

Priročnik o kolesarjenju



Projekti in orodja
za spodbujanje
urbanega kolesarstva in
kolesarskega turizma



2007-2013

cooperazione territoriale europea
programma per la cooperazione
transfrontaliera

Italia-Slovenia

evropsko teritorialno sodelovanje
program čezmejnega sodelovanja
Slovenija-Italija



Investiamo nel
vostro futuro!

Naložba v vašo
prihodnost!

www.ita-slo.eu

Progetto cofinanziato dal Fondo europeo di
sviluppo regionale

Projekt sofinancira Evropski sklad
za regionalni razvoj

Uredniško usklajevanje

Družba za promocijo turizma v Pokrajini Benetke: Paola Basso,
v sodelovanju z Diegom Gallom

Besedila

Inž. Sergio Deromedis, namestnik direktorja Službe za kolesarske poti Avtonomne dežele Trento

Inž. Roberto Formato, strokovnjak za razvoj območnega turizma

Dr. Diego Gallo, vodja projekta pri Vegalu

Tanja Godnič, Zavod za trajnostni razvoj Krasa Pepa s Krasa

Arhitekt Aldo Scarpa, strokovnjak za načrtovanje in trajnostno mobilnost.

Besedila v okvirčkih Interbike so prispevale pokrajine Ravenna, Ferrara, Rovigo, Padova, Videm,
GAL Polesine Delta reke Pad in Občina Kobarid.

Prevedel Peter Senizza

Fotografije

Turistične fotografije kolesarske poti Adriabike: Matteo Danesin (naslovnica, strani 4, 6, 16, 20,
30, 32, 36, 49, 52, 57, 59, 62).

Fotografije iz arhivov pokrajin Ferrara, Rovigo, Videm in Padova, Občine Kobarid, Direkcije RS za ceste.

Fotografije iz zasebnih arhivov Sergia Deromedis, Alda Scarpe, Diega Galla in Andrea Ziralda.

Publikacija je na voljo v elektronski obliki na spletni strani www.adriabike.eu.

Projekt INTERBIKE sofinanciran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija

2007-2013 iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev.

Progetto INTERBIKE finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione
Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, dal Fondo europeo di sviluppo regionale
e dai fondi nazionali.

Vsebina publikacije ne izraža nujno uradnega stališča Evropske unije. Za vsebino odgovarjajo
zgoraj naštetih avtorji.

© Vse pravice pridržane

Natisnjeno v tiskarni Peruzzo Industrie Grafiche - Mestrino - Padova.

Prva izdaja, avgust 2014: 8.000 izvodov.

Uredil:

Ediciclo editore srl

Via Cesare Beccaria 13/15

30026 Portogruaro (Ve) Italija

Tel. +39 0421.74475 – faks +39 0421.280065

www.ediciclo.it

Prepovedano je razmnoževanje, tudi delno,
z vsemi sredstvi, vključno s fotokopiranjem



Kazalo

Predstavitev	5
 1. del – Kolesarjenje	7
1.1 Standardi glede kakovosti in upravljanja kolesarskih poti	8
<i>Sergio Deromedis</i>	
1.2 Načrtovanje kolesarske mreže	15
<i>Aldo Scarpa</i>	
1.3 Signalizacija na kolesarsko-turističnih poteh	17
<i>Sergio Deromedis</i>	
1.4 Intermodalnost in trajnostna mobilnost	22
<i>Aldo Scarpa</i>	
1.5 Načrtovanje poti	26
<i>Aldo Scarpa</i>	
1.6 Slovenski in italijanski zakonski okviri	30
<i>Sergio Deromedis</i>	
<i>Tanja Godnič</i>	
 2. del – Kolesarski turizem	37
2.1 Kolo in območni turizem	38
<i>Diego Gallo</i>	
2.2 Kolesarski turizem v Evropi	42
<i>Roberto Formato</i>	
2.3 Orodja za spodbujanje kolesarskega turizma	51
<i>Roberto Formato</i>	
2.4 Projekt Interbike in kolesarska pot Adriabike	61
<i>Diego Gallo</i>	



Predstavitev

Pričujoča publikacija je rezultat projekta Interbike, ki je financiran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Italija-Slovenija 2007-2013, in katerega namen je spodbujati trajnostno mobilnost s kolesom. Ta cilj se uresničuje z gradnjo kolesarske infrastrukture, s pripravo orodij za informiranje in obveščanje ter z oblikovanjem turistične poti, imenovane Adriabike. V projekt so vključena območja v deželah Emilija Romanja, Benečija in Furlanija Julijska krajina v Italiji ter Obalno-kraška, Goriška in Gorenjska statistična regija na slovenski strani.

Namen priročnika je posredovati informacije, uporabne zamisli in rešitve strokovnjakom za kolesarstvo, kar bi olajšalo nove gradnje, izboljšalo kakovost kolesarskih poti in širjenje kolesarske kulture, ki se še vedno bori za svoj prostor na cestah, ki jih zasedajo prevozna sredstva na motorni pogon. Zbirka dobrih praks, predpisov in projektov tako bralcu podaja posodobljeno podobo o kolesarstvu v mestih in v turistične namene.

Publikacijo sestavljata dva dela: v prvem smo izpostavili standarde kakovosti za upravljanje kolesarske mreže, poglobili smo se v kolesarske in turistične oznake. V drugem delu obravnavamo turistično kolesarstvo, del turizma, ki je v stalnem porastu, kar dokazujejo podatki, zbrani v bogati razpravi o najpomembnejših evropskih turističnih ciljih. V okvirčkih so predstavljene pomembnejše investicije, ki so bile narejene v okviru projekta Interbike, s poudarkom na kakovosti in inovativnosti.

Razvoj kolesarstva zahteva pomembna multidisciplinarna znanja, zato smo pripravo strokovno-poljudnega priročnika zaupali skupini strokovnjakov za področja načrtovanja, izvedbe in upravljanja kolesarskih mrež. Sodelovanje s partnerji je omogočilo doseg ciljev, ki smo si jih zastavili v projektu Interbike.

Giorgia Andreuzza

Odbornica za turizem v Pokrajini Benetke



1. del

Kolesarjenje

Izraz kolesarjenje pomeni mobilnost, ki uporablja kolo kot prevozno sredstvo za rekreacijo in v turistične namene v mestu ali izven njega. Pojem obsega tudi kompleksne posege, katerih namen je spodbujati uporabo kolesa. S tovrstno mobilnostjo povezujemo tudi izraz trajnostna, saj ne povzroča onesnaževanja, potrebuje malo prostora in je tiha.

1.1 Standardi glede kakovosti in upravljanja kolesarskih poti

Kolesarska pot je kakovostna takrat, ko je varna, neprekinjena in privlačna; zato mora biti v skladu s **predpisi in standardi**, ki urejajo **kakovost**.

Kolesarske poti imajo lahko različne funkcije:

- 1) **vsakodnevna mobilnost**: pot omogoča doseganje določenega cilja (cesta je sredstvo za doseg cilja, npr. pot dom-šola-delovno mesto), zato je neprekinjenost prednostna zahteva;
- 2) za **prosti čas**: pot je namenjena turističnim in rekreativnim dejavnostim (pot je cilj), torej je prednostna zahteva privlačnost;
- 3) njena **funkcija je lahko mešana: dnevna mobilnost in mobilnost v prostem času**.

Pri načrtovanju in projektiranju nove kolesarske poti moramo jasno vedeti, katero od treh funkcij bo opravljala.

Razvrstitev kolesarskih poti

Italijanski predpisi ceste razvrščajo glede na konstrukcijske, tehnične in funkcionalne značilnosti, a ko govorimo o kolesarjenju, je najpomembnejša razvrstitev, ki upošteva promet in varnost. **Kolesarsko pot¹** namreč sestavlja zaporedje cestnih odsekov različnih značilnosti, ki jih glede na kakovost lahko opredelimo v padajočem zaporedju:

Primerni za kolesarjenje

- **C1 infrastruktura za kolesarski promet**: to so, na primer, kolesarske steze, steze za mešan promet pešcev in koles ali kolesarski pasovi;
- **C2 ceste brez prometa**: mednje sodijo, na primer, ceste z odseki, po katerih pelje manj kot 50 vozil na dan, oz. je na njih **malo prometa z motornimi vozili**, ali se po njih pelje od 50 do 500 vozil dnevno, v konicah pa promet ne presega 50 vozil na uro;
- **C3 območja zmerne prometa ali cone 30**: to so ceste, na katerih velja omejitev hitrosti na 30 km/h ali manj oziroma so v veljavi morebitna druga sredstva za umirjanje prometa;

1. Kolesarska pot lahko vsebuje cestne odseke, ki niso namenjeni samo pešcem in kolesarjem in se zato razlikujejo od kolesarskih poti, ki so opredeljene v Cestno-prometnih predpisih (v nadaljevanju CPP) (v 2. členu, 3. odstavek Fbis).

- **C4 cesta z redkim prometom**, oz. **lokalna cesta v urbanem okolju** s PDP² < 3.000.

Neprimerni za kolesarjenje

- **C5 cesta s srednje gostim prometom**, PDP med 3.000 in 10.000, brez ustrezne infrastrukture za kolesarski promet.
- **C6 cesta z gostim prometom**, PDP > 10.000, brez ustrezne infrastrukture za kolesarski promet³.

Zakonski standardi

Poleg glavnih standardov, kot so minimalna širina, nakloni, ostrine zavojev (radij vertikalne zaokrožitve) in tudi cestne oznake, kolesarske poti opredeljujejo naslednji zakonski standardi:

- **višina zaščitnih cestnih ograj na nadvozih** najmanj 1,5 m;
- **talna oznaka smeri vožnje** s puščicami ob vsaki menjavi smeri;
- **površina vozišča za kolesarjenje** mora biti ravna;
- **glavni deli rešetk za zbiranje meteornih voda** ne smejo biti vzporedni z vzdolžno osjo kolesarske poti;
- potrebna je namestitve **naprav za merjenje prometa ("števci koles")**, katerih namen je ugotavljanje dejanske uporabe poti (zahteva ministrskega odloka št. 557/1999, 2. člen).

Zakonske zahteve za **brvi za pešce** (mostovi 3. kategorije) so naslednje:

- najmanjša nosilnost 5 kN/m² in 10 kN na površini s stranico 10 x 10 cm (NTP⁴ 5.1.3.3.3);
- minimalna višina ograje 110 cm in obremenitev oprijemala 1,5 kN/m (NTP 5.1.3.10);
- dostop do mostov 3. kategorije je treba fizično preprečiti sredstvom, katerih teža se razlikuje od tistih v projektu; na mostu morata biti trajni označbi kategorije in leta njegove izgradnje (NTP 5.1.3.3.4).

2. PDP = Povprečni dnevni promet, je povprečni obseg prometa na določenem cestnem odseku. Lahko je mesečni (število vozil, ki odsek prevozijo v enem mesecu, deljeno s številom dni v mesecu) ali letni (število vozil, ki odsek prevozijo v enem letu, deljeno s številom dni v letu).

3. Definicije od C1 do C6 se nanašajo na klasifikacijo Mobilna Švica, uporabljeno v *Priročniku za načrtovanje kolesarskih poti*.

4. Novi tehnični predpisi (NTP), sprejeti z ministrskim odlokom z dne 14. januarja 2008.

Upoštevati je treba tudi nekatere razdalje med različnimi elementi, kot so:

- pri **cestah**: višina prostega prostora, merjena med cestiščem in notranjim lokom nadvozo, ne sme biti manj kot 5 m⁵;
- pri vodnih tokovih mora biti zaradi zagotavljanja varnosti v primeru visoke vode razdalja med notranjim lokom mosta in najvišjo ravnijo vode, upoštevano v projektu, en meter⁶;
- pri električnih vodih po zraku mora biti razdalja med vozno površino in najnižjo točko vodnikov najmanj 6 m in je odvisna od nominalne napetosti (predpis CEI 11-4 izdaji 1998-09 in 2011-01).

Standard kakovosti

Standardi kakovosti so opredeljeni v skladu z elementi, ki omogočajo **varnost, neprekinjenost in privlačnost** kolesarskih poti; merimo jih lahko z naslednjimi desetimi kazalniki⁷.

Varnost

Pot je varna, ko poteka po **malo prometnih cestah**, če je **enovita**, na njej ni **nevarnih točk** in daje občutek varnosti.

1. **Promet**: pot je na **visoki ravni**, če je več kot 90 % poteka po cestah kategorij od C1 do C4 in manj kot 10 % po cestah kategorije C5 (C6 le v primeru križišč) in na **nizki ravni**, ko poteka 60 % po cestah kategorij od

5. Ministrski odlok z dne 5. 11. 2001 Funkcionalni in geometrični predpisi za gradnjo cest, točka 4.1.1 Premostitvenijobjekti in podvozi.

6. Najvišja raven vode, upoštevana v projektu, navadno ustreza stoletni povratni dobi. Podatke je mogoče preverjati na osnovi lokalnih Načrtov upravljanja območja, ki so trenutno v veljavi.

7. Te kazalnike uporablja Mobilna Švica in so na voljo na dveh ravneh za skrajne vrednosti (zelena za visoko in rdeča za nizko), po potrebi je mogoče dodati še vmesne.



Razdalja med vozno površino in notranjim lokom nadhodov za pešce ne sme biti manjša od 5 metrov.

Fotografija na desni

Drevesa in drugi predmeti ob vozni površini za kolesarja lahko predstavljajo nevarne točke, enako velja za prometni dovoz.



C1 do C4 in več kot 40 % po cestah kategorije C5 ali več kot 10 % po cestah kategorije C6.

2. **Enovitost**: enovitost poti je na visoki ravni, če na njej ni sprememb glede vrste in obsega prometa, medtem ko je raven nizka, če gre za povprečno dve spremembi na vsakih 500 m v naseljih in na vsakih 2.000 m zunaj naselij.
3. **Nevarne točke**: pot je na visoki ravni, ko ima največ eno nevarno točko, ki bi jo bilo mogoče odstraniti ob ugodnem razmerju med stroški in koristjo, medtem ko je raven nizka, če so na njej več kot 3 nevarne točke, ki bi jih lahko odstranili z ne preveliko razliko med stroški in koristjo ali ena nevarna točka, ki je ni mogoče odstraniti z majhno razliko med stroški in koristjo.
4. **Občutek varnosti**: raven je visoka, ko ni nobenega kraja, ki bi med uporabi lahko vzbudil strah (na primer strah pred nasiljem, nadlegovanjem, višino, strah pred poškodbo,...), medtem ko je raven nizka, če je na njej več kot ena problematična točka, ki je ni mogoče odstraniti.

Odkloni in višinska razlika, D

Odstopanje od idealne zračne črte poti, ki povezuje dve točki, lahko merimo z odklonom in višinsko razliko, opredeljenima s parametrom D. Slednji prikazuje odstotek odstopanja poti od zračne črte in naravne višinske razlike, ob predpostavki, da 40 m višinske razlike pri vzponu pot podaljša za 1 km:

$$D = \left(\frac{E}{L} + \frac{(H/40) \times 1000}{L} \right) \times 100$$

Kjer pomeni:

D = odkloni in višinska razlika

E = dejanska dolžina poti

L = dolžina zračne črte

H = dejanska višinska razlika minus naravna višinska razlika

Neprekinjenost

Pot je brez prekinitev, če poteka po kapilarnih cestah, ki povezujejo željene točke. Neprekinjenost je zelo pomembna za dnevno mobilnost, merimo pa jo lahko z naslednjimi kazalniki:

5. **Odkloni in višinska razlika:** raven poti je **visoka**, ko povezuje dve točki ob majhnih planimetričnih in višinskih odstopanjih od idealne zračne črte (parameter $D < 120 \%$), medtem ko je raven nizka, če je odstopanje od idealne zračne črte veliko ($D > 150 \%$ pri vsakodnevni mobilnosti in $D > 160 \%$ pri mobilnosti v prostem času).
6. **Kapilarnost:** raven poti je **visoka**, ko so glavni cilji poti oddaljeni največ 200 m od poti v naseljih in 500 m zunaj naselij, medtem ko je **raven nizka**, če so več kot 4 cilji dosegljivi le po daljši poti ali če je med njimi cilj, ki ga ni mogoče doseči.

Privlačnost

Pot je privlačna, če je v kakovostnem okolju, poteka po cestah z dobro pretočnostjo in **vozno površino ter ob katerih so ustrezne storitve**. Privlačnost je pomembna pri poteh, namenjenih prostemu času, merimo pa jo lahko z naslednjimi kazalniki:

7. **Pretočnost:** na poti je lahko le malo prekinitev, ki povzročajo izgubo časa, energije in zahtevajo pozornost (na primer stop ali neprednostna cesta, krožišča, križišča, konec kolesarskih poti, vključevanje na druge ceste, ...). **Stopnja** je **visoka**, če je prisotna ena prekinitev na vsakih 500 m v naselju ali na 2.000 m zunaj naselij; **raven** je **nizka**, če so prekinitve več kot 3.
8. **Kakovost okolja:** raven poti je **visoka**, če jo obdaja privlačno in raznoliko okolje, in nizka, ko je okolje monotono in neprivlačno.

9. **Vozna površina:** raven poti je **visoka**, ko 100 % poti poteka po trdi podlagi (asfaltni ali cementni), medtem ko je **nizka**, ko največ 95 % poti, namenjene vsakodnevni mobilnosti, poteka po trdi podlagi (in največ 80 % pri mobilnosti v prostem času).
10. **Storitve:** raven je **visoka**, če je prisotna najmanj ena informacijska storitev (oznake, table, turistični uradi, točke za dostop do interneta,...), okrepčevalnica (1 pitnik vsakih 5 km, prenočišča za kolesarje, "bici grill", počivališča,...) ali tehnična storitev (popravila, najem ali vračanje koles, souporaba koles (»bike sharing«), intermodalnost,...), medtem ko je **nizka**, če ene ali več od naštetih storitev ni na voljo.

Teh **10 pokazateljev** lahko uporabimo pri načrtovanju poti in kot pomoč pri določanju njenega poteka; pa tudi v primeru zgrajenih poti, pri katerih želimo povečati koristnost za uporabnike.

Upravljanje kolesarskih poti

Zakonske standarde in standarde kakovosti zagotavljajo redni in izredni vzdrževalni posegi ter ustrezno administrativno upravljanje; pot, ki se je ne vzdržuje, postane v nekaj letih neuporabna, učinki naložbe pa se izničijo. Za vsako pot je treba določiti:

- kdo je njen **upravljavalec**,
- kateri so **upravljavski standardi**,
- višino **letnih stroškov upravljanja**.



STOP pomeni zmanjšano pretočnost, kar je včasih mogoče preprečiti

Fotografija na desni

Posegi, namenjeni sanaciji krajine ali umetniške inštalacije na stezi, namenjeni pešcem in kolesarjem, prispevajo k visoki kakovosti okolja.



Najpomembnejša dela pri upravljanju so naslednja:

- **redno vzdrževanje:** pregledovanje poti, košenje trave, čiščenje, popravilo pokvarjenih elementov itn.;
- **izredno vzdrževanje:** preplastitev vozne površine, rekonstrukcija objektov (kot so mostovi, podvozi, podporni elementi, ograje na daljših odsekih), povrnitev stanja po udorih ali plazovih, odstranjevanje nevarnih točk itn.;
- **upravljanje:** administrativno, s pooblastili, obveščanje itn.

Socialni projekti so zelo primerni za izvajanje rednega vzdrževanja, kot na primer družbeno koristno delo ali zaposlovanje oseb, izključenih iz trga dela. Izredna vzdrževalna dela lahko opravijo mala ali srednja podjetja iz lokalnega okolja (»kilometer 0«).

Nova kolesarska pot za varen dostop do plaž in prijazna do okolja

Pokrajina Ferrara je v okviru projekta Interbike uredila novo pot, namenjeno kolesarjem in pešcem, v kraju Lido di Volano v občini Comacchio (FE), dolgo 500 metrov. Pot je na kolesarski turistični povezavi Adriabike in pokrajinski kolesarski mreži FE 20, državni kolesarski mreži Bicalta 5 in evropski mreži EuroVelo 8. Skupna širina kolesarske poti je 2,50 metra. Narejena je iz betona, položenega na osnovno poravnano plast (debeline 20 centimetrov), in peska (ki je bil tam že prej). Za boljšo umestitev v okolje je bila uporabljena pigmentacija, tako da je površina zdaj obarvana z rumeno bravo, ki spominja na barvo mivke na sipinah in plaži.

Na odseku, ki teče vzdolž ceste SP 54, robniki niso postavljeni, saj cesta sama deluje kot ograja; to je omogočilo povezavo dveh delov naravnega rezervata za majhne živali,

predvsem krastače in kače, ki pri prečkanju tako ne naletijo na ovire.

Kolesarska steza je zavarovana z leseno ograjo, visoko 1 meter, razdalja med količki je 2 metra. Stebri stojijo na podstavkih, izdelanih iz "kozarcev" iz jekla, ki so s kemičnim sidranjem pritrjeni na betonsko podlago. Nove so tudi talne označbe in prometna signalizacija na celem odseku, na katerem so potekala dela.



1.2 Načrtovanje kolesarske mreže

V prejšnjem poglavju smo zapisali, da uporabo koles omogoča mreža **privlačnih in varnih poti brez prekinitev**. Pri načrtovanju kolesarskih poti je torej treba upoštevati različne potrebe:

- kapilarnost,
- varnost,
- udobnost,
- intermodalnost.

Na deželni ali pokrajinski ravni lahko mrežo gradimo na osnovi mrež na nižji ravni ali na že obstoječih poteh.

Preden se lotimo načrtovanja mreže, moramo pregledati obstoječe stanje s poudarkom na kolesarskih poteh, ki so v uporabi, preveriti usmerjevalne in informacijske table, ki vodijo z območja in proti njemu, obstoječe storitve za kolesarstvo, kot so na primer objekti za oddajanje koles v najem (*Punti bici*), informacijske točke (*Infopoint*), okrepčevalnice (na primer "Bicigrill"), mehaniki in počivališča (*Punti sosta*).

Na osnovi stanja na terenu se načrtovanje nadaljuje z naslednjimi dejavnostmi:

- določanje projektnih odsekov (izhodišče in cilj)⁸;
- ocena kolesarskega potenciala na odseku;
- določitev možnih alternativnih poti na odseku;
- ocena alternativnih poti z uporabo kazalnikov za vrednotenje;
- izvedbeni program na osnovi zgornje razvrstitve in sredstev, ki so na voljo.

8. Kolesarske poti za vsakodnevno mobilnost gradimo za povezovanje pomembnih ciljev, ki so si blizu (na splošno je razdalja med dvema točkama 5 km, lahko pa tudi več, od 8-10 km za uporabo koles s pomožnim električnim motorjem) in če je potencial kolesarskega prometa znaten. V naseljih potekajo kolesarske poti v obliki mreže, pri kateri so očesa velika približno od 200 do 500 m. Poti, namenjene prostemu času, so na splošno linearne in povezujejo večja krajinska območja ali območja za rekreacijo v bližini lokalnih poti.

Mrežo kolesarskih poti je treba obravnavati v okviru "sistema" mobilnosti, ki ga lahko opredelimo z naslednjimi dejavnostmi:

- določitev območja posega;
- prepoznavanje deležnikov, za katere je trajnostna mobilnost pomembna: mesto, pokrajina, dežela, razvojna agencija, trgovska zbornica, prevozna podjetja, organizatorji potovanj, turistični uradi, druge pravne osebe in ustanove za upravljanje sistemov javnega prevoza;
- popis privlačnih mest in nastanitev, točk za intermodalni dostop in notranjo mobilnost, ki jo sestavljajo kolesarska mreža, cestno omrežje, javni prevozi v cestnem in železniškem prometu, storitve na rekah;
- analiza priložnosti in slabosti z namenom določitve modela trajnostne mobilnosti⁹;
- opredelitev nalog za oblikovanje sistema, integriranega v kolesarsko mrežo: "portali" za dostop do območja, intermodalne točke, notranji dostopi do mreže poti za pešce in kolesarje;
- informacije o morebitnih posegih v kratko-, srednje- in dolgoročnem obdobju za izboljšave na področju trajnostne mobilnosti.

V naštetih dejavnostih se lahko vključi **deležnike** pri določanju standardov kakovosti za storitve, namenjene kolesarjem, in pri pripravi "dokumenta kakovosti", ki ga podpišejo ponudniki storitev.

9. Pri strateškem načrtovanju se uporablja metoda, ki omogoča zgoščeno povzemanje rezultatov okoljske analize; metodo, imenovano SWOT, ki je okrajšava angleških besed *Strengths* (prednosti), *Weaknesses* (slabosti), *Opportunities* (priložnosti), *Threats* (nevarnosti).

1.3 Signalizacija na kolesarskih in kolesarskih turističnih poteh

Pri načrtovanju kolesarske poti moramo posebno pozornost posvetiti cestni signalizaciji, ki uporabnike opozarja na pravila o ravnanju, in drugim opozorilom informativnega značaja glede poti. Njen namen je večja varnost in uporabnost poti.

Signalizacija na kolesarskih poteh je navadno dveh vrst:

- **"predpisana" signalizacija** - določajo jo predpisi in opredeljuje pravila za ravnanje, uporabo ter opozarja. Lahko je "vertikalna", gre za aluminijaste table različnih oblik in velikosti, ali pa "horizontalna", ki jo predstavljajo omejevalne črte, usmerjevalne puščice in različni znaki, narisani na vozno površino z barvo. V nekaterih primerih je mogoče uporabiti tudi "svetlobno" signalizacijo, s katero označimo potek poti, uporablja se jo za poudarjanje nevarnih točk, informacijske točke s spremenljivimi sporočili, semaforizirane prehode. Signalizacijo v Italiji urejata Zakon o cestno-prometnih predpisih in izvedbena uredba (Odlok predsednika republike 495/92).
- **"informativna" signalizacija** obvešča uporabnike o krajevnih imenih, razdaljah in času, potrebnem za doseg cilja, o storitvah, ki so na voljo ob poti in v njeni bližini.



Predpisana signalizacija

Znaki prednostna cesta, ustavi, nevaren zavoj itn. se na označenih kolesarskih poteh uporabljajo enako kot na ostali cestni infrastrukturi, skladno z opredelitvijo v OPR 495/1992 (predpis ZCPP). Pri tem se nariše skico in navede člen tega zakona. V projektnih elaboratih je zaradi večje razumljivosti priporočljivo pri vsakem uporabljenem znaku objaviti skico, navesti člen predpisa ter znak narisati. V nadaljevanju opisujemo najpomembnejše prometne znake za kolesarje v Italiji in Sloveniji:

ZAČETEK KOLESARSKE STEZE:

znak obvešča, da je cesta kategorizirana kot kolesarska steza, dostop je dovoljen samo kolesom;

KONEC KOLESARSKE STEZE:

označuje konec kolesarske steze;

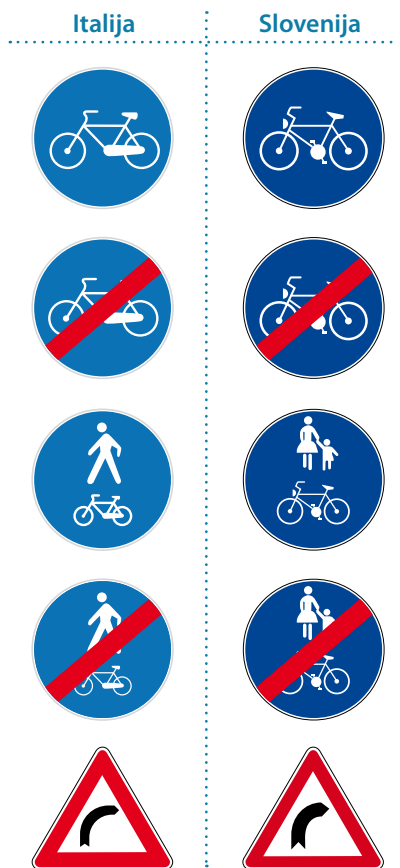
ZAČETEK STEZE ZA PEŠCE IN KOLESARJE:

označuje začetek ali nadaljevanje steze za mešani promet pešcev in kolesarjev;

KONEC STEZE ZA PEŠCE IN KOLESARJE:

označuje konec steze za mešani promet pešcev in kolesarjev;

NEVAREN OVINEK: opozarja na ovinek, ki je zaradi planimetričnih lastnosti ali pomanjkljive vidljivosti nevaren; v primeru radijev vertikalne zaokrožitve, krajših od 5 m (merjeno na notranjem robu poti), je uporaba tega znaka obvezna;



SPLOŠNA NEVARNOST. OPOZORILNA

TABLA z dopolnilno tablo:

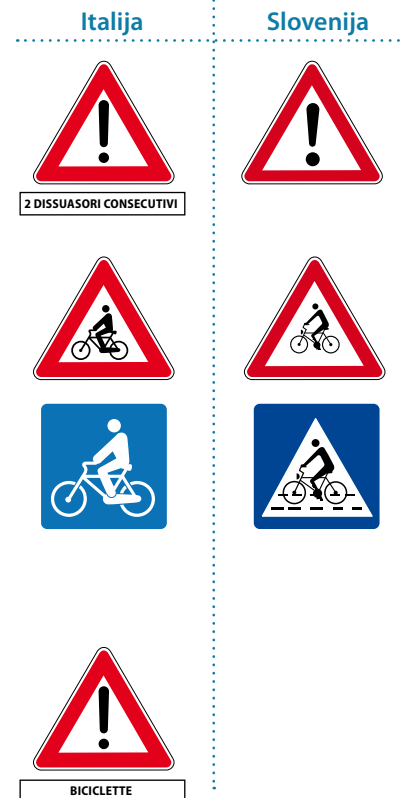
napoveduje dve opozorilni tabli, kakršne so obvezne pri mostovih 3. kategorije;

PREČKANJE KOLESARSKE STEZE, KOLESAR IMA PREDNOST:

postavljen je skupaj s horizontalnimi talnimi označbami z belimi kvadrati s stranico dolžine 50 cm. Znak, ki opozarja na nevarnost bližine kolesarske poti, ki prečka cesto, in prometni znak na kraju *prehoda kolesarske poti*.

PREČKANJE KOLESARSKE STEZE, KOLESAR NIMA PREDNOSTI:

postavljen je znak ustavi ali neprednostna cesta za kolesarje. Kot opozorilo na prisotnost koles, ki prečkajo križišče, se lahko postavi znak za splošno nevarnost z dopolnilno tablo, na kateri je narisano kolo ali z napisom KOLESARJI.



Nevaren ovinek zaradi slabe preglednosti

Informativna signalizacija

Italija še nima enotne in posebne signalizacije za kolesarje in šibkejšje udeležence v prometu. Zaradi te vrzeli so se nekatere dežele in pokrajine odločile, da same poskrbijo za označbe na kolesarskih poteh. Tako so na isti poti lahko postavljeni različni znaki.

Signalizacija, ki je najbližje CPP, je tista, ki vključuje:

- **znake bele barve¹⁰**, ki stojijo v **mestih na poteh, namenjenih kolesarjem in pešcem, manjše velikosti** v izmeri 50 x 10 cm, in na **navadnih cestah**, za usmerjanje na poti, namenjene kolesarjem in pešcem v mestih, velikosti 100 x 20 cm;
- **znake rjave barve na poteh, namenjenih kolesarjem in pešcem v naseljih in izven njih, manjše velikosti** v izmeri 50 x 10 cm, in na **navadnih cestah** za usmerjanje na poti, namenjene kolesarjem in pešcem v naseljih in izven njih, v obliki puščice velikosti 130 x 35 cm zunaj naselij in kvadratnega znaka velikosti 100 x 20 cm v naseljih¹¹.

10. V skladu z 78. členom odloka predsednika republike 495/92, ki predvideva naslednje barve podlage: a) zelena: za avtoceste in usmerjanje na avtoceste; b) modra: za ceste izven naselij ali za usmerjanje nanje; c) bela: za ceste v naseljih in za usmerjanje do ciljev v naseljih; za obveščanje o hotelih in drugih namesitvah v naseljih; d) rumena: za začasne znake, ki opozarjajo na nevarnost, obveščajo ali usmerjajo v primeru obvozov, alternativnih poti in sprememb poti zaradi gradbišč oz. del na cesti; e) rjava: prikaz krajev ali zanimivosti zgodovinskega, umetnostnega, kulturnega in turističnega pomena; za zemljepisne, ekološke in rekreativne oznake in za kampe. Mere znakov, zapisane v besedilu, so mišljene kot osnova za višino.

11. Za podrobnejše informacije gl. *Segnaletica per Itinerari Ciclabili* (Signalizacija za kolesarske poti), dokument Nacionalnega sveta (FIAB – Italijanske zveze ljubiteljev kolesarjenja), 2005.



Na strateških točkah, ki navadno sovpadajo z naselji, in v bližini počivališč je treba postaviti **velike table** (najmanj 70 x 90 cm) z naslednjimi podatki:

- podatki o poti (ime, dolžina, logotip, upravljavec, ...),
- pravila vedenja,
- grafični in tudi shematični prikaz celotne poti,
- topografska karta poti v ustreznem merilu (pribl. 1 : 20.000),
- višinski profil,
- posebnosti kraja (opis, storitve, znamenitosti,...).

Signalizacija Adriabike v pokrajini Ravenna

V Pokrajini Ravenna je bila v okviru projekta Interbike opravljena ocena poti, ki povezuje Ravenna in Comacchio, poskrbelo pa se je tudi za njeno zavarovanje.

Pripravljen je bil osnutek kolesarskih turističnih označb, ki se jih je nato izdelalo in postavilo vzdolž celotne poti Adriabike, ki je v pristojnosti Pokrajine Ravenna. Znaki so skladni z merami in barvami, ki jih opredeljujejo nacionalni standardi, hkrati pa z uporabo logotipa prispevajo k večji prepoznavnosti projekta Adriabike. Pot povezuje turistična kopališča Lido di Ravenna, Lido di Dante in Marina Ravenna. Tako je mogoče uživati v zgodovinskem in umetnostnem bogastvu mesta z Unescovega seznama svetovne dediščine, hkrati pa tudi v naravnih lepotah borovih gozdov, reke Reno in lagune delte reke Pad. Namen investicije je razviti inovativno obliko turizma v primerjavi z ustaljenimi

oblikami kopališkega turizma ter ponuditi storitve in možnost alternativnih ogledov območja s poudarkom na kakovosti gostoljubja in storitev za kolesarske turiste.



1.4 Intermodalnost in trajnostna mobilnost

Intermodalni prevoz je vrsta prevoza, ki poteka z več prevoznimi sredstvi in načini prevoza med enim potovanjem.

Premikanja s trajnostnim prevoznim sredstvom¹² ni mogoče primerjati s preprostostjo uporabe in prilagodljivostjo osebnega avtomobila. Da bi ponudili ustrezno alternativo premikanju z osebnim avtomobilom, je treba na čim bolj enostaven način kombinirati prevoze z različnimi sredstvi.



12. Izraz "trajnostna mobilnost" označuje način potovanja in, na splošno, sistem urbane mobilnosti, ki poteka z naslednjimi prevoznimi sredstvi (razvrščena so po prednosti): peš, s kolesom, z javnim prevoznim sredstvom (vlak, avtobus, ladja), s souporabo osebnega vozila (*car-pooling*, *car-sharing*).

Prednosti trajnostne mobilnosti

- Zmanjšuje zastoje na cestah, ki so posledica uporabe osebnih prevoznih sredstev.
- Za prevoz enakega tovora porabi manj energije kot osebni avto.
- Zmanjšuje skupne stroške potovanja, ki so povezani z gradnjo in upravljanjem infrastrukture za osebni prevoz.
- Zmanjšuje onesnaževanje zraka in zvočno onesnaževanje.
- Omogoča potovanje tudi tistim, ki nimajo osebnega avtomobila.
- Zmanjšuje stroške družbe, povezane s prometnimi nesrečami, boleznimi zaradi onesnaževanja, ki ga povzroča promet, in telesno neaktivnostjo.
- Omejuje rabo tal za gradnjo cest in infrastrukture.

Intermodalnost predvideva uporabo parkirišč parkiraj in se pelji (Park and Ride), prevoz koles z javnimi prevoznimi sredstvi (kolo + avtobus ali kolo + vlak), souporabo koles in sistem kombiniranih vozovnic.

Dobra praksa: kolo + javni prevoz

- V kraju **Chambéry** v Franciji so blizu železniške postaje zgradili postajo za kolesa, ki omogoča shranjevanje koles, brezplačne preglede in najem¹³. Na ta način so želeli povečati število intermodalnih potovanj. V vsej regiji so na parkiriščih parkiraj in se pelji namestili bokse za kolesa in tako omogočili, da ljudje, ki se v mesto pripeljejo z avtomobili, pot nadaljujejo s kolesi.
- V **Pescari** so na avtobusih uvedli storitev prevoza koles, za kar so namestili posebne nosilce, ki uporabnikom omogočajo pričvrstitev koles. To je zelo pomembno v gričevnatih mestih, kjer je uporaba koles bolj utrudljiva in zahtevna.
- V belgijski deželi **Valoniji** se lahko potniki naročijo na javni prevoz, imenovan **Cyclotec**, ki vključuje najem zložljivega kolesa. Letna naročnina znaša od 415 do 670 evrov, odvisno od dolžine avtobusne proge.
- Na **Nizozemskem** upravljajo Nemške železnice javno izposojajo okoli 5.000 državnih koles imenovano **OV-fiets**¹⁴. Če ima potnik vozovnico za vlak, ne potrebuje dodatne karte za kolo. Druga storitev, imenovana **OV-fiets@home**, potnikom omogoča uporabo javnega kolesa za prevoz do doma, vrnejo pa ga naslednje jutro. Ob koncih tedna lahko kolesa obdržijo. Mesečna naročnina znaša 15 evrov.

13. vd. <http://www.chambery-metropole.fr/3183-abris-et-stationnements.htm>

14. vd. <http://www.ov-fiets.nl>

Prednosti javne in intermodalne mobilnosti

- Stroški so v primerjavi z osebnim prevozom lahko nižji.
- Ni treba voziti ves čas trajanja potovanja, posvetiti se je mogoče drugim dejavnostim (branju, pogovoru, počitku,...).
- Tveganja, povezana s potovanjem, so manjša kot pri osebnem prevozu, saj s prevoznim sredstvom upravlja poklicni voznik. Številna prevozna sredstva se poleg tega premikajo po lastnih voziščih (tirnicah ali njim namenjenim voznim pasovom), kar zmanjšuje tveganje za nesreče z drugimi osebnimi vozili.
- Potreba po lastnem avtomobilu je manjša, zato so stroški uporabe prevoznega sredstva nižji.

Souporaba koles

Postaje za izposojlo koles so navadno v bližini železniških postaj in drugih postajališč javnih prevoznih sredstev, kar spodbuja intermodalnost. Storitve lahko delimo na dve vrsti:

- 1) **mehanska s ključem:** uporabnik mora kupiti ključ. Vstavi ga v stojalo, nato se kolo sprosti. Ko uporabnik kolo vrne na isto stojalo, lahko vzame ključ. Sistem je večinoma brezplačen in omogoča uporabo koles z istim ključem v več mestih;
- 2) **z magnetno kartico:** omogoča vračanje na katerokoli drugo postajo. Z ustreznimi cenami spodbuja kratkotrajne izposoje, tako da kolesa lahko uporablja več oseb (malo koles za veliko uporabnikov). Sistem omogoča plačevanje s kreditno kartico ali mobilnim telefonom in povezovanje različnih prevoznih sistemov.

Za souporabo koles v Italiji je, verjetno zaradi omejene velikosti mest, značilno veliko število zelo majhnih sistemov. Takšne razmere ne omogočajo vključevanja zasebnikov, ki bi si želeli pridobiti koncesijo za oglasni prostor, kot je običajno v velemestih.

Kombinirane vozovnice

Menjavanje prevoznih sredstev podpira sistem kombiniranih vozovnic in integriranega določanja cen različnih izvajalcev javnih prevozov.

V nadaljevanju je predstavljen nekaj primerov v Evropi:

- **Hannover:** *Hannovermobil card* je naročnina za uporabo mreže prevozov na območju mesta. Za dodatnih 6,95 evra na mesec omogoča parkiranje koles v mestnem središču in dostop do souporabe avtomobilov, nudi pa tudi popust za prevoze s taksiji in vlaki.
- **Ferrara:** od leta 1995 je na voljo *BICICARD*, ki turistom omogoča parkiranje

Slabosti javnega prevoza

- Lega: težave z dostopom do postaje v bližini doma ali delovnega mesta.
- Vozni redi: neprimerni za tiste, ki imajo netipično delo, ali bi javna prevozna sredstva želeli uporabljati zvečer.
- Udobje prevoza: povezano s prenatrpanostjo, hrupom, pomanjkljivo čistočo in neustreznim uravnavanjem temperature.
- Pomanjkanje varnosti: postaje lahko predvsem ponoči postanejo nevarne.
- Čas potovanja: nekonkurenčen v primerjavi z osebnim avtomobilom zaradi postankov na postajališčih ob poti in/ali nizke frekvence voženj in/ali daljše poti v primerjavi z avtomobilom.

avtomobilov izven starega mestnega središča, nadaljujejo lahko z najetim kolesom, brezplačno obiskujejo mestne muzeje, imajo popuste pri vstopnicah za ogled razstav, v hotelih, restavracijah in trgovinah, ki sodelujejo pri pobudi.

- **Francoski departma Rhone:** popotniki lahko naložijo vozovnice različnih prevoznih mrež na pametno kartico *OuRA!* z multimodalnimi tarifami in uporabljajo kartico za najem in parkiranje koles.
- **Benetke:** magnetna kartica *Imob* za elektronsko plačevanje prevozov z javnim mestnim prevozom omogoča dostop do storitev souporabe koles in do prevzema koles.

Izvirna storitev souporabe koles kot spodbuda za kolesarski turizem v delti reke Pad

Pokrajina Rovigo vzpostavlja počivališče s stojali za običajna kolesa in tista s pomožnim električnim motorjem v kraju San Basilio, v občini Ariano nel Polesine, ob kolesarski poti Adriabike, zato da bi spodbudila trajnostno uporabo območja delte reke Pad. Počivališče ponuja turistom, ki pridejo tja z lastnimi vozili (avtomobili, avtodomi, motornimi kolesi), možnost parkiranja in najema turističnih koles.

Investicija obsega:

- postavitve treh jeklenih nadstreškov, obdanih z lesom, namestitev

fotovoltaičnih panelov na strehe - za polnjenje koles s pomožnimi električnimi motorji,

- vzpostavitev sistema souporabe dvajsetih koles (pet običajnih in petnajst s pomožnim električnim motorjem),
 - namestitev videonadzora,
 - namestitev sistema za nadzor dostopa.
- Projekt bo povezan s sistemom souporabe koles, ki ga Pokrajina Rovigo, v sodelovanju z drugimi ustanovami, namerava izpeljati na celotnem ozemlju pokrajine.



1.5 Načrtovanje poti

Potniki morajo imeti za pravilno uporabo ponudbe intermodalnih prevozov na voljo informacije o poti v tiskani, multimedijski in interaktivni obliki, vselej posodobljene in podane v realnem času.

V nadaljevanju predstavljamo nekaj primerov iz evropskih mest:

- **Amsterdam:** povezavo med kolesarsko mobilnostjo in trajektnimi povezavami so optimizirali s postavitvijo digitalnih informativnih tabel s spreminljivimi sporočili, ki omogočajo prikaz urnika odhodov trajektov; table so postavljene tako, da lahko kolesarji prilagodijo hitrost vožnje glede na uro odhoda trajekta¹⁵.
- **London:** sistem, ki so ga poimenovali *Legible London*¹⁶, ljudem pomaga pri orientaciji s pomočjo zemljevidov, postavljenih na strateških točkah. Na zemljevidih so prikazana avtobusna postajališča, postajališča taksijev in postaje podzemne železnice ter navedena časovna oddaljenost do teh točk. Tako lahko ljudje, ki zapustijo eno prevozno sredstvo, hitro najdejo pot, ki jo po možnosti prehodijo peš.
- **Strasbourg:** pripravili so spletno stran za trajnostno mobilnost. Na njej so ažurirane informacije o parkiriščih, souporabi avtomobilov in koles, kolesarski mobilnosti, javnem prevozu¹⁷.
- **Almada** (Portugalska): za spodbujanje povezav sistema tramvajskih

15. www.verkeersnet.nl/3989/fietsdrips-in-amsterdam-noord

16. www.tfl.gov.uk/microsites/legible-london/default.aspx

17. www.carto.strasbourg.eu



prevozov z drugimi omrežji javnega prevoza so pripravili poseben spletni in tiskani vodnik, ki opisuje različne možnosti za potovanje: turistično, poslovno, nakupovalno¹⁸.

Dinamični zemljevidi, načrtovalci poti, cestni zemljevidi

Del informacij, ki jih posredujejo upravljavci intermodalnih omrežij, je namenjen načrtovanju potovanja. Internet in pametni telefoni predstavljajo veliko priložnost za posredovanje informacij o potovanju, prilagojenih potrebam potnika-turista.

V nadaljevanju je nekaj najrazvitejših primerov, ki trenutno delujejo v Evropi:

- **Rim:** spletna stran *muoversiaroma* je dostopna prek mobilnega telefona¹⁹ in omogoča iskanje rešitev za potovanje z javnimi prevoznimi sredstvi in s souporabo koles oziroma v kombinaciji zasebnega in javnega prevoza.
- **Aalborg** (Danska): aplikacija *Take me home*²⁰ uporablja tehnologijo GPS mobilnega telefona za predstavljanje možnosti javnih prevozov glede na trenutni položaj uporabnika (tak razvoj je zelo obetaven, vendar je treba postoriti še veliko, da bi lahko ustvarili načrtovalca poti, ki bi lahko vključeval vse možnosti, ki so na voljo za intermodalno potovanje).
- **Spodnja Normandija** (Francija): spletna stran *Comment j'y vais*²¹ prikazuje različne možnosti in ponudnike ter spodbuja souporabo avtomobila za poti, pri katerih sta izhodišče ali cilj več kot 5 km oddaljena od postajališča javnega prevoza, oz. hojo ali uporabo kolesa v primerih, ko je ta razdalja manjša od 5 km.
- V **španski pokrajini Kantabriji** so razvili informativno platformo, namenjeno mobilnosti. Posebno pozornost namenja potnikom invalidom²².
- Na **območju Atlantika** razvijajo informacijski potovalni portal, imenovan *INTEGRA*²³, ki omogoča intermodalna potovanja med Združenim kraljestvom, Francijo in Portugalsko.

18. transportesalmada.ageneal.pt/

19. www.muoversiaroma.it/muoversiaroma

20. www.civitas.eu/news.phtml?id=996&lan=en&read_more=1

21. www.commentjyvais.fr

22. www.start-project.eu/en/News/Cantabria-is-one-step-closer-to-accessible-public.aspx

23. www.integra-travel.eu

Komunikacijske kampanje za kolesarjenje

Komunikacijske kampanje so pomembne za spodbujanje kolesarske kulture. Pri tem naj omenimo dva primera: v Italiji je to nacionalni festival potovanja s kolesom, imenovan **Ciclomundi**²⁴, namenjen strokovnjakom in kolesarskim navdušencem. Nastal je na pobudo založniške hiše Ediciclo editore. Drugi primer je pobuda mesta **München**, ki od leta 2010 pripravlja učinkovito komunikacijsko kampanjo, katere namen je spodbujati uporabo kolesa za vsakodnevne poti. Koristi potovanja s kolesom poudarja z nekonvencionalnimi marketinškimi metodami.

Izbrali so slogan *Radlhauptstadt München* (gre za igro besed - München, prestolnica koles). Z njim so vzbudili ponos meščanov in poudarili primat tega bavarskega mesta pri uporabi koles v Nemčiji.

Glavne pobude v okviru kampanje:

- razstave o kolesih in najnovejši modi/trendih,
- organizacija *Bicycle Film Festivala*, razstav in povezanih fotografskih storitev,
- dejavnosti za šolske skupine (na primer program Check your bike, kviz in pesem o kolesu),
- vključevanje uporabnikov prek spleta in izmenjava koles na trgu,
- tisk koledarja s kolesarskimi prireditvami v celem letu,
- uporaba podob in sporočil na glavnih mestnih ulicah, npr. zamenjava leva - bavarskega simbola s kolesom s pomočjo fotomontaže, ali upodobitev logotipa pobude *Radlhauptstadt München* na ulicah.

Komunikacijsko kampanjo so spremljale tudi investicije v kolesarsko infrastrukturo.

Le slogan ne zadošča za doseganje ciljev, temveč predvsem sredstva in dejanske investicije. Lokalna skupnost je zaposlila enajst novih ljudi, ki se ukvarjajo s kolesarsko mobilnostjo, proračunska sredstva, namenjena kolesarjenju, pa so se povečala na 4,5 milijona letno.

24. www.ciclomundi.it



Logotip pobude *Radlhauptstadt München*

Primer pravilnega načrtovanja in upravljanja kolesarske turistične mreže

Pokrajina Videm je izvedla pet investicij za izboljšanje kakovosti kolesarskih poti na stičišču tras Adriabike, ki povezuje Kranjsko Goro in Ravenna, ter Alpe Adria, med Salzburgom in Gradežem:

- Izredni vzdrževalni posegi na lesenem mostičku, ki vodi prek kanala Taglio. Zamenjali so vse poškodovane elemente, na vse lesene površine so nanесли zaščitni premaz, namestili so zaščito pred razraščanjem nižje rastočih rastlin z zastiranjem brežin.
- Uredili so vozno površino kolesarske poti med občinama Palmanova in Bagnaria Arsa. Teren so poravnali in nasuli granulato iz kamnoloma. Za podlago so uporabili geotekstil.
- Zaščitili so vse lesene površine na brvi,

ki prečka kanal Terzo v občini Terzo d'Aquileia.

- Južno od kraja Terzo d'Aquileia so zgradili tudi počivališče za kolesarje in turistične kolesarje. Območje je tlakovano z drenažnim materialom in opremljeno za počitek z mizami, klopmi in stojali za kolesa.
- Opravili so vzdrževalna dela na odseku med krajema Terzo d'Aquileia in Oglej (Aquileia). Da bi zagotovili večjo varnost in trajnost, so prenovili plast iz bituminoznega konglomerata.



prej



potem



prej



potem

1.6 Slovenski in italijanski zakonski okviri

Načrtovanje investicije izhaja iz ideje in domišljije, ki jima sledi izvedba, upoštevati pa je treba tudi zakonodajo veljavno na določenem območju. Za področje kolesarjenja ne obstaja evropska zakonodaja, zato je v pristojnosti posameznih držav članic.

1.6.1 Italijanska zakonodaja

Trenutno veljavni predpisi iz zakona o kolesarski mobilnosti so bili sprejeti z zakonom št. 366, z dne 19.10.1998, ki je uvedel naslednje pomembne elemente:

- **deželne** načrte za delitev sredstev za mobilnost s kolesi (2. člen);
- **nacionalni** sklad za financiranje investicij v mobilnost s kolesi (3. člen);
- **možnost uporabe opučenih železniških nasipov in rečnih nabrežij za gradnjo kolesarskih poti** (8. člen);
- spremembo 13. člena Cestno-prometnih predpisov, ki uveljavlja **obvezno gradnjo kolesarskih stez ob cestah kategorij C, D, E in F²⁵** v primeru novogradenj ali izrednih vzdrževalnih del, skladno s programi lokalnih skupnosti, z izjemo dokazanih težav z varnostjo (10. člen);

25. V Italiji so razvrščene v kategorije na podlagi konstrukcijskih, tehničnih in funkcionalnih značilnosti, in sicer: A – avtoceste, B – glavne ceste zunaj naselij, C – ceste drugega reda zunaj naselij, D – hitre mestne ceste, E – četrtne mestne ceste, F – lokalne ceste, F-bis. dodatek: površine, namenjene kolesarjem in pešcem (2. člen CPP).

- sprememba 208. člena CPP uvaja obveznost, da se nameni **najmanj 20 % iztržka od upravnih kazni izpeljavi investicij na področju mobilnosti s kolesi** (10. člen).

Obžalovanja vredno je, da je odbor za proračun pri Senatu razveljavil zadnjo obveznost le dva meseca po sprejemu zakona in da slednji do danes ni prinesel večjih rezultatov pri povečanju kolesarjenja.

Cestno-prometni predpisi

Novi cestno-prometni predpisi²⁶ in izvedbeni predpisi²⁷ predstavljajo temeljne dokumente tudi za področje kolesarjenja, saj so kolesa **prevozna sredstva in kolesarske steze** ceste. Natančneje, dvokolesa sodijo v kategorijo koles, ki jih Cestno-prometni predpisi opredeljujejo kot »prevozna sredstva z 2 ali več kolesi, ki delujejo izključno na mišični pogon, s pomočjo pedal ali podobnih naprav, ki jih upravljajo ljudje na prevoznem sredstvu«. Njihove mere ne smejo presegati 1,30 m v širino, 3 m v dolžino in 2,2 m v višino. Med kolesa štejejo tudi dvokolesa s pomočjo pri poganjanju »opremljena s pomožnim električnim motorjem z največjo nominalno stalno močjo 0,25 KW, pri katerih se napajanje postopoma zmanjšuje in je na koncu prekinjeno, ko prevozno sredstvo doseže hitrost 25 km/h ali prej, če kolesar preneha poganjati« (50. člen CPP).

Kolesarsko stezo CPP (v 3. členu) definirajo kot vzdolžni del ceste, ki je **ustrezno ločen od nje, namenjen prometu s kolesi. Enako je steza za kolesarje in**

26. Stare CPP iz leta 1959 je so nadomestili novi Cestno-prometni predpisi, sprejeti z zakonom št. 191/1991, posodobljeni pa so bili z zakonskim odlokom št. 285/1992.

27. Izvedbeni predpisi za Cestno-prometne predpise so bili sprejeti z Odlokom predsednika republike št. 495/1992 in večkrat spremenjeni. Do zadnjih posodobitev je prišlo z Odlokom predsednika republike št. 198/2012 in zakonskim odlokom št. 179/2012, spremenjenim z zakonom 221/2012.



pešce vzdolžni del ceste, ustrezno ločen od nje, namenjen mešanemu prometu koles in pešcev. Lokalne in mestne ceste, ceste izven naselij in primestne ceste, namenjene pretežno pešcem in kolesarjem, ki zagotavljajo varnost šibkejšim udeležencem v prometu²⁸, so konstrukcijsko, tehnično in funkcionalno opredeljene kot kolesarske poti (po 2. členu CPP kategorija F dodatek). CPP in OPR 495/1992 na več kot tisoč straneh obravnavata prometno ureditev (ceste in signalizacijo), promet, značilnosti dvokolesa, pravila vedenja kolesarja in kazni.

Tehnični predpisi za kolesarjenje

MO 557/1999 *Uredba, ki opredeljuje pravila za določitev značilnosti kolesarskih stez*, kot predvideva 7. člen zakona 366/1998, določa tehnične in konstrukcijske standarde za kolesarske steze in sledi naslednjim ciljem (2. člen):

- spodbujati in pospeševati kolesarjenje in hojo kot alternativni motornim prevoznim sredstvom, predvsem na poti na delo, v šolo in turizmu;
- opozarjati na privlačnost, neprekinjenost in prepoznavnost kolesarskih poti, pri čemer se daje prednost krajšim, direktnim in varnim potem;
- oceniti donosnost investicije za uporabnika, s ciljem zmanjšanja tveganja za nesreče, onesnaževanje okolja in zvočno onesnaževanje;
- **preveriti objektivno izvedljivost in dejansko uporabo kolesarskih poti.**

28. "Šibkejši udeleženci v prometu" predstavljajo naslednje kategorije: pešci, invalidi v invalidskih vozičkih, kolesarji in vsi, ki si zaslužijo posebno zaščito pred nevarnostmi, ki jih prinaša cestni promet (53. bis člen CPP).



MO 557/1999 vpeljuje **načrt za mrežo kolesarskih poti** (3. člen) kot orodje za načrtovanje kolesarskih površin, ki mora predvideti potrebne infrastrukturne posege²⁹ in ga je treba na ustrezen način vključiti v načrt mestnega prometa. Štiri vrste kolesarskih povezav so predstavljene v nadaljevanju, v padajočem vrstnem redu glede na varnost (4. člen):

- kolesarske steze na posebnem vozišču:** steza je fizično ločena od vozišča za motorna vozila in od površin za pešce z vzdolžnimi neprehodnimi elementi (širokimi najmanj 50 cm); takšne kolesarske steze so večinoma izven naselij;
- kolesarske steze na rezerviranih voznih pasovih:** element, ki ločuje stezo od vozne površine, namenjene motornim kolesom, je prehodni (npr. vzdolžna črta ali oznake pasov, ...), večinoma so v urbanih okoljih;
- mešane površine za pešce in kolesarje:** površini za pešce in kolesarje nista ločeni;
- mešane površine za kolesa in motorna vozila:** na vozni površini ni ločenih pasov za kolesa in motorna vozila.

29. Načrtovani posegi morajo upoštevati podatke o kolesarskih tokovih, dolžini poti, gospodarskih ocenah stroškov in utemeljeno lestvico prioriteten in časa za izvedbo.



1.6.2 Slovenska zakonodaja

V Sloveniji ni zakona, ki bi določal podrobnejša pravila za kolesarstvo. Kolesarjenje tudi ni opredeljeno glede na vrsto ceste, ki jo kolesar uporablja. Obstaja pa vrsta zakonov, v katerih je kolesarjenje omenjeno. Država je pripravila tudi priročnik *Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji*³⁰, v katerem so opredeljena vsa trenutno veljavna izhodišča.

Zakonske podlage za kolesarjenje in kolesarje (obnašanje kolesarjev, njihove pravice in dolžnosti) so v naslednjih aktih:

- Zakonu o planinskih poteh (Uradni list RS št. 61/2007)
- Zakonu o gozdovih (Uradni list RS št. 30/93, 56/99 - ZON, 67/02, 110/02 - ZGO-1, 115/06 - ORZG40, 110/07, 106/10, 63/13, 101/13 - ZDavNepr in 17/14)
- Zakonu o ohranjanju narave (Uradni list RS št. 96/2004)
- Zakonu o športu (Uradni list RS št. 22/98, 97/01 - ZSDP in 15/03 - ZOPA).

Zakon o planinskih poteh postavlja omejitve za vožnjo s kolesi po planinskih poteh. Zakon o gozdovih dovoljuje vožnjo s kolesi po označenih gozdnih cestah, po gozdnih vlakah in drugih označenih poteh. Vožnjo izven gozdnih cest prepoveduje.

Zakonske podlage za gradnjo, ureditev in označitev poti namenjenih kolesarjem so opredeljene v naslednjih aktih:

- Zakonu o graditvi objektov (Uradni list RS št. 102/04 in 14/05)
- Uredbi o vrstah objektov glede na zahtevnost (Uradni list RS št. 37/08, 99/08 in 18/13)
- Zakonu o javnih cestah (Uradni list RS št. 2/1988)
- Uredbi o merilih za kategorizacijo javnih cest (Uradni list RS št. 49/97, 113/09 in 109/10 - ZCes-1)
- Pravilniku o načinu označevanja javnih cest in o evidencah o javnih cestah in objektih na njih (Uradni list RS št. 49/97, 2/04 in 109/10 - ZCes-1)
- Zakonu o pravilih cestnega prometa (Uradni list RS št. 82/2013)
- Zakonu o voznikih (Uradni list RS št. 109/10 in 25/14)
- Zakonu o motornih vozilih (Uradni list RS št. 106/10).

30. Izdala leta 2005 Direkcija Republike Slovenije za ceste

Pojmi kolesarska pot, kolesarska steza,so opredeljeni v **Zakonu o javnih cestah**. Uredba o merilih za kategorizacijo javnih cest določa posamezne kategorije državnih kolesarskih poti. Pravilnik o načinu označevanja javnih cest in o evidencah o javnih cestah in objektih na njih predvideva enoten način označevanja. Vožnjo s kolesi ureja Zakon o pravilih cestnega prometa. Pogoji za vožnjo koles so določeni v Zakonu o voznikih.

Naravni turizem z novo kolesarsko potjo

Občina Kobarid je v okviru projekta Interbike uredila novo kolesarsko pot »Pod Matajurjem«. Območje, znano po zgodovinskih dogodkih iz prve svetovne vojne, po slapu Kozjak in Soških koritih, bo s pridobitvijo obogatilo svojo turistično ponudbo z izvirnim predlogom za izlet, po poti za pešce in kolesarje, ki povezuje reki Nadižo in Sočo.

Pot se prične na južnem obrobju Kobarida in se naslednjih 7 kilometrov nadaljuje čez ekološko pomembna območja; široka je 2,5 metra. V okviru projekta se je uredilo tudi površino obstoječih poti. Zaradi zavarovanja naravnega okolja je bila narejena drenaža podlage, pot pa se je tudi tlakovalo oz. betoniralo zaradi zalednih voda.

Ob zaključku investicije so bile postavljene še usmerjevalne table – kažipot, na počivališčih pa informacijske table.



KOBARID



2. del

Kolesarski turizem

Kolesarski turizem je eden najbolj dinamičnih segmentov turističnega trga. Spodbuda za njegovo rast so pozitivne izkušnje s počitnicami na kolesu: užitek v počasnem potovanju, skrb za telesno pripravljenost in dobro počutje, aktivne počitnice. Glede na evropske izkušnje razmah kolesarskega turizma vpliva na politiko, naklonjeno trajnostni mobilnosti, spodbuja k ponovni uporabi opuščene dediščine in infrastrukture, na primer nekdanje železniške proge, ter spodbuja razvoj turizma na območjih in v obdobjih, ki dopolnjujejo običajno turistično sezono.

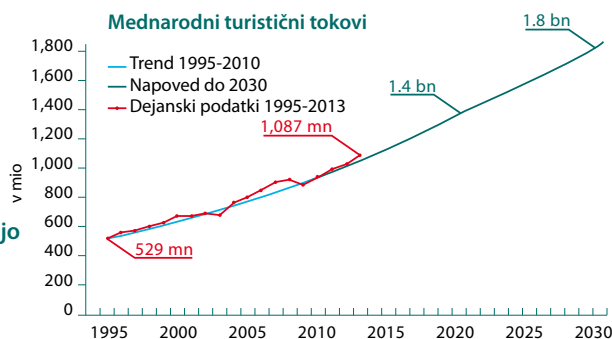
2.1 Kolo in območni turizem

V turizmu beležimo občutno rast pri povpraševanju in ponudbi v zadnjih dveh desetletjih, panoga pa danes predstavlja največjo industrijo na svetu. Svetovna turistična organizacija (UNWTO) je leta 2013 zabeležila približno 1,1 milijarde mednarodnih prihodov, ki se letno povečujejo za 5 % (slika 1). Po predvidevanjih naj bi leta 2030 na planetu zabeležili 1,8 milijarde mednarodnih prihodov. Za številne turistične cilje so to popolnoma novi scenariji. Poleg naraščanja povpraševanja beležimo tudi večjo ponudbo, kar povzroča veliko tekmovalnost med vzhajajočimi in že uveljavljenimi turističnimi območji. Pri tem je treba upoštevati, da na razporeditev potovanj vplivata predvsem uspeh nizkocenovnih prevoznikov ter širjenje družbenih omrežij in interneta. Obenem pa so se turistične destinacije morale soočiti z novim povpraševanjem po kratkih, pristnih počitnicah, po doživetjih in zelenem, po trajnostno usmerjenih počitnicah. Vse pogostejše govorimo o **“turističnih temah”**, kjer je osrednji del produkta turistova izkušnja. Zanimivo je opazovati, kako tak razvoj povpraševanja zahteva drugačen odnos med turistično industrijo in območjem. Slednji se iz turističnega cilja spreminja v osnovo, iz katere nastajajo novi turistični produkti. Kolesarski turizem v svojih različnih oblikah je ena najbolj inovativnih in zanimivih sprememb v turistični industriji. Po podatkih raziskave, ki jo je nedavno opravila Evropska komisija, kolesarski turizem po evropski kolesarski mreži (Eurovelo) letno ustvari 47 milijard evrov prihodkov v gospodarstvu (EP 2012).

Slika 1
Mednarodni turistični trendi

Podatki o mednarodnih turističnih tokovih, primerjava z napovedjo do leta 2030

vir: World Tourism Organization (UNWTO)

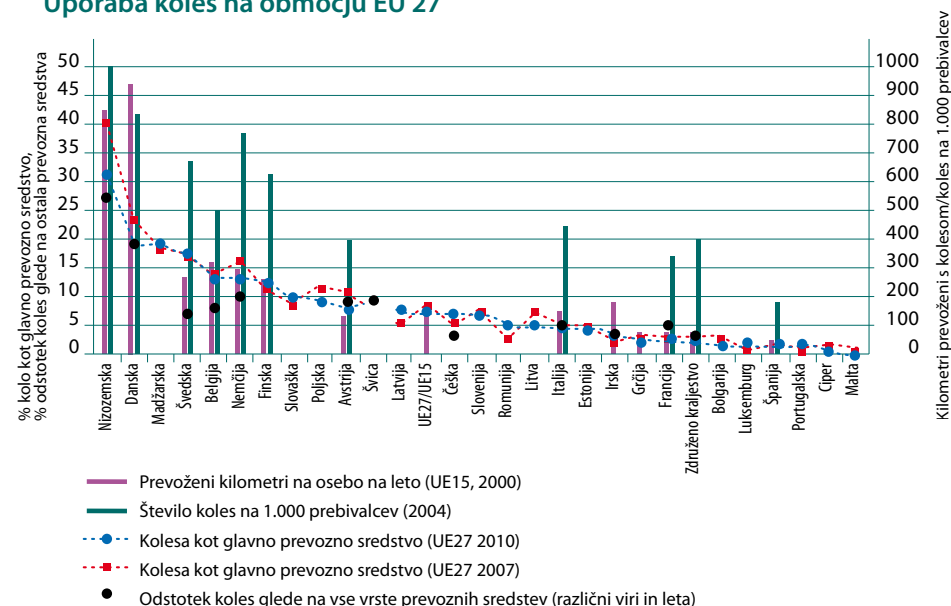


Kolesarski turizem, definicije

Kot vse nove turistične teme ima tudi kolesarski turizem svoja pravila in dinamiko. Na splošno lahko trdimo, da je kolesarski turizem tista oblika turizma, ki v središče postavlja kolo kot sredstvo za premikanje in počitniško motivacijo. Ta oblika aktivnih počitnic je bolj razširjena v evropskih državah z razvito kulturo mobilnosti s kolesi. Slika 2 kaže, da je kolo v Italiji predvsem sredstvo za zabavo, sprostitve in šport. Nasprotno pa je v drugih državah kolo sredstvo, ki ga za premikanje dnevno uporablja veliko število ljudi.

Slika 2

Uporaba koles na območju EU 27



vir: EP (2012), The European Cycle Route Network – Eurovelo

Analiza ponudbe organizatorjev potovanj, specializiranih za kolesarske počitnice, nam pomaga razumeti glavne lastnosti kolesarskega turizma. Kot kaže analiza, se kolesarski turizem pojavlja v različnih oblikah glede na cilj in vrsto turističnega produkta.

Glede na vrsto kolesa ločimo tri vrste ciljnih skupin:

- *slow* (počasni) ali *leisure* (prostočasni) **kolesarski turizem**, zanj se odločajo turisti, ki v počasni vožnji iščejo vse užitke, ki jih le-ta lahko ponudi: naravo, pokrajino, kulturo, vino in hrano, preživljanje časa s prijatelji ali z družino,
- **cestni kolesarski turizem**, pri njem prevladujejo skrb za telesno pripravljenost, uspešnost, v nekaterih primerih tekmovalnost,
- **športni gorski kolesarski turizem**, ki daje prednost pustolovščinam in ceni neposreden stik z naravo.

Takšna razdelitev izhaja iz različnih potreb turistov ter vpliva na oblikovanje zemljevidov, označevanje, načrtovanje poti in izbiro oblik turistične promocije. V tej publikaciji obravnavamo prostočasni (*leisure*) kolesarski turizem.

Nadaljnja analiza ponudbe javnih in tudi zasebnih ponudnikov razkrije še druge pomembne podatke, nujne za razumevanje kolesarskega turizma. Turistični produkti so večinoma treh vrst:

- **enodnevni izleti** - izlet se lahko ponudi turistu, ki kolesari en dan, lahko pa gre za dodatno ponudbo v okviru počitnic v določenem kraju;
- **kolesarski konec tedna** - ti produkti ponujajo srednje dolge poti z eno ali dvema prenočitvama;
- **kolesarska potovanja** - če jih pripravijo organizatorji potovanj, trajajo en teden, pri samostojnih potovanjih pa lahko tudi dva tedna.

Predlogi organiziranih potovanj so nezahtevni, dnevne etape pa so dolge okoli 50 km. Slika 3 povzema najpomembnejše razloge evropskih kolesarskih turistov za potovanje. Najboljše poti vodijo do umetnostnih in naravnih znamenitosti, prečkajo podeželska območja brez avtomobilskega prometa in zahtevajo ustrezne storitve izposoje koles, prevoza prtljage, intermodalnosti in namestitve.

Pri klasifikaciji kolesarskih poti je treba poudariti, da ni nujno, da so na voljo samo kolesarske steze. Čeprav so te prednost evropskih kolesarskih turističnih destinacij, je treba pri kolesarski turistični poti upoštevati naslednje dejavnike: varnost, udobje, označbe, stik z naravo, raznolikost poti. (sl. 4, *Trendscope* 2008).

Slika 3

Motivacija kolesarja-turista za potovanje

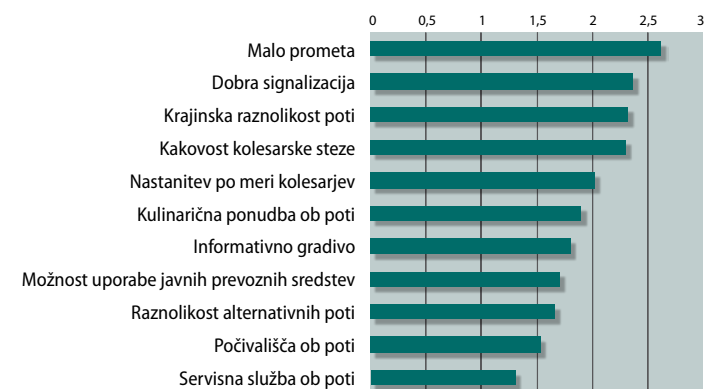


vir: *Trendscope* 2008b

opomba: 0 normalizirana vrednost, -2 najnižje št. točk in 2 najvišje št. točk

Slika 4

Pomen značilnosti kolesarskih poti



vir: *Trendscope* 2008b

opomba: 0, najnižje št. točk; 3, najvišje št. točk

2.2 Kolesarski turizem v Evropi

»Zgodovinska« trga: Nemčija in Avstrija

Nemčija in Avstrija predstavljata najpomembnejša evropska »trga« za kolesarski turizem. Uporaba kolesa kot prevoznega sredstva ali kot sredstva za prostočasne dejavnosti in šport je v teh državah zelo razširjena. Nemci v primerjavi z Avstrijci kolo pogosteje uporabljajo za vsakodnevne poti: 15 % jih kolo uporablja vsak dan; 41 % enkrat tedensko. Naklonjenost kolesom še vedno raste. Po podatkih ADFC, nemškega kolesarskega združenja, in drugih raziskav (Hundt, 1998; Mutterle, 2007; Tschopp, 2007, ECF, 2010):

- je delež potovanj, ki jih opravijo Nemci in ki predvidevajo pogosto uporabo kolesa, zrasel z 9,8 % leta 1997 na 14,9 % leta 2006, kar pomeni 7,2 milijona ljudi;
- je leta 2006 44,7 % Nemcev, starih več kot 14 let (pribl. 21,7 milijona) na počitnicah uporabljalo kolo, medtem ko jih je leta 2009 6 % preživelo najmanj petdnevne kolesarske počitnice.

Zaradi takšne rasti se je promet, ki ga je v Nemčiji ustvaril kolesarski turizem, med letoma 2000 in 2009 skoraj podvojil: s 5 se je povečal na več kot 9 milijard evrov. Spodbudil pa je tudi nastanek številnih gospodarskih dejavnosti, kot so specializirani hoteli in restavracije, na primer tisti, ki jih ureja franšiza Bett & Bike, tako da je danes ob 22 kolesarskih poteh posejanih 5350 ponudnikov (Bett+Bike, 2012). Posledica lepo razvejane infrastrukture je, da 86,3 % Nemcev za preživljanje »kolesarskih turističnih« počitnic izbere Nemčijo, čeprav je opazen trend »selitev« proti državam, kot sta Švica ali Avstrija, kjer vlagajo v storitve in poti, namenjene kolesarjem.

... in nov trg: Velika Britanija

Leta 2007 je Mintel opravil raziskavo, v kateri je ugotovil, da je kar 450.000 turistov z one strani Rokavskega preliva leto poprej preživelo počitnice »na dveh kolesih« in pri tem skupaj porabilo 120 milijonov britanskih funtov. Prišteti jim moramo še 2,3 milijona ljudi, ki so se odločili za enodnevne izlete z gorskimi kolesi ali ogleda. Raziskava je pokazala, da je 16 % odraslih Britancev že preživelo kolesarske počitnice, 12 % pa bi se zanje želelo odločiti. **Kolesarski turizem torej predstavlja nišo z visokim potencialom rasti,** bodisi kot samostojen turistični produkt bodisi v povezavi z drugimi vrstami počitnic.

To potrjuje tudi dejstvo, da je največji del tistih, ki izražajo željo po preživljanju počitnic na kolesu, med najmlajšimi, v starostni skupini od 15 do 24 let, kjer ta delež znaša kar 22 % (Shield, 2007).

Kolesarjenje po francoskem podeželju

O priljubljenosti kolesarstva v Franciji priča dolga tradicija Dirke po Franciji (Tour de France ali grand boucle), najpomembnejše kolesarske dirke na svetu. Kolesarjenje je na prvem mestu med športnimi dejavnostmi, saj se z njim ukvarja 42 % prebivalcev, to je 24 milijonov ljudi, od katerih jih je 16,8 milijona »rednih kolesarjev«, ki kolesarijo najmanj enkrat na mesec. Razlogi za to so, iskanje zabave (94 % primerov), korist za telesno pripravljenost, zdravje (dodatnih 15 %), za ostale (8 %) je kolesarjenje prava športna vadba (Altermodal, 2008). Kolesarski turizem ustvarja 7 milijonov prenočitev, od tega jih ustvarijo 1,5 milijona tujci, kar predstavlja 3,5 % vseh prenočitev v Franciji. Kolesarjenje je med fizičnimi aktivnostmi na drugem mestu za sprehodi. Razlogi za »kolesarske turistične« počitnice so raznoliki - od skrbi za telesno pripravljenost do užitka pri raziskovanju pokrajine na »dveh kolesih«. Gospodarski vidik se ne zdi preveč pomemben: kot odločilnega ga omenja le vsak drugi kolesarski turist.

Motivacija za potovanje med kolesarskimi turisti v Franciji (2008)

Motivacija	% kolesarskih turistov, ki se popolnoma strinja
Ohranjanje telesne pripravljenosti	80
Prijetno raziskovanje pokrajine	79
Potovanje s hitrostjo po lastni želji	73
Čisti užitek	70
Prijetno potovanje	69
Občutek svobode gibanja	67
Združevanje prijetnega s koristnim	64
Odklop od stresnega vsakdana	62
Koristno potovanje (za telesno pripravljenost)	59
Poceni potovanje	51

vir: Altermodal, 2008

40 % tujcev v Franciji ima raje ture, zanje se odloči "samo" 7 % Francozov. Prvi na območju preživijo povprečno od 7 do 10 dni in prevozijo povprečno od 350 do 400 km; Francozi se zadržijo krajši čas (3 do 4 dni), prevozijo od 120 do 150 km, prednost dajejo predvsem turističnim kmetijam, vinu in hrani, najraje v severni Burgundiji in regiji Coteaux de Champagne. Kar zadeva prenočevanja, kolesarski turizem pogosto povezujemo z odločitvijo za kampe in turistična naselja, kjer predstavlja do 14 % vseh obiskov.

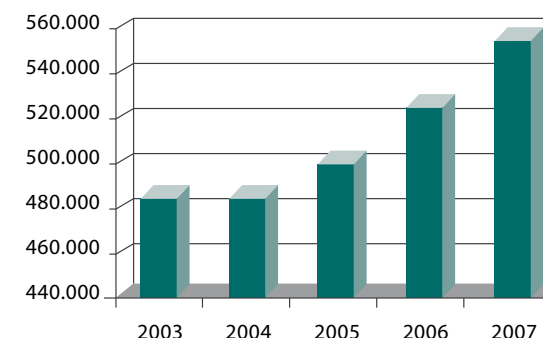
Nizozemska, dežela koles ...

Nizozemska je ena od držav, ki svojo podobo najbolj povezuje s kolesom, ki ga ne uporabljajo samo kot prevozno sredstvo za vsakdanje potrebe, ampak tudi za prosti čas in počitnice. Po podatkih ustanove Fietsplatform, 11 % Nizozemcev (več kot milijon ljudi) uporablja državno kolesarsko turistično mrežo iz ljubezni do dvokoles. Leta 2008 so opravili približno 427 milijonov potovanj, ki so trajala več kot dve uri, medtem ko so "kolesarske počitnice" dosegle številko približno 600.000, oziroma 350 milijonov evrov prometa na letni ravni (Nijland, 2008). Tipičen kolesarski turist je star od 35 do 55 let, potuje s spremljevalcem/spremljevalko ali prijatelji (povprečno skupino sestavljajo od 2 do 4 osebe), njegova stopnja izobrazbe in višina dohodkov sta srednje visoka. V povprečju porabi od 15 do 39 evrov na dan, odvisno od tega, ali gre za enodnevni izlet ali pa prenoči. Kolesarjenje je pogosto najpomembnejši razlog za potovanje, saj vključuje prijetne postanke v restavracijah/kavarnah (v 39 % primerov) ter ogled vasi in mest (34 %) (Ustanova Fietsplatform, 2003).

... nič drugačna od Danske

Tudi podoba Danske je tesno povezana z uporabo kolesa. To dokazuje število prodanih koles, ki se v zadnjem desetletju – njihovi razširjenosti navkljub – še naprej povečuje za 3 do 4 % letno. V praksi to pomeni, da en Danec od desetih (vključno s starejšimi in otroki) kupi eno novo kolo na leto. V dveh od treh primerov so najbolj priljubljena klasična kolesa tipa »holland« ali mestna kolesa, 17 do 18 % predstavljajo trekking ali otroška kolesa, medtem ko dirkalna kolesa predstavljajo 10 % in gorska preostalih 9 %. Raziskava, ki so jo opravili pred nekaj leti, je razkrila, da danski kolesarski turist na počitnicah preživi približno deset dni, je mlad (70 % je mlajših od 29 let) in večinoma kolesari v paru, 54 % jih prebiva v turističnih naseljih - kampih in 17 % v hostlih. Gre za precej mobilne turiste, ki se v 60 % primerov selijo vsak dan.

Prodaja koles na Danskem



vir: www.bike-eu.com

Švicarjev ne odvrača pomanjkanje ravnin

Kljub ne prav ravnemu terenu, sodi tudi Švica sodi v skupino držav z veliko gostoto koles. Po oceni za leto 2006 je kar 645.000 Švicarjev zelo pogosto uporabljalo to prevozno sredstvo, medtem ko so ga še trije milijoni uporabljali pogosto.

Vrsta kolesa, ki ga uporabljajo Švicarji, in pogostost (2006)			
Vrsta kolesa	Pogostost uporabe		Skupaj
	Pogosto	Zelo pogosto	
Treking ali cestno	2.071.000	434.000	2.505.000
Gorsko kolo	985.000	211.000	1.196.000
Skupaj	3.056.000	645.000	3.701.000

vir: Tschopp (2007)

Še prej, leta 2000, so izračunali, da nove poti, ki sestavljajo *Suisse à Velo*, ustvarjajo približno 340.000 prenočitev, ki so posledica 15.000 potovanj.

Vprašanje, povezano z mrežo Suisse à Velo (2000)					
Vrsta kolesarjenja	Število	Prevožena razdalja (km)	Število prenočitev	Od tega v hotelu (število)	Izdatki skupaj (franki)
Izlet	3.500.000	130.000	–	–	81.000
Več dni	15.000	25.000	340.000	200.000	57.000
Skupaj	3.515.000	155.000	340.000	200.000	138.000

vir: Tschopp, 2007

Leta 2004 je število prenočitev zrastle za 2/3 in doseglo število 570.000, kar je 230.000 več kot štiri leta prej (Tschopp, 2007). Sodelovalo je približno tisoč ponudnikov nastanitev, specializiranih za kolesarje, ponudba je bila dobro integrirana, en kolesarski turist od dveh je uporabljal vlak ali avtobus v povezavi s kolesom, doživetje je bilo vselej prijetno. Nove kolesarske turistične poti se v Švici povezujejo v kolesarsko mrežo, ki je dolga približno 3300 km, imenuje se *Suisse à Velo* (Švica s kolesom), oblikovana je bila po zaključku projekta "Švica – dežela koles". Kolesarske poti se ločijo po tematikah, razlikujejo se tudi po višinski razliki in okolju. Upoštevajo skupne standarde glede signalizacije, obveščanja in varnosti. Njihovo stanje pregledujejo dvakrat letno, morebitne potrebne ukrepe pa nemudoma sporočijo službam, odgovornim za vzdrževanje (kantonom ali občinam). Med prednostmi so železniške postaje na začetku in koncu vsake poti, kar spodbuja kombinirano uporabo vlaka in kolesa. Švicarske železnice so že konec 90. let prepeljale približno 340.000 koles kolesarskih turistov in pri tem ustvarile 5 milijonov švicarskih frankov prometa. Povpraševanje se je v desetletju skoraj podvojilo (Tschopp, 2007). Med kolesarskimi potmi naj omenimo:

- krožno pot okoli *Bodenskega jezera*, drugo najdaljšo kolesarsko pot v Evropi za donavsko;
- *Alpsko panoramsko pot* in *Jursko pot*, ki sta primerni za bolj športne turistične kolesarje in ljubitelje gora;
- Poti ob reki Aare, ob Švicarski visoki planoti in ob Renu potekajo bolj po ravnini in so primerne za družinsko kolesarjenje.

Evropska mreža Eurovelo

»Mati« vseh kolesarskih poti v Evropi je mreža EuroVelo. Ob podpori Evropske unije so jo začeli načrtovati sredi devetdesetih let 20. stoletja. Vsako od poti navdihuje določena tema, ki se nanaša na zemljepisne, okoljske, kulturno-zgodovinske ali enogastronske značilnosti.



Kolesarske poti v okviru mreže Eurovelo 2014		
Št.	Ime	Dolžina (km)
1	Atlantic Coast Route	8186
2	Capitals Route	5500
3	Pilgrims Route	5122
4	Central Europe Route	4000
5	Via Romea Francigena	3900
6	Atlantic	4448
7	Sun Route	7409
8	Mediterranean Route	5888
9	Baltic - Adriatic	1930
10	Baltic Sea Cycle	7980
11	East Europe Route	5984
12	North Sea Cycle Route	5932
13	Iron Curtain Trail	10400
14	Rhine Route	1320

vir: www.ecf.com

Namen mreže je spodbujati uporabo kolesa kot "trajnostnega" prevoznega sredstva in hkrati pospeševati razvoj kolesarskega turizma, z naslednjimi nameni:

- promovirati pozitivne učinke, ki jih ima kolo na okolje in na spodbujanje zdravega načina življenja,
- razvijanje novega tržnega segmenta, povezanega s kolesarjenjem po daljinskih kolesarskih poteh, ki posnema zelo uspešne izkušnje, kakršni sta kolesarski poti ob Donavi v Avstriji in tista ob Bodenskem jezeru v Švici. Projekt predvideva 12 poti, ki večinoma potekajo po obstoječih ali načrtovanih poteh v skupni dolžini skoraj 62.000 km.

Pomemben korak na poti k dokončanju kolesarske mreže v pokrajini Padova

Pokrajina Padova gradi v okviru projekta Interbike kolesarsko pot v bližini jezera Camazzole, poplavnega območja ob reki Brenti, vključenega v mrežo območij Natura 2000, ki bo povezovala ta kraj s kolesarsko potjo ob reki Brenti. Investicija v občini Carmignano di Brenta predstavlja nov korak na poti k vzpostavitvi pokrajinske kolesarske mreže. Dokončanje kolesarske poti ob reki Brenti bo pokrajini Padova omogočilo povezavo s Trentom v smeri Alp in z Benetkami v smeri morja.

Dela obsegajo izkop temeljev, polaganje geotkanine, utrjevanje z apnom in polaganje suhega materiala. Vozna površina poti ne bo asfaltirana zaradi spoštovanja posebnih okoljskih danosti tega območja. Na najširših delih poti se bo uredilo tudi tri počivališča in eno točko za prehajanje z enega prevoznega sredstva na drugo. Široki bodo približno 4 metre in dolgi 15 m, drug od drugega pa bodo oddaljeni približno 300 m.



“Potencialna” mreža Bicitalia

FIAB (Italijanska zveza ljubiteljev kolesarjenja) je leta 2001 pripravila projekt “Nacionalne mreže kolesarskih poti”, ki ga je potrdilo Ministrstvo za okolje, v soglasju z Ministrstvom za infrastrukturo in transport ter deželami. Projekt je predvideval izgradnjo kolesarske mreže “Bicitalia”, namenjene spodbujanju trajnostnega turizma.

Cilj je bil zgraditi mrežo približno 15.000 km kolesarskih poti, ki bi povezovala 14 glavnih tras (od severa proti jugu in od vzhoda proti zahodu) v “pajkovo mrežo” po vsej državi. Vključevala bi že obstoječe lokalne kolesarske poti in se navezovala na glavne evropske povezave.

Pri izbiri povezav se upošteva različna merila:

- vrednotenje lokalnih posebnosti in razpoložljivih sredstev (brežine kanalov, opuščene železniške proge, gozdne poti);
- prednost dati potem z večjo kakovostjo naravnega okolja na podeželju, ob rekah ali morski obali;
- zagotoviti povezave s pomembnejšimi mesti in zgodovinskimi središči v državi.

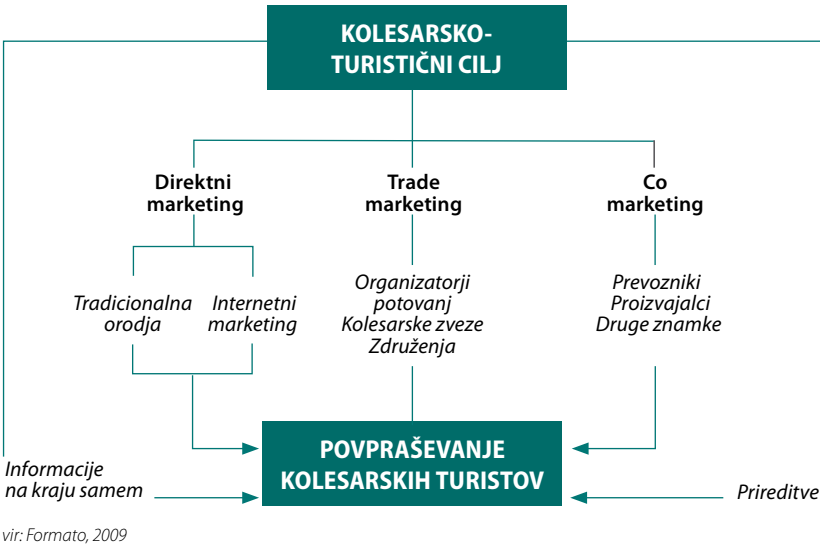


2.3 Orodja za spodbujanje kolesarskega turizma

Promocijski kanali

Promocijski vzvodi, ki jih ima na voljo nek turistični cilj, so raznoliki in vključujejo tradicionalne poti, temelječe na oglaševanju, ter druge, bolj inovativne, ki uporabljajo splet in družbena omrežja.

Kanali za promocijo kolesarsko-turističnih ciljev



Lokalne uprave se zaradi vedno večjih proračunskih omejitev odločajo za najučinkovitejša orodja, med katera sodijo:

- “direktna” orodja, ki temeljijo na neposrednem stiku s kolesarskimi turisti prek vzpostavljene podatkovne baze;
- “trade marketing” predvideva stik s posredniki, ki usmerjajo povpraševanje kolesarskih turistov (organizatorji potovanj, združenja, športne skupine);
- “co-marketing”, s sporazumi z akterji, zainteresiranimi za spodbujanje kolesarskega turizma (prevozna podjetja, proizvajalci), in z blagovnimi znamkami, ki se želijo promovirati med ljubitelji koles.

Uporabo teh vzvodov je nato treba povezati z informiranjem na kraju samem, s promocijo lokalnih povezav skupaj z organizacijo ljubiteljskih in rekreativno-zabavnih športnih prireditev, ki lahko spodbudijo povpraševanje. V državah z višjo stopnjo uporabe koles in s kolesarskim turističnim trgom v vzponu se morajo za uspeh zahvaliti tudi »notranjim« marketinškim politikam, ki so kolo približale domačim prebivalcem in turistom, uporabo kolesa so predstavljale kot prevozno sredstvo in zdravo ter zabavno sredstvo za razvedrilo:

- v **Nemčiji promovira** kolesarske poti in kolesarsko kulturo ADFC, ki sodeluje s številnimi organizatorji potovanj v državi in s Turistično organizacijo. Skupaj pripravljajo katalog, ki ga v angleškem in nemškem jeziku tiskajo v 500.000 izvodih ter razpošiljajo v 26 držav, v njem pa je opisanih kar 140 kolesarskih poti;
- na **Danskem**, kjer za promocijo skrbijo javna in zasebna prevozna podjetja in turistični uradi, izpostavljajo lepoto in kakovost kolesarskih poti ter psihofizične prednosti kolesarskega turizma;
- na **Nizozemskem** državna turistična organizacija Visit Holland promovira in trži kolesarski turizem predvsem s pomočjo spleta. S promocijo se ukvarjata še dve specializirani organizaciji, Holland Cycle Routes in Cyletours;
- v **Veliki Britaniji** obstajajo številne pobude, na primer The England's Cycling Country Initiative, ki jo je začel Turistični urad za vzhodno Anglijo, da bi promoviral kolesarski turizem na vzhodu države. Dejavnosti obsegajo pripravo brošur, storitev kuponov za neposredne odgovore in kampanjo direktne pošte. V primeru projekta Cycle & See Project, ki ga vodi okrajni svet okrožja Staffordshire Moorlands, promocijo petih kolesarskih poti med drugim izvajajo s pomočjo co-marketinga, na primer s trgovskimi središči iz verige Halfords;



- za promocijo *vias verdes* v **Španiji** skrbi ustanova za železnice z vodenimi ogledi in tiskovinami o poteh. Od leta 2002 vsako leto objavlja zemljevid in ga natisne v 120.000 izvodih, kar s spletno stranjo www.viasverdes.com predstavlja eno glavnih oblik promocije pobude;
- vodniki in brošure s turističnimi potmi v **Franciji** so dostopni tudi v najmanjših mestih v mestnih hišah in turističnih uradih. La Federation Francaise de Cyclotourisme tiska knjige in zemljevide ter ureja koledar najpomembnejših prireditev.

Direktni marketing

Kot že omenjeno, predstavlja direktni marketing enega glavnih vzvodov, katerega pomen naj bi se še večal tudi zaradi vse večje razširjenosti orodij, ki omogočajo integrirano, interaktivno in *proximity* komuniciranje, na primer s pomočjo pametnih telefonov.

Zato je treba vzpostaviti podatkovno bazo, v katero so shranjeni podatki o trenutnih in potencialnih »strankah«, ki se neprestano posodablja. Namenjeni so točno določenim dejavnostim in nenehnemu vzdrževanju odnosov s kolesarskimi turisti, skladno z logiko *customer relationship managementa* (*upravljanja odnosov s strankami*), tudi z uporabo orodij **web 2.0 in družbenih omrežij**.

Združenja

Športne skupine, združenja in organizatorji potovanj pogosto uporabljajo kolesa, zato je lahko promocija s pomočjo teh organizacij zelo učinkovita. ISTAT ugotavlja, da se v Italiji približno dva milijona ljudi ukvarja s kolesarskimi športi pod okriljem organizacij, ki jih priznava CONI (Italijanski nacionalni olimpijski komite), na primer **Italijanske kolesarske zveze (FCI)**, ustanov za spodbujanje športa, kakršne so UISP (Italijanska zveza šport za vse) in druga združenja, ki spodbujajo telesne dejavnosti in šport v rekreativne in izobraževalne namene, prirejajo tekmovanja, praznovanja, športne dneve in seminarje.

Po podatkih Censisa obstaja v Italiji na vsakih 631 prebivalcev eno športno združenje, kar je najširša in najbolj razvejana mreža v državi.

Evropska kolesarska zveza (ECF) predstavlja kolesarska združenja na mednarodni ravni in povezuje okoli petdeset neprofitnih združenj. Vanjo so včlanjene največje države, vključno z nemško **ADFC** in britanskim **Cyclists' Touring Clubom**, ki štejeta 115.000 oz. 70.000 članov. Italijo predstavlja **FIAB**, ki združuje številna kolesarsko-ekološka združenja iz vse države.

Mednarodni organizatorji potovanj

Italija je glede na zgodovino, kulturo in kolesarsko tradicijo, eden od prvih potovalnih ciljev v ponudbi mednarodnih organizatorjev potovanj.

Ponudba obsega različne teme:

- **uživanje v "sladkem življenju"**, spoznavanje posebnosti, vključno s kulinariko, s kolesom kot prevoznim sredstvom, v počasnem tempu. Posebej so izpostavljena najbolj znana in najbolj opremljena območja v Toskani in na severovzhodu države;
- **odkrivanje »novih« poti**, predvsem na jugu Italije in otokih, kot je Sardinija, ali v Dolini trullov, s krajem Alberobello, ki je izhodišče za ture do Salenta, Lucanie in Cilenta. Ponudba poudarja ekološki turizem in pustolovščine;
- **športno "romanje"** po poteh, ki so zaslovene zaradi Gira d'Italia, tudi po sami prireditvi. Sem sodijo ponudbe, povezane z nekaterimi klasičnimi "dolgotrogaškimi preizkusi", kot so *Dolomitski maraton*, *Devet gričev* ali *Dirka po Dolomitih*, ki so del strukturiranih paketov.

Organizatorji potovanj so iz več držav:

- v **Nemčiji** na področju kolesarskega turizma deluje več kot 150 subjektov, ki prodajo več kot 150.000 paketov. Med njimi se jih kar pet lahko pohvali s preko deset tisoč strankami. Mednje sodi Velotours, dejaven od leta 1982, katerega stranke so predvsem premožni posamezniki srednjih let, ki kupujejo kakovostne počitnice. Največ povpraševanja je po Italiji, vendar kolesarji niso popolnoma zadovoljni zaradi pomanjkanja kolesarskih poti in ustreznih nočitvenih zmogljivosti;
- številni organizatorji potovanj na **Nizozemskem** ponujajo prilagodljive pakete, ki kolesarskim turistom omogočajo osebno prilagajanje potovanja – njegovega trajanja, ciljev, stroškov, uporabljenih storitev

itn. Številni sprejemni organizatorji potovanj, ki nagovarjajo predvsem nemško in angleško govoreče trge (Tulip Cycling, Hat Tours, Boat Bike Tours, Cycletrips Holland, Fortuna Travel), ponujajo tudi "boat&bike" s kolesarskimi izleti ter nočitvijo in hrano na ladjah;

- ponudba v **Veliki Britaniji** se razlikuje zaradi prisotnosti strokovnjakov za pustolovski turizem, predvsem z gorskimi kolesi. Več organizatorjev potovanj ponuja potovanja v osrednjo Afriko (Cycle Active), Azijo (Red Spokes e Spice Roads) in druga "slabo dostopna" območja (Exodus, KE Adventure Travels). Približno petnajst nespecializiranih organizatorjev potovanj v okviru lastne ponudbe aktivnega turizma ponuja potovanja v Italijo;
- ponudba v **Franciji** je v večji meri namenjena sprostitvi, ture so posvečene naravi, kulturi in gastronomiji ter bolj "športnim" vsebinam. Med prvimi sta odkrivanje doline Loire ali Provanse, ponuja ju Le Vieux Mulin, ali Provence Mountain Biking. Krajevni turistični uradi pa promovirajo izlete na temo burgundskih vin. Številni športni paketi so speljani po poteh dirke Tour de France;
- nekateri španski organizatorji potovanj, na primer Spain Adventures in Sierra Cycling, ponujajo športni turizem, medtem ko drugi, na primer Iberocycle, Magical Spain in Cycle Espana, organizirajo umetnostno-zgodovinska potovanja. Skoraj vsi so britanskih ali severnoameriških korenin, čeprav je zadnje čase nekaj domačih organizatorjev potovanj začelo predstavljati samostojno ponudbo, na primer pakete, ki jih pripravlja Bravo Bike ali tiste, ki si jih je zamislil portugalski organizator potovanj Bikelberia;
- številni organizatorji potovanj iz **Združenih držav Amerike** ponujajo kolesarske počitnice v Evropi. Približno dvajset jih organizira potovanja po Italiji, s turami predvsem po "klasičnih" poteh. Na prvem mestu so Dolomiti in Toskana, sledijo Veneto, Umbrija, Marke, Piemont, delta reke Pad. Med



deželami na jugu so najbolj obiskane Sardinija, Sicilija in Apulija. Številni programi sledijo etapam na dirki Giro d'Italia.

Italijanski organizatorji potovanj

Za italijanske organizatorje potovanj je kolesarski turizem nov

“produkt”. Le redke agencije so specializirane zanj in potovanja s kolesi so v večji meri del ponudbe podeželskega in naravnega turizma, promovirajo pa jih mednarodne agencije, na primer tiste, ki smo jih že našli. Pred leti je nekaj italijanskih organizatorjev potovanj vendarle prepoznalo priložnost tega sektorja in pripravili so svoje ponudbe. Med njimi so Due Ruote nel Vento, Girolibero, Verde Natura, Funactive, Italybike, S-cape Countryside Travels, Simonetta Bike Tours in drugi, katerih katalogi vsebujejo večinoma dve vrsti ponudb:

- *individualna potovanja*, pri katerih lahko stranke same načrtujejo ogled, kolesarijo po varnih cestah, imajo rezervirane hotele in zagotovljen prevoz prtljage od hotela do hotela;
- *skupinska potovanja*, ki vključujejo tudi spremljevalca na kolesu.

Namenjena so skupinam od 6 do 25 kolesarjev-turistov.

Med ostalimi organizatorji naj omenimo Alice nel Paese delle Meraviglie, ki je usmerjen v aktivni turizem, vendar v mednarodna potovanja; Panda Trek, ki ponuja počitnice na kolesu (največ v tujini) kot obliko odgovornega turizma; Dolcevito, specializiranega za kolesarske počitnice na Sardiniji.

Promocijski dogodki

Prirejanje dogodkov je pomemben vzvod za predstavljanje nekega kraja, privabljanje ljubiteljev kolesarstva in spodbujanje uporabe tega prevoznega sredstva med domačimi prebivalci. Potencial kolesarskega turizma lahko namreč le v nekaj urah spodbudimo z doživetji.

Italijanska kolesarska zveza uresničuje naslednje pobude:

- *100 Citta – Spazio Bici* (100 mest – prostor za kolesa), kolesarjenje po glavnih mestih, namenjeno osveščanju prebivalcev in ustanov o reševanju problematik, povezanih s kolesarjenjem in z zaščito uporabnikov koles. Organizirano je ob deželni srečanju ob začetku italijanskega prvenstva.
- *Ekološko kolesarjenje*, ki poteka z vsemi vrstami koles in je namenjeno spodbujanju uporabe kolesa.

Tudi kolesarska sekcija pri UISP, ki združuje 3000 društev s 54.000 člani, pripravlja številne dogodke za spodbujanje razvoja kolesarskega turizma. Če k temu prištejemo še tekmovanja, poteka vsako leto približno 5000

dogodkov, na katerih sodeluje skupaj okoli milijon ljubiteljev dveh koles. Ti dogodki so:

- *Bicincitta (Kolo v mestu)*, prireditve, ki ni tekmovalne narave, poteka maja in vabi k odkrivanju umetnostnih, zgodovinskih in arhitekturnih lepote v 180 mestih s kolesom,
- *Scuola Bici Educazione (Šola Kolo Izobraževanje)*, nagovarja osnovne šole. Učence želi seznaniti z mobilnostjo s kolesi in s pravili varne uporabe kolesa, hkrati pa poudarja spoštljiv odnos do okolja in pomen njegovega poznavanja zaradi vrednotenja pokrajine.

Zelo dejavna je tudi FIAB, ki ponuja:

- *Bimbibici (Otroci na kolesih)*, kolesarjenje po mestu za otroke do 11. leta starosti, poteka vsako leto, prvo majsko nedeljo;
- *Projekt šola* z različnimi dejavnostmi za promocijo trajnostne mobilnosti in uporabe koles v šolah;
- *Nacionalni dan Biciintreno (Kolonavlak)*, namenjen spodbujanju hkratne uporabe kolesa in vlaka ter osveščanju železniških družb za ustrezno prilagoditev ponudbe.

K omenjenim dejavnostim je treba prišteti še številne druge, ki jih prirejajo na lokalni ravni, na primer *Nedelje brez avtomobila*, organizirajo jih ustanove ali lokalne podružnice FCI, UISP ali FIAB. FCI pripravlja skupne pobude z deželnimi kolesarsko-turističnimi in ljubiteljskimi organizacijami ter pokrajinskimi odbori:

- *Bicitalia* (štafetna dirka po Italiji): prireditve je razdeljena na etape in traja približno osem poletnih dni. Kolesarji vsak dan prevozijo približno 200 kilometrov, sodelujoči se »karavani« pridružijo na enem od lokalnih startov. Dogodek spremljajo ostale prireditve, kot so na primer *gimkane* (dirka po progi z ovirami) ali ekološko kolesarjenje v kraju, kjer je cilj.



Diplome (stalne poti), nastale so na pobudo lokalnih skupnosti, upravljajo jih v sodelovanju z ustanovami, podelijo pa na cilju izbranih prirediteljev;

- *Tedni, posvečeni kolesarskemu turizmu*, potekajo več dni, vključujejo kolesarsko-turistične dejavnosti (kolesarjenje, srečanja, srednje in dolge proge), dopolnjujejo jih tekmovalne proge, rezervirane za registrirane ljubiteljske kolesarje.

Signalizacija

Signalizacija ima ključno vlogo pri razvoju kolesarskega turizma; načini označevanja so opisani v prvem delu pričujoče brošure. Prisotnost signalizacije deluje pomirjujoče tudi na najbolj izkušene kolesarske turiste, označbe pa pripomorejo tudi k ustvarjanju turističnega okolja (skl. pogl. 1.3).

Informacije na papirju in spletu

Turisti vse pogosteje uporabljajo georefrenčne sisteme, ki pa ne morejo nadomestiti cestnih tabel, vendar pomagajo pri načrtovanju poti in orientaciji na terenu. Zagotavljanje tehničnih in turističnih opisov poti za prenos s spletne strani destinacije predstavlja nepogrešljiv del ponudbe.

Informacije, ki jih je treba posredovati, so dolžina, višinska razlika, težavnostna stopnja, stanje poti, turistične storitve in oprema (signalizacija na poteh, kolesarske steze in ceste, ki so prijazne do kolesarjev, umestitev parkirnih površin, storitve za vzdrževanje in popravila, postaje s kolesi in pravila uporabe intermodalnih storitev itn.). Kljub informacijam, ki so na voljo na spletu, je treba zagotoviti praktične in uporabne zemljevide, ki jih lahko imajo turistični kolesarji med potjo pri sebi.

Namestitve

Razpoložljivost specializiranih namestitev je med turističnimi kolesarji vse bolj iskana. Prijaznost in čistočo cenijo vsi, toda potniki s kolesi potrebujejo posebno pozornost. Zvečer so utrujeni in lačni, zato dajejo prednost namestitvam, ki nudijo tudi dobro okrepčilo in sprostitvev z uporabo storitev za dobro počutje. Pomembne so tudi storitve, ki jim drugi gostje ne posvečajo pozornosti, na primer pranje, varnost prevoznega sredstva, zagotovitev prostora v pritličju, kjer je zvečer možno opraviti manjša vzdrževalna dela. Nekatera nacionalna združenja, na primer nemško, so pripravila seznam minimalnih obveznih zahtev in dodatnih zahtev, ki jih morajo namestitveni objekti izpolnjevati, če želijo sprejemati kolesarske turiste. FIAB je v Italiji na podlagi teh zahtev vzpostavil storitev **Albergabici**,

podobno pa so storila tudi ostala združenja ponudnikov na tem področju.

Zahteve ADFC za namestitvene objekte	
Obvezne	Neobvezne
Možnost samo ene prenočitve	Ponudba kolesarskih turističnih zemljevidov in specializiranih časopisov (ti so na voljo v skupnem prostoru)
»Okrepljen« zajtrk, primeren za kolesarje (z muesliji, sadjem, polnozrnatimi žiti itn.)	Knjiga gostov, v kateri se zbirajo izkušnje kolesarskih turistov, ki so obiskali to območje
Zaprta in varna shramba za shranjevanje koles prek noči, po možnosti v pritličju (garaža za kolesa)	Ponudba kakovostnih koles za najem ali informacij o možnosti za najem koles v bližini, s cenami, pogoji najema in telefonskimi številkami
Komplet za popravilo koles z osnovno opremo "naredi sam"	Dostop do seznama kolesarju prijaznih ponudnikov na širšem območju
Storitve in prostori za pranje in sušenje perila in opreme (npr. pralnica in sušilnica)	Zagotavljanje informacij o dostopu do objekta z navedbo okolju prijaznih prevoznih sredstev, kot sta na primer avtobus ali vlak
Možnost vpogleda v kolesarski turistični zemljevid ali ponudba takšnih zemljevidov ter voznih redov avtobusov in vlakov	Dobro poznavanje najbližjih delavnic za odpravo najpomembnejših okvar na kolesih s telefonskimi številkami in delovnim časom
	Ponudba najpomembnejših nadomestnih delov, tudi v sodelovanju z najbližjim serviserjem
	Ponudba košar s prigrizki in za piknike

vir: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club



Gostinske storitve

Tudi okrepčevalnice, prodajalne s prehrabnimi izdelki in restavracije ob kolesarskih povezavah imajo navadno korist od lakote, ki je značilna za kolesarske turiste, saj je njihova prtljaga omejena na najnujnejše.

Tako se lahko uveljavijo lokalne specialitete, ki morajo biti prilagojene posebnim zahtevam turistov s kolesi. To izpolnjujejo t.im. "bicigrill".

Prvi **Bicigrill** v Italiji je v 90. letih postavila Avtonomna pokrajina Trento v kraju Nomi. Pokrajina je lastnica blagovne znamke, njeno upravljanje pa ureja sklep deželnega odbora Trento št. 2405, z dne 26. septembra 2008.

Bicigrill je objekt, ki kolesarjem nudi zatočišče, okrepčila, informacije in tehnično pomoč. Praviloma stojijo gostinski objekti ob kolesarski stezi in pešpoti najmanj na vsakih 5 km. Bicigrill so postali v minulih letih zelo uspešni. Na gorskih območjih jih uporabljajo tudi v zimskem času kot kraj, kjer se lahko okrepčajo tekači na smučeh.

2.4 Projekt Interbike in kolesarska pot Adriabike



Projekt Interbike združuje številčno partnerstvo med Italijo in Slovenijo in obsega območje ob velikem zalivu v severnem Jadranu, od slovenskih Alp do beneške lagune in lagun v Emiliji Romanji. Namen projekta je dvojen: na eni strani spodbuja uporabo kolesa kot trajnostnega prevoznega sredstva, na drugi strani pa oblikuje nove kolesarske turistične produkte.

Sredstva, ki jih je dodelila Evropska unija (skupno 3,5 milijona evrov) v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013, so namenjena investicijam na kolesarski mreži na območjih, vključenih v projekt. Aktivnosti partnerjev so podobne, nekatere spodbujajo intermodalnost, druge vzpostavljajo neprekinjenih kolesarskih poti. Nekaj investicij je predstavljenih v okvirčkih v pričujoči strokovno-informativni brošuri. Kar zadeva turistične tokove, so italijanski in slovenski partnerji oblikovali turistično izredno zanimivo kolesarsko traso, imenovano

Kolesarska pot Adriabike. Čezmejna povezava ponuja tri tedenska potovanja. Prvo povezuje Kranjsko Goro s Koprom in Trstom vzdolž državne meje, drugo poteka ob severnojadranski obali od Kopra do Benetk, tretje pa se od Benetk spusti proti Ravenni in prečka ustja velikih ravninskih rek. Namen je ponuditi privlačne kolesarske turistične produkte, ki jih lahko promovirajo lokalni ponudniki: hoteli, turistične kmetije, vodniki, spremljevalci kolesarjev in posredniki.

Turistu, ki se bo želel peljati po novi kolesarski poti Adriabike, bodo na voljo *road-book* celotne trase, turistična brošura s podatki o območjih, po katerih trasa poteka, spletna stran www.adriabike.eu s sledmi in aplikacijami za satelitsko navigacijo in pametne telefone. Natisnjena bo tudi brošura z zemljevidom za zahtevnejšo, gorsko traso Čez Gorenjsko, severno Primorsko in del Furlanije Julijske krajine.



Viri

ADFC (2007), *The Favourite Holiday in Germany – Touring with the Bicycle* na www.adfc.de
ADFC (2011), *Tourismusmarketing Guide*, na www.adfc.de
Altermodal (2008), *Le Tourisme à Vélo en France*, zbornik conference v Senlisu, 26. september
Australian Government, Australian Sport Commission and Department of Health and Ageing (2008), *Participation in Exercise, Recreation and Sport, Annual Report 2007*
Bett+Bike (2012), *Statistics and figures*, na www.bettundbike.de
Bikeleague (2003), *Bicycling in America 2003*, na www.bikeleague.org
Danube Tourism Commission (2005), *The Danube – A River's Lure*, tiskovno sporočilo, december, na www.danube-river.org
DG for Internal Policies, *Committee on Transport and Tourism*, Brussels DTV – Grundlagenuntersuchung (2009), *Fahrradtourismus in Deutschland*, na www.deutschertourismusverband.de/index.php?pagelid=10079
ECF (European Cyclists' Federation) (2010), *Cycling facts and figures*, na www.ecf.com
EP (European Parliament) (2009), *The European Cycle Route Network – Eurovelo. Study. DG for Internal Policies*, Committee on Transport and Tourism, Brussels, str. 17-40
EP (European Parliament) (2012), *The European Cycle Route Network – Eurovelo. Study*.
Faulks et al. (2006), *Cycle Tourism in Australia*, Cooperative Research Centre, Canberra
Faulks et al. (2008), *Cycle Tourism and South Australia Destination Marketing*, Cooperative Research Centre, Canberra
Formato R. (2009), *Cicloturismo. Strategie di Sviluppo e Benefici per le Destinazioni Turistiche*, Edizioni Scientifiche Italiane, Neapelj
Hundt G. (1998), *Touristische Fahrradrouten in NRW-Thesen zu einen Markenkonzepkt für Nordrhein-Westfalen*, zbornik conference "Workshop Qualitätsinitiative für den Fahrradtourismus in Nordrhein-Westfalen", Marl, 16. maj
Johnson P. (2008), *Cycling Tourism Best Practice Mission*, «Destination Diary», februar, na www.nstpc.com
Lopez Nunes F. (2007), *La fruizione sostenibile delle aree protette*, dokument je bil predstavljen na konferenci "In Bici" v Milanu, 9.-11. november
Lumdsen L. in Mitchell J. (1999), *Walking, transport and health: do we have the right prescription?*, v «Health Promotion Journal», št. 14 (2)
Mutterle M. (2007), *Il cicloturismo promuove l'impresa turistica. Ospitalità e accompagnamento. Un caso: l'albergabici di FIAB*, delovno gradivo je bilo predstavljeno na prvi nacionalni konferenci o kolesu "In Bici" v Milanu, 9.-11. november
Nijland E. (2008), *Foundation National Cycling Platform*, na www.ecf.com
SGS Economics and Planning (2011), *Economic Impact of Cycle Tourism*
Shiedl P. (2007), *Cycle Tourism takes off as £120 million mark passed in 2006*, na www.naturalchoices.co.uk
Trendscope. (2008b). *Radreisen der Deutschen 2008*. Cologne, Germany: Trendscope GbR.
Tschopp J. (2007), *La Svizzera in Bici*, dokument je bil predstavljen na konferenci "In Bici" v Milanu, 9.-11. november
UNWTO World Tourism Organization - www.unwto.org



Partnerji pri projektu Interbike

Regionalni razvojni center Koper-
Centro regionale di sviluppo Capodistria
Provincia di Venezia
Provincia di Ferrara
Provincia di Ravenna
Provincia di Rovigo
Provincia di Padova
Provincia di Trieste
Provincia di Gorizia
Provincia di Udine
Regione autonoma Friuli Venezia Giulia
Gal Venezia Orientale

Delta 2000
GAL Polesine Delta del Po
Občina Cerklje
Občina Kranjska Gora
Občina Kobarid
Občina Brda
Občina Miren-Kostanjevica
Mesta občina Koper - Comune città di Capodistria
Občina Komen
Razvojna Agencija ROD
Posoški razvojni center
RRA Severne Primorske



Projekt INTERBIKE sofinanciran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013 iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev.

Progetto INTERBIKE finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali.



REPUBLIKA SLOVENIJA
SLUŽBA VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE ZA RAZVOJ
IN EVROPSKO KOHEZIJSKO POLITIKO



Ministero dell'Economia
e delle Finanze