

Uroš ROZMAN

Alma ZAVODNIK LAMOVŠEK

Prostorska umestitev Dravske kolesarske poti

V članku obravnavamo načrtovanje daljinskih kolesarskih povezav v Sloveniji. Predstavljena je umestitev kolesarske poti ob reko Dravo. Dravska kolesarska povezava v Sloveniji kot turistična ponudba že obstaja, vendar poteka po obstoječih bolj ali manj prometnih cestah in kot taka ni primerljiva s podobnimi obrečnimi kolesarskimi potmi v razvitejših evropskih državah. Poleg obstoječih meril in normativov, ki veljajo v Sloveniji za načrtovanje tovrstnih objektov in povezav, v članku predstavljamo še praktične primere umeščanja daljinskih kolesarskih poti v tujini. S pomočjo primerov dobrih praks, analize območja ob reki Dravi in pogovorov z zainteresiranimi déležniki v prostoru, smo predstavili določitev mogočih variant poteka Dravske

kolesarske poti. Predlagane variante smo vrednotili glede na prostorski, funkcionalni in varstveni vidik. V sklepu predlagamo celovitejše načrtovanje in upoštevanje že obstoječe infrastrukture ter javnih, gozdnih in poljskih poti, s čimer želimo prispevati k učinkovitejšemu, hitrejšemu in predvsem finančno ugodnejšemu načinu umeščanja daljinskih kolesarskih poti.

Ključne besede: Dravska kolesarska pot, prostorska umestitev, vrednotenje variant, daljinska kolesarska povezava

1 Uvod

Še do pred kratkim je bilo eno od glavnih meril vrednotenja razvitosti držav – stopnja motorizacije v prometu. Tak način vrednotenja je v zadnjem desetletju, ob velikih družbenoekonomskih spremembah v svetu, postal zastarel. Mnoge sodobne države, npr. v Skandinaviji, na Nizozemskem, v Nemčiji, Švici, Avstriji idr., so pred leti pričele pospešeno razvijati trajnostne oblike transporta (Medved, 2012). V Sloveniji pa tovrstna prizadevanja zaostajajo za najrazvitejšimi državami, kar je jasno razvidno iz pomanjkanja oz. neobstoja kolesarske infrastrukture na vseh ravneh. Kljub temu so se prizadevanja za ureditev kolesarskih povezav začela že pred 20 leti. Na začetku je bil poudarek predvsem na varnostnem vidiku v cestnem prometu. V ta namen so se ob cestah načrtovale ločene površine za pešce in kolesarje. Z leti je skrb za varnost v naseljih postala praksa in celo standard (Uradni list RS, št. 91/2005). V zadnjih 10 letih že opažamo, da se tudi v Sloveniji načrtujejo in gradijo prve kolesarske poti na trasah opuščenih železnic (60 km). Kljub vsem prizadevanjem in zapisanim ciljem Strategije prostorskega razvoja Slovenije (v nadaljevanju: SPRS, 2004) pa do obsežnejših projektov načrtovanja daljinskih kolesarskih poti do zdaj še ni prišlo. Glavni vzroki so predvsem v razdrobljenih pristojnostih različnih ministrstev, lokalnih skupnosti in razvojnih agencij, ki do zdaj praviloma niso mogli doseči skupnih vizij in tovrstnega operativnega sodelovanja. Razloge lahko iščemo tudi v pomanjkanju finančnih sredstev in deloma tudi v pomanjkanju znanja ter spodbud s strani ustreznih javnih služb,

ki bi spodbudile gradnjo daljinskih kolesarskih povezav. Tudi če je do sodelovanja na področju gradnje daljinskih kolesarskih povezav prišlo, so se pogosto pojavili močni konflikti interesov med lokalnimi skupnostmi, državo in stroko, kar je privedlo tudi do slabše umeščenih kolesarskih povezav (Dravska kolesarska pot^[1] v Sloveniji) brez upoštevanja standardov, ki so znani v tujini.

V članku so prikazane težave z umeščanjem daljinskih kolesarskih povezav v prostor. Predlagan je tudi pristop načrtovanja daljinske kolesarske povezave na primeru kolesarske poti ob Dravi med Dravogradom in Središčem ob Dravi; v sosednji Avstriji je kolesarska pot ob Dravi ena najbolj urejenih in vzorčnih kolesarskih poti (www.drauradweg.com). Dravska kolesarska povezava v Sloveniji kot turistična ponudba sicer že obstaja, vendar poteka le po že obstoječih bolj ali manj prometnih cestah, ki zato niso dovolj privlačne za kolesarje ne glede na namen kolesarjenja. Ugotavljamo, da zato kolesarska povezava v taki obliki ni prinesla zelenega učinka, saj število njenih uporabnikov po podatkih regionalnih destinacijskih organizacij stagnira (sistematično štetje kolesarjev se žal ne izvaja). Rešitev nastale težave vidimo v umestitvi nove kolesarske poti, ki bo ločena od obstoječih prometnic in jo je treba načrtovati na podlagi pravil stroke, dobrih primerov iz tujine, ob hkratnem upoštevanju potreb ter želja lokalnih skupnosti in njihovih prebivalcev. Taka kolesarska pot bo prispevala k višji

kakovosti turistične ponudbe, ki prinaša v regiji in lokalnih skupnostih tudi nova delovna mesta, ne le v turizmu, temveč tudi v drugih dejavnostih, ki so bolj ali manj neposredno povezane s turistično dejavnostjo. Kolesarska pot mora hkrati zadovoljiti tudi potrebe lokalnih skupnosti in vsakodnevnega življenja njihovih prebivalcev.

2 Daljinske kolesarske povezave in njihovi uporabniki

Neurejeno stanje na področju daljinskih kolesarskih poti v Sloveniji je mogoče zaznati že pri določitvi definicije, saj ta ni natančno določena, o njej pa se ne morejo dogovoriti niti najbolj priznani slovenski strokovnjaki (na primer Andrejčič Mušič, P., 2005; Lipar, P., 2012). Tako lahko ugotovimo, da imamo v Sloveniji v kategorizaciji državnih kolesarskih povezav iz leta 2005 (glej Andrejčič Mušič, P., 2005) predvidenih 8 daljinskih povezav, v predlogu iz leta 2009 (glej Andrejčič Mušič, P., 2009) pa celo več kot 10 teh, kar je sporno, saj v tujini daljinske kolesarske povezave dojemajo kot povezave, ki so dolge več 100 kilometrov in praviloma potekajo skozi več držav (internet 1). V Sloveniji bi navedenemu kriteriju ustrezalo mogoče le 5 kolesarskih povezav. Zmeda nastaja tudi pri razlagi izrazov kolesarska pot in kolesarska povezava (predvsem pri lokalnih skupnostih). Kolesarska povezava je namreč povezava, ki je lahko označena po državnih in lokalnih cestah, delno tudi po ločenih kolesarskih poteh, kolesarskih pasovih^[2] in kolesarskih stezah^[3] (Ur. l. RS, št. 109/2010). Kolesarska pot^[4] pa lahko predstavlja ime t. i. turističnega produkta ali kolesarsko infrastrukturo, namenjeno izključno kolesarjem (in drugim uporabnikom pod posebnimi pogoji) in odmaknjeno od prometnih cest (Ur. l. RS, št. 109/2010). V Sloveniji bi morali glede na pomanjkanje kolesarske infrastrukture večji del kolesarskih poti preimenovati v kolesarske povezave. Tako v prihodnosti ne bi tako pogosto prihajalo do napačnih interpretacij nekaterih povezav, ki so v turistične namene le preimenovali v kolesarske poti.

Da bi lahko bolje razumeli, kakšne so značilnosti daljinskih kolesarskih poti, je potrebna analiza uporabnikov in njihovih želja. Kolesarske poti uporabljajo predvsem večdnevni kolesarji, ki med kolesarjenjem najpogosteje preživljajo tedenske počitnice (4–8 dni), na poti pa si ogledujejo tudi turistične znamenitosti. Lokalno so lahko uporabniki tudi »turistični« kolesarji, ki na določeno območje prispejo samo za en dan, in lokalno prebivalstvo, ki kolesarsko pot uporablja za vsakodnevno sprostitve. Daljinsko kolesarjenje, še posebej ob rekah, po podatkih študije Eurovelo (Weston, R., idr., 2012), je zanimivo predvsem za kolesarje v parih oz. družine z otroki. Glavne potrebe oz. želje potencialnih uporabnikov daljinskih kolesarskih poti so predvsem bližina narave, pobeg iz vsakdanjega življenja,

učenje o novih pokrajinah in ljudeh ter sprostitve in športna aktivnost. Kolesarji si tako želijo predvsem poti v bližini narave (reke), nizko gostoto prometa (ločene kolesarske poti stran od prometnih cest), kakovostne kolesarske podlage, raznolikost poti in kakovostno turistično ponudbo. Daljinski kolesarji so tudi odlični potrošniki, saj je količina njihove prtljage zelo omejena in svoje sprotne potrebe zadovoljujejo z nakupi ob poti, poveča pa se tudi uporaba javnega prometa, saj za vrnitev na začetno točko praviloma uporabijo vlak ali avtobus.

3 Dravska kolesarska pot v Avstriji in Sloveniji

Slovenija je v smislu daljinskega kolesarjenja in kolesarjenja nasploh še dokaj nerazvita država, zato moramo dobre primere iz prakse iskati predvsem v tujini, v kolesarsko razvitejših državah. Posebnost pri umeščanju v prostor so predvsem obrečne kolesarske poti, ki so zaradi bližine reke in narave najbolj obiskane daljinske kolesarske poti, obenem pa so za prostorske načrtovalce poseben izziv. Kot smo ugotovili na podlagi študije primerov (kolesarski poti ob Dravi in Muri v Avstriji), so največji načrtovalski izzivi številne omejitve, kot so poplavna in druga varstvena območja (npr. Natura 2000, najboljša kmetijska zemljišča), in naravne omejitve, kot so ozke rečne doline, v katerih so prostor že zasedle druge pomembne infrastrukture, kot sta cesta in železnica.

Nam najbližja država, ki se je uspešno spoprijela s tovrstnimi izzivi, je Avstrija, v kateri imajo več urejenih obrečnih kolesarskih poti, od katerih bi se lahko uspešna zgodba dveh od teh (kolesarska pot ob Dravi, www.drauradweg.com, in kolesarska pot ob Muri, www.murradweg.com) nadaljevala tudi v Slovenijo. Da so obrečne kolesarske poti najbolj priljubljene in obiskane, so v Avstriji nakazali že z označbami R1 (Radweg 1) in R2 (Radweg 2), kar pomeni, da sta ti poti v vsej Avstriji najpomembnejši. Kolesarski poti sledita Dravi in Muri po ločenih poteh, le manjši del poti pa tudi po manj obremenjenih lokalnih cestah. Osrednje nemško kolesarsko združenje ADFC (Alldeineiner Deutscher Fahrrad Club, www.adfc-tourenportal.de) je avstrijski kolesarski poti ob Dravi zaradi odlično zastavljenega sistema usmerjanja in dobro razvite infrastrukture za kolesarje podelilo 4 zvezdice (od 5 mogočih). Kolesarska pot ob Dravi v Avstriji poteka čez dve deželi, čez Tirolsko in Koroško, prihodki od nje pa so v letu 2011 samo na Koroškem znašali 4 milijone evrov. Ob tem seveda ne smemo spregledati dejstva, da kolesarsko pot uporabi okoli 120.000 kolesarjev letno (Oberdorfer, Tscherne, 2012).

Pod do uspeha je posledica pametne in racionalne umestitve v prostor, pri čemer so uspešno sodelovali s hidroelektrarnami, izkoristili so obstoječe poljske, gozdne in servisne poti ob reki,



Slika 1: (a) kolesarska pot ob Dravi v Avstriji, (b) kolesarska steza ob državni cesti v bližini Drave v Sloveniji

kjer pa to ni bilo mogoče, so gradili kolesarske poti ob železnici, cesti ali popolnoma na novo. Prednost takega pristopa je predvsem hitrejša in cenejša umestitev v prostor, saj poti že obstajajo, spremeni se le njihova namembnost in glede na to se ustrezno preuredijo. Tako na primer makadamskih poti ob rekah niso povsod asfaltirali, ampak so jih le preuredili v kolesarjem prijazne makadamske poti, ki so v nekaterih primerih še atraktivnejše od asfaltiranih. S preprostimi rešitvami so hitreje prišli do zelene trase, ki je ločena od prometa, hkrati pa lahko v prihodnje določene odseke postopoma izboljšujejo. Kljub stalnemu izboljševanju se kolesarske poti medtem že uspešno tržijo v turistični ponudbi regije.

Popolnoma drugačen je pristop pri načrtovanju slovenske kolesarske poti ob Dravi. Prve zamisli o vzpostavitvi te segajo v leto 1999, v letu 2002 pa je bila podpisana namera za vzpostavitev kolesarske povezave med Italijo, Avstrijo in Slovenijo (internet 2). Za gradnjo kolesarske poti je bila zadolžena Direkcija RS za ceste (v nadaljevanju: DRSC), ki je v desetih letih zgradila le 5 kilometrov ločenih kolesarskih poti, te pa so bile najpogosteje umeščene neposredno ob prometno državno cesto. Strategija izgradnje, ki jo je uporabila DRSC, je predvidela uporabo velikega števila državnih in lokalnih cest (tudi cesto na Pohorje – 700 m n. m. v.) ter gradnjo kolesarskih stez ob državnih cestah. Taka strategija je popolnoma v nasprotju z dobrimi praksami iz Avstrije (slika 1). Zaradi počasnega delovanja DRSC so se pred leti združili Regionalna razvojna agencija za Koroško, Mariborska razvojna agencija in Znanstveno-raziskovalno središče Bistra Ptuj ob reki Dravi in postavili označbe za kolesarsko povezavo (t. i. Dravske kolesarske poti) po državnih in lokalnih cestah, vendar se tudi ta poteza ni izkazala za dovolj uspešno, saj zaradi pomanjkljivo urejene kolesarske infrastrukture kolesarska pot ni privabila dovolj velikega števila kolesarjev, trasa pa prav tako ni bila promocijsko in organizacijsko podprta s strani Avstrije. Kot taka namreč ni ponujala enake infrastrukturne opremljenosti in storitev kot od prometa ločena kolesarska pot

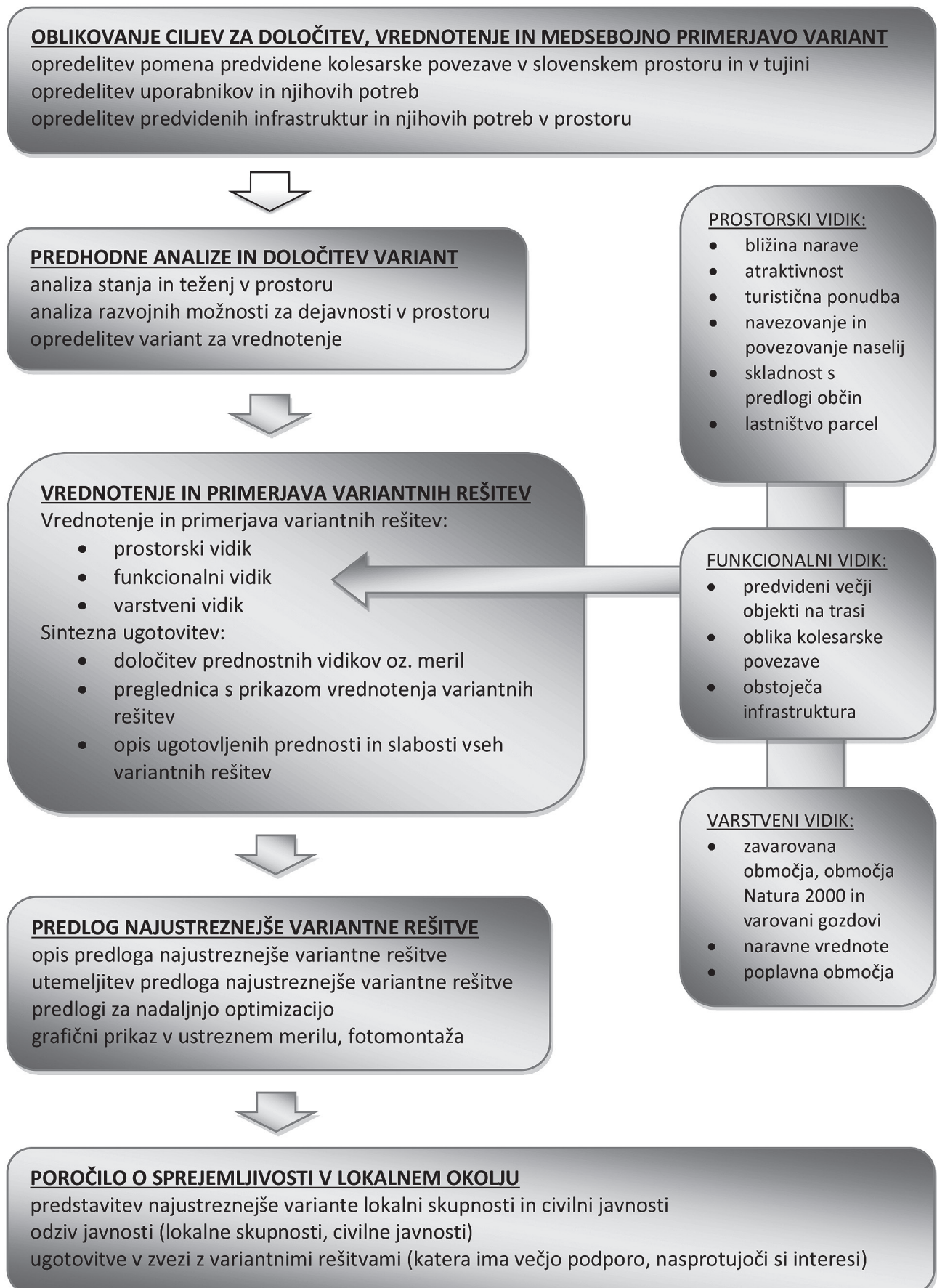
v Avstriji, zaradi česar je v svojem promocijskem gradivu niso mogli promovirati kot kolesarsko pot, ocenjeno s 4 zvezdicami s strani ADFC.

4 Uporabljen metoda umestitve Dravske kolesarske poti v prostor

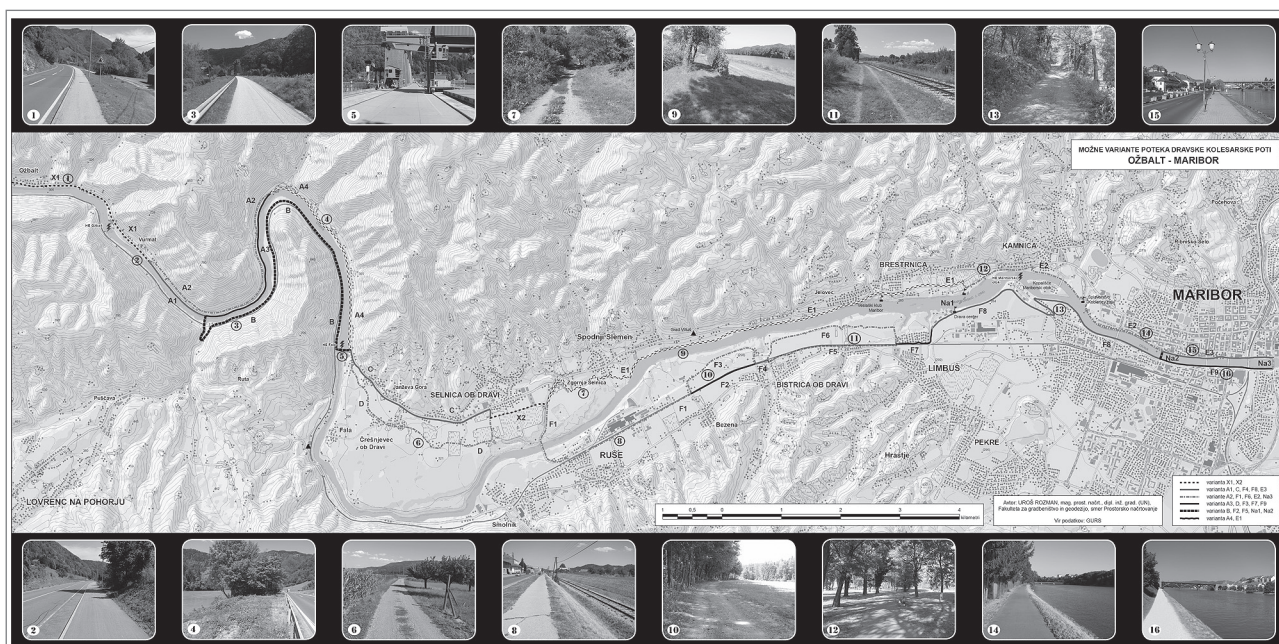
Zaradi pomanjkanja metodologije in dobrih praks umestitve daljinskih kolesarskih poti v Sloveniji smo se pri umeščanju Dravske kolesarske poti oprli predvsem na v Sloveniji že uveljavljen postopek vrednotenja variant za umeščanje avtocest in hitrih cest v okviru državnih prostorskih načrtov. Poleg tega smo izdelali tudi analizo kolesarskih poti v Avstriji in številne dobre prakse prenesli na predlagani model umestitve Dravske kolesarske poti s prilagoditvijo vsem posebnostim, ki smo jih prepoznali v prostoru. Postopek študije variant je prikazan na sliki 2.

4.1 Predhodne analize in določitev variant

V prvi fazi smo analizirali širše območje ob Dravi v Sloveniji in pretežno s terenskim delom naredili popis obstoječe kolesarske infrastrukture. Reka Drava nudi pestrost in raznolikost doživljanja narave. Privlačnost prostora dopolnjujejo krajinski parki (Drava, Mariborsko jezero, Šturmovci) in umetna jezera (Dravograjsko, Mariborsko, Ptujsko, Ormoško). Ob reki je bilo v 7 občinah v 15 letih zgrajeno več kot 25 km ločenih kolesarskih poti, vendar zaradi neusklajenega prostorskega načrtovanja niso povezane z obstoječo kolesarsko potjo ob Dravi. Ugotovili smo, da je potek te v veliki meri nesprejemljiv zaradi vodenja kolesarjev v večjem delu po s prometom bolj obremenjenih in nevarnih odsekih državnih in lokalnih cest (ki potekajo odmaknjeno od reke Drave) ter vzponov, ki znašajo tudi do 300 m n. m. v.



Slika 2: Postopek priprave študije variant in njena struktura



Slika 3: Območje med Ožbaltom in Mariborom s prikazom obravnavanih variant

V nadaljevanju smo v sklopu raziskave obiskali vse občine ob predvideni Dravski kolesarski poti, v katerih so nam predstavili svoje obstoječe projekte oz. želje, povezane z načrtovanjem daljinske kolesarske poti. Predstavljene so bile predvsem žele po kolesarskih stezah ob državnih in lokalnih cestah (po možnosti podprte s podpornimi zidovi), ki morajo nujno biti asfaltirane in ločene z zaščitnimi varnostnimi ograjami. Z njimi bi občine povezovale predvsem lokalno prebivalstvo. Ob tem se je pokazalo predvsem nepoznavanje drugačnih rešitev za umeščanje obrečnih kolesarskih poti, kot smo jih predstavili zgoraj. Tudi po predstavitvi preprostih in v tujini uspešnih pristopov z uporabo obstoječih poti ob rekah v naravi, po možnosti na makadamskih podlagah, v nekaterih občinah še niso bili pripravljene sprejeti novih alternativnih predlogov, deležni smo bili celo kritik in neodobravanja. Tak odziv je mogoče spremeniti samo s predstavitvami dobrih primerov iz tujine in vzpostavitev vzorčnih primerov v Sloveniji, da bodo lokalne skupnosti na konkretnih primerih spoznale uspešnost in finančno učinkovitost tovrstnih rešitev.

4.2 Vrednotenje in primerjava variant

V naslednjem koraku smo na podlagi izdelane analize ter ob upoštevanju obstoječih projektov in želja občin predlagali več mogočih variant (slika 3) poteka Dravske kolesarske poti. Vse predlagane variante smo nato vrednotili glede na izbrane (a) prostorske, (b) funkcionalne in (c) varstvene kriterije. Med prostorskimi kriteriji smo upoštevali potek poti v naravi, bližino reke Drave, privlačnost prostora, turistično ponudbo ob kolesarski poti, usklajenost s predlogi občin in lastniško

strukturo. Funkcionalni kriteriji so zajemali analizo predvidenih večjih objektov na trasi, obliko kolesarske povezave in možnost uporabe obstoječe infrastrukture. Varstveni kriteriji pa so bili upoštevanje varovanih območij Nature 2000, varovalnih gozdov, naravnih vrednot in poplavnih območij.

Izpustili smo le ekonomski vidik, saj je bil ta v veliki meri izražen skozi funkcionalni vidik. Finančno oceno vrednosti smo pripravili za končno predlagano varianto na primeru strokovne podlage z naslovom »Kolesarske povezave v Savinjski regiji« (2011), ki jo je za potrebe Razvojne agencije Savinjske regije pripravil Razvojni center planiranje d. o. o., Celje. Osnova za oceno stroškov je bila pripravljena na podlagi posvetovanj s projektanti, ki izdelujejo tehnično dokumentacijo in oceno stroškov izgradnje kolesarskih poti, ter na podlagi posvetovanj z zaposlenimi pri Direkciji RS za ceste in Družbi za državne ceste. Cene za odkup zemljišč smo preverili na portalu Geodetske uprave RS v zbirki vrednotenja nepremičnin. Posebej smo poudarili prostorski vidik, saj je ta ključen za poznejši uspeh kolesarske poti in njeno izvedbo. Na končno oceno je najmanj vplival varstveni vidik, saj imajo lahko varovana območja tako negativen (težje pridobivanje soglasij oz. dodatni pogoji pri umeščanju) kot tudi pozitiven vpliv (turistična ponudba, neokrnjena narava, privlačnost). Vidika varnosti v cestnem prometu prav tako nismo posebej poudarjali, saj je v primeru umestitve kolesarske poti po ločenih poteh ob reki varnost tako ali tako zagotovljena in ni potrebna za posebno preveritev. V končnem predlogu smo tako združili najboljše mogoče variante za posamezne odseke glede na dane možnosti v prostoru.



Slika 4: Prikaz poteka v občini Maribor

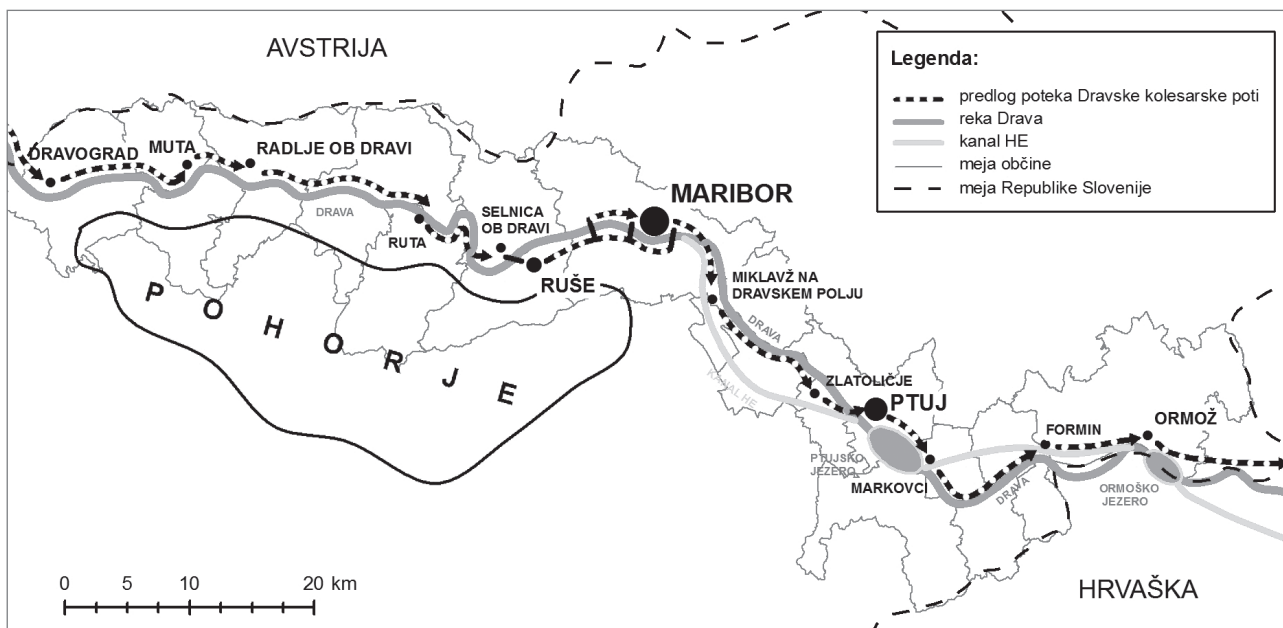
Preglednica 1: Potrebna infrastrukturna dela po tipih izvedbenih del in ocena potrebnih finančnih sredstev

	novogradnja	ureditev poti (servisnih, javnih, gozdnih, poljskih)	po obstoječih cestah	skupaj
dolžina (km)	39,5	63,5	25,3	151,5
ocenjena vrednost (€)	8.576.960,00	3.875.250,00	12.400,00	12.447.440,00

4.3 Predlog najustreznejše variante

V zadnjem koraku smo na podlagi celovitega načrtovanja in upoštevanja že obstoječe infrastrukture ter javnih, gozdnih in poljskih poti predlagali učinkovitejši, hitrejši in predvsem finančno ugodnejši način umeščanja daljinskih kolesarskih poti. Dolžina izbrane variante tako znaša 151 km in velik del te poteka le po eni strani reke Drave. Izjema je le občina Maribor, v kateri je zaradi obstoječe infrastrukture in turistične ponudbe smiselna vzpostavitev kolesarske poti na obeh bregovih reke Drave (slika 4). Menimo, da je smiselna vzpostavitev kolesarske poti na obeh bregovih tudi na nekaterih drugih odsekih, vendar bo to težje izvedljivo zaradi pomanjkanja obstoječe infrastrukture ali manjše turistične ponudbe. Načrtovanje dodatnih kolesarskih poti je tako smiselno šele, ko bo predlagana kolesarska pot že vzpostavljena in bo zaživel. V predlog najustreznejše variante (slika 5) smo tako vključili vseh 25 km obstoječih kolesarskih poti. Predvideli smo preureditev 64 km gozdnih, poljskih in servisnih poti ob reki Dravi, katerih ureditev je veliko cenejša od novogradnje. Predlog tako zajema še 40 km novozgrajenih kolesarskih poti. Po obstoječih manj obremenjenih lokalnih cestah bo Dravska kolesarska pot potekala le še 23 km od skupnih 151. Ocenjena vrednost vseh del znaša 12.500.000 evrov (preglednica 1).

Poseben izziv je bil predlog umestitve kolesarske poti po nasipu HE Zlatoličje in HE Formin oz. ob Stari strugi^[5] reke Drave. Okoliščine so posebne, saj je mogoče dela kolesarske poti umestiti neposredno ob obe strugi reke Drave. Servisna pot po nasipu kanala je preprostejša, cenejša in krajša, medtem ko trasa ob Stari strugi poteka po poljskih in gozdnih poteh, ki so na območju Nature 2000, imajo mešano lastništvo in so ponekod tudi poplavno ogrožene (slika 6). Rezultati študije so predvideli umestitev ob Staro strugo, predvsem zaradi večje privlačnosti, bližine neokrnjene narave in turistične ponudbe, medtem ko je trasa ob kanalu kljub preprostosti slabša, predvsem zaradi pomanjkanja privlačnosti, vožnje po soncu brez možnosti senčenja in posebnih omejitev, ki so jih pri vzpostavitvi predvidele Dravske elektrarne kot upravitelj kanala HE. Glavni pomislek proti predlagani umestitvi kolesarske poti je bil povezan z delom trase, ki poteka po poplavnem območju. Ob preveritvi tega zadržka pri zavodu za varstvo narave se je izkazalo, da večjih omejitev ni, saj je možnost, da bi poplave uničile talno infrastrukturo, majhne, hkrati pa bi bila lahko v primeru poplav kolesarska pot ponovno vzpostavljena že v nekaj dneh. Prednosti, ki jo ponuja v smislu privlačnosti, pa so neizmerne.



Slika 5: Predlog poteka Dravske kolesarske poti

4.4 Sprejemljivost v lokalnem okolju

Sprejemljivost v lokalnem okolju je odvisna predvsem od sprejemljivosti na dveh ravneh, na ravni občine kot administrativne enote in med lokalnim prebivalstvom. Ob predstavitvah predlogov Dravske kolesarske poti smo bili deležni nasprotovanj, če je predlagana trasa potekala po zasebnih zemljiščih in bi bil zato potreben odkup zemljišč. Pretekle izkušnje v občinah namreč kažejo, da so tovrstni dogovori z lastniki zemljišč včasih težko izvedljivi. Lokalno prebivalstvo namreč velikokrat nasprotuje umestitvi kolesarske poti v bližino njihovih domov, kaj šele po njihovem zemljišču. Težave nastajajo predvsem na nekaterih večjih kmetijah, ki imajo svoja kmetijska zemljišča v bližini reke Drave in v bližini kolesarske poti ne vidijo nikakršne prednosti za svojo dejavnost (npr. prodaja domačih izdelkov, možnost oddajanja prenočišč). Zato so predvsem ob-

čine Muta, Radlje ob Dravi in Podvelka v nekaterih premerih predlagale gradnjo kolesarske steze ob glavni cesti G1, saj bi se tako izognili morebitnim težavam. Težave bi lahko nastale tudi pri umeščanju kolesarskih poti po makadamskih poljskih in gozdnih poteh. kmetje se namreč otepajo dodatnih zadolžitve, ki bi jih bili ob tem deležni (npr. čiščenje poti ob nanosu zemlje). Slabša sprejemljivost v nekaterih primerih je predvsem posledica pomanjkanja dobro urejenih daljinskih kolesarskih poti v Sloveniji, ki bi lahko predstavljale primere dobre prakse in uveljavile nekatere zdaj manj sprejemljive rešitve, ki so se v tujini že izkazale za zelo uspešne. Trenutno imamo namreč le dobre primere umestitev kolesarskih poti po trasah zapuščenih železnic. Uspešno izveden projekt Dravska kolesarska pot bi tako lahko postal vzorčni primer za podobne projekte v prihodnosti.



Slika 6: (a) Pot ob Stari strugi reke Drave, (b) servisna pot po kanalu nasipa HE Zlatoličje

5 Sklep

Na predstavljenem primeru smo pokazali, da lahko večje infrastrukturne projekte uspešno umeščamo le s celovitim načrtovanjem. Tako smo prvič po letu 2002, ko je bila podpisana namera za vzpostavitev kolesarske povezave med Italijo, Avstrijo in Slovenijo, izdelali predlog umestitve na celotni trasi tudi v Sloveniji. Ta predlog je osnova za nadaljnje podrobnejše načrtovanje, ki bo izvedeno po posameznih odsekih. Menimo, da je za čimprejšnjo vzpostavitev daljinskih kolesarskih poti v Sloveniji potrebno predvsem 5 temeljnih sprememb. 1. Večji pritisk javnosti, da si take kolesarske poti želi in jih potrebuje; 2. vzpostavitev pokrajin kot vmesne administrativne ravni med državo in občinami, saj trenutno nimamo mehanizma, s pomočjo katerega bi lahko načrtovali večje infrastrukturne projekte na regionalni ravni; 3. pridobivanje evropskih sredstev, saj občine in država niso sposobne financirati tako obsežnih projektov; 4. boljše in zgodnejše vključevanje javnosti v procese načrtovanja daljinskih kolesarskih poti in drugih posegov v prostor, kar bo povečalo sprejemljivost v lokalnem okolju, posledično to pomeni predvsem, da umestitev kolesarskih poti po poljskih, gozdnih in servisnih poteh ne bo več trn v peti kmetom, gozdarjem, Dravskim elektrarnam in drugim, ki se bojijo novih zadolžitvev, ki bi jih bili v tem primeru deležni; 5. smotrnejša poraba finančnih sredstev pa bo prispevala k temu, da bodo država in občine za enako vsoto denarja lahko vzpostavile večje število kolesarskih poti, ki bodo veliko privlačnejše in kolesarjem prijaznejše ter bodo služile svojemu glavnemu namenu – preživljanju prostega časa v naravi in odkrivanju novega.

Uroš Rozman, mag. prost. načrt., dipl. inž. grad. (UN)
Regionalna razvojna agencija za Koroško d.o.o., Meža 10, 2370
Dravograd, Slovenija
E-pošta: uros.rozman@rra-koroska.si
Telefon: (040) 876 253

Doc. dr. Alma Zavodnik Lamovšek, univ. dipl. inž. arh.
Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Katedra
za prostorsko planiranje, Jamova cesta 2, 1000 Ljubljana, Slovenija
E-pošta: alma.zavodnik-lamovsek@fgg.uni-lj.si

Opombe

[1] Dravska kolesarska pot je ime kolesarske povezave v turistične namene in ne pomeni, da poteka izključno po kolesarski poti. Kolesarska povezava je niz prometnih površin, namenjenih javnemu prometu kolesarjev in drugih udeležencev. Lahko poteka po kolesarski poti, kolesarski stezi, kolesarskem pasu, državni cesti, lokalni cesti, poljski, gozdni ali servisni poti itn.

[2] Kolesarska pot je s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo označena cesta, ki je namenjena prometu koles in drugih upo-

rabnikov pod pogoji, določenimi s pravili cestnega prometa, in predpisi, ki urejajo ceste. Praviloma je odmaknjena od prometnih cest.

[3] Kolesarski pas je vzdolžni del vozišča, ki je označen z ločilno črto ter namenjen prometu koles in koles s pomožnim motorjem.

[4] Kolesarska steza je del cestišča, ki ni v isti ravnini kot vozišče ali je od njega ločena kako drugače ter je namenjena prometu koles in koles s pomožnim motorjem.

[5] Stara struga je ostanek reke Drave, ki ima po izgradnji kanalov HE Fala in Formin le še minimalen pretok vode za ohranjanje habitatov, uporablja pa se tudi kot izlivno območje, v primerih večjega pretoka reke Drave. Območje Stare struge je zelo pomembno z vidika varovanja narave, zato je v nekaterih delih zaščiten kot krajinski park.

Viri in literatura

Andrejčič Mušič, P. (2005): *Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji*. Ljubljana, Direkcija Republike Slovenije za ceste.

Andrejčič Mušič, P. (2009). *Kolesarski projekti, ki jih sofinancira Evropska unija*. Ljubljana, Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste.

Internet 1: *Eurovelo – the European cycle route network*. <http://www.eurovelo.org/home/what-is-eurovelo/> (sneto 16. 7. 2013).

Internet 2: http://www.dc.gov.si/si/delovna_podrocja/za_kolesarje/obdravska_povezava/ (sneto 26. 6. 2014).

Internet 3: <http://www.adfc-tourenportal.de/viewtrackobject.php?trackObjectID=54386> (sneto 26. 6. 2014).

Lipar, P. (2012): *Navodila za projektiranje kolesarskih površin – Novelacija maj 2012*. Ljubljana, Direkcija Republike Slovenije za ceste. http://www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/Kolesarji/kolesarji_prelom_web_06-2012.pdf (sneto: 20. 7. 2013).

Medved, S. P., Lešnik, R., Varga, R. (2012): *Daljinske kolesarske poti – priložnost za trajnostni razvoj Slovenije*. Maribor, Fakulteta za gradbeništvo.

Oberdorfer, R., Tscherne, C. (2012): *Turistični produkt – Dravska kolesarska pot na avstrijskem Koroškem*. V: Hanžič, K. (ur.), Cesnik, S. (ur.). *Daljinske kolesarske poti – priložnost za trajnostni razvoj Slovenije*, str. 21–23. Maribor, Fakulteta za gradbeništvo.

Pravilnik o projektiranju cest. Uradni list Republike Slovenije, št. 91/2005. Ljubljana.

Romih, R., Toman, T. (2011): *Kolesarske povezave v savinski regiji – strokovna podlaga*. Celje, Planiranje d. o. o.

Rozman, U. (2014): *Prostorska umestitev Dravske kolesarske poti med Dravogradom in Središčem ob Dravi*. Magistrsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Oddelek za prostorsko načrtovanje.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije. Uradni list Republike Slovenije, št. 76/2004. Ljubljana.

Weston, R., Davies, N., Peeters, P., Eijgelaar, E. (2012): *Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism*. The European cycle route network Eurovelo. Dostopno na: <http://www.ecf.com/wp-content/uploads/studiesdownload.pdf> (sneto 17. 3. 2013).

Zakon o cestah. Uradni list Republike Slovenije, št. 109/2010. Ljubljana.