UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Ana ARKO

PREDLOG VZPOSTAVITVE REGIJSKE MREŽE KOLESARSKIH POTI V OBČINAH SODRAŽICA, LOŠKI POTOK IN BLOKE

MAGISTRSKO DELO

Magistrski študij - 2. stopnja

Ljubljana, 2015

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Ana ARKO

PREDLOG VZPOSTAVITVE REGIJSKE MREŽE KOLESARSKIH POTI V OBČINAH SODRAŽICA, LOŠKI POTOK IN BLOKE

MAGISTRSKO DELO
Magistrski študij - 2. stopnja

PROPOSITION FOR ESTABLISHING REGIONAL NETWORK OF CYCLING ROUTES IN THE SLOVENIAN MUNICIPALITIES OF SODRAŽICA, LOŠKI POTOK AND BLOKE

M. SC. THESIS
Master Study Programmes

Ljubljana, 2015

Magistrsko delo je zaključek magistrskega študijskega programa 2. stopnje Krajinska arhitektura.

Študijska komisija Oddelka za krajinsko arhitekturo je za mentorja magistrskega dela imenovala prof. dr. Mojco Golobič.

Komisija za oceno in zagovor:

Predsednik: doc. dr. Tatjana Capuder Vidmar
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Član: prof. dr. Mojca Golobič
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Član: doc. Darja Matjašec
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Datum zagovora:

Podpisana izjavljam, da je naloga rezultat lastnega raziskovalnega dela. Izjavljam, da je elektronski izvod identičen tiskanemu. Na univerzo neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravici shranitve avtorskega dela v elektronski obliki in reproduciranja ter pravico omogočanja javnega dostopa do avtorskega dela na svetovnem spletu preko Digitalne knjižnice Biotehniške fakultete.

Ana Arko

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA

ŠD	Du2
DK	UDK 711.7:625.711.4:625.748 (497.4-12)(043.2)
KG	krajinska arhitektura/prostorsko planiranje/regijska mreža/kolesarske poti/načrtovanje poti/Sodražica/Loški Potok/Bloke
AV	ARKO, Ana
SA	GOLOBIČ, Mojca (mentorica)
KZ	SI-1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
ZA	Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo
LI	2015
IN	PREDLOG VZPOSTAVITVE REGIJSKE MREŽE KOLESARSKIH POTI V OBČINAH SODRAŽICA, LOŠKI POTOK IN BLOKE
TD	Magistrsko delo (Magistrski študij - 2. stopnja)
OP	IX, 68, [2] str., 78 sl., 1 pril., 33 vir.
IJ	sl
JI	sl/en

AI Naloga obsega predlog vzpostavitve regijske mreže kolesarskih poti v občinah Sodražica, Loški Potok in Bloke. V prvem delu so predstavljene kolesarske površine, vrste kolesarjev in strokovne podlage za zasnovo kolesarskega omrežja. Prav tako je predstavljeno obravnavano območje z geomorfološkimi in krajinskimi značilnostmi, ki predstavljajo osnovo kolesarskih povezav. Nadaljnje naloga raziskuje različne metodologije načrtovanja kolesarskih poti in na podlagi izbrane poda predlog različnih krožnih poti v občinah. Rezultat naloge je mreža kolesarskih povezav, ki vključuje različne točke naravnih in kulturnih znamenitosti z nastanitvenimi možnostmi ter predlagana oblikovana oprema, ki bi dopoljnjevala kolesarske poti. Izmed več kolesarskih krožnih zank okoli izhodišč, je podrobneje predstavljenih 7 kolesarskih poti. Kolesarska mreža bi pripomogla k začetku razvoja kolesarskih poti v občinah Sodražica, Loški Potok in Bloke.

KEY WORDS DOCUMENTATION

DN	Du2
DC	UDC 711.7:625.711.4:625.748 (497.4-12)(043.2)
CX	landscape architecture/spatial planning/ regional network/cycling routes/ trail planning/Sodražica/Loški Potok/Bloke
AU	ARKO, Ana
AA	GOLOBIČ, Mojca (supervisor)
PP	SI-1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
PB	University of Ljubljana, Biotechnical faculty, Department of Landscape Architecture
PY	2015
TI	PROPOSITION FOR ESTABLISHING REGIONAL NETWORK OF CYCLING ROUTES IN THE SLOVENIAN MUNICIPALITIES OF SODRAŽICA, LOŠKI POTOK AND BLOKE
DT	M. Sc. Thesis (Master Study Programmes)
NO	IX, 68, [2] str., 78 sl., 1 pril., 33 vir.
LA	sl
AL	sl/en

AB The paper includes a proposition for establishing a regional network of cycling routes in the Slovenian municipalities of Sodražica, Loški Potok and Bloke. In the first part, the cycling areas, types of cyclists and expertize for cycling network design, are presented. Introductions of the selected area with its geomorphological and landscape features is made as well. It is considered the base of cycling connections. Further, the paper explores a variety of planning methodologies for cycling paths. Based on the selected methodology, a proposition for various cycling routes in the chosen municipalities is given. The result is a regional network of cycling connections, which includes natural and cultural attractions with accommodation options. One of the results is also proposal of designed equipment, which complements cycling routes. Among the many circular cycling loops around the starting points, 7 routes are presented in details. Regional network of cycling routes would be helpful at starting cycling routes in municipalities of Sodražica, Loški Potok and Bloke.

KAZALO VSEBINE

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA II
KEY WORDS DOCUMENTATION III
KAZALO VSEBINE IV
KAZALO SLIK VI
KAZALO PRILOG IX
OKRAJŠAVE IN SIMBOLI IX

1 UVOD 1
1.1 PROBLEM 1
1.2 NAMEN 2
1.3 CILJ 2
1.4 DELOVNA HIPOTEZA 2
1.5 METODE IN POTEK DELA 3

2 TEORETIČNI DEL 4
2.1 PREGLED KOLESARSTVA 4
2.2 KOLESARSTVO IN REKREACIJA 5
2.3 VRSTE KOLESARJEV 5
2.3.1 Tip uporabnikov 6
2.4 FUNKCIONALNA KLASIFIKACIJA KOLESARSKIH POVEZAV 6
2.4.1 Državna mreža kolesarskih poti 8
2.5 METODE ZA NAČRTOVANJE KOLESARSKIH POTI 12
2.5.1 Planiranje poti s pomočjo programa ProVal 15
2.5.2 Prometnotehnični pristop k načrtovanju linijskih povezav 16
2.6 PREDSTAVITEV OBRAVNAVANEGA OBMOČJA 18
2.6.1 Geomorfološke in krajinske značilnosti 20
2.6.2 Naravne in kulturne prvine 21
2.6.3 Inventarizacija obstoječih poti 28
2.6.4 SWOT analiza 33

3 PRAKTIČNI DEL 35
3.1 PREDSTAVITEV POSTOPKA DELA 35
3.1.1 Metodologija načrtovanja kolesarskih poti na obravnavanem območju ... 36
3.2 PREDLOG VZPOSTAVITVE KOLESARSKE REGIJSKE MREŽE 38

4 REZULTATI 41
4.1 PREDSTAVITEV IZBRANIH POTI 41
4.2 OBLIKOVANJE OPREME 57
4.3. PROSTORSKI PRIKAZI POČIVALIŠČ 60

5 RAZPRAVA IN SKLEPI 63

6 POVZETEK 65

7 VIRI 66

KAZALO SLIK

Slika 1: Državna mreža kolesarskih poti v Republiki Sloveniji (Andrejčič Mušič, 2005) 9

Slika 2: Smeri državnih kolesarskih povezav v obravnavanih občinah. (kart. podlaga Atlas okolja, 2014).....11

Slika 3: Obravnavano območje treh občin: Sodražica, Loški Potok in Bloke (kart. podlaga PISO, 2014) 18

Slika 4: Prikaz obravnavanih občin na karti Slovenije.....19

Slika 5: Krajinske enote v občinah Sodražica, Loški Potok in Bloke (kart. podlaga Atlas okolja, 2014).....20

Sliki 6 in 7: Naravne in kulturne znamenitosti na območju občin 22

Slika 8: Slikovit tolmun – Kadice 23

Slika 9: Ostanki zapornega rimskega zidu (Občina Sodražica, 2014) 23

Slika 10: Nova Štifta 24

Slika 11: Maticova etno hiša 24

Slika 12: koča na Travni gori 25

Slika 13: Razgled iz Gore pri Sodražici 25

Slika 14: Uvala in vas Retje (Občina Loški Potok, 2014).....26

Slika 15: Izvir Čabranke.....26

Slika 16: Nizko barje (foto: Mitja Prelovšek) 27

Slika 17: Kamniti vas v Velikih Blokah.....27

Slika 18: Riviera na Bloškem jezeru 28

Slika 19: Inventarizacija obstoječih kolesarskih poti 32

Slika 20: Primer vrednotenjskega obrazca 38

Slika 21: Shematski prikaz, koncept oblikovanja kolesarske mreže.....39

Slika 22: Regijska mreža kolesarskih poti po občinah Sodražica, Loški Potok in Bloke. 40

Slika 23: grbi občin Sodražica, Loški Potok in Bloke (občina Sodražica, Loški Potok in Bloke, 2014) 41

Slika 24: Kolesarska pot S kolesom po vitre (kart. podloga Atlas okolja, 2014).....42

Slika 25: Osnovne informacije in višinski prerez poti S kolesom po vitre 42

Slika 26: Sodražica (foto: Žiga Lovšin) 43

Slika 27: Makadamska pot iz Sodražice proti Globeli 43
Slika 28: Razgled na dolino Sodražice 43
Slika 29: Pot po slemenu nad dolino 43
Slika 30: Kolesarska pot Suhorobarska pot (kart. podloga Atlas okolja, 2014).....44
Slika 31: Osnovne informacije in višinski prerez poti Suhorobarska pot. 45
Slika 32: Dom na Travni gori 45
Slika 33: Nova Štifta 45
Slika 34: Maticova etno hiša 45
Slika 35: Pot proti Sodražici, na levi smučišče 45
Slika 36: Kolesarska pot S kolesom po plenkačo (kart. Podloga Atlas okolja, 2014) 46
Slika 37: Osnovne informacije in višinski prerez poti S kolesom po plenkačo 46
Slika 38: Retijska uvala z vasjo Retje (Občina Loški Potok, 2014).....47
Slika 39: Makadamska pot proti Ogenjci 47
Slika 40: Gozdna pot po območju Velike gore.....47
Slika 41: Makadamska gozd mimo gozdne jase.....47
Slika 42: Kolesarska pot Pastirska pot (kart. podlaga Atlas okolja, 2014) 48
Slika 43: Osnovne informacije in višinski prerez poti Pastirska pot.....49
Slika 44: Travnik in Travniško polje.....49
Slika 45: Gozdna pot po slemenu Velike gore 49
Slika 46: Draga 49
Slika 47: Cesta od Drage proti Travniku.....49
Slika 48: Kolesarska pot S kolesom po poteh smuči (kart. podloga Atlas okolja, 2014).....50
Slika 49: Osnovne informacije in višinski prerez poti S kolesom po poteh smuči 50
Slika 50: Kamniti most na Velikih Blokah.....51
Slika 51: Nizko barje, potok Bloščica (foto: Mitja Prelovšek).....51
Slika 52: Pot po Blokah proti Bloškemu jezeru 51
Slika 53: Bloško jezero.....51
Slika 54: Kolesarska pot Smučarska pot (kart. podloga Atlas okolja, 2014) 52
Slika 55: Osnovne informacije in višinski prerez poti Smučarska pot.....53
Slika 56: Pot od Velikih Blok proti Lovranovemu.....53

Slika 57: Asfaltirana pot mimo Sv. Trojice 53
Slika 58: Ravnik, kamnito korito (Občina Bloke, 2014) 53
Slika 59: Pot na Blokah proti Novi vasi 53
Slika 60: Kolesarska pot Vitre, plenkača in smuči (kart. podloga Atlas okolja, 2014) 54
Slika 61: Osnovne informacije in višinski prerez poti Vitre, plenkača in smuči 55
Slika 62: Razgled z vrha Topola na Bloško planoto 55
Slika 63: Pot iz Nove vasi proti Hribu-Loški Potok 55
Slika 64: Pot po občini Loški Potok 56
Slika 65: Retje in Hrib, v ozadju vzpetina Tabor (foto: Jošt Gantar) 56
Slika 66: Gora pri Sodražici 56
Slika 67: Poti po Gori pri Sodražici, vas Petrinci 56
Slika 68: Asfaltirana pot Kračali – Ravne na Blokah 56
Slika 69: Kadice 56
Slika 70: Razvoj oblike opreme 57
Slika 71: Predlog usmeritvenih in informativnih tabel ter druge opreme 58
Slika 72: Tehnični izris klopi z naslonjalom 59
Slika 73: Tehnični izris klopi z oglasno desko 59
Slika 74: Počivališče v gozdni krajini 60
Slika 75: Primer počivališča na gozdni jasi 61
Slika 76: Prostorski prikaz počivališča na cestni razširitvi sredi gozda 61
Slika 77: Umestitev opreme v odprt prostor z možnostjo razgleda 62
Slika 78: Počivališče v odprtem prostoru 62

KAZALO PRILOG

PRILOGA A
Kolesarska karta regijske mreže kolesarskih poti v občinah Sodražica, Loški Potok in Bloke

OKRAJŠAVE IN SIMBOLI

GIS -	geografski informacijski sistem
SWOT -	strenghts, weaknesses, opportunities, threats
DK -	daljinske kolesarske poti
GK -	glavne kolesarske poti
RK -	regionalne kolesarske poti
CPVO -	celovita presoja vplivov na okolje
PVO -	presoja vplivov na okolje
PISO -	prostorski informacijski sistem občin
SURS -	statistični urad Republike Slovenije

1 UVOD

V Sloveniji se v zadnjih desetletjih pojavlja porast kolesarjenja, kolo pa postaja vse bolj priljubljeno prevozno sredstvo. Razlogov za to je več in sicer cenovna dostopnost in varčnost, pa tudi hitrejši in bolj ekonomičen način transporta. Kolesarjenje je popularno tako v mestnem kot tudi v primestnem prostoru. Kolo torej dosega sam vrh v priljubljenosti v športno-rekreativnih in prostočasnih dejavnostih, v urbanih predelih se kolo uveljavlja tudi kot transportno sredstvo.

Prostor treh občin, Sodražica, Loški potok in Bloke, je zelo razgiban in raznolik. Pogorje Velike gore, poleg ležeča dolina in nasploh gričevnat svet, nudijo različne možnosti za rekreiranje, med katerimi prevladujeta predvsem pohodništvo in kolesarstvo. Določene izletniške točke so priljubljene tako med domačini kot tudi med obiskovalci iz drugih dežel Slovenije.

Ob naraščajočem trendu kolesarjenja se pojavi potreba po načrtovanju novih kolesarskih površin tudi v odprtem, ruralnem prostoru in navezavi kolesarskih poti na širši koncept, vključno s turističnimi in nastanitvenimi zmožnostmi. Pobudo za izdelavo magistrske naloge sem dobila na občini Sodražica, pa tudi v sodelovanju s Turističnim društvom Loški Potok.

V delu podrobneje analiziram kolesarjenje, kolesarske površine in strokovne podlage za zasnovo kolesarskega omrežja, hkrati želim prikazati, da sta za to potrebna planerski pristop in strokovno utemeljeno umeščanje kolesarskih površin v prostor. Poleg tega analiziram potenciale občin Sodražica, Loški Potok in Bloke za kolesarske povezave, poti pa smiselno sestavim v povezane celote ter izdelam zemljevide in predloge kolesarskih poti primerno označim na terenu.

1.1 PROBLEM

Obravnavano območje je ruralni, podeželski prostor za rekreacijo lokalnega prebivalstva, kot tudi območje, ki ima velik turistični potencial. Poglavitni problemi, ki sem jih opredelila, so:

- neizkoriščenost potenciala za razvoj kolesarstva z vidika rekreacije in turizma
- nepoznavanje regijske kolesarske mreže s strani lokalnega prebivalstva
- nepovezanost, neurejenost kolesarskih poti
- manjkajoč koncept smiselno povezanih kolesarskih poti
- pomanjkanje celostne podobe kolesarske mreže.

Območje Velike gore, ki se razteza po obravnavanih občinah, je zanimivo in ima velik potencial za razvoj kolesarskih poti. Kolesarske poti na tem območju niso novost, nekaj jih že obstaja in le-te se povezujejo v regijsko mrežo tematskih poti, pa vendar so poti slabo označene, nepovezane in neurejene. Prav zaradi tega kolesarske poti niso obiskane in niso prepoznavne, tudi s strani lokalnega prebivalstva. Za dosego uporabe in zaživitve kolesarskih poti jih je potrebno oživiti, načrtovati in oskrbovati, da bodo zadostile potrebam in željam vseh uporabnikov, če naj se izognemo morebitnim konfliktom, nastalim zaradi drugih dejavnosti v prostoru in bo hkrati upoštevana tudi čim manjša obremenitev okolja.

1.2 NAMEN

Namen dela je prispevek k dodani kolesarski infrastrukturi, reševanju kolesarske problematike in večanju števila potencialnih uporabnikov, ki že obiskujejo ali še bodo obiskovali ta prostor. Namen dela je tudi lajšanje in kvalitetno orientiranje v sklopu kolesarskih poti v občinah Sodražica, Loški Potok in Bloke.

1.3 CILJ

Cilj magistrskega dela je zbrati informacije o obstoječi regionalni mreži kolesarskih poti, osnovne informacije o prostorskih značilnostih in zahtevah te oblike rekreacije ter na podlagi zbranih informacij pripraviti smernice in korektno umestiti oziroma povezati že izvedene odseke kolesarskih poti na način, da se regijska mreža ustrezno dopolni in zaključi.

Cilj naloge je tudi izdelava mreže kolesarskih poti s pripadajočimi nastanitvenimi možnostmi in turističnim potencialom v obliki zemljevida ter predlog označevanja kolesarskih poti na terenu.

1.4 DELOVNA HIPOTEZA

Glede na opisano problematiko lahko postavim dve hipotezi:

- kolesarska infrastruktura regijske mreže v občinah Sodražica, Loški Potok in Bloke že delno obstaja, pa vendar je pomanjkljiva in neurejena.
- Kljub temu, da so kolesarske poti zaželene in potrebne, projekt kolesarske regijske mreže v praksi še vedno ni zaživel.

1.5 METODE IN POTEK DELA

Magistrsko delo je razdeljeno na dva dela, ki se med seboj smiselno navezujeta in dopolnjujeta. Prvi, teoretični del, analizira in interpretira inventarizacijo kolesarskih poti na območju občin Sodražica, Loški Potok in Bloke s pregledom literature in analize vsebine pisnih virov, predstavljeno je obravnavano območje in skozi sodelovanje z občinami, strokovnjaki in drugimi sodelavci predstavljena tudi ciljna skupina uporabnikov. Prav tako je v teoretičnem delu podrobneje predstavljen sistem urejanja kolesarskih poti, na podlagi funkcionalne klasifikacije kolesarskih povezav.

Drugi, praktični del, pa na osnovi ugotovitev iz pregleda literature ter z uporabo različnih metod podaja načrtovalske rešitve v smislu iskanja oziroma planiranja novih poti ter predlogov upravljanja in označevanja regijske mreže kolesarskih poti.

Pri uporabi metodologije planiranja kolesarskih poti na obravnavanem območju so bile uporabljene naslednje metode:

- pregled literature in drugih virov
- identifikacija uporabnikov
- prostorske analize (SWOT analiza, analiza naravnih in kulturnih znamenitosti, analiza obstoječih poti)
- predstavitev območja (geomorfološke in krajinske značilnosti)
- ogled terena
- pregled in primerjava načrtovalskih metod
- predlog poti
- vključitev stroke, predstavitev kolesarskih poti občinam
- predlog celostne podobe.

2 TEORETIČNI DEL

2.1 PREGLED KOLESARSTVA

Kolo se uvršča med najbolj optimalna prevozna sredstva. Razvoj kolesarstva na Slovenskem je potekal vzporedno z razvojem kolesarstva drugod po Evropi. Prvi zapisani podatek o kolesu kot prevoznem sredstvu je zapisal Leonardo da Vinci v 16. stoletju. Sprva kolo med prebivalci ni bilo zaželeno, še manj, ljudje so kolo na ulicah sprejeli z neodobravanjem in nejevoljo. Javno mnenje ljudi je bilo strogo konzervativno, ljudje niso bili navdušeni nad kolesi. Veljalo je, da je kolesarjenje nevaren in škodljiv šport. Vzrokov za nesprejemanje je bilo več. Kolesa in sedeži so bili leseni, vožnja je bila zaradi trdega krmila okorna in zahtevna. Kolo je bilo brez zavor in voznik se je od tal moral odrivati z nogami. Na ulicah je bilo kolo novost in tega so se bali tudi konji. Zaradi splašenosti konjev je bilo precej nesreč. Pa vendar je bilo videti napredek in tako se je leta 1861 pojavilo prvo dvokolesno kolo s pogonom na pedala. Iznajdba pedal je bila prelomnica v razvoju kolesarstva tudi zaradi tega, ker se je z večanjem hitrosti večalo tudi sprednje kolo. Kolesa so bila visoka tudi do dveh metrov. Leta 1885 se je začela doba »varnih koles«. Drugače od prejšnjih različic so se razlikovala v običajnem premeru sprednjega kolesa in so vzbujala občutek varnosti (Vehar, 1996).

Kolesa so bila znak prestiža in bogastva meščanov, šele kasneje so postala čisto praktična prevozna sredstva, dostopna za vse ljudi. Leta 1887 se ustanovi Klub slovenskih biciklistov – Ljubljana. Po drugi svetovni vojni je uporaba koles močno narastla, tudi zaradi izposojevalnic koles, ki so kolo lahko nudile tudi hkrati manj premožnemu sloju prebivalcev. Kolo je tedanjemu človeku pomenilo zanesljivo, sorazmerno ceneno in učinkovito prevozno sredstvo, ki mu je zagotavljalo večjo svobodo gibanja (Vehar, 1996).

Z naraščanjem motorizacije sredi šestdesetih let 20. stoletja je kolo izgubilo statusni simbol in začelo pridobivati negativno noto – postajalo je simbol najrevnejšega sloja prebivalcev in manjvrednosti. Z blaginjo so meščani zaradi avtomobilov, ki so jim predstavljali nov statusni simbol, kolesarstvo postavili na stranski tir. Sredi 70. let 20. stoletja je sledila gospodarska in okoljska kriza, ki je spremenila gledanje na to varčno, okolju neškodljivo in zdravju koristno sredstvo transporta. Število ljudi, ki so znova začeli voziti kolo, je začelo naraščati. Spremenil se je tudi vidik uporabe kolesa. Kolo ni bilo več samo osnovno prevozno sredstvo za premagovanje razdalj, postalo je športni rekvizit, ki je ljudem pomagal ohranjati telesno kondicijo in zdravje.

Zadnja leta se povečuje trend vračanja in sobivanja z naravo. Zaradi vsesplošnega prepričanja, da je »zdrav duh v zdravem telesu«, spet čutimo množičen porast kolesarstva (Vehar, 1996).

Kolesarjenje ima na človeka in naravo veliko pozitivnih učinkov. Nemotorizirana prevozna sredstva povečujejo varnost v prometu, širijo načine transporta za nevoznike, zmanjšujejo konflikte med motoristi in drugimi uporabniki, zmanjšujejo avtomobilski promet in z njim povezane posledične probleme, dvigujejo rekreacijsko zavest, spodbujajo nemotoriziran turizem ter naredijo bivanje in transport bolj prijazen nam in naravi. Kolesarjenje zmanjšuje tudi gnečo v prometu, uporabnik pa prihrani pri ceni goriva, s časom in nenazadnje tudi prostorom (Litman in sod., 2009).

2.2 KOLESARSTVO IN REKREACIJA

Kolesarjenje je rekreativna aktivnost in priljubljena oblika razvedrila, s katero se ne glede na starost in statusni položaj v družbi ukvarja vedno več posameznikov. Sodobno življenje v današnji družbi nas je prisililo, da dajemo velik pomen redni rekreacijski dejavnosti. Temu se je prilagodila tudi sodobna turistična ponudba, ki daje večji pomen aktivnemu preživljanju prostega časa s športnorekreativnimi vsebinami.

Kolesarstvo je oblika mehkega – rekreativnega turizma, ki ima veliko pozitivnih učinkov: je okolju prijazno, promovira zdrav način življenja in je poceni prevozno sredstvo. Vedno več domačih in tujih turistov se odloča za aktivne počitnice, zato se povečuje tudi povpraševanje po programih, ki so povezani s kolesarjenjem. Razvijanje kolesarskega turizma zahteva dobro organizacijo, skrbno načrtovanje trženja in spremljanje rezultatov statistike kolesarske aktivnosti.

Kolesarjenje je postalo univerzalni simbol za zdravo življenje, prostočasno aktivnost, skrb za okolje, svobodo, srečevanje ljudi z različnimi navadami in pogledi na svet, spoznavanje in odkrivanje novih krajev in ljudi. Številne naravne in kulturne znamenitosti lahko še dodatno pritegnejo različne ciljne skupine kolesarjev (Rotar, 2012).

2.3 VRSTE KOLESARJEV

Kolesarje delimo glede na način in pogostost kolesarjenja.

Dnevni – utilitarni kolesar: kolo mu predstavlja glavno prevozno sredstvo za vsakodnevno kolesarjenje po opravkih, pretežno po urbanih površinah. Namen takega kolesarjenja je čim

hitreje in čim varneje priti na cilj. Kolesarjenje mu predstavlja aktivni življenjski slog, dnevni kolesar uporablja kolo dnevno iz nuje, lahko pa tudi v prostem času.

Rekreativni kolesar: posameznik kolo uporablja z željo po sprostitvi in razvedrilu ter pridobivanju kolesarske kondicije. Rekreativni kolesarji so tudi največji odjemalci turističnega aktivnega preživljanja prostega časa. Rekreativno kolesarjenje predstavlja najbolj množično uporabo kolesa.

Športni kolesar: kolo uporablja za cestno in gorsko kolesarjenje, tudi v tekmovalnem razredu (Berčič in sod., 2010).

2.3.1 Tip uporabnikov

Moja ciljna skupina, ki bo največji uporabnik planiranih novih kolesarskih poti, so športnorekreativni kolesarji. Kolesarjem sta doživljanje okolja in vožnja sama po sebi namen in cilj. Športnorekreativni kolesarji kolesarijo po kolesarskih poteh, ki so načeloma v čisti naravi, po gozdnih in podeželskih poteh, pa tudi po manj prometnih cestah v večjih vaških in mestnih središčih.

Športni kolesarji kolesarijo zaradi sproščanja energije, zato kolesarijo zelo pogosto, tudi vsak dan, vendar ne razmišljajo toliko o tem, kaj bi tam videli, ampak kako v določenem času sprostiti največ energije in pridobiti telesno kondicijo. Odločajo se za cilje na krajših razdaljah z napornejšimi vzponi, v bližini doma. Rekreativni kolesarji pa kolesarjenje uporabljajo kot način sproščanja in tudi priložnost za druženje. Kolesarijo približno enkrat tedensko. Ta skupina kolesarjev pri izbiri relacije upošteva varnost, pa tudi naravne, kulturne in turistične znamenitosti, ki jim jih povezava nudi. Načeloma uporabljajo daljše krožne poti (25-50 km, tudi 80 km). Zaželene so tudi turistične in nastanitvene zmožnosti (Berčič in sod., 2010).

2.4 FUNKCIONALNA KLASIFIKACIJA KOLESARSKIH POVEZAV

Kolesarske površine se med seboj razlikujejo glede na tehnično izdelavo in sicer ločimo različne sisteme urejanja kolesarskih povezav: kolesarske poti, kolesarske steze in kolesarski pas (Andrejčič Mušič, 2005).

Kolesarska pot je namenjena izključno kolesarjem, predvsem za rekreativno in medmestno vožnjo. Potekajo izven gosto zazidanih območij ter stran od avtomobilskih poti. V mestih se vpliv gostega prometa lahko omili z vmesnimi pasovi zelenic ali drevja. Kolesarske poti ceste prečkajo izvennivojsko, s podvozom ali nadvozom (Vehar, 1996).

Optimalna širina kolesarske poti je 3,50 m oziroma minimalno (izjemno lokalno) 2,50 m (Lipar in Kostanjšek, 2012).

Kolesarske poti se delijo na (Andrejčič Mušič, 2005):

- daljinske kolesarske poti DK (omogočajo povezavo z omrežjem evropskih kolesarskih smeri in omogočajo tranzit skozi Slovenijo)
- glavne kolesarske poti GK (omogočajo povezavo med središči regionalnega pomena)
- regionalne kolesarske poti RK (omogočajo dostop do najpomembnejših turističnih območij ali središč ter območij izjemnih naravnih znamenitosti ter središč pomembnejšega lokalnega značaja v državi, skladno z zasnovo regionalnih cestnih povezav)
- lokalne kolesarske poti.

Kolesarska steza je sestavni del cestišča in je od vozišča nivojsko ali kako drugače ločena površina. Kolesarska steza je lahko od vozišča za motorna vozila ločena samo z robnikom ali pa je varovana z vmesno zelenico. Pločnik in kolesarska steza sta lahko v istem nivoju ali pa sta med seboj ločena z robnikom. Zunaj naselja na odprti cesti, kjer se pričakujejo večje hitrosti, morajo biti kolesarske steze varovane z odbojno ograjo ali z zelenico minimalne širine 1,5 m (Andrejčič Mušič, 2005).

Širina enosmerne dvostranske kolesarske steze je optimalno 2,00 m oziroma minimalno 1,50 m, dvosmerne enostranske kolesarske steze pa optimalno 2,50 m in minimalno 2,00 m (Lipar in Kostanjšek, 2012).

Kolesarski pas je prometna površina na istem višinskem nivoju kot vozišče. Je z belo črto označen del vozišča, namenjen izključno vožnji s kolesi. Kolesarske pasove je zaradi povečanja zagotovitve prometne varnosti priporočljivo obarvati z rdečo barvo. Kolesarski pas je predviden le tam, kjer hitrost vozil ne presega 50km/h in kjer ne poteka proga mestnega potniškega prometa. Višina stroškov je odvisna od izbire enokomponentne ali dvokomponentne barve, kar bistveno vpliva na obstojnost in dinamiko potrebnega vzdrževanja (Andrejčič Mušič 2005).

Širina kolesarskega pasu je optimalno 1,60 m in minimalno 1,00 m (Lipar in Kostanjšek, 2012).

Za kolesarske poti, ki bodo popularne in učinkovite pri naraščajoči uporabi, je nujno, da ustrezajo glavnim kakovostnim kriterijem. Te lahko strnemo v šest načel (Lipar in Kostanjšek, 2012):

- **zaključenost/kontinuiranost** (dobra povezava z ostalimi lokalnimi kolesarskimi potmi)
- **jasnost** (pravilna usmeritev, da jim ljudje lahko sledijo, so pravilno in dobro označene)
- **privlačnost, udobnost** (izpeljane po dobro utrjeni površini, proste nepotrebnih zaprek, z bogato doživljajsko pestrostjo)
- **varnost** (da so varne konfliktov z ostalim prometom) in
- **direktnost** (čim bolj direktne povezave, pri izbiri trase naj velja pravilo, da najdaljša različica določene smeri ni več kot 20 % daljša od najkrajše možne.

2.4.1 Državna mreža kolesarskih poti

Državno kolesarsko omrežje tvorijo:

- daljinske kolesarske povezave DK, ki omogočajo navezavo kolesarskih mrež na omrežje evropskih kolesarskih poti in omogočajo tranzit skozi Slovenijo
- glavne kolesarske povezave GK, ki omogočajo povezavo med središči regionalnega pomena
- regionalne kolesarske povezave RK, ki omogočajo dostop do pomembnejših turističnih središč ali območij turističnih znamenitosti.

Zasnova in oblikovanje državnega kolesarskega omrežja sodita med naloge Direkcije Republike Slovenije za ceste, glede na določila Odloka o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin srednjeročnega in dolgoročnega družbenega plana Republike Slovenije (1995).

Skupna dolžina državne mreže kolesarskih poti v Sloveniji znaša okoli 2700 km. Izhodišče za zasnovano državno kolesarsko omrežje je podano v prostorskih dokumentih Odloka o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin srednjeročnega in dolgoročnega družbenega plana Republike Slovenije (1995).

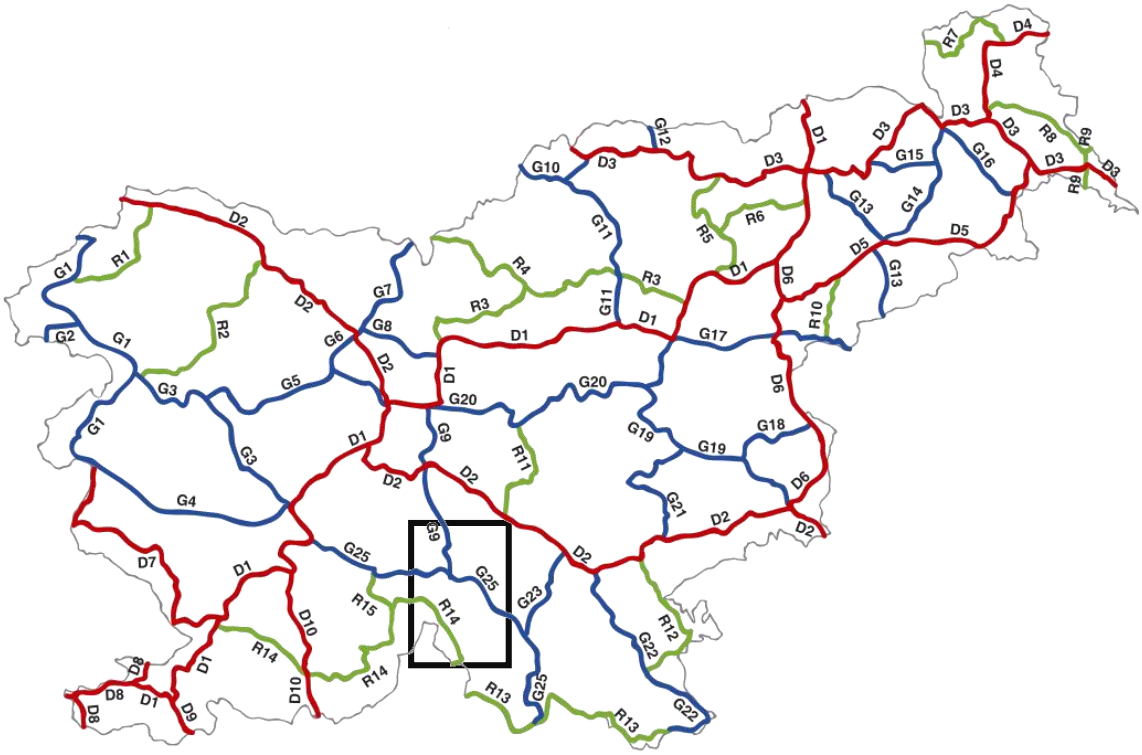
Načrt državnih kolesarskih poti še ni v celoti dopolnjen, gre zgolj za delovno različico strateških planov, ki pa potrebujejo še tehnično projektno dokumentacijo. Celoten načrt je zato bolj informativne narave. Odstotek ta čas zgrajenega kolesarskega omrežja je zelo majhen glede na obseg celotnega predvidenega omrežja, ki je še vedno v fazi gradnje.

Državne kolesarske povezave bodo izvedene kot samostojna kolesarska pot, kolesarska steza ali kot kolesarski pas (Andrejčič Mušič, 2005).

Po odloku o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin (1995) zasnova omrežja državne kolesarske mreže temelji na številnih ciljih:

- omrežje mora biti sklenjeno v celoto in prilagojeno krajinskim lastnostim območja
- kolesarske povezave različnih funkcij morajo biti medsebojno povezane
- kolesarsko omrežje mora biti navezano na postajališča javnega potniškega prometa in parkirne površine
- kolesarske povezave morajo biti opremljene z ustrezno tehnično in servisno infrastrukturo
- gradnja novih povezav je smiselna le tam, kjer ni možna uporaba že obstoječih primernih maloprometnih cest
- v državnem interesu je preureditev poljskih poti, gozdnih cest ali opuščenih tras drugih infrastruktur v kolesarske povezave.

Na primeru izbranih občin Sodražica, Loški Potok in Bloke državni odseki kolesarskih povezav potekajo kot glavne ali regionalne kolesarske povezave.



Slika 1: Državna mreža kolesarskih poti v Republiki Sloveniji (Andrejčič Mušič, 2005)

Smeri državnih kolesarskih povezav so bile v okviru naloge po občinah ponovno preverjene. Glavna kolesarska povezava z oznako G25 poteka na relaciji Cerknica – Nova Vas – Sodražica – Ribnica – Kočevje – Petrina.
Regionalna kolesarska povezava z oznako R14 pa poteka na relaciji Stari trg pri Ložu – Hrib, Loški Potok – Draga – Čabar.

Slika 2: Smeri državnih kolesarskih povezav v obravnavanih občinah. Rdeča linija predstavlja glavno kolesarsko povezavo G25, modra linija pa regijsko kolesarsko povezavo R14 (kart. podlaga Atlas okolja, 2014).

Obe kolesarski povezavi potekata po glavnih regionalnih cestah, ki med seboj povezujejo večja mestna naselja. Ceste niso razbremenjene motornega prometa, kar pomeni, da bi kolesarski promet potekal na isti trasi, ob robu vozišča. Predvidene trase državnih kolesarskih povezav že zdaj služijo tudi kot kolesarske povezave, vendar so relativno malo uporabljane.

V nalogi sem upoštevala državni interes in izdelala natančneje definirano mrežo kolesarskih povezav, ki potekajo tudi po vzporednih manj prometnih cestah in nadgradila obstoječo zasnovo s krožnimi potmi, ki dopolnjujejo zastavljeni koncept.

2.5 METODE ZA NAČRTOVANJE KOLESARSKIH POTI

To poglavje povzema različne metode, ki se uporabljajo za planiranje kolesarskih poti v prostoru. Zbrane so metode slovenskih in tujih avtorjev, njihova analiza, interpretacija in primerjava. Najustreznejšo in najuporabnejšo metodologijo bom v praktičnem delu naloge tudi uporabila pri oblikovanju predloga planiranja kolesarskih poti.

Načrtovanje kolesarskih povezav se uvršča med planiranje rekreacijskih površin, vendar ima načrtovanje linijskih elementov drugačne in posebne zahteve. Drugače od drugih rekreacijskih površin, kjer je planerski prostor večji, obsežnejši, predvsem pa tvori zaključeno območje, imajo kolesarske poti dve največji značilnosti, to sta linearnost in relativno majhna širina (Bizant, 2005).

Kolesarjenju v zadnjih desetletjih popularnost raste, načrtovanje kolesarskih poti pa še vedno ostaja le kot manj pomemben del prometnega načrtovanja. Za nadaljnji razvoj kolesarjenja in zagotovitev ustrezne infrastrukture, tako v mestih kot izven njih, mora načrtovanje kolesarskih poti postati samostojna planerska dejavnost. V prostorskem načrtovanju mora kolesarski prostor postati enakovreden ostalim infrastrukturnim prostorom. Zaradi vsesplošne koristi kolesarjenja tako za samega kolesarja kot celotno družbo in nenazadnje tudi za prostor je v prihodnje smiselno razmisliti, ali ni mogoče v mestih največ prostora nameniti ravno kolesarskemu prometu. Pri urejanju celovite mreže kolesarskih povezav ni nujna samo gradnja novih poti. Nerealno je pričakovati, da se bo celotna mreža vzpostavila samo z gradnjo novih infrastrukturnih odsekov. Pomembna je kombinacija različnih ukrepov, tudi preoblikovanje oziroma uporaba obstoječih poti v kolesarske namene. Z majhnimi ukrepi in označevanjem lahko povsem uporabne kolesarske povezave postanejo gozdne ceste, vlake, poljske poti ali manj prometne lokalne in regijske ceste. Za primer vzemimo gozdne ceste. Pravilnik o gozdnih cestah gozdno cesto definira kot gozdno prometnico, ki je javnega značaja in jo lahko uporabljajo tudi drugi uporabniki na lastno

odgovornost. Pravilnik o gozdnih prometnicah (2009) navaja, da zavod v sodelovanju z lastniki gozdov in občino določi in označi režim uporabe gozdne ceste. Če naj pot postane tudi kolesarska povezava, je potrebno izboljšati prevoznost z ustrezno utrditvijo vozišča.

Pristopov, kako planirati kolesarske poti, je več. Standardnega in tipiziranega postopka, ki bi planerjem narekoval korake načrtovanja, ni. Lahko pa sledimo primerom dobre prakse v Sloveniji in izven nje in se držimo preverjenih postopkov, ki temeljijo na poznavanju prostora, zakonodaje, pravil, in z upoštevanjem drugih določil.

Jeršič poda naslednje faze načrtovanja kolesarskih poti (Jeršič, 1999):

- opredelitev temeljnih ciljev in usmeritev: določitev tipa uporabnika, dolžine in sistema poti z namenom, da ob oblikovanju skupne kolesarske infrastrukture integriramo interese več uporabnikov
- inventarizacija in analiza delovnega območja: analize obstoječih povezav, analiza gozdnih poti, analiza naravnih in kulturnih značilnosti, analize strmin, analize gozdnega prostora
- vključitev območij, ki zaradi visoke rekreacijske vrednosti predstavljajo pomemben rekreacijski potencial in izključitev tistih območij, ki so potrebna zaščite in jih ne želimo vključiti v posege preoblikovanja
- izdelava alternativnih rešitev: izdelava krožnih poti z različnimi stopnjami zahtevnosti, dograditev kolesarskih poti
- presoja vplivov posega na okolje
- predstavitev različnih variant občinam, javnosti
- izdelava kolesarskega vodnika z opisom lokalnih znamenitosti in drugimi informacijami.

Kakšno vrednost bo načrtovana kolesarska infrastruktura imela, je odvisno od estetske privlačnosti prostora ter kvalitete grajenih kolesarskih poti. V procesu analiz delovnega območja je smiselno izdelati karto želja in karto problemov. Doživljajski prostor temelji na pestrosti prostora, ki je pogojena z razgibanostjo reliefa, prisotnostjo gozdnega roba in vodnih prvin, raznoliko kulturno rabo območja, naravno pestrostjo, možnostmi razglednih točk na odprtih jasah in drugimi dejavniki.

Karta želja nastane z združitvijo izhodiščnih in ciljnih točk kolesarjev, karte kulturne dediščine in karte naravnih znamenitosti. Karta problemov pa prikazuje točke preobremenjenosti cest z motornim prometom, neprivlačnih odsekov, preveč strmih naklonov, nevzdrževanih in neprimernih cestnih odsekov (Novak, 1990).

Vsako planiranje mora temeljiti na definiranju problema, viziji in splošnih ciljih. Vizija in cilji pomagajo determinirati vse korake pred končno izvedbo. Učinkovit in ustrezen proces planiranja vključuje torej različne nosilce interesov. Planiranje nemotoriziranega prometa zahteva koordinacijo med državnimi, občinskimi in regijskimi planerskimi aktivnostmi.

Največji uspeh in korist je povezovanje vpletenih: agencije s podobno tematiko, potencialov uporabnikov, strokovnjakov na več področjih in planerjev. Zelo pomembna komponenta je vključevanje javnosti, saj planerju pomaga pri razširitvi nabora problemov, rešitev in perspektiv, pomaga pri podrobnejšem in lokalnem poznavanju obravnavanega območja, pomaga pa tudi odkrivati morebitne probleme v zgodnji fazi, kjer je še mogoča korektura leteh (Litman in sod., 2009).

Koraki, katerim v procesu planiranja sledijo v tujini, so povzeti po več tujih avtorjih (Litman in sod., 2009; Trail ..., 2006; Long in Todd-Bockarie, 1994):

- pregled formalnih podlag, pregled lastništev, pridobitev ustreznega znanja ter informacije o obstoječi dokumentaciji in zakonodaji na področju planiranja in urejanja okolja
- definirati problem: pred začetkom planiranja si je potrebno odgovoriti na osnovna vprašanja, in sicer kdo potrebuje infrastrukturo oziroma kdo bo stezo uporabljal, kakšna je njena namembnost in zakaj oziroma ali to sploh potrebujemo? Od tega je odvisno, kakšna bo kolesarska povezava
- določitev ciljev, vizije in kriterijev ocenjevanja
- inventarizacija in analiza območja: raziskava ozadja problema in izvedba analiz obstoječih kolesarskih poti ali pripadajočih programov, analiz naravnih in kulturnih znamenitosti ter točk interesa, predvidevanje morebitnih konfliktov med različnimi uporabniki v območju planiranja, uporaba drugih metod (meritve, opazovanja, ankete, vprašalniki) za pridobitev širokega nabora podatkov, spoznavanje območja in njegovih značilnosti
- razvijanje procesa planiranja: določitev začetne in končne točke kolesarske povezave; območja ali točke interesov lahko neposredno približamo kolesarski povezavi, če jih želimo pokazati in poudariti, v nasprotnem primeru se je od njih s kolesarsko povezavo smiselno oddaljiti; s povečanim obiskom kolesarjev bi območjem ali točkam lahko škodovali
- identifikacija omejitev in priložnosti: izdelava karte problemov (prestrmi nakloni, neprimerni odseki, pretiran motoriziran promet) in karte potencialov za kolesarske poti (atrakcije na poti, topografija, razgledne točke)

- evalvacija in ocenitev programa: območja problemov in potencialov ovrednotimo in ustrezno označimo; ta območja je smiselno preveriti na terenu; začnemo povezovati točke in območja v skladu z določenimi pravili
- nadgradnja ali sprememba plana, če je to potrebno
- začetek terenskega dela: gradnja novih ali preurejanje kolesarskih povezav, markiranje na terenu.

Metoda Jeršiča se od metode tujih avtorjev pravzaprav bistveno ne razlikuje. Tuji avtorji so sicer bolj konkretni in bolj podrobno razčlenijo celoten postopek planiranja, medtem ko je Jeršičeva metoda bolj splošna. Prav tako večji poudarek daje celostni presoji vpliva na okolje (v nadaljevanju CPVO), medtem ko je preveritev na terenu in vrednotenje kolesarske povezave v prostoru pri tujih avtorjih vključena v korak evalvacije in ocenitve programa. Smiselno se mi zdi, da postane CPVO samostojen korak v planerskem postopku. Jeršič predlaga tudi sodelovanje z občinami in uporabniki ter predstavitev predloga širši javnosti ter tako zagotovi preveritev kolesarske poti pred samih začetkom izvedbe. Na ta način se projekt lahko nadgradi, korigira ali spremeni. Tuji avtorji so veliko bolj dosledni pri samem začetku planerskega procesa. Definicija problema in odgovarjanje na preprosta vprašanja zagotovijo, da bo projekt res zaživel v praksi in bo investicija resnično izkoriščena. Medtem ko Jeršič predlaga izdelavo alternativnih rešitev in predstavitev teh rešitev širši javnosti, tuji avtorji to storijo že v fazi razvijanja procesa planiranja. Vključevanje javnosti je pomembna aktivnost na skoraj vseh korakih planiranja, sodelovanje javnosti je tako prioriteta. To je tudi ključ do uspeha dobre planerske prakse.

Obe metodi sta kompatibilni in ju lahko apliciramo na obravnavano območje.

2.5.1 Planiranje poti s pomočjo programa ProVal

GIS ProVal 2000 je program, ki omogoča rastrsko obdelavo prostorskih podatkov. Vsaka komponenta okolja je ocenjena z vrednostnimi točkami. Na ta način je planer prisiljen razmišljati o prostoru in vsako oceno podati preudarno. Program je zelo uporaben pri planiranju večjih površin, tako rekreacijskih površin kot tudi za območja, namenjena drugi dejavnosti. Pa vendar je pri planiranju linijskih posegov učinkovitost programa močno zmanjšana. Zaradi dolge dolžine in majhne širine posegov se pojavljajo pomanjkljivosti. Kot primer vzemimo planiranje smučišča (zaokrožene večje celote) in planiranje kolesarskih poti. Ker je ProVal rastrski program, se uporablja velikost rastra glede na merilo območja. Velikost rastrske celice je izbrana glede na gabarit načrtovanega posega in tudi glede na natančnost dostopnih podatkov.

Razlika med planiranjem smučišča in kolesarske poti v programu GIS ProVal se kaže v različni velikosti celice rastra. Pri interpretaciji končne karte kolesarskih poti je natančnost karte slabša. Težave so tudi pri prikazovanju strmin in slabši resoluciji (Bizant, 2005).

Četudi se pri planiranju pokaže nekaj pomanjkljivosti, lahko modeli vseeno pripomorejo k boljšemu končnemu rezultatu. Model primernosti še ne pokaže območij, ki so zagotovo primerna za kolesarsko infrastrukturo, prav tako model ranljivosti ne pokaže območij, ki nikakor ne ustrezajo, pač pa modela združimo v karto ustreznosti. Dobljena območja predstavljajo tiste dele prostora, ki jih je smiselno bolj podrobno analizirati in si jih ogledati na terenu. Planer s programom sprotno preverja vse okoljske dejavnike, razmišlja o prostoru in predvideva interakcije med okoljskimi dejavniki, kar pripomore k boljšim rezultatom.

Vsekakor modeli v programu ne smejo biti edini način planiranja, lahko služijo le kot pomoč v korakih umeščanja. Nadaljnja preverjanja in bolj detajlne študije je še vedno treba opraviti, rezultati planiranja s ProValom so opravljeni na strateški ravni načrtovanja. Ključni so stik z okoljem in analize v samem prostoru.

2.5.2 Prometnotehnični pristop k načrtovanju linijskih povezav

Načrtovanje kolesarske povezave ima podobne zahteve kot planiranje cestne povezave. V obeh primerih gre za umestitev linijskih tras v prostor. Za umeščanje cest v prostor se tradicionalno uporablja prometno-tehnični pristop. Na nivoju idejne študije se v povezavi z morfologijo terena izdela več različic. Trasa mora biti čim bolj prilagojena morfologiji reliefa, da se lahko zagotovijo čim ugodnejši investicijski stroški, kar se tiče izdelave in vzdrževanja cestne povezave. Vse različice se ovrednoti in z upoštevanjem zahtev varstva okolja (PVO) izbere najprimernejšo. Med prometno tehnično primernimi variantami se izbere tisto, ki ima na okolje najmanjši obremenjujoč vpliv (Lipar, 1995).

Zakon o varstvu okolja (2004) sicer določa, da se ocene ranljivosti okolja izdela že v fazi načrtovanja, vendar se v praksi žal alternativne rešitve seznanijo s PVO šele v fazi primerjave variant. Posledično se korekcije trase s tehničnim pristopom omili z vrsto ukrepov, ki so predvsem krajinskega značaja: postavitvijo zaščitnih ograj, zasaditvijo obcestnega prostora, dodatnih zemeljskih del ipd.

Klasičen tehnični pristop v načrtovanju cestne povezave sestavlja šest korakov (Juvanc in Radakovič, 2006):

- določitev prometne smeri, glede na opravljene analize o količini in smeri prometa
- idejna študija ceste z različnimi alternativami smeri

- presoja vplivov na okolje za vsako od sprejetih alternativ
- izbor najustreznejše rešitve in optimizacija ter morebitni popravki
- določitev ukrepov za varovanje in zaščito okolja
- izvedba v skladu z varovanjem okolja in upoštevanjem ukrepov.

Sodoben postopek z računalniško tehnologijo je relativno nov, vendar se že uveljavlja tudi v praksi. Postopek s prostorskim pristopom omogoča, da prostorske vrednote vključimo že v začetno fazo načrtovanja. Najprej poiščemo sprejemljiva območja, nato pa znotraj teh območij iščemo koridorje za cestne povezave. Prostorski postopek torej temelji na ranljivosti prostora. Pri izbiri najprimernejšega koridorja se na ta način izbira različice na osnovi prostorskih danosti in ne na osnovi prometne tehnike.

Radakovič v svoji magistrski nalogi predstavi korake v prostorskem pristopu iskanja najoptimalnejše cestne trase (Radakovič, 2005):

- določitev prometne smeri
- določitev območja obdelave
- analiza in inventarizacija območja, pridobitev in priprava grafičnih predlog
- vrednotenje vplivov na posameznih sestavinah okolja, izdelava karte ustreznosti
- izbor najprimernejše trase z okoljskega vidika
- tehnično trasiranje ceste znotraj izbranega koridorja
- idejni projekt trase.

Predhodno analizo izbranega območja se izvede s pomočjo računalniškega programa ArcView. Vsaki sestavini okolja se določi oceno med 0 in 100. Ocena 0 pomeni območja, kjer ni vpliva, ocena 100 pa območja, kjer je vpliv velik, vendar še vedno dopusten. Območja, kjer je vpliv opredeljen kot nedopusten se izključi z določitvijo vrednosti 'NoData'. Vsi podatki z geoprocesiranjem izdelajo model za določitev koridorja (Juvanc in Radakovič, 2006).

Med tehničnim in prostorskim pristopom je nekaj izrazitih razlik. Tehnični pristop temelji na geometrijsko najprimernejšem poteku trase, medtem ko prostorski pristop temelji na ranljivosti prostora. Varovanje okolja se pri tehničnem postopku vključi šele v fazi primerjave variant, v prostorskem postopku pa je varovanje okolja vključeno v sam postopek. Časovnih in stroškovnih zamud je pri tehničnem postopku veliko, ker se stroški za izvedbo zaščitnih ukrepov lahko pojavijo naknadno, posledično se večajo tudi časovne zamude. Največja pomanjkljivost prostorskega pristopa je izbor vseh sestavin okolja in vrednotenje vplivov. Varovalni normativi okolja namreč ne pomenijo popolne prepovedi poseganja v prostor, lahko predstavljajo le določene omejitve. Posebna območja so lahko

določena le z režimom varovanja. Kot primer lahko navedem Naturo 2000. Natura 2000 je ekološko omrežje območij, namenjenih ohranjanju evropsko pomembnih vrst in habitatnih tipov v Evropski uniji. Natura 2000 ni zavarovano območje, cilj je le zagotoviti ugodno stanje ciljnih vrst oziroma habitatov ne z varstvenim režimom, pač pa s primernimi ukrepi. Zato lahko računalniški program izloči območja, ki so v območju Nature 2000, pa bi bila lahko na nekaterih odsekih s primernimi ukrepi taka območja čisto smiselna in primerna.

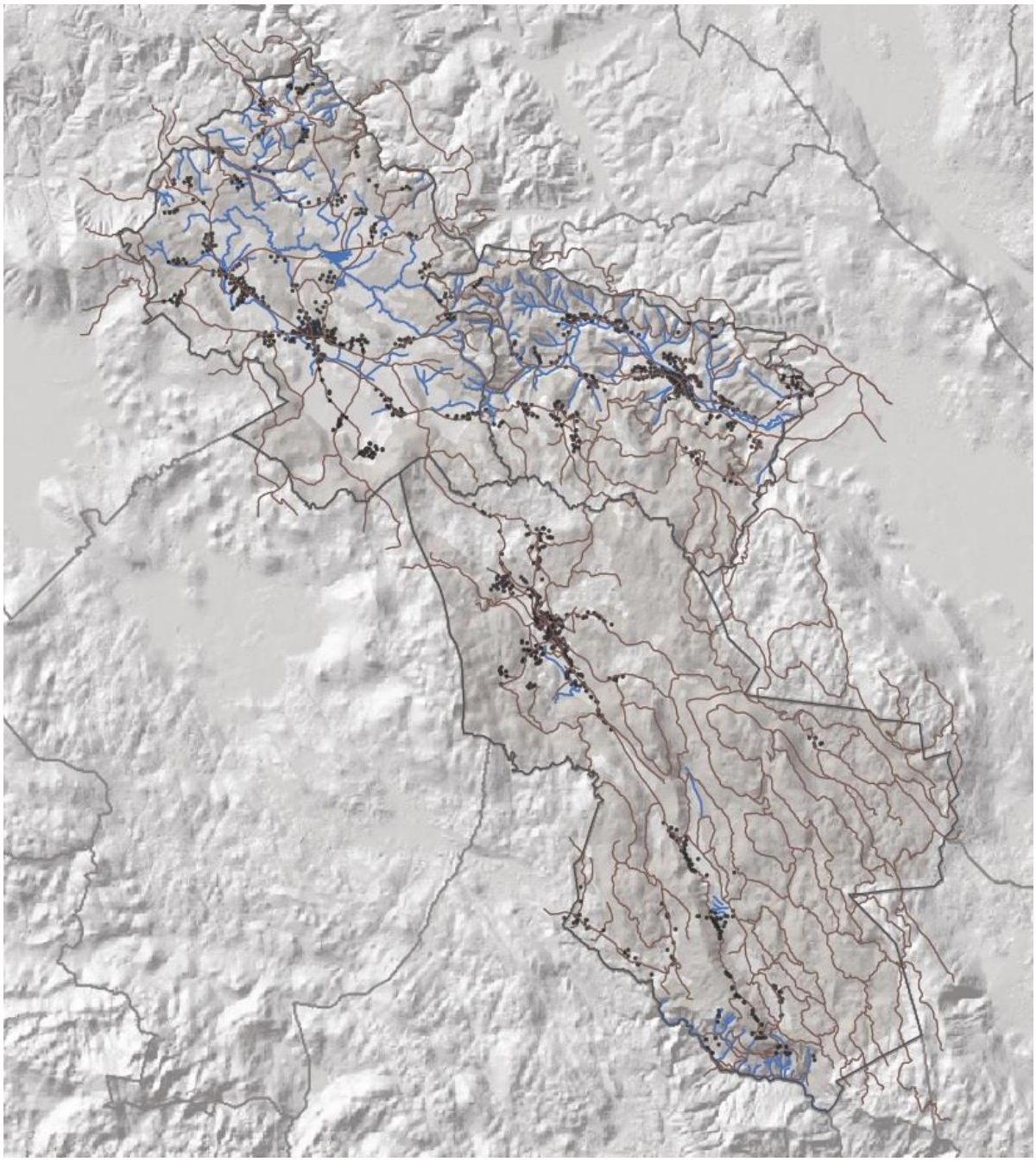
Krajinski pristop planiranja s pomočjo računalniškega programa ProVal je zelo podoben prometno prostorskemu planiranju z uporabo programa ArcView. Pri obeh gre namreč za določitev območja obdelave, potem pa za sistematično ocenjevanje okoljskih komponent. Vsaka sestavina okolja je predstavljena z nekim poligonom, nato podatke postopno združujemo med seboj v karto ranljivosti ali karto primernosti. Končna slika je karta ustreznosti, kjer združimo karti ranljivosti in primernosti. Primernih tras je lahko več, sledi korak preverjanja na terenu in vrednotenja možnih alternativ. Opraviti je potrebno tudi celovito presojo vplivov na okolje.

2.6 PREDSTAVITEV OBRAVNAVANEGA OBMOČJA

Izbrano obravnavano območje obsega prostor treh občin: Sodražica, Loški Potok in Bloke. Prostor vključuje podobne krajinske značilnosti, ki se povezujejo v širše krajinske enote in tako tvorijo zaključeno prostorsko območje. Nekatere krajinske prvine so prisotne v vseh treh občinah, saj gre za zakrasel prostor s podobnimi krajinskimi elementi. Izbrano območje je torej zaokrožena celota elementov, ki smiselno tvorijo prostorsko celovitost.

Območje treh občin, Sodražica, Loški Potok in Bloke je locirano na južnem delu Slovenije in leži na meji med Notranjsko in Dolenjsko.

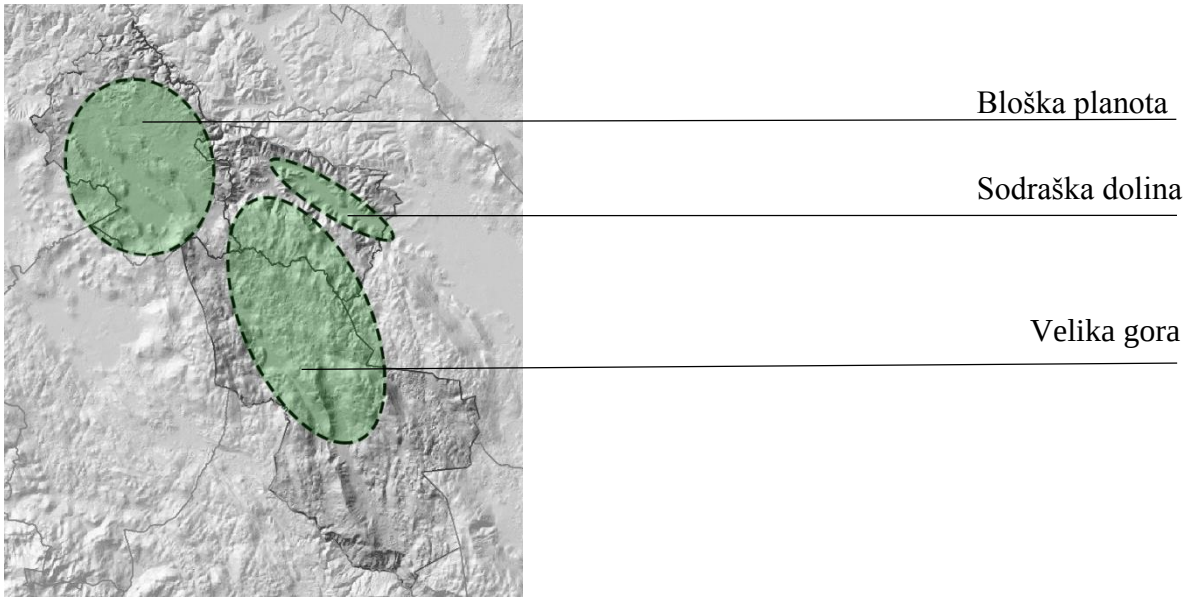
Slika 3: Obravnavano območje treh občin: Sodražica, Loški Potok in Bloke (kart. podlaga PISO, 2014)



Slika 4: Prikaz obravnavanih občin na karti Slovenije

Skupna površina občin znaša približno 260 km^2. Za prostor je značilen zakrasel svet, porasel z gozdovi. Celotno območje v grobem tvorijo tri krajinske enote: na jugu Velika gora, ob njej vzporedno ležeča Sodraška dolina, ki Veliko goro loči od nje nasproti ležeče Male gore, ter Bloška planota na severozahodu. Območje občine Loški Potok v celoti leži na Veliki gori s številnimi više ležečimi planotami, dolina Bistrice zavzema velik del območja občine Sodražica, Bloška planota pa zavzema območje občine Bloke. V vsaki izmed občin je eno

večje naselje, ki je turistično, oskrbovalno in kulturno središče. Ostala manjša naselja so praviloma gručasto razpršena po celotnem območju (Enciklopedija Slovenije, 1998, 12. zv.).



Slika 5: Krajinske enote v občinah Sodražica, Loški Potok in Bloke (kart. podlaga Atlas okolja, 2014)

2.6.1 Geomorfološke in krajinske značilnosti

Sodraška dolina zavzema severozahodni del Ribniške doline in se razširi v koritasto kraško dolino z ravnim dnom in dvignjenima robovoma. Na jugu jo omejuje Travna gora, severni del Velike gore, na severu pa meji na Slemena, kjer je krajina valovita s številnimi grapami in soteskami. Naselje Sodražica leži v razširjenem delu doline Bistrice (Orožen Adamič in sod., 1995).

Območje Blok leži na Bloški planoti, obsežni skledasti planoti na nadmorski višini med 700 in 800 m. Bloška planota leži na notranjskem dinarskem Krasu ter se dviguje nad nižjo ležečo Velikolaščansko dolino na severu, Ribniško dolino na vzhodu in Cerkniškim poljem na zahodu. Gospodarsko središče občine je Nova vas. V neposredni bližini Nove vasi je umetno zajezeno Bloško jezero. Po ravninskem, severnem delu Bloške planote se vije potok Bloščica, ki tvori številne meandre in na ta način ustvarja barje (Enciklopedija Slovenije, 1987: 1. zv.).

Občina Loški Potok je locirana najjužneje izmed vseh treh občin in že meji tudi z občino Čabar na Hrvaškem. Območje tvorita pogorje Velike gore in visoka Potočanska planota z više ležečimi planotami, ki ležijo na okoli 800 m nadmorske višine. Celotno območje je sestavni del makroregije Visokih dinarskih planot celinske Slovenije. Na vzhodni strani

Velike gore leži kraška, poglobljena dolina, ki poteka v dinarski smeri potekajočega podolja. Dolina se je oblikovala ob večjem dinarsko usmerjenem prelomu. Severni del doline se prične s široko Retijsko uvalo, ki se proti jugovzhodu navezuje na suho Dragarsko dolino in Travniško polje na jugu. Slepi dolini sta pravokotni druga na drugo, z višjim osamelcem na sredini, ter tako ustvarjata občutek dveh zaključenih dolin, kjer je skoncentrirana redka poselitev. Hrib-Loški Potok je največje naselje in s tem tudi upravno, turistično središče. (Enciklopedija Slovenije, 1987, 6. zv.).

Na celotnem obravnavanem prostoru je značilna prevlada bukovih gozdov, preostanek so kmetijske ali pašniške površine. Občina Sodražica ima 65 % delež gozdnih površin, občina Loški Potok kar 88 %, sledi občina Bloke z 77 %. Zaradi opuščanja kmetijske rabe se delež gozda povečuje. Območje zaradi svoje gozdnatosti spada med eno izmed najbolj prvobitnih območij v Sloveniji. Poseljenost je redka, v zadnjih desetletjih se podeželje prazni. Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije je v občini Sodražica 23 naselij s približno 2200 prebivalcev, občina Loški Potok ima 16 vasi in zaselkov z 1950 prebivalci, v občini Bloke pa živi okoli 1600 prebivalcev, ki bivajo v skupno kar 45 naseljih (SURS, 2012).

Skozi pestro in bogato zgodovinsko dogajanje na območju občin Sodražica, Loški Potok in Bloke se je v vsaki izmed občin uveljavila ena dejavnost. Ta dejavnost se je v preteklosti izkazala kot glavni vir preživetja, ki je temeljila bodisi na krajinskih ali kulturnih značilnostih prostora. Nehote je ta dejavnost območje naredila prepoznavno v širšem regijskem prostoru. Danes dejavnost ostaja le kot dopolnilni vir dohodka.

Občino Sodražica lahko definiramo kot deželo suhorobarstva. Zaradi bogastva z lesom se je na tem območju razvila široka paleta vseh vrst lesenih izdelkov. Občini Bloke je morfologija prostora omogočala kmetijsko rabo. Na poljih je prednjačila pridelava krompirja, fižola in nekaterih krmnih rastlin. Občina Bloke je znana tudi kot zibelka srednjeevropskega smučanja. Zaradi vsakoletne obilice snega so bili Bločani prvi, ki so uporabljali smuči pri hoji in vijuganju v visokem snegu. Loški Potok pa so naselili pastirji iz Loške doline, ki so si na Potoški planoti uredili pašnike s krčenjem gozdov. Vse tri dejavnosti so prevladujoče in še vedno izjemno prepoznavne v prostoru.

2.6.2 Naravne in kulturne prvine

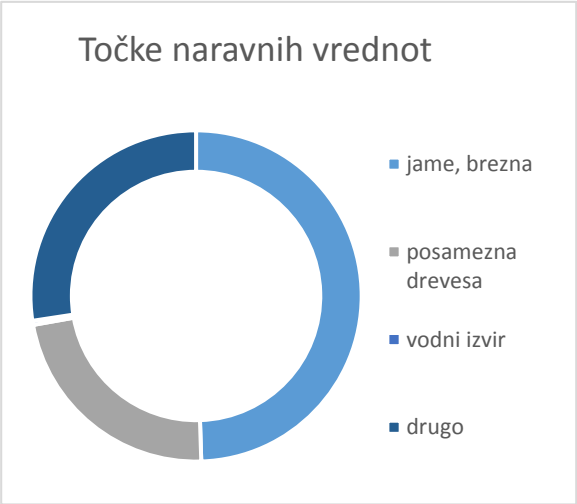
Približevanje kolesarske poti naravni ali kulturni prvini ima lahko pozitivne in negativne posledice. Sicer se želimo naravi čim bolj približati z navidezno neškodljivimi oblikami rekreacije, ki ne zahtevajo pomembnejše infrastrukture, pa vendar lahko ob množičnem obisku nehote ustvarimo ravno nasprotno. Tudi kolesarjenje lahko povzroča neželeno

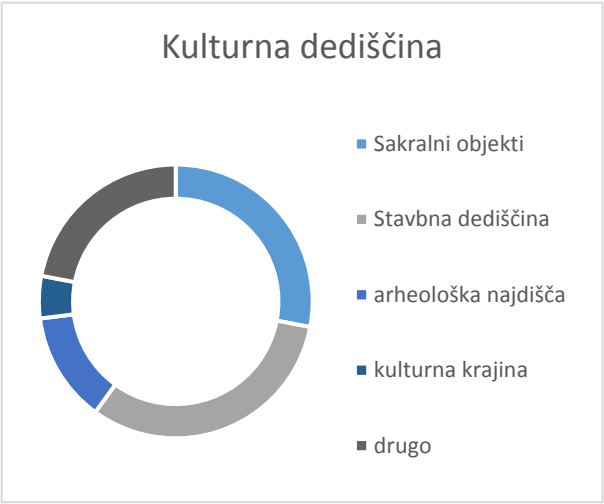
obremenjevanje narave, še posebej v ekološko pomembnih območjih ali območjih varovanja narave.

Kolesarjenje ne zahteva posebnih objektov in se zaradi specifične oblike infrastrukture lahko neposredno izvaja tudi v občutljivih krajinskih predelih. Naravne in kulturne prvine so prvi pogoj za kolesarski turizem, vendar jih ta lahko tudi ogroža. Smotrno je torej razmisliti o vključevanju vseh naravnih in krajinskih pestrosti v neposredno bližino kolesarske mreže (Jeršič, 1999).

Skupno število vseh točk naravnih vrednot na obravnavanem območju je kar 101, od tega je v občini Sodražica kot naravna vrednota registriranih 10 točk, v občini Loški Potok je naravnih vrednot točkovnega značaja 63, v občini Bloke pa je registriranih 28 točk naravnih vrednot. Polovica vseh točk (49,5 %) na celotnem območju so jame oziroma brezna, 22,7 % točk pa so definirana posamezna drevesa. Največji delež vseh dreves je lipa, sledi divji kostanj in klek (Naravovarstveni atlas).

Na seznamu kulturne dediščine na obravnavanem območju je zapisanih 86 objektov in drugih tipov dediščin. V občini Sodražica se nahaja 10 točk kulturne dediščine, v občini Loški Potok 30 in v občini Bloke 43. Od skupnih 86 točk kulturne dediščine je 24 objektov (28 %) sakralnih in 28 objektov (32 %) stavbne dediščine. 13 % vseh točk so sakralni objekti in 5 % kulturna krajina (PISO, 2014).





Sliki 6 in 7: Naravne in kulturne znamenitosti na območju občin

Naravne in kulturne znamenitosti v občini Sodražica

Soteska Kadice

Sotesko Kadice je izoblikovala Mateča voda, ki izvira na nadmorski višini 800 m. Voda se nato v kratki, a izraziti soteski spusti do nadmorske višine 620 m. Soteska ima zaradi strmih pobočij izrazito alpski značaj. V Kadicah zaradi hladnejše klime najdemo endemične vrste, ki so sicer značilne za alpsko visokogorje: kranjski jeglič, dlakavi sleč, justinova zvončica, alpska mastnica. Mateča voda ima več manjših slapov, ki padajo v slikovite tolmune – kadice, po katerih je soteska dobila ime. Zaradi erozije so se na strmih pobočjih ohranile dolomitne igle, najbolj znana je zaradi svoje podobe dobila ime Škofek. V neposredni bližini Kadic je tudi naravni most Velb.

Slika 8: Slikovit tolmun – Kadice

Zaporni rimski zid – Claustra Alpium Iuliarum

Zaporni rimski zid je bil postavljen v 3. in 4. stoletju in je predstavljal zahodno naselitveno mejo Slovanov. Potekal je od Trsata na Hrvaškem preko Prezida, Sodražice do Hrušice, med Logatcem in Vrhniko. Njegova naloga je bila braniti občutljiva mejna območja pred ropajočimi in nasilno naseljujočimi se ljudstvi ter varovati sedež rimskega imperija. Zid so tvorile obrambne trdnjave, stražni in ogledni stolpi ter mitnice za plačilo cestne pristojbine. Približno 600 m dolg ostanek zidu, mestoma do 3 m širok in 1 m visok se nahaja nad Kadicami, na pobočju Drnika.

Slika 9: Ostanki zapornega rimskega zidu (Občina Sodražica, 2014)

Nova Štifta

Slika 10: Nova Štifta

Nova Štifta je zaselek nad ribniškim poljem, ob vzhodnem vznožju Travne gore. Znana je predvsem po baročni, osmerokotni romarski cerkvi iz 17. stoletja. Dopolnjujeta jo dve veliki lipi, visoki okrog 25 m in stari okrog 370 let. Od Nove Štifte je vidna celotna ribniška dolina in tudi del sodraške.

Maticova etno hiša v Ravnem Dolu

Muzej zapuščine kmečkega gospodarstva v Ravnem Dolu prikazuje življenje suhorobarske družine in predstavlja zakladnico življenja družin v prejšnjem stoletju. V teh krajih so ljudje živeli od izdelave suhorobarskih izdelkov in jih prodajali, ukvarjali pa so se tudi s kmečkimi opravili. Muzej je sestavljen iz ponazoritve nekdanje kmečke hiše, kjer se je izdelovala suha roba, muzeja kmečkega orodja in prostorov za druženje.

Slika 11: Maticova etno hiša

Sv. Marko, Zapotok

Sv. Marko je najstarejša cerkev na območju občine Sodražica in naj bi bila prvotno pogansko svetišče, ki je bilo kasneje spremenjeno v cerkev. Vzpetina je tudi razgledna točka proti ribniški dolini in Novi Štifti.

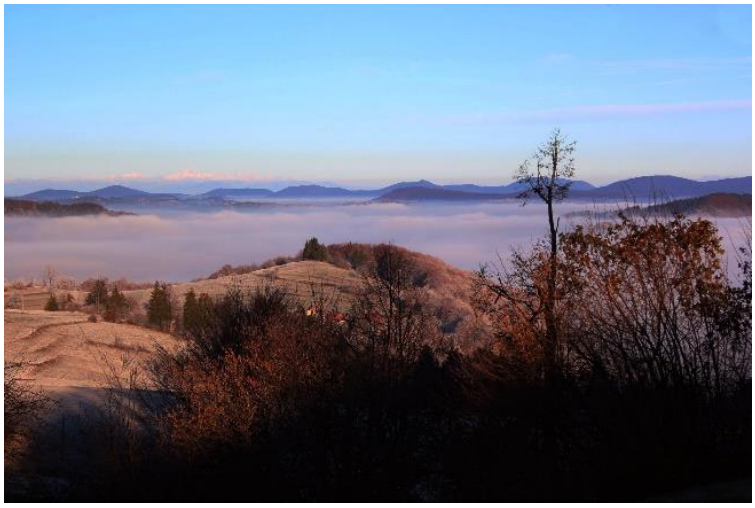
Travna gora

Slika 12: koča na Travni gori

Travna gora je del pogorja Velike gore. Ima značaj visoke kraške planote. Osrednjo ponudbo Travne gore predstavlja Planinski dom na Travni gori, ki nudi hrano in prenočišče. Predstavlja tudi izhodišče za kolesarje ali pohodnike.

Gora pri Sodražici

Gora je planota nad Sodražico in je območje petih vasi – Kržeti, Petrinci, Janeži, Kračali in Betonovo. Na vzpetini v vasi Petrinci stoji cerkev. Pod vasjo je na travniku znamenje, posvečeno Magdaleni Gornik, ki je po izročilu doživela »videnje«. Znamenje in cerkev postajata obiskani romarski točki vernikov. Gora pri Sodražici je tudi razgledna točka. Odpirajo se pogledi vse od Snežnika, Julijskih Alp s Triglavom do Karavank.



Slika 13: Razgled iz Gore pri Sodražici

Naravne in kulturne znamenitosti v občini Loški Potok

Retijska uvala

Podolgovata dolina s širokim dnom in strmimi gozdnatimi pobočji predstavlja tipičen primer najlepše ledeniško nastale uvale na slovenskem. Na dnu doline leži vas Retje, prečno na dolino pa potekajo ozke parcele. Dolino na obeh straneh obeležujeta cerkvi sv. Florjana in sv. Lenarta.

Slika 14: Uvala in vas Retje (Občina Loški Potok, 2014)

Čabranka

Mejna reka z Republiko Hrvaško ima več slikovitih izvirov, nekaj od teh je tudi na slovenski strani. V bližini vasi Črni Potok ob stranskem pritoku Čabranke oba bregova povezuje kamnit rimski most.

Slika 15: Izvir Čabranke

Jama Ogenjca

Med drugo svetovno vojno, leta 1942 v času roške ofenzive, je v kraški jami sredi potoških gozdov delovala partizanska bolnišnica. Kraška jama je dolga 24 m in globoka 12 m. Tajnost in varnost bolnišnice je bila zagotovljena s skrivno lego, dokler ni po izdaji italijanska vojska odkrila lokacijo bolnišnice.

Naravne in kulturne znamenitosti v občini Bloke

Bloščica – nizko barje

Slika 16: Nizko barje (foto: Mitja Prelovšek)

Območje potoka Bloščica je eno od nizkih slovenskih barij. V Bloščico tečejo številni potočki, ki zastajajo v plitvih kotanjah. Bloščica se vije po ravnici in se v požiralniku pri Velikih Blokah izgubi v kraško podzemlje. Bloščica ustvarja številne mrtve rokave, meandre in mlake. Barje ima veliko zaščitenih in redkih rastlinskih in živalskih vrst.

Vaška korita

V Novi vasi in Velikih Blokah sta velika kamnita vaška vodnjaka (»koriti«). Zgrajena sta ob koncu 19. stoletja. Koriti so uporabljali za preskrbo prebivalstva z vodo, za napajanje živine pa tudi za gašenje požarov.

Kamniti most

Slika 17: Kamniti vas v Velikih Blokah

Kamniti most z več oboki se nahaja v Velikih Blokah čez potok Bloščico. Čez most je v času Napoleona vodila edina utrjena cesta iz Hrvaške po dolini reke Krke ter čez Bloke proti Trstu.

Cerkev sv. Urha, Nadliški hrib

Na vrhu Nadliškega hriba na severu Bloške planote je cerkev sv. Vida, od koder je lep razgled na Bloško planoto. V bližini cerkve so tudi razvaline gradu Nadlišček, v katerem sta bivala Jurij Dalmatin in pozneje tudi Janez V. Valvasor.

Riviera na Bloškem jezeru

Bloško, tudi Volčje jezero, je umetnega nastanka. V vseh letnih časih nudi aktivnosti v čisti naravi, ribarjenje, kopanje ali drsanje.

Slika 18: Riviera na Bloškem jezeru

Povzetek interpretacije naravnih in kulturnih znamenitosti

Pri vključevanju interesnih točk, ki bi dopolnjevale predlog kolesarske mreže po treh občinah, sem analizirala točke in območja naravnih vrednot na obravnavanem območju in izključila tiste, ki za samo kolesarsko pot nimajo velikega pomena ali se v prostoru pojavljajo večkrat. To so predvsem jame in brezna, ki jih je zaradi kraškega sveta na tem območju veliko. Poleg točk naravnih vrednot sem upoštevala tudi druge zanimive točke, ki sicer niso v registru naravnih vrednot, pa vendar so pomembna točka. To so lahko razgledne točke, počivališča z dodano estetsko vrednostjo. Podobno sem vrednotila tudi kulturne prvine. Izločene so bile tiste, ki so v slabem fizičnem stanju ali so preprosto preveč ranljive. Na seznam kulturnih prvin, ki si jih je smiselno ogledati, pa je dodana tudi druga stavbna dediščina, ki ni nujno zaščitena, pa vendar nudi pestro doživljajsko vrednost.

2.6.3 Inventarizacija obstoječih poti

Kolesarskemu razmahu potrebna kolesarska infrastruktura ne more slediti. Kolesarji so nemalokrat tako prepuščeni sami sebi in lastni iznajdljivosti. V primeru, kadar kolesar ni lokalni prebivalec ampak turistični kolesar, je lahko prikrajšan za pristen vtis in doživljajsko vrednost prostora zaradi nepoznavanja območja ter nezadostno označevanih in markiranih kolesarskih poti. Nenazadnje so lahko prikrajšani tudi domačini zaradi neizkoriščanja njihove nastanitvene in turistične ponudbe ter zaradi uničevanja kmetijske in gozdne krajine z neprimerno vožnjo po gozdovih in travnikih.

Naštete kolesarske povezave so opisane in označene na spletu ali pa jih lahko najdemo v knjigah in občinskih publikacijah. Vendar na spletu obstaja tudi vrsta drugih kolesarskih

povezav, ki so narejene samoiniciativno v domeni posameznika. Te kolesarske povezave so plod ljubiteljskega kolesarjenja posameznika, ki je pot lociral preko globalnega sistema pozicioniranja (GPS) in zato nimajo dodatne ponudbe ter ne zagotavljajo vseh potrebnih informacij. V tem poglavju so predstavljene le tiste, ki so potrjene s strani občin, torej so zapisane v občinskih publikacijah, objavljene na spletu kot projekt lokalnih akcijskih skupin ali so zapisane v knjigah.

- **Regijska mreža kolesarskih poti**

Lokalna akcijska skupina (v nadaljevanju LAS) Po poteh dediščine od Idrijce do Kolpe je bila ustanovljena leta 2008 in zavzema 11 občin, med njimi tudi vse tri obravnavane občine. LAS izvaja programe, ki prispevajo k razvoju okolja, podajajo inovativne ideje in se aktivno povezujejo med seboj, da skupno gradijo na istem interesu in sledijo skupnemu cilju. Eden izmed projektov je tudi mreža kolesarskih poti. Na območju občin Sodražica, Loški Potok in Bloke je zabeleženih 7 kolesarskih poti s skupnim imenom Po deželi risa in rjavega medveda. Ostale poti nosijo podobna imena: Ribniške planote in gozdovi, Od kod prihajaš voda, kam greš, Izvor, pot in ponikalnica, V deželo Petra Klepca, Po domovini rjavega medveda ter Preko Slemen in Travne gore (Regijska mreža tematskih poti, 2009).

Po deželi risa in rjavega medveda

Kolesarska pot je zahtevna, z več daljšimi vzponi in dolžino povezave 67 km. Večji del poti poteka skozi nekdaj zaprte kočevske gozdove. Izhodišče je v Ribnici, pot poteka skozi Novo Štifto, Sodražico, Loški Potok, Gotenico in se zaključi v Banji Loki pri Kočevski Reki. Kolesarska povezava nudi gostinsko ponudbo, nastanitev, turistične informacije in predloge petih naravnih znamenitosti ter 10 predlogov za ogled kulturne dediščine.

Ribniške planote in gozdovi

Pot zahteva dobro pripravljene kolesarje, saj gre za zahtevno pot v dolžini 49 km. Kolesarska pot je krožna, izhodiščna in končna točka sta v Ribnici in poteka skozi Sv. Gregor, Maršiče, Ortnek, Velike Poljane ter se vrne v Ribnico. Zaobsega gostinsko in nastanitveno ponudbo ter 4 predloge za ogled kulturnih znamenitosti.

Od kod prihajaš voda, kam greš

Krožna kolesarska povezava je dolga 24 km. Ribnica je izhodiščna točka, pot nato vodi preko Bukovice, Prigorice, Dolenje Vasi, Lipovca, Hrovače in se vrne v Ribnico. Zaobsega gostinsko in nastanitveno ponudbo ter 2 predloga za ogled naravnih in kulturnih prvin. Pot poteka izven obravnavanega območja.

Izvir, pot in ponikalnica

Srednje zahtevna pot je dolga 37 km. Začetna točka je v Podklancu in poteka mimo Sodražice, Žlebiča, Jurjevice ter se zaključi v Rakitnici. Povezava vsebuje dva predloga naravne znamenitosti ter 3 predloge za ogled kulturne znamenitosti.

V deželo Petra Klepca

Povezava poteka izven obravnavanega območja, vendar prav tako sodi med Regijsko mrežo kolesarskih poti. Kolesarska pot je dolga 25 km. Izhodiščna in končna točka ne sovpadata. Pričetek poti je v Kočevski Reki in se preko Borovca in Bezgovice konča v Osilnici. Povezava je opremljena z nastanitveno ponudbo in 4 predlogi za ogled kulturne znamenitosti. Pot poteka izven obravnavanega območja.

Po domovini rjavega medveda

Krožna pot je dolga 40 km in se začne in zaključi v Sodražici. Poteka preko Travne gore, Jelenovega žleba, Ribnice in Jurjevice. Dodatne ponudbe na poti niso zabeležene.

Preko Slemen in Travne gore

Nova vas je izhodišče krožne poti in se nadaljuje v smeri Žimaric, Sodražice, Nove Štifte, Gore pri Sodražici, Raven na Blokah, Topola in konča v Novi vasi. Dodatna ponudba ni zabeležena (Regijska mreža tematskih poti, 2009).

Povzetek interpretacije kolesarskih poti v sklopu Regijske mreže kolesarskih poti

Od sedmih poti so le tri kolesarske poti krožne, pri ostalih začetna in končna točka ne sovpadata, točki sta tudi do 40 km narazen. Najkrajša kolesarska pot je dolga 25 km, najdaljša 67 km. Skoraj vse poti so torej daljše od 25 km, krajše kolesarske poti niso zabeležene. Nekatere poti so dobro opremljene z dodatnimi informacijami, ki obsegajo gostinsko ponudbo, nastanitev, naravne in kulturne znamenitosti, pri nekaterih poteh je dodatna ponudba zelo pomanjkljiva, dve poti dodatne ponudbe sploh nimata. Na terenu nobena od teh kolesarskih povezav ni označena, prav tako si tiskanega zemljevida o teh poteh ne moremo izposoditi.

- **Okoli Goteniške gore: obisk nekdaj zaprtih območij Kočevske**

Kolesarska pot je dolga 64 km in premaga 580 m nadmorske višine. Večji del poti kolesarska pot poteka po gozdnih makadamskih cestah. Pot je zahtevna, saj ima veliko vzponov. Polovico poti poteka po enaki trasi kot kolesarska pot Po deželi risa in medveda. Izhodišče je v Kočevski Reki, pot pa poteka skozi Borovec, Medvedjek, Drago, Podpresko, Hrib-Loški

Potok, Glažuto in se skoti Grčarice in Gotenico vrne v Kočevsko Reko. Nudi tudi možnosti ogleda treh znamenitosti na poti (Maher, 2013).

- **Cerkniško jezero: skrivalnice kraške Ljubljanice**

Rakek je izhodišče poti, pot pa poteka po krožni trasi v dolžini 34 km. Pot ni zahtevna, saj poteka po pretežno ravninskem delu in premaga le 80 m nadmorske višine. Zanimivosti ob poti so Rakov Škocjan, Cerkniško jezero in taborska cerkev v Cerknici. Pot poteka izven obravnavanega območja (Maher, 2013).

- **Bloška planota: po starodavnih smučinah**

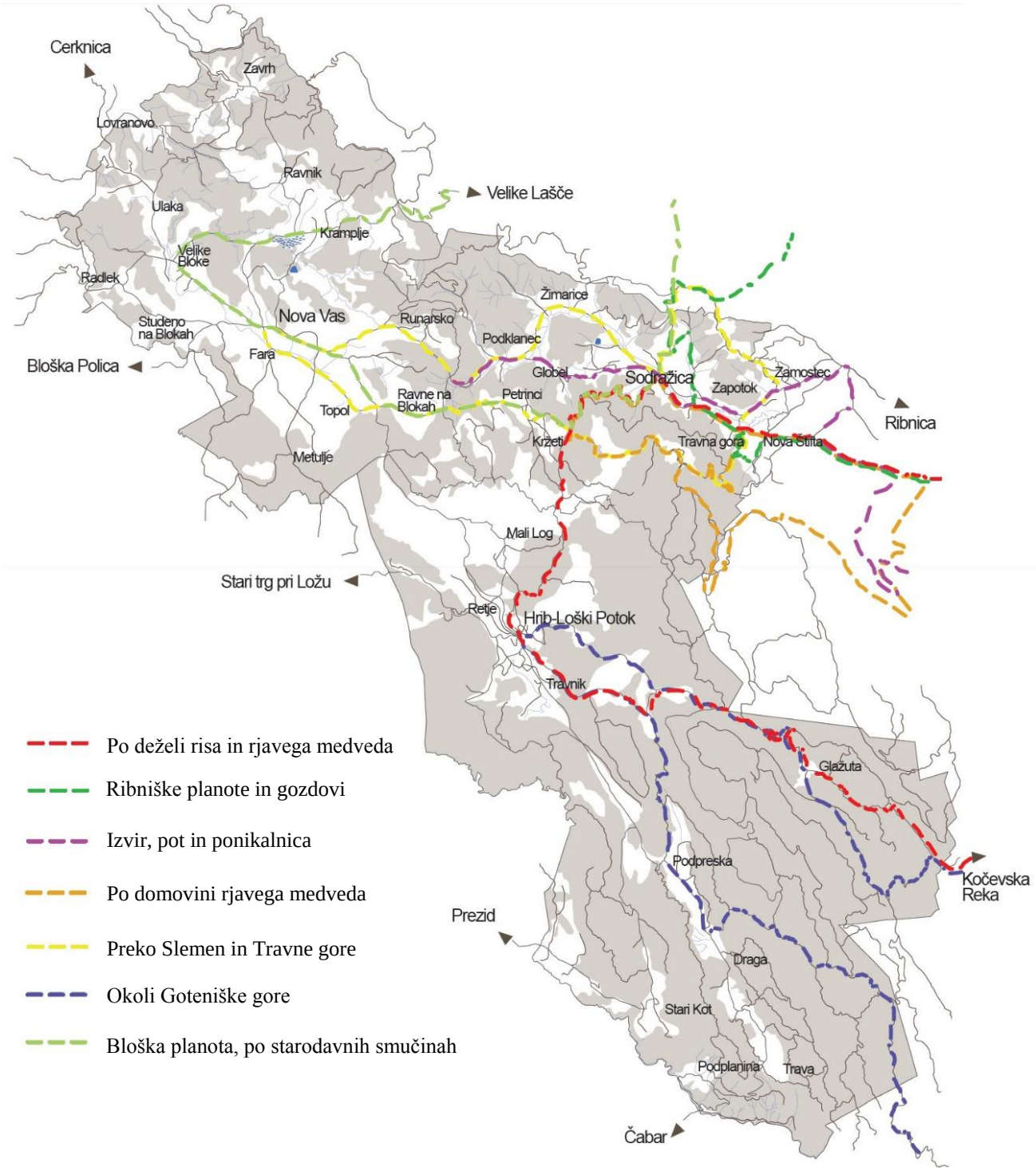
Krožna pot se začne in konča v Velikih Laščah, poteka pa preko Karlovice, Velikih Blok, Nove vasi, Raven na Blokah, Gore pri Sodražici, Sodražice, Male Slevice in se vrne v Velike Lašče. Pot je dolga 46 km in premaga 640 m nadmorske višine. Najvišja točka so Petrinci (Gora pri Sodražici) z 900 m nadmorske višine (Kranjc, 2005).

- **Mala Gora: masiv na Dolenjskem**

Izhodišče krožne kolesarske poti so prav tako Velike Lašče, pot pa vodi preko Velikih Poljan, Grmade, Kompolj, Ponikev nazaj do Velikih Lašč. Razlika med najvišjo in njanižjo točko poti je 665 m. Pot poteka izven obravnavanega območja (Kranjc, 2005).

- **Maraton po domovini rjavega medveda**

Kolesarski maraton že 15 let organizira Športno društvo Sodražica – sekcija za tek in kolesarstvo. Proga poteka po delu trase kot ena izmed poti Regijske mreže kolesarskih poti z imenom Po domovini rjavega medveda. Izhodišče je Sodražica, pot poteka preko Travne gore, od tam nadaljuje proti cesti, ki se spusti v Ribnico in nato preko Jurjevice po lokalni cesti nazaj v Sodražico. Dolžina proge je v dveh težavnostnih stopnjah in sicer 25 km ali 15 km. Kolesarska podlaga se izmenjuje, prevladujeta asfalt ali makadamsko cestišče po gozdnih poteh (Športno društvo Sodražica).



Slika 19: Inventarizacija obstoječih kolesarskih poti

2.6.4 SWOT analiza

SWOT analiza je bila opravljena kot ena izmed analiz obravnavanega območja. Strnjene so prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti, ki se ponujajo oziroma ovirajo razvoj znotraj občin Sodražica, Bloke in Loški Potok (Tanko, 2008):

Prednosti:
- občine ležijo na območju z izjemnim naravnim in kulturnim bogastvom
- ohranjena so obsežna gozdnata območja
- majhna onesnaženost
- bogata zgodovina in prisotnost tradicionalnih načinov opravil
- občine so vključene v projekt Po poteh dediščine od Idrijce do Kolpe
- ohranjen je tradicionalni izgled kulturne krajine
- privlačnost naravnega okolja za športne in rekreativne aktivnosti
- cestne povezave so relativno malo prometne
- dobri reliefni pogoji za kolesarske poti.

Slabosti:
- pomanjkljivo razvita lokalna in regionalna kolesarska infrastruktura
- slaba dostopnost in urejenost naravnih in kulturnih znamenitosti
- slaba razvitost oziroma pomanjkanje turistične infrastrukture (tematske poti, kolesarske poti, nočitvene zmogljivosti, povezanost ponudnikov)
- neprepoznavnost turističnih produktov
- pomanjkanje celostne podobe kolesarske mreže
- nepoznavanje regijske kolesarske mreže s strani lokalnega prebivalstva
- nepovezanost in neurejenost kolesarskih povezav.

Priložnosti:
- vključenost v sosedske programe
- povezljivost s kolesarskimi potmi v sosednjih občinah
- razvoj kolesarske infrastrukture
- povezava z mednarodnimi tematskimi pohodnimi in kolesarskimi potmi
- aktivno sodelovanje lokalnega prebivalstva na področju turizma
- uporaba lesnega bogastva za opremljanje in označevanje kolesarskih povezav.

Nevarnosti:

- nezadostno usklajevanje med občinami
- nezadostno usklajevanje med sektorji turizma, športa, ohranjanja narave in varstva kulturne dediščine
- premalo sredstev za izvajanje novih projektov
- nezainteresiranost lokalnega prebivalstva za povezovanje v dobro skupnega cilja
- neizkoriščenost potenciala za razvoj kolesarstva z vidika rekreacije in turizma.

3 PRAKTIČNI DEL

3.1 PREDSTAVITEV POSTOPKA DELA

Planiranje kolesarskih povezav je obsežen projekt, ki zahteva podrobno načrtovanje, sodelovanje različnih skupin, vključevanje javnosti, poznavanje določil in predpisov in nenazadnje tudi tesno sodelovanje z občino in njenimi pristojnostmi. Tako obsežen projekt presega zastavljene cilje diplomskega dela. Resno načtovanje kolesarskih poti bi zahtevalo projektni pristop in timsko akcijo. Moj namen je zgolj opozoriti na velik potencial v prostoru, zbrati gradivo in s smernicami in idejami oblikovati nekaj predlogov kolesarskih poti. Za morebitne nadaljnje projekte, ki bi bili del razvojnih programov občin na področju športa in rekreativnega turizma, bi ta naloga olajšala delo pri planiranju kolesarskih povezav.

Glede na to, da na področju planiranja kolesarskih poti v Sloveniji ni enotnih meril oziroma metodologije, ki bi opisovala točne postopke in korake pri planiranju, sem sledila postopku planiranja, ki je nastal na osnovi literature slovenskih in tujih avtorjev (Jeršič, 1999; Litman in sod., 2009):

- definirati problem, kaj v prostoru potrebujemo in zakaj
- izdelati koncept kolesarske mreže, določiti tip uporabnika, dolžino in sistem poti ter izhodiščne točke
- analizirati in inventarizirati območja, opraviti analizo naravnih in kulturnih točk interesa na osnovi kartografskih in drugih pisnih virov
- terensko delo
- oblikovanje predlogov v variantah
- predstavitev različnih variant širši javnosti, sodelovanje z občinami
- izdelava kolesarskega vodnika v obliki zemljevida z opisi lokalnih znamenitosti in koristnimi informacijami
- predlog informativnih in usmerjevalnih tabel ter druge urbane opreme.

Na podlagi definiranih problemov in zastavljenih ciljev sem pristopila k oblikovanju mreže kolesarskih povezav v domači občini in dveh sosednjih. V začetni fazi sem pri tem postopku sodelovala z vsemi tremi občinami, njihovimi predstavniki oziroma kontaktnimi osebami za področje rekreacije in turizma. Po zbranih podatkih in popisu geomorfoloških in krajinskih značilnostih obstoječih kolesarskih poti ter naravnih in kulturnih vrednot je bila opravljena interpretacija podatkov. Najprej sem izdelala celovit pregled obstoječih kolesarskih povezav. Z obstoječih kolesarskih povezav sem izločila tiste kolesarske povezave, ki so bile opravljene individualno s strani posameznega kolesarja in niso bile objavljene v literaturi ali na spletu v sklopu projektov različnih akcijskih skupin. Vse poti označene s strani

individualistov sem vseeno popisala v karti največkrat uporabljenih poti, katere pa v karto obstoječih poti niso vključene. Tako sem dobila osnovno mrežo kolesarskih povezav na obravnavanem območju. Obstoječa mreža je precej razpršena in nepovezana. Sledila sta pregled terena in vrednotenje območij ali točk v občinah. Vzporedno s terenskim ogledom sta bili izdelani dve karti in sicer karta priložnosti ter karta omejitev.

Karta priložnosti vsebuje tiste točke ali območja v občinah, ki:

- so registrirane kot naravne vrednote, spomeniki kulturne dediščine ali druge interesne točke, ki niso zaščitene, pa so vseeno vredne ogleda zaradi specifičnih posebnih lastnosti,
- veljajo kot prepoznavne točke območja,
- jim obisk potencialnih kolesarjev turistov ne bi povzročal škode,
- dopolnjujejo ponudbo z nastanitvenimi možnostmi, hrano, informacijami in drugimi storitvami.

Karta omejitev vsebuje tiste točke ali območja, kjer:

- so ceste močno obremenjene z motoriziranim prometom,
- je naklon cest/poti prestrm,
- bi neposreden obisk kolesarja lahko škodoval naravni ali kulturni znamenitosti.

Točke oziroma območja na karti priložnosti so bila obarvana zeleno, točke in območja na karti omejitev pa rdeče. Točke sem povezovala na tak način, da sem vključila kar največ zelenih območij in se poskušala izogniti rdečim območjem na karti. Linije so predstavljale različne alternative kolesarskih povezav oziroma skupek krožnih kolesarskih poti. Nastalo mrežo kolesarskih poti sem definirala tudi na podlagi različnih dolžin in zahtevnosti. Po ponovnem pregledu poti na terenu sem izdelala kolesarski vodnik v obliki zemljevida z opisi poti in pripadajočih znamenitosti ter drugimi potrebnimi informacijami. Podala sem tudi predlog usmeritvenih in označevalnih tabel in markacij.

3.1.1 Metodologija načrtovanja kolesarskih poti na obravnavanem območju

Pri načrtovanju kolesarskih poti so bile uporabljene naslednje metode:

- pogovori s predstavniki turističnih društev, občinskimi predstavniki, ljubiteljskimi kolesarji
- ogled in analiza terena
- analiza in interpretacija naravnih in kulturnih vrednot
- analiza in interpretacija obstoječih poti
- vključitev stroke in predstavitev poti občinam.

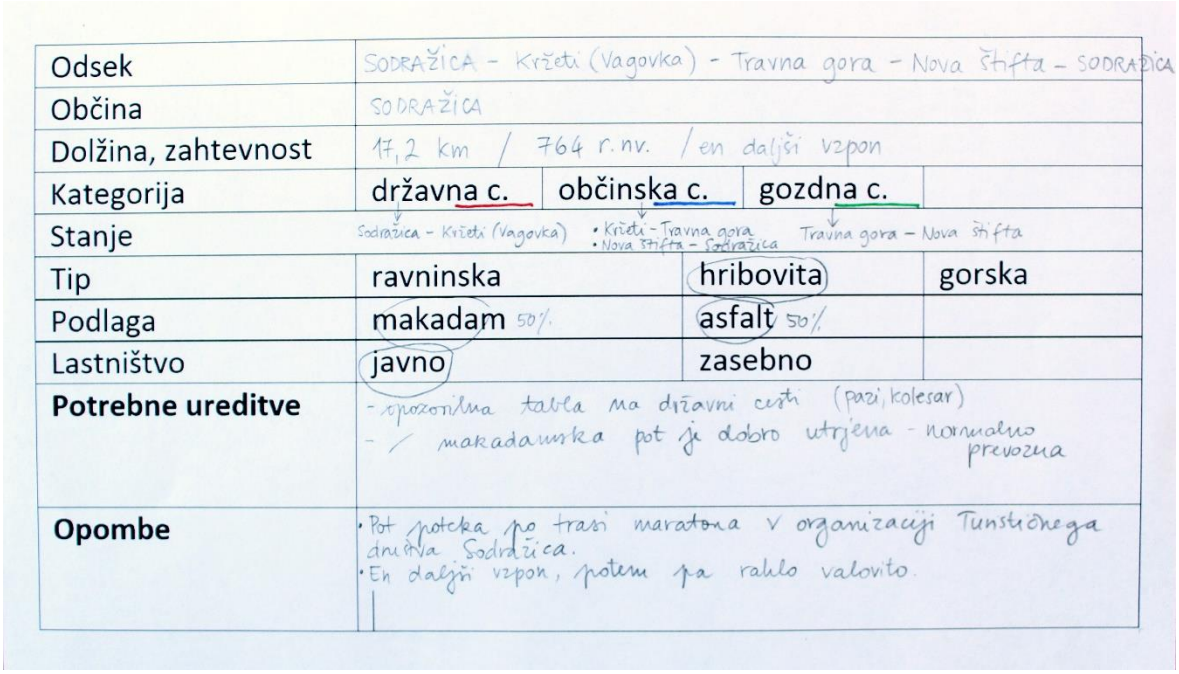
V podeželskem prostoru, kamor lahko uvrstimo prostor treh obravnavanih občin, je mreža kolesarskih povezav v odprtem prostoru smiselna takrat, kadar kolesarske poti potekajo po obstoječi mreži cestnih poti. Nerealno in nesmotrno je zahtevati, da se v začetni fazi gradi povsem in izključno samo nova infrastruktura, ko pa se kolesarske poti, glede na nizko prometnost po lokalnih in regijskih cestah, lahko naslanjajo na cestno omrežje. Sčasoma se lahko kolesarska mreža nadgrajuje z novimi odseki infrastrukture in tako postaja neodvisna od regionalnih in lokalnih cest. Na ta način kolesarske poti postajajo varnejše, ker kolesa in motorna vozila uporabljajo različne površine. Najboljša osnova za predlog kolesarskih poti so torej obstoječe lokalne ter regionalne ceste, ki so razbremenjene težkega prometa, in gozdne ceste. Veliko prednost pri uresničevanju kolesarske mreže imajo tudi tiste ceste, kjer je že večji obisk s strani kolesarjev. Vse, kar je potrebno storiti, je ustrezno dopolniti omrežje in ga primerno označiti. Na tak način lahko dosežemo velik učinek z minimalnimi posegi in nenazadnje tudi stroški.

V nekaterih primerih izbire kolesarskih odsekov je bila določena odločitev narejena na osebnih oziroma intuitivnih občutkih, saj obravnavano območje leži na domačem terenu. Zato sem uporabila poznavanje domačih in lokalnih razmer. V primeru, kadar izmerjeni podatki in kriteriji niso pokazali točno določene poti v prostoru ali sta si bili dve povezavi enakovredni, je prednost dobila tista, ki je primernejša na podlagi osebne odločitve.

Pri izboru posameznih tras za kolesarjenje so bile izbrane poti, ki so ustrezale naslednjim zastavljenim kriterijem:

- lokalne in regionalne ceste, razbremenjene težkega prometa ali manj prometne ceste
- gozdne poti v občinski lasti
- krajinska in doživljajska pestrost povezav v prostoru
- naravna in kulturna vrednost točk v bližini poti
- primerna dolžina in težavnost kolesarske trase.

Terensko delo sem opravljala od novembra 2014 do januarja 2015. Vse poti sem v celoti prevozila in hkrati na zemljevidu označevala prevoženo pot ter zapisovala pomembnejše informacije glede izrazitega naklona, možnosti razglednih točk ali drugih točk interesa. Prav tako sem izpolnjevala vnaprej določen obrazec za vrednotenje izbranih poti. Obrazec je vseboval različne kriterije glede odsekov kolesarskih povezav, ki za samega kolesarja niso relavantni, so pa pomenili dodatno vrednotenje in spoznavanje prostora pri načrtovanju regijske kolesarske mreže. Primer obrazca je dodan kot slikovno gradivo. Posamezne odseke poti sem tudi fotografirala in fotografije uporabila pri oblikovanju kartografskega gradiva.



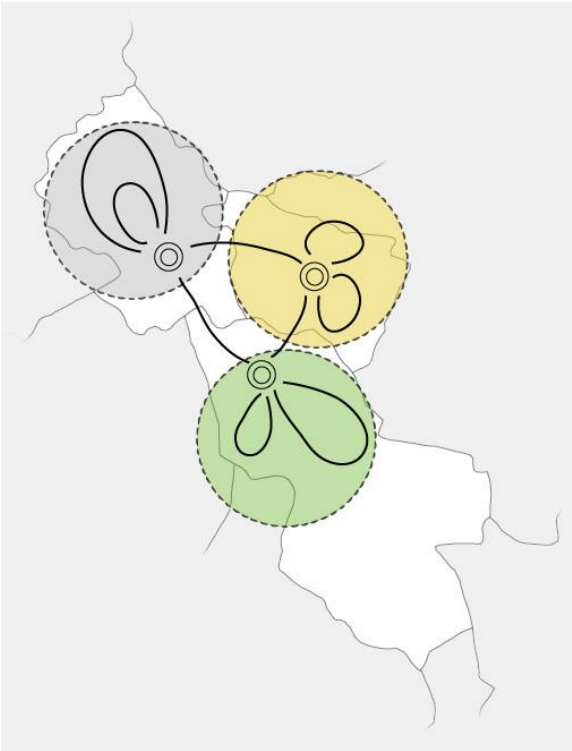
Odsek	SODRAŽICA - Kržeti (Vagovka) - Travna gora - Nova štifta - SODRAŽICA		
Občina	SODRAŽICA		
Dolžina, zahtevnost	17,2 km / 764 r.nv. / en daljši vzpon		
Kategorija	državna c.	občinska c.	gozdna c.
Stanje	Sodražica - Kržeti (Vagovka)	• Kržeti - Travna gora • Nova štifta - Sodražica	Travna gora - Nova štifta
Tip	ravninska	hribovita	gorska
Podlaga	makadam 50%	asfalt 50%	
Lastništvo	javno	zasebno	
Potrebne ureditve	- opozorilna tabla na državni cesti (pazi, kolesar) - / makadamska pot je dobro utrjena - normalno prevozna		
Opombe	• Pot poteka po trasi maratona v organizaciji Turističnega društva Sodražica. • En daljši vzpon, potem pa rahlo valovito.		

Slika 20: Primer vrednotenjskega obrazca

V mesecu marcu sem predlog regijske mreže kolesarskih poti predstavila na občini Loški Potok. Predstavitve so se udeležili strokovnjaki s področja kolesarjenja, ljubiteljski kolesarji, predstavniki občin Sodražica in Loški Potok, predstavniki Turističnega društva Loški Potok ter župan občine Loški Potok. Prisotni na predlog kolesarskih povezav niso imeli pripomb, strinjali so se, da so poti korektno umeščene v prostor, da dobro pokrivajo celotno območje in se smiselno navezujejo na sosednje občine. Koncept s tremi izhodišči in več krožnimi kolesarskimi potmi je bil med prisotnimi dobro sprejet. Predlaganih je bilo še nekaj krožnih kolesarskih poti, ki potekajo po območju občine Loška dolina in več povezav s sosednjo občino Čabar v Republiki Hrvaški. Predlagana mreža je dobro umeščena v območje treh občin in je osnova za nadaljne projekte v sklopu razvojnih občinskih programov na področju športa in rekreativnega turizma.

3.2 PREDLOG VZPOSTAVITVE KOLESARSKE REGIJSKE MREŽE

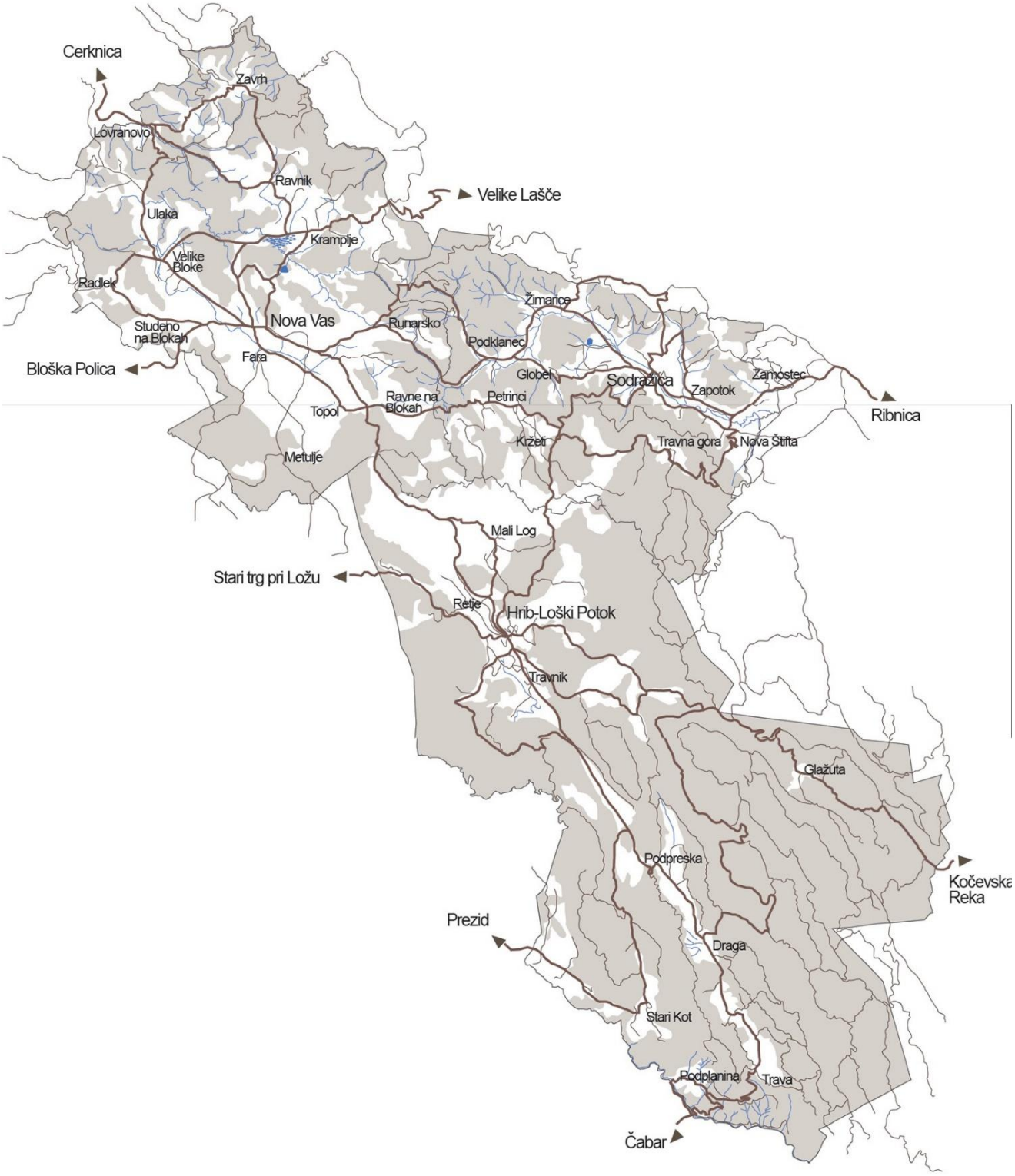
Predlagane kolesarske povezave so speljane tako, da čim bolj upoštevajo obstoječe kolesarske povezave na obravnavanem območju. Navezujejo se na predloge tras državne mreže kolesarskih poti, sovpadajo s kolesarskimi potmi po sosednjih občinah (Cerknica, Loška Dolina, Ribnica, Kočevje, Velike Lašče) in se povezujejo tudi s potmi v sosednji državi Hrvaški (občina Čabar). Kolesarske poti v grobem lahko razdelimo na tri glavna območja kolesarjenja, ki združena v celoto dobro pokrivajo celotno območje treh obravnavanih občin.



Izhodišča – Nova Vas, Sodražica, Hrib-Loški Potok

Slika 21: Shematski prikaz, koncept oblikovanja kolesarske mreže

Koncept kolesarskih povezav sestavljajo tri izhodiščne točke, ki se nahajajo vsaka v svoji občini. V občini Sodražica gre za istoimensko mestno naselje Sodražica, v občini Bloke izhodiščna točka predstavlja največje naselje Nova vas, v občini Loški Potok pa za izhodiščno točko definiram Hrib-Loški Potok. Vse tri točke predstavljajo jedro občin in so kulturno, upravno in gospodarsko središče. Najprimernejše so tako zaradi lege, kot tudi zaradi najštevilčnejših možnosti nastanitve, informacijskih centrov in drugih infrastrukturnih objektov. Izhodiščne točke so med seboj povezane v obliki krožnih poti glede na tematiko poti in zahtevnost kolesarske povezave. Športnorekreativni kolesarji, opisani v teoretičnem delu naloge, na tak način lahko izbirajo med različno dolžino in zahtevnostjo poti. Za krajše razdalje so na voljo krajše krožne poti z izhodiščem v eni izmed občin. Običajno gre za poti, krajše od 20 km, v bližini večjih naseljih oziroma domov uporabnikov. Kolesarske poti potekajo po manj prometnih cestah z asfaltno ali makadamsko podlago. Daljše zanke sistematično dopolnjujejo krajše, prav tako z izhodiščem v eni izmed občin. Te poti so namenjene rekreativnim kolesarjem, ki potrebujejo večje vzpone in daljše ture. Kolesarske poti potekajo po lokalnih cestah, prav tako tudi po gozdnih cestah z makadamsko podlago. Krožne poti so tako sistematsko razdeljene glede na to, koliko časa in kondicije določen uporabnik ima, prav tako imajo tudi tematsko razdelitev. Poti po občini Sodražica povezujejo točke interesa s suhorobarsko tematiko, poti po občini Loški Potok s pašniško, v občini Bloke pa temo predstavlja smučanje. Bolj podrobna predstavitev poti sledi v poglavju Predstavitev izbranih poti.



Slika 22: Regijska mreža kolesarskih poti po občinah Sodražica, Loški Potok in Bloke.

Debelejša linija predstavlja mrežo predlaganih poti, tanjše linije pa označujejo obstoječe cestno omrežje.

4 REZULTATI

4.1 PREDSTAVITEV IZBRANIH POTI

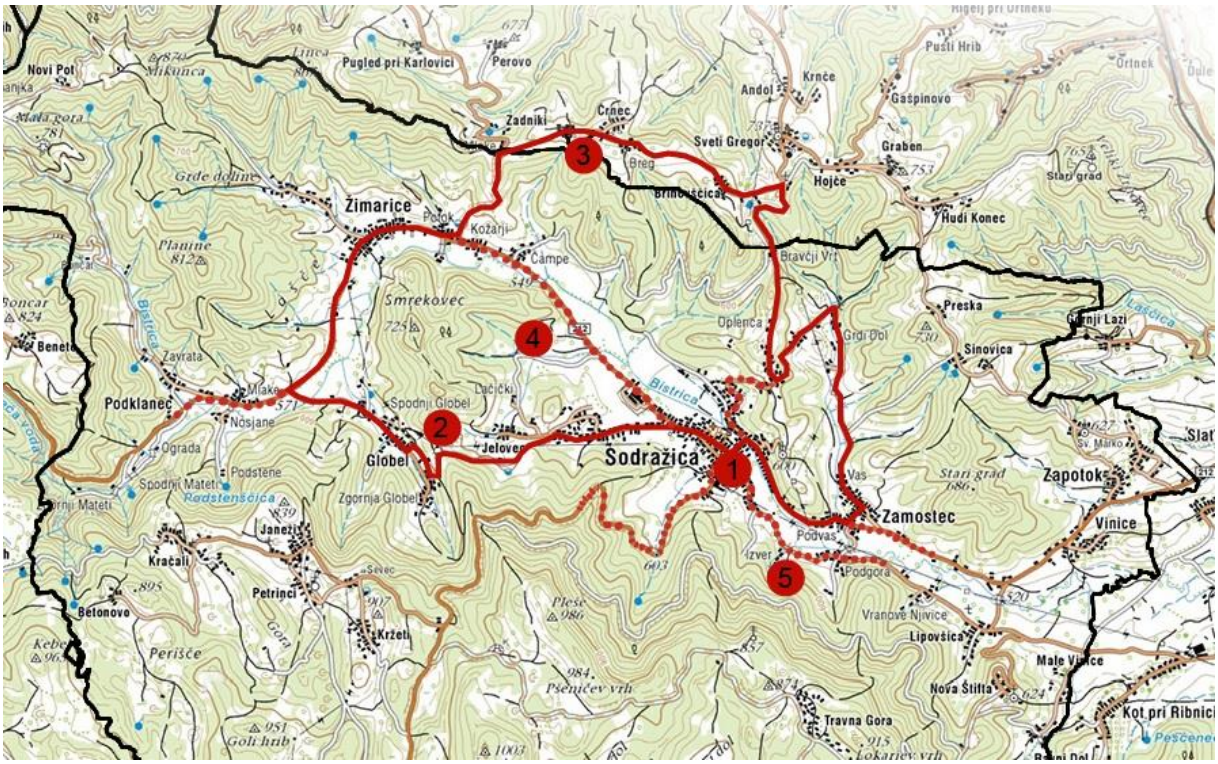
Izmed celotne regijske mreže kolesarskih poti je podrobneje predstavljenih 7 kolesarskih krožnih poti. V vsaki izmed občin potekata dve krožni povezavi, obe z enakim izhodiščem. Razlikujeta se v dolžini oziroma zahtevnosti poti. Kolesarske zanke v posamezni občini imajo tematsko razdelitev. Izdelovanje suhe robe predstavlja prepoznavno dejavnost v prostoru občine Sodražica. Tematika poti po občini Sodražica se torej nanaša na suho robo, v občini Bloke na smučanje, v občini Loški Potok pa na kmetijski dejavnosti – gozdarstvo in pašništvo.

Kolesarski poti po občini Sodražica se imenujeta S kolesom po vitre in Suhorobarska pot. Poglaviten del rešeta je dno, ki je lahko kovinsko, plastično ali leseno. Vitra je leseno dno, ki je običajno spleteno iz leskovih palic. Vitra je upodobljena tudi na grbu občine Sodražica. S kolesom po plenkačo in Pastirska pot sta imenovani kolesarski poti v občini Loški Potok. Plenkača je tesarska, na dolg lesen ročaj nasajena sekira, ki je zaznamovala gospodarsko življenje tamkajšnega prebivalstva. Zaradi nerodovitnosti tal in obsežne gozdnatosti, so prebivalci izkoriščali prostrane gozdove in se preživljali z gozdarstvom, del gozdov pa izsekali za pašniške namene. Plenkača je upodobljena v grbu občine Loški Potok.

Kolesarski poti po občini Bloke se imenujeta S kolesom po poteh smuči in Smučarska pot. Bločani so smuči prvotno uporabljali za praktično rabo, bloško smučanje je torej izraz za gibanje na smučeh po visokem snegu. S smučmi so hodili in vijugali po debeli plasti snega. Samoniklo bloško smučanje je torej izredno prepoznavna dejavnost v prostoru še danes. Na grbu občine Bloke je upodobljen bloški smučar.

Slika 23: grbi občin Sodražica, Loški Potok in Bloke (občina Sodražica, Loški Potok in Bloke, 2014)

S kolesom po občini Sodražica: S kolesom po vitre.



Zanimivosti ob poti:

1 Sodražica

2 Globel + cerkev sv. Duha

3 razgledna točka

4 bajer

5 smučišče Izver

Slika 24: Kolesarska pot S kolesom po vitre (kart. podloga Atlas okolja, 2014)

Slika 25: Osnovne informacije in višinski prerez poti S kolesom po vitre

Izhodišče kolesarske poti po občini Sodražica predstavlja mestno naselje Sodražica, ki poleg nastanitvenih ponudb z okrepčilom nudi tudi druge informacije in morebitno pomoč. Kolesarska pot je dolga 16 km. Iz Sodražice pot vodi do Globeli in nadaljuje po regionalni cesti do Žimaric. Od tod se vzpnemo na severno stran nad Sodraško dolino. Zapustimo območje občine Sodražice in se nekaj kilometrov vozimo po Ribniški občini, vendar kolesarska pot poteka po slemenu nad spodaj ležečo dolino. Pod Svetim Gregorjem se vrnemo v občino Sodražica, kamor pot vodi še preko Grdega Dola v Zamostec in se vrne v Sodražico. Kolesarske poti vodijo po asfaltiranih poteh, le kratek del poti od Sodražice do Globeli poteka po dobro utrjeni makadamski poti. Pot ima en daljši in zahtevnejši vzpon in nekaj krajših, zato je primerna za vzdržljivejše kolesarje. Kolesarska krožna pot je dopolnjena z več možnostmi krajšega ali daljšega povratka v izhodiščno točko.

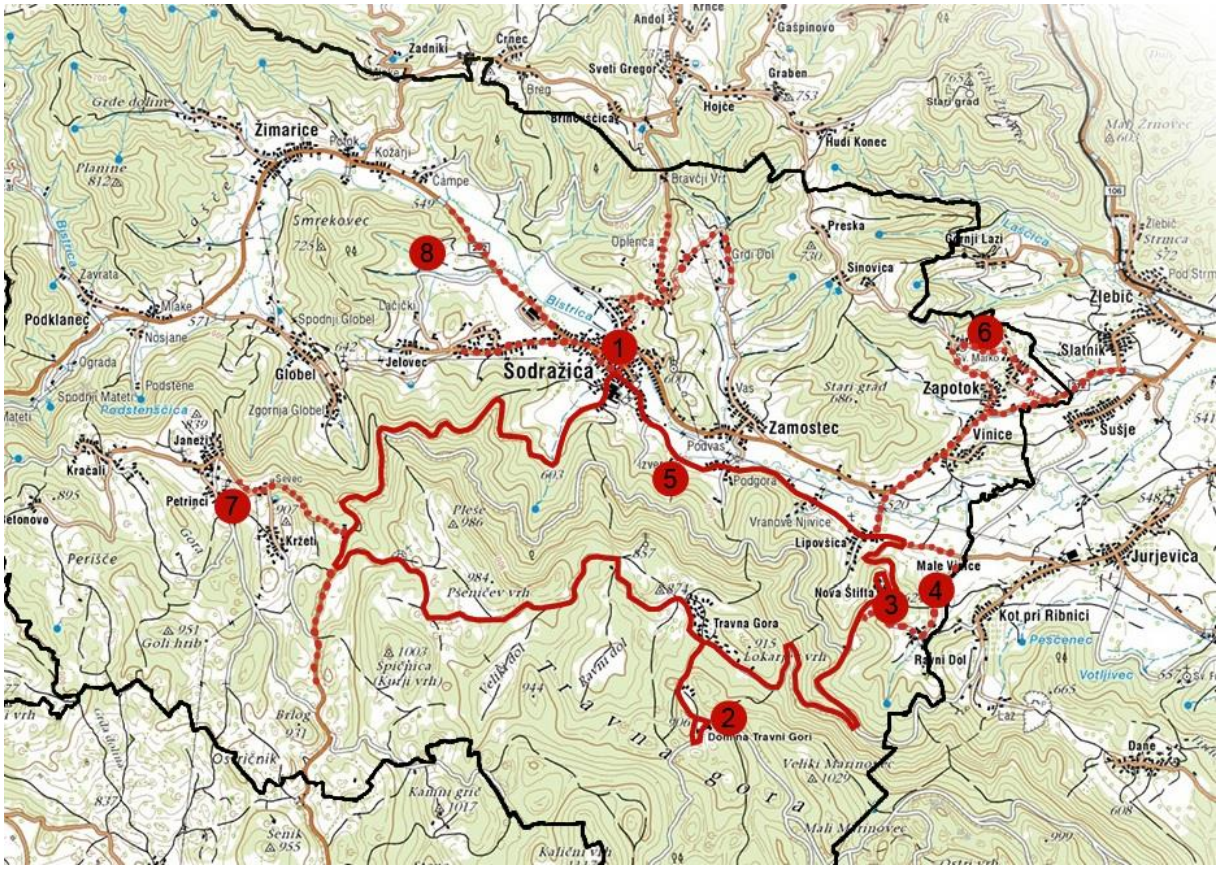
Slika 26: Sodražica (foto: Žiga Lovšin)

Slika 27: Makadamska pot iz Sodražice proti Globeli

Slika 28: Razgled na dolino Sodražice

Slika 29: Pot po slemenu nad dolino

S kolesom po občini Sodražica: Suhorobarska pot.



Zanimivosti ob poti:

1 Sodražica
2 Dom na Travni gori
3 Nova Štifta + razgledna točka
4 Maticova etno hiša
5 smučišče Izver
6 cerkev sv. Marka + razgledna točka
7 Gora pri Sodražici
8 bajer

Slika 30: Kolesarska pot Suhorobarska pot (kart. podloga Atlas okolja, 2014)

Druga krožna pot vodi iz Sodražice in se povzpne na južni rob sodraške doline, na Goro pri Sodražici. Od tod se kolesarska pot odcepi proti Travni gori in se nato zopet spusti v dolino. Preko Nove Štifte in Podgore se kolesarska pot vrne na izhodiščno mesto, v Sodražico. Kolesarska pot poteka izmenično po asfaltni in makadamski podlagi, vendar dobro utrjeni in urejeni. Pot je dolga 19 km ter zahtevna, saj vključuje daljši in napornejši vzpon iz doline na visoko ležečo planoto ter spust nazaj v dolino.

Slika 31: Osnovne informacije in višinski prerez poti Suhorobarska pot.

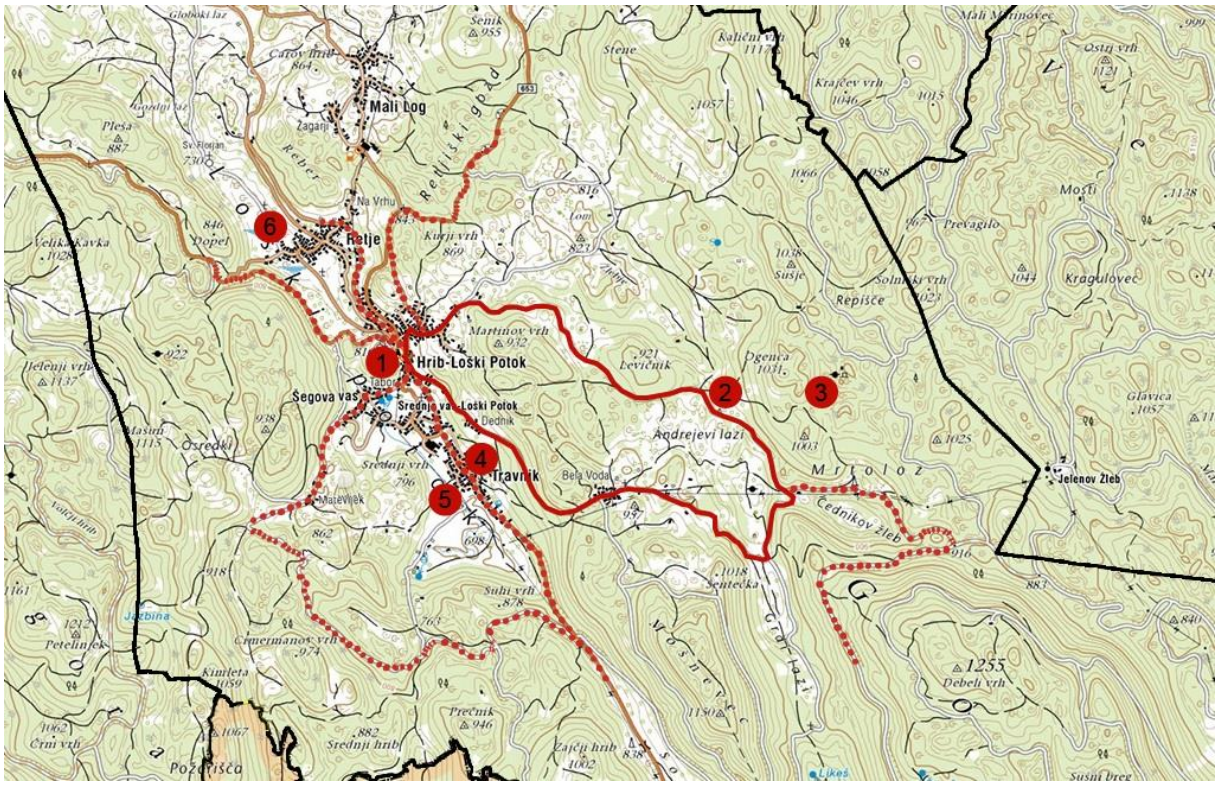
Slika 32: Dom na Travni gori

Slika 33: Nova Štifta

Slika 34: Maticova etno hiša

Slika 35: Pot proti Sodražici, na levi smučišče

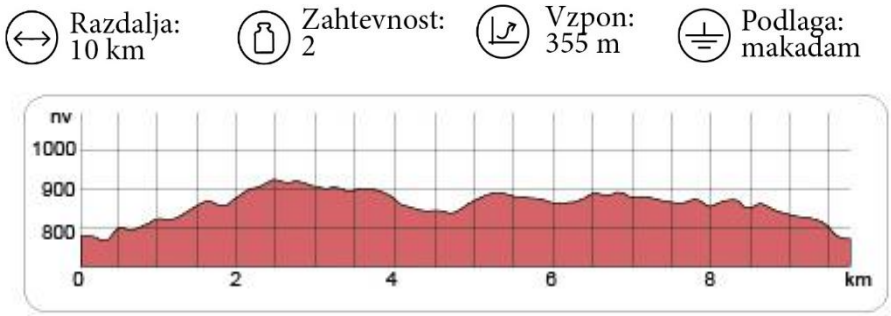
S kolesom po občini Loški Potok: S kolesom po plenkačo.



Zanimivosti ob poti:

1 Hrib-Loški Potok + Tabor
2 Zlata smreka
3 Jama Ogenjca + koča, muzej
4 Vodnjak izvirne vode Štrumb'lj
5 Travniško polje
6 Retje + Retijska uvala

Slika 36: Kolesarska pot S kolesom po plenkačo (kart. Podloga Atlas okolja, 2014)

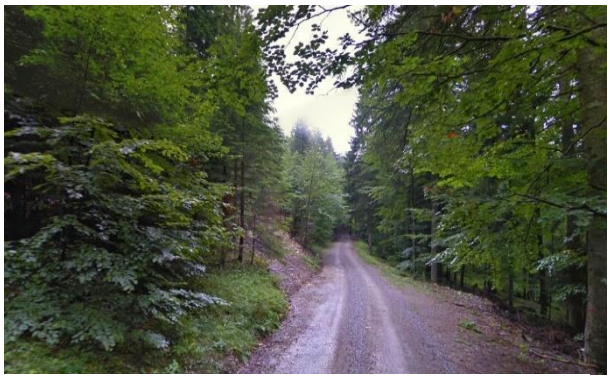


Slika 37: Osnovne informacije in višinski prerez poti S kolesom po plenkačo

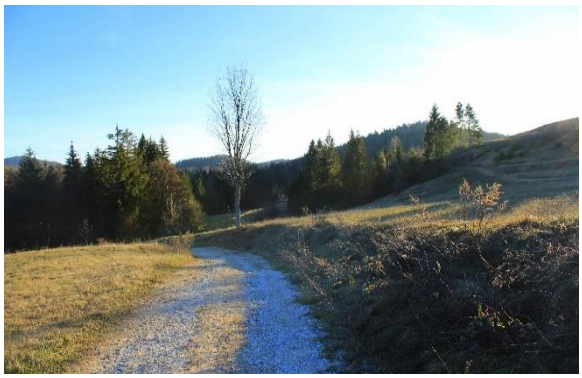
Izhodišče krožne poti po občini Loški Potok predstavlja Hrib-Loški Potok, ki nudi nastanitvene možnosti s hrano in je tudi informacijsko središče s pomembnjšimi institucijami. Kolesarska pot je dolga 10 km. Pot se začne na Hribu, potem pa poteka po gozdnih poteh do Ogenjce ter se preko Bele Vode in Srednje vasi vrne na izhodiščno mesto. Glavnnina poti poteka po makadamskih gozdnih poteh.

Slika 38: Retijska uvala z vasjo Retje (Občina Loški Potok, 2014)

Slika 39: Makadamska pot proti Ogenjci

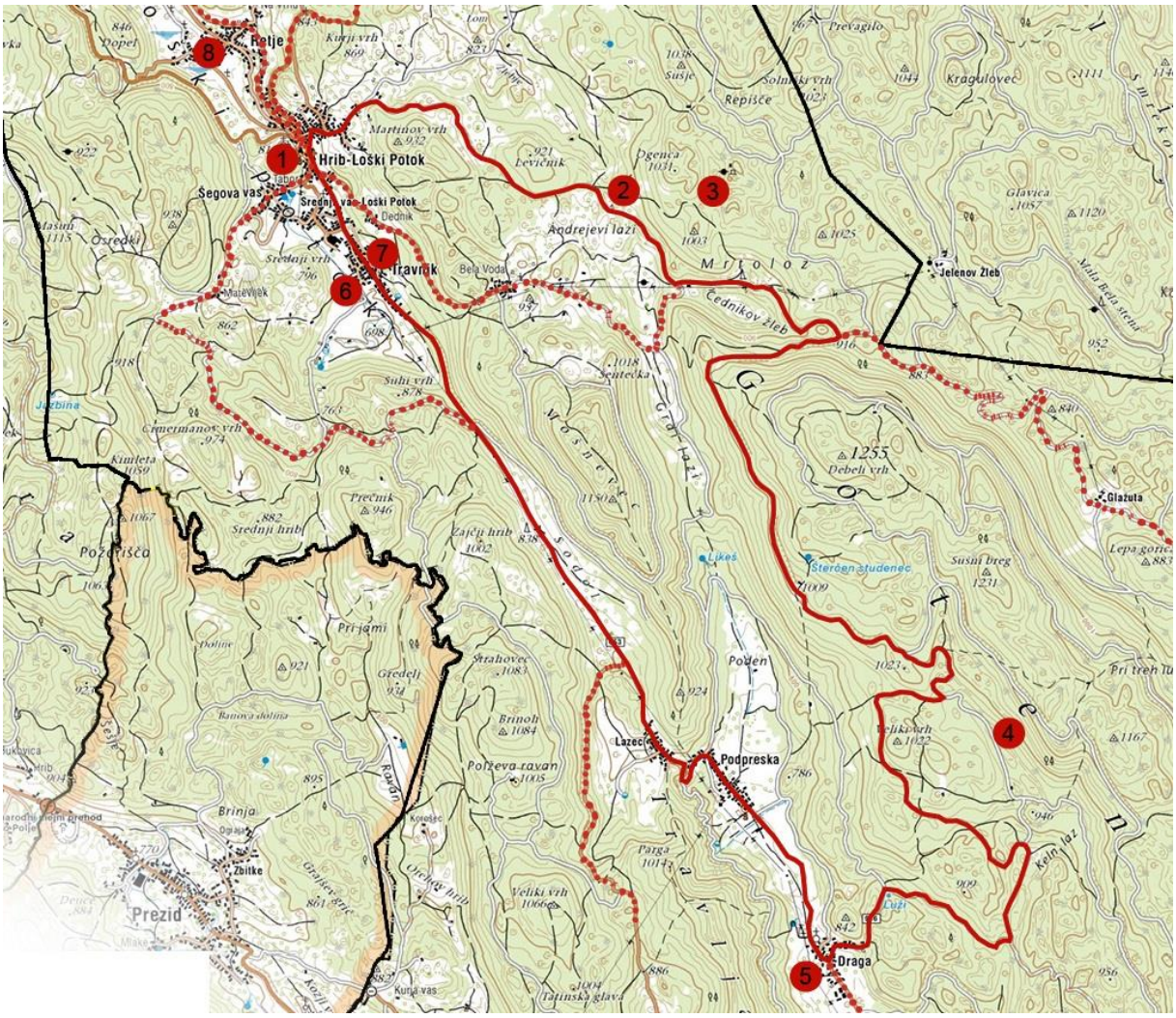


Slika 40: Gozdna pot po območju Velike gore



Slika 41: Makadamska gozd mimo gozdne jase

S kolesom po občini Loški Potok: Pastirska pot.



Zanimivosti ob poti:

1 Hrib-Loški Potok + Tabor
2 Zlata smreka
3 Jama Ogenca + koča, muzej
4 Kaličeva jelka
5 Draga
6 Travniško polje
7 Vodnjak izvirne vode Štrumb'lj
8 Retje + Retijska uvala

Slika 42: Kolesarska pot Pastirska pot (kart. podlaga Atlas okolja, 2014)

Kolesarska krožna pot je dolga 28 km. Izhodišče krožne kolesarske poti po občini Loški Potok predstavlja Hrib-Loški Potok. Nadaljujemo v smeri Ogence, potem pa sledimo slemenu Velike gore in se peljemo po makadamski poti proti Dragi. V Dragi zavijemo proti Hribu mimo Podpreske in se po asfaltirani cesti vzporedno s slemenom vozimo nazaj proti izhodišču.

Slika 43: Osnovne informacije in višinski prerez poti Pastirska pot

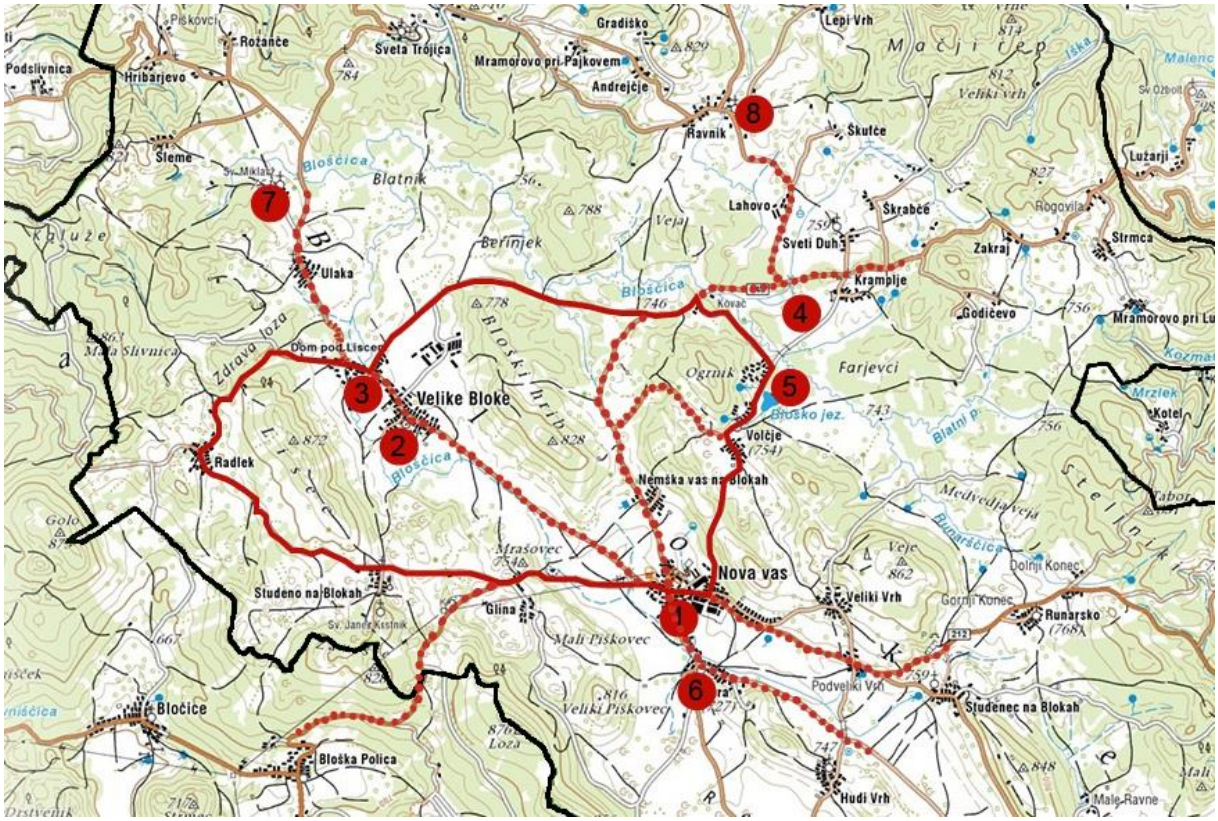
Slika 44: Travnik in Travniško polje

Slika 45: Gozdna pot po slemenu Velike gore

Slika 46: Draga

Slika 47: Cesta od Drage proti Travniku

S kolesom po občini Bloke: S kolesom po poteh smuči.



Znamenitosti na poti:

1 Nova vas
2 Velike Bloke + kamnito vaško korito
3 Kamniti most
4 Nizko barje
5 Bloško jezero
6 Fara + kamnito vaško korito
7 Cerkev sv. Miklavža

Slika 48: Kolesarska pot S kolesom po poteh smuči (kart. podloga Atlas okolja, 2014)

Slika 49: Osnovne informacije in višinski prerez poti S kolesom po poteh smuči

Kolesarska pot v celoti poteka po občini Bloke in je dolga 12 km. Izhodišče predstavlja Nova vas, ki je upravno, kulturno in gospodarsko središče. Nudi nastanitvene možnosti s hrano in informativno središče. Pot v celoti poteka po asfaltiranih regionalnih ali lokalnih cestah, ki so razbremenjene težkega in gostega prometa. Pot začnemo v Novi vasi in nadaljujemo v smeri Studena na Blokah. Preko Radleka se spustimo v Velike Bloke in se preko vasi Volčje vrnemo v Novo vas. Kolesarska pot omogoča odcep v občino Cerknica po državni cesti do Bloške Police na zahodni strani in v občino Velike Lašče preko vasi Kramplje na vzhodni strani. Prav tako lahko izbiramo med različicami kolesarskih poti. Omogočenih je več krajših ali daljših, prav tako krožnih poti, ki jih izbiramo poljubno glede na trenutno stanje kolesarja.

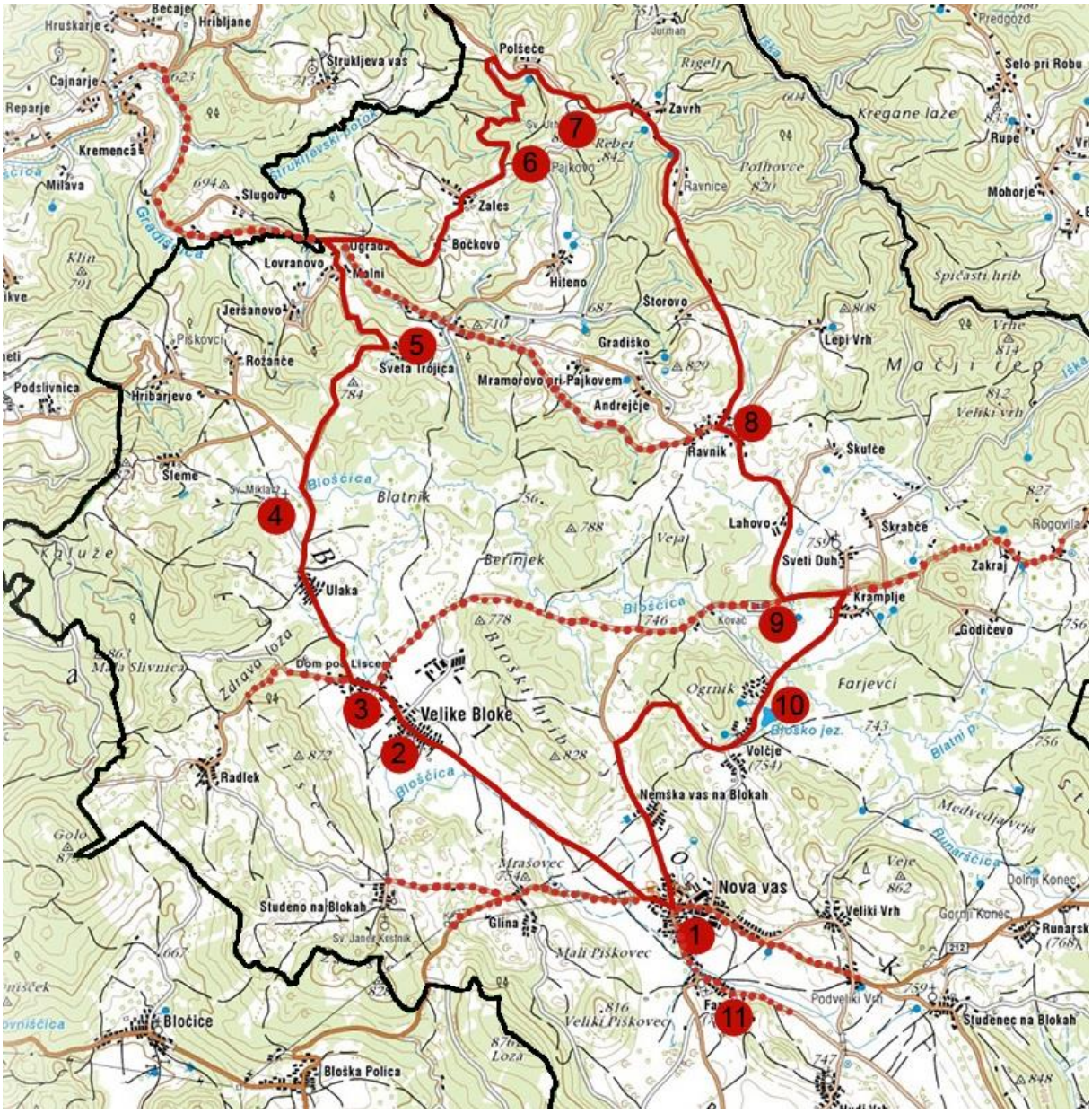
Slika 50: Kamniti most na Velikih Blokah

Slika 51: Nizko barje, potok Bloščica (foto: Mitja Prelovšek)

Slika 52: Pot po Blokah proti Bloškemu jezeru

Slika 53: Bloško jezero

S kolesom po občini Bloke: Smučarska pot.



Znamenitosti na poti:

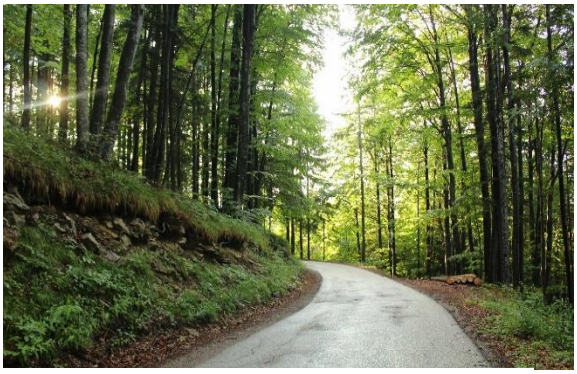
1 Nova vas
2 Velike Bloke + kamnito vaško korito
3 Kamniti most
4 Cerkev sv. Miklavža
5 Sveta Trojica + razgledna točka
6 Ostanki gradu Nadlišek
7 Cerkev sv. Urha + razgledna točka
8 Ravnik + kamnito vaško korito
9 Nizko barje
10 Bloško jezero
11 Fara + kamnito vaško korito

Slika 54: Kolesarska pot Smučarska pot (kart. podloga Atlas okolja, 2014)

Slika 55: Osnovne informacije in višinski prerez poti Smučarska pot

Kolesarska krožna pot je dolga 21 km. Izhodišče krožne kolesarske poti po občini Bloke predstavlja Nova vas. Nato nadaljujemo v smeri Velikih Blok in po lokalni cesti mimo Svete Trojice in Lovranovega. Odtod zavijemo na Zavrh in se preko vasi Ravnik in Nemška vas na Blokah vrnemo v izhodiščno točko Novo vas. Večina poti je asfaltiranih, le kratek del poti prevozimo po makadamski, vendar dobro urejeni poti. Pri Lovranovem pot omogoča odcep v občino Cerknica proti vasi Cajnarje. Glede na trenutno zmogljivost kolesar lahko izbira med krajšimi ali daljšimi potmi do povratka v Novo vas.

Slika 56: Pot od Velikih Blok proti Lovranovemu



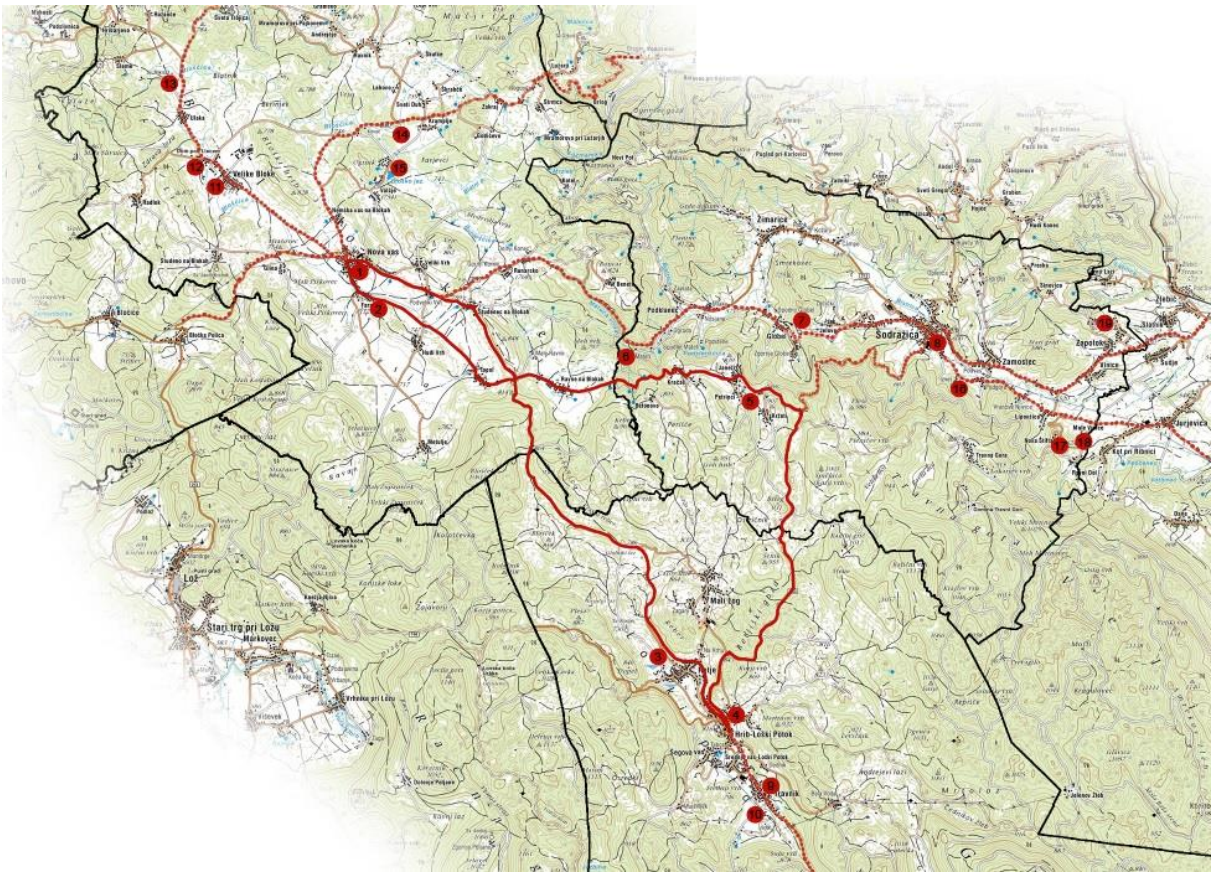
Slika 57: Asfaltirana pot mimo Sv. Trojice

Slika 58: Ravnik, kamnito korito (Občina Bloke, 2014)

Slika 59: Pot na Blokah proti Novi vasi

Sedma krožna pot povezuje vse tri občine in zajema celotno območje treh obravnavanih občin.

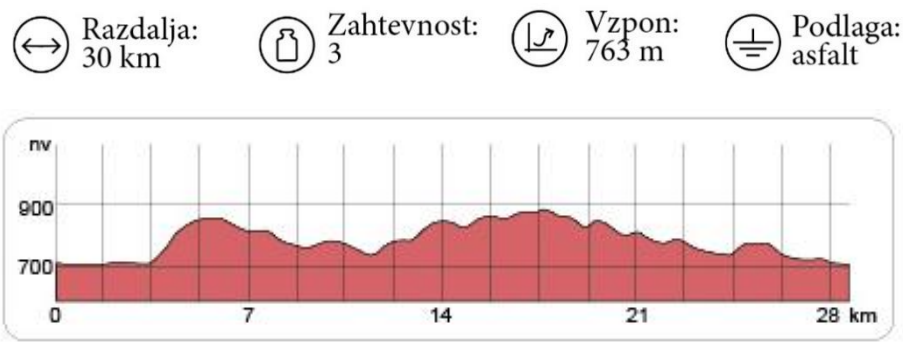
S kolesom po občinah Sodražica, Bloke in Loški Potok: Vitre, plenkača in smuči.



Zanimivosti ob poti:

1 Nova Vas
2 Fara + kamnito vaško korito
3 Retje + Retijska uvala
4 Hrib-Loški Potok + Tabor
5 Gora pri Sodražici
6 Kadice + Zaporni rimski zid (Claustra Alpium Iuliarum)
7 Globel + cerkev sv. Duha
8 Sodražica
9 Vodnjak izvirne vode Štrumb'lj
10 Travniško polje
11 Velike Bloke + kamnito vaško korito
12 Kamniti most
13 Cerkev sv. Miklavža + razgledna točka
14 Nizko barje
15 Bloško jezero
16 Smučišče Izver
17 Nova Štifta + razgledna točka
18 Maticova etno hiša
19 Cerkev sv. Marka + razgledna točka

Slika 60: Kolesarska pot Vitre, plenkača in smuči (kart. podloga Atlas okolja, 2014)



Slika 61: Osnovne informacije in višinski prerez poti Vitre, plenkača in smuči

Obsežnejša, 30 km dolga krožna pot prečka vse tri občine in povezuje izhodišče v Novi vasi in na Hribu-Loški Potok. Pot začnemo v poljubnem izhodišču. Vzemimo primer, kjer začnemo v občini Bloke, nadaljujemo v občini Loški Potok in se preko občine Sodražica vrnemo v izhodišče v občini Bloke. Iz Nove vasi pot vodi po lokalnih cestah preko Fare do Topola in se vije vse do vasi Retje na dnu uvale v Loškem Potoku. Od tod pot vodi preko Hriba in sledi regionalni cesti proti Sodražici do planote Gora pri Sodražici. Cesta se odcepi pri Vagovki in vodi po planoti preko Kržetov, Petrincev in Kračalov vse do Raven na Blokah. Od tod se cesta odcepi proti Studencu na Blokah in se vrne v Novo vas. Celotna pot poteka po asfaltiranih cestah. Krožna pot se na več mestih stika z ostalimi predlaganimi potmi, tako da omogoča tudi daljše poti, ki se naposled končajo v enem izmed treh izhodišč. Iz vseh smeri lahko dostopamo do sosednjih občin in kolesarskih poti po drugih regijah, navezujejo se celo na poti po občini Čabar v sosednji državi Hrvaški.

Slika 62: Razgled z vrha Topola na Bloško planoto

Slika 63: Pot iz Nove vasi proti Hribu-Loški Potok

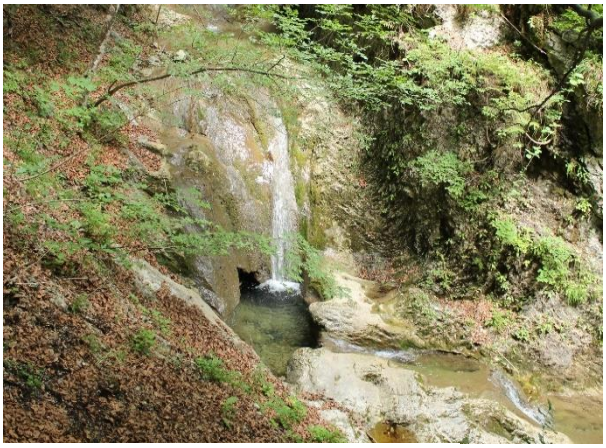
Slika 64: Pot po občini Loški Potok

Slika 65: Retje in Hrib, v ozadju vzpetina Tabor (foto: Jošt Gantar)

Slika 66: Gora pri Sodražici

Slika 67: Poti po Gori pri Sodražici, vas Petrinci

Slika 68: Asfaltirana pot Kračali – Ravne na Blokah



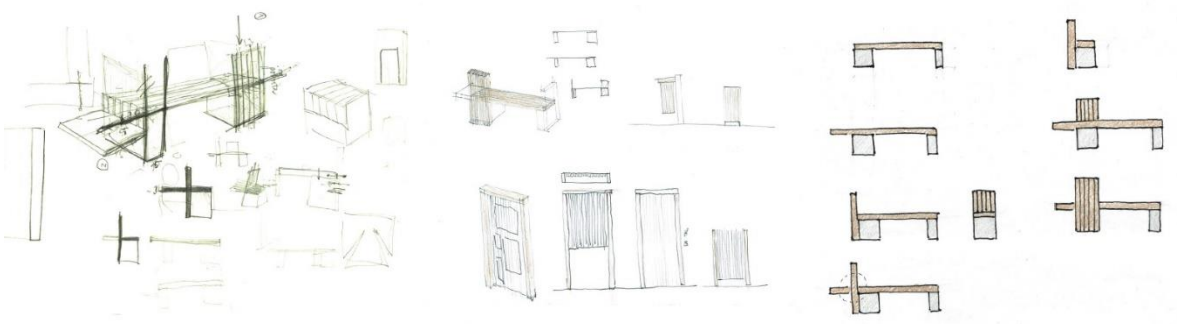
Slika 69: Kadice

4.2 OBLIKOVANJE OPREME

V sklopu 2. festivala lesa in podjetništva z naslovom Les je naše bogastvo, ki je potekal v novembru 2014, je bila organizirana delavnica z naslovom Oblikovanje mestne opreme. Delavnico je vodila arhitektka Mateja Dekleva. Ne delavnici sem skupaj z dvema soavtoricama, Janjo Starc in Anjo Zobec, podala predlog za enotno oblikovano urbano opremo. Podane predloge želim vključiti tudi v projekt planiranja regijskih kolesarskih poti po občinah Sodražica, Bloke in Loški Potok. Elementi opreme so nekoliko preoblikovani in se razlikujejo od predstavljene originalne ideje z namenom, da sodijo v naravno okolje. Oblikovani so dovolj nevtralno, da v naravnem okolju gozda in odsotnosti urbanega prostora ne prevzemajo glavne vloge, ampak le dopolnjujejo naravo in podeželski prostor.

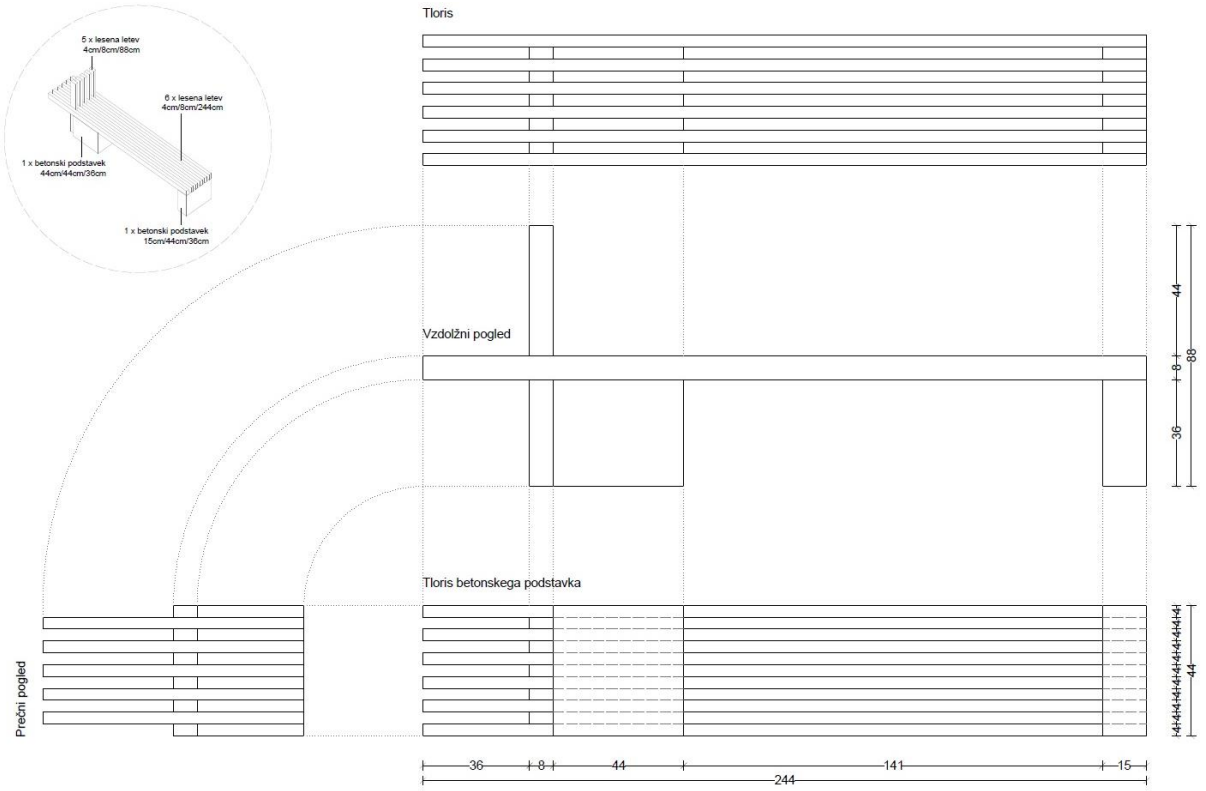
Obravnavano območje ima staro, bogato tradicijo z lesom. Les je skozi stoletja postajal prepoznavni znak regije in preko lesenih izdelkov pripoveduje zgodbo tudi izven regijskih meja. Z uporabo lesa smo želele ohranjati in spoštovati tradicijo in zgodovino. Osnovni koncept celotne opreme temelji na preprostosti in enostavnosti. Glavno vodilo je uporaba dveh materialov, les in beton, ter spajanje osnovnih elementov v poljubne kompozicije. Les kot glavna surovina predstavlja tisto nit, ki prepleta tradicionalnost in sedanjost. V oblikovanju opreme se to odraža v prepletu horizontale in vertikale lesenih letev, ki tvorijo unikatne spoje. Možnosti spajanja so različne, zagotovo pa so letve osrednji in najpomembnejši element.

Oprema vključuje različne klopi ali posamezna sedala, odvisno od zahtevnosti spajanja elementov, koše, informativne panoje in usmeritvene table. Po potrebi se torej oprema lahko uporabi na počivališčih, razglednih točkah ali drugje v prostoru.

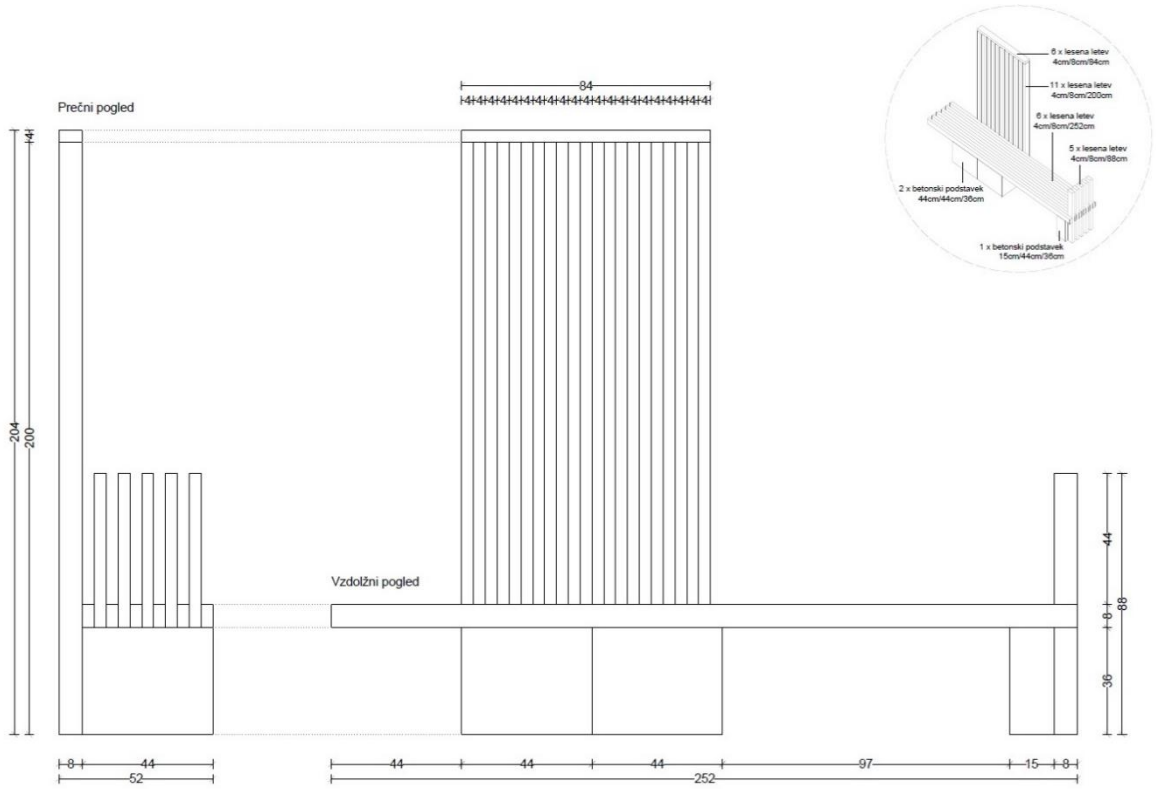


Slika 70: Razvoj oblike opreme

Slika 71: Predlog usmeritvenih in informativnih tabel ter druge opreme



Slika 72: Tehnični izris klopi z naslonjalom



Slika 73: Tehnični izris klopi z oglasno desko

4.3. PROSTORSKI PRIKAZI POČIVALIŠČ

Prostorski prikazi počivališč, kjer so uporabljeni elementi opreme, so konkretni prikazi predlogov počivališč. V nadaljevanju sta prikazana dva tipa počivališč v naravi. Počivališče v gozdu je locirano na gozdni jasi oziroma cestni razširitvi v gozdni krajini. Drugi tip počivališča se nahaja nekje bolj na odprtem, kjer je možnost razgleda. Glede na lokacijo so uporabljene različne oblike klopi. Pri počivališčih z razgledom ali pomembnejšo turistično točko imajo klopi podaljšano naslonjalo, ki je lahko uporaljeno tudi kot oglasna deska ali informativna tabla. Počivališča poleg klopi sestavljajo še koši za smeti in usmerjevalne table oziroma smerokazi.

Slika 74: Počivališče v gozdni krajini

Slika 75: Primer počivališča na gozdni jasi

Slika 76: Prostorski prikaz počivališča na cestni razširitvi sredi gozda

Slika 77: Umestitev opreme v odprt prostor z možnostjo razgleda

Slika 78: Počivališče v odprtem prostoru

5 RAZPRAVA IN SKLEPI

Hipotezo, ki pravi, da je kolesarska infrastruktura regijske mreže v občinah Sodražica, Loški Potok in Bloke že delno obstoječa, pa vendar pomanjkljiva in neurejena, lahko potrdim. Preko pregleda in analize literature sem ugotovila, da čez območje vseh treh občin potekajo trase državne in regionalne kolesarske mreže. Poleg mreže širšega koncepta kolesarskih poti pa v občinah obstajajo tudi kolesarske poti, ki so nastale v okviru raznih regionalnih projektov. Večina poti, ki jih največkrat uporabljajo športnorekreativni kolesarji so prav tako postale kolesarske poti, ki pa niso bile načrtovane, ampak so se preko ustnega priporočila primerov dobre prakse začele uveljavljati kot kolesarske poti. Nastala je mreža poti, ki ni povezana oziroma dopolnjena v enotno regijsko mrežo. Kolesarske poti niso s posebnimi ukrepi prilagojene kolesarskim potem, kar pomeni, da na terenu ni ustreznih označb, ki bi avtomobilski promet opozarjale na kolesarje, prav tako ni ustreznih markacij, ki bi usmerjale kolesarje. Poti so sicer v dobrem fizičnem stanju, ki omogoča varno prevoznost.

Druga hipoteza se navezuje na obstoječo regijsko mrežo in pravi, da projekt kolesarske regijske mreže v praksi še vedno ni zaživel, kljub temu da so kolesarske poti zaželene. V navezavi na prvo potrjeno hipotezo, tudi drugo lahko potrdim. Razlog, da kolesarska mreža v občinah v praksi še ni zaživela, lahko pripišemu dejstvu, da je nepovezana in neurejena. Hipotezi se torej smiselno navezujeta druga na drugo.

Presenetilo me je, da na spletu v obliki interaktivnih zemljevidov najdemo precej kolesarskih poti, ki so jih zabeležili naključni ljubiteljski kolesarji. To je pokazatelj, da ljudje v območju občin Sodražica, Loški Potok in Bloke radi kolesarijo in kažejo interes za kolesarjenje. Ker turistično kolesarjenje kot prostočasna dejavnost narašča, bi predlagana regijska mreža kolesarskih poti pripomogla k večji prepoznavnosti občin, večji turistični in nenazadnje tudi gospodarski rasti.

Terensko delo in ogled predlaganih poti je bilo nujno in zelo koristno, glede na zastavljen proces načrtovanja. Kolesararske poti zaradi specifične oblike, izrazite dolžine in majhne širine, zahtevajo drugačne načrtovalske pristope. Računalniški programi jih od večjih in bolj obremenilnih linijskih dejavnosti težko pravilno umestijo v prostor. Prav zato sem izbrala preverjeno metodo ogleda na terenu in spoznavanje prostora v čisto konkretnem smislu fizičnega stika. Mislim, da je zaradi tega kolesarska mreža korektno umeščena v prostor in dobro povezana z ostalimi kolesarskimi potmi v sosednjih občinah in tudi v širši, bolj globalni sliki.

Z metodološkega vidika se uporaba računalniškega programa Proval pri planiranju poti izkaže za manj primerno, saj specifika oblike onemogoča detajlno opredelitev področij ustreznosti, ranljivosti in primernosti. Z rezultati magistrske naloge sem zadovoljna. Čeprav predlagane kolesarske poti niso nove, ampak temeljijo na že obstoječih regijskih, lokalnih in gozdnih cestah, sem kolesarske poti povezala v enotno regijsko mrežo in tako omogočila kolesarjem veliko možnosti za kolesarjenje.

Predlagana kolesarska mreža vsekakor potrebuje promocijo in predstavitev. Spodbujanje kolesarjev in poznavanje kolesarskih poti je zagotovo dejavnost, ki je nujno potrebna za uspešen začetek kolesarjenja v občinah. Predstavitev kolesarskih poti lahko poteka na več načinov, osnovni korak je tisk zemljevidov, ki so dostopni po informacijskih centrih. Promocija lahko poteka tudi v obliki dejanske izvedbe kolesarkega druženja na terenu z vožnjo po kolesarskih poteh. Ni potrebe po izvedbi maratona ali tekmovanja, kolesarji se lahko družijo čisto sproščeno v smislu prijetnega združenja pod geslom Zdrav duh v zdravem telesu.

Obravnavano območje treh občin Sodražica, Loški Potok in Bloke ima velik rekreacijski in turistični potencial. Smiselno je, da bi se izkoriščal tudi s krepitvijo kolesarjenja. S kolesarskimi potmi namreč z majhnim vložkom pridobimo veliko.

6 POVZETEK

Kolesarjenje postaja iz leta v leto bolj popularno. Ob prebiranju člankov in druge literature lahko zaključim, da je največji razlog pobeg iz današnjega hitrega in stresnega življenskega sloga. Kolesarjenje posamezniku omogoča, da aktivno preusmeri misli in energijo. Prav tako je kolesarjev vpliv na okolje zelo majhen. Ne moremo trditi, da vpliva ni, pa vendar ima glede na druga prevozna sredstva zanemarljiv vpliv.

Moj predlog kolesarske mreže po občinah Sodražica, Loški Potok in Bloke bi deloval spodbudno za aktivne kolesarje, tiste, ki so v začetni fazi kolesarjenja, ter tudi za skupino ljudi, ki jim je opremljena in označena kolesarska pot povod, da bi se s kolesarjenjem začeli ukvarjati. Prav tako bi pripomogel k večji prepoznavnosti občin, turistični dejavnosti in razvoju prostora v skladu s trajnostnimi načeli. Trase potekajo po območjih, ki so zanimiva s krajinskega in doživljajskega vidika ter povezujejo točke interesa naravnih in kulturnih znamenitosti.

Planiranje kolesarskih poti v prostoru je ob pomanjkanju metodologije in meril dokaj zahtevno opravilo, zato nujno potrebuje opredelitev vsaj osnovenga metodološkega okvirja in smernic. Metodologija pri nas ni enotna in konkretneje opredeljena . Posledica tega so različni pristopi in obravnavanje kolesarskih poti na občinski ravni. Dejstvo je, da imajo le redke občine v Sloveniji izdelan koncept mreže kolesarskih poti. Planiranje mora postati sestavni del razvojnih programov občine na področju športa, predvsem pa rekreativnega turizma. Zagotovo je načrtovanje in urejanje kolesarskih poti široka tematika in zahteva obširen pristop z interaktivnim sodelovanjem več strokovnjakov, občine in tudi širše javnosti. Načrtovanje je uspešno le s sodelovanjem različnih strok.

Preusmerjanje ljudi k uporabi kolesa je koristno na več področjih. Namen naloge je opozoriti na velik potencial v našem prostoru in predlagati kolesarske poti s pripadajočimi turističnimi in nastanitvenimi možnostmi. V občinah Sodražica, Loški Potok in Bloke se kažejo možnosti na področju športa, rekreacije, turizma in varovanja okolja. Urejene in označene kolesarske poti na območju občin lahko veliko pripomorejo h krepitvi omenjenih možnosti ter širši prepoznavnosti tega prostora, zato želim in upam, da bi magistrko delo pripomoglo k hitrejšemu začetku razvoja kolesarskih poti v občinah Sodražica, Loški Potok in Bloke.

7 VIRI

Andrejčič Mušič P. 2005. Zasnova državnega kolesarskega omrežja v RS. Ljubljana, Direkcija RS za ceste: 54 str.

Atlas okolja. Agencija RS za okolje. http://gis.arso.gov.si/atlasokolja/profile.aspx?id=Atlas_Okolja_AXL@Arso (12.1.2015)

Bizant K. 2005. Planiranje kolesarskih poti v primestnem prostoru; analiza potencialov za gorsko in cestno kolesarjenje v občini Medvode. Diplomsko delo. Ljubljana, Biotehniška fakulteta: 94 str.

Berčič H., Sila B., Slak Valek N., Pintar D. 2010. Šport v turizmu. Ljubljana, Fakulteta za šport. Ljubljana. 2010: 248 str.

Enciklopedija Slovenije. 1987. Ljubljana, Založba Mladinska knjiga: 1.zv., 6. zv., 12.zv.

Jeršič M. 1999. Prostorsko planiranje rekreacije na prostem. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor. Urad RS za prostorsko planiranje: 135 str.

Juvanc A., Radakovič M. 2006. Prostorski pristop pri načrtovanju variant daljinskih cest. V: 8. slovenski kongres o cestah in prometu. Portorož, oktober 2006: 9. str. http://www.drc.si/Portals/1/Referati/T5-JuvancRad.pdf (26.11.2014)

Kranjc P. 2005. S kolesom po ljubljanski okolici. Gorsko-kolesarski vodnik. Ljubljana, Sidarta: 176. str.

Lipar P. 1995. Vrednotenje vplivov cest in prometa na okolje z uporabo geografskih informacijskih sistemov. Magistrsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, FGG, Oddelek za gradbeništvo, Prometna smer: 104 str.

Lipar P., Kostanjšek J. 2012. Navodila za projektiranje kolesarskih površin. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor: 64 str.

Litman T., Blair R., Demopoulus B., Eddy N., Fritzel A., Laidlaw D., Maddox H., Forster K. 2009. Pedestrian and bicycle planning; A guide to best practices. Victoria, Transport Policy Institute: 37 str. http://www.atpolicy.org/sites/default/files/Pedestrian%20and%20Bicycle%20Planning%20Guide%20to%20Best%20Practices%20-%20Victoria%20Transport%20Policy%20Institute_0.pdf (27.10.2014)

Long A., Todd-Bockarie A. 1994. Trails, bridges and broadwalks. Florida Cooperative Extension Service. University of Florida: 18 str.

Maher I. 2013. Veliki kolesarski vodnik po Sloveniji; 6. prenovljena in dopoljnjena izdaja. Ljubljana, Sidarta: 229 str.

Novak, B. 1990. Načrtovanje kolesarskih poti v odprtem prostoru. Diplomsko delo. Ljubljana. Biotehniška fakulteta: 83 str.

Naravovarstveni atlas. 2013. LUZ d.d. http://www.naravovarstveni-atlas.si/nvajavni/ (12.10.2014)

Občina Bloke http://www.bloke.si (7.2.2015)

Občina Loški Potok http://www.loski-potok.si (7.2.2015)

Občina Sodražica http://www.sodrazica.si (7.2.2015)

Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin srednjeročnega in dolgoročnega družbenega plana Republike Slovenije. 1995. Ur. l. RS, št. 72/95

Orožen Adamič M., Perko D., Kladnik D. 1995. Krajevni leksikon Slovenije. Ljubljana, DZS: 638 str.

PISO. Prostorski informacijski sistem občin. Realis d.o.o. http://www.geoprostor.net/PisoPortal/Default.aspx? (23.11.2014)

Ploeger J. 2007. Design manual for bicycle traffic. Ede. CROW: 388 str.

Pravilnik o gozdnih prometnicah. 2009. Ur. l. RS, št. 4/2009 http://www.uradni-list.si/1/content?id=90540#!/Pravilnik-o-gozdnih-prometnicah (12.10.2014)

Radakovič M. 2005. Načrtovanje cestne povezave na osnovi ranljivosti okolja. Magistrsko delo. Ljubljana, UL, FGG: 92 str.

Regijska mreža tematskih poti. 2009. http://www.slovenia-heritage.net/tp/tematska_pot_splosno.asp?id_meta_type=67 (12.10.2014)

Rotar J. 2012. Kako razvijati kolesarski turizem. Maribor: 31 str. http://www.bicy.it/docs/35/Kako_razvijati_kolesarski_turizem.pdf (3.12.2014)

Stepišnik D. 1979. Kolesarstvo na Slovenskem. Kolesarska zveza Slovenije, Ljubljana: 110 str.

SURS. Statistični urad Republike Slovenije. http://www.stat.si/index.asp (15.11.2014)

Športno društvo Sodražica. http://www.sportnodrustvo-sodrazica.si/default.aspx (9.1.2015)

Tanko A. 2008. Srednjeročni načrt razvojnih programov občine Loški Potok 2008-2020. Stanbiro d.o.o.: 72 str.

Trail planning, design and development guidelines. 2006. Minnesota, MN Department of Natural Resources: 300 str.

Vehar S. 1996. Kolesarski priročnik. 1. izdaja. Ljubljana, Cirrus design: 223 str.

Zakon o varstvu okolja. 2004. Ur. l. 39/06

ZAHVALA

Iskrena hvala mentorici prof. dr. Mojci Golobič za odzivnost, korektno usmerjanje ter dajanje napotkov, ki so me pripeljali do cilja. Ves čas mentorstva je nudila strokovno pomoč in prijazno podporo.

Hvala Andreju Arko za korektno lektoriranje in Blanki Bartol za nesebično pomoč ter organizaciji predstavitve na občini Loški Potok.

Hvala prijateljem za spodbudne besede.

Velika zahvala tudi svojim staršem, ki so mi omogočili študij, me pri njem spodbujali in razumeli. Hvala za vso podporo tekom študija, da ste poslušali moje ideje in mi vedno stali ob strani.

PRILOGE

PRILOGA A: Kolesarska karta regijske mreže kolesarskih poti v občinah Sodražica, Loški Potok in Bloke

Regijska mreža kolesarskih poti po občinah Sodražica, Loški Potok in Bloke

Kolesarske poti

- Obstoječa cestna mreža
- Predlagane kolesarske povezave
- 1. S kolesom po sledeh smuči
- 2. Smučarska pot
- 3. S kolesom po vitre
- 4. Suhorobarska pot
- 5. S kolesom po plenkačo
- 6. Pastirska pot
- 7. Vitre, plenkača, smuči

Legenda

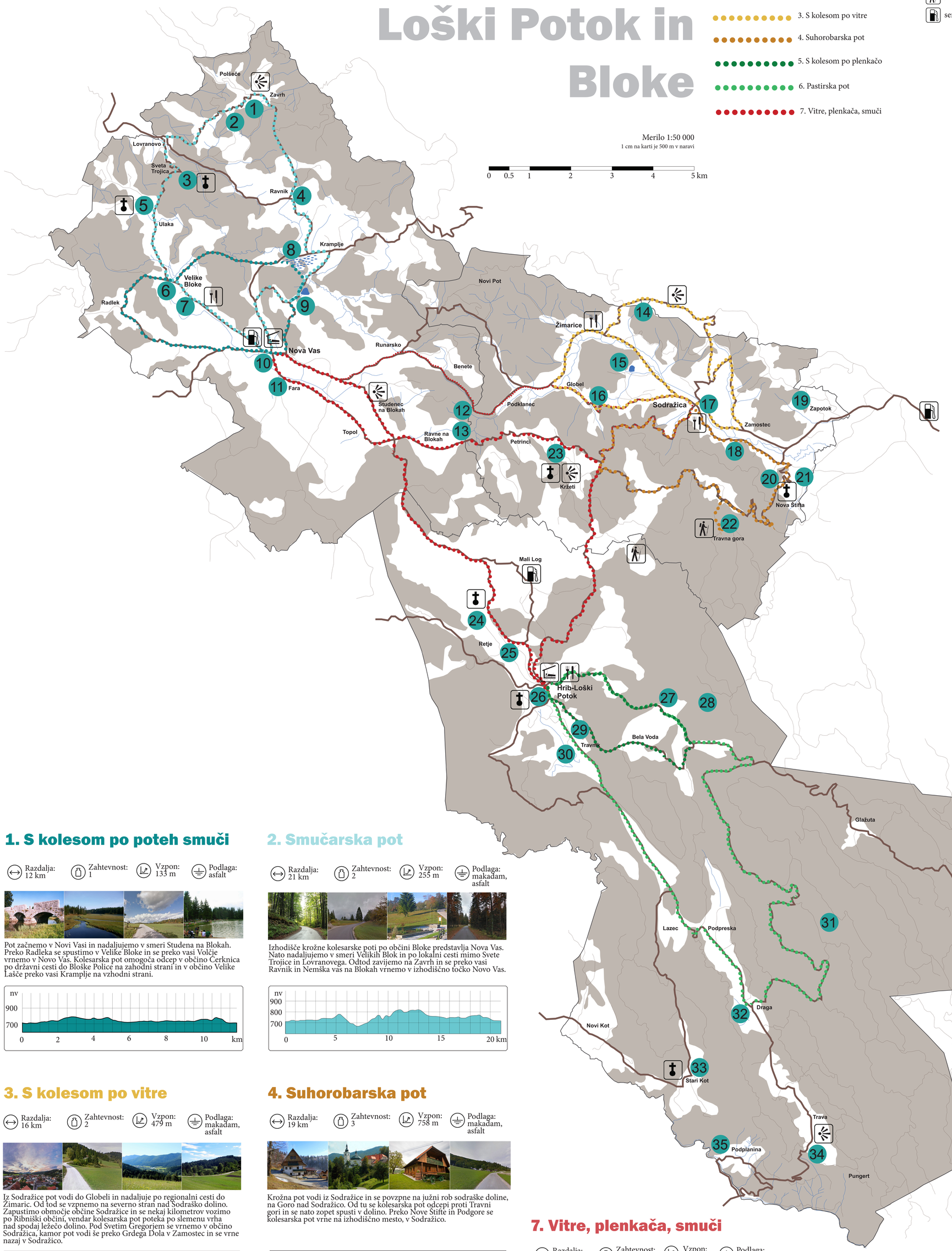
- prenočišče, hotel
- gostinska ponudba
- cerkev
- razgledna točka
- pohodniška točka
- servis

Naravne in kulturne znamenitosti, točke interesa

1. Cerkev sv. Urh + razgledna točka
2. Ostanki gradu Nadlišek
3. Sveta Trojica + razgledna točka
4. Ravnik + vaško korito
5. Cerkev sv. Miklavž
6. Kamniti most
7. Velike Bloke + vaško kamnito korito
8. Bloščica, nizko barje
9. Bloško jezero
10. Nova Vas
11. Fara + vaško kamnito korito
12. Kadice
13. Rimski zaporni zid
14. Razgledna točka
15. Bajer
16. Cerkev sv. Duh, Globel
17. Sodražica
18. Smučišče Izver
19. Cerkev sv. Marko + razgledna točka
20. Nova Štifta + razgledna točka
21. Maticova etno hiša
22. Travna gora
23. Gora nad Sodražico + cerkev Marije Snežne + razgledna točka
24. Cerkev sv. Lenart
25. Retje + retijska uvala
26. Hrib-Loški Potok + Tabor + razgledna točka
27. Zlata smreka
28. Ogenjca
29. Štrumb'lj
30. Travniško polje
31. Kaličeva jelka
32. Draga
33. Stari Kot + cerkev sv. Rok
34. Trava + razgledna točka
35. Izvir Čabranke

Merilo 1:50 000
1 cm na karti je 500 m v naravi

0 0.5 1 2 3 4 5 km



1. S kolesom po poteh smuči

Razdalja: 12 km | Zahtevnost: 1 | Vzpon: 133 m | Podlaga: asfalt

Pot začnemo v Novi Vasi in nadaljujemo v smeri Studena na Blokah. Preko Radleka se spustimo v Velike Bloke in se preko vasi Volčje vrnemo v Novo Vas. Kolesarska pot omogoča odcep v občino Cerknica po državni cesti do Bloške Police na zahodni strani in v občino Velike Lašče preko vasi Kramplje na vzhodni strani.

2. Smučarska pot

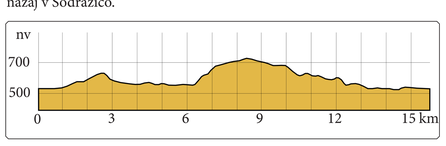
Razdalja: 21 km | Zahtevnost: 2 | Vzpon: 255 m | Podlaga: makadam, asfalt

Izhodišče krožne kolesarske poti po občini Bloke predstavlja Nova Vas. Nato nadaljujemo v smeri Velikih Blok in po lokalni cesti mimo Svete Trojice in Lovranovega. Odtod zavijemo na Zavrh in se preko vasi Ravnik in Nemška vas na Blokah vrnemo v izhodiščno točko Novo Vas.

3. S kolesom po vitre

Razdalja: 16 km | Zahtevnost: 2 | Vzpon: 479 m | Podlaga: makadam, asfalt

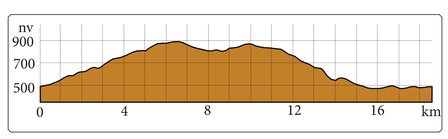
Iz Sodražice pot vodi do Globeli in nadaljuje po regionalni cesti do Žimaric. Od tod se vzpnemo na severno stran nad Sodraško dolino. Zapustimo območje občine Sodražice in se nekaj kilometrov vozimo po Ribniški občini, vendar kolesarska pot poteka po slemenu vrha nad spodaj ležečo dolino. Pod Svetim Gregorjem se vrnemo v občino Sodražica, kamor pot vodi še preko Grdega Dola v Zamostec in se vrne nazaj v Sodražico.



4. Suhorobarska pot

Razdalja: 19 km | Zahtevnost: 3 | Vzpon: 758 m | Podlaga: makadam, asfalt

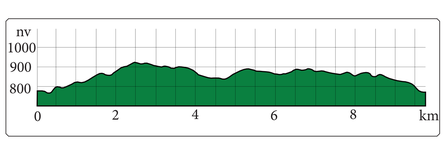
Krožna pot vodi iz Sodražice in se povzpne na južni rob sodraške doline, na Goro nad Sodražico. Od tu se kolesarska pot odcepi proti Travni gori in se nato zopet spusti v dolino. Preko Nove Štifte in Podgore se kolesarska pot vrne na izhodiščno mesto, v Sodražico.



5. S kolesom po plenkačo

Razdalja: 10 km | Zahtevnost: 2 | Vzpon: 355 m | Podlaga: makadam

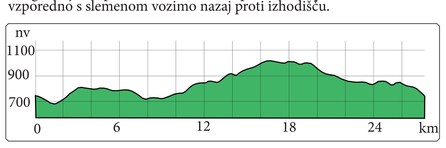
Pot se začne na Hribu, potem pa poteka po gozdnih poteh do Ogence ter se preko Bele Vode in Srednje Vasi vrne na izhodiščno mesto.



6. Pastirska pot

Razdalja: 28 km | Zahtevnost: 3 | Vzpon: 1026 m | Podlaga: asfalt, makadam

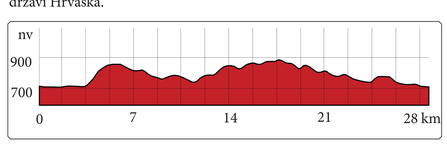
Izhodišče krožne kolesarske poti po občini Loški Potok predstavlja Hrib-Loški Potok. Nadaljujemo v smeri Ogence, potem pa sledimo slemenu Velike gore in se peljemo po makadamski poti proti Dragi. V Dragi zavijemo proti Hribu mimo Podpreske in se po asfaltirani cesti vzporedno s slemenom vozimo nazaj proti izhodišču.



7. Vitre, plenkača, smuči

Razdalja: 30 km | Zahtevnost: 3 | Vzpon: 763 m | Podlaga: asfalt

Pot začnemo v poljubnem izhodišču. Vzemimo primer, kjer začnemo v občini Bloke, nadaljujemo v občini Loški Potok in se preko občine Sodražica vrnemo v izhodišče v občini Bloke. Iz Nove Vasi pot vodi po lokalnih cestah preko Fare do Topola in se vije vse do vasi Retje na dnu uvale v Loškem Potoku. Od tod pot vodi preko Hriba in sledi regionalni cesti proti Sodražici do planote Gora nad Sodražico. Cesta se odcepi pri Vagovki in vodi po planoti preko Kržetov, Petrincev in Kračalov vse do Raven na Blokah. Od tu se cesta odcepi proti Studencu na Blokah in se vrne v Novo Vas. Celotna pot poteka po asfaltiranih cestah. Krožna pot se na več mestih stika z ostalimi predlaganimi potmi, tako da omogoča tudi daljše poti, ki se naposled končajo v enem izmed treh izhodišč. Iz vseh smeri lahko dostopamo do sosednjih občin in kolesarskih poti po drugih regijah, navezujejo se celo na poti po občini Čabar v sosednji državi Hrvaška.



1 2 Cerkev sv. Urha, Nadliški hrib
Na vrhu Nadliškega hriba na severu Bloške planote je cerkev sv. Vida, od koder je lep razgled na Bloško planoto. V bližini cerkve so tudi razvaline gradu Nadlišček, v katerem sta bivala Jurij Dalmatin in pozneje tudi J. V. Valvasor.

6 Kamniti most
Kamniti most z več oboki se nahaja v Velikih Blokah čez potok Bloščico. Čez most je v času Napoleona vodila edina utrjena cesta s Hrvaške po dolini reke Krke ter čez Bloke proti Trstu.

7 Vaška korita
V Novi Vasi in Velikih Blokah sta velika kamnita vaška vodnjaka (»korita«). Zgrajena sta ob koncu 19. stoletja. Korita so služila za preskrbo prebivalstva z vodo, za napajanje živine, pa tudi za gašenje požarov.

8 Bloščica – nizko barje
Območje potoka Bloščica je eno od nizkih slovenskih barij. V Bloščico tečejo številni potočki, ki zastajajo v plitvih kotanjah. Bloščica se vije po ravnici in se v požiralniku pri Velikih Blokah izgubi v kraško podzemlje. Bloščica ustvarja številne mrtve rokave, meandre in mlake. Barje ima veliko zaščitenih in redkih rastlinskih in živalskih vrst.

9 Riviera na Bloškem jezeru
Bloško, tudi Volčje jezero, je umetnega nastanka. V vseh letnih časih nudi aktivnosti v čisti naravi, ribarjenje, kopanje ali drsanje.

12 Soteska Kadice
Soteska Kadice je izoblikovala Mateča voda, ki izvira na nadmorski višini 800 m. Voda se nato v kratki, a izraziti soteski spusti do nadmorske višine 620 m. Soteska ima zaradi strmih pobočij izrazito alpski značaj. V Kadicah zaradi hladnejše klime najdemo endemične vrste, ki so sicer značilne za alpsko visokogorje: kranjski jeglič, dlakavi sleč, justinova zvončica, alpska mastnica. Mateča voda ima več manjših slapov, ki padajo v slikovite tolmune – kadice, po katerih je soteska dobila ime. Zaradi erozije so se na strmin pobočjih ohranile dolomitne igle, najbolj znana je zaradi svoje podobe dobila ime Škofek. V neposredni bližini Kadic je tudi naravni most Velb.

13 Zaporni rimski zid – Claustra Alpium Iuliarum
Zaporni rimski zid je bil postavljen v 3. in 4. stoletju in je predstavljal zahodno naselitveno mejo Slovanov. Potekal je od Trsata na Hrvaškem , preko Prezida, Sodražice do Hrušice, med Logatcem in Vrhniko. Njegova naloga je bila braniti občutljiva mejna območja pred ropajočimi in nasilno naseljujočimi ljudstvi ter varovati sedež rimskega imperija. Zid so tvorile obrambne trdnjave, stražni in ogledni stolpi in mitnice za plačilo cestne pristojbine. Približno 600 m dolg ostanek zidu, mestoma do 3 m širok in 1 m visok se nahaja nad Kadicami, na pobočju Drnika.

19 Sv. Marko, Zapotok
Najstarejša cerkev na območju občine Sodražica naj bi bila prvotno pogansko svetišče, ki je bilo kasneje spremenjeno v cerkev. Vzpetina je tudi razgledna točka proti ribniški dolini in Novi Štifti.

20 Nova Štifta
Nova Štifta je zaselek nad ribniškim poljem, ob vzhodnem vznožju Travne gore. Znana je predvsem po baročni, osmerokotni romarski cerkvi iz 17. stoletja. Dopolnjujeta jo dve veliki lipi, visoki okrog 25 m in stari okrog 370 let. Iz Nove Štifte je vidna celotna ribniška dolina in tudi del sodraške.

21 Maticova etno hiša v Ravnem Dolu
Muzej zapuščine kmečkega gospodarstva v Ravnem Dolu prikazuje življenje suhorobarske družine in predstavlja zakladnico življenja družin v prejšnjem stoletju. V teh krajih so ljudje živeli od izdelave suhorobarskih izdelkov in jih prodajali, ukvarjali pa so se tudi s kmečkimi opravili. Muzej je sestavljen iz ponazoritve nekdanje kmečke hiše, kjer se je izdelovala suha roba, muzeja kmečkega orodja in prostorov za druženje.

22 Travna gora
Je del pogorja Velike gore. Ima značaj visoke kraške planote. Osrednjo ponudbo Travne gore predstavlja Planinski dom na Travni gori, ki nudi hrano in prenočišče. Predstavlja tudi izhodišče za kolesarje ali pohodnike.

23 Gora pri Sodražici
Gora je planota nad Sodražico in je območje petih vasi - Kržeti, Petrinci, Janeži, Kračali in Betonovo. Na vzpetini v vasi Petrinci stoji cerkev. Pod njo je na travniku znamenje posvečeno Magdaleni Gorniк, ki je po izročilu doživela »videnje«. Znamenje in cerkev postajata obiskani romarski točki vernikov. Gora nad Sodražico je tudi razgledna točka. Odpirajo se pogledi vse od Snežnika, Julijskih Alp s Triglavom do Karavank.

25 Retijska uvala
Podolgovata dolina s širokim dnom in strmimi gozdnatimi pobočji predstavlja tipičen primer najlepše ledeniško nastale uvale na slovenskem. Na dnu doline leži vas Retje, prečno na dolino pa potekajo ozke parcele. Dolino na obeh straneh obeležujeta cerkvi sv. Florjana in sv. Lenarta.

28 Jama Ogenjca
Med drugo svetovno voljno, leta 1942 v času Roške ofenzive, je v kraški jami sredi potoških gozdov delovala partizanska bolnišnica. Kraška jama je dolga 24 m in globoka 12 m. Tajnost in varnost bolnišnice je bila zagotovljena s skrivno lego, dokler ni po izdaji italijanska vojska odkrila lokacijo bolnišnice.

35 Čabranka
Mejna reka z Republiko Hrvaško ima več slikovitih izvirov, nekaj od teh je tudi na slovenski strani. V bližini vasi Črni Potok ob stranskem pritoku Čabranke oba bregova povezuje kamnit rimski most.