

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

ZAKLJUČNA STROKOVNA NALOGA VISOKE POSLOVNE ŠOLE

**VPLIV INFRASTRUKTURE NA RAZVOJ
GORSKO-KOLESARSKEGA TURIZMA**

Ljubljana, julij 2019

EVA POTOKAR

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisana Eva Potokar, študentka Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtorica predloženega dela z naslovom Vpliv infrastrukture na razvoj gorsko-kolesarskega turizma, pripravljenega v sodelovanju s svetovalcem asist. mag. Miho Bratcem

IZJAVLJAM

1. da sem predloženo delo pripravila 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 poskrbela, 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 pridobila vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označila;
7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnala 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 študentke: _____

KAZALO

UVOD	1
1 GORSKO KOLESARJENJE IN GORSKO KOLESARSKA INFRASTRUKTURA	1
1.1 Opredelitev kolesarjenja	1
1.1.1 Delitev kolesarjev po ciljnih skupinah.....	1
1.2 Opredelitev kolesarskega turizma	3
1.3 Opredelitev gorskega kolesarjenja	3
1.4 Gorsko kolesarjenje v sosednjih državah	4
1.5 Gorsko kolesarska infrastruktura	5
2 GORSKO KOLESARSKI TURIZEM V SLOVENIJI	6
2.1 Primeri dobre prakse v Sloveniji	6
2.1.1 Kolesarska pot Jureta Robiča	7
2.1.2 Trans Slovenia	7
2.1.3 Eko Hotel Koroš &Mountain Bike Nomad in Podzemlje Pece	8
2.1.4 Bike Park Pohorje Maribor	8
2.1.5 Dolina Soče	9
2.1.6 Občina Tržič.....	9
2.1.7 Bike Park Rogla.....	9
2.1.8 Bohinjska kolesarska pot	10
2.2 Primeri dobrih praks v tujini	10
2.2.1 Francija	11
2.2.2 Italija	11
2.2.3 Avstrija.....	12
2.2.4 Škotska.....	12
2.3 Primerjava tujine s Slovenijo	13
3 RAZVOJ GORSKO KOLESARSKEGA TURIZMA	13
3.1.1 Kolesarska infrastruktura dela.....	14
3.1.2 Zahteve po kakovosti za kolesarsko infrastrukturo	14
3.1.3 Varnost.....	15
3.1.4 Direktnost oziroma neposrednost	15
3.1.5 Kohezivnost.....	15

3.1.6	Privlačnost	16
3.1.7	Udobje	16
3.1.8	Oblikovne zahteve.....	16
4	KOLESARSKI STANDARDI ZA KVALITETEN GORSKI TURIZEM	20
5	ANALIZA PREDPISOV, KI GORSKI KOLESARSKI TURIZEM OMEJUJEJO.....	23
6	POGLED GORSKO-KOLESARSKIH DELEŽNIKOV NA POMEN IN STOPNJO RAZVOJA GORSKO KOLESARSKE INFRASTRUKTURE	26
	SKLEP	28
	LITERATURA IN VIRI	30
	PRILOGE	32

KAZALO PRILOG

Priloga 1: Povzetek intervjuja 1 (Ljubljana, 13. marec 2019)	1
Priloga 2: Povzetek intervjuja 2 (Ljubljana, 12. marec 2019)	2
Priloga 3: Povzetek intervjuja 3 (Spodnje Pirniče, 20. marec 2019)	3
Priloga 4: Povzetek intervjuja 4 (Medvode, 25. marec 2019)	5
Priloga 5: Povzetek intervjuja 5 (Brezovica pri Ljubljani, 22. marec 2019)	6
Priloga 6: Povzetek intervjuja 6 (Brezovica pri Ljubljani, 8. marec 2019)	7
Priloga 7: Povzetek intervjuja 7 (Spodnje Pirniče, 25. marec 2019)	8
Priloga 8: Povzetek intervjuja 8 (Brezovica pri Ljubljani, 17. marec 2019)	10

UVOD

V zaključni strokovni nalogi bom obravnavala kolesarski turizem. Glede na to, da se kolesarski turizem vse bolj razvija, saj je to oblika turizma kjer aktivno preživljamo svoj prosti čas. Bolj podrobno se bom osredotočila na gorsko kolesarjenje in gorsko kolesarsko infrastrukturo. Saj se je le ta v zadnjih letih v Sloveniji malo bolj razvil. Kot pa je znano je v Sloveniji problem gorskega kolesarjenja ravno v navezavi z infrastrukturo, saj ni zakonsko ustrezno urejena. Tako bom v svoji nalogi najprej analizirala kaj je gorsko kolesarstvo in kakšno imamo v Sloveniji infrastrukturo v primerjavi s tujino. Nato pa bom poiskala tudi primere dobrih praks tako v Sloveniji kot v tujini in jih primerjala. Analizirala bom tudi kakšen je kvaliteten gorsko kolesarski turizem in kaj ga omejuje.

Torej je moj namen naloge raziskati kako je gorsko kolesarstvo v Sloveniji razvito in kako je razvita gorsko kolesarska infrastruktura.

Moj cilj pa je predvsem ta, da vidim kako deležniki gorskega kolesarstva vidijo gorsko kolesarsko infrastrukturo. Torej kakšen je njihov pogled na razmere oziroma stanje gorskega kolesarstva, kako se odločajo kje gorsko kolesariti, ali je gorsko kolesarska infrastruktura urejena in kaj vpliva na njihovo odločitev izbire destinacije. Poleg tega cilja pa je moj cilj tudi, da dobim odgovore na to kakšno je dejansko stanje v Sloveniji in kakšno v tujini, kako je zakonodaja urejena sedaj, kako bi se to dalo izboljšati in kakšni so standardi za kvaliteten gorsko kolesarski turizem.

Da si bom odgovorila na ta vprašanja si bom pomagala z literaturo, ki je dostopna na spletnih straneh in znanstvenimi članki. Za pogled deležnikov gorskega kolesarstva na gorsko kolesarsko infrastrukturo bom za metodologijo uporabila intervju.

1 GORSKO KOLESARJENJE IN GORSKO KOLESARSKA INFRASTRUKTURA

1.1 Opredelitev kolesarjenja

Kolesarjenje definirano kot uporaba kolesa za rekreacijo, šport ali prevoz. V kolesarstvo pa vključujemo profesionalne in amaterske dirke, ki po večini potekajo v Evropi, Združenih državah Amerike, v nadaljevanju ZDA in Aziji. V Evropi in ZDA je najbolj razširjena rekreativna uporaba kolesa. Uporaba kolesa kot prevoza pa je bolj priljubljena tam, kjer imajo dobro razvite kolesarske poti (Abt, 2019).

1.1.1 Delitev kolesarjev po ciljnih skupinah

Ker so si uporabniki med seboj različni in se tudi potrebe med njimi razlikujemo, jih zato razdelimo v različne ciljne skupine po osnovnih potrebah posameznikov.

Ciljni skupini kolesarjev sta:

- Kolesarji, ki se vozijo iz potrebe.

V to skupino štejemo kolesarje, ki se vsak dan vozijo s kolesom v šolo, po nakupih ali v službo. Torej gre za kolesarje, ki se vozijo s točno določenim ciljem oziroma namenom (Andrejčič Mušič, 2005).

- Kolesarji, ki se vozijo zaradi turističnega namena ali rekreacije.

V to skupino pa spadajo tisti, ki se ukvarjajo z rekreativnim kolesarjenjem iz različnih razlogov.

Ti razlogi so lahko (Govekar, 2012):

- da so v naravi oziroma v čistem okolju,
- turističnih razlogov,
- športno ljubiteljskih razlogov in
- zdravstvenih razlogov.

V tej skupini pa so kolesarji vseh starostnih skupin in prav tako z različno socialno strukturo. Za te kolesarje je pomembno, da so v naravi, jim je udobno in varnost na poti. Njihov namen je rekreacija in doživljanje okolja. Na tej vožnji pa ni toliko pomembno, da je to najkrajša pot, saj je ta vožnja rekreacijska in nam ni potrebno gledati na uro (Govekar, 2012).

Kar je kolesarjem bolj pomembno od dolžine in časa je to da (Govekar, 2012):

- si je kolo možno izposoditi,
- so počivališča oskrbljena z vodo,
- je možnost razglednih točk
- so na voljo turistične informacije
- so na voljo kolesarske karte z informaciji o težavnosti poti in možnostih različnih poti.

Rekreacijsko turistične kolesarje pa lahko razdelimo še na podskupine in sicer (Andrejčič Mušič, 2005):

- Kolesarje, kateri kolesarijo zaradi vzdrževanja kondicije in sproščanja energije.
- Potem pa so tu kolesarji, ki kolesarijo manj. Običajno kolesarijo enkrat na teden. Namen njihovega kolesarjenja je predvsem to, da se družijo in gredo na izlet, običajno z družino ali prijatelji.
- Tretja skupina pa so še potovalni kolesarji, ki so tudi turistični kolesarji. Taki kolesarji se odpravijo na pot za več dni, lahko tudi za več tednov.

V to skupino lahko uvrstimo tudi gorske kolesarje. Saj le ti kolesarijo z namenom po rekreaciji in avanturistični dogodivščini.

Tako je lahko gorsko kolesarjenje dober trening, v katerem lahko uživata. Saj je prostor v katerem opravite trening drugačen od na primer fitnesa. Prostor za to vrstno rekreacijo je narava v kateri lahko zares uživata in se sprostite. Tudi če ste bili morda v stresu ali ste imeli težak dan, je lahko to odličen način kako se takega počutja znebiti. In ne samo da se lahko sprostite, ampak lahko tudi raziskujete in se morda odpravite na dopust z gorskim kolesom. Z namenom, da boste imeli aktivni dopust, ki pa vam bo omogočil tudi spoznavanje izbrane turistične destinacije (Adria Media, d. o. o., 2018).

1.2 Opredelitev kolesarskega turizma

Kolesarski turizem bi torej glede na motiv opredelili kot turizem katerega motiv je rekreacija in preživljanje prostega časa (Mihalič, 2008, str. 14).

Na Novi Zelandiji kolesarjenje opredeljujejo kot turistično dejavnost. Ter, da je to dejavnost, ki je zelo priljubljena na počitnicah oziroma na oddihu kot prevozno sredstvo. Turistične kolesarje pa opredelijo, na tiste ki so od doma več kot 24 ur. Kar posledično v kolesarski turizem ne vključuje izletnikov ali pa rekreacijskih kolesarjev, ki potujejo manj kot 24 ur. Tako je torej kolesarski turizem opredeljen kot dejavnosti, ki vključujejo kolesarjenje in se le to izvaja na počitnicah več kot 24 ur ali eno noč. Kolo pa je vključeno v to potovanje. Zavedajo pa se tudi, da niso vsi kolesarski turisti enaki in je potrebno za posamezne skupine kolesarjev poskrbeti za različne vrste turističnih proizvodov. Največ pa kolo, na Novi Zelandiji, kot prevozno sredstvo in ne toliko kot adrenalinske izkušnje (Brent, 1998).

European Cyclists' Federation (v nadaljevanju ECF) pa kolesarski turizem opredeli kot rekreativne obiske čez noč ali čez dan. Obiski, ki so stran od doma in vključujejo kolesarjenje kot temeljni razlog za del obiska in gre za kolesarjenje v prostem času (ECF, brez datumaa).

Je pa kolesarski turizem močno odvisen od dobre turistične infrastrukture v kombinaciji z lepo pokrajino in lokalnimi znamenitostmi. Prav tako pa avtor članka opozarja, da je kolesarski turizem ena izmed najbolj trajnostnih oblik turizma (Meschik, 2012).

1.3 Opredelitev gorskega kolesarjenja

Gre za obliko rekreacije, ki jo danes poznamo in je bila prisotna že v poznih sedemdesetih let 20. stoletja (Lofft in drugi, 2008, str. 6).

Kot že omenjeno v enem od prejšnjih poglavij, je gorsko kolesarstvo, kolesarjenje po gozdnih poteh oziroma izven urejenih poti.

Je pa gorsko kolesarjenje pritegnilo veliko ljudi, predvsem po tem ko se je tudi tehnologija in infrastruktura razvila. S tem pa je postalo gorsko kolesarjenje priljubljena avanturistična aktivnost (Lofft in drugi, 2008, str. 6).

Saj so gorska kolesa tako tudi narejena. Prilagojena so terenu po katerem se običajno kolesari. To pomeni, da imajo taka kolesa: širše gume, lažje prestavno razmerje, boljše vzmetenje in drža je bolj pokončna kot pri cestnem kolesu. Za tak način kolesarjenja pa je potrebno kolo zelo dobro tehnično obvladovati. Prav tako pa mora znati popraviti kolo, saj je to način kolesarjenja, kjer ni veliko drugih ljudi. Prav zaradi tega pa je to vzrok za to vrsto kolesarstva, saj je adrenalin večji in s tem se pustolovščina lahko začne. Kadar pa gredo na daljšo pot, se odpravijo v skupini, saj je to tudi ena od oblik druženja.

Druga opredelitev s strani Kolesarskega kluba Črn trn pa je, da je to vožnja s kolesom izven urejenih poti, le te so običajno gozdne poti. Pravijo, da je za to zvrst kolesarjenja potrebna vztrajnost, tehnično obvladovanje kolesa, samostojnost in pa seveda glavna stvar gorsko kolo. Ter bolj kot cestnemu kolesarstvu je gorsko kolesarstvo podobno teku čez drn in strn. Ker pa običajno kolesarijo stran od civilizacije v divjini, je med kolesarji razvita etika samopreživetja. Saj bi v primeru, da se kolesarju pokvari kolo moral sam znati popraviti kolo, za kar pa omenjeni kolesarski klub pravi, da je to tisto kar daje temu športu poseben pridih. Omenijo pa tudi kje je po njihovem mnenju najbolj priljubljeno kolesariti. In sicer kar za hišo ali pa na makadamskih cestah. Še bolj kot to pa so jim priljubljene vožnje po stezah. Katere definirajo kot ozke poti po gozdovih in poljih (Kolesarski klub Črn trn, 2010).

1.4 Gorsko kolesarjenje v sosednjih državah

Gorsko kolesarjenje je predvsem v evropskih Alpah pomembno. Saj igra pomembno vlogo v ponudbi turističnih in priložnostnih dejavnosti na tem podeželskem območju. Tako so nekatere evropske turistične destinacije razvile dobre ponudbe za to ciljno skupino. Razlika, ki alpske države med seboj razlikuje so: dostopnost gozdov, odprtih pokrajin za gorska kolesa in alpskih ribnikov. Nekatere države, kot so Nemčija, Švica in Italija, nimajo težav z zakonodajo in imajo prav s tem namenom odprte gozdove. Torej za gorsko kolesarjenje. Medtem, ko pa se v Avstriji pojavi problem v zakonu o gozdovih, ki ne dovoljuje gorskega kolesarjenja po gozdnih cestah. Tako v Avstriji deluje več nevladnih organizacij in turističnih, saj se jim zdi da je to pomanjkljivost, ki jih ovira pri razvoju turizma in kakovosti življenja v Avstriji. V članku so glede na intervjuje, ki so jih opravili ugotovili, da se bo gorsko kolesarstvo in nasploh kolesarstvo, v Avstriji, v prihodnosti povečal. Opozarjajo pa na zapleten trg gorskih in drugih kolesarskih oblik turizma, saj ne sledi več potrebi turistov. Potrebovali bi namreč bolj zapletene turistične proizvode, ki bi vključevala boljše infrastrukturo, nastanitve, privlačne lokacije, ki so prilagojene potrebam kolesarjev (Pröbstl-Haider, Lund-Durlacher, Antonschmidt & Hödl, 2017).

Na Norveškem pa gorskega kolesarja opredeljujejo kot osebo, ki kolesari po grobih poteh ali pa na težkem terenu večkrat kot desetkrat na leto. So pa tudi opravili raziskavo o tem, kakšna je motivacija gorskih kolesarjev za kolesarjenje. Tako so prišli do ugotovitev, da je za aktivnost na prostem motivacija kolesarja fizična vadba, narava in kraj, hitrost in razburjenje, upravljanje izzivov in socialni odnosi (Skar, Odden & Vistad, 2008).

Imajo pa na Norveškem tudi dobro razvito gorsko kolesarstvo. Imajo namreč kar nekaj prog oziroma parkov po katerih lahko kolesarijo tako začetniki kot otroci in seveda tisti, ki imajo več znanja. Dobro pa je poznan tudi Hafjell Bike Park, saj so tam v letu 2014 gostili svetovno prvenstvo gorskega kolesarjenja. Od takrat pa so tudi dobro prepoznavni. Na spletni strani pa lahko najdemo tudi smernice katerih naj bi se gorski kolesarji držali, saj pravijo, da je imeti odlične poti privilegij in ne pravica (Visit Norway, 2019).

Imajo 11 smernic in ene izmed meni najbolj zanimivih so (Visit Norway, 2019):

- Izogibajte se novim potem.
- Ne prečkajte smučarskih prog bolj kot je potrebno.
- Bodite obzirni prepustite prostor pešcem in smučarjem.
- Omejite hitrost.
- Ne vozite po ranljivih poteh takoj po padavinah.
- Ne naredite poti širše.
- Ne vozite po smučarskih progah, ko je sneg.
- Za preprečevanje brazd peljite svoja kolesa skozi močvirja.

1.5 Gorsko kolesarska infrastruktura

Kakšna je pri tem kolesarstvu infrastruktura, lahko kar iz imena sklepamo, da se nahaja v gozdu. V gozdu pa so poti, ki so urejene in tiste, ki niso. Zadnje pa so običajno bolj zanimive za gorske kolesarje. Saj je izven urejenih poti adrenalin večji.

Problem pri gorskem kolesarjenju se pojavi zaradi zakonodaje. V zakonodaji namreč najdemo Uredbo o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju. Saj uredba že v prvem členu pove, da je vožnja z vozili, ki so na motorni pogon in kolesa, prepovedana. Je pa dovoljena vožnja in parkiranje motornih vozil in koles 5m izven poti oziroma vozišča, ampak temu ne sme nasprotovati lastnik zemljišča (Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju. Ur. l. RS, št. 16/1995).

Za gorsko kolesarjenje so namenjene tudi makadamske poti, ki sicer za kolesarje niso tako zanimive kot namenska infrastruktura, kot na primer mrežne poti ipd. Po raziskavi, ki je bila izvedena v Avstriji, so ugotovili, da so namenske poti tiste poti, ki imajo za gorske kolesarje največji pomen in s tem večji razlog za obisk (Klavora, Žigon, Apih, Zajc & Rozman, 2016).

V Sloveniji je taka namenska infrastruktura za gorke kolesarje cenovno dostopnejša, vendar pa se pojavi težava, ko je to infrastrukturo potrebno nekam umestiti. Namenska infrastruktura pa bi bila boljše zaradi same kolesarske izkušnje in bi zmanjšala potrebo vožnje po enoslednicah. Saj vožnja ni dovoljena po vseh enoslednicah (Klavora, Žigon, Apih, Zajc & Rozman, 2016).

Vendar pa kolesarji uporabljajo prav omenjene poti največ, saj je pomanjkanje infrastrukture za gorsko kolesarjenje, kljub temu da je uporaba te poti v nasprotju z uredbo (Klavora, Žigon, Apih, Zajc & Rozman, 2016).

Poti kot so enoslednice pa so lahko problem tudi za kolesarje, saj gre za poti, ki niso prilagojene in bi potrebovale adaptacijo in prilagoditev. S tem pa bi potem posledično lahko dvignili kvaliteto in pa trajnost kolesarjenja. Da bi to uredili pa bi morali pridobiti dovoljenja lastnikov zemljišč, katerih je zelo veliko, in pa bi bil potreben velik investicijski vložek (Klavora, Žigon, Apih, Zajc & Rozman, 2016).

2 GORSKO KOLESARSKI TURIZEM V SLOVENIJI

Kolesarski turizem v Sloveniji je zastavljen kot trajnostni turizem. Torej (Klavora, Žigon, Apih, Zajc & Rozman, 2016):

- je turizem razvit s procesom načrtovanja in ustrezne umestitve v prostor,
- ima turizem čim manj negativnih vplivov na okolje,
- razvoj takih turističnih produktov, ki Slovenijo usmerijo v zeleno, zdravo in aktivno.

Slovenija pa ima za dober razvoj in nasploh kolesarski turizem naravne danosti. Imamo namreč kulturno in pokrajinsko pestrost kot tudi kulturno. Med le te štejemo alpsko, mediteransko, dinarsko in panonsko pokrajino. Poleg tega imamo dobre naravne pogoje za razvoj raznih poti, kot so daljinske obrečne poti. Zaradi vodnatosti in goste rečne mreže, ki nam jo narava ponuja. Slovenija pa je tudi dobro reliefno razgibana, ima razne gozdne ceste v naravnem okolju, kar je predvsem dobro zasnovano za gorsko kolesarjenje (Klavora, Žigon, Apih, Zajc & Rozman, 2016).

2.1 Primeri dobre prakse v Sloveniji

V Sloveniji kar nekaj primerov dobre prakse kolesarskega turizma. Te primeri so:

- Kolesarska pot Jureta Robiča,
- Trans Slovenia,
- EkoHotel Koroš & Mountain Bike Nomad,
- Podzemlje Pece,
- Bike Park Pohorje Maribor,
- Dolina Soče,
- Občina Tržič,
- Bike Park Rogla,
- Bohinjska kolesarska pot itd.

2.1.1 Kolesarska pot Jureta Robiča

Gre za eno najdaljšo kolesarsko pot na Gorenjskem. Kolesarska pot je speljana po železniški progi, ki ni več v uporabi, iz Mojstrane in vse skozi Kranjsko Goro in naprej v Italijo. Pot se začne v Mojstrani. Po urejeni kolesarski stezi, ki ima tudi uradno oznako D-2. Ta kolesarska pot pa vodi tudi do lepe naravne znamenitosti in sicer do Belopeških jezer. Pot je zasnovana turistično, saj je lep razgled na okolico in prav tako ob poti nudi počivališča. V Kranjski Gori pa se lahko ustavimo in sprehodimo ob jezeru Jasna. Prav tako pa se iz te poti lahko odpravimo do Zelencev, sicer po pešpoti, vendar je vredno (Turistično informacijski center Kranjska Gora, 2016).

2.1.2 Trans Slovenia

Gre za združenje, katero ima na razpolago štiri različne ture. Ture potekajo po Alpah, po dolini Soče, Krasu in Goriških Brdah. Kjer lahko potem obiskovalci oziroma kolesarji, ki se udeležijo določene ture okušajo okusno lokalno hrano in okušajo lokalna vina. Ture pa se razlikujejo tudi po zahtevnosti oziroma nivojih (Bike Trans Slovenia, brez datuma).

Kolesarska tura 01 je tura, ki je primerna za vse nivoje. Možne so različne kombinacije, katere si lahko na njihovi spletni strani tudi rezerviramo. Ta tura je kombinacija avanture, gostoljubnosti in nenazadnje tudi zabave. Ta pa je namenjena kategoriji kolesarjev MTB.

Sledi ji kolesarska tura Trans Slovenia 02. Ta tura pa je popolnoma drugačna od TS 01, saj so poti tehnično lažje. Le tem pa se tudi lahko izognete. So pa to poti, ki so daljše in so primerne za e-kolesarje (Bike Trans Slovenia, brez datuma).

Trans Slovenia 03 pa je ponovno možnost za kategorijo kolesarjev MTB. Gre za lažjo tehnično kolesarsko pot, ki poteka po zapuščenem podzemnem rudniku in vse do Blejskega jezera v samo enem tednu. Ta tura pa vključuje tudi številne kolesarske parke za vse stopnje. Gre za pot ob meji z Avstrijo, katero označuje odlična hrana in lokalna gostoljubnost (Bike Trans Slovenia, brez datuma).

Zadnja možna tura Trans Slovenia 04 pa poteka od Karavank in vse do Pirana. Pot gre iz Karavank skozi zapuščene rudnike in Logarsko dolino do Ljubljane. V Ljubljani se gre do močvirij, ki so na seznamu UNESCO. Pot se nadaljuje do presihajočega Cerkniškega jezera in nadaljuje do Postojnske jame in Škocjanske jame. Konča pa se v obalnem mestu Piran. Gre za srednjo tehnično zahtevno pot, ki je primerna za kategorijo kolesarjev MTB (Bike Trans Slovenia, brez datuma).

Je pa pri vseh turah možnost drugačne organizacije. Torej lahko si rezerviramo z organiziranim vodstvom. Le ta pa vključuje tudi prenočišče s polpenzionom in vodiča, ki vodi skupino (Bike Trans Slovenia, brez datuma).

Vključuje pa tudi prevoz prtljage od prenočišča do drugega prenočišča in prevoz nazaj na točko, kjer so turo začeli. Druga možnost je, da imaš prenočišče in transport, le vodiča, ki bi vodil skupino ni. Je pa vedno možno nekoga poklicati v primeru, da se izgubiš. Seveda pa je možno se tudi dogovoriti za kakšne posebne dogovore (Bike Trans Slovenia, brez datuma).

2.1.3 Eko Hotel Koroš & Mountain Bike Nomad in Podzemlje Pece

EkoHotel Kmetija Koroš je manjši ekohotel z razgledom na Koroške vrhove in gore. Ta turistična kmetija ima deset sob, center za gorsko kolesarjenje, ki se odvija v okoliških gozdovih. Imajo možnost vodenih tur, tematskih izletov, zabave in aktivnosti. Kmetija pa ponuja tudi ekološko pridelano hrano oziroma jedi (EcoHotel Koroš, 2014).

Poleg kmetije pa imajo tudi bike servis za večje okvare. Obiskovalcem pa so na voljo tudi orodje, da si lahko sami popravijo kolo v kolikor to znajo. Kolo pa lahko tudi pospravijo v kolesarnico in so tako brezskrbni v času noči. V primeru, da bi želeli kolo tudi oprati je tudi to možno in uporaba pralnice (EcoHotel Koroš, 2014).

Da pa lahko vsi kolesarijo, tudi tisti, ki nimajo svojega kolesa imajo možnost izposoje koles. S katerim lahko doživijo avanturo v prelepi naravi (EcoHotel Koroš, 2014).

Ponujajo pa enodnevne ture, tudi za tiste ki imajo že družine. Ena izmed možnosti pa je tudi tako imenovani freeride. Gre za bolj adrenalinske spuste po poteh, ki niso označene. Kar imajo tudi dobro organizirano, je to da v klanec ni potrebno kolesarit ampak imajo zato organiziran prevoz (EcoHotel Koroš, 2014).

So pa uredili tudi rudnik pod goro Peco, po katerem se danes lahko vozi s kolesi. Tako se na enem koncu rudnika vstopi in na drugi strani prikolesari ven. Kjer si lahko potem ogledamo še razne muzejske zbirke (EcoHotel Koroš, 2014).

Ko sem na internetu našla to lokacijo in videla kaj vse ponujajo, sem si zaželela, da bi že danes lahko izkusila to. Je pa to zagotovo ena izmed destinacij, ki si jih v prihodnosti želim obiskati (EcoHotel Koroš, 2014).

2.1.4 Bike Park Pohorje Maribor

Kolesarski park se nahaja v okolici Maribora. Tam imajo tudi kampe in hoteli, ki so kolesarjem prijazni in prilagojeni. Poleg tega pa lahko tja pridete tudi z avtodomom (Bike Park Pohorje, brez datuma).

Na destinaciji imajo tri proge. Te proge so razporejene po barvah in sicer: rdeča, modra in črna. Razlikujejo se po dolžinah in verjetno po težavnosti. Ponujajo pa tudi izposajo koles in servis koles (Bike Park Pohorje, brez datuma).

2.1.5 Dolina Soče

V dolini Soče so kolesarske poti, ki so različnih težavnosti. Speljane pa so ob Julijskih Alpah. Imajo možnost tako cestnega kolesarjenja kot tudi gorskega. Nekatere kolesarske trase pa so prilagojene tudi za družine (Dolina Soče, brez datuma).

Kolesarske poti so sicer opisane v raznih publikacijah in na zemljevidu, v naravi pa nekatere še niso označene. Na kar sami opozorijo že na njihovi spletni strani (Dolina Soče, brez datuma).

Če svojega kolesa nimamo lahko kolo tudi najamemo. Za tiste, ki pa imajo svoje kolo pa nudijo tudi servis koles. Na njihovi spletni strani najdemo tudi kolesarsko literaturo. Katero lahko najdemo v turistično informacijskih centrih po dolini Soče. Na spletni strani pa je tudi portal Smaragdskih kolesarskih poti (Dolina Soče, brez datuma).

V dolini Soče pa imajo tudi kar nekaj možnosti nastanitve. Imajo apartmaje, hotele, kamping prostore, turistične kmetije, kočje oziroma planinske domove in še nekaj drugih. Tako, da lahko vsak najde nastanitev, ki mu najbolj ustreza (Dolina Soče, brez datuma).

2.1.6 Občina Tržič

Občina Tržič na njihovi destinaciji ponuja turno kolesarjenje. Imajo 30 poti, ki so trasirane in vsaka izmed njih ponuja drugačno vožnjo. Na nekaterih vas bo tresel adrenalin na druge pa se boste lahko podali z družino. Destinacija ponuja največ gorskega kolesarstva. Kar je precej logično saj gre za gorenjsko regijo. Kjer je svet hribovit (Občina Tržič, 2019).

Na spletni strani lahko sami zožimo nabor glede na trajanje poti in po lastnostih, kot so dolžina, višinska razlika in zahtevnost. Nato pa nam spletna stran sama ponudi poti, ki so prilagojene našim željam (Občina Tržič, 2019).

2.1.7 Bike Park Rogla

Na Rogli v času ko ni snega destinacija ponuja turistom kolesarjenje in tudi pohodništvo. Pri kolesarstvu, na katerega se bomo tudi osredotočili, ponujajo gorsko kolesarstvo, saj je glede na razgiban teren, to najboljša izbira (UNITUR, d. o. o., 2014).

Ponujajo razne kolesarske poti, katere si lahko prenesemo na telefon ali uro. Katera nam potem kaže pot, ki smo si jo prej prenesli s spletne strani. Možnih je pet poti. Tri poti so krožne ostale pa niso. V podrobnejšem opisu najdemo tudi opis poti, kakšna je dolžina poti, kako se vzpenjamo na koliko višinskih metrov in kje se pot začne. Prav tako pa pri podrobnejšem opisu najdemo tudi zapis o tem, kaj si lahko ob tej poti pogledamo. Kot na primer slap, pragozd, spominske hiše, turistične kmetije in cerkvice (UNITUR, d. o. o., 2014).

Poleg kolesarskih poti pa se lahko na Roglo odpravimo z namenom obiska bike parka. Bike park ponuja kar šest različnih prog, ki so različnih težavnosti. Je pa park tudi prilagojen za začetnike. In tako lahko tudi tisti, ki niso ravno izkušeni gorski kolesarji poskusijo bolj adrenalinsko kolesarjenje. Za take kolesarje pa poskrbijo tudi izkušeni vodiči. Kot vsaki pravi bike park pa tudi ta ponuja izposajo koles in varnostne opreme. V bližini pa imamo možnost nastanitve kot apartmaji, lahko pa prenočite tudi v hotelu (UNITUR, d. o. o., 2014).

2.1.8 Bohinjska kolesarska pot

Gre za kolesarsko pot, ki povezuje Spodnjo in Zgornjo bohinjsko dolino. Pot je asfaltirana, tako da je primerna za vse turiste. Poleg tega pa je speljana tako, da se peljemo mimo kulturnih in naravnih znamenitosti Bohinja. Na poti so znamenitosti, kot so Planšarski muzej, Oplenova hiša in vodni park Bohinj. Pot je lahko tudi krožna, to je seveda čisto odvisno kaj si sami želimo. Je pa pot primerna tudi za otroke, saj je velik del poti le kolesarske poti. Imamo pa tudi možnost malo drugačne poti, ne samo asfaltirane. Namreč možna je tudi gorsko kolesarska pot. Ki pa nas popelje preko vzpetine Senožeta (Slotrips, brez datuma).

Sicer pa je pot bolj enostavna in ni tako zahtevna, zato lahko tudi tisti z malo manj kondicije zmorejo to pot. Saj pot poteka po travnikih in planoti (Slotrips, brez datuma).

Imamo pa poti tudi prikazane na zemljevidu na spletni strani, s katere si lahko pot tudi prenesemo in jo imamo tako vedno pri roki na telefonu (Slotrips, brez datuma).

Veliko naštetih destinacij je predvsem takih, ki ponujajo gorsko-kolesarsko turistično izkušnjo. Saj imamo narave oziroma gozda v Sloveniji veliko in ga s takimi turami po naštetih destinacijah lahko izkoriščamo za turistične namene. Seveda pa moramo biti pri tem pazljivi, saj se lahko hitro prenaglamo in imamo na določenih destinacijah preveč turistov. Kajti moramo ohranjati naravo in njegove prebivalce.

2.2 Primeri dobrih praks v tujini

Pri nas se kolesarski turizem, predvsem gorsko kolesarski turizem, šele začel malo bolj razvijati, medtem pa je v tujini drugače. V tujini je namreč to že veliko bolj razvito in po pogovoru s prijatelji, ki tudi gorsko kolesarijo, pravijo, da je le ta zvrst kolesarjenja dobro razvita v Italiji, Škotski, Franciji in pri naših severnih sosedih Avstrijih.

Večinoma pa so to države Evrope. Saj poleg izjemne kolesarske infrastrukture ponujajo tudi kulinarčne izkušnje, ogled znamenitosti in narave. Sem pa na spletni strani Discover France našla različne poti, ki jih organizirajo. Poleg tega pa imajo organizirane tudi razne ogledne in kulinarčne izkušnje. Gre za večdnevno potovanje s kolesom po pokrajini, ki jo želiš prekolesariti in doživeti destinacijo na drugačen način. Vključuje pa vse od nastanitve do prevoza prtljage in pomoči ter izposajo kolesa. Na njihovi spletni strani pa ne najdemo samo

potovanj po Franciji vendar imajo organizirana potovanja tudi po drugih državah. Kot so Španija, Italija, Nizozemska, Portugalska in druge. Seveda je teh manj, saj v ospredju ponujajo največ potovanj po Franciji (Discover France, brez datuma).

Ker pa me še najbolj zanima kako se razvija in kakšne so možnosti gorskega kolesarjenja v kolesarskem turizmu, saj se mi zdi, da se le ta tudi pri nas v Sloveniji razvija.

2.2.1 Francija

Tako sem za Francijo našla kar več kot 20 možnih poti oziroma kolesarskih počitnic. Vse pa potekajo ali na jugu Francije ali pa v francoskih Alpah. Pravzaprav pa so to kar podjetja, ki ponujajo kolesarske počitnice na različnih koncih Francije (Active Azur, 2019).

Francoska infrastruktura:

V Franciji so nekaj let nazaj naredili raziskavo oziroma preučili kolesarsko infrastrukturo in z njo povezano uporabo kolesa, kakšne pozitivne učinke ima uporaba kolesa in kako le to še spremeniti na bolje. Prišli so do ugotovitve, da so v 10 letih zgradili kar 8.000 km poti. Tako v urbanih središčih kot tudi izven njih (Roche & Mercat, 2010).

Tako pa se je tudi s izboljšavo kolesarske infrastrukture povečala uporaba kolesa. Zaradi česar pa se izboljšal tudi obisk turistov oziroma se je izboljšal kolesarski turizem. Saj so po raziskavi ugotovili, da je turistom na počitnicah pomembno to, da se ukvarjajo s športom in imajo lahko tudi vodene ture kolesarjenja (Roche & Mercat, 2010).

Njihov cilj pa je do leta 2020 ravno ta, da bodo v kolesarskem turizmu dosegli največ napredka in bo to postala ena izmed bolj obiskanih kolesarskih destinacij (Roche & Mercat, 2010).

2.2.2 Italija

Ena izmed naslednjih kolesarskih destinacij je tudi Italija. V Italiji imamo možnost tako gorskega kot tudi cestnega kolesarjenja. Predvsem pri bolj cestnem kolesarstvu imajo razne ture, katere nudijo turistično doživetje. Ker je Italija kar precej velika, če jo primerjamo s Slovenijo, ima tudi več različnih poti oziroma tur, ki so zanimive za turiste. Kolesari se lahko torej po Toskani, Sardiniji kot tudi po Siciliji (TourRadar, brez datuma).

Italijanska infrastruktura:

V Italiji pa je stanje malo drugačno. V večjih mestih oziroma v samih centrih mesta, kjer je veliko Vesp ali tovornjaki za dostavo, so to krivci ki ti prekrizajo pot. V mestih kot sta Rim in Firenze se enostavno izgubi kakršna koli sled za kolesarsko infrastrukturo. Tudi pešci se enostavno ne ozirajo kaj preveč na to ali je luč na semaforju zelene ali rdeče barve (Ramblers Highway, 2010).

Seveda pa kot rečeno ni v vseh mestih tako. V manjših pokrajinah in mestih je kolesarska infrastruktura presenetljivo dobro označena. Je pa populacija, ki se vozi s kolesom povsem druga. Največ je starejših in ne kot bi pričakovali, da so to mladi in študentje. Sicer tudi v teh območjih ni kolesarska infrastruktura zelo dobra, je pa v primerjavi z ostalimi mesti v Italiji, dobra (Ramblers Highway, 2010).

Medtem, ko je v Rimu čisto drugače. Po ulicah Rima vozijo tako avtomobili kot tudi Vespe in hodijo pešci. Zato pa ostane bolj malo prostora za kolesarje oziroma je za njih bolj nevarno. Čeprav se najde tudi kakšna pot, kjer je za kolesarje urejeno in dobro pa se tam še zmeraj vozijo avtomobili, ki pa tudi ne gredo ravno počasi (Ramblers Highway, 2010).

Če povzamem, kot je v članku ameriški turist zapisal svojo izkušnjo s kolesarsko infrastrukturo v Italiji, imata predvsem Rim in Firence velik potencial, da se kolesarska infrastruktura izboljša. Vključno s tem, da bi morali biti več možnosti izposoje koles in bi s tem bilo mesto bolj okolju prijazno in varno (Ramblers Highway, 2010).

2.2.3 Avstrija

V Avstriji je kolesarski turizem zelo pomemben. Saj predvsem v poletnem času zelo veliko prispeva k gospodarstvu. Pomembna jim je turistična infrastruktura in zato se tudi potrudijo, da imajo čim večji obisk. Ki ga zagotovo imajo, saj je v poletnem času kar težko dobiti nastanitev v bližini Donave. Oziroma pravijo, da brez rezervacije pravzaprav ne dobiš sobe znotraj 10 km ob bregovih reke Donave. In prav okoli reke Donave je kolesarskega turizma največ, saj so določene regije, kjer ni dovoljena široka cesta, ki bi omogočala avtomobilski promet in se potem posledično lahko bolj razvija kolesarski trajnostni turizem. Kar pomeni, da je tudi infrastrukturno omogočeno za razvoj kolesarskega turizma. Poleg tega pa je tudi narava, ki je tam okoli bolj ohranjena in je destinacija dober primer trajnostnega razvoja (Meschik, 2012).

2.2.4 Škotska

Kolo je na Škotskem ena izmed možnosti, da si ogledamo znamenitosti in naravne lepote destinacije. Kar pomeni, da je tam kolesarski turizem razvit. Ponuja nam raznoliko in lahko tudi adrenalinsko doživetje. S kolesom gremo lahko naokoli po vaseh, deželah in mestih. Škotska pa je, kot se sami predstavljajo, narejena za gorsko kolesarjenje. Imajo namreč hribe in gozd, skozi katere lahko najdete poti in pa tudi kolesarske parke. Poleg tega pa lahko dosežemo točke s katerih vidimo lepote destinacije (VisitScotland, 2019).

Glede gorskega kolesarstva pa nekaj poti oziroma parkov ureja prav gozdarska komisija. Kjer imajo možnost tudi mlajši kot tudi večji oziroma starejši. Za tiste, ki so kdaj že kolesarili po gozdnih poteh pa imajo tudi pot, kjer se lahko preizkusijo in doživijo adrenalinsko izkušnjo in kot pravijo, sami preizkusijo svoje sposobnosti do meje (VisitScotland, 2019).

2.3 Primerjava tujine s Slovenijo

Če sedaj primerjam razmere v tujini s Slovenijo pridem do ugotovitve, da imamo glede turističnega kolesarjenja po mestnih središčih podobne razmere kot v tujini. Predvsem v Ljubljani je sedaj za kolesarje dobro poskrbljeno. Imajo možnost izposoje koles in pa urejen kolesarske steze. Prav tako pa sem ne dolgo nazaj zasledila, da je v prihodnosti načrtovano kolesarsko omrežje v Medvodah z okolico. To pa pomeni, da se je v Sloveniji začela vse bolj razvijati kolesarska infrastruktura po mestnih središčih.

Prav tako pa se gorsko kolesarska infrastruktura vse bolj razvija. Je pa res, da če slovensko gorsko kolesarsko infrastrukturo primerjamo z infrastrukturo, ki jo imajo v tujini, se še vedno težko primerjamo. Saj imajo v nekaterih državah to veliko bolj urejeno, tako zakonodajno kot tudi dejansko v prostoru gorskega kolesarjenja. Zato pa mnogi slovenski kolesarji radi zaidejo na dopust v tujino po malo drugačne pustolovščine in bolj avanturistično pokrajino. Se je pa v zadnjih nekaj letih stanje pri nas spremenilo na bolje, vendar pa bi bilo lahko še bolje.

Lahko pa bi si dobre prakse v tujini vzeli za zgled in tudi v Sloveniji naredili kaj tako, kot imajo drugje. En dober zgled se mi zdi Škotska. Predvsem to, da si lahko ogledamo turistične znamenitosti skozi kolesarsko turo. Res je, da imamo tudi pri nas nekaj podobnih tur, vendar pa sem mnenja da bi jih lahko imeli še več. Prav tako pa imajo dobro urejeno glede poti in urejanja le teh, saj jih nekaj ureja kar gozdarska komisija. Iz česar lahko vidimo, da se želijo razvijati in imeti urejene kolesarske poti.

Mislím pa tudi, da bi morali v Sloveniji spremeniti odnos do gorskega kolesarjenja. Problem je predvsem v zakonodaji in v lastninjenju gozdnih parcel. Posledično pa je potem problem tudi v samih lastnikih, ki se ne strinjajo z vožnjo s kolesom po gozdnih poteh. Moje mnenje pri vsem tem bi bilo, da bi morali spremeniti naravnost ljudi in narediti malo več v tej smeri. Seveda pa bi morali biti tudi kolesarji ozaveščeni in se ne samo voziti po gozdnih poteh ampak potem za njih tudi skrbeti.

3 RAZVOJ GORSKO KOLESARSKEGA TURIZMA

Za razvoj kolesarskega turizma mora biti izpolnjen osnovni pogoj za privabljanje turistov, ki je infrastruktura. Saj tudi če imamo dobre turistične vodiče in dobro razvit marketing in strategijo, nimamo pa infrastrukture, po kateri bi se lahko kolesarji vozili je to za nas, kot da ne bi imeli ničesar. Kajti ravno dobro urejena ali vsaj urejena infrastruktura je tista, s pomočjo katere se lahko najboljše promoviramo. Ta promocija je tako dober glas, ki se širi naprej, v primeru da je infrastruktura dobra in se tudi kolesarji na njej počutijo dobro. Splošno pravilo pri kolesarski infrastrukturi pa naj bo: bolje nobena kot nevarna in neustrezna infrastruktura (Rotar, 2012).

Za to pa moramo pri vlaganju v kolesarsko infrastrukturo odločiti za prave odločitve. Torej se moramo vprašati kaj je potrebno za izboljšanje kolesarskih pogojev, za varno kolesarjenje in da bomo privabili čim več kolesarjev. Če gledamo s strani kolesarjevih potreb lahko opredelimo nekaj ključnih zahtev: potrebe kolesarjev, kolesarska infrastruktura dela, zahteve po kakovosti za kolesarsko infrastrukturo in pa oblikovne zahteve (stabilnost, cikcakanje in del prostega prostora) (Dufour & Ligtermoet & Partners B.V., 2010).

Najprej se moramo torej zavedati potreb kolesarjev in njihovih karakteristik. Pomembno je tudi to, da upoštevamo, da se kolo uporablja predvsem za krajše razdalje. Glede na namen potovanja pa je kolo uporabljeno za vse vrste potovanj in starost uporabnikov ni določljiva. So pa na Nizozemskem po raziskavi ugotovili, da je stopnja uporabe kolesa zelo visoka. V šolah na Nizozemskem v več kot 50%, pri šolskih izletih, uporabijo kolo kot prevozno sredstvo. Je pa res, da teh izletov ni veliko in zato ne moremo tega odstotka enačiti z drugimi vsakodnevnimi uporabniki kolesa. Kateri kolo uporabijo vsakodnevno za pot v službo ali pa za prosti čas. Je pa še vedno velik poudarek na tem, da se kolo uporabi za večino šolskih izletov in tako učencem približajo uporabo kolesa tudi za v bodoče, ko bodo odrasli (Dufour & Ligtermoet & Partners B.V., 2010).

Nima pa kolo pomembne vloge samo pri vsakodnevnih potovanjih vendar tudi pri rekreacijskih potovanjih. Le ta pa so se v zadnjem desetletju sistematično povečala po vseh evropskih državah. Pomembno pri tem pa je, da se promovira rekreativno kolesarstvo s pomočjo drugih atraktivnosti, ki so v mestnih območjih. Ter se tako organizira tudi izlete, na katere gremo lahko s kolesom (Dufour & Ligtermoet & Partners B.V., 2010).

3.1.1 Kolesarska infrastruktura dela

Med različnimi evropskimi državami je razlika, v uporabi kolesa, velika. To lahko preprosto ugotovimo, da imajo države, kjer je kolesarska infrastruktura bolj kakovostna, tudi večji delež kolesarjev oziroma kolesarjenja v državi. Tako, da lahko skoraj zagotovo trdimo da obstaja povezava med dobro kolesarsko infrastrukturo in uporabo kolesa (Dufour & Ligtermoet & Partners B.V., 2010).

Po PRESTO kolesarskem vodiču za politiko infrastrukture, da prijazna kolesarska infrastruktura ni isto kot so kolesarske poti in steze. Neko kolesarsko ravnotežje za dobro infrastrukturo je osnovano tako, da je promet omejen na hitrost 30 km/h brez poti in stez. Le to pa zvišuje oceno kakovosti (Dufour & Ligtermoet & Partners B.V., 2010).

3.1.2 Zahteve po kakovosti za kolesarsko infrastrukturo

Kaj je pravzaprav tisto, zaradi česar se posameznik poda na pot s kolesom? Začne se pri posameznikovih potrebah. Poznamo pet glavnih zahtev oziroma potreb za prijazno kolesarsko infrastrukturo. Seveda nimajo vsa večja kolesarska mesta tega ne izpolnjujejo v

celoti. Vendar več kot teh potreb mesto izpolnjuje boljša je kvaliteta obstoječe infrastrukture. (Dufour & Ligtermoet & Partners B.V., 2010)

Te potrebe posameznika pa so (Dufour & Ligtermoet & Partners B.V., 2010):

- varnost,
- direktnost,
- kohezivnost,
- privlačnost in
- udobnost.

3.1.3 Varnost

Varnost je osnovna zahteva in je oziroma mora biti prevladujoča skrb. Saj kolesarji ne povzročajo tako velike nevarnosti, kot se sami počutijo bolj občutljive v istem prostoru z motoriziranimi vozili. Razlika med kolesarji in motoriziranimi vozili je namreč v masi in hitrosti, ki jo doseže določeno vozilo. Varnost pa se po navodilih PRESTO zagotovi na tri načine. Prvi tak način je, da se hitrost omeji pod 30 km/h. S tem pa se tudi zmanjša prometna intenzivnost prometa. Naslednji način pa je ta, da se loči kolesarje od ostalih motoriziranih vozil in se tako prepreči oziroma zmanjša nevarna srečanja. Prav tako pa je potrebno poskrbeti za primerno signalizacijo, da je vsem udeležencem v prometu tako jasno kakšno mora biti njihovo vedenje v prometu (Dufour & Ligtermoet & Partners B.V., 2010).

3.1.4 Direktnost oziroma neposrednost

Neposrednost pomeni, da lahko kolesar potuje kar se da direktno po svoji poti na destinacijo. Zato morajo biti poti, ki ne grejo direktno do destinacije, speljane tako da se pot preveč ne podaljša oziroma da ne gre preveč naokoli. Če pa je pot tudi čim krajša je konkurenčna vožnji z avtomobilom, saj zaradi krajše poti lahko pridemo prej kot z avtomobilom. Tako so dejavniki, ki vplivajo na neposrednost: obvozi, število postankov zaradi križišč, semaforiziranega prometa, pobočjih in mnogih drugih. Ravno zaradi neposrednosti pa lahko kolesarjenje še bolj promoviramo kot izbiro za prevozno sredstvo za tako v mesto kot poti v šolo ali na delo (Dufour & Ligtermoet & Partners B.V., 2010).

3.1.5 Kohezivnost

Kohezija v tem primeru je to, da ugotavljamo v kolikšni meri lahko kolesarji prehajajo od začetnega kraja do njihove končne destinacije, brez kakšnih motečih faktorjev. To pa pomeni da bodo kolesarji cenili povezave oziroma omrežja, ki so povezana. Kot na primer od doma do službe. Kolesarji pa morajo biti tudi samozavestni glede te povezave oziroma, da ko se odpravijo na pot, da brez težav lahko sledijo poti (Dufour & Ligtermoet & Partners B.V., 2010).

3.1.6 Privlačnost

Privlačnost je pri tem mišljena kot prijetna okolica kjer je infrastruktura za kolesarjenje narejena. Težko je sicer določiti kaj je privlačno za kolesarje. Vendar pa je to vseeno pomembno, saj so določene predstave o privlačnosti, ki kolesarje odvrča oziroma jih privablja. Sicer pa to potem lahko načrtujemo po analizah ravni uporabe in pa po pritožbah, ki jih dobimo. Pomembno pa je še predvsem, da se na koncu posameznik počuti na tej kolesarski infrastrukturi varno (Dufour & Ligtermoet & Partners B.V., 2010).

3.1.7 Udobje

Udobje pa tretiramo, kot ustvarjanje prijetnih in sproščenih izkušenj. Tako, da fizične in duševne napore čim bolj zmanjšamo. Za gladko vožnjo bi se morali izogniti ustavljanju in potem ponovnemu začetku, saj je to naporno in stresno. Prav tako pa je pomembno, da je infrastruktura narejena iz pravih materialov, saj nam v nasprotnem primeru lahko povzroči kolesarjenje kot zapleteno nalogo. To pa zato, ker moramo potem imeti večjo koncentracijo in biti pozorni na neprijetne motnje, ki se lahko pojavijo na poti (Dufour & Ligtermoet & Partners B.V., 2010).

Imajo pa te našteje potrebe lahko različni vrstni red po pomembnosti za kolesarje. Odvisno je namreč od tega kje kolesarimo, in kakšno doživetje bi želeli na določeni destinaciji izkusiti. Če imamo namen si ogledati mesto ali določene znamenitosti nam bodo v prioriteti druge potrebe, kot pa ko gremo na bolj adrenalinsko kolesarjenje (Dufour & Ligtermoet & Partners B.V., 2010).

3.1.8 Oblikovne zahteve

Pri fizičnem oblikovanju kolesarske infrastrukture je potrebno upoštevati fizično potrebo prostora kolesarjenja. Kar vključuje dimenzije kolesarjenja, kolesa in kolesarja. Kajti kolesa so nestabilna vozila, nad katerim mora imeti posameznik kontrolo nad kolesom. Ki pa je kdaj lahko tudi otežena. To se lahko zgodi zaradi lukenj v cesti ali pa vetra. Prav zato pa potrebujemo nekaj prostora, da lahko s kolesom manevriramo (Dufour & Ligtermoet & Partners B.V., 2010).

Ker moramo na kolesu ves čas ohranjati ravnovesje lahko kdaj pride tudi do tako imenovanega cik cakanja. Ki pa je običajno odvisno tudi od tega koliko smo stari, saj imajo običajno odrasli boljše ravnovesje in kontrolo nad kolesom kot mlajši, ki še nimajo toliko izkušenj. Zato pa morajo oblikovalci predvidevati da bodo kolesarji potrebovali zaradi tega več prostora. Ni pa to edini razlog zaradi katerega bi potrebovali dovolj prostora. Drugi razlog je še ta, da se pogosto ne želimo voziti čisto blizu robnikov, ki so ob cesti, saj imamo strah da se bomo vanj zaleteli in padli (Dufour & Ligtermoet & Partners B.V., 2010).

Bi pa določene potrebe morale biti izpolnjene pri gorsko kolesarski infrastrukturi. Torej, če navežem te potrebe na gorsko kolesarsko infrastrukturo bi rekla, da mora biti varna, oblikovno ustrezno izpolnjena, privlačna, udobna. Kohezivnost in direktnost pa bi izključila oziroma se mi ne zdi pomembna pri gorskem kolesarstvu.

Da bi bilo za gorske kolesarje varno, bi morale biti poti po katerih se vozijo urejene in vzdrževane. Saj se na poteh s pritiski vožnje s kolesom ali peš podlaga obrabi. Tako, da jo je potrebno vzdrževati tako kot peš gozdne poti. Saj na bi bil pritisk, ki ga ustvari pohodnik in kolesar podoben (Kolesarski klub Črn trn, 2010).

Za gorsko kolesarjenje pa je pomembno tudi to, da je oblikovno ustrezno oblikovano, saj je pot ki ima več zavoj tako tehnično zahtevnih kot manj zahtevnih, vožnja veliko bolj zanimiva. Tako bi bilo potrebno celotno pot oblikovati, tako da bi bila primerna za gorske kolesarje z različnim tehničnim znanjem.

Za privlačnost pa menim, da pri gorsko kolesarski infrastrukturi ni potrebe po večjem ukvarjanju s to potrebo. Kot vemo, so poti največkrat speljane skozi gozdove, ki pa so sami po sebi nekaj posebnega. Morda pa bi omenila, le to da bi na poteh, kjer je lahko vidimo tudi druge turistične znamenitosti, morala biti pot speljana mimo le teh. S tem bi bila lokacija še bolj privlačna za turiste.

Prav tako pa bi rekla, da je gorsko kolesarska infrastruktura udobna. Saj se nahajaš v okolju obdanim z veliko dreves. Kar pa pomeni, da je veliko svežega zraka in zato menim, da je to kraj kjer se lahko sprostimo in pozabimo na vse.

Standeven in De Knop (1999) pa kot najpomembnejši sestavni del, kolesarsko turistične destinacije, navajata infrastrukturo. Kolesarska infrastruktura pa postaja zapletena in kompleksna. Saj poznamo več različnih kolesarskih poti in ne moremo kar posplošiti in narediti enake infrastrukture za vse poti. So pa nekateri kraji, ki so bolj primerni za razvoj oziroma izvedbo kolesarske infrastrukture. Le ti pa so tisti, ki so turistično kolesarsko bolj razviti kraji in imajo tako posledično več kolesarjev. V primeru slabših finančnih in prostorskih zmožnostih pa lahko najprej kolesarsko infrastrukturo usmerjamo tja, kjer je prometa malo in zato tudi bolj varne ceste. Je pa vseeno dobro, da so načrtovane tako, da so v bližini javnega prevoza, zato da lahko poleg kolesa potem uporabimo tudi drugo prevozno sredstvo. Oziroma parkirišče, od koder se nato naprej odpeljemo s kolesom.

Investicijska sredstva za kolesarsko infrastrukturo pa turistična podjetja nekaj financirajo sama, nekaj pa tudi s pomočjo državnega proračuna in pa različnih evropskih skladov. To so sredstva, ki podpirajo kolesarske turistične destinacije (Andrejčič & Mušič, 2005).

Kolesarjenje je posebno doživetje, ki zaradi raznolikosti območij oziroma pokrajin, ponuja možnost za več oblik kolesarjenja. Prav v Sloveniji pa je kolesarjenje možno ponujati skozi vse leto, razen v zimskem času v alpskem svetu. Glede na to, da se kolesarski turizem tudi v Sloveniji razvija je Slovenska turistična organizacija (STO) opredelila kolesarske

standarde za kakovostno storitev. Le ti pa so pomembni tudi za opredelitev in promocijo posamezne kolesarske destinacije (Rotar, 2012).

Destinacija, ki se želi predstavljati kot kolesarska mora izpolnjevati naslednje kriterije (Rotar, 2012) :

- namestitev specializirano za kolesarje
- kolesarsko informacijsko točko,
- zemljevid kolesarskih poti,
- označene najmanj 3 kolesarske poti,
- izposojajo koles,
- kolesarske vodnike in
- servis koles.

Kolesarji pa ne bodo obiskali kar tako naključne kolesarske destinacije. Njihov obisk je odvisen od kakovosti kolesarske infrastrukture, gostinske in nastanitvene ponudbe, dodatne ponudbe, promocijskih materialov, pestrosti okolja in od tega kakšna je ponudba organiziranega vodenja. Med kakovostno dodatno ponudbo uvrščamo razne tematske poti, različne športne programe, festivale in pa seveda znamenitosti tako zgodovinske kot tudi kulturne (Rotar, 2012).

V pomoč pri razvoju kolesarskega turizma so nam lahko tudi kolesarski standardi. Le ti so bili namreč oblikovani z namenom pospeševanja rasti turistične in prav tako spremljevalne ponudbe namenjene kolesarjem, boljšo prodajno storitev in diferenciacijo ponudbe od konkurence. Ponudnik nastanitvene kapacitete, ki je specializiran za kolesarsko turistično ponudbo, pa pridobi znak specializacije. Ta znak, specializirane kolesarske nastanitve, ima lahko od 1 do 5 koles. Glede na to kako je nastanitev prilagojena ponudba, infrastruktura obrata in storitev. Kar pomeni, da če ima znak samo eno kolo je to ponudba, ki je osnovna in prijazna kolesarjem, z dvema ali več kolesi pa označujemo ponudbo, ki kolesarjem ponuja več storitev. Če pa ima znak pet koles pa to pomeni, da je v ponudbi prioriteta kolesarjenje in glavni produkt ki ga na primer hotel ponuja (Rotar, 2012).

Kolesarsko informacijska točka:

Ta je namenjena turistom, ki kolesarijo in lahko delujejo v okviru informacijskih centrov, kolesarskih trgovin in servisov itd. Točka, ki nudi kolesarjem informacije o kolesarskih poteh, nočitvah, ponudbi, servisih, izposoji kolesa in možnosti prevoza. Mora pa ta točka obratovati v času kolesarske sezone, ki je med aprilom in oktobrom. V tem času mora tudi zagotavljati usposobljeno osebo, ki te informacije podaja naprej turistom kolesarjem. V tem času pa je potrebno gostom zagotoviti tudi dostop do interneta (Rotar, 2012).

Kolesarske nastanitve:

Pod kolesarske nastanitve štejemo hotele, penzione ali pa apartmaje. Kot že prej omenjeno

so ti označeni z znakom za specializacijo, ki imajo lahko od 1 do 5 znakov, koles. Poleg vsega naštetega, kaj ponuja nastanitev glede na to koliko koles ima na znaku pa mora zagotavljati tudi hrambo koles in varno parkiranje, možnost izposoje kolesa in servisa le tega. Nuditi mora tudi prvo pomoč in gostinsko ponudbo. V kolesarskih nastanitvah pa je prav tako pogoj usposobljena oseba, ki tam dela. Zgoraj opisano velja za kolesarske hotele. Možnost drugih nastanitvev pa sta še kolesarski kamp in turistična kmetija. Kolesarski kampi je ena izmed najbolj obsežnih oblik kolesarske ponudbe. Da pa si kamp pridobi naziv kolesarski kamp pa mora izpolnjevati določene pogoje. Ti pogoji so, da vsebuje kriterije kolesarske informativne točke in kolesarski informativni kotiček, ki mora biti za to tudi urejen. Velja pa podobno kot pri hotelu, v ponudbi mora imeti kolesarske programe, nastanitvene ponudbe s posebnimi cenami, kolesarske vodiče, prostor za shranjevanje koles in servis. Tudi pri kolesarski turistični kmetiji je podobno. Le da je pri turistični kmetiji v tem primeru obvezno to, da je dostopna s kolesom in je na voljo dovolj prostora za shranjevanje in izposajo koles. Ponudba oziroma storitve, ki morajo biti na kmetiji pa se opredelijo enako kot pri kolesarskih hotelih in kampih (Rotar, 2012).

Pomembno za razvoj kolesarskega turizma pa je lahko tudi samo gostilna. Ta mora za naziv kolesarjem prijazna gostilna izpolnjevati določene kriterije. Imeti mora gostinsko ponudbo, ki je prijazna kolesarjem; primerna infrastruktura, to so kolesarska stojala in pa prostor za kolesa in opremo; prijazne usluge, kot so možnost sušenja oblačil, turistične informacije za kolesarje, prevozne usluge in pomoč pri iskanju prenočišča (Rotar, 2012).

Za destinacijo, ki želi razviti kolesarski turizem pa ji lahko pomaga 10 zapovedi, ki so (Klavora, Žigon, Apih, Zajc & Rozman, 2016):

- potrebna je večja kolesarska destinacija in s tem povezano povezovanje,
- potrebno je spremeniti stereotipe o kolesarjih, na bolj pozitivne,
- potrebno je razviti celoviti, trajnostno rešitev,
- razmišljati dolgoročno,
- kvaliteta in avtentičnost,
- jasna strategija in koncept,
- vključevanje lokalnih kolesarjev in strokovnjakov,
- digitalno trženje,
- bistveni element je infrastruktura in
- e-kolesarji.

Je pa sedaj v začetku tudi razvoj e-kolesarjenja. Na kolo imenovan pedelec je dodan motorček, ki kolesarjem pomaga in jim olajšuje kolesarjenje. To seveda ni moped, saj je na kolesu še vedno potrebno obračati pedala, le da nam tako kolo pomaga v toliko, da lažje prekolesarimo marsikatero strmino ali razdaljo (Zalokar, 2018).

Kar pa pravzaprav velja za vse zvrsti kolesarstva. Torej lahko teh 10 zapovedi navežemo tudi na gorsko kolesarstvo. S katerimi bi se lažje povzpeli na še višjo raven gorsko kolesarskega turizma.

Tako bi lahko marsikateri turisti, ki želijo kolesariti in niso tako dobro kondicijsko pripravljene, lahko kolesarili in si ogledovali znamenitosti in pa prikolesarili do različnih razglednih točk, ki si jih je vredno ogledati.

4 KOLESARSKI STANDARDI ZA KVALITETEN GORSKI TURIZEM

Osnovno enoto turistične ponudbe imenujemo turistični proizvod. Ker se izraz proizvod običajno uporablja za materializirane proizvode, ki imajo tudi določeno obliko in kemijske in fizikalne lastnosti. V turističnem gospodarstvu je takih proizvodov malo, saj so večinoma storitve tiste ki so proizvod dela, le da nimajo materialnih lastnosti. Prav tako pa so naravne danosti in kulturne znamenitosti, tiste ki so turistični proizvodi brez materialnih lastnosti. Zato pa se v turizmu izraz proizvod uporablja za fizične proizvode kot tudi za storitve in kulturne in naravne dobrine (Mihalič, 2008, str. 153).

Seveda pa je tudi razvoj turističnega proizvoda zapleten. Zapleten pa je zaradi različnih elementov, kot so naravne značilnosti in vremenske razmere, storitve, ki jih destinacija ponuja, gostoljubnost, povezanost storitve s turisti in pa izkušnje. Če povzamem po članku so turistični proizvodi glavni temelj izkušnje. Pri tem pa so izkušnje pomembne zaradi izbire in zadovoljstva turistov. Tako, da je potrebno dobro razmisliti o turističnem proizvodu, ki ga bo destinacija ponujala. Zaplete se lahko pa potem če imamo več primarnih turističnih proizvodov in posledično med njimi pride do sinergije, zapletenih odnosov in napetosti. Zato je pomembno, da destinacija dobro premisli katere proizvode bo ponujala. Destinacija mora ponujati take turistične proizvode, da bodo medsebojno koristni in bodo dosegali strateške cilje in dobičkonosnost ter si prizadevali za trajnostni razvoj in tudi konkurenčnimi prednostmi. Se pa tudi destinacije srečujejo s težkimi odločitvami glede raznolikosti turističnih proizvodov. Če se na primer odločimo za strategijo raznolikosti turističnih proizvodov in pa alternativno strategijo koncentriranja na samo nekaj ali samo enega proizvoda, ima destinacija možne prednosti za trajnost in ciljno konkurenčnost (Benur & Bramwell, 2015).

Kolesarjenje pa je tudi ena izmed aktivnosti, s katero se ukvarja vse več ljudi ne glede na statusni položaj v družbi in starost. Oblika mehkega turizma, ki je eden izmed novejših konceptov v turizmu, ima pozitivne učinke. Saj je mehki turizem tisti koncept, ki rešuje ekološke probleme na strani turistične ponudbe (Mihalič, 2008, str. 19). Tudi kolesarstvo spada v to obliko turizma, saj ima pozitivne učinke. Ti pozitivni učinki pa so: prijazno okolje in se promovira kot zdrav način življenja (Rotar, 2012).

Vedno več pa je tudi domačih kot tudi tujih turistov, ki se radi odločajo za aktivne počitnice. Saj je tempo življenja hiter in si težko vzamejo čas za aktivnosti. Tako, da želijo v prostem času, ta čas čim bolj aktivno izkoristiti. Ker pa se vedno več ljudi odloča za aktivne počitnice pa se posledično tudi povpraševanje po kolesarski turistični ponudbi povečuje. S številnimi naravnimi znamenitostmi pa lahko pritegnemo še druge ciljne skupine kolesarjev.

Vendar pa moramo pri načrtovanju turistične ponudbe in s tem turistične storitve upoštevati nekaj specifike, saj imajo kolesarji tudi svoje zahteve. To so (Rotar, 2012):

- Ustrezna infrastruktura, načrtovanje kolesarskih omrežij, kolesarske poti, varnost, urejenost, ustrezna signalizacija.
- Da kolesarsko destinacijo predstavimo s prospekti ali na spletni strani, zemljevidih in vodiči.
- Imamo nastanitvene zmogljivosti, ki so prilagojene kolesarjem.
- Imamo vodiče oziroma organizatorje kolesarskih tur.
- Nudimo tudi dodatno ponudbo kot je wellness in razne kulturne prireditve.
- Imamo tudi kakšna kolesarska tekmovanja in dogodke povezane s kolesarjenjem.
- Imamo parke namenjene kolesarjem.
- So organizatorji in vodiči ustrezno izobraženi in lahko tudi nudimo izobraževanje.
- Nekoga, ki skrbi za izvajanje in ustrezno standardizacijo.

Ima pa kolesarstvo določene prednosti kot turistični produkt, kot jih avtor Rotar (2012) omenja:

- Lahko kot dodatna aktivnost v dobri ponudbi privabi močnejše povpraševanja in tako omogoča razvoj dejavnosti, ki so spremljajoče kolesarstvu. To so namestitvene kapacitete, gostinstvo, informacijske dejavnosti in servisna dejavnost.
- Je kolesarski turizem oblika ekološkega turizma, kar pomeni, da ima minimalni vpliv na okolje in lokalno skupnost.
- S tovrstnim turizmom lahko izkoristimo že obstoječo infrastrukturo, ki je največkrat tudi neizkoriščena, prav tako pa stranske ceste in podeželske poti itd.
- Lokalne skupnosti lahko veliko pridobijo, saj razvoj kolesarskega turizma lahko spodbudi investicije v različno infrastrukturo, tudi kolesarsko.
- Spodbuja kolesarjenje na dnevni ravni.
- Se pa v kolesarskem turizmu beleži rast in tako predstavlja dragocen trg, saj se kolesarski turisti uvrščajo v kategorijo nadpovprečnih potrošnikov.

Lahko pa pride tudi do določenih pomanjkljivosti. Razlog za le te je, da je v državah, kjer se kolesarski turistični proizvod šele razvija, turistična ponudba v veliki meri odvisna od klubске ali ljubiteljske iniciative. Te pomanjkljivosti so (Rotar, 2012):

- Mreže kolesarskih povezav, ki so nepopolne.
- Dodatna prometno kolesarska infrastruktura, kot so počivališča niso dodelana.

- Tudi neprometna infrastruktura ni popolna. Sem spadajo servis, prostor za shranjevanje koles ...
- Povezovanja med lokalnimi skupnostmi in državnimi oblastmi, za sofinanciranje kolesarske infrastrukture, ni.
- Sodelovanja med ponudniki gostinske turistične ponudbe in kolesarskimi ponudniki prav tako ni.
- Prevozna sredstva kot so vlak in avtobus in drugi niso preveč zainteresirani za prilagoditev kolesarskim turistom.
- Ni evidence, ki bi omogočila analizo razvitosti in potem posledično izboljšanje ponudbe.

Pri razvoju turističnega produkta pa nam lahko pomaga podjetje Goodplace, d. o. o. Goodplace je združenje za trajnostni turizem, v katerem si prizadevajo za zelene odnose in družbo. Njihovo poslanstvo je, da ustvarjajo zelene delovne skupine, ki imajo konkretne cilje; razvijajo odgovorno družbo z visoko stopnjo socialne soodgovornosti in vključenosti; gradijo zelene turistične produkte; se usmerjajo k dolgoročnim in inovativnim rešitvam in izboljšujejo turizem na destinacijah. Tako izvajajo projekte s katerimi vse deležnike v turizmu izobražujejo in ozaveščajo in spodbujajo k odgovornemu odnosu do kulture, družbe in predvsem okolja. Nudi storitev razvoja turističnega produkta. Pomagali so tudi enemu primeru dobrih praks v Sloveniji, Trans Slovenia, kateri so v letu 2015 ustvarili več kot 12.000 nočitev (Goodplace, d. o. o., brez datuma).

Podjetje pri razvoju sledi točno določenim korakom, ki so naslednji (Goodplace, d. o. o., brez datuma):

- Analiza primerljivih turističnih trendov in produktov po svetu in doma.
- Opredelijo ključne ciljne skupine turistov in njihovih pričakovanj.
- Naredijo shemo ključnih sestavin in prednosti, ki so vključene v doživetje.
- Ocenijo potencial turističnega produkta na željeni destinaciji.
- Ustvarijo zgodbo in povabilo, ki produkt loči od drugih.
- Povežejo sestavine in doživetja v neko končno obliko.
- Opredelijo in oblikujejo standarde kakovosti vključenih storitev.
- Turistični produkt testirajo na fokusni skupini.
- Definirajo marketinške in prodajne kanale, ki vodijo k uspešnemu trženju.
- Navdušijo gosta za nakup.
- Interpretirajo doživetje kot zeleni turistični produkt.

Tako lahko torej razvijemo boljši zeleni turistični produkt, če sami nismo dovolj izobraženi in nimamo podatkov. To za nas naredi kar ekipa, ki se s tem ukvarja. V katero pa moramo tudi nekaj investirati, saj to tudi ni zastonj. Vendar pa če se nam potem to povrne je to vredno storiti.

Ponudniki morajo turistični proizvod ali storitev oblikovati tako, da bo za turiste to nepozabno doživetje, ki potem v prihodnosti vpliva na njihovo turistično vedenje (Xu, 2010).

5 ANALIZA PREDPISOV, KI GORSKI KOLESARSKI TURIZEM OMEJUJEJO

Za razvoj kolesarstva in kolesarskega turizma pa se pojavijo tudi določene ovire. Predvsem v gorskem kolesarstvu, kjer je zakonsko zelo omejeno kje se lahko kolesarji vozijo oziroma jim je na določenih predelih to tudi prepovedano.

Zato pa obstaja evropska kolesarska zveza (European Cyclists' Federation), v katero je vključena tudi Slovenija. Gre za zvezo, ki je bila ustanovljena leta 1983 in je njen cilj: spodbujanje kolesarjenja kot trajnostnega in zdravega prevoznega sredstva in rekreacije. Organizacija je bila ustanovljena v Evropi. Izzivi s katerimi se srečujejo pa so tudi na globalni ravni. Njihovi cilji pa so (ECF, brez datumab):

- Dvigniti status kolesarjenja in promovirati prednosti kolesarjenja za posameznike in skupnost.
- Spodbujanje pri upoštevanju potreb, ki jih imajo kolesarji v Evropi z vseh vidikov načrtovanja in načrtovanja prometa, okolja, varnosti in zdravja ter spodbujanje okolju prijazne pogoje po vsej Evropi.
- Podporne skupine, ki se ukvarjajo z zadevami nacionalnega in mednarodnega pomena v zvezi s cilji ECF-ja.
- Z raziskavo povezano s kolesarjenjem, transportom, okoljem in varnostjo.
- Povečanje informacij in nasvetov podpornim skupinam, s čimer jim pomagajo pri dejavnostih.
- Spodbujanje izmenjave informacij in strokovnega znanja med članicami organizacije.
- Zagotavljanje informacij in strokovnega znanja posameznim skupinam. Glede: mednarodnih institucij, politikov, načrtovalcev, proizvajalcev, turističnih organov, prometnih skupinah ter o koristih in potrebah kolesarjev.

Okvir, ki ga določa nacionalno kolesarska strategija pa se v idealu nanaša na usklajevanje kolesarskih politik, izmenjave dobrih praks, krepitev zmogljivosti za lokalne in regionalne oblasti, sofinanciranje naložb v kolesarsko infrastrukturo in financiranje pilotnih projektov, raziskav in kampanj za ozaveščanje (ECF, brez datuma).

Poleg splošnega okvira za razvoj kolesarjenja pa omogočajo tudi odločitve o novih zakonodajnih in fiskalnih okvirih, kateri bi morali biti sprejeti na nacionalni ravni. To pa je posebej pomembno zaradi glavnih cest, obdavčitev in spodbude za vožnjo s kolesom (ECF, brez datuma).

Nazadnje pa so te nacionalne strategije tudi sredstvo za povečanje dinamike na nacionalni ravni na različnih s kolesarskim področjem povezav, kot so kolesarski turizem, intermodalnost, izobraževanje in telesna dejavnost. Določitev jasnih ciljev pa omogoča nacionalnim organom, da spodbudijo različne zainteresirane, vključene v promocijo kolesarjenja (ECF, brez datuma).

Tako so vse države, ki so vključene v organizacijo predstavile svoje strategije, vključno s Slovenijo, ki je tudi vključena v ECF. Slovenija je država, kjer je kolesarjenje že od nekdaj privilegirano. Nacionalna strategije Slovenije se od leta 2005 osredotoča na razvoj varne in udobne kolesarske infrastrukture, še posebej na dolge razdalje nacionalnih kolesarskih poti. Dokument, ki ga je sprejelo Ministrstvo za promet, namerava podvojiti število izletov narejenih s kolesom. Ministrstvo za infrastrukturo pa naj bi 2017 sprejeli novo nacionalno kolesarsko strategijo, ki se osredotoča tudi na druge teme (ECF, brez datuma).

Kakor je lahko razbrati iz prejšnjih odstavkov, se predvsem delajo spremembe na ravni kolesarjenja okoli mestnih središč in s tem bolj povezanega cestnega kolesarjenja. V Sloveniji bi se morali tako kot za kolesarjenje po nacionalnih kolesarskih poteh osredotočiti tudi na gorske kolesarske poti.

V Sloveniji pa obstaja Slovenski gorskokolesarski konzorcij, katere vodja je Peter Dakskobler. Peter pa pravi, da je Slovenija ena najboljših destinacij za gorsko kolesarjenje. Konzorcij sicer združuje kar 14 organizacij. Ustanovljena je bila zato, da bi bila Slovenija še boljša gorsko kolesarska destinacija in deluje na za to, da bi se ponudba delno legalizirala (Močnik, 2017).

Organizacije, k se združujejo v konzorcij pa so: Kolesarska zveza Slovenije, KGK Volja, Regionalna destinacijska organizacija Gorenjska, LTO Posočje Tolmin in Kobarid, LTO Bovec, Zavod za turizem Maribor-Pohorje, RRA Koroška d. o. o., Pohodništvo in kolesarjenje GIZ, Združenje slovenskih žičničarjev GIZ, Zavod Aliansa, Zbornica gorskih centrov in Gospodarska zbornica Slovenije, Soča festival d. o. o., Zavod Tovarna trajnostnega turizma Ljubljana, ŠTD Ojstra rida in Orientacijska zveza Slovenije. poleg vseh naštetih pa se konzorcij povezuje tudi s Komisijo za turno kolesarstvo pri Planinski zvezi Slovenije (Slovenski gorskokolesarski konzorcij, brez datuma).

V enem izmed intervjujev Peter Dakskobler omeni tudi to, da se je Slovenija lani prijavila za gostiteljico Mednarodne gorsko kolesarske zveze. Sam je mnenja, da je Ljubljana ena izmed najboljših izbir, saj je tam ekipa z Golovca, ki pa je pametna in sposobna. V intervjuju pa je povedal tudi nekaj o tem kako bi se lahko znebili strahu pred gorskimi kolesarji in drugih. Njegov predlog kako to storiti je, da si vzamemo dober zgled, kot je Koroška. Saj rabimo za sobivanje z gorskimi kolesarji strinjanje med kmetom, ponudnikom, lastniki zemljišč in drugimi. Tako je njegovo mnenje, da bi morali najprej poiskati tista državna zemljišča in zemljišča večjih lastnikov, saj bi bilo to časovno bolj ugodno, kot če bi morali iskati lastnike manjših parcel. Enostavno je za rešitev strahu pred sobivanjem z gorskimi

kolesarji dodal, da potrebujemo dobre primere, ki delujejo. Omenja pa tudi, da je potrebno nameniti čas zakonu in njegovi spremembi, ki po njegovem mnenju poteka počasi. S čimer se prav konzorcij ukvarja, saj so pripravili podlago za spremembo zakona. Pravi pa, da tam kjer zakonodajnih ovir, vendarle pogoša konkretne reakcije v krajih, kjer je to možno in se tam kolesarstvo tudi vse bolj širi. Tako pravi, da ni najbolj pošteno, da se krivi samo državo, saj bi marsikje lahko izvajali dela (Močnik, 2017).

Da pa bi konzorcij postal kaj več kot samo prostovoljna organizacija, so odgovorne pozvali, da bi se del sredstev namenil tudi v razvoj kolesarstva in ne samo njegovo promoviranje. Ideja pa je, da bi konzorcij postal prostor oziroma organizacija, kjer bi se razvijale ideje in reševali problemi. To pa je pomembna stvar, saj je potem lahko kolesarska destinacija promovirana kot legalno urejena, kot tudi z urejenimi potmi in je vse tudi ustrezno dogovorjeno z upravljalci, okoljevarstveniki in lastniki. S tem ko pa bi bilo to vse urejeno pa bi se za promocijo poskrbeli ravno obiskovalci na družbenih omrežjih (Močnik, 2017).

Če pogledam še zakaj je po zakonodaji gorsko kolesarstvo omejeno. Najprej bom opredelila splošno, kaj je kolesarska pot.

Po 4. členu Zakona o javnih cestah (Ur. l. RS, št. 33/2006) med javne ceste spada tudi kolesarska pot. Kolesarska pot pa označena javna cesta, ki je predpisana s prometno signalizacijo. Namenjena pa je le vožnji s kolesom oziroma kolesarjem. To so državne kolesarske poti, katere se kategorizirajo na glavne, regionalne in daljinske kolesarske poti.

Daljinske kolesarske poti so po 3. členu drugega odstavka Uredbe o merilih za kategorizacijo javnih cest opredeljene kot poti, ki so narejene z namenom navezovanja kolesarskega prometa evropskemu omrežju kolesarskih poti.

Glavne kolesarske poti so narejene z namenom, da poteka promet do regionalnih središč.

Regionalne kolesarske poti pa so tiste, ki so namenjene predvsem tistim kolesarjem s turističnimi potrebami. Saj so namenjene prometu do lokalnih središč, turističnih ciljev kolesarjev in do območij z naravnimi danostmi (Uredba o merilih za kategorizacijo javnih cest, Ur. l. RS, št. 113/2009).

Po zgoraj opisani opredelitvi, sem ugotovila da v kolesarsko pot gorska kolesarska pot pravzaprav ne spada zraven. Morda bi lahko rekla, da je regionalna kolesarska pot nekaj najbližjega poti, ki jo uporabljajo gorski kolesarji. Saj le ta lahko pripelje tudi no nekaterih naravnih danosti, ki so zanimive za turiste.

Potem pa je tukaj še zakon o gozdovih. Le ta pa ureja gojenje, varstvo, rabo in izkoriščanje z gozdovi. S cilji, da se v gozdu gospodari z naravnimi vrednotami in načeli varstva okolja. Ter se tako zagotovi trajnost in pa optimalno delovanje gozda (Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o gozdovih (ZG-B), Ur. l. RS, št. 110/2007).

Zakon pa tudi v 40. členu pa dovoljuje vožnjo izven gozdnih cest le za reševanje ljudi ali pa za gospodarjenje z gozdom. V tretji točki istega člena pa je tudi napisano, da je vožnja s kolesom dovoljena le na gozdnih vlakah, ki so označene. Za te poti pa pogoje rabo določi Zavod in lokalna skupnost, skupaj z lastniki (ZG-B).

Zakon o planinskih poteh pa definira planinsko pot kot ozek pas zemljišča, ki je lahko na gričevnatem, goratem ali hribovitem terenu. Ta pot pa je namenjena za hojo, plezanje in tek. Kar pomeni, da je gorsko kolesarjenje prepovedano oziroma ni dovoljeno. V tem zakonu pa lahko najdemo tudi kako so poti lahko označene in postavljene usmerjevalne table. S katerimi morajo soglašati tudi lastniki parcel. Lahko pa tudi ministrstvo za prostor v soglasju z ministrom za šport določijo obliko, način in pogoje označevanja (Zakon o planinskih poteh, Ur. l. RS, št. 61/2007).

Kar torej pomeni, da se gorski kolesarji lahko vozijo oziroma kolesarijo, v kolikor je pot označena ali ima usmerjevalne table. Če le to povežemo z zakonom o gozdovih. Kar pomeni, da zakonodaja ni poenotena oziroma dobro urejena.

Prav gorski kolesarji, ki sem jih imela možnost intervjuvati, je bila prva omenjena zadeva to, da gorsko kolesarstvo omejuje prav zakonodaja. Saj bi se po pogovoru z njimi to moralo spremeniti, saj imamo naravne danosti, ki nam gorsko kolesarjenje omogočajo. S tem pa bi se lahko boljše razvil tudi gorsko kolesarski turizem.

6 POGLED GORSKO-KOLESARSKIH DELEŽNIKOV NA POMEN IN STOPNJO RAZVOJA GORSKO KOLESARSKE INFRASTRUKTURE

V tem poglavju predstavljam poglede intervjuvancev gorsko kolesarskih deležnikov na stanje in pomen infrastrukture. Njihove poglede na gorsko kolesarsko infrastrukturo sem pridobila tako, da sem jih intervjuvala. Opravila sem 8 intervjujev. Moji intervjuvanci pa so bili le moškega spola in bi želeli ostati anonimni. Z izbiro intervjuvancev nisem imela težav, saj poznam prijatelje in tudi bližnje sorodnike, ki gorsko kolesarijo. Tako, da sem se z vsakim posebej ali pa največ dvema dogovorila za dan, ki jim je ustrezal. To sem opravljala v času, ko je po koledarju še zima, v mesecu februarju in marcu, zato smo se lahko kar hitro uskladili. Z dvema sem intervju opravila kar hitro, saj sem imela srečo da sta imela čas, ker sta drugače odsotna oziroma ne živita v Sloveniji. Drugače pa so intervjuji trajali približno 30 minut. Odvisno je bilo od tega kakšne odgovore sem dobila. Nekateri so bili bolj skromni, spet drugi pa so odgovarjali bolj na dolgo. Vse odgovore sem si tudi zapisovala, da sem lahko potem kasneje primerjala odgovore. Tako je bilo lažje zame in tudi pri kasnejši analizi, ki je v naslednjih odstavkih ni prišlo do podvajanj odgovorov.

Njihovi pogledi na določenih točkah o gorsko kolesarski infrastrukturi se ne razlikuje prav veliko. Kot sem že sama prišla do ugotovitve ob iskanju literature za svojo nalogo, je največji problem še vedno zakonodaja.

Za začetek sem jih vprašala kako vidijo urejenost gorsko kolesarskih poti v Sloveniji v primerjavi s tujino. V kolikor so imeli to možnost, da so kolesarili v tujini. Eden bolj zanimivih odgovorov, ki sem jih dobila, je bil da v Sloveniji ni gorsko kolesarskih poti ampak, da so samo bike parki. S čimer se večina intervjuvancev lahko poistoveti. Saj so mnenja, da so poti slabo urejene oziroma niso urejene. Vendar pa se izboljšuje na račun bike parkov, ki jih kolesarji urejajo po lastnih poteh. Eden izmed vprašanih pa je menil, da so poti urejene vendar so to poti, ki niso dovoljene in označene. Zaradi česar pride do, kot pravi večnega boja med pohodniki in kolesarji. Je pa urejenost gorsko kolesarske infrastrukture v Sloveniji na splošno boljše kot 15 let nazaj.

Sedaj pa če povzamem kakšno je stanje v tujini. Torej v državah kot so Italija, Avstrija in Švica so gorsko kolesarske poti dobro urejene in označene. Glede označenosti, so lahko samo gorsko kolesarske poti ali pa so dvonamenske, za pohodnike in kolesarje. In še en komentar pri tem je, da tudi če so poti dvonamenske ni težav s prilagajanjem med kolesarji in pohodniki. Saj je strpnost in zavedanje okolice veliko večje kot v Sloveniji. Opravila pa sem intervju tudi z osebo, ki je imela izkušnjo v ZDA in Kanadi. Za dober primer izbral park Whistler, kjer je navdušenje večje zaradi raznolikosti prog in različnih zahtevnosti, z dobrimi povezavami kot so žičnice in tudi krožne poti. Prav tako pa so v ZDA podobne poti, ki so prav tako krožne, le da je manj žičnic. Po besedah vprašanega so to vzponi, ki so vredni truda zaradi razgibanosti prog in čudovitih razgledov.

Kaj pa pravzaprav vpliva na njihovo odločitev na kateri lokaciji bodo kolesarili pa so različni. Odgovor, ki sem ga dobila največkrat je bil vremenske razmere in družba. Prav tako pa je čas eden izmed dejavnikov, ki vpliva na odločitev. Saj bi kdaj želeli tudi po službi kolesariti. Če pa smo časovno omejeni pomeni, da se avtomatsko odločamo glede na to, da je v bližini doma in dostopnost. Seveda pa so tudi drugi dejavniki, ki vplivajo na odločitev. Le ti so: urejenost, atraktivnost poti, kam grejo drugi, priporočila, razgled, zahtevnost, dolžina poti, raznolikost in številčnost poti. Prav tako pa je za nekoga pomembna tudi označenost zaradi lažje orientacije.

Kot vidimo iz prejšnjega odstavka ni zaslediti, da bi se kateri od vprašanih odločal glede na to ali je kolesarjenje tam tudi dovoljeno ali ne. Kot sem lahko pričakovala tudi odgovore, da se s tem pravzaprav ne ukvarjajo zares veliko. Nekateri želijo biti vseeno prijazni souporabniki gozda. Problem, ki se zaradi tega pojavi je, da se ne loči med pohodniškimi potmi in kolesarskimi. Zaradi česar lahko pride tudi do nevarnih situacij. Saj lahko nekateri lastniki zemljišč nagajajo in delajo ovire kolesarjem. Tako se vprašani izogibajo potem za katere je znano da so lahko težave zaradi takšnih situacij. Spet drugi pa se s tem ne ukvarjajo ravno zaradi tega, ker potem sploh ne bi bilo mogoče gorsko kolesariti.

Zato sem jih povprašala s čim je po njihovem mnenju gorsko kolesarstvo v Sloveniji omejeno, nato pa še kako bi te omejitve izboljšali. S čim je gorsko kolesarstvo v Sloveniji omejeni sem od vseh dobila odgovor, da je zakonodaja neustrezna. Poleg tega pa seveda še lastniki zemljišč, ki poškodujejo proge in pa pohodniki, ki namerno uničujejo kolesarske poti. Prav tako pa je zavedanje o gorskem kolesarstvu problem, ki ga eden izmed vprašanih vidi tudi kot razlog za ne tako dobro razvito infrastrukturo.

Da bi to izboljšali bi morali začeti prav pri zakonodaji, ki je kot omenjeno neustrezna. Sama vidim enak problem in se mi zdi, da bi potem ko bi bila zakonodaja boljša bi lahko posledično lahko izboljšali veliko stvari. Kot so na to spomnili intervjuvanci je to označitev in določitev poti. Ne bi pa bilo dovolj, da bi jih označili samo v naravi vendar tudi na spletnih straneh in na zemljevidu. Poleg zakonske ureditve pa bi bilo za kolesarstvo dobra tudi močna promocija v javnosti, s tem pa bi želeli javnosti sporočiti da kolesarji niso moteč faktor v gozdovih. Saj se jih sedaj enači z motokrosisti. S tem ko bi se kolesarstvo bolj promoviralo kot dobro, pa je tudi možno ostale projekte lažje izpeljati.

Pri vsem tem pa je pomembno, da bi bila ta infrastruktura gorskega kolesarstva čim bolj kvalitetna tako za turiste kot tudi za domačine. Za gorske kolesarje, katere sem intervjuvala, pomeni kvalitetna infrastruktura gorskega kolesarstva predvsem urejeni parki in kolesarske poti, ki so dobro označene in ločene od drugih poti. Za le te pa bi bilo dobro, da bi se jih dalo poiskati tudi na spletnih straneh, kjer bi lahko bili gorsko kolesarski vodniki in ažurni podatki o razmerah. Ti podatki so na primer zaprtje poti ali pa informacije o sezonskih nevarnostih. Za še boljšo kvaliteto pa bi na gorsko kolesarskih destinacijah morala biti tudi gostinska in hotelska ponudba za razne aktivnosti po kolesarjenju. Ne smemo pa pozabiti na okrepčevalnice, možne servise, izposojevalnica koles. Še ena stvar, ki je zelo pomembna, če se na destinacijo pripeljemo z avtomobilom pa je zadostno število parkirnih mest.

SKLEP

Moj cilj je bil, da ugotovim kako deležniki gorskega kolesarstva gledajo na gorsko kolesarsko infrastrukturo. Tako sem v nalogi najprej opredelila kaj je sploh gorsko kolesarstvo in njegova infrastruktura. Da sem tudi sama vedela kakšne so trenutne razmere oziroma kaj pomeni gorsko kolesarstvo v Sloveniji. Da sem dobila rezultate sem se odločila opraviti intervju z gorskimi kolesarji, saj so lahko iz prve roke povedali kakšna je gorsko kolesarska infrastruktura v Sloveniji in v tujini in predvsem v čem je problem za boljši razvoj gorskega kolesarstva. Tako sem o tem intervjuvala osem deležnikov gorskega kolesarstva. Prišla sem do ugotovitve, da se je gorsko kolesarstvo v Sloveniji počasi začelo bolj razvijati, vendar pa obstaja še vedno ena velika težava. Le ta je, da gorsko kolesarske poti niso ustrezno zakonsko urejene. Zaradi tega pa je tudi velika težava z lastniki parcel, ki poti, ki niso zakonsko določene, torej so ilegalne, postavljajo razne ovire. S katerimi pa dosežejo lahko le to, da se nekdo resno poškoduje.

Omejitve oziroma težave s katerimi sem se srečala ob raziskavi so bile minimalistične. Nekaj težav sem imela na začetku s samo literaturo, saj se o gorskem kolesarstvu na splošno ne piše veliko. Pri sami raziskavi pa moram reči, da sem mislila da bom imela težave pri samem iskanju deležnikov gorskega kolesarstva vendar se je kasneje izkazalo ravno obratno.

Vidim pa možnosti za prihodnje raziskovanje. Za urejenost zakonodaje gorskega kolesarstva. Predvsem bi bilo dobro, da bi se v tej smeri pravzaprav začelo bolj delati s strani države. Saj se s samimi iniciativami in deležniki stvari sicer premikajo vendar zelo počasi.

Menim, da bi se na zakonodajo morali malo bolj osredotočiti, saj bi s tem lahko precej bolje razvili gorsko kolesarstvo v Sloveniji. S tem ko bi razvili gorsko kolesarstvo pa bi se bolj razvil tudi gorsko kolesarski turizem. Glede na to, da imamo naravne danosti, ki nam to tudi omogočajo bi bilo to za Slovenijo zelo dobro.

LITERATURA IN VIRI

1. Abt, S. (2019). *Cycling*. Pridobljeno 14. aprila 2019 iz <https://www.britannica.com/sports/cycling>
2. Active Azur. (2019). *Cycle Tours & MTB Holidays*. Pridobljeno 30. novembra 2018 iz <https://www.activeazur.com/directory/categories/cycle-tours-holidays>
3. Adria Media, d. o. o. (2018, 21. junij). *6 razlogov, zakaj je gorsko kolesarjenje odlična izbira*. Pridobljeno 27. februarja 2019 iz <https://www.aktivni.si/ostali-sporti/kolesarstvo/6-razlogov-zakaj-je-gorsko-kolesarjenje/>
4. Andrejčič Mušič, P. (2005). *Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji*. Ljubljana: Direkcija Republike Slovenije za ceste.
5. Benur, A. M. & Bramwell, B. (2015). Tourism product development and product diversification in destinations. *Tourism Management*, 50, 213–224.
6. Bike park Pohorje Maribor. (brez datuma). *Park info*. Pridobljeno 30. novembra 2018 iz <http://www.bikeparkpohorje.si/si/#info>
7. Bike Trans Slovenia. (brez datuma). *Trans Slovenia*. Pridobljeno 2. oktobra 2018 iz <http://www.trans-slovenia.eu/>
8. Brent, W. R. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues. *Science Direct*, 19(6), 567-582.
9. Discover France. (Brez datuma). *European tours destinations*. Pridobljeno 30. novembra 2018 iz <https://www.discoverfrance.com/european-tours-destinations>
10. Dolina Soče. (brez datuma). *Kolesarjenje v dolini Soče*. Pridobljeno 30. novembra 2018 iz <https://www.soca-valley.com/sl/poletje/kolesarjenje/>
11. Dufour, D. & Ligtermoet & Partners B.V. (2010, februar). *PRESTO Cycling Policy Guide – cycling Infrastructure*. Pridobljeno 17. decembra 2018 iz https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/iee-projects/files/projects/documents/presto_policy_guide_cycling_infrastructure_en.pdf
12. EcoHotel Koroš. (2014). *Kolesarski hotel*. Pridobljeno 30. novembra 2018 iz <http://www.mtbpark.com/si/main/kolesarskihotel>
13. European Cyclists' Federation. (brez datumaa). *Cycling tourism*. Pridobljeno 10. oktobra 2018 iz <https://ecf.com/what-we-do/cycling-tourism>
14. European Cyclists' Federation. (brez datumab). *Our mission*. Pridobljeno 15. decembra 2018 iz <https://ecf.com/who-we-are/our-mission>
15. Goodplace, d. o. o. (brez datumab). *Razvoj*. Pridobljeno 20. decembra 2018 iz <http://www.lab-goodplace.com/razvoj-2/>
16. Govekar, D. (2012). *Idejna zasnova kolesarskih povezav občine Žiri*. Ljubljana: PNG Ljubljana, d. o. o.
17. Klavara, J., Žigon, A., Apih, J., Zajc, P. & Rozman, U. (2016). *Priročnik za razvoj kolesarskih destinacij*. Pridobljeno 28. septembra 2018 iz <https://skupnostobcin.si/wp-content/uploads/2016/06/5.pdf>
18. Kolesarski klub Črn trn. (2010). *Predstavitev Gorskega kolesarstva in Idejni plan za gorsko kolesarski poligon v Vipavi*. Pridobljeno 27. februarja 2019 iz

- https://www.vipava.si/mma/05b_Predstavitev-gorskega-kolesarstva-in-Idejni-plan-za-gorsko-kolesarski-poligon-v-Vipavi.pdf
19. Lofft, C., Hawkings, J., Brown, J., Rogers, S., Winter, C., Derksen, K. & Wray, P. (2008). *Mountain Bike Tourism*. Vancouver: Tourism British Columbia.
 20. Meschik, M. (2012). Sustainable cycle tourism along the Danube Cycle Route in Austria. *Tourism Planning & Development*, 9(1), 41-56.
 21. Mihalič, T. (2008). *Turizem: Ekonomski vidik*. Ljubljana: Ekonommska fakulteta.
 22. Močnik, B. (2017, 4. avgust). Ni treba samo čakati na spremembe zakonov. *Delo*. Pridobljeno 20. decembra 2018 iz <https://www.delo.si/novice/slovenija/ni-treba-samo-cakati-na-spremembe-zakonov.html>
 23. Občina Tržič. (2019). *Pejmo na kolo*. Pridobljeno 30. novembra 2018 iz <https://www.visit-trzic.com/poti/kolesarske-poti/>
 24. Pröbstl-Haider, U., Lund-Durlacher, D., Antonschmidt, H. & Hödl, C. (2018). Mountain bike tourism in Austria and the Alpine region—towards a sustainable model for multi-stakeholder product development. *Journal of Sustainable Tourism*, 26(4), 567–582.
 25. Ramblers Highway. (2010, 20. november). *A Total Fiasco: Bicycling Infrastructure in Italy*. Pridobljeno 12. decembra 2018 iz <https://ramblershighway.wordpress.com/2010/11/20/a-total-fiasco-bicycling-infrastructure-in-italy/>
 26. Roche, E. & Mercat, N. (2010). *The bicycle economy in France*. Chambery: Inddigo/Altermodal.
 27. Rotar, J. (2012). *Kako razvijati kolesarski turizem*. Pridobljeno 10. decembra 2018 iz http://www.bicy.it/docs/35/Kako_razvijati_kolesarski_turizem.pdf
 28. Skar, M., Odden, A. & Inge Vistad, O. (2008). Motivation for mountain biking in Norway: Change and stability in late-modern outdoor recreation. *Norsk Geografisk Tidsskrift-Norwegian Journal of Geography*, 62(1), 36-45.
 29. Slotrips. (brez datuma). *Bohinjska kolesarska pot*. Pridobljeno 30. novembra 2018 iz <http://www.slotrips.si/slo/gorsko-kolesarjenje/trip/1091/Bohinjska-kolesarska-pot>
 30. Slovenski gorskokolesarski konzorcij. (brez datuma). *Slovenski gorskokolesarski konzorcij nadaljuje zgodbo, ki jo je pred leti pričela Slovenska kolesarska pobuda*. Pridobljeno 20. decembra 2018 iz <http://www.odprimopoti.si/konzorcij.html>
 31. Standeven, J. & De Knop, P. (1999). *Sport Tourism*. Hampaign, IL: Human Kinetics.
 32. TourRadar. (brez datuma). *Europe tours & trips 2019/2020*. Pridobljeno 12. decembra 2018 iz <https://www.tourradar.com/d/europe>
 33. Turistično informacijski center Kranjska Gora. (2016). *Kolesarska pot Mojstrana – Kranjska Gora (D-2)*. Pridobljeno 2. oktobra 2018 iz <https://www.kranjska-gora.si/sl/aktivnosti/kolesarjenje-pohodnistvo/kolesarjenje/kolesarska-pot-mojstrana-kranjska-gora>
 34. UNITUR, d. o. o. (2014). *Bike park Rogla*. Pridobljeno 30. novembra 2018 iz <https://www.rogla.eu/si/aktivnosti/poleti/kolesarjenje/bike-park-rogla>
 35. Visit Norway. (2019). *Mountain biking in Norway*. Pridobljeno 12. decembra 2018 iz <https://www.visitnorway.com/things-to-do/great-outdoors/cycling/mountain-biking/>
 36. VisitScotland. (2019). Pridobljeno 12. decembra 2018 iz <https://www.visitscotland.com/>

37. Xu, J. B. (2010). Perceptions of tourism products. *Tourism Management*, 31(5), 607-610.
38. Zalokar, A. (2018). *Električna kolesa – prihodnost je tukaj in zdaj*. Pridobljeno 14. decembra 2018 iz <http://e-mobilitygorenjska.si/e-kolesarstvo/>

PRILOGE

Priloga 1: Povzetek intervjuja 1 (Ljubljana, 13. marec 2019)

Kakšna se vam zdi urejenost poti za gorsko kolesarjenje v SLO? In kakšna v tujini, če ste imeli možnost doživeti takšno izkušnjo?

»V Sloveniji je urejenost precej slaba. Sicer se izboljšuje, vsako leto je več novih, uradno označenih poti, ampak še vedno precej manj kot v tujini.«

Kaj vpliva na izbiro destinacije za gorsko kolesarjenje?

»Najprej geografski relief in vremenske razmere, ki jih ima Slovenija izjemne. Potem pa urejenost prog, oznake le-teh, da se kot tujec lažje orientiraš.«

Ali se ukvarjate s tem kje kolesarite, ali je kolesarjenje dovoljeno?

»Ne.«

Se vam zdi, da je gorsko kolesarstvo v SLO s čim omejeno, če ja s čim?

»Z birokracijo.«

Mislite, da bi se dalo gorsko kolesarstvo v Sloveniji kako izboljšati?

»Seveda. Najprej je treba legalizirati vse obstoječe planinske poti za vožnjo z gorskimi kolesi.«

Kaj za vas pomeni kvalitetna infrastruktura pri gorskem kolesarjenju?

»Tukaj si predstavljam predvsem infrastrukturo v obliki parkov, urejenih prog na območju smučišč, kjer so na razpolago vlečnice ter hotelska in gostinska ponudba.«

Priloga 2: Povzetek intervjuja 2 (Ljubljana, 12. marec 2019)

Kakšna se vam zdi urejenost poti za gorsko kolesarjenje v SLO? In kakšna v tujini, če ste imeli možnost doživeti takšno izkušnjo?

»Urejenost je zelo slaba se pa izboljšuje, sploh tam kjer se vidi priložnost zaslužka iz turističnega vidika. V tujini (Italija, Švica, Francija) je urejenost neprimerno boljša.«

Kaj vpliva na izbiro destinacije za gorsko kolesarjenje?

»Predvsem urejenost, zahtevnost, možnost drugih aktivnosti po kolesarjenju.«

Ali se ukvarjate s tem kje kolesarite, ali je kolesarjenje dovoljeno?

»Seveda. V TNP kje kolesarjenje ni dovoljeno ne bi kolesaril.«

Se vam zdi, da je gorsko kolesarstvo v SLO s čim omejeno, če ja s čim?

»Zdi se mi, da je omejeno s prepovedjo v TPN, čeprav je teren zelo zahteven bi tudi to lahko morda kako uredili. Druga omejitev pa je neurejenost.«

Mislite, da bi se dalo gorsko kolesarstvo v Sloveniji kako izboljšati?

»Seveda, z ureditvijo. Poleg tega bi bilo potrebno določiti in označiti trase.«

Kaj za vas pomeni kvalitetna infrastruktura pri gorskem kolesarjenju?

»Pomeni, da je so trase dobro urejene in je na razpolago tudi druga turistična ponudba, saj je kvalitetna infrastruktura ključna pri izbiri tur.«

Priloga 3: Povzetek intervjuja 3 (Spodnje Pirniče, 20. marec 2019)

Kakšna se vam zdi urejenost poti za gorsko kolesarjenje v SLO? In kakšna v tujini, če ste imeli možnost doživeti takšno izkušnjo?

»Občutek imam, da so gorsko-kolesarske poti v Sloveniji še povečini neurejene. V zadnjih letih smo sicer dobili nekaj bike parkov, ki urejajo lastne poti. Vendar je teh poti premalo in dostikrat imajo prezahteven pristop brez uporabe žičnice. Obenem so mnogokrat prirejene za bolj adrenalinske uporabnike; imajo večje število skakalnic in podobnih konstrukcij. Moje izkušnje v tujini so povečini iz Kanade in ZDA. V Kanadi bi izpostavil park Whistler, ki me je navdušil z raznolikostjo prog oz. poti; večinoma imajo možnost dostopa tako s pedaliranjem po ločeni poti, kot avtomobilom ali žičnico. Obenem pa na isti cilj pripelje več poti različnih zahtevnosti, tako da lahko vsakdo izbere najbolj primerno. V ZDA so morda poti bolj prilagojene pedaliranju in sem na lokacijah, kjer sem bil, zasledil manj žičnic. Podobno kot v Kanadi, so poti krožne in so tudi vzponi vredni truda, saj kolesarja nagradijo z lepimi razgledi in razgibano progo. Veliko teh krožnih poti ima tudi možnost bližnjic, da si lahko kolesar prilagodi dolžino proge.«

Kaj vpliva na izbiro destinacije za gorsko kolesarjenje?

»Največkrat dostopnost in bližina doma. Najlepše je, če se lahko do izhodišča pripeljemo kar s kolesom, sicer pa da je čim manj vožnje z avtomobilom. Pomembna je tudi atraktivnost poti: raznolikost terena, razgledi in pa zahtevnost, če je izlet z družbo. V tem primeru je seveda potrebno izbiro prilagoditi udeležencem.«

Ali se ukvarjate s tem kje kolesarite, ali je kolesarjenje dovoljeno?

»Največkrat ne in tudi ne vpliva na izbiro destinacije. Če se le da, pa poskusim upoštevati eksplicitne prepovedi vožnje s kolesom, npr. na Osolniku, kamor s kolesom zato ne hodim. Menim, da je zakonodaja v Sloveniji, kar se tiče gorskega kolesarstva, slaba, saj preveč izenačuje kolesarje z motokrosisti, ki so bolj problematični z vidika vpliva na okolje.«

Se vam zdi, da je gorsko kolesarstvo v SLO s čim omejeno, če ja s čim?

»Na prvem mestu bi izpostavil splošno zavedanje o kolesarstvu. Veliko je še stigm in preveč posploševanja iz robnih, ekscesnih primerov. Sčasoma se to sicer popravlja, vendar smo še zelo daleč. To seveda vpliva na poti in infrastrukturo, ki jih imamo. Teh je premalo oz. ni razvita.«

Mislite, da bi se dalo gorsko kolesarstvo v Sloveniji kako izboljšati?

»Vsekakor. Začeti je potrebno z boljšo zakonodajo in izobraževanjem javnosti. Ko se bo spremenil odnos javnosti do tega športa, bomo tudi lažje speljali ostale projekte povezane z njim.«

Kaj za vas pomeni kvalitetna infrastruktura pri gorskem kolesarjenju?

»Zame osebno je to zadostno število parkirnih mest na izhodišču, označbe na poteh, ažurni podatki o razmerah kot so zaprtje poti, sezonske nevarnosti, bližina in označbe možnega dostopa z avtomobilom v primeru okvare ali izrednega dogodka, osnovno orodje pri večjih

kočah ali križiščih in pa seveda informativne table, da si gorske poti delimo pohodniki, kolesarji ter tudi živali in naj se zato spoštljivo vedemo do vseh.«

Priloga 4: Povzetek intervjuja 4 (Medvode, 25. marec 2019)

Kakšna se vam zdi urejenost poti za gorsko kolesarjenje v SLO? In kakšna v tujini, če ste imeli možnost doživeti takšno izkušnjo?

»Sicer že štiri leta na živim v Sloveniji, a sklepam, da se v zadnjem času stvari niso bistveno spremenile. Po mojem mnenju so urejene gorskokolesarske poti v Sloveniji, z izjemo nekaj bike-parkov, praktično neobstoječe. Gorski kolesarji večinoma izbirajo pohodniške poti, a kot vem, njihova uporaba s strani gorskih kolesarjev ni zares dovoljena. Največ izkušenj z gorskim kolesarjenjem v tujini imam v Švici, kjer so gorskokolesarske poti številne in jasno označene. Prav tako si te poti v večini primerov delijo tako pohodniki kot tudi gorski kolesarji, a je na strpnost še posebej opozorjeno. Na ta način človek nima občutka, da z uporabo pohodniških poti krši kakršnakoli pravila. Kjer uporaba pohodniških poti s strani gorskih kolesarjev ni dovoljena, je to tudi jasno označeno.«

Kaj vpliva na izbiro destinacije za gorsko kolesarjenje?

»Osebnostno izbiram destinacije glede na možnost dostopa vrha, kar pomeni da je možno na vrh v večji meri prikolesariti, ter na kvaliteto spusta (pravšnji naklon, ne preveč izpostavljeno, a hkrati zanimivo).«

Ali se ukvarjate s tem kje kolesarite, ali je kolesarjenje dovoljeno?

»Da. A poti ne bi izbral le v primeru, da je kolesarjenje tam izrecno prepovedano.«

Se vam zdi, da je gorsko kolesarstvo v SLO s čim omejeno, če ja s čim?

»Po mojem mnenju je kolesarjenje v Sloveniji omejeno predvsem z nejasno politiko, kje je kolesarjenje dovoljeno in kje ne.«

Mislite, da bi se dalo gorsko kolesarstvo v Sloveniji kako izboljšati?

»Da. Najlažje bi bilo dovoliti kolesarjenje na vseh planinskih/pohodniških poteh. V primeru, da okoliščine tega ne dovoljujejo (število pohodnikov, erozija, izredno občutljiva flora&favna) bi se lahko določene poti za gorske kolesarje zaprlo. Vse to bi moralo biti jasno označeno s tablam, še bolje pa s spletno stranjo in zemljevidi.«

Kaj za vas pomeni kvalitetna infrastruktura pri gorskem kolesarjenju?

»Kvalitetna infrastruktura je izrednega pomena za sam razvoj športa. Tako kot obstajajo markirane poti za pohodnike in alpiniste, bi lahko obstajale tudi poti za gorske kolesarje.«

Priloga 5: Povzetek intervjuja 5 (Brezovica pri Ljubljani, 22. marec 2019)

Kakšna se vam zdi urejenost poti za gorsko kolesarjenje v SLO? In kakšna v tujini, če ste imeli možnost doživeti takšno izkušnjo?

»Kar se tiče urejenosti poti za gorsko kolesarjenje v SLO se mi zdi zelo urejeno in zelo hitro se urejenost gozdnih poti ureja. Sam sem imel izkušnjo v tujini voziti le nekajkrat. Tam je bila urejenost s potmi zelo slaba. Bi pa rekel da je ponudba legalno urejenih gorskih poti v tujini mnogo boljša.«

Kaj vpliva na izbiro destinacije za gorsko kolesarjenje?

»Dostopnost. Razgledi. Zahtevnost. Dolžina. Družba.«

Ali se ukvarjate s tem kje kolesarite, ali je kolesarjenje dovoljeno?

»Ne.«

Se vam zdi, da je gorsko kolesarstvo v SLO s čim omejeno, če ja s čim?

»Definitivno je omejeno ker kolesarske poti niso zakonsko urejene, kakor so pohodne poti. Poti pogosto potekajo preko lastniških parcel, kateri lastniki niso zadovoljni, z uporabo kolesarjev. To pogosto povzroči nesporazume med lastniki in kolesarji, kar občasno povzroči poškodovanje prog. Poškodbe prog pa povzročajo tudi pohodniki z namernim uničevanjem prog.«

Mislite, da bi se dalo gorsko kolesarstvo v Sloveniji kako izboljšati?

»Mogoče bi v prvi fazi pomagala zakonska ureditev prog in močna promocija v javnosti, da je kolesarjenje nekaj dobrega, zdravega, neškodljivega, in da nismo moteč faktor v gozdovih. Vedno več kolesarskih dogodkov. Urejenih prog, kot so: pumptracki, bikeparki in razni drugi športni kolesarski prostori.«

Kaj za vas pomeni kvalitetna infrastruktura pri gorskem kolesarjenju?

»Da so prostori v katerih so kolesarske poti označeni in ločene od pohodnih, se jih da poiskati na internetu, obstajajo gorskokolesarski vodniki. Povprečno na 3 vasi ena proga.«

Priloga 6: Povzetek intervjuja 6 (Brezovica pri Ljubljani, 8. marec 2019)

Kakšna se vam zdi urejenost poti za gorsko kolesarjenje v SLO? In kakšna v tujini, če ste imeli možnost doživeti takšno izkušnjo?

»Veliko je urejenih poti primernih za gorsko kolesarjenje in skupnost ki je za temi stezicami je velika (golovec trails, Podutik KD rajd, pa skoraj vsak ima enega prijatelja, ki vozi kolo), veliko je pa tudi »ilegalnih« urejenih poti. Zaradi neurejene zakonodaje je tudi problem, da nekateri ljudje uničujejo kolesarske poti in objekte. Ker nas ne marajo? Izkušnjo iz tujine sem imel v Italiji (Toskana, okolica Punta ala), tam so bile stezice urejene in namenjene prav kolesarjem, stezice so bile tudi označene. Pri nas je problem, ker so stezice neoznačene in obstaja večni boj med pešci ter kolesarji.«

Kaj vpliva na izbiro destinacije za gorsko kolesarjenje?

»Izbira destinacije je odvisna predvsem iz priporočil, kamor ti prijatelji rečejo da je dobro tja greš. So pa primorski konci bolj priljubljeni pozimi, ker je bolj suho in toplo. Torej vreme, ter priporočila.«

Ali se ukvarjate s tem kje kolesarite, ali je kolesarjenje dovoljeno?

»Niti ne, probam pa biti prijazen do souporabnikov poti – pešcev in ostalih, da se ne gledamo grdo. Bilo pa bi dobro, če bi se gorsko kolesarjenje uredilo tudi na papirju saj bi se potem lahko proge jasno označile in ločile za pešce in kolesarje. Problem je ker pešci ne ločijo proge za kolo in za peš in tako pride do nevarnih situacij.«

Se vam zdi, da je gorsko kolesarstvo v SLO s čim omejeno, če ja s čim?

»Slovenija je odličen kraj za gorsko kolesarjenje saj je poti neskončno, problem pa je zakonodaja, ki še ni ustrezno urejena.«

Mislite, da bi se dalo gorsko kolesarstvo v Sloveniji kako izboljšati?

»Zakonodaja, vse drugo je že na visokem nivoju (»bajk« parki, skupnost).«

Kaj za vas pomeni kvalitetna infrastruktura pri gorskem kolesarjenju?

»Dobro označene stezice ter bike parki, trgovine in servisi, ki pomagajo pri vzdrževanju koles.«

Priloga 7: Povzetek intervjuja 7 (Spodnje Pirniče, 25. marec 2019)

Kakšna se vam zdi urejenost poti za gorsko kolesarjenje v SLO? In kakšna v tujini, če ste imeli možnost doživeti takšno izkušnjo?

»Urejenost poti za gorsko kolesarjenje v SLO se izboljšuje, delno na račun naraščajočega števila gorko-kolesarskih prog v gorsko-kolesarskih parkih, delno pa na račun manjših skupin gorsko-kolesarskih navdušencev, ki sami urejajo poti z nekaterih hribov/gora. Sicer pa je urejenost poti še vedno slaba, saj ni skupno dogovorjena in sistematična kot pri planinskih poteh, hkrati pa so določene poti tudi v navzkrižju z zakonom in posledično niso posebej označene ali dodatno urejene. Dodatno verjetno nekatere poti potekajo po privatnih zemljiščih brez dovoljenja lastnikov in tudi zato te poti niso bolje urejene. Urejenost gorko-kolesarskih poti je ponekod v tujini boljša (Italija, Avstrija, Švica, ZDA...), saj so po eni strani tam bolj razviti gorsko-kolesarski parki, po drugi strani pa so ponekod urejene tudi gorsko-kolesarske poti po vzoru planinskih poti, kjer so te poti dobro označene. Ponekod so označena tudi območja, ker je vožnja z gorskim kolesom prepovedana ali pa dvonamenska območja (namenjena planincem in gorskim kolesarjem). To omogoča lažje načrtovanje izleta, boljše zavedanje okolice in s tem večjo varnost ter hkrati boljše možnosti (legalnega) ukvarjanja z gorskim kolesarjenjem.«

Kaj vpliva na izbiro destinacije za gorsko kolesarjenje?

»Na izbiro vpliva razpoložljivi čas (npr. po službi hiter izlet v okolici), oddaljenost destinacije (npr. kolesarjenje v tujini bolj za daljše obdobje...), vremenski pogoji, atraktivnost destinacije glede na slog gorskega kolesarjenja, priporočila prijateljev, forumov ipd., raznolikost oz. številčnost poti (predvsem pri večdnevni kolesarskih počitnicah).«

Ali se ukvarjate s tem kje kolesarite, ali je kolesarjenje dovoljeno?

»Kolesarske poti izbiram predvsem glede na atraktivnost in primernost za svoj slog kolesarjenja. Pri tem se izogibam poti, pri katerih je znano, da prihaja do težav z nelegalnostjo poti (pritožbe lastnikov zemljišč in/ali nastavljanje ovir kolesarjem ipd.) ali tudi do večjega nezadovoljstva planincev. Sicer pa se najpogosteje ne sprašujem, če je uporaba neke poti ali dela poti, ki je med gorskimi kolesarji pogosto uporabljena, tudi uradno dovoljena. V SLO sicer pogosto gorsko kolesarim tudi z občutkom ali zavedanjem kršitve zakona (predvsem zaradi neustrezne zakonodaje in pomanjkanja gorsko-kolesarske infrastrukture).«

Se vam zdi, da je gorsko kolesarstvo v SLO s čim omejeno, če ja s čim?

»Glede na to, da je gorsko kolesarjenje v SLO čedalje bolj priljubljeno in obstaja tudi vse več skupin, ki so pripravljene urejati gorsko-kolesarske poti, menim, da je gorsko kolesarjenje v SLO omejeno predvsem z nesmiselno zakonodajo, ki omejuje gibanje gorskih kolesarjev le po »makadamskih cestah« in po gorsko-kolesarskih parkih, ki pa so maloštevilni. Manjkajo urejene poti po vzoru planinskih poti in tudi uredba dvonamenskih poti.«

Mislite, da bi se dalo gorsko kolesarstvo v Sloveniji kako izboljšati?

»Kot omenjeno v zgornji točki: s spremembo zakonodaje, ki bi dovoljevala gorsko kolesarjenje tudi izven »makadamskih cest«. Poleg tega pa ureditev gorsko-kolesarskih poti po vzoru planinskih poti, z jasnimi oznakami (kažipoti, markacije, stopnje težavnosti...)«

Kaj za vas pomeni kvalitetna infrastruktura pri gorskem kolesarjenju?

»Glede na slog kolesarjenja mi najbolj ustrezajo dokaj naravne poti oz. steze (enoslednice), s profilom in razgibanostjo prilagojene uporabi gorskih kolesarjev. Sicer pa predvsem urejenost poti z oznakami (kažipoti, markacije, stopnje težavnosti), kot tudi urejen dostop (parkirišče, pot do vrha). V kolesarskih parkih pa poleg tega čim več raznolikih poti, različnih težavnosti in primernih za različne sloge gorskega kolesarjenja, poligoni za začetnike in/ali otroke, okrepčevalnice, servis koles in opreme, izposojevalnica opreme.«

Priloga 8: Povzetek intervjuja 8 (Brezovica pri Ljubljani, 17. marec 2019)

Kakšna se vam zdi urejenost poti za gorsko kolesarjenje v SLO? In kakšna v tujini, če ste imeli možnost doživeti takšno izkušnjo?

»Na splošno so razmere veliko boljše kot pred 15. leti. Sem pa mnenja, da gorsko kolesarskih poti sploh ni ampak so samo kolesarski parki, ki pa so tudi iz leta v leto boljši. Kot na primer Golovec in Kranjska Gora. Možnost sem imel doživeti izkušnjo v Italiji in Franciji, kjer se tudi kolesari veliko po parkih.«

Kaj vpliva na izbiro destinacije za gorsko kolesarjenje?

»Vreme, družba, prosti čas, kam grejo drugi in pa če kje kakšen dogodek v povezavi z gorskim kolesarjenjem. V večini primerov pa na izbiro vplivajo navade in dostopnost torej bližina.«

Ali se ukvarjate s tem kje kolesarite, ali je kolesarjenje dovoljeno?

»Ne, ker tako ni drugače mogoče gorsko kolesariti.«

Se vam zdi, da je gorsko kolesarstvo v SLO s čim omejeno, če ja s čim?

»Da. Z lokalnimi kmeti, ki nagajajo torej z lastniki parcel in pa z zakoni.«

Mislite, da bi se dalo gorsko kolesarstvo v Sloveniji kako izboljšati?

»Dalo bi se izboljšati tako politično, z družbenimi iniciativami in pa ustreznimi stiki z javnostjo.«

Kaj za vas pomeni kvalitetna infrastruktura pri gorskem kolesarjenju?

»To, da so urejene poti oziroma trase, so postavljeni objekti kot so trgovine, servisi, hotelski bazeni.«