



RRA LUR

LOKALNA AKCIJSKA SKUPINA
SOŽITJE
med mestom in podeželjem



Poročilo

POSVET O POTENCIALIH IN IZZIVIH RAZVOJA KOLESARSTVA NA LJUBLJANSKEM BARJU

S svojimi 163 km² ravnine na obrobju glavnega mesta ter s svojim hribovitim gozdnatim zaledjem ponuja Ljubljansko barje izredne priložnosti za kolesarsko rekreacijo in turizem. A je veliko več kot »fitnes v naravi«. V več kot dveh stoletjih intenzivnega osuševanja se je nekdanje močvirje preobrazilo v mozaično kulturno krajino poplavnih travnikov, pašnikov, njiv, mejic, gozdčikov, nasadov itd. ter številnih naravnih spomenikov. Je prava zakladnica arheoloških najdb in kulturne dediščine, ki priča o večtisočletni poselitvi. In je tudi prometno vozlišče od koder vodijo poti proti Dolenjski, Kočevski, Notranjski, Polhograjskim Dolomitom in Idrijsko-Cerkljanskemu pogorju. V zadnjih letih dobiva zametke sodobne mreže kolesarskih povezav, vendar smo še daleč od sklenjene mreže varne, udobne in privlačne kolesarske infrastrukture ter kakovostnih storitev za kolesarje, kar vse skupaj tvori osnovo za uspešen razvoj tako dnevne kolesarske mobilnosti kot kolesarskega turizma.

Na pobudo **Občine Borovnica**, ki je bila tudi glavni organizator dogodka, so **RRA LUR** ter **LAS Barje z zaledjem** in **LAS sožitje med mestom in podeželjem**, v petek, **2. 6. 2023**, ob **Svetovnem dnevu kolesarjenja**, ki smo ga obeležili dan kasneje, v prostorih **Tehniškega muzeja Slovenije, v Bistri** pri Vrhniki, izvedli **posvet o potencialih in izzivih razvoja kolesarstva na Ljubljanskem barju**.

Uvodoma so dobrih 30 udeležencev, z izjemo Občine Škofljica so bili med njimi tudi predstavniki vseh barjanskih občin, nagovorili *pomočnica direktorice TMS Barbara Rezar Grilc*, *direktor Javnega zavoda Krajinski park Ljubljansko barje Janez Kastelic*, *namestnik direktorice RRA LUR Matej Gojčič* in *župan Občine Borovnica Peter Črnilogar*.

V nadaljevanju je **Matej Gojčič** predstavil **razvoj kolesarskega omrežja na Ljubljanskem barju**. Kot prva sodobna kolesarska povezava se je že pred več kot desetletjem začela graditi **kolesarska povezava Brezovica – Vrhnika kot del državne kolesarske povezave Ljubljana – Koper** in sestavni del evropskega kolesarskega koridorja Baltik – Jadran (Eurovelo 9). V lanskem in letošnjem letu je bil izveden obsežen **odsek v občini Log – Dragomer**, tako da je sedaj praktično končana. Vendar je bilo ugotovljeno, da zaradi poteka ob s prometom zelo obremenjeni državni cesti med Vrhniko in Ljubljano, ki jo morajo kolesarji med Brezovico in Ljubljano kar trikrat prečkati, zahtevne ureditve ustreznega nadaljevanja od AC priključka na Brezovici do Ljubljane oz. Dolgega most in številnih neustrezno izvedenih uvozov na parcele na območju Sinje gorice, ne ustreza sodobnim zahtevam za daljinske kolesarske povezave. Te morajo biti izvedene ne le po ustreznem in po možnosti enotnem prečnem profilu, temveč naj bi po možnosti potekale tudi stran od glavnih prometnic v čim bolj privlačni krajini oz. naravnem okolju. Tako je že dana pobuda, da se **med Ljubljano in Vrhniko kot del državne kolesarskega omrežja 1. reda uredi kolesarska povezava po novi trasi, ki bo potekala ob J delu avtoceste med Ljubljano in Vrhniko**.

V prejšnji finančni perspektivi so bila v okviru **Dogovora za razvoj osrednjeslovenske regije** zagotovljena znatna sredstva za razvoj kolesarskih povezav v regiji, tudi za **sofinanciranje Barjanskega kolesarskega omrežja**. Vendar so bili vsi tehnični pogoji za razpis njihovega sofinanciranja s kohezijskimi sredstvi EU dorečeni precej pozno, zato so bili pozno objavljeni tudi javni pozivi za prijavo projektnih predlogov. Pri končnem odločanju pa je bil dodatni izziv še ta, da je bilo za s **Pravilnikom o načrtovanju kolesarskih površin** skladno izvedbo v številnih primerih potrebno zagotoviti tudi sočasno



RRA LUR

LOKALNA AKCIJSKA SKUPINA
SOŽITJE
med mestom in podeželjem



LAS
BARJE
Z ZALEDIEM



EVROPSKA UNIJA
EVROPSKI SKLAD ZA
REGIONALNI RAZVOJ
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

rekonstrukcijo pripadajočih odsekov državnih cest, za kar je morala DRSI zagotoviti ustrezna sredstva. Na območju Ljubljanskega barja se tako iz naslova Dogovora za razvoj (DRR) osrednjeslovenske regije 2014-2021 ter podpisanih sporazumov o sofinanciranju z DRSI sedaj **gradijo kolesarske povezave med Horjulom in Vrhniko, Borovnico in Bregom pri Borovnici, Gabrjami in Dolgim mostom ter ob Cesti v Črno vas.**

Povezave **med Ljubljano-Rudnik in Škofljico ni bilo mogoče realizirati zaradi negativnega mnenja SŽ**, ki na lokaciji obstoječe z železniško progo vzporedne makadamske poti načrtujejo drugi tir železniške proge do Grosuplje ter sodne prepovedi na eni izmed parcel, kjer je ta pot prekinjena.

Glede financiranja kolesarskih povezav iz naslova DRR bo v **finančni perspektivi 2020-2027**, ki se bo operativno zaključila v letu 2029, **bistveno manj sredstev za gradnjo kolesarskih povezav** namenjenih vsakodnevnemu mobilnosti na delo in izobraževanje med regionalnimi središči ter med njimi in okoliškimi kraji. Barjanske občine so sicer na tem področju indikativno naznanile interes za precej kolesarskih povezav:

- **Brezovica - Vnanje Gorice - Notranje Gorice – Podpeč** (Občina Brezovica)
- **nadaljevanje kolesarske povezave od Brega pri Borovnici do meja z občino Brezovica pri Pakem** (Občina Borovnica),
- **Škofljica – Ig** (Občini Škofljica in Ig)
- **Ljubljana – Ig (ob glavni cesti ter ob cesti za Meteno)**
- **Ob Ižanski cesti med križiščem z Jurčkovo cesto in Cesto v Črno vas** (MOL)

Kar se tiče turističnih kolesarskih povezav pa ostaja neznanka **kako bodo operativno definirane t. i. zelene infrastrukture**. RRA LUR si prizadeva, da bi mednje sodile tudi **kolesarske povezave, ki omogočajo obisk zaščitene območij narave in naravnih spomenikov**, tako da bi bilo v tem primeru mogoče iz tega naslova financirati tudi tovrstno obiskovalsko infrastrukturo na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje. Vendar odločitve o tem še ni, niti ni znano ali bo do nje prišlo.

Ker so na Ljubljanskem barju številne za kolesarjenje primerne poti oz. njihovi odseki v zasebni lasti, bi k lažjemu pridobivanju služnosti za ureditev kolesarskih povezav na njih veliko prispevale spremembe zakonodaje po vzoru sosednje Avstrije, kjer je **odgovornost na kolesarski infrastrukturi, tudi če ta poteka po zasebnem zemljišču, na strani upravljavca in ne lastnika**. Tudi pri nas pa se je v primeru gradnje kolesarske povezave med Črnučami in Kamnikom že uveljavila dobra praksa, **da čiščenje prometnih površin, ki so namenjene tako kmetijski mehanizaciji kot kolesarjem prevzame upravljalec**, kar kmete razbremenuje obveznosti, da ob vsaki vožnji z njive na kolesarsko površino slednjo očistijo navožene zemlje oz. blata.

Maša Bratina, strokovna sodelavka JZ KP Ljubljansko barje, je podala **pregled s kolesom dostopnih naravnih znamenitosti in kulturne dediščine na Ljubljanskem barju**. Po njenem mnenju je velika večina **dediščine na Ljubljanskem barju primerna za obisk s kolesom**. Večji del naravne in kulturne dediščine v Krajinskem parku Ljubljansko barje je predstavljen na tematskih poteh. . S kolesom **se lahko zapeljemo po večini tematskih poti v Krajinskem parku Ljubljansko barje (Pot ob reki Iški-Okljuk, Bevška učna pot, Pot barjanska okna, Pot med jelšami, Morostig, , Pijavška barjanska pot, Bobrova pot.**

Naštete tematske poti in tudi ostala točkovna dediščina v Krajinskem parku Ljubljansko barje večinoma ni jasno dostopna s kolesom, prevelik del obiskovalcev Ljubljanskega barja kolesari po za kolo nevarnih prometnih poteh,



RRA LUR

LOKALNA AKCIJSKA SKUPINA
SOŽITJE
med mestom in podeželjem



na drugi strani pa vse prevečkrat opažamo, da ljudje kolesarijo tudi po tistih delih parka, ki ni primeren za obisk s kolesom. Kot upravljavci Krajinškega parka Ljubljansko barje, zato predlagamo, da se:

1. Na ravni vseh barjanskih občin doseže, kompromis o tem, na katere obstoječe lokalne poti se bo usmerjalo obiskovalce Ljubljanskega barja s kolesi
2. Postavi enotno označitev priporočenih kolesarskih povezav (usmerjevalne table, razdalje do dediščine, do bližnjih večjih krajev, servisov koles...) v vseh 7 barjanskih občinah
3. Uredi počivališča na izbranih mestih (miza s klopmi in nadstreškom ter veliko karto Ljubljanskega barja, na kateri je predstavljena mreža priporočenih kolesarskih povezave, počivališča, tematske poti, točkovna dediščina, območja, ki niso primerna za obisk s kolesom, servisi za kolesa...).
4. Namestiti stojala za kolesa na izhodiščih poti, ki niso primerne za obisk s kolesi.

Direktor JZ KP Ljubljansko Barje **Janez Kastelic** je uvodoma opozoril, da se trajnostni obisk zavarovanih območij uresničuje z **usmerjanjem obiska in ogledovanja krajinskega parka**. V krajinskem parku zlasti ni dovoljeno izvajati športnorekreacijskih dejavnosti v obsegu, času in na način, da bi lahko neugodno vplivale na ugodno stanje rastlinskih in živalskih vrst. V drugem varstvenem območju tudi ni dovoljeno jahati in kolesariti zunaj poti in za to določenih območij, v ožjih zavarovanih območjih pa se tudi ne sme gibati zunaj urejenih in označenih poti ter urejati novih pešpoti in stez, razen v primeru ureditev, določenih v načrtu upravljanja. Da pa bi čim bolj omogočili usmerjen obisk, doživljanje in spoznavanje krajinskega parka oz. njegovih naravnih vrednot, spomenikov in kulturne dediščine pa lahko upravljavec parka ali parkovna lokalna skupnost **v skladu s cilji krajinskega parka in načrtom upravljanja postavlja parkovno infrastrukturo, namenjeno varovanju in predstavitvi naravnih vrednot ter kulturne dediščine, ohranjanju biotske raznovrstnosti in krajinske pestrosti ter obisku in doživljanju krajinskega parka.**

V nadaljevanju je izpostavil strateške napake občin pri načrtovanju (kolesarske) obiskovalske infrastrukture na zaščitene območjih narave oz. v krajinskem parku:

- nepoznavanja in/ali neupoštevanje zakonodaje in postopkov;
- preveliko zanašanje na projektante, ki pa praviloma ne poznajo oz. ne preverijo ali je mogoče predvideno infrastrukturo umestiti v prostor oz. pri tem iščejo najbolj ustrezne tehnične rešitve, ne da bi predhodno preverili ali je predvideno traso oz. objekt sploh mogoče umestiti v prostor;
- neupoštevanje priporočil, da se vse projekte že v fazi idejnih zasnov predhodno preveri z vidika možnosti umestitve v prostor;
- neustrezno pripravljene občinske prostorske načrte, ki ne predvidijo potreb po razvoju obiskovalske infrastrukture ali se ne zaključijo z vpisom ustreznih sprememb v kataster ter
- trmasto vztrajanje na projektantskih rešitvah, ki jih ni mogoče umestiti v prostor namesto iskanje alternativnih tras.

Po odmoru je **Andrej Klemenc**, ki je bil hkrati v vlogi svetovalca za razvoj in razvojen projekte na Občini Borovnica in aktivista *Ljubljanske kolesarske mreže*, ki si že več kot dve desetletji



RRA LUR

LOKALNA AKCIJSKA SKUPINA
SOŽITJE
med mestom in podeželjem



prizadeva, da Krajski park Ljubljansko barje postane tudi »kolesarski park«, opozoril na **pomankanje kontinuiranega interesa občin za razvoj kolesarstva na Ljubljanskem barju** ter **pomankanje kapacitet za artikuliranje, usklajevanje in agregiranje interesov za razvoj ustreznega kolesarskega sistema na Ljubljanskem barju**, ki vključuje prostorsko in prometno načrtovanje, načrtovanje in gradnjo infrastrukture, razvoj storitev za kolesarje ter marketinške in promocijske dejavnosti, vključno z oblikovanjem korporativne identitete in sistema označevanja.

Izpostavil je, da **podobnega posveta ni bilo že 8 let** in da je bil iniciator in gonilna posveta, ki so ga ZIC, SKM, LKM in Občina Borovnica organizirali leta 2015 na Vrhniki. Ker gre za izzive, ki presegajo enega človeka oz. eno samo občino ali institucijo ter zahtevajo oblikovanje razvojne koalicije in platforme, je sedanji posvet **njegov zadnji poskus, da se vzpostavi koalicija za razvoj kolesarstva na Ljubljanskem barju**, oblikuje čvrsta platforma in s sodelovanjem vseh ključnih deležnikov (barjanske občine, oba LASa, RRA LUR, Turizem Ljubljana, lokalne turistične organizacije ter posamezniki in podjetja, ki razvijajo trajnostni turizem itd.) oblikovali akcijski načrt. Ta bi moral temeljiti na dejstvu, da je **Ljubljansko barje na pomembnem križišču slovenskih in kolesarskih evropskih povezav**, med drugim evropskega kolesarskega koridorja Baltik-Jadran (Eurovelo 9), kar je ob njegovih naravnih danostih in kulturni dediščini osnova za razvoj kolesarskega turizma. Namesto, da občine poskušajo vsaka zase narediti neko svojo kolesarsko-turistično zgodbo, bi se morale zavedati, da je Ljubljana že globalno prepoznavna trajnostna turistična destinacija in bi **morali z vidika prepoznavnosti, trženja in učnih procesov najprej stopiti skupaj in narediti razpoznaven in kakovosten kolesarsko-turistični produkt na ravni Ljubljanskega barja in njegovega zaledja**. Pri tem pa jasno definirati, da gre v prvi vrsti za kolesarje, ki niso športno usmerjeni, temveč jim je kolo predvsem prevozno sredstvo za doživljanje in spoznavanje novih krajev, ne da bi bila za to potrebna večja fizična kondicija.

Na koncu je izrazil zadovoljstvo nad tem, da bomo **ob zaključku EU finančne perspektive 2014-2021 dobili kar nekaj odsekov Barjanskega kolesarskega omrežja**, med drugim tudi v občini Borovnica. Vendar je treba pogledati resnici v oči in priznati, da je to **predvsem rezultat prizadevanj občin, da bi z gradnjo kolesarskih povezav od države oz. DRSI izsilila nujno potrebno prenavo preozkih in slabih prometno zelo obremenjenih cest**. V tem ni nič slabega, vendar **na ta način nikoli ne bomo prišli do integriranega, povezanega, kakovostnega, vendar kljub vsemu z minimalnimi potrebnimi finančnimi vložki zgrajenega omrežja** dnevno-migracijskih in rekreacijsko-turističnih povezav. To je mogoče samo z usklajenim pristopom in integriranim načrtovanjem, zgolj z gradnjo kolesarske infrastrukture ob obstoječih državnih cestah po logiki načrtovanja državnih planerjev pa zgodba nikoli ne bo imela srečnega konca.

Podžupanja Občine Ig Zuhra Jovanović je izrazila pripravljenost, da **Občina Ig gosti naslednji posvet**, katerega osnovni cilj bi bila vzpostavitev kolesarske platforme Ljubljanskega barja.

V razpravah med posameznimi predstavitvami in ob zaključku je sodelovalo večje število udeležencev, njihovi predlogi pa so skupaj s predlogi predavateljev povzeti kot sledi:



RRA LUR

LOKALNA AKCIJSKA SKUPINA
SOŽITJE
med mestom in podeželjem



LAS
BARJE
Z ZALEDJEM



ZAKLJUČNE UGOTOVITVE IN PREDLOGI:

1. Kolesarjenje, pa naj gre za dnevno mobilnost ali za športno in rekreacijo, je vse bolj popularno, kar je mogoče opaziti tudi v **vse večjem številu kolesarjev na Ljubljanskem barju**.
2. Večina Ljubljanskega barja je na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje, ki kot območje zaščitene narave potrebuje omejen in usmerjen obisk, naravnani doživljanje in spoznavanje njegovih naravnih vrednot in spomenikov ter snovne in nesnovne kulturne dediščine. Ljubljansko barje ima zaradi bližine slovenske prestolnice, privlačne krajinske podobe, bogate kulturne dediščine, biotske pestrosti in številnih naravnih vrednot in spomenikov ter zaradi svoje ravninske lege in dobro razvejane mreže manj prometnih cest, poti in kolovozov **izredne možnosti tako za uporabo kolesa na vsakdanjih poteh prebivalcev** v Ljubljano in med posameznimi kraji na njem kot tudi za **vsakdanjo kolesarsko rekreacijo** lokalnih prebivalcev in še posebej prebivalcev Ljubljane, skupaj s svojim zaledjem pa tudi izredne možnosti za **razvoj različnih vrst kolesarskega turizma**.
3. Na področju kolesarstva in kolesarskega turizma na Ljubljanskem barju **že obstajajo nekateri produkti** ter številne **pobude in dejavnosti**, ki pa se vse med seboj niti ne poznajo niti **niso usklajene**.
4. Ne glede na to, da imajo različne zvrsti kolesarstva različne potrebe in prioritete je potrebno k razvoju kolesarskega sistema na Ljubljanskem barju **pristopiti enotno in celovito**, saj obstajajo številne skupne potrebe in sinergije med razvojem uporabnega, rekreativnega, izletniškega in turističnega kolesarstva.
5. Kolesarstvo na Ljubljanskem barju je potrebno razvijati kot del energetske in okoljsko učinkovitega ter na sodobne IKT tehnologije oprtega **prometnega sistema, s poudarkom na so-modalnosti kolesarstva in drugih oblik prevoza** ter obenem kot **kolesarsko turistično destinacijo**, ki lahko obiskovalcem Ljubljane ponudi raznolika kakovostna doživetja na s kolesom neposredno dostopnem podeželju ali omogoči bivanje na podeželju in obisk slovenske prestolnice s kolesom ali v kombinaciji kolesa in javnega prevoza.
6. Potrebni sta **celovita kolesarska strategija za celotno Ljubljansko barje in njegovo zaledje**, ki bo zgotovila osnovno primarno mrežo kolesarskih povezav, enotne standarde storitev za kolesarje, enotno celotno podobo in enovit sistem korporativnega označevanja ter strategija razvoja Ljubljanskega barja kot turistične destinacije, v kateri bo kolo kot turistično prometno in rekreacijsko sredstvo v povezavi z javnim prevozom ključno vlogo pri zagotavljanju mobilnosti turistov v tem prostoru in razvoju turističnih produktov.
7. Potreben so **skupen in usklajen pristop vseh barjanskih občin**, pri čemer bi morala vodilno vlogo imeti Mestna občina Ljubljana **ter ostalih ključnih deležnikov**: LAS Sožitje mesta in podeželja, LAS Ljubljansko barje z zaledjem, Turizma Ljubljana, Krajinskega parka Ljubljansko barje, Ljubljanske kolesarske mreže in drugih za kolesarjenje zainteresiranih društev in organizacij. Ustrezno kolesarsko infrastrukturo je v veliki meri mogoče **vzpostaviti na že obstoječih manj prometnih cestah, poteh in kolovozih**, pri čemer pa **bodo za neposrednost in krožnost povezav potrebni nekateri večji in številni manjši dodatni posegi v prostor** oz. zagotovitev služnosti ali odkupa zemljišč, pri čemer je ključna vloga občin.
8. Potrebno je zagotoviti dodatna **prečenja reke Ljubljanice** (»Vodovodni most«, ob železniškem mostu v Preserjah, pri Kaminu med Bevkami in Bistro) ter prečenje nekaterih **potokov in kanalov ter močvirnih in poplavnih površin**, pri čemer je potrebno upoštevati možnosti, ki jih dajejo nekatera že vzpostavljena prečenja in možnosti funkcionalne prenove tehniške dediščine, ob tem pa tudi naravovarstvene smernice in omejitve.



RRA LUR



LOKALNA AKCIJSKA SKUPINA
SOŽITJE
med mestom in podeželjem



kolesarska povezava
Borovnica - Breg



LAS
BARJE
Z ZALEDJEM



EVROPSKA UNIJA
EVROPSKI SKLAD ZA
REGIONALNI RAZVOJ
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

9. Potrebno je **odstraniti številne kritične točke z vidika prometne in siceršnje varnosti kolesarjev** ter na primarnih kolesarskih povezavah zagotoviti enotno kakovost vozišča in njegove opremljenosti.
10. Za vzpostavitev kakovostnih in privlačnih kolesarskih povezav med Ljubljano in Ljubljanskim barjem bo potrebno **urediti varne in dobro označene kolesarske povezave iz centra Ljubljane**, ki bodo omogočile **dostop do že obstoječih**, a v nekaterih primerih prenove potrebnih **za varno kolesarjenje po Ljubljanskem barju primernih cest**, kot so pot ob železnici od Dolgega mostu do Brezovice, Cesta v Gorice, pod ob dolenjski železnici do Škofljice ter povezava ob Ižanski cesti do odcepa ceste za Mateno.
11. Poleg ustrezne **turistične informacijske infrastrukture** je za povečanje privlačnosti potrebno vzpostaviti tudi ustrezno **interpretacijsko infrastrukturo**, saj je samo preko nje mogoče doseči tako večjo ozaveščenost in informiranost obiskovalcev Ljubljanskega barja o naravnih fenomenih, naravnih vrednotah in naravnih spomenikih v tem prostoru kot tudi na osnovi posameznih atrakcij oblikovati možnosti za doživetja in zgodbe kot osnove turističnega produkta.
12. Razen *Krajinskega parka Ljubljansko barje*, katerega primarno poslanstvo je varovanje narave, naravnih vrednot in spomenikov, ekosistemskih funkcij, habitatov ter rastlinskih in živalskih vrst, ni nobene institucije, ki bi delovala na ravni razvoja kolesarskega prometa, rekreacije in turizma na ravni Ljubljanskega barja kot specifične kulturne krajine in skupnega prostora. Zato je velik izziv **skupno in koordinirano načrtovanje za razvoj kolesarstva in kolesarskega turizma**, ki je smiselno saj gre tudi v geografsko-prometnem smislu za enovit prostor in ki je nujno z vidika razvoja celovitega kolesarsko-prometnega sistema, trajnostne mobilnosti in razvoja Ljubljanskega barja kot turistične destinacije, ki lahko ponudi številne produkte ne le na področju izletniškega in družinskega kolesarjenja, temveč v zaledju Ljubljanskega barja tudi za gravitacijske in turne gorske kolesarje.

Ključna priporočila:

1. Potrebno je **nadaljevati s krajšimi posveti**, ki bodo obravnavali posamezne vidike razvoja kolesarstva in kolesarskega turizma in ki naj bi jih gostila vsakič druga barjanska občina, za kar naj občine zagotovijo sredstva v proračunu za prihodnje leto.
2. Z vidika kolesarskega turizma je potrebno obravnavati **Ljubljansko barje kot posebno turistično destinacijo**, z vidika destinacijskega menedžmenta in razvoja turističnih produktov na Ljubljanskem barju pa upoštevati prednosti, ki bi jih ob ustrezno razviti infrastrukturi n storitvah za spoznavanje in doživljanje tega prostora lahko nudilo kolo.
3. Zagotoviti je potrebno tudi **vključevanje pristojnih za prostorsko, prometno in okoljsko problematiko iz Mestne občine Ljubljana** kot največje med barjanskimi občinami ter pristojne za ta področja obvestiti o rezultatih posveta.
4. Razvoj kolesarstva in kolesarskega turizma na Ljubljanskem barju je potrebno videti **v širšem kontekstu razvoja kolesarskih povezav od izvirov do izliva reke Save ter daljinske kolesarske povezave Šentilj – Maribor – Trbovlje – Ljubljana – Postojna – Pivka - Koper**, s katerimi se želita Slovenija in Ljubljanska urbana regija umestiti na globalni turistični zemljevid popotniškega in družinskega kolesarjenja, zato je potrebna **koordinacija z dejavnostmi RRA LUR na področju razvoja kolesarstva kot dela prometnega in turističnega sistema v LUR**.



RRA LUR

LOKALNA AKCIJSKA SKUPINA
SOŽITJE
med mestom in podeželjem



LAS
BARJE
Z ZALEDJEM



5. Potrebno je zagotoviti **profesionalno koordinacijo dejavnosti med številnimi akterji razvoja kolesarstva in kolesarskega turizma na Ljubljanskem barju**: barjanskimi občinami, Krajinjskim parkom Ljubljansko barje, Turizmom Ljubljana, ZRC SAZU, FAGG, Fakulteto za arhitekturo, Ljubljansko kolesarsko mrež in drugimi kolesarskimi društvi ter ponudniki turističnih storitev.
6. Sosednje barjanske občine morajo že sedaj začeti **usklajevati svoje načrte in ambicije glede razvoja konkretnih kolesarskih povezav in turističnih produktov**.
7. Vzpostaviti je potrebno **kolesarsko platformo** kot mesto srečevanja in interakcije med različnimi pobudniki in deležniki razvoja kolesarstva in kolesarskega turizma na Ljubljanskem barju ter s pomočjo moderiranega večdeležniškega dialoga **pripraviti izhodišča za Celostno strategijo razvoja kolesarstva in kolesarskega turizma na Ljubljanskem barju in v njegovem zaledju**.
8. Izgradnjo »vodovodnega mostu« čez Ljubljanico je potrebno izkoristiti za **promocijsko kampanjo obiska Podpeškega jezera in Iškega vintgarja** kot dveh od treh prometno najbolj obremenjenih turističnih točk v poletnem času **s kolesom** kot prevoznim sredstvom, ki ne povzroča prometne gneče in problemov s parkiranjem ter omogoča najbolj pristno in zdravo doživetje Ljubljanskega barja.
9. Strateško načrtovanje kolesarstva na Ljubljanskem barju mora vključiti tudi **zagotavljanje ustreznih polnilnic za e-kolesa** na najbolj obiskanih lokacijah in intermodalnih vozliščih.

Predlogi in pobude:

1. S ciljem pospešitve, bolj usklajenega ter s predpisi skladnega **načrtovanja premostitve Ljubljanice pri Kaminu** bo **direktor KP Ljubljansko barje Janez Kastelic** v roku dveh tednov sklical sestanek s predstavniki Občine Borovnica in Občine Vrhnika.
2. Do konca junija se bodo sestali predstavniki občine Borovnica in Brezovica glede **ureditve krožne**, na so-modalnosti in intermodalnosti javnega potniškega železniškega prevoza in kolesarjenja temelječe **rekreativno-turistične povezave Borovnica – Pako – Goriški mah – Pako – Borovnica** ter ureditve **integralne kolesarske povezave ob železniški progi med Brezovico in Borovnico**.
3. Ob rekonstrukciji odseka železniške proge med Brezovico in Borovnico sta bili na obeh straneh železniškega nasipa med Notranjimi Goricami in Preserjami vzpostavljeni gradbeni cesti. To je priložnost, da RRA LUR, LAS Barje z zaledjem, JZ KP Ljubljansko barje in Občina Brezovica oblikujejo pobudo, da se v delu, kjer sedaj ni ceste, **gradbena cesta po zaključku del preuredi v cesto za kolesarje in kmetijsko mehanizacijo ter pri železniškem mostu v Preserjah zgradi brv za kolesarje in pešce**.
4. Občina Ig bo v sodelovanju z drugimi deležniki jeseni pripravila tematski posvet s ciljem vzpostavitve kolesarske platforme Ljubljanskega barja.
5. Ob oblikovanju strategije razvoja kolesarstva na Ljubljanskem barju naj se sočasno oblikuje tudi **izvedbeni akcijski načrt za sedanjo finančno perspektivo EU**.