**POVZETEK POSVETA O**

**RAZVOJU KOLESARSTSVA IN KOLESARSKEGA TURIZMA NA LJUBLJANSKEM BARJU**

Na Vrhniki je 22. 10. 2015 potekal posvet o razvoju kolesarstva na Ljubljanskem barju z vidika trajnostne mobilnosti, rekreacije in turizma. Posveta so se udeležili predstavniki barjanskih občin, turističnih in kolesarskih društev. Uvodoma je dobrih 30 udeležencev, v večini predstavnikov barjanskih občin, turističnih in kolesarskih društev, udeležence pozdravil in jim zaželel uspešno delo župan občine Vrhnika ***Stojan Jakin***, v imenu organizatorjev pa jim je dobrodošlico izrekla ***Marija Zakrajšek***.

Pobudnik posveta ***Andrej Klemenc*** je uvodoma predstavil **primer razvite kolesarske infrastrukture in turistične ponudbe v mokriščih v bližini avstralskega Brisbana**, ki mu je kot kontrast postavil svoje **kolesarske izkušnje z Ljubljanskega barja**, na katerem nepovezane in neoznačene povezave otežujejo oblikovanje zaokroženih kolesarskih potovanj, ki bi omogočila doživetja na osnovi bogate kulturne in naravne dediščine. V nadaljevanju je na kratko predstavil dosedanje relevantne študije in primere dobrih praks razvoja kolesarstva na barju kot izhodišče za nov in celovit pristop, ki bi moral opustiti podmeno o kolesarstvu kot lokalnem izletništvu in rekreaciji ter si kot cilj zastaviti **razvoj Ljubljanskega barja kot turistične destinacije, ki temelji na privlačnih kolesarskih turističnih produktih na osnovi kakovostni kolesarske infrastrukture.**

**Strokovnjakinja za načrtovanje kolesarskih povezav in projektiranje kolesarske infrastrukture mag. *Polona Andrejčič Mušič*** je izpostavila, da je skrb za ustrezno **integracijo kolesarskega prometa v celoten prometni sistem** osnova za zagotavljanje dobrih pogojev za kolesarski promet. Razvoj kolesarskega turizma na osnovi povezav, ki so zasnovane na od ostalega prometa ločenih površinah, je povozil čas oz. finančna kriza. Potreben je nov pristop, ki **od spodaj navzgor vzpostavlja kakovostne kolesarske povezave** z izboljšanjem obstoječe prometne infrastrukture in izgradnjo nove infrastrukture, ki premošča vrzeli in/ali preusmerja kolesarski promet na prometno manj obremenjeno oz. za kolesarje bolj varno infrastrukturo. Ob tem je potreb no doseči čim **večjo povezljivosti kolesarskega in** drugega, predvsem **javnega potniškega prometa**, tako da kolesarji s kolesi ali brez njih lahko brez večjih težav lahko postanejo potniki v avtomobilih ali na sredstvih javnega prometa in obratno, da lahko potniki po koncu potovanja z avtomobilom, vlakom in/ali avtobusom nadaljujejo pot s kolesi. Zaradi bližine velikega mesta, kratkih razdalj med naselji, dobro razvite mreže javnega potniškega prometa in solidne osnove za razvoj goste mreže kolesarskih povezav je **Ljubljansko barje idealen prostor za medsebojno usklajen in povezan razvoj uporabnega, rekreacijskega in turističnega kolesarjenja na eni ter kolesarstva in sistema integriranega javnega prevoza na drugi strani**. To bo omogočilo trženje kolesarskih turističnih produktov na osnovi zgodb, ki jih ponujata bogata kulturna dediščina in bogastvo naravnih vrednot tega prostora.

*Strokovnjakinja za zeleni turizem* ***Jana Apih*** je izpostavila **turizem kot generator gospodarskega razvoja** in zaposlovanja na globalni ravni, ki obenem vedno bolj obremenjuje planet oz. naravne vire in eko-sisteme, po drugi strani pa ima veliko **moč za oblikovanje ekološke zavesti** in do okolja bolj prijaznih navad in življenjskih praks. Trajnostni turizem potrebuje certifikate, ki zagotavljajo pravilno zasnovo in dobro izvedbo posameznih korakov s katerimi se zmanjšujejo negativni vplivi na naravno in/ali povečujejo pozitivni vplivi na socialno okolje. Vendar raznovrstnost certifikacijskih shem ustvarja zmedo in dvom tako pri potrošnikih kot pri ponudnikih, zato je pomembno, da imajo države sprejeto razumljivo in zaupanja vredno nacionalno zeleno shemo certificiranja turističnih produktov in storitev. Z**eleno shemo slovenskega turizma Slovenia Green** sestavlja 7 korakov, ki omogoča pridobitev certifikata Slovenia Green. Zlasti za destinacije in ponudnike, ki želijo tržiti naravne vrednote v povezavi s kulturno dediščino je **pridobitev certifikata pomembna z vidika prepoznavnosti in zaupanja med okoljsko ozaveščenimi turisti**. Shema je tudi **platforma za gradnjo zaupanja in promocije**, saj izpričuje **zavezanost ponudnika do okolja, kulture in lokalnih prebivalcev**. Podporno promocijsko okolje za certificirane ponudnike in destinacije bo oblikovala *Slovenska turistična organizacija*. O **turističnem produktu** lahko govorimo takrat, ko iz množice posameznih atrakcij naredimo doživetje, kar pa zahteva, da množico razdrobljene ponudbe povežemo v integriran produkt ob tem pa upoštevamo aktualne turistične trende. V razvitih državah EU je očiten trend k turizma z minimalnim negativnim vplivom na okolje in lokalno skupnost, zato se zelo hitro razvija kolesarski turizem, ki doživlja izredno rast in predstavlja dragocen trg– **kolesarski turist se uvršča v kategorijo nadpovprečnih potrošnikov.** Za **razvoj kolesarskih produktov** pa je pomembno, da poleg možnosti doživljaja narave in obiska naravnih vrednot in kulturne dediščine omogočijo tudi druge športne aktivnosti v naravi kot so čolnarjenje, kajakaštvo, rafting, plezanje, soteskanje, pohodništvo ipd. Kolesarstvo kot sekundarna aktivnost lahko z atraktivno ponudbo v kratkem času spodbudi močno povpraševanje in omogoča razvoj spremljajočih dejavnosti, kot so gostinstvo, namestitvene kapacitete, servisna in informacijska dejavnost. Tudi ta vrst turizma zahteva specializacijo ponudbe, izobraževanje ponudnikov, prilagajanje ponudbe pričakovanjem potrošnik, razvoj, skladen s primerjalnimi prednostmi ter pozicioniranje in trženje.

***Peter Dakskobler*** in **Jan Klavora** sta na primeru uspešnega produkta s področja gorskega turnega kolesarjenja Trans Slovenija predstavila **razvoj kolesarskega produkta od njegove idejne zasnove do izvedbe**, še pred tem pa **osnovne korake za uspešen razvoj kolesarke turistične destinacije**. Dobra oz. za uporabnika zanimiva in **prepričljiva zgodba je izhodišče razvoja**, vendar mora produkt tudi uresničiti pričakovanja kolesarskega turista, saj v nasprotnem primeru produkta ni mogoče uspešno tržiti že na kratek rok, ker bodo razočarani uporabniki uporabili tudi vse možnosti, ki jih danes ponuja svetovni splet in novi socialni mediji, da razširijo informacije o svojem razočaranju in nezadovoljstvu. Ob razvoju zgodbe pa je potrebno upoštevati tudi vso relevantno zakonodajo. **Kolesarski gost je počasen in lačen**, na destinaciji ostaja več dni, zato mu je potrebno ponuditi **dodatne aktivnosti**, v povprečju pa je njegova dodana vrednost 2x višja od pohodnikove. **Kolesarski produkt mora biti celovit** in mora vsebovati možnost prevoza do izhodiščne destinacije in prevoza s končne destinacije, spremljevalnega prevoza prtljage, prenočitvenih namestitev z gostinsko in spremljajočo ponudbo, kolesarske servisne storitve in informacijske storitve o poti ter znamenitostih ob njej, pri tem pa mora na vsakem koraku **poudariti regijske značilnosti in posebnosti**. **Osnova vsakega kolesarskega produkta pa je sama pot** – njena zanimivost, (ne)zahtevnost in varnost, skladno s pričakovanji udeležencev, ki se razlikujejo tako glede same zvrsti kolesarstva kot tudi glede starosti, spola, fizičnih in finančnih zmogljivosti itd. **Produkt se razvija s perspektive gosta** oz. njegovih potreb in želja ter **ob upoštevanju trendov** (e-kolesa!) in **določitvi ciljnih skupin**. Produkta ni mogoče razvijati brez **specializacije in povezanosti kolesarjem prijaznih ponudnikov**, ki si na ravni destinacije ne smejo hoditi v zelje. Promocija mora biti usklajena ter potekati preko tiskanih, elektronskih in spletnih in ostali IKT medijev, podprta pa mora biti tudi z množičnimi prireditvami. Za vse to mora poskrbeti **strateško-projektna organiziranost destinacijske menedžment organizacije**, ki naj vključuje produktne menedžerje, saj brez njih ni nujno potrebnega stalnega izboljšanja kakovosti in inovacij.

Direktorica *Krajinskega parka Ljubljansko Barje* **Barbara Zupanc** je v uvodu spomnila, da je bilo nekoč kolesarjenje poleg pešačenja najbolj pogosta oblika mobilnosti prebivalcev na Ljubljanskem barju. Ljubljansko barje ima kot ekološko pomembno območje s svojo mozaično krajino, 250 vrstami ptic, 89 vrstami metuljev, 48 vrstami kačjih pastirjev, 45 vrstami sesalcev, 70 % vsej dvoživk, ki živijo v Sloveniji, ostanki visokega barja, 9 naravnimi spomeniki, 6 naravnimi rezervati, 59 naravnimi vrednotami ter zapuščino koliščarjev, Rimljanov, Grubarja, Plečnika, gradom Bistra in tehniškim muzejem v njem itd., **velik potencial za številne privlačne zgodbe, s katerimi lahko zapelje obiskovalce, najbolje pa ga je obiskati s kolesom.** Eden od največjih izzivov je, **kako doseči, da bodo lokalni prebivalci bolj cenili prostor v katerem živijo, se zavedali njegovega ekološkega pomena ter bili ponosno na kulturno dediščino in naravne vrednote v svojem okolju.**  Ker ni zavesti o dragocenosti in posebnosti Ljubljanskega barja tudi je tudi težko prepričati lokalne prebivalce, da ga je njegovo ohranjanje in varovanje lahko tudi osnova za turistične produkte in storitve, od katerih bi z organizacijo in trženjem ustrezne ponudbe imeli kaj tudi sami. Tudi zaradi tega je **težko pridobivati soglasja za uporabo zasebnih poti in kolovozov, na katerih bi lahko zagotovili bolj sklenjene in zaokrožene varne kolesarske povezave na Ljubljanskem barju.** Vendar sta **pridobivanje soglasij** za služnostno uporabo zasebnih poti in kolovozov **ter odkup zemljišč** za premostitev vrzeli v kolesarskih **povezavah stvar občin** in ne KP LB, ki za to nima ne kadrov ne sredstev. Glede kolesarske infrastrukture je stališče KP LB, da naj le ta poteka po obstoječih javni in zasebni infrastrukturi, pri čemer pa to ne izključuje možnosti posegov, s katerim bi omogočili premostitev vrzeli oz. bolj varne in/ali neposredne povezave. Seveda pa ti posegi ne smejo predstavljati grožnje za habitate ter prostoživeče rastlinske in živalske vrste in morajo biti izvedeni tako, da tudi vizualno ne degradirajo krajine. Z vidika KP LB je **obiskovanje v funkciji varstva narave**, za kar so najboljši strokovno vodeni ogledi, ki temeljijo na ciljnim skupinam prilagojeni interpretaciji, ki jo podajajo vodniki po parku, na voljo pa so tudi učne poti, informacijska gradiva, e-lekcije in barjanska banka podatkov. **Ljubljansko barje bi lahko vsak dan sprejelo tisoče obiskovalcev na kolesih**, ne da bi to predstavljajo resno grožnjo osnovnemu poslanstvu krajinskega parka – ohranjanju krajine, habitatov, redkih in ogroženih rastlinskih in živalskih vrst ter naravnih vrednot in kulturne dediščine, če bi imeli ti obiskovalci do njega ustrezen odnos in bi se ustrezno obnašali.

Zunanja sodelavka KP LB **Maša Bratina** je podrobneje predstavila vodene kolesarske oglede Ljubljanskega barja z interpretacijo, pri čemer je poleg pomanjkanja sredstev za njihovo sofinanciranje in promocijo kot **glavne ovire** izpostavila nepripravljenost lastnikov zemljišč za uporabo poti s strani kolesarjev, strah domačinov pred krajo kmetijskih pridelkov in vandalizmom, grobo nasutje poljskih poti, blatne ali celo neprevozne poti ob deževjih, pomanjkanje sence v poletnem času, nevarna prečkanja prometnih cest ob odsotnosti ukrepov za umirjanje prometa in ustrezne prometne signalizacije ter pomanjkanje premostitev Ljubljanice, drugih vodotokov ter kanalov. Odziv obiskovalcev je sicer zelo dober in kljub neudobnim in na nekaterih mestih nevarnih kolesarskim povezavam so večinoma navdušeni in očarani, prebivalci Ljubljane pa tudi presenečeni, saj si ne znajo predstavljati, da imajo tako rekoč tik pred nosom tako možnost za raznolika doživetja in sproščeno rekreacijo.

***Dr. Aleš Smrekar*** z *Geografskega Inštituta Antona ZRC SAZU je* opozoril, da **potrebe po rekreaciji v naravi med prebivalci Ljubljane naraščajo i**n da postajajo Rožnik, Šišenski hrib in Tivoli premajhni za naraščajoče rekreacijske aktivnosti, še zlasti za kolesarjenje. Tako se Ljubljančanom kot »**fitnes studio v naravi« kar samo po sebi ponuja Ljubljansko barje**, ki pa je kljub bližini s kolesom precej težko dostopno, saj ni varnih, urejenih in dobro označenih poti, ki bi vodile iz mesta do njega. Vendar bi moralo biti Ljubljansko barje **prostor za doživeto spoznavanje »narave in družbe**« in ne zgolj velik rekreacijski poligon na odprtem. Obiskovalcem pa je potrebno omogočiti, da prostor začutijo in spoznajo na drugačen način, za kar ne zadostuje le fascinacija s posameznimi atrakcijami, temveč interpretacija, ki ustvarja nov odnos do fenomenov ter s tem omogoča doživetja, ki ostanejo v trajnem spominu obiskovalcem in jih ti radi posredujejo svojim znancem in prijateljem, kar je najboljši način promocije. **Interpretacija kot prevod znanstvenega diskurza v govorico laikov omogoča spoznavanje, opazovanje in spoštovanje do okolja**. Poleg strokovnega vodenja, informacijskih tabel in različnih tiskanih gradiv se danes pri interpretaciji uporablja tudi splet in novi socialni mediji, prav tako pa tudi učilnica na prostem, kjer lahko obiskovalci izkustveno spoznajo naravne fenomene. Razen slednje so vsa ostala interpretacijska orodja uporabili pri zasnovi **naravoslovne učne poti » Okljuk«**, ki poteka ob strugi reke Iške in interpretira njene preobrazbe od hitro tekoče reke v soteski Iškega vintgarja prek reke, ki vijuga in ustvarja Iški vršaj kot pomembno zalogo pitne vode za Ljubljano vse do suhe struge, v kateri ponikne reka, ki so ji na prehodu na barjanska tla umetno spremenili tok. Ob tem sta prikazana in interpretirana tudi dediščina opuščenih mlinov in žag ob reki ter pomen reke za oskrbo Ljubljane s kakovostno pitno vodo. V osnovi je pot, ki jo simbolizira maskota Okljukec, namenjena učencem in dijakom. Zaradi bližine Ljubljane in dolžine 13 km jo je najbolj primerno obiskati s kolesom, vendar do nje iz mesta ni varne kolesarske povezave.

***Andrej Zalokar*** iz *Turističnega društva Rekreatur* je uvodoma predstavil **inovativni pristop** pri organizaciji **kolesarskih prireditev**, katerih cilj ni množičnost in tekmovalnost za vsako ceno, temvečpredvsem **zdrava zabava in raznolika doživetja**, ki **temeljijo na lokalni naravni in kulturni dediščini**. *Rekreatur* se vsako leto začne v drugem koncu Slovenije. Kolesarji na etapah poti spoznavajo in okušajo lokalno kulinarično, turistično in kulturno ponudbo.  *Rekreatur* je v okviru *Kolesarskega festivala 2013* organiziral tudi **družinski kolesarski izlet po Ljubljanskem barju**. Naročnik je zahteval, da izlet poleg Ljubljanskega barja kot družinsko kolesarske turistične destinacije **promovira tudi somodalnost različnih vrst prevoza**. Kolesarji na v centru mesta na Bregu **vkrcali na rečno ladjico**, ki jih je popeljala do 3 km oddaljenega gostišča Pod lipami, od tam pa so večino poti do Tehniškega muzeja Slovenije, v katerem so si pod strokovnim vodstvom ogledali zbirko zgodovinskih koles, prevozili po barjanskih poteh in kolovozih. Med potjo jih je vodička KP LB na zelo zanimiv način  **interpretirala barjansko naravno in kulturno dediščino**. Iz Bistre so se udeleženci vrnili v Borovnico, kjer so se skupaj s kolesi **vkrcali na vlak** za Ljubljano. Dogodek je pokazal bogastvo potencialov trajnostnega turizma na osnovi kolesarjenja v kombinaciji z rečnim in ladijskim prevozom, obenem pa tudi izkazal, da ob sedanjem stanju infrastrukture in storitev ni mogoče ponuditi kolesarskih turistični produktov z visoko dodano vrednostjo spoznavanja naravne in kulturne dediščine po ceni, ki bila sprejemljiva tako za ponudnika kot za turiste.

Direktor podjetja *Medprostor* **Rok Žnidaršič** je predstavil **idejne zasnove za kolesarske premostitve Ljubljanice**, ki so jih pod njegovim mentorstvom izdelali študenti *Fakulteta za arhitekturo Univerze v Ljubljan*i. Pri tem so poleg prenove in nadgradnje obstoječih premostitvenih objektov kot možnost za premostitev obravnavali tudi brodove na jeklenicah in premične ploščadi. S prometnega vidika Ljubljanice seka Ljubljansko barje na dva med seboj slabo povezana dela, saj je med Ljubljano in Vrhniko na razdalji okoli 25 km sedaj le en most, ki kolesarjem omogoča prečkanje reke. Na osnovi idejnih študij je kasneje nastal tudi projekt prenove t.i. »vodovodnega mostu« pri Lipah, ki bo realiziran v prihodnjem letu. S tem se bodo **bistveno povečale možnosti za varne in zaokrožene kolesarske povezave v osrednjem delu Ljubljanskega barja ter dostopnost Iškega vintgarja in Podpeškega jezera s kolesom**. Za celovit razvoj kolesarskih povezav na LB pa so potrebna tudi druga prečenja Ljubljanice v bližini Ljubljane, ob trasi železniške proge pri Podpeči, v bližini gradu Bistra oz. sotočja Borovniščice in Ljubljanice ter v bližini Vrhnike. Pri tem kaže v čim večji meri **prenoviti obstoječo tehniško dediščino in ji dati novo funkcijo**, prav tako pa **morfološko in simbolno izrabiti kulturno dediščino** ter premostitve izkoristiti tudi za postavitev osnovnih sanitarnih enot in počivališč. Premostitve Ljubljanice so tako tudi velik izziv za arhitekte, krajinske arhitekte in gradbene inženirje, obenem pa bi bile lahko dodatna privlačnost za kolesarsko spoznavanje LB.

V razpravi, ki je sledila predstavitvam, je dolgo zgodovino svojih prizadevanja za razvoj kolesarstva in kolesarskega popotništva na Ljubljanskem barju predstavil nekdanji župan občine Brezovica **Drago Stanovnik**. Izpostavil je, da so lahko, vsaj kar se tiče **dostopa do LB na JZ Ljubljane, rešitve dokaj enostavne in hitro izvedljive**, saj bi bilo potrebno **pod Dolgom mostom** samo izravnati nasip ob železniški progi, odstraniti vegetacijo in postaviti varovalno ograjo ter razširiti obstoječi servisni pločnik preko vodotoka. Oboje je mogoče izvesti kot vzdrževalna ureditev dostopa do novega železniškega postajališča, ki se gradi ob parkirišču na Dolgem mostu, saj to traso ljudje uporabljajo od ukinitve železniških zapornic na trem mestu dalje. Na Cesti dveh cesarjev pa pred križiščem s Cesto v Gorice zagotoviti varno vključevanje kolesarjev, ki pripeljejo po odcepu s PST preko mostu čez Mali graben in podvoza pod avtocesto na **Cesto dveh cesarjev ter varno vključevanje na Cesto v Gorice**. Oba »izstopa« sta pomembna tudi za **dostop do »vodovodnega mostu«** pri Lipah. Prav tako je bila pri Vnanjih goricah že postavljena brv čez Drobtinko, ki je omogočila varno povezavo vse do Podpeči, ki jo je okoljska inšpekcija odstranila, kar se je po pritožbi sicer izkazalo za nezakonito, vendar potem ni bilo dovolj podpore pri zahtevah, da se vzpostavi prejšnje stanje. S sodelovanjem skavtov se je omogočila in legalno označila **Ašičeva pot**, ki edina omogoča varno pešačenje in kolesarjenje med Vnanjimi in Notranjimi Goricami ter Podpečjo in Bevkami, potrebno pa je zagotoviti tudi njeno vzdrževanje.

V razpravi je bilo tudi opozorjeno, da je, ko razmišljamo o razvoju kolesarstva in kolesarskega turizma vselej **upoštevati katero vrsto kolesarjev oz. ciljno skupino kolesarskih turistov imamo v mislih**, saj se že med gorskimi kolesarji pričakovanja in potrebe gravitacijskih kolesarjev zelo razlikujejo od turnih kolesarjev, medtem ko sta cestno kolesarjenje in družinsko turistično kolesarjenje spet popolnoma drugačni zgodbi. Prav tako je bilo opozorjeno, da se ne sme razmišljati samo o problemu kolesarskega dostopa na LB s perspektive Ljubljančanov, temveč tudi **o navezavi kolesarskih povezav na robovih LB z regionalnimi kolesarskimi povezavami na Dolenjskem in Notranjskem**. Razpravljavci so prav tako izpostavili, da je potrebno **iskati največje možne sinergije med vsakdanjim kolesarjenjem** po opravkih ter infrastrukturo in prometnimi režimi, ki ga naredijo varnega t**er turističnim kolesarjenjem**, prav tako pa tudi o medsebojnih pozitivnih vplivih promocije ene in druge vrste kolesarstva. Poleg majhnega interesa lokalnega prebivalstva za vsakdanje kolesarjenje in odpora proti poteku kolesarskih povezav po zasebnih poteh in kolovozih je bila kot ena glavnih ovir izpostavljen **manjkajoč institucionalni okvir**, saj razen KP LB ni nobene inštitucije, ki bi formalno povezovala vse barjanske občine, neformalna srečanja županov pa niso dovolj čvrst in stabilen okvir za reševanje kompleksnih izzivov razvoja kolesarstva in kolesarskega turizma v tem občutljivem in s številnimi nasprotujočimi si interesi obremenjenem prostoru.

Zaradi slabih praktičnih učinkov projektov *Kolesarske povezave v LUR* in *Strokovne podlage za plovnost Ljubljanice* bo občine tudi zelo težko prepričati v financiranje celovite študije za **razvoj LB kot kolesarske turistične destinacije**, ki bi bila sicer nujna za pripravo ustrezne razvojne strategije in pridobivanje sredstev iz različnih virov na način dopolnjevanja in zagotavljanja sinergijskih učinkov. Predhodno bo potrebno sploh **opredeliti LB kot turistično destinacijo** in **vzpostaviti regionalni destinacijski menedžment**. Brez bolje organizirane in specializirane regionalne turistične ponudbe bo težko prešlo do skoka naprej pri razvoju kolesarstva na LB.

Kot možen vir financiranja manjših ukrepov za razvoj kolesarstva na podeželju so bila omenjena sredstva Evropska sredstva za razvoj podeželja v novi finančni perspektivi, zato je priporočljivo, da se zainteresirani udeležijo **razvojnih posvetov**, ki jih bosta v novembru organizirala ***LAS Ljubljansko barje z zaledjem*** in ***LAS Sožitje mesta in podeželja***.

Izoblikoval se je tudi predlog za to, da se občinam predlaga, da LB dobi **koordinatorja za kolesarstvo**, ki bi bil v začetku financiran s strani občin, kasneje pa bi te le pokrivale v EU projektih potreben delež sofinanciranja. Kot priložnost za promocijo kolesarjenja kot načina reševanja problematike parkiranja na lokacijah največjih turističnih atraktorjev prometa na LB pa je bila identificirana izgradnja kolesarskega mostu pri Lipah, ki bo že prihodnje poletje omogočil, da namesto z avtom Ljubljančani Iški vintgar in Podpeško jezero po dokaj varnih poteh obiščejo s kolesom, do česar pa ne bo prišlo brez dobre promocijske kampanje.

**Ključne ugotovitve posveta:**

1. Ljubljansko barje ima zaradi bližine slovenske prestolnice, privlačne krajinske podobe, bogate kulturne dediščine, biotske pestrosti in številnih naravnih vrednot in spomenikov ter zaradi svoje ravninske lege in dobro razvejane mreže manj prometnih cest, poti in kolovozov **izredne možnosti tako za uporabo kolesa na vsakdanjih poteh prebivalcev** v Ljubljano in med posameznimi kraji na njem kot tudi za **vsakdanjo kolesarsko rekreacijo** lokalnih prebivalcev in še posebej prebivalcev Ljubljane, skupaj s svojim zaledjem pa tudi izredne možnosti za **razvoj različnih vrst kolesarskega turizma**.
2. Na področju kolesarstva in kolesarskega turizma na Ljubljanskem barju **že obstajajo nekateri produkti** ter številne **pobude in dejavnosti**, ki pa se vse med seboj niti ne poznajo niti **niso usklajene**.
3. Ne glede na to, da imajo različne zvrsti kolesarstva različne potrebe in prioritete je potrebno k razvoju kolesarskega sistema na Ljubljanskem barju **pristopiti enotno in celovito**, saj obstajajo številne skupne potrebe in sinergije med razvojem uporabnega, rekreativnega, izletniškega in turističnega kolesarstva.
4. Kolesarstvo na Ljubljanskem barju je potrebno razvijati kot del energetsko in okoljsko učinkovitega ter na sodobne IKT tehnologije oprtega **prometnega sistema**, **s poudarkom na so-modalnosti kolesarstva in drugih oblik prevoza** ter obenem kot **kolesarsko turistično destinacijo**, ki lahko obiskovalcem Ljubljane ponudi raznolika kakovostna doživetja na s kolesom neposredno dostopnem podeželju ali omogoči bivanje na podeželju in obisk slovenske prestolnice s kolesom ali v kombinaciji kolesa in javnega prevoza.
5. Potrebni sta **celovita kolesarska strategija za celotno Ljubljansko barje** **in njegovo zaledje**, ki bo zgotovila osnovno primarno mrežo kolesarskih povezav, enotne standarde storitev za kolesarje, enotno celostno podobo in enovit sistem korporativnega označevanja ter strategija razvoja Ljubljanskega barja kot turistične destinacije, v kateri bo imelo kolo kot turistično prometno in rekreacijsko sredstvo v povezavi z javnim prevozom ključno vlogo pri zagotavljanju mobilnosti turistov v tem prostoru in razvoju turističnih produktov.
6. Potreben so **skupen in usklajen pristop vseh barjanskih občin**, pri čemer bi morala vodilno vlogo imeti Mestna občina Ljubljana **ter** **ostalih ključnih deležnikov**: LAS Sožitje mesta in podeželja, LAS Ljubljansko barje z zaledjem, Turizma Ljubljana, Krajinskega parka Ljubljansko barje, Ljubljanske kolesarske mreže in drugih za kolesarjenje zainteresiranih društev in organizacij.
7. Ustrezno kolesarsko infrastrukturo je v veliki meri mogoče **vzpostaviti na že obstoječih manj prometnih cestah, poteh in kolovozih,** pri čemer pa **bodo za neposrednost in krožnost povezav potrebni nekateri večji in številni manjši dodatni posegi v prostor** oz. zagotovitev služnosti ali odkupa zemljišč, pri čemer je ključna vloga občin. Potrebno bo tudi na več mestih zagotoviti **prečenje reke Ljubljanice** ter prečenje nekaterih **potokov in kanalov ter močvirnih in poplavnih površin**, pri čemer je potrebno upoštevati možnosti, ki jih dajejo nekatera že vzpostavljena prečenja in možnosti funkcionalne prenove tehniške dediščine, ob tem pa tudi naravovarstvene smernice in omejitve . Prav tako bo potrebno **odstraniti številne kritične točke z vidika prometne in siceršnje varnosti kolesarjev** ter na primarnih kolesarskih povezavah zagotoviti enotno kakovost vozišča in njegove opremljenosti.
8. Za vzpostavitev kakovostnih in privlačnih kolesarskih povezav med Ljubljano in Ljubljanskim barjem bo potrebno **urediti varne in dobro označene kolesarske povezave iz centra Ljubljane**, ki bodo omogočile **dostop do že obstoječih**, a v nekaterih primerih prenove potrebnih **za varno kolesarjenje po Ljubljanskem barju primernih cest** kot so pot ob železnici od Dolgega mostu do Brezovice, Cesta v Gorice, pod ob dolenjski železnici do Škofljice ter povezava ob Ižanski cesti do odcepa ceste za Mateno.
9. Poleg ustrezne **turistične informacijske infrastrukture** je za povečanje privlačnosti potrebno vzpostaviti tudi ustrezno **interpretacijsko infrastrukturo**, saj je samo preko nje mogoče doseči tako večjo ozaveščenost in informiranost obiskovalcev Ljubljanskega barja o naravnih fenomenih, naravnih vrednotah in naravnih spomenikih v tem prostoru kot tudi na osnovi posameznih atrakcij oblikovati možnosti za doživetja in zgodbe kot osnove turističnega produkta.

1. Razen *Krajinskega parka Ljubljansko barje*, katerega primarno poslanstvo je varovanje narave, naravnih vrednot in spomenikov, ekosistemskih funkcij, habitatov ter rastlinskih in živalskih vrst, ni nobene institucije, ki bi delovala na ravni razvoja kolesarskega prometa, rekreacije in turizma na ravni Ljubljanskega barja kot specifične kulturne krajine in skupnega prostora. Zato je velik izziv **skupno in koordinirano načrtovanje za razvoj kolesarstva in kolesarskega turizma**, ki je smiselno saj gre tudi v geografsko-prometnem smislu za enovit prostor in ki je nujno z vidika razvoja celovitega kolesarsko-prometnega sistema, trajnostne mobilnosti in razvoja Ljubljanskega barja kot turistične destinacije, ki lahko ponudi številne produkte ne le na področju izletniškega in družinskega kolesarjenja, temveč v zaledju Ljubljanskega barja tudi za gravitacijske in turne gorske kolesarje.

**Ključna priporočila:**

1. Potrebno je **nadaljevati s krajšimi posveti**, ki bodo obravnavali posamezne vidike razvoja kolesarstva in kolesarskega turizma in ki naj bi jih gostila vsakič druga barjanska občina, za kar naj občine zagotovijo sredstva v proračunu za prihodnje leto.
2. Z vidika kolesarskega turizma je potrebno obravnavati **Ljubljansko barje kot posebno turistično destinacijo**, z vidika destinacijskega menedžmenta in razvoja turističnih produktov na Ljubljanskem barju pa upoštevati prednosti, ki bi jih ob ustrezno razviti infrastrukturi n storitvah za spoznavanje in doživljanje tega prostora lahko nudilo kolo.

1. Zagotoviti je potrebno tudi **vključevanje pristojnih za prostorsko, prometno in okoljsko problematiko iz Mestne občine Ljubljana** kot največje med barjanskimi občinami ter pristojne za ta področja obvestiti o rezultatih posveta.
2. O zaključkih in ugotovitvah posveta je potrebno **obvestiti predstavnike LAS Ljubljansko barje z zaledjem in LAS Sožitje mesta s podeželje**m ter **vključiti kolesarstvo in kolesarski turizem v razvoj novih strategih obeh LAS** s ciljem poenotenega pristopa obeh LAS.
3. Razvoj kolesarstva in kolesarskega turizma na Ljubljanskem barju je potrebno videti **v širšem kontekstu razvoja kolesarskih povezav od izvirov do izliva reke Save**, s katerimi se želita Slovenija in Ljubljanska urbana regija umestiti na globalni turistični zemljevid popotniškega in družinskega kolesarjenja, zato je potrebna **koordinacija z dejavnostmi RRA LUR na področju razvoja kolesarstva kot dela prometnega in turističnega sistema v LUR**.
4. Potrebno je zagotoviti **profesionalno koordinacijo dejavnosti med številnimi akterji razvoja kolesarstva in kolesarskega turizma na Ljubljanskem barju**: barjanskimi občinami, Krajinskim parkom Ljubljansko barje, Turizmom Ljubljana, ZRC SAZU, FAGG, Fakulteto za arhitekturo, Ljubljansko kolesarsko mrež in drugimi kolesarskimi društvi ter ponudniki turističnih storitev.
5. Sosednje barjanske občine morajo že sedaj začeti **usklajevati svoje načrte in ambicije glede razvoja konkretnih kolesarskih povezav in turističnih produktov**.
6. Vzpostaviti je potrebno **kolesarsko platformo** kot mesto srečevanja in interakcije med različnimi pobudniki in deležniki razvoja kolesarstva in kolesarskega turizma na Ljubljanskem barju ter s pomočjo moderiranega večdeležniškega dialoga **pripraviti izhodišča za Celostno strategijo razvoja kolesarstva in kolesarskega turizma na Ljubljanskem barju in v njegovem zaledju**.
7. Odprtje »vodovodnega mostu« čez Ljubljanico je potrebno izkoristiti za **promocijsko kampanjo obiska Podpeškega jezera in Iškega vintgarja** kot dveh od treh prometno najbolj obremenjenih turističnih točk v poletnem času **s kolesom** kot prevoznim sredstvom, ki ne povzroča prometne gneče in problemov s parkiranjem ter omogoča najbolj pristno in zdravo doživetje Ljubljanskega barja.