



B&B
VISOKA ŠOLA ZA TRAJNOSTNI RAZVOJ

Diplomsko delo visokošolskega strokovnega študija
Program: Varstvo okolja

**KOLESARSKI TURIZEM KOT DEL
TRAJNOSTNEGA RAZVOJA OBČINE
BOROVNICA**

Mentor: mag. Brane Lotrič, univ. dipl. inž. tehnol. prom.
Lektorica: Marjeta Vozlič, prof. slov.

Kandidatka: Anja Bizjak

Ljubljana, maj 2019

ZAHVALA

Na prvem mestu se zahvaljujem mentorju mag. Branetu Lotriču za vse napotke ter nasvete, ki so pripomogli k uspešnemu nastanku moje diplomske naloge.

Zahvala gre tudi celotni družini za razumevanje in podporo.

Hvala tudi vsem, ki so si vzeli čas in sodelovali pri raziskavi, še posebej gospodu Klemencu iz občine Borovnica, gospodu Rovanu iz agencije RENTtheGREEN ter gospodu Klančarju, ki so prijazno odgovarjali na moja vprašanja.

IZJAVA

»Študentka Anja Bizjak izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom mag. Braneta Lotriča.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

Občina Borovnica se lahko predstavi s številnimi tako naravnimi kot kulturnimi znamenitostmi, ki bi jih lahko tržila v turistične namene. Okolju prijaznejša oblika turizma je kolesarski turizem, ki ima poleg vseh pozitivnih učinkov na zdravje tudi manjši pritisk na okolje. V diplomski nalogi smo obravnavali, ali ima Borovnica izpolnjene pogoje za razvoj kolesarskega turizma, kakšne vplive bi imel ter ali bi bila taka oblika turizma res bolj trajnostna, kar se tiče okoljskega vidika. Izvedli smo anketo med prebivalci Borovnice ter kratke pogovore s turističnima delavcema ter predstavnikom Občine Borovnica. Raziskava je pokazala, da Borovnica vsekakor ima dobre možnosti za razvoj kolesarskega turizma, ki bi v občini spodbudil tudi razvoj dodatne turistične ponudbe. Prav tako bi taka oblika turizma spodbudila več kolesarjenja med prebivalci, na račun katerega bi se pritisk na okolje povečeval počasneje kot običajne oblike turizma.

KLJUČNE BESEDE: kolesarski turizem, trajnostni razvoj, občina Borovnica

ABSTRACT

The Municipality of Borovnica has a lot of attractions, both natural and cultural, that can be presented for tourism purposes. The more environmentally friendly form of tourism is cycling tourism, which has, in addition to all positive effects on health, also less pressure on the environment. In the thesis we discussed whether Borovnica has fulfilled the conditions for the development of cycling tourism, what impact it would have and whether such a form of tourism would truly be more sustainable as far as the environmental aspect is concerned. We conducted a survey among the inhabitants of Borovnica and brief conversations with tourist workers and a representative of municipality of Borovnica. The research has shown that Borovnica certainly has good potential for the development of cycling tourism, which would also encourage the development of additional tourist offer. Such a form of tourism would also encourage more cycling among the residents of Borovnica, at the expense of which the pressure on the environment would increase more slowly than conventional forms of tourism.

KEYWORDS: cycling tourism, sustainable development, municipality of Borovnica

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	Opredelitev problema	1
1.2	Namen in cilji naloge	1
1.3	Metode dela	1
1.4	Delovne hipoteze	2
2	TRAJNOSTNI RAZVOJ IN TURIZEM	2
2.1	Koncept trajnostnega razvoja	3
2.2	Trajnostni turizem	4
2.3	Kolesarski turizem	5
2.4	Kolesarski turizem v Evropi	6
3	OBČINA BOROVNICA	8
3.1	Razvojna strategija	8
3.2	Naravne in kulturne znamenitosti	10
3.3	Pregled obstoječe turistične ponudbe in kolesarske infrastrukture	13
4	RAZISKAVA	16
4.1	Analiza ankete	16
4.1.1	Demografski podatki	16
4.1.2	Trajnostni razvoj	18
4.1.3	Kolesarski turizem	19
4.1.4	Kolesarske navade občanov Borovnice	23
4.1.5	Predlogi občanov za turistični razvoj	26
4.2	Mnenje turističnih ponudnikov	27
4.3	Načrti občine Borovnica	28
5	UGOTOVLJENE RAZVOJNE MOŽNOSTI KOLESARSKEGA TURIZMA KOT DELA TRAJNOSTNEGA RAZVOJA OBČINE BOROVNICA	29
6	ZAKLJUČEK	31
7	LITERATURA IN VIRI	33
	PRILOGE	36
	Priloga 1: Anketni vprašalnik	36
	Priloga 2: Predlogi anketirancev za turistični razvoj Borovnice	39

KAZALO SLIK

Slika 1: Trije stebri trajnostnega razvoja (Vir: Ekvilib inštitut)	4
Slika 2: Trasa Barjanke (Vir: Dnevnik)	15
Slika 3: Kraj bivanja anketirancev	17
Slika 4: Starost anketirancev	17
Slika 5: Ali poznate koncept trajnostnega razvoja?	18
Slika 6: Kateri so trije stebri trajnostnega turizma?	19

Slika 7: Menim, da ima KT lahko tudi negativne učinke.....	20
Slika 8: Z razvojem kolesarskega turizma v občini bi se zmanjšali avtomobilski izpusti.	20
Slika 9: Kje vidite največjo prednost za razvoj kolesarskega turizma v Borovnici? .	21
Slika 10: Ali v turizmu vidite tudi poslovno priložnost zase?	22
Slika 11: Kako pogosto v povprečju uporabite kolo?	23
Slika 12: Kolesarite samo po območju občine ali se odpravite tudi dlje?	23
Slika 13: Bi ob primerni kolesarski infrastrukturi v občini več kolesarili?	24
Slika 14: Kateri bi bil ključni dejavnik, da bi za krajše razdalje (do 5 km) namesto avtomobila izbrali kolo?.....	25
Slika 15: Ali ste se udeležili kakšnega kolesarskega dogodka v (so)organizaciji občine Borovnica?	25

KAZALO TABEL

Tabela 1: SWOT analiza turističnega razvoja občine Borovnica	10
Tabela 2: Prenočitvene zmogljivosti občine Borovnica	13
Tabela 3: Ali je turizem za vas pomembna gospodarska panoga?.....	19
Tabela 4: Ali bi podprli razvoj kolesarskega turizma v Borovnici?	19
Tabela 5: Kakšne vplive bi po vašem mnenju imel razvoj kolesarskega turizma v občini?	22
Tabela 6: Kako pomembni so naslednji dejavniki za izbiro vaše kolesarske destinacije?.....	26

POJMOVNIK

Agenda – seznam opravil kake dejavnosti

KRATICE IN AKRONIMI

SWOT: Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats

TIC: turistično informacijski center

KP: krajinski park

TMS: Tehniški muzej Slovenije

1 UVOD

1.1 OPREDELITEV PROBLEMA

Turizem je danes tako na slovenski kot globalni ravni ena od glavnih panog gospodarskega razvoja in zaposlovanja. Občina Borovnica ima velik turistični potencial, ki je slabo izkoriščen, slabo razvita pa sta tudi turistična infrastruktura ter turistične storitve, z izjemo gostinske ponudbe. Da bi lahko obogatili ponudbo, in turiste, ki obišejo prestolnico, dalj časa zadržali v regiji, je potrebna bolj organizirana ponudba obstoječih in novih turističnih produktov na podeželju, ki morajo izhajati iz pričakovanj in želja gostov. Posamezne lokalne naravne in kulturne atrakcije je treba povezati v prepričljive zgodbe, ki omogočajo kakovostna in edinstvena doživetja. Prav tako ima pomembno vlogo pri gospodarskem razvoju tudi promet, a ima številne slabosti: onesnaževanje okolja s hrupom in izpusti plinov v ozračje, zastoji na cestah ... Zato je pomembno, da se vnese koncepte trajnostnega razvoja tako v promet kot tudi v razvoj turizma. To se lahko doseže z načrtnim razvojem kolesarskega turizma. Kolesarski turizem v Sloveniji narašča in bo še naraščal. Ta vrsta turizma ustreza kriterijem trajnostnega razvoja ter novim prihajajočim trendom.

1.2 NAMEN IN CILJI NALOGE

Cilji diplomske naloge so opredeliti pojem trajnostnega razvoja, njegovega koncepta ter cilje in načela. Definirali bomo tudi kolesarski turizem, našteali tipe kolesarskih turistov ter vse priložnosti, ki jih kolesarski turizem prinaša. Podali bomo primere razvoja kolesarskega turizma drugih evropskih držav. Izdelali smo SWOT analizo občine Borovnica ter podali opis obstoječe turistične ponudbe, opravili anketo in kratke intervjuje s turističnimi ponudniki ter Občino Borovnico. Namen diplomske naloge je ovrednotiti smiselnost in možnosti za razvoj kolesarskega turizma kot del trajnostnega razvoja občine Borovnica ter podati predloge za razvoj te zvrsti turizma.

1.3 METODE DELA

Diplomska naloga obsega teoretični in praktični del. V teoretičnem delu smo pri raziskovanju uporabili metodo deskripcije, s pomočjo katere smo podali že znana dejstva ter povzemali literaturo drugih avtorjev. V praktičnem delu pa smo uporabili metodo anketiranja, tu smo bili pozorni predvsem na ustrezno velikost vzorca, saj smo le tako dobili reprezentativne rezultate. Na ta način smo pridobili mnenja občanov Borovnice. Uporabili smo tudi metodo intervjuja, ki smo ga izvedli med turističnima ponudnikoma. Ta metoda nam je dala rezultate in mnenja ljudi, ki so s svojim delom že vpeti v turizem. Za konkretne načrte na tem področju smo opravili

tudi pogovor s predstavnikom Občine Borovnica. Na koncu smo s pomočjo sintetične metode povezali teoretični del z dobljenimi rezultati ter na osnovi tega predlagali nove razvojne možnosti občine Borovnica.

1.4 DELOVNE HIPOTEZE

V diplomskem delu smo preverjali naslednje hipoteze:

- a) Občina Borovnica ima s svojo lego in dobro ohranjenostjo naravnega okolja dobre pogoje za razvoj turizma.
- b) Kolesarski turizem bo v občini pripomogel k razvoju dodatne ponudbe (nova delovna mesta, prodaja domačih izdelkov, več nastanitvenih objektov ...).
- c) Z razvojem kolesarskega turizma bi se v občini pritisk na okolje povečeval počasneje kot s pospeševanjem drugih oblik turizma.

2 TRAJNOSTNI RAZVOJ IN TURIZEM

Svetovna komisija za okolje in razvoj (World Commission on Environment and Development) trajnostni razvoj opredeljuje kot »takšen način razvoja, ki zadošča današnjim potrebam, ne da bi pri tem ogrožal možnosti prihodnjih generacij, da zadostijo svojim lastnim potrebam«. (Plan B za Slovenijo, 2018). Slovenija je leta 1992 v Riu de Janeiru na konferenci o okolju in razvoju skupaj z drugimi 178 državami podpisala Agendo 21, v kateri so zapisana načela trajnostnega razvoja in akcijski načrt za njihovo uresničevanje. Načela, ki so naštetá tudi v okoljskem prispevku nevladnih organizacij Agenda 21 za Slovenijo (Umanotera, 1995) so:

- spoštovanje občestva življenja in odgovornost zanj,
- izboljševanje kakovosti človekovega življenja,
- ohranjanje vitalnosti in pestrosti Zemlje,
- čim korenitejše zmanjševanje izčrpavanja neobnovljivih virov,
- upoštevanje nosilne sposobnosti Zemlje,
- spreminjanje osebnega odnosa in ravnanja,
- usposabljanje skupnosti za samostojno in odgovorno ravnanje z okoljem,
- oblikovanje državnega okvira za povezovanje razvoja in ohranitve,
- ustvarjanje svetovnega zavezništva.

V začetku leta 2016 je v veljavo stopilo 17 ciljev trajnostnega razvoja Agende za trajnostni razvoj do leta 2030. Dokument je bil sprejet leto prej na Vrhu Združenih narodov o trajnostnem razvoju. Ti cilji so (Spremenimo svet: Agenda za trajnostni razvoj do leta 2030, 2015):

1. Odprava revščine.
2. Odprava lakote, zagotavljanje prehranske varnosti in boljše prehrane ter spodbujanje trajnostnega kmetijstva.
3. Poskrbeti za zdravo življenjsko okolje in splošno dobro počutje.
4. Vsem enakopravno zagotoviti kakovostno izobrazbo ter spodbujati možnosti vseživljenjskega učenja.
5. Doseči enakost spolov ter krepite vlogo vseh žensk in deklic.
6. Vsem zagotoviti dostop do vode in sanitarne ureditve ter poskrbeti za trajnostno gospodarjenje z vodnimi viri.
7. Vsem zagotoviti dostop do cenovno sprejemljivih, zanesljivih, trajnostnih in sodobnih virov energije.
8. Spodbujati trajnostno gospodarsko rast, polno in produktivno zaposlenost ter dostojno delo za vse.
9. Zgraditi vzdržljivo infrastrukturo, spodbujati vključujočo in trajnostno industrializacijo ter pospeševati inovacije.
10. Zmanjšati neenakosti znotraj držav in med njimi.
11. Poskrbeti za odprta, varna, vzdržljiva in trajnostna mesta in naselja.
12. Zagotoviti trajnostne načine proizvodnje in porabe.
13. Sprejeti nujne ukrepe za boj proti podnebnim spremembam in njihovim posledicam.
14. Ohranjati in vzdržno uporabljati oceane, morja in morske vire za trajnostni razvoj.
15. Varovati in obnoviti kopenske ekosisteme ter spodbujati njihovo trajnostno rabo, trajnostno gospodariti z gozdovi, boriti se proti širjenju puščav, preprečiti degradacijo zemljišč in obrniti ta pojav ter preprečiti izgubo biotske pestrosti.
16. Spodbujati miroljubne in vključujoče družbe za trajnostni razvoj, vsem omogočiti dostop do pravnega varstva ter oblikovati učinkovite, odgovorne in odprte ustanove na vseh ravneh.
17. Okrepiti načine in sredstva za izvajanje ciljev in globalno partnerstvo za trajnostni razvoj.

Smole Đorđević (2010) pojmuje trajnostni razvoj kot iskanje in vzdrževanje ravnovesja med materialnim blagostanjem, socialno varnostjo in zdravim okoljem. Zgledovali naj bi se po naravnih ekosistemih, ki so preko evolucije dokazali, da tudi ob spremembah vzdržujejo ravnovesje in zagotavljajo preživetje.

2.1 KONCEPT TRAJNOSTNEGA RAZVOJA

Kot navaja Mihalič (2006), koncept trajnostnega razvoja temelji na treh stebrih: ekonomskem, socialnem in okoljskem. Ekonomska trajnost pomeni razvoj na vseh ravneh družbe in upoštevanje stroškovne učinkovitosti pri vseh gospodarskih dejavnostih. Podjetja in njihove aktivnosti naj bi bila ekonomsko učinkovita,

poslovanje pa dolgoročno. Socialna trajnost predstavlja enakopravnost in spoštovanje človekovih pravic. Tu je velik poudarek na upoštevanju interesov lokalnih skupnosti, spodbujanju razvoja in napredka ter odpravljanju revščine. Poleg tega se priznavajo in spoštujejo vse kulture, hkrati pa se preprečuje izkoriščanje. Zadnji, okoljski steber pa pomeni varovanje in gospodarjenje z viri v tej smeri, da se zmanjša onesnaževanje okolja, zaščiti biološko raznovrstnost in kulturno dediščino. Zagotavljanje trajnostnega razvoja pomeni iskanje ravnotežja med vsemi temi stebri (Mihalič, 2006). Trajnostni razvoj zahteva uresničevanje osnovnih človeških potreb in omogoča možnosti za izpolnitev prizadevanj za boljše življenje. Varstvo okolja in gospodarska rast sta lahko medsebojno združljiva. To se da doseči z upoštevanjem naravnih danosti in omejitev za prihodnje generacije (Lukić, 2004).



Slika 1: Trije stebri trajnostnega razvoja
(Vir: Ekvilib inštitut)

2.2 TRAJNOSTNI TURIZEM

Turizem se znotraj Evropske unije uvršča med gospodarske dejavnosti z najvišjo stopnjo rasti in omogoča vsestranski družbeni razvoj. V letu 2017 je turizem v Sloveniji zaposloval 6,5 % vseh delovno aktivnih v državi, Slovenijo pa je istega leta obiskalo malo manj kot 5 milijonov turistov (Turizem v številkah 2017, 2018). V letu 2016 je Slovenija postala prva zelena država na svetu in bila uvrščena v Top 100 trajnostnih destinacij. Turizem je lahko orodje, ki podpira obnovo in gospodarski razvoj in obenem zagotavlja kakovost življenja obiskovalcev. Na področju turizma se je koncept trajnostnega razvoja hitro razvijal. Trajnostni turizem vzpodbuja odgovorno ravnanje z okoljem ob hkratnem zagotavljanju blaginje lokalnega prebivalstva. Mihalič (2006) navaja Inskeepovo opredelitev trajnostnega turizma kot trajni ali ekološko uravnoteženi turistični razvoj, ki izboljšuje ekološke in gospodarske razmere, omogoča enakopravnost v razvoju, izboljšuje kakovost

življenja v državi, zagotavlja visoko zadovoljstvo turistov in vzdržuje kakovost okolja v najširšem pomenu. Trajnostni turistični razvoj mora biti ekonomsko uspešen in ne sme načenjati naravnega, kulturnega in družbenega okolja, saj ravno na teh privlačnostih temelji. V Ukrepih in predlogih za trajnostnejši turizem evropskega podeželja (2011) je zapisano, da trajnostni turizem poleg zagotavljanja varovanja naravnega okolja, dobrega počutja gostov in kakovosti življenja lokalnega prebivalstva, omogoča tudi gospodarski razvoj, ustvarjanje delovnih mest in dohodka.

2.3 KOLESARSKI TURIZEM

V Strategiji razvoja kolesarskega turizma v občini Ilirska Bistrica (2017) so zapisali, da ima kolesarjenje danes več oblik; na eni strani služi kot priljubljena rekreacija, s katero se povezuje tudi turistična dejavnost, na drugi strani pa predstavlja trajnostni način mobilnosti kot prevozno sredstvo. Tako kolesarjenje postaja ena izmed najpomembnejših trajnostnih oblik športne in turistične dejavnosti. Razvoj kolesarskega turizma ter z njim povezana primerna infrastruktura, poleg gospodarske rasti, spodbuja tudi uporabo kolesa med lokalnim prebivalstvom za potrebe dnevne mobilnosti. In s tem kolesarski turizem pripomore tudi k dvigu kakovosti življenja za lokalno prebivalstvo (Občina Ilirska Bistrica, 2017).

»Kolesarski turizem je obisk ali potovanje, bodisi eno ali več dnevni zunaj običajnega okolja, ki vključuje aktivnost kolesarjenja kot osnovni motiv za obisk določene turistične destinacije, hkrati pa vključuje tudi potovanja, kjer je kolesarjenje le ena izmed številnih aktivnosti turista na potovanju, prav tako pa vključuje enodnevna kolesarska potovanja.« Tako kolesarski turizem definira Strategija razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji (Sirše, Berčič in Sila, 2005). Prav tu so zapisane tudi vse prednosti, ki jih prinaša taka oblika turizma:

- Kot ekološka oblika turizma ima minimalen vpliv na obremenjenost okolja in lokalne skupnosti. To se kaže tudi v zmanjšanju emisij v okolje, saj se na račun kolesarjenja zmanjša avtomobilski promet.
- Z razvojem kolesarskega turizma se lahko izkoristi malo izkoriščeno infrastrukturo (nekdanje železniške poti, podeželske poti, kolovoze ...)
- Kolesarski turizem predstavlja priložnost za razvoj podeželja, saj kolesarji posegajo po lokalnih izdelkih in ponudnikih (gostišča, trgovine, manjše nastanitvene objekte) – denar ostane v lokalnem okolju.
- Razvoj kolesarjenja pripomore k dodatnim investicijam v različno infrastrukturo, tu ima korist tudi lokalna skupnost.
- S kolesarjenjem kot dodatno aktivnostjo se lahko podaljša obisk turista ali pa obisk ponovijo.

- Ker se kolesarski turist uvršča v kategorijo nadpovprečnih potrošnikov, predstavlja kolesarski turizem dragocen trg, poleg tega pa beleži izjemno rast.

Poleg vseh naštetih pozitivnih učinkov, ki jih lahko ima turistično kolesarjenje na lokalno okolje, Rotar et al. (2012) poudarjajo, da je treba pri načrtovanju kolesarskega turizma upoštevati določene elemente, kot so namestitvene zmogljivosti, zemljevidi oziroma vodniki, kjer je predstavljena kolesarska destinacija, ter atraktivna dodatna ponudba (kulturne prireditve, kolesarska tekmovanja ...). Pomembna je tudi ustrezna kolesarska infrastruktura (urejene in varne kolesarske poti, ustrezna signalizacija, počivališča, informacijske točke, servis koles).

Kolesarski turisti se na podlagi vrste kolesa oziroma tipa poti delijo v štiri skupine: turne gorske kolesarje, cestne kolesarje, kolesarje popotnike in gravitacijske gorske kolesarje. Cestni kolesar po navadi izbere stranske ulice, ki so nekoliko ožje in tudi manj prometne. Manj zahtevne ture potekajo po dolinah, bolj vzdržljivi kolesarji pa se lotijo tudi gorskih cest. Seveda se ture lahko kombinirajo z vzponi, spusti in ravninskimi deli. Uporablja se cestno kolo oziroma specialko. Gorski kolesarji uporabljajo kolesa za spust in »free ride«. Za njih v posameznih državah veljajo različni predpisi glede na to, katere poti jim je dovoljeno uporabljati (gozdne, pohodniške, posebej urejene gorske poti ...). Turni kolesarji uporabljajo gorsko kolo, za raziskovanje pokrajine pa si vzamejo več dni. Izbirajo panoramske in razgibane ceste z malo drugega prometa. Družinsko kolesarjenje predstavlja skupino kolesarjev popotnikov. Njihovi izleti potekajo po ravninskih cestah na podeželju, kjer je drugega prometa manj (Rotar et al., 2012).

2.4 KOLESARSKI TURIZEM V EVROPI

V okviru Evropske kolesarske federacije deluje Eurovelo-mreža kolesarskih poti po Evropi, ki na svoji spletni strani združuje tudi kolesarske ture po različnih državah, izbirate pa lahko med različnimi kriteriji: glede na državo, čas trajanja, težavnost, tip kolesarjenja ... Cilj evropske kolesarske federacije je zgraditi 12 kolesarskih poti v skupni dolžini 60.000 km. Zgrajenih je že 20.000 km (EuroVelo).

Beanland (2013) je za svojo raziskavo s kolesom potoval po petih evropskih državah: Švedski, Danski, Nizozemski, Nemčiji in Švici. Na vsaki destinaciji se je srečal s predstavnikom organizacije zadolžene za kolesarski turizem. Namen je bil ugotoviti, ali in kako kolesarski turizem prispeva k trajnostnemu razvoju ruralnega območja. Ugotovil je, da je na splošno kolesarski turizem dobro razvit in da lokalnim skupnostim povečuje gospodarsko rast. Med vsemi prednjači Nizozemska, saj velja za vodilno kolesarsko državo. Povprečen kolesarski turist na dan zapravi kar 133 evrov, kar močno izstopa od evropskega povprečja (povprečna dnevna poraba turista v Sloveniji v letu 2015 je bila 118 evrov). Ena izmed kolesarjem prijaznih

držav je tudi Nemčija, saj jo letno obiše kar 175 milijonov turistov kolesarjev. Ti se v povprečju na svojih počitnicah zadržijo 5–10 dni. V ta namen imajo v Nemčiji razvito tudi shemo *Bett und Bike*, v kateri lahko kolesar izbira med več kot 5800 kolesarjem prijaznimi namestitvami. Zato ni čudno, da kolesarji ustvarijo kar 30 % vseh turističnih prenočitev. Za tako dober razvoj kolesarskega turizma ima v veliki meri zasluge Nemško kolesarsko združenje (*Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club*). Je neprofitna organizacija z več kot 160.000 člani, ki zastopa interese kolesarjev ter skrbi za nove turistične produkte, obnavlja kolesarsko infrastrukturo ter se na splošno zavzema za kolesarjem bolj prijazen promet. V Nemčiji kolesarski turizem zaposluje 186.000 ljudi. Ugotovljeno je bilo, da se 92 % vseh kolesarjev odloči za obisk lokalnih restavracij, 84 % pa si jih med svojimi počitnicami ogleda tudi lokalne znamenitosti. Podobno kot v Nemčiji je kolesarski turizem dobro razvit tudi v Švici. Medtem pa Beanland ugotavlja, da je na Švedskem kolesarski turizem še v povojih, za glavni razlog pa navaja pomanjkanje denarnih virov. Na področju kolesarskega turizma deluje državna organizacija, ki stremi k temu, da tudi Švedska postane kolesarska država. Je prostovoljna organizacija s 5000 člani in samo dvema zaposlenima. Medtem ko se v Nemčiji kolesarji zadržijo tudi do 10 dni, se na Švedskem v povprečju samo 3 dni. V zaključku svojega poročila avtor navaja, da kolesarski turisti na svojih potovanjih sprejemajo bolj trajnostne odločitve kot tisti, ki ne potujejo s kolesom. V Nemčiji kolesarski turist proizvede za 66 % manj emisij od povprečnega turista. Povpraševanje po trajnostnem turizmu še vedno raste in kolesarjenje ima to možnost, da zagotovi bolj avtentično izkušnjo in ljudi poveže z okoljem ter jim približa lokalno kulinariko in vso dediščino oziroma jim naredi bolj dostopno (Beanland, 2013).

V Italiji imajo tako dobro sezonsko prilagodljiv kolesarski turizem, da beležijo visok kolesarski obisk v kar 70 % celotnega leta. Močno podporo za razvoj kolesarskega turizma imajo tudi s strani parlamenta. To dokazujejo tudi omejitve prometa na 30 km/h v urbanih naseljih. Nudijo tudi dobro povezavo z drugimi prevoznimi sredstvi, predvsem vlaki. Za načrtovanje kolesarskih počitnic je Italijanska zveza prijateljev koles (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) postavila spletno stran Bicalitalia ter tako na enem mestu zbrala vse kolesarske poti na območju države (Gazzola et al., 2018).

Primat kolesarstva v Združenem kraljestvu ima Škotska, saj ima v okviru državne kolesarske mreže 3200 km kolesarskih stez. V letu 2015 so zabeležili en milijon enodnevnih kolesarskih izletov. Za destinacijo izleta si kolesarji najraje izberejo lokacije zunaj velikih mest; 69 % jih raje obiše manjša mesta in podeželje, četrtina pa se jih odloči za izlet na obalo. Za najbolj priljubljeno kolesarsko pot v Združenem kraljestvu velja *Sea to Sea* (v prevodu Od morja do morja), ki je dolga 230 km, povezuje pa Severno in Irsko morje. Velik del kolesarske poti obsegajo tudi nekdanje železniške proge (*Sea to sea*, 2018). Irsko nima svoje državne kolesarske mreže, zato hočejo obiskovalce pritegniti na druge načine. Oblikovali so Strategijo

razvoja kolesarskega turizma, katere cilj je uveljaviti Irsko kot kolesarsko destinacijo, predvsem njena ruralna območja. V strategiji izpostavljajo pomembnost varnosti oziroma kolesarske steze, na katerih bi bile druge oblike prometa prepovedane. Za dosego tega so predlagani naslednji ukrepi: posodobitev infrastrukture, ki bo vsebovala varne in privlačne steze, izboljšanje storitev za najem koles, uvedba novih orodij in kanalov, s katerimi bi privabili obiskovalce (oglaševanje, aplikacije) ter omogočanje same podpore na destinaciji v obliki zemljevidov, informativnih točk ... (McKibbin, 2014).

3 OBČINA BOROVNICA

Občina Borovnica leži v osrednjem delu Slovenije, in sicer na jugozahodnem robu Ljubljanskega barja in je 25 km oddaljena od glavnega mesta Ljubljane. Samostojna občina je postala leta 1995, sestavlja pa jo 12 naselij. Njena površina meri 42 km² in na severozahodu in zahodu meji z občino Vrhnika, na jugu z občino Cerknica in na vzhodu in severovzhodu z občino Brezovica. Borovnica je z vlakom le 18 minut oddaljena od Ljubljane. Poleg koliščarjev in bistriškega samostana sta Borovnico močno zaznamovala predvsem veličasten viadukt in železniška proga Dunaj–Trst, ki sta ji omogočila razvoj in povezavo s svetom. Od zanimive verige petih železniških premostitvenih objektov so v občini ohranjeni štirje, vidni pa so tudi ostanki stare proge. Še danes je prevozen Jelenov oziroma Dolinski most, na najmogočnejšega pa nas spominja le steber, razglašen za tehniški spomenik. Nastanek vasi Borovnica je tesno povezan z ustanovitvijo kartuzijanskega samostana v Bistri in sega v leto 1260, čeprav zgodovina kraja sega daleč nazaj, ko je bila dolina prelita z vodo in so ob vznožju gričev nastala prva naselja. Na planotah nad kotlino je kar nekaj razglednih točk, vzletišč za jadralne padalce in zmajarje ter primernih poti za gorsko kolesarjenje. V Borovnico vodi več poti. Najpomembnejši cesti vodita preko Barja; prva mimo Podpeči in druga prek Vrhnike. Čez občino potekajo označene planinske poti in evropska pešpot E7, med najbolj priljubljenimi točkami pa sta Rakitna in planota Menišija nad sotesko Pekel (Stražičar, 2018).

3.1 RAZVOJNA STRATEGIJA

Profesionalnega in sistematičnega pristopa pri razvoju turističnih produktov in promociji turizma v občini ni, občina pa ima tudi premajhen potencial znanja, ljudi in predvsem sredstev, da bi sama razvijala in tržila zahtevnejše in donosnejše turistične produkte. Občina niti ne sodeluje dovolj pri razvoju Ljubljanskega barja z zaledjem kot prepoznavne in organizirane turistične destinacije (Klemenc, 2015). Borovnica velja s svojimi znamenitostmi (najbolj znana sta soteska Pekel in Borovniški viadukt) za priljubljeno izletniško destinacijo, vendar predvsem za lokalno prebivalstvo (vključno z Ljubljano).

V Strategiji razvoja občine Borovnica 2017–2027 (Klemenc, 2017) je razvoj kolesarskega turizma zajet v peti prednosti osi z naslovom »Ohranjen pester in zelen svet pridelave zdrave hrane in avtentičnih doživetij na stičišču Ljubljanskega barja in kraških planot Notranjske«. Bližina glavnega mesta, ki je bilo leta 2015 na 13. mestu med najbolj kolesarskimi mesti na svetu, je eden izmed pomembnejših dejavnikov za razvoj Borovnice kot destinacije enodnevnih izletov, s katerim bi podaljšali bivanje turistov v prestolnici ter jih na ta način dlje zadržali v regiji. Največji potencial za trženje lokalne hrane ter gostinskih in turističnih storitev v Borovnici predstavljajo predvsem pohodniški in kolesarski obiskovalci. Glavne težave razvoja pri razvoju kolesarskega turizma predstavlja pomanjkanje varnih poti od Ljubljane do Borovnice in od Vrhnike do Borovnice in tudi na lokalni ravni, vključno s prečeni rek na območju Ljubljanskega barja, kot so Ljubljanica, Borovniščica in Bistra. Občina poleg gradnje lokalnih kolesarskih povezav ter spremljajoče infrastrukture in turistične ponudbe, načrtuje sodelovanje pri večjih projektih na ravni Ljubljane z okolico. Za uresničevanje teh izzivov je v strategiji podanih naslednjih 6 pristopov (Klemenc, 2017):

- z odkupom služnosti zemljišč za vzpostavitev obiskovalske infrastrukture;
- s partnerskim sodelovanjem s sosednjimi občinami, Mestno občino Ljubljana, Turizmom Ljubljana ter Krajinski park (v nadaljevanju KP) Ljubljansko barje pri razvoju celovite mreže obiskovalske in interpretacijske infrastrukture ter turističnih produktov na Ljubljanskem barju z zaledjem ter s sodelovanjem z Univerzo v Ljubljani, podjetji za razvoj turističnih produktov ter podjetji usmerjenimi v razvoj in trženje potenciala naravne in kulturne dediščine;
- z razvojem posameznih manjših delov zgoraj omenjene infrastrukture na osnovi lastnih sredstev ter razpisov evropskega koordinatnega referenčnega sistema preko Lokalne akcijske skupine Ljubljansko barje z zaledjem, v prvi vrsti s krožno občinsko pohodniško-kolesarsko potjo po trasi opuščene železniške proge in delu borovniškega dela Ljubljanskega barja ter z razvojem tematske obiskovalske poti v soteski Pekel in tematskih pohodniških poti na Planino nad Borovnico;
- s sodelovanjem s Slovenskimi železnicami, Turizmom Ljubljana in Tehniškim muzejem Slovenije (v nadaljevanju TMS) pri razvoju novih turističnih produktov, ki temeljijo na avtentičnem doživljanju kulturne in naravne dediščine na osnovi kombiniranja prevoza z vlakom in kolesom;
- z oblikovanjem, poimenovanjem, označevanjem, kartiranjem gozdnih cest in poti v občini za gorske kolesarje v navezavi na že obstoječe poti po Menišiji ter s promocijskimi dogodki gorskokolesarskih doživetij v občini ter občine kot odličnega izhodišča za najkrajšo in prometno najmanj stresno kolesarsko povezavo med Ljubljanskim barjem in Cerknjskim jezerom;
- s pripravo projektnih predlogov in oblikovanjem projektov konzorcijev oziroma vključevanjem v primerne projektne konzorcije za črpanje sredstev iz regionalnih in čezmejnih programov evropskega teritorialnega sodelovanja, sredstev

Podnebnega sklada Republike Slovenije, sredstev Norveškega finančnega mehanizma ...

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ugodna lega ▪ dobra železniška povezava z Notranjsko, Primorsko in glavnim mestom ▪ bogata kulturno-tehniška dediščina ▪ dobro ohranjeno naravno okolje ▪ razvita gostinska ponudba ▪ tradicionalni praznik borovnic 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ znamenitosti se turistično slabo tržijo ▪ primanjkljaj znanja, ljudi in sredstev za trženje turističnih produktov ▪ pomanjkanje turističnih storitev ▪ nepovezanost znotraj občine in s sosednjimi občinami
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ozaveščanje o varstvu okolja ▪ razvoj prenočitvenih kapacitet in druge turistične ponudbe ▪ oblikovanje tematskih poti ▪ razvoj trajnostnega turizma ▪ nova delovna mesta ▪ vključevanje lokalne skupnosti 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ premalo investiranja v turistično infrastrukturo ▪ zaviranje turističnega razvoja s strani lokalne skupnosti ▪ konkurenca

Tabela 1: SWOT analiza turističnega razvoja občine Borovnica

(Vir: Lasten)

3.2 NARAVNE IN KULTURNE ZNAMENITOSTI

SOTESKA PEKEL

Soteska Pekel se nahaja 3 km iz Borovnice. V skrilavce vrezana soteska ima pet večjih slapov in številne brzice. Skozi sotesko je speljana zavarovana pot, ki je ponekod zahtevnejša zaradi kovinskih lestev in klinov. Največji in najznamenitejši je tretji slap, ki pada 22 metrov globoko v tolmun in se takoj nato prelije v drugega, ki je visok 16 metrov. Zaradi intenzivnega tektonskega delovanja in skladovitosti kamnin so poleg slapov in brzic nastale še druge izjemne geomorfološke znamenitosti, kot so prepadne stene in naravno oko. Nad tretjim slapom se dviguje večji skalni samotar Hudičev zob, ki nudi slikovit pogled nad Ljubljansko barje. Poleg slapov je v soteski zanimivo tudi rastlinstvo: kranjski jeglič, mesojeda mastnica, dvocvetna vijolica, dlakavi sleč ... Nekatere med njimi so tudi endemične vrste (Korošec, 2001).

LJUBLJANSKO BARJE

Ljubljansko barje je južni del Ljubljanske kotline, ki se razteza od Ljubljanskega polja na severu do vrhov Krima na jugu, je zadnje v nizu stopničasto spuščajočih se kraških polj, ki sestavljajo porečje Ljubljanice (Kmecl, 1979). Del barja sega tudi v borovniško občino in skriva neprecenljivo bogastvo. Pred 5.000 leti, ko je bilo Ljubljansko barje še jezero, je na njem uspevala mogočna kultura koliščarjev. Ko se je plitvo jezero postaralo v barje, je nastal edinstven, močvirnat ekosistem z bogato plastjo šote. V 1. stoletju po Kr. so se na Ljubljansko barje naselili Rimljani, ki so prvi posegli v naravni prostor. Izsuševali so zemljo, gradili ceste in spremenili tok Ljubljanice. Do polovice 18. stoletja je na zamočvirjeno pokrajino stopila le malokatera človeška noga. Barje je svojo podobo spremenilo po obsežnem osuševanju z jarki, predvsem z Gruberjevim prekopom (Korošec, 2001). Ljubljansko barje je najjužnejše visoko barje v Evropi in je izjemno pomemben habitat številnih živalskih in rastlinskih vrst. V letu 2008 je bil ustanovljen KP Ljubljansko barje. To je posebno območje varstva za 22 vrst ptic, posebno ohranitveno območje za 23 živalskih vrst, eno rastlinsko vrsto in 9 habitatnih tipov. Prav tako pa tu najdemo tudi 61 naravnih vrednosti in 6 ožjih zavarovanih območij. Osuševanje barja je omogočilo kmetijstvo na barju, zaradi česar je nastal mozaik kmetijskih površin in gozdov, ki dajejo zavetje različnim ogroženim vrstam, med njimi nekaterim svetovno ogroženim vrstam ptic. Danes naravno okolje ogrožajo urbanizacija prostora, neurejena infrastruktura, intenzivno kmetijstvo in drugi posegi v prostor (Korošec, 2001).

JAME

Borovniška kotlina skriva več jam, najlepša med njimi je Golobja jama, ki je dostopna le jamarjem. Dolga je 125 m in globoka 20 m. Nad Brezovico in Zabočevem se nahajata še Vihrovica (tudi Ihrovica) in Pod ta visoko škalo. Nad jamami pa se razteza lovska pot, ki vodi na Rakitno. Dokazano je, da so v Vihrovici, ki je dolga 73 m, v prazgodovini prebivali ljudje. Tu so našli glinasto posodo in kamnito ognjišče. Jelenska jama, ki je že od leta 1926 v Jamarskem katastru, se nahaja nad Jelenovim mostom. Dolga je 40 m, iz stenske razpoke pa priteka tudi potoček. Kapnik iz te jame še vedno krasi kapelico sredi Borovnice (Občina Borovnica, 2018).

OSTANEK VIADUKTA

Železniški viadukt na progi Ljubljana–Trst je bil odprt leta 1857. Ko je leta 1856 čezenj zapeljal prvi vlak, je veljal za tehnično in arhitekturno mojstrovino. 561 metrov dolg se je v dvojnih lokih dvigal 38 metrov visoko. Obsegal je 4.000 v barjanska tla zabutih hrastovih pilotov, 24 obokanih stebrov, 31.000 kubičnih metrov kamnitih blokov in 5 milijonov opek. Kot pomembno strateško točko in oskrbovalno vojaško pot ga je ob začetku druge svetovne vojne najprej delno porušila umikajoča se starojugoslovanska vojska. Italijani so ga sicer hitro spet usposobili za promet, večmesečna zavezniška bombardiranja ob koncu leta 1944 pa so ga dokončno

izbrisala (ALOHAS, 2009). Steber številka 21 se je ohranil vse do danes. Januarja 1992 ga je Skupščina občine Vrhnika razglasila za tehniški spomenik. Tu je tabela z osnovnimi podatki o zgodovini mostu v slovenščini in angleščini. Razstavljeni so deli raztreščenih bomb. Da bi si obiskovalec lahko predstavljal veličino mostu, je tu postavljen iz betona vlit model mostu. Tak most v merilu 1 : 40 hrani Železniški muzej Slovenskih železnic (Brate, 2007). Ko je Borovnica leta 1995 postala samostojna občina, je steber postal občinski simbol.

JELENOV/DOLINSKI MOST

Največji težavi pri gradnji južne železnice od Ljubljane do Trsta sta bili premostitev Ljubljanskega barja in vzpon na Kraško planoto. Zato je bilo na trasi zgrajenih veliko premostitvenih objektov, pet največjih je bilo v borovniški občini. Največji tak objekt je bil borovniški viadukt, na katerega nas spominja le še steber. Malo manjši in vse prevečkrat zapostavljen ter neopažen Dolinski most je bil zgrajen leta 1857. Ob odhodu iz vasi so ga želeli Nemci maja 1945 razstreliti, kruti usodi je ušel le zaradi pomanjkanja razstreliva. Most je speljan v rahlem zavoju, zidan je iz opeke in kamenja, sestavlja pa ga 12 stebrov in 11 obokov. Dolg je 219 m in visok 29 m. Je med najstarejšimi slovenskimi mostovi z dvotirno železnico in čeprav je bil grajen za nizke obremenitve, še danes lahko vozijo po njem težki in tovorni vlaki (Brate, 2007).

ČUVAJNICA 666

Na območju Borovnice so znani trije tipi čuvajnic. Največja je poleg železniških naprav nudila tudi stanovanje za čuvaja in njegovo družino. Ta je bila grajena v dveh nadstropjih. Mali tip čuvajnice pa je bil namenjen samo čuvaju proge. Vsaka čuvajnica je imela tudi svojo številko. Številčenje čuvajnic je potekalo od Dunaja proti Trstu. Čuvajnica št. 666 je bila dograjena in je v uporabo stopila leta 1857. Stoji na stari progi in je zadnja pred viaduktom. Njena posebnost je, da stoji na zgornji strani proge in je zrcalna podoba čuvajnic enakega tipa. Večino podobnih čuvajnic so na južni železnici po drugi svetovni vojni opustili ali pa so jih temeljito predelali in povečali. Čuvajnica št. 666 je ena redkih, če ne celo edina taka čuvajnica pri nas, ki se je ohranila v vsej svoji arhitekturni pojavnosti skoraj nespremenjena do danes. Z odlokom Občine Borovnica je čuvajnica razglašena za kulturni spomenik lokalnega pomena (Brate, 2007).

SAMOSTAN IN TMS BISTRA

Bistra leži na jugozahodnem robu Ljubljanskega barja, in sicer na pol poti med Vrhniko in Borovnico. TMS domuje v nekdanjem samostanu oziroma grajskem kompleksu. Naselje in grad nosita ime po bistri vodi kraških izvirov. Bistra je v svoji zgodovini kar trikrat zamenjala svojo vlogo – do leta 1782 je bila kartuzija, nato je služila kot graščina, od leta 1951 pa je v njej TMS. V njem je več kot 16.000 muzejskih predmetov z različnih področij znanosti in tehnike, od tega jih je le manjšina na ogled na stalnih in občasnih razstavah. Večina se hrani v muzejskih

deprijh in javnosti ni dostopna. Trenutno je objavljen izbor okoli 500 muzejskih predmetov iz zbirk: žagarstvo, lesarstvo, mlinarstvo, šivalni stroji, tekstilna industrija, kolesa, prototipi v cestnem prometu, tiskarstvo, pošta in telekomunikacije ... (Tehniški muzej Slovenije, 2018)

3.3 PREGLED OBSTOJEČE TURISTIČNE PONUDBE IN KOLESARSKE INFRASTRUKTURE

GOSTINSKA IN KULINARIČNA PONUDBA

V občini so tri gostišča, ki nudijo tako jedačo kot pijačo. Poleg njih so v občini še trije manjši lokali. Obstoječo gostinsko ponudbo kulinarčno dopolnjujejo kmetije (številne med njimi so ekološke), ki ponujajo sezonsko sadje in zelenjavo, sokove, med, jajca, mesne izdelke. V poletnih mesecih pa je mogoče kupiti tudi borovnice. Nasadi na barju so eden izmed največjih nasadov ameriških borovnic v Sloveniji, vseh pridelovalcev v občini pa je osem.

PRENOČITVENE ZMOGLJIVOSTI

Sobodajalstvo se je v Borovnici začelo razvijati šele pred kratkim. Trenutno je skupno na voljo 35 ležišč, vendar je pričakovati, da se bo število v prihodnjem še povečalo. Vse več občanov v oddajanju prostih sob oziroma apartmajev prepozna vir dodatnega zaslužka. Tudi občina z vsakoletnimi razpisi spodbuja sobodajalstvo, v ta namen tudi ne zaračunava turistične takse. Povpraševanje po prostih kapacitetah v občini naraste predvsem v poletnem času. Večina ponudnikov svoje storitve oglašuje preko dveh glavnih internetnih portalov Booking in Airbnb. Spodaj v Tabeli 2 so naštetni posamezni ponudniki prenočišč ter njihove zmogljivosti oziroma vrste nastanitve.

Nastanitveni objekt	Število ležišč	Vrsta nastanitve
Dream apartment	20	apartmaji, sobe
Ekološka kmetija Pr' Laškarju	8	apartmaji
Apartma Juha	5	apartma
Pred Peklom	2	bungalov
Skupaj	35	

Tabela 2: Prenositvene zmogljivosti občine Borovnica (Vir: Lasten)

PRIREditVE

V Borovnici se skozi leto zvrsti veliko različnih prireditvev, od športnih do kulturnih. Organizirajo jih lokalna društva in organizacije (Kulturno društvo, Folklorna skupina Šumnik, Floorball klub Borovnica, Turistično društvo, razni pevski zbori ...). Med najbolj prepoznavne dogodke spada Praznik borovnic, ki poteka sredi julija.

- Praznik borovnic

Praznik borovnic velja za največjo prireditev v občini. V dopoldanskem času se na stojnicah predstavljajo domača in okoliška društva, kmetije in obrtnik, v ospredju pa so seveda pridelovalci ameriških borovnic, po katerih je dogodek tudi dobil ime. Poleg sejemskega dela je bogat tudi spremljevalni program. Obiskovalci iz Ljubljane se v Borovnico lahko pripeljejo z muzejskim vlakom, od tu pa lahko nadaljujejo z obiskom Tehniškega muzeja Slovenije v Bistri (do tja jih popelje starodobni avtobus) ali pa se podajo na voden ogled soteske Pekel. Čez dan se na prizorišču predstavljajo folklorne skupine in pevski zbori, organizirane so delavnice za najmlajše, v osnovni šoli pa vsako leto svoje izdelke razstavljajo borovniške čipkarice. Večerni program Noč borovnic(e) popestrijo razne glasbene skupine, ki poskrbijo, da se zabava zavleče do jutranjih ur. Lanski večerni dogodek je občina hotela še bolj približati glavnemu mestu, v ta namen je bil iz Ljubljane organiziran izredni brezplačni vlak pred dogodkom in po končanem dogodku.

- Barjanka

Turistično športni dogodek Barjanka je lani (9. junija 2018) potekal prvič, in sicer v sklopu največjega slovenskega rekreativnega tekmovanja v kolesarjenju, Maratona Franja. Trasa Barjanke je bila dolga 83 km, potekala pa je po vseh občinah, skozi katere se razteza Ljubljansko barje (Ljubljana, Brezovica, Log-Dragomer, Vrhnika, Borovnica, Ig, Škofljica). Na ta način je povezala barjanske občine, lokalne skupnosti, turistične ponudnike in lokalna društva (Barjanka 2018, 2018). Skozi celotno traso so imeli kolesarji tri postanke: v Bistri, Jezeru pri Podpeči in na Igu. Občina Borovnica se je skupaj z vrhniško občino promovirala v Bistri. Kolesarji so pot nato nadaljevali naprej do Borovnice, kjer so se povzpeli na nekdanjo železniško progo, ki jim je nudila razgled na Ljubljansko barje in naprej proti Igu mimo Podpeči in Jezera. Cilj so tako kot štart imeli v Ljubljani. Prireditelji načrtujejo letos Barjanko uvrstiti v tekmovalni del kot eno izmed etap tridnevne Franje (Mermal, 2018).



*Slika 2: Trasa Barjanke
(Vir: Dnevnik)*

KOLESARSKA INFRASTRUKTURA

Kljub temu da ima občina velik potencial za razvoj kolesarstva, je ta zelo malo izkoriščen. V občini je za kolesarjenje primernih veliko različnih poti: od asfaltiranih za cestne kolesarje do gozdnih za gorske kolesarje. Kolesarji lahko kolesarijo tudi po obronkih doline, po nekdanji železniški progi. Za cestne kolesarje je zanimiva regionalna povezava z Vrhniko na eni in z Ljubljano na drugi strani. Del poti pa lahko opravijo tudi po manj prometnih kolovozih Ljubljanskega barja. Gorski kolesarji pridejo na svoj račun na gozdnih poteh, ki vodijo do višje ležečih naselij, kot so Rakitna, Kožljek in Pokojišče. V občini ni posebej označenih poti primerne za kolesarje, niti niso na voljo nobeni zemljevidi. Prav tako ni nobene druge kolesarske storitve kot na primer izposoja in servis koles.

4 RAZISKAVA

4.1 ANALIZA ANKETE

Anketa je sestavljena iz 16 vprašanj. Vsebuje vprašanja zaprtega tipa, tako da so anketiranci odgovarjali z izbiranjem enega ali več možnih odgovorov, in ocenjevalna vprašanja, v katerih so vprašani po stopenjski lestvici ocenili pomembnost oziroma strinjanje s posameznimi dejavniki. Zadnje vprašanje je odprtega tipa; v njem so anketiranci podali svoje predloge. Anketo smo med občani Borovnice izvedli novembra 2018. Glavni vir anketirancev je bila skupina na Facebooku »Prov lepa je Bruniška fara«, ki združuje prebivalce Borovnice. Skupina šteje 1088 članov, na anketo pa jih je v celoti odgovorilo 87. Preostalih 25 anketirancev smo pridobili na terenu na območju občine. Anketa je bila odprta tri tedne, v analizi pa so upoštevane samo v celoti izpolnjene ankete. Vsebina ankete je razdeljena na tri sklope: trajnostni razvoj, kolesarski turizem v Borovnici in kolesarske navade občanov. Pomemben del k raziskavi je prispevalo tudi odprto vprašanje o predlogih turističnega razvoja občine, saj je nanj odgovorila skoraj tretjina anketirancev.

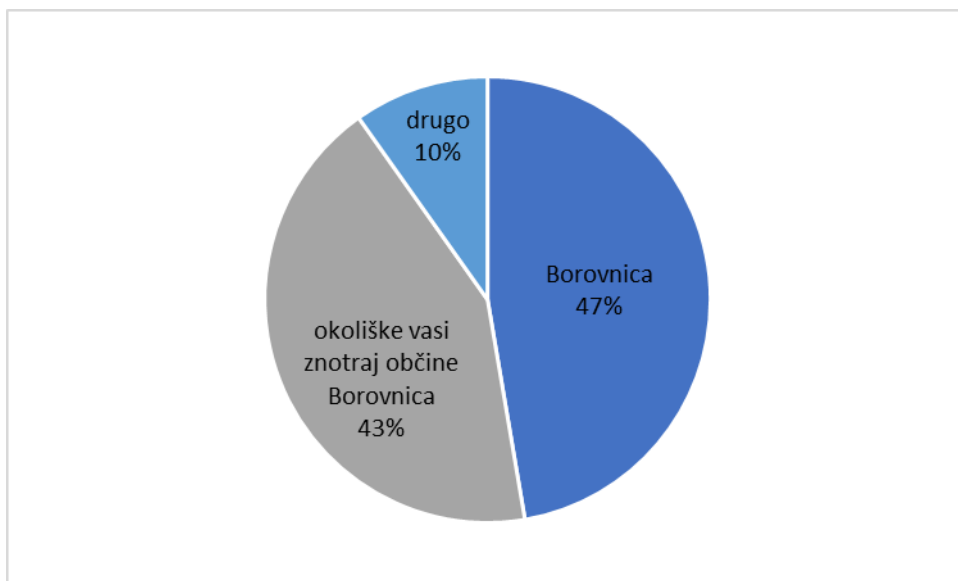
Z anketo smo želeli potrditi oziroma ovreči zastavljene predpostavke:

- Občina Borovnica ima s svojo lego in dobro ohranjenostjo naravnega okolja dobre pogoje za razvoj turizma.
- Kolesarski turizem bo v občini pripomogel k razvoju dodatne ponudbe (nova delovna mesta, prodaja domačih izdelkov, več nastanitvenih objektov ...).
- Z razvojem kolesarskega turizma bi se v občini pritisk na okolje povečeval počasneje kot s pospeševanjem drugih oblik turizma.

Hkrati smo z anketiranjem želeli pridobiti tudi informacije o kolesarskih navadah občanov ter njihovo mnenje o možnosti razvoja kolesarskega turizma v Borovnici.

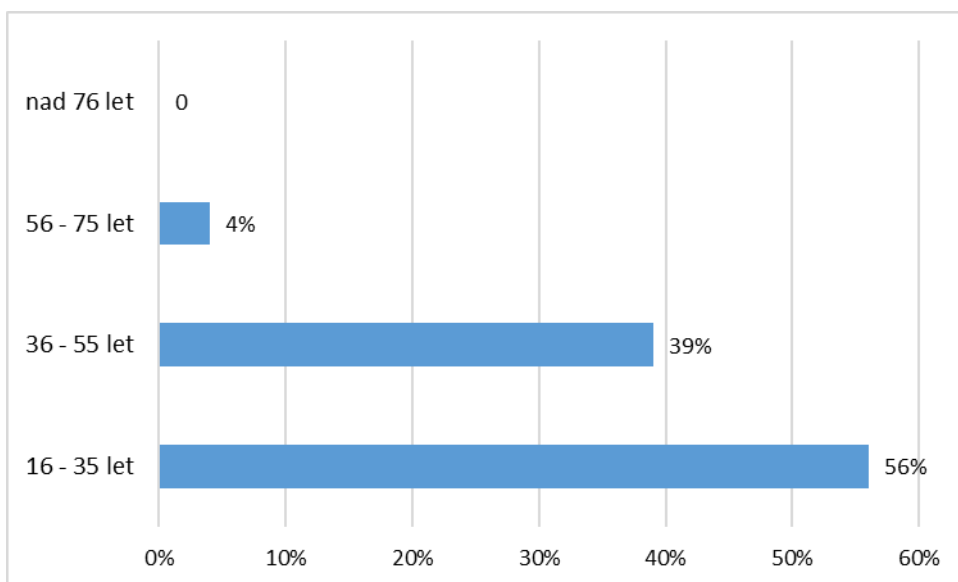
4.1.1 Demografski podatki

Anketo je v celoti rešilo 112 oseb, od tega so med seboj enakomerno porazdeljeni prebivalci okoliških vasi znotraj občine Borovnica ter prebivalci Borovnice kot naselja. Zanimljiv delež predstavljajo anketiranci, ki ne prebivajo v občini (Slika 3). Prevladovala so ženske, saj jih je na anketo odgovorilo 61, moških pa je bilo 51.



Slika 3: Kraj bivanja anketirancev

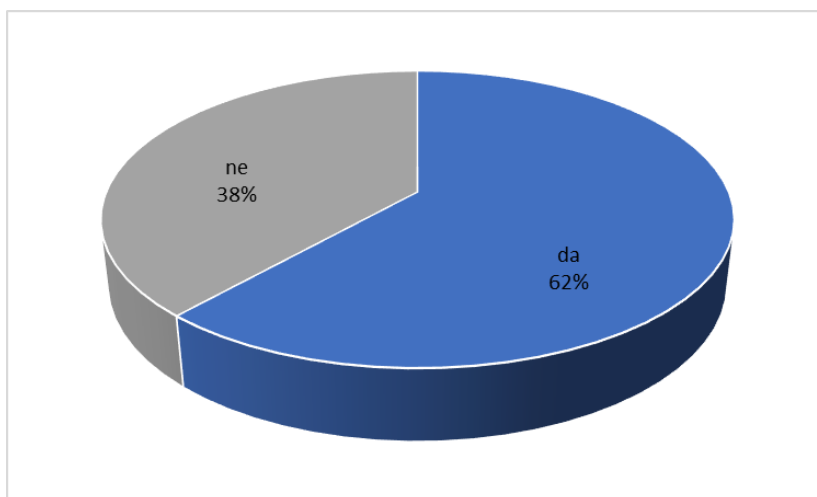
S spodnjega grafa (Slika 4) je razvidno, da sta med anketiranci prevladovali 2 starostni skupini. Dobra polovica anketirancev je starih od 16–35 let, medtem ko se jih je 39 % uvrstilo v starostno skupino od 36–55 let. Tretja starostna skupina po številu anketirancev je bila od 56–75 let, teh je bilo 4%. Iz starostne skupine nad 76 let ni odgovarjal nihče.



Slika 4: Starost anketirancev

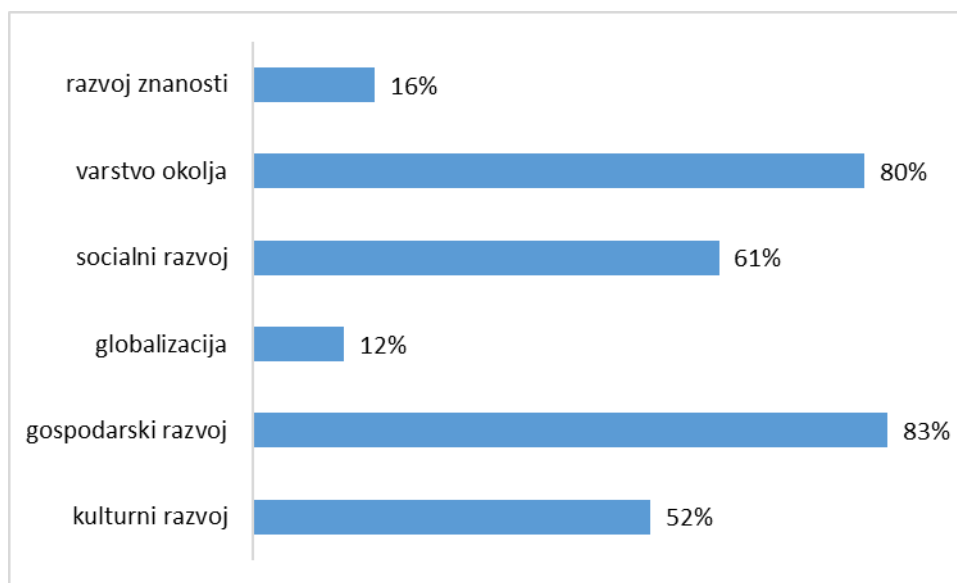
4.1.2 Trajnostni razvoj

V uvodu smo preverjali poznavanje trajnostnega razvoja. Z vprašanjem zaprtega tipa, se pravi z že danima odgovoroma (da/ne), smo anketirance vprašali, ali poznajo koncept trajnostnega razvoja. Z da jih je odgovorilo 62 %, z ne pa 38 %. (Slika 5)



Slika 5: Ali poznate koncept trajnostnega razvoja?

Poznavanje smo v nadaljevanju preverili z vprašanjem, v katerem so anketiranci izmed šest naštetih pojmov morali izbrati tri, ki po njihovem mnenju predstavljajo stebre trajnostnega razvoja. V spodnjem grafu (Slika 6) je opazno, da so med tremi največkrat izbranimi odgovori prevladovali gospodarski razvoj, zanj se je odločilo 83 % vprašanih, varstvo okolja z 80 % odgovori ter socialni razvoj, ki ga je izbralo 61 % anketirancev. To so tudi pravilni odgovori oziroma dejavniki, ki predstavljajo tri stebre trajnostnega razvoja. Iz tega je razvidno, da je pojem trajnostnega razvoja med občani Borovnice dokaj dobro poznan. Četrty največkrat izbran odgovor, ki predstavlja tudi velik delež odgovorov, je bil kulturni razvoj. Za razvoj znanosti se je odločilo 16 % anketirancev, za globalizacijo pa 12 %.



Slika 6: Kateri so trije stebri trajnostnega turizma?

4.1.3 Kolesarski turizem

Večina vprašanih se strinja, da je turizem pomembna gospodarska panoga. Podoben delež anketirancev bi tudi podprl razvoj kolesarskega turizma v občini, 10 % pa jih je proti takšnemu razvoju. Občani se zavedajo pomembnosti kolesarskega turizma v občini, prepoznajo priložnosti, ki jih le-ta ponuja in so tudi pripravljeni podpreti takšen razvoj.

Odgovori	Frekvenca	Odstotek
da	104	93%
ne	8	7%

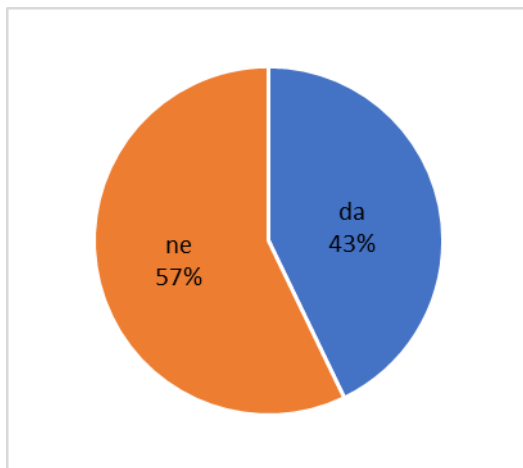
Tabela 3: Ali je turizem za vas pomembna gospodarska panoga?

Odgovori	Frekvenca	Odstotek
da	101	90%
ne	11	10%

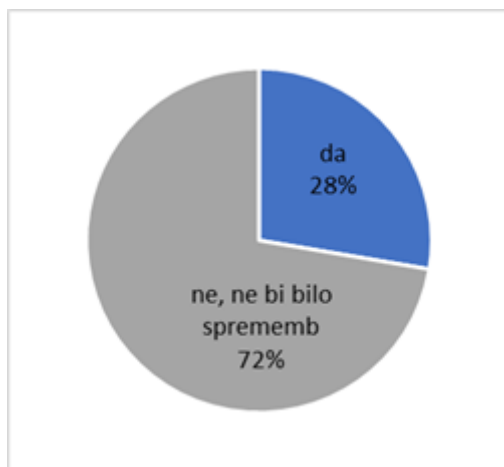
Tabela 4: Ali bi podprli razvoj kolesarskega turizma v Borovnici?

Kar se tiče kolesarskega turizma in njegovega učinka na okolje, lahko iz Slike 7 vidimo, da jih je 43 % mnenja, da ima taka oblika turizma lahko tudi negativne učinke, 57 % pa jih meni, da nima nikakršnih negativnih učinkov. Glede na takšen rezultatski izid lahko sklepamo, da javnost ni dobro poučena o kolesarskem turizmu

ter njegovem (ne)obremenjevanju okolja. To nam potrdi tudi naslednje vprašanje o zmanjšanju avtomobilskih izpustov na račun kolesarskega turizma, kar prikazuje Slika 8. Kar 72 % anketirancev je mnenja, da se avtomobilski izpusti ne bi zmanjšali, slaba tretjina (28 %) pa meni, da bi se.



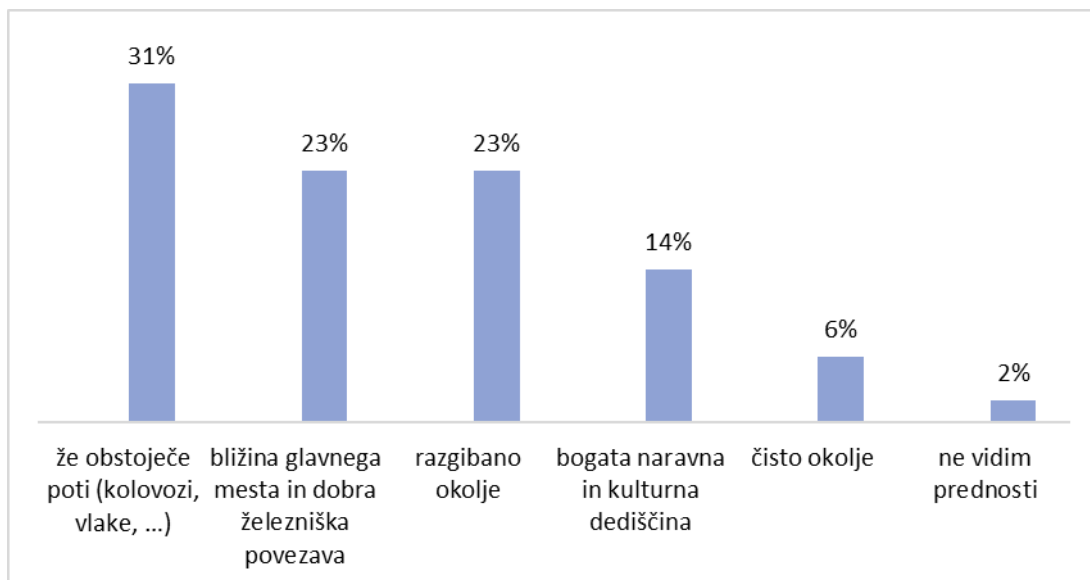
Slika 7: Menim, da ima KT lahko tudi negativne učinke.



Slika 8: Z razvojem kolesarskega turizma v občini bi se zmanjšali avtomobilski izpusti.

Vprašani kot veliko prednost Borovnice kot kolesarske občine vidijo predvsem v že obstoječih poteh, ki bi lahko postale del kolesarske infrastrukture. To so predvsem kolovozi na Barju, vlake v gozdovih ter nekdanja železniška proga, ki Borovnico skozi kraje Goričica in Preserje povezuje s sosednjo občino Brezovico. Takega mnenja je 31 % vseh vprašanih. S spodnjega grafa (Slika 9) je razvidno tudi, da podoben delež anketirancev meni, da sta razgibano okolje ter bližina glavnega mesta in dobra železniška povezava glavna atributa za razvoj kolesarskega turizma. Za bogato naravno in kulturno dediščino se je odločilo 14 %, medtem ko se je za

čisto okolje odločilo 6 % vprašanih. 2 % pa za občino Borovnica ne vidita nobene prednosti za razvoj take zvrsti turizma.



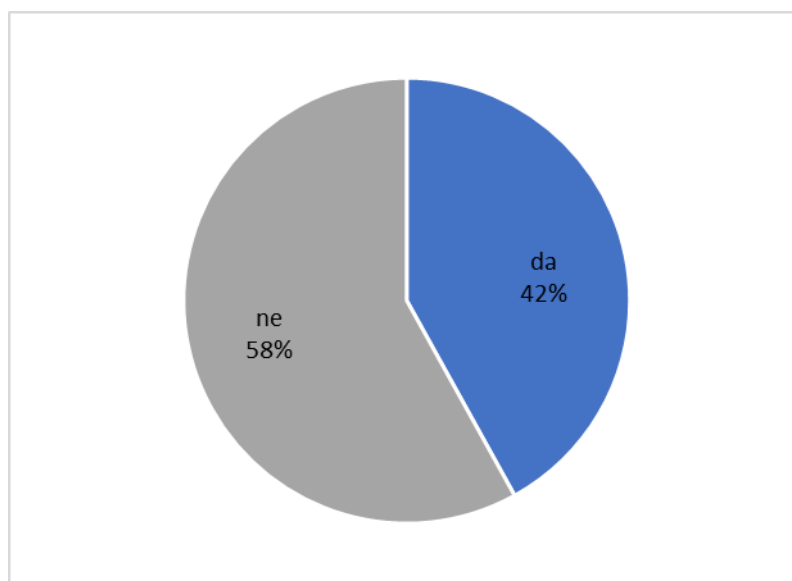
Slika 9: Kje vidite največjo prednost za razvoj kolesarskega turizma v Borovnici?

Tabela 5 prikazuje mnenje javnosti o morebitnih vplivih, ki bi ga imel kolesarski turizem na občino. Kolesarski turizem bi po mnenju občanov povečal prepoznavnost občine, s tem se jih je strinjalo skupno 68 %, podoben delež – 61 %, pa tudi meni, da bi se s kolesarskim turizmom povečala prodaja domačih izdelkov oziroma pridelkov. Dobra polovica anketirancev se strinja, da bi kolesarski turizem pripomogel k bolj čistemu okolju (52 %), večjemu številu prenočitvenih kapacitet (58 %) ter bogatejši gostinski ponudbi (59 %). Najbolj neodločeni so pri nastanku novih delovnih mest, s tem se niti ni strinjalo, niti se strinjalo 37 % in pri zmanjšanju motornega prometa, tu jih je bilo neodločenih 35 %. Pri obeh dejavnikih je bil večjih delež tistih, ki se niso strinjali da se motorni promet ne bi zmanjšal, in, da bi se pojavila nova delovna mesta, da bi kolesarski turizem imel vpliv nanju kot pa tistih, ki so se s tem strinjali.

	sploh se ne strinjam	se ne strinjam	niti se strinjam, niti se ne strinjam	strinjam se	zelo se strinjam
večja prepoznavnost občine	2%	10%	21%	58%	10%
nova delovna mesta	9%	28%	37%	24%	3%
bolj čisto okolje	4%	13%	30%	38%	14%
nove prenočitvene kapacitete	3%	12%	28%	46%	12%
bolj bogata gostinska ponudba	1%	14%	26%	45%	14%
manj motornega prometa	4%	35%	35%	19%	7%
večja prodaja domačih izdelkov/pridelkov	4%	14%	21%	53%	8%

Tabela 5: Kakšne vplive bo po vašem mnenju imel razvoj kolesarskega turizma v občini?

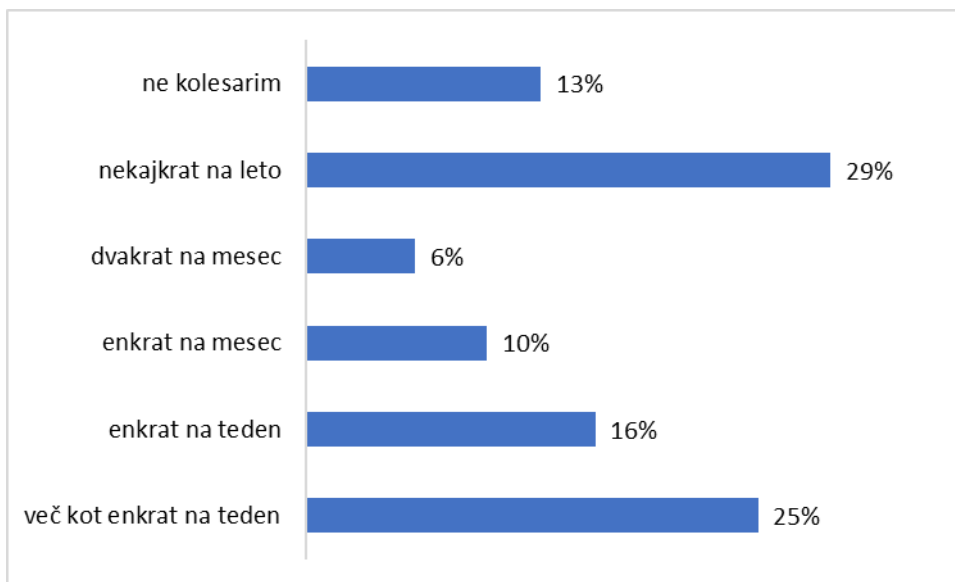
Kot prikazuje spodnji graf (Slika 10), jih skoraj polovica vidi svojo poslovno priložnost v obliki prodaje pridelkov, izdelkov ali nujenju različnih storitev tudi v turistični panogi.



Slika 10: Ali v turizmu vidite tudi poslovno priložnost zase?

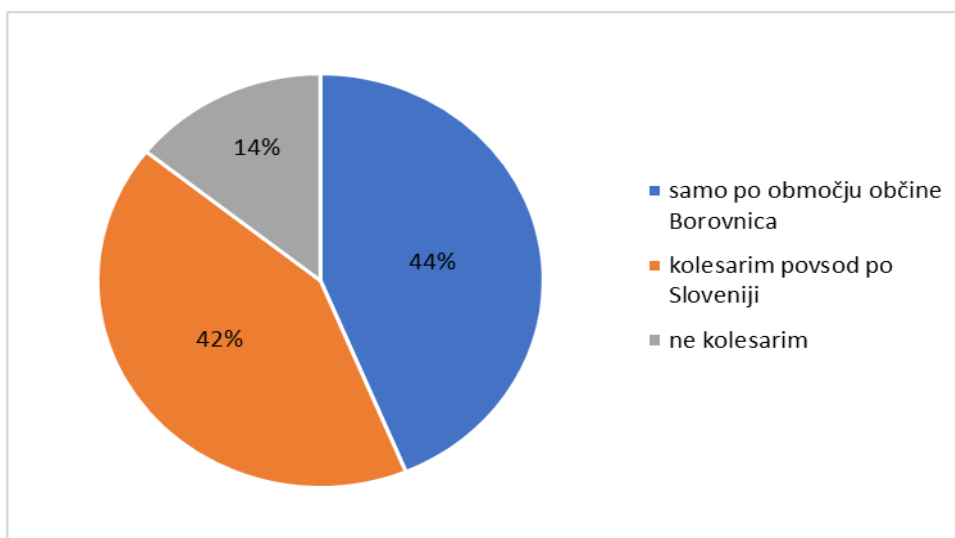
4.1.4 Kolesarske navade občanov Borovnice

Kljub temu da 13 % anketirancev ne kolesari, jih na drugi strani 25 % uporabi kolo večkrat na teden, 16 % enkrat na teden, 10 % enkrat na mesec in 6 % dvakrat na mesec. Največji delež jih kolesari nekajkrat na leto.



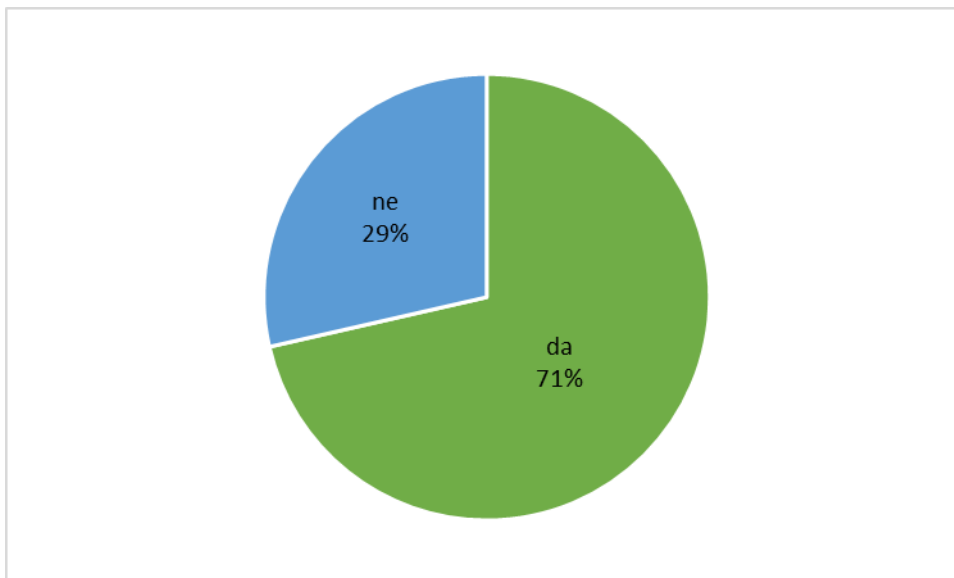
Slika 11: Kako pogosto v povprečju uporabite kolo?

Delež nekolesarjev s prejšnjega grafa sovпада s spodnjim grafom (Slika 12), saj jih je na vprašanje glede območja kolesarjenja 14 % odgovorilo, da ne kolesarijo. Samo po območju občine Borovnica kolesari 44 % vprašanih, medtem ko se jih 42 % odpravi tudi dlje od meja občine.



Slika 12: Kolesarite samo po območju občine ali se odpravite tudi dlje?

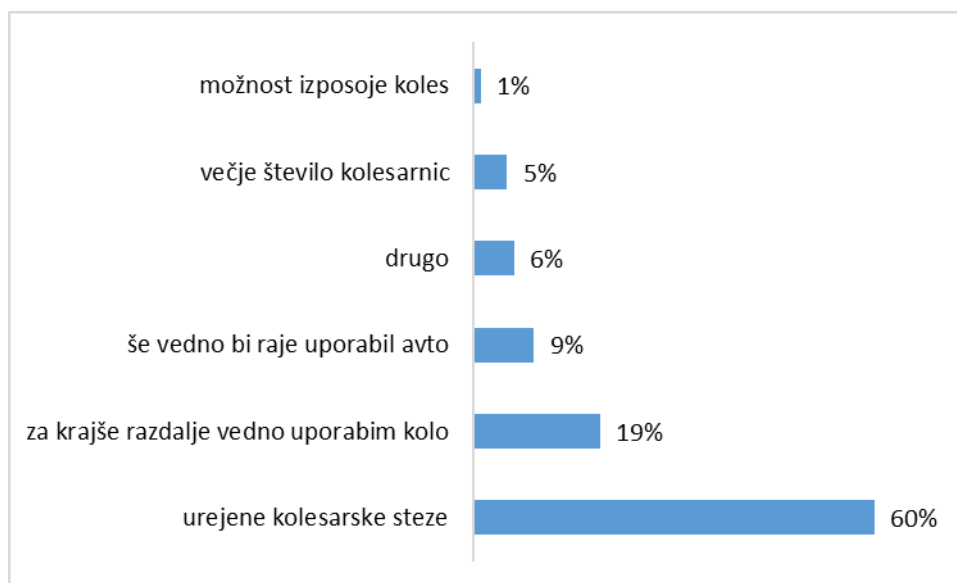
Ob primerni kolesarski infrastrukturi v občini bi 71 % vseh vprašanih več kolesarilo, na preostalih 29 % pa ta dejavnik ne bi imel vpliva, kar je razvidno tudi iz spodnjega grafa (Slika 13).



Slika 13: Bi ob primerni kolesarski infrastrukturi v občini več kolesarili?

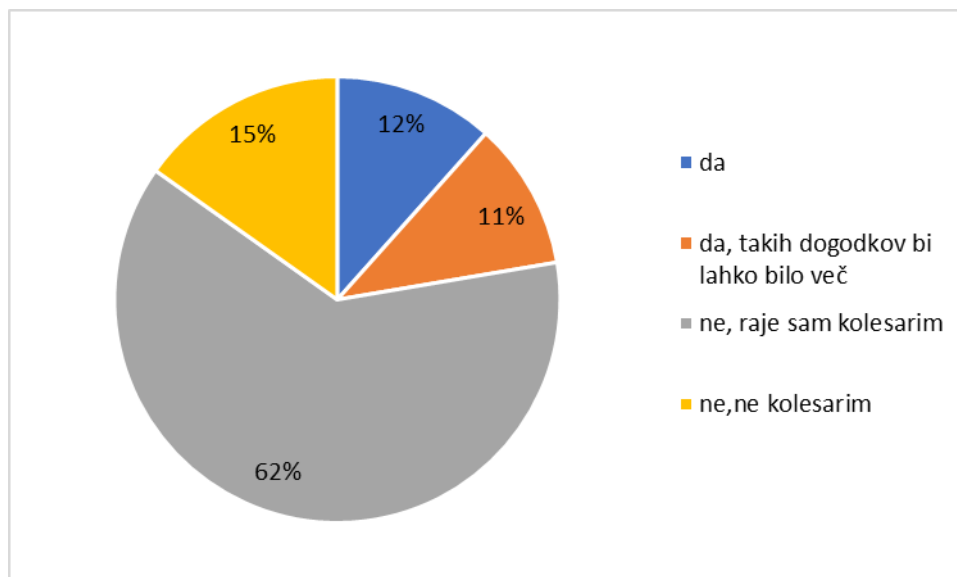
Za krajše razdalje – do 5 km, bi občani namesto avtomobila izbrali kolo v primeru urejenih kolesarskih stez. Tako meni 60 % anketirancev. Iz Slike 14 lahko razberemo, da 19 % krajše razdalje že sedaj premaguje s kolesom, 6 % bi jih še vedno uporabilo avtomobil, 5 % pa bi kolo izbralo v primeru obstoja večjega števila kolesarnic. Za možnost izposoje kolesa se je odločil 1 %. Sedem vprašanih oziroma 6 % je izbralo opcijo »drugo«, ob tem pa pripisalo, da bi namesto avtomobila izbrali kolo v primeru:

- »Če kaj spijem.«
- »Če bi bilo manj kraj koles.«
- »Če bi bilo območje kolesarnic varovano.«
- »Dobrega kolesa.«
- »Varnosti; saj na obstoječih cestah ni prostora niti za dva avtomobila.«
- »Raje pešočim.«
- »Kolo izberem, kadar razdalja ni predolga (recimo Vrhnika je za vsakdanje opravke že malo daleč, da bi se do tja vozila s kolesom), kadar nimam kakšnih stvari za prevažat (s kolesom si žal omejen glede »tovora«). Gotovo pa bi se v primeru urejene infrastrukture (npr. nivojsko ločena kolesarska steza do Vrhnike) večkrat odločila za pot do Vrhnike s kolesom.«



Slika 14: Kateri bi bil ključni dejavnik, da bi za krajše razdalje (do 5 km) namesto avtomobila izbrali kolo?

Slika 15 prikazuje rezultate vprašanja glede udeležbe na kolesarskih dogodkih, ki so bili organizirani v občini. Največji delež vprašanih se takih dogodkov ne udeležuje, saj raje kolesarijo sami, 15 % pa jih sploh ne kolesari. Skupno se takih dogodkov udeležuje 23 % občanov, od tega bi jih 11 % rado videlo, da bi bilo takih dogodkov še več.



Slika 15: Ali ste se udeležili kakšnega kolesarskega dogodka v (so)organizaciji občine Borovnica?

Spodnja tabela (Tabela 6) prikazuje, kako posamezni dejavniki vplivajo na izbiro kolesarske dejavnosti. Najbolj pomembna dejavnika sta dobra kolesarska infrastruktura in priporočilo prijatelja. Za kolesarsko infrastrukturo kot pomemben dejavnik se je odločilo skupno 89 % vprašanih, od tega jih je 42 % opredelilo kot zelo pomemben, medtem ko se je za priporočilo prijatelja skupno (pomembno in zelo pomembno) odločilo 73 %. S 66 % sledi dejavnik naravna in kulturna dediščina ter možnost kombiniranja z javnim prometom s 60 %. Za nepomemben (26 %) in zelo nepomemben (14 %) dejavnik prevladuje možnost vodenih kolesarskih izletov, bogato kulinarično ponudbo pa jih je 35 % označilo za niti pomembno niti nepomembno.

	zelo nepomembno	nepomembno	niti pomembno, niti nepomembno	pomembno	zelo pomembno
povezava z javnim prevozom	10%	17%	24%	37%	13%
dobra kolesarska infrastruktura	7%	3%	11%	38%	42%
naravna in kulturna dediščina	5%	4%	24%	55%	11%
bogata kulinarična ponudba	7%	16%	35%	36%	6%
vodeni kolesarski izleti	14%	26%	36%	20%	4%
priporočilo prijatelja	2%	10%	15%	65%	8%

Tabela 6: Kako pomembni so naslednji dejavniki za izbiro vaše kolesarske destinacije?

4.1.5 Predlogi občanov za turistični razvoj

V vprašanju odprtega tipa smo anketirance prosili, da podajo svoje predloge za turistični razvoj Borovnice. Vsi predlogi so zajeti v Prilogi 2. Največkrat so izpostavili urejeno in varno kolesarsko infrastrukturo ter s tem povezane tematske poti, ki bi povezovale znamenitosti Borovnice. Nekateri so mnenja, da bi bilo treba najprej urediti vse javne površine znamenitosti, predvsem sotesko Pekel, kjer so še vedno vidne posledice žledoloma. Na temo Pekla je bila predlagana ustanovitev blagovne znamke »peklensko«, kamor bi spadale različne (peklenske) jedi, prenočišča, izdelki, izleti ... Veliko predlogov zajema izkoriščanje ter nadgradnjo že obstoječih poti po Barju ter drugih kolovozov. Zaradi bližine glavnega mesta in železniške povezave je bilo izpostavljeno tudi povezovanje s sosednjimi občinami, Slovenskimi železnicami ter ljubljanskimi hoteli, da se Borovnica razvije kot destinacija za enodnevne izlete. Za razvoj kolesarskega turizma je bil naveden tudi finančni ukrep,

s katerim bi se spodbujalo kolesarska društva in druge interesente, ki bi vlagali v kolesarsko infrastrukturo. Poleg kolesarskega turizma in z njim povezanimi ukrepi so anketiranci predlagali tudi vodene ogledne in večjo promocijo Borovnice, predvsem turističnih kmetij s premalo izkoriščenim potencialom. Občanom je pomembno, da se v sami občini tudi kaj dogaja, zato so predlagali živahnejše dogajanje ob tržnici, več organiziranih tekem ter na splošno več dejavnosti.

4.2 MNENJE TURISTIČNIH PONUDNIKOV

Za mnenje oziroma izkušnje glede kolesarskega turizma smo povprašali okoliške turistične ponudnike, ki so na neki način že vpeti v kolesarski turizem. Izbrali smo si sosednjo občino Cerknica, s katero je Borovnica povezana preko planote Menišija. Po tej planoti že poteka 22 km dolga tematska kolesarska pot. V naši raziskavi sta sodelovali dve izposojevalnici koles.

Gospod Klančar iz Cerknice, ki pod sloganom »Vse se da« izvaja tudi izposajo koles, je poudaril, da je za razvoj kolesarskega turizma pomembna predvsem povezanost med sosednjimi občinami in tudi po celotni državi, pri tem pa imajo veliko vlogo urejene kolesarske steze. Za primer je navedel Solčavsko panoramsko pot ter kolesarsko pot od Mojstrane do Kranjske Gore in naprej do Trbiža. Vsaka občina ima možnost razviti kolesarski turizem, če le ima turistične točke, ki bi privabile turiste. Njegove stranke so večinoma tuji turisti, ki se v kraju zadržijo nekaj dni, njihov primarni cilj pa je predvsem doživljanje narave. Največkrat imajo svoje obiske že vnaprej splanirane, ogledajo pa si svetovno znane naravne znamenitosti, kot so Cerknško jezero, Rakov Škocjan in Križna jama. Kljub temu da ima v svoji ponudbi gospod Klančar tudi vodene izlete, po njih ni veliko povpraševanja, saj prevladujejo posamezni turisti v parih oziroma družine. Največkrat vodene izlete organizirajo za manjša podjetja, pri katerih v povprečju prekolesarijo 25–30 km. Na vprašanje, zakaj po njegovem mnenju turisti raje za odkrivanje kraja izberejo kolo, odgovarja, da je bilo kolo prvo prevozno sredstvo ter da se bomo vedno vozili, predvsem ob lepem vremenu. Dodaja še, da kolesarjenje poglobi obisk in doživetje narave.

RENTtheGREEN je izposojevalnica koles, ki deluje na območju Notranjskega regijskega parka. Predstavnik izposojevalnice, gospod Rovar, odgovarja, da turiste najbolj privabi neokrnjena narava regijskega parka; s kolesom obiskujejo znane in neznane koticke tamkajšnje pokrajine, navadno v radiju 20 km od točke izposoje koles. Izpostavlja, da si njegove stranke ob odkrivanju kraja želijo bolj bogato kulinarično ponudbo ter več doživljajskih aktivnosti, ki jih v tamkajšnjih krajih primanjkuje. Za vodene izlete se odločajo predvsem večje šolske skupine, saj je za manjše skupine ta možnost za zdaj predraga. V izposojevalnici so mnenja, da se za kolo odločijo predvsem zaradi drugačnega doživetja pokrajine, ob tem pa je dodatni plus, da še nekaj malega narediš tudi za svoje telo. Kolesarji, ki kolesarijo z namenom aktivnega preživljanja prostega časa, po navadi pripeljejo kolesa s seboj.

Za uspešen kolesarski turizem sta po mnenju Rovana pomembna kolesarska infrastruktura in uspešno oglaševanje, ki bi poskrbelo za večji porast kolesarskega turizma.

4.3 NAČRTI OBČINE BOROVNICA

Za predloge in konkretne načrte glede razvoja kolesarskega turizma ter turizma na splošno smo svoja vprašanja naslovili tudi na Občino Borovnica. Na vprašanja nam je odgovarjal gospod Andrej Klemenc, ki je na Občini zaposlen kot višji svetovalec za razvoj in razvojne projekte.

Kot nam je pojasnil gospod Klemenc, so osnovne stvari zapisane že v razvojni strategiji iz leta 2017, ki pa dajejo samo neki splošni okvir. Bolj podrobne stvari pa se pripravljajo v okviru akcijskega načrta razvoja turizma, ki je še v pripravi. Občina ima že neko svojo vizijo, vsi ti načrti občinske uprave pa morajo biti potrjeni še s strani občinskega sveta. Zavedajo se, da je na območju občine že precej relativno kakovostnih, varnih in neprometnih poti, cest in kolovozov, ki so primerni za kolesarjenje, ki pa med seboj niso povezani. Razvoj kolesarskega turizma načrtuje občina predvsem na širšem območju Ljubljanskega barja, in sicer v obliki kolesarskega izletništva s ciljnim skupinami, kot so rekreativni kolesarji, družine, aktivni upokojenci. Glavni cilj, ki ga občina namerava realizirati v 4–5 letih, je premostitev reke Borovniščice na barju, kar omogoča povezavo že obstoječih poti, primernih za kolesarjenje. S tem bi občina dobila »mali borovniški krog«, ki bi center Borovnice povezal s Pakom ter nato omogočal varno povezavo preko barja do Dola, Laz ter nazaj do Borovnice. Na ta krog se lahko nato kasneje priključijo že obstoječe kolesarske poti z Menišije in Pokojišča, potrebni so samo oznake in zemljevidi. Za kolesarske povezave občina računa tudi na evropska sredstva. Glavni problem pri izpeljavi projekta pa predstavljajo birokratski postopki, saj trasa poteka po zaščitenem območju, tako da so potrebna soglasja in dovoljenja državnih institucij ter lastnikov parcel.

Skupaj z »barjanskimi občinami« (Ljubljano, Vrhniko, Igom, Brezovico in Škofljico) ter z občinama Horjul in Dobrova-Polhov Gradec je trasa vključena tudi v projekt Barjansko kolesarsko omrežje, ki vključuje več kot 100 km varnih kolesarskih povezav po barju in njegovem zaledju.

Iz naslova turizma ima občina v prihodnjem letu v načrtu tudi urediti sotesko Pekel; obnoviti dotrajano infrastrukturo, ob parkirišču pa območje urediti s klopcami, sanitarijami ter otroškimi igrali. Ob ostanku borovniškega viadukta pa že zdaj poteka projekt spominskega parka in tematske poti po dediščini borovniškega viadukta. Glavne dejavnosti zajemajo postavitve informativnih tabel, klopic, pitnika za vodo, stojala za kolesa ter osnovne opreme za manjša popravila koles. Poleg tega se bo postavila tudi razgledna ploščad ter uredila okolica Stare postaje. Predvidena je tudi ureditev območja današnje železniške postaje, ki bi služila kot izhodiščna točka za raziskovanje Borovnice. Kljub temu da občina prepoznava turistični potencial Borovnice, gospod Klemenc poudarja, da kot institucija sama ne more razvijati

turističnih produktov, lahko je samo podpornik. Zato je pomembno, da tudi občani prepoznajo ta potencial in se med seboj povezujejo ter ustvarijo svojo zgodbo.

5 UGOTOVLJENE RAZVOJNE MOŽNOSTI KOLESARSKEGA TURIZMA KOT DELA TRAJNOSTNEGA RAZVOJA OBČINE BOROVNICA

Pri razvoju kolesarskega turizma imajo veliko vlogo tudi prebivalci občine, zato je pomembno, da tak razvoj občine podpirajo in v njem prepoznajo tudi priložnost zase. Kljub temu da je definicija trajnostnega razvoja v svetu že dobro uveljavljena (s strani Združenih narodov je bila utemeljena leta 1987), presenetljivo velik del občanov Borovnice (več kot tretjina vprašanih) koncepta trajnostnega razvoja še vedno ne pozna. V tej smeri bi lahko občina bolje informirala in ozaveščala občane o pomembnosti trajnostnega razvoja ter jim na podlagi dobrih praks morda tudi odprla pot za poslovno priložnosti. Tudi kolesarski turizem je lahko del trajnostnega razvoja, v Borovnici ima ta oblika razvoja močno podporo, na splošno veliko pomembnost občani pripisujejo tudi turistični panogi. Tako tudi slaba polovica vprašanih prepozna svojo poslovno priložnost tudi v turizmu. Tako velik delež nam govori, da bi lahko s povezovanjem občanov na različnih področjih razvili svoj turistični produkt. Znano je, da kolesarski turisti na svojih potovanjih zapravijo več kot navadni turisti. Zato je pomembno, da je tudi turistična ponudba raznolika. Danes je največ kolesarjev v Borovnici kolesarjev izletnikov, ti se največkrat odpravijo s kolesom v Pikel. Vendar ima Borovnica poleg soteske Pikel tudi bogato tehniško zapuščino, med katero je najbolj znan ostanek nekdanjega viadukta. Ob načrtovanem spominskem parku nekdanjega viadukta se veliko priložnosti odpira tudi spremljevalni ponudbi v obliki spominkov, turističnih vodenj ... Ob razvoju kolesarskega turizma bi lahko občina unovčila svoje ime in iz največjih nasadov ameriških borovnic tržila turistični produkt na osnovi tega sadeža. »Mali borovniški kolesarski krog«, kakor so ga poimenovali na občini, odpira povezave tudi do nasadov borovnic, kjer bi si jih obiskovalci lahko ogledali ter bolje spoznali ta sadež. Borovnica kot sadež je zelo vsestranska, iz nje se izdelujejo žgane in druge pijače, peciva, marmelade ... Poleg tega je v občini dejavnih več društev, ki bi to lahko tržili, od sadjarskega, čebelarkega, turističnega do društva podeželskih žena, ki redno pripravljajo peciva ter druge dobrote. Ob primernem strateškem razvoju in podpori občine bi se tako lahko odprla tudi nova delovna mesta. Povečalo bi se povpraševanje po nastanitvenih kapacitetah, širila bi se tudi gostinska ponudba, več obiskovalcev pa bi tudi spodbudilo lokalne kmetije za večjo ter bolj raznoliko ponudbo domačih izdelkov oziroma pridelkov. Izpostaviti je treba tudi pomembnost samega povezovanje tako sosednjih občin kot tudi posameznih institucij. Zaradi majhnosti občine je pomembno, da odpira povezave na več strani. Varna kolesarska povezava z občino Vrhniko bi bila dosežena že s samo eno premostitvijo reke

Ljubljane. Od Vrhnike je speljana kolesarska pot do Ljubljane po trasi nekdanje železnice. Tudi tu bi se občini lahko povezali na temo železniške zapuščine. Prav tako se dobra kolesarska povezava odpira z občino Cerknica preko Menišijske planote, potrebno je samo označiti pot. Na ta način bi se povezala tudi dva naravna parka; Notranjski park in Ljubljansko barje.

Borovnica kot majhna občina ima s svojo lego, ki povezuje ravninski del z Ljubljanskim barjem in z višjimi kraškimi planotami, ima odličen potencial za razvoj turizma. K temu dodatno prispevata tudi bližina glavnega mesta ter dobra železniška povezava z njim. Na drugi strani je prav tako dobra železniška povezava do jugozahodnega dela države, vključujoč najbolj obiskane znamenitosti v Sloveniji – Postojnska jama ter naprej do obalnih mest, kot sta Koper in Trst. Železniška povezava do Trsta predstavlja tudi dobro izhodišče za dostopanje do italijanskih letališč (Trst, Benetke). Anketa je pokazala, da Borovničani največji potencial za razvoj kolesarskega turizma vidijo v že obstoječih poteh. Podobnega mnenja so tudi na Občini, saj jim je glavni cilj v prihodnjih nekaj letih povezati že obstoječe kolovoze na barju ter na ta način občanom ter potencialnim obiskovalcem ponuditi varno kolesarsko povezavo. Na tem področju bi bilo potrebno večje povezovanje občine z deležniki krajinskega parka Ljubljansko barje ter poleg kolesarske poti obiskovalcem ponuditi tudi izobraževalne vsebine o pomembnosti ohranjanja naravnega okolja ter bogastvu barja.

Za zmanjšanje avtomobilskih izpustov oziroma za zmanjšanje pritiska na okolje bi bilo treba urediti kolesarsko infrastrukturo in poskrbeti za varnost kolesarjev. Največ osebnih prevozov, kar 75 %, se opravi na razdaljah do 5 km. Kratke razdalje tudi prispevajo k večjemu izpustu toplogrednih plinov. Vse vasi v občini Borovnica so v podobni razdalji in vsakodnevno se prav največ prevozov opravi na relacijah iz okoliških vasi do Borovnice; do trgovin, železniške postaje, pošte, zdravstvenega doma ... Raziskava med občani je pokazala, da bi take razdalje ob primerni kolesarski infrastrukturi premagovali s kolesom; z dosedanjih 19 %, ki za kratke razdalje že zdaj uporabljajo kolo, bi se delež povečal na 60 %. To pa bi se odražalo tudi v zmanjšanju motornega prometa in avtomobilskih izpustov. Z ustrezno kolesarsko infrastrukturo pa bi v občino privabili tudi več obiskovalci, saj se največ kolesarjev za izbrano destinacijo odloči predvsem na priporočilo prijateljev. Pomemben ukrep, ki bi zmanjšal pritisk motornega prometa na okolje, bi bilo tudi sodelovanje občine s Slovenskimi železnicami v smislu zagotovitve večje kapacitete na vlaku za kolesa. Na ta način bi se lahko številni Borovničani, ki za prevoz na delo oziroma v šolo uporabljajo vlak, do postaje pripeljali s kolesi, z njim dostopali na vlak ter nato pot do cilja še prekolesarili. Prav tako bi lahko vlak s prostorom rezerviranim za kolesa uporabljali turisti iz Ljubljane ali iz primorske strani v obliki enodnevnih izletov.

6 ZAKLJUČEK

Kolesarjenje je najbolj razširjena oblika rekreacije, ki poleg spodbujanja zdravega načina življenja ter varovanja okolja predstavlja tudi pomemben del turističnega gospodarstva.

Začetno predpostavko, da ima Borovnica s svojo lego ter naravno danostjo dobre pogoje za razvoj turizma, potrjujemo na podlagi opravljene ankete med občani ter pogovorov s kolesarskima ponudnikoma. Oba kolesarska ponudnika sta poudarila, da je neokrnjena narava tista, ki najbolj privabi kolesarske turiste, kolesarjenje pa jim omogoča poglobljen obisk oziroma doživetje narave. Pri tem je bilo navedeno, da ima možnost razvoja kolesarskega turizma vsak kraj s turističnimi točkami, kar jih Borovnica vsekakor ima, najbolj znana izmed njih je soteska Pekel. Prav tako je izvedena anketa pokazala, da ima naravna oziroma kulturna dediščina veliko vlogo pri izbiri kolesarske destinacije. Lega (predvsem bližina glavnega mesta), znamenitosti ter razgibano okolje so bili tudi največkrat izbrani odgovori, ki so jih anketiranci izbrali za največje prednosti Borovnice. Tega se zavedajo tudi na občini, saj je v delu projekt, ki bo povezoval že obstoječe poti na barju ter tako obiskovalcem ponudil posebno doživetje naravnega okolja. V anketi je bil med predlogi turističnega razvoja Borovnice velikokrat podan tudi predlog razvoja Borovnice kot destinacije za enodnevne izlete, predvsem na podlagi dobre železniške povezave ter bližine Ljubljane.

Prav tako lahko potrdimo drugo predpostavko, ki se dotika možnosti razvoja dodatne ponudbe, ki bi ga prinesel kolesarski turizem. Skoraj polovica občanov, ki je odgovarjala na anketo, svojo poslovno priložnost vidi v turizmu. Tudi v vprašanju o morebitnih vplivih, ki bi jih kolesarski turizem imel na občino, so anketiranci poleg večje prepoznavnosti kraja največjo pomembnost pripisali prav razvoju dodatne ponudbe: bogatejši kulinarični ponudbi, novim prenočitvenim kapacitetam ter povečani prodaji domačih izdelkov in pridelkov. Na drugi strani pa so precej pesimistični glede odprtja novih delovnih mest, s to trditvijo so se vprašani najmanj strinjali. Razvoju dodatne turistične ponudbe je naklonjena tudi občinska uprava, saj vsakoletno razpisuje finančno pomoč za pospeševanje razvoja obrti in sobodajalstva.

Kolesarski turizem kot del trajnostnega razvoja zmanjšuje tudi obremenjevanje okolja, ki ga povzročajo izpusti motornih vozil, na drugi strani pa tudi spodbudi vsakodnevno kolesarjenje prebivalcev. Zadnjo predpostavko, ki predvideva, da bi imel kolesarski turizem manjši pritisk na okolje kot pa druge oblike turizma, lahko prav tako potrdimo, vendar z manjšo gotovostjo kot preostali dve. Anketiranci so v večinskem deležu (72 %) mnenja, da se z razvojem kolesarskega turizma avtomobilski izpusti ne bi zmanjšali. A vendar jih na drugi strani prav tolikšen delež priznava, da bi ob primerni kolesarski infrastrukturi več kolesarili. Pri tem so jim

najbolj pomembne urejene kolesarske steze, v tem primeru bi krajše razdalje, to je do 5 km, opravili s kolesom. Tudi med predlogi so bili največkrat podani ureditev ceste, povezovanje že obstoječih poti, kolovozov.

Naša raziskava je pokazala, da ima občina Borovnica izpolnjene pogoje za razvoj kolesarskega turizma, ki bi poskrbel, da bi se občina razvijala v bolj trajnostni smeri. Tudi sami občani prepoznajo potencial in v tem vidijo tudi priložnost zase. Vsi sodelujoči deležniki so poudarili, da je narava tista, ki privablja kolesarske turiste. Seveda pa je treba ob vseh naravnih znamenitosti poskrbeti tudi za ustrezno infrastrukturo, ki poskrbi za varnost kolesarjev ter prvovrstno izkušnjo. Zaradi majhnosti kraja je pomembno, da se tak razvoj načrtuje strateško, v sodelovanju občine ter občanov in ne nazadnje tudi sosednjih občin.

7 LITERATURA IN VIRI

ALOHAS. (2009). *Analiza stanja za opredelitev problematike in potencialov za razvoj in trženje trajnostnega turizma v Krajinskem parku Ljubljansko barje*. Pridobljeno 26.7.2018 z naslova http://www.ljubljanskobarje.si/uploads/datoteke/turizem_analiza.pdf.

Barjanka 2018 (2018). Pridobljeno 31. 7. 2018 z naslova <http://franja.org/barjanka/barjanka-razpis.html>.

Beanland, A. (2013). *Cycle tourism for sustainable rural development: understanding and interpreting lessons from Europe. A report of a Winston Churchill Travelling Fellowship 2013*. London.

Brate, T.(2007). *Borovniški viadukt*. Borovnica: Zgodovinsko društvo Borovnica.

Center za evropsko prihodnost (2015). *Spremenimo svet: Agenda za trajnostni razvoj do leta 2030*. Ljubljana.

EuroVelo. (2018). Pridobljeno 4. 10. 2018 z naslova: <http://www.eurovelo.com/en>.

Gazzola, P. et al. (2018) *Cycle Tourism as a Driver for the Sustainable Development of Little-Known or Remote Territories: The Experience of the Apennine Regions of Northern Italy*. Sustainability št. 10, 2018.

Insight Department: Cycling Tourism in Scotland. (2017). Pridobljeno 2. 10. 2018 z naslova: <https://www.visitscotland.org/binaries/content/assets/dot-org/pdf/research-papers/cycling-topic-paper-2017.pdf>.

Klemenc, A. (2015). *Izhodišča za celovito in vključujočo razvojno strategijo občine Borovnica za obdobje 2016–2026 (plus), 1. osnutek*. Borovnica.

Klemenc, A. (2017). *Strategija razvoja občine Borovnica*. Borovnica.

Kmecl, M. (1979). *Zakladi Slovenije*. Ljubljana: Cankarjeva založba.

Korošec, K. (2001). *Značilnosti in problemi turističnega gospodarstva v občini Borovnica*. Diplomaska naloga, Portorož: Visoka šola za turizem.

Lukić, N. (2004). *Trajnostni razvoj v Evropski uniji*. Diplomsko delo, Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede.

McKibbin, D. (2014). *Cycling for leisure, recreation and tourism*. Research and Information Service Briefing Paper. Northern Ireland Assembly.

- Mermal, J. (17. 4. 2018). Na Franji odslej še Barjanka. Delo. Pridobljeno: 31. 7. 2018 z naslova <https://www.delo.si/sport/kolesarstvo/na-franji-odslej-se-barjanka-43899.html>.
- Mihalič, T. (2006). *Trajnostni turizem*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta v Ljubljani, Založništvo.
- Občina Borovnica. (b. l.). *Golobja jama*. Pridobljeno: 27. 7. 2018 z naslova: <https://www.borovnica.si/o-borovnici/znamenitosti/golobja-jama/>.
- Plan B za Slovenijo. (b. l.). *Trajnostni razvoj*. Pridobljeno: 24. 7. 2018 z naslova: <http://www.planbz slovenijo.si/trajnostni-razvoj>.
- Rotar, J. et al. (2012). *Kako razvijati kolesarski turizem*. Maribor. Pridobljeno 23. 7. 2018 z naslova: http://www.bicy.it/docs/35/Kako_razvijati_kolesarski_turizem.pdf.
- Umanotera (1995). Prispevek nevladnih organizacij: *Agenda 21 za Slovenijo*. Ljubljana.
- Sirše, J., Berčič, H., Sila, B. (2005). *Strategija razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji*. Ljubljana: Mednarodni inštitut za turizem.
- Slovenska turistična organizacija (2018). *Turizem v številkah 2017*. Ljubljana.
- Smole Đorđević, M. (2010). *Trajnostni razvoj z izbranimi poglavji iz biologije: gradivo za 1.letnik*. Ljubljana: Zavod IRC. Pridobljeno 26. 3. 2018 za naslova http://www.mizs.gov.si/fileadmin/mizs.gov.si/pageuploads/podrocje/vs/Gradiva_ESS/Impletum/IMPLETUM_336UPRAVLJANJE_Trajnostni_Smole.pdf.
- Občina Ilirska Bistrica (2017). *Strategija razvoja kolesarskega turizma v občini Ilirska Bistrica*. Pridobljeno 2.10.2018 z naslova: <https://www.ilirska-bistrica.si/obcina/novice/2017041313335527/Razvoj-kolesarskega-turizma-v-ob%C4%8Dini-ilirska-Bistrica/>.
- Sea to Sea (C2C cycle route). (b. l.). Sustrans. Pridobljeno 4. 10. 2018 z naslova: <https://www.sustrans.org.uk/Sea-to-Sea-C2C-cycle-route>.
- Stražičar, S. (b. l.). *O Borovnici*. Pridobljeno 26. 7. 2018 z naslova <http://www.borovnica.si/o-borovnici/predstavitev/osnovni-podatki/>.
- Tehniški muzej Slovenije. (b. l.). *Zgodovina muzeja*. Pridobljeno 26. 7. 2018 z naslova http://www.tms.si/index.php?m_id=zgodovina-tms.

Ukrepi za trajnostnejši razvoj turizma na podeželju. (2016). Geopark Idrija. Pridobljeno 25. 7. 2018 z naslova: http://www.geopark-idrija.si/uploads/geopark_files/ukrepi-za-trajnostnejši-razvoj-turizma-na-podezelju-rural-pdf.pdf.

PRILOGE

PRILOGA 1: ANKETNI VPRAŠALNIK

1. Spol: MOŠKI ŽENSKI

2. Starost:

- 16-35
- 36-55
- 56-75
- več kot 75

3. Kraj bivanja:

- Borovnica
- okoliške vasi znotraj občine Borovnica
- drugo

4. Poznam koncepte trajnostnega razvoja? DA NE

5. Iz katerih stebrov po vašem mnenju sestoji trajnostni razvoj?

- a) kulturni razvoj,
- b) gospodarski razvoj,
- c) razvoj znanosti,
- d) globalizacija,
- e) socialni razvoj,
- f) varstvo okolja

6. Turizem je za vas pomembna gospodarska panoga. DA NE

7. Ali bi podprli razvoj kolesarskega turizma v občini Borovnica? DA NE

8. Menim, da ima lahko kolesarski turizem tudi negativne učinke. DA NE

9. Z razvojem kolesarskega turizma v občini bi se zmanjšali avtomobilski izpusti.

DA NE, ne bi bilo sprememb

10. Kako pogosto v povprečju uporabite kolo?

- a) več kot 1krat na teden,
- b) 1krat na teden,
- c) 2krat na mesec,
- d) 1krat na mesec,

- e) nekajkrat na leto
- f) ne kolesarim

11. Kolesarite samo po območju občine Borovnice ali se odpravite tudi dlje?

- a) samo po območju občine Borovnice
- b) kolesarim povsod po Sloveniji
- c) ne kolesarim

12. Bi ob primerni kolesarski infrastrukturi (kolesarske poti, servis in najem koles, kolesarnice...) v občini več kolesarili?

DA NE

13. V katerem primeru bi za krajše razdalje (do 5 km) namesto avtomobila izbrali kolo?

- a) možnost izposoje kolesa
- b) večje število parkirišč za kolesa oz kolesarnic
- c) urejene kolesarske steze
- d) za krajše razdalje uporabim kolo
- e) še vedno bi raje uporabil avto
- f) drugo: _____

14. Kje vidite največjo prednost za razvoj kolesarskega turizma v Borovnici?

- a) bogata naravna in kulturna dediščina,
- b) bližina glavnega mesta in dobra železniška povezava,
- c) čisto okolje,
- d) že obstoječe poti (kolovozi, vlake, nekdanja železniška proga...),
- e) razgibano območje
- f) ne vidim prednosti

15. Kakšne vplive bi po vašem mnenju imel razvoj kolesarskega turizma v občini?

	sploh se ne strinjam	ne strinjam se	niti se strinjam, niti se ne strinjam	strinjam se	zelo se strinjam
večja prepoznavnost občine					
nova delovna mesta					
bolj čisto okolje					
nove nastanitvene kapacitete					
bolj bogata gostinska ponudba					
manj motornega prometa					
večja prodaja domačih izdelkov/pridelkov					

16. Ali ste se udeležili kakšnega kolesarskega dogodka v (so)organizaciji občine Borovnica (Barjanka, organizirani kolesarski izleti, kolesarjenje v sklopu Praznika borovnic...)?

- a) da
- b) da, takih dogodkov bi lahko bilo več
- c) ne, ne kolesarim
- d) ne, raje sam kolesarim

17. Kako pomembni so naslednji dejavniki za izbiro vaše kolesarske destinacije?

	zelo nepomembno	nepomembno	niti pomembno, niti nepomembno	pomembno	zelo pomembno
povezava z javnim prometom					
dobra kolesarska infrastruktura					
naravna in kulturna dediščina					
bogata kulinarčna ponudba					
organizirani kolesarski izleti					
priporočilo prijatelja					

18. Ali v turizmu vidite tudi poslovno priložnost zase (izdelki, pridelki, storitve)?

DA NE

19. Vaš predlog za turistični razvoj Borovnice:

PRILOGA 2: PREDLOGI ANKETIRANCEV ZA TURISTIČNI RAZVOJ BOROVNICE

- »Nujno potrebna info točka, označbe in table za znamenitosti.«
- »Ponudba raznih dejavnosti.«
- »Ureditev cest in pločnikov, več varnosti na cesti, infrastruktura, več dogajanja, sejmov, kulturnih dejavnosti,...«
- »Tematska železniška kolesarska proga v povezavi z SŽ (organizirani izleti z vlakom iz LJ, izposoja koles na železniški postaji v Borovnici, krožna kolesarska pot z ogledom borovniškega stebra, Jelenskega mostu, nasadov borovnic, Paškega mostu, stare proge, čuvajnice).«
- »Menim, da bi bila super zadeva, če bi se osnovala paketna ponudba za železniški dan v povezovanju Ljubljane in Borovnice (žel. muzej + vožnja z vlakom do Borovnice + čuvajnica 666 + viadukt + vožnja do Ljubljane, deloma po stari trasi železnice). Vmes bi se šlo jest, ustavilo bi se lahko še na par točkah na barju. To bi bila celodnevna varianta, super za ljubljanske turiste, ki radi kolesarijo in bi radi spoznali tudi malo okolico. V vsakem primeru pa bi morali kolesarsko ponudbo povezati z železnico, ker tega mnogi drugi kraji ne morejo ponuditi. Seveda v povezavi z varno kolesarsko infrastrukturo v občini Borovnica, ki je pa sedaj nimamo nič.«
- »Večja ponudba videnih ogledov in promocija Borovnice, ureditev soteske Pekel.«
- »Pump steza.«
- »Nujna ureditev kolesarskih poti!!!«
- »Tržnica naj bolj zaživi in družabno življenje ob njej.«
- »Kolesarske poti po barju.«
- »Ureditev sprehajalnih poti tudi v zimskem času, predvsem pluženje sprehajalni poti po barju, nekateri tudi kolesarijo v zimskem času pa nimajo kje.«
- »Najprej urediti turistične znamenitosti, ki jih že imamo. So neprepoznavne, okolica okoli njih je večinoma neurejena, celo zanemarjena. Nasploh so javne površine zanemarjene, skorajda še nikoli tako kot zdaj.«
- »Urejene poti na barju, povezava z Bistro, urejene poti na Pokojišču in okoli Borovnice.«
- »Boljša gostinska ponudba.«
- »Pozabte na bicikle, ker ti se ne ustavijo v Brunic...«
- »(Izboljšana) gostinska ponudba na zanimivih točkah v občini.«
- »Dobro bi bilo imeti še kakšen urejen park (lične klopi, zelenje), turiste bi zagotovo privabili tudi z ureditvijo "stare štreke" oz. Paškega mostu (drevored, ki bi nudil senco v poletnih mesecih, kakšna klopca...), tako bi se dalo peš ali s kolesom narediti en super krog po občini, fino pa bi bilo imeti tudi še kakšen lokal/gostilno, vendar urejen, primeren tudi za družine, ne le za "stalno prisotne vaščane". Za turistični razvoj bi bila potrebna obnovitev železniške postaje, ker

trenutno na žalost izgleda kot zapuščen objekt (po dnevi še gre, ponoči je grozljivo). Lahko bi bolj spromovirali Pekel, seveda je treba prej poskrbeti za varne pohodne poti, poudarek bi moral biti tudi na ekoloških kmetijah, ki bi lahko opravljale tudi funkcijo turistične kmetije. Včasih, ko se sprehodim skozi Borovnico se vprašam, če živim v mestu duhov, kar je žalostno, saj ima občina zaradi naravnih danosti velik potencial za turistični razvoj idr.«

- »Razvita ponudba specifičnih storitev. Povezava s hoteli v Ljubljani. Razviti destinacijo za enodnevne izlete.«
- »Peklenska destinacija-Pekel kot trade mark s t.i. peklenškimi kamp prostori za avtodome, peklenški razgled, peklenški izdelki, peklenški izleti, peklenški glamping, peklenški krofi, tujci kupjo vse fore.«
- »Ureditev Pekla...posledic žledoloma!!«
- »Obstoječa cesta Vrhnika-Borovnica je ena najslabših cest v državi. Vozniška kultura pogosto ni primerna. Vožnja s kolesom je nevarna, še posebno skupaj z otroki. Nujno bi morali zgraditi brv čez Ljubljano, da bi lahko kolesarji nemoteno prišli čez barje v Borovnico. Na relaciji Vrhnika Borovnica Podpeč (in naprej) bi morali zgraditi vzporedne, dovolj široke kolesarske steze, namenjene zgolj in samo kolesarjem. Turistični ponudniki naj se vključujejo v čim več kolesarskih mrež in z njimi aktivno sodelujejo. Za podjetja in ustanove, kjer so ljudje zaposleni, bi morali spodbujati gradnjo kopalnic, da se po prihodu v službo lahko kolesar stušira, nato pa vrhunsko preživi aktiven delovni dan na delovnem mestu. Učinki aktivnega kolesarjenja za prosti čas in za potrebe prevozov (v službo ali kam drugam), so izrazito več-plastni.«
- »Ureditev kolesarskih poti in povezava poti iz drugih sosednjih občin. večje število prenočišč in dodatna ponudba domačih pridelkov in izdelkov.«
- »Mcdonalds.«
- »Povezati kolovoze in poti na obeh bregovih Borovnišče na Ljubljanskem barju, povezati Bistro z Bevkami s kolesarsko brvjo pri Kaminu, v sodelovanju z občino Brezovica vzpostaviti kolesarsko povezavo ob železniški progi do Preserij in od tam dalje po opuščeni trasi železniške proge do Borovnice ter na njej urediti počivališča, označiti kolesarske poti po kolovozih in gozdnih cestah, vzpostaviti vsaj eno progo za downhill.«
- »S takimi ljudmi bo težko kam priti.«
- »Predlagam, da se nazaj uvede vsakoletni vzpon na Pokojišče.«
- »Varna in urejena kolesarska povezava z Ljubljano, ki bi omogočila pravi kolesarski turizem v Borovnici.«
- »Tekme, izdelki, prenočitve.«
- »Finančne spodbude za kolesarska društva. Več strateškega načrtovanja. Več vabljenja občanov k sodelovanju. Spodbujanje ekonomskih koristi sodelujočih in s tem nagrajevanje za vloženo delo.«
- »Osnova bi bila dobra povezava z vlakom-tudi ob vikendih in praznikih in ugodnejše cene žel. kart.«

- »Kolesarska (učna) pot, ki poveže obstoječe zanimivosti kraja in doda kakšno novo, npr . obisk eko kmetije, rimski zid, ogled jame, ...). Možnost vodenja, brezplačen prevoz koles na vlaku.«
- »Okrepitev in promocija turističnih kmetij - še veliko potenciala.«