

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 izvorna različica zaključnega dela.

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

Elsner, T., 2015. Predlog umestitve gorsko-kolesarskih poti v Občini Litija in Šmartno pri Litiji. Diplomaska naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo. (mentorica Zavodnik Lamovšek, A., somentor Mrak, G.): 63 str.

Datum arhiviranja: 02-10-2015

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:

Elsner, T., 2015. Predlog umestitve gorsko-kolesarskih poti v Občini Litija in Šmartno pri Litiji. B.Sc. Thesis. Ljubljana, University of Ljubljana, Faculty of civil and geodetic engineering. (supervisor Zavodnik Lamovšek, A., co-supervisor Mrak, G): 63 pp.

Archiving Date: 02-10-2015

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

**VISOKOŠOLSKI STROKOVNI
ŠTUDIJSKI PROGRAM PRVE
STOPNJE TEHNIČNO
UPRAVLJANJE
NEPREMIČNIN**

Kandidatka:

TANJA ELSNER

**PREDLOG UMESTITVE GORSKO-KOLESARSKIH
POTI V OBČINI LITIJA IN ŠMARTNO PRI LITJI**

Diplomska naloga št.: 46/TUN

**PROPOSAL OF MOUNTAIN-BIKE TRAILS IN THE
LITIJA AND ŠMARTNO PRI LITJI MUNICIPALITIES**

Graduation thesis No.: 46/TUN

Mentorica:

doc. dr. Alma Zavodnik Lamovšek

Somentor:

asist. Gašper Mrak

Ljubljana, 22. 09. 2015

STRAN ZA POPRAVKE

Stran z napako

Vrstica z napako

Namesto

Naj bo

IZJAVE

Podpisana Tanja Elsner izjavljam, da sem avtorica diplomske naloge z naslovom »Predlog umestitve gorsko kolesarskih poti v Občini Litija in Šmartno pri Litiji«.

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

Izjavljam, da dovoljujem objavo elektronske različice v digitalnem repozitoriju.

Velika Kostrevnica, 21.9.2015

Tanja Elsner

BIBLIOGRAFSKO – DOKUMENTACIJSKA STRAN IN IZVLEČEK

UDK	625.711.4:711.3(497.4Litija)(043.2)
Avtor	Tanja Elsner
Mentor	doc. dr. Alma Zavodnik Lamovšek
Somentor	asist. Gašper Mrak
Naslov	Predlog umestitve gorsko kolesarskih poti v Občini Litija in Šmartno pri Litiji
Tip dokumenta	diplomska naloga – visokošolski strokovni študij
Obseg in oprema	63 str., 8 preg., 36 sl., 9 pril.
Ključne besede	občini Litija in Šmartno pri Litiji, gorsko kolesarstvo, zakonodaja, predlog umestitve gorsko-kolesarskih poti

Izvleček:

V diplomskem delu smo podali predloge prostorske umestitve gorsko-kolesarskih poti na območju občine Litija in Šmartno pri Litiji. Občini sta hriboviti, saj sta obdani z gozdovi, njun teren je zanimiv in razgiban. Prav zaradi tega se je vse več ljudi začelo ukvarjati z gorskim kolesarstvom. Občini imata bogato kulturno in naravno dediščino vendar vlagata premalo truda v boljšo turistično prepoznavnost, turizem na tem območju je slabo razvit. Zaradi naravnih danosti občin in zaradi slabše razvitega turizma menimo, da imata občini velik potencial za razvijanje gorsko kolesarskega turizma.

Diplomsko delo obsega teoretičen in praktični del. V prvem delu smo proučevali razvoj gorskega kolesarstva in kolesarski turizem na obravnavanem območju in pregledali relevantno zakonodajo, ki se nanaša na gorsko kolesarstvo. V drugem delu smo nato proučili že obstoječe gorsko-kolesarske poti v obravnavanih občinah ter pregledali potek poti novih gorsko-kolesarskih poti. Poti smo prevozili ter jih posneli s kolesarskim števcem, nato smo jih digitalizirali in prikazali na državnih topografskih karti. V nadaljevanju smo po izbranih kriterijih predlagali najustreznejše gorsko kolesarske poti z vidika spodbujanja turizma v obravnavanih občinah.

BIBLIOGRAPHIC – DOCUMENTALISTIC INFORMATION AND ABSTRACT

UDC	625.711.4:711.3(497.4Litija)(043.2)
Author	Tanja Elsner
Supervisor	Assist. Prof. Amla Zavodnik Lamovšek, Ph. D.
Co-advisor	Assist. Gašper Mrak
Titl	Proposal of mountain-bike trails in the Litija and Šmartno pri Litiji municipalities
Document type	Graduation Thesis – Higher professional studies
Notes	63 p., 8 tab., 36 fig., 9 ann.
Key words	municipalities of Litija and Šmartno pri Litiji, mountain biking, legislation, proposal placements mountain-bike routes

Abstract:

In the thesis we have presented proposal of mountain-bike trails in the area of municipalities Litija and Šmartno pri Litiji. Both municipalities are mountainous, both of them are surrounded by forest, the terrain is varied and exciting and because of this, a lot of people started to practise mountain biking. The municipalities, have a rich cultural and natural heritage, yet the tourism on this area is poorly developed, because the municipalities put to small effort investing into their recognisability. Because of the natural resources of municipalities and because of poorly developed tourism, we think, that the municipalities have a great potential for development of mountain biking.

The thesis is divided into two parts, the theoretical and the practical. In the first part we studied development of mountain biking and cycling tourism. We also reviewed the legislation referred to mountain biking. In the second part we studied the existing mountain cycle routes and we proposed the placement of new mountain biking routes. We travelled routes and recorded them with bike computer, then we digitalized them and placed them on the national topographic map.

ZAHVALA

Za vso pomoč pri nastajanju diplomskega dela se zahvaljujem mentorici doc. dr. Almi Zavodnik Lamovšek in somentorju asist. Gašperju Mraku. Zahvala tudi doc. dr. Dušanu Petroviču, ki mi je pomagal pri uporabi računalniškega programa OCAD.

Prav posebna zahvala fantu Klemnu in celotni družini za neizpodbitno moralno podporo ter potrpežljivost.

KAZALO VSEBINE

1	UVOD.....	1
1.1	Namen in cilji naloge	2
1.2	Metoda dela.....	4
2	ZGODOVINA KOLESARSTVA.....	5
2.1	Zgodovina gorskega kolesarstva	5
2.1.1	Gorsko kolesarstvo v Sloveniji.....	6
3	GORSKO KOLESARSTVO.....	7
3.1	Vpliv gorskega kolesarstva na okolje.....	9
3.1.1	Vpliv na poti.....	9
3.1.2	Vpliv na rastlinstvo	10
3.1.3	Vpliv na živalski svet	10
3.2	Turizem	11
3.3	Kolesarski turizem.....	12
4	ZAKONODAJA IN GORSKO KOLESARSTVO	13
5	ANALIZA GORSKO KOLESARSKIH POTI NA OBRAVNAVANEM OBMOČJU	15
5.1	Občini Litija in Šmartno pri Litiji	15
5.1.1	Prometne povezave	16
5.1.2	Podnebje.....	18
5.1.3	Varstvo narave.....	18
5.1.4	Turistične znamenitosti	23
5.1.5	Turistična ponudba na obravnavanem območju.....	25
5.2	Prikaz obstoječih kolesarskih poti in njihove povezave v širšem prostoru	26
5.2.1	Prva pot: Ob Levstikovi poti proti Šentrupertu	27
5.2.2	Druga pot: Po sledih višnjanskega polža	28
5.2.3	Tretja pot: Nad rudnikom Sitarjevec	29
5.2.4	Četrta pot: Po razgled na Zasavsko Sveto goro.....	30
5.2.5	Peta pot: Pustolovski vzponi v središču Slovenije	31
6	PREDLOG UREDITVE GORSKO KOLESARSKIH POTI V OBČINAH LITIJ IN ŠMARTNO PRI LITIJL.....	33
6.1	Prva pot: Bogenšperk in Javorje (priloga A).....	34
6.2	Druga pot: Dole pri Litiji in Polšnik (priloga B).....	35
6.3	Tretja pot: Zasavska Sveta gora in Vače (priloga C)	38
6.4	Četrta pot: Širmanski hrib in Kresniški Vrh (priloga D).....	40

6.5	Peta pot: Širmanski hrib, Janče in Svibno (priloga E)	41
6.6	Šesta pot: Trebeljevo (priloga F).....	42
6.7	Sedma pot: Mala Štanga in Jevnica (priloga G).....	43
6.8	Osma pot: Trebeljevo, Janče in Golišče (priloga H)	44
7	ZAKLJUČEK.....	46
VIRI.....		47

KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 6.1 Prikaz časa vožnje pri različnih povprečnih hitrostih.....	34
Preglednica 6.2 Prikaz časa vožnje pri različnih povprečnih hitrostih.....	35
Preglednica 6.3 Prikaz časa vožnje pri različnih povprečnih hitrostih.....	38
Preglednica 6.4 Prikaz časa vožnje pri različnih povprečnih hitrostih.....	40
Preglednica 6.5 Prikaz časa vožnje pri različnih povprečnih hitrostih.....	41
Preglednica 6.6 Prikaz časa vožnje pri različnih povprečnih hitrostih.....	42
Preglednica 6.7 Prikaz časa vožnje pri različnih povprečnih hitrostih.....	43
Preglednica 6.8 Prikaz časa vožnje pri različnih povprečnih hitrostih.....	44

KAZALO SLIK

Slika 1.1 Naslovnica vodiča S kolesi po srcu Slovenije (vir: Razvojni center srca Slovenije, 2012).....	3
Slika 2.1 Prvo gorsko kolo Stumpjumper	5
Slika 3.1 Gorski kolesar na spustu (Vir: UCI Mountain bike world cup, 2015).....	8
Slika 5.1 Občina Litija (rdeča) in občina Šmartno pri Litiji (vijolična) (Vir: Geopedia, 2015).....	15
Slika 5.2 Prometne povezave v občini Šmartno pri Litiji (Vir: PISO, 2015).....	17
Slika 5.3 Prometne povezave občina Litija (Vir: PISO, 2015)	17
Slika 5.4 Zemljevid območij Natura 2000 v Sloveniji (Vir: Natura 2000).....	18
Slika 5.5 Območje Nature 2000 – direktiva o habitatih, Jablaniška dolina in Vintarjevec (Vir: PISO, 2015)	19
Slika 5.6 Območje Nature 2000 – direktiva o pticah (Vir: PISO, 2015).....	20
Slika 5.7 Območje Nature 2000 – direktiva o habitatih (Vir: PISO, 2015)	20
Slika 5.8 Območja Nature 2000 – direktiva o habitatih (Vir: PISO, 2015)	21
Slika 5.9 Ekološko pomembno območje (Vir: PISO, 2015).....	21
Slika 5.10 Ekološko pomembno območje (Vir: PISO, 2015).....	22
Slika 5.11 Spomenik na GEOSS-u (vir: društvo GEOSS, 2015).....	23
Slika 5.12 Cerkev svetega Martina v Šmartnem pri Litiji (vir: župnija Šmartno pri Litiji, 2015).....	24
Slika 5.13 Grad Bogenšperk (vir: kraji Slovenije, 2015).....	25
Slika 5.14 Višinski profil trase (vir: S kolesom po srcu Slovenije, 2012)	27
Slika 5.15 Pot ob Levstikovi poti proti Šentrupertu (vir: srce Slovenije, 2012)	28
Slika 5.16 Višinski profil trase (vir: S kolesom po srcu Slovenije, 2012)	28
Slika 5.17 Pot Po sledih višnjanskega polža (vir: srce Slovenije, 2012).....	29
Slika 5.18 Višinski profil trase (vir: S kolesom po srcu Slovenije, 2012)	29
Slika 5.19 Pot Nad rudnikom Sitarjevec (vir: srce Slovenije, 2012).....	30
Slika 5.20 Višinski profil trase (vir: S kolesom po srcu Slovenije, 2012)	30
Slika 5.21 Pot Po razgled na Zasavsko Sveto goro (vir: srce Slovenije, 2012).....	31
Slika 5.22 Višinski profil trase (vir: S kolesom po srcu Slovenije, 2012)	31
Slika 5.23 Pot Pustolovski vzponi v središču Slovenije (vir: srce Slovenije, 2012).....	32
Slika 6.1 Prikaz prve poti (vir: lasten).....	34
Slika 6.2 Pot med Javorjem in Debečem v zimskem času (vir: lasten).....	35
Slika 6.3 Prikaz druge poti (vir: lasten).....	36
Slika 6.4 Tabla, ki na opozori, da vstopamo v Oglarsko deželo	37
Slika 6.5 Slapovi na Sopotu	38
Slika 6.6 Prikaz tretje poti (vir: lasten)	39
Slika 6.7 prikaz četrte poti (vir: lasten).....	40
Slika 6.8 Prikaz pete poti (vir: lasten).....	41

Slika 6.9 Prikaz šeste poti (vir: lasten).....	42
Slika 6.10 Prikaz sedme poti (vir: lasten)	43
Slika 6.11 Prikaz osme poti (vir: lasten)	44

1 UVOD

Kolo postaja vse bolj priljubljeno prevozno sredstvo, tako v urbanih naseljih kjer, je vsakodnevno prevozno sredstvo kot tudi v rekreaciji. Priljubljeno postaja tudi potovanje s kolesom kjer si turist kot kolesar ogleda znamenitosti ob poti. Kolesarjenje se je pričelo, zadnja leta, močno širiti tudi v Sloveniji. Razlogov za to je kar nekaj. Kolo je okolju prijazno, dostopno je skoraj vsakemu in ni se ga težko naučiti voziti. Ta prostočasna in športna dejavnost ima na človeka in njegovo telo predvsem pozitivne učinke. Redno kolesarjenje nam prečisti pljuča in s tem poveča njihovo zmogljivost, preprečuje pa tudi bolezni srca. Tudi iz ekonomsko-gospodarskega vidika postaja kolesarjenje vedno zanimivejše. Kolesarjenje je vse bolj pomemben turističen proizvod, saj se vedno več ljudi odloča za aktivno preživljanje prostega časa. Povpraševanje po kolesarskih poteh, sploh v turističnih krajih, narašča, saj si kolesar lahko ogleda znamenitosti, kulturno dediščino in naravo z drugačnega zornega kota, kot običajni turisti.

Od iznajdbe kolesa je minilo že kar nekaj časa, od takrat je kolesarstvo močno napredovalo. Največji napredek se seveda vidi v kolesu samem in kolesarski opremi. Na začetku je bilo bolj priljubljeno cestno kolesarstvo, vendar pa se je v začetku sedemdesetih začelo razvijati tudi gorsko kolesarstvo. To pa danes postaja vse bolj priljubljeno tako rekreativno kot tudi tekmovalno. Skozi čas so se razvile različne zvrsti gorskega kolesarstva, za vsako zvrst pa danes dobimo posebno kolo. S to obliko kolesarjenja se ukvarjajo predvsem mladi, ki se izogibajo asfaltiranim cestam, iščejo strme vzpone, ozke steze, ki se vijejo skozi naravo ter vrtoglave spuste.

Drugod po svetu (Škotska, Avstrija, Združene države Amerike) se je kolesarski turizem že močno razvil. V večini turističnih območij že ponujajo kolesarsko infrastrukturo, saj si kolesar kot turist lahko ogleda neokrnjeno naravo, turistične znamenitosti, razgledne točke pri tem pa svoje počitnice preživi dejavno. Slovenija ima s tega vidika odličen potencial za gorsko kolesarstvo in za razvijanje kolesarskega turizma, saj je hribovita, njen teren pa razgiban.

V Sloveniji se je kolesarski turizem šele pričel dobro razvijati, vendar razvoj poteka dokaj počasi. Razlog za to je tudi v zakonodaji, saj ima Slovenija stroge zakone, glede vožnje v naravnem okolju. Zakon o ohranjanju narave (Uradni list RS št. 96/04: 11541.) je nasledil Uredbo o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju, vendar pa se bistvo ni veliko spremenilo. Vožnja v naravnem okolju je še vedno prepovedana, razen če to ni izrecno dovoljeno.

V diplomski nalogi proučujemo kakšen potencial imata občini Litija in Šmartno pri Litiji za razvijanje kolesarskega turizma. Prvi korak k razvijanju kolesarstva je naredil Center za razvoj Litija, saj je leta 2012 izdal kolesarski vodič S kolesi po srcu Slovenije. V vodiču je predstavljenih kar nekaj poti, tako

da lahko izbiramo med različnimi profili trase. Srce Slovenije predstavlja skupek občin, ki ležijo v osrčju države. To so: Litija, Šmartno pri Litiji, Dol pri Ljubljani, Ivančna Gorica, Kamnik, Mengeš, Radeče, Šentrupert, Zagorje ob Savi in Moravče. Spodbujajo k uporabi kolesa tako za vsakodnevno rabo kot tudi za izlete, kjer si lahko sproti ogledaš še kulturno dediščino in ostale znamenitosti kraja.

Diplomsko delo lahko razdelimo na dva dela, prvi del je teoretičen, kjer smo proučevali, kako se je gorsko kolesarstvo razvilo, zvrsti gorskega kolesarstva in različne vrste koles. Proučili smo zakonodajo, ki je povezana z gorskim kolesarstvom ter preverili kakšen potencial imata obravnavani občini za razvoj kolesarskega turizma in kaj lahko ponudita gorskim kolesarjem.

Drugi del diplomske naloge je praktičen. Potrebno je bilo izbrati kolesarske poti v občinah Litija in Šmartno pri Litiji. Izbirali smo na podlagi kulturnih in naravnih znamenitostih ter atraktivnosti naravnega in grajenega okolja, kolesarske poti so tako pestre, zanimive in privlačne. Nato, smo poti še prevozili s kolesom in jih posneli s kolesarskim števcem Garmin Edge 500. Zapise poti, ki jih je zabeležil števec smo prenesli na računalnik in jih uvozili v Google Earth, kjer smo dobili njihov izris poti. Zaradi večje natančnosti smo poti uvozili še v program OCad, kjer smo za kartografsko podlago uporabili DTK50.

1.1 Namen in cilji naloge

Občina Šmartno pri Litiji se stika z občino Litija, ta pa hkrati leži v geometričnem središču Slovenije (GEOSS) kot tudi v zahodnem Posavskem hribovju (Občina Litija, 2015). Občini sta bili do leta 2002 združeni v skupni Občini Litija.

Občini sta obdani z gozdovi, kar je eden izmed razlogov, da se vse več ljudi ukvarja z gorskim kolesarjenjem kot načinom preživljanja prostega časa. Prav tako imata bogato kulturno dediščino in dobro prometno povezavo. S turističnega vidika sta občini še precej ne razviti. Prišli smo na idejo, da bi bilo morda prav gorsko kolesarstvo zanimivo za turiste na tem območju. V občinah je po gozdovih veliko gozdnih poti in stez katere uporabljajo gorski kolesarji. Že omenjeni kolesarski vodič z naslovom S kolesi po srcu Slovenije vsebuje zemljevide in opise posameznih poti, v njem je zbranih 32 različnih kolesarskih poti, za različne tipe kolesarjev, od tega je kar dvanajst poti namenjenih gorskim kolesarjem. V diplomski nalogi smo se osredotočili predvsem na poti po izbranih občinah.

Namen diplomske naloge je predstaviti idejo, s katero bi obe občini postali prepoznavnejši in zanimivejši za turiste tudi s pomočjo razvoja gorskega kolesarstva. Znamenitosti in kulturno dediščino bi si turisti lahko ogledali kar s kolesom. Menimo, da ima kolesarstvo potencial kot turistični proizvod v občinah.



Slika 1.1 Naslovnica vodiča S kolesi po srcu Slovenije (vir: Razvojni center srca Slovenije, 2012)

Cilj diplomske naloge je bil najprej pregledati veljavno zakonodajo, ki ureja vprašanja povezana z gorskim kolesarstvom. Prikazati želimo obstoječe kolesarske poti (slika 1.1), ki so opisane v kolesarskem vodiču S kolesom po srcu Slovenije (Razvojni center srca Slovenije, 2015). Trase poti so zasnovane dobro, saj vodijo mimo znamenitosti, so razgibane in zanimive za turiste, edini problem je, da so nekatere trase namenjene izkušenim gorskim kolesarjem, saj so nekateri odseki zelo zahtevni. Glavni cilj naloge pa je zasnova povezanega gorsko kolesarskega omrežja na območju obravnavanih občin. Nekatere odseke teh tras smo povezali še z ostalimi že obstoječimi potmi ter kolovozi ter tako dobili novo nastale trase, primerne za gorske kolesarje. Nove poti prav tako vodijo mimo znamenitosti, razglednih točk ter mimo okrepčevalnic. Vse poti potekajo skozi izbrani občini. Na koncu diplomskega dela so te nove poti tudi predstavljene.

1.2 Metoda dela

Prvi del diplomske naloge je teoretičen. Pred izbiro najustrežnejših tras gorskih kolesarskih poti smo pregledali relevantno zakonodajo, ki se nanaša na gorsko kolesarstvo. Pregledali smo Zakon o planinskih poteh (Uradni list RS, št. 61/2007: 8536), ki je najbolj pomemben, saj prepoveduje vožnjo s kolesi v naravnem okolju, Zakon o ohranjanju narave (Uradni list RS št. 96/04: 11541), Zakon o gozdovih (Uradni list RS, št. 30/1993: 1677) ter Zakon o Triglavskem narodnem parku (Uradni list RS, št. 52/2010: 7697). Pregledali smo tudi občinska prostorska plana (Uradni list RS, št. 58/2010: 8763 in Uradni list RS, št. 38/2013: 4594) za obe občini z namenom, da bi ugotovili ali in imata občini kolesarske poti že načrtovane.

V analitičnem delu naloge smo pregledali že obstoječe kolesarske poti v občinah. Ugotovili smo, da v občinah ni prav veliko označenih kolesarskih poti. Označene in vrisane so samo tiste, ki jih je predstavil Razvojni center srca Slovenije v kolesarskem vodiču S kolesi po srcu Slovenije. V diplomski nalogi smo se osredotočili samo na kolesarske poti, ki potekajo po izbranih občinah Litija in Šmartno pri Litiji. Poti, ki so predstavljene v vodiču, smo pregledali in jih prevozili, pri čemer smo ugotovili, da so nekateri odseki zahtevni in niso primerni za gorskega kolesarja kot turista. Poti so zasnovane dobro, saj vodijo mimo različnih kulturnih in naravnih znamenitosti. V diplomski nalogi smo želeli predstaviti potencial obeh občin za kolesarski turizem. Nove kolesarske poti smo zasnovali tako, da smo upoštevali znamenitosti in razgledne točke ob poti, glavne ceste in razgibanost terena, upoštevali smo tudi njihovo zahtevnost. Nekatere nove poti se navezujejo tudi že na obstoječe. Tako dobimo pester izbor kolesarskih poti, ki se med seboj povezujejo in jih lahko kombiniramo med seboj.

2 ZGODOVINA KOLESARSTVA

V letu 1690 je Francoz Comte de Sivrac v želji, da bi hitreje premagoval razdalje, iznašel dvokolesnik, ki so ga poganjali z eno nogo. Večji premik se je zgodil šele čez slabih sto trideset let, ko so dvokolesniku dodali vodljivo sprednje kolo in sedež, nekaj let kasneje pa še pedala. Leta 1870 sta dva angleška mehanika predstavila posodobljeno kolo. Kolesu sta dodala verižni pogon in prestave, tako je kolo postalo zelo priljubljeno in mnogo udobnejše (Bellis, M.). V Ljubljano je prvo kolo prispelo leta 1869. Sedem let kasneje so ustanovili prvo kolesarsko organizacijo, ki se je imenovala Klub slovenskih biciklistov, nekaj let kasneje pa je bila ustanovljena tudi Zveza slovenskih kolesarjev (Štih, G. 2010).

Sprva so kolo uporabljali samo za premagovanje razdalj, z razvojem in širjenjem kolesarstva pa so se kmalu razvile tudi prve tekme in prvi kolesarski klubi.

2.1 Zgodovina gorskega kolesarstva



Slika 2.1 Prvo gorsko kolo Stumpjumper
(Vir: Šket, 2012)

V začetku sedemdesetih let se je v Kaliforniji začelo razvijati gorsko kolesarstvo. V tistem času se je Kalifornija močno motorizirala, kolesarji pa niso imeli pravega prostora zase, zato so začeli kolesariti v gozdovih, ki jih tam ne primanjkuje. Za začetnike gorskega kolesarstva veljajo Gary Fischer, Tom Ritchey, Charley Kelly, Joe Breeze, Charlie Cunningham in Mike Sinyard. Danes veljajo za pionirje gorskega kolesarstva, takrat pa so bili »norci«, ki so se raje vozili s kolesom kot z avtomobilom (Šket, 2012). Ker so takrat poznali samo mestna kolesa, so se kar s temi podali na skalnate, gozdne poti. Mike Sinyard je imel že kar nekaj izkušenj s predelovanjem koles, saj se je

nad kolesi navdušil že kot otrok, skupaj z očetom sta predelovala stara kolesa in jih nato prodajala. S predelovanjem starih koles si ji je služil denar v študentskih letih. Bil je izjemen podjetnik, leta 1974 je ustanovil svoje podjetje, ki ga je poimenoval Specialized. Kmalu je ugotovil da mestno kolo ne sodi v divjino. Imel je preozke gume, premalo prestav, slabe zavore, okvir pa je počil ali se zlomil po parih spustih. Tako je začel s predelovanjem mestnega kolesa v kolo, ki bo robustnejše za vožnjo po skalnatih poteh. Za lažje premagovanje strmih klancev je kolesu namestil več prestav, dodal je boljše zavore in širše gume, ki so koristne pri strmih spustih. Kasneje je kolesu dodal še trši okvir. Tako je leta 1981 podjetje Specialized na trg poslalo prvo gorsko kolo imenovano Stumpjumper (Slika 2.1).

Nekaj let kasneje so gorskemu kolesu dodali še vzmetenje, s pomočjo katerega so spusti postali udobnejši, zabavnejši in varnejši (Šket, 2014).

Trgovci so prvo gorsko kolo gledali z nezaupanjem, prepričani so bili, da se s takšnim kolesom ni mogoče voziti. Izkazalo se je drugače, Stumpjumper je v nekaj letih postalo prvo gorsko kolo, ki se je množično prodajalo. Ker je bilo gorskih kolesarjev vedno več, se je pojavila želja po dokazovanju, po tekmovanju, po izmenjavanju izkušenj. Tako je bila leta 1983 ustanovljena National Off Road Bicycle Association, z njo pa tudi prvo državno prvenstvo (Jakopič, 2011). Mednarodna kolesarska zveza takrat ni priznavala nove zvrsti kolesarstva – gorskega kolesarstva, prav tako ni priznava tekmovanj, ki so bila organizirana. Vseeno pa sta bili leta 1987 organizirani kar dve svetovni prvenstvi, prvo je potekalo v ZDA, drugo pa v Evropi, v Franciji. Tri leta pozneje pa je bilo v ZDA organizirano prvo uradno svetovno prvenstvo. Organizirala ga je Mednarodna kolesarska zveza, ki je istega leta gorsko kolesarstvo vzela pod svoje okrilje (Jakopič, 2011).

2.1.1 Gorsko kolesarstvo v Sloveniji

Leta 1988 je Sandi Gabrovšek, na sejmu Alpe-Adria prvič v Sloveniji predstavil gorsko kolo. Gabrovšek je bil bivši profesionalni tekmovalac v jadraniu na deski in je v takratnem času vzbudil zanimanje javnosti. Prodaja gorskih koles pa se po letu 1991 začne povečevati, saj se je zanimanje za gorsko kolesarjenje stalno povečevalo (Jakopič, 2011).

Naj pomembnejšo vlogo pri uveljavljanju tega novega športa pri nas je imelo glasilo Zveze tabornikov Slovenije, revija Tabor. Revija je igrala ključno vlogo pri razvijanju gorskega kolesarstva, avtor Milan Šinko je v njej pisal reportaže s tekem razna poročila, objavljaj pa je tudi razpise tekem (Jakopič, 2011).

Gorsko kolesarstvo je postalo zelo priljubljeno. Na pobudo prej omenjenega avtorja Milana Šinka je bil 3. aprila 1991 v Sloveniji ustanovljen prvi Klub gorskih kolesarjev Gams. Nekaj dni kasneje, 23. aprila 1991, je bil sprejet sklep o ustanovitvi Odbora za gorsko kolesarstvo. Leto kasneje odbor organizira številne tekme, organizira tudi državno prvenstvo (Jakopič, 2011).

3 GORSKO KOLESARSTVO

Gorsko kolesarstvo je vožnja s kolesom po neurejenih poteh. Večinoma so to gozdne poti ali steze ter makadamske ceste. Za gorsko kolesarstvo potrebujemo primerno gorsko kolo in primerno kolesarsko opremo. Potrebujemo tudi vztrajnost in tehnično obvladovanje kolesa, ker se gorsko kolesarstvo izvaja večinoma stran od civilizacije je pametno obvladovati tudi različna popravila kolesa. Gorski kolesar mora biti fizično in psihično dobro pripravljen ter tehnično dobro podkovan (Kolesarska zveza Slovenije, 2015).

Gorsko kolesarstvo danes v osnovi delimo na tekmovalno in netekmovalno, razvile pa so se tudi različne zvrsti. Mednarodna zveza za gorsko kolesarstvo ali IMBA (International Mountain Bicycling Association) deli gorsko kolesarstvo na naslednje zvrsti (Jagodic, 2015):

- kros (»cross country«)
- prosti spust (»free riding«)
- spusti (»downhill«)
- skoki (»dirt jump«)
- turno kolesarstvo (»all mountain«)

Turno kolesarstvo in prosti slog spadata v kategorijo netekmovalnega gorskega kolesarstva, v kategorijo tekmovalnega gorskega kolesarstva pa spadajo (Jagodic, 2015):

- vzdržljivostno (maratoni, etapna tekmovanja in kros)
- ultra vzdržljivostno
- gravitacijsko gorsko kolesarstvo (spust, enduro in 4kros)

Zvrsti gorskega kolesarstva:

Kros

Kros je najbolj pogosta zvrst v gorskem kolesarstvu in poteka večinoma v parkih, ki so jih izdelali prav za ta namen, lahko pa se odvija tudi po poteh v naravi. Pri tej zvrsti ni skalnatega terena ali strmih spustov so le grobe gozdne poti. Kros je od leta 1996 tudi olimpijska disciplina, tekmovalci na dirki prevozijo več enakih krogov, kjer ima en krog 5 do 9 km (Jagodic, 2014).

Kros – maraton

V zadnjih letih je kros – maraton zelo popularen, razlog za to je v tem, da se takšnih maratonov lahko udeležijo vsi, tako začetniki kot tudi že bolj izkušeni tekmovalci. Ta zvrst je podobna krosu, razlika je samo v tem, da je kros – maraton daljši, nekje med 65 km in 100 km.

Prosti spust

Ta zvrst je sorodna spustom in skokom. Na tekmovanjih se ne meri čas ampak triki, stil in tehnika tekmovalca. Takšna tekmovanja se odvijajo na poligonih, ki so prirejeni tako, da tekmovalec lahko med skokom izvaja različne trike. Prosti spust ali po angleško freeride je najbolj popularna zvrst gorskega kolesarstva, predvsem se nad njo navdušujejo mlajše generacije.

Spusti se odvijajo na strmih, težkih skalnatem terenu (Slika 3.1), ki vključuje tudi skoke. Tekmovalci morajo imeti dobro ravnotežje, predvsem pa občutek za kolo, saj so hitrosti zelo visoke – okrog 80 km/h. Tekmovalci na tekmovanju štartajo v presledkih, na večini tekmovanj imajo na voljo dve poti, najkrajšo in najhitrejšo pot. Zmagatisti, ki čim hitreje pride v cilj. Slovenija je primerna za to zvrst gorskega kolesarstva zaradi svoje hribovitosti. V Kranjski Gori in na Pohorju potekajo tudi World Cup tekmovanja, pohorska proga je bila razglašena za drugo najboljšo na svetu.



Slika 3.1 Gorski kolesar na spustu (Vir: UCI Mountain bike world cup, 2015)

Skoki

Skoki so sorodni spustom, proga je podobna, le da vključuje velike skakalnice, ki omogočajo vrtoglave skoke.

Four-Cross

Four-Cross je nova zvrst gorskega kolesarstva. Proga je razgibana in omogoča več skokov. Na tekmovanju štartajo po štirje tekmovalci skupaj, od tod tudi ime zvrsti. Najhitrejša dva se uvrstita v naslednji krog.

Enduro

Tudi ta zvrst je razmeroma nova. Tekmovanje je sestavljeno iz večjega števila etap in lahko traja več dni. Tekmovanje je sestavljeno predvsem iz spustov, ki so med seboj po navadi povezani z vzponi, vendar se ti ne štejejo v skupni čas.

Gorsko kolo se je do danes zelo spremenilo, nekaj let nazaj med gorskimi kolesi ni bilo velike razlike, vsa so bila enotne kategorije in nevzmetena. Danes pa poznamo več vrst gorskih koles. V osnovi se ta delijo na vzmetena in nevzmetena. V skupino vzmetenih gorskih koles spadajo kolesa, ki imajo tako sprednje, kot tudi zadnje vzmetenje. V skupino nevzmetenih koles pa spadajo kolesa, ki vzmetenja

nimajo, takšnih danes ne izdelujejo več, in pa kolesa, ki imajo vzmetenje samo spredaj. Ker pa v gorskem kolesarstvu poznamo več zvrsti, je tudi različnih vrst koles več, za vsako zvrst poznamo drugačno kolo.

3.1 Vpliv gorskega kolesarstva na okolje

Gorski kolesarji uporabljajo enouporabniške in večuporabniške poti. Pod enouporabniške poti spadajo športni, kolesarski parki, medtem ko v skupino večuporabniških poti spadajo gozdne poti in vlake ter kolovozne poti. Največji problem predstavljajo večuporabniške poti, ker si jih kolesarji delijo še z drugimi udeleženci v prometu – vozila v naravi – pohodniki. Zaradi vse večjega zanimanja za gorsko kolesarstvo se je število kolesarjev v naravi močno povečalo. Včasih so bile nekatere planinske poti za kolesarje neprevozne, z razvijanjem koles pa so te postale prevozne. Zaradi povečanega števila obiskovalcev naravnega prostora prihaja do konfliktov med gorskimi kolesarji in med pohodniki. Pohodniki trdijo, da imajo kolesarji večji vpliv na naravo kot oni sami, seveda kolesarji trdijo obratno. Na to temo je bilo opravljenih veliko raziskav.

Mednarodna zveza za gorsko kolesarstvo (IMBA) je na svoji spletni strani objavila članek z naslovom *Natural Resource Impacts of Mountain Biking: A summary of scientific studies that compare mountain biking to other forms of trail travel*, katerega avtor je Gary Sprung. Članek je bil prvotno objavljen v knjigi z naslovom *Managing Mountain Biking: IMBA's Guide to Providing Great Riding*, ki je izšla leta 2007. Avtor je v članku zbral povzetke različnih raziskav na temo, ali imajo gorski kolesarji res večji vpliv na okolje kot pohodniki. Avtor članek razdeli na tri dele:

- Vpliv gorskih kolesarjev na poti
- Vpliv gorskih kolesarjev na rastlinstvo
- Vpliv gorskih kolesarjev na živalski svet

Spodaj so predstavljeni povzetki nekaterih raziskav. Povzetki so razdeljeni glede na vpliv gorskih kolesarjev.

3.1.1 Vpliv na poti

Na temo, ali kolesarji res bistveno bolj škodujejo potem kot ostali udeleženci okolja, je bilo narejenih največ raziskav. John Wilson in Joshep Seney sta že leta 1994 objavila svojo raziskavo z naslovom *Erosional impact of hikers, horses, off-road bicycles and motorcycles of mountain trails* (Sprung, 2007). Že iz naslova je razvideno, da sta raziskovala vpliv pohodnikov, kolesarjev, konjev in motorjev na erozijo tal. Vsaka izmed zgoraj naštetih skupin je merilno mesto prevozila/prehodila 100 krat. Merila sta tako v suhih kot tudi v mokrih razmerah. Ugotovila sta, da največ škode dejansko naredijo konji s svojimi kopiti, tako v suhih razmerah kot tudi v mokrih. V mokrih razmerah imajo na erozijo

največ vpliva motorji. Med pohodniki in kolesarji pa nista ugotovila bistvenih razlik. Predlagala sta, da bi se raje bolj posvetili pametnemu načrtovanju in gradnji poti, saj naj bi imela dobro grajena pot minimalen vpliv na okolje (Sprung, 2007).

Podobno raziskavo sta naredila tudi avtorja Chiu in Kriwoken, za primerjavo sta vzela samo gorske kolesarje in pohodnike. Merilno mesto sta morali obe skupini prečkati 400 krat, prav tako sta raziskave opravljala v različnih vremenskih pogojih. Tudi ta avtorja nista našla nobene omembe vredne razlike med obema skupinama (Sprung, 2007).

Geof in Alder pa nista raziskovala vpliva kolesarjenja na erozijo, ampak sta raziskovala erozijo samo. Raziskovala sta v različnih vremenskih pogojih na različnem terenu. Izbirala sta strme spuste, vzpone različne nagibe in naklone. Ugotovila sta, da s časom postaja pot vse ožja, erozija pa je odvisna od naklona, prsti, starosti in časa (Sprung, 2007).

Narejenih je bilo še nekaj drugi raziskav, vsem pa je skupno to, da nobena od raziskav ni ugotovila bistvene razlike med pohodniki in kolesarji. Obe skupini imata enak vpliv na obrabo poti.

3.1.2 Vpliv na rastlinstvo

Na to temo je bilo narejenih najmanj raziskav. Eden Thurston in Richard Reader sta obravnavala kolesarje in pohodnike, izbrala sta si dve poti skozi rastlinstvo. Vsaka skupina je pot prevozila 500-krat, avtorja pa sta merila razkrito podlago med, pred in po opravljenih meritvah, izmerila sta tudi gostoto rastlinskih stebel ter kakšne vrste je rastlinstvo. Iz svoje raziskave sta prišla do ugotovitve, da se vpliv na rastlinstvo poveča ob povečanju obiskovalcev gozda, nista pa zaznala razlik med pohodniki in kolesarji (Sprung, 2007).

3.1.3 Vpliv na živalski svet

Na temo kako kolesarji škodujejo živalskem svetu, je bilo narejenih veliko raziskav. Tukaj so rezultati raziskav mešani, eni so na strani kolesarjev, drugi na strani pohodnikov.

Taylor Audrey in Knight Richard sta leta 1993 preučevala, kakšen vpliv imajo obiskovalci naravnega okolja na velike sesalce. Asistenti so zaigrali pohodnike in kolesarje, raziskovalci pa so nato preučevali obnašanje živali. Ugotovili so da, se v vsakem primeru živali splašijo, ni razlike med pohodniki in kolesarji. Skoraj deset let kasneje pa so avtorji Papouchis, Singer in Sloan objavili raziskavo kako pohodniki in kolesarji vplivajo na muflona. Iz raziskav so ugotovili, da imajo pohodniki na muflona večji vpliv kot drugi obiskovalci narave. Pohodniki so glasni, počasnejši in ob

srečanju z divjo živaljo se kar nekaj časa zadržijo ob opazovanju le-te, medtem ko so kolesarji hitrejši in tišji saj se med vožnjo ne pogovarjajo (Sprung, 2007).

Jake in Stephen Herrero sta iz baze podatkov naredila analizo kako človek vpliva na grizlija. Ugotovila sta, da kolesarji verjetno pogosteje doživijo srečanje z medvedom kot pohodniki. Razlog za to je verjetno v tem, ker so kolesarji tihi in hitrejši, medvedje jih težje opazijo, pohodniki so glasnejši, tako že prej opozorijo medveda in ta se umakne (Sprung, 2007).

Iz zgornjih povzetkov raziskav lahko zaključimo, da gorsko kolesarstvo ne vpliva na okolje nič bolj kot pohodništvo ali druge oblike rekreacije. Vendar pa bo konflikt med kolesarji in pohodniki verjetno vedno prisoten, saj pohodniki menijo, da kolesarji ogrožajo njihovo varnost. Za zmanjšanje konflikta med skupinama bi bilo potrebno bolj ozavestiti obe skupini, tako pohodnike kot tudi kolesarje. Pohodniki so tukaj šibkejši člen, zato morajo gorski kolesarji upoštevati tako imenovano etiko gorskega kolesarstva. Ta narekuje, da morajo kolesarji mimo pohodnikov voziti počasi, predvsem na spustih morajo kolesarji prilagoditi svojo hitrost, ne smejo zavirati z blokirano gumo, če je pot preozka, imajo prednost pohodniki, kolesar mora takrat ustaviti in se umakniti.

3.2 Turizem

Turizem so poznali že v antiki, Rimljani so zaradi svojih rimskih cest veliko potovali, prav tako Grki, ki so romali v razna svetišča ali so se odpravili na ogled športnih prireditev ali gledaliških predstav. Turizem, kot ga poznamo danes pa se je začel razvijati okoli 19. stoletja (Kralj Serša, M., Jeršin Tomassini, K., Nemeč, L., 2015). Bogati meščani so si želeli ugodnejših vremenskih razmer, zato so začeli veliko potovati. K razvoju turizma je pripomoglo tudi razvijanje prometne infrastrukture, ljudje so lahko potovali lažje, ceneje in predvsem hitreje.

Danes po vsem svetu potuje okoli sedem milijard ljudi (Kralj Serša, M., Jeršin Tomassini, K., Nemeč, L., 2015). Turizem je danes dejavnost, ki najhitreje narašča, s potovanj se ustvari kar ena desetina svetovnega bruto domačega proizvoda. Države se zato trudijo privabiti vse več turistov v svojo državo, turizem je postal poslovna priložnost za državo. Turizem kot pojem opišemo lahko z več definicijami, v splošnem pa pomeni potovanje zaradi oddiha ali zabave, turist pa je oseba, ki potuje približno 80 km stran od svojega doma (Kralj Serša, M., Jeršin Tomassini, K., Nemeč, L., 2015). Turizem je širok pojem, lahko ga razdelimo na več vrst. Glede na različne kriterije ga lahko ločimo na naslednje vrste:

- turizem glede na starost (mladinski in seniorski turizem);
- turizem glede na mobilnost (izletniški, prehodni in počitniški);
- turizem glede na izvor (domači ali tuji turizem);

- turizem glede na območja (gorski, obalni, zdraviliški, podeželski in mestni turizem);
- turizem glede na motiv (športni, rekreativni, zdraviliški, sejmski, kongresni, navtični, kulturni, verski).

Poleg naravnih in družbenih dejavnikov, ki omogočajo, da se turizem sploh lahko izvaja, je pomembna tudi turistična infrastruktura. Naj pomembnejša je prometna infrastruktura, turistični kraj mora imeti dobro prometno povezavo, tako zunanjo kot tudi notranjo. Turistu moramo zagotoviti tudi bivanje (hoteli, kampi, moteli, hostli) in prehranjevanje (restavracije, gostilne, kmečki turizem). Pomembno je tudi, da so v kraju nameščeni prostori za rekreacijo (tenis igrišča, bazen, nogometna igrišča) in zabavo (adrenalinski parki) ter trgovine za samooskrbo ali za kupovanje spominkov (Kralj Serša, M., Jeršin Tomassini, K., Nemec, L., 2015).

3.3 Kolesarski turizem

Slovenija se je pričela šele dobro razvijati v smeri kolesarskega turizma. Razlog za to je v tem, da vedno več ljudi išče kraje, kjer bi lahko počitnice preživeli aktivno. Mnogi med njimi se odločijo, da bi na počitnicah radi tudi kolesarili in si med potjo ogledali znamenitosti kraja.

Danes poznamo več različnih vrst kolesarjev. Prva skupina so kolesarji, ki se vozijo s kolesom po vsakodnevnih opravkih, v službo, trgovino, takšnih kolesarjev je največ v mestih. Druga skupina so kolesarji, ki se vozijo, da vzdržujejo svojo kondicijo ter se zaradi sproščanja vozijo nekajkrat tedensko, običajno v bližini svojega doma. Za turizem pa sta zanimivi zadnji dve skupini kolesarjev. Ena skupina so izletniški kolesarji, ki se vozijo predvsem ob vikendih, vozijo se v družbi ter si na poti radi še kaj ogledajo ali se kje ustavijo. Zadnja skupina pa so potovalno turistični kolesarji. Ti s kolesi odidejo za več dni, zanimajo jih predvsem turistične znamenitosti, s seboj imajo tudi vso potrebno opremo za kempiranje.

Kraj, ki želi postati zanimiv za gorsko kolesarske turiste, mora na prvem mestu imeti dober relief, za bolj izkušene gorske kolesarje, ter lažje gozdne poti za manj izkušene kolesarje, ter naravne in kulturne znamenitosti. To je pogoj, da se bo kolesar kot turist sploh odpravil v nek kraj. Imeti mora tudi dobro infrastrukturo ter dobro prometno povezavo. Za kolesarske turiste je pomembna tudi nastanitev, različni hoteli, kampi in turistične kmetije, ki morajo biti dostopni s kolesom, zagotavljati morajo varno shrambo koles ter dobro gostinsko ponudbo. Za kolesarje je pomembno tudi, da je v bližini servis koles in table z vrisanimi kolesarskimi potmi oziroma zemljevidi, ki vsebujejo kolesarske poti ter jih lahko dobijo na turistični agenciji. Kolesarske poti morajo biti dobro označene, prav tako gostilne, če ne ležijo ob poti.

4 ZAKONODAJA IN GORSKO KOLESARSTVO

Gorsko kolesarstvo je umaknjeno od civilizacije, izvaja se v naravi, zato je omejeno z zakoni in predpisi v zvezi z naravo. Najbolj pomemben predpis za gorske kolesarje je Zakon o ohranjanju narave (2014). Tega je vlada sprejela v letu 2014 in ukinila uredbo o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju. Nova zakonodaja je tako korak bližje kolesarjem, ki si prizadevajo za to, da bi bilo kolesarjenje v naravi dovoljeno povsod, razen na področjih, kjer bi s svojim početjem uničevali naravo. Takih področji je v Sloveniji zelo malo. Z novim zakonom se gorski kolesarji lahko peljejo po utrjenih poteh (pas zemljišča, ki se uporablja za hojo ali za vožnjo z vozilom), če temu ne nasprotuje lastnik zemljišča in če so poti ustrezno označene.

Gorski kolesarji z novim zakonom še vedno niso najbolj zadovoljni, bolj zadovoljni so organizatorji različnih gorsko-kolesarskih prireditev. Zakon organizatorjem omogoča legalno izvedbo, tudi v varovanih območjih, kot je na primer Natura 2000, če se s tem strinja Zavod za ohranjanje narave.

Največje težave pa gorskim kolesarjem ne predstavlja Zakon o ohranjanju narave, pač pa Zakon o planinskih poteh. Po 19. členu se s kolesi ne smemo voziti po planinskih poteh, ki ne potekajo po poljskih poteh ali gozdnih prometnicah. Izjema je samo, če kolo uporabljamo za oskrbo planinske kočice ali za reševanje. Po planinskih poteh se lahko vozimo samo v primeru, če skrbnik poti poda predlog ministru za šport, ta pa to odobri.

Razne gorsko-kolesarske tekme se po planinskih poteh lahko odvijajo, če to seveda dovoli skrbnik poti in če se pot v tem času zapre. Prav tako se tekme lahko odvijajo v varovanem območju, vendar je potrebno pridobiti še druga dovoljenja za poseg v naravo. (Zakon o planinskih poteh, 2007). Vendar pa do letošnjega leta (2015) nismo vedeli, da v Sloveniji uradno nobena planinska pot nima statusa planinska pot. V juniju je bil razpisan gorsko-kolesarski maraton v okviru Soča outdoor festival, ker zavod za varstvo narave ni izdal soglasja, je bil maraton prepovedan. Gorsko-kolesarski konzorcij odprimopoti.si je od zavoda zahteval pojasnilo, ta se je izgovarjal na Zakon o planinskih poteh. Vendar so v odprimopoti.si opozorili, da nobena planinska pot ni določena v skladu z zakonom o planinskih poteh. Slovenija je s tem korak bližje legalizaciji vožnje v naravnem okolju (Močnik, 2015).

Vožnje s kolesom v naravnem okolju pa se dotika tudi Zakon o gozdovih. Ta pravi, da so gozdne poti javnega značaja, kar pomeni, da jih lahko uporabljajo vsi, s kolesi pa je vožnja dovoljena samo na označenih poteh na določenem območju. V primeru gospodarjenja z gozdovi ali v primeru reševanja je dovoljena tudi vožnja izven gozdnih cest. (Zakon o gozdovih, 1993).

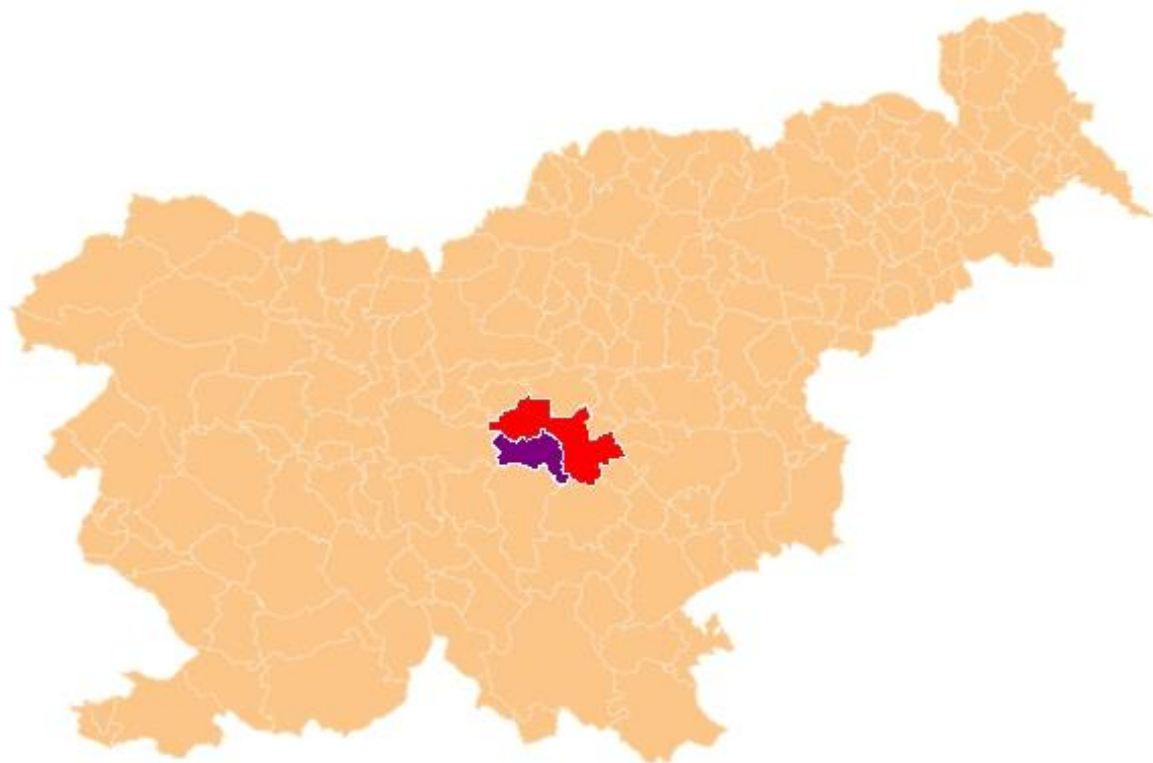
Pomemben zakon, ki se tiče kolesarjenja v Triglavskem narodnem parku, je tudi Zakon o Triglavskem narodnem parku (Uradni List, 2015). V naši državi imamo en sam narodni park, to je Triglavski narodni park. Namen tega zakona je, da bi ta del narave ohranili in zaščitili, zato zakon ta del opredeljuje z različnimi varstvenimi režimi. Za kolesarje je v 13. členu pomembna predvsem 43. točka, ki 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 kmetijske svetovalne službe, gospodarjenja z gozdovi in divjadjo, opravljanja kmetijskih, geodetskih, geoloških del in urejanja voda« (Zakon o Triglavskem narodnem parku, 2010).

Slovenija ima odličen potencial za razvoj gorskega kolesarstva, vse to pa premalo izkoriščamo, del krivde pa seveda predstavlja stroga zakonodaja. V tujini so te potencialne boljše izkoristili. Za primer vzemimo Škotsko. Kar nekaj let nazaj je tudi ta dežela imela strogo zakonodajo o vožnji s kolesom v naravnem okolju. Vse več ljudi se je začelo ukvarjati z gorskim kolesarjenjem, niso pa imeli svojega prostora, kjer bi se lahko legalno vozili (Zajc, 2014). Začeli so iskati rešitve, načrtno so pričeli z razvojem gorskega kolesarstva. Sprememba zakonov, dogovori z lastniki pa so privedli do tega, da so naredili veliko gorsko-kolesarskih poti, te so označene ter razporejene po stopnji težavnosti. Vse to pa so združili s turizmom, tako je Škotska zadnjih nekaj let vodilna gorsko-kolesarska destinacija, čeprav ima komaj slabih 20 odstotkov gozdnih površin (Zajc, 2014).

5 ANALIZA GORSKO KOLESARSKIH POTI NA OBRAVNAVANEM OBMOČJU

5.1 Občini Litija in Šmartno pri Litiji

Litija se je razvila ob brodarški postojanki ob reki Savi, ki teče skozi mesto. Danes je gospodarsko je boljše razvita od sosednje občine Šmartno pri Litiji. Šmartno je bilo zaradi križišča cest, včasih pomembnejše od Litije, vendar pa je ta po izgradnji železnice doživela velik gospodarski napredek. Celotna občina Šmartno pri Litiji je včasih spadala pod občino Litija, zaradi velikosti občine in zaradi lažjega upravljanja je leta 2002 Šmartno pri Litiji postala nova občina. Danes občina Litija (Slika 5.1) obsega 107 naselij in ima slabih 20.000 prebivalcev. Središče Litije leži na 238 m nadmorske višine, celotno ozemlje občine pa znaša okrog 227 km². V občini imajo dve osnovni šoli in 8 podružnic, veliko vrtcev, tako javnih kot zasebnih, glasbeno šolo in gimnazijo, ki se nahajata na levem bregu reke Save (Občina Litija, 2015).



Slika 5.1 Občina Litija (rdeča) in občina Šmartno pri Litiji (vijolična) (Vir: Geopedia, 2015)

Ozemlje občine Šmartno pri Litiji (Slika 5.1) obsega okrog 95 km², je majhna občina, ki obsega 55 naselij in ima dobrih 5000 prebivalcev. Občina ima eno osnovno šolo, ki se nahaja v Šmartnem ter tri podružnice, v Kostrevnici, na Primskovem in v Štangarskih Poljanah. V občini se nahaja tudi vrtec, ki ima kar nekaj podružnic (Občina Šmartno pri Litiji, 2015).

Po podatkih iz statističnega urada Republike Slovenije, znaša stopnja registrirane brezposelnosti za leto 2015 za občino Litija 11,0 za občino Šmartno pri Litiji pa 9,8. Iz podatkov, od leta 2010 naprej

vidimo tudi, da je stopnja registrirane brezposelnosti pri obeh občinah v letu 2015 najnižja. Občina Litija je gospodarsko dobro razvita, največ delovnih mest zagotavlja največja tovarna v Litiji to je Predilnica Litija. V šmarski občini je največ delovnih mest zagotavljala podružnica IUUV (Industrija usnja Vrhnika), ki pa že nekaj let ne obratuje več. V občinah danes prevladuje tako imenovano drobno gospodarstvo, različne gradbene, mizarne in kovinarske obrti (Levstikova pot, 1998). Velika večina prebivalcev pa se še vedno na delovna mesta vozi v Ljubljano, nekaj malega pa tudi v Trbovlje in Novo mesto.

Obe občini pa premalo vlagata v turizem, tega se tudi sami dobro zavedata. Turizem je zagotovo nerazvit potencial občin. Veliko je za njegov razvoj in boljšo prepoznavnost naredil Razvojni center srca Slovenije. Kot sem že omenila je center izdal knjigo S kolesom po srcu Slovenije, v kateri je zbranih 32 različnih kolesarskih poti za štiri različne zvrsti kolesarjenja. Poti povezujejo skupaj 17 občin, v knjigi, pa so zbrane tudi najrazličnejše zanimivosti, ki si jih kolesarji spotoma lahko ogledajo. Knjigi je priložen tudi zemljevid na katerem so poti prikazane, na zemljevidu pa so prikazani tudi hoteli, kampi, trgovine, gostilne ter naravne in kulturne znamenitosti.

Na občinah pravijo, da je turistov v teh krajih vedno več, vendar ni ustreznih prenočišč. Najprej bi bilo potrebno zagotoviti dovolj prenočišč za obiskovalce. V Dolgoročnem razvojnem programu občine Litija 2007 – 2015 lahko preberemo, da se zavedajo, da je premalo poudarka na turizmu. V razvojnem programu so bežno omenjene tudi kolesarske poti, vendar za gradnjo ali ureditev le-teh občina nima interesa. Tudi v odloku o občinskem prostorskem načrtu občine Šmartno pri Litiji, ki je bil sprejet v letu 2013, ni zaslediti o nobenih kolesarskih poteh.

5.1.1 Prometne povezave

Litija je postala pomembnejša od Šmartnega, potem ko je dobila železnico, ta je bila zgrajena leta 1849. Za progo od Celja do Ljubljane je bilo več različic, proga Celje – Zidani most – Litija je bila najnevarnejša, vendar je bila kljub temu izbrana. Pretehtal je razlog, da je bilo v okolici Trbovelj in Hrastnika veliko zalog premoga (Brilej, M. 2011).

Danes se večina prebivalcev iz Litije in Šmartnega, ki so zaposleni v prestolnici, v službo vozijo z vlakom, prav tako dijaki in študentje, ki šolo povečini obiskujejo v Ljubljani. Je najcenejša in najhitrejša možnost do Ljubljane. Z vlakom iz Litije do Ljubljane potujemo 30 min, medtem ko z avtomobilom potrebujemo približno 45 min po glavni cesti, ki iz Litije vodi proti Ljubljani. Prebivalci šmarske občine pa gredo do Ljubljane večinoma po dolnjski avtocesti, čas vožnje pa je približno enak.

Občini sta nekakšno križišče cest (Slika 5.3 in slika 5.4), ki povezujejo Zasavje, Dolenjsko in Ljubljano. Lahko rečemo, da imata občini dobro prometno povezavo, saj bi se turisti lahko pripeljali z vlakom iz Ljubljane in pot nadaljevali naprej proti Zasavju ali Dolenjski.



Slika 5.2 Prometne povezave v občini Šmartno pri Litiji (Vir: PISO, 2015)



Slika 5.3 Prometne povezave občina Litija (Vir: PISO, 2015)

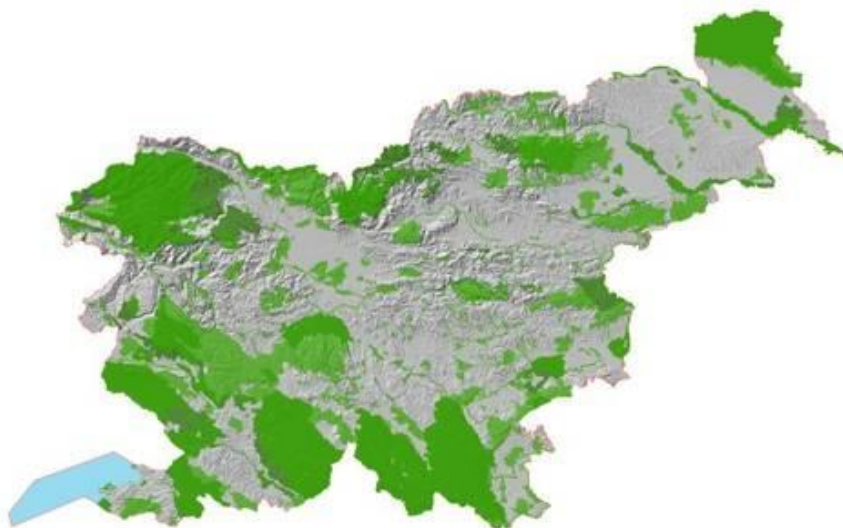
5.1.2 Podnebje

Občini ležita v osrednji Sloveniji, za ta del Slovenije velja, kot tudi za večino države, zmerno celinsko podnebje, ki prinaša vroča poletja in hladne zime. Za kolesarske turiste bi bila idealna letna časa jesen in pomlad, saj takrat ne bi bilo prevroče ali premrzlo. Idealne temperature za kolesarje se gibljejo nekje okrog 20°C. Padavine v osrčju Slovenije se pojavljajo predvsem spomladi in jeseni, v zimskem času pa je padavin najmanj. (Bajde, M. 2009).

5.1.3 Varstvo narave

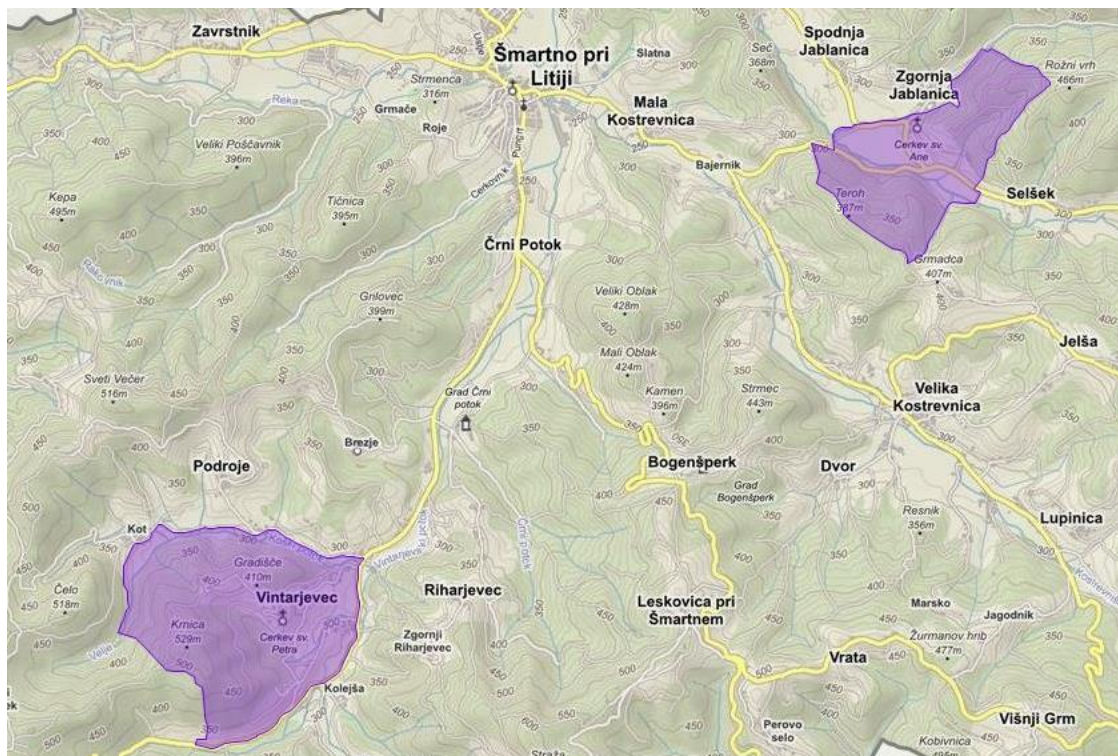
Pod varstvo narave spadajo območja, ki so zaščitena s strani Nature 2000, ekološka pomembna območja, zavarovana območja in naravne vrednote. V izbranih občinah je največ območij, ki spadajo v Naturo 2000. To je evropsko omrežje posebnih varstvenih območij (Natura 2000, 2015). Slovenija je z vstopom v Evropsko unijo določila naravna območja, ki ustrezajo merilom Nature 2000. Natura 2000 je razdeljena v dve direktivi, prva je direktiva o habitatih. Ta pravi, da je potrebno habitate ohranjevati, tako da jim določimo posebna varstvena območja. Druga je direktiva o pticah (Natura 2000), ki pa pravi, da morajo »države članice ohraniti populacijo prosto živečih ptičev na ravni, ki ustreza ekološkim, znanstvenim in kulturnim zahtevam, upoštevajoč ekonomske in rekreacijske potrebe« (Evropska Direktiva o pticah, 1979).

V Sloveniji (Slika 5.5) je 354 območij, ki spadajo pod Naturo 2000. Največ območij je določenih na podlagi direktive o habitatih, takšnih je 323. Območij, ki so določena na podlagi direktive o pticah, pa je samo 31 (Natura 2000, 2015). V izbranih občinah je eno območje določeno na podlagi direktive o pticah in pet večjih območij, ki so določena na podlagi direktive o habitatih.



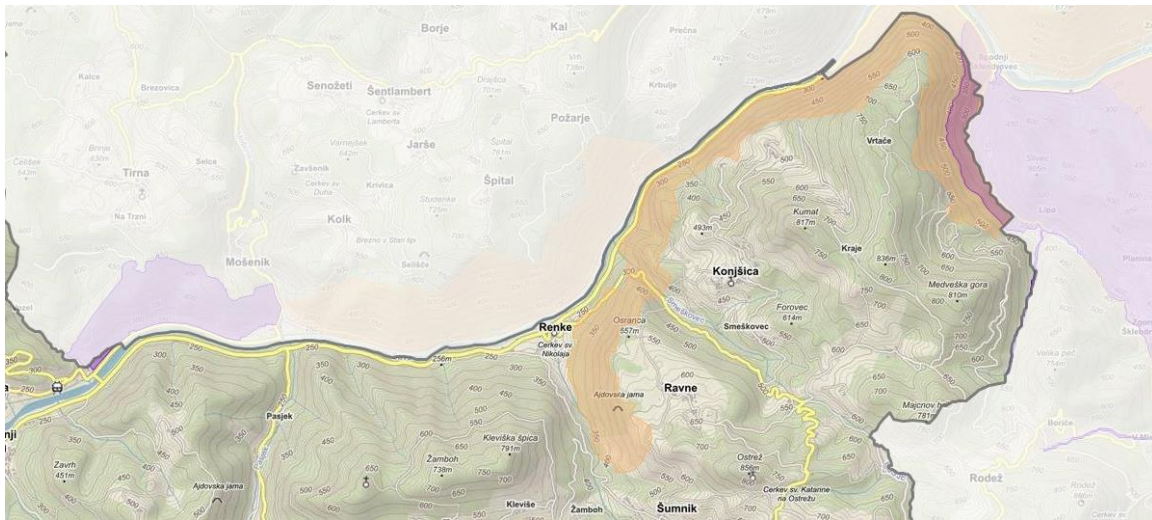
Slika 5.4 Zemljevid območij Natura 2000 v Sloveniji (Vir: Natura 2000)

V občini Šmartno pri Litiji sta dve večji območji, ki sta določeni na podlagi direktive o habitatih. Eno območje leži na območju Jablaniške doline (Slika 5.5), drugo območje pa leži na območju Vintarjevca (Slika 5.5).

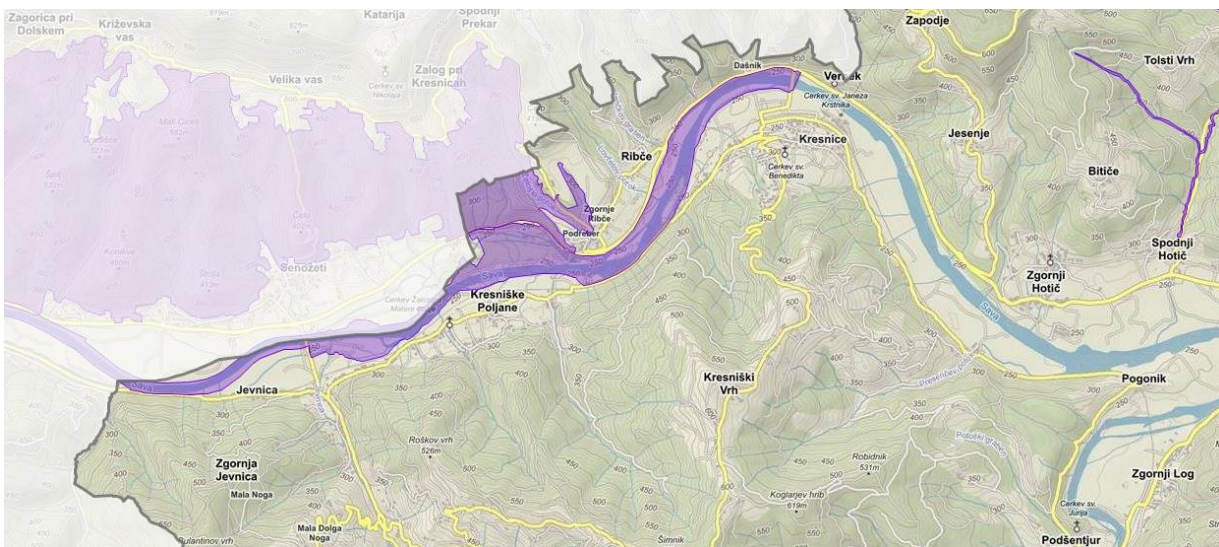


Slika 5.5 Območje Nature 2000 – direktiva o habitatih, Jablaniška dolina in Vintarjevec (Vir: PISO, 2015)

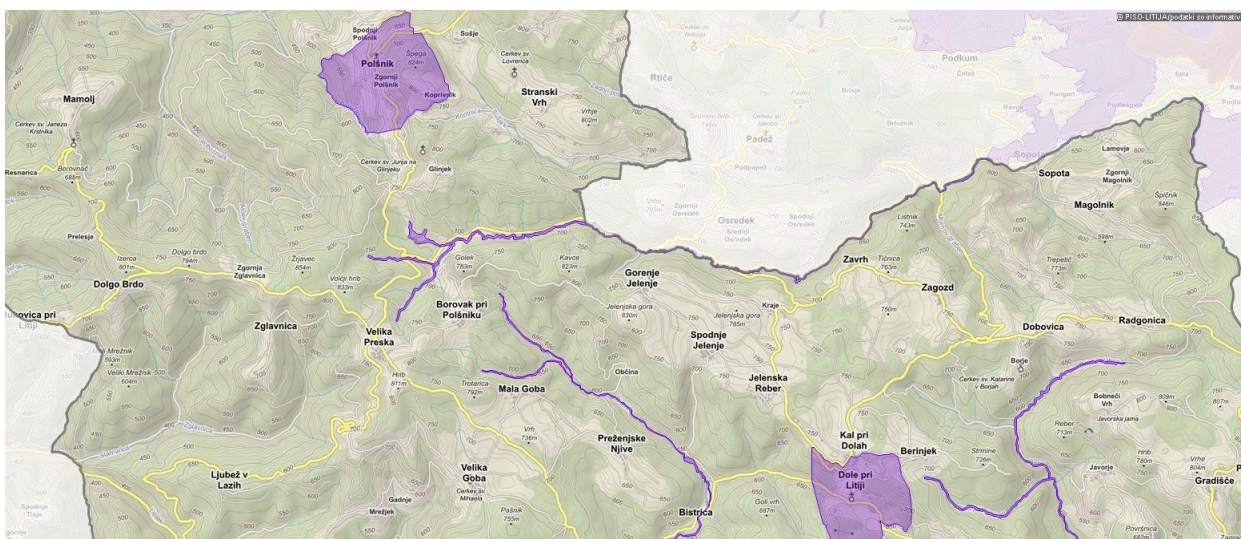
V občini Litija je na severovzhodu območje, ki je določeno na podlagi direktive pticah (Slika 5.6). V občini je tudi več območji, ki so določena na podlagi direktive o habitatih, večje območje leži okrog Kresniških Poljan (Slika 5.7), dve manjši območji pa sta okrog Polšnika (Slika 5.8) in okoli Dol pri Litiji (Slika 5.8).



Slika 5.6 Območje Nature 2000 – direktiva o pticah (Vir: PISO, 2015)

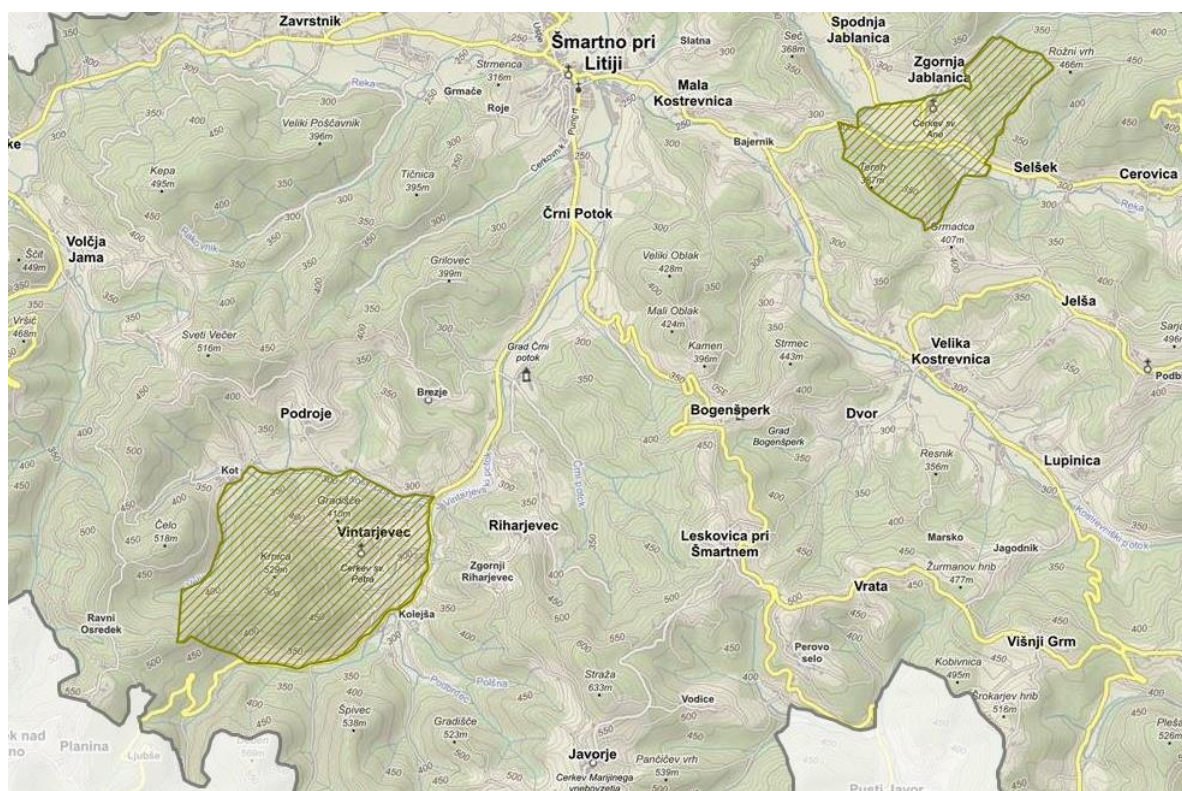


Slika 5.7 Območje Nature 2000 – direktiva o habitatih (Vir: PISO, 2015)

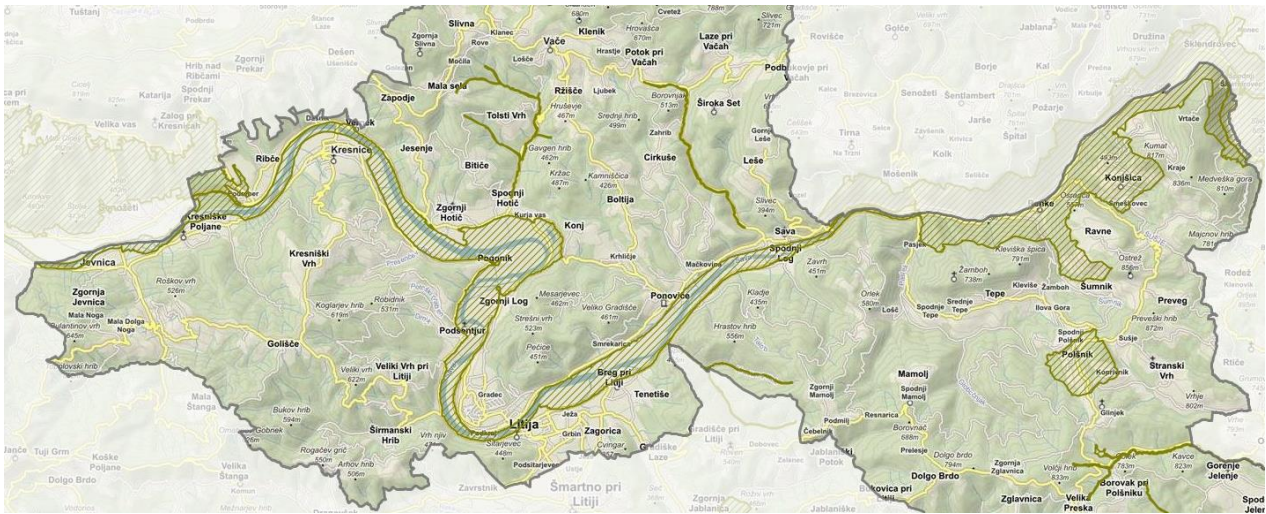


Slika 5.8 Območja Nature 2000 – direktiva o habitatih (Vir: PISO, 2015)

V občinah pa so tudi območja, ki so zaščitena kot ekološko pomembna območja. To pomeni, da so ta območja pomembna za ohranjanje biotske raznovrstnosti (agencija RS za okolje, 2015). Na območju šmarske občine imamo dva takšna območja, eno je bližini Zgornje Jablanice drugo pa v okolici Vintarjevca (Slika 5.9). V litijski občini pa je ekološko pomembno območje v okolici reke Save ter v okolici Polšnika in Dol pri Litiji (Slika 5.10).



Slika 5.9 Ekološko pomembno območje (Vir: PISO, 2015)



Slika 5.10 Ekološko pomembno območje (Vir: PISO, 2015)

5.1.4 Turistične znamenitosti

5.1.4.1 Občina Litija



Slika 5.11 Spomenik na GEOSS-u (vir: društvo GEOSS, 2015)

Občini imata bogato zgodovino ter kar nekaj kulturnih in naravnih znamenitosti. Ta del Slovenije je verjetno najbolj poznan po težiščni točki Slovenije, imenovani GEOSS (Geometrično središče Slovenije). GEOSS (slika 5.11) leži v manjšem naselju pri Vačah, ki se imenuje Spodnja Slivna. Na Vačah pa so arheologi odkrili bogato najdišče železnodobne kulture. Najpomembnejša najdba je bila vaška situla. Ta je danes shranjena v Narodnem muzeju Slovenije, povečano kopijo situle pa si lahko ogledamo v vasi Klenik, ki leži zraven Vač. Za vaškim pokopališčem se nahaja naravni spomenik, saj so na tem mestu odkrili ostanke fosilne morske obale. Center Vač je pri cerkvi Sv. Andreja, ta je že šesta na tem mestu, prejšnje so uničili Turki. V

njej se nahaja steklen Božji grob. Za

adrenalinske navdušence pa je na Vačah na voljo pustolovski park, ki ponuja kar nekaj različnih doživetij, med drugim tudi spanje v krošnjah dreves (Srce Slovenije, 2015).

Skozi Litijo teče reka Sava, ki je bila včasih pomemben del brodarke poti med Ljubljano, Trstom in Hrvaško. Razstava rečnega prometa je na voljo v Mestnem muzeju Litija. V muzeju so razstave še o rudarstvu, železnici in starem lesen mostu čez reko Savo. V vasi Sitarjevec, ki leži nad Litijo, je včasih deloval rudnik svinca, tega so zaradi premajhnih zalog zaprli leta 1965 (Mestni muzej Litija, 2015). Stari del mesta Litije se nahaja na Valvasorjevem trgu. Na zahodnem delu trga stoji dvorec Turn ali Farbarjev grad. Dvorec je bil večkrat pozidan in obnovljen, do danes se je ohranila le sončna ura. Na trgu stoji tudi spomenik padlim v drugi svetovni vojni, ki je delo znamenitega slovenskega arhitekta Jožeta Plečnika. Osrednja zgradba pa je cerkev Sv. Nikolaja – zavetnika čolnarjev, ki jo je v svoji knjigi (Slava vojvodine Kranjske) omenjal tudi Janez Vajkard Valvasor.

Dole pri Litiji slovijo po oglarjenju, ta ima že dolgo tradicijo, ki se je ohranila do danes. Oglarstvo ljudem predstavlja zaslužek, ki ga dobijo s prodajo oglja. Na domačijah si lahko ogledamo tudi prikaz oglarjenja. Z Dol se lahko povzpemo na Veliko Presko in si tam ogledamo prvi leseni pločnik v Sloveniji. V vasi Konjšica, ki leži pri Polšniku, je na ogled spominska soba v čast dirigentu Carlosu Kleiberju. Ta je veliko časa preživel v vasi, kamor se je umaknil pred mestnim vrvežem. Carlos je bil znan predvsem po izvedbi pete in sedme Beethovnovne simfonije z Dunajskim filharmoničnim orkestrom. (Srce Slovenije, 2015).

5.1.4.2 Občina Šmartno pri Litiji



Slika 5.12 Cerkev svetega Martina v Šmartnem pri Litiji (vir: župnija Šmartno pri Litiji, 2015)

V središču Šmartnega stoji veličastna cerkev Sv. Martina (slika 5.12), ki velja za eno največjih na Slovenskem. Cerkev je bila večkrat pozidana, sredi 19. stoletja (Župnija Šmartno pri Litiji, 2015) je bila zgrajena današnja. Zgrajena je iz opek, ki so jih izdelovali iz domače gline v naselju Cerkovnik, v bližini Šmartnega. Cerkev v dolžino meri 46,5 m, zvonika pa sta visoka 60 m.

Šmartno pa je najbolj poznan po gradu Bogenšperk (slika 5.13), renesančni stavbi, ki stoji na vrhu hriba. Grad so zgradili potem, ko je njegovega predhodnika uničil potres. Ima štiri stolpe, od teh je eden manj izrazit. V gradu so na voljo različne muzejske zbirke (lovska, geodetska, zbirka vraževerja na Slovenskem), na voljo je ogled Valvasorjeve sobe, bakrotiskarne in znamenita knjiga Slava vojvodine Kranjske.

S spodnje strani nas pot do gradu vodi skozi

lipov drevored, drevored, ki je v poletnem času priljubljen za poroke.



Slika 5.13 Grad Bogenšperk (vir: kraji Slovenije, 2015)

5.1.5 Turistična ponudba na obravnavanem območju

Pregledali smo, kaj izbrani občini poleg različnih znamenitosti že ponujata kolesarjem in kaj bi bilo potrebno še ponuditi.

Prenočišča, kampi in postajališča za avtodome

V izbranih občinah je zagotovljenih kar nekaj prenočišč, vendar nobeno ne ustreza imenu kolesarski hotel. Ta mora imeti zagotovljeno garažo oziroma prostor, kjer so kolesa varno spravljena, ponujal pa naj bi tudi malice za na pot. Občini, bi tako morali razširiti svojo ponudbo prenočišč, ki bi bila namenjena predvsem kolesarjem. Gostišča, ki ponujajo prenočišča:

- Izletniška kmetija Pr' Lavrič
- Gostišče Kimovec
- Gostilna pri Janezu
- Gracarjeva domačija

Občini pa ponujata kar nekaj postajališč za avtodome, ki omogočajo tudi postavitev šotorov. Postajališča so majhna, vendar pa so zato bolj domača. Dve postajališči se nahajata na kmetijah, tako lahko turistiokusijo domačo hrano in okoljske specialitete, poleg tega ponujajo tudi možnosti spanja na seniku in prostor za piknike. Postajališča za avtodome:

- Izletniška kmetija Pr' Lavrič
- Tenis, pizzeria in caravanig AS

- Domačija Paternoster
- Gostilna pri Rozi

Gostinska ponudba

Za turiste menimo, da bi bilo naj zanimivejše okusiti prave domače slovenske jedi. Domače pripravljene jedi ponujajo na številnih turističnih in izletniških kmetijah (Izletniška kmetija na Hribčku, Ekološko izletniška kmetija Pr' Blaj, turistična kmetija Pr' Krjan). Poleg tega pa občini ponujata pester izbor gostinskih ponudb.

Kolesarski servisi in izposoja koles

Glede na velikost občine je servisov za kolesa malo, saj sta v obeh občinah samo dva. Oba servisa sta v občini Litija, prvo je v naselju Tenetiše drugo pa na Sitarjevcu. Oba ponujata servis koles, prvi ponuja tudi izposajo. Občini bi morali razširiti ponudbo servisa ter izposajo koles, če bi hoteli postati zanimivejši za kolesarje kot turiste.

Turistične informacije

Informacije turisti lahko pridobijo na dveh točkah v občinah. Prva točka se nahaja v Litiji, to je Center za razvoj Litija, druga točka pa je v šmarnski občini na gradu Bogenšperk – TIC Šmartno pri Litiji, Javni zavod Bogenšperk.

Kolesarske prireditve

V izbranih občinah je samo ena kolesarska prireditev, to je kolesarski vzpon v Oglarsko deželo, ki je vsako leto septembra. Do lanskega leta (2014) je Planinsko društvo Litija že petič zapored organiziralo planinski pohod in turnokolesarski vzpon na GEOSS, letos so prireditev ukinili. Občini bi morali organizirati več kolesarskih prireditev, s tem bi pritegnili več obiskovalcev.

5.2 Prikaz obstoječih kolesarskih poti in njihove povezave v širšem prostoru

V tem poglavju so prikazane že obstoječe gorsko-kolesarske poti, ki potekajo po izbranih občinah. Te poti so predstavili v centru Razvoj srca Slovenije z namenom privabiti več turistov in spodbuditi ljudi h kolesarjenju. V knjigi je predstavljenih 32 kolesarskih poti, za gorske kolesarje, za cestne in trekking kolesarje. V diplomski nalogi smo se osredotočili na poti, ki so namenjene gorskim kolesarjem in ki potekajo po izbranih občinah. Takšnih poti je pet, vendar pa se kljub temu nekatere poti zaključijo v sosednjih občinah. Poti so različnih dolžin, nekje med 15 km pa do 35 km, skupaj dobimo 134 km gorsko-kolesarskih prog z različnimi višinskimi razlikami.

Prvotno smo mislili vse obstoječe poti prevoziti z gorskim kolesom ter zapis poti posneti s kolesarskim števcem Garmin Edge 500. Med preučevanjem poti pa smo ugotovili, da so nekateri odseki poti zelo zahtevni, zahtevajo dobro tehnično podkovanost kolesarja. Med potjo se sicer lahko odločimo ali bomo nadaljevali po zahtevnejši makadamski poti ali po asfaltni lokalni cesti. Zaradi težav z vožnjo po zahtevnih delih prog smo se odločili, da zapise že obstoječih poti pridobimo na spletni strani razvojnega centra Srce Slovenije. Na njihovi spletni strani se poleg opisa proge in znamenitosti lahko dobi tudi GPS koordinate poti. Te zapise poti smo uvozili v Google Earth in tako dobili približen zapis poti.

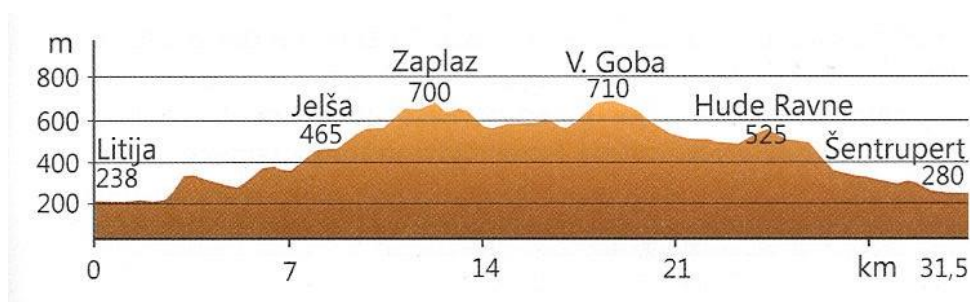
5.2.1 Prva pot: Ob Levstikovi poti proti Šentrupertu

Dolžina poti: 31,5 km.

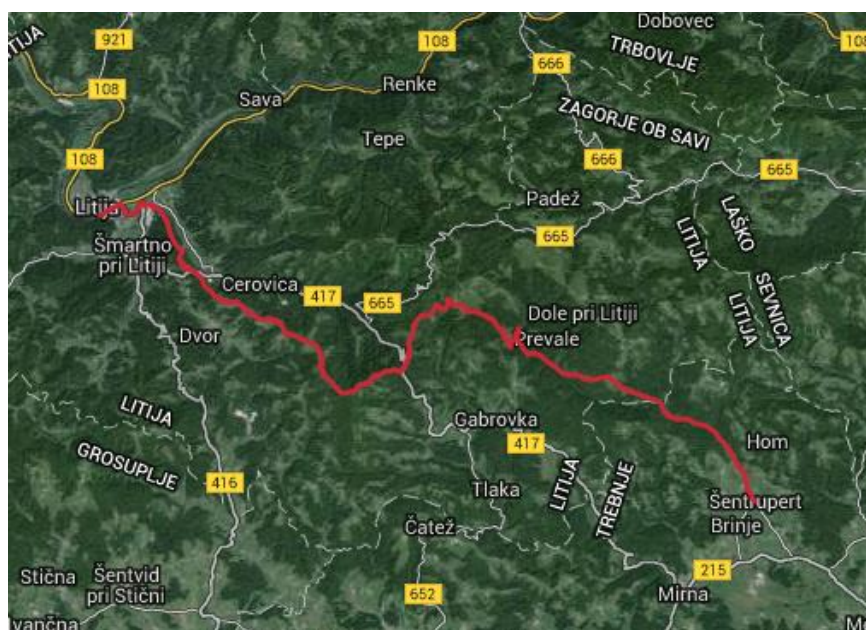
Višinska razlika: 760 m (slika 5.14).

Opis poti:

Levstikova pot je pot, ki jo je zapisal Fran Levstik v svojem potopisu Od Litije do Čateža. Vsako leto novembra se organizira pohod po Levstikovi poti, zbere se okoli 25.000 pohodnikov (Srce Slovenije, 2015), na poti je veliko stojnic kjer se pohodniki lahko okrepčajo z domačimi dobrotami. Kolesarska pot nas tako vodi iz centra Litije proti Mali in Veliki Kostrevnici, nato pa do Jelše, kjer se pot nadaljuje po Levstikovi poti. Pot je razgibana z vmesnimi strmimi klanci in se iz Litije pa do Velike Gobe vse-skozi rahlo vzpenja, nato pa se spustimo proti Šentrupertu, kjer se pot tudi zaključi. Šentrupert ne spada več v obravnavani občini (slika 5.15).



Slika 5.14 Višinski profil trase (vir: S kolesom po srcu Slovenije, 2012)



Slika 5.15 Pot ob Levstikovi poti proti Šentrupertu (vir: srce Slovenije, 2012)

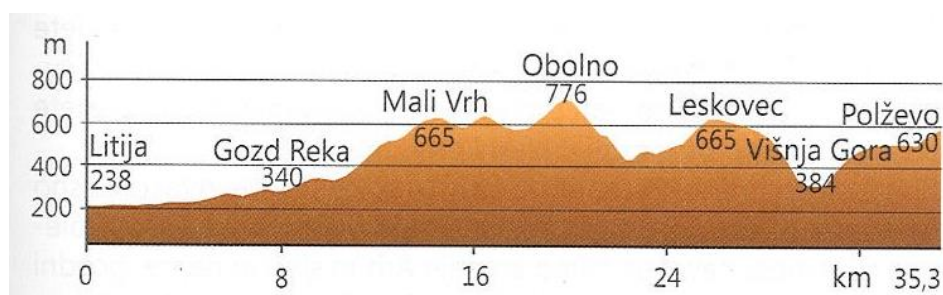
5.2.2 Druga pot: Po sledih višnjanskega polža

Dolžina poti: 35,3 km.

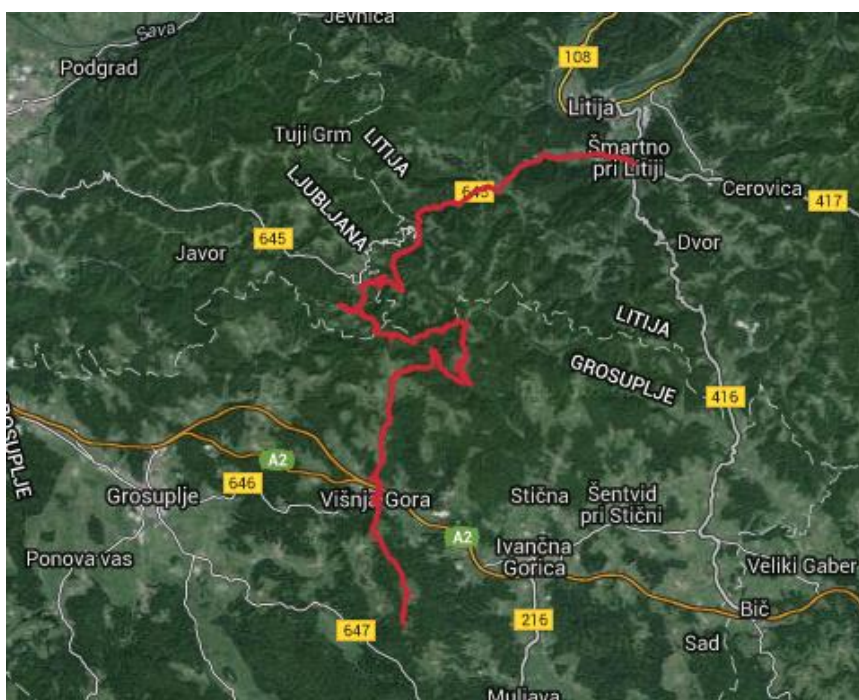
Višinska razlika: 1120 m (slika 5.16).

Opis poti:

Dobra polovica poti poteka po izbranih občinah, konec poti pa poteka že po občini Ivančna Gorica. Pot se prav tako začne v Litiji, nadaljujemo proti Šmartnem, tu pa zavijemo desno in pot nadaljujemo po asfaltni poti po dolini ob potoku Reka. Pot je asfaltna, vendar je manj prometna, na tej relaciji pa se zadržuje ogromno kolesarjev. Na začetku vzpona pot zavije levo in nato takoj desno, kjer se povzpne na Veliko Trebeljevo. Na križišču na vrhu klanca imamo dve izbiri, lahko zavijemo desno do Malega Vrha, ali pa levo do Leskovca, kjer potem zavijemo levo navzdol in tako pot nadaljujemo proti Obolnemu (slika 5.17).



Slika 5.16 Višinski profil trase (vir: S kolesom po srcu Slovenije, 2012)



Slika 5.17 Pot Po sledih višnjanskega polža (vir: srce Slovenije, 2012)

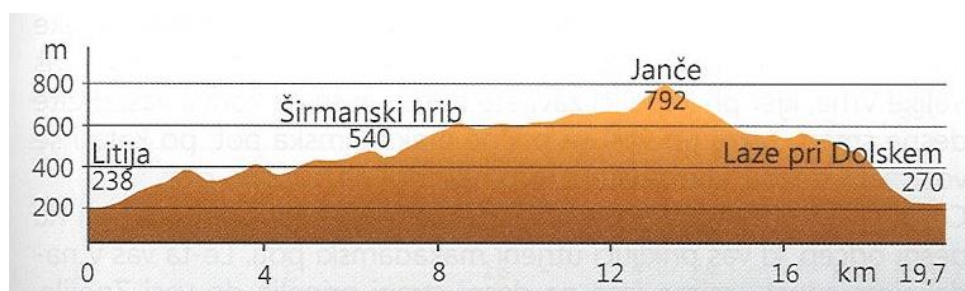
5.2.3 Tretja pot: Nad rudnikom Sitarjevec

Dolžina poti: 19,7 km.

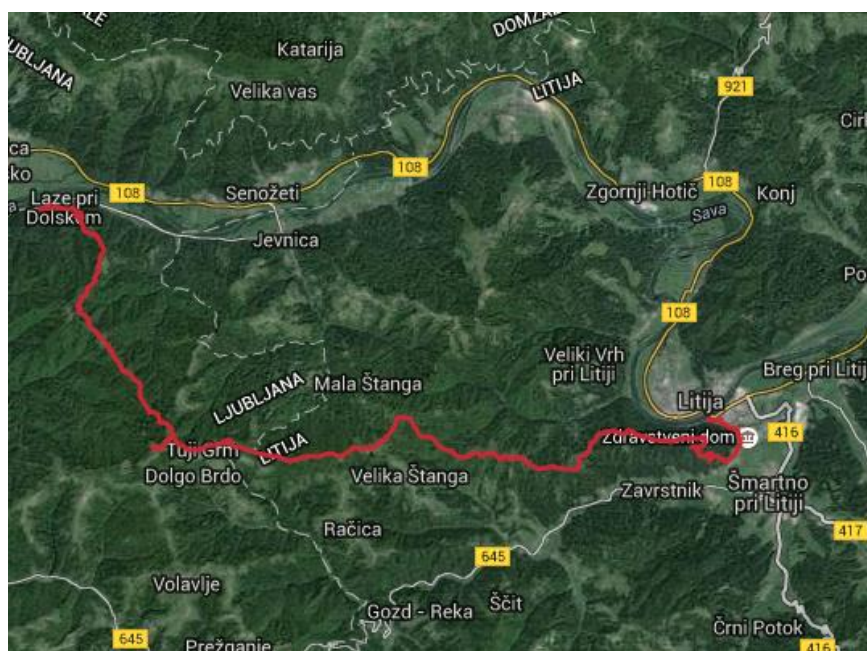
Višinska razlika: 670 m (slika 5.18).

Opis poti:

Tudi ta pot se začne v Litiji, natančneje v centru Litije na Valvasorjevem trgu, kjer zavijemo desno na ozko asfaltno pot, ki vodi ob vznožju hriba Sitarjevec. Držimo se smeri Zavrstnik, nato pa zavijemo desno na makadamsko pot, ki nas pripelje na vrh Sitarjevca. Spustimo se na severno stran, ter nato zavijemo levo in pot nadaljujmo proti Oblakovemu hribu. Kolesarimo po grebenu in kmalu pridemo na Kamplov hrib. Pot od tu nadaljujemo proti Jančam, kjer se nam odpre čudovit razgled. Z Janč se nato spustimo v dolino proti Lazam pri Dolskem. Tudi ta pot se konča v drugi občini (slika 5.19).



Slika 5.18 Višinski profil trase (vir: S kolesom po srcu Slovenije, 2012)



Slika 5.19 Pot Nad rudnikom Sitarjevec (vir: srce Slovenije, 2012)

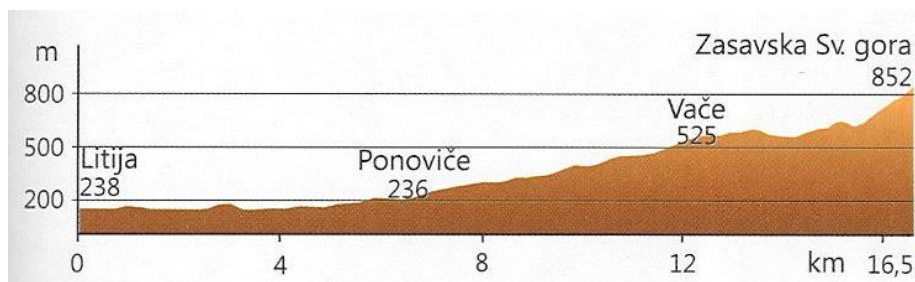
5.2.4 Četrta pot: Po razgled na Zasavsko Sveto goro

Dolžina poti: 16,5 km.

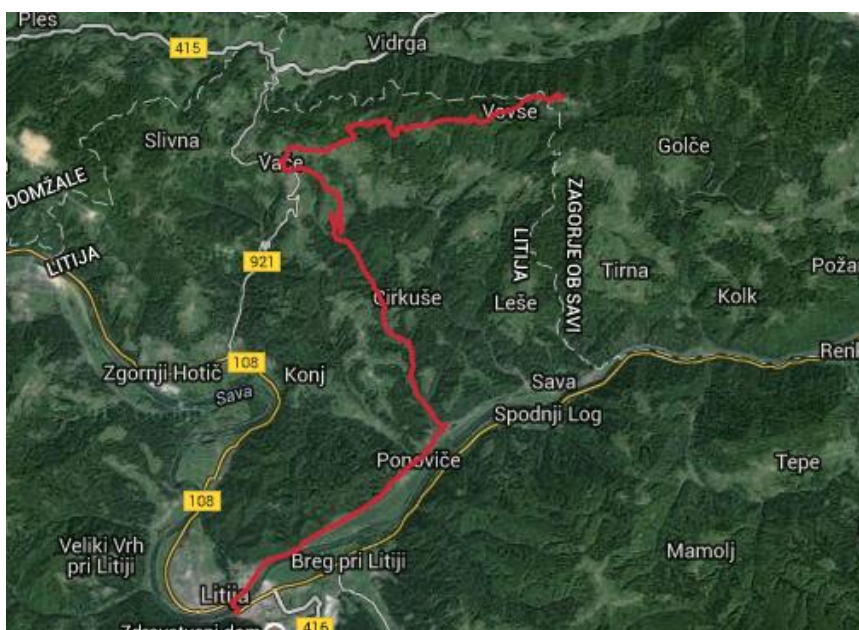
Višinska razlika: 680 m (slika 5.20).

Opis poti:

Pot ponovno začnemo v Litiji, ter nadaljujemo po levem bregu Save po asfaltni poti tik ob reki Savi. Pot je prijetna, saj tu ni veliko prometa, poteka po senci in je primerna za vroče dni. Kmalu pridemo do kraja Mačkovina, kjer zavijemo levo in pot nadaljujemo po dolini, ki nas pripelje na Vače. Z Vač se nato držimo smeri proti vasi Klenik ter pot nadaljujemo proti vasi Vovš, od tu naprej samo sledimo makadamski cesti, ki nas pripelje na vrh Svete gore. Pot je zelo zahtevna, zadnji del je zelo nevaren. Poti se ne priporoča gorskim kolesarjem, ki nimajo izkušenj (slika 5.21).



Slika 5.20 Višinski profil trase (vir: S kolesom po srcu Slovenije, 2012)



Slika 5.21 Pot Po razgled na Zasavsko Sveto goro (vir: srce Slovenije, 2012)

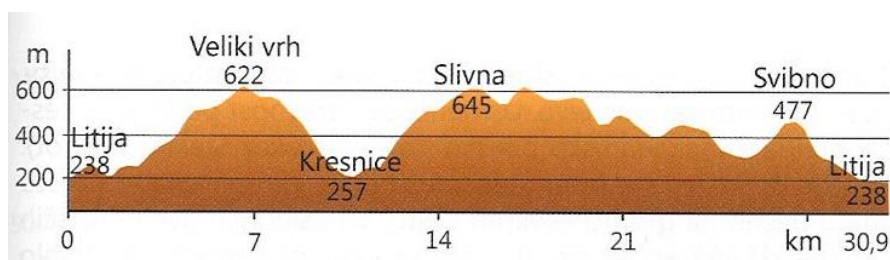
5.2.5 Peta pot: Pustolovski vzponi v središču Slovenije

Dolžina poti: 30,9 km.

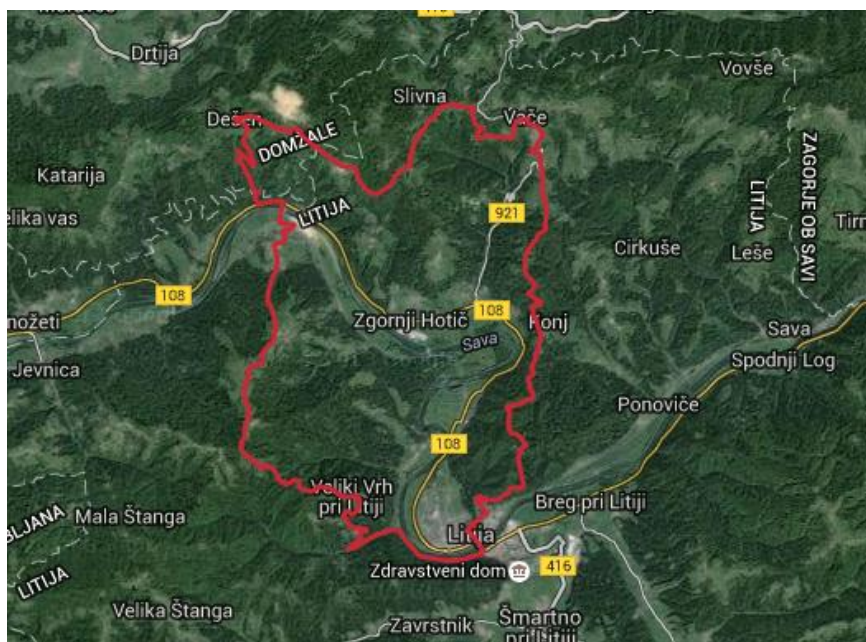
Višinska razlika: 1100 m (slika 5.22).

Opis poti:

Zopet pot začnemo v Litiji, in tokrat nadaljujemo na desnem bregu reke Save proti Podšentjurju. Na križišču zavijemo ostro desno in nadaljujemo proti vrhu z imenom Veliki vrh. Sledi spust v Kresnice, kjer prečkamo most in zavijemo levo na glavno cesto, kmalu zavijemo desno proti vasi Dešen. Ko prispemo v vas se držimo desne smeri, pot pa nas pripelje v vas Mala sela. Sledi oster ovinek na desno, kjer se po strmem pobočju spustimo na Vače. Na Vačah nadaljujemo pot skozi Ržišče na Konj, nato nadaljujemo proti Svibnu, na koncu pa se spustimo nazaj v Litijo. Pot je zopet zahtevna, še posebno spust do Vač, vendar obstaja možnost, da pot nadaljujemo po lokalni asfaltni cesti (Slika 5.23).



Slika 5.22 Višinski profil trase (vir: S kolesom po srcu Slovenije, 2012)



Slika 5.23 Pot Pustolovski vzponi v središču Slovenije (vir: srce Slovenije, 2012)

6 PREDLOG UREDITVE GORSKO KOLESARSKIH POTI V OBČINAH LITIJA IN ŠMARTNO PRI LITIJI

V tem poglavju, so predstavljene konkretne možnosti za prostorsko umestitev kolesarskih poti na območju Občine Litija in Občine Šmartno pri Litiji. Poti so zasnovane tako, da je teren razgiban in predvsem zanimiv za turiste, ter da večji del poteka po makadamski ali gozdni poti. Poti vodijo mimo različnih kulturnih in naravnih znamenitosti v občinah. Kolesarji turisti si tako lahko na poti ogledajo znamenitosti in neokrnjeno naravo. Poti vodijo tudi mimo okrepčevalnic, kjer si kolesarji lahko odpočijejo.

Izhodiščni točki poti sta v naseljih Litija in Šmartno pri Litiji, od koder poti v vodijo različne smeri po obeh občinah. Poti so zasnovane tako, da niso prezahtevne, in jih lahko prevozijo tudi manj izkušeni kolesarji. Nekateri že obstoječe poti v občinah so namreč prezahtevne za kolesarja turista. So pa dobro izhodišče za bolj izkušene gorske kolesarje. Kolesarske turiste bomo pritegnili predvsem s širokim izborom različnih poti, od zahtevnih do manj zahtevnih. Občini zaradi svoje hribovitosti ponujata pester izbor gorsko-kolesarskih poti, zaradi dobrih prometnih povezav pa kolesar kot turist zlahka obiše tudi sosednje občine.

V poglavju 3.3 smo navedli, kaj je pomembno za kolesarja kot turista. Da bi na območje privabili čim več kolesarskih turistov, mora izbrano območje zagotavljati kolesarske hotele ali kampe, različne servise koles, informacijske kolesarske točke in gostinsko ponudbo.

V nadaljevanju je predstavljen izbor osmih kolesarskih poti, ki smo jih izbrali na podlagi kriterijev privlačnosti, dolžine, razgibanosti terena in znamenitosti na poti ter so primerne za gorske kolesarje. Poti so različnih dolžin in vodijo v različne konce izbranih občin. Večina poti je krožnih, tako da kolesar začne in zaključi pot na istem mestu. Poti večinoma vodijo po makadamskih gozdnih cestah, dve poti pa potekata izključno po asfaltu. Izbrali smo ju zato, ker vodita po cestah, ki niso prometne, predvsem pa sta tudi zelo obiskovani s strani kolesarjev. Nekateri odseki poti potekajo po glavnih cestah, ob glavnih poteh pa vzporedno po gozdu potekajo številne gozdne steze in poti, ki pa so zaraščene in tako kolesarjem neprevozne. Te odseke poti, smo na posamezni trasi označili in jih prikazali na karti skupaj s traso poti. Za boljši razvoj kolesarskega turizma v občinah bi bilo potrebno te odseke urediti. Poti bi tako potekale po gozdnih poteh stran od prometnih cest. Nekateri manjši odseki poti ležijo v sosednjih občinah, ki pa smo jih vseeno pustili zaradi večje atraktivnosti poti.

Vse predlagane poti smo prevozili z gorskim kolesom ter zapis poti posneli s števcem Garmin Edge 500, zapise poti smo zaradi večje natančnosti uvozili v program OCAD, kjer smo za kartografsko podlago uporabili državno topografsko karto (DTK 50). Zapis poti smo v programu uredili in prikazali

posamezne odseke, kjer bi pot lahko vodila po gozdnih poti in ne po glavni cesti, označili smo tudi okrepčevalnice, večja parkirišča, znamenitosti ter začetno in končno točko. Iz programa smo nato izvozili karto s traso poti, trase poti so diplomski nalogi dodane kot priloga.

Poti smo tudi razdelili v tri zahtevnostne razrede. Zahtevnost poti smo določili na podlagi kilometrov, višinskih razlik ter zahtevnosti terena.

6.1 Prva pot: Bogenšperk in Javorje (priloga A)

Dolžina poti: 21 km.

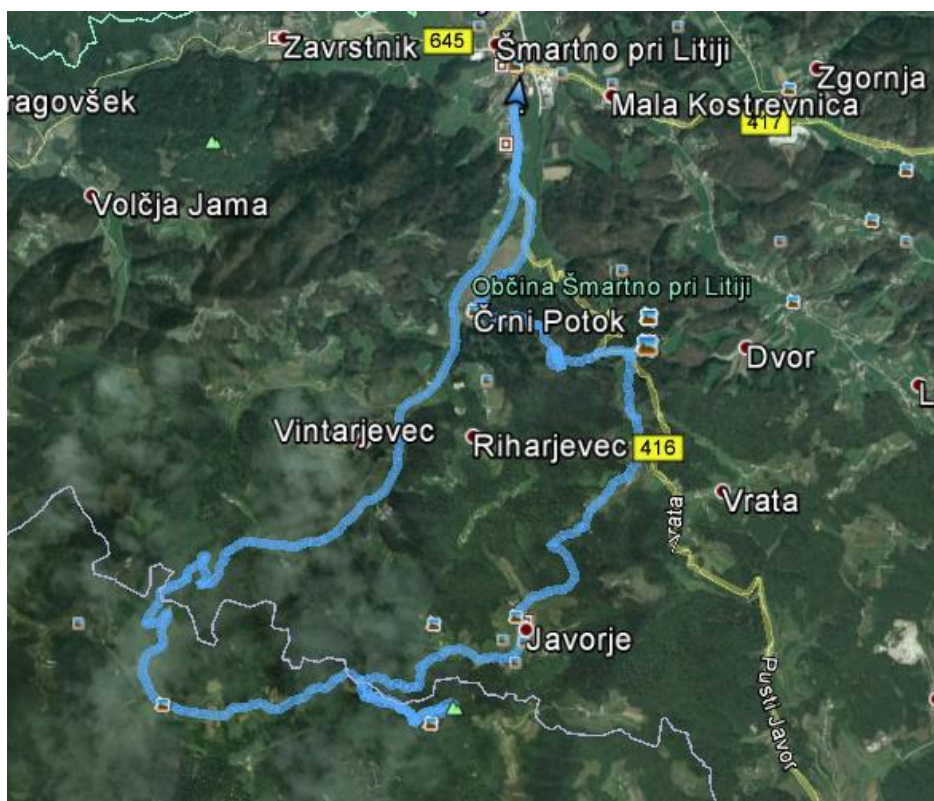
Višinska razlika: 785 m.

Zahtevnost poti: srednje zahtevna.

Čas vožnje:

Preglednica 6.1 Prikaz časa vožnje pri različnih povprečnih hitrostih za prvo pot

Povprečna hitrost	Čas
10 km/h	2h 6min
15 km/h	1h 24min
20 km/h	1h 3min



Slika 6.1 Prikaz prve poti (vir: lasten)

Opis poti: vožnjo pričnemo v centru Šmartnega pri Litiji (slika 6.1) pri cerkvi Sv. Martina. Po glavni cesti nadaljujemo v smeri Trebnjega, na križišču zavijemo levo, pri vznožju hriba zavijemo desno in tako nadaljujemo pot po vzpenjajoči se makadamski gozdni cesti, ki nas pripelje do gradu Bogenšperk. Pri gradu pot nadaljujemo po makadamski cesti, ki poteka vzporedno z glavno cesto. V naselju Leskovica pri Šmartnem zavijemo v gozd na kratek odsek gozdne ceste, sledi približno kilometer in pol glavne ceste, ki nas pripelje do naselja Javorje. Pri osnovni šoli se držimo desne, kjer ponovno pridemo na gozdno cesto. Po dobrem kilometru, če želimo, zavijemo levo proti vrhu Osrenca, ta leži v občini Ivančna gorica, vendar je na vrhu razgledni stolp, ki ob lepem vremenu ponuja razgled na Dolenjsko stran, drugače pa nadaljujemo naprej po gozdni cesti. Pot nas pripelje do naselja Debeče, ki še vedno leži v občini Ivančna Gorica, na križišču zavijemo desno, ter se po gozdni poti spustimo do Vintarjevca, kjer po glavni cesti nadaljujemo do naše začetne točke. Potek trase je prikazan v prilogi A. Pot ni prezahtevna, saj ne vključuje prestrmih vzponov ali spustov, tako je primerna tudi za manj izkušene gorske kolesarje, ki še niso dobro tehnično podkovani. Pot lahko prevozimo tudi v zimskem času (slika 6.2), kar je še en dodatna zanimivost za turista.



Slika 6.2 Pot med Javorjem in Debečem v zimskem času (vir: lasten)

6.2 Druga pot: Dole pri Litiji in Polšnik (priloga B)

Dolžina poti: 62 km.

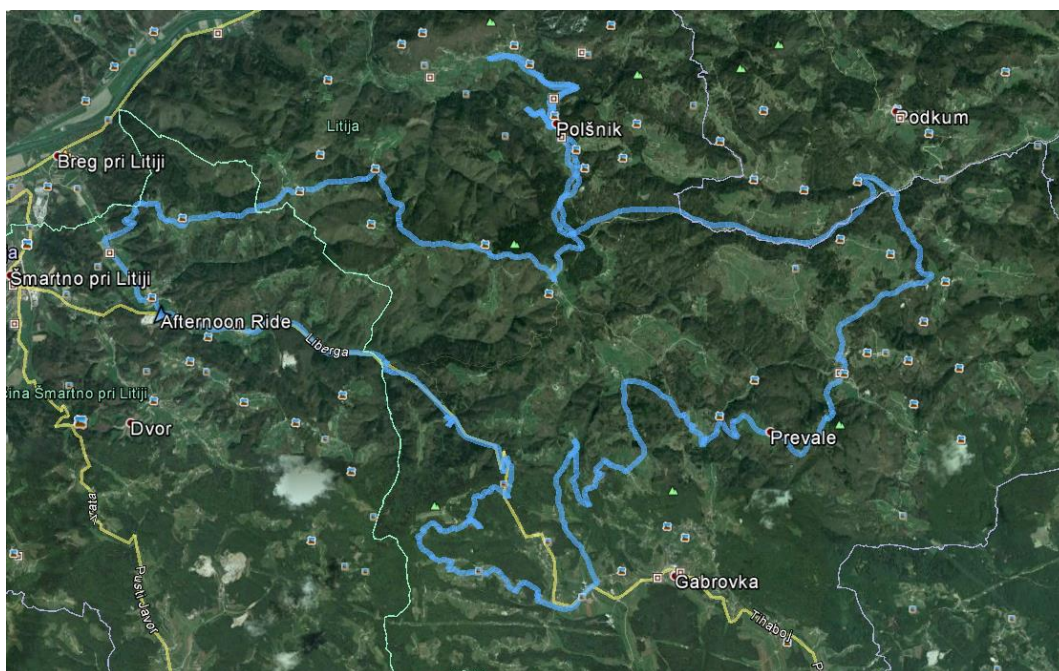
Višinska razlika: 1774 m.

Zahtevnost poti: zahtevna.

Čas vožnje:

Preglednica 6.2 Prikaz časa vožnje pri različnih povprečnih hitrostih za drugo pot

Povprečna hitrost	Čas
10 km/h	6h 12min
15 km/h	4h 8min
20 km/h	3h 6min



Slika 6.3 Prikaz druge poti (vir: lasten)

Opis poti: ta pot je najdaljša in zaradi svoje višinske razlike najbolj zahtevna. Pot se začne v Šmartnem (slika 6.3), kjer novo krožišče zapustimo na drugem izvozu. Po glavni cesti se peljemo skozi naselje Cerovica, vse do vrha klanca – Javorski pil. Odsek poti med Cerovico in Javorskim pilom, bi se dalo izpeljati po gozdnih poteh, ki potekajo vzporedno z glavno cesto, če bi se le te očistile, saj so zaradi svoje zaraščenosti neprevozne. Iz Javorskega pila se malo spustimo, nato pa zavijemo ostro desno na gozdno pot. Pot nas vodi skozi manjše naselje Nova Gora in skozi vinogradniško območje Gobnik. Na koncu naselja Gobnik se makadamska pot priključi na ozko asfaltno cesto, po kateri se spustimo do glavne ceste v Moravčah pri Gabrovki. Takoj za mostom zavijemo levo in pot zopet nadaljujemo po makadamski poti. Peljemo se po dolini v prijetni senci, skozi naselje Hohovica, nato pa prispemo do vznožja klanca, kjer se začnemo vzpenjati proti Vodiciam pri Gabrovki. Na Vodicih, namesto da bi se spustili v dolino v naselje Gabrovka, zavijemo levo proti Veliki Gobi, od tam pa se po asfaltni cesti spustimo v Čeplje. Na križišču za tablo z napisom Oglarska dežela (slika 6.4), zavijemo desno po travnati poti, kjer se spustimo v dolino. Sledi vzpon po gozdnati cesti skozi naselje Prevale proti vrhu Pasji hrib, od tam pa se počasi spuščamo proti Dolam v Litiji. Sledi krajši vzpon po asfaltni cesti do naselja Kal pri Dolah, nadaljujemo naprej po asfaltni cesti. Na naslednjem večjem križišču zavijemo



Slika 6.4 Tabla, ki na opozori, da vstopamo v Oglarsko deželo

levo in se spustimo v dolino v sosednjo občino, kjer se peljemo mimo slapov na Sopotu (slika 6.5). Pot nadaljujemo naprej po makadamski cesti, ki je hkrati tudi meja med obema občinama. Po nekaj kilometrih pridemo na asfaltno cesto, kjer lahko pot nadaljujemo naprej do Velike Preske, ali pa zavijemo še desno na Polšnik, kjer se nam ponuja lep razgled. Iz Polšnika bi po gozdnih poteh prišli do Mamolja in se nato spustili v Zgornjo Jablanico, ker pa so nekatere gozdne poti zaradi zaraščenosti neprevozne, druge pa so zagrajene s strani lastnikov, to ni mogoče. Zato se po isti poti vrnemo do glavne ceste katera nas pripelje na Veliko Presko, tu si lahko ogledamo prvi leseni pločnik v Sloveniji. Pri pločniku zavijemo desno in se po gozdnih poti odpravimo naprej, pot pa nas pripelje do Mamolja, nato pa se samo še spustimo v dolino proti Gradiškim Lazam in zavijemo levo proti Zgornji Jablanici, kjer smo pot tudi začeli (priloga B). Pot je zaradi svoje dolžine in zaradi višinske razlike zahtevna, je najdaljša med novo umeščenimi potmi.



Slika 6.5 Slapovi na Sopotu

6.3 Tretja pot: Zasavska Sveta gora in Vače (priloga C)

Dolžina poti: 29,8 km.

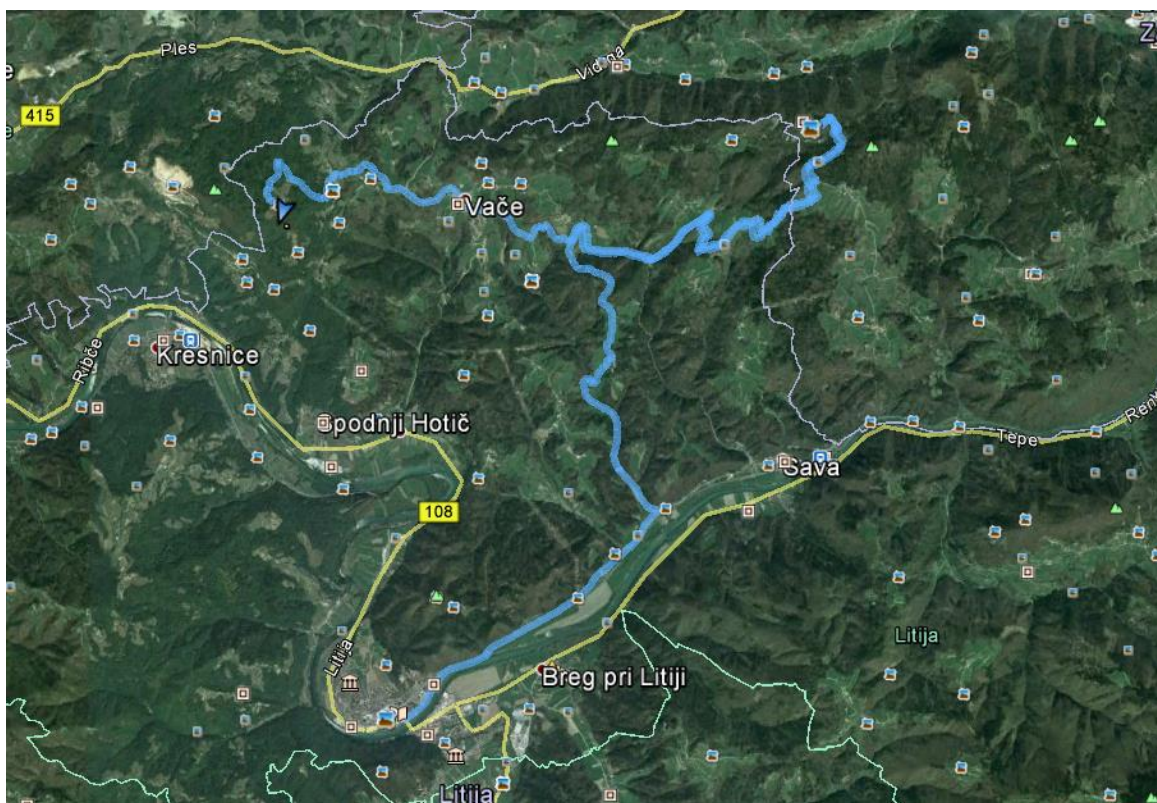
Višinska razlika: 1153 m.

Zahtevnost poti: srednje zahtevna

Čas vožnje:

Preglednica 6.3 Prikaz časa vožnje pri različnih povprečnih hitrostih za tretjo pot

Povprečna hitrost	Čas
10 km/h	3h
15 km/h	2h
20 km/h	1h 30min



Slika 6.6 Prikaz tretje poti (vir: lasten)

Opis poti: pot je ena izmed poti, ki potekajo samo po asfaltu (slika 6.6). Pot smo izbrali zato, ker je cesta, kljub temu, da je asfaltirana, ozka vaška cesta z malo prometa. Predvsem pa smo jo izbrali zato, ker se na njej zadržuje veliko kolesarjev, saj je pot na Zasavsko Sv. Goro ter na Slivno izredno priljubljena. Zasavska Sv. Gora, sicer leži v občini Zagorje ob Savi, vendar smo jo vseeno vključili v eno izmed poti. Razvojni center Srce Slovenije je že predstavil pot, ki poteka do Zasavske Sv. Gore, vendar se nam zaradi zahtevnosti terena ne zdi primerna za kolesarske turiste, zato smo predstavili pot, ki je strma vendar teren ni prezahteven, zato je primerna tudi za manj izkušene. Pot se začne v Litiji pri mostu, ki poteka čez reko Savo, za mostom zavijemo desno in se po asfaltni cesti v prijetni senci dreves in ob reki Savi peljemo čez naselje Ponoviče, kjer si lahko ogledamo Ponoviški grad. Na naslednjem križišču zavijemo levo in se po dolini peljemo čez naselje Cirkuše. Po nekaj kilometrih zavijemo desno v klanec, kjer že vidimo tablo za Zasavsko Sv. Goro. Sledimo tablam, ki nas pripeljejo na vrh Zasavske Sv. Gore. Po isti poti se spustimo, do križišča kjer smo zavili proti Zasavski Sv. Gori, in tam zavijemo desno proti Vačam. Zopet sledi kratek vzpon, ki nas pripelje do Vač. Tu lahko zavijemo desno in si v vasi Klonik ogledamo repliko Vaške situle. Lahko pa zavijemo levo (kot je prikazano na zemljevidu), ter pot nadaljujemo vse do GEOSS-a. Pred vaško gostilno zavijemo levo na ozko cesto, ki nas pripelje do vrha Slivna (priloga C). Tu se pot konča, po isti poti se spustimo nazaj v Litijo, lahko pa se spustimo na drugo stran v Kandrše, ki pa že ležijo v sosednji občini.

6.4 Četrta pot: Širmanski hrib in Kresniški Vrh (priloga D)

Dolžina poti: 27,4 km.

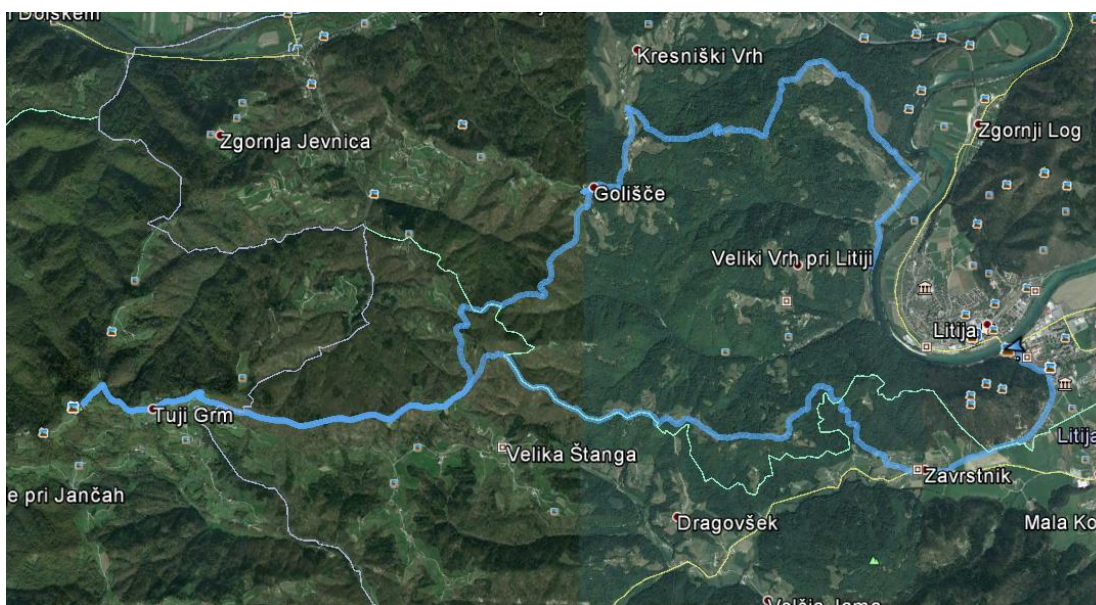
Višinska razlika: 1000 m.

Zahtevnost poti: srednje zahtevna.

Čas vožnje:

Preglednica 6.4 Prikaz časa vožnje pri različnih povprečnih hitrostih za četrto pot

Povprečna hitrost	Čas
10 km/h	2h 44min
15 km/h	1h 50min
20 km/h	1h 22min



Slika 6.7 prikaz četrte poti (vir: lasten)

Opis poti: z vožnjo začnemo v centru Litije. Za cerkvijo Sv. Nikolaja vodi ozka asfaltna pot do pokopališča, pri njem pa zavijemo desno. Pot nas ves čas do naselja Zavrstnik vodi ob vznožju hriba Sitarjevec, ki se dviga nad Litijo. Na križišču zavijemo desno na glavno cesto, na levi strani se peljemo mimo gasilskega doma, ter pri njem zavijemo desno na makadamsko cesto. Počasi se začnemo vzpenjati na Širmanski hrib. Pot nadaljujemo naprej po makadamski poti, po slabih treh kilometrih pridemo do križišča, kjer lahko levo zavijemo proti še enemu vzponu, desno pa se spustimo proti Mali Štangi. Naselje Janče sicer ne leži v izbranih občinah ampak že leži v občini Ljubljana, vendar pa se nam na vrhu ponuja odličen razgled in je zelo priljubljen vrh med okoliški kolesarji. Iz vrha Janč se potem spustimo, do križišča kjer se po makadamski poti spustimo do Male Štange, od tu pa pot nadaljujemo po robu in se počasi spuščamo proti naselju Golišče in proti Kresniškemu Vrh. Od Kresniškega Vrha sledi dolg spust proti Podšentjurju, kjer pridemo ponovno na asfaltno cesto,

zavijemo desno in za reko Savo pot nadaljujemo proti Litiji, kjer smo pot tudi začeli. Celoten potek trase je prikazan v prilogi D. Pot smo označili za srednje zahtevno zaradi višinske razlike in ne zaradi poti same. Pot je lepa in ne vključuje prestrmih vzponov ali spustov, večino časa pa poteka po makadamskih ali gozdnih cestah.

6.5 Peta pot: Širmanski hrib, Janče in Svibno (priloga E)

Dolžina poti: 29,7 km.

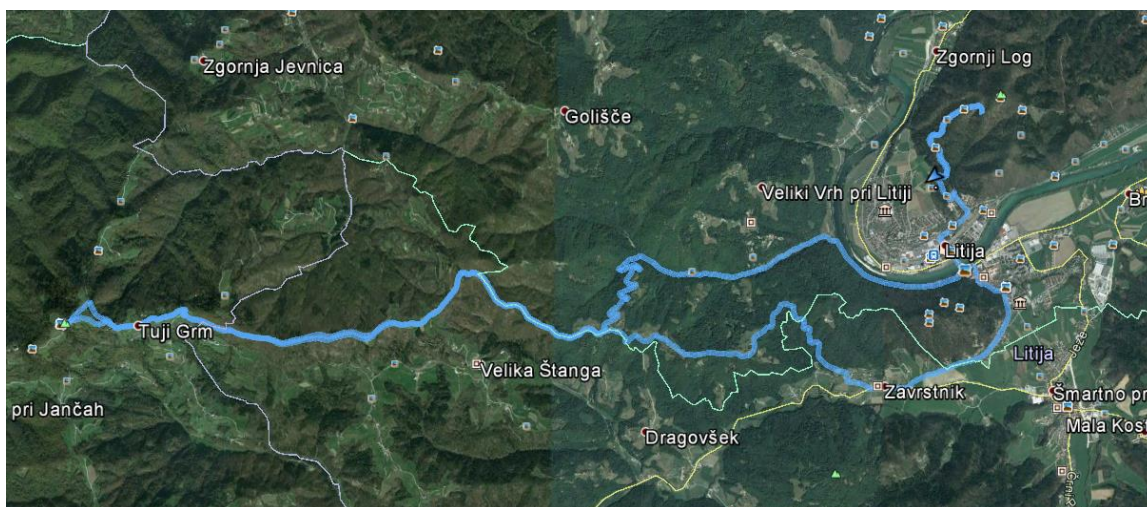
Višinska razlika: 1100 m.

Zahtevnost poti: enostavna.

Čas vožnje:

Preglednica 6.5 Prikaz časa vožnje pri različnih povprečnih hitrostih za peto pot

Povprečna hitrost	Čas
10 km/h	2h 58min
15 km/h	1h 58min
20 km/h	1h 29min



Slika 6.8 Prikaz pete poti (vir: lasten)

Opis poti: pot se ponovno začne v Litiji (slika 6.8), kjer za mostom na desnem bregu reke Save, zavijemo desno na ozko asfaltno pot. Po njej peljemo približno kilometer in pol, nato pa zavijemo levo na makadamsko pot. Pot nas pelje po dolini v prijetni senci in miru. Sledi približno dva kilometra vzpona po gozdni poti, ko prispemo na vrh imamo ponovno izbiro. Lahko zavijemo desno proti Jančam ali pa se desno spustimo proti Širmanskemu hribu. V primeru, da se odločimo še za vzpon na Janče, pot nazaj nadaljujemo po enaki poti. Desno pa se spustimo proti Širmanskemu hribu ter proti naselju Zavrstnik, ta del trase je enak kot pri četrti poti. Tej poti pa smo na koncu dodali še en manjši

vzpon. To je vzpon na Svibno, hribček s 430 m nadmorske višine leži na levem bregu Save in je še ena izmed zelo priljubljenih točk gorskih kolesarjev in sprehajalcev. Sprehajalci so tu navajeni kolesarjev, zato ni skrbi za grde poglede. Za vzpon pot nadaljujemo čez most ter naravnost čez križišče, na prvem odcepu zavijemo desno, nato pa pri hišah levo in pa še enkrat levo na makadamsko potko. Ponovno pridemo na asfalt, kjer zavijemo desno, nato pa še enkrat desno na gozdno pot, ki nas bo pripeljala do vrha, kjer je prelep razgled na Litijo (priloga E). Poseben čar pa Svibno dobi v zimskem času.

6.6 Šesta pot: Trebeljevo (priloga F)

Dolžina poti: 31,9 km.

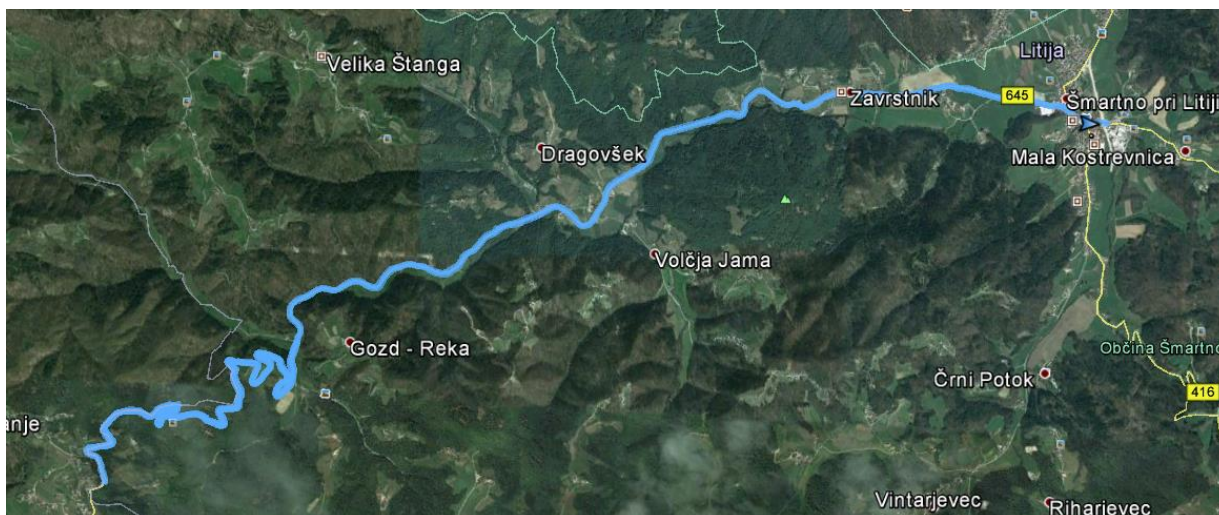
Višinska razlika: 438 m.

Zahtevnost poti: enostavna.

Čas vožnje:

Preglednica 6.6 Prikaz časa vožnje pri različnih povprečnih hitrostih za šesto pot

Povprečna hitrost	Čas
15 km/h	2h 7min
20 km/h	1h 35min
25 km/h	1h 16min



Slika 6.9 Prikaz šeste poti (vir: lasten)

Opis poti: ta pot je po času vožnje najkrajša in je druga od poti, ki potekajo izključno po asfaltu (slika 6.9). Pot začnemo v centru Šmartnega in na krožišču zavijemo na drugi izvoz. Pot nadaljujemo po cesti, ki nas pripelje do manjšega vzpona, na prvem odcepu zavijemo levo. Vožnjo nadaljujemo čez naselje Zgornja Jablanica in Gradišče. Pri naslednjem križišču zavijemo dvakrat levo ter na naslednjem križišču še enkrat levo na glavno cesto, ta nas pripelje na obrobje Šmartnega. Na odcepu zavijemo desno ter nato pri pekarni ponovno desno proti naselju Zavrstnik. Od tu naprej samo sledimo

cesti, ki nas pripelje na Malo Trebeljevo. Na tej relaciji se posebno v letnem času zadržuje ogromno kolesarjev, vzpon na Trebeljevo pa je še posebej priljubljen klanec (priloga F). Razvojni center Srca Slovenije so pot na Trebeljevo sicer speljali po gozdni poti, vendar pa menimo da ima klanec poseben čar, če se ga odpelje po asfaltni cesti. Na vrhu klanca se lahko spustimo v Ljubljansko občino proti Besnici ali pa desno na Janče.

6.7 Sedma pot: Mala Štanga in Jevnica (priloga G)

Dolžina poti: 34 km.

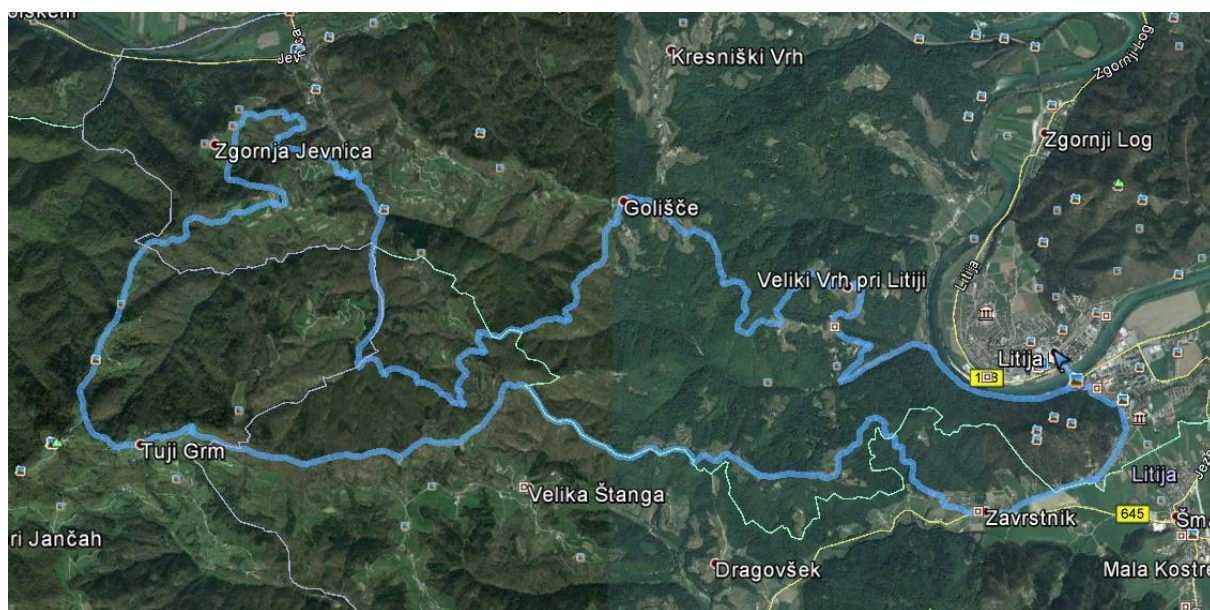
Višinska razlika: 1563 m.

Zahtevnost poti: srednje zahtevna.

Čas vožnje:

Preglednica 6.7 Prikaz časa vožnje pri različnih povprečnih hitrostih za sedmo pot

Povprečna hitrost	Čas
10 km/h	3h 24min
15 km/h	2h 16min
20 km/h	1h 42min



Slika 6.10 Prikaz sedme poti (vir: lasten)

Opis poti: prvi del trase je enak kot pri četrti poti. Iz centra Litije (slika 6.10) pot nadaljujemo ob vznožju Sitarjevca do naselja Zavrstnik, kjer pri gasilnem domu zavijemo desno na makadamsko pot. Od tu pot nadaljujemo prti Širmanskemu hribu ter naprej proti Jančam, malo pod vrhom Janč zavijemo desno. Po slabih treh kilometrih sledi tako imenovan S ovinek kjer zavijemo levo in se spustimo proti Zgornji Jevnici, tu pri prvemu odcepu zavijemo desno in se spustimo v dolino. Od tu naprej samo

sledimo cesti, po približno dveh kilometrih se začnemo vzpenjati proti Mali Štangi. Ta del poti je ponovno enak kot pri četrti poti, iz naselja Mala Štanga se spustimo proti naselju Golišče. V Goliščah pa tokrat ne zavijemo levo proti Kresniškemu Vrh, ampak desno proti Velikemu Vrh pri Litiji (priloga G). Od tu naprej pa se samo spustimo v dolino in pot nadaljujemo ob reki Savi vse do centra Litije. Pot smo ponovno zaradi višinskih razlik označili za srednje zahtevno. Pot ponuja veliko razglednih točk.

6.8 Osmo pot: Trebeljevo, Janče in Golišče (priloga H)

Dolžina poti: 40 km.

Višinska razlika: 1264 m.

Zahtevnost poti: zahtevna.

Čas vožnje:

Preglednica 6.8 Prikaz časa vožnje pri različnih povprečnih hitrostih za osmo pot

Povprečna hitrost	Čas
10 km/h	4h
15 km/h	2h 40min
20 km/h	2h



Slika 6.11 Prikaz osme poti (vir: lasten)

Opis poti: zadnja pot je druga najdaljša, tako po času vožnje kot po kilometrih (slika 6.11). Pot začnemo v centru Litije, na krožišču pri trgovini Merkur, zavijemo na prvi izvoz proti rahlemu vzponu, nato sledimo poti, ki nas pripelje do Šmartnega pri Litiji, kjer pot nadaljujemo proti Trebeljevemu. Na vrhu Trebeljevega zavijemo desno proti Jančam. Po spustu iz Janč, v naselju Tuji

Grm zavijemo levo na gozdno pot, ter pot nadaljujemo do Male Štange ter do naselja Golišče. Od Golišč zavijemo proti Kresniškemu Vrhu, vendar na drugem odcepu pred naseljem zavijemo desno in se spustimo do Podšentjurja, kjer zavijemo levo na glavno cesto, ter pot nadaljujemo proti Litiji, kjer pot končamo (priloga H). Pot je podobna četrti, peti in šesti poti, vendar so različni odseki malo spremenjeni.

Diplomski nalogi smo dodali še karto na kateri so vrisane vse predlagane gorsko-kolesarske poti. Poti smo razdelili po treh zahtevnostnih razredih, kar je na karti tudi prikazano (priloga I).

7 ZAKLJUČEK

Občini Litija in Šmartno pri Litiji ležita v osrčju Slovenije. Občini sta gospodarsko dobro razviti, premalo poudarka pa dajeta na turistično prepoznavnost. Posledično je turizem, kljub bogati kulturni in naravni dediščini, slabo razvit. Kljub temu zaradi zanimivega in razgibanega terena vse več ljudi svoj prosti čas preživlja na gorskem kolesu. Po gozdovih je nešteto gozdnih poti in kolovozov, ki so jih kolesarji pričeli uporabljati.

V zaključku želimo poudariti, da imata občini potencial za razvoj gorsko-kolesarskega turizma, predvsem na račun hribovitosti terena in slabo razvitega turizma. V diplomski nalogi smo zbrali pet že obstoječih gorsko-kolesarskih tras v skupni dolžini 133,9 km. Nato smo na podlagi izbranih kriterijev podali predloge za prostorsko umestitev gorsko-kolesarskih poti, ki smo jih izbirali glede na razgibanost in zahtevnost terena, privlačnost poti ter na podlagi znamenitosti. Podali smo predloge za prostorsko umestitev osmih gorsko-kolesarskih poti, skupne dolžine 275,8 km. Poti smo izbirali ne glede na to ali potekajo po območjih, ki so za kolesarje nedovoljena. Razen dveh poti, le-te potekajo večinoma po gozdnih in makadamskih poteh, razen na tistih delih, kjer se asfaltni cesti ni mogoče izogniti.

Najpomembnejši del, ki se tiče dejanske umestitve predlaganih kolesarskih poti, pa je zakonodaja. Po Zakonu o ohranjanju narave se gorski kolesarji lahko vozijo le po utrjenih poteh, ki so ustrezno označene in če se lastnik zemljišča s tem strinja. Upoštevajoč Zakona o ohranjanju narave (Uradni list RS št. 96/04: 11541) in Zakona o gozdnih poteh (Uradni list RS, št. 30/1993: 1677), večina predlaganih poti ni primerna za kolesarje. Za dejansko umestitev poti bi bilo potrebno pridobiti soglasja lastnikov zemljišča, ter poti ustrezno označiti. Urediti bi bilo potrebno nekatere odseke poti, ki so zaradi zaraščenosti neprevozní ali težko prevozní. Za pridobitev soglasij bo v pomoč tudi ta diplomska naloga, saj so vse predlagane poti predstavljene na karti. Topografska podlaga pa je ena izmed stvari, ki jo potrebujemo za pridobitev soglasja. S turističnega vidika mora biti vožnja po poteh dovoljena.

Menimo, da bi bilo gorsko kolesarstvo potencial za občini, da se turistično bolj razvijeta. Žal, pa občini ne kažeta interesa za umestitev kolesarskih poti.

VIRI

Bellis, M. 2015. History of Bicycle.

<http://inventors.about.com/od/bstartinventions/a/History-Of-The-Bicycle.htm> (Pridobljeno 4. 8. 2015.)

Brilej, M. 2011. Zgodovina Litije. Občan.

<http://www.obcan-litija.si/litija-zgodovina.php> (Pridobljeno 4. 8. 2015.)

British cycling. 2015.

<https://www.britishcycling.org.uk/> (Pridobljeno 4. 8. 2015.)

Bojde, M. 2009. Prostorski razvoj v občini Litija. Diplomaska naloga. Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta (samozaložba M. Bojde): 88 str.

Carothers, P., Vaske, P. J., Donnelly, M. P. 2008. Social Values versus Interpersonal Conflict among Hikers and Mountain Bikers. Department of Health, Physical Education, and Recreation. Department of Natural Resource Recreation & Tourism. USA.

http://www.google.si/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CEEQFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.researchgate.net%2Fpublication%2F232886117_Social_Values_versus_Interpersonal_Conflict_among_Hikers_and_Mountain_Bikers%2Ffile%2F9fcfd50eed27e2ba4.pdf&ei=IxfUuq9MciV0QXlzoGYAw&usg=AFQjCNH1IYKrynbt_4mZg8USGqg6T4mmEw&bvm=bv.57155469,d.d2K (Pridobljeno 28. 4. 2015.)

Cross-country marathon. 2015.

<http://www.mtbtrilogy.cz/> (Pridobljeno 4. 8. 2015.)

Dole. 2015. Oglarska dežela.

<http://www.dole.si/oglarstvo.html> (Pridobljeno 4. 8. 2015.)

Gorsko kolesarske novice. 2015.

<http://www.mtb.si/> (Pridobljeno 21. 2. 2015.)

GEOSS. 2015.

http://www.drustvo-geoss.si/page/sl/geoss/simboli_in_sestavine (Pridobljeno 4. 8. 2015.)

Geodetska uprava Slovenije. 2015.

<http://www.gu.gov.si/> (Pridobljeno 4.8.2015)

History of cycling. 2015.

<http://cycling.isport.com/cycling-guides/history-of-cycling> (Pridobljeno 4. 8. 2015.)

Ipavec, K. 2014. Prostorski potenciali in omejitve za gorskokolesarski turizem v občinah Tolmin in Kobarid. Diplomsko naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (samozaložba K. Ipavec): 130 str.

Jagodić, A. 2015. Analiza konfliktov pri rabi gorskega prostora: primer gorsko kolesarstvo. Magistrsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (samozaložba A. Jagodić): 177 str.

Jakopič, M. 2011. Kondicijska priprava v gorskokolesarski disciplini spust. Diplomsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport (samozaložba M. Jakopič): 74 str.

Kolesarska zveza Slovenije. 2011. Gorsko kolesarjenje.

http://www.kolesarska-zveza.si/KZS,,ogk,o_odboru_za_gorsko_kolesarstvo_in_bmx.htm (Pridobljeno 21. 2. 2015.)

Komisija za turno kolesarstvo. 2013. Turno kolesarstvo.

<http://ktk.pzs.si/vsebina.php?pid=116> (Pridobljeno 21.2.2015.)

Kolesarjenje in turizem. 2013.

<http://www.rusevec.com/kolesarjenje/31-%C5%A1portne-in-ostale-aktivnosti/190-kolesarjenje-in-turizem.html> (Pridobljeno 21. 5. 2015.)

Kraji – Slovenija. 2015.

<http://kraji.eu/slo> (Pridobljeno 29. 7. 2015.)

Kržišnik, T. 2012. Odcepitev in nastanek nove občine: primer odcepitve občine Šmartno pri Litiji od občine Litija. Diplomsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede (samozaložba T. Kržišnik): 35 str.

Marion, J., Wimpey, J. 2007. Environmental Impacts of Mountain Biking: Science review and Best Practices. IMBA, International mountain bicycling association.

<https://www.imba.com/resources/research/trail-science/environmental-impacts-mountain-biking-science-review-and-best-practices> (Pridobljeno 28.4.2015.)

Mestni muzej Litija. 2015.

<http://jzk.si/muzej/> (Pridobljeno 29.7.2015.)

Močnik, B. 2015. Planinskih poti ni, kolesarjem se smeji. Delo.

<http://www.delo.si/novice/slovenija/planinskih-poti-ni-kolesarjem-se-smeji.html>

(Pridobljeno 9. 9. 2015)

Mountain biking. 2015.

<http://mountainbikingbc.ca/> (Pridobljeno 4. 8. 2015.)

Občina Šmartno pri Litiji. 2015.

<http://www.smartno-litija.si/> (Pridobljeno 14. 7. 2015.)

Občina Litija. 1998.

<http://www.levstik.si/arhiv/2011/slika4.htm> (Pridobljeno 10. 9. 2015)

Občina Litija. 2014.

<http://litija.si/> (Pridobljeno 14. 7. 2015.)

O Naturi 2000. 2015.

<http://www.natura2000.si/index.php?id=18> (Pridobljeno 20. 8. 2015.)

Polšnik. 2012.

<http://www.polsnik.si/> (Pridobljeno 29. 7. 2015.)

Prirodoslovni muzej Slovenije. Minerali Litijskega rudnika Sitarjevec. 2015.

<http://www.pms-lj.si/si/o-naravi/minerali-in-kamnine/minerali-litijskega-rudnika-sitarjevec>

(Pridobljeno 29. 7. 2015.)

Prostorski informacijski sistem občin. 2015.

<http://www.geoprostor.net/PisoPortal/vstopi.aspx> (Pridobljeno 20. 8. 2015.)

Prostorski plan občine Šmartno pri Litiji. Uradni list RS, št. 38/2013: 4594.

Prostorski plan občine Litija. Uradni list RS, št. 58/2010: 8763.

Razvojni center srca Slovenije. 2015.

<http://www.razvoj.si/?lng=sl&id=1591> (Pridobljeno 4. 8. 2015.)

Rotar, J., Gantar, A., Kočiš, D., Pehenc, M. Kako razvijati kolesarski turizem?. 2012.

http://www.bicy.it/docs/35/Kako_razvijati_kolesarski_turizem.pdf (Pridobljeno 29. 7. 2015.)

Tan, S. Mountain biking disciplines – Cross country, Enduro & Downhill. 2014.

<https://www.myactivesg.com/sports/cycling/how-to-play/cycling-disciplines/mountain-biking-disciplines-cross-country-enduro-downhill> (Pridobljeno 4. 8. 2015.)

Tissue, K. 2015. About sports. Freeride.

<http://mountainbike.about.com/od/mountainbikeglossary/g/Freeride.htm> (Pridobljeno 4. 8. 2015.)

Turizem. 2015.

<http://www.ef.uni-lj.si/podiplomsko/turizem> (Pridobljeno 24. 7. 2015.)

Urban dictionary. 2015. Dirt jumping.

<http://www.urbandictionary.com/> (Pridobljeno 24. 7. 2015.)

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

Vinšek, K. 2010. Reka Sava.

http://www.ringaraja.net/clanek/reka-sava_3673.html (Pridobljeno 1. 8. 2015.)

Kralj Serša, M., Jeršin Tomassini, K., Nemeč, L. 2015. Vrste turizma in razvoj turističnih območij.

<http://eucbeniki.sio.si/test/geo1/2555/index.html> (Pridobljeno 11. 7. 2015.)

Sprung, G. 2007. Natural Resource Impacts of Mountain Biking. IMBA, International mountain bicycling association.

<https://www.imba.com/resources/research/trail-science/natural-resource-impacts-mountain-biking> (Pridobljeno 23. 7. 2015.)

Statistični urad RS. 2015.

<http://www.stat.si/statweb> (Pridobljeno 10. 9. 2015.)

Šket, G. 2012. Zgodovina gorskega kolesarstva. Polet.

<http://www.polet.si/gladiator/zgodovina-gorskega-kolesarstva> (Pridobljeno 5. 3. 2015.)

Šket, G. 2014. Specialized, eno najslavnejših imen v zgodovini gorskega kolesarstva. Delo.
<http://www.delo.si/druzba/kult/specialized-eno-najslavnejasih-imen-v-zgodovini-gorskega-kolesarstva.html> (Pridobljeno 12. 3. 2015.)

Štih, G., 2010. Opis kolesarstva na dolenskem in razvoj novomeškega kolesarskega kluba. Diplomsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport (samozaložba G. Štih): 119 str.

Zajc, P. 2014. Kolesarjenje v naravi – dobre prakse po svetu. V: Bikel.com 3: 42 – 46.

Zgodovina kolesarstva. 2014.

http://sl.wikipedia.org/wiki/Zgodovina_kolesarstva (Pridobljeno 24. 2. 2015.)

Zakon o ohranjanju narave. Uradni list RS št. 96/04: 11541.

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

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

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

Župnija Šmartno pri Litiji. 2015.

<http://www.zupnija-smartno-pri-litiji.rkc.si/> (Pridobljeno 4. 8. 2015.)

SEZNAM PRILOG

PRILOGA A: Pot 1 - predlog umestitve gorsko-kolesarske poti.

PRILOGA B: Pot 2 - predlog umestitve gorsko-kolesarske poti.

PRILOGA C: Pot 3 - predlog umestitve gorsko-kolesarske poti.

PRILOGA D: Pot 4 - predlog umestitve gorsko-kolesarske poti.

PRILOGA E: Pot 5 - predlog umestitve gorsko-kolesarske poti.

PRILOGA F: Pot 6 - predlog umestitve gorsko-kolesarske poti.

PRILOGA G: Pot 7 - predlog umestitve gorsko-kolesarske poti.

PRILOGA H: Pot 8 - predlog umestitve gorsko-kolesarske poti.

PRILOGA 1: Predlagane poti.