

PRIROČILA ZA RAZVOJ ΠΡΟΧΕΙΡΙΑ ΓΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

KOLESARSKIH POTI ΚΥΚΛΟΤΡΟΧΩΝ ΠΟΛΙ

Mariborska razvojna agencija, marec 2012



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA GOSPODARSKI
RAZVOJ IN TEHNOLOGIJO

Naložba v vašo prihodnost
Operacijo delno financira Evropska unija
Evropski sklad za regionalni razvoj



Investition in Ihre Zukunft
Operation teilfinanziert von der Europäischen Union
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

UVOD

Kolesarjenje je hitro razvijajoča se turistična panoga, ki zahteva določene specifičnosti, ki jih je pri načrtovanju turistične ponudbe treba upoštevati, tako pri načrtovanju kolesarskega omrežja v mestih kakor tudi izven njih (gorsko kolesarjenje):

- ustrezna kolesarska infrastruktura (optimalna izkoriščenost naravnih danosti, povezanost med turističnimi centri in turističnimi atrakcijami, čim večje število kolesarskih poti povezanih v pentlje, urejenost, varnost) opremljenost z ustrezno signalizacijo (informacijske table in preostala signalizacija),
- ustrezen način predstavitve kolesarske destinacije – prospekti, zemljevidi, vodiči, primerne in pregledne internetne strani,
- ustrezna in glede na kolesarsko mrežo razporejena spremljajoča ponudba (servis koles, nabava in najem koles, informacijske točke, počivališča),
- kolesarju prilagojene namestitvene zmogljivosti,
- kolesarju prilagojen javni promet (npr. vlak z vagonom za kolesa),
- organizatorji vodenih kolesarskih tur,
- atraktivna dodatna ponudba (wellness, kulturne prireditve),
- specialni turistično-kolesarski dogodki (kolesarska tekmovanja),
- ponudba specifičnih, ciljno usmerjenih programov – npr. MTB parki,
- organizatorji izobraževanja in usposabljanja,
- ustrezno telo, ki skrbi za izvajanje in nadzor standardizacije.

Vir: Strategija razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji (2005)

Kolesarske poti bodo atraktivne in zanimive, če bo kolesarska infrastruktura urejena varno in udobno, ali če obrnemo drugače, več ko je kolesarjev na kolesarskih poteh, boljše in varnejše so.



Zato je vse pozornost potrebno usmeriti k samemu načrtovanju kolesarskih poti. Pri izvajanju projektiranja kolesarskih poti moramo preveriti in upoštevati različne kriterije, ki jih delimo na prometno-tehnični in prostorski vidik.

Nekaj osnovnih značilnosti kolesarskega prometa:

1. Človeško bitje ni stroj (tudi kolesar ni) – načrtovalec kolesarske poti mora upoštevati fizične zmogljivosti kolesarjev pri načrtovanju horizontalnih in vertikalnih elementov kolesarske površine.
2. Kolo poganja moč mišic – izgubo energije je potrebno zmanjšati na minimum.
3. Kolesa nimajo mogočnega vzmetenja – zato je dobro vzdrževana kolesarska pot minimalni pogoj za kolesarju prijazno in udobno vožnji.
4. Kolesarji niso obdani z varovalno ploščevino – ranljivost kolesarjev je velika, zato je potrebno izločiti čim več možnih konfliktnih točk naleta motornih vozil in kolesarja.
5. Kolesarji so nestabilni - bočni veter, piš tovornih vozil, neravnine – vse to vpliva na stabilnost in hkrati tudi na varnost kolesarja.
6. Kolesarji se vozijo na prostem - potrebno je posvetiti pozornost privlačnosti okolja, po katerem poteka kolesarska površina.
7. Kolesarjenje je tudi skupinska dejavnost – potrebno je poskrbeti, da je na voljo dovolj prostora, da se vozijo vzporedno, poleg tega pa je potrebno omogočiti mesta za počitek in sprostitev.

Pet osnovnih zahtev za kolesarju prijazno infrastrukturo:

1. Zaključenost kolesarskega omrežja – brez prekinitev, dobre možnosti priključevanja na ostalo prometno omrežje, možnost vračanja na začetek poti.
2. Direktnost povezave – izogibanje obvozom (izbrana varianta ni več kot 20% daljša od najkrajše).
3. Atraktivnost rešitve – prijazno okolje: oblikovanje obcestnega prostora in počivališč.
4. Varnost prometne površine – ustrezna izbira tehnične rešitve in dobro označevanje
5. Udobnost prometne površine – hitro in enostavno potovanje.



Pred začetkom načrtovanja kolesarskih poti mora načrtovalec predvideti, kakšna bo funkcija te kolesarske poti in za kakšne potrebe se bo uporabljale (dnevne, rekreativne, turistične, potovalne vožnje)

Celoten proces načrtovanja poteka kolesarske poti je sestavljen iz naslednjih faz

1. Začetna faza – inventarizacija obstoječih kolesarskih površin in načrtovanje novih.
2. Prognoza kolesarskega prometa – analiziranje odnosov med obstoječimi in potencialnimi uporabniki kolesarskih poti in določitev najbolj frekventnih povezav.
3. Analiza celotne kolesarske mreže in postavitve prioritete za izboljšanje razmer.
4. Program izvedbe – katere izboljšave in kje so potrebne.
5. Projektiranje.
6. Finančna izvedba

S tega vidika se moramo pri načrtovanju držati smernic, kajti projektant lahko kolesarju zagotovi ustrezno varnost le z dobrim poznavanjem tehničnih zmožnosti in z dobrim poznavanjem sposobnosti kolesarja in kolesa (MPZ, DRSC, 2000):

- vrste kolesarskih površin glede na izbiro tehnične oblike izvedbe in definicije,
- kriteriji za izvedbo kolesarske površine,
- podlage in predhodne naloge pri načrtovanju kolesarskih poti.

VRSTE KOLESARSKIH POVRŠIN IN IZBIRA TEHNIČNE OBLIKE

Poznamo naslednje kolesarske površine:

- a) Kolesarska pot;
- b) Kolesarska steza;



- c) Kolesarski pas;
- d) Mešan profil.

a.) KOLESARSKA POT

Kolesarske poti so površine najvišjega nivoja usluge. Praviloma so namenjene rekreativnemu kolesarjenju in medmestnim vožnjam, zato morajo potekati neodvisno od ostale cestne mreže oziroma odmaknjeno od ceste za širino onesnaženja zraka z izpušnimi plini. Delimo jih na državne (daljinske, glavne, regionalne) in občinske (javne kolesarske poti).

b.) KOLESARSKA STEZA

Kolesarske steze predstavljajo optimalno ureditev kolesarskega prometa v naseljih in mestih. Zaradi varnosti kolesarjev (sesalni vpliv motornih vozil) je med cesto in kolesarsko stezo priporočljiv ločilni pas, ki je lahko zatravljen ali asfaltiran.

c.) KOLESARSKI PAS

Za varno odvijanje kolesarskega prometa po kolesarskem pasu je potrebna omejitev hitrosti motornih vozil na 40 do 60 km/h in omejitev deleža težkih tovornih vozil. Priporočljivo je, da je pas obarvan z rdečo barvo in označen s piktogrami.

d.) MEŠAN PROFIL

Uporablja se na cestah z majhnim deležem motornega prometa ali na področjih umirjenega prometa v mestnih središčih, kjer so hitrost, količina in struktura motornega prometa omejene.



VRSTA IN OBLIKA KOLESARSKIH POVEZAV V REPUBLIKI SLOVENIJI

V okviru zakonskih rešitev glede oblike tehnične izvedbe kolesarskih povezav poznamo različne površine za kolesarski promet:

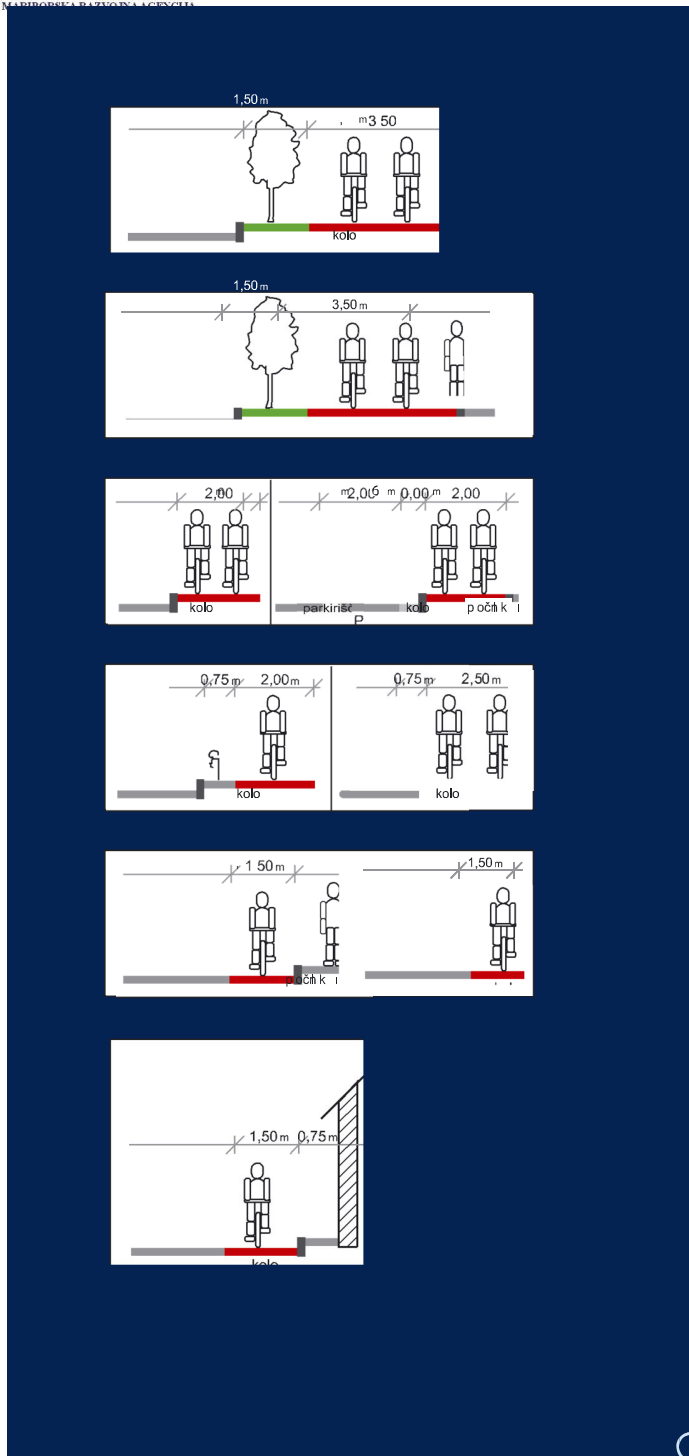
Kolesarska pot

Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 109/2010 z dne 30.12.2010) navaja, da je kolesarska pot, s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo označena cesta, ki je namenjena prometu koles in drugih uporabnikov, pod pogoji, določenimi s pravili cestnega prometa in predpisi, ki urejajo ceste. Načeloma poteka v prijaznem okolju, samostojno in odmaknjeno od ceste za motorni promet.

Kolesarske poti se delijo na:

- daljinske kolesarske poti,
- glavne kolesarske poti,
- regionalne kolesarske poti,
- občinske kolesarske poti.





Kolesarska steza

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

Višina stroškov izvedbe je odvisna od oblike izvedbe, ki je lahko enostranska dvosmerna ali dvostranska enosmerna.

Kolesarska steza je lahko od vozišča za motorna vozila ločena samo z robnikom ali pa je varovana z vmesno zelenico. Pločnik in kolesarska steza sta lahko v istem nivoju ali pa sta med seboj ločena z robnikom.



S prometno varnostnega stališča so sprejemljive vse naštetje rešitve, ni pa priporočljivo, da se profil iz enostranskega v dvostranskega pogosto menja, ker prehajanje kolesarjev prek prometnice za motorna vozila pomeni večanje števila potencialno konfliktnih nevarnih mest.



Izven naselji, na odprti cesti, kjer se pričakuje večje hitrosti, morajo biti kolesarske steze varovane z odbojno ograjo ali z zelenico minimalne širine 1,5 m.

Kolesarski pas na vozišču

Kolesarski pas je vzdolžni del vozišča, ki je označen z ločilno črto in je namenjen prometu koles in koles s pomožnim motorjem;. Kolesarske pasove je zaradi povečanja zagotovitve prometne varnosti priporočljivo obarvati z rdečo barvo. Višina stroškov je odvisna od izbire enokomponentne ali dvokomponentne barve, kar bistveno vpliva na obstojnost in dinamiko potrebnega vzdrževanja.

Kolesarji na vozišču

Zaradi ekonomične izrabe prostora in sredstev so v sklopu uresničitve načrtovanega državnega kolesarskega omrežja določene smeri zaradi primernosti ugodnejše za daljinski, potovalno turistični kolesarski promet. Varnejše so ceste z manjšim deležem motornih vozil. Za izpolnitev minimalne prometne varnosti za kolesarje so kolesarji po teh cestah, s predpisano prometno signalizacijo (Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah, Uradni list RS, št. 46, z dne 31. 5. 2000), vodeni skupaj z motornimi vozili.

NAČRTOVANJE KOLESARSKIH POTI

Preden začnemo z označevanjem kolesarske poti, si moramo odgovoriti na nekaj temeljnih vprašanj.



Zakaj želimo vzpostaviti neko pot ?

Razlog je lahko izobraževanje, ohranjanje, trženje in promocija, upravljanje z obiskom ali pa preprosto: nuditi kolesarjem prijetno izkušnjo.

V vsakem primeru je smiselno že v začetku pripraviti predlog celostne grafične podobe kolesarske poti iz katere bo razvidno, kaj ta kolesarska pot predstavlja in kdo so ciljne skupine, katerim je primarno namenjena v uporabo.

Kdo naj bo vključen v vzpostavitev poti?

V pripravo naj bodo vključene osebe, v čigar interesu je, da kolesarska pot zaživi. To so lahko (na primer): organizacije, lokalne skupnosti, prostovoljci, lastniki zemljišč ob predvideni trasi, predstavniki gostinsko-turistične ponudbe ob predvideni trasi,...

Kaj želimo predstaviti?

Vprašajmo se, kaj lahko ponudimo kolesarjem, kaj je posebnega, enkratnega v našem območju. Nadalje moramo razmisliti kaj že nudimo (parkirišča, primeren dostop, oznake, sanitarije), kakšna kolesarska ponudbe je že na voljo na širšem območju, kakšne vire (človeške, finančne) imamo na voljo. V nekaterih območjih (mokrišča, gozdovi) moramo zaradi njihove ranljivosti in občutljivosti dostop omejiti.

Za koga vzpostavljamo kolesarsko pot?

Poznati in razumeti moramo naše sedanje in bodoče potencialne kolesarje: kdo so, čemu so prišli, koliko jih je in kako pogosto prihajajo, od kod so, kaj jih zanima in kako dolgo bodo ostali. S prevodi poskrbimo za tuje goste.

Kaj so cilji?

Cilji nam bodo določili kaj točno želimo z vzpostavitvijo nove kolesarske poti doseči.

Kateri medij naj uporabimo?



Šele v tem koraku izberimo medij. Glede na prepoznano skupino kolesarjev, značilnosti območja, tem in ciljev izberemo temu primeren medij za predstavljanje in promocijo kolesarske poti – in ne obratno.

POSTAVITEV SIGNALIZACIJE

Navodila, kako se lotiti vzpostavitve nove kolesarske poti

Pri načrtovanju in vzpostavitvi poti je potrebno na podlagi znanih potreb kolesarjev zasledovati več ciljev v smislu:

- pot mora biti varna,
- pot mora biti atraktivna,
- pot mora zadovoljiti potrebe posameznih ciljnih skupin kolesarjev,
- pot mora biti označena in vzdrževana.

Vse to z namenom pridobiti več zadovoljnih kolesarjev, ki bodo koristili ponudbo ob poti.

Pri vzpostavitvi poti moramo zasledovati cilje kvalitete in sicer:

a) v fazi načrtovanja:

- traso poti speljati tako, da kolesar ne rabi dalj kot 15 minut voziti po delih, kjer ni česar za videti ali doživeti,
- začetek in konec poti naj bo v bližini postaje javnega prometa (ki omogoča prevoz kolesa),
- speljati poti izven območja motornega prometa;

b) v fazi izgradnje oz. ureditve:

- vsaj 90% naj je pot urejena v naravi z minimalnimi umetnimi objekti (mostički, asfaltnimi prevlekami...),
- urejena počivališča, razgledišča, morebitna varovala;

c) v fazi označevanja



- vse poti v obeh smereh označene v skladu s sprejetim označevalnim sistemom,
- označbe morajo vsebovati poleg smeri še: ime cilja in vmesnih točk, čas do cilja oz. vmesnih točk, ime poti;

d) v fazi promocije

- zagotovljeni tiskani in elektronski materiali s karto poti, vzdolžnimi profili, opisom, morebitnimi opozorili, časom vožnje in drugimi informacijami.

Namen označevanja kolesarskih poti

Poglavitni namen označevanja kolesarskih poti je varno pripeljati kolesarja do zelenega cilja. Najbolj pomembno pri označevanju poti je predvsem dobra označitev začetka kolesarske poti in križišč ter odcepov poti.

Osnovni namen signalizacije je pravilno tolmačenje kolesarske infrastrukture tako s strani kolesarjev, kot s strani voznikov in pešcev. Signalizacija mora kolesarja natančno opozarjati na nevarnosti, ga splošno informirati, mu pomagati med vožnjo, zato mora biti jasna in postavljena pred vsemi možnimi konfliktnimi točkami.

Ob predpisani signalizaciji, ki se mora uporabljati na vseh delih kolesarskih poti, kjer kolesarji niso edini uporabnik infrastrukturnih objektov, je smiselno uporabljati tudi dopolnilno signalizacijo namenjeno zgolj kolesarjem. Primeri so:

a) dopolnilna tabla z oznako kolesarske poti:

Za motorizirane udeležence prometa je pomembna informacija, da tam poteka tudi kolesarska pot, vendar je z njihovega zornega kota povsem vseeno katera pot je to.

Kolesarju, po drugi strani, pa ni vseeno na kateri izmed kolesarskih poti se nahaja, zlasti v primeru da je teh poti več (saj lahko vsaka izmed teh poti le deloma poteka po isti trasi in so lokacije, do katerih poti vodijo, različne).



b) razdalje odsekov:

Glede na to, da v dosti primerih kolesarske poti peljejo po ali ob cestah, je smiselno da se, v primeru ko se kolesarska pot odcepi od ceste in poteka po kolovozih in poteh kjer ni druge signalizacije, označi razdalja do ponovne združitve kolesarske poti s cesto.

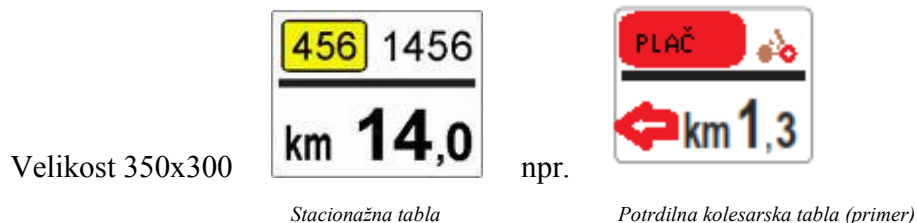
c) označitev vzponov:

V primeru večjih vzponov na kolesarski poti, je smiselno tovrstne vzpone vnaprej označiti s signalizacijo, da lahko kolesar glede na svojo fizično pripravljenost presodi, ali je zmožen opraviti določen vzpon.

V ta namen naj bo pred začetkom vzpona tabla, ki označuje: 1) višinsko razliko med točko začetka vzpenjanja in vrhom vzpona, 2) dolžino vzpona – kolikšna je dolžina odseka na kateri se teren vzdiguje, 3) podlaga vzpona – ali je ves čas teren asfaltiran, makadamski, gozdna pot..., oz. dolžina terena z določeno podlago – pred začetkom terena s to podlago.

d) potrdilna signalizacija:

V potrditev in informacijo, naj se uporabljajo table podobne tistim za stacionažo odseka ceste, vendar na barvni podlagi drugačne barve, da se takoj prepozna, da gre za kolesarsko oznako - predlagana barva je rjava. To je barva, ki bi bila tudi v naravnem okolju manj moteča – in omogoča tudi izdelavo tabel iz naravnega materiala (lesa), ki najmanj ruši estetiko naravnega okolja.



e) souporaba poti

Upoštevati pa moramo tudi dejstvo, da imajo kolesarske poti tudi druge uporabnike. Velikokrat se namreč dogaja, da je kolesarska pot speljana po stezi za traktorje, je namenjena tako kolesarjem kot pešcem, ali pa da jo uporablja tudi konjska vprega. Tako je potrebno, ne glede na to, ali kolesarska steza poteka ob prometni cesti, ali po gorski stezi, na njenem začetku in smiselnih delih njenega poteka, opozoriti na souporabnike, ki se naj drug drugemu prilagajajo. Tovrstna signalizacija bi bila v informacijo tako kolesarjem, kot drugim uporabnikom steze, da se tam odvija promet z različnimi oblikami mobilnosti (primer, po katerem se je smiselno zgledovati spodaj):



Fizična postavitve tabel

Kadar govorimo o postavljanju tabel za označevanje kolesarskih poti, ki vodijo ob ali po cestah, je seveda smiselno uporabiti enako vrsto nosilcev sklopov tabel kot se uporablja za vso ostalo prometno signalizacijo.

Tako se zgledujemo po postavitvi cestnoprometne signalizacije, ki stoji na kovinskih nosilcih. Vendar je smiselno, da se s spremembo okolice, po kateri poteka kolesarska pot, tudi s postavitvijo signalizacije prilagodimo okolju.

Usmerjevalne table v pasu gozda praviloma nameščamo na lesene drogove. Pri tem je pomembno, da izberemo dober les; obvezno ga moramo obeliti (olupiti). Primerni so tudi viharniki in posušen les (sušice). Del droga, ki bo v zemlji, obtešemo v konico ter

osmodimo ali premažemo z bitumensko smolo. Na spodnji strani nanj privijemo dodatno desko primerne debeline in velikosti, ki preprečuje, da bi nam drog s tablamami zasukali. Kadar na isti drog pritrjujemo več tabel, moramo paziti, da jih privijemo na pravo stran. Jamo izkopljemo nekako do globine 50 cm. Drog založimo najprej s kamenjem in nato zasujemo z zemljo, ki jo dobro steptamo. Okoli droga naložimo kamenje v obliki stožca.

V novejšem času se vse bolj uporabljajo leseni količki dimenzij 6x6 cm ali 8x8 cm. Količki morajo biti iz hrastovega, robinijevega, kostanjevega ali macesnovega lesa, saj so to lesovi, ki imajo dolgo dobo trajnosti. Za postavitev moramo naprej kovinski nosilec zaliti z betonom – vse v ustreznih dimenzijah. Te nosilce je možno nabaviti v trgovinah z gradbenim materialom. Na tak kovinski nosilec nato postavimo lesen količek in ga privijemo z enim, še bolje pa z dvema vijakoma. Kovinski nosilec nam prepreči, da bi les pri neposrednem stiku z zemljo strohnel. Na take količke nato namestimo ustrezne table. Privijemo jih z lesnimi vijaki ustreznih dimenzij. Montaža tabel na lesene količke je sigurno estetsko najbolj sprejemljiva, a je trajnost lesa bistveno krajša kakor trajnost kovine. Zato imamo z vzdrževanjem bistveno večje stroške kot sicer.

Glede na teren, na katerem se nahajamo in na vsebino oznake na tabli, je smiselno ločevati tudi med stoječimi (navpičnimi) in ležečimi (vodoravnimi tablamami).





Primer vodoravne table:

Te table so zelo primerne kot informacijske table, saj nudijo dovolj površine za daljše opise, večje izseke iz zemljevidov ter podrobnejše informacije – prednost ležečih tabel pa je, da ne zastirajo vidnega polja in s tem manj ovirajo opazovanje narave.

Kar se tiče dimenzij, pa ni večjih razlik med navpičnimi ali vodoravnimi tablam, saj se naj velikost tabel, povsod kjer to še ni določeno z zakonom (npr. kot del cestno prometne signalizacije) smiselno prilagaja vsebini, ki bo na tabli.

PRIPOROČILA ZA VZPOSTAVITEV NOVE KOLESARSKE POTI PO KORAKIH

PRVI KORAK – določitev trase

Za vzpostavitev nove kolesarske poti potrebujemo načrt. Najprej naredimo inventarizacijo, ki jo delimo na mikro in makro pregled stanja.



Makro pregled stanja naj nam pove katere so že obstoječe kolesarske poti (v dani regiji, občini, pokrajini...) ter nam pove kakšna je povezanost in prepoznavnost že obstoječih kolesarskih poti.

Mikro pregled stanja pa je proces, kjer območje prekolesarimo in zabeležimo vse, kar je lahko zanimivega in na kar bi radi opozorili obiskovalce.

Lokacija in potek trase kolesarske poti naj se izogiba ranljivim območjem, kjer bi številčen obisk ali pa sama izdelava poti ogrožala naravo. Pazimo, da ne pride do vidnega onesnaženja pokrajine. Posebna pozornost je potrebna na vidno zelo izpostavljenih legah (npr: na robu klifa, na razglediščih). Informacije naj bodo na voljo, a naj ne zastirajo oziroma dominirajo pogleda na lokacijo. Materiali naj bodo po možnosti lokalni in tako pomagajo soustvarjati občutek kraja.

Če je le mogoče, naj bo pot speljana krožno. Kolesarji nam bodo hvaležni in hkrati ne bomo spodbujali motornega prometa. Morda je pot smotrno urediti v dveh variantah, lažji in težji.

Načrtovanje mora biti posebno skrbno tudi z vidika varnosti kolesarjev, še posebej skupin otrok. Običajno so kolesarske poti speljane tako, da so prevozne ves čas in vse leto.

DRUGI KORAK – ureditev kolesarske poti

Postopek ureditve kolesarske poti glede na predpise o urejanju prostora je naslednji:

- če nismo lastnik vseh zemljišč, si pridobimo listino, ki dokazuje, da se lastniki z ureditvijo strinjajo, kot to določa 12. člen Uredbe o vrstah objektov glede na zahtevnost ur.list. Št 37, z dne 15.4.2008;



- če pot poteka po gozdu, kmetijskih zemljiščih ali drugem varovanem območju, si moramo pridobiti soglasje na podlagi 16. člena zgoraj navedenega pravilnika;
- če načrtujemo utrjevanje poti (npr. asfaltiranje dela poti, konstrukcijsko zahtevnejše mostove in podobno), si bomo morali pridobiti gradbeno dovoljenje;
- preveriti ali je pot v skladu s prostorskimi akti in ostalimi veljavnimi zakonskimi in podzakonskimi predpisi;
- kolesarska pot mora biti urejena s prostorskim aktom.

TRETJI KORAK – preizkus kolesarske poti

Preden lahko z gotovostjo trdimo, da imamo smiselno in kvalitetno izbrano kolesarsko pot moramo:

- preskusiti, kako bo zasnovana kolesarska pot delovala. Posebno skrbno moramo opazovati, ali se kolesarji zlahka orientirajo pri dostopu do izhodišča kolesarske poti in na sami poti. Šele, ko bomo videli, kako se le-ti odzivajo, se lotimo čistopisa in končne izdelave tabel.
- urediti spletno stran poti z njenim zemljevidom. Na stran dodamo tudi zgibanko ter priporočila glede dostopa z javnim prometom in možnosti parkiranja.
- pripraviti celostno grafično podobo kolesarske poti: a) uporaba barve za oznako poti na zemljevidu in terenu, b) uporaba logotipa kolesarske poti in/ali turistične destinacije kateri kolesarska pot pripada, c) smiselno zasnovati CGP glede na teren, po katerem kolesarska pot poteka (da ne ruši estetike okolja oz. zmede uporabnika – npr: živo svetleča kovinska oznaka sredi gozda; ali z barvo narisana markacija na drogu semaforja v centru mesta).

ČETRTI KORAK - vzdrževanje poti



Šele ko imamo določeno vsebino, opis in potek kolesarske poti ter kolesarsko pot vrisano v zemljevid se lotimo naslednjega koraka, ki je po navadi najdalgotrajnejši, a nujno potreben, če želimo vzpostaviti neko legalno pot. To je pridobivanje soglasij:

- lastnika ali lastnikov, po katerih lastnini bo potekala predvidena pot,
- Zavod za gozdove RS (Zakon o gozdovih, ur.l. RS št. 30 -1299/93),
- lovske družine, če ima v predvidenem območju svoje gojitvene ali lovske revirje oz. lovske naprave
- naravovarstvenih organizacij (Zavod RS za varstvo narave, Agencije RS za okolje)
- organizacij za ohranjanje dediščine (Zavod za varstvo kulturne dediščine, zavodi za kulturo v okviru občin)
- soglasja občin in vaških skupnosti za postavitev oznak na obstoječi infrastrukturi (Potrdilo občine, da gradnja objekta ni v nasprotju s prostorskimi akti in da so upoštevani vsi pogoji in zahteve za gradnjo enostavnega objekta, določeni z uredbo o vrstah objektov glede na zahtevnost - Uradni list RS, št. 37/2008 z dne 15. 4. 2008)

Kolesarske poti je priporočljivo predvideti že v prostorskih načrtih občine, saj je namen urejanja prostora prav zagotavljanje skladnega gospodarskega, okoljskega in družbenega razvoja.

Šele po pridobitvi vseh potrebnih dovoljenj lahko pričnemo z gradnjo in označevanjem nove kolesarske poti.

PETI KORAK – vris kolesarske poti



Ko se dokončno odločimo, da je ideja o vzpostavitvi nove kolesarske poti prava in imamo odgovore tudi na ostala vprašanja je potrebno pripraviti opis in popis kolesarske poti in kolesarske pot vrisati v karto DTK 1:25.000.

Zato je zelo pomembno, da preden se lotimo tega dela vso traso poti natančno pregledamo in se dogovorimo z lokalnim prebivalstvom predvsem z domačini, kje bo pot potekala. Šele po temeljitnem ogledu trase kolesarske poti in njenem poteku lahko pričnemo z opisom in vrisom.

Ureditev novih turistično tematskih poti se mora izvajati tako, da se ne:

- spremenijo vodne, gozdne ali krajinske in reliefne značilnosti območja;
- povzročijo erozijski procesi;
- prizadenejo območja, pomembna za ohranitev prosto živečih živali in prosto rastočih rastlin;
- prizadenejo naravne vrednote in območja varovana in zavarovana v skladu s predpisi s področja ohranjanja narave.

Za ureditev novih kolesarskih poti se uporabljajo predpisi, ki urejajo graditev objektov, pri čemer se šteje, da so njihove trase v skladu s prostorskimi akti, s katerimi se ureja območje, na katerem naj bi se takšne poti gradile. Če je le mogoče urejamo novo pot po že obstoječih poteh, stezah,...

Opis poti mora biti:

- **vsebinski** – kjer opišemo kolesarsko pot in posamezne ključne točke na poti;
- **tehnični** – kjer predvidimo število informacijskih tabel, kažipotov in druge tehnične podatke potrebne za opremljenost kolesarske poti.



Na podlagi teh opisov pot vrišemo v izsek karte DTK 1:25.000 in sicer za področje, kjer taka kolesarska pot poteka. Na karti posebej označimo temeljne točke poti, predvsem zaradi postavitve usmerjevalnih in informacijskih tabel in označimo stojišče informacijskega panoja na začetku poti.

ŠESTI KORAK – označitev kolesarske poti

Kolesarska pot mora biti primerno označena. Smiselno je, da oznake na kolesarski poti služijo večim namenom:

- a) označitvi poteka kolesarske poti,
- b) podajanju koristnih informacij kolesarjem,
- c) opozarjanju drugih udeležencev prometa o poteku kolesarske poti (smiselno če kolesarska povezava teče po cesti z motoriziranim prometom).

Za namen označevanja kolesarskih poti, ki potekajo po ali ob obstoječi cestni infrastrukturi je že predpisana cestno-prometna signalizacija. Priporočljiva pa je smiselna uporaba dopolnilnih oznak (npr. za naklon in dolžino vzpona: H: 600m/S: 2km – kjer je H višinska razlika in S dolžina odseka z vzponom), ki zadevajo predvsem kolesarje in ne toliko drugega prometa. Zaradi manjše hitrosti, s katero se kolesar giblje po poti, so lahko te table manjšega formata – ob tem pa še vedno dovolj vidne ciljnim uporabnikom (kolesarjem).

Zaradi kompleksnosti označitve, ki mora upoštevati več faktorjev, naj bo torej podlaga za označitev kolesarske poti: elaborat o postavitvi signalizacije ob kolesarski poti.

Tak elaborat naj upošteva:

- zakonsko predpisano signalizacijo za označevanje kolesarskih poti,
- celostno grafično podobo kolesarske poti,
- podajanje uporabnih informacij za uporabnike kolesarskih poti.



SEDMI KORAK – trženje poti

Ko je kolesarska pot vzpostavljena, je smiselno dati ji ime, ki izpostavi osnovno lastnost kolesarske poti. Ime naj predstavlja posebnost, po kateri se prav ta pot loči od drugih, vendar ji naj zagotavlja tudi razpoznavnost.

Poskrbimo za promocijo kolesarske poti, z njo seznanimo okoliške prebivalce in turistične ponudnike, predstavimo jo v nacionalnih in regionalnih medijih, v okoliških turističnih informacijskih točkah, uporabimo splet.

Če je le mogoče, naj pot spremlja publikacija z dodatnimi pojasnili za zahtevnejše obiskovalce – pri pripravi publikacije je zelo pomembno, da imamo zmeraj v mislih ciljno skupino, kateri je pot namenjena. Informacije morajo biti podane na zanimiv, predvsem pa informativen način. Ne pozabimo navesti tudi spletne strani, kontaktov ipd. Kadar navajamo telefonske številke pazimo predvsem, da je na številki zmeraj nekdo dosegljiv. Taka publikacija je tudi trajna in je lahko glasnik kolesarske poti, ki pritegne še druge kolesarje.

Pri promociji poti si lahko pomagamo tudi s komunikacijskimi kanali Slovenske turistične organizacije t.j. opis poti lahko objavimo na informacijskem portalu www.slovenia.info.

