



REPUBLIKA SLOVENIJA

MINISTRSTVO ZA PROMET

DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE



Naložba v vašo prihodnost

OPERACIJO DELNO FINANCIRA EVROPSKA UNIJA
Evropski sklad za regionalni razvoj

Kolesarski projekti, KI JIH SOFINANCIRA EVROPSKA UNIJA





Kolesarski projekti, ki jih sofinancira Evropska unija

Kranjska Gora–Gozd Martuljek–Jesenice

Jesenice–Lesce–Bled

Brezovica–Vrhnika–Logatec

Rogaška Slatina–Podčetrtek–Bistrica ob Sotli

Miren–Vrtojba–Nova Gorica–Kanal

Mag. Polona Andrejčič Mušič, univ. dipl. inž. grad.
Kolesarski projekti, ki jih sofinancira Evropska unija

IZDAJATELJ IN ZALOŽNIK
 Ministrstvo za promet
 Direkcija Republike Slovenije za ceste

ZASTOPA
 mag. Gregor Ficko

UREDILA
 Sandra Kržan

FOTOGRAFIJE
 arhiv DRSC, Dejan Simčič, Shutterstock, I-Stock
 arhiv STO (S. Gobbo: naslovnica, K. Kunaver: str. 5, M. Vranič: str. 17,
 M. Mavec: str. 22, M. Vranič: str. 25)

ZEMLJEVIDI
 Kartografija

OBLIKOVANJE
 Sonja Eržen u.d.i.a

TISK
 Tiskarna Medium d.o.o.

NAKLADA
 10.000 izvodov

Ljubljana 2009

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

625.711.4(497.4)

ANDREJČIČ Mušič, Polonca
 Kolesarski projekti, ki jih sofinancira Evropska unija /
 [Polonca Andrejčič Mušič ; fotografije arhiv DRSC]. - Ljubljana :
 Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za
 ceste, 2009

ISBN 978-961-6191-18-0

1. Gl. stv. nasl.

248491264

KOLESARSKI PROJEKTI, ki jih sofinancira Evropska unija

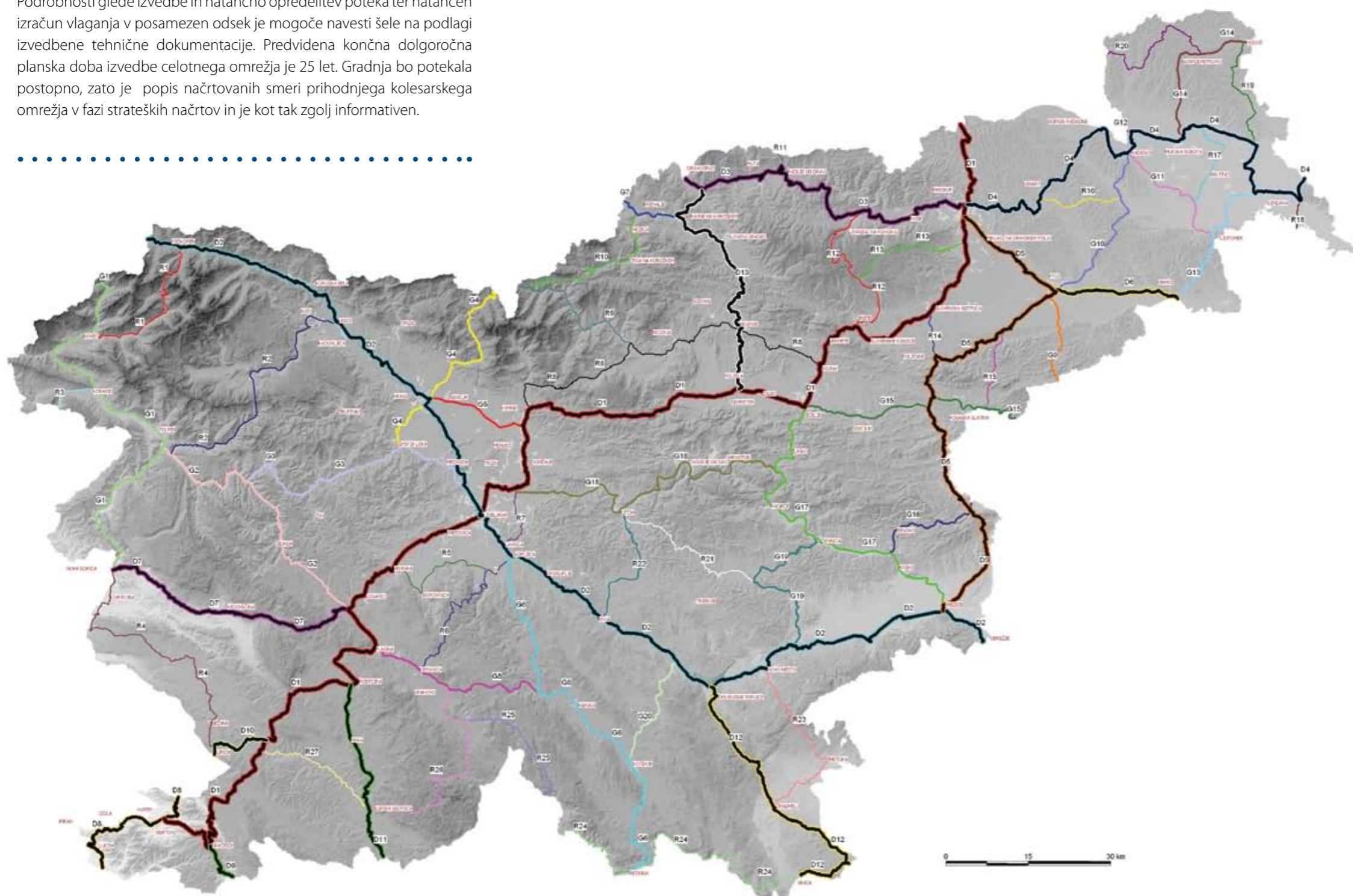


Ta publikacija je predstavitveno gradivo Direkcije Republike Slovenije za ceste kot nosilne partnerice pri izvedbi odsekov šestih državnih kolesarskih projektov, ki se v okviru strukturnih skladov sofinancirajo s pomočjo evropske kohezijske politike v Republiki Sloveniji v programskem obdobju 2007–2013. Projekti so vključeni v Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture, prednostne usmeritve Cestna infrastruktura v okviru prednostnega projekta Izgradnja kolesarskih povezav.

Direkcija Republike Slovenije za ceste ima kot upravljavka državnih cest glede na Zakon o javnih cestah v svojem programu tudi področje zasnove, oblikovanja, gradnje in vzdrževanja DRŽAVNEGA KOLESARSKEGA OMREŽJA. To omrežje sestavljajo daljinske, glavne in regionalne kolesarske povezave, ki zvezno in enakomerno potekajo čez vso Slovenijo. Posamezne kolesarske poti povezujejo večja mesta v Sloveniji, pomembnejša turistična in kulturna središča ter pomembna prometna križišča in se navezujejo na mednarodne kolesarske smeri.

Osnovne smeri državnih kolesarskih povezav so določene v kartografskem delu Odloka o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin srednjeročnega in dolgoročnega družbenega plana Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 72/95). Projekt izvedbe celotnega predvidenega omrežja zajema pribl. 2700 km delno ali izključno kolesarjem namenjenih državnih kolesarskih povezav. Načrtovanje prednostnih nalog v zvezi z uresničitvijo predvidenega državnega kolesarskega omrežja je prostorsko in časovno zelo zahtevno in temelji na objektivnih prometno-varnostnih, strokovno-tehničnih, gospodarskih in okoljevarstvenih merilih. Delež trenutno že zgrajenega omrežja je zelo majhen v primerjavi s celotnim predvidenim omrežjem, ki ga je še treba zgraditi. Podrobnosti glede izvedbe in natančno opredelitev poteka ter natančen izračun vlaganja v posamezen odsek je mogoče navesti šele na podlagi izvedbene tehnične dokumentacije. Predvidena končna dolgoročna planska doba izvedbe celotnega omrežja je 25 let. Gradnja bo potekala postopno, zato je popis načrtovanih smeri prihodnjega kolesarskega omrežja v fazi strateških načrtov in je kot tak zgolj informativen.

Predlagana kategorizacija izvedenih odsekov državnih kolesarskih povezav.



Kolesarske povezave

- D1** Šentilj - Maribor - Celje - Ljubljana - Postojna - Divača - Koper
- D2** Rateče - Kranjska Gora - Bled - Kranj - Ljubljana - Novo mesto - Obrežje
- D3** Vič - Dravograd - Radlje ob Dravi - Maribor
- D4** Maribor - Gornja Radgona - Murska Sobota - Dolga vas
- D5** Maribor - Ptuj - Poljčane - Podčetrtek - Brežice
- D6** Ptuj - Ormož - meja Hrvaška
- D7** Kalce - Col - Ajdovščina - Šempas - Nova Gorica
- D8** Škofije - Koper - Izola - Portorož - Sečovelje
- D9** Škofije - Gračiče - Sočerga
- D10** Divača - Lipica - meja Italija
- D11** Postojna - Ilirska Bistrica - Jelšane
- D12** Dolenjske Toplice - Črnomelj - Vinica
- D13** Dravograd - Ravne na Koroškem - Slovenj Gradec - Velenje - Šempeter
- G1** Predel - Bovec - Kobarid - Tolmin - Most na Soči - Nova Gorica
- G2** Modrej - Želin - Idrija - Godovič - Kalce
- G3** Ljubljana/Sentvid - Škofja Loka - Cerklje - Želin
- G4** Jezerski vrh - Predvor - Kranj/Primskovo; Kranj/Čirče - Škofja Loka
- G5** Kranj/Primskovo - Spodnji Brnik - Kamnik/Duplica
- G6** Ljubljana - Škofljica - Sodražica - Ribnica - Kočevje - Petrina
- G7** Holmec - Ravne na Koroškem - Dravograd
- G8** Planina - Cerklje - Sodražica
- G9** Ptuj - Jurovci - Gruškovje
- G10** Radenci - Sveti Jurij ob Ščavnici
- G11** Radenci - Ljutomer - Stroča vas
- G12** Gornja Radgona - MMP G. Radgona; MMP Gederovci - Gederovci
- G13** Lendava - Ormož/G14/ Hodoš - Gornji Petrovci - Murska Sobota
- G15** Celje - Šmarje pri Jelšah - Mestinje; Podplat - Rogaška Slatina - Rogatec
- G16** MMP Bistrica ob Sotli - Podsreda - Brestanica
- G17** Celje - Rimske Toplice - Zidani Most - Sevnica - Krško - Brežice
- G18** Šentjakob - Litija - Zagorje ob Savi - Trbovlje - Hrastnik - Rimske Toplice
- G19** Sevnica - Mokronog - Otočec
- G20** Kočevje - Stari Log - Dvor
- R1** Kranjska Gora - Vršič - Trenta - Bovec
- R2** Lesce - Bled - Bohinjska Bistrica - Podbrdo - Bača pri Modreju
- R3** Kobarid - Robič
- R4** Nova Gorica - Miren - Komen - Sežana - Lipica
- R5** Ig - Podpeč - Borovnica - Vrhnika
- R6** Škofljica - Ig - Krim - Rakitna - Cerklje
- R7** Šentjakob - Zadvor - Lavrica
- R8** Kamnik - Črnivec - Radmirje - Mozirje - Velenje - Dobrna - Vojnik
- R9** Radmirje - Luče - Solčava - Pavličovo sedlo
- R10** Poljana - Mežica - Črna na Koroškem - Pavličovo sedlo/Solčava
- R11** Radlje - Radeljski prelaz
- R12** Puščava - Lukanja - Oplotnica - Zreče
- R13** Hoče - Areh - Lukanja
- R14** Slovenska Bistrica - Poljčane
- R15** Rogatec - Majšperk
- R16** Sveti Jurij ob Ščavnici - Lenart v Slovenskih goricah
- R17** Banovci - Beltinci - Moravske Toplice
- R18** Petišovci - Lendava
- R19** Hodoš - Dobrovnik
- R20** Gornji Petrovci - Rogašovci - Kramarovci
- R21** Šmartno - Mirna - Mokronog
- R22** Litija - Bogenšperk - Ivančna Gorica - Krka
- R23** Novo mesto - Metlika - Črnomelj
- R24** Vinica - Stari trg ob Kolpi - Fara; Petrina - Osilnica
- R25** Podplanina - Hrib - Stari trg pri Ložu
- R26** Grahovo - Stari trg pri Ložu - Sviščaki - Ilirska Bistrica

Vlaganja v gradnjo državnega kolesarskega omrežja morajo biti uravnotežena glede na predvidene posamezne kratkoročne, srednje-ročne in dolgoročne planske etape. Potrebno je gospodarno načrtovanje ukrepov glede na finančne in prostorske možnosti ter razpoložljivo cestno infrastrukturo. Smiselno je izkoristiti čim več primernih obstoječih cest z nizkim povprečnim letnim dnevnim prometom in jih ustrezno preurediti ali opremiti s prometno signalizacijo za varno potekanje in vodenje kolesarskega prometa po njih. Iz prometnovarnostnih, zdravstvenih in turistično-rekreativnih razlogov je zaželeno, da se državne kolesarske povezave urejajo kot samostojne kolesarske poti, vendar je gradnja novih kolesarskih poti predvidena le tam, kjer ni druge možnosti. Gradnja kolesarskih stez in kolesarskih pasov pa je predvidena predvsem na območju naselij in tam, ker je s stališča prometne varnosti to nujno potrebno. Glede na državni interes pa se bodo v kolesarske poti preuredile ustrezne poljske poti, gozdne ceste ali opuščene trase druge infrastrukture.

Treba je izbirati racionalne, prometno varne in privlačne rešitve, ki zagotavljajo zvezno prevoznost za kolesarje, s težnjo po sonaravnem projektiranju in čim večji ohranitvi naravnega okolja. Samo tako so vlaganja v gradnjo državnega kolesarskega omrežja tudi gospodarsko upravičena.



Omrežje državnih kolesarskih povezav mora biti oblikovano, zasnovano in opremljeno tako, da je sklenjeno in prilagojeno krajinskim lastnostim območja, da so kolesarske povezave različnih funkcij medsebojno povezane, da se kolesarsko omrežje navezuje na postajališča javnega potniškega prometa in železnice ter parkirne površine za motorna vozila in na ustrezno dodatno tehnično-servisno infrastrukturo. Torej kolesarsko omrežje kot tako ponuja tudi številne možnosti za razvoj drugih podjetniških dejavnosti.



Z ustreznim načrtovanjem dinamike gradnje oziroma vzpostavitve kolesarskih povezav je treba omogočiti njihov uravnotežen razvoj, čim boljše dostopnost do vseh območij v Sloveniji in navezavo na mednarodni kolesarski sistem.

Med posameznimi evropskimi državami se načrtuje omrežje mednarodnih kolesarskih povezav, EUROPEAN CYCLING NETWORK, namenjeno predvsem daljinskemu potovalno-turističnemu kolesarskemu prometu.



Evropsko kolesarsko omrežje poteka čez številne evropske države, tudi čez Slovenijo:

št. 9: jantarjeva smer Baltik-Jadran:
Gdansk–Dunaj–Gradec–Maribor–Ljubljana–Trst–Koper–Pulj;

št. 8: sredozemska smer Gibraltar–Atene:
Gibraltar–Barcelona–Monako–Benetke–Trst–Ilirska Bistrica–Reka–jadranska obala–Atene.



Za zagotovitev učinkovitih in vsestranskih možnosti za kolesarsko infrastrukturo je potrebno dejavno sodelovanje pri načrtovanju in izvedbi na državni in tudi lokalni ravni. Lokalne skupnosti sodelujejo pri oblikovanju državnega kolesarskega omrežja, saj najbolj poznajo svoje območje, turistične zanimivosti ter navade in potrebe ljudi, ki tam živijo in ustvarjajo dohodek. V njihovi pristojnosti pa je tudi oblikovanje lokalnih kolesarskih mrež, ki se navezujejo na državno kolesarsko omrežje.

Zaradi omejenih proračunskih sredstev, ki jih direkcija za vzdrževanje in upravljanje približno 6000 kilometrov dolgega državnega cestnega omrežja letno odmerja državni proračun, smo večje, finančno zahtevnejše samostojne daljinske državne kolesarske projekte zunaj naselja, namenjene predvsem potovalno-turističnemu in rekreativnemu kolesarjenju, za zdaj izvajali le v omejenem obsegu in če je bila možnost sofinanciranja iz drugih virov (PHARE, Interreg, občine, druga ministrstva in podobno). V okviru strukturnih skladov, Operativnega programa razvoja okoljske in prometne politike prednostne usmeritve Prometna infrastruktura v okviru 3. razvojne prioritete Prometna infrastruktura je Direkcija Republike Slovenije za ceste prijavila izvedbo posameznih odsekov 5 kolesarskih projektov:

- kolesarska povezava Kranjska Gora–Gozd Martuljek–Jesenice,
- kolesarska povezava Jesenice–Lesce–Bled,
- kolesarska povezava Brezovica–Vrhniko–Logatec,
- kolesarska povezava Rogaška Slatina–Podčetrtek–Bistrica ob Sotli,
- kolesarska povezava Miren–Vrtojba–Nova Gorica–Kanal.

Mreža kolesarskih poti je lahko učinkovita le, če imajo kolesarske površine sklenjen tok in se ne končajo v slepo. Kolesarju mora biti omogočeno, da se po doseženem cilju vrne tja, od koder je prišel, po isti ali krajši poti. Sklenjena mreža zagotavlja razbremenitev drugih cest in učinkovitost posega. Zato so sredstva, ki jih je RS pridobila v okviru Operativnega programa razvoja okoljske in prometne politike, zelo dobrodošla in bodo porabljena predvsem za dokončanje manjkajočih odsekov na posameznih naštetih kolesarskih povezavah. Ponekod bodo izvedeni tehnično in finančno zahtevnejši posegi, ki bodo zagotavljali večjo prometno varnost in bistveno višjo raven storitve za kolesarje. Prizadevamo si za uveljavitev načela ločevanja med motoriziranim prometom in šibkejšimi udeleženci v prometu.

.....



Ureditev kolesarskega prometa na trasi daljinske poti št. 910200 GOZD MARTULJEK - JESENICE



Mednarodni projekt Kolesarske povezave treh dežel poteka v večjem delu po opuščeni železniški progi od MMP Rateče – Kranjska Gora – Gozd Martuljek v smeri Hrušica - Jesenice in je poskusni projekt gradnje daljinskih državnih kolesarskih poti pri nas.

Navezuje se na kolesarske povezave v sosednjih Italiji in Avstriji, ki veljata za zelo visoko razviti državi na področju kolesarskega turizma, pa tudi po kakovosti in razporedenosti kolesarske infrastrukture. V letu 2001 smo pri nas za promet kolesarjev v okviru tega projekta odprli približno 15 km dolg del kolesarske poti od mejnega prehoda Rateče, skozi Kranjsko Goro do Gozda Martuljka. Kolesarska povezava poteka čez mejni prehod Rateče do Trbiža v Italiji.

Ureditev kolesarske povezave med Gozdom Martuljkom in Jesenicami je del prednostnega projekta št. 7 iz OP ROPI PU Cestna infrastruktura – Gradnja kolesarskih povezav. V okviru strukturnih skladov 2008–20013 bodo pri tem projektu izvedeni gradbeni ukrepi za manjkajoče odseke

oziroma za zagotovitev zveznosti poteka kolesarske povezave kot samostojne kolesarske poti na celotni opisani povezavi. V sklopu tega projekta so za gradnjo in ureditev predvideni ti pododseki in objekti, ki bodo sofinancirani s sredstvi iz Evropskega sklada za regionalni razvoj:

- gradnja brvi za kolesarje in pešce čez Savo Dolinko,
- ureditev struge Save Dolinke pri brvi čez Savo Dolinko pri Gozdu Martuljku,
- izvedba 2 manjših premostitvenih objektov čez potoke,
- izvedba kolesarske poti v dolžini 5.855 m,
- ureditev 7 novih počivališč,
- ureditev prometne signalizacije,
- namestitev dveh informacijskih e-tabel in znakov.

Ustrezno je treba urediti vodotoke in prepuste. Ob trasi bo na posameznih razglednih točkah zgrajenih tudi nekaj počivališč. Prav tako bo skrbno urejena tudi okolica poti, da se bo čim lepše skladala z okoljem. V največji mogoči meri so ohranjeni obstoječe rastlinstvo in posamezni sklopi dreves, ki na nekaterih delih dajejo občutek drevoreda. Posebno skrbno so izvedeni posamezni detaili razširitev na objektih ter oblikovanje in izvedba ograj, ureditve skalometov in podobno. Pozimi bo kolesarska pot postala tekaška proga.

Projekt **Daljinska kolesarska pot od mejnega prehoda Rateče do Jesenic** je nastal na podlagi povezave 27 alpskih občin Evrope (iz Slovenije sta to Kranjska Gora in Bovec) v omrežje občin. Občine so pripravile programe sonaravnega – okoljevarstvenega razvoja, ki so zasnovani na temeljnih usmeritvah Alpske konvencije in njenih protokolov. Programi utemeljujejo razvoj občin na varovanju naravnih in kulturnih vrednot ter okolju prijaznem in socialno sprejemljivem trajnem razvoju. V omrežje občin se umešča tudi projekt treh dežel, katerega sestavni del je projekt omenjene kolesarske poti.



Prikazan načrtovanega poteka kolesarske poti
Gozd Martuljek - Jesenice





S kolesarsko potjo med Ratečami in Jesenicami se navezujemo na kolesarske poti sosednjih držav ter s tem v sistem evropskega kolesarskega omrežja. Dolžina poti med Ratečami in Jesenicami (Hrušica) je približno 25 km.

Začetek tega projekta pomeni nadaljevanje že izvedene kolesarske poti v Gozdu Martuljku. Pri Železničarskem domu bomo zgradili nov most za pešce in kolesarje čez Savo Dolinko, uredili strugo na območju mostu in traso v nadaljevanju navezali na že zgrajeno pot do km 16 + 450. Po opuščeni trasi železniške proge bomo zgradili novo kolesarsko pot do Mojstrane. Na tem delu trase bodo urejena tudi tri počivališča in zgrajena dva manjša objekta čez rečne struge.

Skozi Mojstrano poteka kolesarska pot po obstoječi lokalni cesti, kjer je pot že primerno označena. V nadaljevanju (od km 22 + 140) kolesarska pot poteka po obstoječi makadamski cesti in poljski poti do Hrušice, tu pa se naveže na projekt kolesarske povezave Jesenice–Lesce–Bled, katere manjkajoči odseki se bodo prav tako sofinancirali iz strukturnih skladov.

Ureditev struge Save Dolinke

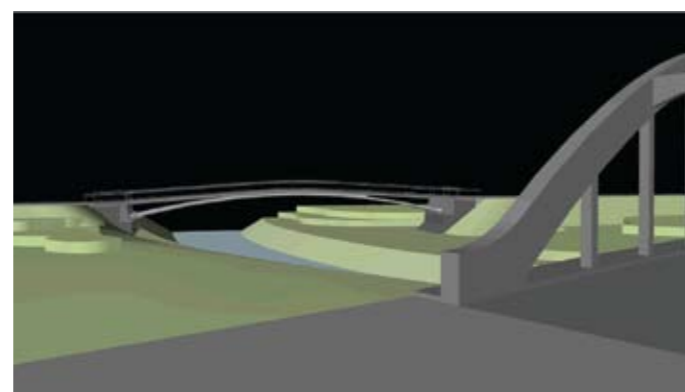
Glavni in tudi najnujnejši ukrep je razširitev korita Save Dolinke na območju novega mostu. V sklopu tega bosta urejeni brežini reke v dolžini 120 m, predvsem zato, da se ustavi erozija brežine.

Most za kolesarje čez Savo v Gozdu Martuljku je predviden kot novogradnja z načrtovanimi tehničnimi elementi. Popraviti je treba obstoječe opornike starega železniškega mostu, ki je stal na istem kraju.

Obstoječi opornik starega železniškega mostu



Shematski prikaz novega mostu



Brv pri Peternelu je predvidena kot novogradnja povozne mostne konstrukcije na obstoječi konstrukciji železniškega mostu. Objekt je zasnovan kot jeklena prostoležeča konstrukcija z razpetino 2,70 m. Skupna širina mostu je 3,64 m. Vozišče širine 3,0 m bo izdelano iz prečnih hrastovih plohov. Postavljena bo lesena ograja.

Brv čez Sedučnikov potok je predvidena kot novogradnja povozne mostne konstrukcije na obstoječi konstrukciji železniškega mostu. Objekt je zasnovan kot jeklena prostoležeča konstrukcija z razpetino 4,40 m. Skupna širina mostu je 3,64 m. Vozišče širine 3,0 m bo izdelano iz prečnih hrastovih plohov. Postavljena bo lesena ograja.

Druge ureditve

Na trasi se bodo uredila počivališča, ki so predvidena v dveh velikostih. Na počivališčih so predvidene obvestilne table. Vsi leseni deli bodo iz masivnega impregniranega lesa. Vsi jekleni deli bodo zaščiteni proti koroziji. Na obravnavani trasi bo urejeno 7 počivališč, njihova lega je bila določena že v lokacijskem načrtu.



Ureditev kolesarskega prometa na trasi daljinske poti št. 910200 JESENICE–LESCE–BLED [pododseki 1, 3, 5 in 6]

Kolesarska povezava Jesenice–Lesce–Bled je del daljinske kolesarske povezave št. 910200 MMP Rateče–MMP Obrežje in kot taka nadaljevanje trase projekta Kranjska Gora–Jesenice. Celotna dolžina vseh kolesarskih površin med Jesenicami in Bledom je okoli 22,7 km.

Prikaz načrtovane kolesarske poti



Uporabniki, ki bodo kolesarsko povezavo uporabljali dnevno za pot v šolo, službo, trgovino, so predvsem prebivalci občine Jesenice. Ob koncih tedna in v lepem vremenu pa bo kolesarska povezava privlačna tudi za rekreativne vožnje prebivalcev širšega območja Zgornjesavske doline (Kranjska Gora, Radovljica, Žirovnica, Lesce). Obravnavano območje je turistično zelo zanimivo, zato lahko pričakujemo, da se bo z gradnjo te kolesarske poti, ki bo povezala pomembni turistični središči Bled in Kranjsko Goro, kolesarski promet na tem območju bistveno povečal, k uresničevanju načrtov, povezanih s to kolesarsko potjo, pa prispevajo tudi prenočitvene zmogljivosti teh dveh turističnih središč.

Trasa skozi občino Jesenice je dolga 12.916 m. Trenutno je tu že urejena kolesarska povezava na odseku skozi poslovno cono v Jesenicah, in sicer v dolžini 1.852 m, še vedno pa je neurejenih 11.064 m skozi občino Jesenice. Trasa skozi občino



Jesenice poteka po obstoječih prometnicah na petih pododsekih (2, 4, 8, 10 in 11), na preostalih pododsekih pa bo potrebna novogradnja. Prometni režimi na pododsekih predvidevajo izvedbo samostojnih kolesarskih poti ali prometnic z mešanim prometom motornih vozil in kolesarjev. Na novozgrajenih odsekih je predvidena tudi ureditev počivališč za kolesarje.

Trasi skozi Jesenice sledi pododsek HE Moste–Žirovnica–Lesce v dolžini okoli 6,1 km, nato pa pododsek »gostinski objekt Gala« v Lescah v skupni dolžini 1,23 km. Sledi kolesarska pot med Lescami in Bledom v skupni dolžini okoli 2.480 m, ki je že urejena.

Predmet naložbe, sofinancirane s pomočjo sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj, je gradnja in ureditev štirih pododsekov kolesarske povezave v občini Jesenice:

- pododsek 1: od km 25 + 097 do km 26 + 037 v dolžini 940 m,
- pododsek 3: od km 26 + 998 do km 28 + 369 v dolžini 1371 m,
- pododsek 5: od km 28 + 689 do km 29 + 810 v dolžini 1121 m in
- pododsek 6: od km 29 + 810 do km 30 + 360 v dolžini 550 m.

Pododsek 1, od km 25 + 097 do km 26 + 037, dolžina 940 m. Začetek pododseka in s tem trase v občini Jesenice je na koncu odseka Gozd Martuljek – Jesenice. Trasa poteka v celoti po obstoječi makadamski poti, konča pa se s priključitvijo na občinsko cesto Hrušica – odlagališče Mala Mežaklja. Na tem pododseku poteka izključno kolesarski promet.

Pododsek 3, od km 26 + 998 do km 28 + 369, dolžina 1371 m. Začetek tega odseka je na odcepu od občinske ceste Hrušica, tik pred mostom čez Savo. Trasa poteka v celoti po obstoječi makadamski poti v vznožju Mežaklje, konča pa se z navezavo na obnovljeno asfaltno cesto, ki vodi skozi manjše naselje. Vozišče je predvsem urejeno za kolesarski promet, dovoljena pa je tudi vožnja intervencijskih in gospodarskih vozil za dostop do zemljišč ob kolesarski poti.



Posnetki obstoječega stanja lokacij, na katerih bo potekala nova kolesarska povezava Jesenice - Lesce - Bled.



Pododsek 5, od km 28 + 689 do km 29 + 810, dolžina 1121 m. Trasa pododseka 5 poteka v celoti po obstoječi servisni makadamski poti, ki je umeščena na levi strani z varovalno ograjo avtoceste Hrušica–Vrba in na desni z brežino Mežaklje. Trasa tega pododseka se konča pri podvozu pod avtocesto, ki vodi v naselje Podmežaklja. Vozišče je predvsem urejeno za kolesarski promet, dovoljena pa je tudi vožnja intervencijskih in gospodarskih vozil za dostop do zemljišč ob kolesarski poti.

Pododsek 6, od km 29 + 810 do km 30 + 360, dolžina 550 m. Trasa pododseka 6 poteka po obstoječi servisni makadamski poti, ki je še vedno umeščena med varovalno ograjo avtoceste Hrušica–Vrba na levi strani in brežino Mežaklje na drugi strani. Vozišče se uredi v širini 4,0 m, saj mora ta cesta zagotoviti prevoznost do predvidenega rekreacijskega središča na območju sedanjega opuščene kamnoloma, na tem delu bo potekal mešani promet, kolesarski promet pa se uredi le s prometno signalizacijo.

Ureditev daljinske kolesarske povezave št. 910100 BREZOVICA–VRHNIKA–LOGATEC

Kolesarska povezava Brezovica–Vrhnika–Logatec je del daljinske kolesarske povezave št. 910100 MMP Šentilj–Koper. Celotna dolžina vseh kolesarskih površin med Brezovico in Logatcem je pribl. 22.250 m. Kolesarska povezava od Brezovice do Vrhnike poteka od križišča ceste R2-409/0358 in priključka na avtocesto AC A1/0149 do konca ceste R2-409/0300.

Prikaz načrtovane kolesarske poti



Na regionalni cesti (R2-409/0300) poteka precej gost promet motornih vozil z razmeroma velikim deležem tovornih vozil. V letu 2007 je bil povprečni letni dnevni promet 10.810 vozil, zato je potrebno zagotoviti zvezni potek površin, ki bi ločevale in varovale kolesarje in pešce od motornega prometa.

Uporabnike obravnavane kolesarske povezave lahko razdelimo na dnevne kolesarje, ki se vozijo v šolo, službo, trgovino, in rekreacijsko-turistične kolesarje.

Uporabniki kolesarske povezave bodo predvsem prebivalci občine Log–Dragomer in deloma občine Vrhnika. Ti bodo to kolesarsko stezo uporabljali vsakodnevno za vožnjo v službo, šolo, trgovino ipd. Ob koncih tedna in v lepem vremenu pa bo kolesarska povezava privlačna tudi za rekreativne in turistične vožnje prebivalcev širšega območja (Vrhnika, Brezovica, Ljubljana). Pričakujemo, da se bo z zgraditvijo te kolesarske poti, ki bo povezala že obstoječe kolesarske poti na Vrhiškem in Logaškem z Ljubljano, kolesarski promet





Slike desno prikazujejo obstoječe stanje lokacij, na katerih bo potekala nova kolesarska povezava Brezovica - Vrhnika - Logatec

na tem območju bistveno povečal. Med Brezovico in Vrhniko so bile na nekaterih odsekih kolesarske površine v preteklosti že urejene z državnimi sredstvi.

Ta investicijski projekt je umeščen v občinah Vrhnika in Log-Dravograd, predmet obravnave pa je gradnja in ureditev kolesarske povezave Brezovica-Vrhnika-Logatec – **pododsek 3**: Log pri Brezovici-Drenov Grič v dolžini 1970 m na državni cesti R2-409, odsek 0300, Brezovica-Vrhnika, ki povezuje že zgrajene kolesarske površine v Logu in na pododseku Drenov Grič-Vrhnika.

Obstoječe kolesarske površine na Logu pri Brezovici so urejene v obliki enosmernih dvostranskih kolesarskih stez in v enaki obliki se predvidevajo tudi na začetku pododseka 3 do km 7.880. V nadaljevanju se kolesarski promet v smeri proti Vrhniki vodi čez vozišče na južno stran regionalne ceste. Od tu naprej proti Vrhniki je kolesarska steza predvidena v obliki dvosmerne enostranske kolesarske steze, ki se v tej obliki nadaljuje 770 m do km 8.650, kjer se kolesarski promet v smeri proti Vrhniki ponovno vodi čez vozišče na severno stran. Do Drenovega Griča vodimo kolesarje po enosmerni dvostranski kolesarski stezi.

Predvidene so gradnja podpornega zidu, razširitev obstoječega nadvoza nad opuščeno traso železnice in razširitev dveh propustov. Pri tej naložbi je predvidena tudi postavitve javne razsvetljave in prometne opreme.

S predlaganim projektom bo na daljinski kolesarski povezavi 910100 MMP Šentilj-Koper na območju občin Vrhnika in Log-Dravograd zgrajenih 1.970 m kolesarske povezave.

Z ureditvijo manjkajočih delov bomo povezali že zgrajeno kolesarsko infrastrukturo, pripomogli k večji prometni varnosti, izboljšanju življenjskih razmer in zmanjšanju vplivov na okolje.



Gradnja kolesarske povezave št. 910600 ROGAŠKA SLATINA–PODČETRTEK– BISTRICA OB SOTLI [odsek Podčetrtek–Imeno]



Kolesarska povezava Rogaska Slatina - Podčetrtek - Bistrica ob Sotli bo urejena pretežno ob regionalni cesti.

V obstoječem stanju si kolesarji pot delijo z vozniki motornih vozil po regionalni cesti R1-219. Obravnavani odsek kolesarske povezave Podčetrtek - Imeno poteka od Podčetrтка v km 11,274 regionalne ceste R1-219/1239 (Mestinje - Golobinjek) do priključka makadamske poti na državno cesto v naselju Imeno v km 12,841.

Prikaz načrtovane kolesarske poti



Projekt obsega gradnjo enostranske dvosmerne kolesarske steze ob desni strani ceste z zaščitnim pasom za kolesarje in varnostno ograjo, na območju naselja Imeno pa gradnjo dvostranske enosmerne kolesarske steze v kombinaciji s površinami za pešce. Prvi del trase do km 12,278 namreč poteka na območju prometnega režima zunaj naselja, nadaljevanje do konca trase pa na območju prometnega režima v naselju Imeno. Ker kolesarske površine potekajo ob obstoječi cesti, se ohranjajo horizontalni in vertikalni elementi ceste.

Projekt se bo izvajal v treh etapah. Prva etapa bo potekala od km 11,274 do km 12,050, druga etapa od km 12,050 do km 12,250, tretja pa od km 12,250 do km 12,841.

Kolesarska povezava med Podčetrtkom, Imenom in Bistrico, ki poteka ob regionalni cesti, bo pretežno namenjena turističnemu, rekreacijskemu oziroma izletniškemu kolesarjenju, uporabljalo pa jo bo tudi tamkajšnje prebivalstvo za prevoz na delo, v šolo, trgovino itd. Veliko povečanje kolesarskega prometa lahko pričakujemo v poletni sezoni, ko je v Podčetrtku veliko turističnih gostov. Na novo urejena infrastruktura bo omogočila, da bodo hodili na kolesarske izlete, za katere zdaj ni pravih možnosti. Z zgraditvijo te kolesarske steze bo poskrbljeno za povečanje prometne varnosti in povezavo z že zgrajenimi odseki kolesarskih povezav v tem prostoru, kar je tudi cilj naložbe.



V okviru tega projekta je na počivališču ob daljinski kolesarski povezavi v Podčetrtku predvidena postavitve informacijske e-table za dodatno obveščanje kolesarjev in drugih obiskovalcev o poteku kolesarske povezave.

Niveletni potek kolesarske povezave je prilagojen niveletni državne ceste oziroma načinu poteka ob njej. Vzdolžni nagibi nivelete ceste se gibljejo v razponu do 3,7 %, trasa pa poteka v menjajočih se vzponih in padcih. Ustrezno se uredita tudi odvodnjavanje in osvetlitev skozi naselje.

Pri gradnji kolesarske steze je predvidena gradnja opornih in enega podpornega zidu ter dveh brvi čez vodotoka. Vzdolž trase je predvidena gradnja petih opornih konstrukcij in enega podpornega zidu. Podporni zid bo izveden v kombinaciji s talno ploščo med stanovanjskim objektom in površino za kolesarje, in sicer kot nadomestilo za obstoječi podporni zid, ki varuje više ležeče vozišče od nižje ležečega terena ob objektu.

Nov odsek kolesarske povezave bo povezoval nekatere že obstoječe odseke. V kolesarskem omrežju obmejnega območja bo ta povezava del daljinske kolesarske povezave št. 910600 v smeri Slovenska Bistrica–Čatež. Zgraditev kolesarske poti bo imela skupaj z obstoječimi turističnimi dejavnostmi pozitiven sinergijski učinek, saj bo omogočala boljšo oziroma pestrejšo turistično ponudbo in boljšo povezljivosti med različnimi turističnimi kraji v občinah na tem območju. Zdraviliški turizem s svojo celovitostjo in visoko ravni ponudbe ima tu velik in tradicionalen pomen. Občini Podčetrtek in Rogaška Slatina s svojo večstoletno turistično zgodovino in velikim obsegom turističnega prometa sta med najstarejšimi in najpomembnejšimi turističnimi kraji v Sloveniji predvsem zaradi zdraviliške in z njo povezanih dejavnosti. Poleg termalnih kopališč in drugih spremljajočih turističnih dejavnosti pestro ponudbo v občinah na tem območju med drugimi dopolnjujejo tudi kulturnozgodovinska in sakralna dediščina, naravne znamenitosti in parki, široka gostinska oziroma kulinarčna ponudba, različne kulturne prireditve in številne možnosti za rekreacijo in zabavo (npr. pohodništvo in kolesarjenje), ki povečujejo privlačnost zdraviliške ponudbe in jo dodatno popestrijo.



Turizem je razvojna priložnost območja občin Podčetrtek in Rogaška Slatina, razvoj kakovostnejšega turizma pa zahteva večja vlaganja v turistično infrastrukturo, kot so kolesarske poti, jahalne poti, tematske in pešpoti, rekreacijska središča, vodni športi in rekreacija. Območje ima naravne in kulturne zmogljivosti, potrebna pa so vlaganja v ureditev tovrstne turistične infrastrukture.

Posnetki obstoječega stanja lokacij, na katerih bo potekala nova kolesarska povezava Rogaška Slatina - Podčetrtek - Bistrica ob Sotli.

Kolesarska povezava št. 910700 in 920100 MIREN–VRTOJBA–NOVA GORICA–KANAL [odsek Solkan - Plave]



.....

Kolesarska povezava Miren - Vrtojba - Nova Gorica - Kanal je del daljinske kolesarske povezave št. 910700 Nova Gorica - Divača in del glavne kolesarske povezave št. 920100, Nova Gorica - Predel. Celotna dolžina kolesarskih površin med Mirmom in Kanalom je pribl. 34 km.

.....

Prikaz načrtovane kolesarske poti



Naložba, sofinancirana s sredstvi EU, predvideva gradnjo odseka dvosmerne samostojne kolesarske poti med Solkanom in Plavami v dolžini 9.270 m. Ta odsek se v km 2,280 deli na dva pododseka:

1. pododsek – od km 0,340 do 2,280:

Horizontalni in niveletni potek kolesarske poti sledi poteku obstoječega kolovoza oziroma pešpoti. Širina kolesarske poti je 2,50 m, širina makadamske bankine pa 0,50 m. V glavnem velikosti polmerov horizontalnih krivin presegajo 20 m, kar omogoča hitrosti nad 30 km/h.

Začasna kolesarska pot med obravnavano kolesarsko potjo in regionalno cesto R2-402 je umeščena po trasi obstoječe pešpoti v dolžini 144 m. Na mestu priključevanja na regionalno cesto R2-402 odsek 1426 Solkan–Gonjače je predviden osvetljen prehod za kolesarje.

Na trasi je treba sanirati plazovito območje. Predvidena je nova podporna konstrukcija, temeljena na mikropilotih in sidrana v kompaktno podlago, zgornji del konstrukcije pa bo grajen kot kamnita zložba.



2. pododsek – od km 2,280 do 9,610:

Kolesarska povezava bo kolesarska pot širine 2,25 m z 0,5-metrskimi obojestranskimi bankinami. Pot se bo deloma uporabljala tudi kot servisna pot za vzdrževanje vodovoda Mrzlek-Prelesje. Iz Prelesja bo omogočen dostop tudi lastnikom zemljišč.

Predviden je karakteristični profil s širino vozišča 2,25 m in obojestranskimi bankinami najmanjše širine 0,50 m (skupaj 3,25 m). Kolesarska pot od pribl. km 2,280 do 6,340 bo urejena po trasi obstoječe poti, po kateri bo potekal novi vodovod, od pribl. km 6,340 do km 9,140 pa skoraj v celoti po predvideni servisni poti. Za kolesarski promet je treba servisno pot delno preurediti. Delno je treba zamenjati zgornji ustroj, namestiti ustrezne varnostne ograje na izpostavljenih mestih, postaviti potrebno signalizacijo in z manjšimi posegi urediti še morebitne druge potrebne elemente kolesarske poti.



Na območju obstoječega železniškega prepusta je v dolžini pribl. 40 m tehnično prevoznost s kolesom prekinjena in je predvidena premostitev niveletne razlike z dostopom po stopnicah z vmesnim podestom in dvostranskimi klančinami za kolesa. Iz obeh strani prepusta se uredijo ovire, ki varnostno opozarjajo kolesarja na režim na tem območju.

Na odseku od pribl. km 7,310 do 7,480 je predvidena izvedba plavajočega pontonskega objekta v dolžini pribl. 200 m, ker se trasa spusti pod nivo poplavnih vod. Tu bo treba urediti obstoječi prepust, tako da se bo izboljšal situativni in niveletni potek obstoječe ceste za kolesarje. Povezava med naseljem Prelesje in kolesarsko potjo bo urejena po obstoječi krajevni poti, ki jo bo treba delno preurediti in opremiti za varen kolesarski promet.

V nadaljevanju bo kolesarska pot urejena od pribl. km 6,300 do navezave na krajevno pot. Obstoječi odsek krajevne poti od konca kolesarske poti do naselja Prelesje je dolg pribl. 470 m. Vozišče je makadamsko spremenljive širine pribl. 3,5m.

Uporabniki kolesarske povezave bodo predvsem prebivalci mestne občine Nova Gorica. Ti jo bodo uporabljali predvsem ob koncih tedna in v lepem vremenu za rekreativne in turistične vožnje.



Obraavnano območje je zanimivo tudi za turistične kolesarje v dolini Soče ter tuje turiste (kolesarje iz bližnjih Italije in Avstrije). Pričakujemo lahko, da se bo z zgraditvijo te kolesarske povezave kolesarski promet na tem območju povečal.

Posnetki obstoječega stanja lokacij, na katerih bo potekala nova kolesarska povezava Miren - Vrtojba - Nova Gorica - Kanal (pododsek Solkan - Plave).

Evropski sklad za regionalni razvoj

Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR) predstavlja finančni instrument evropske kohezijske politike za obdobje 2007 - 2013. Omenjen sklad sodi skupaj z Evropskim socialnim skladom v okvir Strukturalnih skladov, ki predstavljata del proračuna Skupnosti.

Črpanje sredstev strukturalnih skladov se izvaja po principu deljene odgovornosti med Evropsko komisijo in organi držav članic. Tako je Slovenija za obdobje 2007 - 2013 pripravila dva operativna programa, in sicer Operativni program krepitve regionalnih razvojnih potencialov (OP RR) in Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture (OP ROPI).

Evropski sklad za regionalni razvoj je namenjen krepitvi ekonomske in socialne kohezije ter pomoči pri odpravljanju največjih razvojnih neravnovesij v regijah Skupnosti. Evropski sklad za regionalni razvoj tako prispeva k zmanjševanju vrzeli med stopnjami razvitosti različnih regij. Gre za regije z najbolj omejenimi možnostmi, vključno s podeželskimi in mestnimi območji, nazadujoče industrijske regije, območja z geografskimi in naravnimi ovirami, kot so otoki, gorska območja, redko poseljena območja in mejne regije. Pri tem Evropski sklad za regionalni razvoj izvaja prednostne naloge Skupnosti, zlasti potrebo po krepitvi konkurenčnosti in inovativnosti, ustvarjanju in ohranjanju trajnih delovnih mest ter zagotavljanju trajnostnega razvoja. Ustanovljen je bil leta 1975.

Do danes je Evropska komisija uspela doseči nekatere dobrodošle reforme tega sklada in predvsem zvišanje finančnih sredstev. Njegov osnovni cilj ob nastanku je bil zmanjševanje razlik v razvitosti posameznih regij.

Sklad omogoča finančno podporo projektom, ki:

- spodbujajo ali ohranjajo stopnjo zaposlenosti,
- izboljšujejo infrastrukturo,
- spodbujajo razvoj malih in srednjih podjetij ter s tem lokalno gospodarstvo in
- dvigujejo produktivnost in konkurenčnost.

Področje delovanja ni sektorsko ali vsebinsko omejeno, saj lahko sodelujejo podjetja in institucije z različnih področij (transporta, energetike, okolja, informacijske tehnologije, raziskav in inovacij, usposabljanja, razvoja urbanih in ruralnih okolij, turizma, kulture). Pomembno je, da so projekti skladni s cilji Evropskega sklada za regionalni razvoj, kot se jih je namenila razdeliti vsaka država članica sama.



Slovenija sredstva iz tega sklada namenja za spodbujanje podjetniškega sektorja in konkurenčnosti. Ukrepi, s katerimi bo Slovenija dosegla ta cilj so:

- pospeševanje razvoja inovativnega okolja,
- spodbujanje razvoja turističnih destinacij,
- izboljšanje podpornega okolja za podjetništvo,
- gospodarska infrastruktura in javne storitve.

Na osnovi Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture je Direkcija RS za ceste upravičena do sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj za izvedbo projektov Prednostne usmeritve Cestna infrastruktura v okviru 3. razvojne prioritete Prometna infrastruktura - ESRR.

Nabor prioriteten projektov izhaja iz splošnega slabega stanja obstoječega omrežja državnih cest, ki vse bolj postaja omejitveni dejavnik skladnega regionalnega razvoja območij Slovenije, ki ne ležijo na avtocestnem križu. Območja zaradi slabe dostopnosti in s tem višjih transportnih stroškov postajajo lokacijsko nekonkurenčna, četudi imajo druge, za razvoj potrebne dejavnike. Z obnovo in dograditvijo državnih cest bodo odpravljena nekatere ozka grla ter povečana pretočnost in varnost prometa. Odprava ozkih grl bo imela direktne ekonomske učinke pri uporabnikih (znižanje stroškov transporta), posredno pa bo omogočila izboljšanje konkurenčnosti gospodarstva (dostopnost povečuje tržni potencial za proizvodnjo in turizem), ter bo imela ugoden vpliv na regionalni razvoj.

Seznam prioriteten projektov PU Cestna infrastruktura - ESRR

- cestna povezava 3. razvojne osi
- posodobitev cestne povezave Jeprca - Zminc - Želin
- posodobitev cestne povezave Želin - Peršeti - Kobarid - Robič
- posodobitev cestne povezave Ljubljana - Škofljica - Kočevje
- izgradnja izven nivojskih križanj glavnih in regionalnih cest z železniškimi progami
- gradnja cestne navezave turističnega območja Bled - Južna obvoznica Bled
- izgradnja kolesarskih povezav



PREGLJED KRATIC:

-
- ESSR:** Evropski sklad za regionalni razvoj
 - OP ROPI:** Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture
 - PU:** Programska usmeritev
 - DRSC:** Direkcija Republike Slovenije za ceste
 - STO:** Slovenska turistična organizacija
-



V publikaciji so predstavljeni načrtovani poteki povezav oziroma poti. Na terenu oziroma pri izvedbi bo lahko prišlo do manjših odstopanj. Fotografije so simbolične ali pa predstavljajo stanje na terenu.



Operacijo delno financira Evropska unija iz Evropskega sklada za regionalni razvoj. Operacija se izvaja v okviru Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007-2013; 3. razvojne prioritete Prometna infrastruktura - ESRR; prednostne usmeritve Cestna infrastruktura.

