



# MODEL UPRAVLJANJA KOLESARSKIH POTI

Projekt »Po poteh dediščine«: Osnovna načela za načrtovanje mreže kolesarskih poti in kolesarske ponudbe za območje občin Celje, Laško, Vojnik in Štore

29.7.2009

**Zavod Porta B  
Linhartova 18  
3000 Celje**

MODEL UPRAVLJANJA KOLESARSKIH POTI  
Priročnik

Izdal in založil: PORTA B, Zavod za razvoj in promocijo kulture, kulturne dediščine in turizma  
Linhartova 18, 3000 Celje  
info@portab.si  
<http://www.portab.si>

Uredila: Tanja Čajavec  
Lektorirala: Marjana Florjan

TISK:

Vse pravice pridržane.

Brez pisnega soglasja založnika je prepovedano reproduciranje, javna priobčitev, predelava ali kakršna koli druga uporaba tega avtorskega dela in njegovih delov v kakršnem koli obsegu ali postopku vključno s fotokopiranjem ali shranitvijo s pomočjo tehnologije.

Brez dovoljenja se deli te publikacije lahko uporabljajo le v izobraževalne namene.

Avgust 2009

CIP - Kataložni zapis o publikaciji  
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

625.711.4:005(0.034.2)

MODEL upravljanja kolesarskih poti [Elektronski vir] : priročnik  
/ uredila Tanja Čajavec. - El. knjiga. - Celje : Porta B, Zavod za  
razvoj in promocijo kulture, kulturne dediščine in turizma, 2009

Način dostopa (URL): <http://portab.civilni-dialog.net/images/stories/GRADIVA/upravljanje-kolesarskih-poti.pdf>

ISBN 978-961-92604-1-8

1. Čajavec, Tanja

247624704

V sklopu projekta »Revitalizacija kulturne dediščine občin Celje, Laško, Štore in Vojnik« LAS-a Društvo  
»Raznolikost podeželja«, ki ga delno financira EU v sklopu programa Leader.



## KAZALO

1	UVOD .....	<b>4</b>
1.1	Prednosti in slabosti kolesarjenja .....	<b>4</b>
2	NAČRTOVANJE IN OBLIKOVANJE MREŽE KOLESARSKIH POTI .....	<b>5</b>
2.2	Vrsta in oblika kolesarskih povezav v Republiki Sloveniji.....	<b>7</b>
2.2.1	Kolesarska steza.....	7
2.2.2	Kolesarski pas na vozišču.....	7
2.2.3	Kolesarji na vozišču .....	7
2.3	Tipi kolesarjev.....	<b>8</b>
2.4	Merila za izbiro oblike in vrste kolesarske površine .....	<b>9</b>
3	RAZVOJ KOLESARSKEGA TURIZMA.....	<b>11</b>
3.1	Osnovne želje rekreacijskega kolesarja turista .....	<b>11</b>
3.2	Mega trendi v kolesarskem turizmu .....	<b>11</b>
3.3	Razvoj in trženje turističnega produkta »kolesarjenje« .....	<b>12</b>
3.3.1	Kolesarska destinacija.....	12
3.3.2	Kolesarska informacijska točka.....	12
3.4	Specializirane namestitve za kolesarje .....	<b>13</b>
3.4.1	Bike Hotel .....	13
3.4.2	Kolesarski kamp .....	13
3.4.3	Kolesarjem prijazna kmetija .....	14
3.4.4	Kolesarjem prijazna gostilna .....	14
4	ZAKLJUČEK .....	<b>15</b>
5	VIRI IN LITERATURA.....	<b>15</b>

# 1 UVOD

V razvitih evropskih deželah se kolo iz ekonomskih, ekoloških in rekreacijskih razlogov ponovno vključuje v prometni sistem, kjer dobiva vse večjo vlogo in pomen. S kolesarjenjem se ukvarja širok krog ljudi, ne glede na starost in statusni položaj v družbi.

Kolesarjenje naj bi v mestih v prihodnje nadomestilo del vsakodnevnih avtomobilskih prevozov, zaradi turističnih, športno-ljubiteljskih ali preventivno-zdravstvenih razlogov pa se v zadnjem času v Sloveniji vse več ljudi ukvarja tudi z rekreacijskim kolesarjenjem v čistem, prijaznem okolju izven velikih mest. Urbanisti, načrtovalci in prometni strokovnjaki kolesarskemu in peš prometu zato namenjajo vedno več pozornosti.

Mreža kolesarskih poti in učinkovito upravljanje pa s spremljajočo ponudbo v določenih pokrajinah predstavlja veliko dodano vrednost tako prometu, infrastrukturi kot tudi turizmu.

Model upravljanja kolesarskih poti za območje LAS-a Društvo raznolikost podeželja vsebuje osnoven opis stanja obstoječih in načrtovanih poti za prihodnost. Sedanji model upravljanja kolesarskih poti, primere dobre prakse iz bližnje okolice in priporočila za bodoče upravljavce kolesarskih poti.

Dokument Model upravljanja kolesarskih poti je povzet po virih in literaturi navedenih v poglavju 5.

## 1.1 Prednosti in slabosti kolesarjenja

Kolo ima v primerjavi z ostalimi prevoznimi sredstvi številne **prednosti**, ki smo jih premalo izkoriščali. Je enostavno in ekonomično za vzdrževanje, za lastnika ni prevelika finančna obremenitev, omogoča neslišno gibanje in mobilnost z lastno močjo, uporabniku omogoča večji radij gibanja kot pešačenje in je tudi mnogo hitrejše od njega, pri krajših razdaljah uspešno nadomešča uporabo avtomobila, predvsem v bližini in znotraj naselij, zagotavlja svobodnejšo in učinkovitejšo izrabo prostega časa in intenzivnejše, bolj zdravo doživljanje okolja.

Med glavne **slabosti** kolesarjenja lahko prištejemo izpostavljenost atmosferskim vplivom, odvisni smo od vremena, na velike razdalje je kolo še vedno počasno prevozno sredstvo, kolesar je kot udeleženelec v prometu zelo ranljiv, kolo kot naprava je relativno pokvarljiva, za shranjevanje koles so potrebni določeni prostori, pri samem gibanju pa se človek preznoji, kar v določenih primerih predstavlja omejitve (vožnja na delovno mesto).

## **2 NAČRTOVANJE IN OBLIKOVANJE MREŽE KOLESARSKIH POTI**

### **2.1 Osnovne smernice in načela za zasnovo omrežja kolesarskih poti**

Na oblikovanje in zasnovo omrežja kolesarskih povezav vplivajo naslednji končni cilji:

- omrežje mora biti sklenjeno in prilagojeno krajinskim lastnostim območja,
- kolesarske povezave različnih funkcij morajo biti medsebojno povezane,
- navezava kolesarskega omrežja na postajališča javnega potniškega prometa in železnice ter parkirne površine za motorna vozila,
- opremljenost kolesarskih povezav z ustrežno dodatno tehnično-servisno infrastrukturo,
- izgradnja in preurejanje novih povezav, kjer ni možno uporabiti obstoječih primernih maloprometnih cest,
- glede na državni interes preuredimo ustrezne poljske poti, gozdne ceste ali opuščene trase drugih infrastruktur, v kolesarske poti.

Z ustreznim planiranjem dinamike izgradnje oziroma vzpostavitve kolesarskih povezav je potrebno omogočiti uravnotežen razvoj komunikacij s kolesom, čim boljše dostopnost do vseh območij, navezavo na državni in mednarodni kolesarski sistem ter izboljšati kakovost prometnih storitev v smislu racionalne rabe energije in zmanjšanja negativnih vplivov na okolje.

Pri načrtovanju mreže kolesarskih poti morajo intenzivno sodelovati lokalni akterji: občine, krajevne skupnosti, turistično informacijski centri in posamezniki, ki najbolj poznajo svoje območje, lokalne znamenitosti in turistične zanimivosti, navade in želje uporabnikov tega prostora. Smiselno je izkoristiti čim več ustreznih poljskih poti, gozdnih cest, rečnih nasipov, opuščenih tras drugih infrastruktur ali nekategoriziranih cest. V okolici turistično pomembnih krajev, kjer se pričakuje večja količina kolesarjev je, najbolj primerna izvedba samostojnih kolesarskih poti. Ker pa prostorske in finančne možnosti, vsaj v prvi fazi, ne dopuščajo, da bi povsod gradili ločene nove površine za kolesarje, je smiselno izven naselij usmerjati kolesarje na manj prometne, bolj varne, primerne ceste. Te ceste je potrebno delno preurediti ali jih ustrezno opremiti s potrebno signalizacijo za vodenje kolesarskega prometa po njih. Znotraj in v okolici naselji, kjer je potrebno upoštevati načela racionalne rabe prostora, zakonitosti urbanizacije in kjer se pričakuje večja količina motornih vozil, je najbolj primerna izvedba kolesarskih stez in kolesarskih pasov. Samostojne, ločene površine za kolesarje omogočajo večjo prometno varnost in omogočajo in porast uporabe kolesa.

Mreža kolesarskih poti je lahko učinkovita le, če imajo kolesarske površine sklenjen tok in se ne končajo slepo. Kolesarju mora biti vedno omogočeno, da se po doseženem cilju vrne na začetek po isti ali krajši poti. V kolikor je sklenjena mreža

kolesarskih poti enakomerno razporejena po celotnem območju, lahko predstavlja razbremenitev ostalih cest.

Nedvomno so najprimernejše in najbolj zaželene kolesarske poti, ki načeloma potekajo v prijaznem okolju, ločeno od ostalega motoriziranega prometa. V ta namen lahko služijo opuščene železniške proge, kolovozi in gozdne poti, ki se ob interesu občin in države preuredijo v kolesarske poti.

Da bi lahko oblikovali efektivno, atraktivno in varno kolesarsko mrežo, je potrebno organizirati tudi spremljajočo infrastrukturo, kot so čuvajnice, izposojevalnice koles, servisne delavnice, stojala in shrambe za kolesa, počivališča, povezavo z železnico, avtobusi in javnim potniškim prometom, izdelavo kolesarskih kart, gostinsko ponudbo ter označbe turističnega pomena.

Kolesarske površine v Republiki Sloveniji so v glavnem nepovezane. Izhodišča za izpolnitev načrtov na tem področju so relativno majhna, vendar nacionalna strategija in prometna politika spodbujata razvoj nemotoriziranega prometa, kolesarske infrastrukture in uporabo koles povsod, kjer je to možno in smiselno. Posamezni deli predvidenega državnega kolesarskega omrežja potekajo tudi skozi naselja, kjer je vedno več predvsem dnevnih kolesarjev, ki imajo jasen izvor in cilj. V Sloveniji je ob državnih cestah približno 1700 naselij v skupni dolžini 1200 km, kar znaša petino celotnega državnega cestnega omrežja. Razen večjih mest, naselja praviloma nimajo urejenih pločnikov, kolesarskih poti, prehodov za pešce, ukrepov za umirjanje prometa in drugih ureditev, ki bi zagotavljali primerno prometno varnost šibkejšim udeležencem v prometu.

## **2.2 Vrsta in oblika kolesarskih povezav v Republiki Sloveniji**

### **2.2.1 Kolesarska steza**

Kolesarska steza je sestavni del cestišča in je od vozišča nivojsko ali kako drugače ločena površina, namenjena vožnji s kolesom. 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 naštetе 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. Zunaj naselja na odprti cesti, kjer se pričakujejo večje hitrosti, morajo biti kolesarske steze varovane z odbojno ograjo ali z zelenico minimalne širine 1,5 m.

### **2.2.2 Kolesarski pas na vozišču**

Kolesarski pas je prometna površina na istem višinskem nivoju kot vozišče. Je s črto označen del vozišča, namenjen izključno vožnji s kolesi. 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.

### **2.2.3 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 vodeni skupaj z motornimi vozili.

## 2.3 Tipi kolesarjev

Rekreacijsko - turistični kolesarji se delijo na:

- Kolesarje, ki kolesarijo predvsem zaradi sproščanja energije in vzdrževanja splošne telesne kondicije. Kolesarijo zelo pogosto (tudi vsak dan), vendar pri izbiri relacije ne razmišljajo toliko o prometni ureditvi, varnosti ter o naravnih in kulturnih danostih, ki jim jih ponuja posamezna relacija, temveč predvsem o tem, kako bi v določenem času sprostili čim več energije. Odločajo se za cilje izrazito gorskega značaja v bližini svojih domov. Ta skupina kolesarjev uporablja predvsem stalne relacije.
- Kolesarje, ki kolesarijo pretežno enkrat na teden in je zanje kolesarjenje način izletništva in tudi priložnost za druženje s partnerjem (družino) ali prijatelji. Ta skupina kolesarjev pri izbiri relacije upošteva prometno ureditev (varnost), naravne, kulturne ali turistične danosti, ki jim jih posamezna povezava ponuja. Prav ti kolesarji bodo v največjem obsegu uporabniki predvidene državne kolesarske mreže.
- Potovalno turistične kolesarje, ki se odpravijo na daljšo, to je več dni ali tednov trajajočo vožnjo. S seboj imajo največkrat vso potrebno opremo (opremo za kampiranje in obleko), ki jo potrebujejo med potovanjem. Teža te opreme je odvisna od konfiguracije terena, po katerem bodo potovali. Odločajo se predvsem za čim krajše relacije z blagimi vzponi in padci, ki morajo vključevati čim bogatejšo turistično ponudbo, naravne lepote in znamenitosti. Velik pomen pri izbiri relacije ima tudi možnost prenočitve v kampih. Največkrat si tako cilj kot relacijo določijo že na začetku potovanja, vendar jo zaradi nepoznavanja razmer in terena pozneje dostikrat spremenijo. Zaradi slabe oziroma nezadostne obveščenosti (nezadostna cestnoprometna signalizacija, slabe ali nepopolne karte) se velikokrat zgodi, da kolesarijo po cestnih odsekih, ki so povsem neprimerni za kolesarski promet, ali pa celo tam, kjer je kolesarski promet prepovedan. Taki kolesarji zato velikokrat predstavljajo oviro v prometu in so relativno pogost vzrok za prometne nezgode. Število kolesarjev, ki uporabljajo kolo namensko, in število rekreacijskih kolesarjev v Republiki Sloveniji se nenehno večja, zato je strokoven in organiziran pristop na tem področju nujen.



## **2.4 Merila za izbiro oblike in vrste kolesarske površine**

Iz prometno varnostnih, zdravstvenih in turistično-rekreativnih razlogov je zaželeno, da se državne kolesarske povezave urejajo kot samostojne kolesarske poti, lahko pa tudi kot kolesarske steze, kolesarski pasovi ali kolesarji skupaj z motornim prometom na vozišču. Za racionalizacijo gradnje se lahko vse različice izvedbe kolesarskih površin prepletajo in medsebojno navezujejo glede na potrebe in možnosti v danih primerih. Eno od osnovnih načel je tudi načelo ločevanja med motoriziranim prometom in šibkejšimi udeleženci v prometu, vendar ni mogoče pričakovati, da bi lahko to načelo uresničili na celotnem območju.

Za potovalno turistično kolesarjenje je smiselno izkoristiti čim več nekategoriziranih cest, ustreznih poljskih poti, gozdnih cest, rečnih nasipov ali opuščenih tras drugih infrastruktur. V okolici turistično pomembnih krajev, kjer se pričakuje več kolesarjev, je najprimernejša izvedba kolesarskih poti. Nove samostojne kolesarske so nujne predvsem tam, kjer v ta namen ni razpoložljivih obstoječih cest.

Znotraj in v okolici naselij, kjer je treba upoštevati načela racionalne rabe prostora, zakonitosti urbanizacije in kjer se pričakuje več motornih vozil, je najprimernejša izvedba kolesarskih stez in kolesarskih pasov. Samostojne, ločene površine za kolesarje omogočajo večjo prometno varnost in porast števila kolesarjev. V Sloveniji lahko kolesarji v skladu s cestnoprometnimi predpisi vozijo skupaj z ostalimi udeleženci v prometu po vseh cestah, razen po cestah, kjer je to s predpisano prometno signalizacijo izrecno prepovedano ter po avtocestah in hitrih cestah.

Prizadevamo si kolesarjem zagotoviti varnejše pogoje vožnje.

Ker prostorske in finančne možnosti v večini občin ne dopuščajo, da bi povsod gradili nove, ločene površine za kolesarje, je smiselno vsaj zunaj naselij usmerjati kolesarje na manj prometne in varnejše ceste. Te ceste je treba delno preurediti ali jih ustrezno opremiti s potrebno prometno signalizacijo za vodenje kolesarskega prometa. Urediti je treba območja nevarnih križišč in varne kolesarske prehode ter zmanjšati število drugih konfliktnih točk.

## 2.5 Obstoječe kolesarske poti in kolesarski dogodki na območju LAS

Na območju LAS-a Društvo raznolikost podeželja v občinah Celje, Vojnik, Laško in Štore obstaja 18 kolesarskih poti, ki so primerno označene in imajo svoje promocijske materiale.

IME KOLESARSKE POTI	UPRAVLJALEC	OBČINA
Kolesarska pot Alme Karlin	Celeia Celje	MOC, Štore
Kolesarska pot Celje 1	Celeia Celje	MOC
Kolesarska pot Celje-Vojnik-Dobrna	Celeia Celje	MOC, Vojnik,
Kolesarska pot med vinogradi Frankolovo	Celeia Celje	Vojnik
Kolesarska pot na Dobrotin	Celeia Celje	Vojnik
Kolesarska pot po vaseh KS Nova Cerkev	Celeia Celje	Vojnik
Kolesarska Rimska pot	Celeia Celje	MOC
Kolesarska Šmartinska pot	Celeia Celje	Vojnik
Kolesarska grajska pot	Celeia Celje	MOC
Junior Laško – Rimske Toplice	STIK Laško	Laško
Laško – Vrh nad Laškim	STIK Laško	Laško
Laško – Trobni Dol	STIK Laško	Laško
Laško – Lisca	STIK Laško	Laško
Laško – Govce	STIK Laško	Laško
Laško – Šmohor	STIK Laško	Laško
Laško – Šentrupert	STIK Laško	Laško
Laško Celjska koč	STIK Laško	Laško, MOC

Poleg dogodkov na omenjenih kolesarskih poteh se množično kolesarjenje dogaja še na naslednjih kolesarskih prireditvah.

- a) Celjski maraton poteka vsako leto v organizaciji kolesarskega kluba Rogla. Na voljo so štiri proge. Proga A1 je dolga 89 km, proga A2 63 km, proga B 20km ter proga C Gorski maraton 48 km.
- b) Tradicionalni Tušev vzpon na Celjsko koč iz Zagrada na Celjsko koč premaga 650 višinskim metrov. Vsako leto se ga udeleži veliko število kolesarjev in pohodnikov
- c) Majski krog v organizaciji glavnega pokrovitelja City Centra ponuja 6 krajših in daljših prog po 7 občinah celjske regije. Udeleženci med seboj ne tekmujejo, vožnja poteka ob polnem prometu, brez zapor. Namen oživitve rekreativnega kolesarjenja na Celjskem je veliko zanimanje za to obliko gibanja na prostem, saj so majski dnevi kot nalašč za krajše izlete s kolesom za vso družino.
- d) Množični pohod in kolesarski vzpon Pivovarne Laško na Šmohor Vzpon na Šmohor iz štirih pohodniških smeri in merjen kolesarski vzpon na 787 metrov visok Šmohor v občini Laško. Kolesarski vzpon se starta pri razcepu ceste na Šmohor v Rečici pri Laškem.

## **3 RAZVOJ KOLESARSKEGA TURIZMA**

### **3.1 Osnovne želje rekreacijskega kolesarja turista**

Kolesar v osnovi želi dobro kolesarsko infrastrukturo. Kar pomeni, da je določena kolesarska pot povezana, brez prekinitev, da se lahko kolesar po njej varno pelje in da lahko na njej uživa. V poštev pridejo malo prometne ceste in stranske kolesarske poti, ki povezujejo večja mesta, lokalne znamenitosti, atraktivne točke in servisne oz. nočitvene kapacitete. Kolesarji imajo radi atraktivno pokrajino, ponudbo kolesarjem prilagojene hrane in pijače, ki je načeloma energijsko bogatejša in raznovrstnejša in celostno informiranje na poti. Kolesar potrebuje številne informacije med katere sodijo poleg predvidenih tras še kulturne in druge znamenitosti, mreža servisnih storitev, namestitvenih kapacitet, parkirišč in ostalo.

### **3.2 Mega trendi v kolesarskem turizmu**

**Doživljanje narave:** Zaradi stresnega načina življenja narašča potreba po sprostitvi in počitku v naravi, ki ga nudi kolesarjenje v naravi. Kolesarski in popotniški turizem je na splošno v porastu, kolesarjenje pa je tudi »in«.

**Spiritualnost:** V porastu so kolesarsko meditativni izleti, romanja na kolesih, ker se pojavlja zahteva po življenju onstran materializma, narašča povpraševanje po duhovnih dogodivščinah na poti.

**Zdravje:** Kolesarski paketi, ki poudarjajo telesno aktivnost v povezavi z wellness programi so atraktivni zaradi pozitivnih učinkov na psihosocialno zdravje ljudi. Ljudje na splošno damo več na svoje zdravje, zdrav življenjski slog in rekreacijo, ki nam omogoča dobro počutje.

**Individualizacija:** Kolo je v svoji osnovi individualno prevozno sredstvo, ki daje občutek svobode. Vsak kolesar gre svojo lastno pot, išče svojo traso, išče individualne programe in pot po svoje tudi realizira.

**Doba žensk:** Vpliv žensk narašča, priča smo emocionalizaciji družbe v kateri so pobudo prevzele ženske, ki o stvareh tudi odločajo. Kolesarski paketi morajo zato biti prilagojeni ženskam, namesto kilometrov so v ospredju čustva.

**Work – Life – Balance:** Podjetja se vse bolj zavedajo, da stres škodi produktivnosti na delovnem mestu. Kolesarski turizem, ki pomaga premagovati stres, sprošča in izboljšuje telesno in delovno kondicijo.

**Wellness II:** Trend dobrega počutja se preveša v trend »nabiranje moči in iskanja poti k sebi. Narašča potreba po aktivnih konceptih in terapijah. Kolesarjenje je

gibalna terapija, ki v povezavi z ostalimi produkti (savna..) človeku godi na vseh ravneh.

**Avtentičnost:** K produktu sodi »zgodba« in osebni odnos. Turistični produkti morajo poudarjati regionalne posebnosti in predvsem tematske poti (npr. Termalna pot...).

**Upokojski turizem:** Turisti rojeni med 1940 in 1960 postajajo najpomembnejša potrošniška skupina. Skrbijo za kakovost svojega življenja, ki jim je preostalo, seniorji poznajo svet in imajo izkušnje s potovanji, cena produktov ne igra bistvene vloge.

### **3.3 Razvoj in trženje turističnega produkta »kolesarjenje«**

#### **3.3.1 Kolesarska destinacija**

Področje, ki se želi v okviru STO predstavljati kot turistična kolesarska destinacija mora izpolnjevati naslednje kriterije:

- a) Imeti mora kolesarsko informacijsko točko (Bike information point)
- b) Namestitvev specializirano za kolesarje (bike hotel, bike kamp, turistična kmetija)
- c) Onačene najmanj tri kolesarske poti
- d) Zemljevid ali panoramsko karto kolesarskih tur in poti
- e) Usposobljene kolesarske vodnike
- f) Izposojevalnico koles in
- g) Servis koles

#### **3.3.2 Kolesarska informacijska točka**

Kolesarska informacijska točka mora imeti:

- a) usposobljeno osebo za posredovanje celovitih informacij kolesarjem
- b) v kolesarski sezoni od aprila do oktobra mora biti odprta vse dni v tednu
- c) ponuja naj informacije o kolesarski ponudbi v celotni Sloveniji
- d) informacije o kolesarskih poteh in vodnikih v okolici
- e) informacije o servisih in trgovinah v okolici
- f) informacije o možnosti nočitev za kolesarje v Sloveniji
- g) informacije o možnostih prevoza kolesarjev in koles
- h) informacije o izposoji koles v okolici
- i) prodaja kolesarskih zemljevidov in vodnikov
- j) možen dostop do interneta za obiskovalce

## **3.4 Specializirane namestitve za kolesarje**

### **3.4.1 Bike Hotel**

Bike Hotel je lahko hotel, hostel, penzion, apartmajski objekt, ki ponuja možnost prenočevanja, kolesarjenje pa je ena izmed najpomembnejših ponudb. Obstajajo različne kategorije opremljenosti, načeloma pa kolesar v takšnem hotelu najde:

- a) usposobljeno osebo za informacije in nasvete s kolesarsko ponudbo
- b) stalno urejen kolesarski informacijski kotiček
- c) vse pomembne turistične informacije okolice
- d) informacije o možnostih nastanitev po sloveniji
- e) stojala za kolesa pred objektom
- f) varno kolesarnico oz. graračni prostor za kolesa
- g) močnost izposoje kolesarskega orodja za osnovna popravila
- h) možnost polnjenja in kontrole pritiska v zračnicah
- i) prostor za pranje koles (predvsem pri MTB)
- j) kolesarski servis v oddaljenosti največ 25 km
- k) zagotovljen prevoz pokvarjenega kolesa do najbližjega servisa
- l) možnost pranja premočenih in umazanih oblačil
- m) možnost sušenja premočenih oblačil in obutve
- n) možnost izposoje koles v kraju
- o) prvo pomoč
- p) gostinsko ponudbo prilagojeno kolesarskim potrebam
- q) kolesarjem prijazni hoteli zagotavljajo, da z veseljem sprejemajo goste tudi za eno noč

### **3.4.2 Kolesarski kamp**

Kolesarski kamp: kamp v katerem je ena izmed najpomembnejših ponudb kolesarjenje. V kolesarskem kampu so zagotovljene stalne ustne informacije in nasveti s kolesarsko ponudbo b kampu s strani aktivnega kolesarja. Kolesarski info kotiček na je na vidnem mestu v objektu, ki mora vsebovati podatke o najbližjem kolesarskem servisu in trgovini, pisne informacije o kolesarju prijaznih gostiščih v okolici, vozne rede javnih prevoznih sredstev v okolici, posebne ugodnosti pri cenovnih paketih za kolesarje, vsak dan novo vsaj tridnevno vremensko napoved, kolesarsko karto okolice, kolesarske karte in vodnike iz ostalih delov Slovenije, pisne informacije o možnosti nastanitev po Sloveniji, pomoč pri iskanju in rezervaciji prenočišč in internetni kotiček.

### **3.4.3 Kolesarjem prijazna kmetija**

Kolesarjem prijazna kmetija: je za razliko od kolesarskih hotelov namenjena bolj družinam, ki jim je tudi prilagojena ponudba v smislu otroških sedežev na kolesih. Kmetija, ki je dostopna s kolesom, ima na voljo kakovostna in brezhibna kolesa vsaj za tretjino svojih zmogljivosti, od tega mora imeti četrtnina koles otroški sedež z vzglavnikom, montiran na zadnji prtlačnik. Poleg koles mora imeti na voljo čelade (število čelad enako številu koles) različnih velikosti in z atestom varnosti. Na kmetiji mora biti na voljo dovolj velik prostor za shranjevanje koles z možnostjo zaklepanja tega prostora, na voljo mora biti osnovno orodje za popravilo koles in možnost pranja koles. Poleg omenjenega naj bi imela kmetija informacijsko mapo v vsaki sobi in v jedilnici mora vsebovati informacije o dostopu na kmetijo, oddaljenosti od najbližje kolesarske poti in drugih kolesarskih poteh za kategorije cestno, trekking in gorsko kolesarjenje, najmanj tri različne predloge kolesarskih poti z različnimi težavnostnimi stopnjami, opisom znamenitosti ob poteh ter najkrajše možnosti vračanja nazaj na kmetijo. Opisane poti morajo biti vzdrževane in očiščene, informacije o možnostih prevoza od in do javnega prevoznega sredstva pri prihodu in odhodu, zloženka pa mora vsebovati tudi informacije o servisnih mestih in bližnjih trgovinah s kolesarsko opremo.

### **3.4.4 Kolesarjem prijazna gostilna**

So gostilne s ponudbo tipičnih lokalnih jedi, saj kolesarji na svojih potovanjih radi preizkušajo lokalno zanimive in značilne jedi. Gostilna mora imeti vegetarijansko ponudbo, saj mnogi izmed kolesarjev radi uživajo svežo pripravljeno hrano, ki ne vsebuje mesa (zaželeni so razni siri, zelenjavne juhe, zelenjavni zrezki in sadje). Kolesarji imajo potrebo po obogatenih zajtrkih, ker so njihove prehranjevalne navade drugačne. Po izdatnem zajtrku sledi manjši obrok za kosilo in kot »nagrada« za celodnevno kolesarjenje obsežna večerja.

Poleg energijsko bogate prehrane v splošni ponudbi, kolesarji posebej zahtevajo še ponudbo »obogatene« hrane in energetskih napitkov za športnike. Predvsem gorski kolesarji pri naporih izgubijo dosti moči, ki jo morajo nadoknaditi z raznimi dodatki. Na jedilniku morajo biti jedila bogata z ogljikovimi hidrati, polnovredna živila, sveže solate, sadje in razni energijski napitki.

## **4 ZAKLJUČEK**

V dokumentu so nakazane osnovne smernice urejanja področja kolesarjenja za območje LAS-a Društvo raznolikost podeželja. Vsebina je dobro gradivo za vse bodoče načrtovalce infrastrukture in turističnih produktov za kolesarje. Razumevanje osnovnih želja in potreb kolesarjev je namreč temeljnega pomena, če želimo s kolesarstvom doseči zelene učinke na področju razbremenitve prometa v mestih in rekreacijskega turizma.

## **5 VIRI IN LITERATURA**

1. Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji, Andrejčič Mušič Polona, Ministrstvo za promet, Direkcija RS za ceste, 2005
2. Sergej Kaučevič, Delavnica o značilnosti kolesarskih turistov in predstavitev glavnih kolesarskih trendov, 16. april. 2009, Kulturni dom Šmarje pri Jelšah
3. Štrucl Dušan, Delavnica razvoj in trženje turističnega produkta kolesarjenje, 23. April, 2009, Kulturni dom Šmarje pri Jelšah.