

UNIVERZA V LJUBLJANI  
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

**ANALIZA MOŽNOSTI RAZVOJA TURISTIČNEGA PRODUKTA  
KOLESARJENJE V VIPAVSKI DOLINI**

Ljubljana, junij 2016

GREGOR CAMPLIN

## IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisani Gregor Camplin, študent Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtor predloženega dela z naslovom Analiza možnosti razvoja turističnega produkta kolesarjenje v Vipavski dolini, pripravljene ga v sodelovanju s svetovalko doc. dr. Ljubico Knežević Cvelbar

### IZJAVLJAM

1. da sem predloženo delo pripravil samostojno;
2. da je tiskana oblika predloženega dela istovetna njegovi elektronski obliki;
3. da je besedilo predloženega dela jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem poskrbel, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam oziroma navajam v besedilu, citirana oziroma povzeta v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani;
4. da se zavedam, da je plagiatorstvo - predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih - kaznivo po Kazenskem zakoniku Republike Slovenije;
5. da se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega dela dokazano plagiatorstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom;
6. da sem pridobil vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označil;
7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnal v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobil soglasje etične komisije;
8. da soglašam, da se elektronska oblika predloženega dela uporabi za preverjanje podobnosti vsebine z drugimi deli s programsko opremo za preverjanje podobnosti vsebine, ki je povezana s študijskim informacijskim sistemom članice;
9. da na Univerzo v Ljubljani neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravico shranitve predloženega dela v elektronski obliki, pravico reproduciranja ter pravico dajanja predloženega dela na voljo javnosti na svetovnem spletu preko Repozitorija Univerze v Ljubljani;
10. da hkrati z objavo predloženega dela dovoljujem objavo svojih osebnih podatkov, ki so navedeni v njem in v tej izjavi.

V Ljubljani, dne \_\_\_\_\_

Podpis študenta: \_\_\_\_\_

# KAZALO

<b>UVOD .....</b>	<b>1</b>
<b>1 KOLESARSKI TURIZEM.....</b>	<b>2</b>
1.1 Definicije in pojmi .....	2
1.2 Učinki kolesarskega turizma.....	4
1.3 Vpliv kolesarskega turizma na gospodarstvo .....	6
1.4 Segmentacija kolesarjev .....	8
1.5 Razvoj kolesarske destinacije .....	12
1.6 Pohodništvo in kolesarjenje GIZ .....	16
<b>2 ZAKONSKA, STRATEŠKA IN STROKOVNA IZHODIŠČA ZA RAZVOJ     KOLESARKEGA TURIZMA V SLOVENIJI .....</b>	<b>18</b>
2.1 Kolesarsko omrežje.....	19
2.2 Označevanje kolesarskih poti .....	21
2.3 Problematika vožnje v naravnem okolju .....	24
2.4 Strateški dokumenti .....	27
<b>3 ANALIZA TURISTIČNEGA PRODUKTA KOLESARJENJE V VIPAVSKI     DOLINI.....</b>	<b>30</b>
3.1 Značilnosti Vipavske doline .....	30
3.2 Turizem v Vipavski dolini .....	32
3.3 Vipavska dolina kot kolesarska destinacija .....	36
3.3.1 Turno gorsko kolesarjenje .....	39
3.3.2 Popotniško kolesarjenje .....	40
3.3.3 Cestno kolesarjenje .....	45
3.3.4 Gravitacijsko gorsko kolesarjenje .....	45
3.3.5 Družinsko kolesarjenje.....	47
<b>4 REZULTATI RAZISKAVE O IZKUŠNJI VIPAVSKE DOLINE MED     KOLESARJI .....</b>	<b>47</b>
4.1 Metodologija.....	47
4.2 Demografske značilnosti kolesarjev .....	47
4.3 Kriteriji pri izbiri kolesarske destinacije.....	49
4.4 Kolesarska izkušnja v Vipavski dolini.....	50
<b>5 SWOT ANALIZA TURISTIČNEGA PRODUKTA KOLESARJENJE V     VIPAVSKI DOLINI .....</b>	<b>55</b>

<b>SKLEP</b> .....	<b>57</b>
<b>LITERATURA IN VIRI</b> .....	<b>61</b>

## KAZALO SLIK

Slika 1: Definicija kolesarskega turizma po nemškem Zveznem ministrstvu za gospodarstvo in tehnologijo .....	3
Slika 2: Gibanje števila kolesarjev in prometa na izbranih destinacijah.....	7
Slika 3: Dinamično kolo deležnikov turistične destinacije .....	13
Slika 4: Model razvoja kolesarske destinacije po Larsnu .....	14
Slika 5: Model razvoja kolesarske destinacije po Stanciu .....	15
Slika 6: Odnosi med sestavinami kolesarske destinacije .....	16
Slika 7: Znak za Kolesarsko informacijsko točko.....	17
Slika 8: Znak za kolesarski hotel.....	17
Slika 9: Znak za kolesarski kamp.....	18
Slika 10: Predlagana mreža državnega kolesarskega omrežja .....	20
Slika 11: Kažipotne table za kolesarje .....	22
Slika 12: Talne kažipotne oznake za kolesarje.....	23
Slika 13: Usmerjevalne lamele in informativne table za kolesarje .....	24
Slika 14: Oznake dvonamenskih planinskih poti .....	27
Slika 15: Relief Vipavske doline.....	30
Slika 16: Nova celostna podoba in slogan Vipavske doline .....	33
Slika 17: Število nočitev turistov v Zgornji Vipavski dolini, 2008-2015 .....	34
Slika 18: Število prihodov turistov v Zgornji Vipavski dolini, 2008-2015 .....	35
Slika 19: Povprečna dolžina bivanja turistov v Vipavski dolini, 2008-2015.....	35
Slika 20: Trasi kolesarskega produkta Trans - Slovenia 1 (levo) in Trans - Slovenia 2 (desno) .....	39
Slika 21: Trase kolesarskega maratona MTBVV .....	40
Slika 22: Kolesarske poti na spletnem portalu Izvirna Vipavska.....	41
Slika 23: Kolesarske poti na spletnem portalu TIC Ajdovščina .....	42
Slika 24: Kolesarske poti na spletnem portalu Bike Alpe Adria.....	42
Slika 25: Predlog tras državnega kolesarskega omrežja v Vipavski dolini.....	44
Slika 26: Potek načrtovanih kolesarskih poti v Ajdovščini.....	44
Slika 27: Zemljevid prog v kolesarskem parku Javornik.....	46
Slika 28: Starostna struktura anketirancev .....	48
Slika 29: Regionalna zastopanost anketirancev .....	49
Slika 30: Kriteriji pri izbiri kolesarske destinacije.....	50
Slika 31: Segmentacija anketirancev po zvrsteh kolesarjenja.....	50
Slika 32: Pogostost kolesarjenja Vipavski dolini .....	51
Slika 33: Povprečna dolžina kolesarskega izleta po Vipavski dolini.....	51
Slika 34: Uporabljeni tipi poti pri kolesarjenju v Vipavski dolini .....	52

Slika 35: Vir informacij ali osnova za obisk Vipavske doline .....	52
Slika 36: Ocena kolesarske izkušnje v Vipavski dolini (tudi z vidika primerjave s konkurenčnimi kolesarskimi destinacijami) .....	54
Slika 37: Bazična kolesarska infrastruktura, ki jo anketiranci najbolj pogrešajo.....	54
Slika 38: Primerjava kriterijev za izbor kolesarske destinacije in kolesarske izkušnje v Vipavski dolini.....	55

## **KAZALO TABEL**

Tabela 1: Segmentacija kolesarjev po nemškem Zveznem ministrstvu za gospodarstvo in tehnologijo .....	9
Tabela 2: Značilnosti kolesarskih segmentov po raziskavi založbe Delius Klasing .....	11
Tabela 3: Povprečna mesečna temperatura ob 14. uri za leto 2015 .....	36
Tabela 4: Število ur sončnega obsevanja v letu 2015.....	36
Tabela 5: SWOT analiza turističnega produkta kolesarjenje v Vipavski dolini.....	56



## UVOD

Kolesarski turizem je trajnostna oblika rekreacije, ki ciljnim destinacijam poleg ekonomskih prinaša tudi okoljske in družbene koristi ter predstavlja enega najhitreje rastočih segmentov v turizmu. Številne destinacije v naši bližnji okolici in po svetu so te potenciale že prepoznale in razvile uspešno kolesarsko turistično ponudbo. Kolo je priljubljeno sredstvo za šport in rekreacijo, prav tako pa tudi kot vsakodnevno prevozno sredstvo. Zato lahko razvoj kolesarskega turizma pripomore tudi k razvoju in dvigu kolesarske mobilnosti v lokalnem okolju. S povečanjem števila kolesarjev se namreč povečujejo potrebe po vlaganju dodatnih sredstev v izgradnjo kolesarske infrastrukture in izboljšanje ponudbe (Strategija razvoja kolesarskega turizma v občini Tržič, 2015; Regijska razvojna agencija severne Primorske, 2015).

Ta potencial je prepoznala tudi Slovenska turistična organizacija in že leta 2005 pri Mednarodnem inštitutu za turizem naročila izdelavo Strategije razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji. To je postal krovni dokument pri načrtovanju in usmerjanju razvoja tega področja, verjetno pa tudi največkrat citirani dokument v slovenski strokovni literaturi. Mednarodni inštitut za turizem (2005, str. 1) v dokumentu pravilno ugotavlja, da je »Slovenija zaradi razgibanosti in raznolikosti zelo primerna za kolesarjenje, zaradi naravnega okolja pa tudi zelo privlačna in glede na pozitivne trende, ki jih turistično kolesarjenje izkazuje tako na tujih kot domačih trgih ne preseneča, da je turistično kolesarjenje tako v razvojni kot v marketinški strategiji slovenskega turizma opredeljeno kot pomemben turistični proizvod za Slovenijo.«

Ta dokument je bil z vidika zaznavanja potencialov in usmeritev za prihodnost že v času svojega nastanka usklajen z aktualnim krovnim razvojnim dokumentom celotnega slovenskega turizma, Strategijo razvoja slovenskega turizma 2012-2016, ki je bil sprejet leta 2012. Ta vse deležnike zavezuje k razvijanju trajnostnih oblik turizma in krovno zgodbo Slovenije kot turistične destinacije definira z besedami - zelena, aktivna, zdrava.

Vipavska dolina ima na voljo odlične naravne danosti za usmeritev v tovrstne oblike turizma in kolesarstvo je gotovo eno izmed njih. Vendar pa naravne danosti same po sebi niso dovolj, potrebna je predvsem dovolj atraktivna in redno vzdrževana kolesarska infrastruktura, pa tudi številne dodatne storitve, specializirane prenočitvene kapacitete, posebna strokovna znanja zaposlenih ter ustrezna organizacijska struktura in trženje.

Glavni namen diplomske naloge je preveriti, ali ima Vipavska dolina potencial razviti in trgu ponuditi turistični proizvod kolesarjenje.

V diplomskem delu najprej predstavljam ključne pojme s področja kolesarskega turizma in segmentacijo kolesarjev, sledi seznanitev s pravnim okvirjem in strateškimi dokumenti, ki

urejajo to področje. V nadaljevanju prehajam na celovit pregled in vsebinsko ovrednotenje obstoječega stanja in ponudbe na področju turističnega produkta kolesarjenje v Vipavski dolini. S kvantitativno metodo spletnega anketiranja sem tudi zbral primarne podatke in z njihovo analizo preveril različne vidike izkušnje kolesarjenja v Vipavski dolini. Za zaključek podajam prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti pri razvoju turističnega produkta. Navedbe v tem delu imajo že čisto aplikativno vrednost in bi lahko bile osnova za načrtovanje, razvoj in upravljanje turističnega produkta kolesarjenje v Vipavski dolini.

## **1 KOLESARSKI TURIZEM**

### **1.1 Definicije in pojmi**

Kolesarski turizem je zelo dinamičen segment turističnega trga. Dinamiko delno generira zasuk v navadah in življenjskem slogu sodobnega potrošnika, ki se usmerja nazaj v naravo in k trajnostnim oblikam turizma, ki skrbi za svoje zdravje in fizično pripravljenost, k počasnejšemu ritmu življenja in potovanj ter pogostejšim pobegom od vsakodneвне rutine, delno pa dinamiko narekuje tehnološki razvoj na področju kolesarstva in posledično vedno novi turistični produkti.

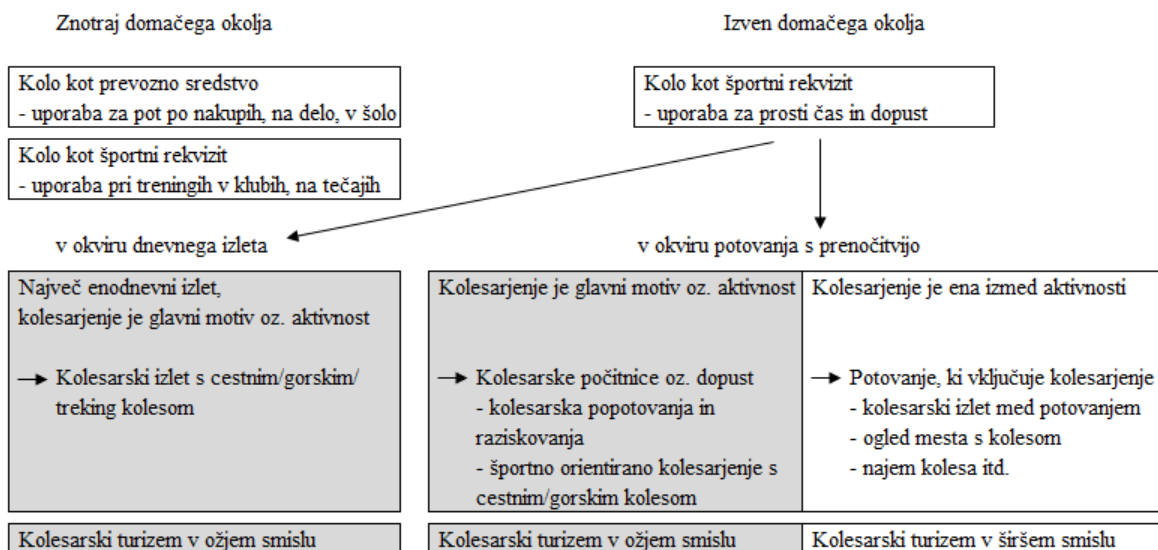
Kolesarski turizem je definiran (Mednarodni inštitut za turizem, 2005) kot eno ali večdnevni obisk ali potovanje izven običajnega okolja in vključuje:

- aktivnost kolesarjenja kot osnovni motiv za obisk določene turistične destinacije,
- potovanja, kjer je kolesarjenje le ena izmed mnogih aktivnosti turista na potovanju,
- enodnevna kolesarska potovanja.

Nemško Zvezno ministrstvo za gospodarstvo in tehnologijo (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie) kolesarski turizem pojmuje v ožjem in širšem smislu. Kolesarski turizem v ožjem smislu predstavljajo vsi eno ali večdnevni kolesarski izleti ali potovanja znotraj ali izven domačega okolja, pri katerih je kolesarjenje glavni motiv za odhod. Kolesarski turizem v širšem smislu pa vključuje tudi večdnevna potovanja, pri katerih je kolesarjenje le ena izmed aktivnosti.



Slika 1: Definicija kolesarskega turizma po nemškem Zveznem ministrstvu za gospodarstvo in tehnologijo



Vir: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland, 2009, str.14

Gallo (2014, str. 39) kolesarski turizem poenostavljeno definira kot «obliko turizma, ki v središče postavlja kolo kot sredstvo za premikanje in počitniško motivacijo.»

Drugi viri nasprotno postavljajo ostro časovno ločnico glede trajanja potovanja. Da popotnika lahko definiramo kot turista, mora potovanje trajati vsaj 24 ur oz. vključevati eno nočitev (Leiper, 1989; World Tourism Organization, 1991; oboje v Faulks, Ritchie & Fluker, 2007). Po Faulks et al. (2007, str. 7) je kolesar turist tako definiran kot »oseba, ki je zaradi potovanja odsotna vsaj 24 ur ali eno noč in pri kateri je uporaba kolesa kot prevoznega sredstva integralni del tega potovanja. Potovanje je lahko organizirano samostojno ali preko turističnega operaterja, lahko vključuje podporne prevozne storitve in katerokoli obliko formalne in/ali neformalne nastanitve.«

Strategija razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji tako skladno z gornjo definicijo loči tri osnovne zvrsti kolesarskega turizma:

- kolesarske počitnice: so definirane kot počitnice, bodisi domačih ali tujih turistov, kjer je aktivnost kolesarjenja glavni motiv počitnikovanja. Te počitnice lahko dodatno diferenciramo na počitnice s fiksnim prenočiščem in počitnice, kjer kolesar na večdnevnom potovanju menja mesto svoje nastanitve,
- počitniško kolesarjenje: kolesarjenje med počitnicami bodisi domačih ali tujih turistov, kjer kolesarjenje predstavlja eno od mnogih aktivnosti turista med počitnicami,

- dnevno kolesarjenje: definirano kot pol- oziroma celodnevno potovanje (bodisi s kolesom, avtomobilom ali vlakom), ki vključuje aktivnost kolesarjenja in poteka izven običajnega delovnega in življenjskega okolja,
- ostalo: klubsko kolesarjenje in kolesarska tekmovanja - so oblike kolesarjenja za posamezne interesne skupine, ki iščejo bodisi organizirano obliko kolesarjenja pod strokovnim vodstvom ali pa želijo svoje kolesarske sposobnosti preveriti na različnih tekmovanjih.

Strategija pod rubriko Ostalo uvršča tudi gorsko kolesarstvo, a je ta vidik z današnjega zornega kota zastarel in lahko gorsko kolesarstvo vsebinsko dodelimo katerikoli od prej omenjenih treh zvrsti kolesarjenja.

Enako segmentacijo kolesarskega turizma uporablja tudi Keeling (1999), svetovalec pri Sustransu, največjem britanskem neprofitnem kolesarskem združenju, ki je zadolženo tudi za razvoj državne kolesarske mreže v Veliki Britaniji. Keeling (1999) definira tudi ločnico med turizmom in rekreacijo, kot kriterij je upoštevan aktivnosti namenjen čas. Kolesarjenje do treh ur pojmuje kot rekreacijo, aktivnost daljšo od treh ur pa kot kolesarski turizem.

## **1.2 Učinki kolesarskega turizma**

Razvoj kolesarskega turizma prinaša številne prednosti. Naštevajo jih številni viri s tega področja, zelo strukturiran je sledeč opis v Strategiji razvoja kolesarskega turizma v občini Tržič (2015, str. 8):

- »okoljske prednosti:
  - kolesarski turizem je okolju prijazna oblika turizma z minimalnim negativnim vplivom na okolje in lokalno skupnost. Izgradnja namenske infrastrukture za kolesarjenje ureja kolesarjenje v lokalnem okolju, saj zmanjšuje potrebo po vožnji izven urejenih poti in z njo povezanih negativnih vplivov na okolje,
- ekonomske prednosti:
  - kolesarski turizem kot sekundarna aktivnost lahko v kratkem času spodbudi močno povpraševanje in omogoča razvoj spremljajočih dejavnosti, kot so gostinstvo, namestitvene kapacitete, servisna in informacijska dejavnost,
  - kolesarski turizem beleži izjemno rast, poleg tega so kolesarski turisti poznani kot dobri gostje, saj v destinaciji ostanejo dlje in potrošijo več od povprečnega obiskovalca,
  - razvoj turističnega kolesarjenja spremljajo dodatne investicije v kolesarsko infrastrukturo, ki spodbuja tudi razvoj trajnostne mobilnosti med lokalnim prebivalstvom,

- z razvojem kolesarjenja in kolesarskega turizma lahko izkoristimo obstoječo, največkrat neizkoriščeno infrastrukturo, kot so stranske in podeželske poti ter opuščene železniške proge. Tako že obstoječe prometnice postanejo »ekonomske poti«,
- kolesarski turizem omogoča dodaten vir prihodkov turističnim ponudnikom, ki so težje dostopni in oddaljeni od glavnih prometnic,
- z razvojem kolesarske infrastrukture se oživlja podeželje in razvijajo nova delovna mesta, ki omogočajo aktivno zaposlovanje mladih, kar posledično zmanjšuje demografsko ogroženost,

- družbene prednosti:

- kolesarjenje spodbuja aktiven in zdrav način življenja. Je priložnost za kakovosten način preživljanja prostega časa na prostem in v naravi za otroke in mladino, med katerimi sta vse bolj razširjena čezmerna telesna teža in debelost.«

Vendar lahko kolesarski turizem, predvsem na področju gorskega kolesarjenja, prinaša tudi določene negativne učinke na okoljskem in družbenem področju.

Učinki gorskega kolesarjenja na naravno okolje so bili predmet številnih diskusij, predvsem njegovi nasprotniki so bili glavni zagovorniki teze, da gorsko kolesarjenje povzroča degradacijo naravnega okolja. Izvedena je bila cela vrsta študij, ki so preučevala vpliv gorskega kolesarjenja na:

- poti oz. prst,
- vegetacijo,
- živali.

Izsledki študij potrjujejo, da kolesarjenje nedvoumno pušča določene negativne in merljive vplive na naravno okolje, tako kot to velja za vsako drugo zvrst rekreacije v naravi. Ti vplivi so bili bolj izraziti pri spustu po večji strmini in po razmočeni podlagi. Vendar pa je obseg teh vplivov gledano v celoti minimalen in nobena študija ni potrdila teze, da so ti vplivi večji kot pri pohodništvu, bili so kvečjemu primerljivi. Poleg tega so študije dokazale, da so vplivi na naravno okolje pri kolesarjenju in pohodništvu manjši kot pri jahanju in vožnji z motornimi vozili (Sprung, 2007).

Negativni učinki na družbenem področju se kažejo kot konflikti z ostalimi uporabniki naravnega okolja, predvsem s pohodniki, pa tudi lovci in gozdarji. Do težav prihaja, ko si ena interesna skupina neupravičeno lasti ekskluzivno pravico do koriščenja naravnih danosti. Kolesarji so začeli v naravo zahajati kot zadnji in določeni segmenti ostalih skupin se še navajajo na njihovo prisotnost. Ker se kolesarji gibljejo v prostoru hitreje kot pešci, jih lahko slednji kolesarje dojemajo kot nevarne in ogrožujoče. Enotnega recepta za odpravo konfliktov ni, vzajemna strpnost pa je gotovo dober nasvet. Do konfliktov lahko prihaja tudi

z lastniki zemljišč. Tu je rešitev preprosta - jasna določitev pravil igre in brezpogojno spoštovanje lastninske pravice.

### **1.3 Vpliv kolesarskega turizma na gospodarstvo**

Natančnih števil o vplivih kolesarskega turizma na gospodarstvo v Evropi ni mogoče objaviti, ker za to področje ne obstajata ne enotna metodologija ne sistematično beleženje podatkov skozi daljše obdobje. V glavnem lahko govorimo o ocenah teh učinkov ali parcialnih podatkih določenih destinacij, nekaj pa je tudi natančnejših izračunov. Groba ocena pa je, da kolesarski turizem k celotni turistični pogači v Evropski uniji prispeva 2 do 4% (Lumsdon, Davies, Eijelaar, McGrath, Peeters & Piket, 2012).

Tako je recimo evropski Generalni direktorat za notranje zadeve leta 2012 objavil oceno, da kolesarski turizem v Evropi ustvari 44 milijard EUR letnega prometa. Izračun je bil narejen na osnovi ocene števila dnevnih izletov in kolesarskih počitnic s prenočevanjem, pomnoženih s povprečnim dnevnim izdatkom. Na enak način je bila narejena tudi ocena za Slovenijo, kjer naj bi kolesarski turizem ustvaril 180 mio EUR prihodkov letno. Število dnevnih kolesarskih izletov je bilo ocenjeno na 9 mio, število kolesarskih počitnic s prenočevanjem pa na 70.000 (Lumsdon et al., 2012).

Natančnejša analiza je v letu 2009 bila narejena za Nemčijo, ki je skupaj s Francijo največji kolesarski trg v Evropi. Kolesarski turisti v ožjem smislu (glej Slika 1) v Nemčiji letno ustvarijo 3,87 milijarde EUR prometa, kar je 3% skupnih turističnih prihodkov. Kolesarski turizem s tem prinaša 10% več prihodkov kot recimo celoten segment kampinganja v Nemčiji. Upoštevani so le direktni izdatki kolesarskih turistov, če prištejemo še transportne stroške, nakupe koles in opreme, stroške gradnje in vzdrževanja infrastrukture ipd., pa ta številka naraste na 9,87 milijarde EUR.

Glavnino prometa (63,3%) ustvarijo kolesarji na enodnevnih izletih, za katere je bila narejena tudi ocena dnevnih izdatkov. Ti naj bi v povprečju znašali 16 EUR. Preostanek prometa (36,7%) ustvarijo kolesarji na počitnicah s prenočitvijo. Teh je sicer sedemkrat manj kot dnevnih izletov, a so dnevni izdatki s 64,6 EUR štirikrat višji. Ustvarjena dodana vrednost zadostuje za 186.000 polno zaposlenih ob predpostavki, da prejemajo povprečno nemško plačo. Od kolesarskega turizma ima največ koristi gostinstvo (62,7%), sledita trgovina (24,9%) in ostale storitve (12,4%) (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2009).

Podoben izračun je za leto 2008 za Avstrijo naredilo tamkajšnje ministrstvo, pristojno za okolje. Dodana vrednost kolesarskega turizma je bila ocenjena na 317 mio EUR, kar je predstavljalo slabih 2,5% v skupni dodani vrednosti avstrijskega turizma tega leta (Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft; 2009).

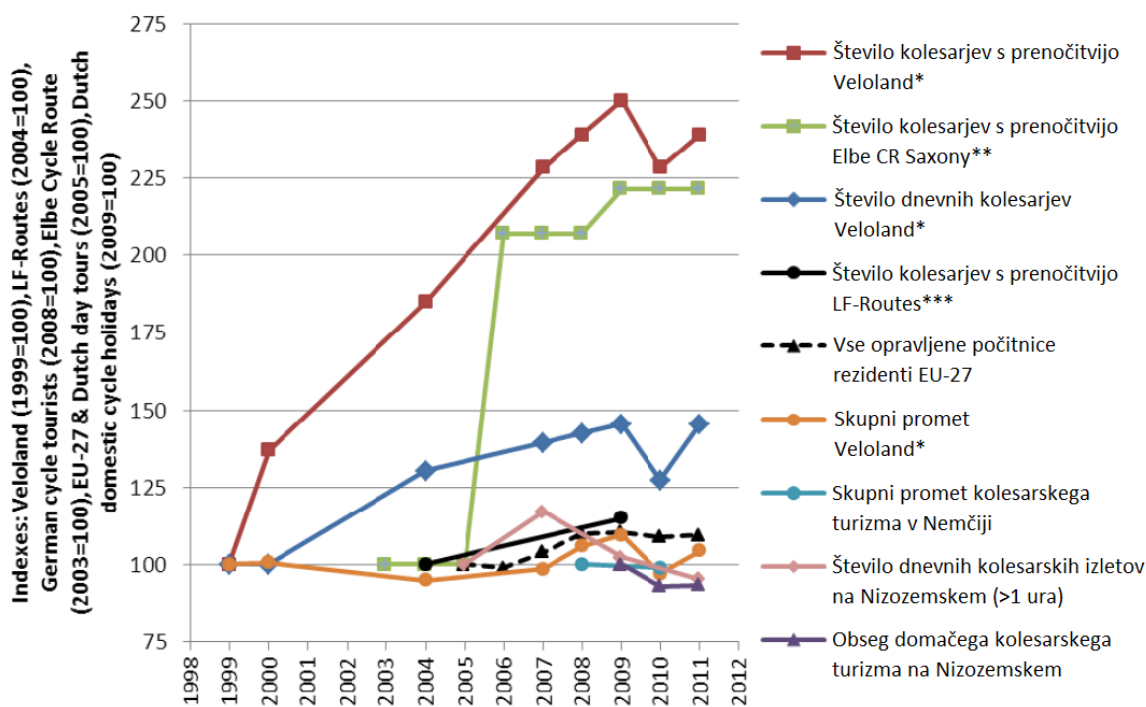
V letih 2009-2010 naj bi znašala dodana vrednost kolesarskega turizma v Franciji med 1,9 in 5,6 milijardami EUR, na Nizozemskem 750 mio EUR ter na Danskem 400 mio EUR (Lumsdon et al., 2012).

Ocena prihodkov iz naslova kolesarskega turizma je bila narejena tudi za Škotsko. Ker se raziskovalci niso mogli oprti na natančne empirične podatke, so bile narejene kar štiri simulacije na osnovi štirih različnih metodologij, vrednosti pa so se gibale med 130 in 285 mio EUR (Zovko, 2013).

Skupna ugotovitev vseh analiz je, da je glavni generator kolesarskega turizma v Evropi še vedno domači turist, ki se na potovanje ali izlet odpravi v lastni organizaciji. Enodnevni izletniki v povprečju zapravijo 10 do 20 EUR, kolesarski dopustniki s prenočevanjem pa 50 do 70 EUR. Lumsdon et al. (2012) so analizirali podatke 25 daljinskih poti, regij in držav ter izračunali tehtano povprečje dnevne potrošnje za enodnevne izletnike v višini 15,39 EUR, za kolesarske dopustnike s prenočevanjem pa v višini 57,08 EUR.

Na rast povpraševanja v kolesarskem turizmu lahko sklepamo iz podatkov posameznih kolesarskih turističnih produktov ali pokrajin, ki sistematično spremljajo število obiskovalcev, kar je razvidno iz Slike 2, kjer so na osi y navedeni indeksi rasti glede na izhodiščno leto.

Slika 2: Gibanje števila kolesarjev in prometa na izbranih destinacijah



Vir: L. Lumsdon et al., *The European Cycle Route Network EuroVelo - Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism*, 2012, str. 30

Veloland\* je omrežje daljinskih kolesarskih poti v Švici, ki sistematično evidentira število obiskovalcev vse od leta 1999. Število dnevniko kolesarjev se je v desetih letih povečalo za skoraj 50%, kolesarjev s prenočitvijo pa je dva in pol krat več. Padec v letu 2010 pripisujejo izjemno slabim vremenskim pogojem spomladi in poleti tega leta. Ustvarjeni promet ni rasel tako skokovito, kar gre deloma pripisati spremembam v metodologiji izračuna.

Kolesarska pot ob Elbi na Saškem (Elbe CR Saxony\*\*) je druga najbolj priljubljena daljinska kolesarska pot v Nemčiji. Tudi tam na letni osnovi spremljajo število kolesarjev, njihovo število se je od leta 2003 več kot podvojilo.

Landelijke Fietsroutes (LF-Routes\*\*\*) je omrežje daljinskih kolesarskih poti na Nizozemskem. Število kolesarjev s prenočitvijo se je med letoma 2004 in 2008 povečalo za 15%, vendar na Nizozemskem po drugi strani beležijo padec števila kratkotrajnih dnevniko izletov, krajših od ene ure, ter zmanjšanje obsega domačega kolesarskega turizma.

Navedemo lahko tudi dva primera iz sosednje Avstrije. Prvi je Dravska kolesarska pot, ki poteka po za kolesarje rezerviranih kolesarskih poteh vzdolž reke Drave. Odprli so jo leta 2005, leta 2008 so zabeležili že 120.000 uporabnikov. Ocena prihodkov od kolesarjenja v regiji je v letu 2002 znašala 2 mio EUR, v letu 2008 pa 3,8 mio EUR. Ocenjujejo, da je do leta 2012 število obiskovalcev zraslo še za dodatnih 10%, rasla pa je tudi povprečna dnevna poraba. Tako so bili prihodki iz naslova Dravske kolesarske poti za leto 2012 ocenjeni na 4,4 mio EUR (Oberdorfer & Tscherne, 2012).

Podoben je primer gorskokolesarske destinacije Saalfelden-Leogang v Avstriji. V Leogangu so leta 2001 odprli kolesarski park. Istega leta so v poletni sezoni na žičniški infrastrukturi opravili 46.000 voženj, od tega je bilo 30% kolesarjev. Leta 2015 je bilo opravljenih že 285.000 voženj, delež kolesarjev pa je narasel na 60%. Samo prihodki žičničarjev so tako v dobrih desetih letih zrasli s 100.000 EUR leta 2001 na 1.300.000 EUR leta 2015. Leta 2014 so v poletni sezoni beležili porast nočitev za 8%, medtem ko je število nočitev v zimski sezoni padlo za 5,3%. V obdobju med letoma 2002 in 2015 je število nočitev v zimski sezoni naraslo za 30,7%, v poletni sezoni pa za kar 62,7% (Produktentwicklung Bikepark, 2016; Saalfelden Leogang Touristik GmbH, 2014).

## **1.4 Segmentacija kolesarjev**

Čeprav je kolo stična točka vseh kolesarjev in s tem kolesarskih turistov, pa ta skupina še zdaleč ni homogena. Obstaja več zvrsti kolesarjenja, vsaka s svojo specifično opremo oz. kolesom, zahtevami kolesarjev in značilnostmi. Krovni dokument kolesarskega turizma Strategija razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji (Mednarodni inštitut za turizem, 2005) po eni strani kolesarje drobi na zelo ozke segmente in sicer:

- dnevni (migracijski) kolesarji,

- športni kolesarji,
- športno-rekreativni kolesarji,
- izletniški kolesarji,
- popotniški kolesarji,
- gorski kolesarji,
- turistični kolesarji,
- družinski kolesarji.

Po drugi strani pa jih deli v prevelike, premalo diferencirane enote kot so:

- gorski kolesar (vozi po makadamu in brezpotjih, z ali brez prtljage),
- cestni kolesar (vozi izključno po asfaltu, brez prtljage),
- treking kolesar (vozi po asfaltu in dobrem makadamu, z ali brez prtljage).

Podrobneje te segmente obdela nemško Zvezno ministrstvo za gospodarstvo in infrastrukturo:

*Tabela 1: Segmentacija kolesarjev po nemškem Zveznem ministrstvu za gospodarstvo in tehnologijo*

	Treking kolesar	Gorski kolesar	Cesti kolesar
Motiv	aktivna doživetja ter spoznavanje dežel in ljudi	športna aktivnost (spretnostna)	športna aktivnost (hitrostna)
Tip poti	utrjene, prometno neobremenjene kolesarske poti, opremljene s signalizacijo in kolesarsko infrastrukturo	neutrjene poti, delno tudi off-road	asfaltirane kolesarske poti in prometno neobremenjene ceste za vožnjo z visoko hitrostjo
Relief destinacije	reliefno neizrazita, kulturno bogata pokrajina; malo vzponov; priljubljene obrečne poti	pretežno gorska pokrajina, hribovita do strma področja	izmenjujoča se pokrajina (od ravninske do gorske)
Ciljna skupina	rekreativni kolesarji vseh starosti od družin z otroci do upokoјencev; interes za kulturo, kulinariko, pokrajino	športno usmerjeni in fizično dobro pripravljene kolesarji	športno usmerjeni in fizično dobro pripravljene kolesarji; interes za naravo in razglede
Dnevne etape	40 - 60 km	odvisno od terena, do 50 km, 500-1500 m višinske razlike	do in preko 100 km

*Vir: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland, 2009, str.38*

Ne ena ne druga segmentacija z današnjega zornega kota nista več ustrezna. Zato se je v zadnjem času (Zajc, Obu & Obu, 2012) pojavila segmentacija, ki bolj ustreza sodobnim trendom in omogoča boljše načrtovanje razvoja panoge, analizo potreb in komuniciranje s ciljnim javnostmi, uporabil jo bom tudi pri moji analizi. Podrobnejše predstavitev posameznih segmentov so povzete po več virih (Zajc et al., 2012; Strategija razvoja

kolesarskega turizma v občini Tržič, 2015; Regijska razvojna agencija severne Primorske, 2015), dodana pa je tudi interpretacija avtorja diplomskega dela na osnovi lastnih kolesarskih izkušenj:

- turno gorsko kolesarjenje

Turni gorski kolesar najpogosteje uporablja cross-country/maraton ali all mountain gorsko kolo, pogojno tudi enduro kolo. S kolesom se odpravlja na eno- ali večdnevne ture s precejšnjo višinsko razliko v sredogorje ali visokogorje, tiste z najintenzivnejšimi doživetji imenovane tudi epske. Giblje se v naravi po poljskih, gozdnih ali planinskih poteh v iskanju tehnično zahtevnih odsekov, doživetja narave in lepih razgledov. Zelo priljubljena je vožnja po enoslednih (singletrail) poteh. Zaradi izvajanja aktivnosti v naravi se ta segment kolesarjenja pogosto srečuje z različnimi zakonskimi omejitvami. To velja tudi za Slovenijo.

- cestno kolesarjenje

Cestni kolesar za izvajanje aktivnosti uporablja cestno kolo oz. »specialko«. Vozi se po asfaltiranih odsekih javnega cestnega omrežja, raje po dobri in gladki asfaltni podlagi kot razdrapanih cestah. Bolj zaželene so ceste, ki so z avtomobilskim prometom manj obremenjene in take z razgibanim profilom. Kolesarjenje lahko poteka po dolinskih ali gorskih cestah ali kombinaciji obojega. Zakonskih omejitev, z izjemo upoštevanja cestno-prometnih predpisov, ni.

- popotniško kolesarjenje

Kolesar popotnik najpogosteje uporablja trekking kolo. Za spoznavanje pokrajine, pogosto na večdnevnih potovanjih z menjavo prenočišča, uporablja poljske, makadamske ali asfaltirane ceste. Odpravlja se tudi na enodnevne izlete različnih dolžin in zahtevnosti v umirjenem tempu. Zelo ceni tudi možnost potovanja po dobro označeni in smiselno načrtovani namenski kolesarski infrastrukturi oz. po za ostali promet zaprtih kolesarskih stezah. Primer takih poti so obrečne kolesarske transverzale. Zakonskih omejitev, z izjemo upoštevanja cestno-prometnih predpisov, ni.

- gravitacijsko gorsko kolesarjenje

Gravitacijski gorski kolesar uporablja kolo za spust (downhill) ali (super)enduro kolo. Kolesarjenje se praviloma, ne pa tudi nujno, izvaja na za to dejavnost rezerviranih območjih oz. v kolesarskih parkih ali poligonih. Izvajanje dejavnosti zahteva namensko infrastrukturo kot so umetne ovire in različni objekti na kolesarski progi. Za vzpon na izhodišče spusta se uporablja žičniška infrastruktura ali prevozi s »shuttle« kombiji. Za to vrst kolesarjenja veljajo podobne zakonske omejitve kot za turno kolesarjenje, kar se uspešno rešuje z umeščanjem dejavnosti v za to dejavnost rezervirana območja.

- družinsko kolesarjenje



Pod družinskim kolesarjenjem pojmuje kolesarjenje z majhnimi otroki. Izvaja se lahko s poljubnim tipom kolesa in na ravninskih poteh s kvalitetno podlago ter z malo ali nič prometa. Otrokom namenjena infrastruktura (npr. igrala na počivališčih, dodatne vsebine) izboljšujejo kolesarsko doživetje. Družinsko kolesarjenje je zelo priljubljeno na namenski kolesarski infrastrukturi oz. na za ostali promet zaprtih kolesarskih stezah.

Konkretne in zanimive razlike med značilnostmi posameznih segmentov lahko izluščimo iz tržne raziskave, ki jo vsako leto med svojimi bralci pripravlja nemška založba Delius Klasing. Založba izdaja sledeče specializirane kolesarske revije:

- Bike, namenjen gorskim kolesarjem; je ena najbolj priljubljenih revij za to ciljno skupino v Evropi,
- Tour, namenjen cestnim kolesarjem,
- Trekkingbike, namenjen popotniškim kolesarjem,
- Freeride, namenjen gravitacijskim kolesarjem.

V anketi za leto 2015 je bil zajet zelo velik vzorec, sodelovalo je preko 30.000 bralcev, zato lahko rezultate obravnavamo kot zelo verodostojne.

*Tabela 2: Značilnosti kolesarskih segmentov po raziskavi založbe Delius Klasing*

	Gorski kolesar	Cesti kolesar	Treking kolesar	Gravitacijski kolesar
Povprečna starost	38,9 let	45,6 let	49,7 let	30,6 let
Delež moških	81%	86%	81%	90%
Mesečni prihodek	3.186 €	3.529 €	3.494 €	2.545 €
Delež potujočih na kolesarske počitnice izključno v tujino	48%	72%	18%	44%
Delež potovanj v lastni organizaciji	91%	80%	92%	ni podatka
Najpogostejša nastanitev	Penzion ali hotel 3-4*	Hotel 4*	Penzion ali hotel 3*	ni podatka
Za kolesarje specializirane nastanitve	30%	40%	30%	ni podatka
Delež popotnih počitnic (menjava prenočišča med potjo)	21%	18%	64% in v močnem porastu	ni podatka

*Vir: Delius Klasing Verlag GmbH, Branchenstudie 2015 - Radurlaub, 2015*

## 1.5 Razvoj kolesarske destinacije

V tradicionalnem smislu lahko turistično destinacijo definiramo kot določeno geografsko področje, kot so na primer država, otok ali mesto, ki ga obiskovalci doživljajo kot edinstveno celoto z vzpostavljenim političnim in pravnim okvirjem za trženje in načrtovanje turizma (Buhalis, 2000). Podobno Bieger (2000) turistično destinacijo opredeljuje kot geografsko območje (območje, kraj, regija, država ali kontinent), ki ga določeni gostje ali segmenti gostov izberejo za cilj svojega potovanja, pri čemer mora vsebovati nujno opremo, objekte za prenočevanje, oskrbo, zabavo in poslovne zadeve. Inskip (1991) turistično destinacijo vidi kot geografsko območje, kamor potuje določena oseba. To območje mora zagotavljati široko ponudbo turističnih zmogljivosti in storitev, predvsem storitev za rekreacijo, sprostitvev in ohranjanje zdravja.

World Tourism Organization (2007) opredeli turistično destinacijo kot fizičen prostor, kjer obiskovalci prenočijo vsaj eno noč in ponuja turistične produkte, kot so znamenitosti, turistične kapacitete in podporne storitve. Fizične in administrativne meje določajo njeno upravljanje, podobe in zaznave pa določajo njeno tržno konkurenčnost.

Prostorski vidik je uporabljen tudi v slovenski zakonodaji, konkretno v Zakonu o spodbujanju razvoja turizma, kjer je v 4. členu turistična destinacija definirana kot »geografsko zaokroženo območje ene ali več občin, ki ponuja določen splet turističnih storitev oziroma integralni turistični proizvod (od storitev prenočevanja, prehrane, zabave, rekreacije do drugih storitev za prosti čas in drugih storitev), zaradi katerega ga turist oziroma turistka (v nadaljnjem besedilu: turist) izbere za svoj potovalni cilj.«

Magaš (v Vodeb, 2014) turistično destinacijo opredeli z vsebinskega vidika kot optimalno kombinacijo fiksnih in variabilnih dejavnikov, ki omogočajo turistično delovanje v skladu s preferencami trga, neodvisno od administrativnih meja. Turistična destinacija je lahko tudi zaznavni koncept, subjektivno interpretiran s strani potrošnikov v odvisnosti od njihove načrtovane poti, kulturnega zaledja, namena obiska, stopnje izobrazbe ali preteklih izkušenj. Tako bodo recimo nekateri potniki videli kot svojo turistično destinacijo ladjo za križarjenja, drugi pa mesta, ki jih bodo z ladjo obiskali (Buhalis, 2000).

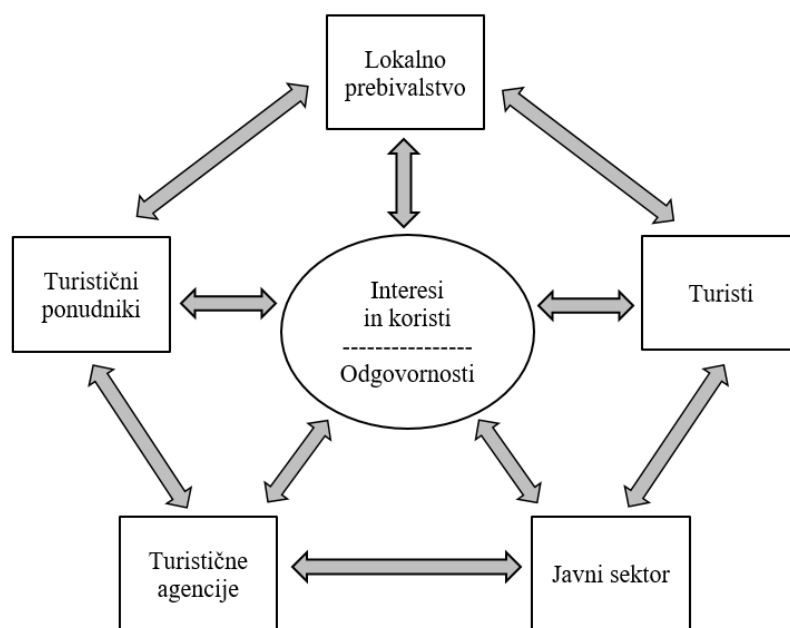
Da lahko govorimo o turistični destinaciji, mora vsebovati šest ključnih elementov oz. šest »A«-jev (Buhalis, 2000):

- znamenitosti (angl. *Attractions*) - naravne, kulturne, namensko grajene, dogodki,
- dostopnost (angl. *Accessibility*) - celoten transportni sistem,
- udobje (angl. *Amenities*) - namestitvene in gostinske zmogljivosti, trgovine, turistične storitve,
- turistični paketi (angl. *Available packages*) - turistični paketi, ki so na voljo pri posrednikih in primarnih ponudnikih,

- aktivnosti (angl. *Activities*) - razpoložljive aktivnosti, s katerimi se lahko gostje ukvarjajo,
- sekundarne storitve (angl. *Ancillary services*) - telekomunikacije, banke, pošte, bolnišnice.

Vendar so potrošniki oz. turisti le eden od deležnikov, vključenih v pojem turistične destinacije. V tem spletu so prisotni še lokalno prebivalstvo, javni sektor, turistični ponudniki in turistične agencije, ki so vsi v medsebojni interakciji in občasno tudi z navzkrižnimi interesi. Ravno zaradi kompleksnosti odnosov med deležniki je upravljanje in trženje turističnih destinacij velik izziv. Za razvoj in dolgoročen uspeh destinacije je pomembno, da so ti dinamični odnosi med deležniki usmerjeni h konstruktivnemu sodelovanju in sprejemanju kompromisov in ne k medsebojni konkurenčnosti (Buhalis, 2000).

Slika 3: Dinamično kolo deležnikov turistične destinacije



Vir: D. Buhalis, *Marketing the competitive destination of the future*, 2000, str. 99

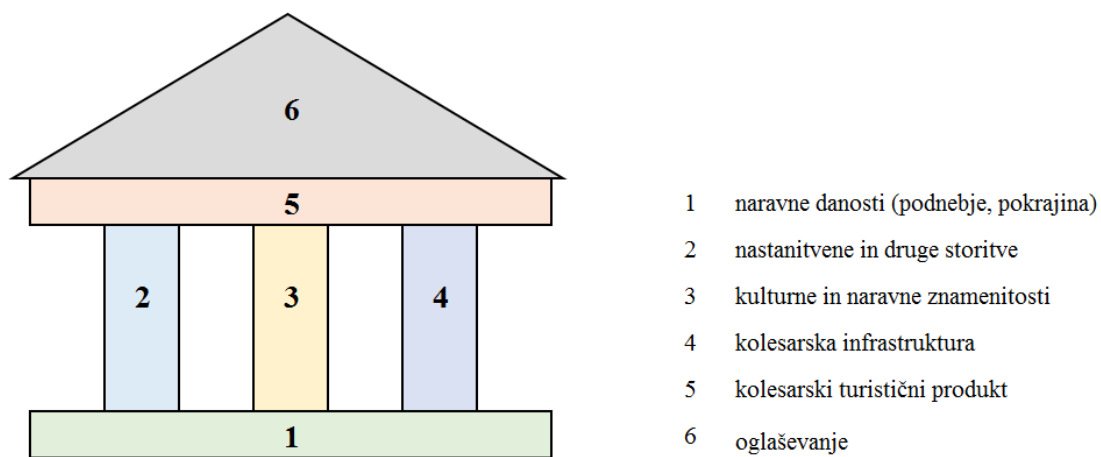
Vodeb (2014, str. 21) podaja zelo kompleksno in sodobno opredelitev, ki vključuje številne prej omenjene vidike turistične destinacije: »Turistična destinacija je kompleksna entiteta, sestavljena iz množice različnih izdelkov, storitev in tudi doživetij; vodena s strani večjega števila interesnih skupin (turističnega sektorja, javnega sektorja in vlade, različnih organizacij, lokalnih prebivalcev) ter opazovana z različnih zornih kotov (z zornega kota turistov, lokalnih prebivalcev, z zornega kota menedžmenta destinacije). Turistična

destinacija mora zagotavljati delovanje in usklajevanje nalog strateškega menedžmenta in strateškega trženja.«

Natančnih opredelitev kolesarske turistične destinacije ni zaslediti. Okvirna opredelitev bi lahko bila, da je vsaka destinacija, ki jo obiščejo kolesarji z namenom dejavnosti kolesarjenja, kolesarska destinacija (Žigon, 2014). Ožje zastavljena je opredelitev športne turistične destinacije po Neirotti (2002) in sicer je to dobro zasnovana infrastruktura, ki ima šport ali zdravje v središču svojega delovanja in trženjske strategije ter športnim turistom praviloma ponuja objekte in storitve visokega standarda. Lahko pa tudi apliciramo splošne definicije turistične destinacije in bi kolesarsko destinacijo po Cooperju et al. (1993) na primer lahko definirali kot preplet različnih dobrin in storitev, načrtovanih za zadovoljevanje potreb kolesarskih turistov.

V grobem lahko koncept razvoja kolesarske destinacije grafično ponazorimo z obliko templja (Larsen, 2012). Osnova kolesarskega turizma oz. destinacije so njeni naravni pogoji. Vertikalne stebre templja predstavljajo infrastruktura, nastanitvene in druge storitve ter kulturne in naravne znamenitosti. Te tri komponente tvorijo kolesarski turistični produkt, ki ga je potrebno še ustrezno nadgraditi z oglaševanjem.

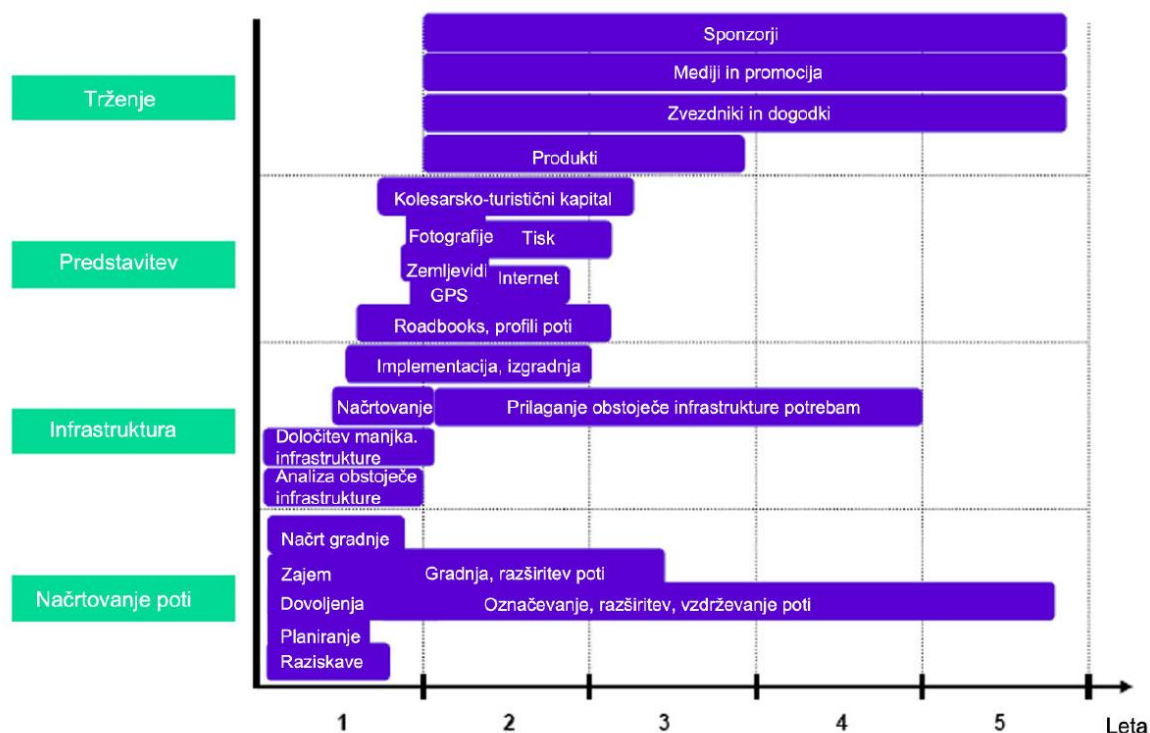
Slika 4: Model razvoja kolesarske destinacije po Larsnu



Vir: J.E. Larsen, *Daljinske kolesarske poti: priložnosti za trajnostni razvoj Slovenije*, 2012, str. 13

Na sliki 3 je prikaz razvoja kolesarske destinacije, ki ga je oblikoval Uli Stanciu (v Zajc et al., 2012). Uli Stanciu je eden ustanoviteljev zelo priznane nemške gorskokolesarske revije Bike ter idejni oče in organizator kolesarskega festivala v mestecu Riva na Gardskem jezeru, ki je postalo ena najbolj prepoznavnih gorskokolesarskih destinacij v tem delu Evrope. Prikazani model se nanaša ravno na konkretne izkušnje pri izgradnji te kolesarske destinacije.

Slika 5: Model razvoja kolesarske destinacije po Stanciu



Vir: P. Zajc et al., *Kolesarjenje in pohodništvo na Koroškem - strokovne podlage za integralni turistični proizvod*, 2012, str. 18

Darco Cazin je ustanovitelj podjetja Alleghra-Tourismus GmbH iz Švice, ki je specializirano za razvoj gorskokolesarskih destinacij in ima zelo dolgo referenčno listo. Kot ključne sestavine uspešne gorskokolesarske destinacije navaja (Bike Alpe Adria - program konference, 2015):

- poti (angl. *Trails*) - priporoča, da je obstoječa mreža poti nadgrajena z namensko grajenimi poti ter da so poti primerno vzdrževane,
- prevoz (angl. *Transportation*) - sem všteta celotno transportno infrastrukturo in javni promet,
- hoteli (angl. *Hotels*) - predstavlja vse prenočitvene in gostinske kapacitete,
- storitve (angl. *Services*) - kolesarski servisi in trgovine, vodniki, najem koles ipd.,
- kolesarska scena (angl. *Scene*) - mišljena je lokalna kolesarska scena in priljubljenost kolesarjenja v lokalnem okolju.

Te sestavine so medsebojno prepletene. Finančni učinki kolesarske destinacije se realizirajo skozi koriščenje transporta, prenočitvenih in gostinskih kapacitet ter kolesarskih storitev, poti pa so multiplikator teh učinkov.

Slika 6: Odnosi med sestavinami kolesarske destinacije



Vir: *Bike Alpe Adria - program konference / Darco Cazin, 2015*

Na operativni ravni so pri razvoju kolesarske turistične destinacije ključne sledeče aktivnosti (Mednarodni inštitut za turizem, 2005; Strategija razvoja kolesarskega turizma v občini Tržič, 2015; Regijska razvojna agencija severne Primorske, 2015):

- načrtovanje in gradnja ustrezne kolesarske infrastrukture (izkoriščanje naravnih danosti, smiselne povezave in krožne poti, urejenost, varnost), opremljene z enotno in ustrezno signalizacijo oz. informacijske tablami, vključno z daljinskimi kolesarskimi potmi, mrežo enoslednic, kolesarskimi parki ipd.,
- specifičnim potrebam kolesarjev prilagojene namestitvene in gostinske zmogljivosti (varno shranjevanje koles, pralnica koles in oblek, servis ipd.) in njihova standardizacija,
- primerno dostopna in glede na turistično kolesarsko mrežo razporejena spremljajoča ponudba (servis koles, trgovine s kolesarsko opremo, najem koles, info točke, počivališča),
- atraktivna dodatna ponudba (zdraviliška in wellness ponudba, vinsko-kulinarična ponudba, kulturne prireditve ipd.),
- organizacija sistema vodništva,
- organizacija kolesarskih dogodkov in/ali kolesarskih tekmovanj,
- ustrezen način predstavitve kolesarske destinacije - prospekti, zemljevidi, vodiči, internetne strani, družabna omrežja, znane osebnosti,
- organizacija stalnega izobraževanja in usposabljanja zaposlenih v panogi,
- delujoč organizacijski model s krovnim organizacijskim telesom, ki skrbi za koordinacijo med deležniki, določa smernice, skrbi za vzdrževanje infrastrukture,
- jasna določitev »pravil igre« (vprašanja lastništva zemljišč, odškodnin, odgovornosti),
- določitev virov financiranja.

## 1.6 Pohodništvo in kolesarjenje GIZ

Za vodenje in razvoj kolesarskih destinacij in turizma v Sloveniji je odgovorno gospodarsko interesno združenje Pohodništvo in kolesarjenje GIZ, ki je bilo ustanovljeno leta 2008.

Združenje skrbi tudi za promocijo pohodniških in kolesarskih namestitev in destinacij, kakovost in standardizacijo specializiranih namestitev ter trženje pohodniških in kolesarskih paketov. Člani so ponudniki specializiranih prenočitvenih kapacitet za pohodništvo in kolesarjenje, trenutno ima združenje 41 članov.

Da bi se določeno področje lahko v okviru STO predstavljalo kot turistična kolesarska destinacija, mora zagotoviti sledeče (Kolesarska destinacija, 2016):

- dobro označene kolesarske ture in poti,
- zemljevide kolesarskih tur in poti,
- specializirano nastanitev za kolesarje (kolesarski hoteli, kampi in turistične kmetije),
- kolesarske vodnike,
- najem koles,
- popravilo koles,
- najmanj eno kolesarsko informacijsko točko.

Kolesarska informacijska točka je namenjena kolesarjem turistom in združenje natančno predpisuje, katere vsebine in storitve mora podajati, da si zasluži tak naziv. Deluje lahko v okviru TIC-ov, LTO-jev, specializiranih turističnih agencij, kolesarskih trgovin ali servisov. Določen je tudi znak za Kolesarsko informacijsko točko (Kolesarske informacijske točke, 2016):

*Slika 7: Znak za Kolesarsko informacijsko točko*



*Vir: Kolesarske informacijske točke, 2016*

Združenje loči tri tipe specializiranih kolesarskih namestitev ter ima zanje predviden tudi enoten način označitve:

- kolesarski hotel,

*Slika 8: Znak za kolesarski hotel*



*Vir: Kolesarski trženjski standardi, 2014*

- kolesarski kamp,

*Slika 9: Znak za kolesarski kamp*



*Vir: Razvoj in trženje turističnega produkta kolesarjenje, b.l.*

- kolesarjem prijazna kmetija.

Kot priporočilo so oblikovane tudi smernice za naziv kolesarjem prijazna gostilna.

Z namenom standardizacije ponudbe je združenje pripravilo Kolesarske trženjske standarde (2014), ki natančno predpisujejo obseg storitev in opreme, ki jih mora ponudnik zagotoviti, da se lahko poteguje za naziv kolesarjem prijazna namestitvev. Standardi so primerljivi s standardi podobnih organizacij ali združenj v tujini (Bett+Bike, Nemčija; Italy Bike Hotels, Italija). Obseg potrebnih storitev in opreme za kampe je enoten, pri hotelih pa ima širok razpon, simbolno ponazorjen s kategorijo od enega do petih koles. Nastanitve z enim kolesom ponuja samo bazične storitve, namestitve s petimi kolesi pa so visoko specializirane in opremljene za sprejemanje kolesarskih gostov, ki so tudi njihova glavna ciljna skupina. V Sloveniji imamo trenutno le 2 namestitvi s kategorijo 5 koles, 2 namestitvi s kategorijo 4 kolesa, 10 namestitev s kategorijo 3 kolesa, 5 ponudnikov s kategorijo 2 kolesi in 10 namestitev s kategorijo 1 kolo (Kolesarske nastanitve, 2016).

## **2 ZAKONSKA, STRATEŠKA IN STROKOVNA IZHODIŠČA ZA RAZVOJ KOLESARKEGA TURIZMA V SLOVENIJI**

Ker zakonodaja pomembno določa potencial za razvoj in okvir delovanja kolesarskega turizma, tako z vidika razvoja infrastrukture kot izvajanja same dejavnosti, si jo bomo podrobneje ogledali. V Sloveniji ni krovnega zakona, ki bi urejal področje kolesarstva, obstaja pa cela vrsta predpisov, v katerih je kolesarjenje omenjeno:

- Zakon o ohranjanju narave,
- Zakon o gozdovih,
- Zakon o planinskih poteh,
- Zakon o kmetijskih zemljiščih,
- Zakon o športu,
- Zakon o varstvu okolja,
- Zakon o graditvi objektov,



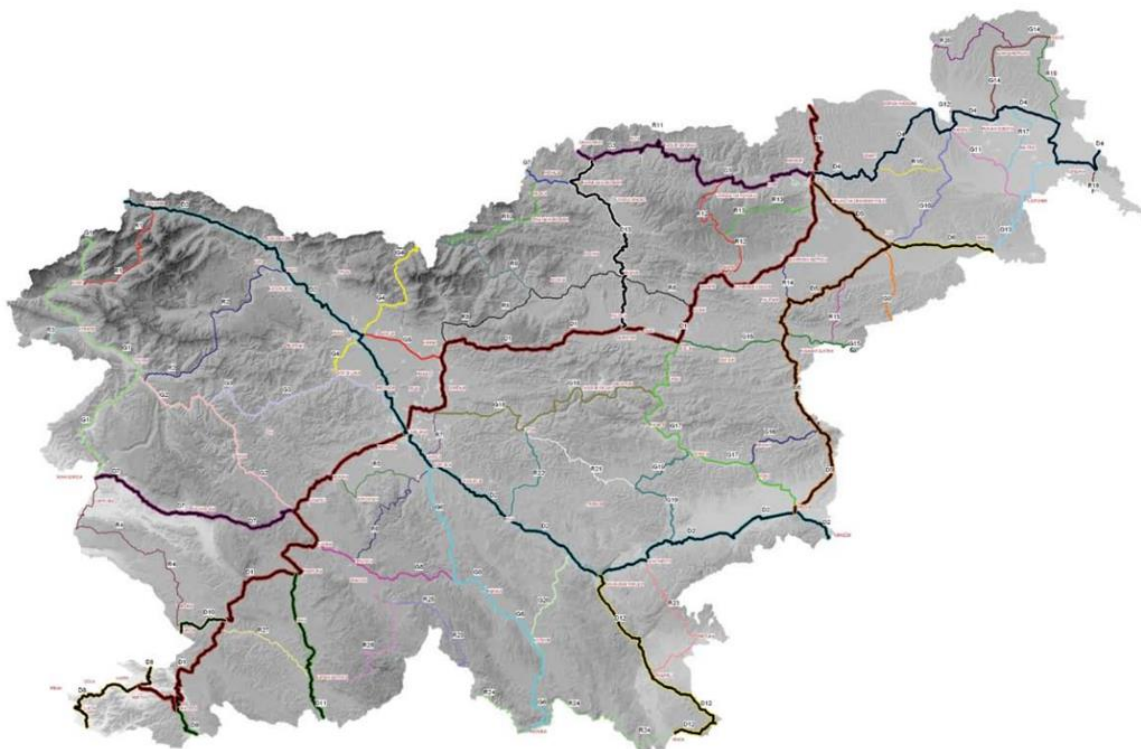
- Uredba o razvrščanju objektov glede na zahtevnost gradnje,
- Zakon o Triglavskem narodnem parku,
- Zakon o spodbujanju razvoja turizma,
- Zakon o cestah,
- Zakon o javnih cestah,
- Uredba o merilih za kategorizacijo javnih cest,
- Pravilnik o načinu označevanja javnih cest in o evidencah o javnih cestah in objektih na njih,
- Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah,
- Zakon o voznikih,
- Zakon o motornih vozilih,
- Zakon o pravilih cestnega prometa.

## **2.1 Kolesarsko omrežje**

Z vidika kolesarskega turizma, predvsem imamo tu v mislih popotniško in družinsko kolesarjenje, ki potrebujeta namenske kolesarske poti, je pomembna zakonodajna ureditev državnega kolesarskega omrežja. Za strokovno-tehnične, razvojne, organizacijske, upravne in druge naloge, ki se nanašajo na načrtovanje, gradnjo, vzdrževanje in varstvo državnega kolesarskega omrežja, je po Zakonu o javnih cestah odgovorna Direkcija za infrastrukturo (včasih Direkcija za ceste) pri Ministrstvu za infrastrukturo.

Osnovne smeri državnih kolesarskih povezav so določene v kartografskem delu Odloka o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin srednjeročnega in dolgoročnega družbenega plana Republike Slovenije. Projekt izvedbe celotnega predvidenega omrežja zajema približno 2700 km delno ali izključno kolesarjem namenjenih državnih kolesarskih povezav. Načrtovanje prednostnih nalog v zvezi z uresničitvijo predvidenega državnega kolesarskega omrežja je prostorsko in časovno zelo zahtevno in temelji na objektivnih prometno-varnostnih, strokovno-tehničnih, gospodarskih in okoljevarstvenih merilih. Delež trenutno že zgrajenega omrežja je zelo majhen v primerjavi s celotnim predvidenim omrežjem, ki ga je še treba zgraditi. Podrobnosti glede izvedbe in natančno opredelitev poteka ter natančen izračun vlaganja v posamezen odsek je mogoče navesti šele na podlagi izvedbene tehnične dokumentacije. Predvidena končna dolgoročna planska doba izvedbe celotnega omrežja je 25 let. Gradnja bo potekala postopno, zato je popis načrtovanih smeri prihodnjega kolesarskega omrežja v fazi strateških načrtov in je kot tak zgolj informativen. Načrtovanih je največ 10% samostojnih kolesarskih poti, izveden pa naj bi bile le tam, kjer ni razpoložljivih obstoječih cest (Andrejčič Mušič, 2005, 2009).

*Slika 10: Predlagana mreža državnega kolesarskega omrežja*



*Vir: P. Andrejčič Mušič, Kolesarski projekti, ki jih sofinancira evropska Unija, 2009, str. 6-7*

V praksi je izgrajen minimalen del načrtovanega kolesarskega omrežja, od leta 2003 do leta 2013 je bilo na novo izgrajenih le 45 km državnih kolesarskih povezav (Willenpart, 2013). Zajc in Rozman (2014, str. 11) ugotavljata, da se »zaradi institucionalne neorganiziranosti, necelovitega načrtovanja in tudi zaradi pomanjkanja finančnih sredstev, v praksi vzpostavljanje kolesarskega omrežja v Sloveniji izvaja stihijsko. Zasnova državnega kolesarskega omrežja je nedodelan niz koridorjev na papirju. Vloge in odgovornosti občin, države in regionalnih institucij so nejasne. Državno kolesarsko omrežje se v veliki meri izvaja tudi s sredstvi občin. Nimamo izvedbenega načrta kot tudi ne meril za razvrstitev kolesarskih povezav, pravil za označitev in evidentiranje ter minimalnih pogojev za vzpostavitev in vzdrževanje kolesarskih povezav. Ocenjujemo, da je potrebno pri zasnovi in razvoju državnega kolesarskega omrežja izhajati iz potreb uporabnika. Zato in zaradi izkušenj z izvedbo med leti 2007 in 2013 ocenjujemo, da zasnova kolesarskih povezav državnega kolesarskega omrežja:

- naj ne temelji na principu povezovanja Slovenije in Slovenije navzven po vzorcu obstoječih cestnih povezav ali ob njih, kot je to predvidela Zasnova državnega kolesarskega omrežja leta 2004,

- naj temelji na manjšem številu prioriternih kolesarskih povezav, ki bo izhajale iz potreb, pričakovanj uporabnikov in s tem povezanimi ciljni skupinami (npr. dolinske in obrečne kolesarske povezave za t.i. obrečno kolesarjenje in kolesarjenje za sprostitev),
- naj definira vlogo in odgovornosti lokalne, regionalne in nacionalne ravni pri načrtovanju, vzpostavljanju, vzdrževanju in promoviranju državnega kolesarskega omrežja,
- državno kolesarsko omrežje morda ni najboljši izraz, saj ga v praksi vzpostavlja delno država in delno občine - morda bi bil primernejši izraz slovensko kolesarsko omrežje; prvotna namera, da bi lahko omrežje učinkovito vzpostavljala zgolj država, se je pokazala za nerealnega.«

Uredba o kategorizaciji državnih cest vsebuje tudi kategorizacijo kolesarskih povezav in sicer jih deli na:

- daljinske kolesarske povezave, označene s skrajšano oznako D, namenjene povezavi z omrežjem evropskih kolesarskih smeri in omogočajo tranzit skozi Slovenijo,
- glavne kolesarske povezave, označene s skrajšano oznako G, namenjene povezavi med središči regionalnega pomena,
- regionalne kolesarske povezave, označene s skrajšano oznako R, namenjene dostopu do najpomembnejših turističnih območij ali središč ter območij izjemnih naravnih znamenitosti ter središč.

Obstajajo še lokalne oz. občinske poti, označene s skrajšano oznako L, ki omogočajo kolesarski promet med naselji v sosednjih občinah oziroma med naselji in deli naselij v občini, vendar niso del državnega omrežja.

Skozi Vipavsko dolino naj bi potekala daljinska kolesarska pot D7 na relaciji Nova Gorica-Šempas-Ajdovščina-Col-Kalce, kjer naj bi se priključila transslovenski daljinski kolesarski poti D1 Šentilj-Maribor-Celje-Ljubljana-Postojna-Divača-Koper (Andrejčič Mušič, 2009). Daljinska kolesarska pot D1 je integralni del panevropske kolesarske povezave (EuroVelo) št. 9 od Baltika do Jadrana, imenovane tudi jantarna pot. Poteka po trasi Gdansk-Dunaj-Gradec-Maribor-Ljubljana-Trst- Koper-Pulj in je del evropske kolesarske mreže imenovane EuroVelo pod okriljem evropske kolesarske zveze (European Cyclists Federation). Kot že omenjeno, trasa daljinske kolesarske poti D7 niti ostalih kolesarskih poti ni natančno določena.

## **2.2 Označevanje kolesarskih poti**

Pomembna novost na področju označevanja kolesarskih poti z enotno in ustrezno signalizacijo tako na državni kot regionalni ravni je sprejetje Pravilnika o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah, ki je stopil v veljavo 5.1.2016. Pred sprejetjem je

potekalo dolgotrajno usklajevanje vsebine Pravilnika, upoštevane so bile tudi pripombe nevladnih organizacij.

Trenutno stanje na terenu namreč kaže, da (Zajc & Rozman, 2012, str. 3):

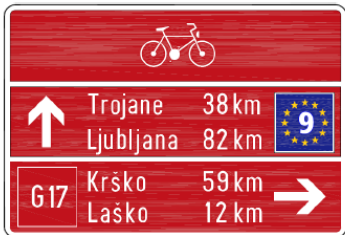

- »ni enotnega označevanje povezav; poenotnih sistemov označevanja ni na regionalnem nivoju/ih, različne in nekompatibilne sisteme usmerjanja kolesarjev najdemo tudi že na nivoju posamezne lokalne skupnosti,
- obstoječi lokalni sistemi označevanja kolesarjem praviloma ne nudijo dovolj informacij na sami povezavi; na usmerjevalnih tablah običajno manjkajo podatki o razdaljah do pomembnejših točk na povezavi,
- zaradi napak pri določanju lokacij in postavitvi smerokazov pogosto prihaja do nejasnih ali celo zavajajočih informacij za uporabnike,
- pereč problem je zagotavljanje upravljanja s kolesarskimi povezavami, še posebej vzdrževanje signalizacije in ostale opreme na njih«.

S sprejetjem pravilnika je bila podana kvalitetna podlaga za začetek enotnega, sistematičnega in vsebinsko obogatenga označevanja kolesarskih tras v Sloveniji, tako na državni kot regionalni in lokalni ravni. Osnovna ideja je povzeta po švicarskem sistemu označevanja kolesarskih povezav, ki se je v praksi že izkazal za uspešnega.

Pravilnik uvaja nove kažipotne table za kolesarje v rdeči barvi, ki vsebujejo sledeče podatke:











- smerno puščico,
- piktogram kolesa / gorskega kolesa,
- oznako kolesarske povezave,
- ime najbližjega oz. pomembnejšega kraja v smeri vožnje,
- razdaljo do najbližjega oz. pomembnejšega kraja,
- pri tablah za gorske kolesarje tudi oznako težavnosti (lahka, srednja, težka).

*Slika 11: Kažipotne table za kolesarje*

 <p><b>Kažipotna tabla za kolesarje</b></p>	A	Smeri kolesarskih povezav in prometnih ciljev ob povezavi.
	B	 <p>3404-1</p>
	C	Velikost posamezne lamele na znaku 3404: 1000, 1100, 1200 x 200 mm, na znaku 3401-1: 800 x 200 mm. Pri dvojezičnih napisih je višina lamele odvisna od zahtevanih vrstic napisa.

se nadaljuje


Slika 11: Kažipotne table za kolesarje (nad.)

 <p><b>Kažipot za kolesarje</b></p>	A	Označitev prometnega cilja, kjer v smeri kažipota potekajo kolesarske povezave, in informacija o vrsti kolesarske povezave.			
	B	 <p>3405-1</p>	 <p>3405-2</p>	 <p>3405-3</p>	 <p>3405-4</p>
	C	Velikost znaka: 300 x 300 mm.			
 <p><b>Kažipot za kolesarje</b></p>	A	Označitev prometnega cilja, kjer v smeri kažipota potekajo kolesarske povezave za turno gorsko kolesarjenje, ter informacija o vrsti kolesarske povezave in njeni težavnostni stopnji (lahka, srednja, težka).			
	B	 <p>3406-1</p>	 <p>3406-2</p>	 <p>3406-3</p>	 <p>3406-4</p>
	C	Velikost znaka: 300 x 300 mm.			

Vir: Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah, Ur.l. RS, št. 99/2015, str. 12569

Pravilnik predvideva tudi talne kažipote z oznako kolesarske povezave.

Slika 12: Talne kažipotne oznake za kolesarje

	A	Kažipotna oznaka kolesarske povezave.
	B	

Vir: Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah, Ur.l. RS, št. 99/2015, str. 12598

Standardizirani so tudi znaki ob kolesarskih poteh za sporočanje informacij ter obveščanje o smeri kulturnih, naravnih in turističnih znamenitosti ter druge javne infrastrukture.

Slika 13: Usmerjevalne lamele in informativne table za kolesarje

<p><b>Usmerjevalna lamela</b></p>	<table border="1"> <tbody> <tr> <td data-bbox="574 282 608 450">A</td> <td data-bbox="608 282 1359 450">Obvestilo o smeri kulturnih, naravnih in turističnih znamenitosti ter objektov turistične in druge infrastrukture.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="574 450 608 589">B</td> <td data-bbox="608 450 1359 589"> <p>9401-1</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="574 589 608 736">C</td> <td data-bbox="608 589 1359 736">Velikost znaka (lamele): 300 x 100 mm ali 200 x 67 mm.</td> </tr> </tbody> </table>	A	Obvestilo o smeri kulturnih, naravnih in turističnih znamenitosti ter objektov turistične in druge infrastrukture.	B	<p>9401-1</p>	C	Velikost znaka (lamele): 300 x 100 mm ali 200 x 67 mm.		
A	Obvestilo o smeri kulturnih, naravnih in turističnih znamenitosti ter objektov turistične in druge infrastrukture.								
B	<p>9401-1</p>								
C	Velikost znaka (lamele): 300 x 100 mm ali 200 x 67 mm.								
<p><b>Informativna tabla</b></p>	<table border="1"> <tbody> <tr> <td data-bbox="574 750 608 925">A</td> <td data-bbox="608 750 1359 925">Grafični in fotografski prikazi informacij o kolesarski poti s prikazom poteka in dolžine trase.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="574 925 608 1070">B</td> <td data-bbox="608 925 1359 1070"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="574 1070 608 1160">C</td> <td data-bbox="608 1070 1359 1160">Velikost table: 300 x 600 mm, 200 x 400 mm.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="574 1160 608 1240"></td> <td data-bbox="608 1160 1359 1240"></td> </tr> </tbody> </table>	A	Grafični in fotografski prikazi informacij o kolesarski poti s prikazom poteka in dolžine trase.	B		C	Velikost table: 300 x 600 mm, 200 x 400 mm.		
A	Grafični in fotografski prikazi informacij o kolesarski poti s prikazom poteka in dolžine trase.								
B									
C	Velikost table: 300 x 600 mm, 200 x 400 mm.								

Vir: Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah, Ur.l. RS, št. 99/2015, str. 12614-12615

## 2.3 Problematika vožnje v naravnem okolju

Zakonodajno področje je najbolj kompleksno na področju turnega kolesarjenja, saj je izvajanje te dejavnosti v svoji neokrnjeni obliki v nasprotju z nekaterimi zakonodajnimi predpisi, kar predstavlja resno oviro pri razvoju turističnih produktov.

Spremembe Zakona o ohranjanju narave, ki ureja tudi področje vožnje s kolesi v naravnem okolju, so začele veljati 8.7.2014. Tega dne je prenehala veljati Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju iz leta 1995, ki je v svojem 1. členu skoraj 20 let prepovedovala vsakršno vožnjo s kolesi v naravnem okolju:

»Na območju Republike Slovenije je v naravnem okolju prepovedano voziti, ustavljeni, parkirati ali organizirati vožnje z vozili na motorni pogon in s kolesi.

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

Spremembe Zakona o ohranjanju narave prinašajo nekaj zanimiv sprememb. Vožnja v naravnem okolju je sedaj dovoljena (28.d člen):

- na utrjenih poteh, če temu ne nasprotujejo lastniki ali upravljalci teh poti. Za utrjeno pot se šteje pas zemljišča, ki se uporablja za hojo ali vožnjo in je za ta namen tudi utrjen,
- v območjih, ki so z občinskimi prostorskimi akti določena kot površine za šport in rekreacijo in namenjena tudi vožnji s kolesi. Ta območja niso del naravnega okolja in zanje režimi iz zakona ne veljajo. V praksi to pomeni dovoljenje za gradnjo kolesarskih parkov, poligonov ipd.,
- v okviru javnih prireditev. Potrebno je predhodno soglasje Zavoda za ohranjanje narave in pozitivni mnenji Zavoda za gozdove Slovenije, če je prireditev na gozdnih zemljiščih oz. Kmetijsko gozdarske zbornice Slovenije v primeru kmetijskih zemljišč. Organizator javne prireditve je po končani prireditvi dolžan stanje prireditvenega prostora v naravnem okolju v kar največji možni meri vrniti v stanje, kakršno je bilo pred javno prireditvijo. Izpostavljam še nekaj pogojev za pridobitev dovoljenja za organizacijo javne prireditve:
  - da je kraj javne prireditve, ki vključuje tudi traso za vožnjo v naravnem okolju, dostopen po javnih cestah ali nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za javni cestni promet,
  - na istem kraju prireditve še nista bili v tekočem koledarskem letu organizirani dve javni prireditvi, pri čemer se za isti kraj prireditve šteje trasa, ki v 50 odstotkih poteka po trasi, kjer je bila v tekočem koledarskem letu že organizirana javna prireditev,
  - trajanje javne prireditve ne presega treh dni.

Vožnja v naravnem okolju ureja tudi Zakon o gozdovih v svojem 10., 37., 38., 39. in 40. členu. Vožnja je dovoljena:

- po gozdnih cestah, morajo pa biti označene, da so gozdne ceste in da jih drugi uporabniki uporabljajo na lastno odgovornost,
- po gozdnih vlakih in drugih označenih poteh, katerih pogoje rabe sporazumno določijo in v skladu s predpisi o gozdnih prometnicah označijo lastniki, Zavod za gozdove in lokalna skupnost. V zakonu ni natančneje opisano, kako naj se ta označitev izvede.

Določene omejitve vožnje v naravnem okolju predstavlja tudi conacija gozdnega prostora

z vidika rekreacije in turizma, ki jo je pripravil Zavod za gozdove Republike Slovenije (Conacija gozdnega prostora z vidika rekreacije in turizma, b.l.). Pripravljena je bila v pomoč občinam pri načrtovanju dejavnosti v prostoru in pri pripravi prostorskih planov - ko načrtujejo območja za rekreacijo ali posamezne objekte (poligone) za okolju manj prijazne oblike rekreacije.

- |        |                                                                                                                                                                                        |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Cona A | Brez rabe (dovoljena hoja po označeni planinski poti ali drugi poti, ki vodi skozi rezervat ali po njegovem robu).                                                                     |
| Cona B | Hoja po gozdu, izjemoma (ob podrobnejši preučitvi) tudi ježa ali kolesarjenje po označenih vlakah. Zapora cest za vožnjo z motornimi vozili (vsaj slepih krakov - z znakom ali rampo). |
| Cona C | Jahanje ali vožnja s kolesi po označenih vlakah, hoja po gozdu. Raba gozdnih cest skladno z zakonodajo.                                                                                |
| Cona D | Dejavnosti po B in C ter druga raba skladno z zakonodajo. Poseben režim.                                                                                                               |

Deleži površin posameznih con v Sloveniji so naslednji: cona A 1%, cona B 21%, cona C 46% in cona D 32%. V območju A sta kolesarjenje in ježa v celoti prepovedani, označitev teh poti ni možna. V območjih conacije B, C in D poti za kolesarjenje sporazumno določijo in označijo lastniki gozdov, Zavod za gozdove in pristojna lokalna skupnost. V primeru, da poti niso označene, kolesarjenje tudi v območjih B, C in D skladno z Zakonom o gozdovih ni dovoljeno.

Omejitve glede gorskega kolesarjenja vsebuje tudi Zakon o planinskih poteh in sicer v svojem 19. členu. Osnovno zakonsko izhodišče je, da je vožnja s kolesi po planinskih poteh prepovedana. Izjeme:

- vožnja je dovoljena po planinskih poteh, ki potekajo po poljskih poteh ali gozdnih prometnicah, razen če je tam vožnja prepovedana na podlagi predpisov, ki urejajo ohranjanje narave, gozdarstvo ali lovstvo,
- vožnja je dovoljena v okviru športne prireditve oz. tekmovanj ob soglasju skrbnika planinske poti. Del planinske poti, po kateri poteka kolesarjenje, se mora za čas tekme zapreti. V primeru, če ležijo zemljišča, preko katerih poteka takšna planinska pot, v območju, ki je varovano na podlagi predpisov, ki urejajo ohranjanje narave, gozdarstvo ali lovstvo, pa mora organizator takšne tekme pridobiti tudi dovoljenje za poseg v naravo,
- pot se lahko odpre gorskim kolesarjem na predlog skrbnika planinske poti, kar mora potrditi minister, pristojen za šport. Skrbnik planinske poti je planinsko društvo, ki ga planinska zveza pogodbeno pooblasti za vzdrževanje in označevanje določenih planinskih poti ter za zagotavljanje njihove nemotene in varne uporabe; izjemoma je lahko, pod pogoji določenimi s tem zakonom, skrbnik tudi druga pravna ali fizična oseba.



Pravilnik o označevanju in opremljanju planinskih poti določa, da mora biti pod usmerjevalnimi tablam dvonamenskih poti nameščena tabla, ki označuje, da je vožnja z gorskimi kolesi dovoljena. Oblika, dimenzije in barva table so s Pravilnikom predpisane (Slika 14 levo), v fazi predloga pa je tudi rešitev z modro črto pod Knafeljčevo markacijo (Slika 14 desno):

*Slika 14: Oznake dvonamenskih planinskih poti*



*Vir: P. Zajc & U. Rozman, Elaborat označitve rekreacijskih poti in postavitve interpretacijske infrastrukture, 2014, str. 16-17*

Sprejeta so bila tudi tehnični kriteriji za izbor poti (Planinska zveza Slovenije, 2013), primernih za dvonamensko rabo planinskih poti (naklon največ 20%, potrebna svetla širina poti najmanj 1,5 m, prepoved nad gozdno mejo, ipd.).

Ministrstvo za okolje in prostor v ločenem mnenju o Zakonu o kmetijskih zemljiščih na osnovi državljanske pobude ugotavlja, da je vožnja po poljskih poteh dovoljena, če temu ne nasprotuje lastnik ali upravljalec poti. Poljska pot se po 28.d členu Zakona o ohranjanju narave lahko obravnava kot utrjena pot, to je pas zemljišča, ki se uporablja za hojo ali vožnjo in je za ta namen tudi utrjen (Pojasnilo Ministrstva za okolje in prostor, 2014).

Če povzamemo, je v Sloveniji vožnja s kolesi v naravnem okolju načeloma prepovedana povsod tam, kjer ni eksplicitno dovoljena. Stimulativno okolje za razvoj turno-kolesarskega turizma bi bilo ravno obratno - dovoljeno povsod, razen na eksplicitno prepovedanih področjih. Poleg tega je postopek pridobivanja potrebnih dovoljenj za vožnjo v naravnem okolju in označevanja teh poti zapleten in zamuden, načini označitve dovoljenih poti pa v nekaterih zakonskih aktih niso natančno predpisani.

## **2.4 Strateški dokumenti**

Krovni dokument pri razvoju slovenskega, s tem pa tudi kolesarskega turizma, je Strategija razvoja slovenskega turizma 2012-2016 s podnaslovom Partnerstvo za trajnostni razvoj slovenskega turizma. V Strategijo je Vlada RS (2012, str. 1) zapisala vizijo, da bo »v letu 2016 turizem v Sloveniji temeljil na trajnostnem razvoju in bo kot zelo uspešen gospodarski

sektor narodnega gospodarstva ključno prispeval k družbeni blaginji in ugledu naše države v svetu.«

Kot ključna konkurenčna prednost Slovenije so bile identificirane dobro ohranjena narava in naravne danosti. Iz nje izhajajo tudi krovna zgodba Slovenije in temeljna področja njene turistične ponudbe, ki utrjujejo znamko Slovenije in slovenskega turizma I FEEL SLOVENIA.

Krovna zgodba Slovenije je definirana z navezo zelena - aktivna - zdrava Slovenija.

Skladno s krovno zgodbo so bila identificirana sledeča temeljna področja turistične ponudbe:

- zdravje in dobro počutje (zdravilišča, wellness, medicinski turizem),
- aktivne počitnice (aktivnosti v vseh letnih časih, npr. smučanje, pohodništvo, kolesarjenje, ...),
- doživetja v naravi (turizem na podeželju, turistične kmetije, naravni parki, EDEN, ekoturizem, kampi, ...),
- poslovni turizem,
- gastronomija,
- kultura (festivali, mesta, ...),
- zabavišni turizem in igralništvo,
- križarjenja.

Vlada RS (2012, str. 41) poziva k razvoju trajnostnih oblik turizma in trajnostni turizem opredeli kot »turizem, ki upošteva sedanje in bodoče ekonomske, družbene in okoljske vplive ter tudi zadovoljuje potrebe obiskovalcev, gospodarstva, okolja in lokalnih prebivalcev«. Kolesarjenje je označeno kot eden najbolj trajnostnih turističnih produktov aktivnih počitnic v Sloveniji.

Drugi strateški dokument, Strategija razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji, je iz leta 2005 in vsebuje bolj operativne usmeritve pri razvoju kolesarstva kot turističnega produkta. Bodoče videnje stanja v panogi je (Mednarodni inštitut za turizem, 2005, str. 41), da bodo »kolesarski ponudniki v sodelovanju s Slovensko turistično organizacijo razvili celovito, kakovostno in konkurenčno turistično doživetje (ponudbo) kolesarjenja. [...] Hkrati bodo skrbeli za sonaraven razvoj kolesarjenja, ki bo lahko dolgoročno prispeval k večji pestrosti ponudbe v destinaciji. [...] Temeljni strateški cilj je povečati število turistov kolesarjev na celotnem ozemlju Slovenije in doseči ekonomsko samostojnost ponudnikov storitev turističnega kolesarjenja in ustrezen ekonomski obseg te dejavnosti.«

Za doseg te ciljev so v strategiji določeni tudi ključni ukrepi:

- razviti kakovostno in pestro kolesarsko infrastrukturo,

- razviti standarde in tržno znamko turističnega proizvoda kolesarjenje,
- vzpostaviti verigo ponudnikov kolesarskih storitev,
- vzpostaviti ustrezno organizacijsko strukturo,
- povečati prepoznavnost Slovenije kot kolesarske turistične destinacije na tujih trgih,
- poskrbeti za izobraževanje zaposlenih v panogi,
- vzpostaviti sistem monitoringa rezultatov,
- vključiti razvoj turističnega kolesarstva v razvojne strategije ter normativne ureditve na ustreznih področjih.

Tretji strateški dokument je Program razvoja turističnega produkta kolesarjenja v Severno Primorski (Goriški razvojni) regiji, pripravljen v letu 2015 (Regijska razvojna agencija severne Primorske, 2015). Program je namenjen opredelitvi bistvenih izzivov na področju razvoja kolesarskega turizma in zagonu razvoja kolesarskih turističnih produktov kot enega nosilcev turističnega razvoja regije.

Ključni strateški cilji so:

- razviti kolesarsko destinacijo in kolesarski produkt v Goriški regiji:
  - razvijati infrastrukturo in pospešiti njeno legalizacijo,
  - vzpostaviti primerno organizacijsko strukturo podpornega okolja,
  - zasnovati prioritete razvojne projekte na področju kolesarstva, predvsem z vidika nadgradnje programskih vsebin,
- povečati prepoznavnost in število kolesarskih turistov v Goriški regiji:
  - oblikovati in izvesti marketinško in trženjsko strategijo,
  - vzpostaviti sistem za vodenje statistike kolesarskih gostov.

Kot najbolj obetaven ciljni segment so v Programu identificirani turni in popotniški kolesarji.

Četrty dokument je Strategija razvoja turizma Vipavske doline na območju občin Ajdovščina in Vipava za obdobje 2016-2030, v katerem bodo po principu »od spodaj navzgor« določene razvojne usmeritve turizma v Zgornji Vipavski dolini v prihajajočih sedmih letih ter kratkoročni letni operativni plani aktivnosti. Dokument je že v zaključni fazi, vendar potekajo še usklajevanja vsebine z vsemi deležniki. Javna objava je načrtovana za drugo polovico leta 2016. Za sedaj je dostopna le ta informacija, da so kot ključni stebri turistične ponudbe v Vipavski dolini identificirani gastronomski, športno-rekreativni in kulturno-dediščinski turizem.

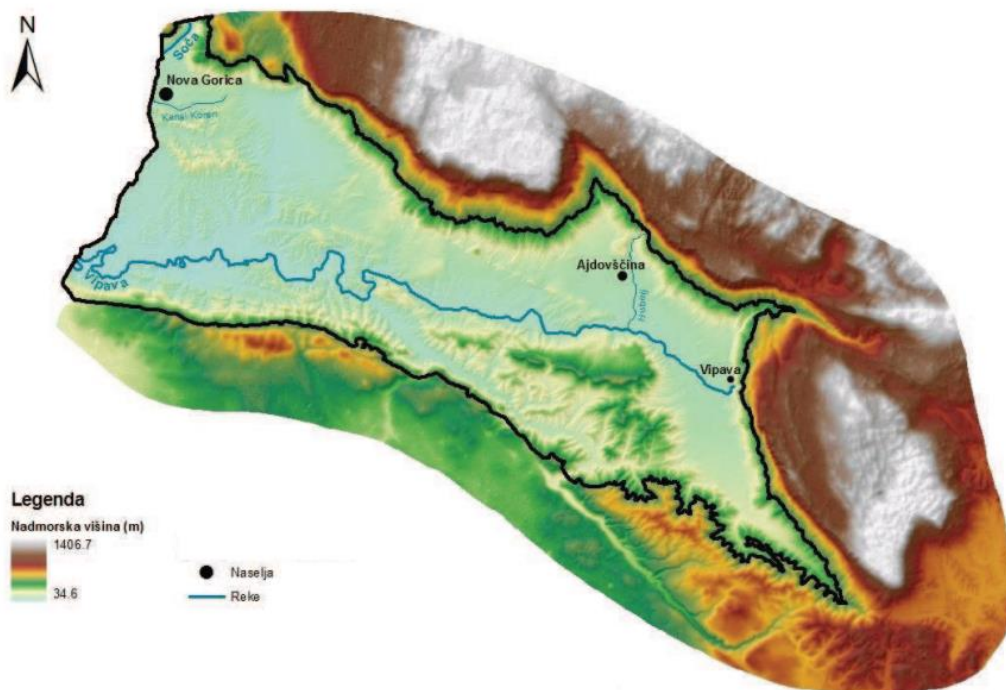
### 3 ANALIZA TURISTIČNEGA PRODUKTA KOLESARJENJE V VIPAVSKI DOLINI

#### 3.1 Značilnosti Vipavske doline

V grobem Vipavska dolina označuje porečje reke Vipave in predstavlja zaključeno geografsko in geološko celoto. Z upravnega vidika ni tako enotna, saj se razprostira na ozemlju kar šestih občin: Vipave, Ajdovščine, Nove Gorice, Renč-Vogrškega, Šempeter-Vrtojbe in Mirna-Kostanjevice. Ko govorimo o Vipavski dolini, nimamo v mislih le njenega nižinskega dela, pač pa celotno področje, ki ga na severu in vzhodu omejujeta visoki planoti Trnovski gozd in Nanos, na jugu pa se naslanja na nizko planoto Kras. Na vzhodu se Vipavska dolina začne s povirjem potoka Močilnik pod Razdrtim in na zahodu, kamor se geografsko odpira, umetno konča z italijansko mejo. Po tej osi meri Vipavska dolina dobrih 40 kilometrov, njena površina pa je preko 300 km<sup>2</sup>.

Reliefno je Vipavska dolina zelo razgibana, saj se flišno dolinsko dno proti severu preko prepadnih sten in melišč dviguje vse do visokih kraških planot, na jugu pa prehaja v flišno gričevje, ki pokriva 3/4 njenega površja. Najvišja točka leži na 1.495 m.n.m.v. (Mali Golak), najnižja pa na 43 m.n.m.v. ob prehodu reke Vipave v Italijo. Reka Vipava teče preko celotne doline v številnih meandrih z bujno obrečno floro.

*Slika 15: Relief Vipavske doline*



Vir: J. Žnidaršič, *Ogroženost Vipavske doline zaradi suše*, 2014, str. 5

Podnebje je zaradi mešanja sredozemskih in celinskih vplivov submediteransko. Vegetacijska doba je do dva meseca daljša kot v osrednji Sloveniji. Značilne so mile zime, razen na visokih planotah praviloma brez snega, in zmerno vroča poletja. Topel in vlažen zrak iz Furlanske nižine se meša s pogostimi vdori hladnega zraka s celine, ko silovito piha severovzhodni veter, bolj znan kot burja. Zaradi submediteranskega podnebja z velikim številom sončnih dni, ugodnega reliefa in primernih pedoloških značilnosti so kmetijstvo, vinogradništvo in sadjarstvo tradicionalne gospodarske panoge, po 2. svetovni vojni pa je prišlo do intenzivnejše industrializacije (živilska, gradbena, tekstilna in lesna industrija). Gozdovi pokrivajo le 1/3 površja (Kladnik & Natek, 1996; Razvojna agencija ROD, 2004; Prezelj, 2006; Žnidaršič, 2014; Žvokelj, 2004)

Cestna prometna povezanost Vipavske doline se je z izgradnjo hitre ceste H4 Razdrto-Vipava-Šempeter pri Gorici-Vrtojba-Italija izrazito izboljšala, dolina ima tako neposreden stik z avtocestnim omrežjem, skoznjo tudi potekajo glavni prometni tokovi v smeri vzhod-zahod (5. panevropski koridor Lizbona-Kijev). Razdalje med Ajdovščino in nekaterimi večjimi mesti:

- Ljubljana           82 km / 53 min
- Benetke            161 km / 1h 37 min
- Celovec            162 km / 1h 56min
- Zagreb             218 km / 2h 12 min

V Ajdovščini je tudi športno letališče, ki ima omogoča največ vzletnih dni v Sloveniji. Najbližje mednarodno letališče je v Ronkah v Italiji, od Ajdovščine oddaljeno slabih 50 km oz. dobre pol ure vožnje z avtomobilom. Do Ajdovščine vodi tudi slepi krak železniške proge, ki se v Dornberku navezuje na železniško povezavo Koper-Jesenice.

Vipavsko dolino delimo na :

- Spodnjo Vipavsko dolino,
- Srednjo Vipavsko dolino,
- Zgornjo Vipavsko dolino.

Nekateri viri (Kladnik & Natek, 1996) pa dodajajo še:

- Vipavska brda,
- Vrhe.

Upravno sodi Vipavska dolina v Severno-Primorsko oz. Goriško statistično regijo, ki jo sestavljajo štiri geografsko, zgodovinsko, prostorsko in upravno zaokrožene entitete oz. subregije: Zgornje Posočje, Idrijsko-Cerkljansko, Novogoriška subregija in Zgornja Vipavska dolina (Idrijsko-Cerkljanska razvojna agencija, 2013). Podobna členitev je bila

uporabljena pri pripravi Programa razvoja turističnega produkta kolesarjenja v Severno Primorski (Goriški razvojni) regiji (Regijska razvojna agencija severne Primorske, 2015), le da je tam dodana še subregija Goriška Brda. Subregija Vipavska dolina je v obeh primeru zožena na Zgornjo Vipavsko dolino, ki po površini zaseda večino Vipavske doline in je tudi njen najbolj prepoznaven in dominanten del.

Zgornjo Vipavsko dolino sestavljata občini Ajdovščina in Vipava. V Zgornji Vipavski dolini je leta 2015 živel 24.652 prebivalcev, ki prebivajo v 65 naseljih in je za slovenske razmere podpovprečno gosto poseljena. Tip poselitve je podeželski, z edinim večjim naseljem Ajdovščina. Število prebivalstva se je od leta 2008 povečalo za 525 oseb. Delež mlajših od 14 let znaša 16,6% in je višji od slovenskega povprečja ter hitreje narašča. Delež starejših od 65 let je 18,3% in je enak slovenskemu povprečju ter narašča z enako stopnjo. Število diplomantov terciarnega izobraževanja je 11,2 na 1.000 prebivalcev in je nad slovenskim povprečjem (Statistični urad Republike Slovenije, 2015a, 2015b, 2015c, 2015 č).

Stopnja brezposelnosti je v občini Ajdovščina marca 2016 znašala 10,5% in ima padajoči trend, saj je padla pod 11% prvič po novembru leta 2010. Situacija je podobna v Vipavi. Stopnja brezposelnosti je bila marca 2016 10,2% in je bila tako nizka prvič po letu 2010. Obe vrednosti sta boljši od slovenskega povprečja (12,0%, marec 2016) (Stopnja registrirane brezposelnosti, 2016). Povprečna mesečna neto plača je znašala leta 2015 v občini Ajdovščina 941,89 EUR, v občini Vipava pa 930,01 EUR, kar je pod slovenskim povprečjem (1.013,23 EUR) (Statistični urad Republike Slovenije, 2015d).

### **3.2 Turizem v Vipavski dolini**

Vipavska dolina ima zaradi ugodnih klimatskih pogojev, razgibanega reliefa in naravnih znamenitosti, bogate kulturne in arhitekturne dediščine (imenovana je tudi dolina dvorcev in gradov, v dolini je nekaj spomeniško zaščitene vasi) (Regijska razvojna agencija severne Primorske, b.l.), z vinogradi zaznamovane atraktivne kulturne krajine ter številnih lokalno specifičnih produktov (vino, sadje) in raznolike kulinarične ponudbe dobre izhodiščne pogoje za razvoj turizma. Turizem je lahko pomembna in donosna gospodarska panoga, vendar v Vipavski dolini zaradi močne industrije in kmetijskega sektorja do nedavna ni bil prepoznan kot tak. Zavedanje turističnih potencialov je bilo na nizki ravni, prepoznavnost destinacije šibka, ponudba nepovezana, preglednost nad obstoječo in načrtovano infrastrukturo slaba, nastanitvenih zmogljivosti in ustreznega turističnega kadra malo, nastop navzven pa neenoten, razdrobljen in brez strateškega načrtovanja.

V zadnjem desetletju sta industrija in živilsko-predelovalna dejavnost zašli v težave, nekatera največja podjetja so bodisi propadla bodisi občutno zmanjšala število zaposlenih in verjetno je to v precejšnji meri botrovalo k intenzivnejši usmeritvi v turizem. Dozorelo je spoznanje o neizkoriščenih turističnih potencialih ter da je uspeh možen le z bolj enotnim nastopom. Posledično je prišlo do tesnejšega povezovanja in sodelovanja, najprej na mikro

lokalni ravni v Zgornji Vipavski dolini med občinama Ajdovščina in Vipava, v pripravi je Strategija razvoja turizma Vipavske doline na območju občin Ajdovščina in Vipava 2016-2030. Do sodelovanja je prišlo tudi na nivoju celotne Vipavske doline. Konec leta 2015 je bila namreč na javnem razpisu izbrana enotna tržna znamka »Vipavska dolina - Vse drugače. Vse leto.«, podprta s celotno grafično podobo (Lokalne Ajdovščina, 2015)

*Slika 16: Nova celotna podoba in slogan Vipavske doline*



*Vir: Lokalne Ajdovščina, 2015*

Novo tržno znamko je podprlo vseh šest občin, ki se v celoti ali deloma nahajajo v Vipavski dolini : Vipava, Ajdovščina, Mestna občina Nova Gorica, Renče-Vogrsko, Šempeter-Vrtojba in Miren-Kostanjevica.

Vipavska dolina je na nivoju Severno Primorske regije vključena tudi v regijsko turistično destinacijo Smaragdna pot ter regionalni strateški razvojni dokument Regionalni razvojni program Severne Primorske (Goriške razvojne regije) 2014-2020 (Regijska razvojna agencija severne Primorske, 2014).

Kljub zasuku v dojemanju pomena turizma in določenih investicijah v turistično infrastrukturo pa je mikroregija Vipavska dolina še vedno v začetnih fazah gradnje uspešne in prepoznavne turistične destinacije. Vizija Vipavske doline je turističnemu trgu ponuditi produkte s sledečih treh področij (Razvojna agencija ROD, 2015):

- gastronomski turizem (kulinarični in vinski),
- športno-rekreativni turizem (kolesarstvo, pohodništvo, plezanje, padalstvo),
- kulturno-dediščinski turizem (ljubitelji snovne in nesnovne dediščine, mitov, zgodovine, lokalnih dogodkov z željo po novih znanjih, zgodbah in doživetjih).

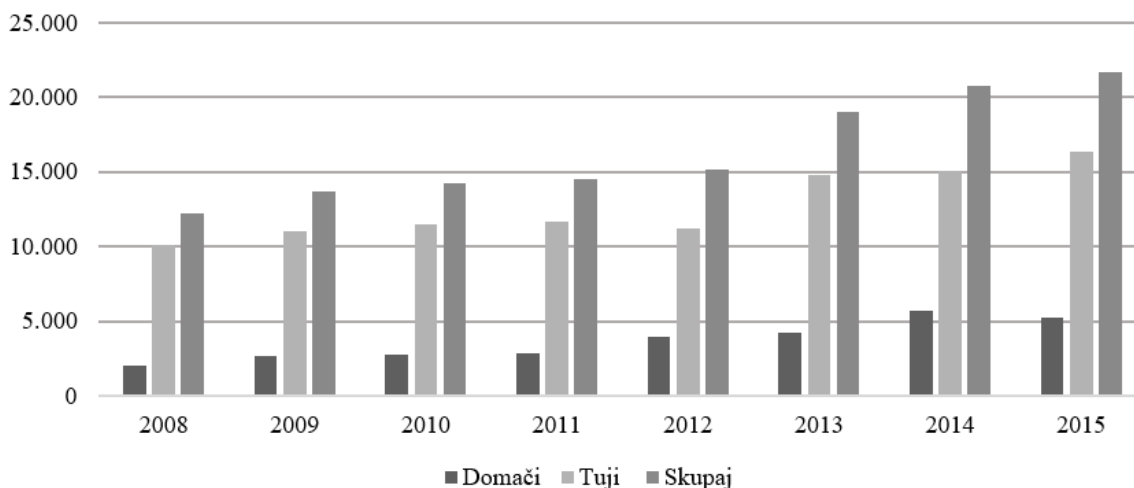
V Zgornji Vipavski dolini je bilo leta 2015 na voljo 1.158 ležišč (Statistični urad Republike Slovenije, 2015e) in njihovo število hitro narašča, saj jih je glede na leto 2008 skoraj štirikrat več. Glede na tip nastanitve so v Zgornji Vipavski dolini na voljo sledeča ležišča:

- hoteli in podobni nastanitveni objekti - 114 ležišč oz. 10%,
- kampi - 400 ležišč oz. 35%,
- zasebne sobe, apartmaji, penzioni in gostišča - 644 ležišč oz. 55%.

Največja rast prenočitvenih zmogljivosti je bila v tem obdobju v obliki kampov, sledijo zasebne sobe, apartmaji, penzioni in gostišča, število hotelskih ležišč pa je stabilno. Edini hotel v Zgornji Vipavski dolini je v Ajdovščini in ima kategorijo 3 zvezdice ter igralnico kot dodatno ponudbo. Večje število prenočišč ponuja še mladinski center s hostlom, tudi v Ajdovščini. Večina ostalih prenočišč v Zgornji Vipavski dolini je na voljo v sobah in apartmajih na kmečkih turizmih. Prenočiti je možno tudi v treh kampih, eden je v Ajdovščini, dva pa v neposredni okolici Vipave. Statistika je rahlo zavajajoča, ker je v kvoto 644 ležišč v zasebnih sobah, apartmajih, penzionih in gostiščih zajetih tudi 240 ležišč dijaškega doma, ki so v praksi v turistične namene na voljo zelo omejeno, in 60 ležišč v planinskih domovih, zato je realna ponudba ležišč skoraj polovico manjša.

Od leta 2008 nenehno raste tudi število prenočitev v Zgornji Vipavski dolini. Leta 2015 jih je bilo zabeleženih 21.688 (Statistični urad Republike Slovenije, 2015f), od tega 76% prenočitev tujih in 24% prenočitev domačih turistov. Število prenočitev domačih turistov raste hitreje (+ 153% glede na leto 2008) kot število prenočitev tujih turistov (+62%), vendar je slednjih v absolutni vrednosti še vedno občutno več. Število prenočitev je najbolj skokovito, za 25%, naraslo leta 2013.

*Slika 17: Število nočitev turistov v Zgornji Vipavski dolini, 2008-2015*

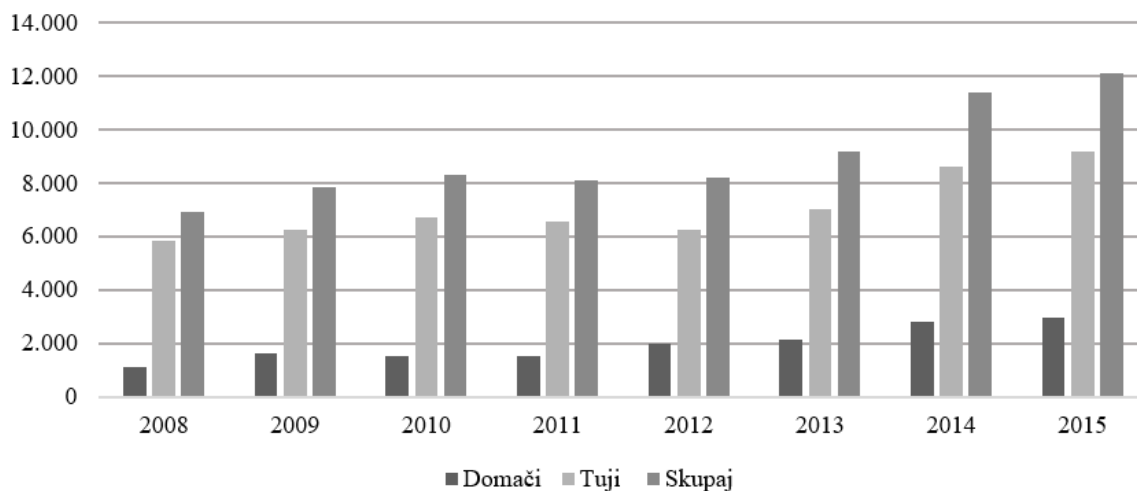


*Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Prihodi in prenočitve turistov po občinah, skupini nastanitvenih objektov, državah in letu, 2015f*

Zelo podoben je trend tudi pri številu prihodov turistov. Leta 2015 jih je bilo evidentiranih 12.116, kar je za 75% več kot leta 2008.



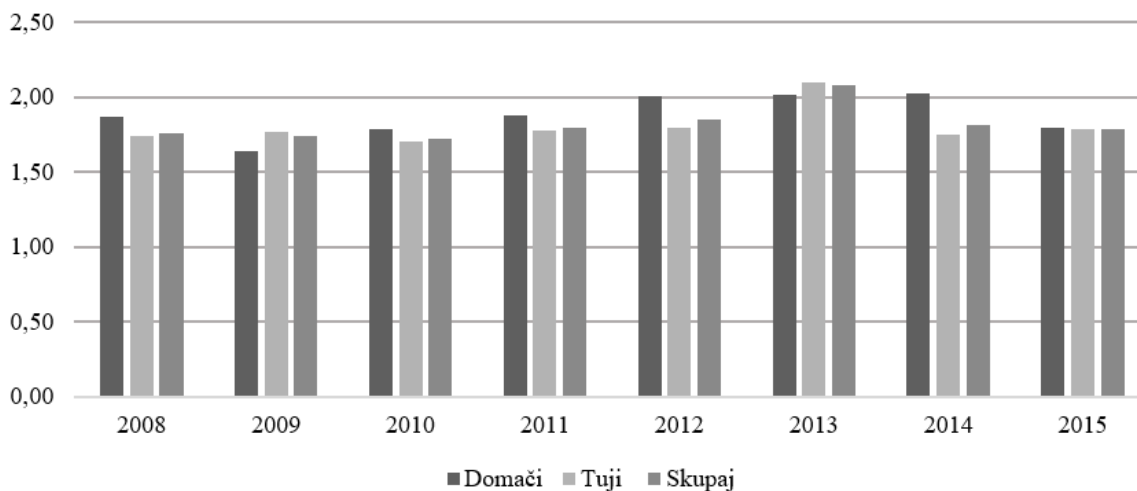
Slika 18: Število prihodov turistov v Zgornji Vipavski dolini, 2008-2015



Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Prihodi in prenočitve turistov po občinah, skupini nastanitvenih objektov, državah in letu, 2015f

Turisti so se v povprečju v Zgornji Vipavski dolini leta 2015 zadržali 1,79 dni, kar je izrazito pod slovenskim povprečjem (2,63 dni). Dolžina bivanja skozi leta malenkostno niha, a je bila leta 2015 na podobnem nivoju kot leta 2008.

Slika 19: Povprečna dolžina bivanja turistov v Vipavski dolini, 2008-2015



Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Prihodi in prenočitve turistov po občinah, skupini nastanitvenih objektov, državah in letu, 2015f

Največ nočitev tujih turistov ustvarijo gostje iz Italije (37,5%), sledijo gostje iz Nemčije (9,8%), Hrvaške (6,4%), Nizozemske (5,8%), Avstrije (4,4%) in Francije (3,3%). Turisti iz teh šestih držav predstavljajo skoraj 70% vseh tujih turistov. Od pomembnejših skupin tujih

gostov najdlje v Zgornji Vipavski dolini ostanejo Nizozemci, skoraj 3 dni, najmanj pa Italijani, dan in pol.

Precejšen delež turistov (ocena lokalnih ponudnikov, natančne številke ne obstajajo) predstavljajo športno-adrenalinski gostje. Zaradi naravnih danosti so najbolj priljubljene aktivnosti pohodništvo, plezanje, jadralno padalstvo in kolesarstvo.

### 3.3 Vipavska dolina kot kolesarska destinacija

Vipavska dolina ima odlične naravne danosti za razvoj kolesarskega turizma in to v vseh njegovih segmentih - turnem, cestnem, popotniškem, gravitacijskem in družinskem. Blaga klima omogoča podaljšano oz. kar celoletno kolesarsko sezono, pozimi so zaradi odsotnosti snega poti večinoma suhe, razen na visokih dinarskih planotah, temperature čez dan pa krepko nad nič stopinj Celzija.

*Tabela 3: Povprečna mesečna temperatura ob 14. uri za leto 2015*

2015	Bilje / Nova Gorica	Ljubljana
Januar	9,3	5,2
Februar	9,5	5,0
Marec	14,3	11,8
April	17,3	16,1
Maj	22,1	21,1
Junij	26,8	24,8
Julij	31,1	28,6
Avgust	29,6	27,4
September	23,2	20,4
Oktober	17,9	13,9
November	13,4	11,1
December	10,0	5,2

*Vir: Agencija Republike Slovenije za okolje, Dnevni podatki po postajah, 2015a*

*Tabela 4: Število ur sončnega obsevanja v letu 2015*

2015	Bilje / Nova Gorica	Ljubljana
Ure sončnega obsevanja	2.392	2.035

*Vir: Agencija Republike Slovenije za okolje, Trajanje sončnega obsevanja, 2015b*

Poleg tega reliefne značilnosti ponujajo veliko število raznolikih poti različnih zahtevnosti in podlag, premagovanje velike višinske razlike in dolge spuste. Kolesari se lahko po ravnem dolinskem dnu, bolj razgibano po gričevnatih južnih obronkih doline ali adrenalinsko bodisi v kolesarskem parku bodisi z robov severnih dinarskih planot v dolino, od koder se odpirajo prostrani panoramski razgledi po Vipavski dolini in preko Krasa vse do Jadranskega morja ter na drugo stran globoko v notranjost do Dolomitov in Julijskih Alp. Mreža glavnih in stranskih asfaltnih cest, makadamskih in gozdnih cest, poljskih, planinskih in enoslednih poti je široko razvejana.

Ravno kombinacija ugodne klime z nadpovprečnim številom sončnih dni in dobrega razmerja med vzponi in spusti je unikatna znotraj Slovenije in širše ter predstavlja glavno konkurenčno prednost Vipavske doline. Klima je denimo kolesarjenju bolj naklonjena na Obali, vendar je relief tam bistveno bolj položen. Boljše razmerje med vzponi in spusti najdemo v številnih regijah Slovenije (Gorenjska, Koroška), a je kolesarska sezona zaradi ostrejšega podnebja občutno krajša.

Kot dodano vrednost naravnim danostim je potrebno omeniti še druge naravne in kulturne znamenitosti, kulturno krajino, ki ji dajejo pečat po gričevju posejani vinogradi ter kulinarčno-vinsko ponudbo, saj v Vipavski dolini ustvarjajo nekateri najboljši slovenski kuharji in vinarji.

Položaj je precej slabši na področju kolesarske infrastrukture, ki je za večino kolesarskih segmentov še v povojih. Naravni pogoji so sicer privlačni in prepoznani in v Vipavski dolini se kolesari, predvsem s strani turnih in gravitacijskih gorskih kolesarjev, vendar se dolina gledano širše še ni profilirala kot resna kolesarska destinacija in poleg naravnih danosti ne ponuja prav dosti dodatnih vsebin, niti nima oblikovane enotne in privlačne kolesarske ponudbe. To potrjuje tudi dejstvo, da niti na ključnem informacijskem portalu [www.slovenia.info](http://www.slovenia.info) Vipavska dolina ni identificirana kot ena izmed štirinajstih kolesarskih destinacij v Sloveniji oz. ne zadovoljuje potrebnih formalnih kriterijev za dodelitev takega naziva.

Urejenih kolesarskih poti, razen nekaj nepovezanih odsekov v urbanem okolju, ni. Prav tako v Vipavski dolini ni izvedene nobene daljinske kolesarske poti. Za turne kolesarje ni odprta oz. legalizirana nobena namenska steza ali dvonamenska planinska pot. Z vidika kolesarske infrastrukture je še najboljše poskrbljeno za gravitacijske kolesarje, saj sta v Ajdovščini urejeni progi za 4-cross in dirt, v bližnji okolici pa je tudi kolesarski park Javornik. Popotniškim kolesarjem je v Vipavski dolini trenutno na voljo okoli 20 krožnih kolesarskih tras, ki potekajo po makadamskih in asfaltnih javnih cestah ter so različnih zahtevnosti. Trase so pregledne in dobro opremljene s podatki, vendar so predstavljene razpršeno na več portalih in na terenu niso označene. Tudi sicer je opazna odsotnost centralne kolesarske informacijske točke oz. spletne strani, na kateri bi zainteresirana javnost na enem mestu

lahko dobila vse potrebne informacije o kolesarski infrastrukturi, ponudbi, trenutnih razmerah na poteh ipd.

V Ajdovščini so kolesarjem na voljo tri specializirane trgovine s kolesarsko opremo in servisom (Kamplc, Kobra, Velo). Kolesa je možno najeti na šestih lokacijah v Vipavski dolini: v Mladinskem hotelu Ajdovščina, hotelu Gold Club Ajdovščina, kampu Tura pri Vipavi, TIC-u Vipava, kampu Lijak in organizatorju vodenih izletov Wajdušna.

Na voljo je že nekaj kolesarskih turističnih produktov. Gre za vodene kolesarske izlete po Vipavski dolini za različne segmente kolesarskih turistov (turni, cestni in popotniški), ki jih trži več ponudnikov, izvaja pa en sam (Wajdušna / Burjatic d.o.o.). Po dogovoru je možno vodnika najeti tudi v trgovini Kamplc. Sistem licenciranega vodništva je vzpostavljen, vendar v minimalnem obsegu in bi se v primeru večjega povpraševanja soočili s problemom omejenega števila vodnikov z licenco.

Med lokalnim prebivalstvom je kolesarjenje priljubljeno in ima dolgo tradicijo. Od leta 1995 obstaja kolesarski klub Izvir Vipava, namenjen cestnim kolesarjem, od leta 2006 pa kolesarski klub Črn trn, namenjen gorskim in gravitacijskim kolesarjem. Člani obeh klubov organizirajo različna tekmovanja in se jih tudi uspešno udeležujejo. V vrstah KK Črn trn je več državnih prvakov v disciplinah spust (downhill) in 4-cross, udeležujejo se tudi mednarodnih tekem. Veliko energije usmerjajo tudi v razvoj podmladka.

Izmed vseh prenočitvenih zmogljivosti imata v Vipavski dolini dva ponudnika ponudbo prilagojeno kolesarskim gostom. Eden ima po kriterijih Pohodništvo in kolesarjenje GIZ naziv kolesarski kamp (Kamp Lijak), drugi pa je kolesarski hotel s 3 kolesi od možnih 5 (Mladinski hotel Ajdovščina). To glede na obseg specializiranih kolesarskih storitev pomeni, da kolesarji predstavljajo le enega od segmentov gostov, ne pa tudi glavnega. Omenjena dva ponudnika sta tudi edina člana tega združenja iz Vipavske doline (Kolesarske nastanitve, 2016).

Vipavska dolina je z avtomobilom dobro dostopna in avtomobil je pri kolesarskih turistih najpogostejše prevozno sredstvo za prevoz do kolesarske dopustniške destinacije. Po navedbah revije Bike (Delius Klasing Verlag GmbH, 2015) se jih na dopust z avtomobilom odpravi med 80 in 85%. Pri domačih dnevnih kolesarskih izletnikih pa je ta odstotek še bistveni višji. Javni prevoz v dolini kolesarjem ni naklonjen, saj ne omogoča prevoza koles.

Vipavska dolina je geografsko relativno majhna, zato je na voljo omejeno število različnih poti in je kot taka primerna za krajši nekajdnevni kolesarski dopust. Za kolesarski dopust, ki bi trajal dlje, bi bilo potrebno vključiti sosednje sub-destinacije, glede na tip kolesarjenja so to lahko Kras, Goriška Brda, Idrijsko-Cerkljansko, Zgornje Posočje, Notranjska in tudi Furlanija-Julijska krajina v Italiji.

### 3.3.1 Turno gorsko kolesarjenje

Za turne kolesarje so zaradi velike višinske razlike najbolj atraktivne visoke dinarske planote severno in vzhodno od dolinskega dna (Čaven, Gora, Nanos) ter njihovi robovi. Vzponi potekajo po asfaltiranih cestah, kolovozih ali pešpoteh, prečenja in spusti v dolino pa praviloma po enoslednicah na zemljasti ali kamniti podlagi, ki občasno prečijo melišča. Vrhovi dinarskih planot so izredno razgledni v vse smeri, poleg tega celotna Vipavska dolina leži kot na dlani. Ker si spusti sledijo po celotni dolžini Vipavske doline, je veliko variant vzponov in spustov ter različnih stopenj zahtevnosti. Pozimi so najvišje ležeči predeli lahko zasneženi, z bližanjem dolinskemu dnu pa je verjetnost snega vse manjša.

Težava teh poti je, da niso označene in kategorizirane skladno z veljavno zakonodajo, zato je vožnja po njih formalno prepovedana. Vožnja se zaradi odsotnosti nadzora vseeno izvaja. Organizirano vodenje kolesarskih turistov po teh poteh je sporno. Poti, po katerih bi bilo v okviru trenutne zakonodaje dovoljeno kolesariti, pa turnim kolesarjem ne ponujajo dovolj doživetij in izzivov.

Za turne kolesarje je Vipavska dolina lahko tudi tranzitna destinacija. Trasa kolesarskega produkta Trans - Slovenia, ki kolesarja v 7 ali 8 dneh popelje od Gorenjske do Pirana, namreč preči tudi Vipavsko dolino. Pri licenčnem ponudniku kolesarskega produkta (agencija GoodPlace) sta na voljo dve varianti prečenja Slovenije, ki se lahko izvajata v organizirani skupini z vodičem ali samostojno na osnovi plačljivih GPS sledi. Ocene o številu s tem produktom ustvarjenih nočitev se gibljejo med 14.000 (Strategija razvoja kolesarskega turizma v občini Tržič, 2015) in 20.000 (Kje je mesto gorskemu kolesarjenju v TNP, 2016) letno. Ocenimo lahko, da približno ena sedmina tega števila odpade na nočitve v Vipavski dolini. Različne variante prečenja Slovenije z gorskim kolesom so na voljo tudi pri nekaterih drugih ponudnikih, ocene kolesarskih turistov pri njih zaradi razpršenosti ni mogoče podati.

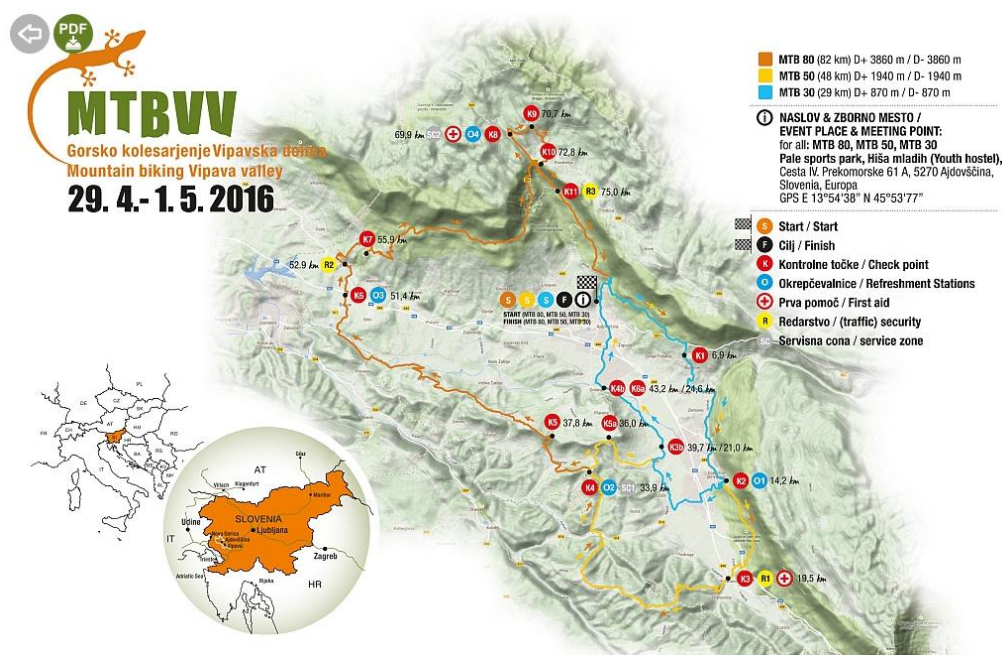
*Slika 20: Trasi kolesarskega produkta Trans - Slovenia 1 (levo) in Trans - Slovenia 2 (desno)*



*Vir: Bike Trans Slovenia, b.l.*

Turnim kolesarjem je pogojno namenjen MTB Marathon Vipava Valley, ki je bil leta 2016 organiziran prvič in to v okviru Festivala 360 Vipavska dolina. Festival je namenjen tudi plezalcem in gorskim tekačem ter odlično promovira Vipavsko dolino kot outdoor destinacijo. Maraton je potekal na treh različno dolgih in zahtevnih progah - 30, 50 in 80 kilometrov. Odzivi udeležencev so bili pozitivni, potek poti atraktiven, organizacija in »dihanje« doline s prireditvijo pa ocenjeni kot zgledni. Prireditvev ima potencial razviti se v tradicionalno in konkurenčno podobnim prireditvam v širši okolici.

Slika 21: Trase kolesarskega maratona MTBVV



Vir: MTBVV – gorsko kolesarjenje Vipavska dolina, 2016

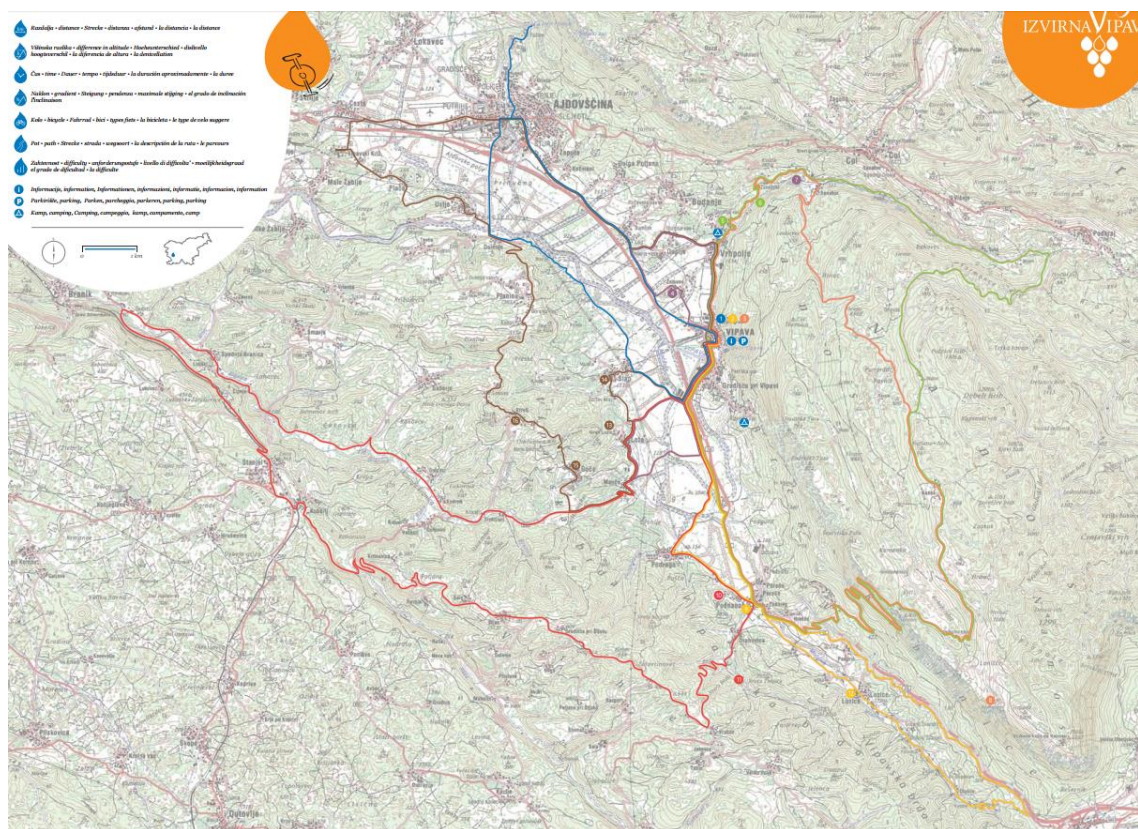
### 3.3.2 Popotniško kolesarjenje

Popotniškim kolesarjem, ki delajo enodnevne izlete, je v Vipavski dolini na voljo 15 krožnih kolesarskih tras, ki potekajo po makadamskih in asfaltnih javnih cestah ter so različnih zahtevnosti. Trase so dobro opremljene s podatki (možnost prenosa GPX datotek, podatki o dolžini, višinski razliki, podlagi, opremljenost z višinskim profilom) ter na voljo tako v tiskanih zloženkah kot na spletu. Težava je, da so nepregledno razpršene med tri različne vire (TIC Ajdovščina, Izvirna Vipavska in Bike Alpe Adria) ter posledično neenotno grafično in vsebinsko predstavljene. Nekatere izmed teh tur so predstavljene še na dveh spletnih portalih ([www.smargdna-pot.com](http://www.smargdna-pot.com) in [www.slovenia.info](http://www.slovenia.info)). Poleg tega so ture primarno namenjene samo enemu tipu kolesarja, to je popotnemu oz. trekking kolesarju, le pogojno tudi cestnemu in manj izkušenemu gorskemu kolesarju. Na terenu te poti niso označene z usmerjevalnimi tablami niti ni v dolini kakih drugih kolesarskih informativnih tabel.

## Izvirna Vipavska:

- Spoznajmo okolico Vipave (16,3 km / 169 mvr),
- Spoznajmo Nanoško planoto (36,3 km / 1.096 mvr),
- Med Vipavsko in Krasom (49,7 km / 1.202 mvr),
- V rojstni kraj slovenske himne (29,7 km / 574 mvr),
- Vodna pot (21,5 km / 248 mvr),
- Biseri vipavskega podeželja (34,7 km / 597 mvr),
- V objemu Nanoške planote (42 km / 1.081 mvr).

Slika 22: Kolesarske poti na spletnem portalu Izvirna Vipavska

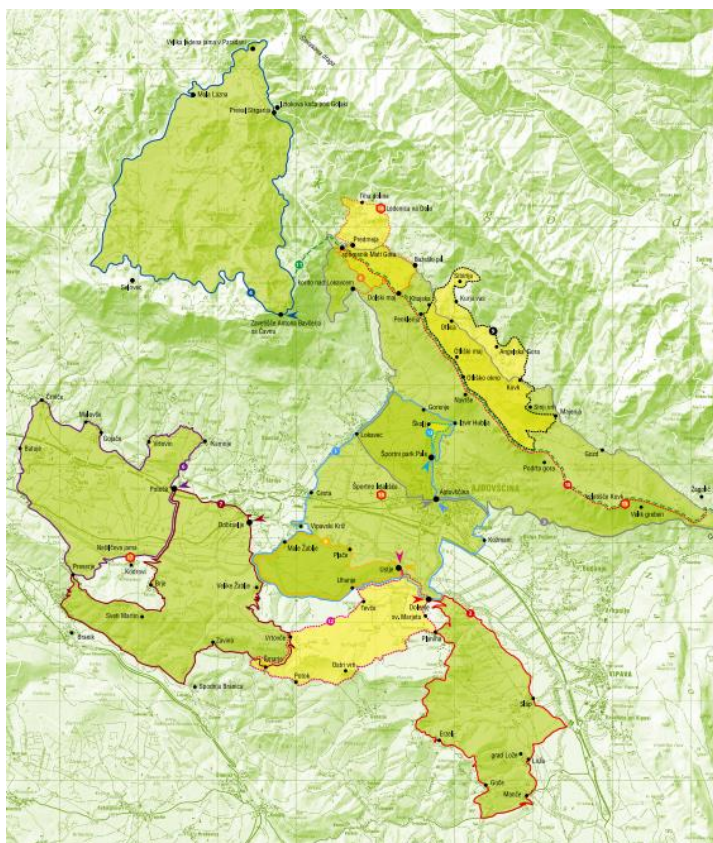


Vir: Izvirna Vipavska - kolesarske poti, b.l.

## TIC Ajdovščina:

- Ob Hublju in Vipavi (26,7 km),
- Po Vipavskih gričih (21,0 km),
- Na Goro (34,8 km),
- Daleč stran (27,0 km),
- Med vinogradi (29,2 km),
- Po stranskih poteh (18,9 km),
- Med polji in travniki (10,5 km) .

*Slika 23: Kolesarske poti na spletnem portalu TIC Ajdovščina*

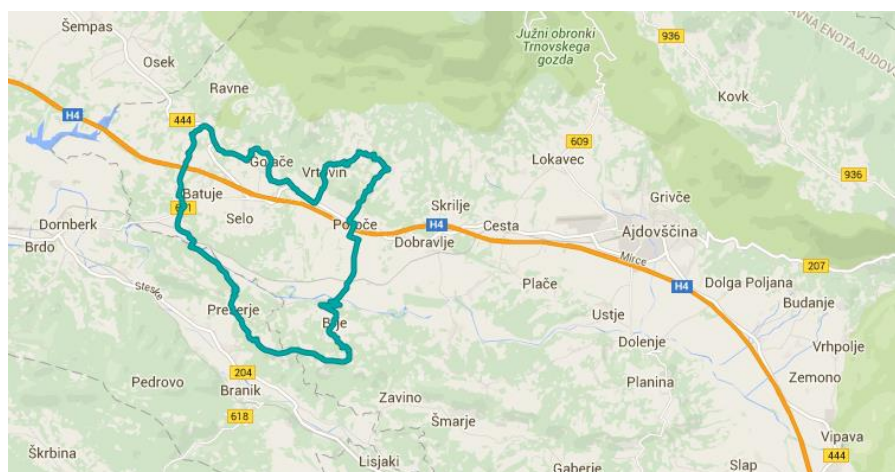


*Vir: TIC Ajdovščina - šport in rekreacija, b.l.*

Bike Alpe Adria:

- Vipavska dolina smer sv. Martin (22 km / 430 mvr).

*Slika 24: Kolesarske poti na spletnem portalu Bike Alpe Adria*



*Vir: Bike Alpe Adria - spoznavne poti, b.l.*



Pri agenciji Wajdušna je na voljo še nekaj kolesarskih izletov, vendar le v spremstvu vodnika in so plačljive.

Drugo zelo močno področje kolesarskega turizma popotniških kolesarjev je kolesarjenje po daljinskih, glavnih ali regionalnih kolesarskih poteh. V Sloveniji že imamo nekaj odsekov teh povezav, ki so postale med kolesarji zelo priljubljene in se tudi navezujejo na mednarodne kolesarske transverzale (slovenski odsek Dravske kolesarske poti od meje z Avstrijo do meje s Hrvaško; kolesarska pot Rateče-Jesenice s povezavo na daljinsko pot Alpe-Adria v Trbižu; Parenzana). Tudi v letošnjem letu odprt odsek kolesarske steze Solkan-Plave dokazuje, da lahko tovrstne poti hipoma pritegnejo veliko število kolesarjev. Vendar v Vipavski dolini tovrstne infrastrukture še ni.

V načrtih državnega kolesarskega omrežja je skozi Vipavsko dolino načrtovana daljinska kolesarska pot D7 na relaciji Nova Gorica-Šempas-Ajdovščina-Col-Kalce, kjer naj bi se priključila daljinski kolesarski poti D1 Šentilj-Koper in s tem evropski daljinski poti Eurovelo št. 9 (Andrejčič Mušič, 2009). Na zahodu je načrtovana navezava na daljinsko kolesarsko pot Alpe-Adria (Salzburg-Gradež). Na nivoju Goriške razvojne regije je bil pripravljen dokument Umestitev državnega kolesarskega omrežja v prostor Goriške razvojne regije, ki natančneje predvideva bodoče trase kolesarskih poti in predlaga tudi določene smiselne in argumentirane spremembe državnih načrtov (Idrijsko-Cerkljanska razvojna agencija, 2015).

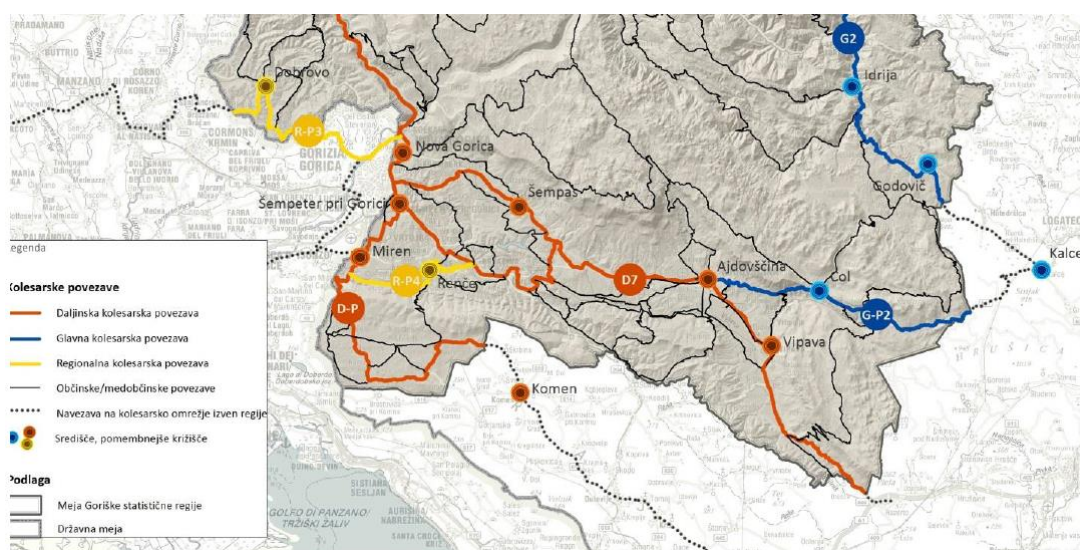
Prva sprememba se nanaša na odsek Ajdovščina-Col-Kalce, ki bi naj se prekategoriziral v glavno kolesarsko povezavo G-P2, trasa D7 pa bi potekala mimo Vipave in se na Razdrtem priključila kolesarski poti D1. Razlogi za tak predlog so manjša višinska razlika, ki jo mora premagati kolesar, večja privlačnost in slikovitost trase ter vključenost lokalnega središča Vipava v mrežo.

Druga sprememba predvideva med Novo Gorico in Črničami južno traso, ki je turistično bolj atraktivna, saj «je večinoma odmaknjena od prometnih cest in poteka po utrjenih poteh, ob katerih se križajo polja, gozdovi, reka Vipava in železnica» (Idrijsko-Cerkljanska razvojna agencija, 2015, str. 32).

Tretja sprememba je predlog nove regionalne kolesarske povezave R-P4 Miren-Renče-Prvačina, ki v celotni dolžini poteka vzdolž reke Vipave in ima kot taka velik turistični potencial.

Čudi le dejstvo, da tudi v zgornjem delu doline predlog trase poti D7 ne sledi reki Vipavi, ki je močen identifikacijski element doline, voda pa predstavlja dodano vrednost in atraktivno sestavino v turistični ponudbi. Poleg tega po rečnih nabrežjih v precejšnjem delu že potekajo kolovozne poti.

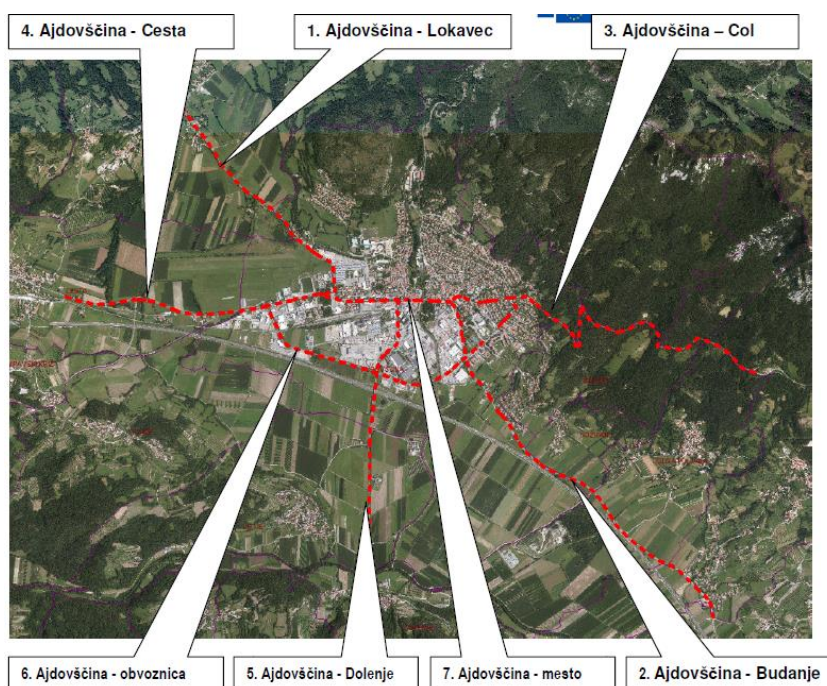
Slika 25: Predlog tras državnega kolesarskega omrežja v Vipavski dolini



Vir: Idrijsko-Cerkljanska razvojna agencija, *Umestitev državnega kolesarskega omrežja v prostor Goriške razvojne regije*, 2015 str. 27

V fazi izdelave projektne dokumentacije pa je izgradnja kolesarskih stez v Ajdovščini in njeni okolici. Namen projekta je izboljšati kolesarsko povezavo obrobja mesta s centrom in vključiti Ajdovščino z okolico v širše kolesarsko omrežje. Vendar je načrtovana izgradnja le 14,5 km kolesarskih poti, razdeljenih na 7 odsekov. Kolesarske poti bodo namenjene tako turistom kot lokalnim prebivalcem, ki bi zaradi varnejših kolesarskih poti pogosteje uporabljali kolo kot dnevno prevozno sredstvo (Občina Ajdovščina, 2015).

Slika 26: Potek načrtovanih kolesarskih poti v Ajdovščini



Vir: Občina Ajdovščina, *Idejna zasnova ureditve stez za kolesarje in pešce ob obstoječih cestah v Ajdovščini*, v dolžini 14,5 km, 2015, str. 3

### **3.3.3 Cestno kolesarjenje**

Cestni kolesarji za svojo aktivnost uporabljajo javno cestno omrežje, zato dodatne ciljne investicije v infrastrukturo niso potrebne. V primeru izgradnje daljinskih kolesarskih poti bi jih uporabljali tudi cestni kolesarji. Cestno omrežje je v dolini dobro razvejano in omogoča atraktivno cestno kolesarjenje po vseh treh reliefno različnih območjih Vipavske doline - ravninsko po dolinskem dnu, razgibano s številnimi krajšimi vzponi in spusti po stranskih poteh z vinogradi poraslega gričevja na južnih obronkih doline ter zelo zahtevno kolesarjenje na visoke dinarske planote na severu. Nanje se je možno povzpeti z dveh smeri - po cesti na Col, ki je nekoliko daljša in bolj položna ter po cesti na Predmejo, ki je krajša in bolj strma, zaradi prepadnih sten in kamnitih tunelov pa tudi bolj slikovita in priljubljena. Klanec na Predmejo je dolg približno 9 kilometrov, iz Ajdovščine pa je potrebno premagati 800 metrov višinske razlike. Po klancu na Predmejo so že potekale tudi etape kolesarske dirke po Sloveniji in lokalna kolesarska dirka na Predmejo. Po asfaltni cesti se je možno vzpeti tudi na Nanoško planoto.

S cestnim kolesom je možno odpeljati nekatere ture, predstavljene v poglavju o popotniškem kolesarjenju. Za področje Vipavske doline v okviru turistične ponudbe ne obstaja nobena druga trasa, namenjena cestnim kolesarjem, ki bi bila označena s profilom, razdaljo, višinsko razliko ali možnostjo prenosa GPX datotek. Ponuja pa vodene cestnokolesarske izlete agencija Wajdušna.

Ker je pri cestnem kolesarstvu zaradi višjih hitrosti doseg kolesarja lahko zelo velik, Vipavska dolina pa je s 40 kilometri relativno kratka, je še bolj kot pri drugih zvrsteh kolesarstva smiselna navezava kolesarskih tras na sosednje sub-destinacije. V hladnejšem delu letu je smiselna povezava s Krasom vse do Tržaškega zaliva, z Goriškimi Brdi ali s Furlanijo-Julijsko krajino, v poletni vročini pa se ponuja Trnovski gozd z zaledjem zaradi blage klime in odsotnosti prometa.

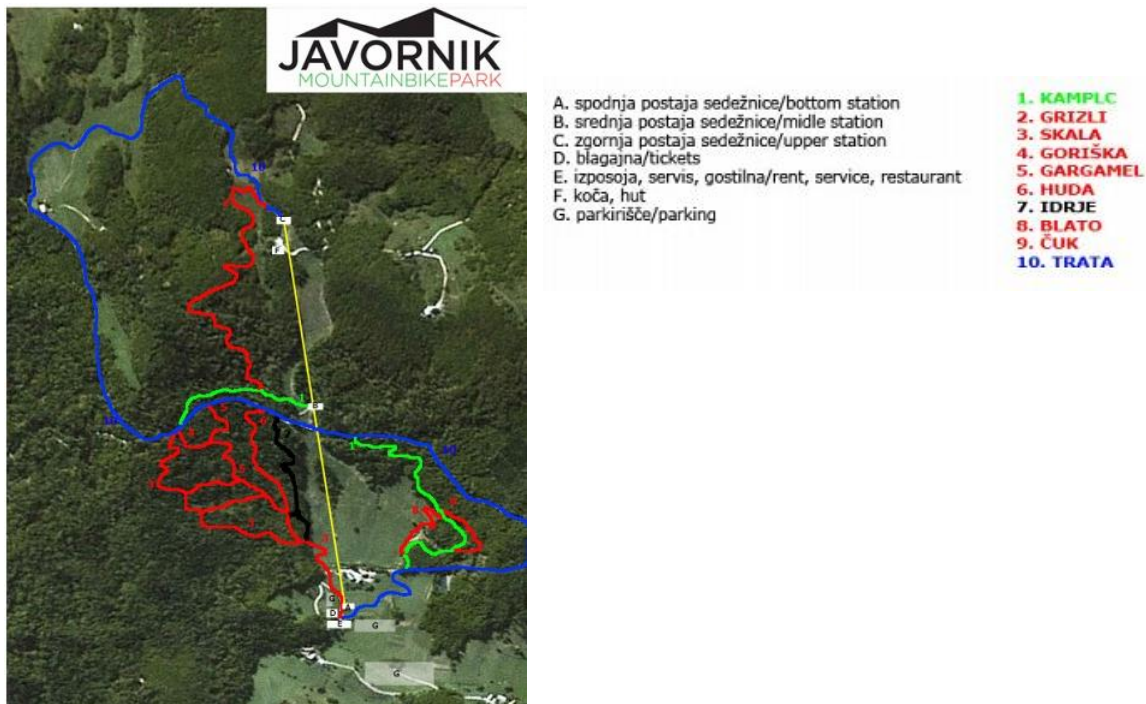
Za cestne kolesarje sta v Vipavski dolini organizirani dve dirki. Prva je Vipava-Nanos in ima dolgoletno tradicijo, saj jo kolesarski klub Izvir Vipava prireja že od leta 1995. V dirki je potrebno premagati 11,5 km in 775 metrov višinske razlike. Dirka šteje tudi za državno prvenstvo v vzponu za kategorije amaterji, ženske in masters, leta 2015 se je je udeležilo približno 200 kolesarjev. Druga dirka, imenovana Slap-Lože, je mlajša, prirejajo jo od leta 2014.

### **3.3.4 Gravitacijsko gorsko kolesarjenje**

Ta zvrst zahteva namensko infrastrukturo in za ostale obiskovalce narave zaprta območja. Za ta kolesarski segment je v Vipavski dolini solidno poskrbljeno. 23 km iz Ajdovščine je na pobočjih hriba Javornik urejen MountainBikePark Javornik, ki uporablja žičniško infrastrukturo smučarskega centra. Park ponuja 10 prog različnih zahtevnosti, ki večinoma

potekajo po zemljasti podlagi, dodane so jim umetni objekti iz lesa. Redno gosti različna tekmovanja, od državnih prvenstev v krosu in spustu do pokala Slovenije v spustu in enduro tekem.

Slika 27: Zemljevid prog v kolesarskem parku Javornik



Vir: MTB Javornik - zemljevid prog, b.l.

Park zaradi odročnosti obratuje samo ob vikendih in praznikih, zaradi lokacije na redko poseljenem področju brez zaledja je tudi ponudba dodatnih storitev (prehrana, prenočišča, zabava) zelo bazična ali povsem odsotna. Park tudi ni pridružen »vseslovenski« sezonski vozovnici Bike Slovenia Summer Pass, ki omogoča vožnjo v sledečih kolesarskih parkih: Krvavec, Vogel, Kranjska Gora, Rogla, Mariborsko Pohorje in Golte. Te omejitve kolesarskemu parku preprečujejo, da bi samostojno postal množična in uspešna destinacija, v primeru razvoja Vipavske doline kot kolesarske destinacije pa bi predstavljal pomemben člen dodatne ponudbe.

Gravitacijskim kolesarjem je namenjena tudi 4-cross proga v Palah pri Ajdovščini. Gre za umetno narejeno progo iz zemlje s številnimi grbinami, skoki in ovinki, ki ima konstanten padec, sočasno pa se po njej spustijo štirje tekmovalci. Kolesarski klub Črn trn na njej redno prireja državno prvenstvo v tej disciplini, gostili so tudi že evropsko prvenstvo. V sklopu državnega prvenstva je bil leta 2015 prvič organiziran tudi Bike Fest Ajdovščina s spremljevalnim programom, večernimi koncerti in tekmovanjem v dirt skokih.

Občasno gravitacijski kolesarji uporabljajo tudi »shuttle« prevoze s kombiniranimi vozili na rob visokih dinarskih planot. Sledi spust po enoslednicah in drugih utrjenih poteh v dolino, sledi več ponovitev. Enako kot pri turnem kolesarjenju tovrstno početje ni skladno s trenutno zakonodajo, zato ga kot turistični produkt še ni mogoče ponujati.

### **3.3.5 Družinsko kolesarjenje**

Za ta tip kolesarstva so najbolj primerne za promet zaprte kolesarske steze. Tovrstne infrastrukture v Vipavski dolini ni, načrti za njeno izgradnjo pa so podrobneje predstavljeni v poglavju o popotniškem kolesarstvu.

## **4 REZULTATI RAZISKAVE O IZKUŠNJI VIPAVSKE DOLINE MED KOLESARJI**

### **4.1 Metodologija**

Empirični del diplomskega dela je bil narejen s pomočjo anketnega vprašalnika. S kvantitativno metodo spletnega anketiranja sem zbral primarne podatke in z njihovo analizo želel ugotoviti, kakšno je v očeh aktivnih kolesarjev vseh segmentov prepoznavanje in videnje Vipavske doline kot kolesarske destinacije, kaj jih navdušuje in kaj jim manjka v ponudbi, kaj zaznavajo kot moteče ipd. Vabilo k izpolnjevanju ankete je bilo objavljeno maja in junija 2016 na dveh javnih kolesarskih spletnih forumih (Bicikel.com in Tabla.mtb.si) in na dveh kolesarskih Google skupinah zaprtega tipa (MTB Grizzly Team in MTB Nočna izmena). Vabilo k izpolnjevanju ankete je vsebovalo tudi pojasnilo, da Vipavske doline ne predstavlja le njeno ravninsko dno, ampak prištevamo k njej tudi gričevja na jugu, dinarske planote na severu in vzhodu ter kolesarski park Javornik.

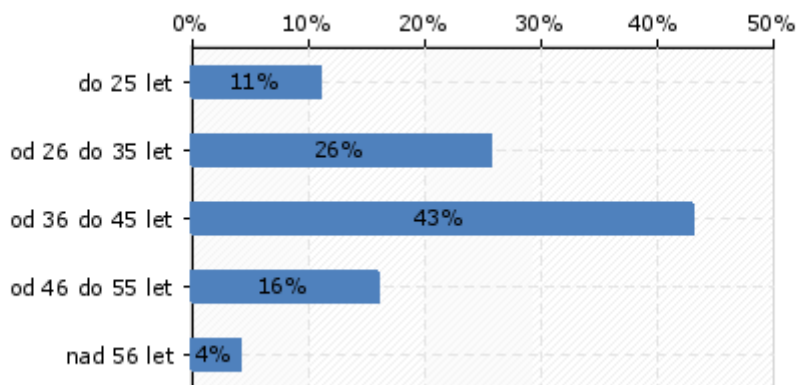
Uporabljen je bil standardiziran vprašalnik s serijo zaprtih vprašanj, le eno vprašanje je bilo odprtega tipa. Vsebinsko je bil vprašalnik razdeljen na tri sklope: prvi sklop zajema demografske značilnosti udeležencev ankete, drugi sklop se nanaša na preference pri izbiri kolesarske destinacije, tretji pa na izkušnjo kolesarjenja v Vipavski dolini. Na vabilo k anketi se je odzvalo 259 ljudi, od tega jih je 144 vprašalnik tudi v celoti izpolnilo.

### **4.2 Demografske značilnosti kolesarjev**

Med anketiranci je bilo 95% moških in 5% žensk. Odstotek žensk v vzorcu je bil manjši od povprečja, ki naj bi se med aktivnimi kolesarji gibal med 10 in 20% (Delius Klasing Verlag GmbH, 2015) oz. 20 do 30% pri turnih kolesarjih (Strategija razvoja kolesarskega turizma v občini Tržič, 2015).

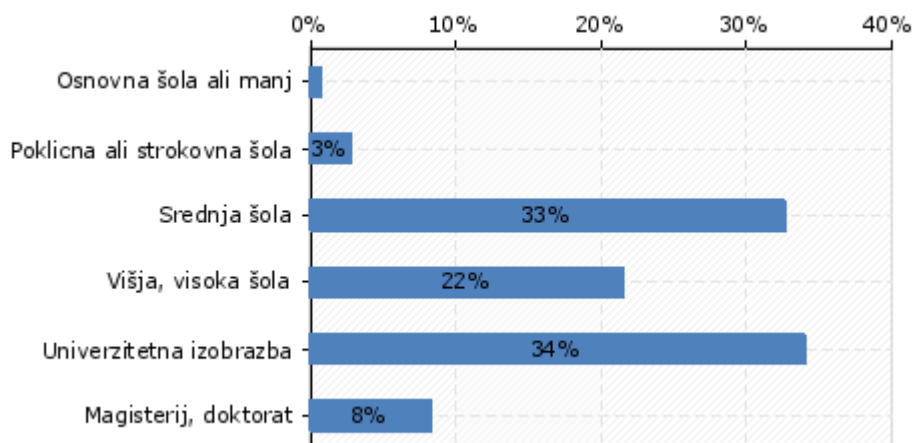
Najpogosteje zastopana starostna skupina je od 36 do 45 let (43%), sledita ji skupini od 26 do 35 let (26%) ter od 46 do 55 let (16%).

*Slika 28: Starostna struktura anketirancev*



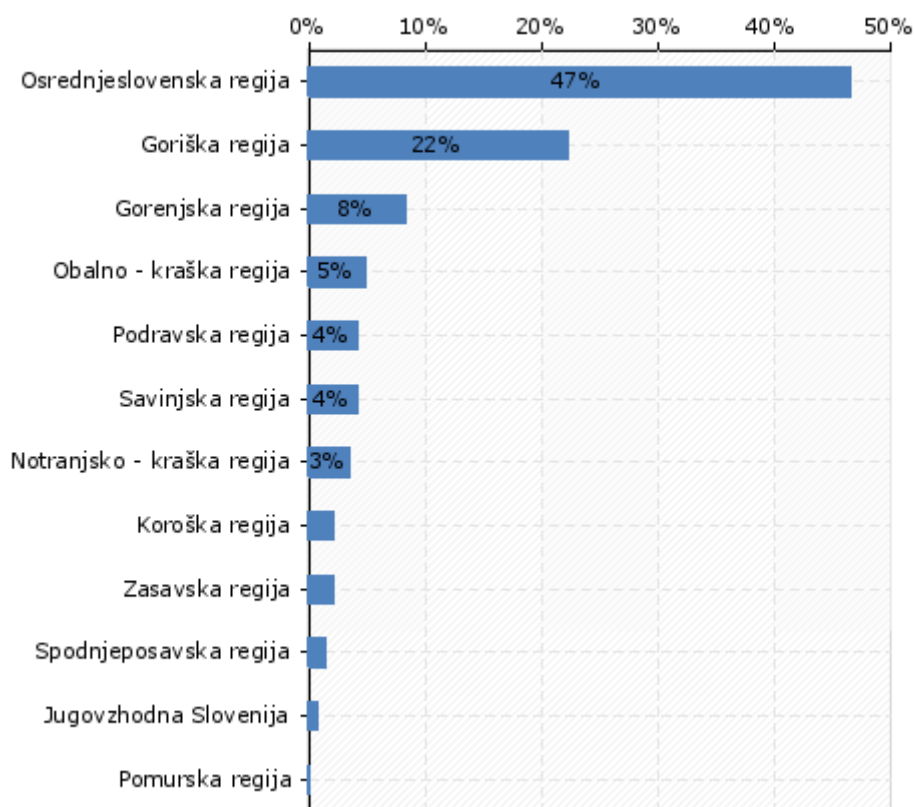
Po izobrazbeni strukturi sta skoraj izenačeni skupini z univerzitetno (34%) in srednješolsko izobrazbo (33%), sledi jima skupina z dokončano višjo ali visoko šolo. Izobrazbena struktura je visoko nad slovenskim povprečjem, saj ima vsaj terciarno izobrazbo (višja šola ali več) 64% udeležencev ankete, ta delež pa je med vsemi med 25 in 64 let starimi prebivalci Slovenije leta 2014 znašal 29,3% (Urad Republike Slovenije za makroekonomske raziskave in razvoj, 2014).

*Slika29: Izobrazbena struktura anketirancev*



Gledano regionalno, so v anketi zelo močno zastopani udeleženci iz Osrednjeslovenske regije (47%), sledita ji Goriška (22%) in Gorenjska (8%) regija. Iz teh treh regij prihaja preko tri četrtine vseh udeležencev.

Slika 29: Regionalna zastopanost anketirancev



### 4.3 Kriteriji pri izbiri kolesarske destinacije

V anketi smo udeležence spraševali, katere kriterije upoštevajo pri izbiri destinacije, bodisi za kolesarki dopust bodisi za enodnevni kolesarski izlet. Kot najpomembnejši, s precej izenačenimi rezultati, so se pokazali kriteriji, povezani z naravnimi danostmi destinacije (podnebje, razgibanost poti, razglednost). Sledijo jim kriteriji, vezani na primarno kolesarsko infrastrukturo, kot so prometna povezanost ter obseg namenskih kolesarskih poti in njihova označenost, najmanj pa je pomembna sekundarna kolesarska infrastruktura (kolesarski dogodki, namestitve, dodatna ponudba). Navedene so povprečne ocene na lestvici od 1 do 5.

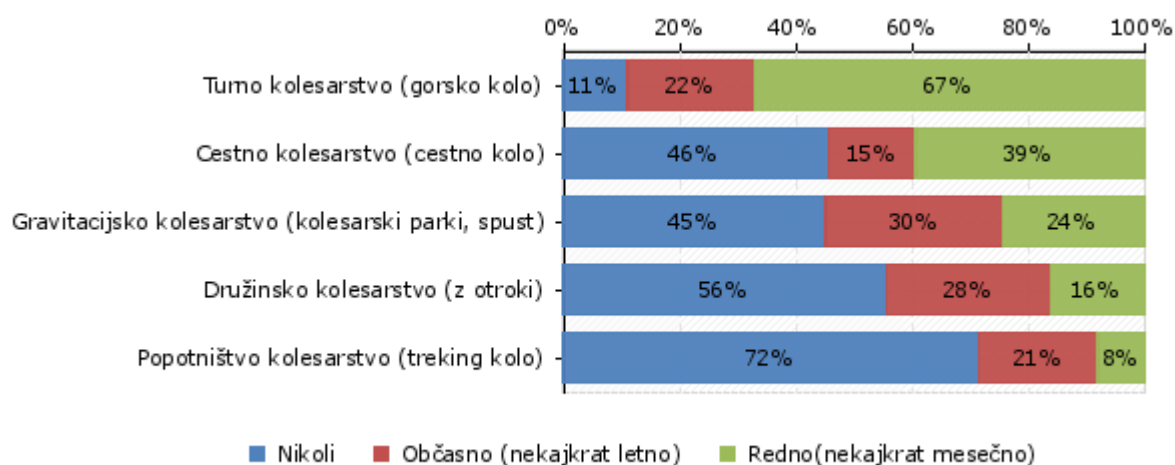
Slika 30: Kriteriji pri izbiri kolesarske destinacije



#### 4.4 Kolesarska izkušnja v Vipavski dolini

Najprej sem preveril strukturo kolesarske populacije. Najbolj priljubljena oblika kolesarjenja je turno kolesarjenje, saj se z njim redno ali občasno ukvarja 89% anketirancev. Ta skupni odstotek je izenačen pri cestnem in gravitacijskem kolesarstvu, vendar pri cestnem kolesarstvu prevladuje redna vadba (večkrat na mesec), pri gravitacijskem pa občasna (nekajkrat letno). Najmanj priljubljeno je popotniško oz. trekking kolesarjenje, s katerim se nikoli ne ukvarja 72% anketirancev.

Slika 31: Segmentacija anketirancev po vrsteh kolesarjenja



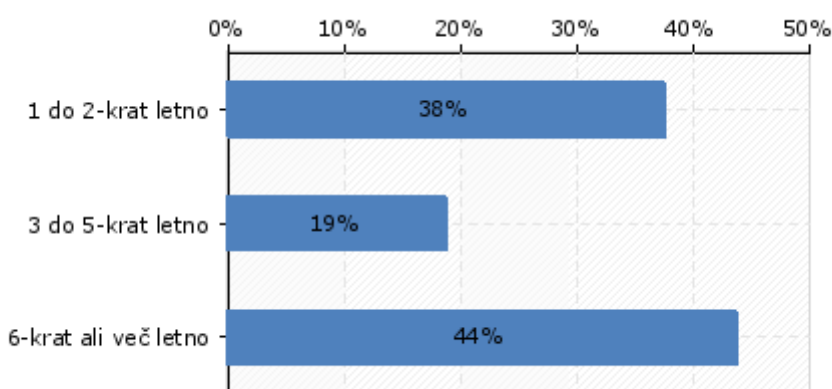


V nadaljevanju ankete sem želel preveriti, v kolikšni meri je Vipavska dolina že prepoznana kot kolesarska destinacija in kakšno je videnje njenih prednosti in slabosti s strani uporabnikov. V tem delu analize so upoštevani le odgovori tistih udeležencev ankete, ki so že kolesarili v Vipavski dolini.

V Vipavski dolini je že kolesarilo 78% udeležencev ankete, vendar so tu vključeni tudi rezidenti Goriške regije, ki so že vsi kolesarili v Vipavski dolini. Če jih izvzamemo, je še vedno 66% udeležencev ankete iz preostalih delov Slovenije že kolesarilo v Vipavski dolini, kar interpretiram kot visoko prepoznavnost destinacije.

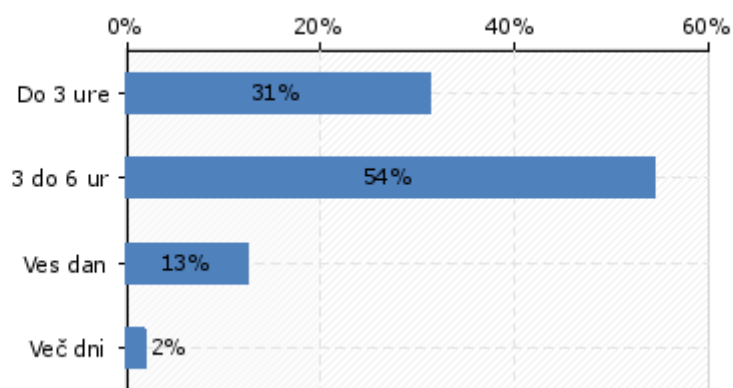
Skoraj polovica udeležencev ankete, ki so že kolesarili v Vipavski dolini, tja zahaja pogosto oz. 6-krat ali več letno (44%). Odstotek dvigujejo rezidenti Goriške regije. Če jih izvzamemo, so rezultati sledeči: 1 do 2-krat letno 46%, 3 do 5-krat 26% in 6-krat ali več 28%.

*Slika 32: Pogostost kolesarjenja Vipavski dolini*



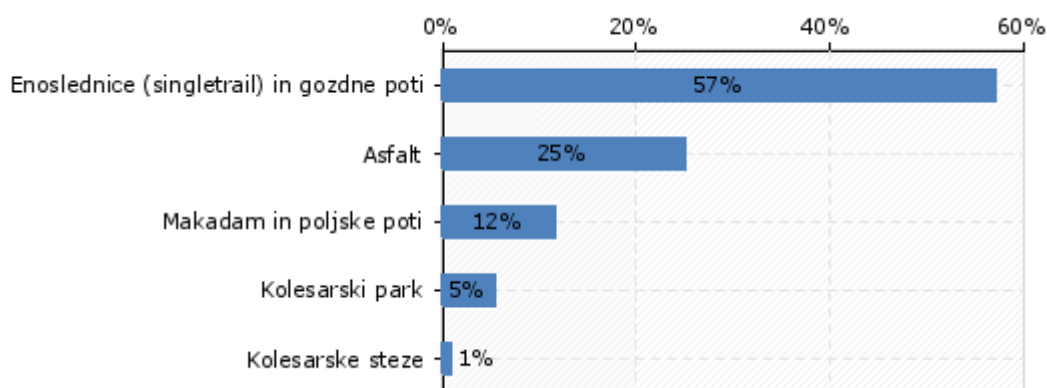
Obiskovalci Vipavske doline najpogosteje delajo poldnevne kolesarske izlete v trajanju 3 - 6 ur (54%), več kot en dan v dolini ne ostane praktično nihče.

*Slika 33: Povprečna dolžina kolesarskega izleta po Vipavski dolini*



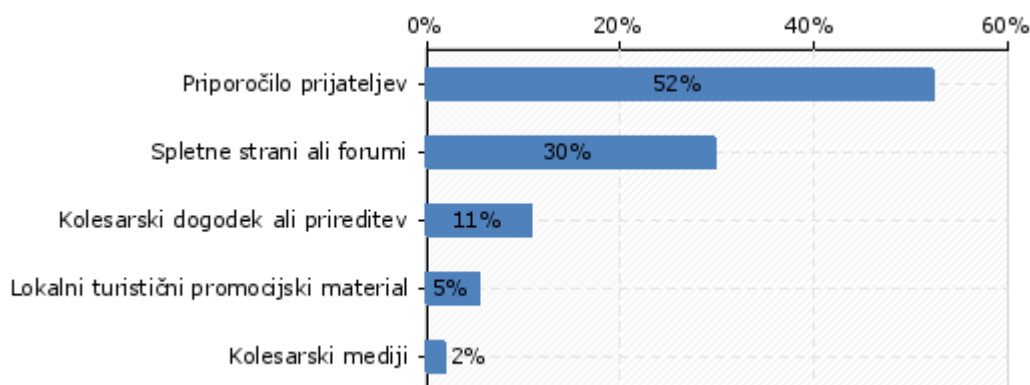
Zgoraj ugotovljena segmentacija kolesarjev se odraža tudi v uporabljenih tipih poti za kolesarjenje. V Vipavski dolini se z naskokom največ kolesari v naravi po enoslednicah, sledi uporaba cestnega omrežja. Namenskih kolesarskih poti z izjemo nekaj kratkih nepovezanih odsekov v urbanem okolju praktično ni in jih kolesarji ne morejo uporabljati. Odstotek anketirancev, ki so v sklopu kolesarjenja v Vipavski dolini pretežno obiskovali kolesarski park Javornik, je nizek in občutno nižji od deleža tistih, ki se redno ukvarjajo z gravitacijskim kolesarjenjem. Iz tega bi lahko sklepali dvoje - bodisi da je park še relativno neprepoznaven bodisi da se gravitacijsko kolesarjenje izvaja tudi na poteh izven parka.

*Slika 34: Uporabljeni tipi poti pri kolesarjenju v Vipavski dolini*



Kolesarji so se odločili za obisk Vipavske doline pretežno zaradi priporočila prijateljev oz. njihove pozitivne izkušnje (52%). Naslednji pomembni komunikacijski kanal je splet (30%), omembe vredne so še kolesarske prireditve (11%).

*Slika 35: Vir informacij ali osnova za obisk Vipavske doline*



Približno ena tretjina (31%) anketirancev je kolesarjenje v Vipavski dolini izkoristilo tudi za ogled kulturno-zgodovinskih znamenitosti ali gastronomsko izkušnjo, dve tretjini (69%) pa ne.

V naslednjem vprašanju smo preverjali izkušnjo kolesarjenja v Vipavski dolini po enakih kriterijih kot pri izbiri kolesarske destinacije. Na osnovi povprečnih ocen lahko oblikujemo tri skupine kriterijev:

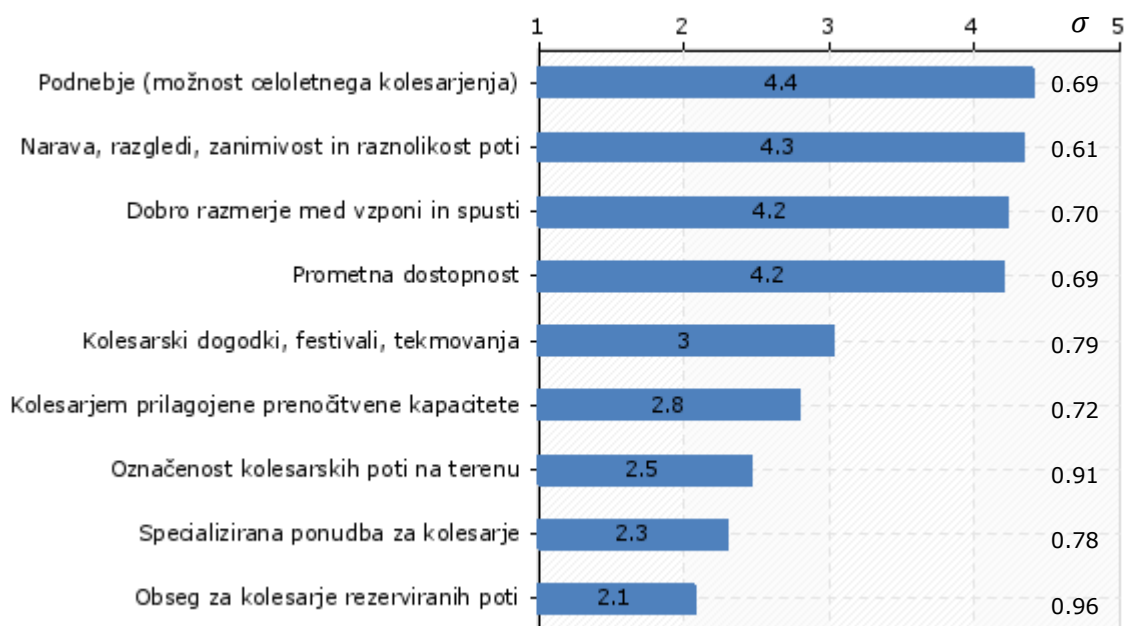
- anketiranci najbolj cenijo naravne danosti Vipavske doline in njeno dobro prometno dostopnost. Naravne danosti se kažejo kot:
  - ugodno podnebje oz. možnost celoletnega kolesarjenja,
  - narava, razgledi, zanimivost in raznolikost poti,
  - razgiban relief oz. dobro razmerje med vzponi in spusti.

Ugodna klima je bila tudi najvišje ocenjen posamezen kriterij.

- v drugo skupino kriterijev s precej nižjo oceno lahko štejemo sekundarno kolesarsko infrastrukturo, sem sodita sledeča kriterija:
  - kolesarski dogodki, festivali, tekmovanja,
  - kolesarjem prilagojene prenočitvene kapacitete,
- najslabše je bila ocenjena primarna kolesarska infrastruktura in dodatna kolesarjem prilagojena ponudba. Kriteriji:
  - označenost kolesarskih poti na terenu,
  - obseg za kolesarje rezerviranih poti,
  - specializirana ponudba za kolesarje.

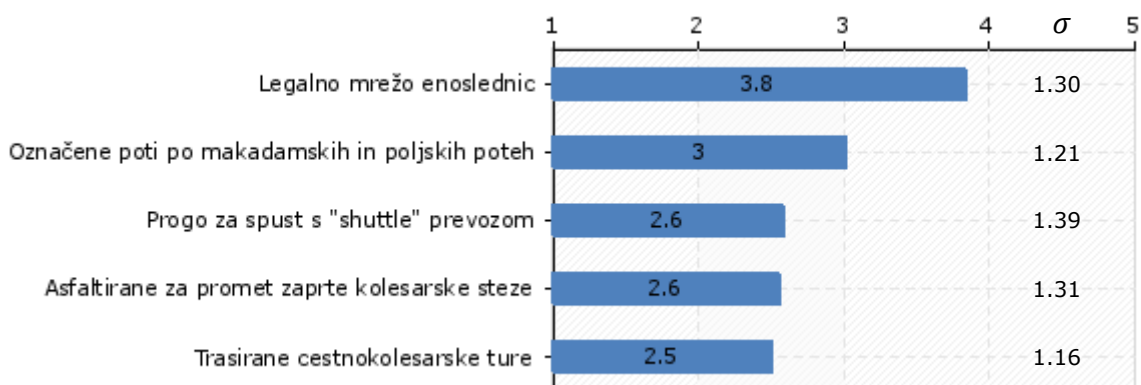
Obseg za kolesarje rezerviranih poti je bil najslabše ocenjen posamezen kriterij.

Slika 36: Ocena kolesarske izkušnje v Vipavski dolini (tudi z vidika primerjave s konkurenčnimi kolesarskimi destinacijami)



Kolesarje sem tudi povprašal, katero kolesarsko infrastrukturo oz. tip poti najbolj pogrešajo v Vipavski dolini. Z naskokom najbolj zaželeno kategorija je mreža legalnih enoslednic, sledijo ji označene poti po makadamskih in poljskih poteh. Ostali trije tipi poti so izenačeni. Podana je povprečna ocena na lestvici od 1 do 5.

Slika 37: Bazična kolesarska infrastruktura, ki jo anketiranci najbolj pogrešajo



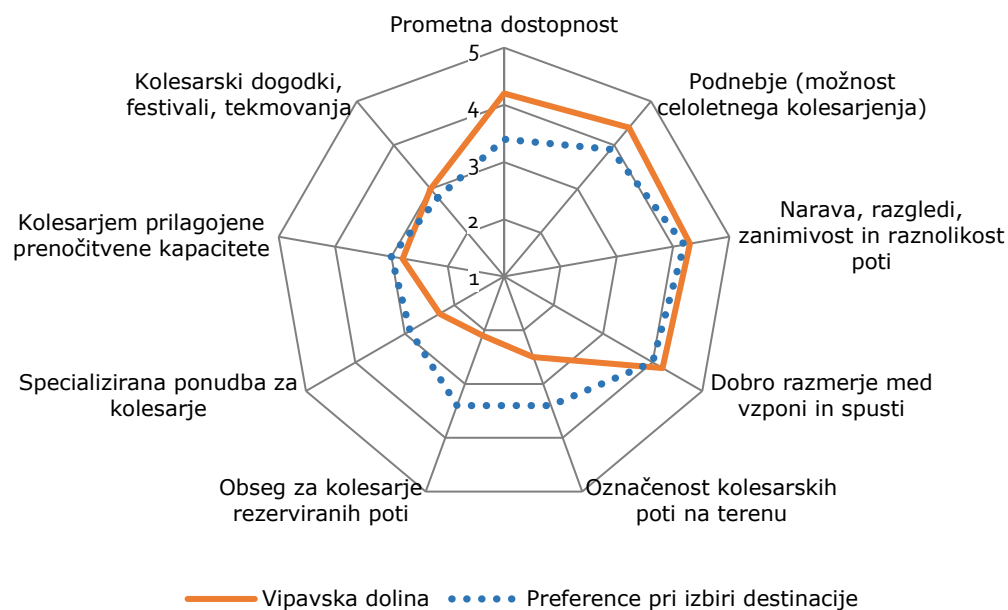
Vprašanje o negativnih izkušnjah pri kolesarjenju v Vipavski dolini je bilo odprtega tipa. Najpogostejši je bil sicer odgovor, da ne zaznavajo nič negativnega, v nadaljevanju pa podajam še nekaj ostalih bolj pogostih odgovorov:

- burja (12),
- konflikti s planinci ali lovci (11),

- neuvidevni vozniki avtomobilov (7),
- neoznačenost poti in pomanjkanje informacij (6),
- namensko nastavljene ovire na poteh (5).

Za konec še primerjava kriterijev, po katerih se kolesarji odločajo za izbor kolesarske destinacije, ter videnje teh istih kriterijev za področje Vipavske doline.

*Slika 38: Primerjava kriterijev za izbor kolesarske destinacije in kolesarske izkušnje v Vipavski dolini*



Iz primerjave je razvidno, da Vipavska dolina pri kriterijih, ki so kolesarjem najpomembnejša, izpolnjuje in celo presega pričakovanja. Tudi na področju sekundarne kolesarske infrastrukture so pričakovanja kolesarjev in ponudba Vipavske doline usklajeni, čeprav na precej nižjem nivoju in prostor za izboljšave obstaja. Nazorno pa je prikazano največje razhajanje med tem, kar kolesarski turist pričakuje z vidika primarne kolesarske infrastrukture, in tem, kar Vipavska dolina trenutno ponuja.

## **5 SWOT ANALIZA TURISTIČNEGA PRODUKTA KOLESARJENJE V VIPAVSKI DOLINI**

Na podlagi rezultatov ankete med kolesarji ter analize trenutnega stanja in ponudbe v Vipavski dolini lahko za turistični produkt kolesarjenje podam sledečo analizo prednosti in slabosti ter priložnosti in nevarnosti:

Tabela 5: SWOT analiza turističnega produkta kolesarjenje v Vipavski dolini

Prednosti	Slabosti
<ul style="list-style-type: none"> <li>- dobra dostopnost oziroma prometna povezanost z avtomobilom,</li> <li>- kolesarski produkti s področja popotniškega kolesarjenja,</li> <li>- že zgrajena namenska infrastruktura za gravitacijsko kolesarjenje,</li> <li>- možnost povezovanja bodočega kolesarskega omrežja na obstoječe kolesarske daljinske poti,</li> <li>- priljubljenost kolesarstva v lokalnem okolju,</li> <li>- organizirani kolesarski dogodki, graditi na njihovi prepoznavnosti in obiskanosti,</li> <li>- bogata dodatna kulinarčna in vinska ponudba,</li> <li>- možnost kombiniranja s turističnimi produkti gastronskega in dediščinskega turizma,</li> <li>- začetek zavedanja pri lokalnih oblasteh o potencialih turizma in smiselnosti povezovanja,</li> <li>- možnost povezovanja s sosednjimi subregijami,</li> <li>- možnost pridobivanja evropskih in državnih sredstev za razvoj kolesarske infrastrukture.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- formalna neurejenost oziroma nelegalnost vožnje po enoslednicah in tudi sicer v naravnem okolju,</li> <li>- neoznačenost poti na terenu,</li> <li>- razpršena in neenotna predstavitev kolesarskih produktov,</li> <li>- odsotnost centralne informacijske točke oziroma portala na spletu,</li> <li>- odsotnost kolesarske informacijske točke po kriterijih Pohodništvo in kolesarstvo GIZ,</li> <li>- odsotnost enotnega in celovitega predstavljanja destinacije navzven,</li> <li>- pomanjkanje števila vodnikov z licenco,</li> <li>- pomanjkanje specializiranih prenočitvenih kapacitet,</li> <li>- odsotnost strateških usmeritev pri razvoju kolesarskega turizma,</li> <li>- kolesarjem neprilagojen javni promet,</li> <li>- neustrezna organizacijska struktura (ni krovnega organa za usklajevanje deležnikov in razvoj kolesarske destinacije).</li> </ul>
Priložnosti	Nevarnosti
<ul style="list-style-type: none"> <li>- unikatna kombinacija možnosti celoletnega kolesarjenja in razgibanega reliefa z velikimi višinskimi razlikami, ki se odlično sklada z novim promocijskim sloganom »Vse drugače. Vse leto.«,</li> <li>- ugodni klimatski pogoji,</li> <li>- dobro razmerje med vzponi in spusti,</li> <li>- razglednost in raznolikost poti,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- odsotnost državnega kolesarskega omrežja in za kolesarje rezerviranih poti,</li> <li>- naporni in dolgotrajni postopki legalizacije pod pogoji trenutno veljavne zakonodaje,</li> <li>- pomanjkanje finančnih sredstev za investicije v infrastrukturo,</li> </ul>

se nadaljuje

Tabela 5: SWOT analiza turističnega produkta kolesarjenje v Vipavski dolini (nad.)

<ul style="list-style-type: none"> <li>- univerzalnost (dobri naravni pogoji za razvoj vseh zvrsti kolesarjenja),</li> <li>- atraktivna z vinogradi in mediteransko arhitekturo definirana kulturna krajina,</li> <li>- naravne in kulturne znamenitosti,</li> <li>- rast turističnega trga, tako v Sloveniji kot globalno,</li> <li>- legalizacija poti kot zgled v slovenskem prostoru in sredstvo promocije.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- razvoj konkurenčnih destinacij v okolici (zgornje Posočje, hrvaška Istra, avstrijska Koroška),</li> <li>- razpršeno lastništvo zemljišč,</li> <li>- problem koordinacije aktivnosti in doseganja soglasja med občinami zaradi njihove številčnosti (dve občini na področje Zgornje Vipavske doline, šest za območje celotne Vipavske doline),</li> <li>- možen odpor v določenih segmentih lokalnega prebivalstva,</li> <li>- konflikti z drugimi uporabniki naravnega prostora (planinci, lovci, gozdarji).</li> </ul>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## SKLEP

V diplomskem delu sem želel preveriti, kolikšne so možnosti za razvoj kolesarske destinacije v Vipavski dolini.

Vipavska dolina ponuja enkratno kombinacijo kolesarjenju naklonjenega podnebja in razgibanosti reliefa. Rezultati ankete nakazujejo, da je kolesarjem pri izbiri destinacije najpomembnejši kriterij »narava, razgledi, zanimivost in raznolikost poti«. Tudi ostali kriteriji, vezani na naravne danosti, so visoko cenjeni in pravzaprav nujni pogoj za razvoj kolesarske destinacije. Na tem področju ima Vipavska dolina vse pogoje za razvoj kolesarskega turizma. Tako jo doživljajo tudi tisti udeleženci ankete, ki so v Vipavski dolini že kolesarili. In odstotek le-teh je znotraj udeležencev ankete presenetljivo velik. Poleg tega je s prometnega vidika hitro in enostavno dostopna.

Vendar samo dobri naravni pogoji še zdaleč niso dovolj za razvoj kolesarske destinacije. Če kolesarje povabiš v določeno destinacijo in ti tudi pridejo, pa potem ugotovijo, da je njihovo početje pravzaprav nelegalno, se ne bodo več vrnil. Enako velja, če določenega tipa primarne kolesarske infrastrukture sploh ni, kot to v Vipavski dolini velja za kolesarske steze in daljinske poti. Podobno učinkujejo tudi nevdrževane poti, popolna odsotnost kolesarske prometne signalizacije na terenu ali negativna nastrojenost določenih segmentov lokalnega prebivalstva. Žal je večino naštetega moč zaslediti tudi v Vipavski dolini.

Kolesarsko izkušnjo pa bogati tudi sekundarna kolesarska infrastruktura, kot so informacijske točke in spletni portali, že oblikovani turistični produkti, organiziran sistem vodništva, specializirane prenočitvene in gostinske kapacitete, kolesarske trgovine, servisi, kolesarjem prijazen javni prevoz in živahna lokalna kolesarska scena. Določeni segmenti sekundarne kolesarske infrastrukture so v Vipavski dolini dobro razviti, spet drugi so povsem odsotni ali nerazviti. Komplementarni dejavnosti k sekundarni kolesarski infrastrukturi sta lahko dediščinski in gastronomski turizem, ki imata v Vipavski dolini močno osnovo in bosta tudi v bodoče nosilna stebra razvoja turizma.

Mnogo problematičnih področij, kot so recimo enotna predstavitev navzven, centralna informacijska točka, vzpostavitev primerne organizacijske strukture ali določitev strategije razvoja na tem področju, se da rešiti relativno hitro in ob majhnih finančnih vložkih. V primeru jasne usmeritve v razvoj kolesarske destinacije bi se tudi zasebni sektor gotovo odzval s povečanim številom specializiranih prenočitvenih kapacitet in števila vodnikov z ustrežno licenco. S spremembami v zakonodaji je bila podana dobra osnova za začetek enotnega in sistematičnega označevanja poti na terenu. Ob splošnem konsenzu v dolini, ki bi vključeval tudi lastnike zemljišč, se celo legalizacija poti ne zdi tako nemogoča in dolgotrajna naloga. Edino gradnja državnega kolesarskega omrežja je dolgoročen projekt, ki zahteva velika finančna sredstva in pri katerem vzvodi za vodenje projektov niso v domeni lokalnih oblasti.

Kolesarstvo postaja vse bolj priljubljen način preživljanja prostega časa, skladen s sodobnimi usmeritvami v trajnostne oblike turizma in okrepljeno zavestjo o pomenu rekreacije za zdravje. Zato časa za razmislek o tem, ali se usmeriti v intenzivnejši razvoj kolesarske infrastrukture in produktov ni več prav veliko. Potencial kolesarskega turizma namreč prepozna vse več destinacij, tudi v bližnji okolici. Tako svoj prostor na zemljevidu kolesarskih destinacij vse intenzivneje išče hrvaška Istra s svojo vsestranskostjo. Pripravljajo trening campe za cestne kolesarje, organizirajo enduro tekme in MTB maratone, širijo mrežo popotniških tur v notranjosti. In vse to podprto s tradicionalno močno ponudbo prenočitvenih in gostinskih kapacitet. Na drugi strani se avstrijska Koroška zaradi negotovih zim vse intenzivneje usmerja tudi v poletno sezono in boljši izkoristek žičniške infrastrukture. Zato v vseh večjih zimsko turističnih središčih vlagajo ogromna sredstva v pripravo prog za turne in gravitacijske kolesarje.

Skozi podrobno analizo trenutnega stanja na področju kolesarskega turizma in anketo med kolesarji sem potrdil domnevo, da potencial za razvoj Vipavske doline kot kolesarske destinacije nedvoumno obstaja. V diplomski nalogi so tudi jasno identificirane prednosti in slabosti doline ter priložnosti in nevarnosti pri razvijanju kolesarske destinacije. Naloga lokalne skupnosti v Vipavski dolini sedaj pa je, da prepoznane potenciale ustrezno ovrednoti ter pripravi strategijo, konkretne ukrepe in akcijski plan razvoja kolesarske destinacije v Vipavski dolini. Intenzivnejši razvoj turističnega produkta kolesarjenje v okviru celostne usmeritve doline v promocijo turizma in gradnjo prepoznavne blagovne znamke bi lahko



predstavljajal novo razvojno možnost. Poleg tega mora lokalna skupnost k projektu pritegniti in navdušiti vse deležnike v dolini, da pride do splošnega konsenza o smotnosti tovrstne specializacije in bi turistični produkt kolesarjenje vsi sprejeli za svojega.



## LITERATURA IN VIRI

1. Agencija Republike Slovenije za okolje (2015a). Dnevni podatki po postajah za leto 2015. Ljubljana: Agencija Republike Slovenije za okolje. Najdeno 22. maja 2016 na spletnem naslovu <http://meteo.arso.gov.si/met/sl/climate/tables/yearbook/2015/station-data/>
2. Agencija Republike Slovenije za okolje (2015b). Trajanje sončnega obsevanja v letu 2015. Ljubljana: Agencija Republike Slovenije za okolje. Najdeno 22. maja 2016 na spletnem naslovu [http://meteo.arso.gov.si/uploads/probase/www/climate/table/sl/yearbook/2015/2015\\_sonce\\_trajanje.html](http://meteo.arso.gov.si/uploads/probase/www/climate/table/sl/yearbook/2015/2015_sonce_trajanje.html)
3. Andrejčič Mušič, P. (2005). *Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji*. Ljubljana: Ministrstvo za promet, Direkcija za Republike Slovenije za ceste.
4. Andrejčič Mušič, P. (2009). *Kolesarski projekti, ki jih sofinancira evropska Unija*. Ljubljana: Ministrstvo za promet, Direkcija za Republike Slovenije za ceste.
5. Bieger, T. (2000). *Management von Destinationen und Tourismusorganisationen* (4. Auflage). München: Oldenbourg.
6. *Bike Alpe Adria - program konference / Darco Cazin*. (2015). Najdeno 20. aprila 2016 na spletnem naslovu [http://bike-alpeadria.com/konferenca\\_bikealpeadria/program/](http://bike-alpeadria.com/konferenca_bikealpeadria/program/)
7. *Bike Alpe Adria - spoznavne poti*. (b.l.). Najdeno 26. maja 2016 na spletnem naslovu [http://bike-alpeadria.com/spoznavne\\_poti/2014052308432832/](http://bike-alpeadria.com/spoznavne_poti/2014052308432832/)
8. *Bike Trans Slovenia*. (b.l.). Najdeno 26. maja 2016 na spletnem naslovu <http://www.trans-slovenia.eu/>
9. Buhalis D., (2000). Marketing the competitive destination of the future, *Tourism Management* 21, 97 - 116.
10. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2009). *Kurzstudie Wirtschaftsfaktor Radfahren - Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Radverkehrs in Österreich*. Wien: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.
11. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2009). *Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland*. Berlin: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie.
12. *Conacija gozdnega prostora z vidika rekreacije in turizma*. (b.l.). Najdeno 11. aprila 2016 na spletnem naslovu [http://odprimopoti.si/doc/2\\_marjan%20grah\\_conacija%20gozdnega%20prostora.pdf](http://odprimopoti.si/doc/2_marjan%20grah_conacija%20gozdnega%20prostora.pdf)
13. Cooper, C., Fletcher, J., Fyall, A., Gilbert, D., & Wanhill, S. (1993). *Tourism: Principles and Practices*. London: Pitman.
14. Delius Klasing Verlag GmbH (2015). *Branchenstudie 2015 - Radurlaub* (interno gradivo). Bielefeld: Delius Klasing Verlag GmbH.
15. Družba za promocijo turizma v Pokrajini Benetke (2014). *Priročnik o kolesarjenju - Projekti in orodja za spodbujanje urbanega kolesarstva in kolesarskega turizma*. Padova: Družba za promocijo turizma v Pokrajini Benetke.

16. Faulks, P., Ritchie, B., & Fluker, M. (2007). *Cycle tourism in Australia: An investigation into its size and scope*. Gold Coast: Cooperative Research Centre for Sustainable Tourism.
17. Gallo, D. (2014). Kolo in območni turizem. Družba za promocijo turizma v Pokrajini Benetke (ur.), *Priročnik o kolesarjenju - Projekti in orodja za spodbujanje urbanega kolesarstva in kolesarskega turizma* (str. 38-41). Padova: Družba za promocijo turizma v Pokrajini Benetke.
18. Hanžič, K., & Cesnik, S. (2012). *Daljinske kolesarske poti: priložnosti za trajnostni razvoj Slovenije*. Maribor: Univerza v Mariboru.
19. Idrijsko-Cerkljanska razvojna agencija (2013). *Regionalno omrežje kolesarskih povezav Severne Primorske - Goriške statistične regije*. Idrija: Idrijsko-Cerkljanska razvojna agencija.
20. Idrijsko-Cerkljanska razvojna agencija (2015). *Umestitev državnega kolesarskega omrežja v prostor Goriške razvojne regije*. Solkan: Locus.
21. Inskip, E. (1991). *Tourism Planning: An Integrated and Sustainable Development Approach*. New York: Van Nostrand Reinhold.
22. *Izvirna Vipavska - kolesarske poti*. (b.l.). Najdeno 26. maja 2016 na spletnem naslovu <http://www.izvirna-vipavska.si/sl/kolesarske-poti>
23. Keeling, A., (1999). *Cycle tourism*. Bristol: Sustrans.
24. *Kje je mesto gorskemu kolesarjenju v TNP*. (2016). Najdeno 14. maja 2016 na spletnem naslovu [http://odprimopoti.si/doc/naa2016\\_peter\\_dakskobler.pdf](http://odprimopoti.si/doc/naa2016_peter_dakskobler.pdf)
25. Kladnik, D., & Natek, M., (1996). Vipavska dolina. Kladnik, K., & Perko, D. (ur.), *Regionalnogeografska monografija Slovenije, 4. del, Submediteranski svet* (str. 84 - 101). Ljubljana: Znanstveno raziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti.
26. *Kolesarska destinacija*. (2016). Najdeno 20. aprila 2016 na spletnem naslovu [http://www.slovenia.info/si/Kolesarska-destinacija.htm?kolesarska\\_destinacija=0&lng=1](http://www.slovenia.info/si/Kolesarska-destinacija.htm?kolesarska_destinacija=0&lng=1)
27. *Kolesarske informacijske točke*. (2016). Najdeno 20. aprila 2016 na spletnem naslovu [http://www.slovenia.info/si/Kolesarske-informacijske-to%C4%8Dke/search-selected.htm?kolesarske\\_informacijske\\_tocke=0&srch=1&srctype=sel&sqlst=2919&lng=1](http://www.slovenia.info/si/Kolesarske-informacijske-to%C4%8Dke/search-selected.htm?kolesarske_informacijske_tocke=0&srch=1&srctype=sel&sqlst=2919&lng=1)
28. *Kolesarske nastanitve*. (2016). Najdeno 20. aprila 2016 na spletnem naslovu [http://www.hiking-biking-slovenia.com/?page\\_id=1621](http://www.hiking-biking-slovenia.com/?page_id=1621)
29. *Kolesarski trženjski standardi*. (2014). Najdeno 20. aprila 2016 na spletnem naslovu [http://www.slovenia.info/pictures/TB\\_board/attachments\\_1/2014/Tr%C4%B9%C4%BEenjski\\_standardi\\_KOLESARJENJE\\_-\\_2014\\_17998.pdf](http://www.slovenia.info/pictures/TB_board/attachments_1/2014/Tr%C4%B9%C4%BEenjski_standardi_KOLESARJENJE_-_2014_17998.pdf)
30. Larsen, J. E. (2012). EuroVelo projekt: orodje za razvoj kolesarskega turizma - tudi v Sloveniji. Hanžič, K., & Cesnik, S. (ur.), *Daljinske kolesarske poti: priložnosti za trajnostni razvoj Slovenije* (str. 11-13). Maribor: Univerza v Mariboru.

31. *Lokalne Ajdovščina*. (2015). Najdeno 14. maja 2016 na spletnem naslovu <http://www.lokalne-ajdovscina.si/article/2015121517380217/Vipavska%20dolina%20-%20Vse%20druga%C4%8De.%20Vse%20leto/>
32. Lumsdon, L., Davies, N., Eijgelaar, E., McGrath, P., Peeters, P., & Piket, P. (2012). *The European Cycle Route Network EuroVelo - Callenges and Opportunities for Sustainable Tourism*. Brussels: Directorate-General for Internal Policies.
33. Magaš, D. (2000). *Razvoj hrvatskog turizma, Konceptija dugoročnog razvoja*. Rijeka: Adamić.
34. McKibbin, D. (2014). *Cycling for leisure, recreation and tourism*. Belfast: Northern Ireland Assembly.
35. Mednarodni inštitut za turizem (2005). *Strategija razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji*. Ljubljana: Mednarodni inštitut za turizem.
36. *MTB Javornik - zemljevid prog*. (b.l.). Najdeno 22. maja 2016 na spletnem naslovu <http://www.mtb-javornik.si/sl/informacije/57/zemljevid-prog>
37. *MTBVV – gorsko kolesarjenje Vipavska dolina*. (2016). Najdeno 26. maja 2016 na spletnem naslovu <http://mtbv.360vv.si/home-sl/mtb80-sl/>
38. Neirotti, L. D. (2003), An Introduction to Sport and Adventure Tourism. Hudson S. (ur.), *Sport and adventure tourism* (str. 1-26). Binghamton: The Haworth Hospitality Press.
39. Občina Ajdovščina (2015). *Idejna zasnova ureditve stez za kolesarje in pešce ob obstoječih cestah v Ajdovščini, v dolžini 14,5 km*. Ajdovščina: Občina Ajdovščina.
40. Oberdorfer, R., & Tscherne, C. (2012). Turistični produkt - Dravska kolesarska pot na avstrijskem Koroškem. Hanžič, K., & Cesnik, S. (ur.), *Daljinske kolesarske poti: priložnosti za trajnostni razvoj Slovenije* (str. 21-23). Maribor: Univerza v Mariboru.
41. Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin srednjeročnega in dolgoročnega družbenega plana Republike Slovenije. *Uradni list RS* št. 4/2003.
42. Planinska zveza Slovenije (2013). *Merila za dvonamensko rabo planinskih poti* (interno gradivo). Ljubljana: Planinska zveza Slovenije.
43. *Pojasnilo Ministrstva za okolje in prostor*. (2014). Najdeno na 11.aprila 2016 na spletnem naslovu [http://odprimopot.si/doc/20141111\\_pojasnilo%20MOP%20glede%20poljskih%20poti.pdf](http://odprimopot.si/doc/20141111_pojasnilo%20MOP%20glede%20poljskih%20poti.pdf)
44. Pravilnik o označevanju in opremljanju planinskih poti. *Uradni list RS* št. 80/2008.
45. Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah. *Uradni list RS* št. 46/2000, 110/2006, 49/2008, 64/2008, 65/2008-popr., 109/2010-ZCes-1 in 99/2015.
46. Prezelj, M. (2006). *Geografske značilnosti Srednje in Zgornje Vipavske doline* (diplomsko delo). Ljubljana: Filozofska fakulteta.
47. *Produktentwicklung Bikepark* (2016). Najdeno 20. maja 2016 na spletnem naslovu <http://www.adfc.de/itb/adfc-fachveranstaltungsreihe-auf-der-itb-2016>
48. *Razvoj in trženje turističnega produkta kolesarjenje*. (b.l.). Najdeno 20. aprila 2016 na spletnem naslovu <http://spotidoc.com/doc/2692444/kolesarska-destinacija>

49. Razvojna agencija ROD (2004). *Strategija gospodarskega razvoja občine Ajdovščina od 2005 do 2015*. Ajdovščina: Razvojna agencija ROD.
50. Razvojna agencija ROD (2015). *Razpisna dokumentacija po postopku oddaje naročila male vrednosti*. Ajdovščina: Razvojna agencija ROD.
51. Regijska razvojna agencija severne Primorske (2014). *Regionalni razvojni program Severne Primorske (Goriške razvojne regije) 2014-2020*. Nova Gorica: Regijska razvojna agencija severne Primorske.
52. Regijska razvojna agencija severne Primorske (2015). *Program razvoja turističnega produkta kolesarjenja v Severno Primorski (Goriški razvojni) regiji*. Nova Gorica: Regijska razvojna agencija severne Primorske.
53. Regijska razvojna agencija severne Primorske (b.l.). *Vipavska dolina in Goriška regija - načrt upravljanja 2014-2020*. Nova Gorica: Regijska razvojna agencija severne Primorske.
54. Saalfelden Leogang Touristik GmbH (2014). *Geschäftsbericht 2014*. Saalfelden: Saalfelden Leogang Touristik GmbH.
55. Sprung, G. (2007). *Natural Resource Impacts of Mountain Biking*. Najdeno 8. aprila 2016 na spletnem naslovu <https://www.imba.com/resources/research/trail-science/natural-resource-impacts-mountain-biking>
56. Statistični urad Republike Slovenije (2015a). *Prebivalstvo po velikih in petletnih starostnih skupinah in spolu, občine, Slovenija, polletno*. Ljubljana: Statistični urad Republike Slovenije. Najdeno 8. maja 2016 na spletnem naslovu [http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05C4004S&ti=&path=../Database/Dem\\_soc/05\\_prebivalstvo/10\\_stevilo\\_preb/20\\_05C40\\_prebivalstvo\\_obcine/&lang=2](http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05C4004S&ti=&path=../Database/Dem_soc/05_prebivalstvo/10_stevilo_preb/20_05C40_prebivalstvo_obcine/&lang=2)
57. Statistični urad Republike Slovenije (2015b). *Teritorialne enote in hišne številke po občinah, Slovenija, letno*. Ljubljana: Statistični urad Republike Slovenije. Najdeno 8. maja 2016 na spletnem naslovu [http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=0214811S&ti=&path=../Database/Splosno/02\\_upravna\\_razdelitev/02148\\_terit\\_enote/&lang=2](http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=0214811S&ti=&path=../Database/Splosno/02_upravna_razdelitev/02148_terit_enote/&lang=2)
58. Statistični urad Republike Slovenije (2015c). *Gostota naseljenosti in indeks feminitete, občine, Slovenija, polletno*. Ljubljana: Statistični urad Republike Slovenije. Najdeno 8. maja 2016 na spletnem naslovu [http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05C4010S&ti=&path=../Database/Dem\\_soc/05\\_prebivalstvo/10\\_stevilo\\_preb/20\\_05C40\\_prebivalstvo\\_obcine/&lang=2](http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05C4010S&ti=&path=../Database/Dem_soc/05_prebivalstvo/10_stevilo_preb/20_05C40_prebivalstvo_obcine/&lang=2)
59. Statistični urad Republike Slovenije (2015č). *Diplomanti terciarnega izobraževanja po vrsti izobraževanja in občini stalnega prebivališča, Slovenija, letno*. Ljubljana: Statistični urad Republike Slovenije. Najdeno 8. maja 2016 na spletnem naslovu [http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=0955405S&ti=&path=../Database/Dem\\_soc/09\\_izobrazevanje/08\\_terciarno\\_izobraz/02\\_09554\\_diplomanti\\_splosno/&lang=2](http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=0955405S&ti=&path=../Database/Dem_soc/09_izobrazevanje/08_terciarno_izobraz/02_09554_diplomanti_splosno/&lang=2)

60. Statistični urad Republike Slovenije (2015d). Povprečne mesečne plače po občinah, Slovenija, letno. Ljubljana: Statistični urad Republike Slovenije. Najdeno 8. maja 2016 na spletnem naslovu [http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=0772615S&ti=&path=../Database/Dem\\_soc/07\\_trg\\_dela/10\\_place/02\\_07726\\_kaz\\_place/&lang=2](http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=0772615S&ti=&path=../Database/Dem_soc/07_trg_dela/10_place/02_07726_kaz_place/&lang=2)
61. Statistični urad Republike Slovenije (2015e). Prenočitvene zmogljivosti po skupinah nastanitvenih objektov, občine, Slovenija, letno. Ljubljana: Statistični urad Republike Slovenije. Najdeno 8. maja 2016 na spletnem naslovu [http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2164504S&ti=&path=../Database/Ekonomsko/21\\_gostinstvo\\_turizem/02\\_21645\\_nastanitev\\_letno/&lang=2](http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2164504S&ti=&path=../Database/Ekonomsko/21_gostinstvo_turizem/02_21645_nastanitev_letno/&lang=2)
62. Statistični urad Republike Slovenije (2015f). Prihodi in prenočitve turistov po občinah, skupini nastanitvenih objektov, državah in letu. Ljubljana: Statistični urad Republike Slovenije. Najdeno 8. maja 2016 na spletnem naslovu [http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2164507S&ti=Prihodi+in+preno% E8itve+turistov+po+skupinah+nastanitvenih+objektov+in+po+dr% 9Eavah% 2C+ob % E8ine% 2C+Slovenija% 2C+letno&path=../Database/Ekonomsko/21\\_gostinstvo\\_tur izem/02\\_21645\\_nastanitev\\_letno/&lang=2](http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2164507S&ti=Prihodi+in+preno% E8itve+turistov+po+skupinah+nastanitvenih+objektov+in+po+dr% 9Eavah% 2C+ob % E8ine% 2C+Slovenija% 2C+letno&path=../Database/Ekonomsko/21_gostinstvo_tur izem/02_21645_nastanitev_letno/&lang=2)
63. *Stopnja registrirane brezposelnosti*. (2016). Najdeno 8. maja 2016 na spletnem naslovu [http://www.ess.gov.si/trg\\_dela/trg\\_dela\\_v\\_stevilkah/stopnja\\_registrirane\\_brezposelnosti](http://www.ess.gov.si/trg_dela/trg_dela_v_stevilkah/stopnja_registrirane_brezposelnosti)
64. *Strategija razvoja kolesarskega turizma v občini Tržič* (2015). Tržič: Občina Tržič. Najdeno 6. aprila 2016 na spletnem naslovu <http://www.trzic.si/doc/obcina-razpisi/strategija-trzic-lo-res-secured.pdf>
65. *TIC Ajdovščina - šport in rekreacija*. (b.l.). Najdeno 26. maja 2016 na spletnem naslovu <http://www.tic-ajdovscina.si/?vie=cnt&id=2005092708550034&lng=slo>
66. Urad Republike Slovenije za makroekonomske raziskave in razvoj (2014). *Prebivalstvo s terciarno izobrazbo*. Najdeno 22. maja 2016 na spletnem naslovu [http://www.umar.gov.si/fileadmin/user\\_upload/publikacije/pr/2015/pregled\\_kazalnikov/2\\_10.pdf](http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/publikacije/pr/2015/pregled_kazalnikov/2_10.pdf)
67. Uredba o kategorizaciji državnih cest. *Uradni list RS* št. 33/1998, 48/1999, 102/1999, 69/2000, 79/2000, 97/2000, 62/2001, 82/2001, 52/2002, 95/2002, 18/2003, 65/2003, 119/2003, 86/2005, 118/2005, 71/2006, 98/2006, 116/2007, 23/2009, 30/2010, 109/2010-ZCes-1 in 102/2012.
68. Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju. *Uradni list RS* št. 16/1995, 28/1995, 35/2001, 41/2004-ZVO-1 in 46/2014-ZON-C.
69. Vlada RS (2012). *Strategija razvoja slovenskega turizma 2012-2016*. Ljubljana: Vlada RS.
70. Vodeb, K. (2014). *Turistična destinacija: sodobna obravnava koncepta*. Koper: Založba Univerze na Primorskem.
71. Willenpart, T. (2013). *Državno kolesarsko omrežje v Republiki Sloveniji*. Ljubljana: Ministrstvo za promet, Direkcija za Republike Slovenije za ceste.

72. World Tourism Organization (2007). *A practical Guide to Tourism Destination Management*. Madrid: World Tourism Organization.
73. Zajc, P., & Rozman, U. (2014). *Elaborat označitve rekreacijskih poti in postavitve interpretacijske infrastrukture*. b.k.: Regionalna razvojna agencija Koroška.
74. Zajc, P., Obu, M., & Obu, M. (2012). *Kolesarjenje in pohodništvo na Koroškem - strokovne podlage za integralni turistični proizvod*. b.k.: Regionalna razvojna agencija Koroška.
75. Zakon o gozdovih. *Uradni list RS* št. 30/1993, 56/1999-ZON, 67/2002, 110/2002-ZGO-1, 115/2006-ORZG40, 110/2007, 106/2010, 63/2013, 101/2013-ZDavNepr, 17/2014, 24/2015 in 9/2016-ZGGLRS.
76. Zakon o javnih cestah. *Uradni list RS* št. 33/2006-UPB, 45/2008, 57/2008-ZLDUVCP, 69/2008-ZCestV, 42/2009, 109/2009, 109/2010-ZCes-1 in 24/2015-Zcestn.
77. Zakon o kmetijskih zemljiščih. *Uradni list RS* št. 71/2011-UPB , 58/2012 in 27/2016.
78. Zakon o ohranjanju narave. *Uradni list RS* št. 96/2004-UPB, 61/2006-ZDru-1, 8/2010-ZSKZ-B in 46/2014.
79. Zakon o planinskih poteh. *Uradni list RS* št. 61/2007.
80. Zakon o spodbujanju razvoja turizma. *Uradni list RS* št. 2/2004, 57/2012 in 17/2015.
81. Zovko, I. (2013). *The Value of Cycle Tourism - Opportunities for the Scottish economy*. Edinburgh: Transform Scotland.
82. Žigon, A. (2014). *Strategija razvoja znamke gorsko kolesarske destinacije* (magistrsko delo). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
83. Žnidaršič, J. (2014). *Ogroženost Vipavske doline zaradi suše* (diplomsko delo). Ljubljana: Filozofska fakulteta.
84. Žvokelj, G. (2004). *Turizem in regionalni razvoj Zgornje Vipavske doline* (diplomsko delo). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.