turistični proizvod
- Spletna stran Hiking&Biking, dostopna na [www.hiking-niking.net/koroska.apx](http://www.hiking-niking.net/koroska.apx)



Roland Oberdorfer

Kärntner Werbung

Claudia Tscherne

Drauradwierte

## Turistični produkt – Dravska kolesarska pot na avstrijskem Koroškem (River Drava cycle path)

### POVZETEK

*Dravska kolesarska pot predstavlja osrednjo daljinsko kolesarsko povezavo na Avstrijskem Koroškem. Reki Dravi, po kateri je dobila ime, sledi po ločenih kolesarskih poteh, manjši del tudi po manj obremenjenih lokalnih cestah. Osrednje nemško kolesarsko združenje, ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club) je Dravski kolesarski poti zaradi odlično zastavljenega sistema usmerjevanja in dobro razvite infrastrukture za kolesarje, podelilo 4 zvezdice (od petih možnih).*

*Začetki razvoja Dravske kolesarske poti segajo v 90. leta preteklega stoletja in sovpadajo z začetkom gradnje hidroelektrarn na reki Dravi. Takrat so za namene transporta ob reki vzpostavili sistem tovornih poti, ki so jih po koncu gradnje začeli uporabljati tudi kolesarji. Prelomnica v razvoju turističnega produkta Dravska kolesarska pot je bilo leto 2005 in takrat začeti Interreg projekt. Skozi projekt pridobljena finančna sredstva so bila namenjena za gradnjo kolesarskih poti, trženje, vzpostavitev ostale turistične infrastrukture in vzdrževanje.*

*Eden od rezultatov omenjenega Interreg projekta je tudi gospodarsko interesno združenje Drauradweg Wirte (v neposrednem prevodu Gostilničarji ob Dravski kolesarski poti), ki združuje 43 podjetij s področij gastronomije (5), nastanitev (31), vzdrževanja (5) in turističnih agencij (2). Osnovni cilji združenja so skupno trženje, nadzor kakovosti in izmenjava izkušenj ter dobrih praks, člane pa druži predvsem dejstvo, da imajo ponudbo, prilagojeno kolesarskim turistom in da so turisti na kolesih njihov osnovni vir zaslužka. Certificirano članstvo prinaša tudi zavezo izpolnjevati skupne kriterije kakovosti.*

*V preteklem letu so bili prihodki na nivoju regije, ustvarjeni v okviru turističnega produkta Dravska kolesarska pot, ocenjeni na dobre 4 milijone evrov, Dravsko kolesarsko pot na Avstrijskem Koroškem pa je obiskalo okoli 120.000 kolesarjev. V letu 2002 so bili prihodki na nivoju regije ocenjeni na 2,2 milijona evrov, kar pomeni, da so prihodki od turizma v okviru Dravske kolesarske poti v slabih 10 letih zrasli za 90 odstotkov.*

### ABSTRACT

*The River Drau Cycle Path is Carinthia`s most important long distance trail for cyclists. It is a various cycle route following the river on cycle paths or less used streets. It is certified by the ADFC with as a 4-star-route because of excellent signage system and well developed infrastructure for cyclists.*

*The beginning of the cycle path goes back to the 1990 when the power plants on the Drau were constructed. For the construction vehicles they needed wide paths – these paths are later on used by the cyclists. In 2005 there was set a milestone for the development of the River Drau Cycle Path within an Interreg Project. There were investments in the path, in marketing, in touristic infrastructure and also maintaining.*

*One of the results of the Interreg-Project is a cooperation of entrepreneurs called Drauradweg Wirte. Actually 43 companies belong to the cooperation: Gastronomy (5), Accommodation (31), Supporters (5) and Incomers (2). The main objectives are common marketing, quality management and experience exchange. All members are certified and have to fulfil quality criteria. They all are specialised in cycle tourism and earn their income with cyclists.*

*The total regional value dedicated to the cycle tourism on the River Drau Cycle Path is about 4 million Euros and about 120.000 cyclists use the cycle path per year. In 2002 the regional value was 2.2 million Euros. Thus there is an increase of more than 90% till now.*

## River Drau Cycle Path – An example for sustainable development since 20 years

The River Drau Cycle Path is Carinthia's most important long distance trail for cyclists. In Carinthia the cycle path is about 222 km. It is a various cycle route following the river on cycle paths or less used streets (mainly in the western part). It is certified by the ADFC with as a 4-star-route (5 star is top) because of excellent signage system and well developed infrastructure for cyclists (specialised accommodations and gastronomy, gps-tracks, supporters, e-bike-stations, transfer system). The vicinity to the famous warm Carinthian lakes and main sites is also a criterion for the attractiveness of the River Drau Cycle Path.

The Drau River Cycle Path starts in Italy near the border to Austria, to Tyrol and the most cyclists start their tours in Tyrol.

### Historical development

The beginning of the Cycle Path is related to the power plant constructions on the River Drau. For the construction vehicles they needed wide paths – these paths are later on used by the cyclists. But it was planned to use it for recreation and cycling.

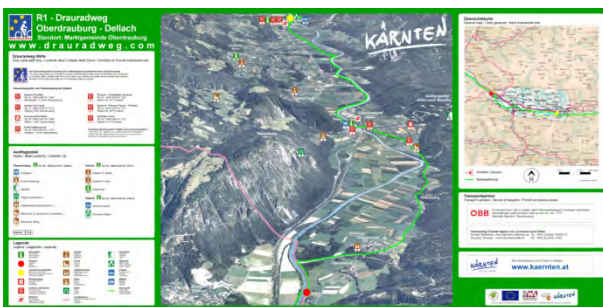
In 2005 there was set a milestone within an Interreg Project. There were investments in the path, in marketing, in touristic infrastructure and maintaining.

### Signage system

The signage system consists of three components.

Signs for orientation:

- every 20 km, upstream and downriver, pointing out infrastructure and points of interest



Drauradweg Wirte Signposts:

- distance of every partner to the cycle path, type of partner (accommodation, gastronomy), days off, opening hours



Route signs:

- showing the way and distances, completely renewed in 2011.

### Maintaining

The maintaining of a cycle path is one of the key-factors for the satisfaction of tourists. Within the Interreg Project in 2005 Carinthia started an integrated and coordinated way of maintaining. First a new organisation was founded to carry out this task (was necessary for getting EU-co-financing). Since 2011 this is made by pro mente, a non-profit organisation working with handicapped and disabled people. For maintaining the River Drau Cycle Path long-term unemployed persons were engaged.

### Drauradweg Wirte

The Drauradweg Wirte is a cooperation of partners dealing with cycle tourism on the River Drau Cycle Path founded in 2007. Actually 43 companies belong to the cooperation: Gastronomy (5), Accommodation (31), Supporters (5) and Incomers (2).

The main objectives are common marketing, quality management and experience exchange. All members are certified and have to fulfil quality criteria like this:

- No payment for cyclists using the toilette - all
- Accommodation for one night, without scuffs
- Secure room for the bikes (locked) - accommodation
- Possibility to dry wet clothes – all
- Repair set for bikes - all
- Focus on cyclists (breakfast, meals, drinks, maps) – all

**In 2012 the cooperation worked together for five years with these achievements:**

- More than 50 partners cooperating
- Coordinated marketing – presence in all specific special interest medias
- Strong cooperation with Carinthian Tourism board – common website, promotion material distributed by the Tourism Board
- 10 e-bike-service stations along the cycle path

**The potential and economic significance on River Drau Cycle Path**

There were five counting stations installed on the cycle path. These are the results of 2011:

- Dellach/Drau: 47.600 cyclists per year
- Spittal a.d. Drau: 26.300 cyclists per year
- Villach/Wernberg: 30.000 cyclists per year
- Ferlach: 38.000 cyclists per year
- Neuhaus: 13.500 cyclists per year

The western part is more attractive than the eastern part. One thing is that the last part of the path in Carinthia between Völkermarkt and Lavamünd was built in 2007. Before the cyclists had to go on a heavy used road. Another reason is that the transport back to the beginning is really difficult from Völkermarkt or Lavamünd because there is no train available. There is a bus organized by the incomer Kärnten Radreisen going back nearly every day since some years but the people hardly know. The attractiveness of the Slovenian part is also very slight because of the completely different type of path in Slovenia. Carinthian part is flat-bottomed, near the river, enough capacity for spending the night and easy to consume. Nevertheless the attractiveness of the western part is also a result of the efforts Tyrol made. They began to develop the cycle path much earlier and they now get more than 6.000 cyclists a day in high season (most of them Italians). These cyclists now try to discover the next parts in Carinthia, not only stay in Tyrol.

In 2001 a study was made based on face-to-face interviews. The cyclists were categorized in this way:



- 30 % Natives
- 10 % holiday-makers doing a one day trip

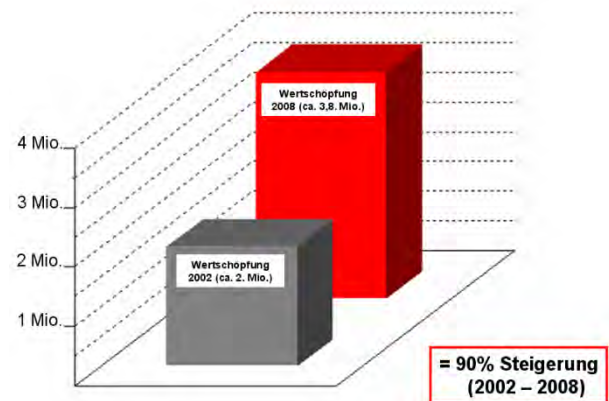
- 60 % cycling tourists going from town to town along the river

In 2007 and 2008 a monitoring was made again (online). It showed the percentages stayed the same. The cyclists were also asked about their expenditures and the length of stay to calculate the regional added value.

In 2008 the items were these:

- Average stay: 5 nights
- Average expenditure with accommodation: EUR 50,00 per person and day
- Average expenditure without accommodation: EUR 20,00 per person and day

Referring to these items the regional value was calculated on the basis of 120.000 cyclists using the River Drau Cycle Path a year (estimation referring to the study and the monitoring).



This would be an increase of 90% from 2002 to 2008.

Actually we think that the number of cyclists increased about 10% since 2008. The average stay remain the same, the expenditures with accommodation more or less remain also the same. Only the expenditures without accommodation grew. Thus we estimate that the value increases about 15 %. This would be a regional value of 4.4 million Euros gained with the River Drau Cycle Path.



## Vloga Koroške deželne vlade pri razvoju osnovnega kolesarskega omrežja (Supra-regional bike paths in Carinthia)

### POVZETEK

*V Deželi Koroški so spoznali pomen razvoja omrežja kolesarskih poti in njenega pozitivnega vpliva na izboljšanje konkurenčnosti regije. Koroška regionalna vlada spodbuja razvoj, načrtuje, financira in gradi regionalne kolesarske poti kot osnovne gradnike regionalnega kolesarskega omrežja. Kot najvišji organ upravljanja, nosi regionalna vlada pravno obveznost in odgovornost za razvoj medregionalnih kolesarskih poti ter za usklajevanje in nudenje podpore vsem družbenim in gospodarskim subjektom iz vseh sektorjev. Pri tem enakopravno vključuje neprofitne entitete kot so mesta, okrožja in občinske oblasti, kakor tudi turistična združenja, službe zaposlovanja in zdravstvenih storitev ter zasebna podjetja. Osnova za trajnostni razvoj omrežja kolesarskim poti na koroškem je izvajanje skupnega programa strategije trajnostnega razvoja Evropske unije. Trajnostni razvoj je na Koroškem razumljen v medsebojni povezanosti in implementaciji inovacij v transportu kot so e-mobilnost na kolesarskih stezah, integriran javni potniški promet, spodbujanje inovacij na sekundarnem trgu dela ter dvigovanje zavedanja o pozitivnem vplivu kolesarjenja na javno zdravje.*

### ABSTRACT

*Carinthia has figured out an importance of development of the bike path network and its impact on competitiveness of the region. The Regional Government of Carinthia forces development, funds, plans and constructs supra-regional bike paths as the back bone of this regional bike path network. As the highest public authority and hub having legal duty and carrying responsibility for the development of supra-regional bike paths, it is supporting and coordinating all social and economic actors from all sectors. This includes non-profit entities, towns, districts and communal authorities, as well as touristic unions, employment and health services and private companies. Sustainable development of bike path network in Carinthia is implementation of common agenda of the sustainable development strategy of the European Union. Carinthia understands the sustainable development in conjunction with innovation in transport implementing e-Mobility on bike paths and integrated public transport, innovation in development of the second employment market and raising awareness about positive impact of cycling on public health.*

### Initiative to create a national cycle route network

With the economic boom of the 1970s and 80's, the motor traffic increased in the same extent. If there were one car per family at all, one or more vehicles in every household are the standard in the meantime. The way how the people used their work power by increasing industrialization was changed as well. The real human work force was replaced by machines increasingly. Because the human body was more and more unilaterally used by the conveyors and office work, people starts to look for compensation. It is found in the gym, running and also during cycling. Especially by cycling, the high speed differences of the various road users caused dangerous situations increasingly. The legislature responded with the mission to develop a nationwide bicycle path concept. In Carinthia, this happened in the years 1985 to 1988 and it was elaborated in cooperation with the municipalities, the tourism associations and the Department 20 of the Regional Government of Carinthia - State planning. A major goal a bicycle path is the protection of the

weakest traffic participants or the separation of motorized from the non-motorized transport.

**The Carinthia's Regional Government enacted the supra-regional bicycle path network in 1988.** At the final stage, the total length of the supra-regional bike path concept in Carinthia will be 1300 km. The Department 9 of the Regional Government of Carinthia - Competence Centre Roads and Bridges – Section 9 P – Planning and Project Development, due to the technical qualifications of their staff, has taken the coordination over the further expansion.

In the meantime, in Carinthia are approximately 950 km of national cycle paths available, and they will be continuously expanded. At the moment, the largest emphasis lays on closing the gaps in the existing bike lanes and tracks network. There are several crucial reasons why so many gaps still existing. On the one hand the financial situation, on the other hand the difficult topography in some areas.

## Legal regulation

In the meantime the national cycle paths has been adopted into Carinthia's road act by the Regional Parliament emphasizing highest public interest for sustainable development of bicycle path network (Kärntner Straßengesetz 1991, K-StrG. LGBl. Nr. 72/1991 Official Statement at Law Amendment LGBl. Nr. 87/2005). Thus, basic changes have been made; the most important changes are the unification of the financing, the abolition of the cost caps and the possibility of expropriation.

## Funding

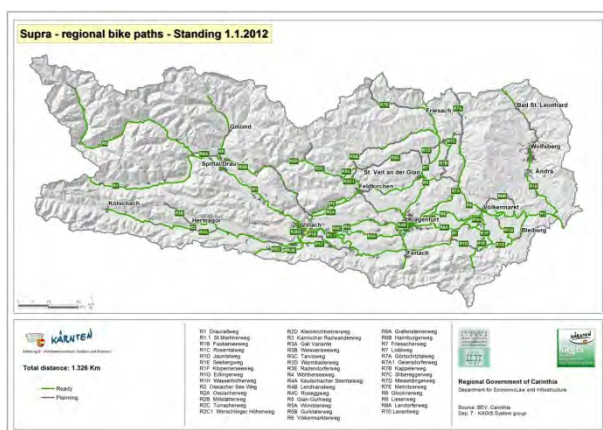
The funding is now shared between the government of the province of Carinthia and the municipalities in relation of 2/3 to 1/3. All costs, ranging from the surveying and acquisition of land, a design and construction costs as well as the final survey, and the registration in the real estate register. The costs reconditioning determined by natural disasters, as well as a general renewal cost at the end of the technical life cycle are also considered as the costs of construction of supra-regional cycle paths.

## R1 Drau bike path

The flagship or the back bone is the R1 Drau bike path ([www.drauradweg.com](http://www.drauradweg.com)), which will connect in his final stage the origin of river Drava at Dobbiaco field in South Tyrol and the city of Osijek in Croatia. A total of a length of 750 km through 5 States, namely Italy, Austria, Slovenia, Hungary and Croatia will be reached. In Carinthia, the length will be about 222 km. All other cycling paths in Carinthia are connecting directly or indirectly into R1 Drau bike path.

## Implementation since 2001

Mr. Gerhard Dörfler as the member of the regional government, today Governor of Carinthia, started in the year 2001 the major offensive in the bike path building with a budget of some € 4.5 million instead of the usual € 2.0 million, exclusive the shares of communes of approx. 1/3rd in total. Approx. 200 km of supra-regional bicycle path have been built in Carinthia since then.



## Sustainable Development

In respect to sustainability as "development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs (Mrs Gro Harlem Brundtland, the former Prime Minister of Norway.), Regional Government of Carinthia is initiating, funding and coordinating a development supra-regional bike paths using his organizational and political power supporting synergy effect of actions of social and economic actors in all sectors. This action are raising awareness and are inducing other initiatives strengthening efforts toward increasing a use bicycles for transport (modal split) as well as for sport and leisure.

"Sustainable Development Strategies are implemented in many countries. At the EU level, it is worth recalling the "Progress Report on the Sustainable Development Strategy (SDS) 2007" – see EC Communication COM(2007) 642 1. The related EU policy has identified seven key sustainability challenges:

- Climate Change and Clean Energy
- Sustainable Transport
- Sustainable Consumption and Production
- Conservation and Management of Natural resources
- Public Health
- Social Inclusion, Demography and Migration
- Global poverty\*\*

(\*Excerpts from Georges VAN GOETHEM, EC DG RTD J2, Brussels, May 2008)

The development of supra-regional bike paths in Carinthia has **direct impact** on the second pillar of the above mentioned EU policy; "**Sustainable Transport**". Together with ÖBB (Austrian Federal Railways) and Verkehrsverbund Kärnten (Carinthia's Transport Union) Carinthia's Government considers needs of commuters who are using bicycles offering bicycle infrastructure. Integrated Public Transport System enabled by ÖBB in the region Carinthia offers cyclists railway carriages departments or special prices for commuters and tourists who want to use touristic packages visiting bike paths in other Carinthia's regions. Exemplary, the Project MICOTRA offers complementary Rail connections along international Ciclovía Alpe Adria bike path ([www.alpe-adria-radweg.com](http://www.alpe-adria-radweg.com)) from Salzburg (Austria) to Grado (Italy) where R1 Drau Bike path is part of it in section between Spittal/Drau and Villach.

Related to the pillar 1 "**Climate Change and Clean Energy**", initiatives and actions of the Carinthia's Regional Government developing and promoting supra-regional biking paths has a secondary impact decreasing CO2 Emissions and increasing energy efficiency.

**Tourism** sector in Carinthia, as a part of pillar 3, Sustainable Consumption and Production, has developed marketing and signage of local bike paths and is offering Rent-a-Bicycle, Pick-Up and Maintenance services also along supra-regional bike paths. Those measures are mainly funded by touristic associations of regions along supra-regional bike paths, but partially or fully financing of basic and additional infrastructural measures of common public interest stays a subject of regional government. **Competitiveness of the regions** increases through the development of supra-regional bike paths on example of R1 – Drau bike path, who induce a development of other local cycling paths in Carinthia, developed and funded by the municipalities and communes increasing direct investments into a cycling infrastructure of those regions.

**Employment:** Together with AMS Kärnten (Employment Services) new employment projects and demonstration actions were implemented for example, directly at the R1 – Drau bike path, targeting long term and older unemployed people to be integrated into a secondary employment market. The Regional Government of Carinthia, together with social partners, federal Ministry of Labor and European Social Fund is directly organizationally and financially participating in running and ongoing projects.

#### **Innovation – e-Mobility at Carinthia's bike paths**

The initiative "Lebensland Kärnten" ([www.lebensland.com](http://www.lebensland.com)) financially supported acquisition of thousands of e-Bikes in last 3 years, as accompanying measure for promotion of development of cycling infrastructure and consequently, increasing **energy efficiency in transport sector**. This year, a dozen of charging station for e-Cyclists will be available along R1 Drau Bike Path extending infrastructural touristic services and indirectly strengthen **competitiveness of this region**. Charging stations were developed and delivered by "Lebensland Kärnten" and produced in Carinthia; the costs of implementation were covered by implementing Public-Private-Partnership Model (PPP-Model) developed between by "Lebensland Kärnten" and "Drauradweg Wirte" (Drau Cycle Path Hosts - <http://www.drauradweg.com/en.aspx/Articles/View/808>).

Along with the content of the strategic paper "Implementation plan: e-mobility in Austria" issued by three Austrian Federal Ministries in June 2012, The Regional Government of Carinthia belongs to the pioneers of implementation of e-mobility in Austria in this particular field.

(The entire document can be obtained under the link:

<http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/elektromobilitaet/downloads/umsetzung.pdf>.

Full title: „Umsetzungsplan: Elektromobilität in und aus Österreich“. Issued in June 2012 by

„Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW)“; „Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)“ and „Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (BMWFJ)“)

#### **Facts & Figures on cycling:**

**Vcö: Austrians have saved 154 million litres of gasoline by cycling** (Fuel savings by cycling in everyday life in 2010)

- Austria: 154 million litres
- Cost savings 2010: EUR 180 million
- Cost savings in current fuel prices: EUR 215 million

Source: VCÖ 2011

**Vcö: What are drivers can save by switching to the bike on fuel costs**

- At 500 km: 55 EUR
- At 1,000 km: 110 EUR
- At 1500 km: 165 EUR
- At 2,000 km: 220 EUR
- At 2,500 km: 275 EUR
- At 3,000 km: 330 EUR

Source: VCÖ 2011

**VCÖ: Biking to work place is healthy and favourable**

Fuel cost savings in 100 days bicycling instead driving a car

- Work 3 km: 67 EUR
- Commute 4 miles: 90 EUR
- Work 5 km: 112 EUR
- Work 7 km: 157 EUR
- Commute 10 kilometres: 224 EUR

Source: VCÖ 2011

**Master plan for Bicycle Traffic (Full Title: Masterplan Radfahren Sept. 2006)**

Master plan for Bicycle Traffic" has been issued by the Austrian Federal Ministry of Agriculture, Forestry, Environment and Water Management, Division V/5; Transport, Mobility, Human Settlement and Noise in September 2006. He is only informal instrument and guiding document giving an impulse on national level for fostering bicycling and to implement measures in cooperation with the provinces, the municipalities and other important stakeholders such as economy. The Master plan for Bicycle Traffic aims to be a contribution

to fulfil environmental and health related goals and to improve the quality of life at all aspects of society.

**Bicycle transport is mainly a competence of the local level.** Provinces can be coordinative and supporting institutions. The national level has only a direct influence using the National Road Act (STVO), the main responsibility for implementation lays on local and regional level.

The entire master plan cycling can be obtained under the link:

[http://www.lebensministerium.at/dms/lmat/publikation/en/masterplan\\_radfahren/Masterplan%20Radfahren\\_WEB.pdf?1=1](http://www.lebensministerium.at/dms/lmat/publikation/en/masterplan_radfahren/Masterplan%20Radfahren_WEB.pdf?1=1)

Here are following some most important excerpts from the "Masterplan for Bicycle Traffic"

A reduction from 560 to 1.6 billion passenger kilometres per year can reduce total fuel consumption from 30,000 to 85,000 tons. That brings between 270 and 780 tons less NOx per year and saves between 100,000 and 270,000 tons of CO2 per year. Positive effects on health and life expectancy are also expected through an increased physical activity. The health benefits for the public would be up to EUR 165 million annually, about EUR 0.15 per driven km of bicycle.

#### Environment analysis

Due to a high percentage of use of private cars for relatively short distances offers opportunity for substitution by bike rides:

- About 15% of all private car trips are less than 1 km
- Approximately 25% of all private car trips are less than 2 km
- Approximately 35% of all private car trips are less than 3 km
- About 50% of all private car trips are less than 5 km

#### Exemplary estimation of health impacts

Long-term studies are showing that the effects of promotion of cycling on health and life expectancy are consistently positive. During a multi-year Danish mortality study involving 30,000 people in age between 20 and 93 years, showed that the probability of death within the study period of people who are daily at least 30 minutes cycling is up to 40% lower compared to a reference group (i.e. of such "active" persons died in the same period [14.5 years] 40% less than in the comparison group). This is attributed primarily by a significant reduction of the risk of heart disease, diabetes, osteoporosis and cancer.

In international studies have been also shown how these health effects can be quantified and monetized and be considered as a part of common benefit-cost analysis. In a seminar "Cost Benefit Analysis of Cycling"

held in 2005 in Stockholm experience in field of benefit cost analysis of cycling traffic promoting measures were presented and discussed. In particular the following effects of promoting cycling traffic have been highlighted:

- Health effects (reduction of illnesses and maintaining)
- Reduction of road accidents
- Increase the sense of security
- Savings in school bus transportation and parking place construction
- Reduction in the external costs of road transport

A perennial Norwegian model study in 3 cities showed that activation of "not active" person (at least 30 minutes cycling / day) leads to a "social profit" of annually € 3,000 4,000 per year, or € 500-1,500 / year resulting from the increased activity for "already active" person.

Finnish studies with regard to directives for evaluation of infrastructural investments showed "positive health effects" of road transport investments for pedestrians and cyclists, totalling € 1,200 per "enabled" person per year. A model for the city of Turku shows that an increase of share of pedestrians and cyclists in road traffic from 40 to 44.5% (currently. 37%) lifts the benefit / cost ratio from 2.9 to 7.7.

Researches in Denmark have shown, that by "Activity" in the amount of at least 30 minutes a day (e.g. the average daily commute time to working place by bike) decreases the risk of disease by about 40%, where this health benefit effects of an individual are divided to 40% direct effect for the public and to 60% for each individual itself.

One of the main results of the studies was that the resulting positive health effects are clearly dominant compared to the other effects. The different approaches aiming quantifying of this health effects resulted in many cases with similar conclusions. As common conclusion was that the health benefits for the public:

- mainly occurs at the beginning, when individuals "are capitalized" to, at least 30 minutes a day be physically active (this corresponds roughly an average commute), or
- can be quantified approximately by EUR 0.15 per km driven by bicycle.

On the basis of this two benchmarks and the above mentioned assumptions regarding impact of increased bicycle traffic share to increased health benefits to the public, in Austria approximately EUR 165 million of public benefits could be achieved per year. As already mentioned at the beginning, detailed relevant studies and adjustments for Austria are not conducted so far, consequently, this scale can be used only for the

approximate orientation. Appropriate studies and the assignment of existing research on Austrian conditions for the assessment and presentation of the efficiency of promoting measures for cycling can be highly recommended.

### Signs



In the year 2010 the province of Carinthia, the Competence Centre 9 - Roads and Bridges in the cooperation with the "Kärnten Werbung" (Kärnten Werbung Marketing & Innovationsmanagement GmbH - [www.karnten.at](http://www.karnten.at)) has published a guide for common use of cycle path signs for marking of the national / local cycling paths (not biking tracks and trails) as a recommendation and assistance during the planning, design and implementation of cycle path signs in Carinthia.

This brochure can be obtained under the link:

[http://www.ktn.gv.at/214354\\_DE-Radwege-Beschulderungshandbuch\\_Radwege](http://www.ktn.gv.at/214354_DE-Radwege-Beschulderungshandbuch_Radwege)



Josip Rotar

Slovenska kolesarska mreža

## Kako razvijati kolesarjenje v Sloveniji

### POVZETEK

*Prispevek podaja osnovne napotke za razvoj kolesarstva v lokalnih skupnostih po Sloveniji. Pri tem se dotakne treh področij: kakovostne infrastrukture, financiranja in sodelovanja širše skupnosti. Razvijanje kakovostne kolesarske infrastrukture je prvi in najbolj pomemben pogoj za privabljanje kolesarjev. Članek v tem poglavju predstavlja smernice, glavne dileme in premisleke okrog izgradnje kolesarskih površin. V poglavju o financiranju se prispevek dotakne finančnih perspektiv EU in pomena pravočasno pripravljenih projektov za zagotovitev sredstev. Zadnje poglavje govori o majhnih a pomembnih korakih za razvoj kolesarjenja v lokalnih skupnostih, za katere niso potrebna nobena finančna sredstva, ampak je v ospredje postavljena volja in želja po razvoju kolesarjenju prijazne skupnosti.*

### Abstract

*The article draws basic outlines for development of cycling in local communities in Slovenia. It addresses three issues: quality infrastructure, funding and cooperation of a wider community. Development of quality infrastructure is the first and most important condition for attracting cyclists. In these chapter guidelines, main dilemmas and hesitations with building cycling areas are addressed. In the chapter on funding the article engages with the issue of financial perspectives of the EU and the importance of projects being written and applied on time to guarantee funding. The final chapter is concerned with small but important steps for development of cycling in local communities, for which funding is not needed and the focus is set on wish and will to develop a cycling-friendly community.*

### Uvod

Kadar ljudje kolesarijo se dogaja nekaj zelo čudovitega. Poleg splošno znanih pozitivnih učinkov na okolje in zdravje prebivalstva, ima kolesarjenje tudi izjemno blagodejne učinke na gospodarstvo. Če začnemo na ravni posameznika in družinskega proračuna, so izdatki za avtomobil in gorivo lahko veliko bolj smiselno porabljeni. Vlaganje sredstev v razvoj kolesarjenja se je že marsikje izkazalo za pametno potezo. Začetne investicije v infrastrukturo se po nekaj letih bogato obrestujejo. Dejstvo je, da je kolesarski turizem v današnjem času negotovih ekonomskih razmer lahko gonilo razvoja in promocije nekega območja, od katerega ima lahko koristi tudi širša skupnost.

Kolesarji so po svoje zelo specifični. Glede na prometno hierarhijo spadajo med ranljivejši udeleženci v prometu. Brez ustrezne infrastrukture, ki jim zagotavlja osnovno varnost in udobje, se raje ne podajajo na pot. Zato v naslednjih točkah predstavljam nekaj osnovnih napotkov za razvoj kolesarstva v Sloveniji.

### Razvijajte kakovostne kolesarske površine

Pri razvoju kolesarskega turizma je osnovni pogoj za privabljanje turistov infrastruktura. Lahko imamo še tako dobre turistične vodiče in najboljše razvit marketing ter strateške dokumente, če pa nimamo infrastrukture, po kateri bi se kolesarji lahko varno vozili, je to skoraj,

kot če ne bi imeli ničesar. V bistvu je najboljša promocija, ki ljudi privablja h kolesarjenju prav urejena infrastruktura. Če se bodo kolesarji dobro počutili in ne bodo imeli opaznih težav, se bo dober glas o kolesarski trasi hitro razširil naprej. Dobro načrtovana, kakovostno izvedena in redno ter skrbno vzdrževana kolesarska infrastruktura pomembno vpliva na varnost in udobje kolesarjev. Izbira pravega načina ureditve kolesarskega prometa v praksi ni enostavna naloga. Splošno pravilo naj bo: bolje nobena kot neustrezna in nevarna infrastruktura.



Nizozemci v svojih navodilih CROW omenjajo **5 osnovnih pogojev**, kakšna bi morala biti kolesarska infrastruktura:

- **varna** (mešanje z umirjenim prometom ali na posebnih dobro dizajniranih površinah),
- **direktna** (vodenje kolesarjev do cilja po najkrajši in najhitrejši poti),
- **povezana** (neprekinjeno povezana v omrežje),
- **udobna** (gladke površine, zravnani robniki in klančine, brez ovir...),
- **atraktivna** (vodenje kolesarjev mimo znamenitosti, drevoredov, vode, klopi, razglednih točk...)

#### Umirjanje prometa

Urejenost cest in prometa na njih je pomemben faktor, ki kolesarje bodisi privablja ali odganja. Če na cesti mimo kolesarja vsakih nekaj sekund pridrvi več kot tona težak avtomobil, je najverjetneje, da se bo kolesar te ceste naslednjič poskušal izogniti. Občutek varnosti je zelo pomemben dejavnik in že najmanjši dvom v varnost in zmanjšano udobje lahko kolesarje odženejo. Zato se morajo pristojne institucije, ki jim je razvoj kolesarjenja v interesu zavedati tudi pomena umirjanja prometa.

V Sloveniji kaj hitro dobiš občutek, da je hitra in objestna vožnja splošno prejeta kot nekaj normalnega. Prehitra vožnja na cestah, kjer želimo, da bi ljudje kolesarili je zato nedopustna. Umirjanja prometa na določeni cesti se je potrebno lotiti večplastno in koordinirano. Tudi voznikom motornih vozil je potrebno nedvoumno pojasniti smisel novih ukrepov in najlepše se to naredi tako, da so ukrepi medsebojno povezani v koherentno celoto. V praksi to pomeni, da če se lotevamo umirjanja prometa z infrastrukturnim ukrepom, mu mora nujno slediti tudi ukrep na ravni spremembe prometnega režima, prilagoditev sistema označevanja, koordinacija s policijo oz. redarsko službo, komunikacija s širšo javnostjo ipd. V procesa umirjanja prometa se morajo poleg načrtovalcev prometne infrastrukture, ki so v preteklosti prepogosto načrtovali zgolj za potrebe avtomobilskega prometa, vključevati tudi ostali strokovnjaki in širša lokalna skupnost. Pred šolami so to lahko učitelji, starši in učenci v obliki prometnih krožkov ali šolske redarske službe. Tudi občinski Sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu nas ob začetku šolskega leta spomnijo, da tovrstne možnosti obstajajo. Morda je pa del rešitve tudi v tem, da se lokalne skupnosti, ki želijo s povečano varnostjo privabiti kolesarje, angažirajo še posebej ob pričakovanih kolesarskih konicah (ob koncih tedna) ter postavijo nekakšno »redarsko službo« za varovanje kolesarjev na svojih lokalnih cestah.

#### Dilema: ločevanje ali mešanje

Pri dilemi o ločevanju ali mešanju je treba razumeti potrebe kolesarjev. Pri razvoju turizma bilo bi zelo nespametno, če bi turistične kolesarje vodili daleč stran od zanimivih mest, kjer se lahko ustavijo, pogledajo znamenitosti, kupijo spominke, pojedjo kosilo itd. Zato je priporočljivo kolesarske turistične trase zasnovati tako, da jih vodimo tudi po lokalnih cestah skozi naselja, stara mestna jedra, trge in ulice. S takšnim pristopom lahko prihranimo tudi denar, saj umirjanje prometa na lokalnih cestah utegne biti ceneje od gradnje fizično ločenih kolesarskih poti.

Nivojsko ali horizontalno ločena infrastruktura ni vedno in povsod kar sama po sebi najboljša izbira. Več kolesarjev na vozišču morda paradoksalno pomeni tudi večjo varnost kolesarjev, število prometnih nesreč se zniža, ne le tistih v katerih so udeleženi kolesarji, pač pa tudi ostalih udeležencev v prometu. Sistematično ločevanje različnih oblik prometa ima lahko tudi kontraproduktivne učinke. Vozniki motornih vozil ostalim prometnim udeležencem ne posvečajo zadosti pozornosti. Zato mešan promet, spremljan z ustrezno omejitvijo hitrosti in drugimi ukrepi, lahko pomeni boljšo varnost.

#### Usklajenost in povezovalnost

Številne lokalne skupnosti se večjih projektov, ki presegajo meje njihove občine in pristojnosti po navadi lotevajo zelo parcialno in tudi zadržano. Najpogosteje je to vidno pri obrečnih kolesarskih poteh, kjer so nekatere občine zagovornice trase ob levem bregu, druge pa ob desnem bregu. Ob tem so možni zapleti tudi glede dogovorov glede poteka trase, kjer lahko eni zagovarjajo traso tik ob brežini, drugi po nasipu, tretji ob stari strugi ali kanalu in tako naprej. Razumljivo je, da bo vsaka lokalna skupnost hotela realizirati svojo idejo. Še bolj vztrajne bodo tiste lokalne skupnosti, ki na svojem ozemlju že imajo urejene odseke kolesarskih poti. Kljub morebitnim nesoglasjem in drugačnim pogledom, mora skupni cilj zasledovati enotno povezano kolesarsko pot, ki lahko kolesarskega turista pripelje od začetka do konca trase. Tudi, če si kakšna lokalna skupnost prizadeva za kolesarsko pot ob desnem bregu, lahko najde povezavo s tisto, ki si svojo pot želi na levi strani. Morda je rešitev zgolj v izgradnji manjše lesene brvi ali povezovalne ceste.

#### Širitev omrežja

Pri umeščanju kolesarskih povezav v prostor se ni potrebno omejevati izključno na eno možno varianto trase. Četudi je trasa enovit kolesarski turistični produkt, se lahko posamezni odseki trase razčlenijo v več različic. Pri tem gre tudi za različne potrebe posameznih skupin kolesarjev. Družine z otroci si bodo zagotovo želele več fizično ločenih in položnih kolesarskih poti. Spet kakšni bolj rekreativni kolesarji si bodo zaželeli tudi vožnjo izven asfaltiranih cest ter morda tudi kakšen vzpon. Ravne asfaltirane ceste bodo

zanimive tudi kakšnim ljubiteljem kronometrskih preizkušenj.

Naj bodo torej različne kolesarske povezave in ceste medsebojno prepletene v omrežje. Zgolj ena varianta lahko v nekem trenutku celo odbije ostale kolesarje. Redukcionizem, kjer se zadovoljimo zgolj z eno različico trase naj ne bo končna rešitev. Pri tem naj bodo misli usmerjene v prihodnost, ko se bo morda še povečalo zanimanje kolesarjev in s tem potreba po širitvi omrežja.

### **Namenite delež transportnega proračuna za kolesarjenje**

Pogost izgovor za neaktivnost pri urejanju in razvoju kolesarske infrastrukture je pomanjkanje denarja. Morda pa je potrebno samo obrniti predpostavko: denarja je za kolesarjenje dovolj! Evropska kolesarska zveza – ECF, katere polnopravna članica je tudi Slovenska kolesarska mreža, je na ravni EU nakazala obrise prihodnjega proračuna za kolesarstvo. Po izračunih ECF bi morala EU v naslednjih letih nameniti za razvoj kolesarstva 6 milijard EUR, kar znaša približno 10% transportnega proračuna celotne unije. Ta sredstva se lahko uporabijo za različne namene, kot so na primer: izgradnja kolesarskih poti, ureditev centrov za gorsko kolesarjenje ali vseevropskih projektov za izmenjavo dobrih praks.

V zadnji finančni perspektivi EU je bilo za razvoj kolesarstva namenjenih zgolj 600 milijonov EUR. Zakaj? Ker večina držav članic in regij ni nikoli zaprosila za sredstva. Samo 4 države EU so v pogajanjih za prejšnjo finančno perspektivo omenjale tudi kolesarjenje. Ključno je torej, da občine, regije in država izrazijo interes za zagotavljanje razvoja kolesarstva že v fazi sestavljanja proračunskih postavk. Kolesarski projekti se morajo uvrstiti na prioritete lestvice in ključno vlogo pri tem imajo lokalne skupnosti, regije in država.

### **Pritegnite celotno lokalno skupnost**

Ker se v zadnjih letih vedno več ljudi odloča za kolesarjenje, Slovenija pa postaja priljubljena kolesarska destinacija za turiste, je sedaj pravi čas, da se domačine ozavešči o pozitivnih straneh, ki jih prinašajo kolesarji. Marsikomu, ki je v času krize izgubil službo in se mora za svoje preživetje močno potruditi, je lahko kolesarski turizem vir dohodka. Kolesarji so navsezadnje relativno dobro situirani in si ob poti radi privoščijo postanek v kakšni gostilni, kmetiji ali trgovini s spominki. Zato mora biti v interesu vseh, da takšne ljudi v svoje kraje privabljam, saj s tem privabljam denar v svoje lokalno okolje.

V trenutku, ko različne turistične organizacije in posamezni podjetniki poskrbijo in razumejo potrebe kolesarskih turistov, je potrebno zadeve razvijati še korak dlje. Na vrsti je tudi preostala skupnost, saj od kolesarskega turizma imajo koristi tudi oni. Kako torej razširiti razumevanje potreb kolesarjev na celotno

skupnost, da postane prizadevanje po izboljševanju ponudbe in storitev širše?

Že skoraj celo stoletje urejamo, preurejamo in prilagajamo delovanje naših lokalnih skupnosti ter prometnih sistemov potrebam vožnje z avtomobili. Ta orientacija je tako zakoreninjena, da je izziv že samo prepoznavanje ovir, ki jih avtomobili predstavljajo ljudem, ki potujejo z drugimi prevoznimi sredstvi.

### Redno vozite kolo

Največjo promocijo kolesarjenja boste naredili z redno vožnjo kolesa. Vsakodnevni kolesarji so že na nek način zagovorniki kolesarjenja, tudi če sicer niso aktivni pri delovanju.

### Dajajte pozitiven zgled

Upoštevajte prometna pravila in bodite ambasador zgledega kolesarjenja. Še posebej je ta drža pomembna tam, kjer večina dela prekrške.

### Obrnite perspektivo

Da bi lahko poznali potrebe in tudi probleme kolesarjev, se je potrebno preizkusiti v vožnji s kolesom. Poskušajte prekolesariti pot v vaši okolici, kjer kolesarijo tudi vaši obiskovalci. Pojdite tja, kamor gostujoči kolesarji najverjetneje zahajajo - v restavracije, hotele, trgovine, zgodovinske lokacije itd. Kako se počutite? Se počutite varno? Ste naleteli na kakšne prepreke?

### Ne delajte škode

- Ne gradite nevarnih kolesarskih površin, kot so pentlje v križiščih, steze v območju odpiranja avtomobilskih vrat, dolgi obvozi ipd. Takšnim "kolesarskim pridobitvam" raje nasprotujte.
- Ne uporabljajte strahu kot argumenta za nove kolesarske steze (nikoli ne recite, da so ceste preozke za kolesarje - če niso preozke za avtomobile, niso niti za kolesarje),
- Ne dovolite gradnje ločenih kolesarskih površin, kjer je kolesarjenje po njih obvezno oz. je kolesarjenje ob njih prepovedano. Takšnim zakonom se je potrebno odločno upreti. V Sloveniji zakonodaja prepoveduje vožnjo po cesti tam, kjer je kolesarska steza (razen ob izjemah). Nekateri kolesarji so bolj suvereni z vožnjo po cesti kot po kolesarskih stezah medtem ko otroci in starejši raje vozijo po pločniku.

### Povabite kolesarje

Ponudite jim storitve in ostale namestitve, ki jih potrebujejo. Začnite s preprostimi znaki, kot je na primer izvesek v izlozbi ali nalepka na vratih: "Kolesarji dobrodošli!".

### Informirajte

Kolesarski turisti potrebujejo informacije! Še posebej o tem kje so ali kje bodo v kratkem in kje lahko najdejo to, kar potrebujejo. Ne pozabite na oznake in informacije o tem koliko kilometrov je še do prvega naselja.

### Pomagajte, da vas najdejo

Metoda "zgrešenih poizkusov" ne pride v poštev pri ljudeh, ki so pravkar prekolesarili 60 ali 80 kilometrov. Uporabite zemljevid in/ali znake, da pokažete pot. Če niste blizu kolesarske trase, sodelujte z ostalimi organizacijami in poskušajte skupaj najti rešitev.

### Zagotovite varen dostop

Poskrbite, da bodo ceste, ki vodijo do turističnih lokacij za kolesarje prijazne. Če ste od kolesarske trase bolj oddaljeni, potem poskrbite, da bo cesta oz. pot utrjena, označena in očiščena morebitnih ovir, kot je steklo, veje, luknje s stoječo vodo ipd. Prav tako naj bodo oznake dovolj vidne tudi za voznike motornih vozil, saj jih tako opozarjajo na prisotnost kolesarjev.

### Parkiranje koles je tudi zelo pomembno

Ko vas kolesarji enkrat najdejo, kaj potem? Kolesa rabijo zaščito pred krajo in vremenom. Zagotovite udobno in varno parkiranje koles. Kolesarska stojala vzdržujte v dobri kondiciji in območje okrog naj bo čisto. Poskrbite, da bodo kolesa ponoči parkirana na osvetljenem mestu.

### Ne skrivajte javnih dobrin

Naj bo dostop do vode in javnih stranišč enostaven. Če ni jasno opazen s kolesarske trase, poskrbite za oznake. Če javna stranišča niso odprta, poskrbite, da bodo na voljo zasebna. Počivališča in zavetja so prav tako pomembna za kolesarje: stoli, klopi, pokrite verande ali paviljoni v parkih so odlični. Naredite seznam lokacij, kjer so vse te dobrine dostopne.

### Postopni koraki

Na začetku se mora lokalna skupnost odločiti, da bi rada svoje okolje razvijala v smeri "kolesarjem prijazne skupnosti", ki bi privlačila tudi kolesarske turiste. Takšne odločitve se po navadi sprejmejo na sejah občinskih oz. mestnih svetov, javnih forumih, delavnicah ipd. Vsaka takšna skupina, ki se odloči, da bo na tem področja šla naprej, mora določiti tudi način vodenja tovrstnih dolgoročnih projektov. Vodenje projekta oz. iniciativo lahko prevzame že obstoječa ali nova skupina zanesenjakov, lahko pa je zadeva urejena tudi v okviru kakšnih bolj institucionalnih okvirjev, kot so razni odbori za turizem, zbornice za razvoj ipd. Vsekakor je odločitev o načinu vodenja stvar vsakega lokalnega okolja, pri tem pa je najbolj pomembna predanost in zavezanost k cilju. Za zagotovitev dolgoročnega uspeha ne smemo pozabiti, da se v sodelovanje vključi tudi vse relevantne deležnike, pri tem pa se vzpostavlja komunikacijske kanale tudi z ostalo javnostjo.

To so nekateri začetni koraki, ki se lahko vzpostavijo z minimalnimi stroški in lahko pomenijo nekakšno vzpostavitev temeljev za zagon kolesarjenju prijazne skupnosti, ki bo privlačila kolesarske turiste:

- Vzpostavite posvetovalni odbor, kjer naj sodelujejo tudi institucionalni akterji, predstavniki gospodarstva, uporabnikov, civilne družbe itd.;
- Določite cilje za spodbujanje in razvoj kolesarjenja v lokalni skupnosti;
- • Zaženite "kolesarjem prijazen" program in tudi navzven pokažite prijaznost do kolesarjev. Izdelajte logotip za lokale, kjer ponujajo kolesarjem prijazne usluge, kot so recimo pokrite kolesarnice, orodja za popravilo, zdravo prehrano itd. Naredite logotip tudi za kolesarsko traso in ga uporabite na raznih promocijskih materialih, spletnih straneh, znakih in napisih ob vhodih v prodajalne ipd.;
- Sprejmite načrt za urejanje prometa, kjer se mora upoštevati vidik kolesarjev ob vsakem gradbeno-cestnem projektu;
- Vzpostavite jasno označene, varne in udobne povezave do vaše skupnosti;
- Naredite ceste in kolesarske poti kolesarjem prijazne;
- Integrirajte uporabo koles v vaši lokalni skupnosti z ostalimi prometnimi sistemi (javni potniški promet, taksi, turistične ladjice ipd.);
- Dajte kolesarjem vedeti, da so pomembni;
- Poskrbite za čistočo in urejenost infrastrukture z rednim vzdrževanjem;
- Vzpostavite še dodatne prilagoditve, kot so recimo kopališča, vinotoči, gozdne poti, kmečki turizmi, tematski parki in podobne atrakcije;
- Naj bo vsak član lokalne skupnosti tudi kolesarski ambasador, ki redno kolesari, pomaga drugim kolesarjem in je seveda prijateljsko razpoložen do tujcev;
- Izobražujte prebivalce o potencialih in pomenu kolesarskega turizma za lokalno ekonomijo in o možnih oblikah njihovega angažmaja. Lokalni prebivalci lahko na primer prispevajo, da pomagajo kolesarjem z usmerjanjem, vzdrževanjem urejenosti, poročanjem o morebitnih nevarnostih in tudi z obzirno vožnjo avtomobila, kadar srečujejo kolesarje. Organizirajte lokalne kolesarske ture tudi z domačini, da jih seznanim s traso;

- Vzpostavite občutek varnosti, tako da se dogovorite z lokalno policijo za redno patroljiranje in da na vidna mesta napišete tudi telefonsko številko za urgentne situacije.

### **Nadaljujte!**

Torej, ko bo vaša kolesarska skupnost resnično zaživela in bodo kolesarski turisti začeli prihajati, še ne pomeni, da se na tej točki morate ustaviti. Poskušajte gostom, ki prihajajo v vašo skupnost prisluhniti in se postaviti v njihovo kožo. Stvari se lahko nenehno izboljšujejo, spreminjajo, popravljajo in gredo naprej. Morda bo tudi kakšna posebnost ali novost pritegnila kakšnega novega turista. Ne pozabiti, da je turista potrebno prepričati, da se bo tudi naslednjič vrnil. Predvsem pa imejte v mislih sinergije na različnih področjih.

### **Viri in literatura**

- <http://www.kolesarji.org>
- <http://www.ecf.com/>
- <http://www.americantrails.org/resources/economics/Bicyclists-Bring-Business-New-York-Canal-Trail.html>
- <http://www.crow.nl/nl/Publicaties/publicatiedetail?code=REC25>
- <http://nacto.org/cities-for-cycling/design-guide/>



mag. Polona Andrejčič Mušič

Ministrstvo za infrastrukturo in prostor – Direkcija RS za ceste

## Razvoj državnega kolesarskega omrežja

### POVZETEK

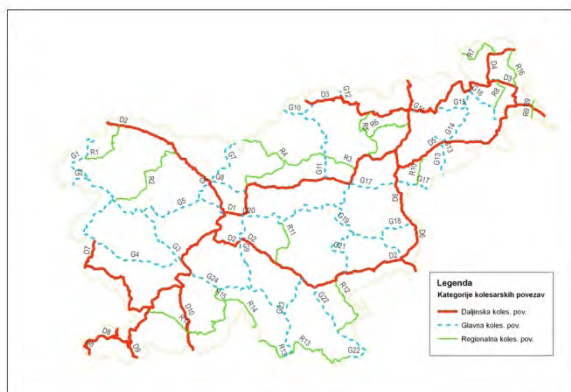
*Vse več ljudi se ukvarja z rekreacijskim kolesarjenjem, ker kolesarjenje pozitivno vpliva na telesno in duševno zdravje ter počutje in tudi na intelektualne sposobnosti; pomeni vitalnost in sproščenost, s katero se ukvarja širok krog ljudi, ne glede na starost in socialno strukturo. Poleg tega ima kolesarjenje številne prednosti, je enostavno in ekonomično za vzdrževanje in lastniku ne predstavlja večje finančne obremenitve. Direkcija Republike Slovenije za ceste, kot upravljavec državnih cest, ima v svojem programu tudi področje zasnove in oblikovanja Državnega kolesarskega omrežja.*

### ABSTRACT

*Nowadays people are more and more engaged in recreational cycling because of its positive effects on physical and mental health, well-being and intellectual capacities. Cycling brings vitality and relaxation to people regardless of age or social structure as it is simple, economical and does not represent significant financial burden to those involved. Therefore the Slovenian roads agency, as manager of state roads, has incorporated the concept and design of National cycle network into its agenda.*

### Uvod

Primarne smeri državnega kolesarskega omrežja so podane v kartografskem delu Odloka o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin srednjeročnega in dolgoročnega družbenega plana RS (Uradni list RS št. 72/95, z dne 15. 6. 1995). Državno kolesarsko omrežje sestavljajo daljinske, glavne in regionalne kolesarske povezave. Kolesarske povezave se navezujejo na mednarodne kolesarske smeri, vodijo do središč regionalnega pomena in do pomembnejših turističnih območij ali do območij izjemnih naravnih znamenitosti.



V času recesije je kolesarjenje odlična varčna alternativa za prometno komuniciranje pri dnevnih migracijah, je zelo učinkovita oblika za sproščanje in rekreacijo in dober prispevek k varčevanju v zdravstvu. Povečanje uporabe koles, kot prevozno sredstvo ima pozitivne učinke tudi na okolje in glede varčevanja z energijo. Kolesarjenje pa lahko povežemo tudi s podjetniškimi možnostmi za zaslužek in turizmom in

tako zagotovimo nekaj novih delovnih mest. Slovenija s ponudbo možnosti kolesarjenja v krajini, kot jo premoremo, seveda lahko postane bolj konkurenčna na področju turističnega trženja.

Vzporedno s spodbujanjem je potrebno poskrbeti tudi za varnost kolesarjev z ustrezno izgradnjo primerne kolesarske infrastrukture. Glede na recesijo je potrebno poiskati ustrezno razmerje med tem kako racionalizirati stroške, poiskati nove vire financiranja in kako poskrbeti za populariziranje in spodbujanje kolesarstva ter obenem izboljšati prometno varnost za kolesarje.

### Pristojnosti direkcije Republike Slovenije in financiranje

Direkcija Republike Slovenije za ceste, ki je glede na zakonodajo zadolžena za izvedbo državnega kolesarskega omrežja, načrtuje porabo razpoložljivih sredstev, kolikor je mogoče, po načelu, da se zagotovi čim večja prometna varnost in prevoznost cest. Na splošno je denarja za vse investicije manj, vendar pa so pobude in interes občin, kolesarskih mrež in društev v porastu. Od leta 1997, odkar je v teku projekt izvedbe državnega kolesarskega omrežja – ta bo v celoti zajemal približno 2700 kilometrov delno ali izključno kolesarjem namenjenih državnih kolesarskih povezav – se z majhnimi koraki, a vseeno vztrajno povezuje čedalje več prej razpršenih kolesarskih poti in tras. Državno kolesarsko omrežje, ki povezuje eno državo z drugo, en kraj z drugim ipd., je sicer v pristojnosti Direkcije RS za ceste, vendar pri tem aktivno sodelujejo tudi občine, ki izkažejo svoj interes in pripravljenost na sodelovanje, saj najbolj poznajo lokalne potrebe in

razmere. Če so pripravljene izgradnjo kolesarske povezave sofinancirati, jo seveda lahko hitreje uvrstimo v izvedbeni plan.

K sreči financiranje ni odvisno le od države in občin, pač pa so slovenski kolesarji v zadnjih letih, odkar je Slovenija del Evropske unije, kar precej pridobili tudi v okviru pridobivanja EU sredstev. Glede na splošno pomanjkanje sredstev se torej večje, finančno zahtevnejše samostojne daljinske državne kolesarske projekte izven naselja, namenjene predvsem potovalno-turističnemu in rekreativnemu kolesarjenju, izvaja s pomočjo sofinanciranja iz teh virov. Večinoma so to prioritetni projekti, ki se navezujejo na že izvedeno kolesarsko omrežje v sosednjih državah. Izgradnja planiranega državnega kolesarskega omrežja se izvaja postopno.

Delež vlaganj, namenjenih za reševanje varnega odvijanja kolesarskega prometa, se je torej nekoliko zmanjšal, vendar je Slovenija glede na porast potreb po novih kolesarskih površinah na območju celotnega ozemlja v zadnjem času uspela umiliti padec vlaganj s pridobitvijo finančne pomoči EU skladov. Trenutno je Direkcija Republike Slovenije za ceste nosilni partner pri izvedbi 6 atraktivnih državnih kolesarskih projektov, ki se v okviru Strukturnih skladov sofinancirajo s pomočjo evropske kohezijske politike v Republiki Sloveniji v programskem obdobju 2007-2013. Projekti so vključeni v OP ROPI, PU Cestna infrastruktura-ESRR, v okviru prioritete projekta "Izgradnja kolesarskih povezav". Gradijo se kolesarski odseki na relaciji Kranjska Gora - Gozd Martuljek - Jesenice, Jesenice - Lesce - Bled, Brezovica - Vrhnika - Logatec, Rogaška Slatina- Podčetrtek - Bistrica ob Sotli, Solkan - Plave in odseki kolesarske povezave po Parenzani. To nas pelje navzgor. Če bomo lahko tudi v prihodnje računali na evropska sredstva, potem se bodo kolesarske povezave gradile še naprej in v tem vidimo rešitev, svetlo luč za ljubiteljske kolesarje.

Glede na zelo velik interes občin po izgradnji tovrstne infrastrukture se v zadnjem času pojavlja vse več združevanja interesov po izgradnji kolesarskega omrežja več občin preko razvojnih agencij (projekt Mura-Drava bike, Kolesarsko omrežje v Savinjski regiji, Kolesarsko omrežje severno primorske regije...). Le ob združevanju strokovno-tehnične, kot tudi politične podpore ter združevanju finančne podpore iz različnih virov, lahko dosežemo hitrejši napredek na tem področju.

Med pomembnejšimi kriteriji, po katerih se Direkcija RS za ceste loteva urejanja državnega kolesarskega omrežja, je na prvem mestu prometna varnost udeležencev na posameznem cestnem odseku, število kolesarjev na njem, zelo pomembna pa je tudi navezava na druga zaledja že izvedenih kolesarskih tras. Pomembno je, da med seboj povežemo dele že zgrajenih kolesarskih poti in pri tem upoštevamo tudi podatek, koliko je posamezna trasa zanimiva s turističnega vidika. Omenjeno, 2700 kilometrov dolgo

kolesarsko omrežje, je zasnovano tako, da se gradijo nove samostojne kolesarske poti le tam, kjer ni primernih obstoječih cest, ki se lahko z manjšimi stroški preuredijo v lepe, atraktivne kolesarske povezave. V ta namen se uporabijo in preuredijo določene primerne maloprometne ceste, gozdne ceste, rečne nasipe, kolovoze, opuščene železniške trase ipd., po katerih vodimo kolesarje. To so ceste z majhnim deležem prometa, ki potekajo po lepem okolju. V vseh primerih je potrebno trase natančno preučiti, organizirati in urediti.

V okviru državnega proračuna je sicer trenutno okoli 20 odprtih kolesarskih projektov. Na nekaterih območjih so zgrajeni že daljši odseki, ponekod žal ni toliko aktivnosti in zato obstajajo 'oaze', v katerih so kolesarske še razmeroma nepovezane in razpršene. Naša, državna mreža kolesarskih povezav je planirana enakomerno po celi državi in se na ozira na občinske meje, pač pa se na državno kolesarsko omrežje lahko, odvisno od iniciativnosti občine, navezujejo tudi posamezne lokalne kolesarske mreže. Trase državnih kolesarskih povezav so bolj namenjene preživljanju prostega časa, turistično-potovalnemu in športnemu kolesarjenju. Nekaj odsekov na državnem kolesarskem omrežju je namreč zelo lepih, atraktivnih, primernih tudi za kolesarjenje družin z otroki.

#### **Aktivnosti za realizacijo izvedbe državnega kolesarskega omrežja**

Glede na ekonomsko neugodne razmere izgradnja teče počasi, po korakih, pa vseeno vztrajno. Nazadnje odprt, zelo lep in zanimiv kolesarski projekt poteka ob Muri in Dravi. Ob sami trasi je kolesarjem poleg športnih in turističnih užitkov zagotovljena tudi kulturna, nastanitvena, termalna in kulinarčna, tipično Slovenska ponudba. Trasa združuje vožnjo po neokrnjeni naravi in vožnjo po urbanem okolju. Projekt je zasnovan po vzoru kolesarskih projektov v sosednji Avstriji, ki je kolesarsko zelo razvita dežela in daje kolesarskim potem velik poudarek tako s tržno-gospodarskega, kot z rekreativno-okoljevarstvenega vidika. V sosednji Avstriji imajo nekaj zelo popularnih kolesarskih povezav, ki potekajo ob rekah in jih kolesarji množično uporabljajo (Murr Radweg, Donau Radweg, Drau Radweg...). V visoki sezoni beležijo tudi po nekaj tisoč kolesarjev na dan. Kolesarska povezava se nadaljuje v sosednjo Hrvaško.

V preteklosti ja Direkcija RS za ceste v okviru Phare-CBC za čezmejno sodelovanje izvedla nekaj čudovitih pilotski čezmejno zrcalnih kolesarskih odsekov tudi v Sloveniji. Najbolj odmevni so projekti izgradnje kolesarskih povezav v Kranjski Gori, v Dravogradu ter na Primorskem.

Kolesarska pot treh dežel skozi Kranjsko Goro (Slovenija, Italija in Avstrija), poteka v večjem delu samostojno po opuščeni železniški progi od mejnega prehoda Rateče do Trbiža v Italiji.



Kolesarska povezava od Dravograda do Maribora je del trase Projekta Drava-Mura Bike. V osnovi pa je bilo pred leti podpisano pismo o nameri med Italijo, Avstrijo in Slovenijo o izgradnji kolesarske povezave, ki poteka vse od južne Tirolske preko province Belluno, Furlanije - Julijske krajine, avstrijske Štajerske in Koroške in naše Štajerske. Eden izmed prvih korakov pri uresničitvi projekta je bila izgradnja Obdravske kolesarske povezave od izvira Drave na Toblaškem polju (Dobbiaco) do Maribora. Pri nas se je v okviru mednarodnega projekta Interreg Donava-Drava-Mura, izvajal osek od mednarodnega mejnega prehoda Vič skozi Dravograd do Trbonj z nadaljevanjem proti Muti, hkrati pa je na avstrijski strani izvedena kolesarska povezava od mednarodnega mejnega prehoda Vič do Lawamunda. Na območju Zgornje Dravske doline je Direkcija RS za ceste v letu 2008 dokončala odsek kolesarske poti na regionalni cesti R3-702/2703 Dravograd-Trbonje in odsek državne kolesarske povezave od Mute do Zg. Vižinge. Le ta poteka deloma ob glavni cesti G1-1/0241, deloma ob Dravi. V nadaljevanju je bil zgrajen tudi kolesarske povezave med Trbonjami in Gortino.



Na primorskem pa smo gradili odseke kolesarske povezave Pot zdravja in prijateljstva. Trasa v večjem delu poteka po opuščeni železniški trasi "Parenzani", ki je nekoč povezovala Trst in Poreč in je leta 2002 proslavila stoletnico obstoja. Del te atraktivne poti poteka tudi ob krajinskem parku v solinah. Ta pot ima poseben značaj, saj kot Mednarodna kolesarska

povezava povezuje tri države Italijo, Slovenijo in Hrvaško, ob istem času pa je del evropske kolesarske mreže imenovane Jantarjeva smer, ki poteka od Baltika do Jadrana (Gdansk-Dunaj-Gradec-Maribor-Ljubljana-Trst-Koper-Pulj).



Zelo pomembno je torej tudi dejstvo, da se med posameznimi evropskimi državami načrtuje omrežje mednarodnih kolesarskih povezav, namenjeno predvsem daljinskemu potovalnemu kolesarskemu prometu. V mednarodni projekt je vključena tudi Slovenija. Med dvanajstimi evropskimi kolesarskimi povezavami skozi Slovenijo potekata dve smeri in sicer Jantarjeva smer; Baltik - Jadran: Gdansk - Dunaj - Graz - Maribor - Ljubljana - Trst - Koper - Pulj in Mediteranska smer; Gibraltar - Atene: Gibraltar - Barcelona - Monako - Benetke - Trst - Ilirska Bistrica - Reka - Jadranska obala - Atene.



**Potek Evropskih kolesarskih povezav (zbornik: Sustrans - Routes for People: EUROPEAN CYCLE ROUTES a Report on National and International Developments)**

Če hočemo slediti trendom razvitih Evropskih držav, je potrebno temeljito spremeniti dosedanje pojmovanje o kolesarski problematiki. Potrebno je spodbujati uporabo koles in poudarjati prednosti kolesarstva ter zagotoviti hitrejši, uravnotežen razvoj kolesarskega omrežja v Sloveniji in povezavo s sosednjimi državami.

### **Zaključek**

Ljubitelji kolesarstva menijo, da bi naša majhna državica lahko postala tudi »kolesarski raj«, saj se Slovenija razprostira med zasneženimi Alpami in morjem, posejana je s številnimi vinorodnimi griči in dolinami, obsega tudi nižinski prekmurski del, pa tudi skrivnostni kras, sredozemski vpliv primorja je še posebno vabljiv. Prepletena je s številnimi polji, gozdovi in parki, ki so lahko zelo primerni za turistično-rekreativne poti. Obiskovalce želimo pripeljati v zaščitena območja podeželja na način, ki je okolju prijazen, tako da kolesarske poti ne posežejo grobo v prostor, ampak ohranjajo čim več vrednot obstoječe krajine in poudarjajo lepote narave. Tako ustvarimo prijetno okolje bodočemu uporabniku. Razvoj kolesarjenja v Sloveniji se mora voditi sistematično, kjer velja upoštevati izkušnje in modele drugih držav, še posebej sosednjih, s katerimi nas bodo tudi povezovale. S tem bomo pridobili prepoznavnost, red, varnost in večjo osveščenost.

Samo Peter Medved, Robert Lesničar

Lineal d.o.o.

Romeo Varga

Regionalna razvojna agencija Mura

## MURA-DRAVA BIKE – primer dobre prakse načrtovanja

### POVZETEK

*Projekt Mura-Drava.bike, ki ga je vodila Regionalna razvojna Agencija Mura d.o.o., je eden izmed največjih projektov razvoja kolesarskega turizma v Evropi. V projekt je bilo vključenih 13 občin vzdolž levega in desnega brega reke Mure. Cilj ureditve kolesarske poti Mura-Drava bike, je poleg razvoja kolesarskega turizma, zagotavljanje dolgoročnega gospodarskega in družbenega razvoja na obmejnem območju Republike Slovenije, kar vključuje ponudbo kulturnih in turističnih vsebin, predstavitev naravnih lepot, bed&bike namestitev, servisov koles in podobnih storitev. Projekt je bil voden kot celota, kar omogoča skupen marketing in tržni nastop, vendar razdeljen na odseke po občinah, kar omogoča fazno ureditev posameznih odsekov, skladno z finančnimi možnostmi posameznih občin. Projekt Mura-Drava.Bike lahko služi kot primer dobre prakse realizacije projekta daljinskih kolesarskih poti, ki potekajo skozi več občin.*

### ABSTRACT

*The project Mura-Drava.bike, led by the Regional Development Agency Mura Ltd., is one of the largest bicycle tourism development projects in Europe. 13 municipalities along the left and right bank of the river Mura were involved in the project. The aim of the development of biking trail Mura-Drava bike was to stimulate long-term economic and social development in the border area of the Republic of Slovenia and to promote cultural and tourist attraction and the natural beauty of the landscape alongside development of cycling tourism and related services. The project was divided into subprojects allowing phase regulation of individual segments according to financial capabilities of individual municipalities while the marketing level the common marketing approach was implemented. The project Mura-Drava.Bike can serve as an example of good practice in terms of realisation of inter-regional bike paths that run across several municipalities.*

### Splošno

Projekt Mura-Drava.bike je eden izmed največjih projektov razvoja kolesarskega turizma v Evropi. Namen projekta je razvoj med mejnega turizma na dveh kolesih in povezovanju kolesarskih poti vzdolž rek Mure in Drave na območju Avstrije, Slovenije, Madžarske in Hrvaške. Omogočil bo nadaljevanje atraktivnih kolesarskih poti v sosednji Avstriji »Muraradweg« in »Drauradweg« v Slovenijo in Hrvaško do izliva reke Mure v Dravo ter povezal ti obrečni kolesarski stezi z donavsko kolesarsko potjo. Projekt je usklajen z strateškimi cilji Direkcije Republike Slovenije, ki ima za nalogo zasnovati in oblikovati državno kolesarsko mrežo.

Na tem območju so kolesarske poti že obstajale, vendar so bile razdeljene, neurejene, niso bile enotno označene... Projekt Mura-Drava.Bike, ki ga je vodila Regionalna razvojna Agencija Mura d.o.o., predvideva ureditev obstoječih in deloma novih poti, ureditev prečkanj vodotokov, križanj z državnimi cestami ter

enotno označitev vseh poti. Tako urejena kolesarska pot se lahko s skupnim marketingom predstavlja javnosti.

Cilj ureditve kolesarske poti Mura-Drava bike, je poleg razvoja kolesarskega turizma, zagotavljanje dolgoročnega gospodarskega in družbenega razvoja na obmejnem območju Republike Slovenije, kar vključuje ponudbo kulturnih in turističnih vsebin, predstavitev naravnih lepot, bed&bike namestitev, servisov koles in podobnih storitev.

### Podatki o projektu

V projekt je bilo vključenih 13 občin in sicer na levem bregu reke Mure:

- TIŠINA
- MURSKA SOBOTA
- BELTINCI
- ČRENŠOVCI

- VELIKA POLANA
- LENDAVA

ter na desnem bregu:

- APAČE
- GORNJA RADGONA
- RADENCI
- KRIŽEVCI
- VERŽEJ
- LJUTOMER
- RAZKRIŽJE



Slika 1: Geografsko območje obdelave (vir: projektna naloga)

| OBČINA         | IDZ (km)       | PGD in PZI (km) | PZI (km)      | NAČRT PROMETNE UREDITVE | VIZUALIZACIJA (km) | IDZ, PGD, PZI POMEMBNEJŠIH OBJEKTOV NA TRASI |
|----------------|----------------|-----------------|---------------|-------------------------|--------------------|----------------------------------------------|
| Apače          | 18.865         | 2.960           | 7.530         | 18.865                  | 18.865             | lesena brv l=150 m, lesena brv l=40m         |
| Gornja Radgona | 6.641          | 2.796           | 2.796         | 6.641                   | 6.641              | lesena brv l=150 m                           |
| Radenci        | 8.255          | 0               | 0             | 8.255                   | 8.255              | /                                            |
| Križevci       | 2.920          | 0               | 1.920         | 2.920                   | 2.920              | /                                            |
| Veržej         | 7.336          | 1               | 5.716         | 7.336                   | 7.336              | /                                            |
| Ljutomer       | 6.926          | 1.485           | 1.486         | 6.926                   | 6.926              | /                                            |
| Razkrižje      | 4.470          | 0               | 0             | 4.470                   | 4.470              | /                                            |
| Tišina         | 8.255          | 0               | 0             | 8.255                   | 8.255              | /                                            |
| Murska Sobota  | 6.155          | 2.715           | 4.645         | 6.155                   | 6.155              | /                                            |
| Beltinci       | 8.336          | 5.141           | 8.336         | 8.336                   | 8.336              | most čez razbremenilni kanal l=60 m          |
| Črenšovci      | 12.540         | 1.420           | 7.305         | 12.540                  | 12.540             | /                                            |
| Velika Polana  | 8.850          | 0               | 4.020         | 8.850                   | 8.850              | /                                            |
| Lendava        | 30.725         | 5.565           | 18.165        | 30.725                  | 30.725             | most čez reko Ledava                         |
| <b>Skupaj:</b> | <b>130.274</b> | <b>14.841</b>   | <b>42.471</b> | <b>130.274</b>          | <b>130.274</b>     | <b>5 objektov</b>                            |

Slika 2: Predvidene dolžine odsekov glede na faze projektne dokumentacije (vir: projektna naloga)

### Potek projektiranja

Regionalna razvojna Agencija Mura d.o.o., ki je vodila projekt je v projektni nalogi opredelila vse potrebne zahteve za izdelavo projektne dokumentacije. Ključna faza je bila izdelava idejnih zasnov (IDZ) za vsako občino posebej, v katerih je bilo za katere odseke je bilo potrebno izdelati projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja (PGD) in za katere odseke zadostuje izdelava projekta za izvedbo (PZI).

### A. Izdelava strokovnih podlag

- geodetski načrt
- geološko-geotehnično poročilo
- dimenzioniranje voziščnih konstrukcij

### B. Izdelava IDZ

- analiza stanja v prostoru
- usklajevanje s prostorskimi akti
- optimizacija predhodno načrtovanih poti
- izdelava IDZ za vsako občino posebej
- izdelava IDZ za objekte
- usklajevanje IDZ z naročnikom
- pridobivanje podatkov o poteku komunalnih vodov
- pridobivanje projektnih pogojev
- analiza projektnih pogojev
- optimizacija poti glede na izdane pogoje
- predstavitev rešitev potekov naročniku in občinam
- opredelitev odsekov in objektov za PGD
- predaj končnih izvodov IDZ naročniku

### C. Izdelava PGD

- izdelava PGD za odseke novih kolesarskih poti
- izdelava PGD za objekte
- izdelava geoloških raziskav za objekte
- izdelava hidrološko-hidrotehničnega poročila
- pridobivanje soglasij
- posredovanje PGD v revizijo
- dopolnitev dokumentacije po reviziji
- predaja PGD naročniku

### D. Izdelava PZI

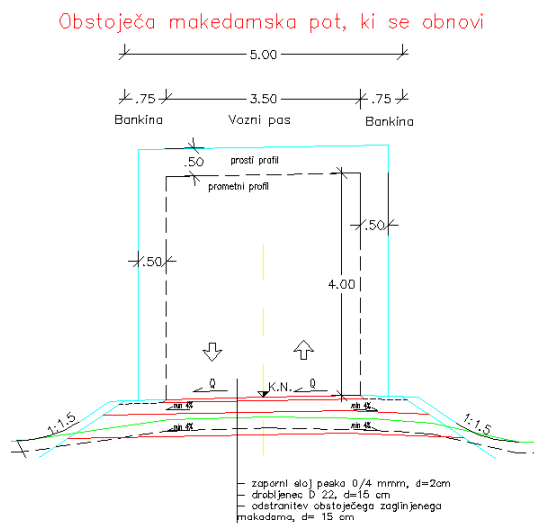
- izdelava PZI za vse odseke
- predaja PZI v recenzijo
- dopolnitve dokumentacije v skladu z recenzijo
- predaja PZI po občinah v digitalni in elaborirani obliki

Po izdelavi vseh faz projektne dokumentacije se je izdelala še 3D vizualizacija celotne trase. Dejanska dolžina vsej kolesarskih poti je znašala nekaj manj kot 140 km.

## Projektne rešitve

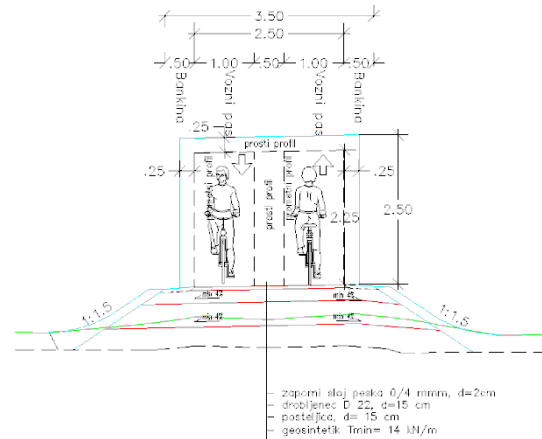
Predpogoj za razvoj daljinske kolesarske poti je določitev trase. Morda se to zdi smešno in morda naivno (češ, saj dobro vemo kje kolesarska pot mora potekati), je vendar ta del projekta vzel največ časa. Zahteval je podrobno usklajevanje s številnimi deležniki: z občinami, cestarji, železničarji, vodarji, naravovarstveniki, lastniki zemljišč, ponudniki turističnih storitev in še bi jih se našlo. Cilj je bil najti traso, ki bo optimalna v danih razmerah; mora biti čim bolj varna, kolesarju mora ponuditi estetski užitek kulturne krajine in neokrnjene narave ter ponuditi turistične storitve, kjer se lahko odpočije in opremi s potrebnimi za pot. Določitev trase je bila še posebej zahtevna naloga, saj smo istočasno določali dve trasi: prvo, ki jo lahko ponudimo obiskovalcem takoj, in drugo, ki smo jo projektirali in jo bomo izboljševali v naslednjih letih.

Projektne rešitve so v celoti prilagojene pridobljenim projektnim pogojem in prostorskim planom. Upošteevane so bile smernice posebnih varstvenih območij Natura 2000 preko katerih deloma poteka predmetna kolesarska pot. Na teh območjih ni dovoljeno asfaltiranje asfaltnih poti, tako da je na teh mestih predvidena izvedba utrjene gramozne poti. Uporabljeni so bili sledeči normalni profili:



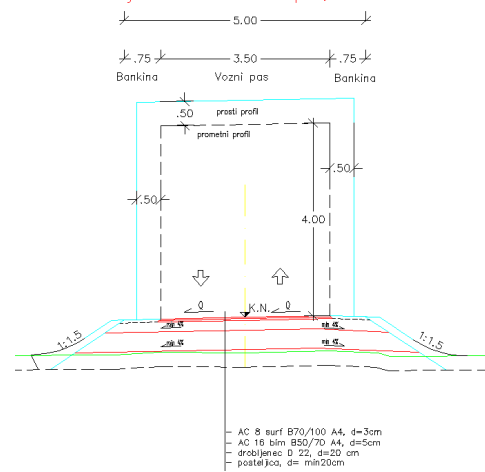
Slika 3: Obstoječa makadamska pot, ki se obnovi

## Kolesarska pot na nasipu Mure (ozki profil)



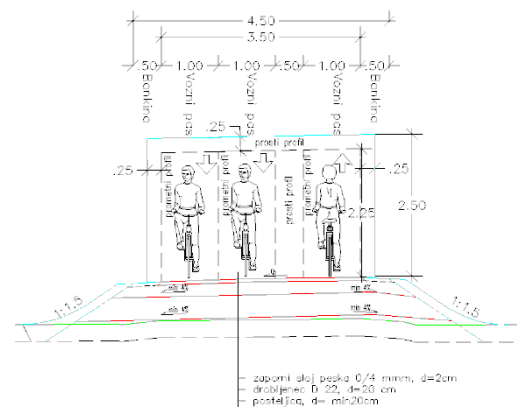
Slika 4: Kolesarska pot na nasipu Mure

## Obstoječa makedamska pot, ki se asfaltira



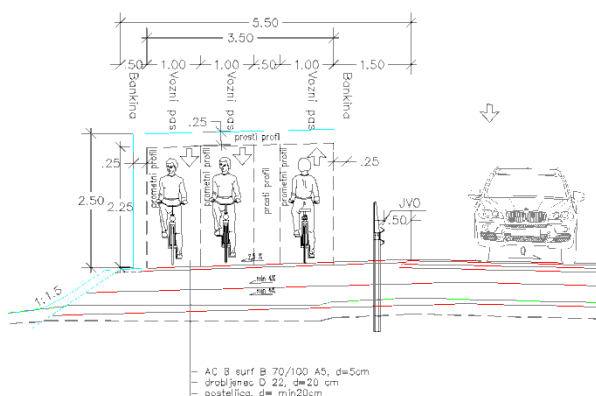
Slika 5: Obstoječa makadamska pot, ki se asfaltira

## Kolesarska pot izven naselja



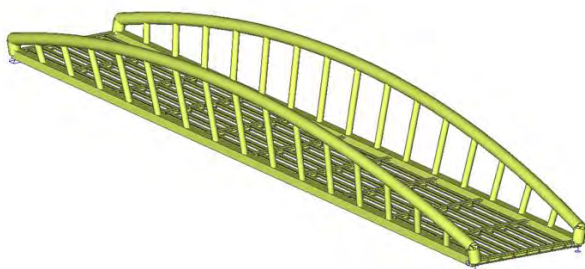
Slika 6: : Kolesarska pot izven naselja

Dograditev kolesarske poti ob regionalni cesti



Slika 7: Dograditev kolesarske poti ob regionalni cesti

Kolesarske poti potekajo deloma po lokalnih cestah, traktorskih poteh ter v veliki meri po protipoplavnih nasipih reke Mure. Prečkanja vodotokov so izvedena s tipskimi ločnimi kovinskimi konstrukcijami z leseno povozno površino.

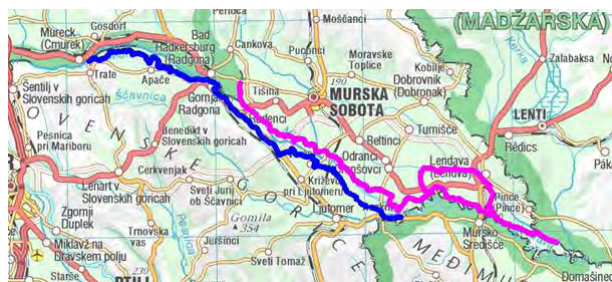


Slika 8: Tipska premostitvena konstrukcija

Kolesarske poti so v glavnem vodene vzdolž reke Mure. Na območju zaselkov oziroma krajev se le tem približajo, kar povečuje atraktivnost kolesarske poti ter hkrati omogoča kolesarjem oddih, ogled kulturnih znamenitosti, prenočitev, prehrano ipd.

Vsa križanja z državnimi cestami so bila projektno obdelana. Predvidena je izvedba talne in vertikalne signalizacije, javne razsvetljave ter deloma hodnikov za pešce s kolesarskimi stezami. Na rešitve križanj so bila pridobljena soglasja DRSC.

Dejanska dolžina vsej kolesarskih poti znaša nekaj manj kot 140 km.



SLIKA št. 9: Pregledna karta poteka tras daljinske kolesarske steze na levem in desnem bregu reke Mure

## Aktivnosti in cilji

Uporabnike je potrebno voditi po kolesarski poti voditi, zato jo opremljena z usmerjevalnimi tablam, izdelana pa je tudi GPS navigacija, ki vsebuje vse točke POI (točke interesa) ob kolesarski poti in je brezplačno dosegljiva na spletni strani [www.mura-drava.eu](http://www.mura-drava.eu). Na poti je urejenih 16 novih kolesarskih postajališč.

Oblikovali smo 8 turističnih produktov, ki so na voljo vsem, ki želijo kolesarsko pot tržiti. Za vsak produkt je na voljo promocijski film, nabor fotografij in izdelan načrt vožnje. Vzpostavljeno je sodelovanje z obstoječimi turističnimi dogodki, predvsem v sodelovanju z Zdraviliščem Radenci, kjer sta bili izvedeni dve doživljajski kolesarjenji. Verjamemo, da bo ta postal tradicionalen in da se nam boste naslednjega 26. junija pridružili tudi vi. Izdelali smo strategijo trženja kolesarske destinacije Mura-Drava, ki jo uporabljamo interno.

Izvedena so bila usposabljanja za ponudnike turističnih storitev ob poti, kakor tudi izvedeno študijsko potovanje v Avstrijo, kjer smo iz prve roke zaužili kakovost kolesarske ponudbe. Usposobljenih je bilo 20 kolesarskih vodnikov iz Hrvaške in Slovenije za vodenje po prav tej kolesarski poti.

In končno, izvedene so zajetne marketinške aktivnosti, začevši s celotno grafično podobo. Tiskovne konference, članki in obvestila, udeležba na petih kolesarskih sejnih, reportaže v specializiranih kolesarskih časopisih v Avstriji, Nemčiji in Italiji, kakovosten kolesarski vodnik posebej za Muro in posebej za Dravo, zidne karte, panoji, promocijski material in najpomembnejše, profesionalna spletna stran – [www.mura-drava.eu](http://www.mura-drava.eu).

Število kolesarjev se je na kolesarski poti v Sloveniji zaradi tega projekta bistveno povečalo. Ali bo to imelo učinek na razvoj območja, je pa v rokah ustvarjalnih in podjetnih posameznikov. Prav vsakemu so na RRA Mura pripravljeni pomagati.

## Kaj velja pohvaliti

Celovitost projekta je bila zagotovljena s hkratnim pristopom načrtovanja kolesarske steze skozi vseh 13 občin. S tem je bila zagotovljena enotnost projektnih rešitev, označevanja kolesarskih stez in tržnega promoviranja. Projekt je razdeljen po posameznih občinah in projektnih fazah, kar omogoča fazno izvedbo posameznih odsekov glede na razpoložljiva finančna sredstva. Glede na dolžino projektiranje kolesarske poti je bil izdelan v izredno kratkem času.

## Kaj bi se dalo izboljšati

Projektna dokumentacija je bila izdelana v skladu s terminskim planom, vendar se je zaradi pridobivanja soglasij dokončanje projekta precej zavleklo. Čeprav so v Zakonu o graditvi objektov natančno navedeni zakonski roki, v katerih je potrebno izdati soglasje, se tega pri nekaterih ključnih soglasodajalcih na žalost ne

držijo. Pri tem prednjači predvsem Ministrstvo za okolje in prostor, ki predpisane roke krepko presega. Upamo lahko le, da bo novi ZGO te postopke skrajšal.

### **Zaključne ugotovitve**

Enovit pristop k načrtovanju daljinske kolesarske je pravilen, saj zagotavlja uniformnost in skladnost projektnih rešitev na celotni trasi, razdelitev projektne dokumentacije na posamezne občine pa omogoča fazno gradnjo. Postopek projektiranja od IDZ do faz PGD in PZI ter pridobivanje projektnih pogojev in soglasij je za vse občine identičen, kar olajša vodenje in spremljanje nastajanja projekta.

Projekt Mura-Drava.Bike lahko služi kot primer dobre prakse načrtovanja daljinske turistične kolesarske poti, ki poteka skozi več občin.



**mag. Saša Ajd**

Občina Ruše

**Aleš Klinc**

Mestna občina Maribor, Sektor za komunalo in promet

**Milivoj Ročenovič**

BPI, biro za projektiranje in inženiring, d.o.o., Maribor

## **Umeščanje kolesarske poti Ruše – Maribor v prostor**

### **POVZETEK**

*Slovenija ima zaradi razpršenosti turističnih središč, majhnih razdalj, veliko naravnih in kulturnih znamenitosti, relativno ohranjenega okolja ter ugodne geografske lege, veliko možnosti za razvoj kolesarskega turizma in rekreacije.*

*Rezultati anket pri naših severnih sosedih kažejo, da postaja kolesarjenje ena najpomembnejših oblik telesne aktivnosti turistov. Seveda pa razvoj in izgradnja kvalitetnega kolesarskega omrežja nista potrebna samo zaradi dodatne turistične ponudbe, z veseljem ga sprejme tudi lokalno prebivalstvo pri vsakdanjih opravkih, vožnji na delo, šolo ali nakupih.*

### **ABSTRACT**

*With its diversity of tourist resorts, natural and cultural attractions, relatively preserved natural habitats, good geographical position and short distanced, Slovenia has great potential for development of bicycle tourism and recreation. Surveys, done by Slovenia's northern neighbouring countries, show that cycling is quickly becoming one of the most important recreational activities of tourists. The development and construction of high quality bicycle network is not only important as additional touristic attraction but is also welcomed by local society for running everyday errands, going to work or school and even for shopping.*

### **Zatečeno stanje**

Skozi občino Ruše in naprej proti Mariboru poteka državna kolesarska povezava z nazivom Obdravska kolesarska pot. Predstavlja del mednarodne kolesarske povezave med tremi državami: Italijo, Avstrijo in Slovenijo. Ob zaključku projekta bi naj potekala neprekinjeno od izvira Drave na Toblaškem polju/Dobbiaco do Maribora, dolgoročno do Ptuja oziroma do hrvaške meje in naprej.

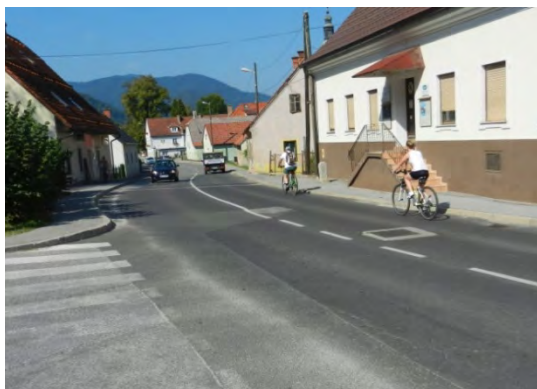
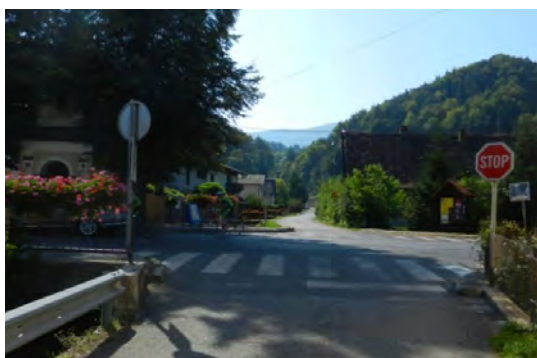
Od leta 1999 pa do danes je bil na slovenski strani zgrajen del kolesarskega omrežja med Vičem in Trbonjami oziroma v manjšem delu tudi po območju Občine Radlje ob Dravi<sup>1</sup>. Na ozemlju Občine Ruše in Mestne občine Maribor je trenutno vzpostavljena le označitev za vodenje kolesarjev s prometno signalizacijo, deloma po državnih, deloma po občinskih cestah. Največji problem, poleg tega, da kolesarska povezava teče tudi po prometnicah (kolovozi, poljske poti), ki z ozirom na kvaliteto vozišč ne omogočajo vožnje vsem kategorijam koles (sliki spodaj),



<sup>1</sup> Občina Radlje ob Dravi je bila sama investitor projekta, za kar je pridobila tudi nepovratna sredstva ESRR

je predvsem v dejstvu, da poteka kolesarski koridor ves čas v mešanem profilu z motornim prometom.

Na potezi med Rušami in Mariborom obstajajo številne »črne točke«, ki ogrožajo varnost kolesarjev, še posebej ko govorimo o križiščih z državno regionalno cesto oz. nezavarovanih železniških prehodih. O potencialni nevarnosti za najmlajše udeležence v prometu ne bomo izgubljali besed.



### Zakaj kolesarska pot Ruše – Maribor?

Ideja o povezavi Ruš z Mariborom s pravo kvalitetno kolesarsko potjo sega v začetek 90. let, torej v obdobje

delovanja ruškega RUMLKUKL-a in močnega delovanja takratne mladinske organizacije v Rušah.

Tudi na državnem nivoju so bila 90. leta vedno bolj prijazna do ekologije, zdravega življenja, rekreacije in turizma ter vzpodbujanja alternativnih načinov transporta. Kolesarjenje je ena izmed dejavnosti, ki ima stične točke z vsemi naštetimi dejavnostmi.

Zato je nastala pobuda za državno kolesarsko omrežje, ki je predstavljena v brošuri Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji, kar je dobra osnova občinam za načrtovanje lokalnih kolesarskih poti. Kasneje je nastalo nekaj pomembnih dokumentov tudi na lokalnem nivoju, v katere je bila vključena tudi Občina Ruše. Ti bodo dobrodošla osnova za dokončno pripravo in izgradnjo poti.

Kolesarska povezava lahko postane pomemben dejavnik v razvoju kraja, še poseben pomen pa ima za Ruše, ki se trudijo postati atraktivna turistična destinacija. Kolesarska pot do Maribora je tako z vidika turističnega razvoja kraja, kot tudi z vidika zagotavljanja možnosti zdravega alternativnega prevoza ljudi prava rešitev.

V realizaciji kolesarske poti med Rušami in Mariborom vidimo številne prednosti oziroma potenciale:

- kolesarska pot bi povezala izredno lepi **kolesarski izletniški točki**,
- Rušam bi odprla **pot do velikega potencialnega izletniškega turističnega zaledja** – Maribora,
- omogočala bi prebivalcem **uporabo alternativnega prevoza** v službo, trgovino,
- otrokom bi omogočala **varno pot v šolo**,
- vzpodbujala bi **razvoj rekreativne dejavnosti** ljudi in s tem vplivala na njihovo **zdravje**,
- nudila bi **varno** rekreativno površino **rolkarjem**,
- v zimskem času bi (ob ugodnih zimah) pot lahko služila kot **steza za tek na smučeh**,
- zagotovila bi **večjo prometno varnost**, predvsem otrok, ki so na cesti najbolj ogroženi,
- z uvrstitvijo poti na mednarodni kolesarski zemljevid bi se povečal tudi **obisk tujih turistov** – kolesarjev, ne le lokalnih,
- kolesarska pot bi povezala **lokalne ponudnike** v celovito ponudbo, ki bi jo uvrstili na karto turistične ponudbe Ruš in Maribora.



Vendar zaključen projekt same kolesarske poti nikakor ne bi bil konec naših aktivnosti, temveč izhodišče za nadaljnje ukrepe. Tudi v naseljih bi morali ob prometnicah urediti kolesarske steze, ki bi se navezovala na osrednjo kolesarsko pot! Za kolesarje bi uredili postajališča, ponudniki pa bi z veseljem ponudili izposajo koles. Zagotoviti bi bilo potrebno stojala za kolesa na pomembnih javnih mestih s primerno zaščito oz. varovanjem. Kulturne in naravne znamenitosti območja zahodno od Maribora bi tako dobile novo dimenzijo tudi s turističnega vidika, zagotovo pa bi tudi vzpodbudile krajanke k novi ponudbi in razmišljanju o turistični perspektivi območja. In, ne nazadnje, bi bilo promoviranje zdravega načina življenja in vzpodbujanje k uporabi kolesa kot vsestransko koristnega prevoznega sredstva veliko lažje.

#### Opravljenno delo

Občina Ruše in Mestna občina Maribor sta naklonjenost projektu formalizirali s sklenitvijo **PISMA O NAMERI**, ki sta ga v mesecu aprilu 2011 podpisala oba župana partnerskih občin. Stična točka za sodelovanje je bila ugotovitev, da imata občini skupen interes za ureditev kolesarske povezave med Rušami in Mariborom, vključno s spremljajočo infrastrukturo, ki bo ustrezala standardom daljinske kolesarske poti.

Občini sta se zavezali, da bosta z medsebojnim sodelovanjem izvedli vse aktivnosti, potrebne za skupno kandidaturo na ustrezen razpis za sofinanciranje tovrstnih projektov ter zagotovili sorazmerna finančna sredstva za pripravo in izdelavo dokumentacije, potrebne za pripravo vloge za pridobitev nepovratnih sredstev EU oziroma sofinanciranje iz državnega proračuna.

Kmalu po podpisu pisma o nameri je bila formirana operativna skupina, katere naloga je bila organizacija ter koordinacija aktivnosti za doseg zastavljenega cilja. V mesecu decembru 2011 je bil izbran zunanji izvajalec za pripravo idejne zasnove kolesarske poti – podjetje *BPI, biro za projektiranje in inženiring, d.o.o.*, iz Maribora.

#### Postavitev v prostor in skladnost s prostorskimi akti

Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Ruše je bil objavljen v Medobčinskem Uradnem vestniku št. 26 Maribor 22. oktober 2010. V skladu s 27 čl. (skupni

prostorsko izvedbeni pogoji - PIP za gradnjo in urejanje cestnega omrežja) je kolesarske poti dopustno urejati tudi izven cestnih teles, upoštevajoč prostorske možnosti in razpoložljivost zemljišč. V skladu s 51 čl. je v gozdu dovoljena ureditev sprehajalnih in trim stez po obstoječih poteh.

Veljavni planski akti Mestne občine Maribor so Dolgoročni plan občine Maribor za obdobje 1986 – 2000 za območje Mestne občine Maribor ter Družbeni plan mesta Maribor za obdobje 1986 – 1990 za območje Mestne občine Maribor. Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana občine Maribor za območje mestne občine Maribor v letu 2000 zaradi urbanistične zasnove mesta.

Prostorski plan Mestne občine Maribor pri zasnovi prometnega omrežja predvideva skladen razvoj vseh prometnih podsistemov, med katere sodijo kolesarske povezave. Upoštevani so evropski koridorji kolesarskega omrežja ter urejanje kolesarskih povezav.

#### Predvidena ureditev

Obravnavani sta bili dve varianti poteka kolesarske poti med Rušami in Mariborom glede na funkcijo:

- varianta potovalne kolesarske poti
- varianta rekreativne kolesarske poti

#### Potovalna kolesarska pot:

Namen potovalne kolesarske poti je krajša pot, kjer je možno doseči večje hitrosti, ter s tem nadomestiti prevoz na krajše razdalje namesto vožnje z avtomobili, kratke zbirne vožnje na železniške in avtobusne postaje, kjer se lahko pričakuje, da bo kombinacija z javnim potniškim in železniškim prometom postala pomembna pri dnevnem prevozu iz predmestnih in primestnih predelov.

Glede na vrsto terena, ceste po katerih poteka ter faznost, smo potovalno kolesarsko pot razdelili na pododseke:

Pododsek 1: od km 0,0 do km 0,620, od krožnega križišča Lobnica po R3 705/1432 do križišča Toledove ulice.

Pododsek 2: od km 0,620 do km 2,345, po Toledovi ulici, ulici Pri kolodvoru, ulici Ob nasipu, ob železniškem nasipu na južni strani do Industrijske ulice

Pododsek 3: od km 2,345 do km 4,940, od Industrijske ceste po južni strani železnice do obstoječe makadamske poti, ki se priključuje na Dravsko ulico v naselju Bistrica ob Dravi

Pododsek 4: od km 4,949 do km 5,870 skozi naselje Bistrica ob Dravi do Ul. 27. Decembra

Pododsek 5: od km 5,870 do km 7,700 novogradnja na južni strani železnice do Ceste k Dravi v Limbušu.

Pododsek 6: od km 7,700 do km 9,700 po obstoječih poteh na severni strani železnice do Lesarske ulice

Pododsek 7: od km 9,700 do km 10,550: potek v treh variantah

Pododsek 8: od km 10,550 po Sokolski ulici do Zahodne obvoznice z navezavo na kolesarske steze ob vozišču.

#### Rekreativna kolesarska pot:

Varianta rekreativne kolesarske poti je namenjena rekreativno – turističnemu kolesarjenju v okolici in zaledju večjih naselij, počitniško – potovalnemu kolesarjenju.

Pododseki so razdeljeni glede na vrsto terena in cest po katerih poteka kolesarska pot.

Pododsek 1: od km 0,0 do km 0,750, od krožnega križišča Lobnica po R3 705/1432 do križišča do Segulinove ulice

Pododsek 2: od km 0,750 do km 2,350, po Segulinovi ulici, Vranjekovi ulici ter novogradnja ob robu gozda do navezave na ulico Pod goroj.

Pododsek 3: od km 2,350 do km 4,400, po Areški cesti, Cvetlični ulici, Bezenski poti do naselja Bezena

Pododsek 4: od km 4,400 do km 5,660, skozi kraj Bezena, preko regionalne ceste R2 435 Maribor – Ruše proti severu preko železniške proge

Pododsek 5: od km 5,660 do km 7,000, potek v dveh variantah

Pododsek 6: od km 7,000 do km 9,900, novogradnja na severni strani železniške proge, po obstoječih poteh, novogradnja ob robu kmetijskih površin do naselja Limbuš

Pododsek 7: od km 9,900 do km 10,500, po obstoječih ulicah do Limbuškega nabrežja skupaj s potovalno kolesarsko potjo

Pododsek 8: od km 10,500 do km 13,050 po Limbuškem nabrežju, obstoječi gozdni poti, opuščeni železniški progi do Obrežne ulice

Pododsek 9: od km 13,050 do km 14,300, po Obrežni ulici v smeri reke Drave ter po nabrežju do navezave na obstoječo pot

Prikaz variant potovalne in rekreativne kolesarske poti:



#### **Tehnični podatki**

##### Funkcija in klasifikacija kolesarske poti

Kolesarske poti so v skladu z zakonom o javnih cestah ZJC-UPB1 (Uradni list RS, št. 33/2006) s predpisano

prometno signalizacijo označene javne ceste, ki so namenjene izključno vožnji kolesarjev. Državne kolesarske poti se kategorizirajo na daljinske, glavne in regionalne kolesarske poti.

Funkcije obravnavane kolesarskih poti lahko obravnavamo kot :

- daljinska kolesarska povezave (KD) omogočajo povezavo z omrežjem evropskih kolesarskih smeri in omogočajo tranzit skozi Slovenijo.
- glavna kolesarska povezava (KG), ki omogoča povezavo med središči regionalnega pomena
- regionalna kolesarska povezava (KR), ki omogoča dostop do najpomembnejših turističnih območij ali središč ter območij izjemnih naravnih znamenitosti ter središč pomembnejšega lokalnega značaja v državi, skladno z zasnovo regionalnih cestnih povezav
- javna pot za kolesarje (KJ), ki omogoča dostop do turističnih območij ali središč ter območij krajevnih znamenitosti ter krajevnih središč.

Klasifikacija kolesarskih povezav glede na obliko izvedbe :

- 1. kategorija pomeni dvosmerno kolesarsko pot, namenjeno izključno kolesarskemu prometu, ki poteka samostojno ali v koridorju obstoječe ceste, v različni oddaljenosti od ceste, odvisno od lokalnih razmer, vendar ne manj kot 1 m od roba cestišča.
- 2. kategorija pomeni niveletno ločeno kolesarsko povezavo v obliki kolesarske steze neposredno ob cestišču ali v obliki kolesarskega pasu. Ta oblika izvedbe je primerna predvsem naselij, kjer razpoložljivi gabariti dopuščajo takšno ureditev, in na tistih odsekih obstoječih cest, kjer je zaradi velikega števila kolesarjev fizično ločevanje površin za kolesarje in površin za motorna vozila iz prometno varnostnega vidika nujno potrebno.
- 3. kategorija pomeni kolesarske smeri, ki potekajo po poljskih in gozdnih poteh ter malo prometnih lokalnih cestah, po katerih so kolesarji vodeni skupaj z motornimi vozili z ustrezno prometno signalizacijo.

Kolesarsko pot obravnavamo po klasifikaciji kolesarskih povezav v 1. kategorijo delno vodeno kot skupno površino za pešce in kolesarje glede na obliko izvedbe v skladu s projektno nalogo, razen pri poteku na pododseku 1, kjer so kolesarji vodeni skupaj z motornimi vozili z ustrezno prometno signalizacijo.

##### Trasirni elementi

Hitrost na regionalni cesti R3 – 705/1432 ter na mestnih ulicah je  $v=50$  km/h. Na obstoječih makadamskih poteh je  $v=30$  km/h

Povprečna vlač za kolesarje je privzeta 25km/h. Trasa variante potovalne poti poteka večinoma po ravninskem terenu, trasa variante rekreativne poti pa delno po ravninskem ter delno po gričevnatem terenu (pododseka 2 in 9).

#### Horizontalni elementi

Uporabljeni horizontalni radiji niso nikjer minimalni, razen pri prehodih čez ceste. Najmanjši uporabljeni radiji so pri vodenju po obstoječih ulicah v naseljih, kateri znaša  $R_{min} = 7m$ . Nikjer na trasi peš in kolesarske poti ni potrebna razširitev v krivini.

#### Vertikalni elementi

Uporabljeni vzdolžni skloni so sprejemljivi za povprečnega kolesarja.

Mejne vrednosti vzdolžnih vzponov so prekoračene na :

##### 1. Varianta potovalne kolesarske poti:

- pododseku 4 v km 5,300, kjer trasa kolesarske poti poteka po obstoječi ulici in znaša 10% v dolžini 80 m
- na pododseku 7 v km 7,760, kjer trasa poteka v podvozu pod železniško progo in znaša 7.5% na dolžini 40m

##### 2. Varianta rekreativne kolesarske poti:

- na pododseku 2 v km 1,200, kjer se trasa poti zaradi strme konfiguracije terena po obstoječi ulici vzpne in znaša vzpon 8,5% na dolžini 90m, ter v km 2,100, kjer znaša vzpon 12% na dolžini 47m
- na pododseku 3, kjer poteka pot po obstoječi javne poti, kjer so obstoječi vzponi večji od priporočljivih in znaša 11% na dolžini 90m
- na koncu pododseka 9 ko se rekreativna kolesarska pot spusti na obstoječo pot ob Dravi, kjer znaša 8,3% na dolžini 143 m.

#### Prečni sklon

Uporabljen prečni sklon peš in kolesarske poti je na pododsekih z asfaltnim ustrojem 2,0%, na območjih makadamske površine 4,0%.

#### Normalni prečni profil

|                          |            |        |
|--------------------------|------------|--------|
| dvosmerna kolesarska pot |            | 3,00 m |
| berma                    | 2 x 0.50 m | 1.00 m |
| skupaj                   |            | 4,00 m |

#### **Opis konstrukcijskih elementov**

##### Preddela

V sklopu pred-del se izvede rušitve obstoječih vozišč tudi čiščenje terena, predstavitev in zaščite komunalnih vodov, medtem ko rušitev objektov ni predvidena.

##### Zgornji ustroj

5.0 cm bitumenski beton AC 8 surf B70/100 A5

20.0 cm TD 32 tampon

20.0 cm kamnita posteljica

45.0 cm

Predlagana voziščna konstrukcija variante rekreativne poti - novogradnja:

2.0 cm pesek za zaklinjanje

min 38.0 cm D 32

40.0 cm

##### Odvodnjavanje

Odvodnjavanje kolesarske poti je predvideno disperzno oziroma z meteorno kanalizacijo v obstoječe odvodnike. Na mestih novogradnje predvsem na trasi rekreativne kolesarske poti je predvidena odvodnja zalednih vod z zemeljskimi jarki oziroma betonskimi kanaletami.

##### Zavarovanje brežin

- nasipne brežine je izvesti v naklonu 1 : 2 do 1 : 1.5
- vkopne brežine je izvesti v naklonu 1 : 1,5 do 1:1 po potrebi se zaščitijo z mrežo

Brežine je potrebno ustrezno humusirati in zatraviti.

##### Objekti

##### Varianta potovalne kolesarske poti:

Trasa potovalne kolesarske poti prečka več vodotokov, kjer bo potrebno zgraditi brvi in sicer:

- pododsek 2 v km 1,915 ( L= 10m)
- pododsek 3 v km 3,520 ( L= 10m),
- pododsek 5 v km 6,845 ( L= 10m)

##### Varianta rekreativne kolesarske poti:

Trasa rekreativne kolesarske poti prečka več vodotokov, kjer bo potrebno zgraditi brvi in sicer:

- pododsek 2 v km 1,605 ( L= 10m), v km 1,800 (L= 10m)
- pododsek 6 v km 7,150 ( L=10m), v km 8,750 ( L=34m ali L=8.5m-varianta 4)

##### Komunalni vodi

Predvidena gradnja poteka ob obstoječih prometnih površinah, kjer je tudi obstoječa komunalna infrastruktura. Predvsem na pododsekih, kjer je predvidena novogradnja pa bo potrebno obstoječe komunalne vode zaščititi.

Na obravnavanem območju ureditve kolesarske poti se nahajajo danes obstoječi vodi:

- vodovod
- kanalizacija ( fekalna, meteorna, mešana)
- plin,

- elektro – energetski vodi ( NNO, SNO, VNO),
- komunikacije,

Varianta potovalne kolesarske poti novogradnja – križanja z obstoječimi komunalnimi vodi:

- pododsek 2 – v km 1,895 plinovod in komunikacijski vod, med km 1,895 - 2,150 poteka po južni strani kolesarske poti komunikacijski vod
- pododsek 3 – med 2,750 in 2,910 poteka po južni strani kolesarske poti obstoječ komunikacijski vod, v km 3,500 prečka komunikacijski vod, v km 3,650 in km 3,970 nadzemni elektrovod, v km 3,985 kanalizacija, v km 4,275 plinovod in v km 4,980 nadzemni elektrovod
- pododsek 5 – v km 7,060 elektrovod, v km 7,490 plinovod
- pododsek 8 – od km 10,100 do km 10,210 poteka elektrovod

Varianta rekreativne kolesarske poti novogradnja – križanja z obstoječimi komunalnimi vodi:

- pododsek 2 – v km 2,090 vodovod,
- pododsek 6 – v km 8,400 in 8,550 elektrovod – zračni vod
- pododsek 8 – v km 12,060 vod kanalizacije

#### Ocena gradbenih stroškov posamezne variante

Ocena stroškov obeh variant je izdelana na osnovi predloženih projektnih rešitev faze IDZ. Ocena izvedbe je projektantskih predračunih in rekapitulacijah cestnih del so določene na osnovi povprečne cene za enoto del podobnih projektov. Davek na dodano vrednost DDV 20% je upoštevan in prikazan v rekapitulacijah stroškov za posamezno varianto.

#### Primerjalna analiza variant

Potek kolesarske poti med Rušami in Mariborom je prikazan v dveh variantah.

##### Varianta potovalne kolesarske poti:

Potovalna kolesarska pot poteka v večjem delu po ravnini ob južnem robu železniške proge Maribor – Dravograd. Na njej je možno doseči večje hitrosti, ter s tem nadomestiti prevoz na krajše razdalje namesto vožnje z avtomobili, kratke zbirne vožnje na železniške in avtobusne postaje, kjer se lahko pričakuje, da bo kombinacija z javnim potniškim in železniškim prometom postala pomembna pri dnevnem prevozu iz predmestnih in primestnih predelov.

##### Varianta rekreativne kolesarske poti:

Varianta rekreativne kolesarske poti je namenjena rekreativno – turističnemu kolesarjenju v okolici in

zaledju večjih naselij, počitniško – potovalnemu kolesarjenju.

Primerjava variant glede na posamezne dejavnike:

#### 1. Dolžina odseka

- Var potovalna: 11,300 km
- Var rekreativna: 14,298 km

Potovalna kolesarska pot je za vodenje kolesarskega prometa ugodnejša, ker je krajša.

#### 2. Vzдолžni vzponi

Varianta potovalne kolesarske poti je ugodnejša, saj poteka v ravnini ob železniški progi, medtem, ko se pri varianti rekreativne kolesarske poti glede na potek po obstoječih gozdnih poteh na obronku Pohorja in ob nabrežju Drave trasa vzpenja in spušča

#### 3. Prometna varnost

Varianti potovalne in rekreativne kolesarske poti potekata na 1. pododseku po vozišču regionalne ceste ter v nadaljevanju po obstoječih ulicah. Trasa potovalne poti prečka regionalno cesto R2-435/1431 Industrijsko ulico kot bolj obremenjeno cesto v Rušah, železniško progo pa samo enkrat v podvozu v km 7,750 v Limbušu. Kjer poteka trasa potovalne poti v nivoju z železniško progo se predvidi zaščita z varnostno ograjo.

Trasa rekreativne kolesarske poti prečka regionalno cesto R2-435/1431 v km 4,690 v naselju Bezena ter v km 5,100 nivojsko prečka železniško progo.

Varianta potovalne kolesarske poti je s prometne varnosti ustreznejša, saj poteka manj po obstoječih ulicah ter ima varnejše križanje z železniško progo.

#### 4. Stroški investicije

Stroški investicije posamezne variante so prikazani ločeno po pododsekih ter na območje Občine Ruše in MOM Maribor. Varianta potovalne poti je cenovno ugodnejša, skupna vrednost znaša 835.029,00 €, večji stroški so potrebni na posameznih pododsekih, kjer so potrebne brvi za premostitev vodotokov (pododsek 3 – 3 brvi, pododsek 5 – 1 brv). Skupna vrednost variante turistične poti znaša 1.080.404€ večji stroški posameznih pododsekov so višji zaradi izgradnje brvi preko vodotokov (pododsek 2 – 1 brv, pododsek 6 – 2 brvi).

| POTOVALNA POT   |                     | TURISTIČNA POT  |                     |
|-----------------|---------------------|-----------------|---------------------|
| Občina Ruše     |                     | Občina Ruše     |                     |
| pododsek        | znesek              | pododsek        | znesek              |
| 1               | 1.000,00 €          | 1               | 1.000,00 €          |
| 2               | 42.750,00 €         | 2               | 156.247,00 €        |
| 3               | 288.578,00 €        | 3               | 1.000,00 €          |
| 4               | 17.760,00 €         | 4               | 36.500,00 €         |
| 5               | 45.185,00 €         | 5               | 126.820,00 €        |
|                 |                     | 6               | 185.000,00 €        |
| Skupaj brez DDV | <b>395.273,00 €</b> | Skupaj brez DDV | <b>506.567,00 €</b> |
| DDV 20%         | <b>79.054,60 €</b>  | DDV 20%         | <b>101.313,40 €</b> |
| Skupaj z DDV    | <b>474.327,60 €</b> | Skupaj z DDV    | <b>607.880,40 €</b> |

| Občina Maribor  |                     | Občina Maribor  |                     |
|-----------------|---------------------|-----------------|---------------------|
| pododsek        | znesek              | pododsek        | znesek              |
| 5               | 174.585,00 €        | 6               | 229.840,00 €        |
| 6               | 40.000,00 €         | 7               | 1.000,00 €          |
| 7               | 85.000,00 €         | 8               | 134.450,00 €        |
| 8               | 1.000,00 €          | 9               | 28.480,00 €         |
| Skupaj brez DDV | <b>300.585,00 €</b> | Skupaj brez DDV | <b>393.770,00 €</b> |
| DDV 20%         | <b>60.117,00 €</b>  | DDV 20%         | <b>78.754,00 €</b>  |
| Skupaj z DDV    | <b>360.702,00 €</b> | Skupaj z DDV    | <b>472.524,00 €</b> |

Na osnovi primerjave variant po posameznih kriterijih je glede na vse dejavnike ugodnejša varianta potovalne kolesarske poti.

### Zaključek

Idejna zasnova umestitve kolesarske povezave med Rušami in Mariborom je vsekakor pokazala da so možnosti izvedbe na terenu iz projektno tehničnega vidika možne in sprejemljive.

Največji problem pri implementaciji projekta v realnost, zagotovo predstavlja problem lastništva parcel. Največji delež načrtovane kolesarske steze obeh tras poteka po zasebnih zemljiščih. Za koriščenje javnih sredstev je pogoj da moraš pred izvedbo pridobiti lastništvo nad parcelami na katere posegaš. Zato so potrebni številni odkupi zemljišč. Ker gre za po večini kmetijska

zemljišča, je sicer tržna cena odkupa teh zemljišč relativno ugodna, vendar pa je k izvedbenim stroškom projekta potrebno prišteti še stroške odkupa, ki bi po prvih ocenah zagotovo nekajkrat presegali samo izvedbeno ceno.

Vse te stroške pa je potrebno definirati in jih zbrati v za ta projekt izdelani investicijski dokumentaciji, kar je ena od naslednjih operativnih nalog, ki se jih bomo lotili na obeh občinskih upravah.

Po sprejetju teh dokumentov na obeh občinskih svetih, bomo lahko pristopili k nadaljnjim korakom za dokončanje tega projekta.

Vsekakor si bomo prizadevali da bi kolesarska povezava MB – RUŠE, svojo izvedbo dosegla vsaj v treh letih, kar je relativno realna ocena. Zraven deleža občinskih sredstev, ki jih bosta oba proračuna v prihodnjih letih morala nameniti, pa je uspeh projekta odvisen tudi od za to namenjenih državnih ali EU sredstev.

### Viri in literatura

- Polona Andrejčič Mušič, Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Sloveniji, DRSC, Ljubljana, november 2005;
- Vasja Eigner, ZA-Združena Akcija, prispevek z dne 10.11.2010, objavljen na spletni strani <http://www.zdruzena-akcija.com/>



Karmen Razlag

Zavod za turizem Maribor-Pohorje

## Rekreacija v naravi – pohodništvo in kolesarjenje brez meja, Hiking & Biking

### POVZETEK

*Projekt Rekreacija v naravi – pohodništvo in kolesarjenje brez meja z akronimom Hiking & Biking zajema območje regij Pomurja, Podravja, Koroške in sosednje avstrijske Štajerske. V okviru tematike »Rekreacija in narava« so v projektu obravnavana področja: pohodništvo, kolesarjenje in nordijski fitnes. Operacijo delno financira Evropska unija iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in se izvaja v okviru OP SI-AT 2007-2013.*

*Namen projekta je na območju omenjenih regij oblikovati skupne čezmejne integralne turistične produkte, zagotoviti skupno tržno komuniciranje in pozicionirati projektno regijo kot območje kakovostnih turističnih produktov. Cilj projekta je tako promocija oblikovanih turističnih produktov in razvoj projektne območja v prepoznavno destinacijo aktivnega oddiha in sonaravnega turizma.*

### ABSTRACT

*The project Recreation in the nature – Hiking and Biking without Borders, with the acronym Hiking & Biking, stretches over three Slovene regions of Pomurje, Podravje, Koroška and neighbouring Austrian region of Styria. The framework of Recreation in the nature covers the following fields: hiking, biking and Nordic fitness. This operation is partially financed by the European Union from the European Regional Development Fund and is conducted under the Operational Programme Slovenia – Austria OP SI-AT 2007-2013.*

*The aim of the project is the formation of joint cross-border integral tourist products within the above listed regions, assuring joint marketing and communication as well as positioning the project region as an area of quality tourist products. The project objective is the promotion of the developed tourist products and turning the project region into a well-known destination for active holidays and sustainable tourism.*

### Uvod

Trajnostne oblike turizma, povezane z rekreacijo v naravi, so v zadnjih letih globalno gledano v velikem porastu. Ob potrebah po oblikovanju sekundarne turistične ponudbe, ki jo pretežno narekujejo sodobni turisti in turistične organizacije, so oblike rekreacije, kot so kolesarjenje, pohodništvo in nordijski fitnes, prerasle image zdravega preživljanja prostega časa in postale nadvse popularne – trendovski in ekonomsko-socialno gledano vplivni turistični produkt.

Oblikovale so se nove potrebe in hrepenenja, ki bodo v prihajajočih letih odločilno vplivale na spremembe v prostoru ter v človekovi strukturi potreb. Narava kot metafora se kaže predvsem kot prostor za izražanje posameznikovega aktivnega življenjskega sloga. Čas, ki ga lahko aktivno preživimo v naravi, pa v strukturi vrednot že predstavlja prestiž, ki bo z leti pridobival na svoji vrednosti. Želja po iskanju lastne identitete, enosti z naravo ter neposrednih izkušnjah nas iz vsakodnevnega vrveža ter stresnih trenutkov doma in v službi vabi nazaj v naravo. Kot druga komponenta, ki je upoštevač motivacijski vidik prav tako zelo pomembna, pa je skrb za lastno zdravje oz. zdrav življenjski slog. Narava in rekreacija v naravi, peš ali s kolesom, postajata torej za človeka vse pomembnejši.

Področje problematike, ki jo obravnavamo v okviru projekta, se nanaša na razvoj kakovostnih turističnih produktov, podprtih s strategijo trženja. Eno izmed temeljnih izhodišč projekta je tudi razvoj in nadgradnja sodobnih podpornih informacijsko-komunikacijskih sistemov za podporo informiranju in aktivni promociji turistične ponudbe. Produkti so usmerjeni k spodbujanju preživljanja aktivnih počitnic in v tem pogledu nadgrajujejo dosedanje turistično ponudbo, ki predstavlja dopolnilne možnosti udejstvovanja turistov v destinaciji.

### Rezultati projekta

Projektne aktivnosti so bile razdeljene v več delovnih sklopov, najpomembnejše rezultate pa dajejo delovni sklopi razvoj produkta, infrastruktura in tržno komuniciranje.

### Razvoj produkta

Tekom izvajanja projekta smo najprej izvedli inventarizacijo poti oziroma Analizo ponudbe, kjer smo partnerji na podlagi izdelanih rastrov ponudbe v posameznih regijah opravili celoten nabor ponudbe na treh temah in sicer kolesarjenje, pohodništvo ter nordijski fitnes. S pomočjo celotnega nabora poti smo zatem pripravili nabor najboljših poti oz. 'best-of

produktov' s poudarkom na obstoječi ponudbi ciljnega območja. Velik poudarek je vsekakor na čezmejnih povezovalnih produktih in ključne daljinske kolesarske poti so sledeče: Dravska kolesarska pot, Murska kolesarska pot, Kolesarska pot ob reki Enns, Kolesarska pot po dolini reke Rabe, Termalna Kolesarska Pot/ EuroVelo 9, Kolesarska pot Gradec-Maribor, Avstrijsko-Slovenska tura in Pohorska kolesarska transverzala.

Pri turistih kolesarjih in pohodnikih smo izvedli anketiranje in izdelali Analizo povpraševanja na vzorcu 613 odgovorjenih vprašalnikov v celotni projektni regiji. Vprašalnik je podal ključne odgovore o navadah in obnašanju kolesarjev ter pohodnikov v projektni regiji.

Opravili smo tri ogledne dobre prakse in sicer potovanje za prenos znanja na Škotsko s poudarkom na gorskem kolesarjenju, potovanje in ogled produktov obrečnega kolesarjenja, ter tematskih in dolgih pohodnih poti v Nemčijo ter kolesarjenja za sprostitve v Italijo. Vsi primeri so bili izredno praktično naravnani in so omogočili konkreten prenos znanja in izkušenj na oblikovanje produktov v projektni regiji.

Na podlagi vseh analiz in ogledov primerov dobrih praks smo izdelali Kriterije kakovosti. Kriteriji so bili izdelani za vse produkte, ki jih razvijamo, hkrati pa je bil definiran profil gosta, ki mu ta produkt koristi.

Izdelana so bila tudi Priporočila za skrbništvo nad pripravljenimi produkti, pod naslovom Opredelitev trajnosti oblikovanih produktov Hiking & Biking, kjer smo opredelili produkte glede na njihovo naravo, vključenost turističnih organizacij, vprašanje lastništva in vzdrževanja poti, ter sodelovanja med javnim in zasebnim sektorjem. Namen študije je prikazati organiziranost slovenskega turizma s poudarkom na zagotavljanju trajnosti in vzdrževanju lokalnih oziroma regijskih turističnih produktov v smislu skrbništva in medsebojnega sodelovanja deležnikov turističnega sektorja.

Identifikacija ključnih oblik izobraževanja za kolesarske, pohodniške ter vodnike nordijske hoje in teka na smučeh je zajeta v Referenčnem okvirju za usposabljanja pohodniških in kolesarskih vodnikov, s pripravljenimi strokovnimi podlagami s priporočili za usposabljanja vodnikov za pohodništvo, nordijsko hojo in tek na smučeh, kolesarjenje in gorsko kolesarjenje. Referenčni okvir temelji na mednarodno primerljivih strokovnih izhodiščih za ciljna področja oblikovanih produktov v okviru projekta Hiking & Biking ter na zakonsko predpisanih izobraževalnih okvirih, nacionalnem izobraževalnem licenciranju in splošni praksi v Sloveniji. Obenem vključuje temeljne vsebine in osnove področij turizma, marketinga in varovanja narave.

### Infrastruktura

V iskanju rešitve poenotene signalizacije na terenu smo pripravili Priporočila za postavitev signalizacije za

pohodne poti in poti nordijske hoje, ki združuje nabor ter analizo obstoječe terenske signalizacije in priporočila sistema terenske signalizacije za dve temi in sicer Pohodništvo in Nordijski fitnes. Izdelana so tudi Priporočila za razvoj kolesarskih poti.

Do konca projekta bodo tako na območju slovenskega projektnega območja postavljene informacijske table ter smerne table na posameznih kolesarskih in pohodnih poteh v skladu z izdelanimi priporočili za označevanje.

### Tržno komuniciranje

Opredelitev komunikacijskih konstant je temeljil na že razpoznavnih in obstoječih znamkah, zato smo združili 2 logotipa – "Steiermark" in "I feel Slovenia", s tem, da pod logotipom "I feel Slovenia" uporabljamo napise slovenskih regij: Pomurje, Maribor – Pohorje, Spodnje Podravje in Koroška. Predstavljamo se skupno kot Avstrijska Štajerska in SV Slovenija – kolesarjenje in pohodništvo brez meja.



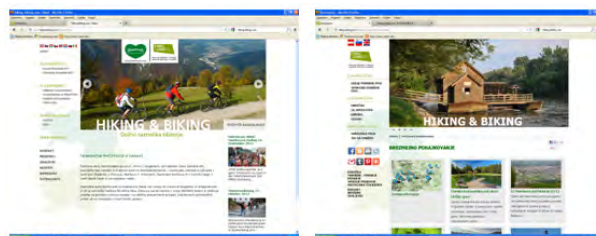
www.steiermark.com



Pomurje | Maribor - Pohorje  
Spodnje Podravje | Koroška

### Slika 1: Komunikacijske konstante projekta Hiking&Biking

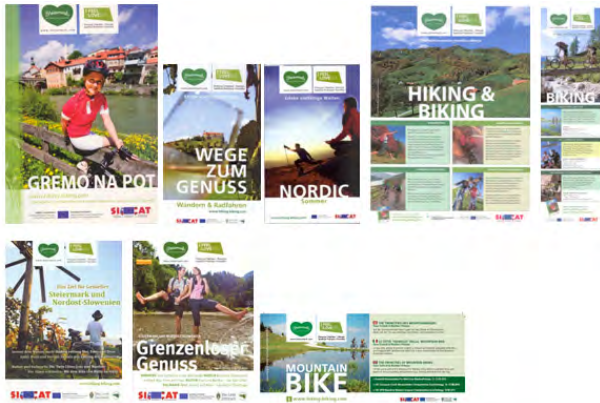
Registrirana je domena [www.hiking-biking.com](http://www.hiking-biking.com) (v 8-ih jezikih: slovenski, nemški, angleški, italijanski, madžarski, nizozemski, češki, slovaški), ki je vstopna spletna stran z naborom najboljših poti na projektnem območju, ki so tudi ključne za promocijo. Podrobneje so poti (z opisi, fotografijami, GPX oz. KML datotekami predstavljene na različnih portalih partnerjev). Za potrebe slovenskih partnerjev je bila izdelana spletna informacijska platforma [www.hiking-biking.net](http://www.hiking-biking.net) (v 3-h jezikih: slovenski, nemški, angleški), kjer so poleg best-of produktov predstavljene tudi vse ostale poti in ta platforma je rešitev katero bomo skupno uporabljali vsi partnerji tudi po zaključku projekta.



### Slika 2: Izgled spletnih mest [www.hiking-biking.com](http://www.hiking-biking.com) in [www.hiking-biking.net](http://www.hiking-biking.net)

Marketinški načrt projekta je deljen glede na produkte in tržišča. Ključni trgi so: Avstrija, Slovenija, Nemčija, države Beneluksa, Češka, Slovaška, Madžarska in

Italija. S skupno promocijo in nastopom na trgih dosežemo čezmejni učinek.



**Slika 3: Nekaj primerov promocijskega materiala in oglasov, izdelanih v sklopu projekta**

V teku so še aktivnosti izdelave promocijskega materiala (kolesarske in pohodne karte posameznih regij) kot nadaljevanje ostalih e-marketingških akcij, predvsem na trgih Slovenije, Italije in Nizozemske.

V sklepnem dejanju je tudi postavitve informacijskih tabel in smernih tabel na posameznih kolesarskih in pohodnih poteh v skladu z izdelanimi priporočili za označevanje.

### Sklep

Partnerjem nam je uspelo oblikovati skupne čezmejne integralne turistične produkte in zagotoviti skupno tržno komuniciranje ter s tem pozicionirati projektno

regijo v prepoznavno destinacijo za aktivno preživljanje prostega časa.

Na začetku smo se srečevali z razvojnimi razlikami med vsemi vključenimi projektnimi regijami, ki smo jih s pomočjo projekta vsaj nekoliko približali in uspeli izpeljati veliko aktivnosti skupne promocije, ki smo jih usmerili na izbrane ciljne skupine in trge.

Celoten projekt je naravnano bolj tržno, ne pa toliko v infrastrukturo. Zato smo tržno komuniciranje in postavitev signalizacije izvajali za 'best-of produkte' in le-te smatramo kot temelj za nadaljnji razvoj celotne mreže kolesarskih in pohodnih poti projektne regije.

Kljub temu pa se zavedamo razlik v infrastrukturi, skrbništvu in vzdrževanju nad potmi ki je predvsem opazna pri kolesarskih poteh, posebno pri daljinskih, kjer je potrebno medobčinsko povezati veliko akterjev.

Sicer pa za enega izmed pomembnejših rezultatov štejemo, da je že dosedanja promocija produktov in tematskih področij botrovala povečanemu obisku in turističnemu prometu zainteresiranih domačih in tujih turistov.

### Viri

- <http://hiking.czr.si/sl/>
- [www.hiking-biking.com](http://www.hiking-biking.com)
- [www.hiking-biking.net](http://www.hiking-biking.net)



**Silvo Cesnik**

Univerza v Mariboru – Fakulteta za gradbeništvo

**Marko Golnar**

Institut za ekološki inženiring d.o.o., Maribor

**Uroš Lešnik**

ZZV Maribor, Inštitut za varstvo okolja

## Prometno inženirski prispevek k obravnavi daljinskega kolesarskega prometa

### POVZETEK

*Problematika daljinskih kolesarskih poti in daljinskega kolesarskega prometa v Sloveniji še ni dovolj sistemsko oz. celovito rešena. V prispevku je podanih nekaj prometno inženirskih razmišljanj in napotkov za izboljšavo obstoječega stanja. Zbranih je tudi nekaj dejavnikov, ki vplivajo na priljubljenost daljinskega in kolesarjenja skozi mesta oz. urbana naselja ter analiz primerov dobrega in slabega vodenja kolesarskih poti. Podani so predlogi za drugačno vodenje daljinskih kolesarskih poti skozi naselja, ideje za koriščenje že obstoječe druge javne infrastrukture za kolesarski promet in predlogi za povezovanje daljinskih kolesarskih poti z obstoječim krajevnim oz. mestnim kolesarskim omrežjem. Poudarjenih pa je tudi nekaj pomembnih prometnih dejstev oz. prispevkov kolesarskega prometa.*

### ABSTRACT

*In Slovenia the problems of long-distance bike routes and paths as well as bicycle traffic are not approached and dealt with on the systematic level. The paper provides some consideration from traffic engineering point of view as well as some guidelines that might improve the current status quo. Several factors influencing the popularity of cycling are presented alongside analysis of good and best practice examples of bicycle path management. Suggestions for different management of bicycle paths are given as well as ideas for use of existing public infrastructure for bicycle traffic and for integration of long-distance bike routes with the existing local or urban cycling network. Several important traffic facts and contributions of bicycle traffic are given.*

### Splošna dejstva o kolesarjenju

Uporaba kolesa ima v primerjavi z drugimi prevoznimi sredstvi več prednosti. Je brez emisij in med uporabo ne povzroča prav nobene škode ozračju, kolo je znano tudi kot najbolj učinkovito prevozno sredstvo, saj prinaša vrsto ekonomskih, družbenih, okoljskih, osebnih in političnih koristi<sup>1</sup>. Akcija 'Evropski teden mobilnosti' (prej 'Dan brez avtomobila') nas že več kot deset let opozarja na potrebo po spremembah miselnosti in načina udeležbe v vsakdanjem prometu. Zamisel te široke akcije izhaja iz negativnih učinkov, ki jo je prekomerna motorizacija in neracionalna raba osebnih avtomobilov povzročila v večini mest; z leti je širjenje ideje o drugačnih potovalnih možnostih pridobilo še druge attribute, kot so prijaznost do zdravja ljudi, okolja in podnebja.

V Sloveniji imamo kljub pogostim očitkom voznikov avtomobilov relativno dobro razvit in vzdrževan cestni sistem v primerjavi s kolesarsko infrastrukturo,

omrežjem železniških prog in z javnim potniškim prometom, ki so žal drugotnega pomena. Kljub predhodnemu razvoju pa je naša kolesarska infrastruktura še vedno precej slaba, kolesarjem niso prilagojene niti nove ceste, ki včasih celo uničijo stare kolesarske povezave; v številnih predelih naših mest in naselij, urejenih kolesarskih površin ali stez pa sploh ni, ponekod se obstoječe kar neke končajo, spet drugod vodijo nekam naokrog, brez pravega razloga; na kolesarskih stezah in poteh je vse preveč nevarnih lukenj in jaškov, ki niso v nivoju terena, drogovi, stebri in prometni znaki pogosto brez potrebe nevarno segajo v kolesarski profil, pozimi postanejo kolesarske steze prostor za deponije snega ipd. Težav, ki onemogočajo boljši rezultat je več: stihijsko urejanje na območju posameznih občin (nepovezanost posameznih občin) in na območju rekonstrukcij cest, neustrezni standardi (vsaka rešitev je drugačna), označevanje kolesarskih poti na pločnikih in dajanje prednosti avtomobilskemu prometu, neobstoječa ali slaba parkirišča za kolesa, splošno stanje v družbi (pretirana uporaba avtomobilov za krajše razdalje) in rezultat je nepriljubljenost kolesarjenja kot sredstva za prevoz. Iz tega bi lahko

<sup>1</sup> Kolesarske poti v Sloveniji, Marko Brundula, diplomska naloga, Portorož, februar 2007

sklepali, da je trenutno stanje v Slovenji alarmantno – stanje kolesarske infrastrukture in kolesarskega prometa je na zelo nizki ravni.

Pri obravnavi kolesarskega prometa se je potrebno zavedati dejstva, da so se prva kolesa v Sloveniji pojavila že leta 1880 (torej med prvimi v Evropi), leta 1887 so v Ljubljani že imeli prvo kolesarsko organizacijo, v letu 1930 pa je v Sloveniji delovalo že 22 kolesarskih klubov ipd.; z naglim razvojem osebne motorizacije po letu 1970 pa je bilo kolo kot dnevno prevozno sredstvo, potisnjeno v drugi plan. Z ponovnim razvojem koles, njihovo cenovno dostopnostjo in dvigom zavesti o koristnosti kolesarjenja (dnevnega, rekreacijskega, turističnega, športnega) pa se kolesarjenje in kolesarski promet tudi v naši deželi, ponovno vse bolj širi.

Kolesarke prireditve, kot so npr. 'Maraton Franja' s preko 6000 kolesarji, 'Poli maraton' s 5700, 'Maraton tri srca' s 1500, 'Comtron Bike Ride Pohorje' s 1300 kolesarji idr., sodijo med najmnogičnejše domače športne prireditve. Trend naraščanja števila rekreativnih kolesarjev v zadnjih letih pa se ne odraža samo z vsakoletnim večanjem števila udeležencev na prireditvah, ampak tudi z vse večjim številom redno prisotnih kolesarjev na naših cestah in vse večjim številom ljudi, ki vozijo na dopust tudi svoja kolesa; navedeno pa posredno vpliva tudi na postopno bolj skrbno urejanje kolesarskih poti in na dvig kulture in strpnosti do kolesarjev v cestnem prometu.

Splošni družbeni odnos, vsaj kar se tiče infrastrukture, je tudi do daljinskega kolesarjenja precej ravnodušen. Kljub temu, da tudi pri nas vztrajno narašča število t.i. daljinskih kolesarjev (tujih in domačih) pa dolžina, povezanost in urejenost daljinskih (državnih) kolesarskih poti ter njihov prispevek k razvoju rekreacije in turističnega gospodarstva, še niso na potrebni ravni. Žal lokalne oblasti še vedno na kolesarske poti gledajo samo s stroškovnega vidika, saj namreč tudi kolesarske poti stanejo, vendar pa njihovih prednosti ne znajo izkoristiti. Urejene kolesarske poti pomenijo resen prispevek k razvoju turizma, to lahko jasno vidimo pri naših severnih sosedih, kjer sta kolesarski poti ob Muri in Dravi zgledno urejeni, množično uporabljani in prinašata gospodarske koristi.<sup>2</sup>

Krivda za nastalo stanje je delno tudi na prometni politiki, ki nima jasno postavljenih ciljev. Nujno je sprejetje daljinskega kolesarjenja kot dela prometne strategije na državni ravni, s potrebnimi odgovornostmi, sredstvi in roki za izvedbo potrebnih infrastrukturnih in drugih ukrepov. Trenutno stanje je verjetno posledica premalo celovitega pristopa vseh, ki so odgovorni in sodelujejo pri zagotavljanju različnih predpogojev za vzpostavitev daljinskih kolesarskih poti in tovrstnega kolesarjenja kot celovitega turističnega (rekreativnega, naravovarstvenega, prometnega ipd.)

produkta. Kljub dejstvu, da imamo v zadnjih letih od pomladi do jeseni kar številne kolesarske prireditve, maratone, srečanja, tekmovanja ipd. pa še vedno nimamo organiziranega trženja posameznih daljinskih kolesarskih povezav, kot je to praksa v sosednji Avstriji in v kolesarsko razvitejših deželah. Kolesarjem in ostalim zainteresiranim so na spletu sicer prisotni številni prispevki in nasveti o tem, kako naj izberemo primerno kolo in opremo ter kaj je potrebno upoštevati pri dnevnem, rekreativnem, gorskem, športnem kolesarstvu idr. Projektantom in izvajalcem pa so na voljo tuji in domači predpisi, navodila, pravilniki in normativi za projektiranje in gradnjo kolesarske infrastrukture; včasih so njihove rešitve za kolesarje in okolje dobre, spet drugič pa so zaradi številnih vplivov (tudi samih izvajalcev ureditev na terenu) in premalo domišljenih pristopov, izvedbe na terenu slabše, kar kasneje povzroča različne vrste težav in manj varnosti ter prijetnih občutkov pri kolesarjenju.

### **Vpliv motornega prometa in prometnih ureditev na kolesarje in kolesarski promet**

Samo načrtovanje motornega prometa ima na ureditev kolesarskih poti velik vpliv, saj se domače kolesarske poti večinoma gradijo ob prometnicah; ni še miselnega preskoka in veliko realizacij, ko se tudi infrastruktura za motorni promet delno prilagodi načrtovanju kolesarskih poti ali pa načrtovanja in urejanja samostojnih kolesarskih poti dalj od prometnih cest. Večina nas raje kolesari stran od ceste, saj pri odvijanju motoriziranega prometa nastaja veliko emisij (predvsem emisije škodljivih snovi v zrak) in hrupa, ki negativno vplivajo na kolesarjenje.

Ali daljinski kolesarski poti še lahko rečemo kolesarska pot, če kolesarja med točko A in B večinoma vodi po glavni cesti skupaj z motoriziranim prometom, kjer so hitrosti vozil velike (mestoma tudi do 90 km/h); takšna infrastruktura v osnovi odstopa od definicije kolesarske poti, ki naj bi potekala fizično ločeno od ceste, po svoji trasi, pri njenem projektiranju pa naj bi veljali drugi pogoji oz. normativi (prioritete) kot pri projektiranju avtomobilske ceste? Zavedati se moramo, da takšne prej opisane situacije niso osamljene in, da so tudi eden izmed vzrokov za neprijateljnost kolesarjenja predvsem s stališča varnosti (sesalna sila pri prehitevanju), udobja (hrup), onesnaženosti zraka, doživljanja okolice ter nezmožnosti komunikacije med kolesarji. Potrebno bi bilo postaviti nove prioritete pred odločitvijo o izgradnji daljinskih kolesarskih poti in zahtevane standarde, saj je najlažje postaviti informativne table za kolesarsko pot na cesti, veliko težje pa je recimo izvesti ločeno kolesarsko pot vsaj 1 m od roba ceste, še težje pa je izvesti ločeno kolesarsko pot vodeno po naravnem okolju.

V evropskih mestih, v katerih so se že pred leti odločili za zagotavljanje trajnostne mobilnosti, že dolgo ni več t.i. 'Rodeo kolesarskih stez', oz. vertikalno valovitih kolesarskih stez, ki so na pločnikih vodene preko spuščanih avtomobilskih izvozov iz hiš in dvorišč; v

<sup>2</sup> <http://www.murradweg.com/sl>

Mariboru in v še nekaterih domačih mestih so tovrstne rešitve moteče za kolesarje, ki kolesarijo ob mestnih vpadnicah (npr. ob Limbuški cesti, Cesti XIV. Divizije, povezava med Teznom in Miklavžem,...). Zakaj pri gradnji in urejanju prometne infrastrukture še vedno dajemo prednost motoriziranemu prometu; zakaj se za spremembo ne bi včasih in tam kjer je to smiselno in možno, tudi motorizirani promet delno prilagodil kolesarskemu prometu?

Pravica do varne hoje in kolesarjenja v prometu je ena pomembnejših, še zdaleč neuveljavljenih in spoštovanih človekovih pravic. Zagotoviti npr. otrokom varno pot v šolo s kolesom je izziv, katerega zmore le redkokatero mesto, redkokatera dežela. V naših mestih komajda kaj razpravljamo o pomembnosti kolesarske infrastrukture in deleža kolesarjev v prometu, premalo se na tem tudi praktično postori. Imamo sicer že aktivna civilna združenja – slovensko in nekaj mestnih kolesarskih mrež, ki precej postorijo za promocijo kolesarjenja in izboljševanje razmer.

V kolikor mestna prometna ureditev (pešpoti, kolesarske povezave in javni promet) ni dobra za otroke in mladino, ni dobra za nikogar, je bila ena od ugotovitev moderatorja na letošnji svetovni Velo City konferenci v Vancouvru, na kateri je bilo preko 800 udeležencev. Naj s tem prispevkom spomnimo na 11. Velo City konferenco z okoli 350 udeleženci, ki jo je leta 1999 soorganizirala Mariborska kolesarska mreža in je bila takrat prvič organizirana v dveh mestih sosednjih držav, v Gradcu in v Mariboru; na njej so bile sprejete številne pobude in zaveze za nadaljnji razvoj kolesarskega prometa v naših okoljih, ki so še v izvajanju.

Pri vodenju daljinskega kolesarja skozi mesto je potrebno poskrbeti, da je prehod iz kolesarske poti na kolesarske steze mestne mreže, čim bolj udoben in miren za kolesarja. Pri tem seveda ni dopustno, da bi ga usmerjali samo po eni trasi in ga tako omejili pri njegovi izbiri, zato mu je potrebno dati na voljo več možnosti. S tem se ustvari atraktivnost kolesarskih povezav, zaradi možnosti izbire različnih variant povezovanja in kolesarjenja in tako posledično 'vabi' kolesarja, da se kot turist vrača in kolesari še po drugih povezavah, ko ima drugačne interese.

Po nepotrebnem kolesarjev v Mariboru (pa tudi v drugih mestih) ne bi vodili skozi peš cono, čeprav kolesarjenje v njej ni prepovedano, vendar obstaja priporočilo o prilagoditvi hitrosti na hitrost pešcev. Bolj smiselno je vodenje kolesarjev po njenem robu, na severu skozi mestni park, na jugu pa skozi območje Lenta. Z ustreznimi smerokazi oz. info. tablami je potrebno kolesarje obveščati o turističnih točkah – danostih v centru mesta ipd. Na takšen način bi lahko ustvarili več tematskih poti, kako prečkati mesto (npr. kolesarjenje skozi vse trge v mestu, kolesarjenje mimo cerkva v mestu, mimo galerij, muzejev, gledališča ipd.), ki bi kolesarje vodile skozi mesto na podlagi njegovih osebnih interesov (spoznavanje ljudi, arhitekture,

kulturne dediščine, običajev, zgodovine) in osebnih prepričanj.

Opozoriti velja tudi na dejstvo, da se v Mariboru zadržuje vsako leto več kolesarskih turistov – tudi takšnih, ki ostanejo v mestu nekaj dni, zato je potrebno razmisliti tudi o atraktivnosti mestnih kolesarskih poti (projektiranje) v Mariboru in po okolici (krožne poti – razgledne točke) za takšne vrste kolesarjev. Ena izmed takšnih krožnih poti bi lahko potekala po levem in desne bregu reke Drave, nekaj pa jih je bilo pred leti že označenih s strani športne zveze Maribora (od Jožefove cerkvice na Studencih po limbuškem nabrežju, okoli Pekrske gorce idr).

Pri vzpostavljanju takšnih kolesarskih poti bi predvsem izkoriščali naravne danosti (bregovi rek, parki, gozdovi) in poskrbeli za skupno rabo že obstoječe infrastrukture, kot so poljske ceste, sprehajalne poti ipd. Z minimalni vložki bi uredili podlage (utrjevanje) in postavili table za vodenje rekreativnih ali turističnih (daljinskih) kolesarjev ter ustvarili nekaj novih atraktivnih kolesarskih povezav. In seveda bi jih bilo potrebno ustrezno javno promovirati.

Naj za informacijo sporočimo bralcu tudi to, da smo s sodelovanjem v evropskih projektih (npr. ADD HOME, BYPAD, PROCEED idr.) in pri nekaterih domačih prometno okoljskih študijah, ob izvajanju študijskega programa 'Prometno inženirstvo' na Fakulteti za gradbeništvo v Mariboru, dali svoj doprinos tudi k razvoju sodobnejših prometnih rešitev, ki zmanjšujejo negativne vplive prevladujočega motornega prometa v naseljih.

### **Dejavniki za priljubljenost kolesarjenja skozi mesta oz. urbana naselja**

Primarni namen daljinskega kolesarjenja je na okolju prijazen način spoznavanje drugih okolij, gibanje skozi čisto in naravno okolje, udobnost, druženje, varnost na poti, odmaknjenost od prometa ipd. Za razliko od daljinskih kolesarjev pa je kolesarjem iz potrebe pomembna predvsem čim lažja, krajša, hitrejša ter največkrat konkurenčnejša pot do cilja v primerjavi z motornim prometom (avtomobili). Eden izmed glavnih dejavnikov za razširjenost oz. priljubljenost kolesarjenja na splošno je sama infrastruktura. Mora biti varna, udobna in privlačna za uporabo. To pomeni da morajo biti kolesarske poti urejene, na ciljnih točkah je potrebno zagotoviti dovolj ustreznih kolesarskih parkirišč, kolesarjem ponuditi informativno gradivo ali postaviti informacijske table idr.

Po podatkih ukrepov, ki pritegnejo ljudi, da začnejo kolesariti ali da kolesarijo pogostejše, je kar v 70 % dejavnik infrastruktura (kolesarske steze in poti, dostopnost za kolesarje), z 28 % sledijo omejitve avtomobilskega prometa ter z 21 % nadzorovana parkirišča za kolesa.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Kolesarske poti v Sloveniji, Marko Brundula, diplomska naloga, Portorož, februar 2007

Razvito kolesarjenje prinaša posamezniku in družbi številne neposredne in posredne koristi (rekreacijo in krepitev psiho fizičnega zdravja, ekonomske, politične, družbene, ekološke idr.).

Hkrati z izboljševanjem kolesarske infrastrukture je potrebno izvajati tudi druge ukrepe, ki bi spodbujali uporabo kolesa. V mislih smo imeli fizične omejitve motoriziranega prometa v mestnem središču – hitrejša dostopnost s kolesom kot z avtomobilom, sprememba prometnih režimov na delu mestnih prometnic, odprava fizičnih ovir za kolesarje na delu prometnic idr.

Na tem mestu bi omenili, da se bo v samem središču Maribora s 1.10.2012 uveljavila t.i. 'pilotna okoljska cona' (krajše POC), ki bo omejila vožnjo starejših vozil po širšem mestnem središču na levem bregu Drave, s ciljem zmanjšanja emisije delcev PM10, dušikovih oksidov in prizemnega ozona iz cestnega prometa. S tem se bo poskušalo vplivati tudi na ustaljene potovalne navade ljudi, ki se v mestno središče še vedno najraje pripeljejo z osebnimi vozili. Za sedaj bo omejitev veljala samo v času kurilne sezone, vendar je to odličen začetek, katerega bi lahko izkoristili za spremembo miselnosti in navad, seveda ob izvedbi dodatnih, kolesarjem prijaznih, ukrepov. Ko se na določenem območju omeji uporaba osebnih vozil, je potrebno ponuditi izboljššan javni promet ter več in boljšo kolesarsko infrastrukturo za več kolesarskega prometa.<sup>4</sup>

Ali ste vedeli:

- Če na dan prevozimo le 5 km s kolesom namesto z avtomobilom, svoj letni izpust CO<sub>2</sub> zmanjšamo za kar 306 kilogramov,
- V pol ure hoje prehodimo približno 2,5 kilometra, v pol ure kolesarjenja pa prevozimo približno 10 kilometrov. Če tako kolesarimo vsak dan, prihranimo več kot 300 evrov letnega stroška za gorivo,
- Vsaka osma vožnja z avtom je krajša od 500 m, to razdaljo lahko s kolesom prevozimo v dveh minutah,
- Pri polurnem kolesarjenju zmerne hitrosti porabimo 285 kalorij,
- 50 % potovanj z avtomobilom je krajših od 5 km (to je idealna razdalja za kolo),
- Vsak dan preživimo povprečno v avtomobilu 75 min, letno več kot 450 ur; zakaj ne bi čas vsakodnevnega zadrževanja v avtomobilu zmanjšali vsaj za 150 ur letno in ga za naše boljše počutje in za lepše okolje, odkolesarili?

**Primeri dobrega in slabega, nekaj razmišljanj, ne le o infrastrukturi, ampak tudi o prometnih procesih**

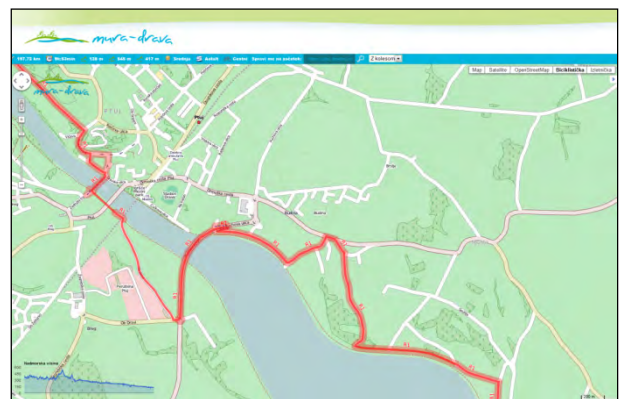
Kot primer dobre izrabe naravnih danosti bi na tem mestu lahko izpostavili kolesarsko pot imenovano Porečanka, tudi 'Parenzana', ki poteka po delu trase nekdanje ozkotirne železnice Trst-Poreč, kjer se je za udobnejše kolesarjenje izkoristilo tudi opuščena predora med Izolo in Strunjanom ter med Strunjanom in Portorožem (majhni vzponi železnice so za kolesarje lahko premagljivi). Kolesarjenje po tej poti postaja med turisti vse bolj priljubljeno.

Takšni primeri vodenja daljinskih kolesarskih poti so tudi še na opuščeni železniški progi Rateče-Kranjska gora-Gozd Martuljek, v smeri Hrušica-Jesenice, prav tako pa po trasi opuščene železniške proge Otiški Vrh - Mislinja, pa kolesarska povezava Miren-Vrtojba-Nova Gorica-Kanal ipd.

Seveda pa, če pogledamo čez severno mejo, sta celovita produkta Dravska kolesarska pot in kolesarska pot ob Muri, prav svetla primera, na kak način je možno in potrebno urediti kolesarske poti ter jih tudi uspešno tržiti.

Na slovenske delu ni potrebno izdelati celotne nove zasnove, ker je veliko že postorjenega; samo poskrbeti bi morali, da bi se Dravska kolesarska pot s približno enako zasnovo in urejenostjo nadaljevala do Maribora in še naprej, predvsem z urejenostjo infrastrukture, nato pa poskrbeti še za ustreznejše trženje le te. Podoben pristop je potreben tudi pri kolesarski poti ob Muri.

Na sliki št. 1 je prikazan primer, po naši oceni neposrečenega oz. 'slabega', vodenja kolesarjev po kolesarski povezavi Mura-Drava<sup>5</sup>, skozi mesto Ptuj. Kolesarje se kmalu po vstopu v mesto vodi čez reko Dravo in nato mimo vseh mestnih znamenitosti na novi most (ob prometno cesto), namesto, da bi se izkoristilo obstoječe možnosti ob levem bregu reke Drave in nato naprej po robu akumulacijskega jezera (v kolikor bi se dosegel ustrezen dogovor z DEM).



**Slika 1: Primer za kolesarje nespretnega vodenja kolesarske poti Mura-Drava skozi Ptuj (vir: <http://www.mura-drava.eu/si>)**

Na podoben način, v kolikor bi bilo več možnosti za dogovore med različnimi upravljavci javnih

<sup>4</sup> <http://www.maribor.si/podrocje.aspx?id=1209>

<sup>5</sup> <http://www.mura-drava.eu/>

infrastruktur, bi lahko zagotovili prečkanje kolesarjev reke Drave, preko jezua HE Mariborski otok, HE Fala in drugih elektrarn in jim s tem omogočili ogled zanimivih predelov na obeh rečnih bregovih ter krajše povezave med kolesarskimi potmi na levem in desnem dravskem obrežju.

Na prejšnji primer slabe prakse se navezuje naslednje razmišljanje: na območju reke Drave, na relaciji od Maribora in Ptuja ter naprej proti Ormožu, imamo velik neizkoriščen potencial glede vodenja daljinskih kolesarskih poti, saj bi jih lahko vodili ob vodi (nasip kanala HE Zlatoličje, Ptujskega akumulacijskega jezera, kanal HE Formin). Podlaga je že skoraj ustrezno utrjena, morda bi jo bilo potrebno samo malo urediti (ne nujno asfaltirati), vendar je vožnja in hoja po omenjenih nasipih, žal prepovedana. Če bi bilo možno doseči dogovor, bi dobili možnost za zelo zanimivo daljinsko kolesarsko povezavo na relaciji Maribor – Ptuj – Ormož, ki bi potekala po svoji trasi, ločeno od glavnih cest. Seveda bi na takšni poti postavili informativne table, da bi se lahko kolesarji odločili in skrenili s te poti zaradi ogleda določenih, turistično zanimivih točk (gradovi, kulinarična ponudba,...). Bolj razvejana kot je ponudba, večkrat se bodo kolesarji vračali na že prekolesarjeno območje, saj je vedno možno odkriti nekaj novega.

Slab primer:

- kolesarska povezava MB – Ptuj: Vodenje kolesarjev skozi Duplek poteka na glavni cesti, kjer je gost promet in relativno visoka hitrost, kar vpliva na negativno kolesarsko izkušnjo. Kolesarje bi bilo možno peljati po manj prometnih cestah, oddaljenih od glavne prometne povezave, bliže reki, bolj v naravnem, senčnem in svežem okolju.

Pri snovanju novih daljinskih kolesarskih povezav je torej potrebno zavestno izbrati pristop, da se, če je le možno, vodijo kolesarske povezave (poti) stran od motornega prometa (izpušni plini in ostali negativni vplivi) in bliže neokrnjeni naravi, kjer so pogoji za daljinsko kolesarjenje v smislu doživetja, hlajenja s kolesarjenjem v senci dreves idr., neprimerno boljši.

Nismo zagovorniki nujne gradnje novih kolesarskih poti, zagovarjamo le organiziran pristop k urejanju in vodenju kolesarjev (informacijske table-smerokazi) po vzdrževanih obstoječih kmetijskih poteh, makadamu oz. po drugih utrjenih podlagah (kot je npr. rešitev na vzporedni cesti Maribor-Hoče, na servisni cesti skozi naselje Bohova).

**Predlogi in rešitve za urbano kolesarsko povezavo/vodenje daljinske kolesarske poti skozi mesto Maribor**

Skozi Maribor je več možnosti za vodenje daljinskih kolesarskih poti iz različnih geografsko prometnih smeri. Nekaj poti že obstaja. Ker se je potrebno v smeri vzhod-zahod izogniti prometnejšim mestnim cest, je

najbolj smiselna daljinska kolesarska pot ob reki Dravi, bodisi na levem ali desnem bregu. Argument za to je tudi samo nabrežje, ki omogoča dostop neposredno do vode, pa tudi historični Lent s svojimi znamenitostmi je zanimiv za postanek popotnikov.

Potek daljinske kolesarske poti na levem bregu reke Drave poteka le od studenške brvi do spodnje etaže dvoetažnega mostu, po desnem bregu pa vse od Damiševega naselja na zahodu do malečniškega mostu na vzhodni strani mesta. Seveda je varianta kolesarjenja odvisna od tega, po kateri strani reke Drave kolesar prispe do Maribora z zahodne strani, ter tudi, kam namerava po prevoženem delu skozi mesto na vzhodni strani (varianta čez Spodnji Duplek – po levem bregu Drave ali pa morebiti po nasipu kanala HE Zlatoličje (desni breg Drave – preko Dravskega polja). Oba predloga se zaključita pri mostu čez kanal za HE Zlatoličje in Dravo, tako da bi v tem primeru lahko izkoristili ta most za prečkanje, vendar je žal ta most namenjen trenutno samo motoriziranemu prometu.

Zdajšnji potek Dravske kolesarske poti<sup>6</sup> je po našem mnenju manj ustrezen, ne upošteva aktualne izgradnje delov kolesarskih poti ob sami reki Dravi (precejšen del poti od Dravograda proti Muti na levem bregu je že izgrajen, zgrajene so kolesarske steze iz Maribora proti Kamnici ipd.), po drugi strani pa vodenje kolesarjev na Lovrenc na Pohorju nekako ne spada v sam ožji koncept te kolesarske poti; bolj primerno bi bilo urediti manj zahtevno kolesarsko pot ob Dravi (če je le to možno), vseeno pa bolje fizično pripravljenim in opremljenim kolesarjem označiti vzpon na Pohorje. Nadalje, ko kolesarska pot zapusti Maribor, poteka nekaj časa po prometnejši cesti proti Spodnjemu Dupleku (R3-710), kar predstavlja dodatno tveganje. Ravno zaradi boljšega poznavanja okolja in lokalnih danosti morajo biti v proces načrtovanja vključene lokalne skupnosti, ki po eni strani poskrbijo za najenostavnejšo umestitev v prostor, po drugi strani pa lahko s tem delno odločajo o vključitvi nekaterih zanimivih turističnih točk na svojem območju v sam program (prenočišča, kulinarika).

Z izgradnjo odseka državne ceste R3-709/8614, na odseku Melje – Malečnik, ki predstavlja najkrajšo povezavo vzhodnega dela mesta s centrom, se bo povečala atraktivnost kolesarjenja od zgradbe HE Melje po nabrežju reke Drave do Mariborskega otoka, po oreškem nabrežju v obeh smereh. Omenjeno povezavo poleg odmaknjenosti od motornega prometa, odlikuje lep razgled na južni del Maribora ter neposreden stik človeka z reko. Na vzhodu se lahko ta pot navezuje na atraktivne kolesarske poti v smeri proti Ptuj, na zahodu pa na center mesta in Lent ob reki Dravi ter v nadaljevanju na več poti v smeri po obdravski kolesarski povezavi.

**Kratek zaključek**

<sup>6</sup> [http://hiking-biking.net/files/dravska\\_kolesarska\\_pot\\_karta.pdf](http://hiking-biking.net/files/dravska_kolesarska_pot_karta.pdf)

Če povzamemo, dnevno in daljinsko kolesarstvo je danes v naših okoljih še zapostavljeno, predvsem zaradi neurejene in neobstoječe infrastrukture, vendar bi s primerno vizijo in določitvijo odgovornosti lahko to stanje hitro izboljšali, s tem bi omogočili tudi pogoje za razvoj kolesarskega turizma in pogoje širše rabe kolesa za vsakdanjo vožnjo v službo ali po opravkih. Potrebna je odločitev, ali še naprej kolesarske poti graditi kot nek postranski dodatek cestam in prilagajati vse motoriziranemu prometu ali pa bomo lahko začeli razmišljati tudi drugače in dajati več možnosti za nastanek prijetnejših kolesarskih poti in povezav ter tako delovali v podporo trajnostni mobilnosti (kolo - okolju prijazen prevoz).

Ni potrebno izumljati stvari iz ničle, potrebno je samo pogledati na uspešne prakse, ki so jih razvile evropske države in jih poskušati implementirati pri nas, morda tudi s kakšno izboljšavo. Seveda pa je pri tem potrebno težiti k dolgoročno primernim rešitvam in opustiti stihijsko reševanje prometne problematike; za to pa je potreben drugačen pristop k razmišljanju o reševanju dotičnega problema, predvsem pa določitev realnih ciljev in odgovornosti.

Možnosti za ureditev kolesarske infrastrukture in razvoj kolesarskega prometa v naših okoljih je torej veliko, potrebno je samo izkoristiti priložnosti in na tem področju več postoriti; ljudje se bodo nato hitro odzvali na spremenjene razmere in začeli več uporabljati kolo in okolju prijazne načine prevoza.

## Viri in literatura

1. Polona Andrejčič Mušič, Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Sloveniji, DRSC, LJ, 2005
2. Janez Bertoncelj, Velo City Vancouver 2012, prispevek z dne 5. 7. 2012 na spletni strani slovenske kolesarske mreže, <http://kolesarji.org/>
3. Nives Pustavrh, Bill Clinton je na srečanju CGI podprl rešitev (zložljivo kolo Sandija Češka) za spodbujanje javnega transporta, prispevek z dne 23.9.2010 na portalu [www.viva.si](http://www.viva.si)
4. Direkcija Republike Slovenije za ceste, Modernizacija R3-709/8614 - Pod Malečnikom, [http://www.dc.gov.si/si/financiranje\\_s\\_sredstvi\\_eu/pod\\_malecnikom/](http://www.dc.gov.si/si/financiranje_s_sredstvi_eu/pod_malecnikom/)
5. Marko Brundula, Kolesarske poti v Sloveniji, diplomska naloga, Portorož, februar 2007, <http://www.gonecycling.com/commuter/aspects.htm> (07.08.2012)

prof. ddr. Ana Vovk Korže

Univerza v Mariboru – Filozofska fakulteta

## Kolesarske učne poti v dolini Dravinje

### POVZETEK

*Občina Poljčane je učna občina, ima status učilnice v naravi od leta 2009. V povezavi z izobraževanjem v naravi so v letu 2009 in 2010 nastale tri kolesarske poti in sicer Dravinjska, Poligonska in Formilska, ki se razlikujejo po dolžini, zahtevnosti in naravnih značilnostih pokrajine. Poti so med seboj povezane z možnostjo prehoda iz ene na drugo ter se navezujejo na sicer bogato ponudbo občine Poljčane (15 učnih poti in 2 učna poligona). Večina uporabnikov kolesarskih poti koristi bogato izobraževalno opremo občine, mnogi pa se podajo tudi po dolini Dravinje do Makol in Majšperk, kjer se nadaljujejo kolesarske poti. Kolesarske poti se nadgrajujejo z dvema centroma za izposojanje koles (na železniški postaji v Poljčanah in v Štatenbergu). Lokalna ponudba pa je povezovalac rekreacijske, izobraževalne in športne dejavnosti v Dravinjski dolini.*

### ABSTRACT

*Municipality Poljčane is a learning community, the status of the classrooms in the wild since 2009. In relation to education in nature in 2009 and 2010 led to three cycling routes through Dravinja, Polygonal and Formilska, which vary in length, complexity and natural characteristics of the landscape. Routes are connected with the possibility of transition from one to another and relate to a wide range of municipalities Poljčane (15 trails and two teaching polygon). Most users of bike routes benefit rich educational equipment municipalities, but many are made after Dravinja valley to Makole Majšperk and where to continue cycling routes. Bike routes are being upgraded with two centres of bikes (at the railway station in Poljčane and Štatenberg). The local offer is an integrator of recreational, educational and sports activities in Dravinja Valley.*

### Občina Poljčane je učna občina za Slovenijo in Evropo

Občina Poljčane z Razvojnim centrom narave spada med učne občine, saj ima vzpostavljeno infrastrukturo za izobraževanje in raziskovanje v naravi. V sodelovanju s Filozofsko fakulteto Maribor (Mednarodnim center za ekoremediacije) in Ekoremediacijskim tehnološkim centrom iz Celja, so že v letu 2006 zaživele prve aktivnosti v smeri izobraževanja v občini Poljčane (organizacija mednarodnih konferenc in projektnih aktivnosti). V letih 2009 do 2011 so potekale različne aktivnosti konkretnih opremljanj območij v Modražah in Dolah s ciljem vzpostavitve pogojev za izobraževanje na prostem. Namreč v tem obdobju so se prenavljali učni načrti za osnovne in srednje šole ter zaključevali so se bolonjski študijski programi na fakultetah in vse bolj je bila izpostavljena potreba po zagotovitvi praktičnih pogojev za izobraževanje. Ker ima občina Poljčane preko 50 % zavarovanih območij, je usmeritev v učno občino nova priložnost za razvoj. Evropa temelji namreč na naravnih in kulturni dediščini in to je edina prednost, ki jo ima pred Ameriko. Zato je programsko usmerjena v pospeševanje takih aktivnosti, ki zagotavljajo inovativno ohranjanje tako narave kot tradicije. Prav v občini Poljčane smo povezali skupaj z zainteresiranimi posamezniki, organizacijami in Občino Poljčane vsebine, ki so primarne občini, to je očuvanje narave za prihodnje generacije in medgeneracijski prenos

izkušenskega znanja, ki je nastajajo na tem območju stoletja. Zato si v prihodnje prizadevamo prijaviti čim več projektov, ki bodo nadgradili tradicionalna vedenja domačinov z novimi inovativnimi spoznanji. Ta spoznanja pa prenašamo v vrtce, osnovne in srednje šole ter na fakultete, pa tudi med društva, organizirane skupine zainteresiranih posameznikov ter na sosednje občine (Vovk Korže, 2012).

### Razvojni center narave (RCN) – institucija za trajnostni razvoj

V občini Poljčane smo ustanovili Razvojni center narave katerega glavni dejavnik razvoja je narava, zato bomo naravo in okolje najprej preventivno varovali z ekoremediacijami (ERM), sanirali območja z ERM kjer je potrebno in na tej osnovi smo že izpostavili mrežo nekaterih tematskih, učnih, sprehajalnih, kolesarskih in rekreacijskih poti. Na osnovi urejenega okolja bo izpostavljeno permakulturno pridobivanje hrane in zelišč, cvetja ter kraj bo prepoznan na zunaj po ohranjeni naravi. Poljčane z okolico želijo postati samooskrbna občina/regija na osnovi povezave naravnih virov, kulturne dediščine in storitvenih dejavnosti. Razvojni center narave je osrednje koordinacijsko telo za razvijanje projektnih idej, pripravo, organizacijo in izvedbo razvojno-raziskovalnih projektov ter promocijo in izobraževanje o trajnostnem

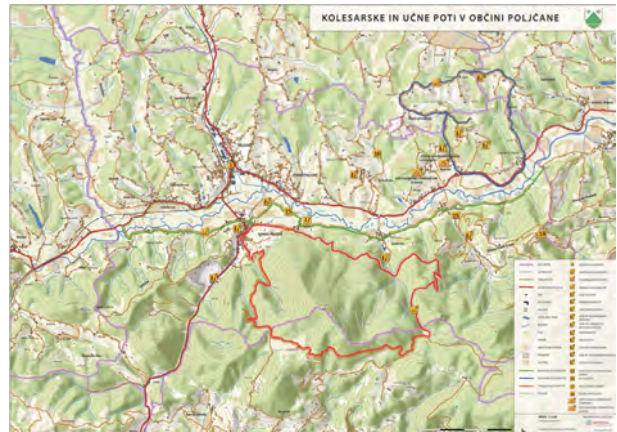
razvoju, varstvu narave in okolja za občino Poljčane in širšo regijo ter primer dobre prakse Vovk Korže, 2009).

Tako na področju do narave prijaznih oblik turizma kot tudi ekološkega kmetovanja in sonaravnega, trajnostnega načina življenja. Dejavnosti in aktivnosti RCN so nastavljene zelo široko, znotraj bodo pripravljene aktivnosti, ki pa ne pomenijo priložnosti le za občino Poljčane, temveč tudi za vso regijo, saj se odpira možnost novih inovativnih načinov vključevanja naravne in kulturne dediščine v izobraževalne namene. Eden izmed ciljev Razvojnega centra narave je, da prvi pokaže priložnost za razvoj gospodarstva, da je treba povezati ljudi iz lokalnega okolja in jih vključiti v življenje kraja ter da je druge dejavnosti mogoče razvijati samo, če najprej varujemo pokrajino.

Razvojni center narave je povezan s sosednjimi občinami v regiji. Razvojne ideje temeljijo na razumevanju naravnih procesov in narave ter samooskrbnega gospodarstva občine Poljčane in širše regije – Dravinjske doline, ki temelji na povezavi naravnih virov, ohranjanju naravne in kulturne dediščine ter mehkih storitvenih dejavnosti. RCN je središče za razvoj novega znanja, projektov in svetovalno informacijski center za inovativni regionalni razvoj širše regije. RCN je mednarodno povezan z mrežo slovenskih in tujih fakultet, šol, razvojnih agencij ter drugih institucij, ki delujejo na področju celovitega regionalnega razvoja, trajnostnega razvoja ter razvoja podeželja. Predvsem v sodelovanju z mednarodnim centrom za ekoremediacije Filozofske fakultete iz Maribora in v sodelovanju z nekaterimi izobraževalnimi institucijami pripravljamo izobraževalna gradiva, organiziramo tematske, projektne, naravoslovne in tehnične dneve ter izvajamo izpeljavo praktičnega pouka in usposabljanje dijakov in študentov za poklicno pot naravovarstvenikov, okoljevarstvenikov in drugih izobraževalnih programov.



Slika 1: Dravinjska dolina ([www.ucilnicavnaravi.si](http://www.ucilnicavnaravi.si))



Slika 2: Karta kolesarskih in učnih poti, 2011

### Kolesarske učne poti

#### Dravinjska kolesarska pot

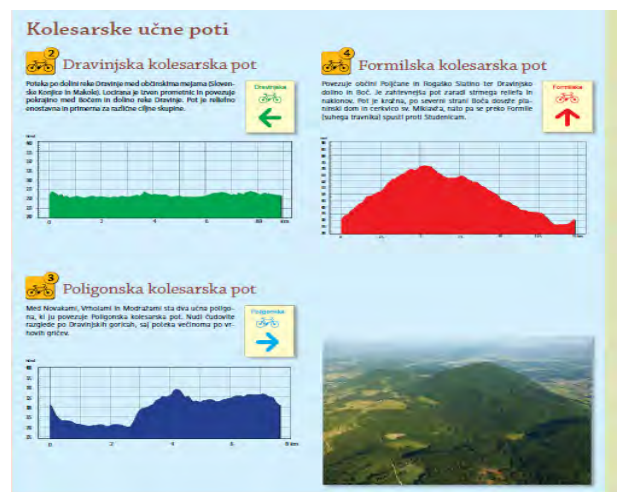
Poteka po dolini reke Dravinje med občinskima mejama (Slovenske Konjice in Makole). Locirana je izven prometnic in povezuje pokrajino med Bočem in dolino reke Dravinje. Pot je reliefno enostavna in primerna za različne ciljne skupine.

#### Poligonska kolesarska pot

Med Novakami, Vrholami in Modražami sta dva učna poligona, ki ju povezuje Poligonska kolesarska pot. Nudi čudovite razglede po Dravinjskih gorah, saj poteka večinoma po vrhovih gričev.

#### Formilska kolesarska pot

Povezuje občini Poljčane in Rogaško Slatino ter Dravinjsko dolino in Boč. Je zahtevnejša pot zaradi strmega reliefa in naklonov. Pot je krožna, po severni strani Boča doseže planinski dom in cerkvico sv. Miklavža, nato pa se preko Formile (suhega travnika) spusti proti Studenicam.

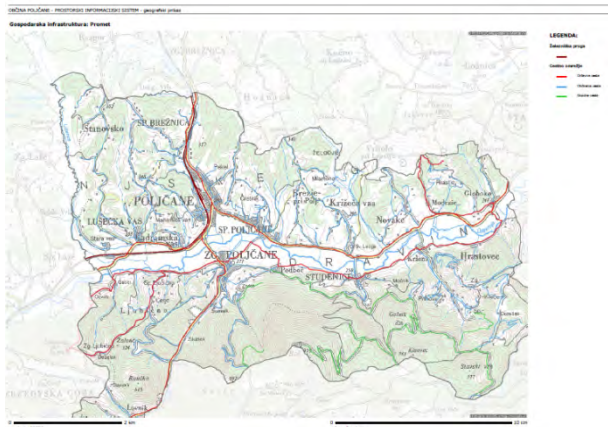


Slika 3: Kolesarske učne poti (vir: Projekt Vzpostavitev izvedbenih pogojev za izkustveno izobraževanje, 2010.)

## S kolesom po dravinjski dolini in krajinskem parku Boč

Lokacija:

Trasa 1 (lahka): železniška postaja – RCN – Zg. Poljčane – Senegačnikova domačija – Kamnolomi ob dolini Bele – Podboč (ogled RČN) – počitek (Černogov kozolec) – Učna pot po Dravinjski dolini – Studenice (ogled samostana) – Križeča vas (ogled mlina na veter) – zaključek pri Kidriču.



Slika 4: Trasa 1

Trasa 2 (zahtevna): železniška postaja – Sp. Poljčane – Podboč (ogled RČN) – vzpon po vojaški cesti na Boč – razgledni stolp na Boču – čez Formilo (ogled kraških pojavov) – malica na planinskem domu (Bočki lonec) – rastišče Velikonočnice – ogled ostankov Partizanske bolnišnice – spust v Studenice (ogled samostana in razvalin gradu) – meandri Dravinje – Krasna (ogled RČN) – Modraže (ERM poligon) – železniška postaja.



Slika 5: Trasa 2

Namenjeno skupinam: rekreativni kolesarji, gorski kolesarji, družine

Izvedba programa: 1 dan

Dodatna ponudba:

- možnost nakupa spominkov
- prenočitve

- možnost nakupa domačih pridelkov

Izvajalec: Razvojni center narave občina Poljčane

## Zaključek

Občina Poljčane je povezovalna občina v Dravinjski dolini pri snovanju daljinskih kolesarskih poti. S prijavo dveh dodatnih projektov za regijsko povezovanje kolesarskih poti ter z regionalnim projektom vzpostavitve povezane ponudbe v Dravinjski dolini si obetamo viden razcvet kolesarstva v tem delu Slovenije.

## Viri in literatura

1. Vovk Korže A., 2012: Občina Poljčane je učna občina za Slovenijo in Evropo. Glasilo občine Poljčane, letnik V, številka 1, julij 2012, str. 15.
2. Vovk Korže, A., 2009: Občinski program varstva okolja za občino Poljčane. Inštitut za promocijo varstva okolja, Maribor.
3. Karta kolesarskih in učnih poti v občini Poljčane. Občina Poljčane, 2011.
4. Medmrežje: <http://gis.arso.gov.si/atlasokolja>, 7. 8. 2012
5. Medmrežje: [www.ucilnicavnaravi.si](http://www.ucilnicavnaravi.si), 19. 8. 2012
6. Projekt: Vzpostavitev izvedbenih pogojev za izkustveno izobraževanje za trajnostni razvoj. Ministrstvo za šolstvo in šport, 2010.



mag. Marko Savić

Vizuarna d.o.o.

## Oblikovanje novih poslovnih modelov za razvoj kolesarstva

### POVZETEK

*Za razvoj kolesarstva v Sloveniji je ključno oblikovanje novih poslovnih modelov. Iz zgodovine vemo, da so se posamezne industrije uveljavile zaradi poslovnih modelov. V današnjih časih je možno prenesti številne dobre prakse iz tujih držav brez večjih stroškov. Hkrati je smiselno številne modele razvoja oblikovati na novo posebej prilagojene kulturi kolesarstva, ki jo želimo sooblikovati.*

### ABSTRACT

*For the development of cycling in Slovenia the key is new business models design. From history we know that the particular industries succeeded by implemented new business models. In these days and age it is possible to transfer a number of good practices from foreign countries to Slovenia without major costs. At the same time it makes sense to develop a number of new business models for the development of new tailor-made cycling culture that we want to co-design.*

Kolesarstvo je del kulture vsake družbe. V večini zahodnih držav sicer še vedno prevladuje avtomobilska kultura. S častnimi izjemami. Ena med njimi je Nizozemska.

Imel sem priložnost kolesariti po Nizozemski. Izjemna izkušnja. Predvsem dejstvo, da si je mogoče celo izbrati po kateri stezi boš kolesaril: lokalni, regionalni ali nacionalni. Zakaj je pravzaprav kolesarstvo tam tako visoko razvito? Kako je možno doseči tako stopnjo izgradnje kolesarske infrastrukture? Ali je možno izkušnje in dobre prakse od drugod enostavno prenesti v Slovenijo? To je namen tega prispevka. Poskušati odgovoriti na nekatere dileme. In še bolj pomembno - odpreti nekatera vprašanja.

Na že omenjenem kolesarjenju po Nizozemski sem imel priložnost postaviti vprašanje o tem kako je možno doseči tako visoko stopnjo razvoja kolesarstva in še posebej kolesarske infrastrukture mojemu tedanjemu gostitelju. Za katerega se je izkazalo, da je bil svoje čase svetovalec nizozemske vlade. Njegov odgovor je bil, da so razlogi trije:

- energija, torej varčevanje z energijo;
- varnost, torej razvoj kolesarske infrastrukture povečuje varnost v prometu; in
- efekt snežne kepe, torej, ko so pričeli infrastrukturo razvijati v posamičnem mestu, so se druga mesta in regije priključila po načelu snežne kepe in tako je infrastruktura rasla po celi državi. (povzeto po J. Deckers)

Zdi se, da bi bilo možno v marsikaterem pogledu enostavno prenesti dobre prakse iz Nizozemske v Slovenijo. Pokrita parkirišča po mestih za kolesa so en tak primer. Nizki robniki ali še najboljše brez njih so

drugi. Je kdo že preizkusil novo daljinsko kolesarsko stezo v gradnji Šentilj - Koper na odseku Vrhnika - proti Ljubljani? Ali podobno v Črnučah v Ljubljani? Robovi so tam res izrazito visoki in navaden smrtnik res težko razume čemu je temu tako? A kljub temu se zdi, da tudi, če bi ustrezneje reševali take podrobnosti, to samo po sebi še ne bi bilo dovolj za konkretniji razvoj kolesarstva kot celote. Tudi v današnjih časih ni za pričakovati bistvenega efekta snežne kepe od mesta do mesta ali od regije do regije, saj so danes mesta in države v bistveno drugačni situaciji kot pred desetletji. Kako pristopiti?

Kaj je sploh problem? Kaj je vrednost, ki bi jo naj ponujalo kolesarstvo gledano v najširšem pogledu. Enostavno povedano z dvema besedama. Ponudba vrednosti. Kaj je tisto kar nam kolesarstvo omogoča? Kaj je »job to be done« kot temu radi rečejo Američani. Verjetno se nam zdi, da je za vsakogar nekaj drugega. Kot si vsak pač tudi kupi kolo, ki mu najbolj ustreza. A to je še vedno le kolo. In tako bi se verjetno dalo izluščiti vzorce ali morebiti celo vzorec, kaj je tisto kar najbolj motivira ljudi, da se spravijo na kolo? Rekreativna? Lažji dostop do službe? Ali do šole oz. vrtca? Ali kot so trdili že pred leti mnogi v ZDA, med njimi tudi Steve Jobs, da je kolo najboljše sredstvo za viharjenje v možganih. Steve Jobs je to povedal v smislu, to kar je kolo za viharjenje v človeških možganih so računalniki za bibliotekarstvo oz. knjižnice, predstavnike vlade ZDA je namreč zanimalo kako bi z računalniki reševali dostop do znanja nakopičenega v knjižnicah). Mito Trefalt je v zlatih časih televizije ozaveščal ljudstvo s sloganom »Vsi na kolo za zdravo telo«. Promocijsko gledano je bilo opravljeno veliko delo a komunikacija kot taka je le aktivnost, ki

mora slediti vrednosti v postavljenem ali oblikovanem poslovnem modelu.

Kaj je torej vrednost v poslovnem modelu kolesarstva? Vedeti bi morali kaj je delo, ki ga opravlja kolesarstvo? Morda se to sliši zelo neumno. Če se učimo na primeru, ponovno iz Združenih držav Amerike. Kaj je delo, ki ga opravlja mlečni šejk? Ja, prav ste prebrali. Kaj je delo, ki ga opravlja mlečni šejk? Navkljub vsem raziskavam, izboljšavam okusov in kar je še teh trženjskih prijemov eden izmed mlečnih proizvajalcev ni uspel doseči zastavljenega cilja povečanja prodaje in dobičkonosnosti mlečnih šejk v restavracijah s hitro prehrano. Nakar se je eden od raziskovalcev Harvard Business School odpravil v eno od teh restavracij in prvi dan, celi dan le opazoval kupce mlečnih šejkov. Ugotovil je, da je več kot polovica kupcev šejkov le-te kupila zgodaj zjutraj. To je bil edini nakup teh kupcev in takoj po nakupu je ta dobra polovica kupcev restavracijo tudi zapustila. Raziskovalec je drugo jutro že navsezgodaj kupce mlečnih šejkov pričakal ob odhodu iz restavracije. Z vprašanjem: »Za kakšno delo ste najeli ta šejk, da ga opravi za vas?«. In dodatno pojasnil presenečenim kupcem, da naj pomislijo kaj so »najeli« takrat, ko niso prišli v to restavracijo in kupili tega mlečnega šejka. Kaj so bili odgovori? Banana, »bagels«, krof in podobno. Niso recimo prepričljivo pojasnili, da jih sploh zanima okus mlečnega šejka. Bolj jih je zanimalo to, da če kupijo mlečni šejk niso lačni, medtem ko se peljejo v službo. In predvsem jim ni dolgčas, ker da posrkajo celoten mlečni šejk traja dovolj časa. Tudi ni nobenih težav, kot so recimo z banano ali krofom (s katerim si hitro umažeš obleko), kajti bog je Američanom namenil prosto roko v avtomobilih z avtomatičnim menjalnikom in držalo za platenke v avtomobilu in to seveda embalaža mlečnega šejka s pridom izkorišča. Torej kakšno delo opravi mlečni šejk za kupce le-tega v mlečnih restavracijah? Prganja dolgčas na poti v službo. Ponovno, kakšno delo opravlja mlečni šejk v restavracijah s hitro prehrano? Prganja dolgčas na poti v službo.

Do take ugotovitve ni moč priti s kvantitativnimi raziskavami ne glede na pomembne izboljšave izdelkov na podlagi teh raziskav. Tudi prej omenjeni proizvajalec mlečnih šejkov v nobenem primeru ni uspel izboljšati prodaje izdelkov. Rdeča nit do sedaj povedanega je, da je treba poznati delo, ki ga za neko družbo opravi kolesarstvo. Smiselno je, da glede tega obstaja vsaj nek fokus, če je že konsenz iluzorno pričakovati. Nizozemci so zelo preprosto našli dva razloga (energija in varnost), ki sta bila očitno več kot dovolj za efekt snežne kepe in posledično za ne-sluten razvoj kolesarstva. Morda ni odveč omeniti, da Nizozemska, vsaj kolikor mi je znano, nima visoko razvite avtomobilske industrije. Kjer bi se znalo skrivati precej ključev do odgovora zakaj so zahodne družbe večinoma še vedno tako avtomobilistično naravnane. A v Sloveniji prav tako nimamo zelo visoko razvite avtomobilske industrije. Torej tega izgovora pri nas ne bi smelo biti.

Še nekaj o izkušnjah iz avtomobilske industrije. Henry Ford je že pred stoletjem in več izrekel, da če bi spraševal ljudi kaj si želijo, bi dobil odgovor, da boljše konjske kočije. Le da je Henry Ford proizvajal avtomobile. Kakšne barve? Ja, kakršnekoli, dokler gre za črno barvo. Šalo na stran. Avtomobilska industrija je presegla privilegiran položaj železniškega transporta pred pojavom avtomobila ravno zaradi boljših poslovnih modelov. Poslovni modeli so bili sicer vedno dinamični, ob koncu osemdesetih let prejšnjega stoletja so z globalizacijo postali hitro spreminjajoči se. Prilagajanje je postalo nuja. V Nemčiji imajo vsi glavni proizvajalci avtomobilov pripravljene beta poslovne modele za primer, če bi recimo ljudje nehali kupovati (lastiti si) avtomobile. Si znamo postaviti to vprašanje? Kaj če bi ljudje prenehali z nakupom koles? Ali kaj bi se zgodilo, če bi ljudje prenehali kolesariti? Zakaj? Kdo bi to vedel? Poslovni modeli so ključ do razvoja kolesarstva!

Osnova za oblikovanje poslovnih modelov za razvoj kolesarstva je torej vedenje, kaj je ponudba vrednosti kolesarstva? Če znamo to opredeliti nacionalno, odlično. Ni pa nobene težave, če to naredimo posebej v Ljutomeru, posebej v Zagorju ob Savi in posebej v Ljubljani. Situacije so verjetno precej različne. In zdi se, tudi glede na zgodovinske izkušnje Nizozemske, da bi mesta znala tu igrati bistveno vlogo. Kajti nacionalne kolesarske steze (ali daljinske kot jim očitno rečemo pri nas) tam niso prav čisto nič posebnega gledano z infrastrukturnega vidika. Zdi se celo, da gre v precej primerih za bivše poljske peš poti, preprosto spremenjene v kolesarske. Izjemno, disciplinirano enotno označene po celotni Nizozemski, seveda, dizajn je tam vsekakor odigral svojo vlogo. Pri nas ima seveda vsak lokalni pomembnejši raje lastne oznake kolesarskih stez. Ni odveč omeniti še par podrobnosti z Nizozemske:

- večina tovarnega prometa na Nizozemskem poteka po rekah;
- obstajajo celo ceste, kjer so v celoti v prednosti kolesarji pred avtomobili. Izjemno prijetna izkušnja so-transporta. Izvrsten primer prototipa nove infrastrukture in posledično prometne kulture.

Ko, in če vemo kaj je vrednost kolesarstva, vemo precej dobro tudi kdo so uporabniki. Ponovno. Ne propagiram raziskave trga. Tudi Henry Ford ni delal raziskave trga. Uporabnike kolesarstva (ali tudi druge) je smiselno torej vnaprej oblikovati. Opazovanje je en možen primer (mlečni šejk prganja dolgčas), zanašanje na občutke ali intuicijo je že druga možnost (Henry Ford je delal avtomobile pa čeprav nihče sprva ni bil nad njimi navdušen).

Naslednji dve zadevi, ki bi nas morali zanimati sta, kako do uporabnikov kolesarstva, kakšne odnose bomo vzpostavljali s temi uporabniki in kateri so viri prihodkov.

Poti do uporabnikov kolesarstva. Vzpostaviti bi bilo treba sistemsko distribucijsko mrežo kolesarstva. Tu so rezerve ali priložnosti izjemne. Klasični lastniški model nakupa koles je nekaj, kar je pri nas sorazmerno enako dobro postavljeno kot v drugih razvitih državah. Več rabimo alternativnih možnosti dostopa do koles. Naj se možnosti ne ustavijo le pri izposoji koles BicikeLJ v Ljubljani. Modelov ali bolje prototipov distribucije kolesarstva je tu skorajda neskončno mnogo. Še posebej na lokalnih ravneh bi se dalo ogromno postoriti z enostavnimi, poceni in učinkovitimi prijemi.

Kakšne odnose si želimo z uporabniki kolesarstva? Verjetno stalne a bi bilo zelo dobro imeti tudi enkratne odnose. Če je BicikeLJ za lokalne uporabnike izjemna storitev, deluje precej kompleksno za turiste, ne le iz tujine temveč tudi iz drugih krajev Slovenije. Preverjeno na lastni koži. Za vzpostavlanje odnosov imamo spet krasen zgled na Nizozemskem. Vrienden op de Fiets ali v prostem prevodu prijatelji na kolesu je mreža, ki združuje ne le kolesarje temveč tudi pohodnike. Izjemna skupnost, dostopna tudi turistom. Odličen primer, ki ga je možno zelo enostavno prenesti. In spet le ena od možnosti odnosov z uporabniki kolesarstva.

Viri prihodkov. So odvisni od tega kak problem rešujemo? Če je to infrastruktura rabimo seveda strateški investicijski projekt. In v tem primeru rabimo zelo dobro vedeti kaj moramo z viri prihodkov zagotavljati. Če nismo za tako ambiciozne cilje jih

postavimo nižje in potem imamo tudi poslovni model zelo enostavno postavljen. Nižji stroški pomeni, da rabimo nižje vire prihodkov. A pomembno je: najprej oblikujemo, snujemo, preverjamo, postavljamo, zagotavljamo vire prihodkov. Če smo intuitivno model v prejšnjih korakih dobro postavili, bomo zelo hitro prišli tudi pri virih prihodkov do ustreznih modelov ali prototipov. Osnovno izhodišče je še vedno vrednost. Kaj je vrednost, ki jo ponuja kolesarstvo? Prihranek energije in večjo varnost v prometu? Ali res? V Sloveniji?

Tako. Opisali smo centralni del poslovnega modela - ponudbo vrednosti. Opisali smo drugi, t.i. intuitivni del - uporabnike, možnosti distribucije, možnosti odnosov z uporabniki. Ostane nam še tretji del poslovnega modela. Racionalni ali analitični. Katere vire rabimo? Katere so ključne aktivnosti za izvedbo poslovnega modela? Kateri so ključni partnerji poslovnega modela? In ne nazadnje kateri so stroški poslovnega modela? To so vse znane postavke. Ki bi naj sledile in se uskladile z intuitivno-centralnim delom poslovnega modela. Ključ do uspešnega razvoja kolesarstva se skriva v oblikovanju novih poslovnih modelov. Dizajn razmišljanje nam je pri tem v neprecenljivo pomoč. A o tem raje v živo na kaki delavnici o Oblikovanju novih poslovnih modelov.

Oblikujemo nove poslovne modele kolesarstva in se pridružimo najrazvitejšim kolesarskim družbam. Od nas je odvisno. Znamo, zmoremo, če le hočemo.



## Pisma o podpori



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA GOSPODARSKI  
RAZVOJ IN TEHNOLOGIJO

DIREKTORAT ZA TURIZEM IN INTERNACIONALIZACIJO

LJUBLJANA, Kotnikova ulica 5



Datum: 9. 8. 2012

RRA Koroška d.o.o.  
Regionalna razvojna agencija za Koroško

Meža 10  
2370 DRAVOGRAD

### PISMO PODPORE IZGRADNJI INFRASTRUKTURE IN VZPOSTAVITVI INTEGRALNEGA TURISTIČNEGA PRODUKTA »DRAVSKA KOLESARSKA POT« V SLOVENIJI

Direktorat za turizem in internacionalizacijo kot samostojen direktorat v okviru Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo na področju turizma in ekonomskih odnosov s tujino pripravlja in izvaja strategijo in politiko spodbujanja turizma ter pripravlja predpise s področja turizma in gostinstva.

Skupaj z najpomembnejši akterji slovenskega turizma smo oblikovali in podpisali Deklaracijo o partnerstvu za trajnostni razvoj slovenskega turizma, ki določa, da bo v letu 2016 turizem v Sloveniji v celoti temeljil na trajnostnem razvoju in bo kot najbolj uspešna gospodarska panoga nacionalne ekonomije ključno prispeval k družbeni blaginji in ugledu naše države v svetu.

Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo je bilo v skladu s 5. členom Zakona o spodbujanju razvoja turizma (Uradni list RS, št. 2/04) zadolženo za pripravo predloga strategije razvoja turizma za obdobje petih let. Vlada RS je na 17. redni seji dne 7. 6. 2012 sprejela Strategijo razvoja slovenskega turizma 2012–2016, ki predstavlja usklajen dokument vseh deležnikov turističnih interesov v državi: javnega, zasebnega in civilnega sektorja ter poudarja trajnostni koncept razvoja turizma na vseh področjih in ravneh. Strategija razvoja Slovenskega turizma 2012–2016, partnerstvo za trajnostni razvoj slovenskega turizma, med temeljnimi usmeritvami slovenske turistične ponudbe med „aktivna Slovenija“ izpostavlja tudi kolesarjenje (str. 44).

Zavedamo se, da je kolesarjenje v vseh oblikah, ob upoštevanju nosilnosti okolja, eden bolj trajnostnih turističnih, rekreativnih in športnih produktov, kar dokazujejo številni primeri iz tujine.



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA GOSPODARSKI  
RAZVOJ IN TEHNOLOGIJO

DIREKTORAT ZA TURIZEM IN INTERNACIONALIZACIJO

LIUBLJANA, Kotnikova ulica 5

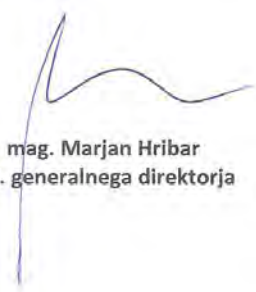


Verjamemo, da je izgradnja in vzpostavitev sistematičnega vzdrževanja in trženja Dravske kolesarske poti v Sloveniji lahko eden izmed dejavnikov spodbujanja trajnostnega regionalnega razvoja v regijah ob Dravi.

Zaradi tega podpiramo aktivnosti za koordinirano delovanje pri čimprejšnji izgradnji potrebne infrastrukture Dravske kolesarske poti v Sloveniji od meje z Republiko Avstrijo do meje z Republiko Hrvaško. Smo mnjenja, da naj bo vzpostavitev in vzdrževanje potrebne infrastrukture Dravske kolesarske poti ena izmed prioritet lokalnih skupnosti in regionalnih institucij ob reki Dravi ter države v novi EU finančni perspektivi 2014–2020.

Odraž naše podpore je tudi dejstvo, da smo prevzeli častno pokroviteljstvo posveta Daljinske kolesarske poti – priložnosti trajnostnega razvoja Slovenije, ki bo potekal 20. septembra v Mariboru, kjer v organizacijskem odboru poleg treh razvojnih agencij (RRA Koroška d.o.o., MRA – Mariborska razvojna agencija in Znanstveno-raziskovalno središče Bistra Ptuj) sodelujejo še Društvo za ceste severovzhodne Slovenije, Slovenska kolesarska mreža, Kolesarska zadruga Pohorje in Zavod Maribor 2012.



  
mag. Marjan Hribar  
v.d. generalnega direktorja



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA GOSPODARSKI RAZVOJ IN TEHNOLOGIJO

Kotnikova 5, 1000 Ljubljana

T: 01 400 36 00, 01 400 33 11

F: 01 433 10 31

E: gp.mg@gov.si

www.mg.gov.si

RRA Koroška  
Meža 10

2370 DRAVOGRAD

Številka: 303-48/2011-12  
Datum: 22.8.2012

**Zadeva:** Pismo podpore projektu Daljinske kolesarske poti – priložnosti trajnostnega razvoja Slovenije

Pozdravljeni,

Prejeli smo vaš dopis, v katerem ste opisali projekt Dravske kolesarske poti v Sloveniji in vaša prizadevanja, da bi v naslednji finančni perspektivi ta projekt v Sloveniji dokončali.

Menimo, da je omenjeni projekt dober primer medregionalnega povezovanja, saj projekt povezuje dve slovenski regiji (Koroško in Podravje) in vzpostavlja tudi čezmejno povezavo. Na Ministrstvu za gospodarski razvoj in tehnologijo podpiramo takšno koordinirano sodelovanje, saj se zavedamo, da lahko z enovitim pristopom načrtovanja, izgradnje in trženja Dravske kolesarske poti obe regiji pridobita pomembno turistično infrastrukturo.

Projekt prispeva k temeljnim usmeritvam turistične ponudbe, saj je, skladno s Strategijo razvoja Slovenije, temeljna usmeritev turistične ponudbe zelena, aktivna in zdrava Slovenija. Posebej nas veseli, da ste v projektu našli skupen cilj, se povezali in prepoznali izzive ter rezultate, ki jih projekt prinaša.

Predstavnik Ministrstva za gospodarski razvoj, s področja regionalnega razvoja, se bo simpozija 20. septembra 2012 udeležil.

S spoštovanjem,

Pripravil/-a:  
Tea Pinh  
sekretarka



mag. Monika Kirbiš Rojs  
državna sekretarka



REPUBLIKA SLOVENIJA  
**MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN PROSTOR**  
 DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE

Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana

T: 01 478 80 02  
 F: 01 478 81 23  
 E: gp.drsc@gov.si  
 www.dc.gov.si

Društvo za ceste severovzhodne Slovenije  
 Smetanova 7  
 2000 Maribor

g. Samo Peter Medved  
 Predsednik organizacijskega odbora simpozija  
 Daljinske kolesarske poti – priložnost trajnostnega  
 razvoja Slovenije

Številka: 091-2/2012 / 15 (102)  
 Datum: 25. 7. 2012

**Zadeva: Pokroviteljstvo simpozija Daljinske kolesarske poti - priložnosti trajnostnega razvoja Slovenije**

Spoštovani!

Ministrstvo za infrastrukturo in prostor nam je naložilo, da v njegovem imenu nastopimo kot častni pokrovitelj simpozija Daljinske kolesarske poti - priložnosti trajnostnega razvoja Slovenije, ki bo potekal v Mariboru 20.9.2012.

Na Direkciji RS za ceste, ki je med drugim pristojna tudi za upravljanje z državnimi kolesarskimi povezavami, veliko pozornosti namenjamo izgradnji kolesarskih poti in s tem tudi prometni varnosti kolesarjev v prometu, saj se zavedamo, da je kolesarjenje hitro razvijajoča se športno-rekreativna dejavnost, ki jo je potrebno vzpodbujati in še bolj približati ljudem v njihovem vsakdanu, za kar potrebuje ustrezno, varno infrastrukturo. Le na ta način bo možno doseči okoljske cilje in postaviti temelje za trajnostni razvoj Slovenije.

Vaša pobuda za organizacijo simpozija na temo infrastrukturnih, organizacijskih in finančnih pogojev za vzpostavitev nadaljevanja Dravske kolesarske poti od Dravograda do hrvaške meje v obdobju nove finančne perspektive 2004 – 2020 je tako zelo dobrodošla. Direkcija RS za ceste bo zato simpozij podprla tudi na način, da bo zagotovila udeležbo večih predstavnikov.

Lep pozdrav.

Mag. Gregor Ficko, univ.dipl.inž.grad.

Direktor



Identifikacijska številka za DDV: SI75627735, matična št.: 5300177,  
 št. računa pri Banki Slovenije: SI56 0110 0630 0109 972





## PISMO PODPORE K IZGRADNJI IN VZPOSTAVITVI DRAVSKE KOLESARSKE POTI V SLOVENIJI

RRA Koroška d.o.o., MRA – Mariborska razvojna agencija in Znanstveno-raziskovalno središče Bistra Ptuj sodelujemo v skupnem projektu Hiking&Biking, rekreacija v naravi – pohodništvo in kolesarjenje brez meja, projektu Evropskega teritorialnega sodelovanja v okviru Operativnega programa Slovenija-Avstrija. Namen projekta je oblikovati skupne čezmejne integralne turistične produkte, zagotoviti skupno tržno komuniciranje in vzpostaviti regijo kot območje kakovostnih turističnih produktov. Celotno regijo delovanja treh razvojnih agencij povezuje in družijo reka Drava.

Primer dobre prakse razvoja trajnostnega turističnega produkta iz tujine in nedaleč stran je Dravska kolesarska pot. Ideja Dravske kolesarske poti je povezati države ob Dravi s kolesarsko potjo od izvira do izliva reke Drave v Donavo. Od izvira v Italiji in po Avstriji večinoma poteka po ločenih kolesarskih stezah in je več kot le infrastruktura, pač pa uveljavljen turistični produkt, ki ga Vzhodna Tirolska in Avstrijska Koroška zelo uspešno trži.

V Sloveniji ne obstaja enovit pristop načrtovanja, izgradnje in trženja Dravske kolesarske poti, pač pa proces teče stihijno in neusklajeno, praviloma znotraj meja posameznih občin ali regij. Razen krajših odsekov, ni izgrajene kolesarske infrastrukture v smislu ločenih kolesarskih poti, predvsem pa je prisotno pomanjkanje zavedanja, da je daljinska povezava Dravska kolesarska pot lahko generator razvoja v območjih, ki jih povezuje.

Vse tri razvojne agencije se zavedamo, da so najpomembnejši akterji slovenskega turizma podpisali Deklaracijo o partnerstvu za trajnostni razvoj slovenskega turizma, ki določa, da bo v letu 2016 turizem v Sloveniji v celoti temeljil na trajnostnem razvoju in bo kot najbolj uspešna gospodarska panoga nacionalne ekonomije ključno prispeval k družbeni blaginji in ugledu naše države v svetu.

Kolesarjenje v vseh oblikah, je ob upoštevanju nosilnosti okolja eden bolj trajnostnih turističnih, rekreativnih in športnih produktov.

Verjamemo, da je izgradnja in vzpostavitev sistematičnega vzdrževanja in trženja Dravske kolesarske poti v Sloveniji lahko eden izmed dejavnikov spodbujanja regionalnega razvoja v regijah ob Dravi.

Zaradi tega podpiramo aktivnosti za koordinirano delovanje pri čimprejšnji izgradnji potrebne infrastrukture Dravske kolesarske poti v Sloveniji od meje z Republiko Avstrijo do meje z Republiko Hrvaško. Smo mnjenja, da naj bo vzpostavitev in vzdrževanje potrebne infrastrukture Dravske kolesarske poti ena izmed prioriteten lokalnih skupnosti in regionalnih institucij ob reki Dravi ter države v novi EU finančni perspektivi 2014–2020. S tem želimo slediti paradigmi pri povezovanju regij in oblikovanju t.i. interregionalnih razvojnih politik, programov in projektov.



Odraž naše podpore je tudi dejstvo, da smo aktivno pristopili k organiziranju simpozija Daljinske kolesarske poti – priložnosti trajnostnega razvoja Slovenije, ki bo potekal 20. septembra v Mariboru, kjer v organizacijskem odboru poleg treh razvojnih agencij sodelujejo še Društvo za ceste severovzhodne Slovenije, Slovenska kolesarska mreža, Kolesarska zadruga Pohorje in Zavod Maribor 2012.

Na posvetovanju, kjer bodo med drugim s prispevki prisotni tudi ugledni gostje iz Avstrije, ki so uspešno razvili in tržijo produkt Dravska kolesarska pot, želimo razpravljati o infrastrukturnih, organizacijskih in finančnih pogojih za vzpostavitev nadaljevanja Dravske kolesarske poti od Dravograda do hrvaške meje v obdobju nove EU finančne perspektive 2014-2020. Na posvetovanju želimo izvesti podpis pisma o nameri o skupnem in organiziranem delovanju občin in razvojnih agencij ob Dravi ter nacionalnih institucij.

Karmen Sonjak, direktorica  
RRA Koroška, regionalna razvojna agencija za Koroško, d.o.o.

RRA KOROŠKA d.o.o.  
regionalna razvojna  
agencija za koroško regijo  
MEŽA 10, 2370 DRAVOGRAD

dr. Aleksandra Pivec, direktorica  
Znanstveno-raziskovalno središče Bistra Ptuj

Znanstveno-raziskovalno središče Bistra Ptuj  
Scientific research centre Bistra Ptuj  
Slovenski trg 6, 2250 Ptuj

Mag. Božidar Pučnik  
Mariborska razvojna agencija p.o.



## Pismo o nameri po sodelovanju pri vzpostavitvi integralnega turističnega produkta Dravska kolesarska pot



**DALJINSKE KOLESARSKE POTI**  
Priložnosti za trajnostni razvoj Slovenije  
Maribor, 20. september, 2012

**LONG-DISTANCE CYCLE ROUTES**  
Opportunities for sustainable development of Slovenia  
Maribor, 20th of September, 2012

**KONTAKT / CONTACT:** DCM - Društvo za ceste severovzhodne Slovenije  
Smetanova 17 ★ 2000 Maribor ★ Slovenija ★ T (02) 2294-391  
posvet@kolesarji.org ★ www.kolesarji.org

**RRA Koroška d.o.o., regionalna razvojna agencija za Koroško d.o.o.**, Meža 10, 2370 Dravograd, ki jo zastopa direktorica Karmen Sonjak

**Mariborska razvojna agencija p.o.**, Pobreška cesta 20, 2000 Maribor, ko jo zastopa direktor mag. Božidar Pučnik

**Znanstveno-raziskovalni središče Bistra Ptuj**, Slovenski trg 8, 2250 Ptuj, ki ga zastopa direktorica dr. Aleksandra Pivec (v nadaljevanju: regionalne razvojne agencije)

in

**Občina Dravograd**, Trg 4. Julija 7, 2370 Dravograd, ki jo zastopa županja dr. Marijan Cigala

**Občina Muta**, Glavni trg 17, 2366 Muta, ki jo zastopa župan Boris Kralj

**Občina Vuzenica**, Mladinska ulica 1, 2367 Vuzenica, ki jo zastopa župan Franc-Franjo Golob

**Občina Radlje ob Dravi**, Mariborska cesta 7, 2360 Radlje ob Dravi, ki jo zastopa župan Alan Bukovnik

**Občina Podvelka**, Podvelka 13, 2363 Podvelka, ki jo zastopa župan Anton Kovše

**Občina Lovrenc na Pohorju**, Spodnji trg 8, 2344 Lovrenc na Pohorju, ki jo zastopa župan Joško Manfreda

**Občina Selnica ob Dravi**, Slovenski trg 4, 2352 Selnica ob Dravi, ki jo zastopa župan Jurij Lep

**Občina Ruše**, Trg vztaje 11, 2342 Ruše, ki jo zastopa župan Uroš Štanc

**Mestna občina Maribor**, Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor, ki jo zastopa župan Franc Kangler

**Občina Duplek**, Cesta 4. julija 106, 2241 Spodnji Duplek, ki jo zastopa župan Mitja Horvat

**Občina Miklavž na Dravskem polju**, Nad izviri 6, 2204 Miklavž na Dravskem polju, ki jo zastopa župan Leopold Kremžar

**Občina Starše**, Starše 93, 2205 Starše, ki jo zastopa župan Bojan Kirbiš

**Občina Hajdina**, Zgornja Hajdina 44a, 2288 Hajdina, ki jo zastopa župan mag. Stanislav Glažar

**Mestna občina Ptuj**, Mestni trg 1, 2250 Ptuj, ki jo zastopa župan dr. Štefan Čelan

**Občina Markovci**, Markovci 43, 2281 Markovci, ki jo zastopa župan Milan Gabrovec

1

ORGANIZACIJSKI ODBOR / ORGANIZING COMMITTEE



POKROVITELJI / SPONSORS





**DALJINSKE KOLESARSKÉ POTI**  
Priložnosti za trajnostni razvoj Slovenije  
Maribor, 20. september, 2012

**LONG-DISTANCE CYCLE ROUTES**  
Opportunities for sustainable development of Slovenia  
Maribor, 20th of September, 2012

**KONTAKT / CONTACT:** DCM - Društvo za ceste severovzhodne Slovenije  
Smetanova 17 ★ 2000 Maribor ★ Slovenija ★ T (02) 2294-391  
posvet@kolesarji.org ★ www.kolesarji.org

**Občina Gorišnica**, Gorišnica 83, 2272 Gorišnica, ki jo zastopa župan Jožef Kokot

**Občina Videm**, Videm pri Ptuj 54, 2284 Videm pri Ptuj, ki jo zastopa župan Friderik Bračič

**Občina Cirkulane**, Cirkulane 40a, 2282 Cirkulane, ki jo zastopa župan Janez Jurgec

**Občina Zavrch**, Goričak 6, 2283 Zavrch, ki jo zastopa župan Miran Vuk

**Občina Ormož**, Ptujška cesta 6, 2270 Ormož, ki jo zastopa župan Alojz Sok

**Občina Središče ob Dravi**, Trg talcev 4, 2277 Središče ob Dravi, ki jo zastopa župan Jurij Borko

(v nadaljevanju občine)

podpisujejo naslednje

#### PISMO O NAMERI PO SODELOVANJU

#### PRI VZPOSTAVITVI INTEGRALNEGA TURISTIČNEGA PRODUKTA

#### DRAVSKA KOLESARSKA POT

#### UVODNE UGOTOVITVE

##### 1. člen

Stranke sporazumno ugotavljajo:

- da so regionalne razvojne agencije koordinatorji aktivnosti za vzpostavitev medregionalnega integralnega turističnega proizvoda Dravska kolesarska pot, ki naj v največji možni meri izkoristi priložnosti virov nove EU finančne perspektive 2014–2020;
- da je temeljni namen pisma zagotavljanje pogojev za trajnostni gospodarski in družbeni razvoj na območju občin, cilj projekta pa je vzpostavitev medregionalnega integralnega turističnega proizvoda Dravska kolesarska pot;
- da sta pomembna specifična cilja projekta: **določitev poteka trase Dravske kolesarske poti vzdolž reke Drave**, pri tem je ključnega pomena zagotavljanje konsenza med vsemi pomembnimi deležniki ob poti ter **gradnja manjkajočih delov ločene kolesarske poti s pripadajočo kolesarsko infrastrukturo** (npr. počivališča za kolesarje, sistem usmeritvene signalizacije) **na predhodno dogovorjeni trasi projekta**;
- da so občine eden ključnih deležnikov;
- da je potrebno zagotoviti celovitost s sodelovanjem lokalnih, regionalnih in nacionalnih deležnikov, za potrebe česar se ustanovi delovna skupina.

2

ORGANIZACIJSKI ODBOR / ORGANIZING COMMITTEE



POKROVITELJI / SPONSORS



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN PROSTOR  
DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA GOSPODARSKI  
RAZVOJ IN TEHNOLOGIJO



MESTNA OBČINA MARIBOR



Univerza v Mariboru



**DALJINSKE KOLESARSKE POTI**  
Priložnosti za trajnostni razvoj Slovenije  
Maribor, 20. september, 2012

**LONG-DISTANCE CYCLE ROUTES**  
Opportunities for sustainable development of Slovenia  
Maribor, 20th of September, 2012

**KONTAKT / CONTACT:** DCM - Društvo za ceste severovzhodne Slovenije  
Smetanova 17 ★ 2000 Maribor ★ Slovenija ★ T (02) 2294-391  
posvet@kolesarji.org ★ www.kolesarji.org

## PREDMET PISMA O NAMERI

### 2. člen

Podpisniki pisma o nameri se dogovorijo, da bodo v najkrajšem možnem času dorekli celovit potek daljinske kolesarske poti ob reki Dravi (Dravska kolesarska pot).

### 3. člen

Podpisniki pisma o nameri se dogovorijo, da bodo pri izvajanju svojih bodočih aktivnosti delovale v smeri pozitivne podpore pri razvoju kolesarskega turizma v okviru vzpostavitve medregionalnega integralnega turističnega proizvoda Dravska kolesarska pot.

## NALOGE REGIONALNIH RAZVOJNIH AGENCIJ

### 4. člen

Regionalne razvojne agencije se strinjajo, da bodo koordinirano in s sodelovanjem izvajale najmanj naslednje aktivnosti:

- v sklopu svojih pristojnosti izvajale vse aktivnosti za čimprejšnjo zagotovitev najbolj ugodnega finančnega vira za izgradnjo potrebnih manjkajočih odsekov Dravske kolesarske poti;
- v sklopu svojih pristojnosti izvajale vse aktivnosti za zagotovitev finančnega vira za čimprejšnjo pridobitev gradbene dokumentacije (IDP, PGD in PZI) ter vseh soglasij, ki zadoščajo pogojem za pridobitev gradbenega dovoljenja, za odseke trase, ki jih je potrebno zgraditi na novo ali obnoviti;
- vzpostavile vse aktivnosti za identifikacijo in razvoj medregionalnega integralnega turističnega proizvoda Dravska kolesarska pot ter podprle celovit razvoj standardov in storitev za gostovanje kolesarjev pri ponudnikih storitev;
- izvajale strokovna izobraževanja za turistične delavce, za ponudnike turističnih storitev, za razvojne načrtovalce in lokalne skupnosti ter za kolesarske vodnike;
- aktivno podpirale razvoj inovativnih turističnih produktov kot delov integralnega turističnega produkta Dravska kolesarska pot;
- pripravljale in izvajale celovit splet promocijsko-trženjskih aktivnosti, pri čemer naj se zagotovi sodelovanje s partnerji v Avstriji, ki razvijajo in tržijo Dravsko kolesarsko pot v Avstriji: izgradnja in negovanje blagovne znamke, vzpostavitev oglaševalsko-trženjskih aktivnosti za različne ciljne skupine, sodelovanje na specializiranih sejmi v tujini, izvajanje dogodkov, povezanih s promocijo in trženjem projekta, zasnova in izvedba spletne predstavitve, ustreznih promocijsko-trženjskih vsebin (fotografije, promocijski filmi za objavo na spletu) ter izdelava drugih promocijsko-trženjskih materialov, izvajanje celovitega obveščanja javnosti, organiziranje obiskov specializiranih novinarjev (priprave reportaž v specializiranih revijah, namenjenih daljinskemu kolesarjenju).

3

ORGANIZACIJSKI ODBOR / ORGANIZING COMMITTEE



POKROVITELJI / SPONSORS



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN PROSTOR  
DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA GOSPODARSKI  
RAZVOJ IN TEHNOLOGIJO



MESTNA OBČINA MARIBOR



Univerza v Mariboru



**DALJINSKE KOLESARSKE POTI**  
Priložnosti za trajnostni razvoj Slovenije  
Maribor, 20. september, 2012

**LONG-DISTANCE CYCLE ROUTES**  
Opportunities for sustainable development of Slovenia  
Maribor, 20th of September, 2012

**KONTAKT / CONTACT:** DCM - Društvo za ceste severovzhodne Slovenije  
Smetanova 17 ★ 2000 Maribor ★ Slovenija ★ T (02) 2294-391  
posvet@kolesarji.org ★ www.kolesarji.org

## NALOGE OBČIN

### 5. člen

Občine se strinjajo, da bodo koordinirano in s sodelovanjem izvajale najmanj naslednje aktivnosti:

- v sklopu svojih pristojnosti izvajale vse aktivnosti za čimprejšnjo zagotovitev najbolj ugodnega finančnega vira za izgradnjo potrebnih manjkajočih odsekov Dravske kolesarske poti;
- v sklopu svojih pristojnosti izvajale vse aktivnosti za zagotovitev finančnega vira za čimprejšnjo pridobitev gradbene dokumentacije (IDP, PGD in PZI) ter vseh soglasij, ki zadoščajo pogojem za pridobitev gradbenega dovoljenja, za odseke trase, ki jih je potrebno zgraditi na novo ali obnoviti;
- po svojih najboljših močeh zagotovile potrebno podporo pri razvoju medregionalnega integralnega kolesarskega turističnega proizvoda Dravska kolesarska pot;
- sodelovale pri pripravi primernih mehanizmov za izvajanje morebitnega skupnega upravljanja in vzdrževanja vzpostavljene Dravske kolesarske poti in pripadajoče kolesarske infrastrukture (počivališča za kolesarje, sistem usmeritvene signalizacije), zagotavljanje ustreznih standardov ponudnikov ob poti in podobne aktivnosti.

## DELOVNA SKUPINA

### 6. člen

Podpisniki pisma o nameri se strinjajo, da je potrebno za čimprejšnjo učinkovito in koordinirano vzpostavitev integralnega turističnega produkta Dravska kolesarska pot **ustanoviti delovno skupino s predstavniki občin in razvojnih agencij**, delo katere koordinirajo regionalne razvojne agencije in v katero se povabi predstavnik **Ministrstva za infrastrukturo in prostor/Direkcije Republike Slovenije za ceste** in **Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo/Direktorata za turizem in internacionalizacijo**.

## PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

### 7. člen

Pismo je sklenjeno v petindvajsetih (25) enakih izvodih, od katerih vsaka od strank prejme po en (1) izvod. Po en izvod prejmeta tudi pokrovitelja podpisa pisma o nameri, Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo/Direktorat za turizem in internacionalizacijo in Ministrstvo za infrastrukturo in prostor/Direkcija Republike Slovenije za ceste. Vsi izvodi se štejejo za originale.

### 8. člen

Pismo o nameri stopi v veljavo z dnem podpisa vseh strank.

4

ORGANIZACIJSKI ODBOR / ORGANIZING COMMITTEE



POKROVITELJI / SPONSORS



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN PROSTOR  
DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA GOSPODARSKI  
RAZVOJ IN TEHNOLOGIJO



MESTNA OBČINA MARIBOR



Univerza v Mariboru

## Sponzorji



 **24 urna asistenca**  
za kolo in kolesarja

**ZM ZAVAROVANJE KOLES**

080 19 20  
[www.ZavarovalnicaMaribor.si](http://www.ZavarovalnicaMaribor.si)





**lineal** svetovalni inženiring in načrtovanje



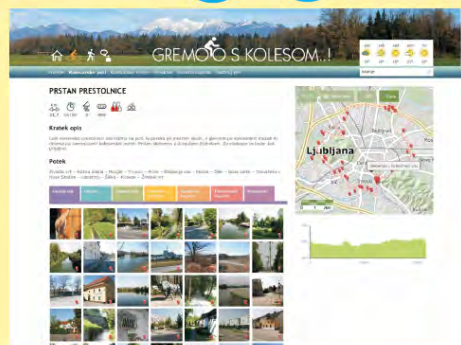
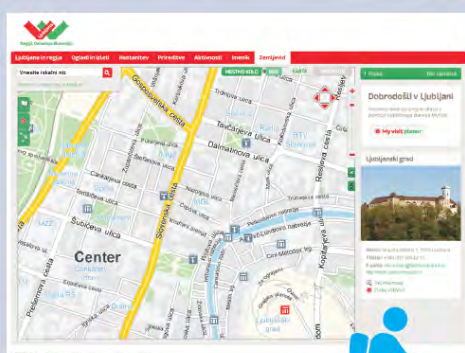
[www.lineal.si](http://www.lineal.si)

A photograph of a group of people cycling on a dirt path in a rural landscape.

## IZDELUJEMO SPLETNE PORTALE NAMENJENE REKREACIJI IN TURIZMU

..... Gremo na pot!

Portal Gremo na pot <http://www.GremoNaPot.si> je eden najboljše portalov z rekreativno kolesarsko, pohodno in tekaško vsebino na Slovenskem. Uporabnike razveseljuje z svojevrstnimi potopisi, zgodbami, dogodki, slikami in turistično ponudbo ob poti ter izračunom najprimernejše poti za kolesarjenje med dvema poljubno izbranimi točkama.



Visit Ljubljana .....

Portal Visit Ljubljana <http://www.visitljubljana.com> ponuja obiskovalcem osrednje slovenske regije obilo informacij o raznoliki turistični ponudbi, izposoji mestnih koles, urnikih in tras mestnega potniškega prometa. Namensko izdelane kartografske podlage bogatijo vsebino in prijetno dopolnjujejo uporabniško izkušnjo.



**Ljubljanski urbanistični zavod, d.d.**

Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana, Slovenija  
tel (01) 3602 400, fax (01) 3602 401  
info@luz.si, [www.luz.si](http://www.luz.si)



Vsem sponzorjem in referentom se iskreno zahvaljujemo.  
Organizacijski odbor posveta



ORGANIZACIJSKI ODBOR / ORGANIZING COMMITTEE



POKROVITELJI / SPONSORS





[www.kolesarji.org](http://www.kolesarji.org)

