

Univerza
v Ljubljani

Fakulteta
za gradbeništvo
in geodezijo



Jamova cesta 2
1000 Ljubljana, Slovenija
<http://www3.fgg.uni-lj.si/>

DRUGG – Digitalni repozitorij UL FGG
<http://drugg.fgg.uni-lj.si/>

To je izvirna različica zaključnega dela.

Prosimo, da se pri navajanju sklicujete na bibliografske podatke, kot je navedeno:

Ipavec, K., 2014. Prostorski potenciali in omejitve za gorskokolesarski turizem v občinah Tolmin in Kobarid. Diplomaska naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo. (mentorica Zavodnik Lamovšek, A., somentor Mrak, G.): 130 str.

Datum arhiviranja: 02-06-2014

University
of Ljubljana

Faculty of
Civil and Geodetic
Engineering



Jamova cesta 2
SI – 1000 Ljubljana, Slovenia
<http://www3.fgg.uni-lj.si/en/>

DRUGG – The Digital Repository
<http://drugg.fgg.uni-lj.si/>

This is original version of final thesis.

When citing, please refer to the publisher's bibliographic information as follows:

Ipavec, K., 2014. Prostorski potenciali in omejitve za gorskokolesarski turizem v občinah Tolmin in Kobarid. B.Sc. Thesis. Ljubljana, University of Ljubljani, Faculty of civil and geodetic engineering. (supervisor Zavodnik Lamovšek, A., co-supervisor Mrak, G.): 130 pp.

Archiving Date: 02-06-2014

Univerza
v Ljubljani

Fakulteta za
*gradbeništvo in
geodezijo*



Jamova 2
1000 Ljubljana, Slovenija
telefon (01) 47 68 500
faks (01) 42 50 681
fgg@fgg.uni-lj.si

UNIVERZITETNI ŠTUDIJ
GEODEZIJE
SMER PROSTORSKA
INFORMATIKA

Kandidatka:

KATARINA IPAVEC

**PROSTORSKI POTENCIALI IN OMEJITVE ZA
GORSKOKOLESARSKI TURIZEM V OBČINAH
TOLMIN IN KOBARID**

Diplomska naloga št.: 952/PI

**SPATIAL POTENTIAL AND LIMITATIONS FOR THE
MOUNTAIN BIKE TURISM IN THE MUNICIPALITIES
OF TOLMIN AND KOBARID**

Graduation thesis No.: 952/PI

Mentorica:

doc. dr. Alma Zavodnik Lamovšek

Predsednica komisije:

doc. dr. Alma Zavodnik Lamovšek

Somentor:

asist. Gašper Mrak

Član komisije:

izr. prof. dr. Maruška Šubic-Kovač

doc. dr. Anka Lisec

doc. dr. Miran Kuhar

Ljubljana, 30. 05. 2014

Univerza
v Ljubljani

Fakulteta za
gradbeništvo in
geodezijo

Jamova 2
1000 Ljubljana, Slovenija
telefon (01) 47 68 500
faks (01) 42 50 681
fgg@fgg.uni-lj.si



STRAN ZA POPRAVKE, ERRATA

Stran z napako

Vrstica z napako

Namesto

Naj bo

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisana Katarina Ipavec izjavljam, da sem avtorica diplomskega dela z naslovom »**PROSTORSKI POTENCIALI IN OMEJITVE ZA GORSKOKOLESARSKI TURIZEM V OBČINAH TOLMIN IN KOBARID**«.

Izjavljam, da je elektronska različica v vsem enaka tiskani različici.

Izjavljam, da dovoljujem objavo elektronske različice v digitalnem repozitoriju.

Ljubljana, maj 2014

Katarina Ipavec

BIBLIOGRAFSKO-DOKUMENTACIJSKA STRAN Z IZVLEČKOM

UDK:	338.48:796.6:711.3(497.4Tolmin)(497.4Kobarid) (043.2)
Avtorica:	Katarina Ipavec
Mentorica:	doc. dr. Alma Zavodnik Lamovšek
Somentor:	asist. Gašper Mrak
Naslov:	Prostorski potenciali in omejitve za razvoj gorskokolesarskega turizma v občinah Tolmin in Kobarid
Tip dokumenta:	Diplomska naloga – Univerzitetni študij
Obseg in oprema:	130 str. 19 preg., 83 sl., 8 pril.
Ključne besede:	občini Tolmin in Kobarid, gorskokolesarski turizem, popis kolesarskih poti, zakonodaja, kolesarske povezave

Izvleček:

V diplomski nalogi smo analizirali prostorske možnosti gorskokolesarskega turizma v občinah Tolmin in Kobarid. Območje ima vse naravne, prostorske in reliefne danosti za razvoj tega športa, razvoj tega pa deloma zavira tudi aktualna zakonodaja. Glavni namen naloge je vzbuditi zavedanje o priložnosti, ki jo gorsko kolesarjenje kot turistični proizvod predstavlja celotni Soški dolini in prispevati k razvoju te dejavnosti na obravnavanem območju. Pri oblikovanju predlogov za razvoj gorskega kolesarjenja smo pozornost namenili predvsem iskanju in reševanju konfliktnih območij obstoječih kolesarskih prog, saj je reševanje teh konfliktov osnovni predpogoj za uspešen razvoj te dejavnosti.

Naloga je razdeljena na dva dela. V prvem so podane teoretične osnove kolesarskega turizma in problematika gorskega kolesarstva v Sloveniji. V drugem delu smo se osredotočili na oblikovanje konkretnih predlogov za razvoj gorskega kolesarjenja na obravnavanem območju. Popisali in digitalizirali smo (gorsko)kolesarske poti in na podlagi tega analizirali možen potek kolesarskih poti čez območja, kjer kolesarjenje zakonsko (še) ni dovoljeno. Analizirali smo tudi ostalo potrebno spremljajočo infrastrukturo in podali predlog najatraktivnejših kolesarskih poti. V zaključku naloge smo na podlagi strokovnih kriterijev predlagali potek kolesarskih poti, ki bi jih bilo z dodatnimi ukrepi možno speljati tudi po odsekih, na katerih trenutno gorsko kolesarjenje ni dovoljeno.

BIBLIOGRAPHIC-DOCUMENTALISTIC INFORMATION AND ABSTRACT

UDK:	338.48:796.6:711.3(497.4Tolmin)(497.4Kobarid) (043.2)
Author:	Katarina Ipavec
Supervisor:	Assist. Prof. Alma Zavodnik Lamovšek, Ph.D.
Cosupervisor:	Assist. Gašper Mrak
Title:	Spatial potentials and limitations for the mountainbike tourism in the municipalities of Tolmin and Kobarid
Document type:	Graduation thesis – University studies
Scope and tools:	130 p., 19 tab., 83 fig., 8 ann.
Keywords:	municipalities of Tolmin and Kobarid, mountainbiking tourism, cycling routes inventory, legislation, cycling routes

Abstract:

In the thesis we have analysed spatial possibilities for the development of mountainbiking tourism in municipalities of Tolmin and Kobarid. The development of the region, which has all natural, spatial and relief features, is currently slowed down by slovenian legislation. The main purpose of this thesis is to raise the awareness of the possibilities that mountain biking as a tourist product represents to the entire Soča Valley and to help developing this activity in the area. The focus with formulation of proposals for the development of mountain biking is on searching and solving conflict parts of cycling routes, as this is the main precondition for the successful development of this activity.

The thesis is divided into two parts. Firstly, a theoretical basis of biking tourism and problems of mountain biking in Slovenia is presented. In the second part we have focused on making concrete proposals for the development of mountain biking in the discussed region. We collected and digitalised different cycling routes. Based on this we proposed possible course of cycling routes across the areas where biking is not legally permitted (yet). We also analysed other infrastructure needed and give suggestions for the most attractive cycling routes. In the conclusion we have suggested selection of cycling routes based on professional criteria, which could be, with additional actions, routed even in sections where currently mountain biking is not allowed.

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorici doc. dr. Almi Zavodnik Lamovšek in somentorju asist. Gašperju Mraku za pomoč in usmeritve pri nastajanju diplomske naloge.

Zahvale gredo tudi Petru Dakskoblerju, ki mi je pomagal s strokovnimi nasveti glede gorskega kolesarjenja in mi omogočil sodelovanje pri projektu Popis kolesarskih poti na severnem Primorskem.

Posebna zahvala gre moji celotni družini in fantu za neizpodbitno moralno podporo in spodbudne besede. Brez vas bi bilo veliko težje.

KAZALO

STRAN ZA POPRAVKE, ERRATA	I
IZJAVA O AVTORSTVU	II
BIBLIOGRAFSKO-DOKUMENTACIJSKA STRAN Z IZVLEČKOM	III
BIBLIOGRAPHIC-DOCUMENTALISTIC INFORMATION AND ABSTRACT	IV
ZAHVALA	V
I. UVOD	1
1.1 Namen in cilji naloge	2
1.2 Metoda dela	3
1.3 Struktura diplomske naloge	3
II. TEORETIČNI DEL	5
2 TURIZEM	5
2.1 Splošno o turistični infrastrukturi	6
3 KOLESARSKI TURIZEM	8
3.1 Vrste kolesarstva	12
3.1.1 Gorsko kolesarjenje	14
3.1.1.1 Discipline gorskega kolesarstva	16
3.1.1.2 Profil gorskega kolesarja	16
3.1.1.3 Gorskokolesarske poti	17
3.2 Možnosti za razvoj kolesarstva v Sloveniji s poudarkom na Zgornjem Posočju	21
3.2.1 Kolesarske povezave	22
3.2.2 Kaj omejuje razvoj kolesarstva v Sloveniji? - zakonske omejitve	25
3.2.2.1 Uredba o prepovedi vožnje v naravnem okolju	25
3.2.2.2 Zakon o Triglavskem narodnem parku	26
3.2.2.3 Zakon o planinskih poteh	27
3.2.2.4 Zakon o gozdovih	28
3.2.3 Primerjava zakonskih ureditev gorskega kolesarjenja v drugih državah	30
3.3 Vplivi gorskega kolesarstva na okolje	32
3.3.1 Vpliv na vegetacijo	33
3.3.2 Vpliv na prst	33
3.3.3 Vpliv na vode	34
3.3.4 Vpliv na živalski svet	34
3.3.5 Povzetek o vplivih kolesarjenja na naravo	34
3.4 Kolesarska infrastruktura	35
3.5 Kolesarske destinacije: Gardsko jezero - primer dobre prakse	38

III. ANALIZA IN PREDLOG ZA RAZVOJ GORSKEGA KOLESARSTVA NA OBMOČJU OBČIN TOLMIN IN KOBARID	41
4 POSOČJE – TURISTIČNA DESTINACIJA?	41
5 OBRAVNAVANO OBMOČJE: OBČINI TOLMIN IN KOBARID	42
5.1 Analiza območja občin Tolmin in Kobarid	42
5.1.1 Prometne povezave in infrastruktura	44
5.1.2 Relief.....	46
5.1.3 Klima	47
5.1.4 Hidrologija	48
5.1.5 Rastlinstvo.....	49
5.1.6 Nevarnost naravnih nesreč	49
5.1.7 Demografija.....	50
5.1.8 Poselitev	52
5.1.9 Narava in zavarovana območja.....	53
5.2 Turizem na obravnavanem območju	61
5.2.1 Turizem v številkah	61
5.2.2 Organiziranost turizma v destinaciji	63
5.2.3 Turistični proizvodi – vrste turizma na obravnavanem območju	65
6 POPIS KOLESARSKIH POTI NA OBMOČJU SEVERNE PRIMORSKE	69
6.1 Cilji popisa.....	69
6.2 Zbiranje podatkov za popis.....	69
6.2.1 Obstoječa literatura	69
6.2.2 Programska oprema	70
6.2.3 Zajem podatkov	71
6.2.4 Popisane kolesarske proge.....	71
7 PROUČEVANJE POTEKA POPISANIH PROG	72
7.1 Kolesarske proge v naravnem okolju	72
7.2 Analize prog kot podlaga za pridobivanje soglasij	73
7.2.1 Potek preko območja Triglavskega narodnega parka	74
7.2.2 Potek preko con členitve gozdnega prostora z vidika rekreacije in turizma	76
7.2.3 Potek po planinskih poteh	78
7.3 Profili obravnavanih prog	79
8 IZBOR KOLESARSKIH PROG	83
8.1 Kolesarske povezave na območju Tolmin-Kobarid	84
8.1.1 Predlog umeščanja kolesarskih povezav v prostor	86
8.1.1.1 Kolesarska povezava proti Bovcu	86
8.1.1.2 Kolesarska povezava proti Italiji	87
8.1.1.3 Kolesarska povezava proti Novi Gorici	89

8.1.1.4 Kolesarska povezava proti Gorenjski	90
8.1.1.5. Kolesarska povezava proti Idriji.....	92
8.1.1.6 Kolesarske povezave znotraj destinacije Tolmin-Kobarid	93
8.2 Izbor najatraktivnejših lokalnih kolesarskih prog	95
8.2.1 Kriteriji za izbor	95
8.2.1.1 Turistične zanimivosti	95
8.2.1.2 Delež trase proge po asfaltiranih cestah.....	100
8.2.2 Rezultati vrednotenja	102
8.2.3 Dodatne kolesarske proge	106
8.3 Celoten predlog.....	106
8.3.1 Matajur 1 (varianta 2)	107
8.3.2 Stol z juga.....	108
8.3.3 Bučenica.....	109
8.3.4 Stol s severa.....	110
8.3.5 Zaprikraj.....	111
8.3.6 Tolminka quelle.....	112
8.3.7 Planina sleme.....	113
8.3.8 Senica in Široko.....	114
8.3.9 Kolovrat 1	115
8.3.10 Planina Razor	116
8.3.11 Baška grapa – Možic.....	117
8.3.12 Hudournik	118
8.3.13 Šentviška planota in Kosmačeva učna pot	119
8.4 Spremljajoča infrastruktura in ponudba	120
IV. ZAKLJUČEK.....	123
VIRI	125

KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1:	Zahtevnost spustov (Vir: Paternu, 1997).	18
Preglednica 2:	Zahtevnost spustov (Vir: Paternu, 1997).	19
Preglednica 3:	Skupna težavnost (Vir: Paternu, 2007).....	19
Preglednica 4:	Profili kolesarskih turistov, kolesarske infrastrukture in turističnih ponudnikov (Vir: Zajc, Obu, Obu, 2012).	35
Preglednica 5:	Pregled občin ter njihovih površin in deležev v Triglavskem narodnem parku (Vir: Kus Veenvliet, et al., 2012)	56
Preglednica 6:	Površina TNP in posameznih varstvenih območij (Vir: Kus Veenvliet, et al. 2012)	56
Preglednica 7:	Število nočitev v občini Tolmin (Vir: LTO Sotočje, 2010).	62
Preglednica 8:	Število nočitev v občini Kobarid (Vir: LTO Sotočje, 2010).....	62
Preglednica 9:	Dolžine odsekov kolesarskih prog v naravnem okolju, ki potekajo skozi posamezna varstvena območja Triglavskega narodnega parka.....	75
Preglednica 10:	Členitev gozdnega prostora z vidika turizma in rekreacije (Vir: Veselič, Beguš, 2013).....	76
Preglednica 11:	Dolžine odsekov kolesarskih prog v naravnem okolju, ki potekajo skozi posamezne cone členitve gozdnega prostora z vidika rekreacije in turizma.	78
Preglednica 12:	Dolžine planinskih poti znotraj občin Tolmin in Kobarid (Vir podatkov: Planinska zveza Slovenije, 2013).....	78
Preglednica 13:	Dolžine odsekov prog, ki izpolnjujejo pogoj poteka v naravnem okolju in pogoj poteka po planinskih poteh.	79
Preglednica 14:	Število težavnostnih stopenj kolesarskih prog v posameznih kolesarskih vodnikih.....	81
Preglednica 15:	Turistične zanimivosti občin Tolmin in Kobarid.	96
Preglednica 16:	Točkovanje turističnih zanimivosti.	97
Preglednica 17:	Rezultati točkovanja popisanih kolesarskih prog glede na kriterij turističnih zanimivosti ob trasi.	98
Preglednica 18:	Rezultati točkovanja popisanih kolesarskih prog glede na kriterij deleža poteka proge po asfaltiranih cestah.....	100
Preglednica 19:	Skupni rezultati vrednotenja kolesarskih prog.	102

KAZALO SLIK

Slika 1:	Turistična infra- in superstruktura (Vir: Mihelič, 2006).....	6
Slika 2:	Hudsonov diagram za čas, ki je potreben za pot.....	12
Slika 3:	Gorsko kolesarjenje (Vir: LTO Sotočje, 2013).....	14
Slika 4:	Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji (Vir: Andrejčič Mušič, 2005).....	23
Slika 5:	Tabla nazorno kaže na to, da so kolesarji v TNP nezaželeni.....	27
Slika 6:	Kategorije gozdov (Vir: Zavod za gozdove Slovenije območna enota Tolmin, 2012).....	30
Slika 7:	Tablica za kolesarske nastanitvene obrate.....	37
Slika 8:	Kolesarske poti ob Gardskem jezeru.....	39
Slika 9:	Kolesarjenje po mulatjerah ob Gardskem jezeru (Vir: Garda bike residence, 2013).	40
Slika 10:	Občini Tolmin in Kobarid v Goriški statistični regiji.....	42
Slika 11:	Razdelitev občin na manjše enote. Avtor: Katarina Ipavec (Vir podatkov: RPE).....	43
Slika 12:	Tolmin (Vir: Julijske Alpe, 2013).....	43
Slika 13:	Kobarid (Vir: Uradni slovenski turistični informacijski portal, 2013).....	44
Slika 14:	Cestno omrežje v občinah Tolmin in Kobarid.....	45
Slika 15:	Relief in hidrologija. Avtor: Katarina Ipavec (Vir podatkov: DMV 12.5, RPE, DTK 25).....	46
Slika 16:	Povprečna letna količina padavin (Vir: ARSO).....	47
Slika 17:	Povprečna julijska temperatura zraka (Vir: ARSO).....	47
Slika 18:	Povprečna januarska temperatura zraka (Vir: ARSO).....	48
Slika 19:	Klimogram Tolmina.(Vir podatkov: ARSO).....	48
Slika 20:	Število prebivalcev v občini Kobarid (Prebivalstvo po starosti in..., 2013).....	50
Slika 21:	Prirast prebivalstva (Skupni prirast..., 2013).....	51
Slika 22:	Starostna piramida občine Tolmin (Prebivalstvo po velikih in..., 2013).....	51
Slika 23:	Starostna piramida občine Kobarid (Prebivalstvo po velikih in..., 2013).....	51
Slika 24:	Pozidanost območja. Avtor: Katarina ipavec (Vir podatkov: KS, RPE; DMV 12.5).....	52
Slika 25:	Shema sistemov varovanja naravnih območij (Povzeto po: ARSO).....	53
Slika 26:	Naravne vrednote. Avtor: Katarina Ipavec (Vir podatkov: RPE, DMV 12.5, ARSO).....	54
Slika 27:	Ekološko pomembna območja.....	55

Slika 28:	Širša in ožja zavarovana območja narave v občini Tolmin in Kobarid. Avtor: Katarina Ipavec (Vir: RPE, DMV12.5, Zavarovana območja narave).....	58
Slika 29:	Območja natura 2000. Avtor: Katarina Ipavec (Vir: Natura 2000, RPE, DMV12.5).....	59
Slika 30:	Poplavna območja. Avtor: Katarina Ipavec (Vir podatkov: RPE, DMV 12.5, Opozorilna karta poplav)	60
Slika 31:	Skupna rast nočitev v občinah Tolmin in Kobarid (Vir podatkov: LTO Sotočje, 2010).....	63
Slika 32:	Turistična ponudba v občini Tolmin in Kobarid.....	66
Slika 33:	Potek popisanih kolesarskih prog.....	75
Slika 34:	Delež površin občin Tolmin in Kobarid v posameznih conah po podatkih členitve gozdnega prostora z vidika rekreacije in turizma (Vir podatkov: Zavod za gozdove, 2013).	77
Slika 35:	Orodje "intersect" v programu ArcMap.	77
Slika 36:	Število popisanih kolesarskih prog v posameznih dolžinskih skupinah.	80
Slika 37:	Odstotkovna razporeditev kolesarskih prog glede na celotno višinsko razliko vzpona.	81
Slika 38:	Trasa kolesarske poti Kobarid – Idrsko.....	84
Slika 39:	Kolesarska pot Kobarid – Idrsko.....	85
Slika 40:	Višinski profil trase kolesarske povezave proti Bovcu.....	87
Slika 41:	Trasa predlagane kolesarske povezave proti Bovcu.....	87
Slika 42:	Višinski profil trase kolesarske povezave proti Italiji - varianta 1.....	88
Slika 43:	Višinski profil trase kolesarske povezave proti Italiji - Varianta 2.....	88
Slika 44:	Trasa predlagane kolesarske povezave proti Italiji.	89
Slika 45:	Lipov drevored pri Kobaridu	89
Slika 46:	Višinski profil trase kolesarske povezave proti Novi Gorici	90
Slika 47:	Trasa predlagane kolesarske povezave proti Novi Gorici.	90
Slika 48:	Višinski profil trase kolesarske povezave proti Gorenjski (varianta preko Petrovega Brda).....	91
Slika 49:	Trasa predlagane kolesarske povezave proti Gorenjski.....	91
Slika 50:	Prometni znak, ki opozarja na prisotnost kolesarjev na cesti (Vir: DRSC, 2009)	92
Slika 51:	Višinski profil trase kolesarske povezave proti Idriji.	92
Slika 52:	Trasa predlagane kolesarske povezave proti Idriji.	93
Slika 53:	Višinski profil trase kolesarske povezave znotraj območja Tolmin – Kobarid - varianta 1.	94
Slika 54:	Višinski profil trase kolesarske povezave znotraj območja Tolmin – Kobarid - varianta 2.	94

Slika 55:	Trasa predlagane kolesarske povezave znotraj območja Tolmin – Kobarid.	94
Slika 56	Primer kolesarske poti (Vir: DRSC, 2013).....	95
Slika 57:	Višinski profil trase kolesarske proge Matajur 1 (varianta2).....	107
Slika 58:	Trasa kolesarske proge Matajur 1 (varianta 2).	108
Slika 59:	Višinski profil trase kolesarske proge Stol z juga.	108
Slika 60:	Trasa kolesarske proge Stol z juga.....	109
Slika 61:	Višinski profil trase kolesarske proge Bučenica.	109
Slika 62:	Trasa kolesarske proge Bučenica.	110
Slika 63:	Višinski profil trase kolesarske proge Stol s Severa.	110
Slika 64:	Trasa kolesarske proge Stol s severa.....	111
Slika 65:	Višinski profil trase kolesarske proge Zaprikraj.	111
Slika 66:	Trasa kolesarske proge Zaprikraj.....	112
Slika 67:	Višinski profil trase kolesarske proge Tolminka quelle.	112
Slika 68:	Trasa kolesarske proge Tolminka quelle.	113
Slika 69:	Višinski profil trase kolesarske proge Planina Sleme.	113
Slika 70:	Trasa kolesarske proge Planina Sleme.	114
Slika 71:	Višinski profil trase kolesarske proge Senica in Široko.	114
Slika 72:	Trasa kolesarske proge Senica in Široko.	115
Slika 73:	Višinski profil trase kolesarske proge Kolovrat 1.....	115
Slika 74:	Trasa kolesarske proge Kolovrat 1.....	116
Slika 75:	Višinski profil trase kolesarske proge Planina Razor.....	116
Slika 76:	Trasa kolesarske proge Planina Razor.....	117
Slika 77:	Višinski profil trase kolesarske proge Baška grapa - Možic.....	117
Slika 78:	Trasa kolesarske proge Baška grapa – Možic.....	118
Slika 79:	Višinski profil trase kolesarske proge Hudournik.....	118
Slika 80:	Trasa kolesarske proge Hudournik.....	119
Slika 81:	Višinski profil trase kolesarske proge Šentviška planota in Kosmačeva učna pot.	119
Slika 82:	Trasa kolesarske proge Šentviška planota in Kosmačeva učna pot.	120
Slika 83:	Zgled dobro urejenega počivališča - Počivališče na Kolovratu.....	121

KRATICE

ADFC	ang. Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club
ARSO	Agencija Republike Slovenije za okolje
ČŠOD	Center šolskih in občinskih dejavnosti
ECF	ang. European Cyclists' Federation
EPO	Ekološko pomembna območja
DMV	Digitalni model višin
DTK	Državna topografska karta
GGO	Gozdnogospodarsko območje
GPS	ang. Global positioning system
IMBA	ang. International Mountain Bicycling Association
KS	Kataster stavb
LTO	Lokalna turistična organizacija
MTB	ang. Mountain bike
NPI	Naselja, prometna mreža, zemljepisna imena
PRC	Posoški razvojni center
PZS	Planinska zveza Slovenije
RPE	Register prostorskih enot
STS	ang. Single-trail skala
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
TIC	Turistično informacijski center
TNP	Triglavski narodni park
TZGP	Turistična zveza gornjega Posočja
UN WTO	ang. World Tourism Organization

»Ta stran je namenoma prazna.«

1 UVOD

Kolesarjenje kot oblika aktivnega preživljanja prostega časa in tudi kot turistična panoga postaja v svetu vse bolj priljubljeno, tako med mladimi kot tudi med starejšimi. Enega od razlogov za to najdemo že v dejstvu, da ta športna aktivnost dobro vpliva na človekovo počutje in zdravje. V zadnjih letih se tudi v turizmu pogosto poudarja pomen dejavnosti, ki temeljijo na trajnostnem razvoju. Za kolesarstvo kot dejavnost lahko z lahkoto rečemo, da je ena izmed njih. Kolesarski turizem pa je ena najhitreje rastočih turističnih panog v svetu (Zajc, Obu, Obu, 2012). Zaradi pozitivnih trendov, ki jih kaže turistično kolesarjenje, je le-to, tako v razvojni kot v marketinški strategiji slovenskega turizma, opredeljeno kot pomemben turistični proizvod za Slovenijo (Širše, Berčič, Sila, 2005).

Skozi zgodovino se je znotraj kolesarstva oblikovalo več zvrsti tega športa, med drugim tudi gorsko kolesarstvo. Zanimanje za to obliko kolesarstva je v zadnjih letih, predvsem med mlajšo populacijo kolesarjev, precej naraslo. Gorsko kolesarstvo poleg same športne aktivnosti nudi tudi izjemno možnost spoznavanja novih krajev in naravnih lepot. Gorski kolesarji se tako izogibajo asfaltnih cest in iščejo predvsem možnosti vožnje po gozdovih, hribih, kolovozih in drugih poteh.

Po Evropi so se v zadnjih letih razvile številne gorskokolesarske destinacije, ki svojim turistom kolesarjem ponujajo tako rekoč vse, kar potrebujejo. Seveda pa so osnovni predpogoj za takšen razvoj gorskega kolesarjenja neokrnjena narava, čudoviti razgledni vrhovi, razgiban teren ter bogata naravna in kulturna dediščina. Upoštevajoč našete predpogoje se območje občin Tolmin in Kobarid kaže kot popoln kandidat. Kljub temu samo naravne danosti niso dovolj. Območje mora izpolnjevati tudi druge pogoje in merila. Ključna pri tem je dobro razvita kolesarska infrastruktura, ki poleg kolesarskih poti vsebuje tudi spremljajočo infrastrukturo, opremo in ponudbo. »Kolesarski turist zahteva nekaj posebnosti, ki jih je pri načrtovanju turistične ponudbe treba upoštevati« (Rotar, 2012). Torej lahko trdimo, da razvoj zagotovo ni mogoč brez ustreznega načrtovanja, sodelovanja in usklajevanja nasprotij med razvojnimi in varovalnimi interesi.

Prav močni varovalni interesi so razlog, da Slovenija v razvitosti kolesarskega turizma precej zaostaja za nekaterimi evropskimi državami. Razvoj gorskega kolesarstva v Sloveniji namreč močno zavira stroga zakonodaja, ki s številnimi predpisi prepoveduje vožnjo s kolesom prav na območjih, ki so razvoj te športne dejavnosti najatraktivnejše.

V začetku smo želeli v tej diplomski nalogi obravnavati le domačo občino Tolmin. Že po prvem proučevanju območje pa je postalo jasno, da bi bilo smiselno v diplomski nalogi poleg občine Tolmin obravnavati tudi občino Kobarid, saj ti dve občini predstavljata neko zaokroženo turistično območje.

Prav tako tudi lokalna turistična organizacija Sotočje pokriva obe omenjeni občini. Tako je obravnavanje samo ene občine po našem mnenju nesmiselno.

1.1 Namen in cilji naloge

V občini Tolmin in Kobarid predstavlja turizem vse pomembnejšo gospodarsko panogo. Območje slovi predvsem po neokrnjeni naravi in številnih možnostih za aktivno preživljanje počitnic. Vendar pa ima območje še številne nerazvite potenciale. Med njimi je trenutno najbolj aktualno gorsko kolesarstvo.

Postavilo se nam je vprašanje, ali bi gorsko kolesarstvo na območju teh dveh občin lahko v prihodnjih letih postalo ena glavnih turističnih ponudb. Mnogi tuji in domači strokovnjaki so mnenja, da ima Posočje vse naravne, prostorske in reliefne danosti za razvoj tega športa (neokrnjena narava, razgiban relief, veliko naravnih in kulturnih znamenitosti, gosta mreža poti, mulatjer, kolovozov...). Problem žal predstavlja zakonodaja (Uredba o prepovedi vožnje v naravnem okolju, Zakon o Triglavskem narodnem parku, Zakon o planinskih poteh, Zakon o gozdovih), ki tak razvoj trenutno močno zavira. V diplomski nalogi tako obravnavamo ta dva nasprotujoča si faktorja. Za namene diplomske naloge sodelujemo tudi v popisu kolesarskih poti na območju Severne Primorske, katerega nosilec PRC (Posoški razvojni center).

Delo je tako nastalo z namenom predstaviti izjemne možnosti in pestrost prostorskih danosti občin Tolmin in Kobarid za razvoj gorskega kolesarstva. Glavni namen je v javnosti vzbuditi zavedanje o priložnosti, ki jo gorsko kolesarjenje kot turistični proizvod predstavlja celotni Soški dolini in pripomoči k samemu razvoju te dejavnosti v domačem okolju. Pri slednjem smo pozornost namenili predvsem iskanju in reševanju konfliktnih predelov kolesarskih prog, saj je to osnovni predpogoj za uspešen razvoj te rekreativno–turistične dejavnosti.

Cilj diplomske naloge je bil v prvi fazi popis in predstavitev vseh poti, ki jih danes gorski kolesarji uporabljajo – vzpostavitev nekakšne baze poti, ter izmed teh, na podlagi izbranih kriterijev, izbor najpomembnejših (najatraktivnejših, najlepših, povezovalnih ipd.). Nadalje je bilo treba analizirati morebitni potek čez območja, kjer kolesarjenje zakonsko ni dovoljeno. Vse to je podlaga za nadaljnja pogajanja (Zavod za gozdove, TNP (Triglavski narodni park), planinska društva...) o poteku tras za gorsko kolesarjenje in pridobivanja potrebnih dovoljenj za izvajanje dejavnosti.

Poleg same predstavitve vseh popisanih poti je bil cilj diplomske naloge podati tudi predlog poteka (gorsko) kolesarskih poti, ki so bile v tem projektu uvrščene med ključne oz. najpomembnejše za razvoj te turistične panoge. Predlog vsebuje tako prostorsko vključitev potrebne spremljajoče

infrastrukture in turistično privlačnih točk, kot tudi podrobnejšo predstavitev, analizo ter terensko preverjanje samih poti.

Celotna naloga je zaključena z odgovorom na vprašanje o prihodnosti in pomenu gorskega kolesarstva v primerjavi z ostalimi turističnimi dejavnostmi na obravnavanem območju in ga izpostavljam kot neizkoriščeno in potencialno zelo zanimivo dopolnitev turistične ponudbe Zgornjega Posočja.

1.2 Metoda dela

V prvem – teoretičnem delu diplomske naloge smo uporabili opisno metodo. Proučevali smo obstoječe vire in zakonodajo s področja turizma, kolesarskega turizma, kolesarstva in gorskega kolesarstva. Te teme smo opisno predstavili, največ pozornosti pa smo namenili področju gorskega kolesarstva. S tem smo pripravili teoretično podlago za nadaljnje analize.

V drugem – praktičnem delu smo prostorske možnosti gorskega kolesarstva proučevali na konkretnem primeru obstoječih poti gorskega kolesarstva v občinah Tolmin in Kobarid. V prvi fazi smo iskali ter zbirali podatke o vseh gorskokolesarskih progah na obravnavanem območju. Večino podatkov smo pridobili iz obstoječih kolesarskih vodnikov. V veliko pomoč so bili tudi pogovori z gorskimi kolesarji in zaposlenimi na LTO (Lokalna turistična organizacija) Sotočje. Sledil je dolgotrajen postopek digitalizacije vsake proge posebej s programskim orodjem Garmin Basecamp. Nekatere odseke prog je bilo treba terensko posneti z GPS (global positioning system) napravo. Tako smo pridobili osnovo, ki smo jo v nadaljevanju obdelali in analitično proučevali. Postopku proučevanja je sledilo tudi prikazovanje in izrisovanje dobljenih rezultatov.

1.3 Struktura diplomske naloge

Diplomska naloga je sestavljena iz dveh delov, in sicer iz teoretičnega in praktičnega.

V teoretičnem delu so podane teoretične osnove turizma in kolesarskega turizma. Pri tem so poudarjeni pomen in lastnosti te razvijajoče se turistične panoge. Podane so tudi državne smernice razvoja osnovnega slovenskega kolesarskega omrežja in različne vrste kolesarskih povezav (Povzeto po Andrejčič Mušič, 2005; Andrejčič Mušič, 2009 in Lipar, 2012). Glavni poudarek teoretičnega dela naloge je namenjen predstavitvi različnih zvrsti kolesarstva, predvsem gorskega kolesarstva in njegove problematike – zakonskih omejitev, zaradi katerih se kolesarski turizem v Sloveniji ne more razviti v taki meri kot bi se lahko. Teoretični del diplomske naloge tako predstavlja osnovo za analiziranje in proučevanje gorskega kolesarstva na konkretnem primeru občin Tolmin in Kobarid. Hkrati pa bralcu

podla podlago za razumevanje ključnih značilnosti in problemov v razvoju (gorsko)kolesarskega turizma v Sloveniji in s tem ciljev diplomske naloge.

V drugem – praktičnem delu diplomske naloge je najprej podana analiza območja občin Tolmin in Kobarid ter tukajšnjega obstoječega turizma. Temu sledi glavni del diplomske naloge - Popis kolesarskih poti na območju Severne Primorske. Pri tem smo se osredotočili na območje občin Tolmin in Kobarid. V sklopu tega projekta smo popisali in digitalizirali vse kolesarske in gorskokolesarske proge na obravnavanem območju. V diplomski nalogi je podan seznam vseh popisanih prog z njihovimi glavnimi karakteristikami. Naše proučevanje se s tem ni zaključilo, saj je bilo treba vse te proge nadalje obravnavati in analizirati morebiten potek po območjih, kjer je kolesarjenje prepovedano. Vse te analize so podrobneje predstavljene v nadaljevanju aplikativnega dela diplomske naloge. Za smiseln zaključek naloge smo podali še predlog povezovalnih kolesarskih poti in izbor lokalnih kolesarskih tras, ki so po naših analizah najatraktivnejše za turiste in jim je smiselno pri promociji kolesarjenja na obravnavanem območju in pri usklajevanju glede zakonskih omejitev z deležniki in nosilci urejanja prostora posvetiti največ pozornosti.

I. TEORETIČNI DEL

2 TURIZEM

Turizem je kompleksen, množični pojav in postaja tako v svetu kot tudi v Sloveniji iz leta v leto vse pomembnejša gospodarska panoga. Ta panoga sloni na številnih gospodarskih in negospodarskih dejavnostih. Pogačnik pojasnjuje izvor besede turizem, in sicer navaja, da je beseda turizem izvedena iz francoske besede »tour«, ki pomeni krožno gibanje oz. krožno potovanje. Prva turistična potovanja v Evropi so bila namreč krožna po sosednjih državah, še zlasti do Sredozemlja in nazaj (Pogačnik, 2008).

Sam pojem »turizem« pa je težko točno opredeliti. Z eno samo definicijo je težko povzeti vso njegovo vsebino, saj je turizem heterogen družbeni pojav. Poleg tega pa je turizem v stalnem razvoju in spreminjanju. V svetu se pojavljajo nove in nove turistične dejavnosti, nekatere dejavnosti pa počasi zamirajo. Tako se je definicija turizma skozi zgodovino stalno spreminjala. Do danes se je nabralo veliko različnih definicij turizma. Nobena od njih pa ni popolnoma pravilna oz. popolna.

Hunzikerja in Krapfa sta leta 1942 podala definicijo, ki danes v turistični strokovni literaturi velja za prvo definicijo turizma. Danes le ta ne zadostuje več. Definicija pravi: »Turizem je celota odnosov in pojavov, ki nastajajo zaradi potovanja in bivanja tujcev v enem kraju, če to bivanje ne povzroči stalne naselitve in ni povezano s pridobitno dejavnostjo« (Mihalič, 2006).

Danes se v svetu za razlago pojma turizem uporablja definicija svetovne turistične organizacije iz leta 1994. Le-ta opredeljuje turizem kot: »aktivnosti, ki so povezane s potovanjem in bivanjem oseb izven njihovega običajnega življenjskega okolja za ne več kot leto dni zaradi zabave, poslov in drugih motivov« (UN WTO, 1994).

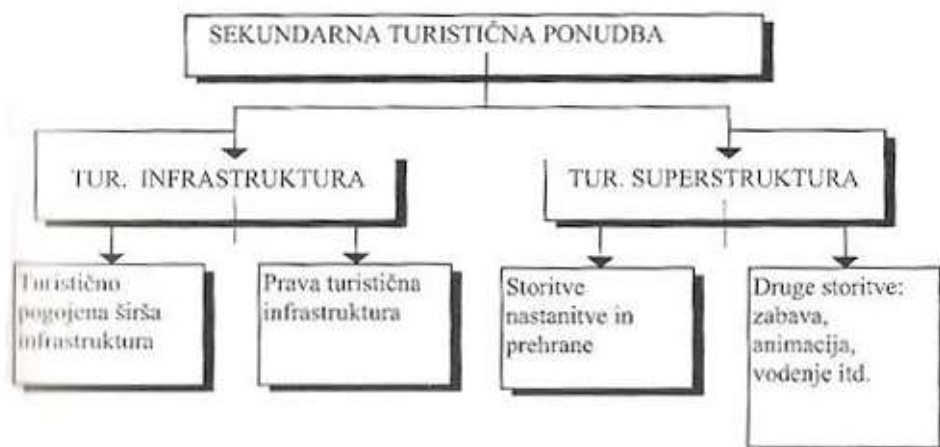
Podobno definicijo pojma navaja tudi SURS (Statistični urad Republike Slovenije). V statističnem letopisu je zapisano: »Turizem je splet dejavnosti oseb, ki potujejo in bivajo v kraju zunaj svojega običajnega okolja zaradi preživljanja prostega časa, sprostitve, poslov ali iz drugih razlogov, in sicer najmanj en dan (z najmanj eno prenočitvijo), vendar ne več kot eno leto (365 dni) brez prekinitve« (SURS, 2012).

Pogačnik opozarja, da večina definicij šteje za turiste le tiste, ki se zadržujejo v nekem kraju več kot 24 ur. Vendar se je potrebno zavedati, da prostorske ureditve oz. turistično infrastrukturo (razen prenočišč) izkoriščajo tudi enodnevni oz. nekajurni turisti. 24-urna časovna meja za prostorsko načrtovanje torej ni posebej smiselna (Pogačnik, 2008).

2.1 Splošno o turistični infrastrukturi

Matjaž Jeršič v svoji knjigi *Osnove turizma* definira pojem družbene dobrine turistične ponudbe: »S pojmom družbene dobrine turistične ponudbe označujemo vse tiste privlačnosti, ki so plod človekovega delovanja in ustvarjanja. To so lahko: jezik, folklor, navade, miselnost; kultura, gospodarstvo in šport posamezne pokrajine in krajev« (Jeršič, 1990). V nadaljevanju navaja še, da družbene dobrine lahko predstavljajo tudi osnovno turistično privlačnost kraja (na primer zelo pomemben kulturni spomenik). Vloga družbenih dobrin je, da privlačijo turiste in jim nudijo možnost zadovoljevanja kulturnih motivov ter vpliv na podaljšanje bivanja turistov v turističnem kraju.

Razdelimo jih na turistične dobrine primarne ponudbe in turistične dobrine sekundarne ponudbe. Prva skupina predstavlja neko osnovo turističnega kraja, v slednjo pa sodijo dobrine, ki omogočajo ali olajšujejo rabo turističnih dobrin primarne ponudbe. Delimo jih v dve skupini, in sicer v turistično infrastrukturo in turistično superstrukturo.



Slika 1: Turistična infra- in superstruktura (Vir: Mihelič, 2006)

Med turistično infrastrukturo sodijo (Jeršič, 1990):

- Turistični transportni objekti, kot so žičnice, zobate železnice, turistična letališča, ceste, namenjene izključno turistom, turistična pristanišča.
- Objekti in naprave turističnih krajev, ki so namenjeni zlasti za rekreacijo turistov. To so sprehajalne in planinske poti, bazeni, kopališča, parkirišča, smučarske proge, drsališča, teniška in golf igrišča, hipodromi, trim steze, zelene površine, otroška igrišča, strelišča, poti za jahanje, urejene obale za kopanje...
- Objekti za zdravstveno obravnavanje, ki omogočajo rabo naravnih zdravilnih sredstev
- Objekti za zabavo in kulturne prireditve

- Kongresna središča
- Objekti za informiranje turistov in organiziranje turistične dejavnosti
- Objekti dejavnosti, ki so namenjene izvenpenzijski oskrbi turistov. To so trgovske prodajalne, ki se ukvarjajo s prodajo predmetov, ki jih rabijo zlasti turisti.

Turizem pa pri svojem razvoju izkorišča tudi elemente t.i. splošne infrastrukture. Ta izraz se nanaša na transportno, vodovodno, energetska, kanalizacijsko, zdravstveno, itd. infrastrukturo, ki ni bila načrtovana za potrebe turizma. Omenjene zmogljivosti, ki nastajajo zaradi potreb razvoja turizma pa T. Mihalič v knjigi Trajnostni turizem imenuje »turistično pogojena širša infrastruktura« (Mihalič, 2006).

Potrebo po obstoju te infrastrukture ugotavlja tudi J. Planina, ki v knjigi Ekonomika turizma zapiše: »Turistična infrastruktura se kaže v celoviti urejenosti turističnega kraja, za to so pogoj komunalne naprave (vodovodno, električno, plinsko in kanalizacijsko omrežje) ter prometna mreža in zveze v turističnem kraju ali znotraj turistične regije - ceste, poti, sprehajališča, itd.« (Planina, 1997).

Med turistično superstrukturo pa sodijo:

- Objekti za bivanje: hoteli, penzioni, gostilne, moteli, posebne turistične sobe, campingi, počitniški domovi, idr.
- Objekti za prehrano: restavracije, samopostrežne restavracije in razne vrste okrepčevalnic

Urejena infrastruktura na zavarovanem območju naj med domačini in obiskovalci vzbuja zanimanje ter zavedanje o pomenu ohranjanja in varstva narave ter kulturne dediščine (Bogner, Zupan, Kanzian, 2011).

3 KOLESARSKI TURIZEM

»Kolesarstvo je aktivnost vožnje s kolesom, ki se uporablja tako v transportne namene, kot za namene športa, rekreacije ali turizma. Pri tem se kot glavni pripomoček uporablja kolo oziroma njegove različice, kot je na primer trokolo. Pojem kolesarstvo lahko označuje vsakodnevno vožnjo s kolesom po opravkih - dnevno migracijo, rekreacijo ali profesionalno ukvarjanje s tem športom« (Kolesarstvo, 2013).

Začetek kolesarstva sega že v konec 18. stoletja. Takrat je bilo kolo znak bogatih meščanov in dolgo časa le ena izmed oblik prevoza. Z razvojem avtomobilskega prometa, je kolo izgubilo svojo prvotno funkcijo, vendar se v zadnjih letih zaradi različnih razlogov pomen kolesa ponovno povečuje.

Nekatere prednosti kolesa (Andrejčič Mušič, 2005):

- enostavno in ekonomično za vzdrževanje
- za lastnika ni prevelika finančna obremenitev
- uporabniku omogoča večji radij gibanja kot pešačenje
- pri krajših razdaljah uspešno nadomešča uporabo avtomobila,
- zagotavlja svobodnejšo in učinkovitejšo izrabo prostega časa
- intenzivnejše, bolj zdravo doživljanje okolja

V zadnjih letih je kolo postalo priljubljeno sredstvo za šport in rekreacijo. Kolesarjenje pridobiva na priljubljenosti, število kolesarjev pa je v porastu. Kolesarjenje pozitivno vpliva na zdravje ter počutje in tudi na intelektualne sposobnosti. S to vrsto rekreacije se tako danes ukvarja širok krog ljudi, socialna struktura in starost pa na to nimata posebnega vpliva (Andrejčič Mušič, 2005). V prid vsesplošnega porasta kolesarstva govori tudi dejstvo, da je primerno tako za slabše kondicijsko pripravljene kot tudi za aktivne športnike.

Zaradi svojih naravnih danosti in razgibanosti je Slovenija zelo primerna in privlačna za kolesarjenje. Turistično kolesarjenje pa tako doma kot v tujini izkazuje pozitivne trende (Širše, Berčič, Sila, 2005). Torej bi lahko rekli, da je kolesarstvo ena najpogostejših oblik športno-rekreacijske dejavnosti in ena najpomembnejših športno-rekreacijskih turističnih dejavnosti.

Kolesarji (predvsem gorski kolesarji) se morajo zavedati, da pri vožnji v naravi niso sami. Ta prostor si delijo s številnimi drugimi uporabniki oz. obiskovalci. Zato morajo temu primerno prilagoditi svoje obnašanje in vožnjo. Drugi razlog za primerno vedenje pa najdemo v ohranjanju narave. Eden

temeljnih ciljev je namreč ohranjanje naravnega okolja in poti. S pozitivnim okoljevarstvenim odnosom, z družbeno odgovornostjo in pravilno tehniko vožnje bodo lahko to tudi dosegli.

V ta namen je komisija za turno kolesarstvo pri Planinski zvezi Slovenije na podlagi Pravil kolesarstva Mednarodne gorsko kolesarske zveze - IMBA (International Mountain Bicycling Association) izdala priporočila kolesarjem v obliki šestih točk (Planinska zveza Slovenije – Komisija za turno kolesarstvo, 2013):

- Kolesari samo po dovoljenih poteh. Na poteh namenjenih pešcem in kolesarjem imajo pešci prednost. Po gozdovih, travnikih in drugih vrstah brezpotja se ne vozimo. Upoštevaj zapore poti (če nisi prepričan, vprašaj), izogni se prečanju privatnih zemljišč, zagotovi si dovoljenje, ko je to potrebno. Način kolesarjenja vpliva na odločitve in politiko lastnikov in upravljalcev zemljišč.
- Kolesari brez puščanja sledi. Kolesari podlagi primerno. Razmočena podlaga se hitreje poškoduje. Ne zaviraj z blokiranim zadnjim kolesom. Uporabljalj obstoječe poti, ne delaj novih in ne delaj bližnjic. Kar si prinesel v naravo, odnesi tudi domov.
- Nikoli ne plaši živali. Nenadna pojava, hiter gib, hrup, plaši živali. To lahko postane nevarno zate, za druge in živali. Živalim pusti dovolj prostora, da se lahko umaknejo. Bodi pozoren, ko pelješ mimo konja, in upoštevaj navodila jezdeca. Lese pusti take, kot si jih našel.
- Obvladuj kolo. Upoštevaj hitrostne omejitve, priporočila in lastne sposobnosti. Neprevidnost lahko povzroči nesrečo. Za ovinki in mrtvimi koti vedno pričakuj ovire ali druge uporabnike.
- Spoštuj ostale uporabnike. Ne plaši drugih, daj vedeti da prihajaš. Prijateljski pozdrav je zelo dobrodošel. Bodi uvideven: upočasni vožnjo, vzpostavi komunikacijo, če je potrebno se umakni oz. sestopi s kolesa. Vedno ponudi pomoč kadar je to potrebno. Izbiraj manj obiskane poti.
- Ture načrtuj vnaprej. Vedno moraš upoštevati, v kakšnem stanju je tvoja oprema, kakšne so tvoje sposobnosti, kakšen je teren, kamor se odpravljáš, in se temu primerno pripravi. Bodi samozadosten, vzdržuj opremo, s seboj nosi potrebne zaloge živil, prvo pomoč in rezervno opremo (tehnična oprema, oblačila). Dobro izpeljana tura je v zadovoljstvo in ne v breme drugim. Vedno nosi čelado in drugo primerno zaščitno opremo.

Leban v svojem gorsko kolesarskem vodniku po dolini Soče (Leban, 2009) navaja še nekaj priporočil kako naj se gorski kolesarji obnašajo v naravi:

- Z vožnjo ne ogrožaj naravnega okolja
- Ne vozi čez drn in strn
- Spoštuj tujo lastnino
- Pri srečevanju z drugimi obiskovalci prostora izkazuj veliko mero prijaznosti, spoštljivosti in obzirnosti
- Odstopi prednost šibkejšim – ob srečanju s pohodniki oziroma pešci vozi počasi ali e ustavi
- Izogibaj se konfliktom
- Obvezno zapiraj lese in ograde za živino
- Upoštevaj opozorila pastirjev, lastnikov pašnikov in drugih

Šport oz. športna rekreacija sta pomemben segment v turizmu. Vse več ljudi se namreč zaveda kako pomembna sta gibanje in telesna aktivnost za zdravje. Ljudje se tako vedno bolj odločajo, da svoj dopust v celoti preživijo aktivno (aktivne počitnice) ali vsaj delno vanj vključijo tudi razne športne aktivnosti. Eden turističnih proizvodov so tudi različne vrste kolesarjenja. Turisti se lahko odločajo za preproste rekreativne aktivnosti, za športno kolesarjenje ali za kolesarjenje povezano s programi zdravja, dobrega počutja, odkrivanja narave, itd..

»Kolesarski turizem je definiran kot obisk ali potovanje, bodisi eno ali več dnevni izven običajnega okolja, ki vključuje aktivnost kolesarjenja kot osnovni motiv za obisk določene turistične destinacije, hkrati pa vključuje tudi potovanja, kjer je kolesarjenje le ena izmed mnogih aktivnosti turista na potovanju, prav tako pa vključuje enodnevna kolesarska potovanja« (Širše, Berčič, Sila, 2005).

Prednosti, ki jih prinaša razvoj turističnega kolesarjenja (Širše, Berčič, Sila, 2005):

- kolesarski turizem je ekološka oblika turizma z minimalnim vplivom na obremenjenost okolja in lokalno skupnost (model za spodbujanje trajnostnega razvoja), ki lahko pomembno vpliva na zmanjšanje pretiranega prometa s preusmeritvijo avtomobilskega k kolesarskemu cestnemu prometu,
- s spodbujanjem in razvojem kolesarjenja in kolesarskega turizma lahko izkoristimo obstoječo, največkrat neizkoriščeno infrastrukturo, kot so stranske in podeželske poti, oziroma predstavlja alternativen način uporabe zapuščenih poti, kot so npr. neuporabne železniške poti (primer: kolesarska pot Parrenzane v Istri),
- kolesarski turist v veliki večini uporablja storitve lokalnih ponudnikov (lokalne gostilne, trgovine, manjše lokalne zanimivosti in manjše nastanitvene objekte) in tako predstavlja priložnost za razvoj podeželja ali manj razvitih področji (uporaba lokalnih ponudnikov poveča

verjetnost, da denar, ki ga potroši kolesar, dejansko ostane v lokalnem gospodarstvu) – način ekonomske revitalizacije manj razvitih geografskih območji,

- razvoj turističnega kolesarjenja lahko spodbudi dodatne investicije v različno, tudi kolesarsko infrastrukturo, kjer veliko pridobijo tudi lokalne skupnosti,
- kolesarjenje lahko predstavlja dodatno atraktivnost in aktivnosti, kar poveča možnost, da turisti bodisi podaljšajo dolžino bivanja na območju ali pa ponovijo obisk,
- kolesarski turizem lahko spodbudi priložnostno oziroma vsakodnevno kolesarjenje,
- kolesarski turizem beleži izjemno rast in predstavlja dragocen trg –kolesarski turist se uvršča v kategorijo nadpovprečnih potrošnikov.

Ciljne skupine kolesarskih turistov glede na vrsto kolesarjenja (Zajc, Obu, Obu, 2012):

- cestni kolesar (po asfaltu, brez prtljage)

Že samo ime pove, da gre pri tej vrsti kolesarjenja za vožnjo po (asfaltirani) cesti. Večinoma so to stranske, ki so manj prometne. Ceste, ki potekajo po ravnini in po dnu dolin, so položnejše in primerne za manj zahtevne turiste. Za zahtevnejše in bolj pripravljene kolesarje pa so primernejše gorske ceste

- treking kolesar (po asfaltu in dobrem makadamu, brez ali z prtljago);
pri tej vrsti kolesarjenja govorimo predvsem o večdnevni potovanjih
- gorski kolesar (po makadamu ali brezpotjih, z ali brez prtljage)

Osnovne zvrsti kolesarskega turizma (Zajc, Obu, Obu, 2012):

- kolesarske počitnice – počitnice, kjer je kolesarjen glavni motiv turista (domačega ali tujega)
- počitniško kolesarjenje – počitnice, kjer kolesarjenje predstavlja eno izmed aktivnosti turista (domačega ali tujega)
- dnevno kolesarjenje – največ 1-dnevno kolesarjenje, ki poteka izven običajnega delovnega in življenjskega okolje

Na temo priljubljenosti in porasta kolesarstva v turizmu je bilo v zadnjih letih opravljenih kar nekaj raziskav. Raziskave v Nemčiji so tako pokazale, da je samo na nemškem tržišču kar 22 milijonov ljudi, ki se resneje ukvarjajo s to športno aktivnostjo. Dobrih 10 % (t.j. skoraj 2 milijona) teh pa se vsakoletno odpravi na kolesarske počitnice (Zajc, Obu, Obu, 2012).

Poleg pohodništva je kolesarjenje med najpomembnejšimi in, ob upoštevanju nosilnosti okolja, najbolj trajnostnimi proizvodi aktivnih počitnic v Sloveniji. Strategija razvoja slovenskega turizma 2012-2016

navaja, da je v Sloveniji trenutno preko 8000 km označenih kolesarskih poti, za pohodnike in kolesarje pa je specializiranih 72 hotelskih in apartmajskih nastanitev (Tomin Vučkovič, 2012).

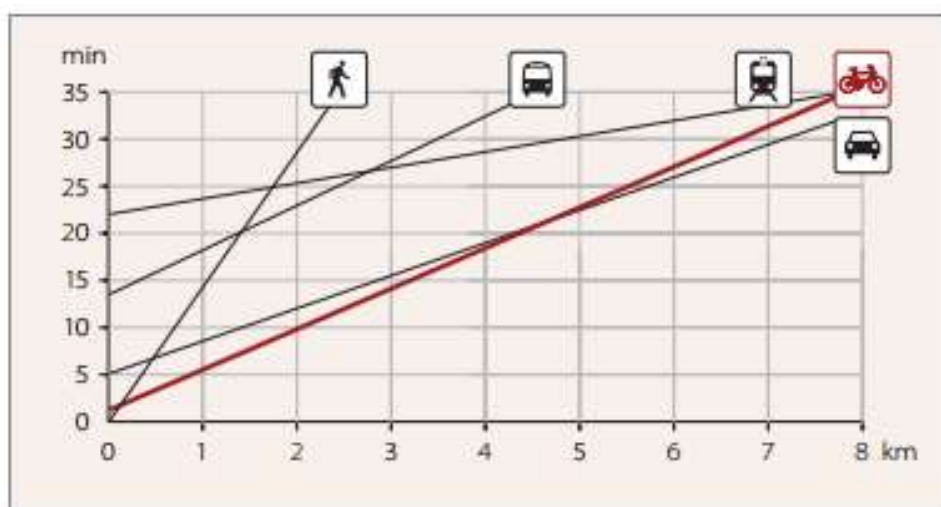
3.1 Vrste kolesarstva

Z razvojem kolesarstva se je le-to vedno bolj členilo, pojavljale so se nove in nove oblike. Različne vrste kolesarstva se med seboj razlikujejo po samem namenu uporabnikov, naravi kolesarjenja in tipu kolesa. Za primer vzemimo gorskega in cestnega kolesarja. Ta dva ne iščeta enakih naravnih pogojev in enakih kolesarskih prog. Gorski kolesarji se izogibajo asfaltiranih prometnic, cestnim pa so prav te pogoj za njihovo športno-rekreacijsko udejstvovanje. Prav tako nimata enakih želj in potreb kar se tiče ostale infrastrukture, ki spremlja kolesarstvo. Ta primer praktično ponazori Rotarjeve ugotovitve: »Različne oblike kolesarjenja prinašajo različna doživetja in ko razvijamo kolesarski turizem, je dobro poznati posebnosti posameznih vrst kolesarjev, njihova pričakovanja in potrebe. Le tako jim bomo lahko ustregli in jim ponudili zadovoljivo turistično storitev« (Rotar, 2012).

Kolesarjenja lahko tako v grobem razdelimo v naslednje skupine oz. vrste (Povzeto po: Rotar, 2012; Sila, 2010 in Širše, Berčič, Sila, 2005):

Dnevno kolesarjenje

Ti kolesarji kolesa ne uporabljajo v turistične namene. Tako jih ne moremo šteti kot del turizma in niso predmet obravnave v tej diplomski nalogi. Na tem mestu naj le povemo, da so to kolesarji, ki kolo uporabljajo vsakodnevno z namenom, da čim hitreje pridejo na cilj (na delo, v šolo, po nakupih, itd.)



Slika 2: Hudsonov diagram za čas, ki je potreben za pot od vrat do vrat na mestnem območju (Vir: Lipar, 2012)

Poudariti pa je potrebno, da so ti kolesarji potencialni uporabniki turističnih storitev (turističnega kolesarjenja) v svojem prostem času oz. med počitnicami.

Športno kolesarjenje

V tem primeru govorimo o kolesarskih treningih in tekmovalnih oblikah kolesarjenja. Ločimo cestno in gorsko športno kolesarjenje. Cestna in gorska kolesa se med seboj razlikujejo že po videzu, pa tudi s tehničnega vidika so med njimi velike razlike.

Športno-rekreativno kolesarjenje

To je relativno velika skupina kolesarjev, zato je zelo zanimiva z vidika turizma. Zajema rekreativne športnike različnih starosti, tako moške kot tudi ženske. S kolesarjenjem se želijo predvsem razvedriti ter izboljšati kondicijsko pripravljenost pa tudi pripraviti se na športno-rekreativna tekmovanja. Ti kolesarji so pripravljeni veliko vlagati v to dejavnost.

Izletniško kolesarjenje

Značilno je, da ne traja več kot en dan. Ti turisti lahko kot edino prevozno sredstvo uporabljajo kolo ali pa ga kombinirajo z drugimi oblikami prevoza oz. s hojo do določenih, s kolesom nedostopnih, točk. Kolesarjem so pomembni doživetje, naravno okolje, udobnost in varnost na cesti. Sama intenzivnost takšnega kolesarjenja je relativno nizka. Za njih so zanimivi predvsem vikend kolesarski izleti, dolžina dnevne rekreacijske vožnje pa je od 25 do 50 km, največ 80 km. Ti kolesarji so zanimivi za turizem, saj ob kolesarjenju uporabljajo tudi spremljajočo turistično ponudbo – so potrošniki gostinskih uslug in lokalnih turističnih ponudb.

Popotniško kolesarjenje

Mnogokrat se namesto tega izraza uporablja tudi izraz trekning kolesarstvo. S seboj imajo največkrat vso prtljago. Teža te opreme je odvisna od konfiguracije terena, po katerem bodo potovali. Običajno se odločajo za čim krajše relacije z blagimi vzponi in padci. Ta zvrst kolesarjenja traja več dni. Kolesarji potujejo iz kraja v kraj, kjer potrebujejo prenočišča. Zato jim je pomembno, da imajo na voljo številne specializirane kolesarske nastanitve. To so predvsem hoteli, penzioni, kampi, itd. Turnim kolesarjem je pomembna tudi pestra ostala turistična ponudba, urejena počivališča na poti, razgledne točke, turistične informacije, dostop do kolesarskih kart itd. Poleg tega pa jim je pri izbiri destinacije pomembna naravna lepota ter različne znamenitosti krajev. Cilj in relacijo tako največkrat določijo že na začetku potovanja.

Gorsko kolesarjenje

Glede na to, da je glavni poudarek te diplomske naloge na gorskem kolesarstvu, bo le to podrobneje opisano v poglavju 3.1.1. Na tem mestu naj izpostavimo le, da se gorsko kolesarstvo najpogosteje odvija v gozdnem in gorskem svetu. Gorski kolesarji si želijo predvsem neokrnjene narave, dovolj razgiban relief in večjo možnost izbire različnih poti.

Turistično kolesarjenje

Je kombinacija različnih zvrsti kolesarjenja (izletniško, gorsko, popotniško itd.). Ti kolesarji so v prvi vrsti turisti, ki kolo uporabljajo z namenom spoznavanja kulturnih in naravnih zanimivosti, krajev in turističnih območij. Z vidika potrošnje so to precej zahtevni gostje, saj poleg osnovne turistično-gostinske ponudbe zahtevajo še širšo športno–turistično ponudbo. Njihov izbor kolesarskih poti je izredno raznolik.

Družinsko kolesarjenje

Zaradi posebnih potreb, želja in zahtev v svojo kategorijo kolesarjenja uvrščamo tudi družinsko kolesarjenje. Poti primerne za kolesarjenje celotne družine z majhnimi otroki so ravninske, neprometne ceste na podeželju. Precej razgiban relief (hrbovje, gorovje, malo ravninskega sveta) ne dopušča najboljših pogojev za razvoj te vrste kolesarjenja. Družinsko kolesarjenje je pomembno tudi z vidika krepite družinskih vezi, medsebojnega razumevanja in zdravega življenjskega sloga. Smiselno je pripraviti posebne programe za različne vrste družin, saj imajo lahko različne družine različne želje, potrebe.

3.1.1 Gorsko kolesarjenje



Slika 3: Gorsko kolesarjenje (Vir: LTO Sotočje, 2013).

Gorsko kolesarstvo je še vedno relativno nova dejavnost. Začelo se je na severozahodu ZDA v prvi polovici sedemdesetih let. Takrat so začeli kolesariti tudi po gozdovih, hribih, kolovozih in ne le po utrjenih asfaltnih površinah. V Sloveniji se gorsko kolesarstvo pojavi šele približno desetletje kasneje. Za pionirski začetek gorskega kolesarjenja v Sloveniji pa lahko štejejo leto 1988, ko so v tovarni Rog izdelali prvih 300 gorskih koles, ki pa še niso bila takšna kakršna so današnja gorska kolesa.

Pridevnik »gorsko« v ljudeh vzbudi zmotno misel, da se ta aktivnost izvaja izključno v gorah, gorsko kolo pa naj bi bilo namenjeno za kolesarjenje v gorah. V Strategiji razvoja kolesarjenja je zapisano, da je za gorsko kolesarjenje značilno, da se, poleg v gorskem, odvija tudi v gozdnem svetu, pri čemer so glavni faktorji privlačnosti za kolesarjenje neokrnjena narava, razgibanost terena, večja zahtevnost in velika izbira možnih lokacij (Širše, Berčič, Sila, 2005). Poti gorskih kolesarjev potekajo po razgibanem in nevarnem terenu, po slabših podlagah in cestah. Praktično potekajo lahko kjerkoli; na urejenih podlagah ali makadamskih cestah, po terenskih poteh, kolovoznih poteh, mulatjerah, planinskih poteh, podeželskih cestah, itd.. Privlačni za kolesarje so predvsem t. i. single trails, kjer je potrebno za vodenje ponekod najeti lokalnega vodnika. Izraz single trails označuje ozke poti skozi gozdove, gore ali polja. »Gorsko kolesarjenje včasih spominja bolj na tek čez drn in strn kot na kolesarjenje« (Občina Vipava, 2013).

Pri gorskem kolesarstvu igra pomembno vlogo pravo gorsko kolo, ki se nekoliko razlikuje od ostalih koles, saj je bolj vzdržljivo. Gorsko kolesarjenje od kolesarja zahteva dobro psihofizično pripravljenost, pa tudi kar nekaj predhodnega znanja.

Z gorskim kolesarjenjem se ukvarjajo predvsem mlajši moški in ženske, ki so z vidika turizma zanimivi kot kolesarji športniki, rekreativni športniki, izletniki in kolesarji popotniki (Širše, Berčič, Sila, 2005).

Enako kot kolesarjenje na splošno, tudi gorsko kolesarjenje postaja vse bolj priljubljena oblika aktivnega preživljanja prostega časa ter spoznavanja novih krajev ter lepot narave. Gorsko kolesarstvo torej ni le športna aktivnost, temveč nudi tudi avanturo ter odkrivanje naravnih in kulturnih znamenitosti. »Po oceni Slovenske turistične organizacije je pri nas med vsemi kolesarji kar polovica gorskih, gorsko kolesarjenje pa je eden ključnih turističnih produktov pri razvoju in promociji aktivnih počitnic« (Močnik, 2013). Kljub temu pa je treba poudariti, da Slovenija v zadnjih 15 letih kljub naravnim danostim ni sledila trendom v tujini. Razvite gorsko kolesarske države so v razvoj te športne dejavnosti vlagale in še vedno vlagajo velika finančna sredstva. To jim je uspelo tudi s pomočjo primerne zakonodaje, ki je naklonjena tej športni dejavnosti, za razliko od slovenske zakonodaje, ki zavira razvoj tovrstne kolesarske infrastrukture.

3.1.1.1 Discipline gorskega kolesarstva

Gorsko kolesarske zvrsti so lahko tekmovalne ali netekmovalne. Tekmovalne discipline so cross-country, downhill in 4 cross. Netekmovalne discipline pa so turno kolesarstvo, freeride in dirt. Slednji dve sta najbolj ekstremni in se običajno izvajata le na posebnih bike parkih. Za turno kolesarstvo pa velja da je med vsemi najbolj razširjeno. Izvaja se po poteh v naravnem okolju. V to zvrst spadajo discipline mednarodno znane pod imeni cross-county, marathon, allmountain, enduro in lahki freeride. Cilj turnih kolesarjev je predvsem doživljanje narave, uživajo tako pri vzponu kot pri spustu. Turni kolesarji bi morali pridobiti znanje o neškodljivi vožnji v naravnem okolju in poznati potencialne nevarnosti vožnje v njem ter to v praksi tudi upoštevati. Poleg tega pa bi morali upoštevati pravice ostalih uporabnikov prostora. Turno kolesarstvo je od leta 2007 ena od dejavnosti PZS (Planinska zveza Slovenije). Pri PZS je bila ustanovljena tudi Komisija za turno kolesarstvo z nalogo, da usmerja delovanje turnih kolesarjev (pravilnik, priporočila, izobraževanje, enotno in primerno označevanje poti...) ter s tem tudi prispeva k sožitju uporabnikov planinskih poti.

3.1.1.2 Profil gorskega kolesarja

Športniki, ki se ukvarjajo z gorskim kolesarstvom, so fizično, psihično in tehnično zelo dobro pripravljene. Z vidika turizma so precej zanimivi kot kolesarji športniki, rekreativni športniki, izletniki in kolesarji popotniki. Ti kolesarji in kolesarke so relativno mladi, dobro izobraženi in bogati. Lahko bi rekli, da so idealni turisti. Gorske kolesarje lahko ločimo v več skupin (Širše, Berčič, Sila, 2005):

Gorski kolesar – tekmovalec

Ti kolesarji so večinoma člani klubov in se pripravljajo na tekmovanja. S tem pa so lahko zanimivi tudi kot ciljna turistična skupina. Njihovo športno udejstvovanje je razdeljeno na kolesarske priprave in sama tekmovanja. Kakovostne in vrhunske tekmovalne kolesarske prireditve privabljajo tekmovalce in gledalce. Smiselno pa bi bilo, da se kot turistično ponudbo trži tudi priprave športnikov na tekmovanja. Discipline, ki se jih udeležujejo na tekmovanjih so: disciplina kros, disciplina spust in disciplina 4X.

Gorski kolesar rekreativni športnik

Za to skupino gorskih kolesarjev je značilno, da se redno ukvarjajo s tem športom. Imajo visok nivo tehničnega znanja in obvladovanja kolesa, zato običajno iščejo najzahtevnejše gorske kolesarske poti.

Gorski kolesar izletnik

Izletniki se odpravljajo na dnevne kolesarske ture po celotni deželi. Do izbrane destinacije pridejo običajno z lastnim prevoznim sredstvom, z javnim transportom ali s kolesom.

Gorski kolesar – popotnik

Gorski kolesarji popotniki potujejo med kraji in pri tem uporabljajo predvsem gorske poti in povezave med njimi. Poleg samega kolesarjenja pa za premik iz enega kraja v drugega uporabljajo tudi lastno prevozno sredstvo (avto, kombi) ali pa javno prevozno sredstvo.

Gorski kolesar – avanturist

Ti kolesarji svoje kolesarske počitnice povezujejo oz. dopolnjujejo še s številnimi drugimi športnimi aktivnostmi.

3.1.1.3 Gorskokolesarske poti

Osnova za razvoj gorsko kolesarske turistične destinacije je vzpostavljena mreža gorsko kolesarskih poti. Ta je sestavljena iz enoslednic, gozdnih vlak, gozdnih in poljskih cest in ostalih poti.

Te poti pa so:

- označene s posebnimi oznakami
- opisane v kolesarskih vodičih
- vrisane v geografske karte

Kolesarske poti morajo biti tudi razvrščene v kategorije po težavnosti, saj se le tako kolesarji lažje in pravilno odločijo, katere kolesarske poti so primerne za njihovo tehnično znanje.

V športnem gorskem kolesarstvu ni enotnega sistema za ocenjevanje težavnosti posameznih prog. Različni avtorji in strokovne revije podajajo različne sisteme. V svetu ni nekega enotnega sistema, ki bi bil razumljiv in bi ga vsi lahko uporabljali. V Sloveniji se najbolj uporablja Paternujeva 7-stopenjska lestvica, ki jo avtor Marko Paternu definira v svoji knjigi Strme kolesnice. V Strategiji razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji (Širše, Berčič, Sila, 2005) pa je zapisano naj se proge razdeli v 3 kategorije: lahke, srednje zahtevne in zelo zahtevne – težke gorsko kolesarske poti. V tujini je, predvsem na nemškem tržišču, uveljavljena tako imenovana STS (single-trail skala). Mednarodna gorsko kolesarska zveza IMBA pa na svoji spletni strani navaja spet nekoliko drugačno

klasifikacijo, uveljavljeno predvsem med ameriškimi kolesarji. IMBA definira 5 različnih stopenj težavnosti prog.

Paternujeva 7-stopenjska lestvica (Povzeto po: Paternu, 1997):

To je 7-stopenjska lestvica. Po tej lestvici se ločeno ocenjuje vzpone (V1 do V7) in spuste (S1 do S7). Hkrati pa celotno progo razcepi na več odsekov in na podlagi tega določi končno skupno težavnost. Težavnost vzponov in spustov se oceni s pomočjo splošno uveljavljene ocene, opisane v knjigi Strme kolesnice.

Zahtevnost vzponov:

Preglednica 1: Zahtevnost spustov (Vir: Paternu, 1997).

V1	nezahtevni vzponi po zelo položnih cestah
V2	manj zahtevni vzponi po položnih cestah in kolovozih; naklon manj kot 5 %
V3	srednje zahtevni vzponi po srednje strmih cestah in kolovozih; naklon od 5 % do 10 %
V4	srednje zahtevni vzponi po strmih cestah, kolovozih in pešpoteh; naklon od 10 % do 15 %
V5	zelo zahtevni vzponi po strmih makadamskih cestah, redkeje asfaltnih, po kolovozih, pešpoteh in stezah; naklon od 15 % do 20 %, kratka mesta lahko do 25 %
V6	izjemno zahtevni vzponi po izjemno strmih kolovozih, redko makadamskih cestah, po pešpoteh, stezah in vlakah; naklon večji od 20 %, kratka mesta lahko do 35 %
V7	skrajno zahtevni vzponi po skrajno strmih kolovozih, pešpoteh, stezah in vlakah; naklon večji kot 35 %, kratka mesta lahko do 50 %; ti vzponi so večinoma kratki in jih ponavadi lahko zvozimo šele po več poizkusih ter pri suhi podlagi

Iz tabele je razvidno, da ima naklon poglavitno vlogo pri določanju težavnosti. Vendar pa to ni edino merilo. Vpliv imajo še drugi dejavniki, in sicer: kakovost podlage in ovire, kot so kamniti pragovi, skale, kamenje, veje in korenine. Pomembna je tudi širina poti. Vse te posebnosti lahko povzročijo zvišanje ali znižanje ocene.

Zahtevnost spustov:

Nasprotno od ocene zahtevnosti vzpona pa pri oceni spusta ni najpomembnejši naklon, pač pa razne ovire na poti. Ob idealnih pogojih (suha podlaga) se namreč kolesarji lahko spuščajo tudi čez odseke naklona skoraj 100%. Slabši pogoji, kamenje in korenine pa lahko otežijo vožnjo že po skoraj ravnih odsekih.

Preglednica 2: Zahtevnost spustov (Vir: Paternu, 1997).

S1	nezahtevni spusti po dobrih, položnih in srednje strmih asfaltnih in makedamskih cestah
S2	manj zahtevni spusti po dobrih, strmih do zelo strmih asfaltnih in makedamskih cestah
S3	srednje zahtevni spusti po slabih, strmih, do zelo strmih makedamskih cestah in kolovozih brez ovir
S4	srednje zahtevni spusti po kolovozih, pešpoteh in stezah z redkimi ovirami
S5	zelo zahtevni spusti po kolovozih, pešpoteh, stezah in vlakah s stalnimi ovirami
S6	izjemno zahtevni spusti po kolovozih, pešpoteh, stezah in vlakah s stalnimi ovirami
S7	skrajno zahtevni spusti po poteh, redko kolovozih, po stezah in vlakah s stalnimi, skrajno težavnimi ovirami, ki jih ponavadi zmoremo prevoziti šele po več poizkusih in pri suhi podlagi; vožnja je na meji padca

Na podlagi določene težavnosti vzpona in spusta se lahko določi skupna težavnost.

Preglednica 3: Skupna težavnost (Vir: Paternu, 2007)

SKUPNA TEŽAVNOST	VZPON	SPUST	DOLŽINA (km)	VIŠINSKA RAZLIKA (m)	OPIS
1 - zelo lahka	največ V1	največ V2	Do 20	Do 300	Pretežno po asfaltu in dobrem makadamu z blagimi vzponi in spusti.
2 - lahka	največ V2	največ S2	Do 30	300 do 800	Dolžina ture je do 30 km in do 800 m skupnega vzpona po pretežno po dobrih vozni površinah in utrjenih gozdnih cestah brez ovir. Vzponi do V2. Spusti največ S2.
3 - srednje težka	največ V3	največ S3	Do 50	600 do 1.000	Dolžina ture je v povprečju 30 km in 800 m skupnega vzpona pretežno po makadamskih cestah in kolovozih, deloma tudi po slabši vozni podlagi s kratkimi strmimi odseki. Vzponi do V3. Spusti največ S3. Potrebna je dobra fizična pripravljenost.
4 - težka	največ V4	največ S4	Do 70	800 do 1.200	Dolžina ture je v povprečju 40 km in 1000 m skupnega vzpona pretežno po makadamskih cestah in kolovozih, deloma tudi po slabši vozni podlagi s kratkimi strmimi odseki. Vzponi do V4. Spusti ne presegajo težave S4. Potrebna je zelo dobra fizična pripravljenost.
5 - zelo težka	največ V5	največ S5	Do 90	1.000 do 1.400	Dolžina ture je v povprečju 50 km in 1200m skupnega vzpona strmih makadamskih cestah in kolovozih, pogosto po slabši vozni podlagi s dolgimi strmimi vzponi in spusti z izpostavljenimi mesti, izjemoma na kratke razdalje tudi nošnja kolesa. Vzponi večinoma V4 in na nekaterih odsekih V5, spusti do S5. Potrebna je dobra fizična pripravljenost in obvladovanje tehnike vožnje kolesa v težjih pogojih.

se nadaljuje...

...nadaljevanje Preglednice 3

6 –izjemno težka	največ V6	največ S6	Nad 90	Nad 1.400	Dolžina ture je več kot 60 km in nad 1400m skupnega vzpona po v glavnem zelo strmih in slabih vozniških podlagah. Mestoma nošnja kolesa in spust po izpostavljenem terenu. Ocena vzpona in spusta do V6 in S6. Potrebna je zelo dobra fizična pripravljenost, treniranost in zelo dobro obvladovanje tehnike vožnje kolesa.
7 – nadvse težka	V7	S7	Nad 90	Nad 1.400	Dolžina ture je več kot 60 km in nad 1400m skupnega vzpona po v glavnem zelo strmih in zelo slabih (komaj) vozniških podlagah. Pogosto nošnja kolesa in spust po zelo izpostavljenem terenu. Vzpon tudi z mesti V7 in S7. Potrebna je izjemna fizična pripravljenost in treniranost, izjemno dobro obvladovanje tehnike vožnje kolesa.

STS – Single trail skala (Povzeto po: Singletrail-Skala, 2008):

Na nemškem tržišču se je najbolj uveljavil tako imenovan sistem STS - »single-trail skala«. Izraz single trail pomeni ozko pot – stezo, ki je bila originalno narejena za pohodnike. Lestvica STS je razdeljena na tri težavnostne stopnje: lahka, srednja in težka, ki so običajno tudi barvno označene z modro, rdečo oz. črno barvo. Za konkretnjšo opredelitev težavnosti določenih poti pa se uporablja šest težavnostnih stopenj (od S0 do S5), kjer S0 označuje najlažje proge, S5 pa najtežje. Klasifikacija se nanaša na idealne pogoje (sonce, suha steza, povprečno znanje kolesarja...) in je kolikor je mogoče objektivna (ne predvideva kolesarjevega tehničnega znanja, nevarnosti padca, vremena, svetlobnih pogojev, hitrosti...). Ena kolesarska tura pa lahko vsebuje odseke različnih težavnostnih stopenj.

Težavnostne stopnje:

S0:

Steze brez posebnih težavnostnih predelov. To so večinoma gozdne ali travniške poti na gramoznih ali naravnih površinah z dobrim oprijemom. Na teh poteh ni nobenih stopnic, kamenja ali korenin. Nakloni so majhni, ovinki pa nezahtevni, primerni tudi za začetnike brez izkušenj.

S1:

Na teh poteh so že manjše ovire, kot so plitve korenine in majhno kamenje. Na stezi naletimo tudi na manjše kanale in poškodbe zaradi erozije. Naklon terena ni večji od 40 %. Proge S1 zahtevajo osnovno tehnično znanje in stalno pozornost kolesarja.

S2:

Na poteh z oznako S2 je pričakovati že večje korenine in kamenje, pa tudi nižje stopnice. Pogosti so ostri ovinki, relief pa lahko na določenih odsekih doseže 70 % naklon.

S3:

V kategorijo S3 spadajo poti z veliko večjih skal in koreninskih odsekov. Proga poteka po strmih serpentinah z le redkimi sproščenimi odseki. Podlaga je spolzka in gramozna, nakloni nad 70 % niso nič nenavadnega. Te proge od kolesarja že zahtevajo zelo dobro obvladovanje kolesa.

S4:

Poti na pobočjih, ki so pogosto presekana z velikimi balvani ali koreninskimi prehodi ali melišči. Strm relief, ozki in ostri zavoji ter številne stopnice so pogosta značilnost te kategorije.

S5:

Najtežja kategorija gorsko kolesarskih poti. Zanj je značilno da poteka preko kockastega terena, vzponov, melišč, zemeljskih plazov. Veliko je visokih zaporednih ovir, kot so npr. padla drevesa. Izredno ozke zavoje je skoraj nemogoče speljati. V nekaterih predelih je potrebno kolo nesti v rokah. Le peščica najboljših gorskih kolesarjev je zmožna odpeljati po tej progi.

3.2 Možnosti za razvoj kolesarstva v Sloveniji s poudarkom na Zgornjem Posočju

Slovenija ima s svojo pestro in razgibano pokrajino idealne predpogoje za kvaliteten razvoj kolesarjenja. Mnogi pravijo da je Slovenija »raj za kolesarjenje«. To velja predvsem za hribovit in gorski svet, kamor sodi tudi Zgornje Posočje, ki ponuja gorskim kolesarjem izjemno okolje za njihovo športno aktivnost. Žal pa po razvitosti kolesarske infrastrukture še vedno zaostaja za nekaterimi bližnjimi evropskimi državami (Italijo, Avstrijo, Nemčijo, Švico itd.).

Da lahko govorimo o kolesarski poti morajo biti izpolnjeni naslednji pogoji (Sila, 2010. Po Pobega, 1995):

- Prometna urejenost in opremljenost
- Informacije (tematske karte) o dostopnosti in zahtevnosti, servisu, turističnih atraktivnostih, postojankah, prvi pomoči, itd.
- Transport koles, izposojevalnice, servisi
- Počivališča in možnost okrepčila
- Varnost
- Opisi poti in znamenitosti
- Organizirano vodništvo oz. spremstvo
- Možnost izposoje in popravila koles
- Druge kakovostne zahteve posameznih tržnih segmentov

Kljub temu, da je Slovenija nekoliko zaostala kar se tiče kolesarskega turizma, pa lahko rečemo, da se tudi v Sloveniji vse bolj zavedamo pomena kolesarjenja v turizmu. Dokaz za to je med drugim dejstvo, da je kolesarjenje tako v razvojni kot v marketinški strategiji slovenskega turizma opredeljeno kot pomemben turistični proizvod za Slovenijo. Podobno sta tudi že Strategija razvoja turizma 2002-06 in Strategija trženja turizma 2003-06 izpostavljali pomembnost razvoja turističnega kolesarjenja za Slovenijo (Širše, Berčič, Sila, 2005).

Gospodarsko interesno združenje Pohodništvo&kolesarjenje želi postati močno pri ponudbi aktivnih, zelenih, trajnostnih počitnic v Sloveniji. Poleg tega si prizadevajo, da bi bila Slovenija v svetu znana kot razvita pohodniška in kolesarska destinacija s ponudbo različnih dejavnosti na prostem – outdoor (Tomin Vučkovič, 2012).

Kolesarski turizem beleži v zadnjih letih veliko rast. Turistične agencije, ki ponujajo tudi kolesarjem prijazne počitnice, beležijo večji uspeh. S tem se strinjajo tudi udeleženci konference Alpe Adria v Kobaridu aprila 2013, ki so poudarili, da so kolesarji v destinaciji zaželeni turisti, saj so mladi, dobro izobraženi in bogatejši od večine ostalih turistov. Potencial za dobiček predstavljajo tudi kolesarji turisti, ki prespijo le eno noč, in kolesarji športniki, ki izbirajo potovanja s kolesom v privlačne kraje, kjer lahko trenirajo. Dejavnike za porast teh turistov gre iskati v dejstvu, da ljudje vse bolj spoznavajo, da je kolo dobro za njihovo zdravje. Poleg tega je bilo v zadnjem času izdelanih veliko kart in programov kolesarskih poti, ki še dodatno pripomorejo k priljubljenosti kolesarstva. Dobička od kolesarskih turistov pa nimajo le turistični delavci, kolesarski potniki prinašajo namreč potencial tudi v razvoj kolesarske industrije, ki ponuja kakovostno kolesarsko opremo.

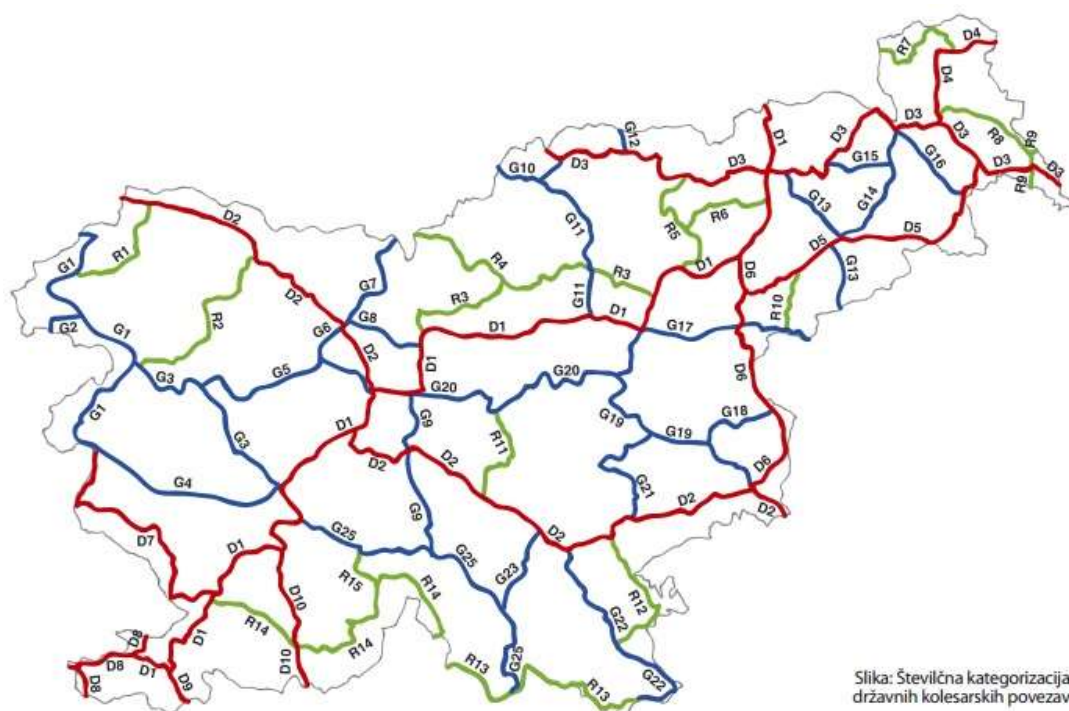
3.2.1 Kolesarske povezave

Kot temeljna osnova razvoja vseh vrst kolesarskega turizma so vzpostavljene kolesarske povezave s sosednjimi območji. Splošna in osnovna izhodišča za oblikovanje in zasnovanje državnega kolesarskega omrežja so zapisana v publikaciji Zasnova državnega kolesarskega omrežja. Avtorica Andrejčič Mušič navaja, da so primarne smeri bodočega kolesarskega omrežja določene v kartografskem delu Odloka o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin srednjeročnega in dolgoročnega družbenega plana RS - Uradni list RS, št. 72/95 z dne 15. 6. 1995. Izdelana je bila zasnova predvidenega poteka državnega kolesarskega omrežja. Celotno planirano kolesarsko omrežje obsega čez 2000 kilometrov delno ali izključno kolesarjem namenjenih državnih kolesarskih povezav. Le te se navezujejo na mednarodne kolesarske smeri, vodijo do središč regionalnega pomena in do pomembnejših turističnih območij ali do območij izjemnih naravnih znamenitosti (Andrejčič Mušič, 2005).

Državno kolesarsko omrežje sestavljajo (Andrejčič Mušič, 2005):

- Daljinske kolesarske povezave - omogočajo povezavo z omrežjem evropskih kolesarskih smeri in omogočajo tranzit skozi Slovenijo.
- Glavne kolesarske povezave - omogočajo povezavo med središči regionalnega pomena.
- Regionalne kolesarske povezave - omogočajo dostop do najpomembnejših turističnih območij ali središč ter območij izjemnih naravnih znamenitosti ter središč pomembnejšega lokalnega značaja v državi.

Dopolnjujejo ga občinske kolesarske povezave. Podatki o poteku teh predvidenih povezav so le informativni, točen potek se določi šele na podlagi izvedbene tehnične dokumentacije. Delež trenutno že zgrajenega omrežja je zelo majhen. Planiranje, načrtovanje, izgradnja in vzdrževanje državnega kolesarskega omrežja je naloga Direkcije Republike Slovenije za ceste. V okviru projekta izvedbe omrežja pa sodelujejo tudi občine, ki izkažejo svoj interes, saj najbolj poznajo lokalne potrebe in razmere (Andrejčič Mušič, 2009).



Slika 4: Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji (Vir: Andrejčič Mušič, 2005)

Glede na obliko tehnične izvedbe kolesarskih povezav poznamo različne površine za kolesarski promet (Lipar, 2012):

- Kolesarska pot
»Kolesarska pot je s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo označena cesta, ki je primarno namenjena prometu koles« (Lipar, 2012). V kolikor je dovoljeno s prometno

signalizacijo, so souporabniki lahko tudi pešci, traktorji in ostali. Namenjene so za povezovanje posameznih krajev. Širina optimalne kolesarske poti tako znaša 3.50 m. Izjemoma se kolesarske poti lahko zožijo na 2.50 m. Kolesarska pot poteka odmaknjeno, neodvisno od motornega prometa.

- Kolesarska steza

»Kolesarska steza je del cestišča, ki ni v isti ravnini kot vozišče ali je od njega ločena kako drugače in je namenjena prometu koles in koles s pomožnim motorjem« (Lipar, 2012).

Možni sta dve obliki izvedbe, in sicer je lahko enostranska dvosmerna ali dvostranska. Izven naselja se običajno gradijo enostranske dvosmerne. V naselju mora minimalna varovalna širina do vozišča znašati vsaj 0,5 m in biti izvedena z ločilno črto, tlakovano ločilno črto, tlakovano varovalno širino, ozelenitvijo ali drugače. Zunaj naselij pa sta steza in vozišče ločena z zelenico ali z jekleno varovalno ograjo. Dimenzije kolesarskih stez, ki veljajo tako za steze v naselju, kot tudi za steze izven naselij:

Optimalna širina enosmerne dvostranske kolesarske steze je 2,00 m, minimalna pa 1,50 m.

Optimalna širina dvosmerne enostranske kolesarske steze je 2,50 m, minimalna pa 2,00 m.

- Kolesarski pas

»Kolesarski pas je vzdolžni del vozišča, ki je označen z ločilno črto in je namenjen prometu koles in koles s pomožnim motorjem« (Lipar, 2012). Je na istem višinskem nivoju kot vozišče in je širok 1,60 m, oziroma vsaj 1,50 m.

- Kolesarji na vozišču – mešani profil

Glede na zakon o cestah je kolesarjenje dovoljeno na vseh cestah, razen na hitrih cestah, avtocestah in tam, kjer je s prometno signalizacijo izrecno prepovedano. Za izpolnitev minimalne prometne varnosti za kolesarje so kolesarji po teh cestah, s predpisano prometno signalizacijo, vodeni skupaj z motornimi vozili. Primernejše so ceste z manjšim deležem motornih vozil.

Za racionalizacijo pri gradnji je mogoče kombinirati in navezovati različne kolesarske površine glede na potrebe in možnosti v danih primerih. Pomembno načelo je načelo ločevanja med motoriziranim prometom in kolesarji. Tega načela pa, predvsem zaradi konfiguracije terena, ni mogoče povsod upoštevati. Pri planiranju kolesarskih povezav je, predvsem za potovalnoturistično kolesarjenje, najbolje izkoristiti čim več nekategoriziranih cest, ustreznih poljskih poti, gozdnih cest, rečnih nasipov ali opuščenih tras drugih infrastruktur. Nove samostojne kolesarske poti naj se gradijo le tam, kjer ni te možnosti. Realno je pričakovati, da bo v sklopu celotnega državnega kolesarskega omrežja zaradi

finančne in prostorske zahtevnosti izvedbe teh projektov največ 10 % samostojnih kolesarskih poti (Andrejčič Mušič, 2005).

3.2.2 Kaj omejuje razvoj kolesarstva v Sloveniji? - zakonske omejitve

Slovenija ima izjemne naravne danosti za razvoj gorskega kolesarstva. Na relativno majhnem ozemlju najdemo takšno pestrost kot le malo kje v svetu. Razgiban relief (predvsem v severozahodnem delu države) z razvejano mrežo gozdnih cest, pešpoti, planinskih poti in mulatjer omogoča izjemne kolesarske ture in vzpone, dodatno obogatene s čudovitimi panoramskimi razgledi in neokrnjeno naravo.

Ni pa vse tako preprosto, kot se zdi na prvi pogled. V Sloveniji je v veljavi kar nekaj zakonov, ki so nenaklonjeni kolesarjem. Po prepričanju slovenskih zakonodajalcev kolesarji spadajo v isto skupino kot motorna vozila in potemtakem le na ceste. V Sloveniji je namreč v veljavi Uredba o prepovedi vožnje v naravnem okolju. Poleg te uredbe, ki gorskim kolesarjem povzroča največ sivih las, pa je omejitveni dejavnik tudi dejstvo, da je velik del potencialno zanimivih poti za gorsko kolesarjenje v občinah Tolmin in Kobarid znotraj Triglavskega narodnega parka oz. drugih zavarovanih območjih. Ostale zakonske podlage, ki se kakorkoli dotikajo področja gorskega kolesarstva so še: Zakon o Triglavskem narodnem parku, Zakon o planinskih poteh, Zakon o gozdovih, Zakon o ohranjanju narave, Zakon o graditvi objektov, Uredba o vrstah objektov glede na zahtevnost, Zakon o pravilih cestnega prometa, Zakon o voznikih, Zakon o cestah in Zakon o športu.

3.2.2.1 Uredba o prepovedi vožnje v naravnem okolju

Ta uredba iz leta 1995 na območju RS prepoveduje vožnjo s kolesi v naravnem okolju izven cest, razen v primerih, kjer je to izrecno dovoljeno. Zapisano je: V prvem členu te uredbe je namreč zapisano:

»Na območju Republike Slovenije je v naravnem okolju prepovedano voziti, ustavljeti, parkirati ali organizirati vožnje z motornimi vozili, kolesi s pomožnim motorjem in drugimi prevoznimi sredstvi, ki omogočajo gibanje, hitrejšo od hoje pešca, z močjo lastnega motorja in niso namenjena izključno vožnji po cesti, in s kolesi« (Uredba o spremembi uredbe o prepovedi vožnje..., 2001).

»Naravno okolje iz prejšnjega odstavka so vsa območja zunaj ureditvenih območij mest, vasi in drugih naselij, infrastrukturnih objektov republiškega ali lokalnega pomena in rudarskih operacij med izvajanjem rudarskih del, ki so določena v skladu s predpisi o urejanju prostora, in zunaj nekategoriziranih cest ter drugih prometnih površin, ki so namenjene za vožnjo, ustavljanje in

parkiranje v skladu s predpisi o cestah in predpisi o varnosti cestnega prometa« (Uredba o prepovedi vožnje v naravnem okolju, 1995).

V nadaljevanju ta uredba predvideva še nekatere izjeme in denarne kazni za kršitelje. V praksi to pomeni, da se na pešpoteh, stezah in brezpotjih preprosto ne sme kolesariti, razen tam, kjer je to posebej dovoljeno. To je ravno obratno kot v večini evropskih držav, kjer se z gorskim kolesom lahko vozi povsod, razen tam, kjer je to prepovedano.

Nasprotovanje uredbi o prepovedi vožnje v naravnem okolju:

Zagovorniki gorskega kolesarstva označujejo to uredbo kot nestrokovno, neživljenjsko in krivično. Opozarjajo, da kolesarjenja v naravnem okolju ne bi smeli dajati v isti koš kot motorna kolesa, ki povzročajo hrup, dim in smrad. »Poleg tega je kolesarjenje ena izmed najbolj trajnostnih oblik športne, rekreacijske in turistične dejavnosti. Številne znanstvene in strokovne raziskave v okoljih z dolgoletnim institucionaliziranim varstvom okolja in narave kažejo, da gorsko kolesarjenje nima večjega vpliva na okolje in naravo kot druge primerljive oblike rekreacije, npr. pohodništvo« (Slovenska kolesarska pobuda..., 2014). Gorsko kolesarstvo v Evropi iz leta v leto pridobiva na popularnosti, gorsko kolesarski turizem je v polnem zaletu, žal pa v Sloveniji 18-letna zastarela uredba onemogoča razvoj te panoge, kljub temu da Slovenija sodi med ene najatraktivnejših pokrajin za gorsko kolesarstvo. Uredba dodatno prepoveduje tudi organizacijo športnih prireditev z gorskimi kolesi, škoduje razvoju celotne športne panoge in pomeni tudi nepotreben izpad dohodka. Kolesarji opozarjajo, da bi bilo potrebno razmisliti o tem ali je se splošna prepoved kolesarjenja v naravnem okolju upravičena. Menijo, da je boljša rešitev v prepovedi le nezaželenih ravnanj.

3.2.2.2 Zakon o Triglavskem narodnem parku

Splošen družbeni interes po ohranjanju določenih delov narave daje le-te pod neposredno varstvo. Ta zavarovana območja narave so med drugim narodni parki, v njih pa velja visoka stopnja varovanja. Imajo več namenov: znanstvenega, vzgojno-izobraževalnega in kulturnega (doživljanje narave, kulturnega izročila in duhovnih vrednot alpskega prostora) (Vidaković, 1997, cit. po Šolar, 2009). V Sloveniji imamo le en narodni park, in sicer Triglavski narodni park, ki ga ureja Zakon o Triglavskem narodnem parku. Zakon nekatere rekreacijske dejavnosti neposredno omejuje z varstvenimi režimi. V 13. členu tega zakona je zapisana vrsta prepovedi. Izpostavili bi predvsem 43. točko, ki je pomembna za kolesarje. Ta se glasi: »Na območju narodnega parka je prepovedano voziti, ustavljati, parkirati ali organizirati vožnje z motornimi vozili in s kolesi v naravnem okolju, razen za službene vožnje javne gozdarske, naravovarstvene, zdravstvene, reševalne in veterinarske službe, pri inšpekcijskem nadzoru, delu preiskovalnih sodnikov in državnih tožilcev, obrambe, zaščite in

reševanja, policije, gorskih in jamskih reševalcev ter gasilcev, za vožnje pri opravljanju lovskočuvajske in ribiškočuvajske ter kmetijsko-svetovalne službe, gospodarjenja z gozdovi in divjadjo, opravljanja kmetijskih, geodetskih, geoloških del in urejanja voda« (Zakon o triglavskem narodnem parku, 2010).

Na območju narodnega parka je v naravnem okolju torej prepovedano voziti se s kolesi.



Slika 5: Tabla nazorno kaže na to, da so kolesarji v TNP nezaželeni.

3.2.2.3 Zakon o planinskih poteh

Planinska društva vzdržujejo okoli 9000 kilometrov planinskih poti, ki vodijo do mnogih najbolj zanimivih predelov v gorah, zato jih seveda želijo uporabljati tudi kolesarji. Slovenska zakonodaja pa jim to prepoveduje. Po Zakonu o planinskih poteh namreč vožnja s kolesi ni dovoljena po planinskih poteh, ki ne potekajo po poljskih poteh in gozdnih prometnicah. Izjeme so poti, ki jih določi minister pristojen za šport, in so označene – dvonamenske poti. Prepovedi kolesarjenja so določene tudi v Zakonu o planinskih poteh:

»Po planinskih poteh, ki ne potekajo po poljskih poteh ali gozdnih prometnicah, ni dovoljena vožnja z gorskimi kolesi, motornimi kolesi, kolesi s pomožnim motorjem in drugimi vozili, razen v primeru, če je takšno vozilo namenjeno za oskrbo planinske kočice ali za reševanje ponesrečenega uporabnika ali če lastnik zemljišča, preko katerega poteka planinska pot, opravlja vožnje za lastne potrebe. Navedene planinske poti je tudi prepovedano uporabljati za jahanje in vodenje jezdnih živali, razen v primeru, če je uporaba takih živali namenjena za oskrbo planinskih koč ali za lastne potrebe lastnikov zemljišč, preko katerih poteka planinska pot.

Ne glede na določbe prvega odstavka tega člena je ob upoštevanju omejitev iz prejšnjega odstavka vožnja z gorskimi kolesi dovoljena po planinski poti, ki jo določi minister, pristojen za šport, na predlog skrbnika planinske poti«.

Po Zakonu o planinskih poteh je torej kolesarjenje prepovedano po vseh planinskih poteh, ki ne potekajo po poljskih poteh in gozdnih prometnicah. Izjema pri tem so tiste poti, ki so določene za dvonamensko uporabo. Zakon tako le delno ureja problematiko vožnje s kolesi v naravnem okolju. Kolesarjem namreč dopušča možnost uporabe nekaterih planinskih poti, vendar dodatnih pravil kolesarjenja ne postavlja.

Ločimo torej dve kategoriji poti. V prvo sodijo »prometnice, ki so grajene za vožnjo in kjer je, s predpisi, ki urejajo ohranjanje narave, gozdarstvo in lovstvo ni prepovedano, vožnja s kolesi dovoljena«, v drugo pa »poti, ki ne potekajo po poljskih poteh ali gozdnih prometnicah, in so torej zaprte za kolesarje, razen tiste, za katere na predlog skrbnika poti strokovni odbor za izvajanje kriterijev o dvonamenski rabi planinskih poti oceni, da izpolnjujejo pogoje za dvonamensko rabo« (Planinska zveza Slovenije, 2012).

Določeni so tehnični kriteriji za izbor poti, ki so primerne za dvonamensko rabo (Planinska zveza Slovenije, 2012):

- svetla širina poti: najmanj 1,50 m; na nevarno izpostavljenih odsekih tudi več,
- naklon poti: v povprečju pod 20%,
- pot, primerna za dvonamensko rabo, mora na vsej dolžini (na celotni trasi), ne le na posameznih odsekih, ustrezati kriterijem za izbor. Morebitna odstopanja presoja strokovni odbor za izvajanje kriterijev o dvonamenski rabi planinskih poti v soglasju s skrbnikom poti.

Z namenom usmerjanja delovanja turnih kolesarjev (pravilnik, priporočila, izobraževanje, enotno in primerno označevanje poti ...) je bila pri Planinski zvezi Slovenije ustanovljena Komisija za turno kolesarstvo. Le ta skuša prispevati k sožitju uporabnikov planinskih poti (Planinska zveza Slovenije – Komisija za turno kolesarstvo, 2013).

3.2.2.4 Zakon o gozdovih

»Gozdna cesta je grajena gozdna prometnica, ki je namenjena predvsem gospodarjenju z gozdom, je nekategorizirana v skladu s predpisi, ki urejajo javne ceste, omogoča racionalen prevoz gozdnih lesnih sortimentov, je javnega značaja, in je vodena v evidenci gozdnih cest« (Pravilnik o gozdnih prometnicah, 2004).

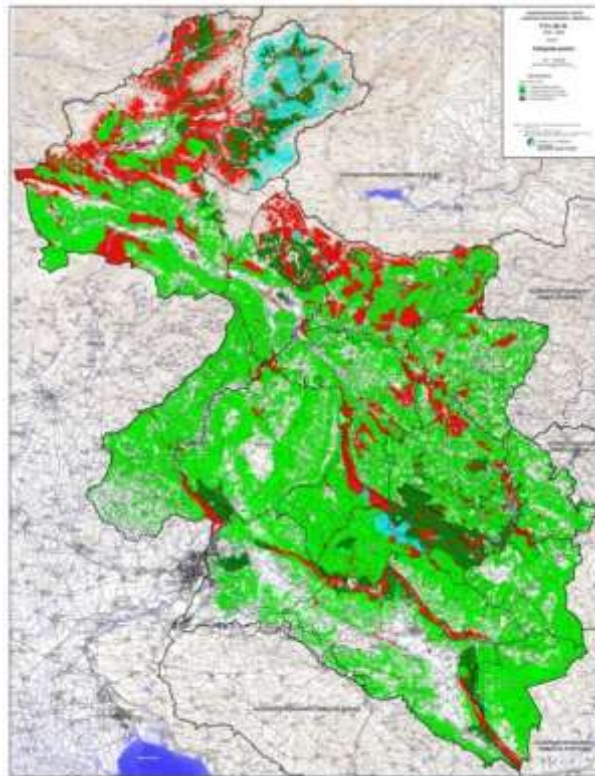
»Gozdna vlaka je grajena ali negrajena gozdna prometnica, namenjena spravilu lesa s pravilnimi sredstvi« (Pravilnik o gozdnih prometnicah, 2004).

Zakon o gozdovih določa, da je vožnja s kolesi dovoljena na gozdnih cestah, če z režimom uporabe gozdne ceste ni določeno drugače; gozdne ceste morajo biti označene kot gozdne ceste, in da jih uporabniki lahko uporabljajo na lastno odgovornost. Vožnja s kolesi je dovoljena tudi na gozdnih vlakih in drugih poteh, če so označene. Vožnja s kolesi ni dovoljena zunaj gozdnih cest, izjema je samo reševanje (Zakon o gozdovih, 1993).

Členitev gozdnega prostora za potencialno rekreacijsko rabo in turizem (povzeto po Veselič, Pisek, 2010):

Zakon o gozdovih navaja tudi, da se z Nacionalnim gozdnim programom in z načrti za gospodarjenje z gozdovi med drugim določijo tudi pogoji za usklajeno rabo gozdov (Zakon o gozdovih, 1993). Med rabami gozda postajata vse pomembnejša rekreacija in turizem. Za učinkovito načrtovanje rabe gozdnega prostora so bile določene cone gozdnega prostora. Členitev gozdnega prostora za potencialno rekreacijsko rabo in turizem so izvedli strokovnjaki v posameznih območnih enotah Zavoda za gozdove Slovenije. Ta členitev uvaja 4 cone in dopušča možnost kolesarjenja le v dveh conah (C in D), izjemoma pa tudi v coni B:

- cona A - brez rabe (gozdni in strogi naravni rezervati),
- cona B - izjemoma dovoljeno kolesarjenje in jahanje po označenih poteh (mirne cone, 1. stopnja poudarjenosti določenih ekoloških in socialnih funkcij),
- cona C - praviloma dovoljeno kolesarjenje in jahanje po označenih poteh (varovalni gozdovi, primestni gozdovi, Natura 2000, EPO (ekološko pomembna območja), zimovališča)
- cona D - poleg kolesarjenja in jahanja možna tudi druga raba (ostali gozdni prostor).



Slika 6: Kategorije gozdov (Vir: Zavod za gozdove Slovenije območna enota Tolmin, 2012)

3.2.3 Primerjava zakonskih ureditev gorskega kolesarjenja v drugih državah

Iz prejšnjega poglavja je razvidno, da slovenska zakonodaja precej zavira razvoj kolesarstva v Sloveniji. Slovenija bi se morala zgledovati po drugih državah, če želi postati ena izmed kolesarsko razvitih turističnih destinacij. Jure Rovan je v pogovoru za RTV Slovenija poudaril, da imamo eno najostrejših zakonodaj glede kolesarstva med vsemi alpskimi državami (Bizjak, 2013). Uli Stanciu pa je v pogovoru za časopis Delo (Močnik, 2013) na vprašanje Kakšen primer dobre prakse bi predlagali Sloveniji odgovoril: »Najboljša primera bi bila italijanski in nemški, kjer omejevalne zakonodaje pravzaprav ni. Ljudje lahko odidejo v naravo s kolesom tudi brez dovoljenja lastnikov zemljišč. V Avstriji je že nekoliko drugače. Na Tirolskem država lastnikom zemljišč plačuje nekakšno nadomestilo, da lahko gorski kolesarji uporabljajo njihove poti, in jih s splošnim zavarovanjem odvezuje odgovornosti v primerih nesreč. To vlado stane 450.000 evrov na leto. Ta model mi sicer ni najbolj všeč. Če vzpostaviš dober turistični model, bodo prav vsi imeli nekaj od tega. Zato brez bojzani odprite svoje poti v Sloveniji. Seveda pa ne čisto vse.«

Vsaka država torej gorsko kolesarstvo oz. vožnjo v naravnem okolju ureja na svoj način. Pri tem je naravno okolje v Uredbi o prepovedi vožnje v naravnem okolju definirano kot: »vsa območja zunaj ureditvenih območij mest, vasi in drugih naselij, infrastrukturnih objektov republiškega ali lokalnega pomena in rudarskih operacij med izvajanjem rudarskih del, ki so določena v skladu s predpisi o

urejanju prostora, in zunaj nekategoriziranih cest ter drugih prometnih površin, ki so namenjene za vožnjo, ustavljanje in parkiranje v skladu s predpisi o cestah in predpisi o varnosti cestnega prometa« (Uredba o prepovedi vožnje v naravnem okolju, 1995).

V Franciji in Sloveniji varstvo narave ureja država, v Italiji pokrajine, v Nemčiji in Avstriji pa so za to odgovorne posamezne zvezne dežele. V nadaljevanju je predstavljeno, kako imajo kolesarstvo urejeno v nekaterih drugih evropskih državah.

Italija

Italija velja za eno najbolj »svobodnih« držav kar se tiče kolesarjenja v naravi in izven urejenih poti. Tu je dovoljeno praktično skoraj vse. Sicer imajo zakone, ki omejujejo vožnjo v naravnem okolju, vendar ne vključujejo koles. Na nacionalnem nivoju ni nobenega predpisa, ki bi posebej urejal uporabo koles v naravnem okolju. Posamezne dežele pa lahko to urejajo vsaka posebej. Tako je npr. v regiji Furlanija-Juljska krajina / Friuli Venezia Giulia kolesarjenje prepovedano le s posameznimi določbami o naravnih parkih (kolesarjenje omejeno na glavne in posebej označene poti). V nekaterih drugih provincah je vožnja s kolesom prepovedana po travnikih, pašnikih, smučiščih in planinskih poteh, zakonsko dovoljena pa na gozdno-pašnih poteh (v to skupino sodijo tudi pohodne poti, mulatjere in gozdne vlake). Tak primer je regija Veneto. Avtonomna Provinca Trento, kjer se nahaja en najbolj znanih kolesarskih centrov, Riva di Garda, ureja kolesarstvo tako, da se lahko kolesari po poteh, ki so širše od širine med sprednjo in zadnjo pesto in/ali imajo naklon manjši od 20 %. V določenih provincah pa za kolesarjenje v naravnem okolju nimajo splošne zakonske prepovedi in je prepovedano le tam, kjer je to izrecno označeno - naravni parki, zaščitena vodna območja, itd. (Pristavec Đogić, Zelihiver, 2011).

Avstrija

Avstrija se srečuje s podobno problematiko kot Slovenija – tudi avstrijska zakonodaja je v preteklosti precej zavirala razvoj gorskega kolesarstva. V Avstriji je v veljavi Zakonu o gozdovih, ki pravi, da je vožnja po gozdu dovoljena samo z dovoljenjem lastnikov (Forstgesetz 1975, 33. člen), izjemoma je dovoljena za reševanje, oskrbo, itd.. Omejitve postavljata tudi Zakon o varstvu travnikov in polj ter lovski zakon. Prvi prepoveduje vožnjo izven poti (npr. po poljih in travnikih ter drugih kmetijskih območjih), drugi pa prepoveduje dostop in vožnjo v področjih, kjer so zaščitene divje živali.

Problem v Avstriji rešujejo z možnostjo dogovora z lastniki gozdov in cest. Z dogovorom se omogoči prosta pot za kolesarjenje v zameno za določeno odškodnino (Primer: dežela Tirolska: plačilo v letnem znesku 0,10 € za tekoči meter poti) (Pristavec Đogić, Zelihofer, 2011).

Nemčija

V Nemčiji Zakon o gozdovih navaja, da je vožnja s kolesi dovoljena po cestah in poteh. Dodatna pravila določajo posamezne zvezne dežele. Nemčija je, kar se tiče možnosti kolesarjenja, precej odprta saj je vožnja po cestah in poteh (tudi privatnih) v gozdovih, po poljih in travnikih dovoljena v skoraj vseh zveznih deželah. Vožnja s kolesi pa se ureja s konkretnimi pravili, med katerimi je tudi prepoved vožnje po brezpotjih (Pristavec Đogić, Zelihofer, 2011).

Švica

V Švici imajo kolesarji prost dostop do gozdov in pašnikov, ki so v tuji lasti. To pravico jim daje civilni zakonik (Planinska zveza Slovenije, 2013). Zakonik dovoljuje tudi nabiranje divjih jagod, gob in ostalih majhnih sadežev v količini, ki so v skladu z lokalnimi navadami, razen če pristojni organ izda, v interesu kultur, posebne omejitve dostopa (Pristavec Đogić, Zelihofer, 2011).

3.3 Vplivi gorskega kolesarstva na okolje

Danes med ljudmi velja prepričanje, da imajo gorski kolesarji večji vpliv na naravno okolje kot ostali uporabniki prostora (npr. pohodniki). Pa je to res?

V preteklosti je več neodvisnih institucij opravilo raziskave na to temo. IMBA jih je zbrala na enem mestu – članek z naslovom Environmental impacts of mountain biking: Science review and best practices je objavila v knjigi Managing Mountain Biking: IMBA's Guide to Providing Great Riding. Spodnji opisi posameznih vplivov so povzeti po tem dokumentu (Marion, Wimpey, 2007):

Gorski kolesarji za kolesarjenje uporabljajo eno- in večuporabniške poti. Eno uporabniške poti so kolesarski poligoni, večuporabniške poti pa so kolovozi, gozdne vlake, markirane in nemarkirane poti. V prej omenjenem članku je zato najprej izpostavljen sam pojem poti, ki jih avtor označi kot eno izmed najbolj osnovnih infrastruktur v naravi. Zagotavljajo namreč dostop do oddaljenih območij, podlago za široko vrsto rekreativnih dejavnosti in ščitijo naravne vire pred teptanjem s tem, da so obiskovalci skoncentrirani le na teh pohodnih površinah. Izdelava načrtno grajenih poti pa zajema tudi odstranitev vegetacije in izkopavanje tal. Te spremembe se lahko štejejo kot "neizogibna" degradacija, v nasprotju z "nepotrebno" degradacijo, ki se ji je moč izogniti in ki nastane z nadaljnjo uporabo (npr. širitev poti, erozija, motnost) ali nastankom neformalnih poti, ki so jih s teptanjem naredili obiskovalci sami). Pri vzpostavljanju poti je potrebno paziti, da se pot uredi le toliko široko, kolikor je potrebno. Pravilno grajena pot namreč predstavlja majhen vpliv na okolje. Vplive na naravo je možno razdeliti v več skupin, in sicer:

- vplivi na vegetacije,
- vpliv na zemljo,
- vpliv na vode in
- vpliv na živalski svet

3.3.1 Vpliv na vegetacijo

Na urejenih poteh je običajno vegetacija odstranjena že zaradi same gradnje, vzdrževanja in uporabe poti. Ta degradacija naj bi bila še sprejemljiva za okolje. Problem nastane, ko uporabniki teptajo vegetacijo izven urejenih poti in s tem uničujejo vegetacijo ter nevede povzročajo vedno več novih nepotrebnih poti. Zadostno število prehodov v nekem časovnem obdobju namreč izpodrine rastje in ustvari stezo.

Do sedaj je bila opravljena le ena raziskava o vplivih na vegetacijo v povezavi z gorskim kolesarstvom. Thurston in Reader 2001 sta v Kanadi izvedla poskusno študijo, ki je vključevala gorske kolesarje in pohodnike. V raziskavi so izmerili gostoto rastlin (število debel / prostor), pestrost (število prisotnih vrst) in izpostavljenost tal pred in po 500 enosmernih prehodih kolesarjev in pohodnikov. Rezultati teh raziskav so pokazali, da ni bistvenih razlik med vplivom kolesarjev in pešcev.

3.3.2 Vpliv na prst

Izgradnja in uporaba poti se kaže tudi v vplivih na prst. Nekatere izgube prsti so smatrane kot sprejemljive in neizogibne. Te se pojavijo v začetni fazi izgradnje in uporabe poti. Potrebno je namreč izkopati in utrditi precejšnje količine prsti, da bo pot dobro služila svojemu namenu. Večji problem predstavlja degradacija prsti, ki nastane po sami gradnji poti. Ta degradacija lahko zmanjša uporabnost poti in kakovost obiskovalčevih izkušenj, povzroči težjo prehodnost poti in manjšo varnost obiskovalcev.

Štiri najpogostejše oblike degradacije prsti, ki se pojavljajo na poteh :

- Zbijanje prsti (čevlji, kopita in kolesa s svojo maso povzročijo zbitost prsti)
- Blatnost (problem nastane na območjih s slabo drenažo oz. tam kjer so tla precej vlažna pa tudi, kjer voda teče preko poti ali na nizko ležečih območjih kjer se zadržuje voda)
- Premik (uprabniki z izpodrivanjem prsti povzročajo nastanek kolesnic in nasipov. Še posebej je to vidno pri mokri ali razrahljani zemlji ter pri visokih hitrostih, v zavojih in pri zaviranju.)

- Erozija (nastane posredno in se ji v veliko primerih da izogniti. Erozijo lahko povzroči veter, v splošnem pa velja, da jo povzroča voda. S pravilno gradnjo poti se ji lahko do neke mere izognemo.)

Na področju vpliva gorskega kolesarstva na tla je bilo narejenih kar nekaj raziskav. Izpostavili bi disertacijo Dr. Thomasa Wöhrsteina in knjigo "Mountainbike und Umwelt". Tu je namreč empirično pokazano, da je vpliv na podlago odvisen od površinskega pritiska, kvalitete podlage, naklona, vlage, števila prehodov itd. Pritisk gorskega kolesarja na površino je primerljiv s pritiskom ene noge pešca. Pri ostalih faktorjih, ki vplivajo na podlago, pa delajo ponekod večjo škodo pešci, drugod kolesarji.

3.3.3 Vpliv na vode

Poti in njihova uporaba lahko vplivajo tudi na kakovost vode. Vendar se je v praksi mogoče izogniti temu problemu z ustrezno zasnovo in vzdrževanjem poti. Onesnaževanje vodnih virov povzročajo tudi uporabniki neposredno z metanjem odpadkov. Na to temo je zelo malo raziskav in nobene, ki bi se konkretno osredotočila na vpliv gorskega kolesarjenja.

3.3.4 Vpliv na živalski svet

Vplivi gorskega kolesarstva na divje živali so podobni tistim, ki jih povzročajo pohodniki in ne-motorizirani uporabniki poti. Izvedenih je bilo kar nekaj raziskav. Za primer navajam raziskavo v Švici, kjer so preiskovali kako pohodniki, tekači in kolesarji vplivajo na obnašanje gamsov v visokogorju. Rezultati so pokazali, da se je ob vdoru ljudi 20 % gamsov umaknilo iz pašnikov čez katere potekajo poti. Vendar pa so se enako odzvali na vse tri skupine uporabnikov.

3.3.5 Povzetek o vplivih kolesarjenja na naravo

Nedvomno drži, da imajo vse dejavnosti, ki se izvajajo v okolju, določen vpliv na degradacijo le-tega. To velja tako za gorsko kolesarjenje kot tudi za vse ostale oblike aktivnosti, vključno s pohodništvom. Vendar so vplivi gorskega kolesarstva včasih v javnosti predstavljeni predimenzionirano. Menimo, da je to posledica dejstva, da je gorsko kolesarjenje ljudem še precej neznano in slabo razumljeno. Kolesarji namreč niso divjaki, ki bi uničili vse, kar jim pride pod noge oz. pod kolo. Med njimi obstaja kodeks obnašanja v naravi. V kombinaciji s pravilno tehniko vožnje so vplivi kolesarja na naravo minimalni, skoraj nični. Empirični znanstveni dokazi namreč kažejo, da gorsko kolesarstvo ni nič bolj škodljivo od drugih oblik rekreacije (pohodništva, ježe konj...) oz. je v nekaterih primerih celo manj škodljivo.

Te raziskave kažejo tudi na nesmiselnost trenutno veljavne slovenske zakonodaje. Neživljenjska 18 let stara Uredba o prepovedi vožnje v naravnem okolju namreč gorske kolesarje enači z motornimi vozili.

3.4 Kolesarska infrastruktura

Besedna zveza »kolesarska infrastruktura« se v najožjem pomenu smatra kot mreža urejenih kolesarskih poti. Le te se glede na ciljno skupino kolesarjev med seboj nekoliko razlikujejo, kar nazorno predstavlja spodnja tabela.

Preglednica 4: Profili kolesarskih turistov, kolesarske infrastrukture in turističnih ponudnikov (Vir: Zajc, Obu, Obu, 2012)

PROFIL KOLESARKEGA TURISTA	KOLESARSKA INFRASTRUKTURA	TURISTIČNI PRODUKT
kolesar popotnik (uporablja pretežno treking kolo)	asfaltirane ali makadamske, v čim večji možni meri ločene, kolesarske poti, namenjene obrečnemu kolesarjenju in kolesarjenju za sprostitev	obrečno kolesarjenje in kolesarjenje za sprostitev
cestni kolesar (uporablja cestno kolo oz. "specialko")	obstoječe cestno omrežje z dobro asfaltno površino	cestno kolesarjenje
turni kolesar (uporablja XC ali all mountain gorsko kolo)	enoslednice - razgibane, ožje kolesarske poti v naravnem okolju od širine okoli 40 cm (t.i. singeltrail) do širine gozdne vlake ali ceste	turno gorsko kolesarjenje
gravitacijski gorski kolesar (uporablja kolo za spust ali freeride)	kolesarski parki	gravitacijsko gorsko kolesarjenje

Tako v primeru gorskega kolesarstva lahko rečemo, da je gorsko-kolesarska infrastruktura ali mreža gorsko-kolesarskih poti, sestavljena iz gorsko-kolesarskih enoslednic, gozdnih vlak, gozdnih ali poljskih cest in poti ter primerne signalizacije, je osnova za razvoj gorsko-kolesarskih turističnih destinacij (Zajc, Obu, Obu, 2012). Ko govorimo o kolesarjenju v turizmu, pa samo razvita mreža kolesarskih poti ni edina oz. ni nujno najbolj pomembna stvar, ki jo mora kolesarska destinacija ponujati svojim obiskovalcem. Za uspešen razvoj takšne destinacije je pomembna še dodatna spremljajoča infrastruktura in ponudba, ki se jo poslužujejo kolesarji v času svojih počitnic oz.

izvajanja svoje dejavnosti. Tako je tudi v Strategiji razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji (Širše, Berčič, Sila, 2005) zapisano, da je nujno potrebno tudi posamezne turistične ponudnike, kot so gostišča, kolesarski hoteli ali domovi, bencinske črpalke, turistične agencije, turistično informacijske točke in druge opremiti z osnovnimi deli kolesarskega servisa (popolno orodje za posamezne dele koles, rezervne zračnice, napere, vzmeti, pedala, pnevmatike, zračne tlačilke...).

Med najpomembnejšo dodatno infrastrukturo in ponudbo sodijo (Povzeto iz Zajc, Obu, Obu, 2011 in Širše, Berčič, Sila, 2005):

- Specializirane kolesarske nastanitve in gostinska ponudba
- Kolesarski programi in paketi
- Kolesarske info točke
- Specializirane trgovine in servisi
- Ponudba specifičnih, ciljno usmerjenih programov – npr. MTB (Mountainbike) parki
- Specialni turistično kolesarski dogodki – kolesarska tekmovanja

Slovenska turistična organizacija je z namenom pospeševanja rasti kakovosti turistične in spremljevalne ponudbe za kolesarje, diferenciacije ponudbe od konkurence in boljše prodaje storitev izdala kolesarske trženjske standarde. V okviru teh je razvila standard za posamezne objekte oziroma storitve, ki so kolesarjem prijazne, in sicer standarde za nastanitvene zmogljivosti, gostišča, kampe in ponudnike kolesarskih storitev. Poleg tega pa so razvili tudi standarde turistično informacijskih točk, usposobljenih-kategoriziranih za posredovanje informacij za turiste-kolesarje. Oblikovani so na podlagi ADFC-jevih (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club) oziroma ECF-jevih (European Cyclists' Federation) standardov in prilagojeni specifikam slovenskega prostora (Širše, Berčič, Sila, 2005).

V nadaljevanju so ti standardi na kratko predstavljeni. Povzeli smo jih po Strategiji razvoja turističnega produkta kolesarjenje v Sloveniji (Širše, Berčič, Sila, 2005):

- Nastanitvene zmogljivosti

Znak specializacije pridobi skupina ponudnikov nastanitvenih kapacitet, ki so specializirani za kolesarsko turistično ponudbo. Ti nastanitveni ponudniki morajo kolesarju nuditi možnost prenočitve za eno noč brez doplačila, prehrana v hotelu pa mora biti prilagojena potrebam kolesarjev. Prav tako kolesarjem nudijo možnost informiranja o vseh potrebnih informacijah in jim tudi nudijo ostale storitve, kot so parkirišča a kolesa, servis ter izposoja koles, prva pomoč v hotelu, možnost najema vodiča itd. Upošteva pa se tudi sama funkcionalna kakovost. V strategiji kolesarjenja je vsak kriterij podrobneje razčlenjen.

Te nastanitve so razvrščene v pet razredov. Razred je ponazorjen s številom koles v znaku. Eno kolo pomeni najbolj osnovno kolesarsko ponudbo, večje število koles pa pomeni vedno boljše kolesarsko ponudbo. Najboljši hoteli, tisti, ki tako rekoč "živijo s kolesarji", pa pridobijo znak petih koles.



Slika 7: Tablica za kolesarske nastanitvene obrate
(Vir: Uradni slovenski turistični informacijski portal, 2013)

- Gostišča

Tako kot pri nastanitvenih kapacitetah, so tudi gostišča razvrščena v okviru 5-nivojskega sistema. Pri tem se upoštevajo kriteriji prilagojenosti prehrane kolesarjem, možnosti pridobitve potrebnih kolesarskih informacij pa tudi možnost ostalih storitev, kot so npr. prva pomoč, parkirišča za kolesa, orodje za najnujnejša popravila, tuš ter kartica ugodnosti. Zadnji kriterij pa je tudi tukaj kriterij funkcionalne kakovosti. Vsak kriterij je smiselno še podrobneje definiran in razčlenjen.

- Kampi

Standard določa tudi katere kriterije mora izpolnjevati kolesarjem prijazen kamp. Glavne skupine teh kriterijev, ki so nadalje še podrobneje razčlenjene, so: storitve pri nastanitvah, zbir informacij, ki so na voljo, ostale storitve, usposobljeno osebje za posredovanje informacij kolesarjem in funkcionalna kakovost.

- Ponudniki kolesarskih storitev

Ponudnike kolesarskih storitev se razvrsti v pet nivojev. Za pridobitev naziva in hkrati uvrstitev v enega od petih nivojev se v prvi fazi upošteva ponudba storitev, ki jo določeni ponudniki nudijo - kakšne in kako pogoste vodene ture ponudnik nudi kolesarjem, pa tudi ali imajo kolesarji tu možnost servisiranja in parkiranja koles. Drug kriterij, ki se upošteva, je možnost izposoje koles in kolesarskih pripomočkov. Ponudniki naj bi kolesarjem tudi nudili zbir informacij in imeli usposobljeno osebo za posredovanje informacij kolesarjem. Prav tako so pri ocenjevanju pomembne ostale storitve (prva pomoč, tuš, sušilnica, kartica ugodnosti) in sama funkcionalna kakovost.

- Kolesarske informacijske točke

Tudi za pridobitev kolesarske informacijske točke je potrebno izpolnjevati določene standarde. Za razliko od prejšnjih se v primeru informacijske točke le-teh ne razvršča v 5 nivojev. Standard torej določa le kriterije za pridobitev naziva kolesarska informacijska točka. Ti so:

- Usposobljena oseba za posredovanje informacij kolesarjem.
- Kolesarske karte oz. prospekti iz regije, top info, vozni red vlakov in avtobusov (vključuje tudi informacije o možnostih prevoza koles in kolesarjev, inf. o izposoji koles v okolici).
- Kolesarske karte oz. prospekti iz drugih regij – informacije o kolesarski ponudbi v Sloveniji (partnerskih centrov)
- Informacije o nastanitvah in gostiščih v okolici, posebej kolesarjem prijaznih gostiščih in prenočiščih v regiji.
- Podatki o najbližjem kolesarskem servisu in trgovini (lokacija, delovni čas in telefon).
- Orodje za najnujnejša popravila.
- V sezoni odprto vse dni v tednu.
- Prodaja kolesarskih kart in vodnikov.
- Možen dostop do interneta za obiskovalce.
- Kartica ugodnosti.
- Kriteriji funkcionalne kakovosti.

3.5 Kolesarske destinacije: Gardsko jezero - primer dobre prakse

Gardsko jezero je znano kot eno najboljših in najpriljubljenejših gorsko kolesarskih destinacij v Evropi. Gardsko jezero je največje italijansko jezero, leži južno od Alp in je obdano z lepo gorsko pokrajino. Na severu jezera se nahaja pokrajina Trentino. Mnogi to območje imenujejo kar »Meka gorskega kolesarstva«. V zadnjih letih se je namreč tu razvil kolesarski turizem, za katerega lahko rečemo, da je dosegel že skoraj masovne razsežnosti. Kolesarsko območje ob Gardskem jezeru je razdeljeno na 4 območja:

- pogorje Monte Baldo na severovzhodu
- poti okrog mest Arco in Riva na severu
- jezera Lago di Ledro in Lago d'Idro severozahodno od Gardskega jezera
- zahodna obala Gardskega jezera – Temosine



Slika 8: Kolesarske poti ob Gardskem jezeru
(Vir: Alpine spa resorts, 2013)

Kaj je omogočilo takšen razvoj kolesarskega turizma ob Gardskem jezeru? Na konferenci Alpe Adria v Kobaridu aprila 2013 je bilo povedano, da gre v primeru Gardskega jezera predvsem za kombinacijo različnih faktorjev oz. splet okoliščin. Predpogoj je seveda bil izjemno naravno okolje - lepota pokrajine na južni strani Alp in Gardsko jezero. Eden ključnih pomenov za razvoj pa se pripisuje organizatorjem (nemška revija Bike) kolesarskega festivala ob Gardskem jezeru, ki je v to pokrajino pritegnil velike množice gorskih klesarjev. Danes je to največji tovrsten festival v Evropi. Eden glavnih faktorjev za začetek kolesarstva v tej regiji in v Italiji na splošno je tudi dejstvo, da imajo Avstrijci zakon, ki prepoveduje vožnjo s kolesom po privatni zemlji. V Italiji pa je gorsko kolesarstvo tako rekoč prosto. Poleg tega imajo veliko cest in poti iz prve svetovne vojne (t.i. mulatjere), primernih za gorsko kolesarske poti, ki do takrat še niso bile uporabljene. Okolica jezera je danes prepletena s številnimi kolesarskimi potmi (približno 1500 km), ki se razprostirajo od 65 pa vse do 2000 metrov nadmorske višine. Pokrajina je pravi raj za ljubitelje kolesarjenja. Poti so primerne tako za občasne kolesarje, kot tudi za bolj zahtevne.

Kljub temu, da območje Gardskega jezera lahko označimo kot največjo kolesarsko destinacijo, pa nekateri strokovnjaki podajajo tudi kritike na njen račun. Uli Stanciu je na konferenci Alpe Adria v Kobaridu aprila 2013 poudaril, da premalo pozornosti posvečajo vzdrževanju poti. Za veliko denarja gradijo asfaltirane ravninske poti. Poleg tega imajo mulatjere, ki so primerne le za najboljše MTB

kolesarje. Torej imajo izvrstne poti za družine in za specialiste. Slabše razvito pa imajo omrežje srednje težkih kolesarskih poti.



Slika 9: Kolesarjenje po mulatjerah ob Gardskem jezeru (Vir: Garda bike residence, 2013)

II. ANALIZA IN PREDLOG ZA RAZOJ GORSKEGA KOLESARSTVA NA OBMOČJU OBČIN TOLMIN IN KOBARID

4 POSOČJE – TURISTIČNA DESTINACIJA?

Posočje je svojevrstna pokrajina, ki sodi med ene najlepših pokrajin v Evropi. Na tako majhnem ozemlju najdemo izjemno pestrost naravnega okolja: neokrnjena narava, smaragdna reka Soča, številni čarobni slapovi, tolmini, korita in jezera, med hribe vpete vasice, vrhovi dvatisočakov, ki ponujajo pogled vse od morja do Triglava, številni visokogorski pašniki ter ostanki burne zgodovine. Vse to in še marsikaj drugega ne pusti obiskovalcev teh krajev ravnodušnih. Še več, številni turisti, ko enkrat obiščejo te kraje, se kmalu vrnejo.

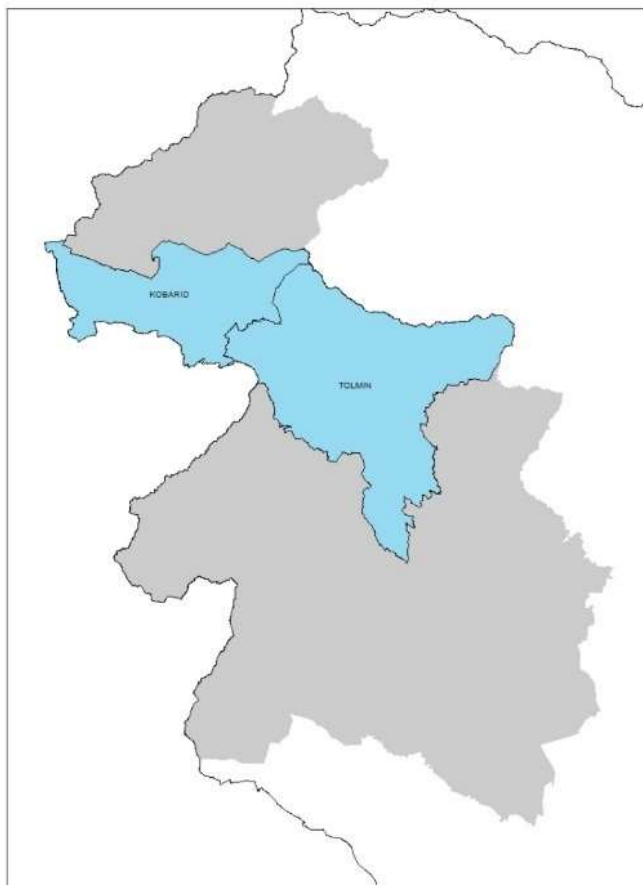
Za Zgornje Posočje lahko rečemo, da iz leta v leto postaja vedno bolj znana turistična destinacija. Turizem v teh krajih temelji na športno-rekreacijski in kulturno-zgodovinski ponudbi. Čeprav je turizem tu že sedaj dokaj pomembna panoga in vir dohodka, pa ima območje še vedno veliko neizkoriščenih potencialov. Eden teh je tudi kolesarski turizem.

5 OBRAVNAVANO OBMOČJE: OBČINI TOLMIN IN KOBARID

5.1 Analiza območja občin Tolmin in Kobarid

Občini Tolmin in Kobarid se nahajata v severozahodnem delu Slovenije. Sta dve od treh občin Zgornjega Posočja. Tretja občina Zgornjega Posočja je Bovec. Občini spadata v Goriško statistično regijo, z vidika regionalizacije pa k severni Primorski. Kar se tiče krajinskih tipov sta Tolminska in Kobariška precej raznoliki in pestri občini. Na tem območju se stikajo Alpske, Predalpske, Primorske in Kraške krajine notranje Slovenije. Največji pečat temu ozemlju daje Soča s svojimi naravnimi lepotami. Ob reki poteka tudi najpomembnejša cestna prometna povezava, ob njej pa so nastala tudi središča občin Kobarid in Tolmin.

Obe občini, Tolmin in Kobarid, na zahodu mejita na sosednjo Italijo. Poleg sosednje države pa občino Tolmin omejujejo še občine Kobarid, Bohinj, Železniki, Cerklje, Kanal, Nova Gorica in Idrija.

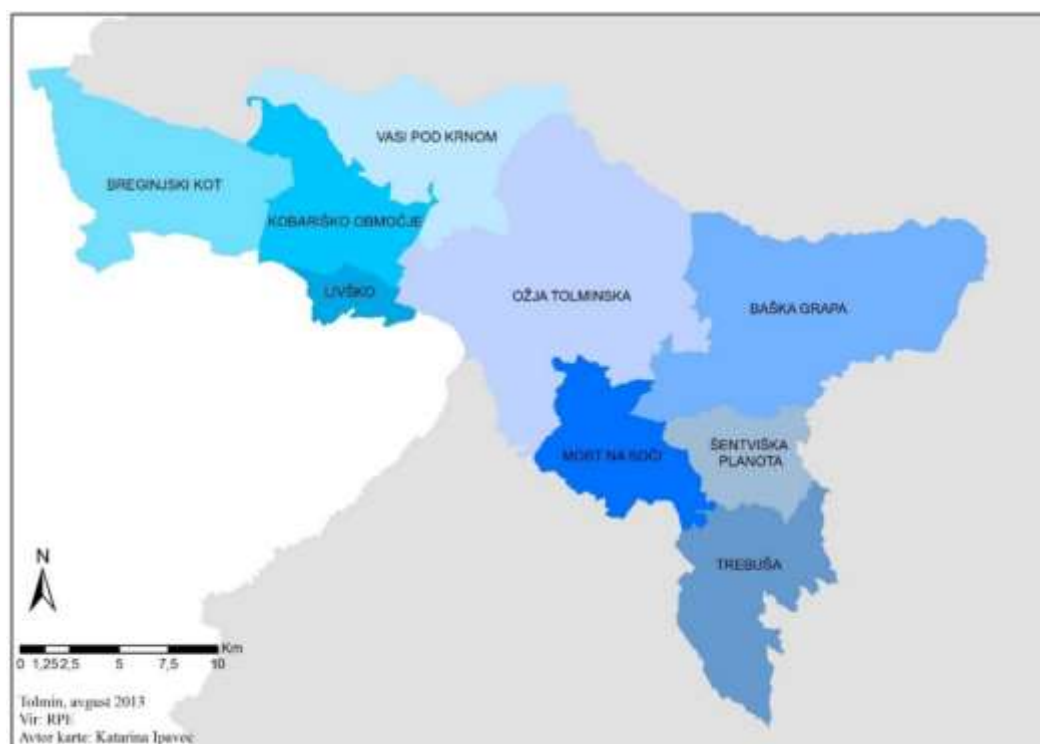


Slika 10: Občini Tolmin in Kobarid v Goriški statistični regiji
Avtor: Katarina Ipavec (Vir podatkov: RPE)

Središče občine Tolmin predstavlja ledeniško preoblikovana Tolminska kotlina, kjer se stikajo tri doline, in sicer dolina reke Soče, dolina Idrijce in Baška grapa (Občina Tolmin, 2013). V tej kotlini se

nahaja tudi samo mesto Tolmin, ki je gospodarsko, kulturno in upravno središče doline. Podobno funkcijo, kot jo ima Tolmin ima v kobariški občini mesto Kobarid. Ta občina na severu meji na občino Bovec, na vzhodu na občino Bohinj in na jugu na občino Tolmin (Občina Kobarid, 2013).

Poleg že omenjene Tolminske kotline lahko občino Tolmin smiselno (zaradi razgibanosti pokrajine) razdelimo še na Most na Soči z okolico, Baško grapo, Šentviško planoto in Trebušo. Območje občine Kobarid pa se deli na Breginjski kot, Drežniški kot, Livški kot in Vrsenski kot. Zaokroženo celoto predstavlja tudi Staroselsko podolje med Kobaridom in Robičem (LTO, 2010).



Slika 11: Razdelitev občin na manjše enote. Avtor: Katarina Ipavec (Vir podatkov: RPE)



Slika 12: Tolmin (Vir: Julijske Alpe, 2013)



Slika 13: Kobarid (Vir: Uradni slovenski turistični informacijski portal, 2013)

5.1.1 Prometne povezave in infrastruktura

Glavne prometnice potekajo vzdolž večjih rek (Soča, Idrija, Bača). Cestne povezave do občin so precej slabe in dotrajane, ceste pa so zaradi razgibanega reliefa tudi precej vijugaste, s številnimi nepreglednimi ovinki in nevarnimi odseki.

Dostop do območja je možen iz štirih smeri. Dostop po dolini reke Soče – s severa iz Kranjske Gore čez Vršič ali Predel, z juga pa po glavni cesti iz Nove Gorice. Z zahoda predstavlja povezavo z osrednjo Slovenijo državna cesta Tolmin-Idrija. V Kobarid pa je možno priti tudi z zahoda - iz Italije preko mejnega prehoda Robič. Najpomembnejša od teh je državna cesta Tolmin-Idrija, ki omogoča povezavo proti Osrednji Sloveniji in državnim središčem. Cesta je na nekaterih delih še vedno neprimerna za promet, ki dnevno poteka po njej, kljub temu da so to cesto že izboljševali in urejali. Poleg te ceste je zelo pomembna tudi regionalna cesta Tolmin-Nova Gorica. Le-ta namreč predstavlja povezavo z regionalnim središčem Novo Gorico (Odlok o občinskem... , 2012).

Skozi občino Tolmin je speljana tudi železniška proga Sežana–Nova Gorica–Jesenice (t.i. Bohinjska železnica). Železnica je enotirna, namenjena tovornemu in potniškemu prometu. Pomemben je avtovlak, ki vozi na relaciji Most na Soči – Podbrdo – Bohinjska Bistrica. Ta namreč tudi avtomobilom omogoča relativno hitro povezavo med Gorenjsko in Primorsko, ki bi sicer za pot porabili precej več časa. V občini se nahaja pet postaj te proge med katerimi je za Tolminsko kotlino najpomembnejša postaja v naselju Postaja.

Cestne povezave do teh obmejnih krajev so v splošnem precej slabe in ozke, najbližja avtocesta je šele 40 km oddaljena od Tolmina.

Oddaljenosti pomembnejših prometnih povezav (Humar, 2003):

avtoceste:

- Nova Gorica – iz Tolmina 40 km, iz Kobarida 55 km
- Videm (I) – iz Tolmina 65 km, iz Kobarida 50 km

letališča :

- Brnik – iz Tolmina 110 km, iz Kobarida 125 km
- Benetke (I) – iz Tolmina 175 km, iz Kobarida 160 km
- Trst / Ronchi (I) – iz Tolmina 70 km, iz Kobarida 70 km

železniška postaja:

- Most na Soči – iz Tolmina 7 km, iz Kobarida 22 km

lokalne avtobusne povezave:

- za smeri Ljubljana, Nova Gorica, Bovec

posebni lokalni turistični prevozi:

- smučarski vlak (Kobla) v zimski sezoni
- avtovlak Most na Soči – Bohinjska Bistrica skozi vse leto



Slika 14: Cestno omrežje v občinah Tolmin in Kobarid.

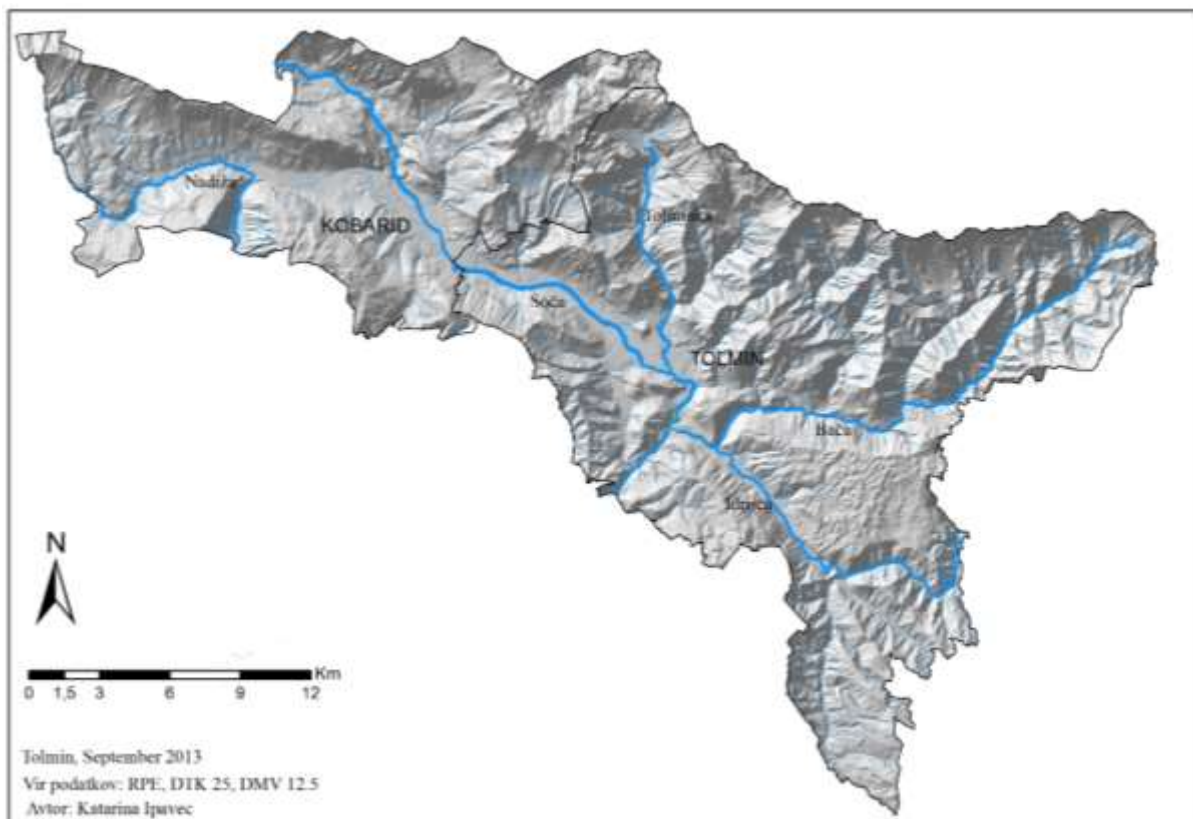
Avtor: Katarina Ipavec (Vir podatkov: DMV 12.5, DTK 25, RPE)

5.1.2 Relief

Tolminska in Kobariška sta zelo razčlenjeni pokrajini. Tu najdemo ozke in globoke doline in soteske, nad katerimi se dviga visoko hribovje in visokogorje. Najvišji vrh obravnavanega območja je Krn (2244 m), ki se nahaja v občini Kobarid. Najvišji vrh v občini Tolmin pa je Tolminski Kuk (2085 m). Najnižjo točko predstavlja sotočje doline Vogrščka in Soče (150 m). Na območju občine najdemo tri vrste reliefa: rečni, ledeniški in kraški. Glavne doline so ledeniško preoblikovane, stranske imajo ponekod v vršnih delih značaj krnic. Marsikje je možno videti tudi čelne morene pleistocenskih ledenikov (Občina Tolmin, 2013).

Območje Tolmina in Kobarida je zanimivo tudi zaradi dejstva, da se občini nahajata na stičišču alpskega, predalpskega, mediteranskega in dinarskega sveta. Večina obravnavanih občin ima sredogorski značaj. Visokogorje najdemo v severovzhodnem delu, kjer se vzpenja Krnsko pogorje (Kalčič, 2010). Najvišji vrh je Krn (2244 m), ki je s svojo značilno obliko prepoznaven že od daleč. Poleg tega pa imamo z vrha Krna enega najlepših panoramskih razgledov.

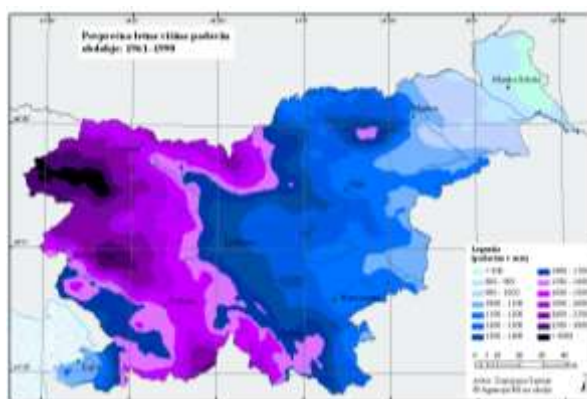
Glavni pečat območju daje smaragdna reka Soča s številnimi pritoki, slapovi in kanjoni. Ostale pomembne reke so še Idrijca, Tolminka, Bača in Nadiža.



Slika 15: Relief in hidrologija. Avtor: Katarina Ipavec (Vir podatkov: DMV 12.5, RPE, DTK 25)

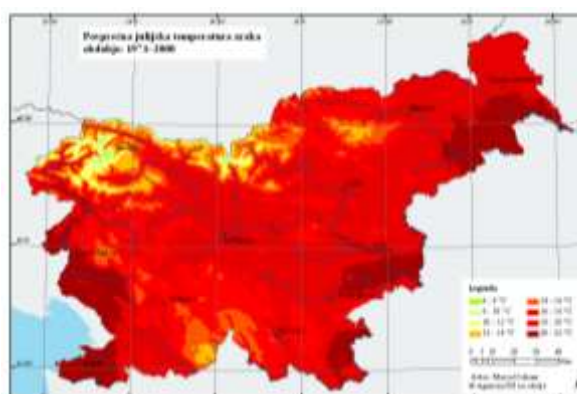
5.1.3 Klima

Na obravnavanem območju se stika več vrst podnebja. Od juga po dolini Soče navzgor (do Tolmina) se še čuti vpliv submediteranskega podnebja, severno in vzhodno od tolminske kotline že lahko govorimo o zmernem celinskem podnebju. V najvišjih gorskih predelih občine na severu občine pa najdemo gorsko podnebje. Za razliko od občine Tolmin se v kobariški občini vpliv submediteranskega podnebja ne pozna več. Na območju občine Kobarid lahko govorimo predvsem o zmernem celinskem podnebju, v gorskih predelih pa o gorskem podnebju. Vpliv submediteranskega podnebja, ki se širi po dolini Soče navzgor, pa je tu že precej šibak. Kaže se predvsem v tem, da so zime milejše, število snežnih dni je manjše in povprečne letne temperature so višje. Zaradi privetrne lege južnih in zahodnih delov gorovij ter bližine morja pa ima območje obeh občin tudi nadpovprečno veliko padavin in sicer znaša letna količina padavin nad 2300 mm. Viški padavin nastopijo spomladi in jeseni (Občina Tolmin, 2013).



Slika 16: Povprečna letna količina padavin (Vir: ARSO)

Iz spodnjih dveh kart je razvidno, da so januarske temperature v občinah Tolmin in Kobarid nad slovenskim povprečjem. Povprečne julijske temperature pa so primerljive z večjim delom ostale Slovenije.

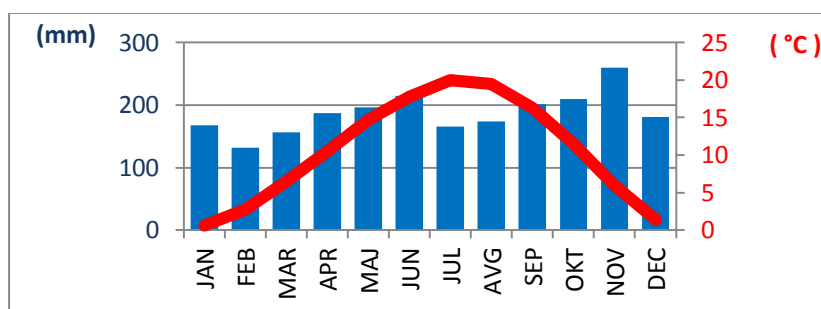


Slika 17: Povprečna julijska temperatura zraka (Vir: ARSO)



Slika 18: Povprečna januarska temperatura zraka (Vir: ARSO)

Na podlagi podatkov ARSO (Agencija Republike Slovenije za okolje) o količini padavin in temperaturi sem izdelala klimogram Tolmina. Iz njega sta razvidna oba (spomladanski in jesenski) viška padavin. Povečane padavine torej nastopijo ravno v mesecih, ko so temperaturni pogoji za športno-rekreacijski turizem (pohodništvo, kolesarjenje ...) najprimernejše.



Slika 19: Klimogram Tolmina.(Vir podatkov: ARSO).

5.1.4 Hidrologija

Glavni vodotok je reka Soča, ki daje Dolini poseben pečat in je tudi ena glavnih turističnih privlačnosti območja. Soča izvira v Trenti in do Kobarida priteče po ozki soteski, kjer se razširi. Pomemben vodotok na tem območju je tudi Nadiža, ki izvira v Breginjskem kotu in pri Robiču teče naprej v Italijo.

Južneje v občini Tolmin ima Soča še nekaj večjih pritokov: Tolminka, Idrija z Bačo in Trebuščico. Te reke imajo hudourniški značaj. Vodostaj vode precej niha, zato na tem območju v času velikih padavin reke pogosto prestopijo svoje bregove. Zadnja taka katastrofa se je zgodila novembra 2012, ko je Soča močno prestopila svoje bregove in poplavlila vsa nižje ležeča polja. Soča ima v zgornjem delu toka izrazit snežni režim, ki v srednjem delu preide v snežno-dežni režim. Tako ima Soča v pomladnih mesecih zaradi taljenja snega višek v vodostaju. Le-ta se lahko zavleče tudi v poletje. Naslednji višek pa nastopi jeseni v času obilnih jesenskih padavin. Povprečno najvišja voda je v maju

in juniju, kar je posledica taljenja snega. Najnižji vodostaj ima Soča pozimi, predvsem februarja, sekundarni minimum pa nastopi avgusta in septembra (Povzeto po: Blatnik, Dovečar, 2010 in Soča, 2013).

5.1.5 Rastlinstvo

Občini Tolmin in Kobarid sta precej gozdnati občini. Prevladuje listnati gozd, iglavci so zaradi toplejše klime le redki. Kljub velikim lesnim zalogam pa gozdovi za občino nimajo večjega pomena. Spravilo lesa je le dopolnilna dejavnost nekaterih kmetij.

Glede rabe tal lahko za Tolminsko rečemo, da v nižjih predelih in ravninah prevladujejo travniki in pašniki z redkimi njivami. V višjih hribovitih predelih najdemo gozdove, v gorskih predelih pa so tla neproduktivna skalnata.

Po 2. svetovni vojni je prišlo do opuščanja intenzivne paše in obdelovanja kmetijskih površin ter propada številnih planin. S pašništvom se na Tolminskem ukvarja vse manj ljudi. Posledica tega je tudi upad deleža pašnikov in planin. V zadnjih 50-ih letih se tako pašniki in senožeti hitro zaraščajo z gozdom. Glavni razlog za visok delež gozdov je predvsem razgiban relief s strmimi pobočji, ki ne omogočajo drugačne rabe tal. Po podatkih Zavoda za gozdove Slovenije danes gozdnatost znaša približno 67,4 % površine GGO (Gozdnogospodarsko območje) Tolmin (Zavod za gozdove Slovenije območna enota Tolmin, 2011). Pri tem je potrebno poudariti, da GGO Tolmin ne obsega le območja občine Tolmin. Obsega širše območje, med drugim tudi občino Kobarid.

5.1.6 Nevarnost naravnih nesreč

Območje Zgornjega Posočja je izpostavljeno tudi naravnim nesrečam. Med njimi so najnevarnejše oz. najpogostejše:

- Potresna nevarnost
Posočje leži na stiku Južnih Alp in Zunanjih Dinaridov in je med potresno najbolj izpostavljenimi območji Slovenije. V zadnjih letih petdesetih letih so območje prizadeli trije večji potresi. Izpostaviti velja predvsem potres leta 1998. To je bil eden najmočnejših potresov 20. stoletja z žariščem na ozemlju Slovenije.
- Plazovi
Ob neurjih se sprožijo številni manjši plazovi, ki pa na srečo niso nevarni za naselja.
- Poplave
Reka Soča ob večjih deževnih obdobjih pogosto prestopi svoje bregove. Na srečo pri tem ne

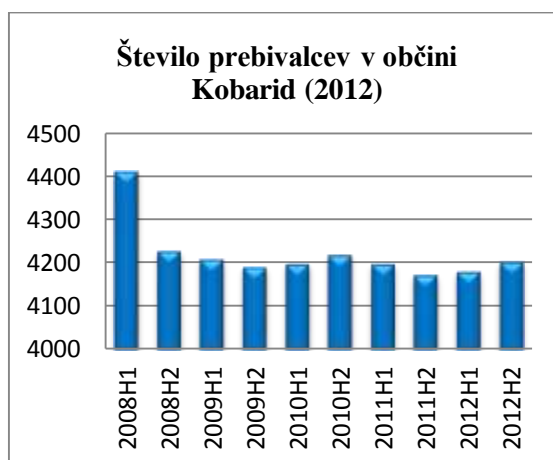
ogroža naselij, ki se nahajajo na višjih nadmorskih višinah kot segajo poplavne vode. Zadnje rekordno velike poplave so bile novembra 2012.

5.1.7 Demografija

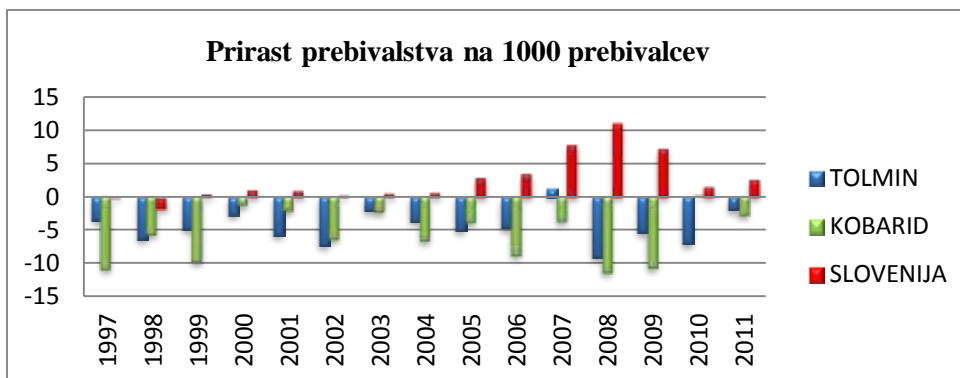
Področje spada med demografsko ogrožena območja. Vzrok temu je odmaknjenost občin oz. slabe prometne povezave ter slabe možnosti izobraževanja in zaposlovanja. Posledično vse več mladega prebivalstva odhaja iz občine. Tako se tudi povprečna starost prebivalstva dviga hitreje od slovenskega povprečja. Leta 2012 je indeks staranja v občini Tolmin znašal 152,6, v občini Kobarid pa 150,1. To je bistveno več od slovenskega povprečja, ki znaša 118,0 (Prebivalstvo – izbrani kazalniki..., 2013). V drugi polovici leta 2012 je v občini Tolmin živelo 11646 prebivalcev, v občini Kobarid pa 4202 prebivalcev. Za obe občini velja, da je to sicer nekoliko več kot v prvem polletju istega leta, vendar se na splošno v zadnjih letih, kot je razvidno iz spodnjega grafa, število prebivalcev v obeh občinah vztrajno zmanjšuje (Prebivalstvo po starosti in..., 2013).



Slika 13: Število prebivalcev v občini Tolmin (Prebivalstvo po starosti in..., 2013)



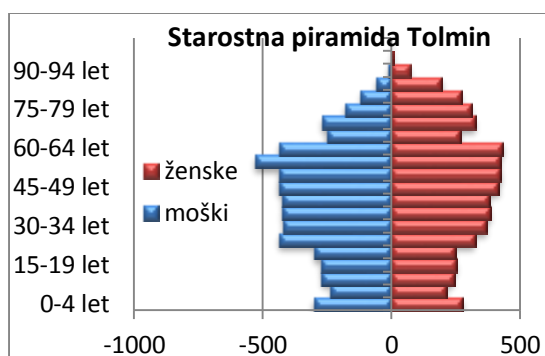
Slika 20: Število prebivalcev v občini Kobarid (Prebivalstvo po starosti in..., 2013)



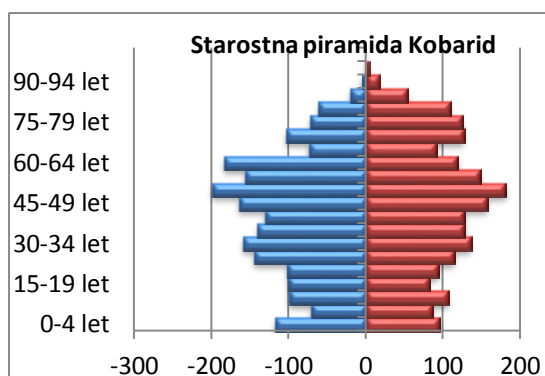
Slika 21: Prirast prebivalstva (Skupni prirast..., 2013)

Po preučitvi podatkov o selitvenem prirastu s tujino in o selitvenem prirastu med občinami, ki smo jih pridobili na strani Statističnega urada, lahko rečemo, da je zmanjševanje prebivalstva v občinah Tolmin in Kobarid posledica odseljevanja v druge slovenske občine, medtem ko je selitveni prirast iz tujine pozitiven. Zmanjševanje prebivalstva pa gre poleg izseljevanju pripisati tudi negativnemu naravnemu prirastu (stopnja umrljivosti je višja od slovenskega povprečja). Ob nadaljevanju takega trenda lahko v občinah pričakujemo upad števila prebivalcev.

V obeh občinah prevladuje zrelo prebivalstvo, mladih je vedno manj. Občini uvrščamo v demografsko ogrožena območja. Glavni vzrok za to je predvsem izseljevanje mladih, ki v domačem kraju nimajo primerne možnosti za izobraževanje in zaposlitev.



Slika 22: Starostna piramida občine Tolmin (Prebivalstvo po velikih in..., 2013)



Slika 23: Starostna piramida občine Kobarid (Prebivalstvo po velikih in..., 2013)

5.1.8 Poselitev

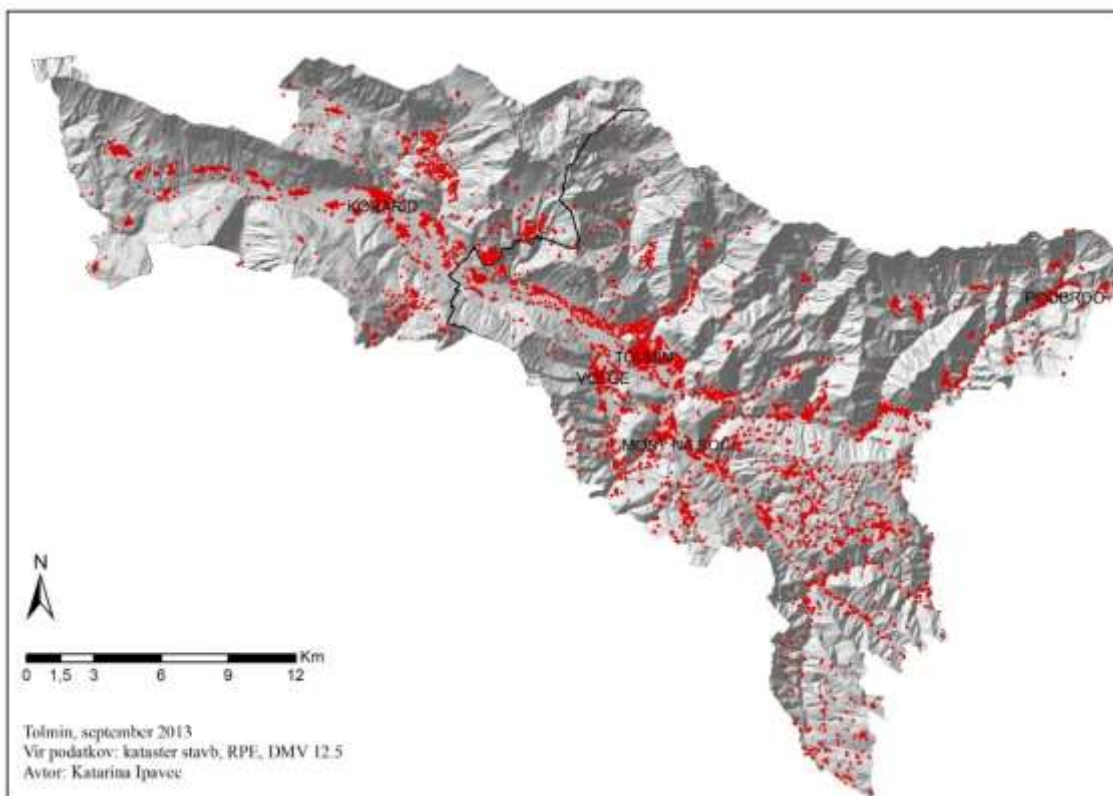
Obe občini sta zaradi hribovitega terena precej redko poseljeni. Po zadnjih podatkih Statističnega urada RS znaša gostota poselitve v občini Tolmin le 30,6 prebivalcev/km². V občini Kobarid je ta številka še manjša in znaša 20,8 prebivalcev/km², kar je močno pod slovenskim povprečjem.

Občina Tolmin:

Mnogi predeli ostajajo nenaseljeni zaradi obrobne lege, slabih prometnih povezav. Prebivalstvo se koncentrira predvsem v ravnem delu Tolminske kotline in Baške grape. Tretjina vsega prebivalstva živi v največjem mestu Tolminu. Večja naselja so še Podbrdo, Volče, Most na Soči in Poljubinj. Prebivalstvo je torej koncentrirano v gručastih naseljih v dolini, samotnih kmetij pa je malo. Večina poselitve je koncentrirana na nadmorski viši ni med 200 in 300 m (Občina Tolmin, 2013).

Občina Kobarid:

V občini je 33 strnjenih gručastih naselij. Zaradi Alp in predalpskega hribovja je kar polovica občine neposeljene. Prevladujejo naselja, ki nimajo več kot 100 prebivalcev. Največje naselje je Kobarid, ki ima nekaj čez 1000 prebivalcev. 30 % naselij občine Kobarid leži v višinskem pasu od 200 do 300 m. Torej je poselitev skoncentrirana na doline, kjer je dovolj ravnega sveta za naselitev, obdelovalne površine ter prometne povezave (Bizjak, 2008).



Slika 24: Pozidanost območja. Avtor: Katarina Ipavec (Vir podatkov: KS, RPE; DMV 12.5)

5.1.9 Narava in zavarovana območja

Temelj turizma v Posočju je izjemno naravno okolje, pri čemer pa je potrebno izpostaviti eno najlepših evropskih rek, Sočo. Prav zaradi neokrnjenosti narave se na območju občine prepletajo različna zavarovana območja. Namen le teh je seveda ohraniti naravo, vendar znajo biti nekatera določila, ki veljajo v teh območjih, omejitveni dejavnik za razvoj občine in turizma. Tudi na območju občin Tolmin in Kobarid je precej površja, ki spada pod razne varstvene režime. V spodnji shemi so z rdečo označeni tisti varstveni režimi, ki so prisotni tudi na obravnavanem območju.

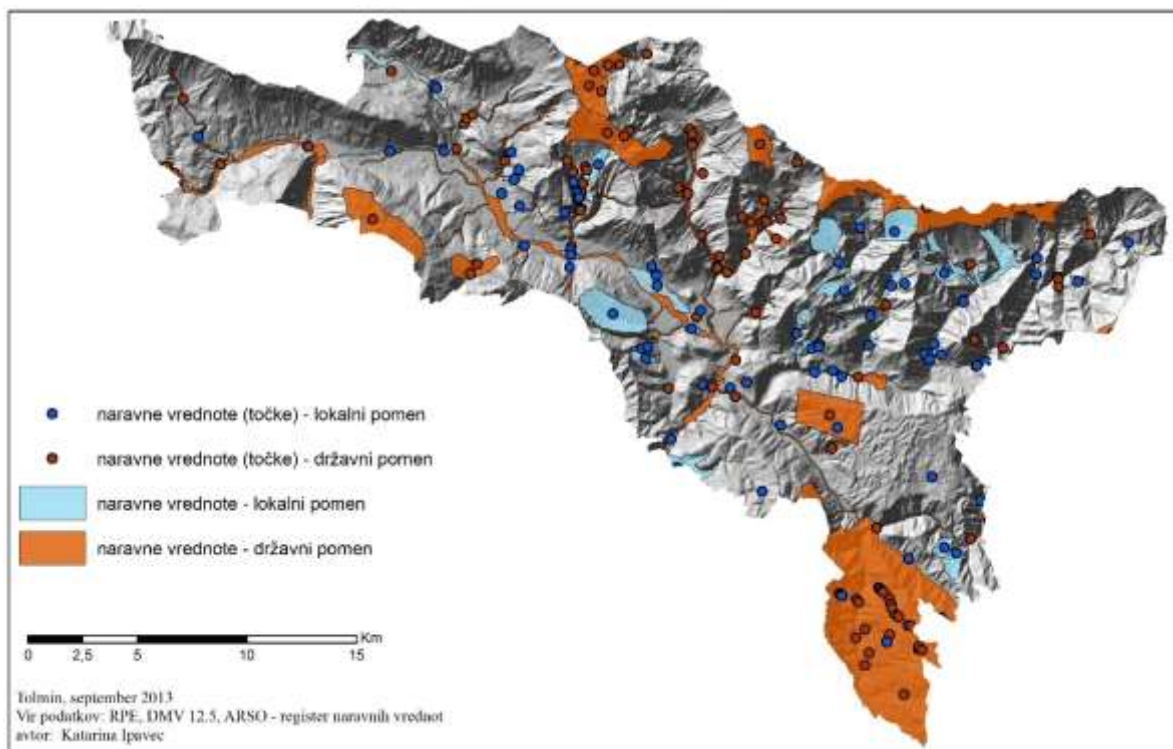


Slika 25: Shema sistemov varovanja naravnih območij (Povzeto po: ARSO)

Območja naravnih vrednot

»Na naravnih vrednotah se lahko posegi in dejavnosti izvajajo le, če ni drugih prostorskih ali tehničnih možnosti, pa tudi v tem primeru jih je treba opravljati tako, da se naravna vrednota ne uniči in da se ne spreminjajo tiste lastnosti, zaradi katerih je bil del narave spoznan za naravno vrednoto« (ARSO, 2013). Del narave je označen s statusom naravnih vrednot lokalnega ali državnega pomena, če je bilo tako določeno v pravilniku o določitvi in varstvu naravnih vrednot.

V občini Tolmin je 131 evidentiranih točkovnih naravnih vrednot in 106 jam. 73 naravnim vrednotam so določena tudi območja varovanja, ki skupaj predstavljajo 5193,06 ha, kar predstavlja 13,62 % površja občine (Odlok o občinskem prostorskem načrtu občine Tolmin, 2012).



Slika 26: Naravne vrednote. Avtor: Katarina Ipavec (Vir podatkov: RPE, DMV 12.5, ARSO)

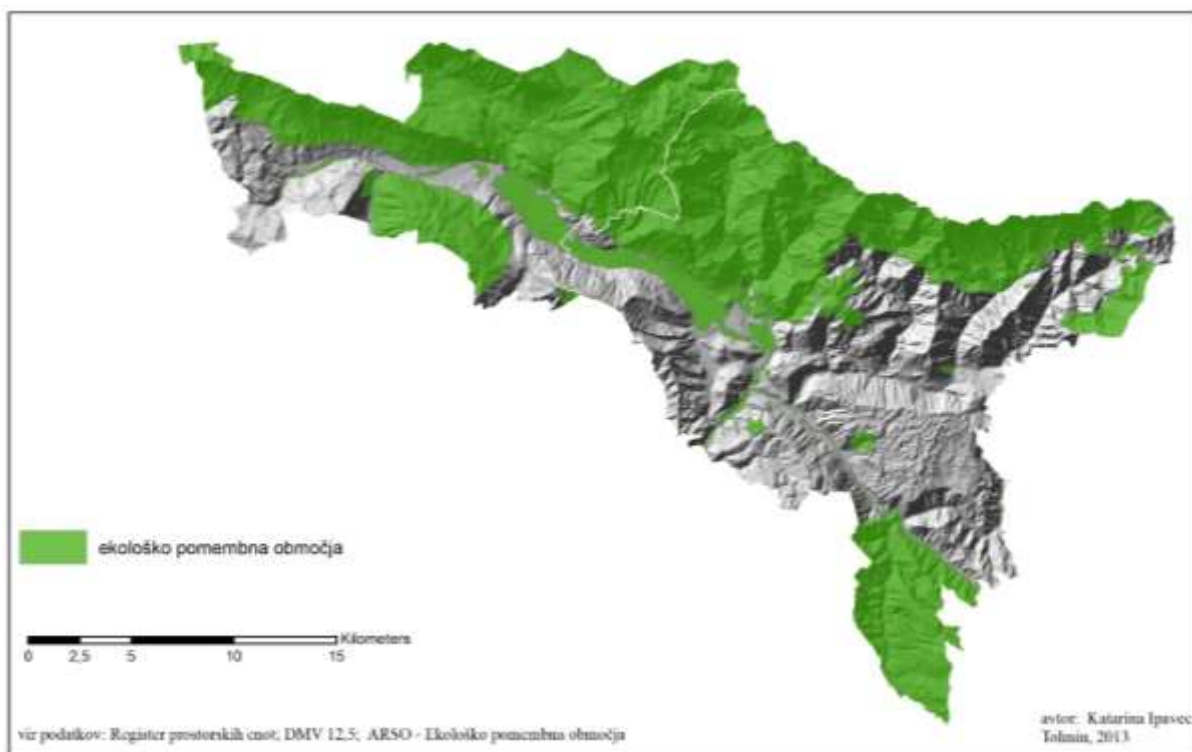
Ekološko pomembna območja (EPO)

Aprila 2004 je vlada RS sprejela Uredbo o ekološko pomembnih območjih, ki določa EPO v Sloveniji. V 2. členu je definirano: »Ekološko pomembno območje je območje habitatnega tipa, dela habitatnega tipa ali večje ekosistemske enote, ki pomembno prispeva k ohranjanju biotske raznovrstnosti« (Uredbo o ekološko pomembnih območjih, 2004). EPO torej določi vlada. Ta tudi skrbi za njihovo varovanje s pomočjo zakona o varovanju narave.

Kakšna so pravila ravnanja na teh območjih, je navedeno v 5. členu te uredbe. Med drugim navaja: »Na ekološko pomembnih območjih, ki niso tudi posebna varstvena območja, skladno s predpisom, ki ureja posebna varstvena območja (območja Natura 2000), so vsi posegi in dejavnosti možni, načrtuje pa se jih tako, da se v čim večji možni meri ohranja naravna razširjenost habitatnih tipov ter habitatov rastlinskih ali živalskih vrst, njihova kvaliteta ter povezanost habitatov populacij in omogoča ponovno povezanost, če bi bila le-ta z načrtovanim posegom ali dejavnostjo prekinjena.« in » Za izvajanje posegov v naravo na ekološko pomembnih območjih ni treba pridobiti naravovarstvenih pogojev in naravovarstvenega soglasja« (Uredbo o ekološko pomembnih območjih, 2004).

Ta območja predstavljajo tudi eno izmed podlag oz. izhodišč pri izdelavi naravovarstvenih smernic, poleg tega pa so obvezno izhodišče pri urejanju prostora in rabi naravnih dobrin. V občini Tolmin je

18 ekološko pomembnih območij, ki skupaj predstavljajo 20511 ha, kar predstavlja 53,7 % površine občine Tolmin (Odlok o občinskem prostorskem načrtu občine Tolmin, 2012). V občini Kobarid pa je takih območij 8 in zavzemajo 14096 ha, t.j. kar 73 % celotne površine (Osntek občinskega prostorskega načrta občine Kobarid, 2008).



Slika 27: Ekološko pomembna območja.
Avtor: Katarina Ipavec (Vir podatkov: RPE, DMV 12.5, ARSO)

Zavarovana območja narave

Zakon o ohranjanju narave določa zavarovana območja kot enega izmed ukrepov za ohranjanje narave. Ta območja se delijo v dve skupini in sicer v širša in ožja zavarovana območja. Med širša sodijo narodni park (v Sloveniji je le eden – Triglavski narodni park), regijski parki in krajinski parki. Ožja zavarovana območja pa so: strogi naravni rezervati, naravni rezervati in naravni spomeniki. V kobarški občini je 3609 ha zavarovanih območij narave – to je 18 % celotnega ozemlja občine (Osntek občinskega prostorskega načrta občine Kobarid, 2008), v občini Tolmin pa je takih območij 8194,67 ha, kar predstavlja 21,45 % občine (Odlok o občinskem prostorskem načrtu občine Tolmin, 2012). Največ te površine zavzema narodni park Triglavski narodni park. Po obsegu mu sledi naravni spomenik območje reke Soče s pritoki.

Triglavski narodni park:

Izmed vseh širših zavarovanih območij sega v območje občin Kobarid in Tolmin le Triglavski narodni park – TNP. Je edini narodni park v Sloveniji. Leži na območju Julijskih Alp in v celoti obsega 83.982 ha (Kus Veenvliet, et al., 2012). Med občinami, katerih del ozemlja leži znotraj TNP, sta tudi Tolmin in Kobarid.

Preglednica 5: Pregled občin ter njihovih površin in deležev v Triglavskem narodnem parku (Vir: Kus Veenvliet, et al., 2012)

Občina	Celotna površina občine [ha]	Površina občine v ZO [ha]	delež površine občine v TNP [%]	Delež posamezne občine v TNP [%]
Bled	7229	1487	20,6	1,8
Bohinj	33372	22072	66,1	26,3
Bovec	36732	25313	68,9	30,1
Gorje	11622	10703	92,1	12,7
Jesenice	7584	52	0,7	0,1
Kobarid	19273	3098	16,1	3,7
Kranjska Gora	25631	14228	55,5	16,9
Tolmin	38154	7029	18,4	8,4
SKUPAJ	179597	83982	/	100

Na tem območju govorimo o izjemni pestrosti krajine, rastlinstva in živalstva, pa tudi kulturne dediščine. Take pestrosti na tako enotno zaokroženem prostoru ne najdemo nikjer drugje v Evropi. Zavarovano območje Triglavski narodni park je bilo ustanovljeno leta 1981 z Zakonom o Triglavskem narodnem parku (Ur. l. RS, št. 17/1981). Leta 2010 je bil sprejet nov Zakon o Triglavskem narodnem parku (Ur. l. RS, št. 52/2010).

Narodni park je razdeljen na tri varstvena območja, in sicer na prvo, drugo in tretje varstveno območje.

Preglednica 6: Površina TNP in posameznih varstvenih območij (Vir: Kus Veenvliet, et al. 2012)

Območje	Površina [ha]	delež površine [%]
Prvo varstveno območje	31488	37,5
Drugo varstveno območje	32,412	38,6
Tretje varstveno območje	20,082	23,9
skupna površina ZO	89,982	100

V osrednjem območju, ki ga sestavljata prvo in drugo varstveno območje, so osnovni cilji upravljanja varstvo narave, raziskovanje, izobraževanje ter usmerjeno obiskovanje. V tretjem varstvenem območju – robnem območju narodnega parka pa varstveni in razvojni ukrepi stremijo k vzdrževanju in negi kulturne krajine ter k spodbujanju tradicionalnih dejavnosti, ki ohranjajo značilno identiteto in zagotavljajo trajnost naravnih dobrin (Kus Veenvliet, et al., 2012).

Osrednje območje: tu prevladujejo strogi naravovarstveni interesi. Vse dejavnosti morajo biti podrejene varstvu in ohranjanju naravnega razvoja ekosistemov in naravnih procesov, ohranjanju prvobitnih naravnih območij, biotske raznovrstnosti življenjskih prostorov prostoživečih živalskih in rastlinskih vrst brez človekovih posegov, območje pa je namenjeno tudi naravi prijaznim rekreaciji, obisku, doživljanju, spoznavanju in raziskovanju, zato je uzakonjeno strogo varstvo in več prepovedi. V robnem območju pa je človekova prisotnost večja, ob manj strogem varstvu narave in kulturne krajine imajo prednostni pomen varovanje in nega oz. vzdrževanje kulturne krajine, ohranjanje kulturne dediščine ter sonaravni razvoj in vzdržnostno usmerjene, predvsem tradicionalne gospodarske dejavnosti. Prostorski razvoj naj bo usmerjen v obsegu in na način, ki ne sme poslabševati stanja naravnih značilnosti, ohranjenost naravnih virov, degradirati krajinskih prvin, ki prispevajo k prepoznavnosti in identiteti prostora, na drugi strani pa naj akt za ugotovljena razvrednotena območja opredeli možnosti sanacije in razvojne priložnosti (Odlok o občinskem prostorskem načrtu občine Tolmin, 2012).

Del TNP sega tudi v obe obravnavani občini – Tolmin in Kobarid.

V TNP-ju velja omejitev vožnje z gorskimi kolesi in sicer je vožnja z gorskimi kolesi možna samo po obstoječih prometnicah, vlakah, kolovozih in poteh, ki so širši od dveh metrov. Vožnja z gorskimi kolesi po planinskih poteh in drugih stezah ni dovoljena. Območja, namenjena vožnji z gorskimi kolesi, določi upravljavec zavarovanega območja

Ožja zavarovana območja:

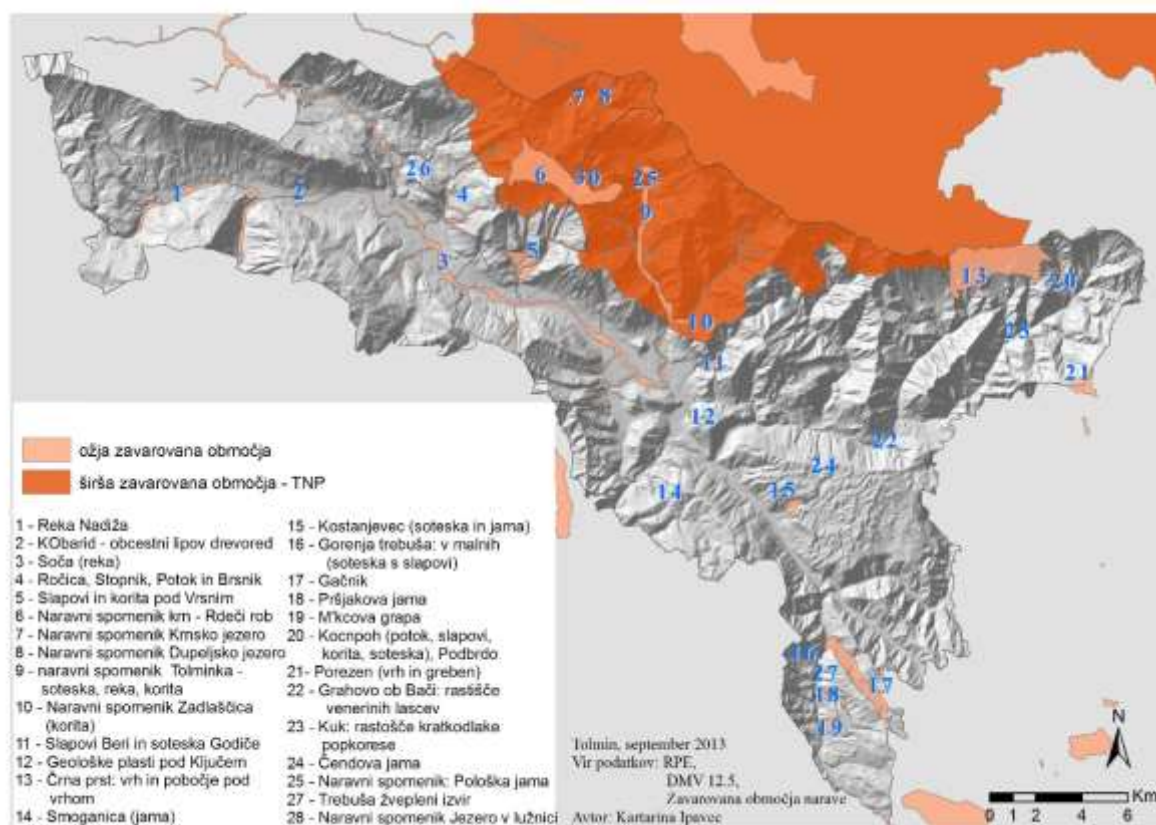
S pojmom ožja zavarovana območja so mišljeni: naravni spomenik, strogi naravni rezervat in naravni rezervat. Ti pojmi so definirani v 64., 65. in 66. členu Zakona o ohranjanju narave (Zakon o ohranjanju narave, 2004):

»Naravni spomenik je območje, ki vsebuje eno ali več naravnih vrednot, ki imajo izjemno obliko, velikost, vsebino ali lego ali so redek primer naravne vrednote.«

»Strogi naravni rezervat je območje naravno ohranjenih geotopov, življenjskih prostorov ogroženih, redkih ali značilnih rastlinskih ali živalskih vrst ali območje, pomembno za ohranjanje biotske raznovrstnosti, kjer potekajo naravni procesi brez človekovega vpliva.«

»Naravni rezervat je območje geotopov, življenjskih prostorov ogroženih, redkih ali značilnih rastlinskih ali živalskih vrst ali območje, pomembno za ohranjanje biotske raznovrstnosti, ki se z uravnoteženim delovanjem človeka v naravi tudi vzdržuje.«

Z aktom o zavarovanju se na zavarovanem območju lahko določene dejavnosti in aktivnosti prepovejo ali omejijo. Na obravnavanem območju je 27 naravnih spomenikov in en naravni rezervat.



Slika 28: Širša in ožja zavarovana območja narave v občini Tolmin in Kobarid. Avtor: Katarina Ipavec (Vir: RPE, DMV12.5, Zavarovana območja narave)

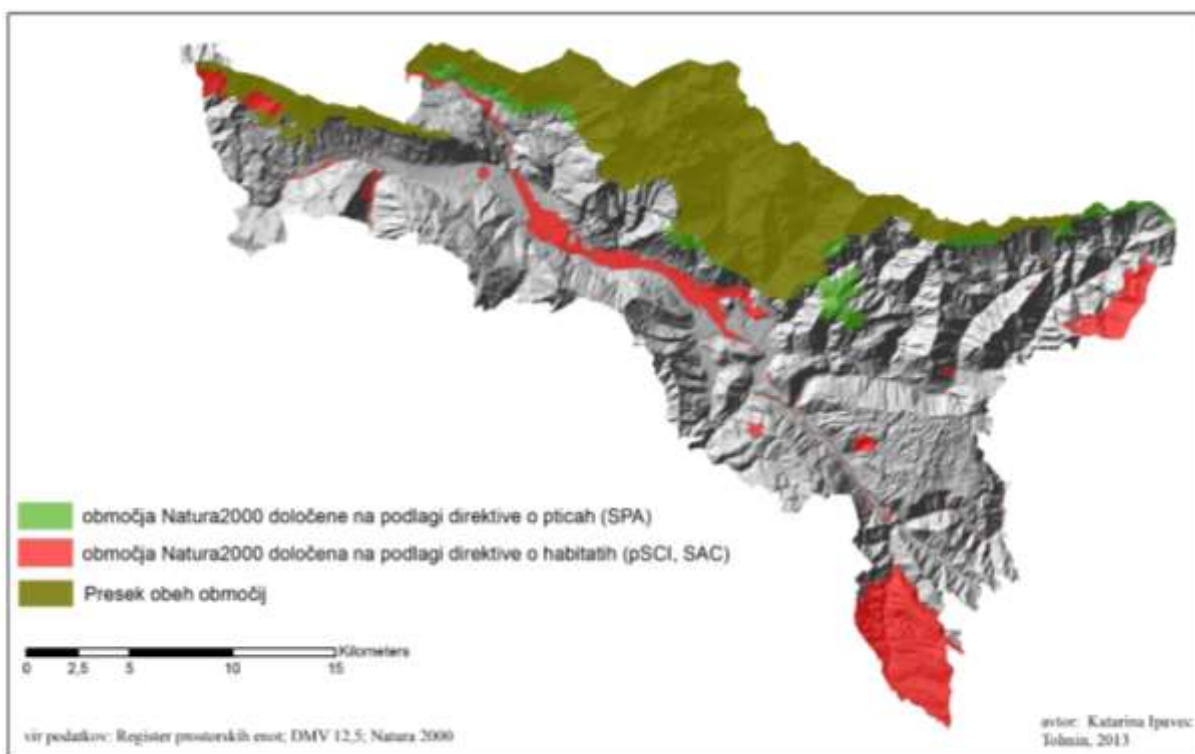
Natura 2000

Natura 2000 je mreža varovanih območij v Evropske unije. Je eno najbolj ambicioznih omrežij za varstvo biotske raznovrstnosti na svetu. Segajo od Sredozemlja na jugu do Arktike na severu, od Azorskih otokov na zahodu do delte Donave na vzhodu ter od morja do gorskih vrhov (Natura 2000,

2013). Njen namen je ohranjanje biotske raznovrstnosti. Natura 2000 je steber ohranjanja narave v Evropski uniji. Ozemlje je določeno na podlagi dveh direktiv, in sicer na podlagi direktive o pticah (1979) in na podlagi direktive o habitatih (1992). Omrežje so v Sloveniji vzpostavili leta 2004. Podrobnejši varstveni cilji so opredeljeni v Programu upravljanja območij Natura 2000. V tem dokumentu so za vsako območje Nature 2000 posebej navedeni tudi varstveni ukrepi za doseganje teh ciljev.

Slovenija ima, v primerjavi z drugimi državami, relativno velik delež površin, zavarovanih z Naturo 2000. Kot navaja spletni portal natura2000, pa je vlada RS v aprilu 2013 še povečala omrežje Natura 2000 v naši državi. Obstoječe omrežje Natura 2000 je razširila za približno 480 km² – na kopnem za 477 km² in na morju za 3 km². To je povečanje za dodatnih 2,32 %, na skupno 37,16 % državnega ozemlja na kopnem. Slovenija je v samem vrhu evropskih držav po deležu ozemlja v Natura 2000 (Natura 2000, 2013).

V občini Tolmin je pod Naturo 2000 29,2 % površine občine (Odlok o občinskem prostorskem načrtu občine Tolmin, 2012.), v Kobaridu pa celo 33,6 % (Osnutek občinskega prostorskega načrta občine Kobarid, 2008).



Slika 29: Območja Natura 2000. Avtor: Katarina Ipavec (Vir: Natura 2000, RPE, DMV12.5)

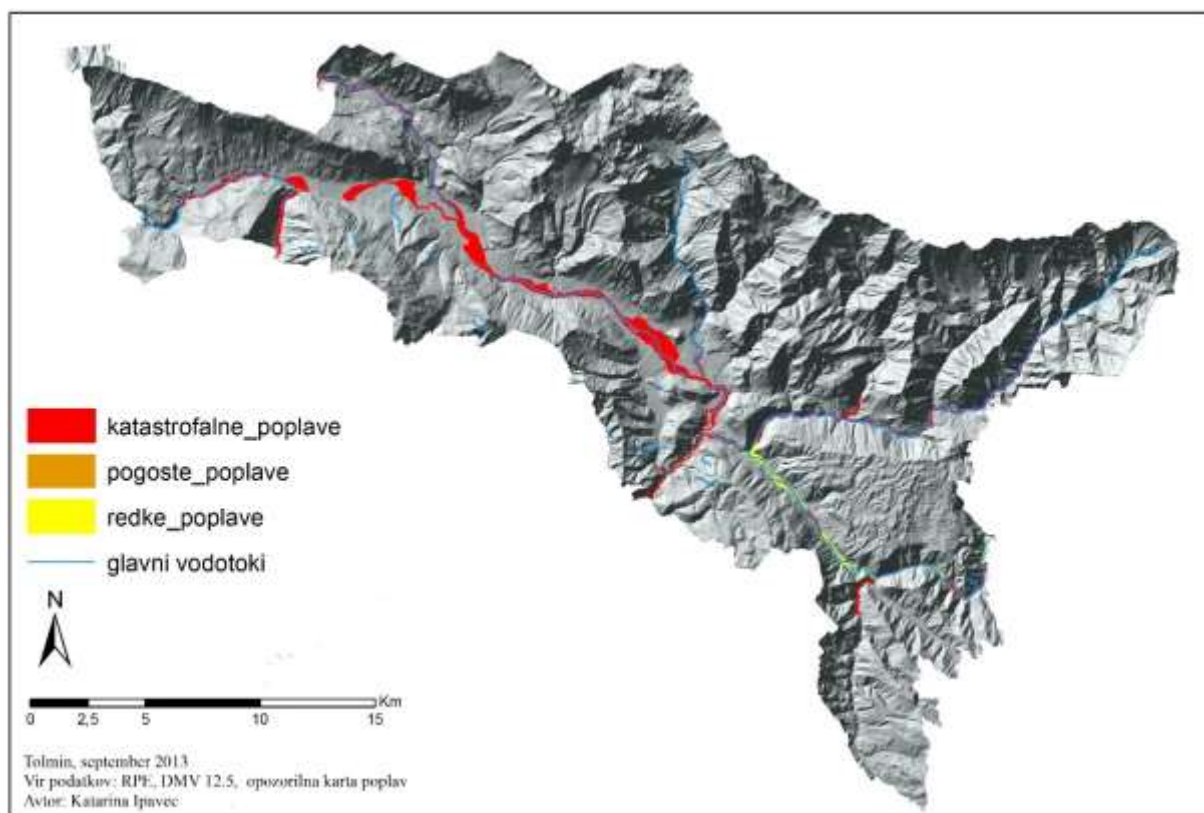
Varstvena območja vodnih virov

To so območja vodnih zajetij. Z namenom zavarovanja pred onesnaževanjem in drugimi vrstami obremenjevanja jih varuje Zakon o vodah.

Poplavna območja

Zakon o vodah v 86. členu določa poplavna območja: »Za poplavno območje se določijo vodna, priobalna in druga zemljišča, kjer se voda zaradi naravnih dejavnikov občasno prelije izven vodnega zemljišča« (Zakon o vodah, 2002). V nadaljevanju ta zakon tudi določa, da je tu prepovedana kakršnakoli dejavnost, ki bi imela ob poplavih škodljiv vpliv na vode in okoliška zemljišča.

»Gradnja na poplavnem območju je dovoljena v skladu z zakonom. Za vse posege v poplavnih območjih je potrebno pridobiti soglasje pristojnih služb« (Odlok o občinskem..., 2012). Na poplavnih območjih je gradnja torej precej omejena. Poplave so namreč pomemben sestavni del pokrajine, zato jih je treba upoštevati pri načrtovanju rabe prostora.



Slika 30: Poplavna območja. Avtor: Katarina Ipavec (Vir podatkov: RPE, DMV 12.5, Opozorilna karta poplav)

Erozijska, plazovita in plazljiva območja

Erozijsko območje:

»Za erozijsko območje se določijo zemljišča, ki so stalno ali občasno pod vplivom površinske, globinske ali bočne erozije vode, in sicer zemljišča, ki so (Zakon o vodah, 2002):

1. izvori plavin (erozijska žarišča),
2. pod vplivom hudournih voda (povirja),
3. sestavljena iz kamnin, podvrženih preperevanju,
4. pod vplivom valovanja morja (klifi).«

Plazljivo območje: »Za plazljivo območje se določijo zemljišča, kjer je zaradi pojava vode in geološke sestave tal ogrožena stabilnost zemeljskih ali hribinskih sestojev« (Zakon o vodah, 2002).

Plazovito območje: »Za plazovito območje se določijo zemljišča, kjer zaradi klimatskih in topografskih razlogov redno prihaja do pojava snežnih plazov ali pa obstoja velika verjetnost, da se pojavijo« (Zakon o vodah, 2002).

Na vseh teh treh območjih se prostorskih ureditev in ureditev ne načrtuje, saj to lahko le poslabša stanje oz. sproži nove negativne procese.

Gozdovi posebnega pomena

To so gozdne površine s posebnimi pomeni ali funkcijami, na katerih veljajo strožja merila za poseganje človeka.

5.2 Turizem na obravnavanem območju

5.2.1 Turizem v številkah

Statistični podatki o turizmu na obravnavanem območju so povzeti po Strategiji razvoja turizma v občini Tolmin in Strategiji razvoja turizma v občini Kobarid (LTO Sotočje, 2010).

Na obravnavanem območju se je število obiskovalcev med letoma 2001 in 2009 več kot podvojilo. V občini Tolmin je zabeležen rahel padec turistov v letu 2009, vendar v Strategiji razvoja turizma v občini Tolmin ocenjujejo, da je ta padec le prehodnega značaja. V zadnjih letih je prenočilo več tujih kot domačih turistov. Leta 2009 je bilo tako v občini Tolmin 56 %, v občini Kobarid pa 58 % turistov tujih turistov. Od tega je bilo največ Nemcev, sledijo jim Italijani, Avstrijci in Nizozemci.

Poleg števila turistov se daljša tudi dolžina njihovega bivanja v naši občini. Tako se je v občini Tolmin leta iz leta 2001, ko je znašala 2,3 dni, do leta 2009 povečala na 3,0 dni. Podobno kot v občini Tolmin se tudi v kobariški občini povečuje trajanje bivanja turistov. Povprečna doba bivanja je bila v Kobaridu nekoliko krajša kot v Tolminu, kar je najverjetneje posledica večjega števila kampov, kjer obiskovalci ostanejo manj časa. V občini Kobarid namreč kampi predstavljajo kar 66 % nočitev, medtem ko v občini Tolmin prevladujejo sobe, apartmaji in penzioni pa tudi CŠOD (Center šolskih in obšolskih dejavnosti). CŠOD Soča prispeva kar 2/3 domačih turistov.

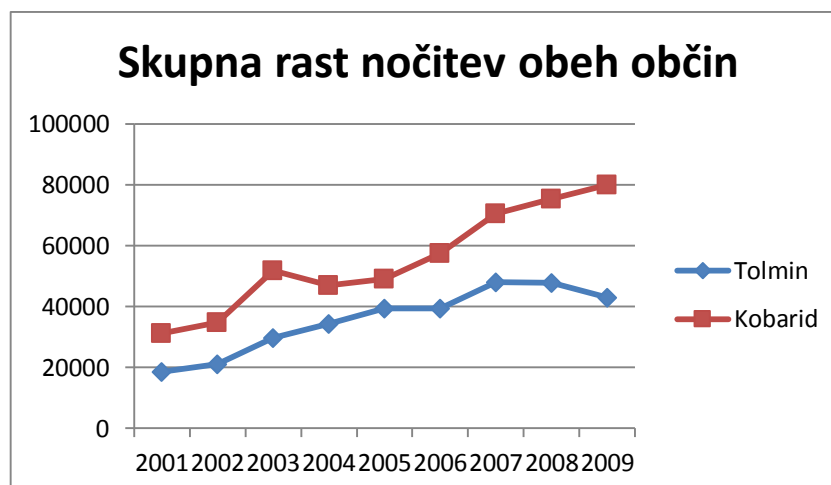
V obeh občinah se ne veča le število turistov, pač pa tudi število namestitvenih kapacitet. V Strategiji razvoja turizma v občini Kobarid ugotavljajo naslednje: »Preprosta primerjava rasti števila namestitvenih kapacitet z rastjo nočitev pove, da se je istočasno močno povečala tudi povprečna zasedenost vseh kapacitet - iz 32 na 53 dni. Laično sklepanje, da nima smisla graditi novih kapacitet, ker še obstoječe niso dovolj polne, torej dokazano ne drži. Pravilo v turizmu je obratno – z rastjo novih kapacitet in dodatne ponudbe se bo povečala tudi zasedenost in uspešnost obstoječih« (LTO Sotočje, 2010).

Preglednica 7: Število nočitev v občini Tolmin (Vir: LTO Sotočje, 2010).

NOČITVE	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Domači	7.726	11.705	19.047	17.186	18.544	18.077	22.580	21.645	18.965
Tuji	10.994	9.489	10.748	17.116	21.003	21.304	25.475	26.310	23.970
Tolmin skupaj	18.720	21.194	29.795	34.302	39.547	39.381	48.055	47.955	42.935

Preglednica 8: Število nočitev v občini Kobarid (Vir: LTO Sotočje, 2010).

Nočitve	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Domači	9.825	14.025	22.899	20.821	21.451	24.684	28.224	29.966	33.693
Tuji	21.379	20.745	28.964	26.163	27.713	32.957	42.379	45.493	46.274
Kobarid skupaj	31.204	34.770	51.863	46.984	49.164	57.641	70.603	75.459	79.967



Slika 31: Skupna rast nočitev v občinah Tolmin in Kobarid (Vir podatkov: LTO Sotočje, 2010)

Dnevni obiskovalci

Pri obravnavi občine Tolmin je daleč največ dnevnih obiskovalcev v preteklih letih obiskalo Tolminska korita, sledi Tolminski muzej in cerkev Sv. Duha v Javorci. Žal podatki o dnevnih obiskovalcih niso popolni, saj ni podatka o številu obiskovalcev prosto dostopnih naravnih in kulturnih znamenitosti, dnevnih kopalcih ob Soči in številu obiskovalcev raznih prireditev. Največ dnevnih obiskovalcev območja občine Kobarid obišče casino Aurora v Starem Selu (tu prevladujejo italijanski gostje), sledijo pa jim obiskovalci najbolj znane kulturne in zgodovinske znamenitosti v občini – Kobarškega muzeja. Veliko je tudi dnevnih kopalcev, predvsem je potrebno izpostaviti med obiskovalci vse bolj priljubljeno reko Nadižo. Obisk te reke se kljub uvedbi parkirnine na parkiriščih ob reki še vedno povečuje.

Zgoraj predstavljeni podatki o dnevnih obiskovalcih se nanašajo le na organizirane turistične točke – točke, kjer je štetje obiskovalcev možno. Podatkov o vseh ostalih obiskovalcih, ki so obiskali ostale znamenitosti, pa ni.

5.2.2 Organiziranost turizma v destinaciji

Območna obrtno podjetniška zbornica Tolmin

Pokriva območje občin Tolmin, Kobarid in Bovec. V zbornici je organizirana tudi sekcija za gostinstvo in turizem. Ta povezuje 33 gostincev iz občine Tolmin in 15 gostincev iz občine Kobarid. Osnovno poslanstvo zbornice je zastopanje interesov članov na lokalnem nivoju. Pomembno vlogo pa ima tudi pri svetovanju, izobraževanju in informiranju članstva (LTO Sotočje, 2010).

Posoški razvojni center

PRC je lokalna ter regionalna razvojna institucija. Ustanovili so jo z namenom spodbujanja razvoja, in sicer na PRC izvajajo razvojne projekte (lokalne in regionalne) v Posočju in na Severnem Primorskem. Vključujejo pa se tudi v državne in mednarodne razvojne projekte (Posoški razvojni center, 2013).

Področja delovanja Posoškega razvojnega centra so (LTO Sotočje, 2010):

- razvoj človeških virov,
- razvoj podjetništva - Lokalni podjetniški center,
- razvoj podeželja,
- regionalni razvoj,
- promocija.

Turistična zveza gornjega Posočja – TZGP

Je krovna območna turistična zveza, ustanovljena je bila leta 1990. V njej so združena turistična pa tudi druga društva iz Gornjega Posočja. TZGP članom nudi strokovno oporo, spodbuja kreativnost in inovativnost, spodbuja prostovoljstvo in razvija enakopravno sodelovanje društev pri načrtovanju in razvoju destinacije, turističnega območja zgornjega Posočja. V zvezi se zavzemajo za ohranjanje kulturne, naravne in drugih vrst dediščine, njihovo valorizacijo in promocijo, njihovo ustrezno vključevanje v turistično ponudbo in oblikovanje integralnih turističnih proizvodov (LTO Sotočje, 2010).

Turistična društva

V občini Tolmin je trenutno osem turističnih društev, v občini Tolmin pa šest. Ta turistična društva v večji meri financirata občini, nekaj sredstev pa dobijo na javnih razpisih in pri sponzorjih.

Turistična društva na tem območju so (LTO Sotočje, 2010):

- Tolmin
- Most na Soči
- Volče
- Šentviška planota
- Trebuša
- Rut

- Sopota
- Podbrdo
- Drežnica
- Breginj
- Podbela
- Nadiža
- Livek

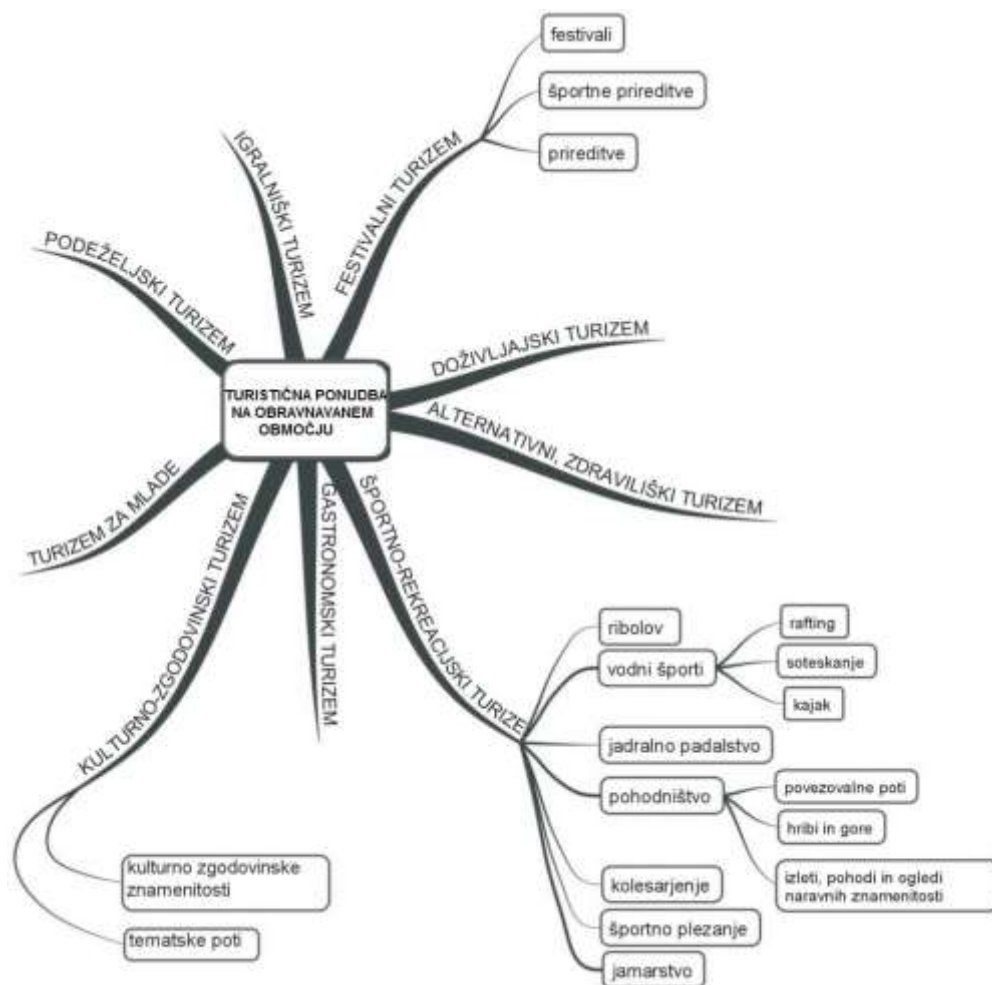
Lokalna turistična organizacija (LTO) Sotočje

Leta 2001 sta občini Tolmin in Kobarid ustanovili skupno destinacijsko organizacijo LTO Sotočje. Namenjena je pospeševanju razvoja turizma na področju občin Kobarid in Tolmin, krepitevi konkurenčnega položaja turističnih ponudnikov na trgu, prispevanju k skupnemu gospodarskemu razvoju občine in izboljševanju kvalitete življenja občanov (LTO Sotočje, 2005). V zavodu se izvajajo naslednje dejavnosti (Povzeto po: LTO Sotočje 2005):

- Oblikovanje turistične ponudbe
- Informiranje: LTO Sotočje je v Tolminu in Kobaridu vzpostavil turistično informacijski center, kjer turisti dobijo vse potrebne turistične informacije.
- Promocija
- Sooblikovanje turistične ponudbe Slovenije
- Sodelovanje s sorodnimi ustanovami in organizacijami
- Mednarodno sodelovanje
- Spodbujanje razvoja turistične dejavnosti
- Lastna dejavnost

5.2.3 Turistični proizvodi – vrste turizma na obravnavanem območju

V dolini reke Soče je zaradi pestrega in raznolikega okolja veliko možnosti za razvoj številnih turističnih ponudb. Iz razčlenitve turistične ponudbe na našem območju je razvidno, da je destinacija Tolmin-Kobarid privlačna predvsem za ljudi z aktivnim načinom preživljanja počitnic. Turizem tu temelji predvsem na športno- rekreacijski ponudbi, ki jo omogoča neokrnjena narava, hribovit svet ter glavna atrakcija doline – Soča. Poleg tega pa ima to območje tudi pestro zgodovino in s tem omogoča tudi druge, bolj umirjene, oblike turističnega obiska območja. Na podlagi vseh dobljenih virov o turistični ponudbi občin Tolmin in Kobarid smo izdelala naslednjo shemo, ki prikazuje večino oblik turizma, ki so tukaj zastopane.



Slika 32: Turistična ponudba v občini Tolmin in Kobarid

V zadnjem obdobju je bilo veliko narejenega na večji prepoznavnosti destinacije tako doma kot v tujini. Pozitivni rezultati se kažejo v povečevanju števila gostov v zadnjih letih in postopnemu uveljavljanju turističnih proizvodov, ki so bili v preteklosti, glede na dane naravne možnosti, premalo izkoriščeni.

Konec leta 2012 je bil z namenom večje promocije med drugim posnet tudi nov predstavitveni film Doline Soče. Film prikazuje najpomembnejšo turistično ponudbo območja: naravne in kulturne zanimivosti, lokalno izročilo, ostanke I. svetovne vojne ter atraktivne posnetke športnih dejavnosti. Na spletni strani LTO Sotočje obiskovalci najdejo povezavo do tega filma:

(https://www.youtube.com/watch?v=mQE_1m9m14U).

LTO Sotočje je izvedel anketo med ponudniki nastanitvenih kapacitet o motivih in potrošnih navadah njihovih gostov. Na podlagi te ankete so ocenili vsak turistični proizvod posebej in podali

segmentacijo turističnih proizvodov v obravnavani destinaciji. Pri tem so obe občini obravnavali kot skupno destinacijo. Ta členitev je predstavljena tako v Strategiji razvoja turizma v občini Tolmin kot tudi v Strategiji razvoja turizma v občini Kobarid. Njihove ugotovitve so povzete v nadaljevanju tega poglavja (LTO Sotočje, 2010). Turistični proizvodi so, glede na njihovo razvitost, smiselno razdeljeni v tri skupine in sicer v razvite turistične proizvode, turistične proizvode v nastajanju in potencialne turistične proizvode:

- Razviti turistični proizvodi

Ti proizvodi danes predstavljajo temelj turizma v občinah. Da se je nek proizvod uvrstil v to skupino, je moral imeti ustrezno razvito infrastrukturo, specializirane izvajalce ter seveda zadostno število obiskovalcev. Skupina razvitih proizvodov je natančneje razdeljena na široke turistične proizvode, ki jih v svojo ponudbo lahko vključi večina ponudnikov, in na posebne turistične proizvode, ki so predvsem rezultat dela specialistov. Prvo podskupino predstavljajo: sprostitvev in oddih, aktivne počitnice (predvsem kajak, pohodništvo in padalstvo), ribolov, šole v naravi in dnevni programi (kopanje, športno plezanje, prireditve). V drugo pa team building, igralništvo, gastronomija, butični turizem in motoristi.

- Turistični proizvodi v nastajanju

Ti proizvodi imajo velike potenciale za razvoj, a se do danes še niso razvili v taki meri, kot bi se lahko. Razlog za to je odsotnost enega od temeljnih pogojev iz prejšnjega odstavka. V to skupino sodijo zgodovinski turizem, kolesarstvo, turistične kmetije ter možnosti, ki jih ima Tolmin, da postane pravo festivalsko mesto.

Možnosti za turistične kmetije so glede na razsežnost tukajšnjega podeželja premalo izkoriščene. Zgodovinski turizem lahko razvijamo predvsem na podlagi bogate dediščine 1. svetovne vojne. Festivalski turizem pa v Tolminu postaja iz leta v leto pomembnejši vir prihodkov za mesto. Na Sotočju Tolminke in Soče se namreč odvijajo festivali evropskih razsežnosti: glasbeni festivali MetalDays, Punk Rock Holiday, Overjam Internacional Reggae festival in kreativni tabor Sajeta, ter športni festival Soča outdoor festival).

»Kolesarstvo ponuja velik potencial širokega turističnega produkta, ki bi ga v svojo ponudbo lahko vključil velik del ponudnikov. Naravne možnosti omogočajo veliko število izjemno raznolikih krožnih tur – precej več kot npr. na območju sosednjega Bovca. Infrastruktura v največji meri obstaja, saj ture potekajo po obstoječih poteh, s publikacijami, izdanimi v letu 2008 in 2009 (kolesarski zemljevid in

vodnik LTO Sotočje, nemški gorsko kolesarski vodnik, slovenski gorsko kolesarski vodnik) pa imamo izdelan osnovni instrument za uporabo te infrastrukture kot tudi za dostop na tržišče. Obiskovalci prihajajo individualno, znotraj destinacije pa še nimamo specializiranega ponudnika kapacitet niti agencije, ki bi kolesarstvo prevzela kot svojo osnovno dejavnost.« (LTO Sotočje, 2010)

Kolesarstvo je že v predhodnih poglavjih podrobneje predstavljeno, v nadaljevanju pa je narejena tudi analiza njegovih možnosti.

- potencialni turistični proizvodi

To so proizvodi, ki do danes niso v celoti izkoristili naravnih danosti za razvoj ali pa nimajo še ustrezne infrastrukture, izvajalcev in obiskovalcev. Primeri takih proizvodov bi bili: priprave športnikov v Tolminu, počitnice na planinah, smučanje, kajakaški center Most na Soči, center zdravega življenja, dializni center Kobarid in naravoslovni turizem.

6 POPIS KOLESARSKIH POTI NA OBMOČJU SEVERNE PRIMORSKE

6.1 Cilji popisa

Popis kolesarskih poti na območju Severne Primorske je projekt, ki sta ga organizirali Posoški razvojni center in Lokalna turistična organizacija Sotočje. Popis predstavlja prvo fazo v celovitem procesu oblikovanja kolesarske destinacije. V tem projektu smo popisali in predstavili vse poti, ki se danes na tem območju uporabljajo za (gorsko) kolesarjenje. S tem smo pridobili smiselno, urejeno in uporabno bazo vseh poti. Poudarek je bil namenjen gorskokolesarskim potem, saj je območje privlačno predvsem za to vrsto kolesarskega turizma. Nekateri odseki teh tras potekajo po poteh, po katerih se ta športna aktivnost, glede na trenutno slovensko zakonodajo, ne bi smela izvajati. Z razvojem kolesarskega turizma pa postajajo med kolesarji tudi prizadevanja za »legalizacijo« gorskega kolesarstva vse večja. Popis kolesarskih poti je bil tako izveden na pobudo kolesarjev, predvsem z namenom pripraviti osnovo, iz katere so jasno razvidni vsi ti problematični odseki kolesarskih tras. Ta baza bo služila kot podlaga za usklajevanja in pridobivanja potrebnih soglasij za dovoljenje kolesarjenja po teh odsekih. Nadalje se bo na podlagi tega lahko pripravilo kolesarsko hrbtenico celotnega območja, ki bo služila za usklajeno urejanje, označevanje, promocije ali druge aktivnosti.

Projekt ima naslov Popis kolesarskih poti na območju Severne Primorske, pri čemer pa z izrazom »pot« ni mišljena kolesarska pot kot vrsta kolesarske površine – s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo označena cesta, ki je namenjena prometu koles. V sklopu tega popisa se namreč izraz »kolesarska pot« nanaša na potek kolesarske proge. Le-te pa potekajo po različnih cestah, kolovozih in poteh. Da bi se izognili morebitnim nesporazumom pri uporabi tega izraza, je v nadaljevanju, ko je govora o popisu kolesarskih poti na območje Severne Primorske, uporabljen izraz »kolesarska proga«. Izraz »kolesarska pot« pa označuje vrsto kolesarske površine.

6.2 Zbiranje podatkov za popis

6.2.1 Obstoječa literatura

Zbiranje podatkov o poteku prog, ki jih uporabljajo kolesarji, smo začeli s pregledom vseh obstoječih kolesarskih kart in kolesarskih vodnikov za obravnavano območje. Poleg tega smo kot vir informacij uporabili tudi več spletnih strani. Tako smo pregledali naslednje slovenske in tuje vire:

- Gorskokolesarski vodnik Dolina Soče, avtor: Leon Leban
- Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal, avtor: Peter Immich
- Strme kolesnice, avtor: Marko Paternu
- Turistični in kolesarski zemljevid: Kobarid-Nadiške doline/Valli del Natisone-Tolmin

- Soča outdoor festival (<http://www.soca-outdoor.com>)
- LTO Sotočje (osebni pogovori in spletna stran <http://www.dolina-soce.com/>)

Že pred začetkom zbiranja oz. pregledovanja poti smo predvidevali, da najverjetneje različni avtorji opisujejo precej podobne ali skoraj popolnoma enake proge. Domnevali smo, da je precej tudi takih prog, ki se v različnih vodnikih ujemajo le v delu trase, le redke pa so take, ki so v celoti opisane le v enem samem vodniku.

Odločili smo se, da v prvi fazi pregledamo vse opisane ture. Po tej začetni fazi so se naša predhodna predvidevanja o podvajanju prog izkazala za pravilna in, da je kar nekaj takih prog, ki so pri različnih avtorjih povsem enake. Le te bi bilo povsem nesmiselno dvakrat popisovati. Tako smo npr. progo na Kobariški Stol z juga, ki jo nekateri avtorji navajajo povsem identično, popisali le enkrat. Vse tiste proge, ki se vsaj v določenih odsekih razlikujejo od prog drugih avtorjev, pa smo popisali v celoti in ne samo odseka, ki se razlikuje. Vsaka kolesarska proga je namreč doživetje zase, četudi jo del poteka po trasi neke druge proge.

Cilj popisa je bil pridobitev podatkov mreže obstoječih kolesarskih prog in sicer v digitalni obliki.

6.2.2 Programska oprema

Proge je bilo potrebno ročno digitalizirati. Za potrebe tega smo uporabili prostodostopno programsko opremo Garmin Base Camp. Program je v osnovi zasnovan za delo na podlagi Garminovih globalnih zemljevidov. Zaradi potreb po večji količini oz. natančnosti topografskih podatkov smo v program dodatno namestili še plačljivo vektorsko topografsko karto Slovenije Topo Slovenija, ki je izdelana za uporabo Garmin GPS naprav. Ročna digitalizacija poti je bila tako izvedena na podlagi te topografske karte.

Garmin Base camp ponuja vmesnik za ogled Garmin zemljevidov in upravljanje geografskih podatkov. Program poleg številnih ostalih funkcij omogoča prenos podatkov v napravo GPS in iz nje ter ima možnost ustvarjanja, ogleda in ureditve točke poti, načrtovane poti ali sledi.

Za uporabo te programske opreme smo se odločili predvsem zato, ker omogoča preprost zajem podatkov, številne dodatne možnosti analiziranja zajetih poti, izris višinskih profilov in ponuja za naše potrebe dovolj natančne končne podatke. Poleg tega program podaja napredne informacije o načrtovani poti in je združljiv z Garmin GPS napravami.

Ker nekatere v vodnikih opisane proge potekajo tudi po brezpotjih oz. po poteh, ki na tej topografski karti niso prikazane, smo se odločili, da te proge pregledamo na terenu (prehodimo ali prekolesarimo) in pri tem pot snemamo z GPS napravo. To sled smo nato prenesli na računalnik ter uvozili v program Garmin Base Camp. Pri tem smo uporabili uro Garmin Fourrunner 10 z vgrajenim GPS sprejemnikom, ki omogoča beleženje poti.

6.2.3 Zajem podatkov

Kolesarske proge so bile torej zajete na dva načina, in sicer:

- Ročno digitalizirane na podlagi topografske karte
- Terensko GPS snemanje in prenos sledi iz GPS naprave na računalnik

6.2.4 Popisane kolesarske proge

Iz prej navedenih virov smo zbrali podatke o poteku 72-ih kolesarskih prog. Zaradi konfiguracije terena na območju obravnavanih občin je veliko teh prog gorskokolesarskih, ki potekajo izven asfaltiranih cest, po kolovozih, pešpoteh ali mulatjerah. Tiste, ki potekajo po cestah, pa v večini potekajo po lokalnih in stranskih cestah in po precej razgibanem terenu. Tako je med vsemi popisanimi progami le malo takih, ki so povsem ravninske oz. imajo le blag naklon.

Skupna dolžina vseh obravnavanih prog je kar 2053 km. Pri tem je potrebno poudariti, da se te proge medsebojno na določenih predelih tudi prekrivajo in je tako dejanska dolžina kolesarskih prog na obravnavanem območju manjša.

V prilogi (priloga A) podajamo seznam vseh obravnavanih kolesarskih prog ter njihove najpomembnejše informacije oz. karakteristike. Predstavljeni podatki so bili pridobljeni na podlagi preučevanja poteka vsake posamezne trase posebej.

7 PROUČEVANJE POTEKA POPISANIH PROG

Zakonske omejitve kolesarjenja v Sloveniji izhajajo že iz same Uredbe o prepovedi vožnje v naravnem okolju, ki prepoveduje vožnjo v naravnem okolju. Nad to uredbo pa imamo še vrsto drugih zakonov: Zakon o Triglavskem narodnem parku, Zakon o gozdovih in Zakon o planinskih poteh, ki vsak na svoj način, kolesarje omejujejo pri svoji dejavnosti. Podrobnejše omejitve posameznih zakonov so opisane že v poglavju 3.2.2.

Predstavniki gorskih kolesarjev rešitev vidijo predvsem v morebitnih pogajanjih s predstavniki Triglavskega narodnega parka, Zavoda za gozdove, Planinske zveze in v končni fazi tudi z lastniki zemljišč. Njihova soglasja bodo kolesarjem omogočila vožnjo po dogovorjenih progah. Pred temi pogajanja morajo biti pripravljene vse kartografske podlage. Tako je bilo potrebno izmed vseh kolesarski prog, popisanih v prej predstavljenem Popisu kolesarskih poti, poiskati vse tiste odseke, ki potekajo na takih območjih.

Pri obravnavanju problematičnih odsekov kolesarskih poti se je potrebno, kar se tiče legalnosti, osredotočiti predvsem na morebiten potek kolesarskih poti skozi naravno okolje, to je izven urejenih cest.

7.1 Kolesarske proge v naravnem okolju

V prvi fazi smo proučevali, kateri so odseki prog, ki potekajo izven kategoriziranih in nekategoriziranih cest, torej v naravnem okolju kot ga definira Uredba o prepovedi vožnje v naravnem okolju. Ker bi terensko pregledovanje vseh teh prog zahtevalo preveč časa, smo se odločili, da to opravimo s pomočjo topografskih podlag. Kot osnovo smo vzeli Topografske podatke merila 1 : 25.000 (GKB 25) in DTK 25 (Državno topografsko karto merila 1 : 25.000) - vsebinski sloj NPI (naselja, prometna mreža, zemljepisna imena). Slednja je bila izdelana že v letu 1999 in je že nekoliko zastarela. Baza topografskih podatkov pa je bila vzpostavljena med leti 1994 in 1996, od takrat naprej pa naj bi se redno vzdrževala. Kljub temu pa smo opazili, da baza le ni povsem ažurna. Tako smo zaradi morebitnih sprememb oz. novih poti poteke tur pregledali še na podlagi novejših zemljevidov. Zemljevidi, ki so bili pri tem uporabljeni:

- Turistični zemljevid Tolmin Kobarid (merilo 1:50 000)
- Posočje, Rezija in vzhodna Benečija (turistični zemljevid) (merilo 1:40 000)
- Turistični in kolesarski zemljevid: Kobarid-Nadiške doline -Tolmin (1:55 000)

S kombinacijo pregledov različnih topografskih kart smo pridobili zanesljivejše podatke po kakšni podlagi potekajo kolesarske proge. Pri vsem skupaj pa so nam bili v pomoč tudi tekstualni opisi prog v

kolesarskih vodnikov. Na najbolj »sumljivih« odsekih pa smo se odločili za dodatni terenski pregled dejanskega stanja.

Nekatere popisane proge segajo tudi preko mej občin Tolmin in Kobarid, in sicer v sosednje občine ali pa v sosednjo Italijo. Kar se tiče preučevanja poteka v »naravnem okolju« smo vse odseke v Italiji izpustili iz obravnave. V sosednji državi namreč veljajo drugačne zakonska pravila in bi bilo tam povsem nesmiselno preučevati, ali kolesarske poti potekajo po cestah, kolovozih, pešpoteh, itd. Nasprotno pa smo odseke poti, ki potekajo v ostalih slovenskih sosednjih občinah (Bovec, Bohinj, Železniki, Cerčno, Nova Gorica, Kanal), vključili v to obravnavo, kljub temu da se je v tej diplomski nalogi obravnavalo območje občin Tolmin in Kobarid.

Po natančnem pregledu smo prišli do podatka, da v skupnem seštevku kar 176 kilometrov kolesarskih prog poteka bo brezpotjih in pešpoteh. Povečini so ti odseki krajši, v povprečje krajši od treh kilometrov. Najdaljši neprekinjen odsek izven urejenih cest pa znaša 14,6 km in predstavlja del kolesarske trase Možic.

Z vidika gorskih kolesarjev so ti odseki najlepši deli kolesarskih tur. Zaradi zakonodaje pa je vožnja tu zaenkrat še nelegalna.

Karta 1 (priloga B) prikazuje potek vseh popisanih kolesarskih prog. Z rdečo pa so obarvani problematični odseki, ki potekajo v naravnem okolju.

7.2 Analize prog kot podlaga za pridobivanje soglasij

Kot že rečeno je kolesarjenje na številnih območjih oz. poteh prepovedano zaradi raznih omejitev. Želja gorskih kolesarjev je, da bi se v prihodnje pridobila dovoljenja vožnje s kolesom po teh poteh. Velja omeniti, da se te omejitve nanašajo predvsem na poti, ki jih uporabljajo gorski kolesarji. Izvedeni popis kolesarskih poti predstavlja osnovno podlago za pridobivanje teh soglasij. Gorski kolesarji naj bi tako v letu 2014 poskušali pridobiti dovoljenja s strani:

- Triglavskega narodnega parka,
- Zavoda za gozdove,
- planinskih društev in
- lastnikov zemljišč.

V sklopu projekta smo predhodno preučili, katere kolesarske proge potekajo po teh spornih območjih. Za vsak sklop potrebnih dovoljenj smo izvedli svojo analizo in pripravili kartografsko podlago ter sledi teh odsekov v .gpx formatu.

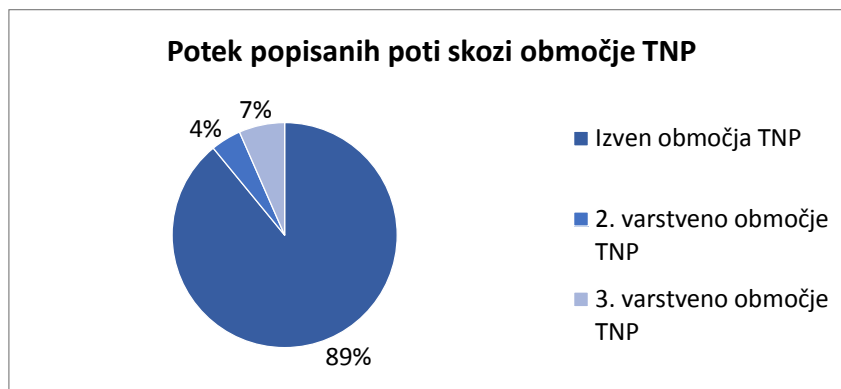
Kolesarji se zavedajo, da bo skoraj nemogoče dobiti soglasja za vse željene poti. Tako je bilo potrebno v sklopu projekta Popis kolesarskih poti preučiti tudi, katere od teh so bistvenega pomena za uspešen razvoj gorskokolesarskega turizma na območju občin Tolmin in Kobarid. Te proge imajo večji pomen od ostalih predvsem ker:

- potekajo skozi okolje, ki je privlačno za turiste,
- je sama konfiguracija in urejenost proge zelo dobra ali celo idealna,
- so ob poti nahajajo raznih turistične znamenitosti,
- se poti navezujejo na druge regije Slovenije.

7.2.1 Potek preko območja Triglavskega narodnega parka

Omejitve kolesarjenja v Triglavskem narodnem parku so podrobneje opisane že v poglavju 3.2.2. TNP je razdeljen na tri območja. Najstrožji predpisi veljajo v prvem varstvenem območju, najmilejši pa v tretjem. Na območje občin Tolmin in Kobarid segajo vsa tri omenjena varstvena območja. Tako smo morali analizirati, ali tudi popisane poti segajo v območje TNP. V ta namen smo predhodno izdelano karto digitaliziranih popisanih kolesarskih prog prekrili s slojem Triglavskega narodnega parka, ki smo ga pridobili na spletni strani Agencije Republike Slovenije za okolje. Nadalje smo analizirali potek vsake proge posebej. Poleg podatka ali obravnavana tura sega v TNP in v katero varstveno območje (prvo, drugo ali tretjo), smo izračunali tudi dolžine znotraj teh območij.

Izmed vseh popisanih prog jih vsaj delno poteka preko Triglavške narodnega parka triindvajset. Nobena od teh prog ne poteka skozi prvo varstveno območje. Potekajo le skozi drugo in tretjo. Pri tem je za spoznanje več prog znotraj tretjega varstvenega območja, in sicer 134 km v tretjem in 89 km v drugem varstvenem območju. Poudariti je potrebno, da ti podatki ne pomenijo dejanske dolžine prog znotraj Triglavskega narodnega parka. Kot smo dejali že prej, se namreč nekatere popisane proge na določenih delih prekrivajo med seboj in so torej ti odseki v te podatke všteti dvakrat.



Slika 33: Potek popisanih kolesarskih prog.

Za potrebe pridobivanja soglasij v TNP smo zato izračunali še dejansko kilometrino prog v tem območju - odseke, ki se podvajajo, smo upoštevali le enkrat. Rezultati tega merjenja so podali naslednje podatke: 35,28 km kolesarskih prog poteka znotraj drugega varstvenega območja TNP in 43,84 km jih poteka na območju tretjega varstvenem območju.

V to analizo so bile vključene celotne trase kolesarskih prog - tudi predeli, ki potekajo po urejenih cestah. V naslednjem koraku je bilo potrebno ta izbor zožiti le na tiste odseke, ki potekajo po naravnem okolju. V Zakonu o Triglavskem narodnem parku je namreč zapisano, da je na območju TNP prepovedano voziti, ustavljati, parkirati ali organizirati vožnje z motornimi vozili in s kolesi v naravnem okolju (Zakon o Triglavskem narodnem parku, 2010). Tako smo upoštevali dva kriterija:

- Potek znotraj območja Triglavskega narodnega parka
- Potek izven urejenih cest - v naravnem okolju

Izkazalo se je, da skupni seštevek vseh takih odsekov znaša 37,9 km, in sicer 25,0 km v drugem varstvenem območju in 12,9 km v tretjem varstvenem območju.

Preglednica 9: Dolžine odsekov kolesarskih prog v naravnem okolju, ki potekajo skozi posamezna varstvena območja Triglavskega narodnega parka.

	Prvo varstveno območje TNP	Drugo varstveno območje TNP	Tretje varstveno območje TNP
Dolžina kolesarskih prog, ki potekajo v posameznih conah in izven urejenih cest [km]	0	25,0	12,9

Karta 2 (priloga C) prikazuje potek kolesarskih prog v Triglavskem narodnem parku. Z rdečo barvo smo na karti poudarili odseke tistih prog, ki izpolnjujejo oba kriterija, zapisana v prejšnjem odstavku.

7.2.2 Potek preko con členitve gozdnega prostora z vidika rekreacije in turizma

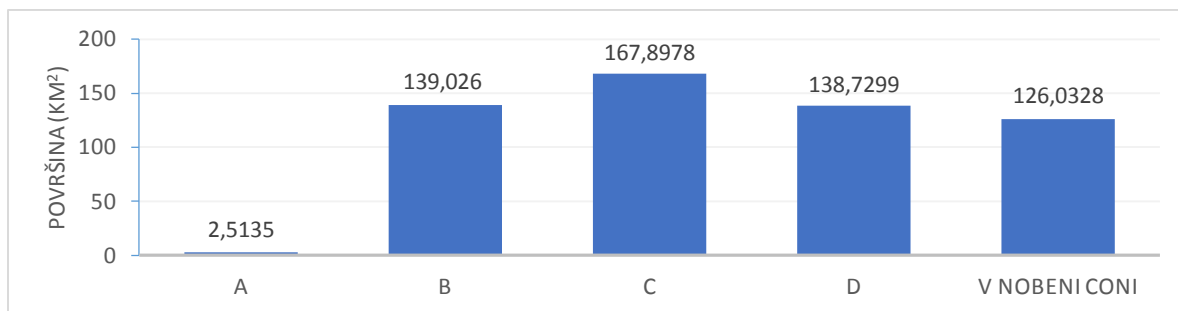
V skladu s predpisi se po gozdovih lahko z motornimi vozili vozimo le po gozdnih cestah, kolesarimo in jahamo lahko le po nekaterih vlakah - ta območja so določena v gozdarskih območnih načrtih. Po samem gozdu, z nekaj izjemami, pa lahko le hodimo (Veselič, Beguš, 2013).

Z vidika gorskega kolesarstva je v gozdno gospodarskih območnih načrtih torej ključna členitev gozdnega prostora z vidika rekreacije in turizma. Ta deli območje gozda v štiri cone.

Preglednica 10: Členitev gozdnega prostora z vidika turizma in rekreacije (Vir: Veselič, Beguš, 2013).

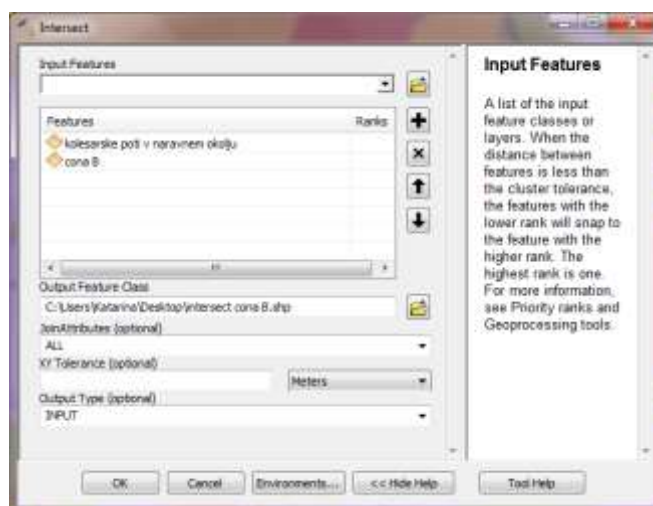
CONA	POTENCIALNA RABA
A	Brez rabe (dovoljena hoja po označeni planinski poti ali drugi poti, ki vodi skozi rezervat ali po njegovem robu).
B	Hoja po gozdu, izjemoma (ob podrobnejši proučitvi) tudi ježa in kolesarjenje po označenih vlakah. Zapora cest za vožnjo z motornimi vozili (vsaj slepih krakov - z znakom ali rampo).
C	Jahanje in vožnja s kolesi po označenih vlakah, hoja po gozdu. Raba gozdnih cest skladno z zakonodajo.
D	Dejavnosti pod B in C ter druga raba: - skladno z zakonodajo, - poseben režim rabe gozdnih cest oz. njihovo povečano obremenitev za negozdarske rabe se dogovori z ZGS, lastniki gozdov in občinami.

Po tej členitvi je kolesarjenje dovoljeno v coni C in D, izjemoma tudi v coni B. Sama conacija ne predstavlja večje ovire za kolesarjenje. Težave nastopijo, ker je potrebno poti označiti in pridobiti soglasja lastnikov zemljišč. Slovenska kolesarska pobuda se poteguje za drugačno rešitev. Kar se tiče označevanja poti predlagajo, naj bo kolesarjenje dovoljeno povsod, kjer ni izrecno prepovedano. V zvezi z soglasji lastnikov zemljišč pa bi se bilo, po njihovem mnenju, smiselno zgledovati po Zakonu o planinskih poteh ki, ki uveljavlja splošno dovoljenje za hojo po gozdovih (Rovan, 2012). Za kaj takega pa bi bilo potrebno spremeniti zakonodajo, na kar pa v bližnji prihodnosti še ni računati. Zato smo na območju občin Tolmin in Kobarid analizirali poteke kolesarskih prog preko območji določenih s členitvijo gozdnega prostora z vidika rekreacije in turizma. Vektorske podatke te členitve za območje občin Tolmin in Kobarid smo pridobili na Zavodu za gozdove. Iz atributnih podatkov smo pridobili podatke o velikosti površin posameznih con. Daleč najmanjšo površino zavzema cona A, ostale tri zavzemajo relativno podobne deleže.



Slika 34: Delež površin občin Tolmin in Kobarid v posameznih conah po podatkih členitve gozdnega prostora z vidika rekreacije in turizma (Vir podatkov: Zavod za gozdove, 2013).

Nadalje smo začeli s samo analizo poteka obravnavanih kolesarskih poti preko teh štirih con. Osredotočili smo se na kolesarske proge, za katere smo predhodno ugotovili, da potekajo izven urejenih cest. V računalniškem programu ArcMap smo z orodjem »*intersect*« določili preseke sloja kolesarskih prog v naravnem okolju s slojem con gozda.



Slika 35: Orodje "intersect" v programu ArcMap.

Pri tej analizi sta bila torej pomembna dva kriterija:

- potek kolesarskih tur v naravnem okolju in
- potek znotraj con A, B, C, D.

Številčni rezultati te analize so predstavljeni v spodnji tabeli. Kartografski prikaz teh odsekov pa je prikazan na karti 3 (priloga D).

Preglednica 11: Dolžine odsekov kolesarskih prog v naravnem okolju, ki potekajo skozi posamezne cone členitve gozdnega prostora z vidika rekreacije in turizma.

	Cona A	Cona B	Cona C	Cona D
Dolžina kolesarskih prog, ki potekajo v posameznih conah in izven urejenih cest [km]	0	33,58	68,39	35,05

7.2.3 Potek po planinskih poteh

Preučili in analizirali smo kakšna je situacija na območju občin Tolmin in Kobarid. Zanimalo nas je kje potekajo planinske poti, kje popisane kolesarske proge in kje se le-te medsebojno prekrivajo.

V ta namen smo na Planinski zvezi Slovenije pridobili vektorske podatke planinskih poti v občini Tolmin in Kobarid. Na tem območju delujejo štiri planinska društva in sicer:

- Planinsko društvo Kobarid
- Planinsko društvo Tolmin
- Planinsko društvo Podbrdo
- Planinsko društvo Kanal (Opomba: Le manjši delež poti, za katere skrbi planinsko društvo Kanal, se nahaja znotraj obravnavanih občin, večina jih namreč leži v občini Kanal in jih v okviru te diplomske naloge nismo obravnavali.)

Dolžine planinskih poti znotraj občin Tolmin in Kobarid so podane v spodnji preglednici.

Preglednica 12: Dolžine planinskih poti znotraj občin Tolmin in Kobarid (Vir podatkov: Planinska zveza Slovenije, 2013).

PLANINSKO DRUŠTVO	SKUPNA DOLŽINA PLANINSKIH POTI [km]
Planinsko društvo Kobarid	79,1
Planinsko društvo Tolmin	103,2
Planinsko društvo Podbrdo	70,1
Planinsko društvo Kanal (Le poti ali odseki poti znotraj obravnavanega območja.)	0,5
SKUPAJ	252,9

Ko smo imeli zbrane te vektorske podatke, smo za vse odseke kolesarskih prog, za katere je bilo ugotovljeno, da potekajo v t. i. naravnem okolju, preverili ali morebiti potekajo po planinskih poteh. Iskali smo torej odseke kolesarskih prog, ki izpolnjujejo dva kriterija:

- Potek po planinski poti
- Potek izven urejenih cest (v naravnem okolju)

Rezultati kažejo, da ima 28 popisanih kolesarskih prog vsaj majhen odsek, ki poteka po kateri od planinskih poti. Dolžine teh odsekov v sklopu posamezni kolesarski prog znašajo med 0,7 in 11,7 kilometri, v povprečju pa 2,6 kilometra. Glede na to, da povprečna dolžina tistih kolesarskih prog, ki potekajo tudi po planinskih poteh, znaša 32,9 kilometrov, lahko trdimo, da je odstotek odsekov, speljanih po planinskih poteh, relativno nizek in v povprečju znaša 8,2 % dolžine celotne trase. Upošteva dejstva, da se ti odseki pri različnih progah podvajajo, podajamo skupni seštevek, v katerem so ti odseki le enkratno upoštevani. Ta seštevek problematičnih odsekov kolesarskih prog tako znaša 36 kilometrov. Razporeditev teh odsekov glede na planinsko društvo, ki ga vzdržuje je predstavljena v spodnji preglednici, grafična predstavitev teh poti pa je prikazana na karti 4 (priloga E).

Preglednica 13: Dolžine odsekov prog, ki izpolnjujejo pogoj poteka v naravnem okolju in pogoj poteka po planinskih poteh.

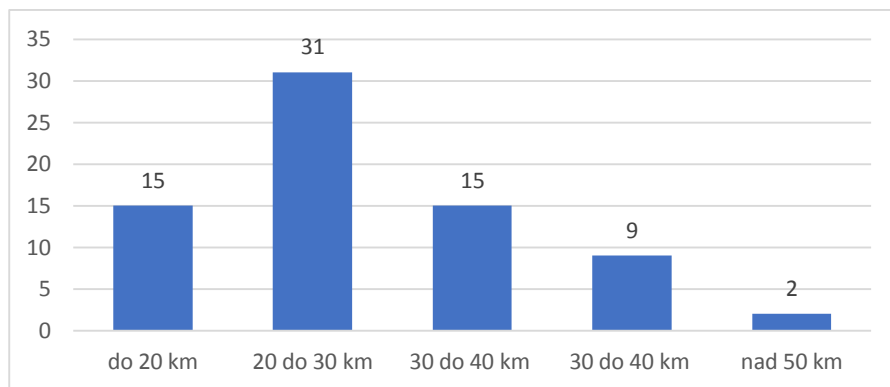
PLANINSKO DRUŠTVO	DOLŽINA [km]
Planinsko društvo Kobarid	23,0
Planinsko društvo Tolmin	4,2
Planinsko društvo Podbrdo	8,0
Planinsko društvo Kanal	0,8
SKUPAJ	36,0

7.3 Profili obravnavanih prog

Dolžine prog

V tem poglavju so predstavljene glavne karakteristične lastnosti obravnavanih prog. V prvi fazi nas je zanimalo, kakšne so njihove dolžine. Povprečna dolžina vseh prog znaša 29 kilometrov. Ugotovili pa smo, da je razpon dolžin prog precej velik, in sicer je najkrajša digitalizirana proga dolga 10,7 kilometrov, najdaljša pa kar 72,6 kilometrov. Spodnji graf prikazuje porazdelitev vseh prog glede na dolžino njihove trase. Za nazornejši prikaz smo jih razporedili v pet skupin, in sicer:

- Do 20 km
- 20 do 30 km
- 30 do 40 km
- 40 do 50 km
- Nad 50 km



Slika 36: Število popisanih kolesarskih prog v posameznih dolžinskih skupinah.

Višinske razlike vzponov oz. spustov

Pomemben podatek pri opisu kolesarske ture predstavlja tudi podatek o višinski razliki. Pri tem so lahko podani podatki o:

- višinski razliki med štartom in ciljem,
- višinski razliki med najnižjo in najvišjo točko ture
- skupni višinski razliki vseh vzponov in spustov

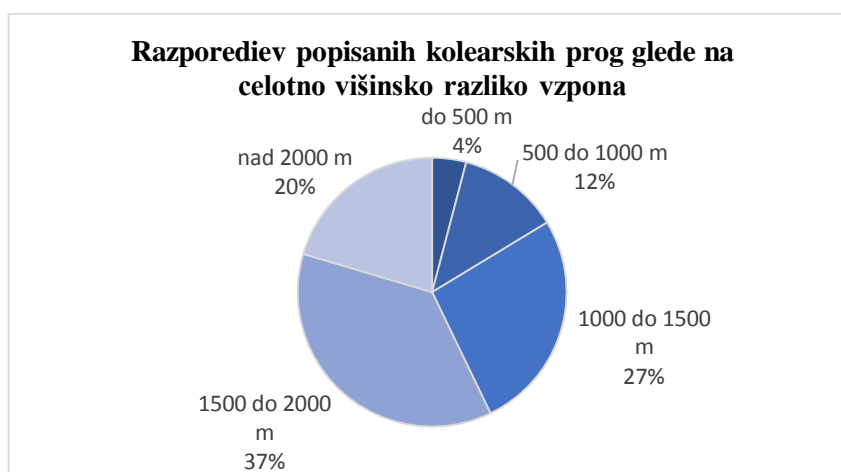
Menimo, da je od vseh zgoraj naštetih najprimernejše podajati podatke o skupni višinski razliki vzponov in spustov. Kolesarji s tem podatkom popolnejše informacije o načrtovani turi. Na podlagi predhodno digitaliziranih prog smo lahko te podatke pridobili neodvisno od navedb v izvornih vodnikih. V nekaterih primerih so se pojavila odstopanja med višinsko razliko vzpona, prevzeto iz kolesarskega vodnika in višinsko razliko vzpona te iste poti, pridobljeno na podlagi digitalizacije na podlagi topografske karte Slovenije. Ker ne poznamo podatka, s kakšno natančnostjo so bile izračune višinske razlike v kolesarskih vodnikih, smo se odločili, da izvedemo svoje izračune, pri čemer smo upoštevali višine vseh točk, ki opisujejo posamezno progo.

Ker je večina popisanih prog krožnih, je skupna višinska razlika vzponov enaka skupni višinski razliki spustov. Med vsemi obravnavanimi kolesarskimi ima najmanjšo skupno višinsko razliko vzpona proga, ki poteka po cesti med Tolminom in Kobaridom (imenovana Od Tolmina do Kobarida), in sicer znaša ta razlika 321 m. Za to progo lahko rečemo, da nikakor ni gorsko kolesarska tura. Služi predvsem kot glavna kolesarska povezava med centroma občin. Na drugi strani je proga z največ vzponi opisana v vodniki Strme kolesnice, avtorja Paternuja. To je proga Nad Baško grapo, ki ima na celotni trasi kar 4697 višinskih metrov vzponov.

Vse proge smo razporedili v 5 razredov glede na skupno višinsko razliko:

- 1 – do 500 m
- 2 – 500 do 1000 m
- 3 – 1000 do 1500 m
- 4 – 1500 do 2000 m
- 5 – nad 2000 m

Največ, in sicer 35%, prog se je uvrstilo v 3. razred, po številčnosti pa mu sledi 4. razred. V 1. razred, v katerega so uvrščene ravninske proge, se je po pričakovanih uvrstilo najmanjše število prog. Zaključimo lahko, da na območju občin Tolmin in Kobarid prevladujejo gorsko kolesarske proge, ki od kolesarjev zahtevajo že določeno mero kondicijske pripravljenosti.



Slika 37: Odstotkovna razporeditev kolesarskih prog glede na celotno višinsko razliko vzpona.

Težavnost

Tretji podatek, ki je za vsako progo posebej naveden v skoraj vseh vodnikih, je tudi težavnost proge. Avtorji ne uporabljajo enotne težavnostne lestvice. Viri izdelanega popisa kolesarskih poti imajo spodaj prikazano število težavnostnih stopenj.

Preglednica 14: Število težavnostnih stopenj kolesarskih prog v posameznih kolesarskih vodnikih.

	ŠTEVILO TEŽAVNOSTNIH STOPENJ
Dolina Soče	3
Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal	5
Strme kolesnice	7
Turistični in kolesarski zemljevid	3

Če želimo posamezne proge primerjati med sabo (glede na težavnost), je potrebno njihove težavnostne stopnje prevesti na neko skupno težavnostno lestvico. Težavnostne stopnje je bilo potrebno dati na skupni imenovalac in na podlagi medsebojnega primerjanja težavnostnih lestvic, opisov posameznih prog ter terenskega preverjanja vsaki progi določiti novo težavnostno stopnjo. Ta postopek zahteva kar nekaj poglobljenega preučevanja in iskanja pravilne pretvorbe v novo lestvico. V veliko pomoč pri tem so nam bile proge, ki so opisane v različnih vodnikih (tako smo lahko primerjali dva različna težavnostna sistema na isti trasi).

Odločili smo se da vse ture definiramo v 3-stopenjski lestvici:

- 1 – nezahtevne
- 2 – srednje zahtevne
- 3 – zahtevne

Tako izračunane nove težavnostne stopnje so za vsako progo podane v preglednicah v prilogi (priloga A).

8 IZBOR KOLESARSKIH PROG

V tem poglavju je kot zaključena celota predstavljen predlog najprimernejših kolesarskih prog, ki bi jih bilo v prihodnje smiselno najbolj promovirati in vzdrževati. Gre za sklop kolesarskih prog, za katere je bilo ugotovljeno, da bi bile za kolesarske turiste najprivlačnejše. Te proge so primerno urejene in obsegajo tako poti najnižjih težavnostnih stopenj, primernih za celotne družine, kot tudi najtežje poti, ki so primerne le za izkušene gorske kolesarje. Poleg tega, ta sklop izbranih prog kolesarju najbolje predstavi pestrost območja občin Tolmin in Kobarid, njegove naravne lepote, pa tudi ostale turistične zanimivosti. Menimo, da bi bilo pri pridobivanju vseh morebitnih, v poglavju 7.2 predstavljenih, soglasij potrebno večji poudarek nameniti prav tem programom.

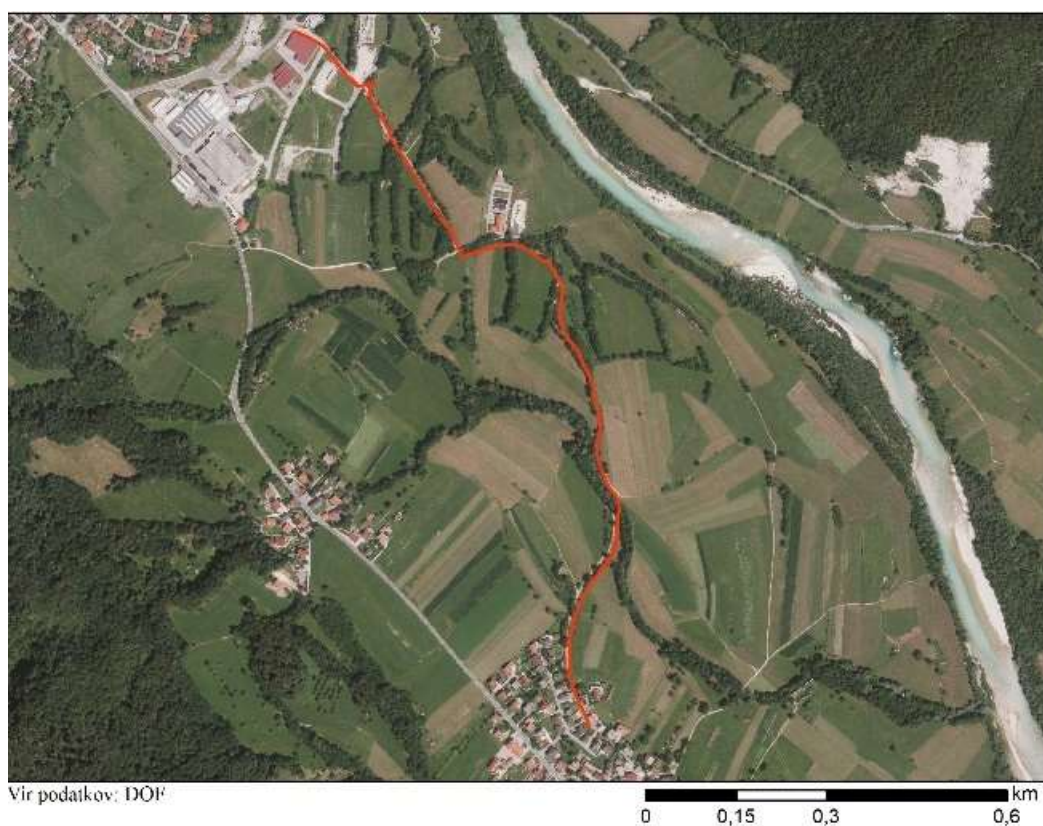
Na tem mestu so predstavljeni tudi predlogi možnih tras povezovalnih kolesarskih prog s sosednjimi občinami oz. regijami. Pred samim izborom najpomembnejših lokalnih kolesarskih prog je namreč smiselno prikazati vpetost obravnavanega območja v širši prostor z vidika kolesarskih povezav. Vzpostavljene kolesarske povezave s sosednjimi območji namreč omogočajo, da prostor postane privlačen za širši krog kolesarjev, tudi za potovalno-avanturistične kolesarje. Zanje je namreč ključno to, da obstaja možnost kolesarskega povezovanja z sosednjimi regijami. Državne smernice s tega področja so bile predstavljene že v poglavju 3.2. V tem poglavju pa je, ob upoštevanju teh smernic, predstavljen naš predlog konkretnih možnosti za kolesarske povezave obravnavanega območja s sosednjimi regijami.

Celotno poglavje 8 je tako v prvem delu posvečeno kolesarskim povezavam na obravnavanem območju, drugi del pa predstavlja najpomembnejše lokalne kolesarske proge na tem območju, in sicer se osredotoča predvsem na proge, primerne za gorske kolesarje. Izmed prog iz izvedenega popisa smo izdelali izbor tistih, ki po naših analizah izpolnjujejo največ kriterijev za privlačno (gorsko) kolesarsko turo. Ta izbor smo dopolnili še z nekaterimi progami, ki jih kot ključne vidijo na LTO Sotočje. Tako je ta izbor delno povzet tudi po še ne izdanem kolesarskem vodniku Smaragdne kolesarske poti, ki ga pripravljajo na Lokalni turistični organizaciji Sotočje in Posoškem razvojnem centru. Ta bo vključeval nekatere ključne kolesarske poti in bo namenjen predvsem oglaševanju kolesarskega turizma v Posočju. V tem vodniku bo predstavljen osnoven, 137 km dolg, kolesarski krog, na katerega se navezujejo prej omenjene krajše lokalne kolesarske ture, pa tudi nekatere druge, ki niso neposredno povezane na omenjeno kolesarsko povezavo. Iz tega vodnika smo izvzeli le nekatere kolesarske proge, za katere smo ocenili, da so najpomembnejše.

8.1 Kolesarske povezave na območju Tolmin-Kobarid

Na tem mestu je predstavljen naš predlog konkretnih možnosti za kolesarske povezave obravnavanega območja s sosednjimi regijami. Pri tem smo upoštevali državne smernice, opisane v poglavju 3.2.

V prvi fazi smo preučili, kakšno je obstoječe stanje na področju kolesarskih povezav na območju občin Tolmin in Kobarid in v odnosu s sosednjimi regijami. Ugotovitve kažejo na to, da v občinah Tolmin in Kobarid do zdaj ne obstaja nobena kolesarska povezava, ki bi bila namenjena izključno kolesarjem. Izjema pri tem je le krajši odsek na relaciji Kobarid – Idrsko v dolžini 1,5 km.



Slika 38: Trasa kolesarske poti Kobarid – Idrsko.



Slika 39: Kolesarska pot Kobarid – Idrsko.

Kljub temu, da je na tem območju velik delež gorskih kolesarjev, katerih ture potekajo po razgibanem, naravnem in zahtevnem terenu, pa predstavlja odsotnost ravninskih povezav precejšen problem pri razvoju kolesarske destinacije. Ravninskih povezovalnih kolesarskih poti bi se namreč posluževali vsi kolesarji; gorski kolesarji za dostop do začetka gorskokolesarske ture, popotniški kolesarji pa za potovanje med kraji že v osnovi uporabljajo izključno ravninske poti. Ker takšne kolesarske povezave na obravnavanem območju do sedaj še niso zgrajene, so kolesarji primorani uporabljati prometnice, namenjene motornemu prometu. Le-te so, zaradi razgibanega terena, tu precej ozke, na nekaterih predelih tudi nepregledne. To je za marsikaterega kolesarja precej odbijajoč faktor.

Ker je kolesarsko povezovanje znotraj same destinacije in s sosednjimi destinacijami ključno za uspešen razvoj kolesarjenja, smo v ta namen izdelali predlog potencialnega poteka povezovalnih kolesarskih poti – kolesarskih povezav. Izhajali smo iz obstoječe zasnove kolesarskega omrežja Slovenije. Iz te zasnove je razvidno, da se obravnavano območje lahko povezuje v več smeri, in sicer:

- na severu proti Bovcu (Predel - Bovec - Kobarid - Tolmin - Most na Soči - Nova Gorica)
- na jugu proti Novi Gorici (Predel - Bovec - Kobarid - Tolmin - Most na Soči - Nova Gorica)
- na zahodu proti Italiji (Kobarid – Robič)
- na vzhodu po baški grapi proti Gorenjski (Lesce - Bled - Bohinjska Bistrica - Podbrdo - Bača pri Modreju)
- na zahodu po dolini Idrijce proti Idriji (Modrej - Želin - Idrija - Godovič – Kalce)

8.1.1 Predlog umeščanja kolesarskih povezav v prostor

Pri predlogu kolesarskega povezovanja smo upoštevali vse te smeri. Na podlagi preučitve terena podajamo nadgradnjo v smislu konkretnjšega predloga poteka posameznih povezav v vseh prej omenjenih smereh. Prav tako smo pri tem planiranju upoštevali trenutno aktualen projekt Bimobis – projekt kolesarske povezanosti med Slovenijo in Italijo. Jedro projekta predvideva vzpostavitev čezmejnega kolesarskega kroga (projekt Bimobis, občina Tolmin). Ta krog je predstavljen tudi v nastajajočem kolesarskem vodniku Smaragdne kolesarske poti. Potek tega kroga sovpada z dvema smerema kolesarskih povezav Zasnove kolesarskega omrežja Slovenije, in sicer s smerjo povezave proti Novi Gorici in smerjo proti Italiji.

Pri tem smo upoštevali merila za izbiro oblike in vrste kolesarske površine, predstavljene v poglavju 3.2.1.

Vse te predvidene povezave so kartografsko predstavljene na karti 5 (priloga F). Predvidene kolesarske povezave so tvorjene s kombinacijo različnih izvedb kolesarskih povezav – samostojne kolesarske poti in steze, potek po kolovozih, potek po cestah itd. Glede na kriterij varnosti kolesarjev smo jih na karti prikazali v treh različnih kategorijah:

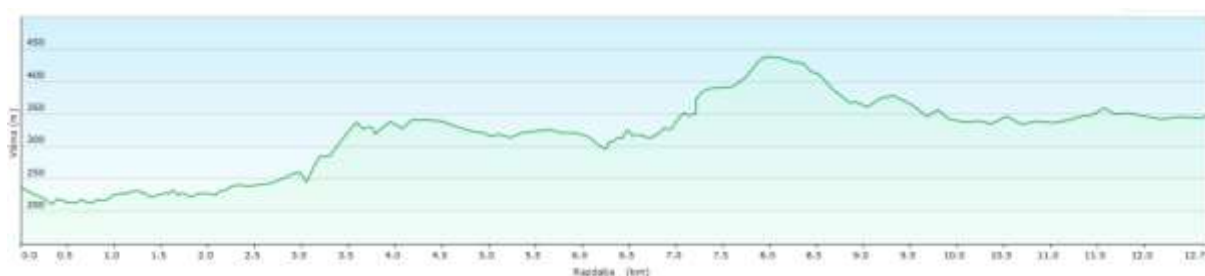
- 1 - kolesarske povezave, ki potekajo po glavnih, prometno obremenjenih cestah
- 2 - kolesarske povezave, ki potekajo po manj obremenjenih lokalnih cestah, kolovozih in makadamskih cestah
- 3 - kolesarske povezave, speljane po površinah, namenjenih izključno kolesarskemu prometu – kolesarske poti in kolesarske steze

V nadaljevanju je predstavljen podroben opis teh predvidenih povezav.

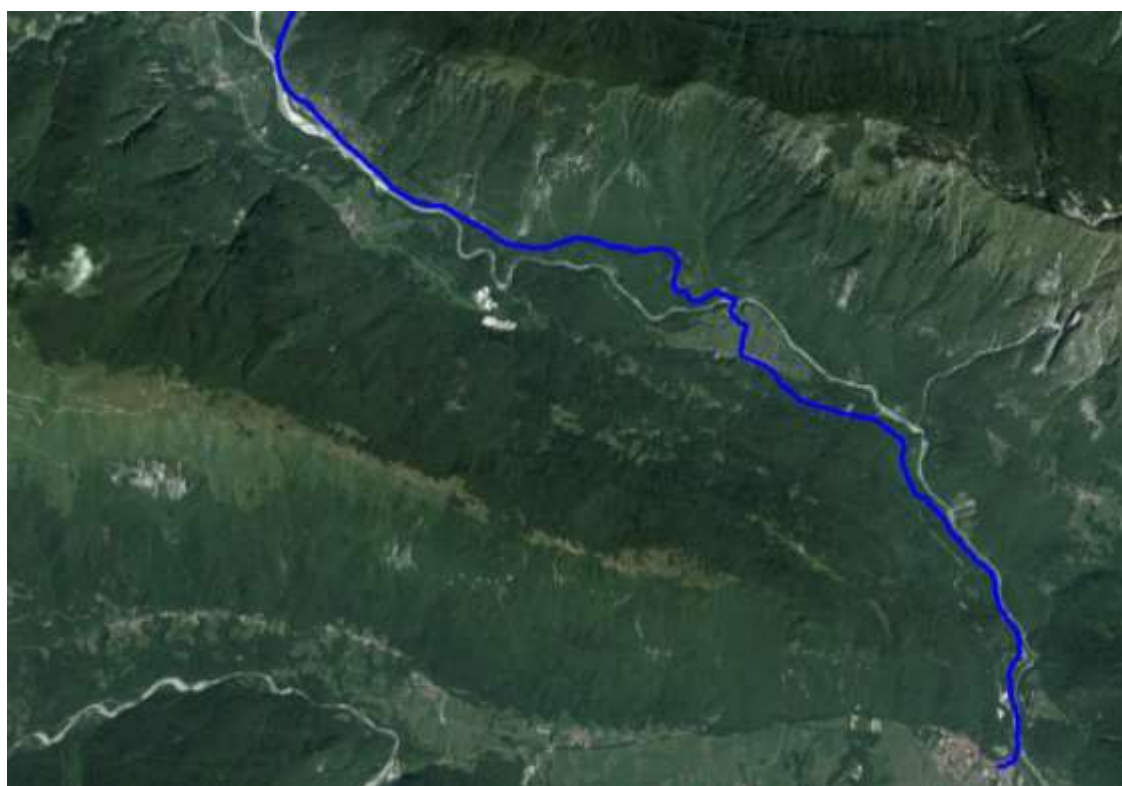
8.1.1.1 Kolesarska povezava proti Bovcu

Za izhodišče smo si zadali mesto Kobarid. Po natančni preučitvi vseh možnosti smo prišli do zaključka, da bi bilo najbolj smotno prvi del te kolesarske povezave speljati po ožji cesti, ki se začne pri Napoleonovem mostu in vodi do tamkajšnjega kampa Lazar. Od tu naprej preide v nekoliko ožjo makadamsko cesto, vendar še zmeraj dovolj široko. Pot se tik pred vasjo Trnovo ob Soči priključi na glavno cesto Kobarid - Bovec. To je najbolj kritičen del, saj bi bilo potrebno del kolesarske povezave speljati po tej cesti (približno 1,7 km). V vasi Trnovo ob Soči bi kolesarska povezava prečkala reko Sočo in se nadaljevala po levem bregu reke proti severozahodu. Po prečkanju reke predvidena trasa

poteka po kolovozu. Le-ta je sicer na nekaterih predelih precej ozek in bi ga bilo potrebno nekoliko urediti ter pot tudi označiti.



Slika 40: Višinski profil trase kolesarske povezave proti Bovcu.



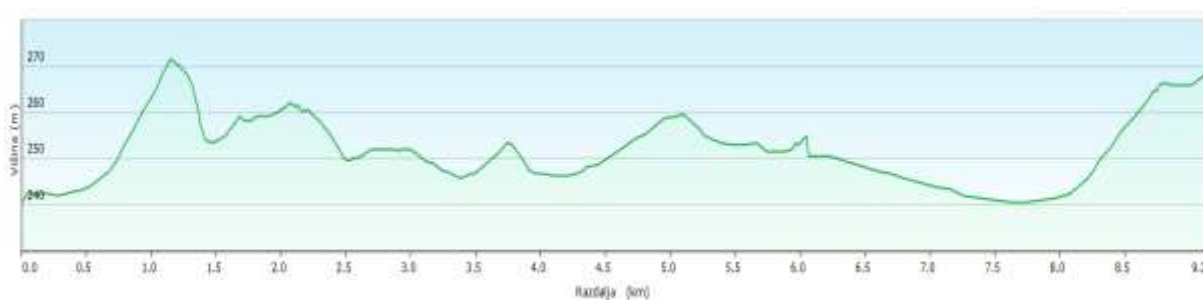
Slika 41: Trasa predlagane kolesarske povezave proti Bovcu

8.1.1.2 Kolesarska povezava proti Italiji

Pri planiranju možnosti poteka kolesarske povezave s sosednjo Italijo sta predstavljeni dve možnosti; prva je povzeta po projektu Bimobis, v drugi pa je podana nova rešitev, neodvisna od prejšnje.

Prva varianta

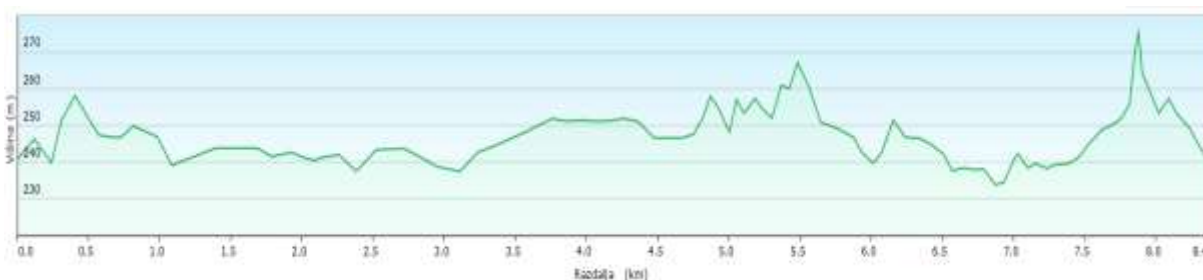
Kolesarska povezava v projektu Bimobis poteka iz Kobarida po stranski, malo prometni cesti proti vasi Svino. Pred vasjo se kolesarska pot odcepi na kolovoz čez polja do vasi Sužid. Od tu se nadaljuje po stranski cesti do glavne ceste. Tu se predvidena kolesarska povezava vključi na glavno cesto in po njej nadaljuje proti Italiji.



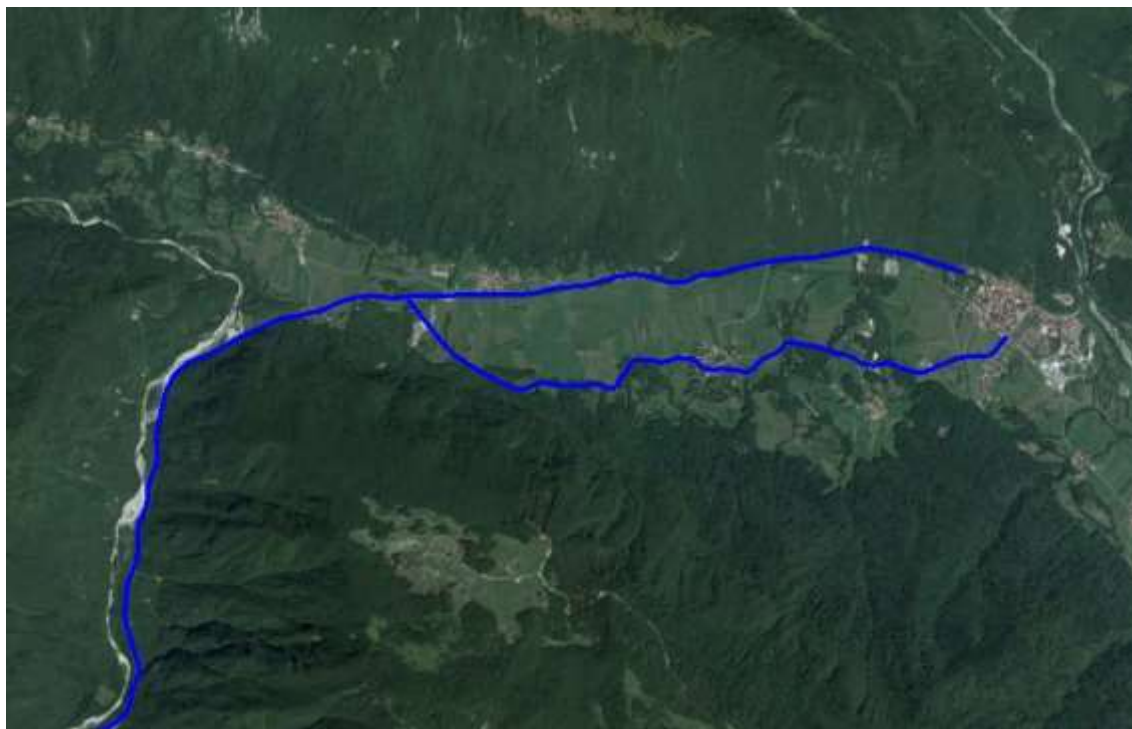
Slika 42: Višinski profil trase kolesarske povezave proti Italiji - varianta 1.

Druga varianta

V tej možnosti smo predvideli izgradnjo nove kolesarske steze, s čimer bi se izognili kolesarjenju po glavni cesti. Trasa te steze je predvidena vzporedno z glavno cesto. Med Kobaridom in vasjo Staro selo stoji ob tej cesti lipov drevored, ki je zaščiten kot naravna znamenitost. Enostranska dvosmerna kolesarska steza bi bila tako speljana na južni strani ceste in sicer na zunanji strani tega drevoreda – ločena od ceste z zelenim pasom dreves. Od Starega sela naprej bi prav tako potekala ob cesti, ločena z varovalnim zelenim pasom. Po dobrem kilometru pa bi jo bilo potrebno, zaradi pomankanja prostora, speljati tik ob cesti in jo zavarovati z jekleno varovalno ograjo.



Slika 43: Višinski profil trase kolesarske povezave proti Italiji - Varianta 2.



Slika 44: Trasa predlagane kolesarske povezave proti Italiji.



Slika 45: Lipov drevored pri Kobaridu

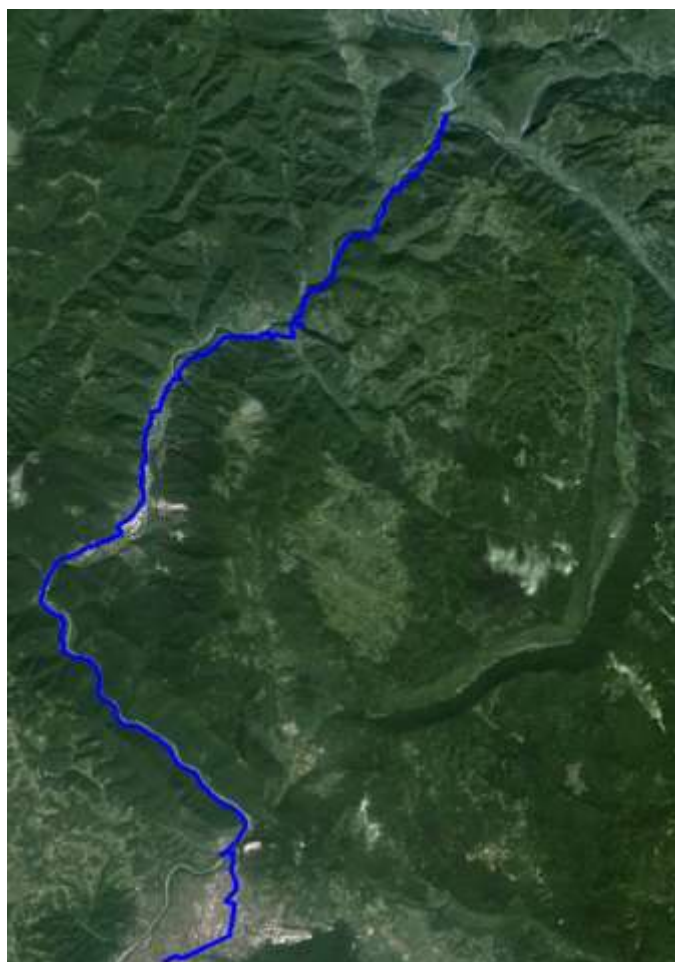
8.1.1.3 Kolesarska povezava proti Novi Gorici

Ker tudi ta kolesarska povezava sovpada z odsekom velikega kolesarskega kroga, opisanega v brošuri Smaragdne kolesarske poti – projekt Bimobis, smo to kolesarsko povezavo predvideli povsem po isti trasi. Po natančnem pregledu drugih možnosti smo prišli do zaključka, da je najbolj ustrezna. Pot poteka z Mosta na Soči po lokalni cesti proti Gorenjemu Logu. Ta cesta je malo prometno obremenjena in tako primerna za kolesarjenje. Od Gorenjega Loga dalje se nadaljuje po kolovozni poti. Kolesarska pot kmalu pripelje v občino Nova Gorica, kjer vse do Avč poteka po kolovozu, tu pa

se vključi na lokalno cesto. V Kanalu preide na desni breg reke Soče. Od vasi Plave pa poteka po novo zgrajeni kolesarski poti vse do Nove Gorice.



Slika 46: Višinski profil trase kolesarske povezave proti Novi Gorici

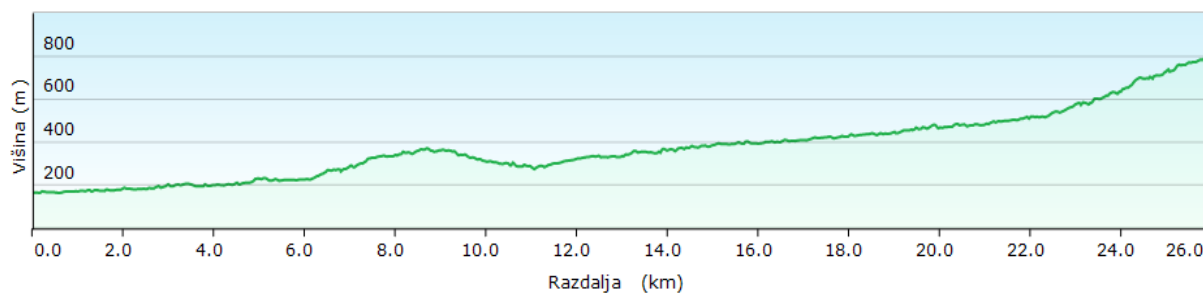


Slika 47: Trasa predlagane kolesarske povezave proti Novi Gorici.

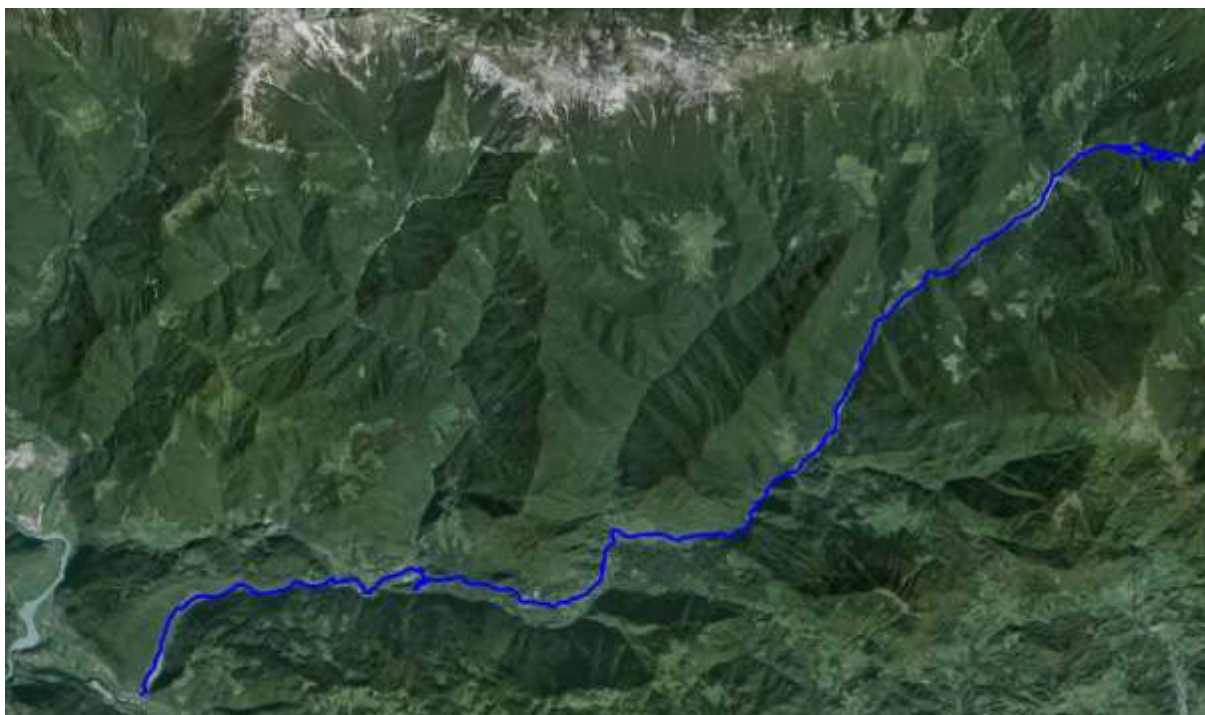
8.1.1.4 Kolesarska povezava proti Gorenjski

Potek navezave na Gorenjsko je predviden po Baški grapi. Grapa je zelo ozka, s strmimi pobočji, ravninskega sveta tu skorajda ni. Zaradi takšne konfiguracije terena je skozi grapo speljana le

železnica in ozka ovinkasta glavna cesta, drugih, stranskih makadamskih ali kolovoznih poti tu praktično ni. Tako tudi za potek kolesarske povezave tu ni druge možnosti, kot da le ta poteka v mešanem profilu po glavni cesti do Podbrda. Železniška postaja v Podbrdu omogoča nadaljevanje z vlakom proti Bohinjski Bistrici, druga možnost pa je nadaljevanje kolesarske poti čez Petrovo Brdo proti Železnikom. Le-ta je nekoliko zahtevnejši, saj se cesta na tem odseku, dolgem 3,5 km, dvigne za 300 metrov.



Slika 48: Višinski profil trase kolesarske povezave proti Gorenjski (varianta preko Petrovega Brda).



Slika 49: Trasa predlagane kolesarske povezave proti Gorenjski.

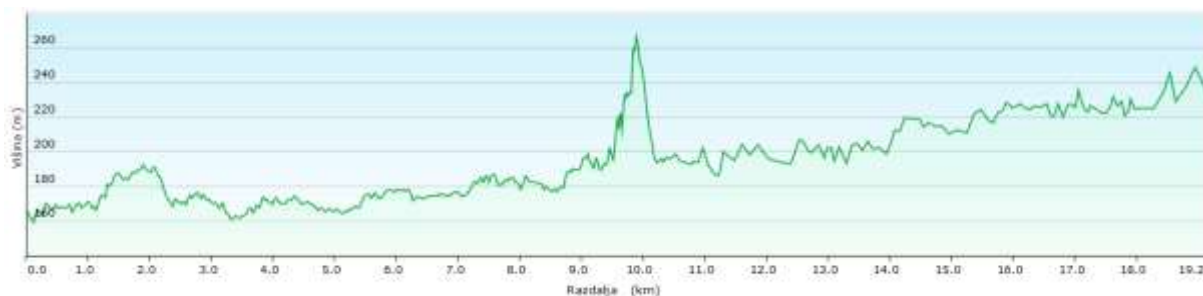
Glede na to, da ta povezava v celoti poteka po cesti, namenjeni motornim vozilom, bi bilo ob cesti smiselno postaviti znake, ki voznike opozarjajo na prisotnost kolesarjev.



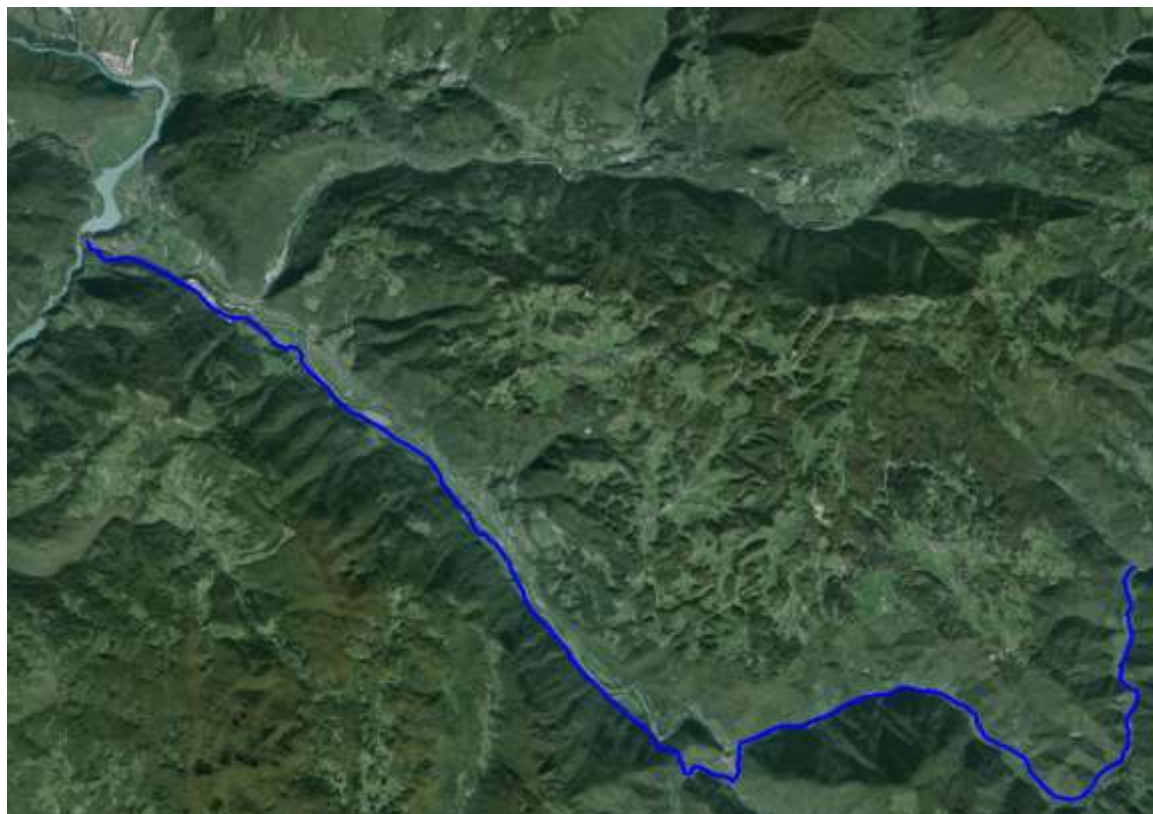
Slika 50: Prometni znak, ki opozarja na prisotnost kolesarjev na cesti (Vir: DRSC, 2009)

8.1.1.5. Kolesarska povezava proti Idriji

Začetek poteka povezave proti Idriji smo predvideli z Mosta na Soči po levem bregu reke Idrijce. S tem se kolesarji ognejo glavni cesti na desnem bregu reke. Na levem bregu je speljana stranska cesta, po kateri poteka tudi Kosmačeva učna pot. Cesta je delno asfaltirana, delno makadamska. Zaradi minimalnega prometa je primerna za kolesarjenje. Ta cesta je dolga 9 kilometrov, nato pa preide v ozko pešpot. Na tem odseku bi bilo potrebno to pot ustrezno razširiti in urediti za kolesarje. Dolžina tega, na novo urejenega odseka bi po ocenah znašala približno kilometer. V nadaljevanju pa bi se priključila na glavno cesto, kjer bi se kolesarska pot nadaljevala v mešanem profilu. Zaradi pomankanja prostora tu druge možnosti ni.



Slika 51: Višinski profil trase kolesarske povezave proti Idriji.



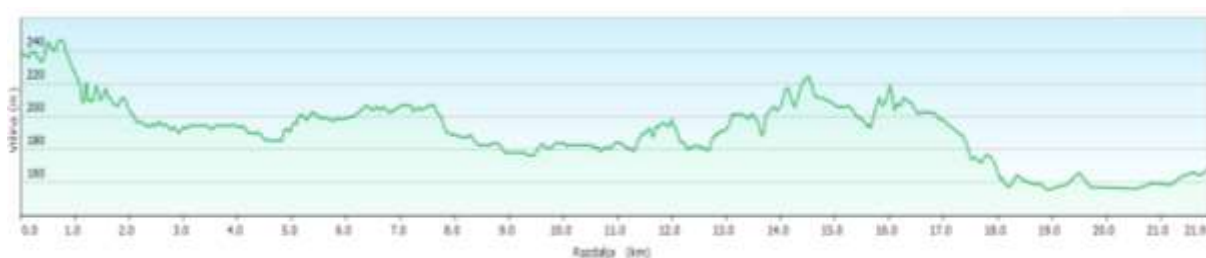
Slika 52: Trasa predlagane kolesarske povezave proti Idriji.

8.1.1.6 Kolesarske povezave znotraj destinacije Tolmin-Kobarid

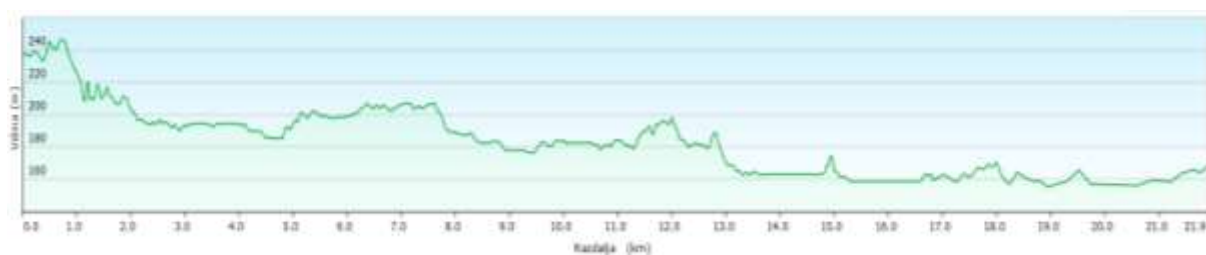
Poleg navezav proti sosednjim občinam je pomembno, da so kolesarske povezave urejene tudi znotraj same destinacije. V tem primeru to pomeni predvsem povezanost med glavnima mestoma Kobarid in Tolmin ter dalje proti Mostu na Soči. Danes večina kolesarjev za kolesarjenje na tej relaciji uporablja lokalno cesto med Kobaridom in Tolminom po levem bregu Soče. Ocenjujemo, da je uporaba te ceste za kolesarjenje dokaj primerna, saj cesta ni zelo prometna. Kljub temu pa smo predvideli boljšo varianto, ki le delno poteka po prej omenjeni cesti. Velik del te predlagane kolesarske povezave je namreč speljan po kolovozih čez travnike. Ker ti kolovozi niso medsebojno povezani, smo na več delih predvideli izgradnjo krajših odsekov kolesarskih poti, ki bi omogočile kolesarju prehod iz enega do drugega kolovoza. Ta varianta bi bila za kolesarje varnejša, kolesarjenje po njej pa prijetnejše. V zadnjem delu poti med mestoma Kobarid in Tolmin smo predvideli dve varianti, in sicer:

- 1. možnost: Od vasi Gabrje bi kolesarska povezava potekala po lokalni cesti vse do Tolmina. Ta varianta bi kolesarja pripeljala v center Tolmina.
- 2. možnost: v vasi Gabrje kolesarska povezava zavije na kolovozno pot in se ob Soči nadaljuje vse do sotočja Tolminke in Soče ter naprej proti Mostu na Soči. Ta varianta poteka ob robu mesta Tolmin in se izogne samemu centru mesta Tolmin.

Za kolesarsko povezavo med Tolminom in Mostom na Soči se na občini Tolmin pripravljajo projekti za ureditev nove kolesarske poti. Potek povezave med tema mestoma smo zato povzeli po tem projektu. Podatke o poteku te trase smo pridobili na občini Tolmin.



Slika 53: Višinski profil trase kolesarske povezave znotraj območja Tolmin – Kobarid - varianta 1.



Slika 54: Višinski profil trase kolesarske povezave znotraj območja Tolmin – Kobarid - varianta 2.



Slika 55: Trasa predlagane kolesarske povezave znotraj območja Tolmin – Kobarid.



Slika 56 Primer kolesarske poti (Vir: DRSC, 2013)

8.2 Izbor najatraktivnejših lokalnih kolesarskih prog

Iz izvedenega popisa kolesarskih poti je razvidno, da je celotno območje gosto prepleteno z mrežo takšnih in drugačnih kolesarskih prog. Nekatere od njih so med kolesarji bolj priljubljene in v uporabi, druge manj. Zaradi velikega števila teh prog je potrebno analizirati, katere so najpomembnejše in bi jim bilo pri vzdrževanju in promoviranju potrebno posvetiti največ pozornosti.

8.2.1 Kriteriji za izbor

Za izbor najprivlačnejših tur smo uporabili dva kriterija, in sicer:

- Turistične zanimivosti v bližini
- Delež trase proge po asfaltiranih cestah

8.2.1.1 Turistične zanimivosti

Za kolesarskega turista je kolesarjenje glavni razlog za obisk neke turistične destinacije. Poleg samega športa in rekreacije, ki jo nudi kolesarjenje, pa si kolesarji med svojo aktivnostjo želijo tudi spoznavati kraje in tamkajšnje znamenitosti ter uživati v naravi in odprtih razgledih. Prisotnost turističnih zanimivosti torej predstavlja veliko dodano vrednost posamezni kolesarski progi.

Območje občin Tolmin in Kobarid je bogato s turističnimi znamenitostmi. Tu najdemo številne naravne lepote in kulturne znamenitosti. Velik pečat ozemlju pa je pustila tudi prva svetovna vojna. Na tem mestu so bile zbrane vse najpomembnejše atrakcije območja.

Preglednica 15: Turistične zanimivosti občin Tolmin in Kobarid.

NARAVNE ZNAMENITOSTI	KULTURNO ZGODOVINSKE ZNAMENITOSTI	MUZEJI, ZBIRKE IN GALERIJE
Tolminska korita	Cerkev Svetega Duha Javorca	Kobariški muzej
Slap Kozjak	Italijanska kostnica	Tolminski muzej
Koseška korita	Nemška kostnica	Od planine do Planike, zgodovinska etnološka zbirka
Rutarska lipa	Zaprikraj, muzej na prostem prve svetovne vojne	Arheološki muzej Most na Soči
Slap Pršjak	Kolovrat, muzej na prostem prve svetovne vojne	Rojstna hiša Simona Gregorčiča
Slap Sopota	Mrzli vrh, muzej na prostem prve svetovne vojne	Svetolucijska keramika
Kamnita goba	Napoleonom most pri Kobaridu	Kovačija Kolar
Izvir Tolminke	Toncov grad	Jakovna hiša
Slap Brinta	Napoleonov most čez Nadižo	Domačija Cirila Kosmača
Gregorčiče slap	Muzejski vlak	Breginjski muzej
Dvojni slap	Marijina cerkev na Ponikvah	Črna kuhinja, hiša na Robidišču
Jezero v Lužnici	Vojaška kapela Bes	
Jezero Most na Soči	Ruševine gradu na Kozlovem Robu	
	Avstrijsko vojaško pokopališče	
	Torneranno, italijanska vojaška kapela	
	Koča Razor	

Zbrane so bile vse najpomembnejše naravne znamenitosti, kulturno-zgodovinske znamenitosti ter muzeji, zbirke in galerije. Poleg tega smo v sklop turističnih zanimivosti uvrstili tudi nekatere razgledne točke, saj menimo, da dodajo pomemben vtis celotne kolesarske proge. Zbrane razgledne točke so: razgledna točka Logje, Stanovišče, Italijanska kostnica, Ozben, Matajur, Kuk, Na Gradu, Vrše, Bučenica, Kozmerice, Senica, Čukla, Žabijski vrh, Klopca, Kobilja glava, Tlaka, Logaršče, Ponikve, Črvov vrh, Grahovo ob Bači, Porezen, Mrzli vrh in Nos. Kartografsko so prikazane na karti 6 (priloga G).

Vse te zanimivosti nimajo enako velikega pomena oz. niso vse enako privlačne za turiste, zato smo te poti najprej razvrstili v tri skupine, in sicer:

1. Najbolj pomembne turistične zanimivosti
2. Srednje pomembne turistične zanimivosti

3. Najmanj pomembne turistične zanimivosti

Poudariti želimo, da gre za subjektivno razvrstitev, saj so bile razvrščene na podlagi našega osebnega poznavanja teh znamenitosti.

V prvo skupino so bile uvrščene naslednje zanimivosti: Tolminska korita, Slap Kozjak, Jezero Most na Soči, Cerkev Svetega Duha Javorca, Italijanska kostnica, Kolovrat muzej na prostem, Napoleonov most čez Nadižo, ruševine gradu na Kozlovem robu, Tolminski in Kobariški muzej. Odločili smo se, da v to skupino uvrstimo tudi vse razgledne točke.

V drugo skupino smo uvrstili: Koseška korita, slap Pršjak, slap Sopota, izvir Tolminke, slap Brinta, Gregorčičev slap, Dvojni slap, Jezero v Lužnici, Zaprikraj – muzej na prostem prve svetovne vojne, Mrzli vrh – muzej na prostem prve svetovne vojne, Mengore – muzej na prostem prve svetovne vojne, Napoleonov most pri Kobaridu, Nemška kostnica, vojaška kapela Bes, Avstrijsko vojaško pokopališče, Od planine do Planike – zgodovinska etnološka zbirka, Arheološki muzej Most na Soči, rojstna hiša Simona Gregorčiča, koč Razor in Breginjski muzej.

V zadnji skupini pa so: Rutarska lipa, Kamnita goba, Toncov grad, muzejski vlak, Marijina cerkev na Ponikvah, Torneranno vojaška kapela, Svetolucijska keramika, kovačija Kolar, Jakovna hiša, domačija Cirila Kosmača in Črna kuhinja – hiša na Robidišču.

Za vsako progo smo torej preučili, mimo katerih znamenitosti poteka. Pri tem smo dopustili približno 50-100 metrsko odmaknjenost znamenitosti od proge – menimo, da so kolesarji za ogled znamenitosti še pripravljene narediti takšno pot izven načrtovane kolesarske ture. Po tej analizi smo lahko ovrednotili progo z vidika turističnih zanimivosti. Pri tem so bile znamenitosti različno točkovane, in sicer glede na skupino, v katero so bile uvrščene.

Preglednica 16: Točkovanje turističnih zanimivosti.

	Število točk
Najbolj pomembne turistične zanimivosti	3
Srednje pomembne turistične zanimivosti	2
Najmanj pomembne turistične zanimivosti	1

Za vsako kolesarsko progo je bil torej izveden seštevek točk vseh zanimivosti ob trasi proge. Za kasnejšo primerjavo s kriterijem dolžine asfaltiranih cest je bilo to točkovanje potrebno prevesti na nek skupni imenovalec. Odločili smo se, da proge enostavno razporedimo po vrstnem redu glede na doseženo število točk in prvouvrščeni od vseh 72-ih prog dodelimo 72 točk, zadnji pa eno točko.

Rezultati te analize so predstavljeni v spodnji preglednici.

Preglednica 17: Rezultati točkovanja popisanih kolesarskih prog glede na kriterij turističnih zanimivosti ob trasi.

	SEŠTEVEK TOČK VSEH ZANIMIVOSTI OB PROGI	DODELJENE TOČKE
BREGINJSKI KOT (ZEMLJ.)	22	72
KAPELA BES (IMMICH)	17	71
STOL Z JUGA (LEBAN)	16	70
ZAPRIKRAJ (LEBAN)	16	70
KUK (LEBAN)	16	70
KOLOVRAT 2 (IMMICH)	16	70
MATAJURI (IMMICH)	16	70
MATAJURI VARIANTA 2 (IMMICH)	16	70
BUČENICA (LEBAN)	14	66
MATAUR NA SEVERNO STRAN (LEBAN)	13	65
STOL S SEVERA (LEBAN)	13	65
STOL NORD (IMMICH)	13	65
KUK (PATERNU)	13	65
MIJA (PATERNU)	13	65
OD TOLMINA DO KOBARIDA (ZEMLJ.)	13	65
SENICA IN ŠIROKO (LEBAN)	12	57
SENICA (IMMICH)	12	57
OKOLI SENICE (ZEMLJ.)	12	57
PO BASKI GRAPI (ZEMLJ.)	12	57
PLANINA SLEME (LEBAN)	11	53
GRUDNICA (LEBAN)	10	52
RAZOR-TOLMINSKE RAVE (LEBAN)	10	52
RAZOR-ČADRG (LEBAN)	10	52
MAGOZD (IMMICH)	10	52
DREŽNICA (IMMICH)	10	52
TOLMINKA QUELLE (IMMICH)	10	52
GRUDNICA IN ŠPILE (ZEMLJ.)	10	52
KOVAČIČ PLANINA (LEBAN)	9	45
KOLOVRAT1 (IMMICH)	9	45
KOZMERICE (ZEMLJ.)	9	45
BREGINJ (LEBAN)	8	42
PLANINA RAZOR (IMMICH)	7	41
STADOR-KOBALA (LEBAN)	6	40

se nadaljuje...

...nadaljevanje Preglednice 17

PLANINA KUK VARIANTA 2 (IMMICH)	6	40
NAD BAŠKO GRAPO (PATERNU)	6	40
KNEŠKE RAVNE (LEBAN)	5	37
PLANICA (LEBAN)	5	37
PLANINA LOM (IMMICH)	5	37
CEZ SENTVISKO PLANOTO A (ZEMLJ.)	5	37
SOČA OUTDOOR MARATHON	5	37
ŠENTVIŠKA PLANOTA (LEBAN)	4	32
FONI (LEBAN)	4	32
PLANINA KUK (IMMICH)	4	32
CEZ SENTVISKO PLANOTO B (ZEMLJ.)	4	32
SREDNJE (LEBAN)	3	28
OZIDJE (LEBAN)	3	28
VODIL VRH (LEBAN)	3	28
PRETOVČ (LEBAN)	3	28
VALLE DI PRADOLINO (IMMICH)	3	28
PLANINA PRETOVČ VARIANTA 3 (IMMICH)	3	28
KOLOVRATI VARIANTA 2 (IMMICH)	3	28
PLANINA SLEME (IMMICH)	3	28
PLANINA SLEME VARIANTA 2 (IMMICH)	3	28
PLANINA SLEME VARIANTA 3 (IMMICH)	3	28
PLANINA SLEME (PATERNU)	3	28
OKOLI KOJCE (ZEMLJ.)	3	28
PRŠJAK (LEBAN)	2	16
PLANINA PRADOLINA (LEBAN)	2	16
ŠPIK (LEBAN)	2	16
ŠPIK (IMMICH)	2	16
PLANINA RAZOR VARIANTA 2 (IMMICH)	2	16
STRŽNIKARJEV VRH (PATERNU)	2	16
PLANINA RAZOR (ZEMLJ.)	2	16
VRH SKOPICE (LEBAN)	1	9
STRŽIŠČE IN RUT (PATERNU)	1	9
STRŽIŠČE IN RUT VARIANTA 2 (PATERNU)	1	9
KOLOVRAT (LEBAN)	0	6
MRZLI VRH (IMMICH)	0	6
PLANINA PRETOVČ (IMMICH)	0	6

se nadaljuje...

...nadaljevanje Preglednice 17

PLANINA PRETOVČ VARIANTA 2 (IMMICH)	0	6
VRH BAČE (ZEMLJ.)	0	6
MOŽIC	0	6

8.2.1.2 Delež trase proge po asfaltiranih cestah

Drugi kriterij, ki smo ga upoštevali pri izboru najprimernejših kolesarskih prog, je delež trase proge po asfaltiranih cestah. Za ta kriterij smo se odločili, ker destinacija Tolmin - Kobarid cilja predvsem na gorske kolesarje, za te pa je značilno, da imajo rajši vožnjo v naravnem okolju po neasfaltiranih cestah in poteh. V ta namen je bilo potrebno predhodno izračunati dolžine odsekov posameznih prog, ki potekajo po asfaltiranih cestah. Nadalje so bile proge razporejene po vrstnem redu glede na delež proge, ki poteka po takih cestah.

Ker gorski kolesarji iščejo predvsem neasfaltirane poti, smo pri tem kriteriju, nasprotno kot pri prejšnjem, progi, ki se je po tem merilu uvrstila na prvo mesto, dodelili najmanj točk, največ, 72 točk, pa smo dodelili zadnjevrščeni.

Preglednica 18: Rezultati točkovanja popisanih kolesarskih prog glede na kriterij deleža poteka proge po asfaltiranih cestah.

	DELEŽ POTEKA PROGE PO ASFALTIRANIH CESTAH (%)	DODELJENE TOČKE
MOŽIC (LTO SOTOČJE)	20	72
PLANINA SLEME (IMMICH)	20	72
PLANINA SLEME V2 (IMMICH)	23	70
TOLMINKA QUELLE (IMMICH)	23	70
PRŠJAK (LEBAN)	24	68
BUČENICA (LEBAN)	25	67
PLANINA SLEME (LEBAN)	27	66
MATAJUR I V2 (IMMICH)	28	65
STOL Z JUGA (LEBAN)	29	64
MRZLI VRH (IMMICH)	31	63
PLANINA PRADOLINA (LEBAN)	31	63
STOL S SEVERA (LEBAN)	32	61
OZIDJE (LEBAN)	34	60
PRETOVČ (LEBAN)	35	59
STOL NORD (IMMICH)	35	59
PLANICA (LEBAN)	37	57
VRH SKOPICE (LEBAN)	39	56

se nadaljuje...

...nadaljevanje Preglednice 18

BREGINJ (LEBAN)	41	55
KOLOVRAT 1 (IMMICH)	42	54
MATAUR NA SEVERNO STRAN (LEBAN)	42	54
ZAPRIKRAJ (LEBAN)	42	54
STRŽNIKARJEV VRH (PATERNU)	42	54
PLANINA PRETOVČ V2 (IMMICH)	42	54
SENICA IN ŠIROKO (LEBAN)	43	49
MATAJUR 1 (IMMICH)	43	49
SOČA OUTDOOR MARATHON	44	47
KOLOVRAT (LEBAN)	45	46
VALLE DI PRADOLINO (IMMICH)	48	45
STRŽIŠČE IN RUT (PATERNU)	49	44
FONI (LEBAN)	50	43
ŠPIK (LEBAN)	50	43
NAD BAŠKO GRAPO (PATERNU)	50	43
GRUDNICA (LEBAN)	52	40
KNEŠKE RAVNE (LEBAN)	52	40
PLANINA PRETOVČ (IMMICH)	52	40
PLANINA KUK V2 (IMMICH)	52	40
VRH BAČE (ZEMLJ.)	54	36
PLANINA SLEME (PATERNU)	54	36
VODIL VRH (LEBAN)	55	34
SREDNJE (LEBAN)	56	33
RAZOR-TOLMINSKE RAVNE (LEBAN)	56	33
ŠPIK (IMMICH)	57	31
PLANINA KUK (IMMICH)	57	31
PLANINA RAZOR (ZEMLJ.)	59	29
KOLOVRAT 1 V2 (IMMICH)	60	28
RAZOR-ČADRG (LEBAN)	60	28
KUK (PATERNU)	60	28
DREŽNICA (IMMICH)	61	25
PLANINA RAZOR (IMMICH)	63	24
MIJA (PATERNU)	63	24
KAPELA BES (IMMICH)	65	22
GRUDNICA IN ŠPILE_ZEMLJ	66	21
KUK (LEBAN)	66	21
OKOLI KOJCE (ZEMLJ.)	66	21
MAGOZD (IMMICH)	67	18
PLANINA RAZOR V2 (IMMICH)	68	17
BREGINJSKI KOT (ZEMLJ.)	69	16

se nadaljuje...

...nadaljevanje Preglednice 18

STADOR-KOBALA (LEBAN)	69	16
ŠENTVIŠKA PLANOTA (LEBAN)	71	14
PLANINA LOM (IMMICH)	73	13
PLANINA SLEME V3 (IMMICH)	73	13
STRŽIŠČE IN RUT V2 (PATERNU)	75	11
SENICA (IMMICH)	75	11
KOVAČIČ PLANINA (LEBAN)	76	9
CEZ SENTVISKO PLANOTO B (ZEMLJ.)	78	8
KOLOVRAT 2 (IMMICH)	79	7
PLANINA PRETOVČ V3 (IMMICH)	88	6
KOZMERICE (ZEMLJ.)	94	5
OKOLI SENICE (ZEMLJ.)	96	4
PO BASKI GRAPI (ZEMLJ.)	100	3
OD TOLMINA DO KOBARIDA (ZEMLJ.)	100	3
CEZ SENTVISKO PLANOTO A (ZEMLJ.)	100	3

8.2.2 Rezultati vrednotenja

Oba obravnavana kriterija smo obravnavali kot enakovredna. Skupni seštevek točk obeh dveh izbranih kriterijev je podal rezultate, prikazane v spodnji tabeli. Najbolje uvrščene proge smo tako uvrstili v predlog mreže najatraktivnejših kolesarskih tur v obravnavani kolesarski destinaciji.

Preglednica 19: Skupni rezultati vrednotenja kolesarskih prog.

	SEŠTEVEK TOČK VSEH ZANIMIVOSTI OB PROGI	DODELJENE TOČKE – TURISTIČNE ZANIMIVOSTI	DELEŽ POTEKA PROGE PO ASFALTIRANIH CESTAH (%)	DODELJENE TOČKE – ASFALTIRANE CESTE	SKUPAJ TOČK
MATAJURI V2 (IMMICH)	13	70	28	65	135
STOL Z JUGA (LEBAN)	16	70	29	64	134
BUČENICA (LEBAN)	14	66	25	67	133
STOL S SEVERA (LEBAN)	13	65	32	61	126
ZAPRIKRAJ (LEBAN)	16	70	42	54	124

se nadaljuje...

...nadaljevanje Preglednice 19

STOL NORD (IMMICH)	13	65	35	59	124
TOLMINKA QUELLE (IMMICH)	10	52	23	70	122
PLANINA SLEME (LEBAN)	11	53	27	66	119
MATAJUR NA SEVERNO STRAN (LEBAN)	13	65	42	54	119
MATAJUR 1 (IMMICH)	13	70	43	49	119
SENICA IN ŠIROKO (LEBAN)	12	57	43	49	106
PLANINA SLEME (IMMICH)	3	28	20	72	100
KOLOVRAT 1 (IMMICH)	9	45	42	54	99
PLANINA SLEME V2 (IMMICH)	3	28	23	70	98
BREGINJ (LEBAN)	8	42	41	55	97
PLANICA (LEBAN)	5	37	37	57	94
KAPELA BES (IMMICH)	17	71	65	22	93
KUK (PATERNU)	13	65	60	28	93
GRUDNICA (LEBAN)	10	52	52	40	92
KUK (LEBAN)	16	70	66	21	91
MIJA (PATERNU)	13	65	63	24	89
OZIDJE (LEBAN)	3	28	34	60	88
BREGINJSKI KOT (ZEMLJ.)	22	72	69	16	88
PRETOVČ (LEBAN)	3	28	35	59	87
RAZOR-TOLMINSKE RAVNE (LEBAN)	10	52	56	33	85
PRŠJAK (LEBAN)	2	16	24	68	84
SOČA OUTDOOR MARATHON	5	37	44	47	84
NAD BAŠKO GRAPO (PATERNU)	6	40	50	43	83
RAZOR-ČADRG (LEBAN)	10	52	60	28	80
PLANINA KUK V2 (IMMICH)	6	40	52	40	80

se nadaljuje...

...nadaljevanje Preglednice 19

PLANINA PRADOLINA (LEBAN)	2	16	31	63	79
MOŽIC (LTO SOTOČJE)	0	6	20	72	78
KNEŠKE RAVNE (LEBAN)	5	37	52	40	77
DREŽNICA (IMMICH)	10	52	61	25	77
KOLOVRAT 2 (IMMICH)	16	70	79	7	77
FONI (LEBAN)	4	32	50	43	75
VALLE DI PRADOLINO (IMMICH)	3	28	48	45	73
GRUDNICA IN ŠPILE (ZEMLJ.)	10	52	66	21	73
MAGOZD (IMMICH)	10	52	67	18	70
STRŽNIKARJEV VRH (PATERNU)	2	16	42	54	70
MRZLI VRH (IMMICH)	0	6	31	63	69
SENICA (IMMICH)	12	57	75	11	68
OD TOLMINA DO KOBARIDA (ZEMLJ.)	13	65	100	3	68
VRH SKOPICE (LEBAN)	1	9	39	56	65
PLANINA RAZOR (IMMICH)	7	41	63	24	65
PLANINA SLEME (PATERNU)	3	28	54	36	64
PLANINA KUK (IMMICH)	4	32	57	31	63
VODIL VRH (LEBAN)	3	28	55	34	62
SREDNJE (LEBAN)	3	28	56	33	61
OKOLI SENICE (ZEMLJ.)	12	57	96	4	61
PLANINA PRETOVČ V2 (IMMICH)	0	6	42	54	60

se nadaljuje...

...nadaljevanje Preglednice 19

PO BASKI GRAPI (ZEMLJ.)	12	57	100	3	60
ŠPIK (LEBAN)	2	16	50	43	59
STADOR-KOBALA (LEBAN)	6	40	69	16	56
KOLOVRATI V2 (IMMICH)	3	28	60	28	56
KOVAČIČ PLANINA (LEBAN)	9	45	76	9	54
STRŽIŠČE IN RUT (PATERNU)	1	9	49	44	53
KOLOVRAT (LEBAN)	0	6	45	46	52
PLANINA LOM (IMMICH)	5	37	73	13	50
KOZMERICE (ZEMLJ.)	9	45	94	5	50
OKOLI KOJCE (ZEMLJ.)	3	28	66	21	49
ŠPIK (IMMICH)	2	16	57	31	47
ŠENTVIŠKA PLANOTA (LEBAN)	4	32	71	14	46
PLANINA PRETOVČ (IMMICH)	0	6	52	40	46
PLANINA RAZOR (ZEMLJ.)	2	16	59	29	45
VRH BAČE (ZEMLJ.)	0	6	54	36	42
PLANINA SLEME V3 (IMMICH)	3	28	73	13	41
CEZ SENTVISKO PLANOTO A (ZEMLJ.)	5	37	100	3	40
CEZ SENTVISKO PLANOTO B (ZEMLJ.)	4	32	78	8	40
PLANINA PRETOVČ V3 (IMMICH)	3	28	88	6	34
PLANINA RAZOR V2 (IMMICH)	2	16	68	17	33
STRŽIŠČE IN RUT V2 (PATERNU)	1	9	75	11	20

8.2.3 Dodatne kolesarske proge

Izbor smo izvedli izmed vseh popisanih kolesarskih prog na podlagi predstavljenih dveh kriterijev. Odločili smo se, da v ta izbor dodatno uvrstimo še nekatere proge, ki bodo promovirane v novem kolesarskem vodniku Smaragдне kolesarske poti. Le-tega LTO Sotočje namreč pripravlja kot enega glavnih promocijskih materialov za kolesarski turizem na tem območju. V tem vodniku bo predstavljenih 19 kolesarskih prog iz celotnega Posočja. Izbor prog v tem vodniku se, kar se tiče območja občin Tolmin in Kobarid, delno sklada z našim izborom. Dve progi, ki smo ju z našo analizo določili za najpomembnejši, sta namreč skoraj identično predstavljeni tudi tukaj. Ti progi sta:

- Stol s severa
- Matajur

V naš predlog najpomembnejših kolesarskih mrež smo dodali še naslednje proge iz omenjenega vodnika:

- Planina razor (Trasa sovpada s traso popisane proge Soča Outdoor marathon)
- Baška grapa – Možic (Trasa sovpada s traso popisane proge Možic)
- Hudournik (Trasa te proge je precej podobna popisani progi Pršjak)
- Šentviška Planota in Kosmačeva učna pot

8.3 Celoten predlog

Celoten izbor prog za predlog tako obsega naslednje kolesarske proge:

- Matajur 1 (varianta 2)
- Stol z juga
- Bučenica
- Stol s severa
- Zaprikraj
- Tolminka quelle
- Planina sleme
- Senica in Široko
- Kolovrat 1
- Planina Razor
- Baška grapa – Možic
- Hudournik

- Šentviška Planota in Kosmačeva učna pot

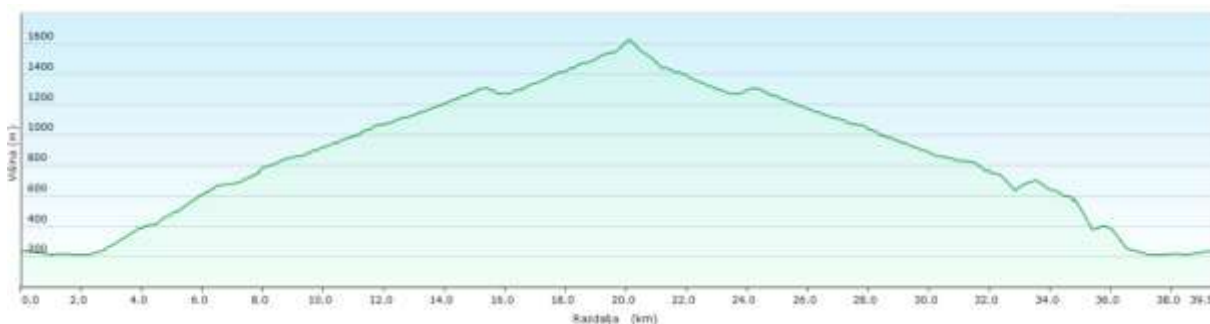
Pri samem izboru je bilo potrebno paziti tudi na težavnostne stopnje posameznih prog, ki smo jih uvrstili v izbor. Za celovito ponudbo kolesarskih prog v destinaciji se namreč pričakuje možnost izbire prog različnih težavnostnih stopenj. V našem primeru je že sam izbor na podlagi predstavljenih dveh kazalnikov kot rezultat podal različno težavne proge, in sicer:

- Težke proge
- Srednje težke proge
- Lahke proge

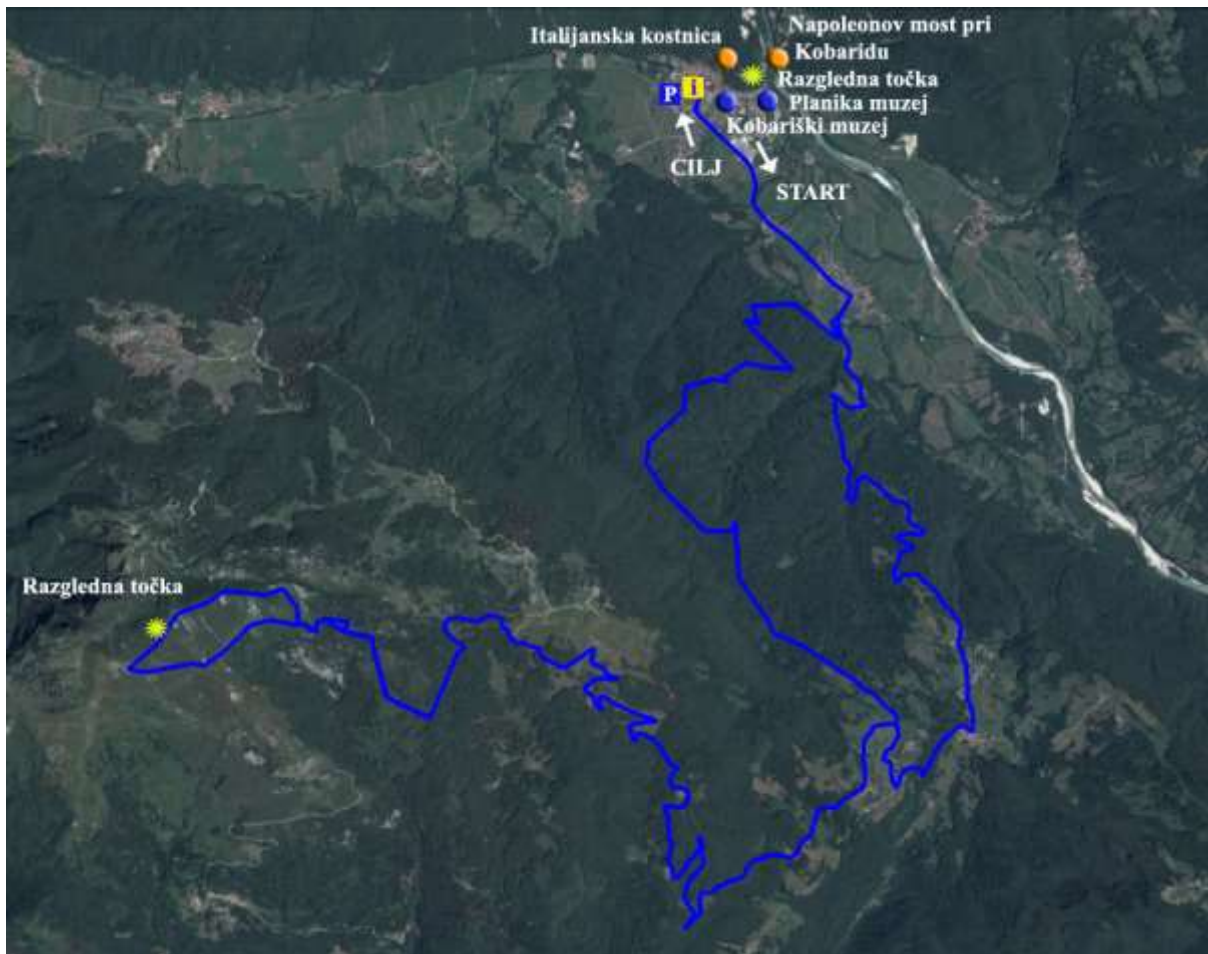
Izmed izbranih prog se v prvo skupino uvrščajo proge Stol s severa, Planina Razor in Baška grapa – Možic. Med srednje težke proge sodijo proge Matajur 1, Stol z juga, Zaprikraj, Tolminka quelle, Planina Sleme ter Senica in Široko. Kot ponudbo najlažjih kolesarskih prog pa v našem predlogu podajamo proge Bučenica, Šentviška planota, Kolovrat 1 in Hudournik.

V nadaljevanju so prestavljeni višinski profili vseh teh kolesarskih tras. Kartografska predstavitev celotnega predloga pa je prikazana na karti 7 (priloga H).

8.3.1 Matajur 1 (varianta 2)

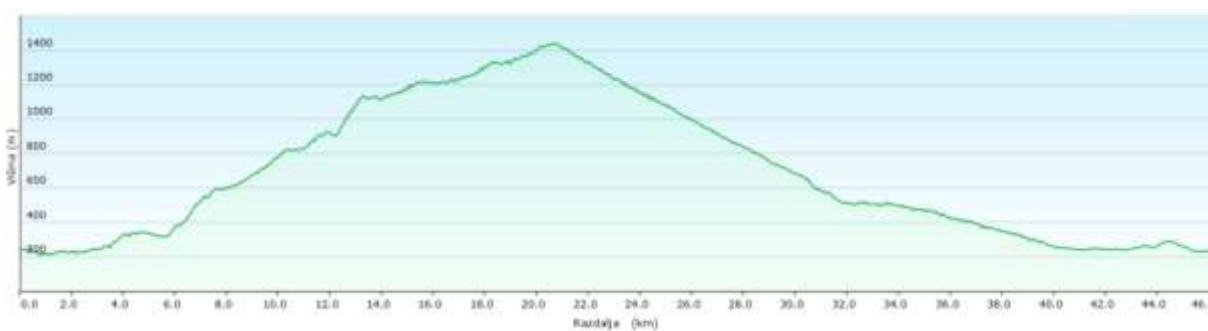


Slika 57: Višinski profil trase kolesarske proge Matajur 1 (varianta2).

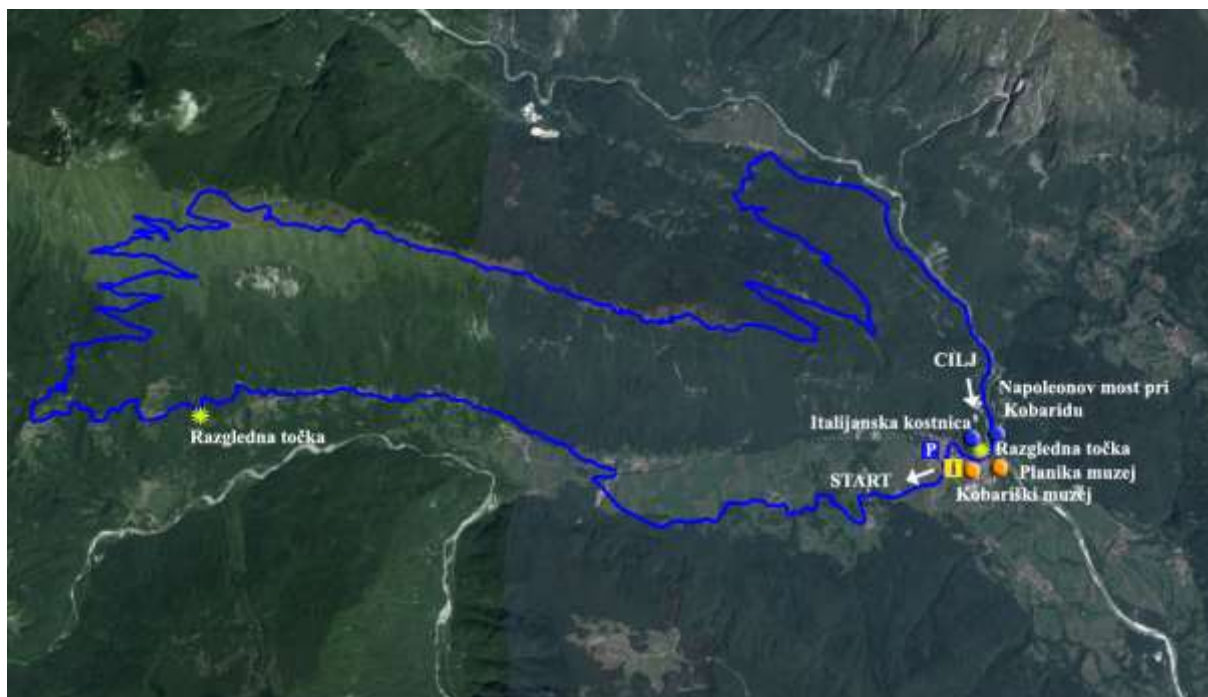


Slika 58: Trasa kolesarske proge Matajur 1 (varianta 2).

8.3.2 Stol z juga

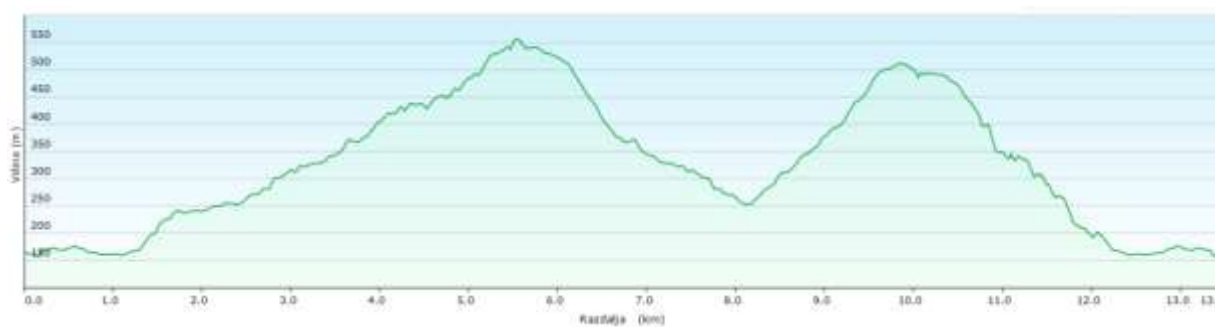


Slika 59: Višinski profil trase kolesarske proge Stol z juga.

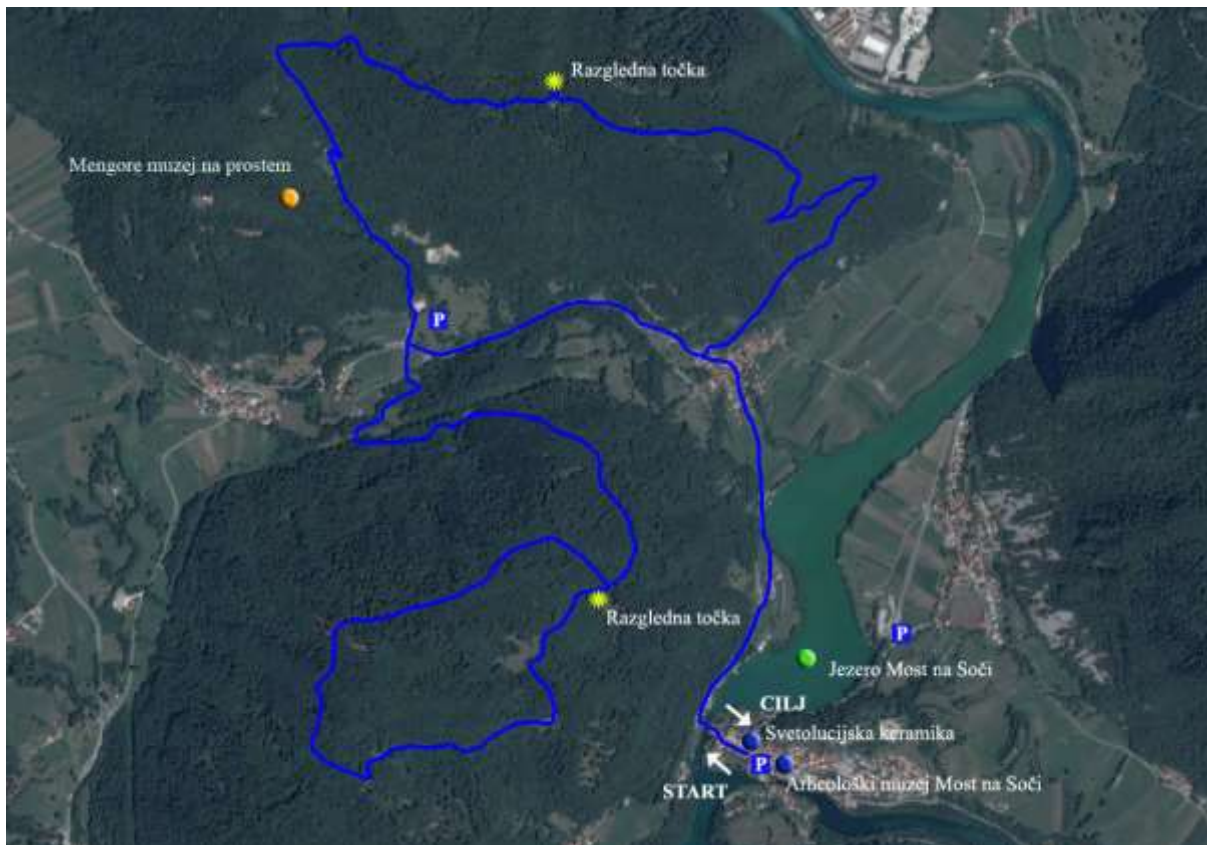


Slika 60: Trasa kolesarske proge Stol z juga.

8.3.3 Bučenica

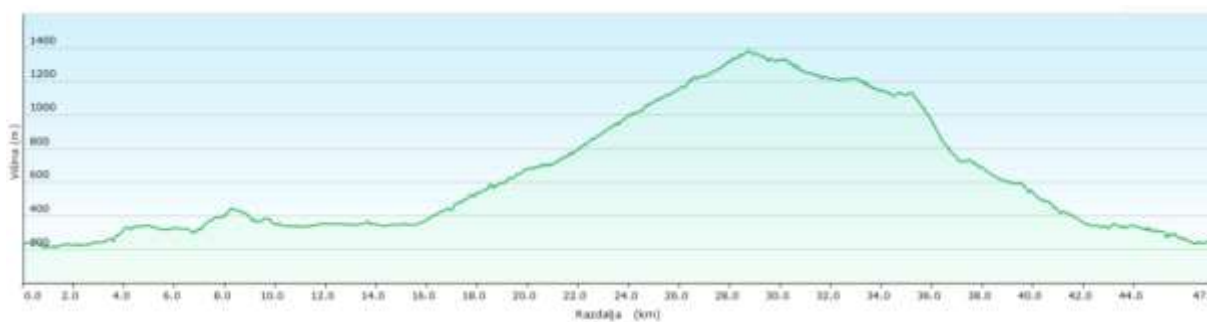


Slika 61: Višinski profil trase kolesarske proge Bučenica.



Slika 62: Trasa kolesarske proge Bučnica.

8.3.4 Stol s severa

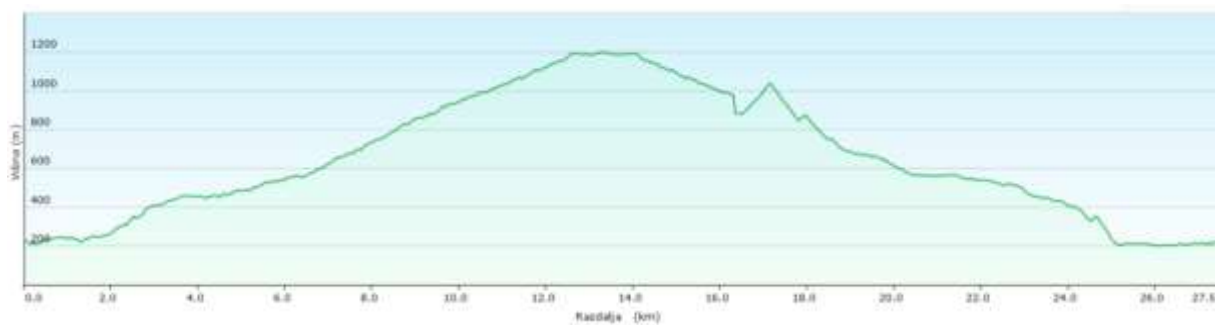


Slika 63: Višinski profil trase kolesarske proge Stol s Severa.

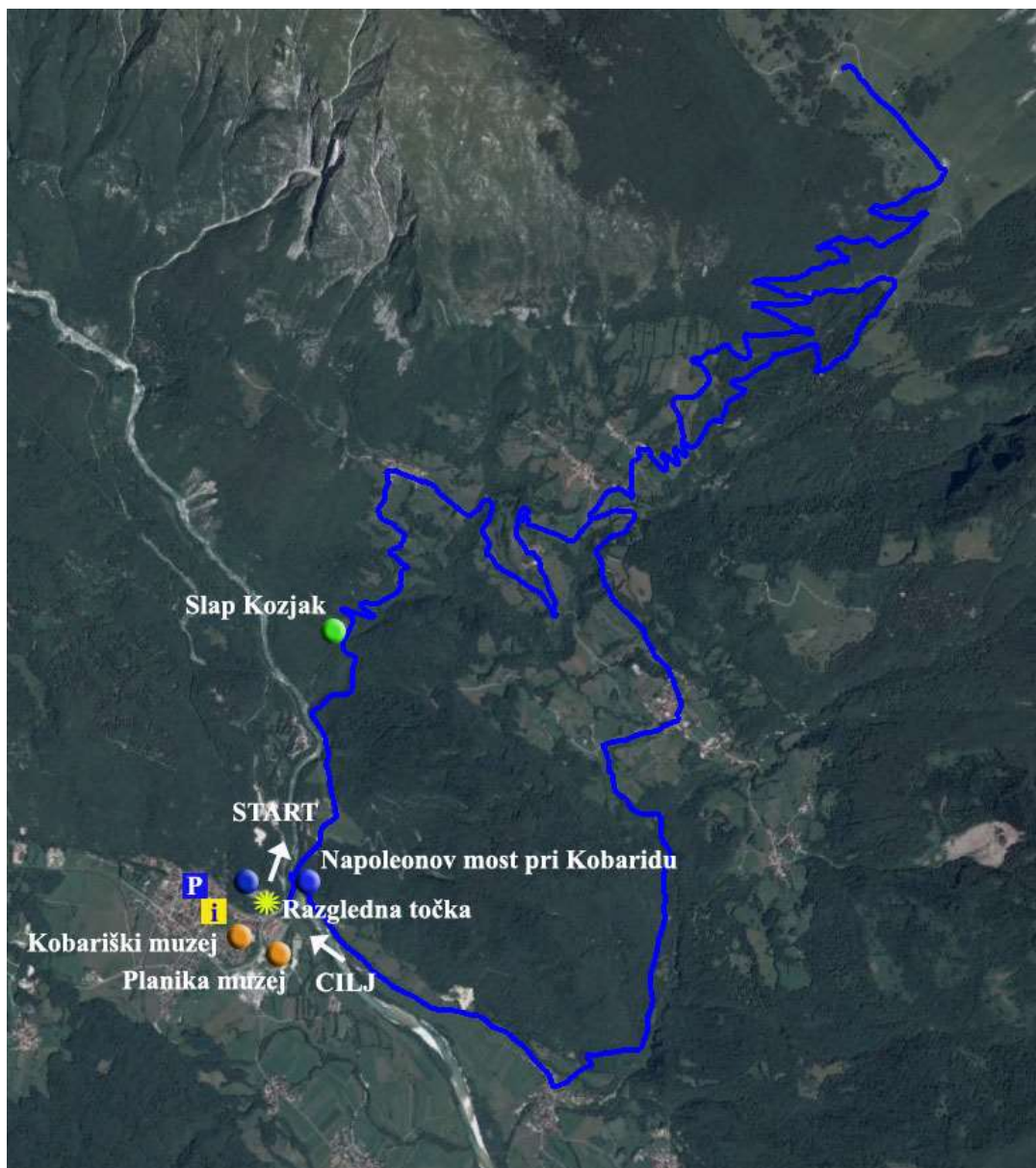


Slika 64: Trasa kolesarske proge Stol s severa.

8.3.5 Zapikraj

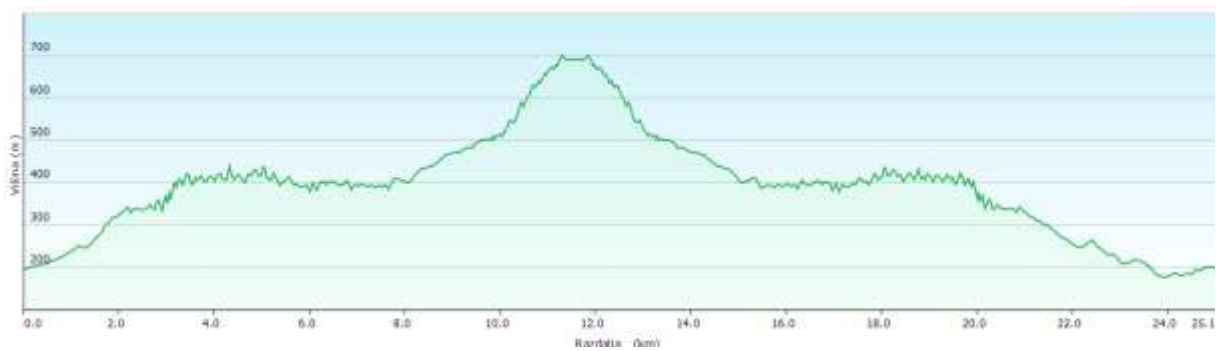


Slika 65: Višinski profil trase kolesarske proge Zapikraj.

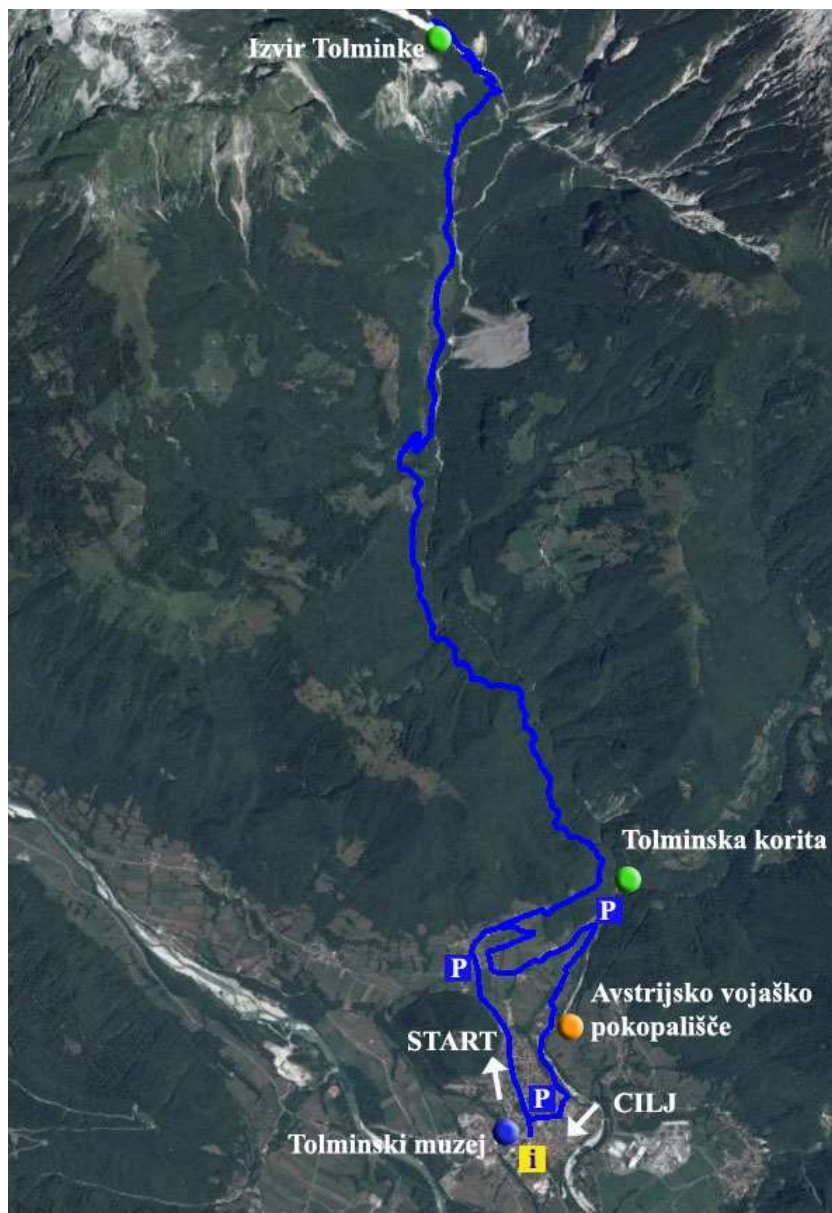


Slika 66: Trasa kolesarske proge Zaprikraj.

8.3.6 Tolminka quelle

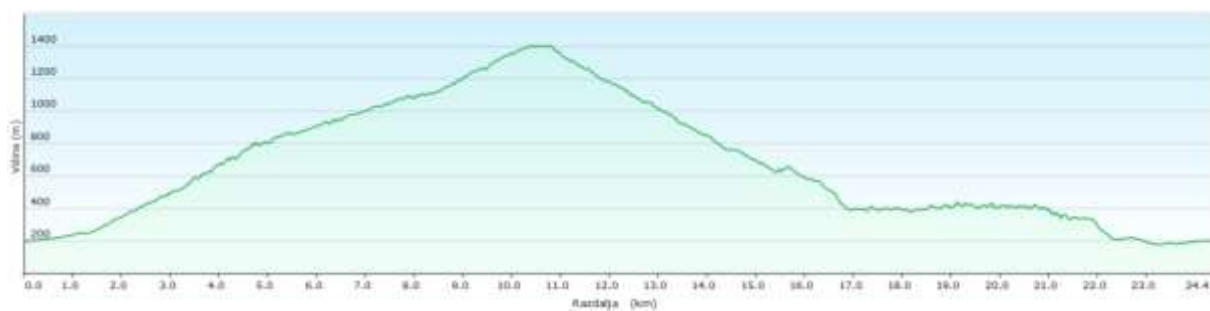


Slika 67: Višinski profil trase kolesarske proge Tolminka quelle.

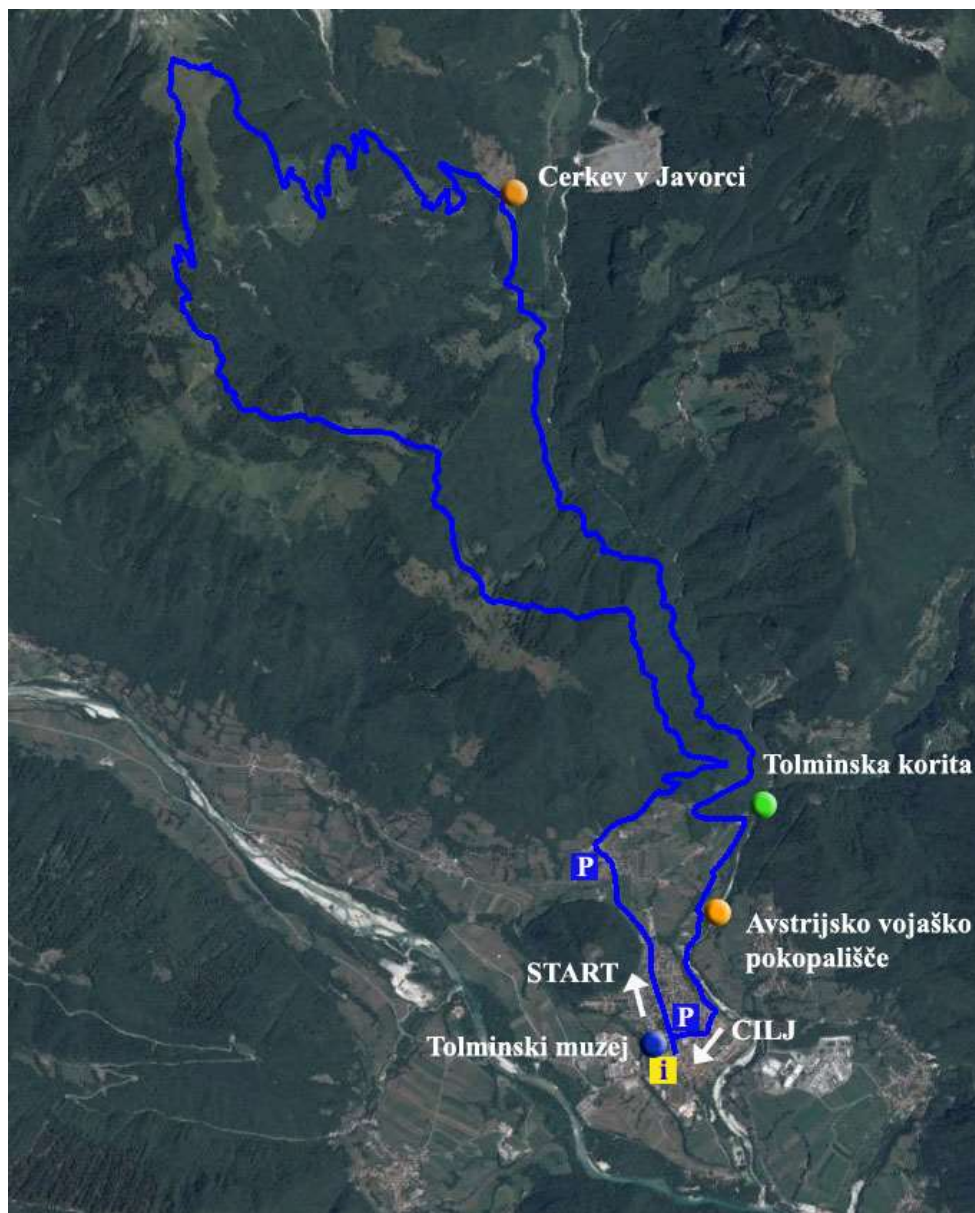


Slika 68: Trasa kolesarske proge Tolminka quelle.

8.3.7 Planina sleme

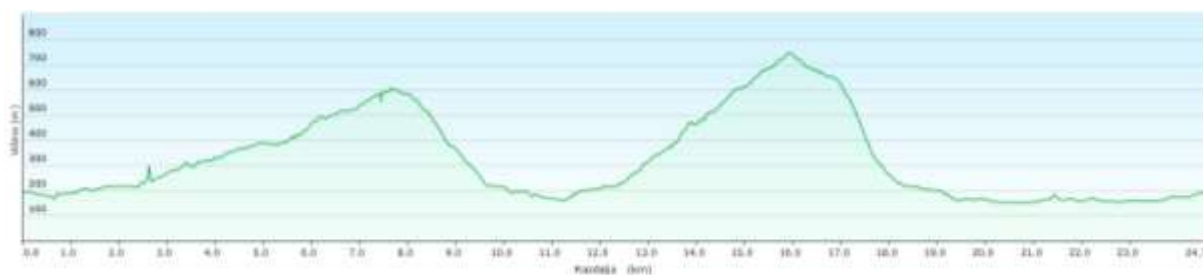


Slika 69: Višinski profil trase kolesarske proge Planina Sleme.



Slika 70: Trasa kolesarske proge Planina Sleme.

8.3.8 Senica in Široko

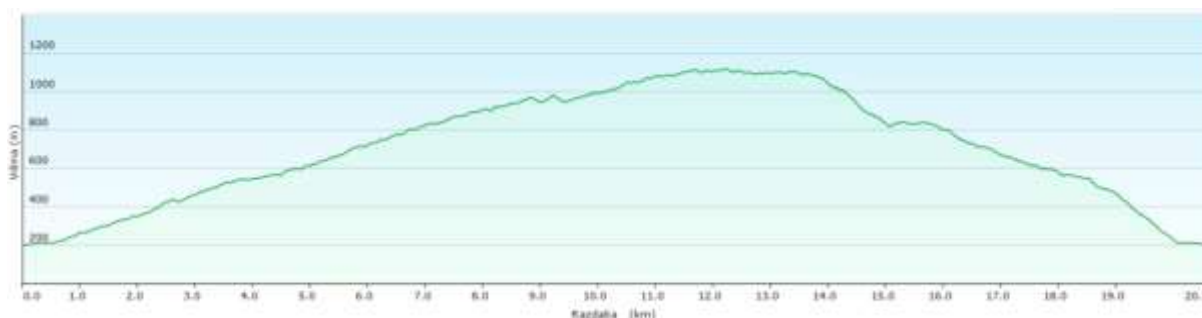


Slika 71: Višinski profil trase kolesarske proge Senica in Široko.

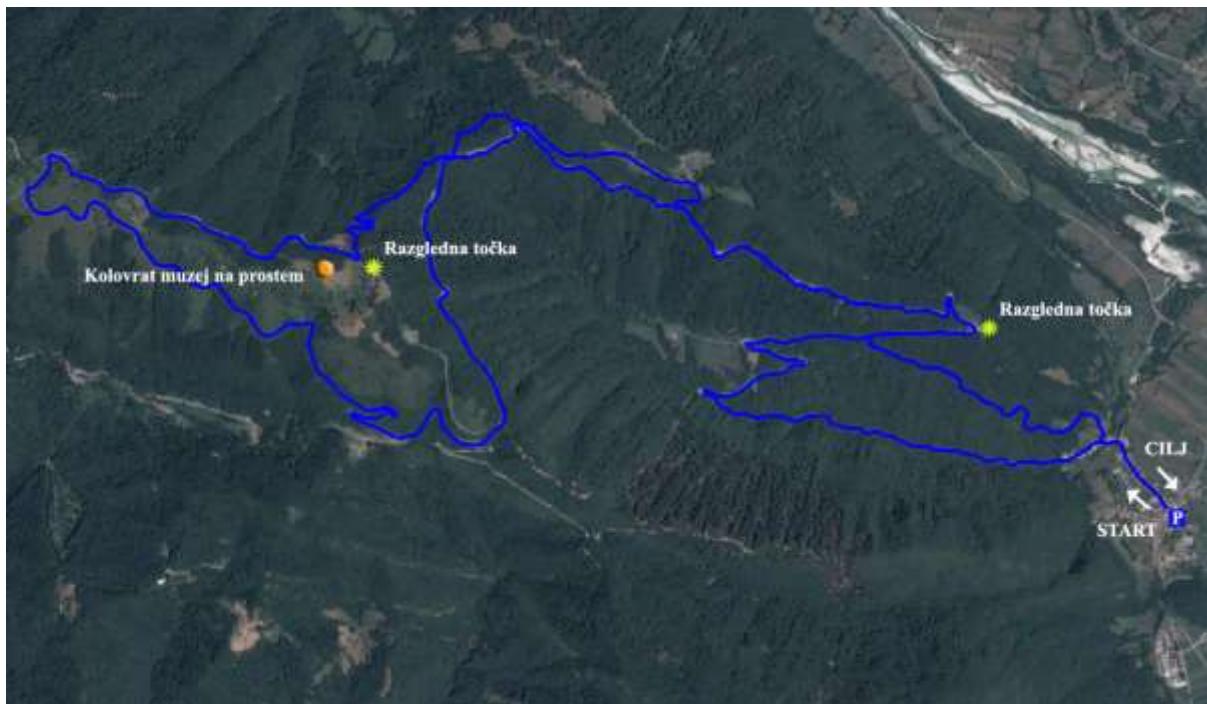


Slika 72: Trasa kolesarske proge Senica in Široko.

8.3.9 Kolovrat 1

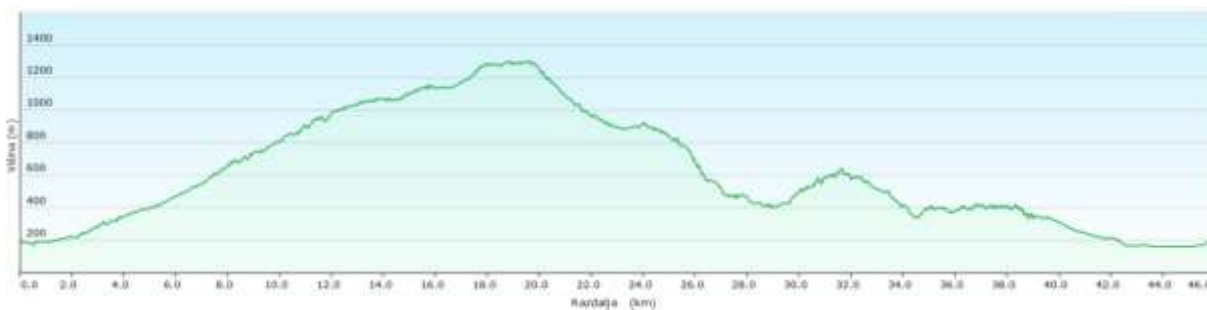


Slika 73: Višinski profil trase kolesarske proge Kolovrat 1.

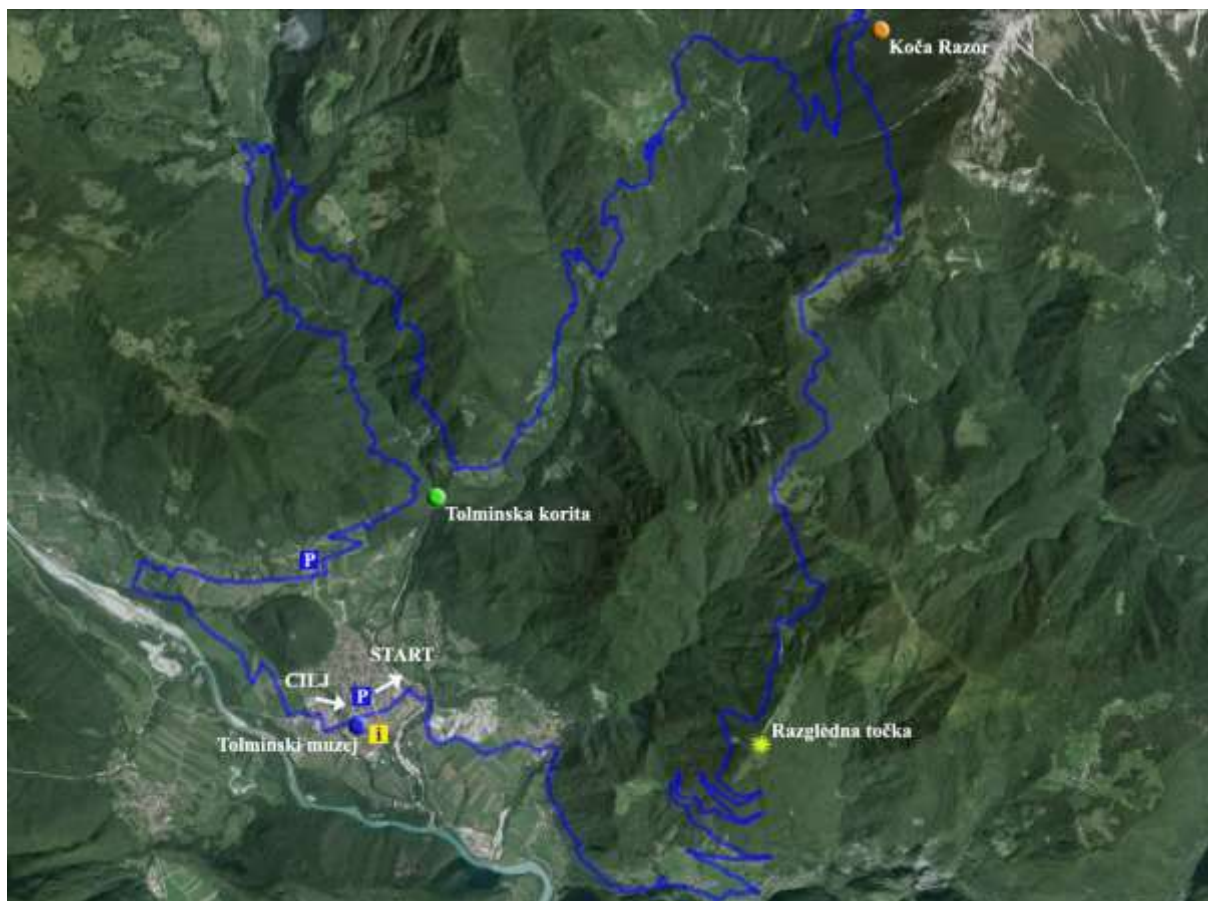


Slika 74: Trasa kolesarske proge Kolovrat 1.

8.3.10 Planina Razor

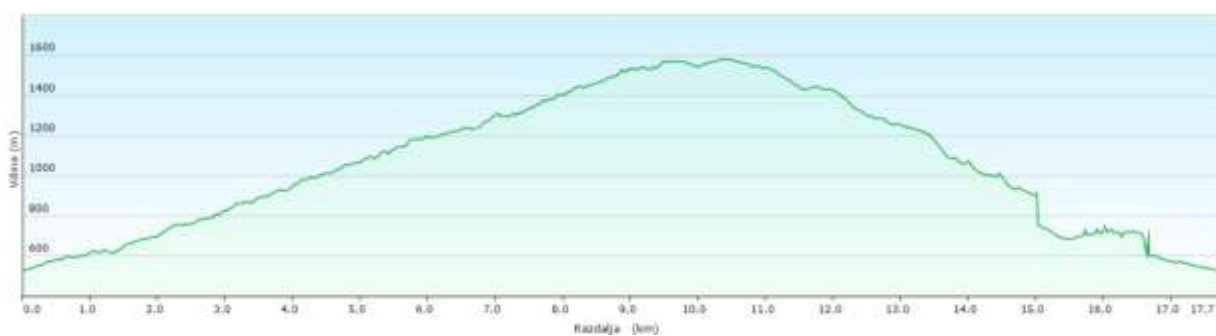


Slika 75: Višinski profil trase kolesarske proge Planina Razor.



Slika 76: Trasa kolesarske proge Planina Razor

8.3.11 Baška grapa – Možic

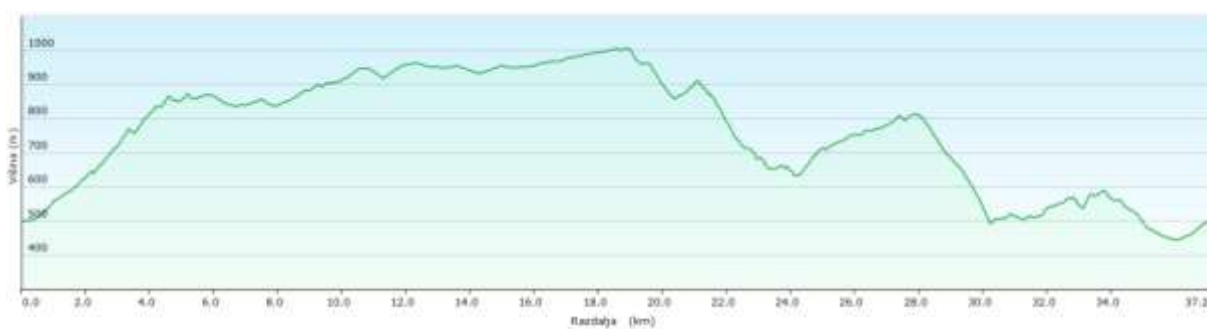


Slika 77: Višinski profil trase kolesarske proge Baška grapa - Možic.



Slika 78: Trasa kolesarske proge Baška grapa – Možic.

8.3.12 Hudournik

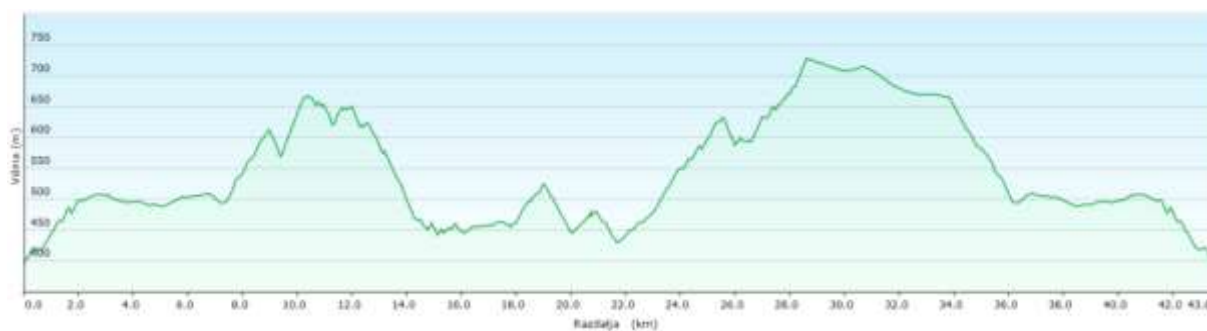


Slika 79: Višinski profil trase kolesarske proge Hudournik.

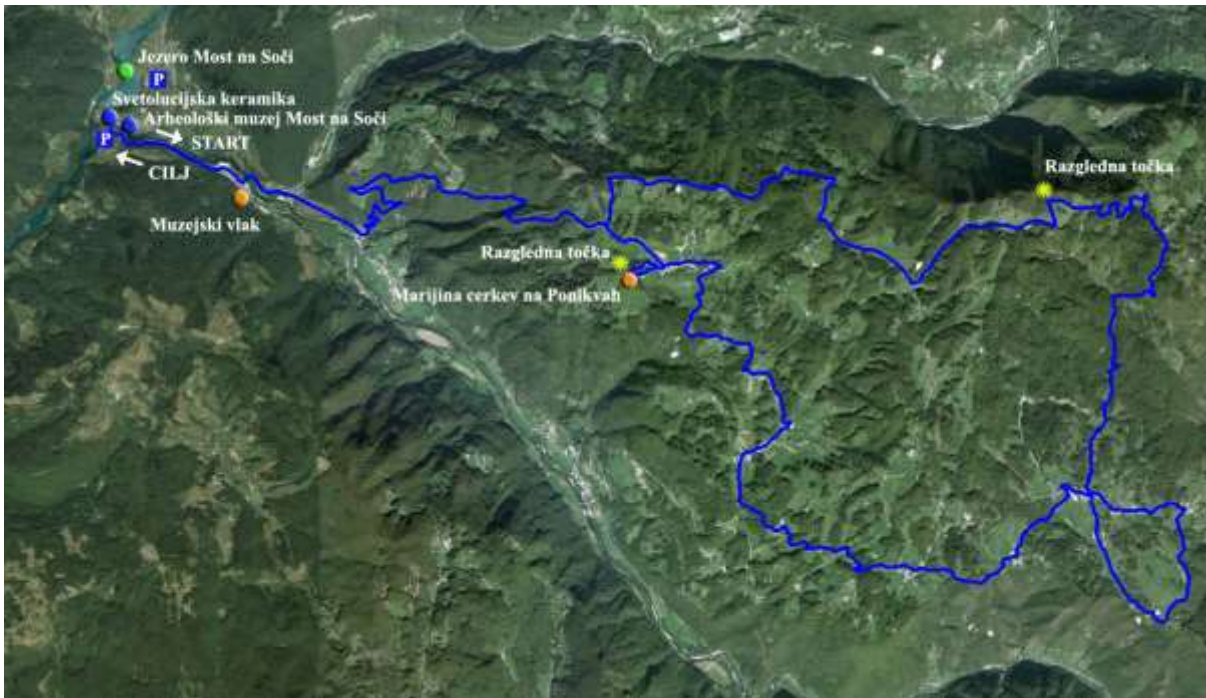


Slika 80: Trasa kolesarske proge Hudournik.

8.3.13 Šentviška planota in Kosmačeva učna pot



Slika 81: Višinski profil trase kolesarske proge Šentviška planota in Kosmačeva učna pot.



Slika 82: Trasa kolesarske proge Šentviška planota in Kosmačeva učna pot.

8.4 Spremljajoča infrastruktura in ponudba

Poleg osnovne kolesarske infrastrukture – urejenih kolesarskih poti mora kolesarska destinacija kolesarju nuditi še ostalo, kolesarju potrebno infrastrukturo. Pri tem govorimo predvsem o specializiranih kolesarskih nastanitvah in gostinski ponudbi, kolesarskih info točkah, specializiranih trgovinah in servisih, počivališčih in okrepčevalnicah ob sami trasi kolesarske proge, ponudbi, pa tudi o ponudbi raznih kolesarskih programov. Ko je govora o gorskih kolesarjih, dodatno vrednost destinaciji prinese tudi ponudba MTB parkov.

Za uspešen predlog umeščanja te infrastrukture v prostor občine Tolmin in Kobarid je bilo potrebno najprej preučiti, kaj od tega destinacija kolesarjem že ponuja.

Specializirane kolesarske nastanitve

Poseben znak specializirane nastanitvene zmogljivosti ima na celotnem območju le en hotel (Most na Soči), še ta pa je v sistemu ocenjevanja pridobil najmanjšo možno oceno – kolesarjem nudi le osnovno raven storitve. Glavni mesti destinacije Tolmin in Kobarid pa takšne nastanitve sploh ne ponujata. Če želi destinacija Tolmin – Kobarid postati pomembnejše kolesarsko območje bi bilo potrebno ponudbo specializiranih kolesarskih nastanitev nekoliko razširiti. Predvsem to velja za sama centra občin. Glede na to, da bi mesti predstavljali središči kolesarske destinacije, bi bila opremljenost s

kolesarsko specializiranimi nastanitvami tako rekoč nujna. Poleg tega sta ti dve mesti izhodišče za številne kolesarske proge. Naš predlog torej podaja umeščanje specializiranih kolesarskih nastanitv v mesti Tolmin in Kobarid.

Info točke

Potrebne informacije lahko kolesarji pridobijo v TIC (turistično informacijski center) v Tolminu in Kobaridu. Menimo, da le-ti ponujajo zadostno količino informacij. Kot neprimerno bi ocenili le samo lokacijo TIC Tolmin. Ta se namreč nahaja v ozki ulici in kolesarjem ni takoj opazen. V sklopu info točk predlagamo le lociranje TIC Tolmin na boljšo lokacijo v strogem centru mesta, kjer je največ dogajanja. Najprimernejša lokacija bi bila na Mestnem trgu ali na Trgu Maršala Tita.

Počivališča

Pomemben doprinos k urejenosti kolesarske predstavljajo tudi počivališča ob sami trasi proge. Njihovo lego je najbolj smiselno predvideti na predelih, ki kolesarjem ponujajo tudi lepe razglede po pokrajini. Ob njih pa naj se postavijo tudi informacijske table ali celo manjše okrepčevalnice. V občini Tolmin in Kobarid je nekaj takih počivališč že izgrajenih, vendar ocenjujemo, da bi jih bilo potrebno postaviti še več – predvsem ob najbolj voznih kolesarskih trasah. Za zgled podajamo počivališče na kolovratu. To se nahaja neposredno ob razgledni točki in vojaškem muzeju na prostem. Poleg tega je ob njem lociran bar, ki predvsem v poletnem času kolesarjem nudi možnost okrepčila.



Slika 83: Zgled dobro urejenega počivališča - Počivališče na Kolovratu.

Specialni turistično kolesarski dogodki – kolesarska tekmovanja

V letu 2013 se je v Tolminu prvič odvijal Soča Outdoor festival. Njegov namen je predvsem promocija kolesarstva na tem območju.

Izposojevalnice ter specializirane trgovine in servisi

Eno izmed osnovnih ponudb kolesarske destinacije predstavljajo izposojevalnice koles in kolesarske opreme, pa tudi specializirane kolesarske trgovine in servisi. Glede na trenutno razvitost kolesarskega turizma v očinah Tolmin in Kobarid ugotavljamo, da ta ponudba trenutno še zadošča potrebam in povpraševanju. Ob pričakovanem povečanju kolesarskih turistov na tem območju pa bi bilo smiselno razmisliti o povečanju tovrstne ponudbe.

V obravnavanih občinah možnost izposoje kolesa ponujajo različni ponudniki (npr.:

- Maya, športni turizem in VEB Company v Tolminu,
- Športna agencija Tami na Mostu na Soči,
- Positive sport v Kobaridu in drugi.)

Možnosti izposoje koles je torej kar nekaj, kar se tiče kolesarskih trgovin pa je ponudba nekoliko manjša. Kot edino večjo in dobro založena kolesarsko trgovino bi lahko označili trgovino Veb Company v Tolminu, možnost nakupa gorskih koles in opreme pa ponuja tudi športna agencija Positive sport v Kobaridu. Določene manjše kose kolesarske opreme je možno kupiti tudi v nekaterih drugih športnih trgovinah v Tolminu (trgovini Iglu šport in Intersport).

9 ZAKLJUČEK

Območje občin Tolmin in Kobarid si je v preteklih letih ustvarilo sloves pokrajine, izjemno primerne za aktivno preživljanje prostega časa. Dosedanji športno-rekreacijski turizem na tem območju temelji predvsem na vodnih športih, pohodništvu in ribolovu. V zadnjem času pa nastajajo s strani kolesarjev in lokalne turistične organizacije močne pobude za razvoj in spodbujanje gorskokolesarskega turizma.

V diplomski nalogi ugotavljamo, da ima območje velike naravne danosti za razvoj te veje športno-rekreacijskega turizma. Kot ključno prednost lahko izpostavimo izjemno pestrost in raznolikost naravnih danosti na relativno majhnem območju dveh občin. Poleg tega ugotavljamo, da sta občini prepleteni z gosto mrežo poti, mulatjer, kolovozov in cest, ki bi bile primerne za gorsko kolesarjenje. Kot dodatno privlačnost pa ne smemo pozabiti na številne turistične znamenitosti, ki se nahajajo neposredno ob teh poteh. Proučevali smo tudi mnenja številnih domačih in tujih kolesarskih strokovnjakov o kolesarskih možnostih v Posočju. Vsi le potrjujejo naše ugotovitve, da je sama pokrajina zelo primerna za razvoj gorskokolesarskega turizma.

S popisom smo zbrali kar 72 tras prog, ki jih uporabljajo gorski kolesarji. Poleg tega, da potekajo po privlačnem naravnem okolju, pa so speljane mimo številnih turističnih zanimivosti, kar pomeni dodano vrednost sami trasi in celotni kolesarski destinaciji.

Žal pa ta razvoj močno omejuje omenjena slovenska zakonodaja. Le-ta namreč na številnih odsekih vožnjo s kolesi prepoveduje. Najostrejše omejitve izhajajo iz Uredbe o prepovedi vožnje v naravnem okolju (Uradni list RS št. 16/1995: 1233). Ta uredba pa ni edini omejitveni faktor. Prepovedi so zapisane tudi v Zakonu o Triglavskem narodnem parku (Uradni list RS, št. 52/2010: 7697), Zakonu o gozdovih (Uradni list RS, št. 30/1993: 1677) in Zakonu o planinskih poteh (Uradni list RS, št. 61/2007: 8536). V diplomski nalogi smo proučili vse popisane kolesarske proge in njihov morebiten potek po teh, kolesarjem prepovedanih, poteh. Rezultati analiz kažejo, da upoštevajoč prepovedi vožnje v naravnem okolju in Zakona o Triglavskem narodnem parku kar 38 km popisanih kolesarskih prog ni primernih za kolesarjenje. Upoštevajoč prepovedi vožnje v naravnem okolju in Zakona o gozdovih je dolžina takih odsekov 34 km, upoštevajoč prepovedi vožnje v naravnem okolju in Zakona o planinskih poteh pa 36 km. Želja gorskih kolesarjev in turističnih delavcev je namreč, da se vsaj nekateri odseki teh poti odprejo tudi za kolesarje. Tako jim bodo naše ugotovitve v veliko pomoč oz. podlaga pri pridobivanju teh dovoljenj.

V letu 2014 se kažejo prvi pozitivni premiki glede urejanja te problematike. Ministrstvo za kmetijstvo in okolje naj bi namreč kmalu imenovalo delovno skupino zainteresirane javnosti, s katero naj bi

pripravili strokovne podlage za ustrezno preoblikovanje uredbe v smeri urejanja in ne prepovedovanja kolesarjenja v naravnem okolju.

V zaključku želimo poudariti, da naše ugotovitve kažejo na to, da se območje občin Tolmin in Kobarid kaže kot popolno območje za kolesarsko dejavnost. Menimo, da bi ob ureditvi oz. omilitvi zakonskega omejevanja kolesarjenja v naravnem okolju lahko to postalo ena ključnih turističnih ponudb Zgornjega Posočja.

V nalogi smo zato izdelali tudi predlog potencialno najbolj zanimivih in privlačnih kolesarskih prog ne glede na to, ali te kolesarske proge potekajo čez območje, kjer je kolesarjenje glede na aktualno slovensko zakonodajo prepovedano. V sklopu te diplomske naloge so bile vse te omejitve natančno proučene. Predstavljeni so tudi vsi ti prepovedani odseki. Opozoriti torej velja, da je vožnja po nekaterih odsekih teh prog še vedno nelegalna in bi načeloma kolesar na teh predelih moral sestopiti s kolesa in ga peljati ob sebi. Glede na vse aktivnosti in pobude, ki se v zadnjem času izvajajo na področju gorskega kolesarstva na tem območju, pa pričakujemo, da se bodo tudi ti odseki prej ali slej odprli tudi za kolesarje. Eno glavnih podlag za pridobivanje dovoljenj za kolesarjenje po teh posameznih odsekih med drugim predstavljajo tudi analize in kartografski prikazi, izdelani v sklopu te diplomske naloge.

VIRI

Alpine spa resort. 2013. Mountain Biking.

<http://www.alpinesparesorts.com/en/lake-garda/sports/mountain-biking/> (Pridobljeno 15. 10. 2013.)

Andrejčič Mušič, P. 2009. Kolesarski projekti, ki jih sofinancira Evropska unija. Ljubljana, Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste: 6-10, 28-31 str.

Andrejčič Mušič, P. 2005. Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji. Ljubljana, Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste: 10-23 str.

ARSO - Agencija republike Slovenije za okolje. 2013. Geoportal ARSO.

<http://gis.arso.gov.si/geoportal/catalog/main/home.page> (Pridobljeno 15. 6. 2013.)

ARSO - Agencija republike Slovenije za okolje. 2013. Narava.

<http://www.arso.gov.si/narava/> (Pridobljeno 20. 6. 2013.)

Bogner, D. (ur.), Zupan, S. (ur.), Kanzian, M. (ur.). 2011. Infrastruktura za doživljanje in spoznavanje narave (smernice za inovativno načrtovanje). Bled, Triglavski narodni park: 12 str.

Bizjak, M. 2013. Gorsko kolesarjenje pri nas velik, a neizkoriščen potencial.

<http://www.rtv slo.si/lokalne-novice/zanimivosti-iz-nasih-krajev/gorsko-kolesarjenje-pri-nas-velik-a-neizkoriscen-potencial/312802> (Pridobljeno 10. 11. 2013.)

Bizjak, S. 2008. Pogoji za razvoj sonaravnih oblik turizma v občini Kobarid. Diplomaska naloga.

Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta, oddelek za geografijo (samozaložba M. Bizjak): 67 f.

Blatnik, Š., Dovečar, M. 2010. Hidrogeografske značilnosti občine Tolmin. V: Klar, T. (ur.), Ortar, J. (ur.). 2010. Sotočje mladih možganov in aktualnih izzivov; 14. Geografski raziskovalni tabor, Volče, 12.-21.7.2010. Ljubljana, Društvo mladih geografov Slovenije in Občina Tolmin: 39-44 str.

Davis, D., Carter, D. 1993. Outdoor pursuits series. Mountain biking. Champaign, Human Kinetics: 1-10, 81-87 str.

Die Singletrail-skala. 2013.

<http://www.singletrail-skala.de/overview> (Pridobljeno 13. 10. 2013.)

DRSC. 2009. Direkcija Republike Slovenije za ceste več odsekov državnih cest opremila s prometnimi znaki, ki opozarjajo na prisotnost kolesarjev na cesti.

http://www.dc.gov.si/nc/si/medijsko_sredisce/novica/article/11979/5381/ (Pridobljeno 10. 12. 2013.)

DRSC. 2013. Pot treh dežel.

http://www.dc.gov.si/si/delovna_podrocja/za_kolesarje/pot_treh_dezel/ (Pridobljeno 11. 11. 2013.)

Garda bike residence. 2013.

<http://www.gardabikeresidence.it/wo-wir-sind/> (Pridobljeno 20. 10. 2013.)

Gravity inc. 2013. Lake Garda.

<http://www.gravitymountainbike.com/italy/3-lake-garda> (Pridobljeno 15. 10. 2013.)

Humar, J. 2003. Dežela žive vode. Tolmin, LTO Sotočje.

<http://www.lto-sotocje.si/mma/De%C5%BEela%20%C5%BEive%20vode/2012041410404515/>

(Pridobljeno 23.12.2013.)

IMBA. 2013. Trail difficulty rating sistem.

<http://www.imba.com/resources/freeriding/trail-difficulty-rating-system> (Pridobljeno 13. 10. 2013.)

Immich, P., Kemmler M. 2008. Slowenien - 30 Moutainbiketouren im Soča-Tal. Munchen, samozaložba Immich & Kremmler GbR: 1-190 str.

Kalčič, L. 2010. Prilagajanje Kobarida ciljem trajnostnega turizma v Evropi. Diplomaska naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta (samozaložba L. Kalčič): 2 f.

Kolesarstvo. 2013.

<http://sl.wikipedia.org/wiki/Kolesarstvo> (Pridobljeno 20. 8. 2013.)

Kus Veenvliet, J. (ur.), Zavod Symbiosis in Zakotnik, I. (ur.), Javni zavod Triglavski narodni park (ur.). 2012. Načrt upravljanja Triglavskega narodnega parka 2014–2023. Bled, Javni zavod Triglavski narodni park: 22-23 str.

Jeršič, M. 1990. Osnove turizma. Ljubljana, Državna založba Slovenije: 47-61 str.

Julijske Aple. 2013. Tolmin.

<http://www.julijske-alpe.com/slovensko/destinacije-tolmin.php> (Pridobljeno 14. 11. 2013.)

Leban, L. 2009. Dolina Soče. Gorskokolesarski vodnik. Ljubljana, Sidarta: 1-162 str.

Lenarčič, M., Dakskobler, P. 2008. Turistični in kolesarski zemljevid: Kobarid – Nadiške doline – Tolmin. Tolmin, LTO Sotočje.

Lipar, P. 2012. Navodila za projektiranje kolesarskih površin. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direkcija Republike Slovenije za ceste: 8-27 str.

LTO Sotočje. 2010. Strategija razvoja turizma v občini Kobarid: 10, 23-25 str.

<http://www.kobarid.si/razvojt.pdf> (Pridobljeno 7. 9. 2013.)

LTO Sotočje. 2010. Strategija razvoja turizma v občini Tolmin: 4, 5, 10, 19-22, 25-27, 31-36, 51 str.

<http://www.tolmin.si/datoteka/b59a51a3c0bf9c5228fde841714f523a> (Pridobljeno 6. 9. 2013.)

LTO Sotočje. 2005. Statut zavoda Sotočje Kobarid – Tolmin.

http://www.dolina-soce.com/poslovne_strani/lto_sotocje_interni_dokumenti/ (Pridobljeno 15. 5. 2013.)

Marion, J., Wimpey, J. 2007. Environmental Impacts of Mountain Biking: Science Review and Best Practices.

<http://www.imba.com/resources/research/trail-science/environmental-impacts-mountain-biking-science-review-and-best-practices> (Pridobljeno 22. 9. 2013.)

Mihalič, T. 2006. Trajnostni turizem. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta: 5-10, 13, 20-22 str.

Močnik, B. 2013. Bela lisa na kolesarskem zemljevidu. Delo.

<http://www.delo.si/arhiv/bela-lisa-na-kolesarskem-zemljevidu.html> (Pridobljeno 22. 9. 2013.)

Močnik, B. 2013. Gorski kolesarji grožnja, v tujini pa zlata jama. Delo.

<http://www.delo.si/novice/slovenija/gorski-kolesarji-groznja-v-tujini-pa-zlata-jama.html> (Pridobljeno 23. 9. 2013.)

Natura 2000. 2013. Slovenija povečala omrežje Natura 2000.

http://www.natura2000.gov.si/index.php?id=87&tx_ttnews%5Btt_news%5D=370&tx_ttnews%5BbackPid%5D=17 (Pridobljeno 10. 6. 2013.)

Občina Kobarid. 2013. Spletna stran občine Kobarid.

<http://www.kobarid.si/> (Pridobljeno 13. 5. 2013.)

Občina Tolmin. 2013. Spletna stran občine Tolmin.

<http://www.tolmin.si/> (Pridobljeno 13. 5. 2013.)

Občina Tolmin. 2013. Projekt Bimobis.

<http://www.tolmin.si/sl/294> (Pridobljeno 1. 12. 2013.)

Odlok o občinskem prostorskem načrtu občine Tolmin. 2012. Uradni list RS, št. 78/2012: 7846.

Olsen, J. 1989. Adventure sports. Mountain biking. London, Salamander: 96-107 str.

Osnutek občinskega prostorskega načrta občine Kobarid. 2008. Prikaz stanja prostora.

http://www.kobarid.si/index.php?option=com_content&view=article&id=208%3Adopolnjen-osnutek-obcinskega-prostorskega-nartaq-javna-razgrnitev&Itemid=137 (Pridobljeno 22. 9. 2013.)

Paternu, M. 1997. Strme kolesnice - vodnik po 105 zahtevnih gorskokolesarskih turah. Ljubljana, Interalta: 1-292 str.

Planina, J. 1997. Ekonomika turizma. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta: 5, 11, 31 str.

Planinska zveza Slovenije. 2013. Planinske poti na območju PD Tolmin, PD Kobarid, PD Kanal in PD Podbrdo: GPX format (Pridobljeno 5. 12. 2013.)

Planinska zveza Slovenije. 2012. Merila za dvonamensko rabo poti.

http://www.pzs.si/javno/dokumenti/ktk%20pzs/Merila_za_dvonamensko_rabo_poti_objava_na_domaci_strani_PZS.pdf (Pridobljeno 25. 9. 2013.)

Planinska zveza Slovenije – Komisija za turno kolesarstvo. 2013. Turno kolesarstvo, Priporočila turnim kolesarjem in Ureditve v tujini.

<http://ktk.pzs.si/vsebina.php?pid=131> (Pridobljeno 18. 9. 2013.)

Pogačnik, A., 2008. Prostorsko načrtovanje turizma. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo: 18-21 str.

Pravilnik o gozdnih prometnicah. Uradni list RS št. 104/2004: 12601.

Posoški razvojni center. 2013. Predstavitev.

<http://www.prc.si/o-prc/predstavitev> (Pridobljeno 20. 5. 2013.)

Prebivalstvo po starosti in spolu, občine, Slovenija, polletno. 2013. Podatkovni portal SI-STAT. Statistični urad Republike Slovenije.

http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Dem_soc/05_prebivalstvo/10_stevilo_preb/20_05C40_prebivalstvo_obcine/20_05C40_prebivalstvo_obcine.asp (Pridobljeno 30. 9. 2013.)

Prebivalstvo po velikih in petletnih starostnih skupinah in spolu, občine Slovenija, polletno. 2013. Podatkovni portal SI-STAT. Statistični urad Republike Slovenije.

http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05C4004S&ti=&path=../Database/Dem_soc/05_prebivalstvo/10_stevilo_preb/20_05C40_prebivalstvo_obcine/&lang=2 (Pridobljeno 30. 9. 2013.)

Prebivalstvo – izbrani kazalniki, občine, Slovenija, polletno. Podatkovni portal SI-STAT. 2013. Statistični urad Republike Slovenije.

http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05C4008S&ti=&path=../Database/Dem_soc/05_prebivalstvo/10_stevilo_preb/20_05C40_prebivalstvo_obcine/&lang=2 (Pridobljeno 30. 9. 2013.)

Občina Vipava. 2013. Predstavitev gorskega kolesarstva in idejni plan za gorsko kolesarski poligon v Vipavi.

http://www.vipava.si/ads-gids/mma_bin_public.php?id=921 (Pridobljeno 5. 10. 2013.)

Pristavec Đogić, M., Zelihiver, N. 2011. primerjalni pregled ureditev vožnje v naravnem okolju: 6-13 str.

http://odprimopoti.si/doc/dzrs_ureditev%20voznje%20v%20naravnem%20okolju_primerjalni%20pregled.pdf (Pridobljeno 29. 8. 2013.)

Purdy, D. 1994. Advanced mountain biking. Huddersfield, Springfield: 68-74 str.

Rockline. 2013. MetalDays 2013 (21. – 27. 7. 2013) & Punk Rock Holiday 1.3 (10. – 14. 7. 2013)

<http://www.rockline.si/podrobnosti-novice/metaldays-2013-21-27-7-2013-punk-rock-holiday-1-3-10-14-7-2013-16407> (Pridobljeno 10. 9. 2013.)

Rotar, J. (ur.). 2012. How to develop cycle tourism?. Maribor.

http://www.bicy.it/docs/35/How_to_develop_cycle_tourism_ang.pdf (Pridobljeno 11. 12. 2013.)

Rovan, J. 2012 Od cone do cone. Bicikel. 2012, 3: 54-55 str.

Schymik, C., Werner, D., Philipp, H. 2013. Single Track Scale (STS).

<http://www.singletrail-skala.de/downloads?lang=en> (Pridobljeno 25. 10. 2013.)

Sila, B. 2010. Kolesarski turizem. V: Berčič, H., Sila, B., Slak Valek, N., Pintar, D. 2010. Šport v turizmu. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport: 82-96 str.

Skupni prirast prebivalstva, občine, Slovenija, letno. Podatkovni portal SI-STAT. 2013. Statistični urad Republike Slovenije.

http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05I3002S&ti=&path=../Database/Dem_soc/05_prebivalstvo/25_selitveno_gibanje/15_05I30_skupni_prirast/&lang=2 (Pridobljeno 30. 9. 2013.)

Slovenska kolesarska pobuda odprimo poti. 2013. Pregled zakonodaje.

<http://odprimopoti.si/zakonodaja.htm> (Pridobljeno 15. 9. 2013.)

Slovenska kolesarska pobuda odprimo poti. 2014. Urejati – ne prepovedati.

<http://odprimopoti.si/doc/stalisceSKP.pdf> (Pridobljeno: 4. 1. 2014.)

Soča. 2013.

<http://sl.wikipedia.org/wiki/Kolesarstvo> (Pridobljeno 10. 6. 2013.)

SURS. 2012. Statistični letopis Republike Slovenije 2012. Ljubljana, Statistični urad republike Slovenije: 423 str.

<http://www.stat.si/letopis/2012/25-12.pdf> (Pridobljeno 18. 9. 2013.)

Širše, J., Berčič, H., Sila, B. 2005. Strategija razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji. Ljubljana, Mednarodni inštitut za turizem.

http://www.slovenia.info/pictures/TB_board/atachments_1/2007/Strategija_kolesarjenja-final_2894_5117.pdf (Pridobljeno 5. 12. 2013.)

Šolar, M. 2009. Urejanje Triglavskega narodnega parka za obiskovalce v luči ciljev in namenov ustanovitve narodnega parka. Dela 31. Oddelek za geografijo Filozofske fakultete v Ljubljani: 129–142 str.

Šubelj, G., 2010. Zavarovana območja narave v občini Tolmin. V: Klar, T. (ur.), Ortar, J. (ur.). Sotočje mladih možganov in aktualnih izzivov; 14. Geografski raziskovalni tabor, Volče, 12.-21. 7. 2010.

Ljubljana, Društvo mladih geografov Slovenije in Občina Tolmin: 65-69 str.

Tomin Vučkovič, M. 2012. Strategija razvoja slovenskega turizma 2012-2016. Ljubljana, Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo, Direktorat za turizem in internacionalizacijo: 46 str.

UN WTO, 1994. Recommendations on Tourism Statistics. New York, United Nation World Tourism Organisation: 5 str.

http://unstats.un.org/unsd/publication/Seriesm/SeriesM_83e.pdf (Pridobljeno 10. 9. 2013.)

Uradni slovenski turistični informacijski portal. Kolesarske poti, Kolesarski standardi in Kobarid.

<http://www.slovenia.info> (Pridobljeno 21. 8. 2013.)

Uredba o ekološko pomembnih območjih. Uradni list RS št. 48/2004: 6356.

Uredba o prepovedi vožnje v naravnem okolju. Uradni list RS št. 16/1995: 1233.

Uredba o spremembi uredbe o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju. Uradni list RS št. 35/2001: 4049.

Veselič, Ž., Beguš, J. 2013. Vožnja v naravnem okolju z motornimi vozili. Ljubljana, zavod za gozdove.

http://www.pzs.si/javno/mediji/Posvet-Drzavni_svet-voznje-narava-20-6-2013/2013-06-20-Posvet_problematika_vozenj-narava-Zivan_Veselic_.pdf (Pridobljeno 10. 12. 2013.)

Veselič, Ž., Pisek, R. 2010. Določitev con gozdnega prostora za potencialno rekreacijsko rabo in turizem. V: Simončič, T. (ur.). 2010. Gozdni prostor: načrtovanje, raba, nasprotja. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za gozdarstvo in obnovljive gozdne vire.

<http://www.rra-koroska.si/files/dolocitev%20con%20gozdnega%20prostora%20za%20potencialno%20rekreacijsko%20rabo%20in%20turizem.pdf> (Pridobljeno 5. 1. 2014.)

Zajc, P., Obu, M., Obu, M. 2012. Kolesarjenje in pohodništvo na Koroškem. Strokovne podlage za integralni turistični proizvod: 4-8, 16, 23 str.

http://odprimopoti.si/doc/rdo%20koroska_itp%20kolesarjenje%20in%20pohodnistvo_strokovne%20podlage_v4_2.pdf (Pridobljeno 10. 12. 2013.)

Zakon o ohranjanju narave. Uradni list RS št. 96/2004: 11541.

Zakon o vodah. Uradni list RS, št. 67/2002: 7648.

Zakon o gozdovih. Uradni list RS, št. 30/1993: 1677.

Zakon o planinskih poteh. Uradni list RS, št. 61/2007: 8536.

Zakon o Triglavskem narodnem parku. Uradni list RS, št. 52/2010: 7697.

Zavod za gozdove Slovenije. 2013. Členitve gozdnega prostora z vidika rekreacije in turizma: digitalni vektorski podatki. (Pridobljeno 19. 11. 2013.)

Zavod za gozdove Slovenije območna enota Tolmin. 2012. Gozdnogospodarski načrt gozdnogospodarskega območja Tolmin 2011-2020: 6 str.

SEZNAM PRILOG

- PRILOGA A:** Seznam vseh obravnavanih kolesarskih prog in njihove najpomembnejše karakteristike
- PRILOGA B:** Karta 1 – Popisane kolesarske proge
- PRILOGA C:** Karta 2 – Kolesarske proge v Triglavskem narodnem parku
- PRILOGA D:** Karta 3 – Kolesarske proge in členitev gozdnega prostora z vidika rekreacije in turizma
- PRILOGA E:** Karta 4 – Sovpadanje kolesarskih prog in planinskih poti
- PRILOGA F:** Karta 5 – Predvidene kolesarske povezave
- PRILOGA G:** Karta 6 – Turistične zanimivosti v občinah Tolmin in Kobarid
- PRILOGA H:** Karta 7– Celoten predlog ključnih kolesarskih prog

»Ta stran je namenoma prazna.«

PRILOGA A: SEZNAM VSEH OBRAVNAVANIH KOLESARSKIH PROG IN NJIHOVE NAJPOMEMBNEJŠE KARAKTERISTIKE

1. PRŠJAK	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	27,0 km
Vzpon	1526 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	1 (slap Pršjak)
Potek v naravnem okolju	3,5 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

2. VRH SKOPICE	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	21,1 km
Vzpon	1225 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	1 (domaćija Cirila Kosmača)
Potek v naravnem okolju	4,6 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	B, C, D

3. GRUDNICA	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	28,9 km
Vzpon	1426 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	5 (muzejski vlak, Svetolucijska keramika, arheološki muzej Most na Soči, Jezero Most na Soči, razgledna točka)
Potek v naravnem okolju	2,4 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	C, D

4. ŠENTVIŠKA PLANOTA	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	11,6 km
Vzpon	704 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	2 (Marijina cerkev na Ponikvah, razgledna točka)
Potek v naravnem okolju	2,4 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	D

5. SENICA IN ŠIROKO	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	24,7 km
Vzpon	1462 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	5 (Tolminski muzej, Jezero Most na Soči, Svetolucijska keramika, arheološki muzej Most na Soči, razgledna točka)
Potek v naravnem okolju	6,9 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	B, D

6. SREDNJE	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	36,0 km
Vzpon	2130 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	2 (Svetolucijska keramika, arheološki muzej Most na Soči)
Potek v naravnem okolju	Ne
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	Ne

7. BUČENICA	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	13,5 km
Vzpon	778 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	6 (Mengore muzej na prostem, Jezero Most na Soči, Svetolucijska keramika, arheološki muzej Most na Soči, 2 razgledni točki)
Potek v naravnem okolju	3,2 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	D

8. KOLOVRAT	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	22,5 km
Vzpon	1511 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	0
Potek v naravnem okolju	4,2 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	0,7 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, D

9. KOVAČIČ PLANINA	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	24,7 km
Vzpon	1430 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	3 (Kolovrat muzej na prostem, 2 razgledni točki)
Potek v naravnem okolju	5,0 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	B, D

10. FONI	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	22,2 km
Vzpon	885 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	2 (Nemška kostnica, Tolminski muzej)
Potek v naravnem okolju	4,9 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	C, D

11. KNEŠKE RAVNE	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	43,6 km
Vzpon	2798 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	2 (Tolminski muzej, slap Sopota)
Potek v naravnem okolju	6,5 km
Območje TNP in naravno okolje	TNP 2: 4,0 km, TNP 3: 2,1 km
Planinske poti in naravno okolje	3,8 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

12. STADOR - KOBALA	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	23,2
Vzpon	1396 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	2 (Tolminski muzej, razgledna točka)
Potek v naravnem okolju	4,8 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	2,0 km
Členitev gozda in naravno okolje	C, D

13. RAZOR – TOLMINSKE RAVNE	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	32,5 km
Vzpon	2176 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	4 (Tolminski muzej, koča Razor, Tolminska korita, Avstrijsko vojaško pokopališče)
Potek v naravnem okolju	5,3 km
Območje TNP in naravno okolje	TNP 2: 2,9 km
Planinske poti in naravno okolje	5,3 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

14. RAZOR - ČADRG	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	33,9 km
Vzpon	2523 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	4 (Tolminski muzej, koča Razor, Tolminska korita, Avstrijsko vojaško pokopališče)
Potek v naravnem okolju	6,0 km
Območje TNP in naravno okolje	TNP 2: 2,5 km, TNP 3: 3,5 km
Planinske poti in naravno okolje	3,4 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

15. OZIDJE	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	12,4 km
Vzpon	1234 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	1 (Tolminska korita)
Potek v naravnem okolju	3,0 km
Območje TNP in naravno okolje	TNP 3: 2,7 km
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	C

16. VODIL VRH	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	11,8 km
Vzpon	955 m
Težavnost	3
Turistične zanimivosti	1 (Tolminski muzej)
Potek v naravnem okolju	3,4 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	C

17. PLANINA SLEME	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	23,4 km
Vzpon	1980 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	4 (cerkev v Javorci, Tolminska korita, Avstrijsko vojaško pokopališče, Tolminski muzej)
Potek v naravnem okolju	6,1 km
Območje TNP in naravno okolje	TNP 2: 5,1 km, TNP 3: 1,0 km
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

18. PRETOVČ	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	24,0 km
Vzpon	1560 m
Težavnost	3
Turistične zanimivosti	1 (Tolminski muzej)
Potek v naravnem okolju	13,1 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	1,5 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

19. MATAJUR NA SEVERNO STRAN	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	27,8 km
Vzpon	1499 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	5 (Kobariški muzej, Italijanska kostnica, Napoleonov most pri Kobaridu, razgledna točka, Planika)
Potek v naravnem okolju	7,1 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	1,7 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

20. BREGINJ	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	38,9 km
Vzpon	1756 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	3 (Napoleonov most čez Nadižo, Breginjski muzej, razgledna točka)
Potek v naravnem okolju	5,8 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	D

21. STOL Z JUGA	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	46,4 km
Vzpon	2161 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	6 (Razgledna točka, Kobariški muzej, Italijanska kostnica, Napoleonov most pri Kobaridu, razgledna točka, Planika)
Potek v naravnem okolju	4,3 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	0,8 km
Členitev gozda in naravno okolje	C

22. STOL S SEVERA	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	47,5 km
Vzpon	2361 m
Težavnost	3
Turistične zanimivosti	5 (Kobariški muzej, Italijanska kostnica, Napoleonov most pri Kobaridu, razgledna točka, Planika)
Potek v naravnem okolju	4,2 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	0,8 km
Členitev gozda in naravno okolje	C

23. ZAPRIKRAJ	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	27,5 km
Vzpon	1684m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	6 (Slap Kozjak, Kobariški muzej, Italijanska kostnica, Napoleonov most pri Kobaridu, razgledna točka, Planika)
Potek v naravnem okolju	5,2 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

24. KUK	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	26,7 km
Vzpon	1413 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	6 (Kobariški muzej, Italijanska kostnica, Napoleonov most pri Kobaridu, razgledna točka, Planika, razgledna točka)
Potek v naravnem okolju	3,2 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	C, D

25. PLANINA PRADOLINA	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	37,7 km
Vzpon	1876 m
Težavnost	3
Turistične zanimivosti	1 (Zaprikraj muzej na prostem)
Potek v naravnem okolju	6,1 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	C

26. PLANICA	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	18,9 km
Vzpon	1294 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	3 (Koseška korita, Kamnita goba, vojaška kapela Bes)
Potek v naravnem okolju	2,6 km
Območje TNP in naravno okolje	TNP 2: 1,1 km
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	C

27. ŠPIK	
Vir poteka proge	Dolina Soče
Digitalizirana dolžina	10,7 km
Vzpon	797 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	1 (rojstna hiša Simona Gregorčiča)
Potek v naravnem okolju	3,0 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	C

28. VALLE DI PRADOLINO	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	19,1 km
Vzpon	778 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	1 (Napoleonov most čez Nadižo)
Potek v naravnem okolju	5,8 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	B, D

29. MAGOZD	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	20,8 km
Vzpon	901 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	4 (Kobariški muzej, Italijanska kostnica, Napoleonov most pri Kobaridu, Planika)
Potek v naravnem okolju	Ne
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	Ne

30. DREŽNICA	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	15,2 km
Vzpon	827 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	4 (Kobariški muzej, Italijanska kostnica, Napoleonov most pri Kobaridu, Planika)
Potek v naravnem okolju	2,6 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	C

31. ŠPIK	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	11,2 km
Vzpon	803 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	1 (Rojstna hiša Simona Gregorčiča)
Potek v naravnem okolju	2,2 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	C

32. KAPELA BES	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	24,3 km
Vzpon	1457 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	8 (Rojstna hiša Simona Gregorčiča, Kamnita goba, vojaška kapela Bes, Koseška korita, Kobariški muzej, Italijanska kostnica, Napoleonov most pri Kobaridu, Planika)
Potek v naravnem okolju	1,7
Območje TNP in naravno okolje	TNP2: 0,7 km
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	C

33. STOL NORD	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	44,0 km
Vzpon	2131 m
Težavnost	3
Turistične zanimivosti	4 (Kobariški muzej, Italijanska kostnica, Napoleonov most pri Kobaridu, Planika)
Potek v naravnem okolju	5,4 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	1 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

34. MATAJUR 1	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	39,6 km
Vzpon	1803 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	6 (Kobariški muzej, Italijanska kostnica, Napoleonov most pri Kobaridu, Planika, 2 razgledni točki)
Potek v naravnem okolju	Ne
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	Ne

35. MATAJUR 1 (VARIANTA 2)	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	39,5 km
Vzpon	1897 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	6 (Kobariški muzej, Italijanska kostnica, Napoleonov most pri Kobaridu, Planika, 2 razgledni točki)
Potek v naravnem okolju	5,3 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	C, D

36. SENICA	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	25,3 km
Vzpon	1103 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	6 (jezero Most na Soči, Svetolucijska keramika, arheološki muzej Most na Soči, Kovačija Kogoj, slap Sopota, razgledna točka)
Potek v naravnem okolju	3,9 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	B, D

37. TOLMINKA-QUELLE	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	25,1 km
Vzpon	1607 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	4 (Tolminski muzej, Avstrijsko vojaško pokopališče, Tolminska korita, izvir Tolminke)
Potek v naravnem okolju	1,7 km
Območje TNP in naravno okolje	TNP 2: 1,7 km
Planinske poti in naravno okolje	1,7 km
Členitev gozda in naravno okolje	C

38. MRZLI VRH	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	12,6 km
Vzpon	1093 m
Težavnost	3
Turistične zanimivosti	0
Potek v naravnem okolju	4,3 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	C

39. PLANINA PRETOVČ	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	20,0 km
Vzpon	1404 m
Težavnost	3
Turistične zanimivosti	0
Potek v naravnem okolju	7,3 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	1 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

40. PLANINA PRETOVČ (VARIANTA 2)	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	24,5 km
Vzpon	1788 m
Težavnost	3
Turistične zanimivosti	0
Potek v naravnem okolju	8,9 km
Območje TNP in naravno okolje	TNP 2: 1,6 km
Planinske poti in naravno okolje	1 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

41. PLANINA PRETOVČ (VARIANTA 3)	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	27,0 km
Vzpon	1600 m
Težavnost	3
Turistične zanimivosti	2 (Kamnita goba, rojstna hiša Simona Gregorčiča)
Potek v naravnem okolju	2,7 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	1 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

42. KOLOVRAT 1	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	20,7 km
Vzpon	1347 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	3 (2 razgledni točki, Kolovrat muzej na prostem)
Potek v naravnem okolju	3,8 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	B, D

43. KOLOVRAT 1 (VARIANTA 2)	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	25,2 km
Vzpon	1608 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	1 (razgledna točka)
Potek v naravnem okolju	Ne
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	Ne

44. PLANINA LOM	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	35,1 km
Vzpon	1939 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	2 (Tolminski muzej, slap Sopota)
Potek v naravnem okolju	1,9 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	B, D

45. PLANINA RAZOR	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	33,7 km
Vzpon	2263 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	3 (koča Razor, Tolminska korita, Avstrijsko vojaško pokopališče)
Potek v naravnem okolju	4 km
Območje TNP in naravno okolje	TNP 2: 2,9 km, TNP 3: 1,2 km
Planinske poti in naravno okolje	4 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

46. PLANINA RAZOR (VARIANTA 2)	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	39,1 km
Vzpon	2397 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	1 (Koča Razor)
Potek v naravnem okolju	2,9 km
Območje TNP in naravno okolje	TNP 2: 2,9 km
Planinske poti in naravno okolje	2,9 km
Členitev gozda in naravno okolje	B

47. PLANINA SLEME	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	21,7 km
Vzpon	1954 m
Težavnost	3
Turistične zanimivosti	1 (cerkev v Javorci)
Potek v naravnem okolju	4,8 km
Območje TNP in naravno okolje	TNP 2: 4,1 km, TNP 3: 0,8 km
Planinske poti in naravno okolje	3,4 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

48. PLANINA SLEME (VARIANTA 2)	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	19,0 km
Vzpon	1744 m
Težavnost	3
Turistične zanimivosti	1 (cerkev v Javorci)
Potek v naravnem okolju	4,6 km
Območje TNP in naravno okolje	TNP 2: 3,1 km, TNP 3: 0,8 km
Planinske poti in naravno okolje	2,7 km
Členitev gozda in naravno okolje	C

49. PLANINA SLEME (VARIANTA 3)	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	27,0 km
Vzpon	1618 m
Težavnost	3
Turistične zanimivosti	2 (Kamnita goba, rojstna hiša Simona Gregorčiča)
Potek v naravnem okolju	2,7 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	0,8 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

50. KOLOVRAT 2	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	52,1 km
Vzpon	2272 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	6 (Kolovrat muzej na prostem, razgledna točka, Kobariški muzej, Italijanska kostnica, Napoleonov most pri Kobaridu, Planika)
Potek v naravnem okolju	Ne
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	Ne

51. PLANINA KUK	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	44,0 km
Vzpon	2486 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	2 (jezero Most na Soči, Kovačija Kogoj)
Potek v naravnem okolju	5,4 km
Območje TNP in naravno okolje	TNP 2: 2,4 km, TNP 3: 0,7 km
Planinske poti in naravno okolje	4 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

52. PLANINA KUK (VARIANTA 2)	
Vir poteka proge	Slowenien - 30 Mountainbiketouren im Soca-Tal
Digitalizirana dolžina	48,2 km
Vzpon	2710 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	3 (jezero Most na Soči, Kovačija Kogoj, koča Razor)
Potek v naravnem okolju	5,4 km
Območje TNP in naravno okolje	TNP 2: 2,4 km, TNP 3: 0,7 km
Planinske poti in naravno okolje	4 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

53. STRŽNIKARJEV VRH	
Vir poteka proge	Strme Kolesnice
Digitalizirana dolžina	32,6 km
Vzpon	1617 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	1 (slap Pršjak)
Potek v naravnem okolju	Ne
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	Ne

54. STRŽIŠČE IN RUT	
Vir poteka proge	Strme Kolesnice
Digitalizirana dolžina	30,8 km
Vzpon	1781 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	1 (Rutarska lipa)
Potek v naravnem okolju	3,2 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	3,2 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

55. STRŽIŠČE IN RUT (VARIANTA 2)	
Vir poteka proge	Strme Kolesnice
Digitalizirana dolžina	20,3 km
Vzpon	1121 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	1 (Rutarska lipa)
Potek v naravnem okolju	1,6 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	C

56. NAD BAŠKO GRAPO	
Vir poteka proge	Strme Kolesnice
Digitalizirana dolžina	72,6 km
Vzpon	4697 m
Težavnost	3
Turistične zanimivosti	3 (slap Sopota, razgledna točka, Jakovkna hiša)
Potek v naravnem okolju	13,4 km
Območje TNP in naravno okolje	TNP 2: 4,3 km, TNP 3: 0,7 km
Planinske poti in naravno okolje	11,7 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

57. PLANINA SLEME	
Vir poteka proge	Strme Kolesnice
Digitalizirana dolžina	30,8 km
Vzpon	1907 m
Težavnost	3
Turistične zanimivosti	2 (Kamnita goba, rojstna hiša Simona Gregorčiča)
Potek v naravnem okolju	2,5 km
Območje TNP in naravno okolje	TNP 2: 5,0 km, TNP 3: 1 km
Planinske poti in naravno okolje	1 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

58. KUK	
Vir poteka proge	Strme Kolesnice
Digitalizirana dolžina	27,6 km
Vzpon	1460 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	5 (Razgledna točka, Kobariški muzej, Italijanska kostnica, Napoleonov most pri Kobaridu, Planika)
Potek v naravnem okolju	3,3 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	C, D

59. MIJA	
Vir poteka proge	Strme Kolesnice
Digitalizirana dolžina	43,1 km
Vzpon	1699 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	5 (Napoleonov most čez Nadižo, Kobariški muzej, Italijanska kostnica, Napoleonov most pri Kobaridu, Planika)
Potek v naravnem okolju	Ne
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	Ne

60. PLANINA RAZOR	
Vir poteka proge	Turistični in kolesarski zemljevid: Kobarid-Nadiške doline/Valli del Natisone-Tolmin
Digitalizirana dolžina	35,9 km
Vzpon	2314 m
Težavnost	2
Turistične zanimivosti	1 (Koča Razor)
Potek v naravnem okolju	4 km
Območje TNP in naravno okolje	TNP 2: 4,0 km
Planinske poti in naravno okolje	2,3 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

61. OKOLI SENICE	
Vir poteka proge	Turistični in kolesarski zemljevid: Kobarid-Nadiške doline/Valli del Natisone-Tolmin
Digitalizirana dolžina	24,8 km
Vzpon	834 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	6 (Tolminski muzej, jezero Most na Soči, Svetolucijska keramika, Arheološki muzej Most na Soči, kovačija Kogoj, slap Sopota)
Potek v naravnem okolju	1 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	Ne

62. OKOLI KOJCE	
Vir poteka proge	Turistični in kolesarski zemljevid: Kobarid-Nadiške doline/Valli del Natisone-Tolmin
Digitalizirana dolžina	26,8 km
Vzpon	1340 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	1 (Razgledna točka)
Potek v naravnem okolju	Ne
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	Ne

63. VRH BAČE	
Vir poteka proge	Turistični in kolesarski zemljevid: Kobarid-Nadiške doline/Valli del Natisone-Tolmin
Digitalizirana dolžina	25,3 km
Vzpon	1644 m
Težavnost	3
Turistične zanimivosti	0
Potek v naravnem okolju	5,2 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	1 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C, D

64. GRUDNICA IN ŠPILE

Vir poteka proge	Turistični in kolesarski zemljevid: Kobarid-Nadiške doline/Valli del Natisone-Tolmin
Digitalizirana dolžina	20,6 km
Vzpon	1092 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	5 (Jezero Most na Soči, Svetolucijska keramika, arheološki muzej Most na Soči, razgledna točka, muzejski vlak)
Potek v naravnem okolju	1,1 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	D

65. BREGINJSKI KOT

Vir poteka proge	Turistični in kolesarski zemljevid: Kobarid-Nadiške doline/Valli del Natisone-Tolmin
Digitalizirana dolžina	43,2 km
Vzpon	1457 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	9 (Kobariški muzej, Italijanska kostnica, Napoleonov most pri Kobaridu, Planika, 2 razgledni točki, Breginjski muzej, hiša na Robidišču, Napoleonov most čez Nadižo)
Potek v naravnem okolju	5,8 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	D

66. PO BAŠKI GRAPI

Vir poteka proge	Turistični in kolesarski zemljevid: Kobarid-Nadiške doline/Valli del Natisone-Tolmin
Digitalizirana dolžina	24,7 km
Vzpon	1003 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	7 (Jezero Most na Soči, Svetolucijska keramika, arheološki muzej Most na Soči, muzejski vlak, kovačija Kogoj, razgledna točka, Jakovkna hiša)
Potek v naravnem okolju	Ne
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	Ne

67. OD TOLMINA DO KOBARIDA	
Vir poteka proge	Turistični in kolesarski zemljevid: Kobarid-Nadiške doline/Valli del Natisone-Tolmin
Digitalizirana dolžina	16,2 km
Vzpon	321 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	5 (Tolminski muzej, Kobariški muzej, Italijanska kostnica, Napoleonov most pri Kobaridu, Planika)
Potek v naravnem okolju	Ne
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	Ne

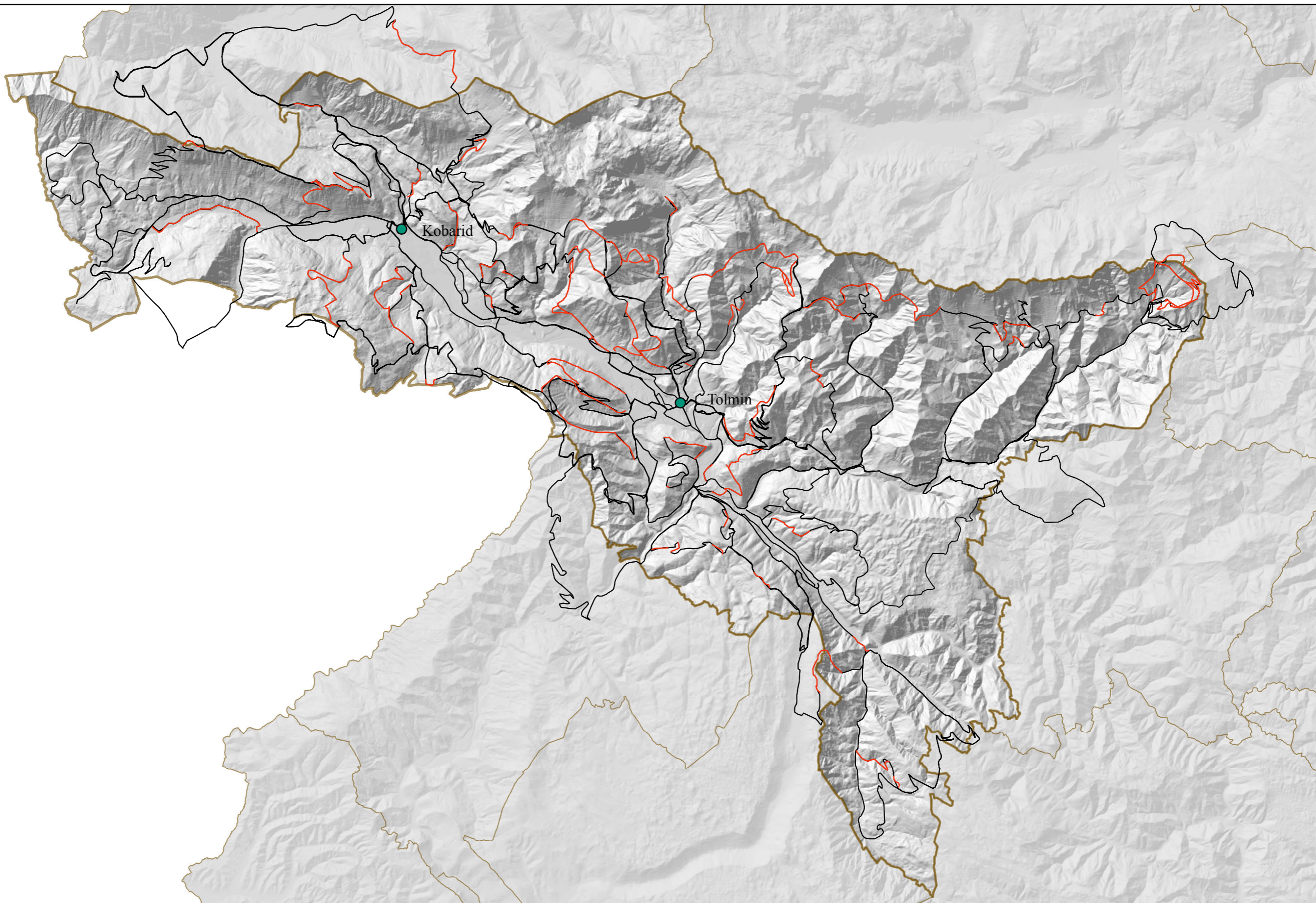
68. ČEZ ŠENTVIŠKO PLANOTO A	
Vir poteka proge	Turistični in kolesarski zemljevid: Kobarid-Nadiške doline/Valli del Natisone-Tolmin
Digitalizirana dolžina	25,7 km
Vzpon	945 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	3 (Marijina cerkev na Ponikvah, razgledna točka, kovačija Kogoj)
Potek v naravnem okolju	Ne
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	Ne

69. ČEZ ŠENTVIŠKO PLANOTO B	
Vir poteka proge	Turistični in kolesarski zemljevid: Kobarid-Nadiške doline/Valli del Natisone-Tolmin
Digitalizirana dolžina	37,4 km
Vzpon	1551 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	2 (Razgledna točka, kovačija Kogoj)
Potek v naravnem okolju	Ne
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	Ne

70. KOZMERICE	
Vir poteka proge	Turistični in kolesarski zemljevid: Kobarid-Nadiške doline/Valli del Natisone-Tolmin
Digitalizirana dolžina	17,4 km
Vzpon	428 m
Težavnost	1
Turistične zanimivosti	4 (Jezero Most na Soči, Svetolucijska keramika, Arheološki muzej Most na Soči, Tolminski muzej)
Potek v naravnem okolju	1 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	Ne
Členitev gozda in naravno okolje	Ne

71. SOČA MTB MARATON	
Vir poteka proge	Soča outdoor festival
Digitalizirana dolžina	46,6 km
Vzpon	2838 m
Težavnost	3
Turistične zanimivosti	2 (Tolminski muzej, koča Razor)
Potek v naravnem okolju	9 km
Območje TNP in naravno okolje	TNP 2: 3,4 km, TNP 3: 5,6 km
Planinske poti in naravno okolje	4,9 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

72. MOŽIC	
Vir poteka proge	LTO Sotočje
Digitalizirana dolžina	17,7 km
Vzpon	1433 m
Težavnost	3
Turistične zanimivosti	0
Potek v naravnem okolju	13,4 km
Območje TNP in naravno okolje	Ne
Planinske poti in naravno okolje	1,8 km
Členitev gozda in naravno okolje	B, C

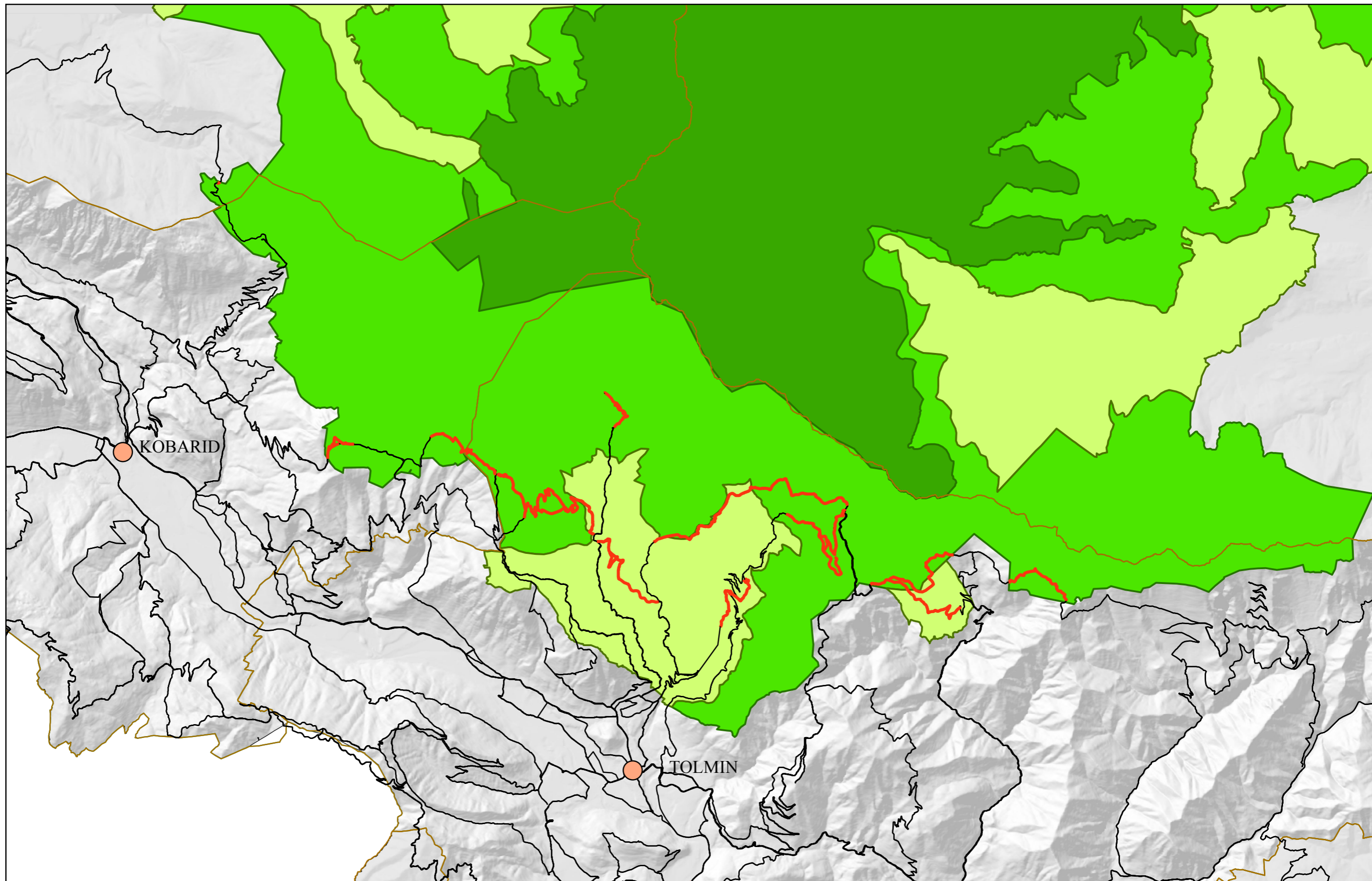


Legenda

- | | | | |
|---|--|---|--|
| — | Popisane kolesarske proge | — | Območje obravnave (občini Tolmin in Kobarid) |
| — | Odseki popisanih kolesarskih prog v naravnem okolju (vožnja po teh odsekih je nelegalna) | — | Meje sosednjih občin |
| ● | Glavno mesto občine | | |

**PRILOGA B:
POPISANE KOLESARSKE PROGE**





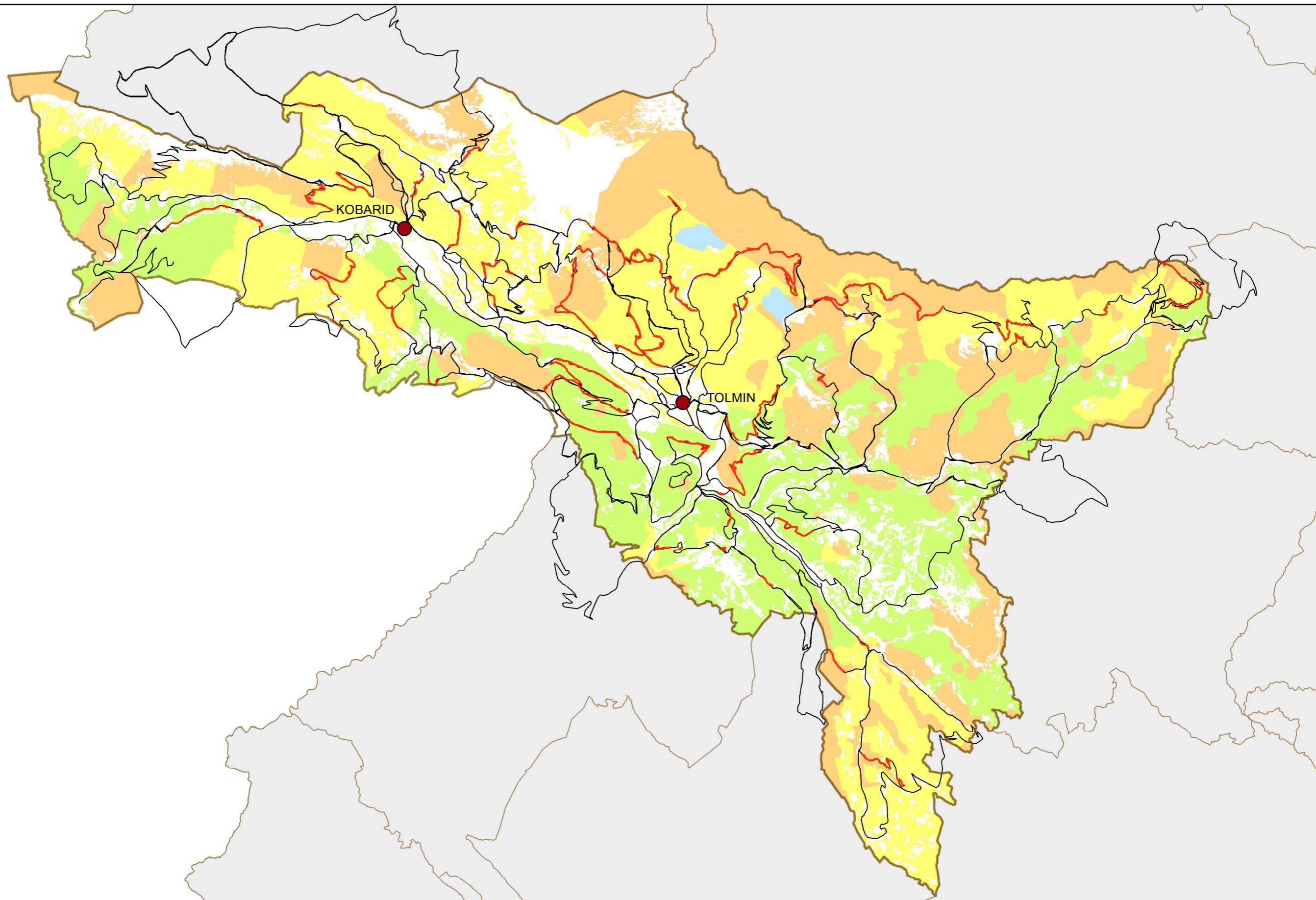
Legenda

- TNP 1. varstveno območje
- TNP 2. varstveno območje
- TNP 3. varstveno območje

- Meje občin
- Popisane kolesarske proge
- Kolesarske proge, ki potekajo znotraj TNP in v naravnem okolju, kot ga definira Uredba o prepovedi vožnje v naravnem okolju.

PRILOGA B:
POPISANE KOLESARSKÉ PROGE IN TNP





Legenda

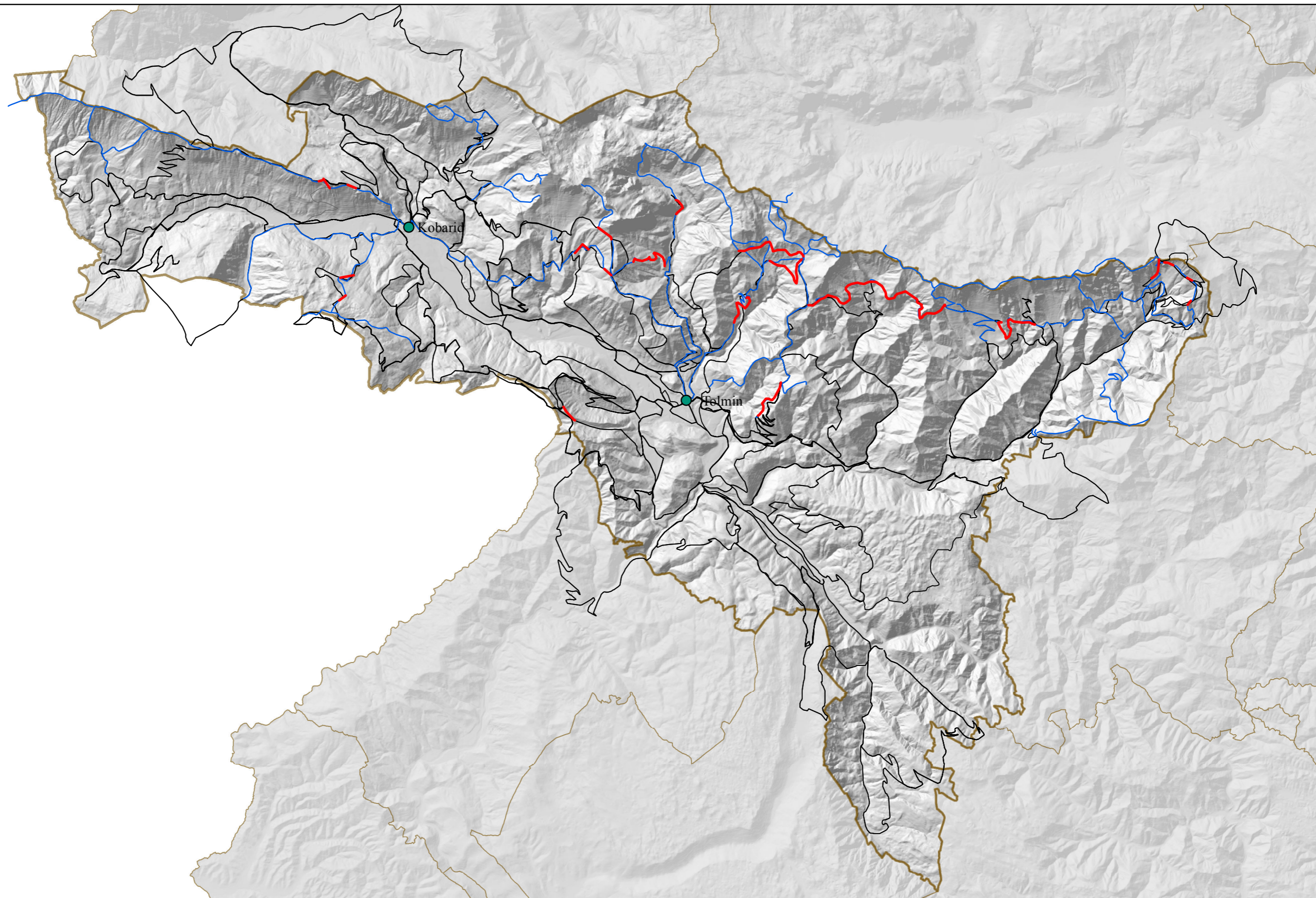
- Popisane kolesarske proge
- Kolesarske proge, ki potekajo notraj con A, B, C ali D in v naravnem okolju, kot ga definira Uredba o prepovedi vožnje v naravnem okolju.
- Območje obravnave (občini Tolmin in Kobarid)
- Meje sosednjih občin

- Cona A - brez rabe
- Cona B - izjemoma dovoljeno kolesarjenje in jahanje po označenih poteh
- Cona C - praviloma dovoljeno kolesarjenje in jahanje po označenih poteh
- Cona D - poleg kolesarjenja in jahanja možna tudi druga raba
- Območja drugih rab (poslitev, kmetijstvo, infrastrukture, vode ...)



**PRILOGA D:
POPISANE KOLESARSKÉ PROGE IN ČLENITEV
GOZDNEGA PROSTORA Z VIDIKA REKREACIJE
IN TURIZMA**

Karta 3
Tolmin, maj 2014
Avtor: Katarina Ipavec
Vir: Zavod za gozdove, RPE

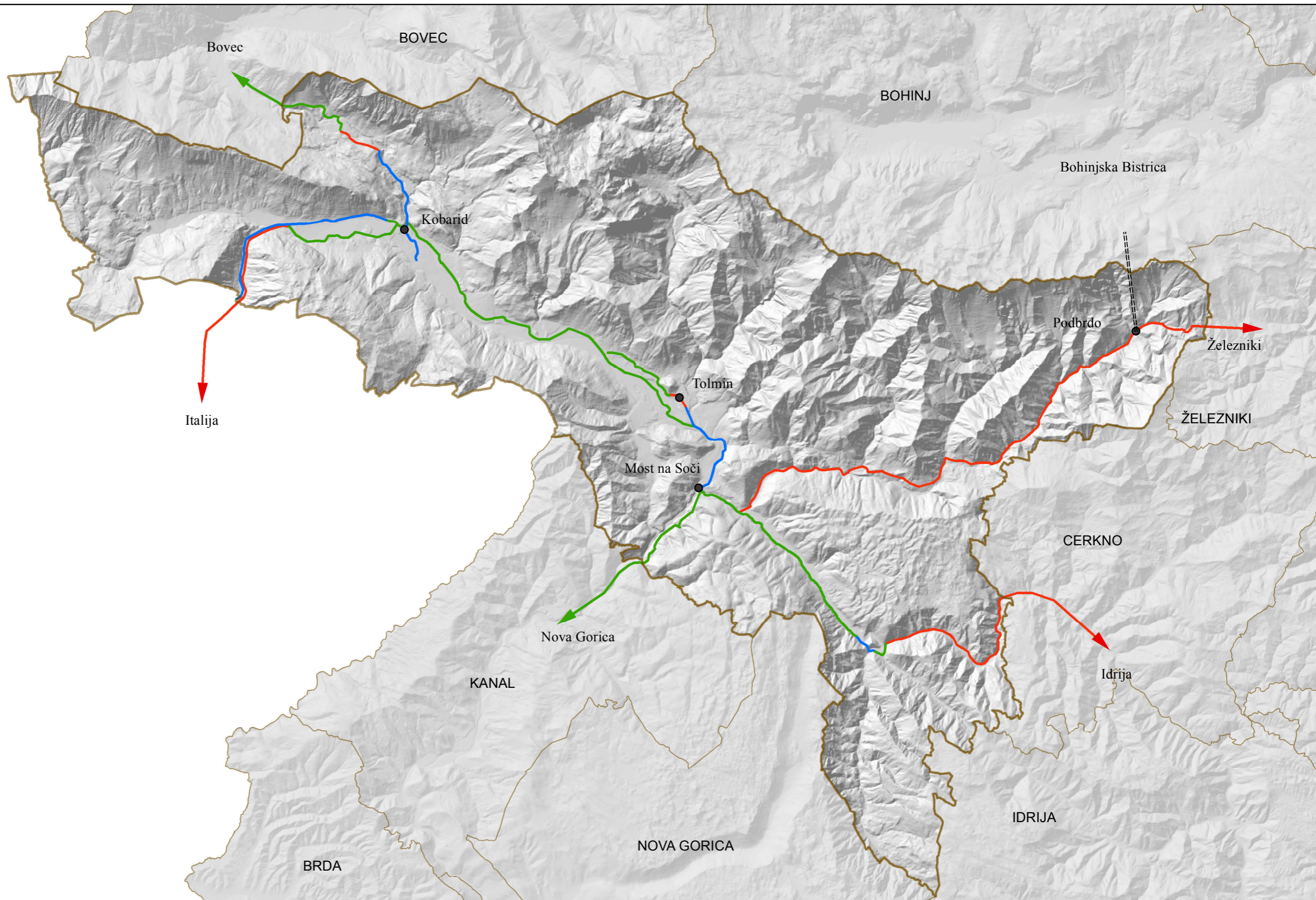


Legenda

- Območje obravnave (občini Tolmin in Kobarid)
- Meje sosednjih občin
- Glavno mesto občine
- Popisane kolesarske proge
- Planinske poti
- Kolesarske proge, ki potekajo po planinskih poteh in v naravnem okolju, kot ga definira Uredba o prepovedi vožnje v naravnem okolju

**PRILOGA E:
POPISANE KOLESARSKE PROGE IN
PLANINSKE POTI**





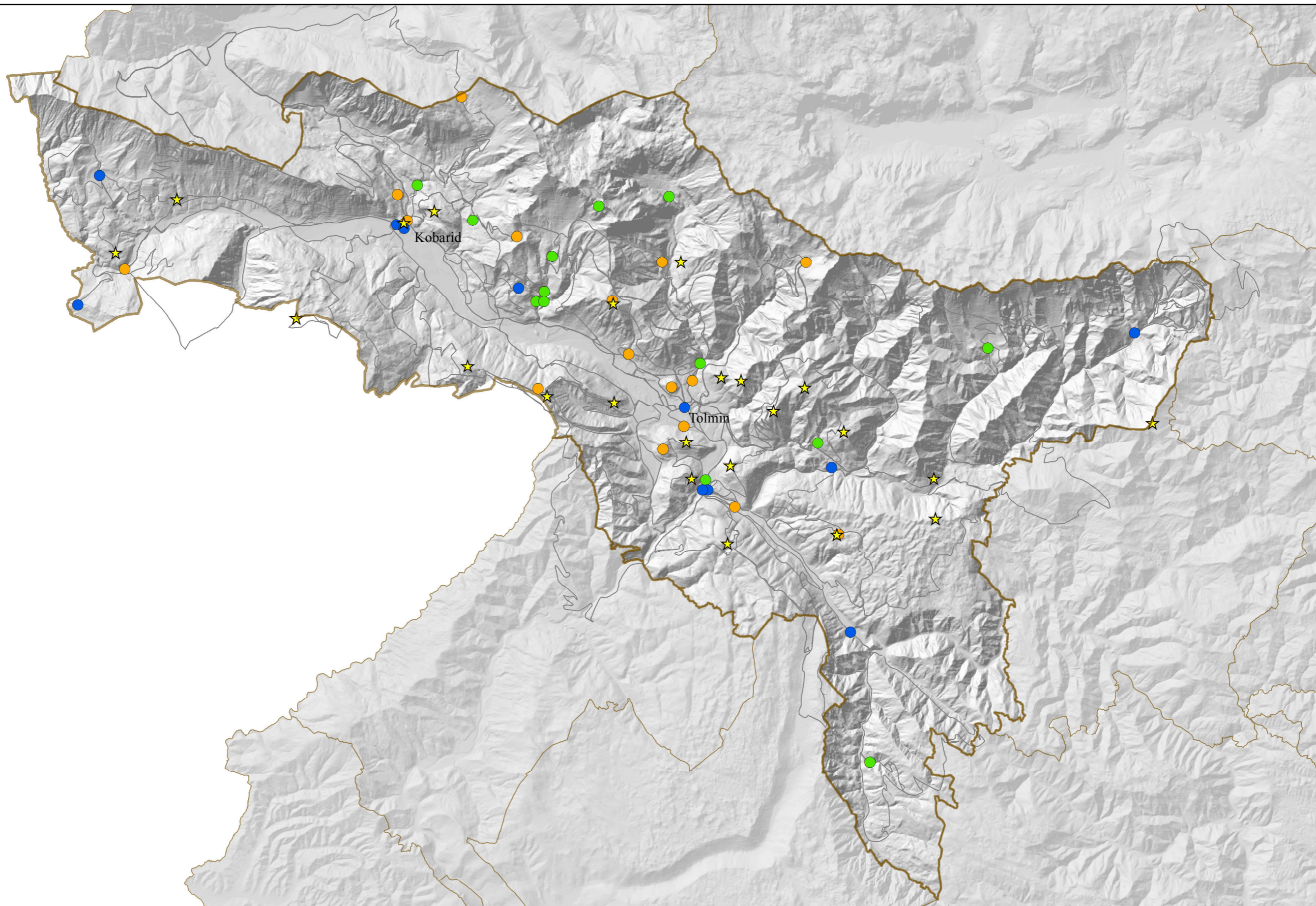
Legenda

- ===== Železniški predor
- Območje obravnave (občini Tolmin in Kobarid)
- Meje sosednjih občin
- Mesto

- Predvidene kolesarske povezave (kategorija 1 - potek po glavnih, prometno obremenjenih, cestah)
- Predvidene kolesarske povezave (kategorija 2 - potek po manj obremenjenih lokalnih cestah, kolovozih in makadamskih cestah)
- Predvidene kolesarske povezave (kategorija 3 - potek po površinah namenjenih izključno kolesarskemu prometu – kolesarske poti in kolesarske steze)

**PRILOGA F:
PREDVIDENE KOLESARSKE POVEZAVE**



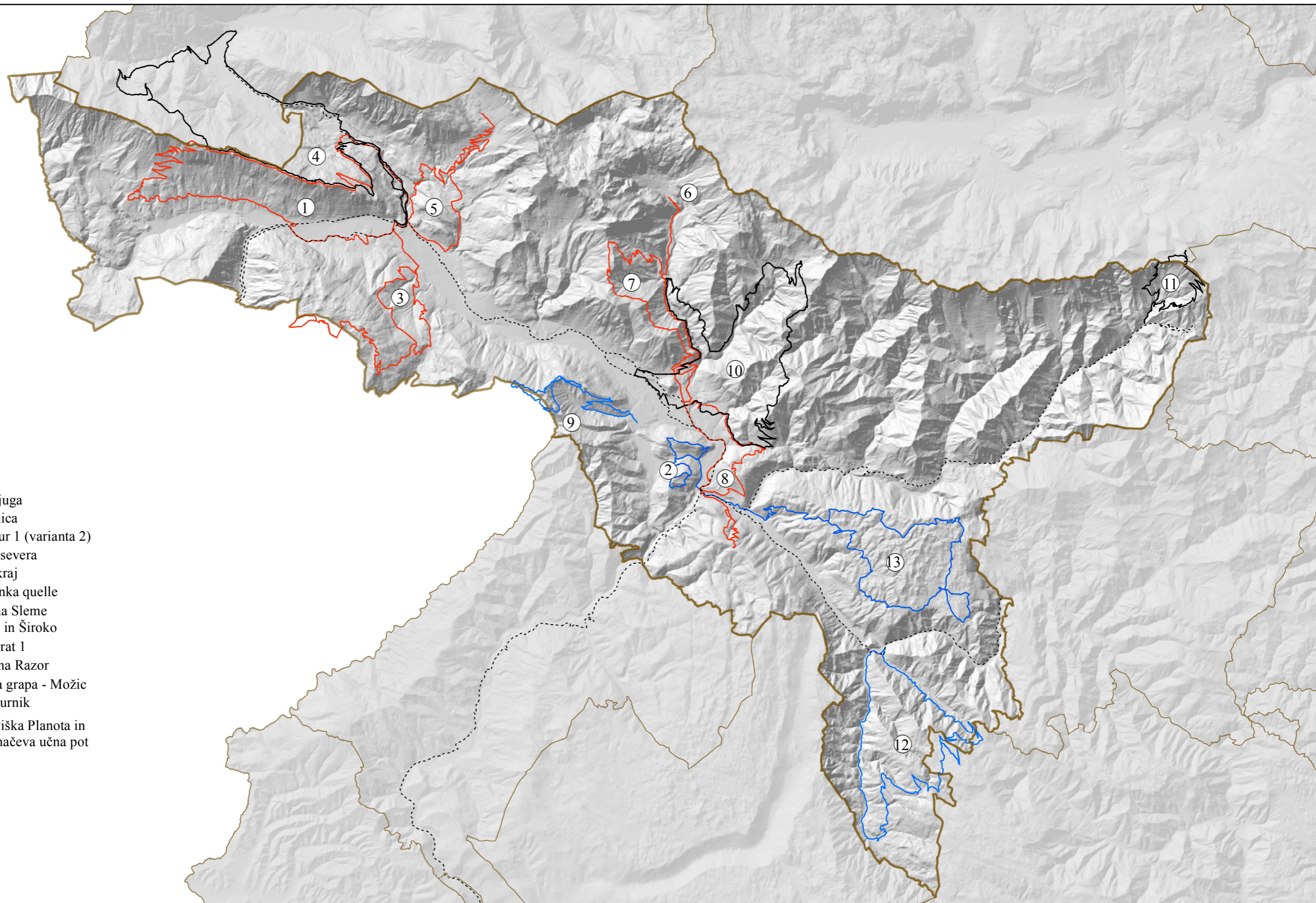


Legenda

- | | | | |
|---|-----------------------------|---|--|
| ● | Muzeji, zbirke in galerije | — | Popisane kolesarske proge |
| ● | Naravne znamenitosti | — | Območje obravnave (občini Tolmin in Kobarid) |
| ● | Kulturno zgod. znamenitosti | — | Meje sosednjih občin |
| ★ | Razgledne točke | | |

PRILOGA G:
TURISTIČNE ZANIMIVOSTI NA
OBRAVNAVANEM OBMOČJU





- ① Stol z juga
- ② Bučenica
- ③ Matajur 1 (varianta 2)
- ④ Stol s severa
- ⑤ Zapikraj
- ⑥ Tolminka quelle
- ⑦ Planina Sleme
- ⑧ Sleme in Široko
- ⑨ Kolovrat 1
- ⑩ Planina Razor
- ⑪ Baška grapa - Možic
- ⑫ Hudournik
- ⑬ Šentviška Planota in Kosmačeva učna pot

Legenda

- | | |
|----------------------------------|---------------------------|
| — Težke kolesarske proge | Kolesarske povezave |
| — Srednje težke kolesarske proge | — Meje občin |
| — Lahke kolesarske proge | |

**PRILOGA H:
CELOTEN PREDLOG KLJUČNIH
KOLESARSKIH PROG**

