

INTERREG Italia-Slovenija 2021-2027 - Projekt Pot miru

Preliminarna študija za vključitev "ponudbe Bike " v "Poti miru"

CUP D29B23000140007 – CIG B0735A8713



Napisal Alberto Deana



Travesio, 20. marec 2024

1.- Uvod

Z akreditacijo dd. 23. februarja 2024 je naročnik PromoTurismoFVG podpisanemu zaupal pripravo preliminarne študije za vključitev kolesarskega turizma (ponudba Bike) v turistične ponudbe, ki jih ponuja Walk of Peace/Pot Miru/Sentiero della Pace. Zlasti je bilo zahtevano, da se analizirajo in ocenijo naslednji vidiki:

- kolikšen del trenutne Poti miru v Furlaniji Julijski krajini in Sloveniji je že primeren za ponudbo Bike (in kakšno vrsto kolesarske ponube);
- alternative za odseke, ki trenutno niso primerni za ponudbo Bike, z obiskom glavnih znamenitosti-POI, izhajajočih iz tržne raziskave, a ki so bistvenega pomena za to vrsto turističnega segmenta;
- splošen seznam počitniških kapacitet ob poti, s posebnim poudarkom na tiste, ki so razglašene za kolesarjem prijazne;
- analizo intermodalnih povezav na poti.

Za doseg želenih rezultatov v predvidenem času, podpisani je uporabil predvsem digitalna kartografska in informacijska orodja, ki so na voljo na različnih platformah (Google Map in Google Street View, kartografski portal Furlanije Julijske krajine Eagle, spletni geografski informacijski sistem ISlovenija.it, tematska numerična kartografija Open Topo Map in Freizeit Karte), globalni sistem za določanje položaja (GPS), prevzem in analiza podatkov namenskih spletnih strani, kot je Walk of Peace (zelo dobro zasnovan, poln zgodovinskih informacij in topografskih podrobnosti), raziskovanje in vrednotenje turističnih podatkov preko algoritmov in iskalnih portalov. Opravljenih je bilo tudi nekaj povsem raziskovalnih ogledov, za pridobitev več podatkov o odsekih, kjer karte in aerofotografije niso zadostovali.

Turistični in kartografski podatki so analizirani na podlagi strokovne izkušnje avtorja in njegovih sodelavcev in upoštevajoč druge prispevke na podobnih projektih.

Podatki v tem dokumentu predstavljajo objektivno in dokaj poglobljeno analizo, čeprav ne podrobno, možnosti prilagoditve sedanje trase Poti miru kolesarjenju in za razvoj kolesarskoturistične ponudbe na italijansko-slovenskem ozemlju Soške doline in Krasa. Ta dokument ne predstavlja projekta tehnično-ekonomske izvedljivosti v skladu s čl. 41 zakonodajnega odloka

2.- Splošni okvir pobude Poti miru

Pot miru/Pot miru je pobuda, ki se je v Sloveniji rodila leta 2000 skupina ljudi, ki se je kasneje združila v Fundacijo Poti miru v Posočju/Fondazione Sentieri della Pace della Valle dell'Isonzo, z namenom **zaščite, dediščine, javnih/zasebnih muzejev in spomenikov različnih vrst (vojna pokopališča, vojaške cerkve, spominske stele, obeležja itd.), zgrajenih v času svetovne vojne ali njej.** Velika vojna, ki se je v Soški dolini odvijala med majem 1915 in oktobrom 1917, je pustila neizbrisne in trajne sledi v vsej dolini, v zgodovini Evrope in v spominu ljudi. Glavne dejavnosti Fundacije so študijsko-raziskovalno delo, obnova in predstavitev zgodovinske in kulturne dediščine prve svetovne vojne,, založništvo strokovnega in promocijskega gradiva, urejanje Zgodovinske knjižnice Kobarid in razvoj zgodovinskega turizma..

Aktivnosti Fundacije financirajo Evropska unija, Vlada Republike Slovenije, italijanska vlada, lokalne slovenske in italijanske samouprave in zasebniki. Stoletje po je bilaje nastala, predstavljena in označena edinstvena mrežna pot, **skupaj dolga 520 kilometrov, od Julijskih Alp do Jadrana, ki povezuje več kot 300 zgoraj omenjenih zanimivih točk (POI v Italiji in Sloveniji).** Pot miru je zasnovana tako, da omogočav **povsem alpskem okolju**, in celo vzpon do precej visokih vrhov (npr. Krn). 2244 m in Batognica. 2164 m n.v.). **Skoraj stranske ceste, gozdne, mulatjere in steze**, poti zdravja, primerne za planince in pohodnike, deloma pa tudi za kolesarje.

Pot miru sledi, ki pod Mangartom in Trst. Vključuje tudi 5 odsekov, ki omogočajo obisk najbolj vzhodnih točk vojne fronte, na slovenskem ozemlju. Tu je tudi krožna pot (z nazivom KC), ki se začne v Kobaridu, gre skozi Čedad in se konča v Kobaridu ob prehodu hribov doline, potem ko je v bistvu zajel reliefe doline Nadiže v 6 stopnjah, celotne razdalje 95,4 km. Pot je v Sloveniji povezana z dvema dodatnima odsekoma (od Bovca do Kranjske Gore in od planine Kuhinja do Bohinjske Bistice) skupne razdalje 90,4 km.

Spodaj so glavni tehnični podatki poti in etap, strani <https://www.thewalkofpeace.com/>

Osnovna pot Log pod Mangartom-Trst

n.	Naziv etape	Razdalja km	Višinska razlika vzpon m	Višinska razlika sestop m	Težavnost
1	Log pod Mangartom-Bovec	12,5	260	430	lahko
2	Bovec-Kobarid	23,5	1160	1380	zelo zahtevno
3	Kobarid-planina Kuhinja	13,1	1090	340	zahtevno
4	Planina Kuhinja-Tolmin	23,1	560	1350	srednje zahtevno
5	Tolmin-Kambreško	23,4	1360	1020	zelo zahtevno
6	Kambreško-Šmartno	24,6	570	840	lahko
7	Šmartno- Sabotin-Nova Gorica	16,0	530	690	srednje zahtevno
8	Nova Gorica-Gorizia-Nova Gorica	18,9	490	490	srednje zahtevno
9IT	Nova Gorica-Brestovec-Martinščina	20,8	370	300	srednje zahtevno
10IT	Martinščina -Redipulja	7,9	60	190	lahko
11IT	Redipulja-	17,0	380	400	srednje zahtevno
12IT	-Mavhinje	16,5	580	420	srednje zahtevno
13	Mavhinje-Miramare	18,5	300	460	srednje zahtevno
14	Miramare-Trst	10,5	110	110	lahko
6 A	-Plave	18,3	480	920	lahko
7 A	Plave-Vodice-Nova Gorica	20,6	1080	1070	zelo zahtevno
9SI	Nova Gorica-Lokvica	22,8	520	400	srednje zahtevno
10SI	Lokvica-Komen	15,5	250	190	lahko
11SI	Komen-Malčina	12,2	120	230	lahko

	SKUPNA RAZDALJA OSNOVNE	335,7	10.270	11.230	
	POTI				

Krožna pot K-C Kobarid-Čedad-

n.	Naziv etape	Razdalja km	Višinska razlika Vzpon m	Višinska razlika sestop m	Težavnost pri hoji
K-C 1	Kobarid-Kolovrat	15,9	1020	190	zahtevno
K-C 2	Kolovrat-Solarij-Gorenji Tarbij	10,1	380	820	srednje zahtevno
K-C 3	Gorenji Tarbij-Stara gora	13,0	320	360	srednje zahtevno
K-C 4	Stara gora-Čedad-Špiëtar	23,6	380	760	srednje zahtevno
K-C 5	Špiëtar -Matajur	15,8	1500	340	zahtevno
K-C 6	Matajur-Kobarid	17	370	1470	zahtevno
	Kobarid-Dolina Nadeže- -Kobarid	95,4	3.970	3.940	

Pot miru - dodatni odseki

n.	Naziv etape	Razdalja km	Višinska razlika vzpon m	Višinska razlika sestop m	Težavnost
1	Kranjska Gora-Bovec (2 etape)	46,6	1550	1130	zahtevno
2	Bohinjska Bistrica-Planina Kuhinja (3 etape)	43,8	2870	1630	zelo zahtevno

Gre torej za **zgodovinski, kulturni, okoljski, krajinski in turistični itinerar, ki je zelo fascinanten in tudi zelo kompleksen, precej dolg in precej zahteven, namenjen dokaj sposobnim in usposobljenim planincem..** Etape so povprečno dolge 18 km s povprečno višinsko razliko od okrog 550 metrov vzpona: to pomeni vsaj 5 ur hoje za osebo s povprečno fizično kondicijo in in dobro opremo. Pri najdaljših in najbolj zahtevnih etapah pohod lahko traja tudi 7 do 8 ur.

Izbor etap je opravljen na podlagi turističnih in planinskih podpornih točk na tem območju, vendar se zdi, da imajo nekatere lokacije zmanjšane sprejemne kapacitete. Zdi se, da je Pot miru načrtno namenjena ljudem, ki pot prehodijo v celoti, od začetka do konca, bodisi brez premorov bodisi v etapah. Pravzaprav, štartne in ciljne točke posameznih etap niso povezane med seboj niti z javnim prometom, zlasti ob praznikih in v vseh letnih časih.

3.- Okvir študije za kolesarsko pot

Študija je naročena za preverjanje možnosti prevoza celotne Poti miru s kolesom, predvsem v turistične namene. Vendar ob upoštevanju morfoloških in planimetričnovišinsko-metričnih značilnosti trase ter napora, ki ga zahteva premagovanje določenih višinskih razlik, **ni izključena uporaba nekaterih odsekov Poti miru v športne namene.** za kolesarske poti.

Iz analize sta izključena dva dodatna alpska odseka Poti miru, ker sta večinoma neprevozna s kakršnim koli kolesom in sta že fizično precej zahtevna tudi peš. Poleg tega ni izvedljivih alternativ, ki bi se dotaknile različnih zanimivosti..

Po prvi analizi poti smo prišli do zaključka, da glavna pot, variante in KC obroč NISO v celoti prevozni za noben tip kolesa.. Pešec gre lahko kamor koli brez posebnih omejitev, medtem **kokolo ostaja vozilo**, kot določajo pravilniki o prometu vseh evropskih držav, čeprav **omejen s svojimi tehničnimi značilnostmi ter pravili in vedenjem, ki jih je treba upoštevati pri cestnem prometu. Uporabo kolesa na Poti miru omejuje:**

- več težkih odsekov, ki presegajo tehnične in kolesarske zmogljivosti vozil in njihovih voznikov (odseki s prevelikimi nakloni, preozki, prestrmi ali zelo izpostavljeni enoslednici);
- preveč grobe, vijugaste poti, z ovirami, ki jih s kolesom ni mogoče premagati (makadamske in preveč kamnite poti, s ponavljajočimi se in zelo tesnimi ovinki, odseki z dolгими stopnicami, stopničaste poti itd.);
- območja ali poti, ki so dostopne izključno pešcem (svetišča, mestne cone za pešce, ceste, kjer je prepovedana vožnja s kolesi ipd.);
- ceste, ki prečkajo zasebno posest ali območja, ki niso dostopna za kakršna koli vozila;
- odseki, katerih prehodnost ni periodično zagotovljena (poti in makadamske ceste, ki niso redno pokošene, nevzdrževane, nenadzorovane, težko prepoznavne);
- drugečasne ali dolgotrajne omejitve ali prepovedi dostopa (plazovi, dolgotrajna dela, opuščene ceste in poti ipd.)

Kot omenjeno, etape Poti miru večinoma potekajo po stranskih cestah, gozdnih cestah in mulatjerah, po katerih se lahko vozimo tudi s kolesom, a so tovrstne ceste med seboj pogosto povezane s stezami ali bližnjicami, ki so ozke in/ali zelo strme, ki so pogosto neprehodne ali neprepoznavne, tudi ko so označene.

Zato ta študija predlaga **alternativno pot osnovni trasi in krožni poti KC, pri čemer se izločijo odseki z zgoraj navedenimi omejitvami, hkrati pa zagotavlja upoštevanje ciljev Poti miru in ohranitev večjega dela prvotne trase .**

Pri določanju alternativne poti smo se odločili za uporabo takšnega kolesa, ki z zadostno okretnostjo učinkovito premaguje različne vrste gorskih, kraških, podeželskih terenov ter različne vrste manjših ovir, ki zagotavljajo kolesarju robustnost in zanesljivost mehanskih in kolesarskih delov. **Verjamemo, da se gorsko kolo-MTB (tudi v električni različici) lahko učinkovito odzove na potrebe te vrste poti.** Tehnične lastnosti vozila omogočajo premagovanje ovir in velikih klancev, kljub temu ostanejo tehnične omejitve, ki onemogočajo ali ogrožajo njegovo uporabo v določenih okoliščinah. MTB se ne more povzpeti na hribe z naklonom nad 30 % na navadnih cestah in še manj na makadamskih cestah z neravnimi

površinami ali na kamnitih stezah, tudi če ga vozivrhunski športnik. Izredno vijugaste in strme poti je težko varno prevoziti tako navzgor kot navzdol. Kljub posebno robustni konstrukciji, MTB-ji trpijo zaradi dolgotrajnih sunkov in udarcev, ki lahko povzročijo obrabo okvirja, koles in zobnikov. , To lahko povzroči okvaro MTB-ja, tudi če je izdelani iz namenskih materialov in z uporabo posebne tehnologije.

Ob tem je **upoštevati, da Kolesarska pot Poti miru omogoča uporabo tudi drugih vrst koles.**, uporabna na manj razgibanih ali razgibanih makadamskih cestah in na strmih odsekih, kot so treking kolesa ali makadamska kolesa. Za te vrste koles, ki so zdaj priljubljena med številnimi kolesarskimi turisti, je bila za vsako etapo ocenjena možnost preizkusa alternativne poti. V nekaterih primerih so ustvarjene poti primerne za to vrsto koles.

4.- Merila in smernice za določitev kolesarske poti na Poti miru

Ob teh potrebnih načrtovalskih izhodiščih, za določanje kolesarske poti za MTB-je kot alternativo gorski peš poti Poti miru, smo v enaki meri upoštevali vrsto pomembnih kriterijev:

1. **cilji pobude, tudi z vidika turističnih kapacitetov na območju;**
2. **lokacijo zanimivosti, ki jih želite povezati s kolesarsko potjo;**
3. **ciljno skupino kolesarskih turistov;**
4. **splošne, tehnične in fizične težave, ki jih gorske poti predstavljajo za kolesarje.**

Glede trenutne razpoložljivosti in lokacij sprejemnih in logističnih storitev (intermodalnost) ter morebitnega razvoja turizma za kolesarsko ponudbo na Walk of Peace si oglejte posebno poglavje 6.

Pri podrobnem razvoju zgornjih komponent analize izpostavljamo naslednje:

- **Cilji pobude**

Glavni cilj pobude je, da Evropska kolesarska skupnost prepozna in obiskuje Pot miru, Soško dolino, Natisonske doline in Kras z njim prilagojenim načrtom poti, čim bližje tisti, ki je trenutno opredeljena za sprehajalce in ki se dotika zamenitosti ki jih je določil naročnik, pa tudi skozi druge, razpršene po ozemlju. Samo zanimanje za kraje prve svetovne vojne pravzaprav ni zadostna spodbuda za privabljanje in vključevanje **kolesarjev: veliko bolj jih pritegnejo zdrava naravna okolja brez tranzita motornih vozil, zahtevne in tehnične**

makadamske ceste ali mirno vrtenje pedalov po gozdovih in podeželju, slikovite lepote, etnografski in gastronomski vidiki.. Ljubitelji MTB in terenskih koles vedno iščejo nove poti za vožnjo, v zdravem in zanimivem okolju, popolnoma primerjenem kolesarskim sposobnostim, po možnosti zahtevni.

Predlagana alternativna MTB pot prav tako in v glavnem izpolnjuje te vidike: **tehnične in športne značilnosti kolesarskega itinerarja ne prevladajo nad uporabnostjo**, tudi za druge tipe koles, predvsem zato, da bi čim bolj razširili krog uporabnikov. Zato smo poskusili sestaviti Bike itinerar, dostopen in privlačen za različne kategorije kolesarjev. Toda **dobra pot kolesarskega turizma ni dovolj, da bi zagotovila njegov uspeh v javnosti in njegovo posledično pogostost.**

- **lokacijo znamenitosti (POI), ki jih želite povezati**

Glede na lokacijo 78 zanimivih točk, katerih vključitev v načrt poti je bila zahtevana, se alternativna pot do Poti miru ne razlikuje veliko od trenutne, z različicami za MTB, ki so v bistvu lokalne. Samo za 2 gorski etapi v zgornji Soški dolini je bilo treba predvideti bistveno drugačno pot in ohraniti povezavo z znamenitostmi (POI). Poleg tega, z gorskim kolesom ni vedno mogoče doseči zanimive točke in držati se osnovne poti: potrebni bodo določeni kolesarski ovinki, tudi daljši, ali sprehod, za obisk določenih znamenitosti, ki so oddaljene od poti ali nedostopne gorskim kolesarjem. Te povezovalne poti niso vključene v postavitve etape, ampak so ustvarjene kot odstopanja, da bi kolesarjem omogočili svobodno izbiro, ali bodo obiskali mesta ali ne.

- **Ciljna skupina kolesarjev**

Kot že omenjeno, najboljša vrsta kolesa, primerna za pokrivanje celotne poti, je MTB, tudi električnirazličici. Vendar pa morajo zaradi prisotnosti precejšnjih naklonov in cestnih površin, ki niso vedno optimalne, **tarča kolesarskih turistov nagovoriti ljudi, ki so ustrezno usposobljeni za uporabo gorskih koles.,** tako s tehničnega vidika kot tudi z vidika fizičnega upora. Potrebno je nagovoriti občinstvo, ki je sposobno ceniti in premagovati težave poti, ki radi uživajo v alpkih razgledih in okolju, ki cenijo preprosto gostoljubnost gora, lokalno hrano ter zgodovinsko in kulturno ponudbo (npr. športna društva, društva navdušencev itd.).

Kot že omenjeno, **skoraj vsa kolesarska pot omogoča uporabo tudi kolesarjem s kolesi, ki niso MTB,** in obisk večjega dela obveznih zanimivih točk. Tudi za to skupino ostane nespremenjena gorska, okoljska in zgodovinska narava poti. Kolesarska različica **Walk of Peace**

Kolesarska pot NI primerna za kolesarje s kolesi CityBikes, družine z otroki, tekmovalna kolesa in neusposobljene ljudi napora, utrujujočih vzponov in slabe kolesarske tehnike zaradi .

- **Splošne, tehnične in fizične zahtevnosti gorskih MTB poti**

Kot že omenjeno, se gorski kolesarji ne morejo soočiti z enakimi težavami in ovirami, kot jih lahko premagajo alpinisti: stopnice, ozke in/ali izpostavljene poti, poti, ki so prestrme, redko uporabljene ali težko prepoznavne, geološko nestabilna območja, težko prehodni brodi itd.

Odsekom Poti miru, ki vsebujejo takšne ovire, smo se na kolesarski poti izognili Na splošno je izboljšana varnost in prehodnost za kolesarje MTB, tudi na odsekih, ki so primerni za vožnjo gorskega kolesa.

Vendar je treba vsem tistim, ki se seznanijo s potjo, pojasniti kakršne koli težave pri potovanju po Poti miru na gorskem kolesu, da bi preprečili nesrečo zaradi neizkušenosti ali podcenjevanja, nesporazumov z obiskovalci, negativnih mnenj po preizkusu poti ipd. Poleg tega nazorno prikazovanje težav spodbudi najbolj izkušene, da se preizkusijo na poti in tako na kraj pripelje najboljši del MTB uporabnikov.

Prav tako je treba povedati, da **uporaba električnega MTB-ja tistim, ki niso zelo fizično in/ali tehnično nadarjeni, ne bo omogočila, da bi se določenih stopenj lotili lahkotno.,** zaupanje v moč motorja. Ravno zaradi lastnosti vozila in številnih makadamskih in gorskih stez na poti, ki so večinoma skalnate ali kamnite ali vijugaste, mora električni MTB voziti oseba, ki dobro obvlada vozilo, sicer prihaja do nesreč in padcev, ki so veliko bolj nevarni kot pri navadnih gorskih kolesih.

Nekaj v bistvu kolesarskih poti, alternativ MTB poti, je bilo narejenih tako, da potekajo po cestah boljše kakovosti, zaradi varnosti in kolesarskih sposobnosti ljudi ter zaradi lastnosti vozil: neprometne ceste (kolesarske steze, kjer so, kmetijske ali gozdne ceste ipd.) in v največji možni meri na cestah z malo motoriziranega prometa.

Čeprav gorski kolesar z lahkoto prevozi dve ali več etap Poti miru v enem dnevu, da ne bo pomote **v tej študiji število etap alternativne poti ni bilo spremenjeno, niti ustrezne začetne in ciljne točke,** opis poti in potovanja naj ostane nespremenjeno tako kot je izdelano na spletni strani, kot celotna organizacija njegove promocije. Iz istih razlogov, tudi opis in sled etap kolesarske poti se ne razlikujeta od tistih ki veljajo za peš pot. Toda s turističnega vidika so **MTB etape, dolge le 10-15 km, tudi na valovitih in/ali zahtevnih poteh, zelo malo za "tipičnega kolesarskega turista"** že opisanega: MTBiker z že navedenimi fizičnimi in

tehničnimi lastnostmi je navajen prevoziti vsaj 30-40 km dolge proge dnevno. Posamezni kolesarski turist in organizatorji potovanja bodo torej sami izbrali dolžino poti in etape, ki so najbolj primerne zanj in za njihove stranke.

5.- Predlog trase za kolesarsko pot na "Poti miru"

Da bi odgovorili na zahteve naročnika glede dela Poti miru, ki bi ga navaden MTB navdušenc povprečne tehnične sposobnosti in kondicije lahko varno prevezel, in glede možnih alternativnih odsekov, ki jih ni mogoče prevoziti s kolesom, izvedena je topografska, planimetrična, altimetrična in ortofotografska raziskava na vseh etapah poti. Opravljeno je tudi nekaj namenskih obiskov terena s ciljem, da se odpravijo dvomi glede dejanske kakovosti makadamskih cest in poti, ki jih ortofotografski in satelitski posnetki niso jasno pokazali. Glede na to, da je predlog za kolesarsko pot a priori izključil vse neprevozne in nevarne ceste in tiste z veliko ovir, in ki zaradi nerednega vzdrževanja ne omogočajo varno vožnjo, , **se morajo skoraj vse etape Poti miru bolj ali manj bistveno spremeniti.**

Kot že omenjeno, je bilo odločeno, da se uporabijo gorske in zahtevne ampak bolj varne, redno prevožene in vzdrževane ceste, , zaradi lažje uporabe Poti miru tudi za druge vrste koles, kot so treking kolesa in makadamska kolesa. Le-ta zlahka potujejo po določenih vrstah makadamskih cest in se spopadejo tudi z zahtevnimi vzponi. Poleg tega v tej prvi fazi analize pripovedna sled Poti miru ni popačena z velikimi odstopanji, saj so poiskane in ovrednotene različne poti, čim bližje tistim, ki so bile že identificirane za peš pot, razen nekaterih etap, za katere ni bilo bližnjih alternativ.

Jasno je, da se **dostopnost in prehodnost neasfaltiranih cestnih struktur lahko izboljšata ali poslabšata glede na atmosferske in hidrogeološke dogodke ter vzdrževanje, ki mu bodo izpostavljeni.** Izbira alternativnih kolesarskih poti bi lahko zastarela po opravljanju podrobne inšpekcije na terenu ali pa se odseke Poti miru, ki so bili prvotno izključeni iz kolesarske poti, lahko vključi kot posledica terenskega pregleda ali zaradi spremenjenih razmer na cestah. V primeru uvedbe Kolesarske poti za Pot miru, ruto je potrebno utrditi in ustrezno označiti , za njeno vzdrževanje so odgovorni uradi za urejevanje prostora in Poti miru.

Večje spremembe poti so se zgodile v stopnjah Zgornjega in Srednjega Soča ter v stopnjah Natisonskih dolin, zaradi omenjenih prometnih, hidrogeoloških in varnostnih težav.

Manjše spremembe so očitno nastale v kraških stopnjah, kjer so makadamske ceste širše in bolj nadzorovane ter delih z ravnimi odseki in/ali nizkimi, umetnimi hribi.

Več začasnih zapor poti, o katerih občasno poročajo na spletni strani in v medijih, ki so se zgodile tudi pred kratkem, bo treba skrbno upoštevati pri prihodnjih kolesarskih aktivnostih na določeni odsekih in na določenih območjih, da bi preprečili resne nesreče ali vpletenosti kolesarjev v izredno nevarne situacije.

Za vse etape Poti miru je bila določena alternativna kolesarska pot, ki poteka skozi zahtevane POI ali jih tesno povezuje.. Nekatero znamenitosti iz tega predmeta niso dosegljive s peš potjo, kar je zahtevalo izdelavo predloga za neposredno povezovalno pot ali pristop čim bližje mestu in nato priporočiti njihov obisk peš.

Vendar je treba opozoriti, da **vzdolž alternativne poti niso bile izvedene posebne GPS raziskave, niti niso bile izvedene podrobne ocene planimetrično-višinskih profilov ali cestne površine..** Ocena razdalj in drugih parametrov je torej približna, vendar dovolj blizu dejanskega stanja.

Podatki v tabelah izhajajo iz ocene sprememb na posameznih etapah v primerjavi s peš potjo:

Etapa št.	Naziv etape GLAVNA POT	dolžina a peš poti km	dolžina napoti z MTB km	Skupni km	Razlika ni km	% razlika (dolžina)
1	Log pod Mangartom-Bovec	12,5	16	3	9	73 %
2	Bovec-Kobarid	23,5	27	0	23	100 %
3	Kobarid-planina Kuhinja	13,1	13	1	12	94 %
4	planina Kuhinja-Tolmin	23,1	21	14	9	40 %
5	Tolmin-Kambreško	23,4	30	12	12	50 %
6	Kambreško-Šmartno	24,6	27	16	9	36 %

7	Šmartno-Sabotin-Nova Gorica	16	19	8	8	52 %
8	Nova Gorica-Gorizia-Nova Gorica	18,9	26	7	12	62 %
9IT	Nova Gorica-Brestovec-Martinščina	20,8	21	18	3	12 %
10IT	Martinščina-Redipulja	7,9	10	2	6	76 %
11IT	Redipulja-Tržič	17	11	9	8	50 %
12IT	Tržič-Mavhinje	16,5	16	6	11	67 %
13	Mavhinje-Miramare	18,5	20	10	9	48 %
14	Miramare-Trst	10,5	17	7	3	30 %
6 A	Kambreško -Plave	18,3	30	12	12	50 %
7 A	Plave-Vodice-Nova Gorica	20,6	24	11	7	39 %
9SI	Nova Gorica-Lokvica	22,8	22	20	3	11 %
10SI	Lokvica-Komen	15,5	15	14	2	11 %
11SI	Komen-Mavhinje	12,2	12	12	0	0 %
SKUPAJ		335,7	377,0	182,0	158,0	47 %

Etap št.	K-C KROŽNA pot Naziv etape	dolži na peš poti km	dolži na poti z MTB km	dolžina skupnih km	dolžin a različ nih km	% Razlika (dolžina)
K-C 1	Kobarid-Kolovrat	15,9	16	10	6	40 %
K-C 2	Kolovrat-Solarje-Gorenji Tarbij	10,2	11	2	8	78 %
K-C 3	Gorenji Tarbij-Stara gora	13,0	13	2	11	86 %
K-C 4	Stara gora-Čedad-Špiètar	23,6	24	22	2	8 %
K-C 5	Špiètar -Matajur	15,8	18	1	15	94 %

K-C 6	Matajur-Kobarid	17,0	21	7	10	57 %
	SKUPAJ	95,5	103	43	52	55 %

Na splošno, **naše analize kažejo, da je potrebno spremeniti 50 % glavne trase in variant Poti miru. Tudi krožno pot K-C dolin Nadeže je potrebno spremeniti za nekaj več kot 50 %**

Na stezah A in B sta bili etapi 2 in 3 korenito spremenjeni, da bi omogočili varno in dostopno potovanje za dovršen del kolesarjev MTB. Tudi etapo 4 bi bilo treba korenito spremeniti, če se ne da trajno rešiti problem hidrogeološke nestabilnosti na pobočjih nad cesto na Javorko ; v tem primeru je možna tudi radikalna varianta za treking in gravel kolesa. Za preostalih 17 etap bodo spremembe vplivale na 80 % in 40 % trase. Na čpreostalih 8 etap bodo večinoma izvedene lokalne variacije, zelo blizu prvotni poti.

Potrebno je tudi upoštevati **da so MTB etape nekoliko daljše od tistih za hojo** in da bo skupna višinska razlika za vzpon najverjetneje manjša kot pri peš poti.

Naslednje strani opisujejo možne poti kolesarskega itinerarja za vsako posamezno etapo in razlogi, ki so priporočili njegovo spremembo.

ZEMLJEVID GLAVNE POTI IN VARIANT LOG POD MANGARTOM-TRST



Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

ETAPA 1 LOG POD MANGARTOM – BOVEC

Peš pot - Prva etapa Poti miru se začne pri izhodu iz predora Bretto/Štoln, se spusti po dolini potoka Koritnica po glavni cesti in nato po udobni makadamski cesti ob njej. Pred mostom čez potok trasa zapusti glavno cesto in se po makadamski cesti vzpne proti pobočjem gore Rombona. V bližini t. Možnica, zapustimo makadamsko cesto in nadaljujemo po poteh do trdnjave Chiusa /Kluže. Velik del tega odseka se ne zdi primeren za gorska kolesa: nekateri prehodi so po kamniti poti/single tracku s strmim spustom ali ob potoku.

Iz Kluže nas pot negotovo vodi po stezi, ki pripelje do mostu za pešce čez Koritence, nato postane bolj razvidna in nadaljuje proti vasi Kukc. Pri manjši skupini hiš se steza vrne nazaj proti državni cesti 203 in se vrne na pot po desni strani doline, do bovškega pokopališča. Zavijemo na asfaltno cesto mimo Muzeja na prostem Ravelnik, do Muzeja na prostem Čelo pa pridemo po strmi variantni stezi. Nato nazaj po podeželskih cestah do obrobja Bovca. Do središča mesta se lahko pripeljete po lokalnih asfaltnih cestah.

MTB pot se ne loteva enoslednih prog, saj veljajo za prezahtevne. Izloženi so celo nekateri deli poti po gozdnih cestah, ker ne dovoljujejo daljo vožnjo po predvidenih bližnjicah na poti.

MTB pot - Po nekaj km dobre makadamske ceste ob potoku Koritnica, ki delno sovпада s prvotno traso, smo se morali odločiti za naslednji prehod po državni cesti 203, med mostom čez Koritnico skoraj do Bovca. Na pol poti je trdnjava Chiusa di Plezzo. Nadaljujemo po asfaltni cesti, pri čemer zanemarimo poti ob Koritnici in tiste na desni strani doline. Malo pred križiščem s cesto, ki vodi na prelaz Vršič, zavijemo na široko makadamsko cesto, ki z nekaj strmimi vzponi



pripelje do vasi Kal-Koritnica. Od tu lahko nadaljujete peš (1 ura hoje tja in nazaj) do POI Muzeja na prostem Čelo: vzpon je prestrm za MTB. Iz vasi se spustimo do POI vzpetine Ravelnik in nato po makadamskih cestah prispemo do Bovca.

MTB pot se zato precej razlikuje od poti peš, vendar poteka po vzporednih cestah nedaleč stran, dotika se vseh POI, načrtovanih za to etapo. ne da bi pri tem karkoli odvzela naravnim in

zgodovinskim vidikom Možnost vožnje z gorskim kolesom na nekaterih enoslednih odsekih prvotne poti je potrebno preučiti s posebnim pregledom terena. Trasa je prevozna tudi s kolesi za treking in gravel

ETAPA 2 BOVEC – KOBARID

Peš pot - Kmalu po izhodu iz Bovca prečkamo viseči most čez Sočo v bližini tamkajšnjega kampa. Strm vzpon na Planino/Malga Golobar na višini 1.260 m, po ovinkasti poti (900 m višinske razlike v 5,5 km). Ko pridemo do planinske kočice, se pot nekoliko zravna, vendar se moramo še povzpeti mimo sedla Čez Utro na v. 1305 m preden se zapotimo po gorski stezi proti Planini Zaprikraj. Na parkirišču pri planini Zappleč se začne spust po gozdni cesti, ki doseže Drežinške Ravne in na razgibanih bližnjicah odreže številne okljuje. Spušča se po stezah do Soče, ki jo prečkamo na Brvi čez Sočo. Pot nas pripelje do vojaške kostnice v Kobaridu, nato do centra mesta.

Zaradi strmih vzponov do planine Golobar (dolgi odseki s povprečnim naklonom 30 %) in planine Zappleč je bila kolesarska pot druge etape Poti miru zasnovana ob reki Soči in ne po pobočjih Javorščka in Vrišca.

MTB pot - Iz Bovca gremo po asfaltni cesti do Čezsoče. , Sočo prečkamo na mostu blizu točke, kjer se začnejo rafting in kanu spusti. Zapeljemo mimo vasi in nadaljujemo po zelo malo prometni cesti, ki se vije, po levem bregu reke in sledi oblinamhriba Polovnik. Pri Logu Čezsoškem se asfaltna cesta konča in nadaljuje po ravnini kot široka makadamska cesta tik nad Sočo, s katere se odpre širok razgled na dolino reke. Pred mostom v Trnovem ob Soči se makadamska cesta vzpenja približno 1,5 km z več kot obvladljivimi klanci. Po spustu do mosta se makadamska cesta izboljša, nato začne spet vzpenjati skoraj do vasi Magozd. V vasi se zelo kratek odsek prekrži s prvotno potjo, nato spet stopimo na asfaltno cesto.. Pelje rahlo navkreber proti Drežnici, od tu pa se hitro spusti po cesti proti Kobaridu, kjer prečka Sočo na Napoleonovem mostu. V nekaj minutah smo v središču mesta, POI Velikega vojnega muzeja in italijanske kostnice Kobarid.



Druga etapa za MTB se torej popolnoma razlikuje od prvotne poti. Naravoslovne in zgodovinske znamenitosti so očitno drugače (reka in dolina namesto gore in planine), a zato nič manj evokativne in zanimive. Je veliko manj zahtevna kot hoja in zato dostopna tudi sprehajalcem s posebno kondicijo. POI, ki jih študija izvedljivosti predvideva v tej fazi, se nanašajo izključno na zanimivosti v okolici Kobarida in jih je trasa točno dosegla. Etapo lahko prekrijete tudi s treking in gravel kolesi

ETAPA 3 KOBARID - PLANINA KUHINJA

Peš pot - Etapa vas popelje nazaj v gore, na pobočja znamenitega Krna/Monte Nero. Peš pot vodi iz Kobarida, čez Napoleonov most in proti Drežnici, po dobršnem delu asfaltne ceste, ki vodi do vasi. Pot se vzpenja proti Koseču, kjer zapusti cesto in se vzpenja po dolgi, vijugasti in nagnjeni poti. Pripeljete se do POI Italijanske kapelice na pobočju Planice (v. 1218 m), poimenovane kapela Bes. Pot bi se nadaljevala položno in rahlo navzdol proti planini Kuhinja, vendar jo je plaz prekinil, zato je predviden obvoz (glej spletno stran Poti miru), z vzponom proti Planici, ki jo obidemo, da pridemo do planine Zaslap (v. 1350 m) in se nato spustimo proti planini Kuhinja in bližnji koči (v. 995 m) po gozdni cesti. Ker ni predvidenega spusta do vasi nižje v dolini, domnevamo, da boste ob koncu etape morali prenočiti v koči.

Tudi ta etapa ima klance in poti neprimerne za turistične MTB-je. Tu je tudi obvoz, ki se izogne geološko nestabilnemu območju. Zato je tudi v tem primeru izbor padel na drugo, varnejšo in dostopnejšo, pot za gorske kolesarje, peš pot smo pa pustili ob strani.



MTB pot - Iz Kobarida namesto proti Drežnici nadaljujemo po asfaltni cesti po dolini Soče do vasi Ladra. Tu se začne vzpon po stranski cesti, ki poteka skozi vasi Smast, Libušnje, Vrsno do vasi Krn. Cesta se nadaljuje po asfaltu do parkirišča ob planini Kuhinja. Zadnji krajši odsek do koč je makadamska cesta.

Kolesarji z boljšo kondicijo in tehniko lahko nadaljujejo proti kapeli Bes po gozdni cesti, ki prečka pašnike pod Krnom in Batognico. Pot vodi preko planin Slapnik in Zaslap. Od tu se cesta nadaljuje po mulatjeri in zaroni v gozd pod planino. Kožliak. Nato preide v stezo in se zelo hitro spusti do kapele Bes. Ova daljša različica je zahteva dobro kolesarsko tehniko in fizično kondicijo. Od planinske koč Planina Kuhinja do kapele Bes je 11 km dolga krožna pot z zahtevnimi klanci, predvsem med kapelo Bes in planino Planiža.

MTB etapa ima zelo malo skupnega s prvotno peš potjo. Zelo strma pobočja dolž planinske poti so razlog za alternativno pot do koč. Do točke POI kapela Bes lahko pridejo peš ali z gorskim kolesom le osebe z dobro kondicijo. Alternativna pot se odvija v istem alpskem okolju, brez da izključi katerikoli od naravnih, zgodovinskih in etnografskih znamenitosti, predlaganih v glavni poti.

Etapo lahko prevozijo tudi s Treking in Gravel kolesi usposobljeni kolesarji in le do Planine Kuhnija.

ETAPA 4 PLANINA KUHJNIA – TOLMIN

Peš pot - Izhodišče je pri koči, zato je četrta etapa pretežno spust. Vozimo se navzgor v smeri Mrzlega vrha po stezah, ki vodijo do tega zgodovinskega spomenika. Ko pridemo do planine Pretovč, se pod hribom začne krožna pot skozi gozd v smeri avstrijskih položajev. Zapeljemo nazaj na kmetijo in čez sedlo, nato se spustimo po pobočjih Slemenca, deloma po stezi, deloma po gozdni cesti. Pridemo do vasi Javorca z vojaško cerkvijo in nadaljujemo po makadamski in asfaltni cesti ob potoku Tolminke. Še ena bližnjica na poti pred Zatolminom vas popelje v bližino čudovitih korit Tolminke in Hudičevega mostu v bližini. Do roba pridete do mesta, vedno sledite potoku do centra.

Visokogorske steze in strmi spust proti Javorci so le za izkušene, tehnično pripravljene in vzdržljive MTB kolesarje. Predvsem dolg in strm spust proti Javorci zahteva zbranost, izkušnost, moč in spretnost pri vožnji po kamniti in travnati makadamski cesti, ki ni skozi dobro vidna. Za ostale kolesarje je označen drugi spust po asfaltni cesti z manj strmim klancem.

MTB pot - S Planine Kuhinja se vrnemo proti Krnu, od koder zapeljemo na asfaltno cesto, ki vodi v Polog. Ko izstopimo iz zaselka, se cesta nadaljuje navkreber po makadamu in proti Planini Pretovč. Za obisk vojaških postojank na Mrzlem vrhu priporočamo, da kolo pustite pri planinski koči in pot nadaljujete peš po dolgi krožni poti, saj so odseki, ki potekajo po zelo ozkih



in vijugastih poteh, nekateri so zelo strmi. Ko se vrnemo doplanske kočice, se še nekoliko povzpnejo do planine Medrja, nato se začne strm spust po gozdni cesti, ki ni dobro ohranjena, vendar je vidna. Po nizu alpskih kmečkih hiš pridemo do prehoda čez potok in takoj pridemo do Javorca. Od tu naprej sledimo povezovalni cesti Zatolmin in Tolmin, ki je večinoma asfaltirana ali betonirana.

POZOR: Po poročanju spletne strani Poti miru in novinarjev je cesta ob Tolminki med Zatoľminom in Malim Pologom, ki sega tudi do Javorke, začasno zaprta za promet zaradi padajočega kamenja in plazov. Prva nezgoda je bila 18. avgusta 2023, ko je v Javorci ostal ukleščen avtobus s turisti, ki so jih tamkajšnji gasilci nemudoma rešili. Nekaj mesecev pozneje, ko so potekala dela za zavarovanje ceste, je 24. januarja 2024 snežni plaz odnesel buldožer in usmrtil delavca, ki ga je uporabljal. Zato bo MTB pot dalj časa neprehodna in je potrebno voziti po kolesarski poti.

Kolesarska pot, veliko varnejša, po asfaltni cesti iz prejšnje etape, do Vrsnega. Tu zavijemo proti Selcem in pri Kamnu vstopimo v soško dolino. Nadaljujemo po povezovalni cesti proti Volarjem, Gabrju in Doljam do Tolmina. Ova pot ne omogoča ogleda POI Mrzli vrh, ampak ogled cerkvice v Javorci je možen, ko bo ponovno odprta cesta ob Tolminki (18 km krožne poti)..

Etapa MTB je zahtevna tudi za izkušene kolesarje na kar je potrebno opozoriti bodoče obiskovalce. Odsek med vasjo Polog in Javorca poteka po slabo urejenih poteh in gozdnih cestah in zahteva veliko previdnosti, pozornosti, posebej pri spustu. Najlažja kolesarska pot je kljub klancem odlično prevozna brez posebnih tveganj, vendar ne omogoča obiska Mrzlega vrha. Kombinacija 3. in 4. etape z nujnim postankom na Planini Kuhinja za počitek ali vsaj oddih je odsek Poti miru primeren le za kolesarje z dobro kondicijo. Upoštevati morate tudi možnost, da v koči ne najdete prenočišča: v tem primeru se boste morali nujno vrniti v dolino. Obe etapi lahko prevozite tudi v enem dnevu po najenostavnejših in najbolj asfaltiranih poteh (skupna razdalja približno 32 km), vendar brez obiskov POI. Tudi MTBiker v kondiciji lahko prevozi dve etapi v enem dnevu, morda brez obiska kapele Bes.

Oder je mogoče v celoti pokriti samo z MTB. Alternativno pot lahko opravite tudi z gorskim kolesom. Pohodništvo in makadam.

ETAPA 5 – TOLMIN/TOLMINO - KAMBREŠKO

Peš pot -V tej etapi zapustite Soško dolino in se povzpnete na greben, ki deli Soško kotlino od idrijske v Julijskih Predalpah. Odhod iz Tolmina po mestni cesti hitro pripelje do nemške kostnice na obrežju Soče. Kratko po tem pridemo do mostu čez reko in državne ceste, ki vodi proti Novi Gorici. Pri pokopališču Volče se začne pot, ki vodi na POI Mengore, ključni avstroogrski položaj za obrambo Tolmina. Strma pot je ločena povezava glavne trase Poti miru. Glavna trasa vodi na greben Kolovrata, tudi po strmih bližnjicah. Tako pridete do POI, utrjenih položajev, Muzeja na odprtem na Gradu. Na kratko prečkamo mejo z Italijo in pridemo do koč Solarje. Pot se kmalu vrne v Slovenijo in nadaljujemo po stezi.. Vozimo ob asfaltni cesti po grebenu,

razvodnico z idrijsko kotlino. Asfaltno pot vedno prečkamo po poteh, ki se vzpenjajo do vojne fronte (Jeza, Globočak, itd.), dokler ne dosežemo Kambreška.

Tudi na tej poti je več bližnjic, ki otežujejo vožnjo z gorskim kolesom. Povrh tega je naklon nekaterih bližnjic precejšen: za vzpon do Kolovrata potrebno je premagati naklone čez 20 %. Zato se na Kolovrat povzpemo po glavni cesti, vozimo se tudi po idrijsko-soškem grebenu, skoraj vedno po asfaltni cestičim manj po bližnjicah in gozdnih poteh, ki tu niso vedno dobro urejene.

MTB pot – Ko prečkamo Sočo in pridemo do Volč, sledimo vzpon po asfaltni cesti, ki vodi na Kolovrat do jarkov Na Gradu. Onstran meje, čez sedlo Za Gradom po makadamski cesti se spustimo do kočice Solarje in vstopimo nazaj v Slovenijo. Nadaljujemo po asfaltni cesti, ki poteka tik pod vrhovi razvodnic in na več mestih prečkamo peš pot. Za lažji vzpon na Globočak kmalu po Srednji zavijemo proti Avškem. Iz majhne vasi urejena makadamska cesta pelje do telekomunikacijskega stebra, ki se nahaja tik pod vrhom gore. Do Globočaka pridemo peš po



nekaj sto metrov dolgi poti. Od antene pa se po nekoliko strmi poti spustimo na cesto pri vasi Kambreško.

Čeprav je pretežno asfaltna, **predlagana pot močno omehča klance navzgor**, ki so pogosto nad 10 %, etapo lahko prevozijo vsi kolesarji. **Do Kolovrata je še vedno zahtevna pot**, sledi dolg a prijeten spust po cesti, ki jo

nadkrivajo drevesa. **Predlagana MTB varianta je najdaljša etapa celotne Poti miru.**

Do POI Mengore je predlagan zanimiv in prijeten obvoz, ne iz smeri Volč, kjer so poti prestrme za MTB, ampak iz nasprotni smeri Kozaršč. Iz Tolmina vodi nova kolesarska/peš pot po levem bregu Soče do Mosta na Soči. Ko prečkamo reko, vozimo v Modrejce, od kamor nas široka gozdna makadamska cesta z 10% naklonom pripelje na vrh Mengor pri cerkvi. Pot nazaj na MTB traso bi se odvijal v Volčah.

Obvoz je dolg 14 km in bi celotno kolesarsko pot podaljšal za 10 km, zato ni neposredno vključen v MTB pot.

Etapo se da prevoziti tudi s treking in gramoznim kolesom.

ETAPA 6 KAMBREŠKO – ŠMARTNO SMART

Peš pot -Etapo nadaljuje po razvodnem grebenu med Sočo in Idrijco do vstopa v slovenska Brda. Etapa je dokaj lahka, z dolgim odsekom z rahlim vzponom do pl. Korade in dolgim spustom nazaj do cilja. Iz Kambreška štartamo po stranski sekundarni asfaltni cesti proti Humarjem.. Od tu nadaljujemo po makadamski cesti do Gorenje Nekovo. Nato se vrnemo na glavno cesto št. 606 pri križišču nad Melinki. Po drugi makadamski cesti se pripeljemo na Lig, pri cerkvi Marijino Celje. Iz Lige nadaljujemo skoraj ves čas po asfaltu, dokler ne pridemo do dostopne ceste proti Koradi. Ko dosežemo vrh, se začnemo po asfaltni cesti in bližnjicah spuščati proti Šmartnem, do središča vasi.

Peš pot je precej dostopna tudi za korsko kolo MTB, kolo za treking in makadamu, saj je večinoma asfaltna. Za spust je zaradi prisotnosti stezic in bližnjic boljša asfaltna pot, ker je varnejša in hitrejša. POI Muzej Franca Jerončiča je oddaljen od poti, v bližini vasi Melinki.



MTB pot – Iz Kambreška sledimo osnovno traso do Korade, na vrh vozimo po namenski poti. Ko se vrnemo na cesto, se spustimo na asfalt vzporedno s osnovnotraso in se izogibamo stez. V bližini Šmartnega se peš vrnemo v središče vasi.

Med peš potjo in gorsko potjo ni posebnih razlik, razen na odseku Korada-Šmartno: asfaltna cesta ima blažje naklone kot bližnjice in jo lahko prevozijo vsi kolesarji. POI se neposredno dotika poti, razen kot je omenjeno. Muzej Franca Jerončiča: do njega morate zaviti 2 km po strmeh klancu.

Etapo se da prevoziti tudi s treking in gramoznim kolesom

ETAPA 7 -- ŠMARTNO- SABOTIN/M. SABOTIN - NOVA GORICA

Peš pot – Pot vodi na vrh znamenitega Sabotina, osvojenega ob zavzetju Gorice 7. avgusta 1916, nato pa se hitro spusti proti Soči in Novi Gorici. Iz Šmartnega pot vodi mimo razglednega stolpa, zgrajenega v bližnji vasi Gonjač, in dalje proti križišču z asfaltno cesto, ki vodi na vrh Sabotina. Po dobrem kilometru zapustimo cesto in nadaljujemo po makadamski cesti proti vrhu. Na vrhu se cesta spremeni v ozko stezo visoko nad Sočo in vodi do centra za obiskovalce na Sabotinu in Muzeja prve svetovne vojne, med najbolj znanimi na celotni poti. Pot se nato



nadaljuje po grebenu, vedno po stezi, do cerkvice sv.

Valentina, skoraj navpično nad Sočo in Novo Gorico. Zelo strma pot se spušča proti obmejnemu mestu S. Mauro in nato proti reki. Reko prečkamo

po novem mostu za kolesarje in pešce, zgrajenem leta 2022. Kratek klanec vodi do Solkana, mestna cesta pa do železniške postaje Nova Gorica

Trasa, ki zajema greben Sabotina in spust v S. Mauro ni varna za gorska kolesa: je neprehodna, zelo kamnita in prestrma. Etapo je potrebno preusmeriti na asfaltno cesto, ki vodi na Sabotin vzporedno s potjo, le nižje. Za spust s planine vozimo po vojaški cesti, ki vodi od vojašnice pod Sabotinom do mesta. Groppai.

MTB pot – Iz Šmartnega se odpeljemo po označeni pešpoti do ceste, ki pelje na Sabotin. Po tej poti nadaljujemo do centra za obiskovalce. Od centra sledi kratek spust po isti poti kot pri prihodu do 3. ovinka: makadamska pot nas takoj pripelje do vojaške ceste na italijanskem ozemlju, ki se spušča od vojašnice brigade "Pozzuolo del Friuli". Nadvoz na razgledni cesti prečka NSA 55, tako imenovano »Strada di Osimo«, in nas pripelje v mesto Groppai. Po stranskih cestah se pripeljemo v

Sv. Mauro. Vožnja nazaj v Slovenijo poteka po makadamski cesti, ki se priključi na soško kolesarsko pot. Po nekaj sto metrih v smeri Canale se približamo znamenitem železniškemu mostu Salcano, POI. Pot se nadaljuje navzdol do visečega mosta čez Sočo, nato sledi vzpon do Solkana. Po nekoliko prometnem mestnem odseku, zavijemo na stransko cesto, nato na kolesarsko stezo do železniške postaje Nova Gorica.

Pot poteka skoraj v celoti po asfaltnih cestah z ne posebej zahtevnimi vzponi in hiter spust s Sabotina do Mosta na Soči. Nekatere POI so bile dostopne neposredno s poti, medtem ko obisk POI v Solkanu zahteva i posebne obvoze. Pokrajina in naravne znamenitosti so iste kot pri peš poti.

Etapo se da prevoziti tudi s treking in gramoznim kolesom.

8. ETAPA NOVA GORICA – GORICA – NOVA GORICA

Peš pot – Etapa omogoča obisk nekaj ključnih prizorišč bitk pred zavzetjem Gorice v letih 1915-16. Od trga železniške postaje Transalpina v Novi Gorici se zapeljemo v Gorico in kolesarimo skozi mestno središče in mimo nekaterih znamenitih palač. Napotimo se v smeri mosta Ponte del Torrione ali di Piuma, da se povzpne do vojaškega pokopališča Oslavia. Od pokopališča se povzpne nad vasico Piuma in Groino/Vodno dolino po stezah in gozdnih poteh. Pot nazaj vodi čez hriba Grafenberg in Kalvarija. Pot se spušča dalje do Podgore in ponovno prečkamo Sočo na mostu 8. Avgust. Po mestnih pločnikih se vozimo nazaj proti centru in dolgo ulico Corso Italia, sledimo do konca. Po ulicah centra se povzpne do Borga in Goriškega gradu, kjer je več tematskih muzejev. Prekolesarimo mestni park grada in s vstopimo v Slovenijo čez prehod Rafut . Povzpne se do samostana Kostenjevica, nato se spustimo proti Novi Gorici in železniški postaji.

Mestne pešpoti v Gorici niso vedno primerne za kolesarjenje zaradi enosmernih ulic, stopnic in za promet zaprtih območij/cest. Pot v onkraj Soške griče poteka po ozkih, strmih, gozdnih poteh, z sipko podlago, ki je mokra ali vlažna za kolesarje precej spolzka (prisotnost fliša z ilovico). Trasa prečka površine obdelane z vinogradi, po cestah, ki so verjetno zasebne.



MTB pot – Od postaje Transalpina sledimo peš pot, razen kratkega odseka na Via Ascoli. Ko prečkamo most Piuma, se po asfaltni cesti povzpemo proti svetišču in nadaljujemo do javne dostopne točke za spomenikom. Nato se spustimo po poti za tja do do prvih hiš v Piumi in pristopimo po stranski poti. . Vozimo po gozdnih cestah do mesta Forte nel Bosco, zraven Piuma. Peljemo se po cesti do Vallone delle Acque in zavijemo na asfaltno cesto, pod goro Kalvarija. Zavijemo na makadamsko

cesto, ki vodi do spomenika in se pri Lucinico spustimo nazaj na asfaltno cesto. In Obrnemo proti Gorici in skozi podvoz Baruzzi vozimo proti Piedimontu. Kolesarimo skozi mesto, do mosta čez Isonzo v Straccis, nato se vrnemo v Gorico. Prekolesarimo mestni park v smeru grada. Po ogledu grajskih muzejev, spustimo se v mestno jezgro do Piazza della Vittoria. Tu se zapeljemo po kolesarski/peš pot Bombi in se vrnemo v Slovenijo čez prehod Rafut. Vzpon do samostana Kostenjevica poteka po kolesarski/peš poti, ki se začne pri Šaverju, spust pa poteka po avtomobilski cesti. Ob prihodu v Novo Gorico se lahko po kolesarskih stezah odpeljete do železniške postaje.

Precej ovinkasta pot z različnimi vzponi in spusti ter kratkimi zahtevnimi odseki navzgor in po makadamskih cestah. Druge udobnejše makadamske poti pa so nedostopne, ker potekajo skozi zasebno posest. Potrebno je preveriti možnost uporabe drugih poti v gozdu Kalvarija in Piuma za zmanjšanje strmine. Do zanimivih točk pridete neposredno s poti.

Etapo se da prevoziti tudi s treking in gramoznim kolesom.

9. ETAPA NOVA GORICA – BRESTOVEC - Martinščina /S. MARTINO DEL CARSO

Peš pot – Pot miru se začne v Novi Gorici in vodi na goriški Kras, v kraje, kjer so v letih 191516 potekali hudi boji: različni pesniki in pisatelji z obeh strani so opisovali dogodke in občutke. S postaje Nova Gorica se vrnemo v center Gorice. Po Corso Italia se približamo goriški železniški postaji in nadaljujemo proti S. Andrea. Zapustimo industrijsko cono in se zapeljemo v Sovodnje ob Soči/Savogna d'Isonzo. V zgodovinskem središču mesta končno zapustimo glavno cesto in

po stranskih cestah nadaljujemo do Rubbie in Gorenje Gabrja / Gabria Superiore.. Iz mesteca se začne makadamska cesta, ki vodi na vrh Brestovec, utrdbo, ki jo je zgradila italijanska vojska po osvojitvi goriško-kraške planote. Nadaljujemo po makadamski cesti proti Vrh/San Michele del Carso. Zapeljemo mimo vasice do gore istega naziva, blizu svetega območja in Muzeja na prostem. Pot navzdol vodi do vasice Vrh/San Martino del Carso, poznane po pesmih pesnika in vojaka Ungarettija.

Pot ne predstavlja posebnih planinskih ali kolesarskih izzivov. Makadamske ceste so dobre, čeprav so speljane po kraškem terenu, kjer se vedno pokaže nekaj manjših skal, zlahka premagljivih s primernim kolesom. Od Gorice do Sovodnje na Soči so ceste dokaj prometne, z izjemo nekaj odsekov kolesarske poti..

MTB pot – Pot je enaka tisti peš, z izjemo treh manjših lokalnih različic. Via Monteverde v centru Gorice je enosmerna v nasprotni smeri poti; alternativa vodi skozi Galleria Bombi, Piazza Vittoria, Via Rastello do križišča z Via D'Annunzio. Pri goriški železniški postaji stopnišče ne omogoča peš poti; alternativna pot vodi skozi ulico Aquileia. Na svetem območju Debele griže/Monte S. Michele dostop kolesom ni dovoljen, tudi zaradi stopnic in posebnih znakov: promet s kolesi je dovoljen v ozadju območja, kjer je manj prometa. Obvoz vam omogoča tudi obisk Predor Schönbürg, pomembna avstro-ogrska utrdba v sektorju.

Etapo se da prevoziti tudi s treking in gramoznim kolesom.

10IT. ETAPA – VRH/S. MARTINO DEL CARSO – SREDPOLJE/REDIPUGLIA

Peš pot – Kratka etapa se z goriškega Krasa spusti skozi krvave hribe pri Vrh in Polaču, ter pripelje na ravnino blizu monumentalne vojaške kostnice v Sredipolju. Od muzeja Martinščina/San Martino del Carso sledimo široki makadamski cesti, ki vstopi v kraške gozdove. Pot vodi do spomenika Filippu Corridoniju, intervencionistu, borcu, Mussolinijevemu prijatelju. Od tu se po isti makadamski cesti spuščamo proti mestu Polaču, do regionalne ceste 305 pri Foglianu. Peljemo se mimo istoimenskega avstro-ogrskega pokopališča in pot zaključimo pri muzejih kostnice Sredpolje in vzponu na monumentalni grič Sv. Elije.

Etapa je zelo kratka, pot je v dobrem stanju. Na žalost ne dotika se obveznih znamenitosti POI, ki so označene za študijo. Etapo je potrebno preoblikovati, da udovolji zahtevam. Vstop na območje griča Sv. Elije je prepovedano kolesom. Kolesarjem je lahko prepovedan tudi dostop do vhoda v muzej.

MTB pot – Od Vrha/S. Martino dC sledimo asfaltno cesto v smeri Castelnuovu in Zagraju/Sagrado. Po približno kilometru posebna tabla nakaže smer spomenika, posvečenega brigadi Sassari. Peljemo se po makadamski cesti mimo omenjenega mejnika, zloglasnega jarka Trincea delle Frasche, do spomenika Corridoni. Pot na kratko sledimo peš. Ko pridemo do asfaltne ceste v bližini prav tako znane Doline dei Razzi, zapustimo pot in nadaljujemo proti vinski kleti Castelvecchio in bližnjemu parku, posvečenem pesniku Giuseppeju Ungarettiju. V



Zagraj se spuščamo vedno po asfaltni cesti. V vasi sledimo večinoma po kolesarskih stezah in stranskih cestah, dokler ne pridemo do majhnega mostu čez Canale dei Dottori. Kolesarimo po makadamski cesti ob kanalu do industrijske cone Sredpolje in se vrnemo po asfaltni cesti. Za krožiščem neizogibno zavijemo na SR305, ki vodi najprej do pokopališča avstro-ogrske vojske Foljan/Fogliano, nato

na trg pred kostnico Sredpolje/Redipuglia, do muzeja Casa Terza Armata in griča Sv. Elije, prvega vojaškega pokopališča.

Trasa je zelo lahka, ampak prekratka za kolesarjenje.. Verjetno je vštet čas za obisk vseh znamenitosti (POI) na poti. Pozor pri vožnji po cesti SR 305, ki je zelo prometna in se ji je težko izogniti zaradi pomanjkanja veljavnih alternativ na tem območju.

Etapo se da prevoziti tudi s treking in gramoznim kolesom

ETAPA 11IT – SREDPOLJE/REDIPULIJA – TRŽIČ/MONFALCONE

Peš pot – Etapa vodi nazaj na Kras za Ronki/Ronchi dL in Tržičem / Monfalcone, na območje, kjer so se v prvih mesecih vojne odvijale epske bitke. Izhodišče je Vojaškakostnica v Sredpolju/Redipuglia, sledimo po stopnicah grobov do parkirišča cerkve Maria Regina della Pace. Nadaljujemo po asfaltni cesti do območja Dolina XV Bersaglieri. Vozimo dalje po dobri ravni makadamski cesti proti Doberdobu/Doberdò del Lago, z možnimi odcepi proti vrhu Monte 6 Busi in jarka Mazzoldi. Iz Doberdoba nadaljujemo proti centru za obiskovalce Gravina in naprej Casa Cadorna. Pot se od tu spusti po strmih pobočjih Gradine, ki vodijo do Doberdobskega jezera. Dosežemo Paludario v Doberdobu in se po stezi vzpnemo do ceste nad jezerom. Od ulice Ivana Trinko se odcepi udobna makadamska cesta ki vodi do gore Cosici in trjenega območja. Po makadamski cesti se spustimo proti avtocesti in se pod njo povzpne nazaj do utrdbe Rocca di Monfalcone. Dosežemo in obvozimo utrdbo, nato se spustimo proti Tržiču, pri železniškem podvozu zavijemo na drugo makadamsko cesto, vzporedno z njim, ki vodi do jarka Joffre. Pot nazaj vodi ob robu ali skozi sam jarek do strelnega jarka Cuzzi. Vozimo naprej, spet po kraških makadamskih cestah, proti reduta na Goljaku (kota 121) in strelskega jarka na koti 85 (Sella di Quota 85), nato se ponovno spustimo v Monfalcone.

Etapa ne dovoli kolesarjenje skozi kostnico Sredpolje/Redipuglia in skozi nekatere utrjene položaje. Tudi spust od Casa Cadorna je prestrm in kamnit za gorsko kolo. Zadnji odsek poti, ki zajema tematski park Velike vojne nad Tržičem, bo povezan z naslednjo etapo, saj ta vodi skozi iste kraje.

MTB pot – Nekaj sto metrov od trga svetišča Redipuglia, na SR305 proti Trstu, zavijemo na Via del Carso, ki vodi do cerkve na vrhu monumentalnega pokopališča. Pot nadaljujemo peš mimo znamenitosti (Dolina XV Bersaglieri in jarek Mazzoldi), ki lahko obiščemo samo na tak način. Nadaljujemo do Doberdoba/Doberdò del Lago. Peš pot opustimo in nadaljujemo po cesti, ki vodi v Jamijske/Jamiano. Center za obiskovalce Gradina in hišo Cadorna lahko obiščete s posebnim, ne prav dolgim obvozom. V bližini jezera se osnovna pot nadaljuje blago navzgor, da z lahkoto dosežemo vrh Cosici in se nato spustimo nazaj proti avtocesti. Vrnemo se do trdnjave Rocca pot in na obrobju Tržiča v Salita T. Mocenigo.



Ta etapa je tudi precej kratka za vožnjo in ne predstavlja posebnih težav., čeprav je potrebno premagati tri vzpona, nekaj strmih odsekov in nekaj kraških makadamskih cest. Zanimivosti, kot so jarki in jame, obiščemo peš, kolo pustimo v bližini lokacije. Etapo se da prevoziti tudi s treking in gramoznim koleso

12. ETAPA - Tržič/ MONFALCONE - MALKINA/MALCHINA Peš pot - etapa

vodi do utrjenega območja Grmade/Monte Ermada, avstro-ogrske trdnjave za obrambo Trsta. Z obrobja Tržiča /Monfalcone se skozi železniški podhod na Via del Carso povzpemo na kraško planoto in raziščemo kompleks strelskih jarkov in spomenikov znamenite kote 85, posvečene junaku Enricu Totiju. Od kvote 85 nadaljujemo po drugi makadamski cesti proti Prelosnemu jezeru, prečkamo avtocesto A4 podhodom, nato se vzpemo na Gorjupo kupu/Arupacupa. Po istimakadamski cesti zaobidemo vrh in se spustimo v vasico Jamlje/Jamiano. Nadaljujemo skozi vasico v smeri mejnega prehoda I/SLO (Comarie) pri Jamljah. Tik pred mejo uberemo na desno, kjer se pričenja vzpon na Flondar. Ob meji vozimo do Medjivasi/Medeazza. Od Medjevasi sepovzpemo, večinoma



po kamniti poti na pobočja -Grmada do vrha, mimo vojaških ostalin. In se spustimo proti Cerogljam po stezah in belih cestah do vasi. Zadnji odsek asfaltne ceste vodi do Malčin Takoj po štartu se pot odvija po neuhojenih ali neobstoječih poteh, zato je potrebno spremeniti traso. Drug odsek, ki ga ni mogoče prevoziti z gorskim kolesom, je mejna pot M. Flondar, ki je ozka in mezadostno urejena. Poti, ki se uporabljajo za raziskovanje jam Grmade, so

neprehodne, zelo kamnite in zaraščene. Vse to zahteva večje odstopanje od MTB trase, da bi omogočili obvezen obisk POI.

MTB pot – Izhodišče je spet podvoz Salita Mocenigo, vozimo po udobni makadamski cesti proti jarku Joffre. Jarek, (ki ga lahko obiščemo peš), zapustimo po levi strani in nadaljujemo proti koti 85, od koder se odcepijo široke makadamske ceste za vstop v jarke (peš) na kotah 121 in 85. Nadaljujemo po makadamski navzdol proti podhodu avtoceste A4. Skozi Podhod se hitro pripeljemo do Prelosnega jezera, nato se povzpemo proti Gorjupa kupi/M. Arupacupa. Pripeljemo se v Jamlje, po drugi udobni makadamski cesti, mimo pobočja Flondarja do Medje vasi/ Medeazze. Nadaljujemo po makadamski cesti do Coisce, po pobočjih

Piciganišča/M. Cocco. Kratek sprehod peš pripelje do tukajšnjih podzemnih bunkerjev, kot tudi do serije jam in vojnih ostalin, raztresenih po Grmadi. Iz mesta Coisce se zapeljemo do vasi Malkina po lahki, večinoma asfaltirani, cesti.

Pot v Tematskem parku Velike vojne za Tržičem in odpravlja težave, ki se pojavljajo na stezah po Grmadi in Flondarju. Dostop do večine zanimivih točk je možen peš ali s kratkimi obvozi. To omogoča tudi ogled jarkov in jam, do katerih ni dostopa s kolesom.

Etapo se da prevoziti tudi s treking in gramoznim kolesom

13. ETAPA MALČINA – MIRAMARE

Peš pot – Trasa vodi proti Trstu skozi Kras, s postankom na znamenitem gradu Miramare. Iz Malkine zavijemo na makadamsko cesto v smeri meje ITA/SLO, nato zavijemo proti Prečniku. Od tu nadaljujemo po makadamskih cestah, ki prečkajo obdelovalne površine, do prihoda v Praprot in Šempolaja. Po isti makadamski cesti se pripeljemo do kraja Nabrežina Postaja, podhod pod avtocesto nas pripelje do Nabrežina kamnolom/Aurisina Cave. Nadaljujemo po kraškega robu mimo razglednega stolpa Liburnija. Kolesarimo naprej po makadamskih cestah v gozdu črnega bora med Nabrežino, Križ/Santa Croce in Prosek/Prosecco. Iz Proseka se po stopnicah, po katerih so nekoč hodili ribiči in kmetje, spustimo proti morju v smeri gradu Miramare. Pri grajski železniški postaji vstopimo v park čez vhod iz ulici Beirut. Sledi prijeten sprehod po parku do očarljivega gradu.



Najprej je potrebno preveriti prevoznost za kolesa nekaterih makadamskih cest med Prečnikom in Šempolajem : te prečkajo zasebne posesti; zdi se da ne gre za lokalne ceste. Strma pot, ki se spušča proti železniški postaji Miramare ne dovoli dostopa s kolesom gradu Miramare iz smeri Proseka, zaradi prisotnosti dolgih stopnišč in strmih pobočij. Poleg tega je vstop park Miramare prepovedan kolesom. Direktne poti iz Prosecca do grada Miramare, zato je potrebno prehoditi alternativno pot iz Križa.

MTB pot– Sledimo peš pot do Prečnika, nato nadeljujemo po asfaltni cesti do Šempolaja. Zavijemo na makadamsko cesto do parka Lupinc Škaljunc in kraja Nabrežina Postaja/Aurisina Stazione. Cesta je spet asfaltirana do austro-ogarskega pokopališča v Nabrežini. Nadaljujemo po prvotni poti do Križa. Od mestne cerkve se strmo spustimo proti Via del Pucino, pobočni cesti s čudovitim panoramskim razgledom na Tržaški zaliv. Po tej neprometni cesti prispemo blizu Grljana/ Grignana kjer smo prisiljeni priključiti se na prometno SR 14. Po dveh kratkih predorih se spustimo na obalo Barcola. Na križišču Miramare/Bivio Miramare uberemo na cesto v smeri grada. Kolesarska pot se konča pred vhodom v park. Do gradu je potrebno potiskati koloob sebi.

Pot je bolj preprosta in prehodna kljub makadamskih odsekov. Znamenitosti Proseka so dostopne po originalni poti z obvozom skupne razdalje 10 km (pot tja in nazaj).

Etapo se da prevoziti tudi s treking in gramoznim kolesom

14. ETAPA MIRAMARE – TRST

Peš pot – Zadnja etapa osnovne trase Poti miru omogoča obisk spominskih obeležij prve svetovne vojne v Trstu. Zapotimo se od gradu Miramare proti središču mesta po razgledni in zelo priljubljeni obali Riviera di Barcola in skozi park borovc.,. V kraju Barkovelj/ Barcola se na križišču z ulico Via del Boveto rahlo povzpemo do Svetilnika zmage (Faro della Vittoria). Nato pot nadaljujemo po cesti Strada del Friuli in drugih z njo povezanih ulic, ki se postopoma spuščajo proti središču mesta, do trga Oberdan. Prehodimo ulico Carducci do trga Goldoni in se in se po stopnišču Scala dei Giganti z veličastnim razgledom povzpemo do parka Parco della Rimembranza in obzidja grada Sv. Justa/ /Castello di S. Giusto. Zapustimo trg griča Sv. Justa z njegovim bronastim spomenikom padlim in se spustimo v zgodovinsko središče

Cittavecchia proti rimskemu gledališču, do trga Piazza della Borsa in končno do trga Piazza

Unità d'Italia, dolgo

pričakovanega končnega cilja Poti miru.

Etapa zahteva spremembe, ki jih narekuje smer prometa v središču in uskladitev z obiskom posameznih znamenitosti (POI), ter izogibanje stopnicam in drugim oviram za kolesarje. Etapo je potrebno podaljšati s ciljem obiska POI Museo De Henriquez, ki je naveden na pogodbi priloženem seznamu .

MTB pot - Od gradu Miramare do železniške postaje Trieste Centrale sledimo peš poti. Od postaje nadaljujemo po nabrežju (Rive) do znamenitega trga Piazza Unità d'Italia in Molo Audace, ki mu stoji nasproti. Od trga kolesarimo po Corso Italia, nato po strmem klancu do Via Capitolina, ki preseka park Parco della Rimembranza in nas pripelje grada in stolnice Sv. Justa/. Spustimo se, prečkamo



četrt S. Giacomo in nadaljujemo hipodromu do nekdanje vojašnice Duca delle Puglie v ulici via Cumano, kjer se nahaja mestni muzej »Diego De Henriquez«. Vozimo nazaj po ulicah Viale d'Annunzio in Via Carducci, do ulice Via Ghega. Tu se odpravimo na kolesarsko stezo, ki vodi po cesti

Trento do kanala Sv. Antona/Canale di S. Antonio, ki ga prečkamo po kolesarskem/peš mostu. Nadaljujemo po ulici Via Cassa di Risparmio, do osrednjega trga Piazza della Borsa, ki se naslanja na trg Piazza Unità, končni cilj Poti miru.

Etapa je daljša od peš poti ker zajema muzej De Henriquez, na obrobju Trsta. Poskusili smo uporabiti obstoječe kolesarske steze, da bi se izognili prometu, ampak za dostop do določenih POI pot vodi tudi skozi prometne ulice. Vzpon na grič Sv. Justa po ulici via del Monte je zahteven, a kratek in impresiven. Zaradi enosmernih ulic in stopnišč v centru je peš pot neznatno spremenjena, kar ni zmanjšalo zgodovinsko ali turistični vidik mesta.

Etapo se da prevoziti tudi s treking in gramoznim kolesom

TAPPA 6A KAMBREŠKO – MODRA

Peš pot -Etapa se v večji meri sledi etapi 6 do vrha Korada, po razvodnem grebena Sočo in Idrijco. Iz Kambreška se zapotimo po sekundarni asfaltni cesti, proti Humarjem. Nadaljujemo po makadamski cesti do Gorenje Nekove. Nato se vrnemo na glavno cesto št. 606 pri križišču nad Melinki. Po drugi makadamski cesti se pripeljemo na Lig, pri cerkvi Marijino Celje. Za Ligo nadaljujemo skoraj ves čas po asfaltu, do dostopne ceste na planino Korada. Ko prečkamo vrh hriba, se namesto v Brda spustimo proti Plavam po dolgi strmi poti, dokler ne pridemo do bregov Soče.

Pot je precej dostopna tudi peš po MTB, TKB in makadamu, saj poteka večinoma po asfaltnih cestah. Na spustu je zaradi strmega klanca na makadamskih in kamnitih poteh boljša vzporedna asfaltna pot, saj je bolj varna in manj strma.

MTB pot – Iz Kambreška sledimo prvotni poti do bližine Korade, na vrh katere pridemo po za to namenjeni poti. Ko se vrnemo na cesto, je nekaj deset metrov stran, v smeri Kambrešca, križišče za asfaltno cesto za Plave, ki se s številnimi ovinki spušča v dolino.

Trasa etape se od peš razlikuje le pri spustu s Korade po asfaltni cesti, ki ne okrni zgodovinskega dogajanja kraja in panoramskih razgledov na srednjo Soško dolino.

Etapo se da prevoziti tudi s treking in gramoznim kolesom

7A ETAPA PLAVA – NOVA GORICA



Peš pot – Pot se vzpenja po hribih in vrhovih na levem bregu Soče, prizorišču velikih italijanskih ofenziv leta 1917 pred porazom Caporetta. Iz Plav prečkamo Sočo, se strmo povzpne do krvave kote 383 (Prižnica) in se spustimo proti vasi Paljevo. Za zadnjimi hišami se začne makadamska cesta, ki vodi na vrh Vodice in od tam na vrh

M. Santo z znamenitim marijanskim svetiščem. Od svetišča se spustimo proti sedlu ceste Solkan-Grgar, od koder pelje strma pot, do druge gore, ki je bila prizorišče številnih borb, Škabriel. Sledimo stezam do vasice Katarina, nato v Solkan. Po mestnih cestah se pripeljemo do železniške postaje Nova Gorica.

Vzpon na Prižnico je prestrm in po ozki poti; potrebno ga je izločiti. Za obisk Prižnice iz smeri Paljeva uporabimo peš pot. Odsek med vrhom Vodice in sedlom Monte Santo je za kolesarje neprehoden: pot je pregroba, strma in kamnita. Bližnjici za spust s Svete Gore in vzpon na Škabriel je potrebno odpraviti in zamenjati s posebnim obvozom. Tudi spust proti Solkanu se mora odvijati po asfaltni cesti in ne po strmih poteh, ki se spuščajo z gore (Downhill steze so že na voljo).

MTB pot – Od Plav do Paljeva se povzpne po asfaltni cesti, nato pa zavijemo na zahtevno makadamsko cesto, ki vodi najprej do Vodiških hiš in nato na vrh gore. Po udobni makadamski cesti se spustimo proti sedlu M. Santo in se po asfaltni cesti povzpne do svetišča. Od svetišča se spustimo do Solkansko-Grgarskega sedla po cesti, ki je nekoliko prometna zaradi številnih turistov in romarjev, ki se vzpenjajo na goro. Od Borojevičevega spomenika se začne obvoz po asfaltni cesti 608 za Trnovo, ki hitro pripelje na široko makadamsko cesto, ki se vztrajno vzpenja do Škabriela. Namesto tega se vedno od spomenika gorska pot nadaljuje po makadamski cesti z nekaj vzponi in spusti, ki pripelje do hiš Kramanca in nato do ceste, ki vodi proti Pod Škabrijelom. Nato nadaljujemo po asfaltni cesti navzdol do Kromberga in nato do Solkana, da končno pridemo do železniške postaje Nova Gorica.

MTB pot je v primerjavi s peš potjo doživela več sprememb. Do nekaterih zanimivih točk je še vedno treba priti peš ali po posebnih obvozi po alternativnih cestah. MTB pot v ničemer ne

izkrivlja zgodovinske zgodbe Poti miru in ne izničuje drugih naravoslovnih in krajinskih dokazov v primerjavi s peš potjo. To je mogoče storiti tudi s kolesi za treking ali gravel, vendar makadamske površine in pobočja zahtevajo usposabljanje in strokovno znanje za vožnjo teh koles.

Etapo se da prevoziti tudi s kolesi za treking in gravel (s strokovnim znanjem in usposabljanjem).

TAPPA 9SI NOVA GORICA – LOKVICA

Peš pot – Trasa etape vodi na slovenski Kras, na ozemlja, kjer so od avgusta 1916 do oktobra 1917 potekali siloviti in krvavi boji. Začnemo s postaje Nova Gorica in sledimo ravninski kolesarski poti ob železnici do Šempetra pri Gorici in podvoza avtoceste proti Ljubljani. Kratka makadamska cesta z malo vzpona vodi do Svetega Ota in Bukovice. Od tod do Renc na kratko poteka makadamska cesta ob reki Vipavi/Vipacco. Za Zigoni se začne vzpon, ki vodi v Vinišče in od tam po makadamski cesti do zloglasnega Fajtega hriba. Pot nadaljujemo rahlo navzdol proti Cerju, kjer je na razgledni vzpetini postavljen Spomenik miru. Kmalu zatem pridemo do končne lokacije Lokvica.

Cestni sistem, uporabljen v tej fazi, je skoraj popolnoma združljiv z uporabo MTB. Tudi različne makadamske ceste so zaradi nizkega naklona vse videti prevozne in dovolj široke, brez posebnih ovir in težav. Edini del, ki ga je potrebno spremeniti, je žal tisti, ki poteka skozi Vinišče, med Renškim Podkrajem in Dolгим Brdom: naklon in površina poti med in Dolгим Brdom ne omogočata varnega vzpona, zato je treba poiskati ustrezno alternativo. **MTB pot** – Podobno kot



pri sprehajalni poti, razen obvoza iz Renškega Podkraja: široka in ne prestrma makadamska cesta vodi neposredno na Dolgo Brdo, brez prehoda skozi Vinišče. Obisk muzeja na prostem lahko opravite tako, da kolesarite po pešpoti do vasi in se nato vrnete po gorski stezi ali pa se, če ste izkušeni in usposobljeni, odpravite na pot, ki vodi proti Dolgemu Brdu in se ponovno priključite na gorsko stezo.

Različica MTB poti ne izkrivlja zgodovinske pripovedi Poti miru in ne odpravlja nobenih naturalističnih ali krajinskih značilnosti v primerjavi s peš potjo. To je mogoče storiti tudi s kolesi za treking ali gravel, vendar makadamske površine in pobočja zahtevajo usposabljanje in strokovno znanje za vožnjo teh koles.

Etapo se da prevoziti tudi s kolesi za treking in gravel (s strokovnim znanjem in usposabljanjem).

ETAPA 10SI LOKVICA – KOMEN

Peš pot – Pot miru nas popelje od frontne črte 1916-1917 do zaledja avstro-ogrske vojske, kjer so bila v jamah na Krasu zaklonišča za vojake, poveljstva čet, skladišča hrane in streliva, poljske bolnišnice, v bližini vasi pa je še veliko pokopališč. Iz Lokvice se ponovno odpravimo po makadamski cesti, da hitro dosežemo območje muzeja na prostem jame Pečinka (ogled samo peš) in okoliških POI. Z lahkoto pridemo do Kostanjevice na Krasu in nadaljujemo rahlo navkreber po asfaltni cesti, ki vodi v Novelj, nato v Temnico in Lipo. Iz Lipe se začne široka makadamska cesta, ki zlahka pripelje do Svetega. Tu nadaljujemo po makadamski cesti, ki preči lep vinograd in nato po poti, ki vodi do A.U. pokopališče. Komen in nato na deželi.

Cestni sistem, uporabljen v tej fazi, je popolnoma združljiv z uporabo MTB ter tudi TKB in Gravel, saj nima večjih neravnin, makadamske ceste pa so široke in očitno dobro vzdrževane. Edina predlagana sprememba je med Svetim in Komnom, saj Pot miru verjetno prečka zasebne ceste, katerih dostopnost za kolesa ni gotova.

MTB pot – Podobna pešpoti, razen odcepa med Svetim in Komnom, ki poteka po sosednji asfaltni cesti.

Etapo se da prevoziti tudi s kolesi za treking in gravel

TAPPA 11SI PRIDI – MALČINA

Peš pot – Ta etapa na Krasu za Trstom nas popelje še dlje za fronto, do krajev avstroogrskih vojaških pokopališč, posejanih po zemlji v bližini vasi. Iz Komna se kmalu zapeljemo na pot, ki vodi do velikega prazgodovinskega gradišča Debela Griža. Ko pridemo do Volčjega Grada, nadaljujemo do bližnje cerkve sv. Janeza Krstnika. Po makadamski cesti pridemo do vasi Nadrožica in nadaljujemo po cesti proti Gorjanskem. Od tam vas dobra makadamska cesta popelje čez mejo z Italijo in prečka cesto, ki se spušča v Malkino.

Peš pot ne poteka blizu nobene obvezne POI točke, te so namreč oddaljene od 2 do 9 km, odvisno od primera. Ta razdalja bi lahko povzročila znatna odstopanja od glavne poti, kar bi jo lahko precej podaljšalo in onemogočilo pristop do končnega cilja Malkina. Zato se bo prvotna pot ohranila, odstopanja pa bodo izsledena, da se dosežejo točke POI, po katerih lahko MTBiker potuje, če ga zanima.

MTB pot – Podobna peš poti.

Obvoz do POI Štanjel:

značilno in sugestivno srednjeveško vasico lahko dosežete iz Komna s pedaliranjem, z rahlimi vzponi in spusti v dolžini 9 km, po asfaltni cesti, ki vodi do tja neposredno ali po vzporedni poti z različnimi makadamskimi cestami, ki se nahaja nekoliko južneje (10 km). To zadnjo pot je treba dobro pregledati, saj je v okolici več gozdnih cest, ki so zaprte za kolesarje in motorna vozila.



Obvoz do POI Valska jama (Jerihovca): približno 2,5 km po makadamski cesti Gorjansko-Malkina se odcepi še ena rahlo navzdol makadamska cesta, ki vodi naravnost do Valske jame. Povratek na MTB trasi poteka po isti cesti (4 km krožno)

Obvoz Brje pri občini: iz Gorjanskega nadaljujemo po cesti 617, ki vodi do meje z Italijo. Po približno 1 km iz vasi je razpotje za Brje pri Komnu. Štirje austro-ogarska pokopališča najdemo nekaj sto metrov za vasjo, v gozdu ob robu ceste ali ob njej. Na MTB traso se vrnete po isti poti (5 km krožno).

Etapo se da prevoziti tudi s treking in gramoznim kolesom

KROŽNA POT K-C KOBARID -ČEDAD/CIVIDALE DEL FRIULI-KOBARID

Krožna pot poteka vzdolž zalednih položajev tretje linije in italijanskega težkega topništva, ki ga je kasneje napadla avstro-ogrska vojska v prvih dneh 12. soške bitke, kar je povzročilo umik (Ritirata di Caporetto). Sestavljena je iz 6 etap, ki so precej zahtevne peš, pogosto po pregrobih, kamnitih poteh, z različnimi naravnimi in umetnimi ovirami, zato za MTB težko prehodne. Doline reke Nediža/Natisone in njeni pritoki so zelo redko naseljeni, planinci in sprehajalci jih ne obiskujejo veliko, pogosto se pojavljajo zemeljski in blatni plazovi, zato številne poti in gozdne ceste niso vedno odprte in učinkovite. Da bi se izognili temu velikemu tveganju, bo včasih treba predlagati alternativne poti, tudi daleč od prvotne poti.

KROŽNA POT K-C Kobarid- ČEDAD / Cividale d.F.-Kobarid
vrdeči MTB smeri; Obvezni POI v rumeni barvi



ETAPA K-C 1 KOBARID - KOLOVRAT

Peš pot – prva etapa doseže greben Kolovrata, italijanskega topniškega in zalednega utrditvenega tabora, ki je bil cilj vojnega podviga Erwina Rommla, ki ga je presenetljivo osvojil v prvem dnevu 12. soške bitke. Iz Kobarida se pot vzpne na Kolovrat po asfaltni cesti, ki vodi v Livek, blizu meje z Italijo. Z Liveka se pot pripelje na vrh Strašni in se nato ponovno vzpne proti grebenu Kolovrata. V Gorenje Ravne stopimo nazaj na asfalt. Ko pridemo na greben, sledi pot, ki povezuje različne vrhove Kolovrata, dokler ne pridemo do muzeja na prostem, ki se nahaja na travnatih pobočjih Grada (v. 1,114 m).

Pot po stezah vrha Scarie je za gorska kolesa težko prehodna, tudi zaradi precejšnje strmine. Zahtevno je tudi kolesarjenje po grebenu Kolovrata: pot je občasno skrita s travo in ni vedno pokošena, pot mora biti dostopna po ozkih stopnicah in ima več kratkih, a zahtevnih vzponov. Poleg tega je ta pot zelo priljubljena med pešci, zlasti poleti. Zato je bilo prednostno uporabiti makadamske in asfaltne ceste neposredno pod grebenom Kolovrata z lažjimi prehodi na grebenu.

MTB pot – Iz Kobarida pridemo do Idrskega in se začnemo dolgo vzpenjati po asfaltu do Liveka, kot pri peš poti. Nato nadaljujemo navkreber po asfaltu do Gorenjih Ravn in Dolenih Ravn. Tu sledimo peš pot, delno tudi po makadamu, do italijansko-slovenske meje. Ko prestopimo mejo, postane cesta ponovno asfaltirana. Po kratkem času prispemo do Bivaka Zanuso in tu zavijemo na makadamsko cesto, ki vodi na greben in se z lahkoto spustimo na asfaltno cesto po slovenskem ozemlju in hitro pridemo do parkirišča muzeja na prostem pod Gradom Fizično in tehnično bolj podkovani lahko raje poskusite slediti poti do cilja etape.



To je pot, ki je skoraj v celoti po asfaltu, vendar po mirni cesti in je še vedno zahtevna: do Kolovrata je treba prevoziti le dobrih 10 km navkreber in premagati skoraj 1000 m višinske razlike: več kot 6 km vzponi presegajo 10 %. Je torej pot za ljudi, z odlično kondicijo in odpornost do utrujenosti.

Za to etapo niso bile določene obvezne POI, vendar ostaja zelo zanimiva etapa

za zgodovinske dogodke prve svetovne vojne. Narativna sled zgodovinskega itinerarja (Rommlova pot) ni bila bistveno spremenjena, panoramski pogledi pa so praktično enaki.

Etapo lahko prevozijo tudi s treking in gramoznimi kolesi samo kolesarji treniraš .

ETAPA K-C 2 KOLOVRAT – GORENJI TARBIJ /TRIBIL SUPERIORE

Peš pot – Pot miru se v tem sektorju nadaljuje na grebenu visokih hribov, ki delijo reko Idrijco in stranske doline Nadeže, mimo položajev italijanske tretje črte. Etapa poteka po številnih poteh v bližini in vzporedno s cesto San Leonardo-Kolovrat SP 45 in cesto, ki povezuje vasi ob razvodju. S položajev na Kolovratu hitro pridemo do zavetišča Casoni Solarie in se od tam spustimo proti Clabuzzaru. Po stezah se pripeljemo do S.Volfango in obeležja pred pokopališčem. Po stezah dalje vozimo mimo vrha M. Cum in kmalu prispete v Gorenji Tarbij.

Kratka etapa in večinoma spust, z začetnimi deli v strmem klancu (20-30%). Tudi vzpon na Monte Cum je precej strm, predvsem v delu pod predvrhom M. Striesenza (30%). Nekateri odseki poti so enosledni, kamniti, spolzki in polni najrazličnejših ovir (stopnice, balvani, podrta drevesa, manjše prečne padce itd.). Večji del etape je zato bolje uporabiti sosednjo asfaltno cesto.

MTB pot – S Kolovrata se spustimo na asfaltno cesto, ki vodi na prehod Solarij/Passo Solarie in vstopimo na ozemlje Italije. Nadaljujemo po cesti, ki se spusti do SP 45 in ji sledimo do S. Volfanga in njegove cerkve. Široka makadamska cesta se strmo (13%) spušča proti Rucchinu in tam se spet vrnemo na cesto asfaltirana do tik pred Gorenjim Tarbijem/Tribil Superiore, kjer nas po makadamski cesti navkreber pripeljemo do mesta.

Aflatirana cesta se izogiba strmim klancem in tveganjem na poteh etape, ne da bi karkoli odvzeli zgodovinski vsebini Poti miru: tudi ob cesti je več vojaških jam in drugih objektov iz 1. svetovne vojne. POI "Itinerario Tematico del M. Cum" ni dostopen s kolesi: pot CAI 747a, ki poteka od zgoraj ob asfaltni cesti, ima precejšnje varnostne težave in nepremostljive ovire za gorska kolesa, vrh M. Cum ni dosegljiv s kolesom, staro vojaško kamionsko cesto, ki bi bila zlahka prevozna, pa prekine stari plaz takoj za označenimi topniškimi položaji. Zato je prijavljen le dostopen odsek, izključno za gorska kolesa, zaradi precej kamnite in spolzke ceste; Prisotne so tudi koprive in številni kostanjevi ostrogi, ki lahko povzročijo luknje.

Etapo lahko pokrijete tudi s treking in gravel kolesi, zttipomen na makadamskih cestah.

ETAPA K-C 3 GORENJI TARBIJ/ STARA GORA

Peš pot – Tako kot prejšnja etapa se Pot miru nadaljuje po vršni liniji visokih razvodnic in poteka v bližini položajev italijanske tretje črte. Etapa še vedno poteka po številnih poteh blizu in vzporedno s cesto, ki povezuje Staro goro – Gorenji Tarbij Tribil Superiore. Iz Gorenjega Tarbija /Tribil Superiore se spustimo po poteh v Gnidovizzo in obidemo vrh M. Cuc. Ko pridemo do Clinaza, se spustimo na asfaltno cesto in od križišča nadaljujemo po poteh, ki so vzporedne



in zelo blizu same ceste, dokler ne pridemo do Stare gore.

Kratka etapa z več vzponi in spusti s precej strmimi odseki navzgor in navzdol. Glede na to, da je asfaltirana cesta zelo blizu poti za pešce, je zaželen uporaba te cestne konstrukcije, da se izognemo situacijam visoke kolesarske težavnosti in fizično zahtevnim vzponom.

MTB pot – Od Gorenjega Tarbija nadaljujte po asfaltni cesti celotno etapo do svetišča v Stari gori, mimo obveznih zahtevanih POI.

To je pot v celoti po asfaltu, vendar po cesti brez prometa in še vedno gor in dol. Zgodovinska pripoved etape ni spremenjena, panoramski in naravoslovni pogledi so enaki. Dostop do POI cerkve San Nicolò je neposredno z asfaltne ceste z zelo kratkim vzponom.

Etapo se da prevoziti tudi s kolesi za treking in gravel

ETAPA K-C 4 CASTELMONTE/STARA GORA – SAN PIETRO AL NATISONE/ŠPIETAR



Peš pot – Dolga trasa se spušča iz Stare gore in pripelje najprej v Čedad, nato v Špietar. Zajema prizorišča bojev, ki so potekali v dneh neposredno po napadu na soško fronto na začetku 12. soške bitke. Spust iz Stare gore je po dobri makadamski cesti, ki poteka tudi v bližini ruševin gradu Purgessimo. Ko pridete do mesta spodaj, nadaljujte po udobni makadamski cesti, ki poteka ob reki Nadeža, dokler ne pridete do Čedada. V mesto vstopite s prečkanjem zgodovinskega Hudičevega mostu; po mestnih ulicah pridete do železniške postaje in Velikega vojnega muzeja. Po stranskih podeželskih cestah se odpravite proti Sanguarzu in od njegovega starega pokopališča se začne vzpon na Castelo di Guspergo in nato na Monte dei Bovi. Spustite se v Vernasso in dosežemo Špietar/ S. Pietro al Natisone, ponovno prečkamo reko Nadežona mostu za pešce Oculis.

Precej dolga, a razmeroma zahtevna etapa, saj poteka večinoma navzdol in po ravninskem dnu doline Nadeže. Edini zahtevnejši del je vzpon na Monte dei Bovi. Pri uporabi MTB-ja ni

posebnih težav, razen prvega dela spusta iz Stare gore, ki poteka po zelo strmi poti, za katero boste morali poiskati alternativo.

MTB pot – Iz Stare gore se spustimo po cesti, ki vodi v Čedad. Po približno 1,5 km se začne udobna makadamska cesta, ki se hitro spet priključi peš poti. Preostanek etape sledi prvotni trasi, razen kratke spremembe v središču Čedada, zaradi prometa vozil v primerjavi s prometom pešcev in da bi se izognili nekaj prometa.

MTB pot ni posebno težka in je skoraj polovica po makadamskih cestah.. Pot skozi zgodovinsko središče Čedada poteka skozi območja za pešce in stranske ceste, a neizogibno tudi prometne odseke.

Etapo se da prevoziti tudi s treking in gramoznim kolesom

ETAPA K-C 5 ŠPIETAR /S. PIETRO AL NATISONE – MATAJUR, KOČA MONTE MATAJUR, RIF. PELIZZO

Peš pot – Dolg vzpon na Matajur, prizorišče epskih podvigov v 12. soški bitki, je zelo zahtevna etapa, rezervirana za pohodnike, odporne na dolgotrajno utrujenost. V 15 km je treba premagati slabih 1500 metrov višinske razlike! Od Špietra/ San Pietro al Natisone se



vzpon začne takoj
po visokih hribih, ki
ločujejo reko
Nadežo od

Alberone, vedno po poteh in gozdnih cestah, brez posebno hudournika
Peljete se skozi vas Mezzana in vrhove M. S. Canziano, M. S. Giorgio in M. Gnevizza. mirnih odsekov.

Od tam se začne najzahtevnejši del vzpona na vrh Matajura na nadmorski višini 1641 m. Nato se hitro in strmo spustite do zatočišča Pelizzo na zaslužen počitek!

Ni treba posebej poudarjati, da ta pot ni prav nič primerna za gorske kolesarje, razen morda za najbolj izurjene in izkušene, opremljene s kolesi primernimi za tovrstne podvige (plezalna kolesa). Bomo morali torej ubrati drugo smer, a se izogniti predlaganju zadnjega raztežaja z zaključnim vzponom na Matajur, pretežko za vsakogar na MTB.

MTB pot – Začetek etape s krajšim vzponom na Klančič poteka po isti poti za pešce. Ko pridemo do sedla, se spustimo proti Clenii in nadaljujemo po deželni cesti Alberone proti Savogni. Iz te vasi se začne dolg vzpon po asfaltni cesti proti vasem na pobočju Matajurja: Ieronizza, Iztrebiti, Barza, Montemaggiore. Zadnji del vzpona, ki vodi do zatočišča Pelizzo (q. 1.325 m), kjer se MTB etapa konča. Tisti, ki želite na vrh Matajurja, lahko to storite peš: vzpenjate se še eno uro (300 m višinske razlike z 22% naklonom), da uživate v široki panorami vse do Videmskega polja!

MTB pot je torej povsem drugačna od peš, je pa tudi fizično zelo zahtevna.. Vzpon do kočje Pelizzo je dolg skoraj 12 km z visokim povprečnim naklonom brez večjih ravnin: od Savogne presežete 1100 metrov višinske razlike! Možna je tudi vožnja po makadamski cesti, vzporedni z asfaltno cesto med Savogno in Ieronizzo, vendar je potrebno preveriti naklon in prehodnost. Etapa je torej rezervirana samo za usposobljene kolesarje, tudi tiste opremljene s treking kolesom ali gravelom.

Oder lahko kolesarji prekrijejo tudi s treking in gravel kolesi si dobro izurjen.

ETAPA K-C 6 MATAJUR/MONTE MATAJUR, KOČA/RIF. PELIZZO – KOBARID

Peš pot – zadnja etapa KC krožne poti pohodnike pripelje iz Matajurja v Kobarid. Iz kočje Pelizzo se povzpneš na Matajur in sestopiš na nasprotni strani gore. Spodaj prečkamo planine in nato gozd na pobočju, dokler ne pridemo do vasi nad Livekom/Luico. Nato se spustimo po cesti 903, ki smo jo prevozili že v etapi K-C 1, do Idrskega in nato Kobarida.

Pot poteka skoraj v celoti navzdol. Ker do Matajurja ni mogoče priti s kolesom, bo treba sestop opraviti po asfaltni cesti, ki vodi v Cepletischis.

MTB pot – Iz zatočišča Pelizzo se vrnemo v Montemaggiore in tu zavijemo na strmo asfaltno cesto, ki vodi v Masseris in Cepletischis. Vzpon je po asfaltni cesti pri prehodu Livek in vzponu

proti italijansko-slovenski meji. Nato ponovno zapeljemo na cesto 903, ki se spusti proti Kobaridu.

Trasa MTB se neizogibno spušča po asfaltnih cestah, glede na naklone drugih poti ali



pomanjkanje makadamskih alternativ.

POI "Livška Štorija" Gre za tematsko zgodovinsko-etnografsko pot,

ki poteka po različnih krajih in krajih v bližini Liveka. Med njimi so za tematiko Poti miru najbolj zanimivi v zaselku Jevšček (Rommlov tabor z manjšim muzejem in utrdбами; zgodovinska hiša Nježna). Poudarjamo odstopanje MTB etape od osnovne

trase. **POI "Kobariška zgodovinska pot"** Povezuje tudi vrsta zgodovinskih znamenitosti in naravoslovno v okolici mesta. Vendar je bila trasa od leta 2022 delno zaprta za dela in konec leta 2023 ni bila več obnovljena. Ker je tudi precej kratka in ima nekaj stopnic in strmih odsekov, se po njej odsvetuje vožnja s kolesom, raje označite, da je obiskana peš.

Etapo lahko premagajo usposobljeni ljudje tudi s treking in gravel kolesi, če tehnično pripravljeno.

6.- Turistična analiza Poti miru in namestitvena ponudba

Splošna analiza teritorialnega konteksta, v katerem se razvija pobuda Pot miru

Analiza trenutnega trga je bistvenega pomena za razumevanje konteksta, v katerem se razvija Walk of Peace - Bike, ter za prepoznavanje priložnosti in izzivov v turističnem sektorju:

- **Turistična ponudba:** Obmejno ozemlje je bilo do leta 1918 del Avstro-Ogrske. Od leta 1943 je bilo vključeno v Nemško jadransko primorje do leta 1945, ko so ga za kratek čas zavzeli jugoslovanski partizani. S pariško mirovno pogodbo je bilo skoraj v celoti pripisano Jugoslaviji, obdržalo pa je močan transnacionalni pravni status, saj so ga ljudje

še vedno doživljali kot enotno ozemlje, bogato s tradicijo, lokalno kulturo in odličnimi kmetijsko-živilskimi izdelki, med katerimi je najbolj znano vino absolutnega profila. Ta vina so znana tudi v mednarodnem prostoru. Poleg tega po tradiciji pridelujejo češnje. V zadnjem času se ponovno odkriva tudi oljkarstvo. Novo odkrita pozornost do narave in izboljšani odnosi čezmejnega sodelovanja so prispevali k odkrivanju tega ozemlja s strani naraščajočega števila turistov, povezanih s kolesarskim turizmom, počitnicami v naravi in iskanjem odličnih agroživilskih izdelkov. Za območje, kjer se nahaja naša Pot miru, je značilna široka paleta turističnih objektov (večina jih je v Italiji...), od luksuznih hotelov in letovišč s ponudbo all-inclusive do nočitev z zajtrkom in kmečkih turizmov. Vendar ponudba, usmerjena na določeno raven kolesarjenja, ostaja omejena, kar predstavlja tržno priložnost za rast števila objektov. Lokalna ponudba je izredno široka, vendar se je za pravo zadovoljstvo treba "premakniti" z običajnih poti. Tudi stopnja »klasifikacije« nastanitvenih zmogljivosti se zelo razlikuje, zaradi odvisnosti od neprimerljivih nacionalne in/ali regionalne parametrov. Posebna klasifikacija za "zunanji" turizem (primer: 1 bidon, 2 bidona, 3 bidona, s parametri, ki se nanašajo tako na kakovost ponudbe kot tudi na odziv kupca (treking/kolo) bi omogočili boljšo identifikacijo ponudbe, ki najbolj ustreza individualnim potrebam.

- **Vprašanje turista:** Območje uživa veliko turističnega povpraševanja tako s strani popotnikov državni in mednarodni. Glavne pobude za potovanje so aktivne počitnice in še posebej kolesarski turizem, gastro- in vinski turizem, kulturni turizem in aktivnostina prostem. Pot miru - Bike lahko privabi segment trga, ki ga zanima alternativna in trajnostna počitniško doživetje, vsekakor pa komplementarna in drugače motivirana konsolidirani ponudbi tega, kar je v prostoru že prisotno.
- **Trajnostni turistični trendi:** Vse večja zavest o vplivu turizma na okolje in povpraševanje po okolju prijaznih doživetjih je priložnost za Pot miru – Bike. Spodbujanje trajnostnih praks lahko pritegne stranke, ki jih zanima odgovorno in okolju prijazno potovanje.
- **Sezonskost:** Glavna turistična sezona v regiji traja od aprila do oktobra, z vrhuncem v poletnih mesecih, zaradi visokih temperatur manj primerna za kolesarski turizem. V predsezoni in izven sezone se bo Walk of Peace – Bike osredotočalo na posebne

dogodke, promocijske pakete in dejavnosti v zaprtih prostorih, da bi pritegnilo stranke in ohranilo stalen pretok obiskovalcev.

- **Lokalna sodelovanja:** Sodelovanje z lokalnimi podjetji in znamenitostmi je lahko ključni dejavnik uspeha za Walk of Peace – Bike, s paketi in posebnimi ponudbami v sodelovanju z restavracijami, vinarji, organizatorji potovanj in kulturnimi znamenitostmi za povečanje privlačnosti objekta in promocijo lokalnega gospodarstva. Če povzamemo, **trg predstavlja znatne priložnosti za kolo Walk of Peace Bike zaradi vse večjega povpraševanja po trajnostnih tematskih turističnih izkušnjah.**

Vendar je pomembno upoštevati sezonskost in mednarodno konkurenco.

Izdelek bi lahko imel velik potencial, če bi bil implementiran v ponudbo za mrežo kolesarskih poti Regionalni interes (RECIR), ki ga predlaga Regionalni načrt za kolesarsko mobilnost (PREMOCI) regije Furlanija-Juljska krajina, in na

Mreža kolesarskih poti regionalnega pomena (RECIR)

RECIR sestavlja 9 (devet) kolesarskih poti, ki se razprostirajo v skupni dolžini približno 1300 kilometrov, od tega je približno 450 km že izvedenih. Strateški okvir načrta opredeljuje sistem, v katerem je regionalno infrastrukturno omrežje kolesarske infrastrukture povezano z drugimi sistemi javnega prevoza prek intermodalnih centrov prve stopnje (CIMR). RECIR torej prevzema vlogo »strateškega dejavnika« v regionalni mobilnosti, ki ima enakovredno vrednost kot druga prometna infrastrukturna omrežja in tako omogoča potovanje s kolesom od katerega koli izvora do katerega koli cilja na regionalnem ozemlju. PREMOCI izhaja iz definicije in zasnove RECIR z namenom, da ga uresniči in zagotovi podporno strukturo za široko razširjen kolesarski sistem (SICID).

Kolesarske poti RECIR se vijejo od Alp do Jadrana in se dotikajo najpomembnejših krajev v regiji:

- FVG 1 Kolesarska pot Alpe Adria
- FVG 2 Jadranska kolesarska pot
- FVG 3 kolesarska pot Pedemontana
- FVG 4 Kolesarska pot po ravnini
- FVG 5 Soška kolesarska pot

- FVG 6 Kolesarska pot Tagliamento
- Furlanska kolesarska pot FVG 7
- Kolesarska pot FVG 8 Carnia
- FVG 9 Vodna kolesarska pot



Postopoma so bile prizadete vse občine od faze načrtovanja se opremljajo z Kolesarski načrt, ali načrt, namenjen opredelitvi ciljev, strategij in ukrepov, potrebnih za spodbujanje razvoja vseh vidikov, povezanih s kolesarjenjem, vključno s kolesarskimi potmi, ki povezujejo občine ali nadobčinska območja. V zvezi s tem je nedavni vsekakor vreden omembe. odobritev "Biciplana" s strani občine Cormons, načrt, ki bo zagotovo

pozitivno vplival na celotno politiko za kolesarstvo in kolesarski turizem tega območja.

Interreg
Italia-Slovenija



Cofinanziato
dall'Unione europea
Sofinanciato
dalla Unione
Europea

WALKofPEACE+



WALK OF PEACE

Spodaj je povezava do splošnega načrta:

<https://www.comune.cormons.go.it/it/Amministrazione-trasparente-1740/pianificazione-e-governo-ozemlja-1810/teritorialno-načrtovanje-2961/sektorskinačrti-150742>

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.
Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Comuni	Stato di elaborazione del bicipian
San Giovanni al Natisone	IN ADOZIONE
Corno di Rosazzo	IN ADOZIONE
Cormons	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Capriva	-
Morano	-
Messa	-
San Lorenzo Isontino	IN APPROVAZIONE
Gorizia	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Savogna d'Isonzo	IN APPROVAZIONE
Romana d'Isonzo	APPROVATO
Medea	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Farra d'Isonzo	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Mariano del Friuli	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Villanova	IN APPROVAZIONE
Gradisca d'Isonzo	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Sagrado	IN APPROVAZIONE
San Pier d'Isonzo	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Fogliano Redipuglia	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Ronchi dei Legionari	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Monfalcone	APPROVATO all'interno del PUNIS
Staranzano	IN ADOZIONE
Turriaco	APPROVATO
San Canzian d'Isonzo	-
Fiumicello	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Cervignano	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Terzo di Aquileia	-
Aquileia	-
Grado	IN CORSO DI ELABORAZIONE
EDR	DI BOZZA deve essere adeguato al PUNIS

Glavni načrt, ki ga je pripravil SINLOC, predlaga opredelitev strateških poti, ki dopolnjujejo

in integrirajo obstoječe ali načrtovane kolesarske poti na občinski in medobčinski ravni. Nove strateške poti:

- se vključujejo v regionalno mrežo kolesarskih poti
- omogočajo boljšo dostopnost/uporabo/raziskovanje ozemlja **Zgornje Posočje in Spodnja Furlanska nižina:**
- vodijo predvsem po makadamskih ali malo prometnih cestah, pomešanih z motoriziranim prometom
- zagotovitev njihovedostopnosti zahteva posebne posege
- za zagotovitev prehodnosti je potrebna predvideti vzdrževalne ukrepe

Spodnji Posočje

- "tehnično" pomembnejši poseg glede na to da bo trasa postala RCN



Masterplan določa strateške poti, ki poleg že načrtovanih itinerarjev regionalnega (Re.Ci.R.), občinskega in medobčinskega omrežja izboljšujejo uporabnost in povezanost ozemlja.

Omenjene poti bodo po eni strani omogočile boljše povezovanje ozemlja, po drugi pa nove oblike uporabe (na primer z uvedbo krožnih poti, povezovanjem regionalnih kolesarskih poti).

1.Strateške poti Zgornjega Posočja.

To so poti, ki uporabljajo obstoječe makadamske in asfaltne ceste.

Potrebno je preveriti lastninske pravice v zajetih območjih, potrebo po odvzemu lastnine in/ali možnost sporazuma, da se zagotovi pravica prehoda. Realizacija poti zahteva preplastitev/vzdrževalna dela na površini, da se zagotovi njihova prehodnost.

2.Strateški itinerarji Spodnjega Posočja

Os Monfalcone-Ronchi dei Legionari vzdolž kanala De Dottori: to je itinerar, ki trenutno ne obstaja ali poteka predvsem po območjih v lasti Konzorcija za melioracijo soške nižine ali zraven le tih; potrebna bo študija izvedljivosti za oceno načinov izvedbe, vidike, povezane z lastništvom / parcele in stroški.

Povezava FVG 5 -Monte Sant'Elia -Kostnica v Redipuglia: poteka večji del poti po obstoječih makadamskih cestah (potrebna bodo vzdrževalna dela); edini gradbeni poseg je realizacija podvoza na obstoječem nadvozu ob S.R. GO 1, v občini San Pier d'Isonzo, blizu avtoceste.

3.Strateška pot Spodnje Furlanije

Poteka po večinoma obstoječih makadamskih cestah. Potrebno je preveriti lastninske pravice v zajetih območjih potrebo po odvzemu lastnine in/ali možnost sporazuma, da se zagotovi pravica prehoda

Izdelava itinerarja zahteva rekonstrukcijsko/vzdrževalna dela na površini, da se zagotovi prehodnost.

DKP Državne kolesarske povezave Republike Slovenije

Slovenija že vrsto let sprejema kolesarsko omrežje kot enega od stebrov trajnostne mobilnosti. razširjen nacionalni park, ki se dobro povezuje s Potjo miru.

Kolesarska pot D7 poteka po dolini Soče od Kobarida do Nove Gorice in nato čez Kras od Nove Gorice do Komna. Pot G1 poteka po zgornji dolini Soče od Kobarida do Trente in Kranjske Gore, z odcepom poti R1 po dolini Koritnice do Loga pod Mangartom, nato pa se vzpne na prelaz Predil.

Dokončan je že odsek kolesarske poti D7 med Plavami in Novo Gorico, prav tako med Šempetrom pri Gorici in Kromberkom ter med Tolminom in Mostom na Šoci. Spodaj je zemljevid s spletne strani Vlade RS, ki prikazuje državne poti:

<https://www.gov.si teme/kolesarska-infrastruktura/>

Interreg
Italia-Slovenija

WALKofPEACE+



Cofinanziato
dall'Unione europea
Sofinancia
Evropska unija



WALK OF PEACE



Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.
Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace



Ponudba prenočišč

Kot je bilo že omenjeno, je območje, kjer se nahaja naša Pot miru, značilna široka paleta turističnih objektov (večina jih je v Italiji ...), od luksuznih hotelov in letovišč z all-inclusive ponudbo do nočitev z zajtrkom in kmečkih turizmov. Vendar offerta targettizzata na kolo s specifikacijamifico ostaja omejen, kar ustvarja tržno priložnost za rast števila objektov. Lokalna ponudba je izredno široka, vendar se je za pravo zadovoljstvo potrebno "premakniti" z običajnih poti. Tudi raven »klasifikacija« namestitvenih objektov je nujno drugačna glede na parametre nacionalno in/ali regionalno ni primerljivo. Posebna klasifikacija za "outdoor" turizem (primer: 1 bidon, 2 bidona, 3 bidona, s parametri, ki se nanašajo tako na kakovost ponudbe kot tudi na odziv kupca (treking/kolo) bi omogočili boljšo identifikacijo ponudbe, ki najbolj ustreza individualnim potrebam.

Na žalost nam ta omejitev pri »pridobivanju podatkov« ne omogoča, da bi bili tukaj natančni pri oblikovanju enotne teritorialne tabele. Imamo nekaj podatkov v zvezi s FVG in drugimi indici, ki so izhajali iz pregleda in študija slovenske ponudbe. Večina destinacij ima namestitvene zmogljivosti, vendar prej razvrstite med kolesarske hotele, bi morala biti analiza temeljitejša.

Nekaj podatkov o nastanitvah v Sloveniji lahko dobite na turistični spletni strani www.soca-valley.com, vendar so razčlenjeni, zato bi bila potrebna dolga podrobna analiza, da bi jih vse združili in razvrstili. Poleg tega ni razlike med splošno gostinsko ponudbo in gostinsko ponudbo Bike Friendly. Spletna stran se dotika samo 4 občine Zgornjega Posočja: Bovec, Kobarid, Tolmin e Kanal. Spodnja slika je vzeta s spletne strani.

CLASSIFICA INSERIRE

Auto

TOPOLOGIA DI ALLIGANDI

- ☒ Hotel
- ☒ Locanda storica
- ☐ Dimora
- ☒ Agriturismo
- ☒ Rifugio turistico
- ☐ Appartamento vacanze
- ☐ Appartamento vacanze
- ☐ Totale



V nadaljevanju navajamo natančen in podroben opis hotelov v Furlaniji Julijski krajini, ki trenutno nima metodološke enakovrednosti na celotnem območju, na katerega vpliva Pot miru.

[illegible]

Documentazione del progetto

Obiettivo del progetto

Attività	Descrizione	Periodo	Responsabile	Stato	Costo	Finanziamento	Altre risorse
1	Analisi di mercato	1/2023 - 3/2023	Dr. Rossi	Completata	10.000	5.000	5.000
2	Progettazione del prodotto	4/2023 - 6/2023	Dr. Rossi	In corso	15.000	7.500	7.500
3	Realizzazione del prototipo	7/2023 - 9/2023	Dr. Rossi	In corso	20.000	10.000	10.000
4	Test di mercato	10/2023 - 12/2023	Dr. Rossi	In corso	12.000	6.000	6.000
5	Commercializzazione	1/2024 - 3/2024	Dr. Rossi	Non iniziato	18.000	9.000	9.000
Totale					75.000	37.500	37.500

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancirano Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

STRUCTURE COULD BE ALIENED																			
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
2.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
3.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
4.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
5.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
6.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
7.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
8.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
9.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
10.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
11.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
12.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
13.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
14.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
15.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
16.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
17.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
18.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
19.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
20.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
21.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
22.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
23.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
24.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
25.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
26.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
27.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
28.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
29.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
30.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
31.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
32.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
33.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
34.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
35.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
36.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
37.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
38.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
39.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
40.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
41.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
42.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
43.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
44.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
45.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000
46.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000	1.000000

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace



Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Spodaj je tabela z občinami na območju Poti miru

n. Etapa	Naziv etape GLAVNA POT	VKLJUČENE OBČINE
1	Log pod Mangartom-Bovec	Bovec
2	Bovec-Kobarid	Bovec, Kobarid
3	Kobarid-Planina Kuhinja	Kobarid
4	Planina Kuhinja-Tolmin	Kobarid, Tolmin
5	Tolmin-Kambreško	Tolmin, Kanal
6	Kambreško-Šmartno	Kanal, Šmartno
7	Šmartno-Sabotin-Nova Gorica	Šmartno, Nova Gorica
8	Nova Gorica- Gorica -Nova Gorica	Nova Gorica, Gorica
9IT	Nova Gorica-Brestovec- Martinščina /S. Martin d.C.	Nova Gorica, Gorica, Sovodnje, Zagraj
10IT	Martinščina -Sredpolje	Zagraj, Foljan-Sredpolje
11IT	Sredpolje-Tržič	Foglian-Sredpolje,Ronki Tržič
12IT	Tržič-Malkina	Tržič, Doberdob, Devin-Nabrežina
13	Malkina-Miramare	Devin- Nabrežina, Trst
14	Miramare-Trst	Trst
6 A	Kambreško-Plave	Kanal
7 A	Plave-Vodice-Nova Gorica	Kanal, Nova Gorica

9SI	Nova Gorica-Lokvica	Nova Gorica, Šempeter pri Gorici, Vrtoiba,, Renče, Miren-Kostanjevica
10SI	Lokvica-Komen	Miren-Kostanjevica, Komen
11SI	Komen-Malkina	Komen, Duino- Nabrežina

n. Etap a	ime etape KROŽNA POT KOBARID-ČEDAD- KOBARID	VKLJUČENE OBČINE
K-C 1	Kobarid-Kolovrat	Kobarid, Dreka
K-C 2	Kolovrat-Solarje-Gorenji Tarbij	Dreka, Garmak, Srednje
K-C 3	Gorenji Tarbij -Stara gora	Srednja, San Leonardo, Prapotno
K-C 4	Stara gora-Čedad-Špietar	Prapotno, Čedad, Špietar
K-C 5	Špietar-Matajur	Špietar, Sovodnje ob Soči
K-C 6	Matajur-Kobarid	Sovodnje ob Soči, Kobarid

Spodaj je zemljevid kolesarskih hotelov na območju WoP s posebnim poudarkom na kolesarski turizem



Zemljevid kolesarjem prijaznih hotelov v Furlaniji Julijski krajini

Zemljevid kolesarjem prijaznih hotelov v Furlaniji Julijski krajini

Drugi Bike-Specialized hoteli v Sloveniji:

- Hotel Grof / Vransko / dolina Savinje
- Hotel Vila Robida / Črni Kal / Istra
- Hotel & Glamping Ribno Alpine Resor / Bled
- Bikebase Ecohotel Koros / Prevalje
- Family Bike Area Kope - Lukov Dom / Mislinja
- Hotel Planja / Zreče

Z vidika kolesarskega turizma lahko torej rečemo, da je "kolesarski hotelski produkt" popolnoma zgrajen na kolesarski poti miru, hoteli, ki izpolnjujejo posebne standarde kakovosti, ki jih navajamo spodaj zgolj kot primer:

Kolesarsko letovišče Gre za prvi evropski certifikat za kolesarske hotele. Je sinonim za kolesarsko gostoljubnost in zagotavlja visok standard gostoljubnosti. Prinaša koristi podjetnikom, skupnosti in uporabnikom. Certifikat Bike Resort je nastal v obdobju, v katerem sektor dvokolesnih vozil doživlja močno rast in razvoj ter zahteva stalno posodabljanje in specializacijo znotraj sistema ponudb, namenjenih različnim ciljnim skupinam. Gostje so vedno bolj zahtevni, zato jim moramo zagotavljati vedno višjo kakovost ponudbe. Bike Resort je sinonim za kolesarsko usmerjeno gostoljubnost. Blagovna znamka zagotavlja visok standard gostoljubja, zahvaljujoč ekskluzivnim in izbranim storitvam, razvoju gostinskega sektorja, povečanju zanimanja za ozemlje in zagotavljanju edinstvenih izkušenj končnemu kupcu.

Lastnosti certifikata

Blagovna znamka Bike Resort ima namen, da poveča konkurenčnost v kontekstu turizma na prostem. To je prestižni certifikat, ki nagraduje zaslužna podjetja pri zagotavljanju storitev za kolesarski svet. Cilj je spodbuditi izboljšanje storitve ob izpolnjevanju določenih standardov kakovosti, da bi kolesarju ponudili uporabno in zadovoljivo storitev, ki se najbolje približa njegovim pričakovanjem. Bike Resort torej predstavlja dodano vrednost, ki jo označujeta transparentnost in garancija, znotraj edinstvenega sistema ocenjevanja zahtev.

Razvrstitev kolesarskih središč

Interreg
Italia-Slovenija



Cofinanziato
dall'Unione europea
Sofinanciato
dalla Unione europea

WALKofPEACE+



WALK OF PEACE

Bike Resort: prvi evropski certifikat za kolesarske hotele. Za pridobitev certifikata morajo objekti doseči rezultat, višji od 70 % v referenčni kategoriji glede na najvišji možni rezultat.

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.
Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

podlagi doseženega rezultata so kolesarski hoteli razvrščeni v 3 stopnje: bronasto, srebrno in zlato.

Objekti, razvrščeni kot »bronasti«, so prijetni hoteli, ki lahko ponudijo osnovne storitve. Ubrali so pot rasti in naložb z namenom, da bi predstavljali referenčno točko za kolesarski svet.

Objekti, razvrščeni kot »srebrni«, ponujajo napredne storitve in se popolnoma odzivajo na potrebe kolesarjev.

Objekti, razvrščeni kot »zlati«, ponujajo elitne storitve za vse vrste kolesarjev (ne glede na to, ali so cestni kolesarji, gorski kolesarji, gravity ali cross country) in združujejo ekskluzivno udobje z okoljem, usmerjenim na outdoor in aktivne počitnice.

Obstaja tudi klasifikacija »Gold Plus«: to ni prava stopnja, ampak dodatno priznanje za tiste, ki dosegajo odlične rezultate na zlati stopnji. Vsak certificiran hotel prejme diplomu o doseženi ravni.

Kriterije 12 standardov sprejemanja kakovosti, ki so dodatno razdeljeni v pod-kriterije, ki jih je vse skupaj 120 in ki se točkujejo. Dobljena vsota bo razvrstila strukturo glede na tri ravni.

V fazi ocenjevanja točke se dodelijo za naslednje storitve:

- Varno shranjevanje koles
- Garderoba in pralnica
- Servis in delavnica za navadno vzdrževanje koles
- Storitve pranja koles
- Vodniki in strokovno gradivo
- Prostor za sprostitev, fitnes kotiček in masaže
- Medicinska in fizioterapevtska pomoč
- Namenski catering
- Spremlstvo, izposoja in popravilo koles
- Storitve reševanja in pomoči
- Storitve souporabe koles, polnjenje e-koles z namenskim stolpcem in okolju prijazen pristop
- Konferenčne storitve.
- bike-resort-garaža
- Garaža

Prednosti za hotelirja

Certifikat Bike Resort ponuja ekskluzivne ugodnosti hotelirjem, saj pomaga objektu rasti in izboljšati svoje storitve. Prilagoditev hotela standardom

kakovosti, ki jih zahteva kolesarska ponudba, ustvarja neposredne prednosti za hotelirja, ki na ta način veča število gostova, prepoznavnosti in ugled.

Prednosti za skupnost

Certifikat Bike Resort ponuja prednosti skupnosti, saj povečuje čar destinacije. Skupnost dobi na vrednost skozi promocijo svoje podobe vizavi ciljne skupine, pri čemer upošteva in zadovoljuje njena specifična pričakovanja in potrebe.

Koristi za uporabnika

Končno, certificiranje ponuja tudi prednost za uporabnika. Blagovna znamka pravzaprav predstavlja orodje, ki je usmerja izbiro obiskovalca pri iskanju destinacij in struktur, ki lahko zadovoljijo potrebe tistih, ki potujejo s kolesom. Kupca vodi pri nakupu, ponuja podrobne informacije o kakovosti ponujenih storitev in stopnji prilagajanja kolesarske izkušnje posamezniku.

7.- Intermodalnost med javnim prevozom in kolesom

Prihodnost mobilnosti na območju, ki ga prizadene Pot miru – kolo gre skozi trajnost in nadnacionalne organizacijske inovacije. Naša ozemlja in promet bodo povezani in intermodalni, začeni s pilotnim projektom, ki sam »govori« o trajnosti, to je s kolesom. Najprimerneje vozlišče tega »intermodalnega sistema« je letališče Trst, zaradi svoje funkcije prevoza potnikov na ozemlje Furlanije Julijske krajine in izven njega, ki bo »dopolnjena« z vlogo intermodalnega in inovacijskega vozlišča. Letalski sektor je v zadnjih desetletjih že doživel podobne situacije. Tako lahko to izkušnjo uporabimo tudi za druga prevozna sredstva. Poleg tega so se v pogovorih na visoki ravni s Slovensko turistično organizacijo strinjali, da se Republika Slovenija vsaj za ta področja osredotoča tudi na tržaško letališče kot vozlišče za povezave z različnimi italijanskimi in tujimi destinacijami, pri čemer se marketinške akcije izvajajo prav v teh mestih, da bi pritegnili turistični promet v Slovenijo.

Ustvarite "kolesarsko središče" v Ronchi dei Legionari (Letališče Trst) bi omogočili uporabo opreme in prostorov letališča Furlanija Julijska krajina ter povečali njegovo intermodalnost, kar najbolje izkoristili parkirišča, železniško postajo, avtobusne in shuttle prevoze ter s tem povečali privlačnost našega ozemlja, TUDI letalskim potnikom omogočili dostop do »široke« turistične ponudbe (FVG in Slovenija), ki je bolj povezana in organizirana.

Geografska lega letališča je absolutno epicentrična glede na vso turistično ponudbo območja, s približno 120 dnevnimi avtobusi, ki povezujejo ozemlje in olajšajo gibanje kolesarskih turistov (pa tudi turistov na splošno) med čakanjem na razvoj mreže kolesarskih poti. Isti način delovanja tržaško letališče že uporablja za druge oblike mobilnosti, kot so železnice, križarjenja ali sodeljovanje na dogodkih, združene v paradigmo intermodalnosti. To bi bila dopolnitev splošne slike in primer trajnosti z ustvarjanjem prvega primera »transnacionalnega širokega območja« z zelo visoko stopnjo intermodalnosti.

Prednosti intermodalnosti

Kot smo videli, turizem zahteva upravljanje in organizicijo, da bi bil zelo donosen za ozemlja. In najmanj invaziven način za "upravljanje" je zagotavljanje infrastrukture in storitev. Pogosto »turizma željne« destinacije so si dale prosto pot, da sprejmejo nagli turizem, na primer v obmorskih mestih; ki je vendarle prinesla ekonomsko bogastvo obalnim letoviščem in najbolj priljubljenim destinacijam, ne da bi pri tem upoštevala zaledje in njegovo kulturno bogastvo.

Morda bi bilo dobro vprašati, kje je trajnost turizma, če ni počasen, če ni postankov na podežlju, če je potrošniški in daje prednost plastiki, če promovira nezdravo hrano in odpadke namesto lokalne hrane in vina, značilnega za naše ozemlje, če se v svojih pospeških izvaja za počitniško naglici, ki sploh ne diši po sprostitvi in se domov vrneš z isto kulturno prtljago, s katero si odšel. Furlanija Julijska krajina in Slovenija morata biti »butična« območja, kjer se da mirno, pozorno in uglajeno živeti čas. Daleč stran od množičnega turizma. Potrebujemo revolucijo v razmišljanju in biti inovativni zaradi trajnosti in okolja (ne le naravnega, ampak tudi zgodovinskega, kulturnega in družbenega).

Intermodalno razmišljanje bi lahko bilo način, kako narediti počitnice v našem širšem prostoru bolj inovativne. S tega vidika ni mogoče izključiti javnega prevoza in intermodalnosti med njimi in makro-vektorji, temeljnega kamna za valorizacijo manj obiskanih območij, vendar z zelo velikim turističnim potencialom. S tega vidika je nesporno pomembnost naročanja na platforme, kot je Google Transit, in spoštovanje standardov splošne specifikacije tranzitnega vira, vir, ki omogoča posodobljene informacije v realnem času o vseh premikajočih se vozilih, za hitrejša in uporabnejša posodobitve za potnike, uporabnost, ki bi morala izhajati iz sodelovanja, ki je namenjeno inovativnim storitvam za nas, vendar so že razširjene v drugih evropskih državah: pomislite na avtobuse, opremljene s preprostimi nosilci za kolesa (po možnosti odobreni ...), oz prevoz prtljage kolesarskih turistov in uporabnikov počasni turizem, ki prečka več mest z medobčinskimi potmi, kot je na primer Pot miru.

Intermodalnost in kolo

Tema intermodalnosti je strateška in bo vedno bolj pomembna v prehrani mobilnosti saj je integracija med kolesi in javnim prevozom nujna, da se prepreči povečanje motoriziranega prometa v mestnih območjih. Še večjo pozornost bo treba nameniti intermodalnosti z javnim prevozom (vlak, avtobus) in prisotnosti zasebnih operaterjev, ki lahko zagotovijo prevoze kolesarjev z ene lokacije na drugo etapno postajo.

Edina zanesljiva intermodalna rešitev ZDAJ je prevoz koles z vlakom (Treno Bici) med Novo Gorico in Tolmin/Most na Šoci v Sloveniji ter med Gorico, Monfalcone in Trstom v Italiji. Možno je tudi pridite do Čedad iz Vidma s kolesarskim vlakom, ne pa tudi drugih krajev v dolinah Natisone.

V mesecu juliju in avgustu je aktiviran avtobusni prevoz v dolini Soške, ki omogoča prevoz koles na določenih linijah z odhodom iz Boveza in Kobarida. Za vozne rede in proge obiščite

spletno stran [Trajnostna mobilnost v Dolini Soče \(soca-valley.com\)](http://soca-valley.com). Za zdaj še ni znano, koliko koles lahko prepelje posamezen avtobus in ali se bo storitev v prihodnje obnavljala.



Intermodalno omrežje v Furlaniji Julijski krajini

8.- Sklepi

V tem sklepnem odstavku so analize in zaključki, do katerih je avtor in njegovi sodelavci prišli po tehnični in turistični analizi Poti miru, strnjeni v 10 točk, da bi prišli do ponudbo Bike:

1. Ozemlje Soške doline ima naravne, gospodarske, socialne in turistične značilnosti, zaradi katerih je še posebej primerno za Slow turizem in veliko manj za masovni turizem.
2. **Možno, uporabno in ugodno se je približati kolesarski poti na Poti miru**, saj lahko kolesarjem predlaga interese in želje, po katerih hrepenijo na kolesarskih izletih in poteh (zdravo okolje, lepa pokrajina, dobra hrana in vino, zahtevne ali enostavnejše poti, stik z ljudmi ipd.).
3. Glede na vrsto ozemlja in težavnost poti, ki jo predstavlja Pot miru, je **vrsta kolesa, ki je primerna za pokrivanje celotne poti, MTB**, tudi v elektro-različici. Treking kolesa in kolesa gravel se lahko spopadejo tudi s skoraj vsemi etapami Poti miru, kolesarska različica.

4. **Alternativni Bike itinerar se izogne vsem doslej ugotovljenim oviram na pešpoti, a še vedno ostaja fizično in tehnično zahteven itinerar.** Kolesarji, ki se je udeležijo, morajo biti zato dovolj fizično in tehnično pripravljeni za spopad z etapami Poti miru, predvsem tistimi, ki vodijo v visokogorje.
5. Glede na lokacijo 78 zanimivih točk, ki so bile zahtevane za vključitev v itinerar, **se kolesarska pot Poti miru ne razlikuje veliko od tiste za sprehajalce, z različicami za MTB, ki so v bistvu lokalne.** Samo za 2 gorski etapi v Zgornji Soški dolini smo morali načrtovati povsem drugačno pot, a smo uspeli ohraniti prehod na obveznih točkah.
6. Naše analize kažejo, da bo **glavna pot in variantne etape Poti miru treba spremeniti za nekaj manj kot 50 % poti.** Prav tako bo treba spremeniti traso KC krožne poti Natisone Valleys za nekaj več kot 50 % proge.
7. **Kolesarska pot mora biti povezana z drugimi omrežji kolesarskega turizma ter nacionalnimi in mednarodnimi itinerarji. mednarodno (RECIR, Eurovelo, Bicititalia, Alpe Adria Radweg, Slovensko državno omrežje DKP itd.),** ki bo omogočala dostop s kolesom in ga podpirala s turističnega vidika.
8. **Recepcija je precej razširjena in različne kakovosti, vendar še ni usmerjena v izdelek Bike** (pomanjkanje objektov z opremo in storitvami za kolesarje, skupine kategorije Bike Hotel, ki bi delovale kot referenca za TO, skupine in posameznike).
9. **Intermodalnost javnega prevoza in kolesa je strateška za to pot.** Je prisoten, vendar v še vedno delno na ozemlju (Bike Train) in/ali samo poleti (Bike Bus, s pobudami lokalnih javnih prevoznikov v Italiji in Sloveniji).
10. Da bi bil produkt Walk of Peace Bike sčasoma privlačen in uspešen, bo absolutno potrebno **sprejeti srednje-dolgoročne turistične in teritorialne strategije,** dogovorjeno med subjekti, ki sodelujejo pri njegovi realizaciji in vzdrževanju.

Dokončanje predhodne študije z dne 20. 3. 2024 za vključitev »kolesarskega produkta« vzdolž poti »Pot miru«



UVOD	4
PREGLEDI OPRAVLJENI NA POTI WALK OF PEACE.....	5
STRUKTURA ETAP WALK OF PEACE BIKE.....	7
Odseki Zgornje Soške doline.....	9
Odseki Srednje Soške doline.....	11
Trasi Krasi	12
Trati Nadiških dolin	12
TRASE ZGORNJE SOČE.....	14
1.Trasa Trbiž-Predel/Predil-Log pod Mangartom/Štoln	14
2.Odsek Log pod Mangartom/Štoln – Bovec.....	17
3.Odsek Bovec–Drežnica–Kobarid	21
4. Odsek Kobarid–Mrzli–Tolmin.....	23
5. Tolmin – Javorca in nazaj	28
6 . Mengorski obroč.....	30
7. Odsek Tolmin–Kolovrat–Planinski dom Solarje	34
8. Odsek Kobarid – Livek.....	36
ODSEKI SREDNJE SOČE.....	39
1. Odsek Planinski dom Solarje – Kambreško – Korada – Šmartno	39
2. Odsek Korada–Plave–Sveta Gora–Nova Gorica	42
3 .Odsek varianta Plave–Solkan–Nova Gorica	45
4. Odsek Šmartno- Sabotin–Nova Gorica	47
5 . Krog Gorica–Nova Gorica	49
ODSEKI KARSKEGA OBMOČJA.....	52
1. Odsek Gorica–Monte San Michele– Debela griža - Tržič	52
2. Odsek Nova Gorica – Cerje – Komen – Mavhinje	55
3. Odsek Tržič – Mavhinje – Sveta Kri – Trst.....	59
5. Krog Trst	64
TRATKI NADIŠKE DOLINE.....	67
1.Odsek Čedad -Stara gora- Planinski dom Solarje.....	69
2.Odsek Planinski dom Solarje-Kolovrat-Livek.....	71

3.Odsek Livek – Planinski dom Pelizzo/Matajur	73
4.Odsek Planinski dom Pelizzo/Matajur – Čedad	76
TEHNIČNI POVZETKI.....	80
Skupna dolžina (samo glavna pot, brez variant)	80
Indeksi poti (samo glavna pot, brez variant)	81
Višinske razlike na Walk of Peace Bike	82
Cestni promet na Walk of Peace Bike	83
Makadamske ceste na Walk of Peace Bike	84
PREDLOGI ZA INTERMODALNOST NA WALK OF PEACE BIKE	84
KONČNE UGOTOVITVE	90

UVOD

Med cilji in dejavnostmi evropskega projekta Interreg ITA-SLO 2021–2027 »Walk of Peace+« je tudi integracija čezmejne poti »Walk of Peace / Pot miru / Sentiero della Pace« z vzporednim itinerarjem, namenjenim kolesarjenju, po možnosti z gorskim kolesom. Cilj je omogočiti kolesarskim turistom, da se približajo dolini reke Soče in zgodovini soške fronte prve svetovne vojne v obdobju 1915–1917 preko pripovedi, zgodovinskih ostankov, spomenikov, muzejev in preostalih vojaških objektov, razpršenih po celotnem ozemlju doline in njenega porečja. Kolesarski turizem se v dolini močno razvija, tako glede števila uporabnikov kot glede posebne cestne infrastrukture, namenjene tej dejavnosti, ter povezanih storitev, ki jih zagotavljata javni in zasebni sektor.

V letu 2024 je podpisani pripravil predhodno študijo za uvedbo »kolesarskega produkta« vzdolž poti Walk of Peace. Študija je obsegala analizo obstoječe trase z namenom preverjanja njene primernosti za kolesarjenje, pregled cestne mreže, ki omogoča doseganje vrste točk interesa (POI), pomembnih za zgodovinsko in turistično pripoved poti, ter prve tehnične, turistične in intermodalne ocene za preverjanje razvoja tega produkta v celotni soški dolini.

Študija, ki mi je bila zaupana 23. februarja 2024 in oddana 26. marca istega leta, je potrdila splošno izvedljivost projekta ob ustreznih prilagoditvah trase ter njegovo ekonomsko upravičenost za zadevno območje. Hkrati pa je izpostavila potrebo po poglobitvi analize več cestnih odsekov, ki bi lahko bili kritični z vidika varnosti, dostopnosti, prevoznosti in dolgoročnega vzdrževanja obravnavane infrastrukture. Izvesti bi bilo treba ustrezne terenske ogleda trase, ki zaradi kratkih rokov za oddajo gradiva in neugodnih vremenskih razmer v tistem obdobju niso bili opravljeni. Prav tako je bilo potrebno preveriti dostopnost različnih gozdnih in poljskih cest za kolesa, zlasti na slovenskem ozemlju, ter v primeru omejitev tranzita navesti ustrezne alternative po predhodni vlogi.

Ta dokument mi je zato naročil PromoturismoFVG z namenom posodobitve, dopolnitve in zaključka **študije izvedljivosti z dne 20. 3. 2024 (v nadaljevanju imenovane »primarna študija«)** ter razvoja hipotez o intermodalnem prevozu kolo + javna prevozna sredstva vzdolž poti, da bi se olajšal dostop od zunaj v dolino in izboljšala notranja uporabnost poti.



PREGLEDI OPRAVLJENI NA POTI WALK OF PEACE

Ogledi in pridobljene informacije

Med septembrom in prvim desetdnevjem novembra 2025 sem izvedel približno deset ogledov in **izmeril okoli 75 % celotne poti Walk of Peace Bike**, od Log pod Mangartom do Tržaškega Krasa. Mesto Trst in njegovo okolico dobro poznam, saj sem tam živel približno 40 let, zato ni bilo potrebno opraviti meritev cest in njihovih posebnosti.

Meritve so bile predvsem namenjene **zbiranju altimetrijskih podatkov** o poti, ki sicer niso bili pravilno na voljo, ter preverjanju prevoznosti makadamskih cest, ki so del poti. Pozornost je bila namenjena tudi turistični signalizaciji, prisotni na terenu, da bi ugotovili, ali so makadamske ceste že bile predmet odobritve za prehod, ter sledi, ki so jih pustili vozila, da bi ugotovili, ali že obstaja kolesarski promet na teh makadamih.



V nekaterih primerih, zaradi ogledov na terenu, so bile uvedene spremembe trase, opisane v primarni študiji, zaradi očitne neprevoznosti, prevelike strmosti ali zaradi prisotnosti boljše, nove ceste brez prepovedi. Spremembe so bile dejansko zelo majhne, v obsegu nekaj kilometrov.

Prav tako je bila izmerjena večina alternativnih poti, predlaganih v tem dokumentu kot različice glavne trase, ki jih je mogoče priporočiti tistim, ki ne morejo premagati zahtevnih vzponov na primarni poti ali nimajo primerne kolesa za to.

Poleg plani-altimetričnih meritev so bile merjene tudi vrste in kakovost cestišča, da se opredelijo ceste, ki bodo uporabljene na trasi, ter promet, ki se po njih odvija, da bi zagotovili podrobne informacije

za kolesarje in zagotovili največjo varnost na sami poti.

Ogledi so prav tako pomagali pri večjem zavedanju turističnih potencialov poti Walk of Peace Bike ter pri preverjanju pripravljenosti območja za sprejem večjega števila kolesarskih turistov.

Kakovost meritev in podatkov, prikazanih v poročilu

Meritve plani-altimetrične poti Walk of Peace Bike so bile izvedene z GPS sprejemnikom **Garmin GPSmap 64st**, napravo, ki sprejema GPS signal s frekvenco L1, kar omogoča registracijo plani-metričnih točk z napako, ki ne presega 15 metrov v primerjavi z dejansko geodetsko lokacijo. V optimalnih pogojih satelitskega pokritja in na odprtem terenu pa naprava doseže kartografsko natančnost z napakami do enega metra ali manj, kar je povsem zadostno za potrebe tega študija.

Podatki o višinah so bili pridobljeni preko barometričnega procesorja, vgrajenega v napravo Garmin, ki ima natančnost, ki se spreminja v absolutni višini, vendar ne v relativni višini. Glede na vremenske razmere in atmosferski tlak v območju se lahko pojavijo spremembe v merjenju do 20-25 metrov v primerjavi z dejansko višino merjenih točk. Vendar pa pri kinematičnih merjenjih (ki se izvajajo v gibanju vzdolž določene poti in v kratkem časovnem obdobju) se napaka enakomerno prenaša na vse točke in omogoča zanesljivo določitev altimetrijskega poteka poti. Podatke je mogoče popraviti v postprocesiranju z dodeljevanjem dejanskih višin različnim merjenim točkam na poti, s čimer se odstranijo odstopanja od vseh točk, vendar se pridobi veliko število vrednosti, ki jih je težko obvladovati.



Plani-altimetrični profili, vključeni v ta dokument, so prav tako pridobljeni z uporabo Digitalnega modela terena (DTM), ki ga ponuja, [Prijava v spletni GIS: iSlovenija](#) spletna platforma za digitalno kartografijo, ki jo pogosto uporabljajo tudi lokalni javni organi za predstavitev svojih teritorialnih storitev. Prav tako je bil uporabljen GIS portal [Eaglefvg - Sistema di consultazione delle banche dati territoriali della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia](#) za posvetovanje z bazami podatkov o območju Avtonomne dežele Furlanija-Juljska Krajina.

Z uporabo planimetrijskih podatkov meritev, opravljenih na terenu, in altimetrijskih podatkov pridobljenih iz zgoraj omenjenih GIS sistemov, so bile

pridobljene dobre predstavitve plani-altimetričnega poteka različnih odsekov poti Walk of Peace Bike, ki so zanesljive z numeričnega vidika, z največjo napako do 5 % glede na dejanske meritve (v praksi največ 10 metrov na vsak kilometer razdalje in 3 metre na vsakih 100 metrov višinske razlike).

Vrednosti naklona posameznih odsekov poti, pridobljene iz plani-altimetričnih podatkov, so zelo uporabne za kolesarje, saj jim omogočajo oceno, ali bodo zmožni premagati višinske razlike, ki jih pot vsebuje. Vrednosti naklona so bile izračunane na razdaljah, ki se gibljejo med dvema točkama, v razponu od 200 metrov do približno 1,5 km v gorah. Izračunani so bili nakloni na odsekih s homogeno strmino, brez povprečenja vzponov in spustov med dvema ključnima meritvenima točkama. Natančnost vrednosti višinskih razlik in pripadajočih naklonov je z napako, ki ne presega 4-5 % glede na dejansko vrednost.

Karakterizacija in segmentacija cestišča ter avtomobilski promet sta bila ocenjena v skladu s specifikacijami, navedenimi v dokumentu, ki ga je FIAB FVG predložila naročniku leta 2017, in je bil sprejet tudi za druge poti, ki so bile nadzorovane v naslednjih letih. **V priponki je dokument "Klasifikacija kolesarskih turističnih poti" z dne 28. avgusta 2017.**

S temi podatki bo mogoče natančno in zanesljivo predstaviti pot Walk of Peace Bike na uradni spletni strani ter zagotoviti vse potrebne informacije potovalnim agencijam in kolesarjem, ki želijo pristopiti k tej poti.

STRUKTURA ETAP WALK OF PEACE BIKE

Struktura etap poti Walk of Peace, prikazana na uradni spletni strani poti [The Walk of Peace](#), je primerna za pešce (glejte tabele na strani 3 v primarnem dokumentu). Etape imajo dolžine med 12 in 25 km, povprečno pa 17 km; višinske razlike v vzponih so povprečno med 500 in 600 metri. Pešec z zmernim

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

tempom (približno 5 km/h po ravnini in premagovanje 300/350 m višinske razlike na uro) lahko prehodi etape Walk of Peace v času od 3 do 8 ur, odvisno od višinske razlike in dolžine etape, povprečno pa v približno 4 urah.

Povprečno usposobljen kolesar, ki se vozi na dobrem gorskem kolesu (MTB) z ročnim pogonom, premaga etapo v vzponu dolžine 17 km z 500 metri višinske razlike v največ dveh urah; na E-MTB pa tudi v nekaj več kot eni uri. Tako kolesar potrebuje manj kot polovico časa, ki ga pešec potrebuje za prehod iste poti.

Etape, kot so trenutno strukturirane v Walk of Peace Bike, ki so podobne tistim na pešpoti, so zato prekratke tudi za pol dneva kolesarjenja.

Običajno kolesarji v turističnem načinu vožnje prevozijo najmanj 35-40 km, preden zaključijo svoj dnevni izlet; običajno skupine prijateljev, navdušenih nad MTB, prevozijo povprečno 50 km na dan in premagajo tudi več sto metrov višinske razlike. Bolj usposobljeni kolesarji lahko prevozijo tudi 100 km ali več na dan, pri čemer se vzponi povzpnejo tudi prek 1.000 metrov. Prisotnost strmih naklonov že na začetku izbere kolesarske turiste: če bo treba premagati mnoge sto metrov višinske razlike, bo na poti prisotna bolj usposobljena kolesarska skupina, ki ji dolge razdalje ne povzročajo posebnih težav. Pomemben dejavnik je tudi organizacija povratka na izhodiščno točko po enem ali več dneh vožnje. Medtem ko pešec za povratek lahko uporablja različna javna prevozna sredstva, ki so na voljo na poti, tako v Sloveniji kot v Italiji, pa kolesar tega včasih nima vedno možnosti, saj nekateri prevozni pomeni na delu poti ne prevažajo koles. Zato je potrebno vnaprej predvideti in organizirati, kako bo potekal povratek na izhodiščno točko, kjer je bilo parkirano vozilo ali kje je hotel za prenočitev. **Pomanjkanje razširjene intermodalnosti trenutno močno omejuje turistično uporabo poti Walk of Peace za kolesarje kot linearno pot in jih prisili, da si morajo za povratek na izhodiščno točko načrtovati alternativne krožne trase.** V resnici pa se, če se združi več zaporednih etap trenutne poti Walk of Peace Bike, lahko oblikujejo kolesarske poti, ki začnejo in končajo pri intermodalnih točkah. Možno je prevoziti približno 50 km in priti do intermodalne točke, primerne za povratek na izhodiščno točko. Ta možnost je trenutno mogoča od Tolmina proti Novi Gorici in vse do Trsta; ni pa izvedljiva v zgornji Soški dolini, od Loga pod Mangartom do Tolmina, ter v krožni trasi Kobarid-Cividale, kjer je edina intermodalna točka Čedad.

Zato je treba pregledati strukturo etap poti Walk of Peace Bike, da bi celotnemu itinerarju zagotovili turistično in pripovedno ponudbo, ustrezno pričakovanjem kolesarjev. Pot, ki je v osnovi linearna in dolga več kot 300 km, je lahko prevožena v etapah različnih dolžin, odvisno od razpoložljivih storitev in tehničnih ter fizičnih sposobnosti kolesarja.

Zaradi zgoraj navedenih razlogov **v tem dokumentu ne bo več uporabljena delitev poti na etape, temveč bo uvedena delitev na "odseke", ki se nahajajo znotraj iste homog ene površine:** nekateri odseki bodo združeni, da se oblikuje pot, bolj primerna pričakovanjem kolesarjev, in po možnosti omogoči intermodalni prevoz, ki omogoča povratek na izhodiščno točko. Če ta možnost ni mogoča, naj se vsaj pot zaključi v naselju, ki zagotavlja storitve in javni prevoz za organizacijo povratka.

Območja bodo določena na podlagi zgodovinskih in geografskih razlogov, velikosti območja glede na maksimalno dnevno razdaljo kolesarjenja ter prisotnosti zadostnih storitev za kolesarje v vsakem izmed njih. Za boljšo identifikacijo najboljših odsekov poti Walk of Peace Bike, glede na intermodalnost in možnost zagotovitve ustreznega nastanitvenega in servisnega okolja za kolesarje, se predlaga, da se **kot orientacijske**

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

točke uporabijo najbolj pomembna in infrastrukturno razvita naselja vzdolž poti. Na podlagi posebne analize, opravljene v primarnem dokumentu, je mogoče na poti, njenih variantah in krožni trasi KC Kobarid-Cividale identificirati naslednje glavne točke:

kraj	Hoteli	druga nastanitev	gostinstvo	kolesarske storitve	javni prevoz	intermodalnost
Bovec	da	da	da	da	da	No
Kobarid	da	da	da	da	da	No
Tolmin	da	da	da	da	da	Da
Nova Gorica	da	da	da	da	da	Da
Gorica	da	da	da	da	da	Da
Tržič	da	da	da	da	da	Da
Trst	da	da	da	da	da	Da
Čedad	da	da	da	da	da	Da
Trbiž	da	da	da	da	da	Da

Obstajajo tudi druga naselja, ki jih je treba upoštevati zaradi njihove lege na poti. To jih uvršča med orientacijske točke, tudi če nimajo vseh potrebnih storitev:

kraj	Hoteli	druga nastanitev	gostinstvo	kolesarske storitve	javni prevoz	intermodalnost
Log pod M.	da	da	da	no	da	No
Kolovrat	no	sezonski	sezonski	no	Crai	No
Šmartno	da	da	da	no	da	No
Matajur	no	sezonski	Sezonski	no	Montemaggiore	No
Mavhinje	Sesljan	da	Da	Sesljan	da	Sesljan

Na podlagi vseh zgoraj navedenih premislekov se spodaj predlaga možna nova razdelitev poti Walk of Peace Bike, da bi ustregli turističnim potrebam in storitvam za večino kolesarjev. **Etape, navedene v primarnem dokumentu, bodo združene v odseke, umeščene v naslednja homog ena območja: Zgornja Soška dolina, Srednja Soška dolina, Kras in doline Nadiže.** V vsakem območju bo lahko en ali več odsekov, uporabniki pa jih bodo lahko po želji kombinirali z drugimi odseki znotraj istega območja ali s sosednjimi območji, glede na svoje kolesarske sposobnosti in želje glede počitnic.

Odseki Zgornje Soške doline

V tej študiji se kot Zgornja Soška dolina obravnava območje severno in zahodno od Tolmina. Odsekov poti Walk of Peace Bike, ki spadajo v to območje, je osem:

1. Odsek Trbiž Boscoverde – Log pod Mangartom (20,5 km in 500 m višinske razlike v vzponu) **Pot med Tarvisiom in Logom pod Mangartom trenutno ni vključena v Walk of Peace Bike, vendar se jo v tem dokumentu predlaga, saj predstavlja kolesarsko najlažji in najbolj direkten dostop do Zgornje Soške doline/Soče iz Italije in Avstrije, prek prelaza Predel/Passo del Predil.**

Omogoča tudi dostop do strateške mednarodne železniške intermodalnosti na postaji Tarvisio Boscoverde, povezana z državami severne, vzhodne in zahodne Evrope preko Avstrije in Italije, pri čemer se lahko izkoristi tudi vlak MI.CO.TRA., ki omogoča visok nivo prevoza koles.

Zelo enostavno je mogoče priti do Bovca, za bolj usposobljene kolesarje pa je mogoče isti dan nadaljevati do Kobarida (64 km in 1.260 m višinske razlike v vzponu), bodisi po glavni poti bodisi po lažji alternativni poti. Obe omenjeni slovenski lokaciji pa nimata intermodalnih povezav z drugimi bližnjimi mestnimi naselji, zato je ta odsek uvod v večdnevne počitnice po dolini; sicer se bo kolesar moral sam organizirati za povratek v Tarvisio.

2. Odsek Log pod Mangartom – Bovec (16,5 km in 235 m višinske razlike v vzponu)

Ker gre za odsek brez večjih težav in večinoma v spustu, se ob prihodu z prelaza Predel/Passo del Predil ta odsek dobro poveže s prejšnjimi ali naslednjimi odseki, kar omogoča oblikovanje daljših in bolj zadovoljivih poti.

3. Odsek Bovec – Drežnica – Kobarid (26,8 km in 480 m višinske razlike v vzponu)

4. Odsek Kobarid – Mrzli – Tolmin (24,92 km in 999 m višinske razlike v vzponu)

Ta odsek je najzahtevnejši na celotni poti Walk of Peace Bike, predvsem zaradi višinske razlike, ki jo je treba premagati. Alternativne poti omogočajo sicer, da se pride do Tolmina z veliko manj napora, praktično brez večjih vzponov. Ob prihodu v Tolmin je možna uporaba storitve Vlak + kolo slovenskih železnic na Mostu na Soči (9 km od središča mesta) za povratek v Italijo preko Nove Gorice. Intermodalna storitev pa trenutno ne povezuje drugih mest Zgornje Soške doline; za povratek v Bovec ali Kobarid je treba vnaprej organizirati prevoz.

Za povezavo POI, ki so bili zahtevani v primarnem dokumentu, a so ostali ob robu ali stran od glavne osi Walk of Peace, sta bila določena dva itinerarja z izhodiščem in povratkom v Tolmin, ki jih je mogoče uporabiti tudi za ciljno usmerjene enodnevne izlete:

5. Tolmin – Javorca in povratek (19 km A/R in 490 m višinske razlike v vzponu)

6. Krog Mengore (18 km in 380 m višinske razlike v vzponu)

Ti dve poti, dovolj enostavni za skoraj vse kolesarje na MTB, je mogoče prevoziti v enem samem dnevu in ju vključiti v potovanje po Walk of Peace s postankom za dva dni v Tolminu.

7. Odsek Tolmin – Kolovrat – Planinski dom Solarie (19,5 km in 970 m višinske razlike v vzponu) **8.**

Odsek Kobarid – Livek – Kolovrat (17,3 km in 950 m višinske razlike v vzponu)

Vzponi na Kolovrat iz Tolmina in Kobarida so ključni tako za dostop do krožne trase Kobarid -Čedad

(K-C), kot za nadaljevanje po glavni poti Walk of Peace Bike; sicer iz Tolmina ostane samo sledenje reki Soči do Nove Gorice pomeni izgubo več POI in lepega dela pripovedi poti. Vzpon na greben Kolovrat je zahteven z obeh izhodišč, a ga lahko premaga tudi manj izurjen kolesar v največ uro in pol. Z grebena se lahko odloči, ali nadaljevati po glavni poti Walk of Peace Bike, ki je nato veliko lažja, saj poteka skoraj ves čas v spustu do Nove Gorice, ali pa se usmeriti proti gori Matajur ali proti Čedad. Izurjen kolesar lahko v enem dnevu ali manj pride iz Kobarida ali Tolmina do Nove Gorice ali Čedad. Z izhodiščnih točk se je mogoče vrniti z vlakom + kolo do izhodišča.

Možno je tudi opraviti zahtevno krožno pot med Kobaridom, Kolovratom in Tolminom: pot Tolmin – prelaz Solarie – Livek – Kobarid – Kamno – Tolmin (54 km in 1.400 m višinske razlike v vzponu), z izhodiščem v

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

katerem koli naselju na poti. Ker je pot v celoti asfaltirana, je idealna za kolesarje z dirkalnimi ali gravel kolesi; glede na sposobnosti in vmesne etape se lahko pot prevozi med 3 in 6 urami.

Odseki Srednje Soške doline

Območje Srednje Soške doline zajema prostor med Tolminom, Kolovratom in Novo Gorico. Odseki Walk of Peace Bike, ki potekajo skozi to območje, so pet:

1. Odsek Kolovrat – Korada – Šmartno (37,6 km in 468 m višinske razlike v vzponu)
2. Odsek, varianta Korada – Plave – Sveta Gora – Nova Gorica (29,5 km in 758 m višinske razlike v vzponu)
3. Odsek, varianta Korada – Plave – Solkan – Nova Gorica (13,3 km in 134 m višinske razlike v vzponu)
4. Odsek Šmartno – Sabotin – Nova Gorica (17,2 km in 414 m višinske razlike v vzponu)

Če je Kolovrat strateško vozlišče za celoten itinerar Walk of Peace Bike, je gora Korada najpomembnejša točka tega dela poti. Vendar pa tega kraja ni mogoče uporabiti kot izhodišče ali cilj odsekov za kolesarje: dostopen je le z avtomobilom in nima parkirišč ali kakršnih koli storitev. Zato odsek Kolovrat – Korada (24,3 km in 440 m višinske razlike v vzponu) ne more biti samostojen, ker ni načina za vrnitev na izhodišče zaradi pomanjkanja intermodalnosti in alternativnih poti; zato je vključen v odsek proti Šmartnemu. Od Korade pa se lahko kolesar odloči, kam nadaljevati, glede na svoje interese in kolesarske sposobnosti. Spodaj so poti za prihod do Nove Gorice, kjer se lahko vkrca na vlak + kolo in se vrne na izhodišče:

Kolovrat – Korada – Šmartno – Sabotin – Nova Gorica (54,8 km in 882 m višinske razlike v vzponu)

Kolovrat – Korada – Plave – Sveta Gora – Nova Gorica (53,8 km in 1.226 m višinske razlike v vzponu)

Kolovrat – Korada – Plave – Solkan – Nova Gorica (37,6 km in 574 m višinske razlike v vzponu)

Če se k posameznemu odseku doda pot na Kolovrat iz Tolmina ali Kobarida, nastanejo poti nekaj več kot 70 km, kar je precej zahtevno za en kolesarski dan, a ni nemogoče, če gre za dobro športno pripravljenega kolesarja ali uporabo E-MTB.

5. Krožna pot Gorica – Nova Gorica (26 km in 500 m višinske razlike v vzponu)

Krožna pot med dvema obmejnima mestoma in njunim okoljem zaključí del Walk of Peace v Soški dolini in uvaja del na Krasu. Tudi v tem primeru se lahko vožnja uporablja kot samostojen odsek, nezdružljiv z drugimi, za obisk mestnih POI. Na splošno so mestne kolesarske poti so precej zahtevni za kolesarske turiste, saj niso linearni, so močno fragmentirani zaradi semaforjev, prehodov, upočasnitev, kolesarskih stez, ki so težko prevozne, itd., in zato niso posebej prijetni za vožnjo.

Trasi Krasa

Tri trasi Krasa povezujejo Gorico/Novo Gorico s Trstom. Obstajata dve poti, ena v Italiji, druga v Sloveniji, ki se združita pri Malčini, od koder se nadaljuje proti Trstu po enotni poti. Obe poti sta precej dolgi in imata podobno altimetrijo, s stalnimi vzponi in spusti različnih naklonov in dolžin. Obe sta dokaj zahtevni za običajnega kolesarskega turista z MTB.

Poleg tega obstajata še dva kroga kot dopolnitev ponudbe na območju.

1. Italijanska trasa: Gorica- Debela griža -Tržič - (Mavhinje) (44 km in 583 m vzpon)
2. Slovenska trasa: Nova Gorica-Cerje-Komen-Mavhinje (47 km in 766 m vzpona)
3. Skupna trasa: Tržič - Mavhinje-Sveta Kri-Trst (41,8 km in 815 m vzpona)

Bistvena razlika med trasama je prisotnost intermodalnih točk Vlak+kolo. Na italijanski poti je kar 6 **železniških** postaj na progi Trst-Gorica-Videm, kjer se lahko vkrca vlak, ki popelje kolesarje nazaj na izhodišče (Sagrado, Sverene Ronke, Tržič, Sesljan -Mavhinje, razcep Devin-Nabrežina in Miramare), z največjo frekvenco voženj vsaki dve uri, odvisno od izhodiščne postaje. Na slovenski trasi sta le dve postaji na progi Sežana-Nova Gorica (Šempeter in Volčja Draga), zelo blizu Nove Gorice, kjer peljejo 3–4 potniški vlaki dnevno, ki sprejemajo kolesa; za preostali del poti ni nobene podpore do Malčine.

Ta razlika bo vplivala na uporabo tras tudi v številčnem smislu. Italijanski del trase bo dostopen tudi dnevnim kolesarskim izletnikom, ki lahko vožnjo prekinajo na različnih točkah in se z vlakom vrnejo na izhodišče. Slovenska trasa pa bo morala biti prevozena v celoti do Mavhinje, nato pa se spustiti do Sesljan., da se lahko ujame vlak in se vrne na izhodišče.

4. Krožna pot Štanjel (19,4 km in 295 m vzponov)
Štanjel ima železniško postajo na progi Sežana–Nova Gorica; od Komena, točke, kjer se krožna pot poveže s slovenskim delom Krasa, pa je oddaljen približno deset kilometrov. Zato ne more služiti kot intermodalna točka za slovenski del trase.
5. Krožna pot Trst (9 km in 125 m vzponov)
Krožna pot je primerna tudi za lokalni turizem, predvsem za obiskovalce, ki jih zanimajo zgodovinski vidiki velike vojne in se nahajajo v Trstu, tako s kolesom kot peš ali z mestnimi avtobusi.

Trati Nadiških dolin

Krožna pot K-C Kobarid- Čedad je nastala kot dodatek glavnemu kolesarskemu itinerarju za dopolnitev zgodovinskega pripovedovanja o veliki vojni na soški fronti, **hkrati pa omogoča tudi razširitev dostopov do Walk of Peace Bike v Italijo preko Nadiških dolin.**

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Ta itinerarij, zasnovan skoraj kot samostojen, se v resnici povsem vključuje v širši kontekst predvsem zaradi prehoda čez **greben M. Kolovrat, ki je dejansko fizična, zgodovinska in komunikacijska pregrada**. Na Kolovrat se je mogoče s kolesom povzpeti bodisi iz Kobarida, bodisi iz Tolmina, bodisi iz Čedad v eni sami, ne posebej dolgi etapi. Prečkajoč grebensko cesto od prelaza Solarie do Liveka ali obratno, se je mogoče premakniti z glavne trase na krožno pot K-C v manj kot 10 km in izbrati tri spustne smeri: proti Čedadu preko Matajura, proti Čedadu preko Tribilja in Svete gore, ali proti Šmartnu in Novi Gorici, po različnih smernicah, navedenih pri Tratih Srednjega Soče.

Javni intermodalni prevozi, ki bi dosegli Kolovrat, ne obstajajo, niti na italijanski niti na slovenski strani; predvideva se, da lahko skupine kolesarjev, ki želijo doseči goro, podpirajo le zasebni kombiji.

1. Etapa Čedad -Sveta gora-Planinski dom Solarie (34,2 km in 1.135 m vzponov)
2. Etapa Planinski dom Solarie-Livek (9,5 km in 242 m vzponov)

Etapa Rifugio Solarie-Livek je najbolj strateška na poti Walk of Peace Bike. Omogoča dostop do različnih poti v Zgornji in Srednji Soči ter Nadiških dolinah, s spusti do Nove Gorice, Kobarida, Tolmina in Čedad. Ko se povzpnete na Kolovrat ali Livek, ni veliko izbire glede nastanitve: ob Liveku je luksuzni resort s počitniškimi hiškami, na voljo sta še dva apartmaja za najem in seveda planinski dom Solarie ob istoimenskem prelazu. Kolesar bo moral zato svoj prehod čez Kolovrat načrtovati vnaprej, rezervirati posteljo pravočasno ali pa nadaljevati svojo pot

3. Etapa Livek – Planinski dom Pelizzo/Matajur (13,2 km in 801 m vzponov)

Poleg cestne poti je predvidena tudi MTB in enduro kolesarska pot, ki iz Liveka vodi po starih italijanskih vojaških poteh in se zelo približa vrhu Matajura. Nato je treba premagati precej skalnate in strme poti za dosego vrha. Pot je primerna samo za izkušene in dobro pripravljene kolesarje. Planinski dom Pelizzo je trenutno zaprt zaradi notranjih in zunanjih del, predvidena ponovna otvoritev pa je v sezoni 2026. Če iz kakršnegakoli razloga dom ne bo odprt, je edina možnost za dostop do osnovnih storitev spust neposredno v vas Montemaggiore.

4. Etapa Planinski dom Pelizzo/Matajur – Čedad (26 km in 125 m vzponov)

Kot alternativa že prej določeni cestni poti, **se z gore Matajur spušča znana downhill/gravity pot "Matadown/749"**. Proga je označena in trenutno upravljana s strani Natisone Bike Arena, ASD Machete Team pa skrbi za vzdrževanje, varnost in tehnično organizacijo.

Na naslednjih straneh bo izpostavljen opis morebitnih sprememb glede na etape v osnovnem dokumentu in tehnične značilnosti posamezne trase.

TRASE ZGORNJE SOČE

1.Trasa Trbiž-Predel/Predil-Log pod Mangartom/Štoln

Trasa, ki jo predlagamo dodati k Walk of Peace Bike, poteka med Trbižem in Logom pod Mangartom ter je funkcionalna za intermodalno povezavo Zgornje doline Soče z železniškimi linijami, ki prihajajo iz Severne in Vzhodne Evrope. Povezava, ki jo lahko uvrstimo med sekundarne ali pomožne poti, lahko močno približa tuje turiste, ki so močno zainteresirani za itinerarij, saj jih že na začetku uvede v tematiko prve svetovne vojne. Poleg tega je veliko ljudi, katerih oddaljeni sorodniki so služili v avstro-ogrski vojski, predvsem iz držav Kraljevine Madžarske in vzhodnih delov Avstro-Ogrske, in so se bojevali na soški fronti. Mnogi so radovedni glede osebne tragedije svojih daljnih sorodnikov in bi radi obiskali kraje, kjer so bili protagonisti, morda pa našli ime in grob svojega daljnega sorodnika. Železniška in intermodalna povezava s Severno in Vzhodno Evropo postane tako strateška za privabljanje turistov nasploh, ne le kolesarjev.

Poleg tega je tudi na tej trasi več točk zanimanja (POI) iz obdobja prve svetovne vojne: utrdbe Predel/Predil, avstro-ogrski pokopališče in Vojaško-zgodovinski muzej Julijskih Alp v Cave del Predil, ki so dobro poznane in zagotovo zanimive za ljubitelje vojaške zgodovine. Nekatere od teh točk so vidne celo med samim kolesarjenjem ob poti..

Trasa poteka po cestah, po katerih se večinoma giblje manjši promet, predvsem ob praznikih in v obdobjih največjega turističnega obiska v dolini reke Soča. Številni kolesarji že premagujejo prelaz Predel(1.156 m) z dirkalnimi kolesi ali MTB, saj gre za klasično traso za ljubitelje vzponov s kolesom. Za tiste, ki prihajajo iz Italije, je prelaz Predel/Predil tudi obvezna točka za vzpon na M. Mangart, ki je prav tako cilj mnogih kolesarjev z gorskimi kolesi.



Zato bi njegovo vključitev povečala zgodovinsko, opisno in funkcionalno vrednost poti Walk of Peace Bike, jo okrepila z dodatnimi točkami zanimanja (POI) in kolesarsko vrednostjo ter odprla možnosti tudi za druge lokalne poti.

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Tehnični podatki o poti (100 % nadzorovana trasa)

Smer trase in meritve: Trbiž železniška postaja FS Boscoverde – Predilske jame – Predel – Log pod Mangartom

Dolžina: 20,3 km

Skupni vzpon: 472 m (izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija in RAFVG) **Skupni spust: 567 m** (izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija in RAFVG)

Povprečen / največji naklon vzpona:

9,3 % na 320 m po asfaltu;

9,1 % na 910 m po makadamu

Povprečen / največji naklon spusta:

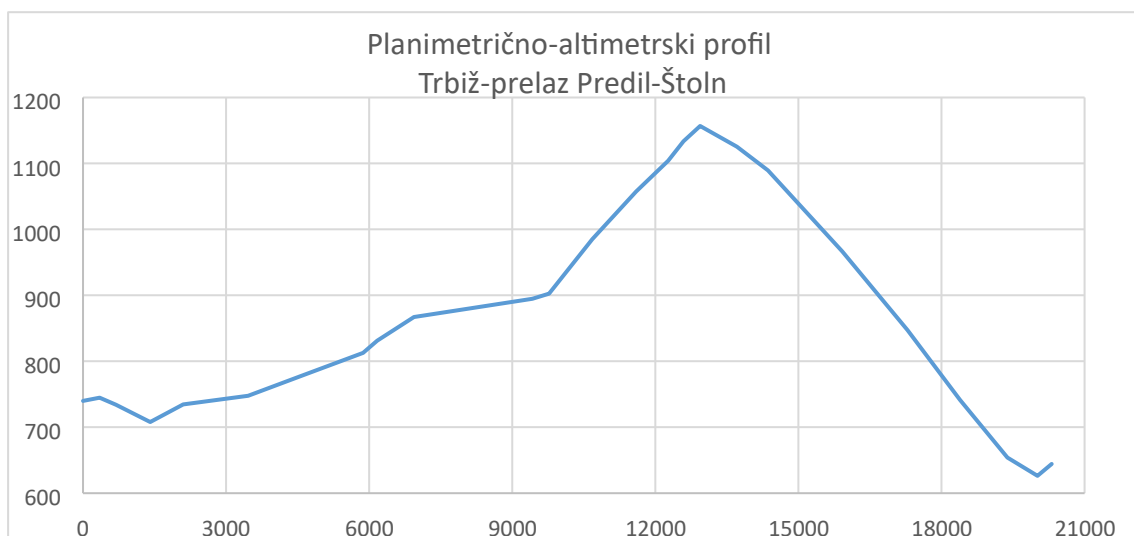
0 % na 0 m po makadamu,

9,6 % na 1.100 m po asfaltu

Asfaltirane ceste: 18,5 km (91,1 %); makadamske ceste: 1,8 km (8,9 %)

Ocenjevanje prometa in kakovosti cest na poti

Vrsta ceste	km	% % trase
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	16,8	82,7%
Asfaltirane ceste z nizkim prometom	1,4	6,9%
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš območje	0,3	1,5%
Makadamske poti gozdnega ali kmetijskega tipa, srednje kakovosti	1,8	8,9%



Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Enota merjenja v metrih na oseh nadmorske višine in razdalje



V rdeči barvi, Walk of Peace; v modri, Walk of Peace Bike; v svetlo modri, varianta WoP Bike

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

2.Odsek Log pod Mangartom/Štoln – Bovec

Terenska preverjanja poti na tem odseku v glavnem potrjujejo traso prve etape, določene v primarnem dokumentu, razen sprememb v bližini Ravelnika. Dostopna pot na hrib je bila iz trasa izključena, ker je prestrma in neprimerna za kolesa; še ena manjša korekcija je bila določena v neposredni bližini razcepa med cestama 203 in 206, kjer kratka makadamska pot omogoča kolesarju, da se izogne enemu kilometru ceste 203.

Glede prevoznosti je bilo ugotovljeno, da omejitve dostopa vzdolž Koritnice med Stolzom in mostom čez potok na cesti 203 veljajo za državno rečno pot in so bile postavljene, da bi omogočile dostop le vzdrževalnim vozilom za izkopavanja in profiliranje bregov; te omejitve bi bilo mogoče premagati z ustrezno prošnjo. Trenutno ostaja neznanka možnost dostopa do makadamske poti med Kukcem in Kal-Koritnico, ki vodi pod položaje Celó: na tej poti so dovoljenja za dostop podeljena le lastnikom frontnih zemljišč. V primeru zavrnitve dostopa na to pot, tudi za tiste z MTB ali Gravel kolesi, se na razcepu za Kukc na cesti 203 predlaga, da nadaljujejo po glavni cesti še 150 metrov in nato zavijejo desno na široko označeno pot, ki se po 700 metrih neposredno priključi na makadamski del proti Bovcu, s čimer se izogne razcepu cest 203/206 in še enemu kilometru prometne ceste.

Tehnični podatki trase Vrsta: nadzorovana trasa (85 % nadzora)

Smer trase: Stolz – Kluze – Kal – Koritnica – Bovec **Skupna dolžina:** 16,4 km

Višinski podatki

Skupni vzpon: +235 m (izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija)

Skupni spust: -416 m (izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija)

Povprečen / največji naklon vzpona:

13,3 % na 90 m po asfaltu

9,9 % na 560 m po makadamu

Povprečen / največji naklon spusta:

8,2 % na 590 m po makadamu

6,8 % na 870 m po asfaltu

Asfaltirane ceste: 8,9 km (54,2 %) : Makadamske ceste: 7,5 km (45,8 %)

Ocena prometa in kakovosti cest na trasi

Vrsta ceste	km	% itinerar
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	7,8	47,5%
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš cone	1,1	6,7%
Dobre kakovosti makadamske ceste, ravne	2,3	14,0%
Zgoščene makadamske ceste z nezahtevnimi višinskimi razlikami	2,6	15,9%

Makadamske ceste gozdnega ali kmetijskega tipa, srednje kakovosti	2,6	15,9%
---	-----	-------

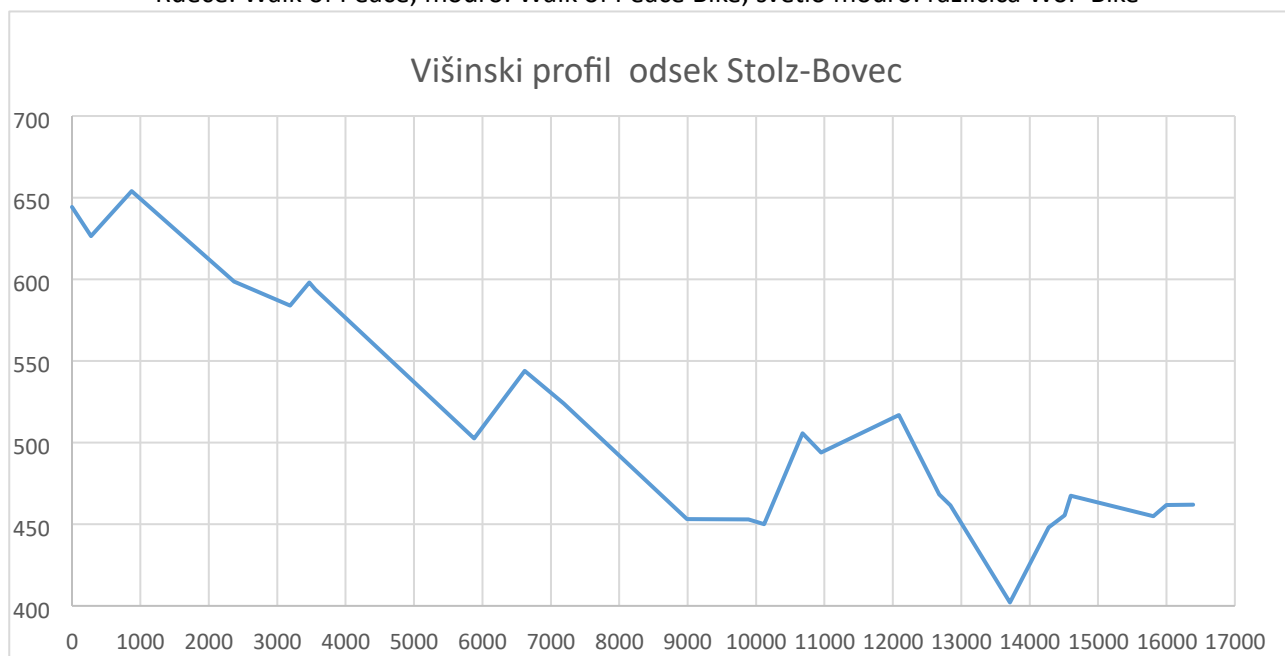


Il prog

Progetto WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italia-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Rdeče: Walk of Peace; modro: Walk of Peace Bike; svetlo modro: različica WoP Bike



Merilne enote v metrih na oseh višine in razdalje



Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

3.Odsek Bovec–Drežnica–Kobarid

Terenski ogledi na poti v osnovi potrjujejo traso 2. etape, določene v prvi fazi študije. Ugotovljena je bila manjša varianta v naselju Log Čezsoški, da bi se izognili dostopu do zasebnega zemljišča. Pred mostom v Trnovem ob Soči, na lokaciji Prevejk, je bila uporabljena gozdna cesta kot varianta glede na prej označeno, saj je bolj prevozna, dobro vzdrževana, široka in novo urejena. Na poti, tako določeni, ni omejitev za prehod koles.

Pot je fizično dokaj zahtevna, manj pa tehnično. So vzponi dolgi nekaj kilometrov z več sto metri višinske razlike, prav tako pa je več vzponov in spustov, nekateri z nakloni nad 10 %. Dolg odsek makadamske ceste med Log Čezsoški in Magozdom ima razmeroma enakomerno površino, vendar je podlaga nekoliko grobega gramoznega tipa.

Za tiste, ki ne želijo preveč fizičnega napora ali imajo manj zmogljava kolesa, se lahko predlaga alternativna pot: od mostu čez Sočo v Trnovem ob Soči se pripelje do istoimenskega naselja in nato nadaljuje 1,5 km po glavni cesti 203 proti Kobaridu. Nato se sreča razcep z asfaltirano panoramsko cesto, ki vodi do mesteca, ob zgornjem robu reke Soče do Napoleonskega mostu; nato se nadaljuje prvotna pot do cilja v središču mesta.

Tehnični podatki poti (pot 100 % nadzorovana)

Smer trase in meritve: Bovec – Log Čezsoški – Drežnica – Kobarid

Dolžina: 26,8 km

Skupni višinski vzpon: 480 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija **Skupni**

višinski spust: 705 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija

Povprečen / največji naklon vzpona:

14,6% na 130 metrih makadama

15,6% Na 590 metrih po makadamu 8,0 % na 450

metrih po asfaltu

13,2% Na 170 metrih po asfaltu

Povprečen / največji naklon spusta:

Asfaltirane ceste: 15,8 km (59 %); makadamske ceste: 11,0 km (41 %)

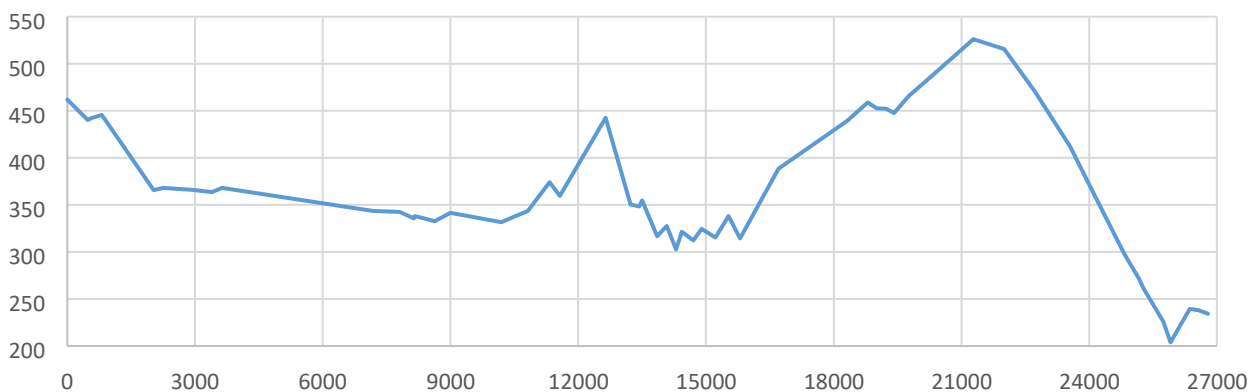
Ocena prometa vozil in kakovosti cest na poti:

vrsta ceste	km	% trase
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	0,9	3,3%
Asfaltirane ceste z nizkim prometom	13,4	50,0%
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš cone	1,5	5,6%
Makadamske ceste gozdnega ali kmetijskega tipa, srednje kakovosti	11,0	41,1%



Rdeče: Walk of Peace; modro: Walk of Peace Bike; svetlo modro: različica WoP Bike

Višinski in načrtni profil odseka Bovec-Drežnica-Kobarid



Merilne enote v metrih na oseh višine in razdalje

4. Odsek Kobarid–Mrzli–Tolmin

Ta odsek združuje etapi št. 3 in 4 v primarnem dokumentu, da bi kolesarjem zagotovili zadostno število storitev za osvežitev, prenočišče in tehnično pomoč koles, hkrati pa tudi zato, ker sta bili posamezni etapi sami po sebi prekratki za MTB vožnjo.

Terenski ogledi in preverjanja prehodnosti zahtevne poti pod goro Krn/Nero so pokazali, da je prehod po nekaterih gozdnih cestah med planino Kuhinja in Planino Petrovč za kolesa prepovedan zaradi direktiv Triglavskega narodnega parka. Zato je bilo treba poiskati prehodno varianto, ki bi omogočila prihod do Planine Petrovč pod vrhom Mrzli in nato spust do Tolmina.

Poskusili so torej prevoziti gorsko cesto, ki se začne v vasi Krn proti lokaciji Polog in nato nadaljuje po široki kolovozni poti navkreber skozi gozd z povprečnim naklonom 10 %. Zadnjih 800 metrov pa je zaznamovanih s kamnito in blatno potjo, ki je nekoliko zahtevna za MTB tudi za izkušene in trenirane kolesarje. Med terenskim ogledom so dejansko opazili nekaj MTB kolesarjev, ki so v resnici potiskali kolo, ne da bi pedalirali!

Ko pridete do Planine Petrovč, se ugotovi, da povezava z Javorco in njeno znamenito kapelico ni prehodna za kolesa in je precej nevarna v spustu. Zato se bo treba odpovedati spuščanju po trasi Walk of Peace in nadaljevati po gozdni cesti, delno betonirani, ki strmo spušča proti Zatolminu po severnem pobočju Mrzli Vrha in Vodla. Iz Zatolmina se nato nadaljuje prvotna trasa do Tolmina.

Fizično in tehnično je etapa precej zahtevna za MTB kolesarje: v samo 12 km je treba premagati 1.000 m višinske razlike navkreber, s povprečnim naklonom 8,5 %. Poleg tega je del enoslednice (single track) blizu Planine Petrovč priporočljivo prevoziti po delih s kolesom ob strani, če niste izkušeni MTB kolesar, kar velja tudi za električna gorska kolesa. Spust proti Zatolminu je še posebej zahteven za kolesa: dolg je 7,4 km z nakloni od 9 % do 16 %. Zavore na diskah so na tako dolgih in strmih odsekih močno obremenjene in se hitro segrejejo, kar povzroča resne težave pri zaviranju. Na žalost ni drugih možnosti trase za prehod čez Krnsko kotlino, prihod na Mrzli Vrh in nato do Tolmina.

Kdor želi priti iz Kobarida do Tolmina brez večjega fizičnega ali tehničnega napora, lahko izbere tudi **alternativno pot** ob reki Soči po levi obali: pot je priporočljiva za tiste z manj zmogljivimi kolesi ali ki ne želijo premagovati zahtevnih vzponov. Ob tej poti so tudi dodatne točke I. svetovne vojne: italijanske vojaške kapelice v Ladrini in Gabrjah ter tudi obrambne utrdbe.

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Iz Kobarida se sledi prvotni cesti do naslednje vasi Ladra, po prečkanju mostu čez potok Ročica zavijemo desno proti Kamnu po poti, ki poteka po rečni ravnici, mimo kapelice Sveti Lovrenc. Iz Kamna se nadaljuje po stranski cesti, ki povezuje obrečne vasi Selisče, Volarje, Gabrje, Dolje, in se na koncu pride pod grajsko gričo Tolmin (Kozlov Rob) ter enostavno doseže Tolmin, brez večjih vzponov ali zahtevnih odsekov. Promet na tej cesti je redek, zato jo pogosto uporabljajo športni kolesarji. Pot je zaznamovana z več manjšimi, ne preveč zahtevnimi vzponi in spusti, ki se ponavljajo.

Tehnični podatki glavne poti (pot 75 % nadzorovana)

Smer trase in meritve: Kobarid – Krn – Tolmin

Dolžina: 24,9 km

Skupni višinski vzpon: 999 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija

Skupni višinski spust: 1.039 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija

Povprečen / največji naklon vzpona:

Povprečen / največji naklon spusta

14,5 % na 960 metrih po asfaltu

16,3 % Na 1.750 metrih po makadamu

15,4 % Na 280 metrih po asfaltu

Asfaltirane ceste: 14,6 km (59 %); makadamske ceste: 10,3 km (41 %)

Enoslednice (single track): 1,5 km pred Planino Petrovč

Ocena prometa vozil in kakovosti cest na poti:

vrsta ceste	km	% trase
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	2,9	11,6%
Asfaltirane ceste z nizkim prometom	11,0	44,2%
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš cone	0,7	2,8%
Zgoščene makadamske ceste z nezahtevnimi višinskimi razlikami	0,7	2,8/
Makadamske ceste gozdnega ali kmetijskega tipa, srednje kakovosti	8,1	32,6%
Poti, single track, neravne gozdne ceste	1,5	6,0%

Tehnični podatki alternativne poti (pot 100 % nadzorovana)

Smer trase in meritve: Kobarid – Kamno – Tolmin

Dolžina: 16,9 km

Skupni višinski vzpon: 175 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija **Skupni višinski spust:** 220 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija

Povprečen / največji naklon vzpona:

5,9% Na 130 metrih po asfaltu

Povprečen / največji naklon spusta:

7,8% Na 290 metrih po asfaltu

Asfaltirane ceste: 16,9 km (100 %); makadamske ceste: 0 km (0 %)

Ocena prometa vozil in kakovosti cest na poti

Vrsta ceste	km	% trase
Asfaltirane ceste z gostim prometom		
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	6,2	36,7%
Asfaltirane ceste z nizkim prometom	10,7	63,3%
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš cone		

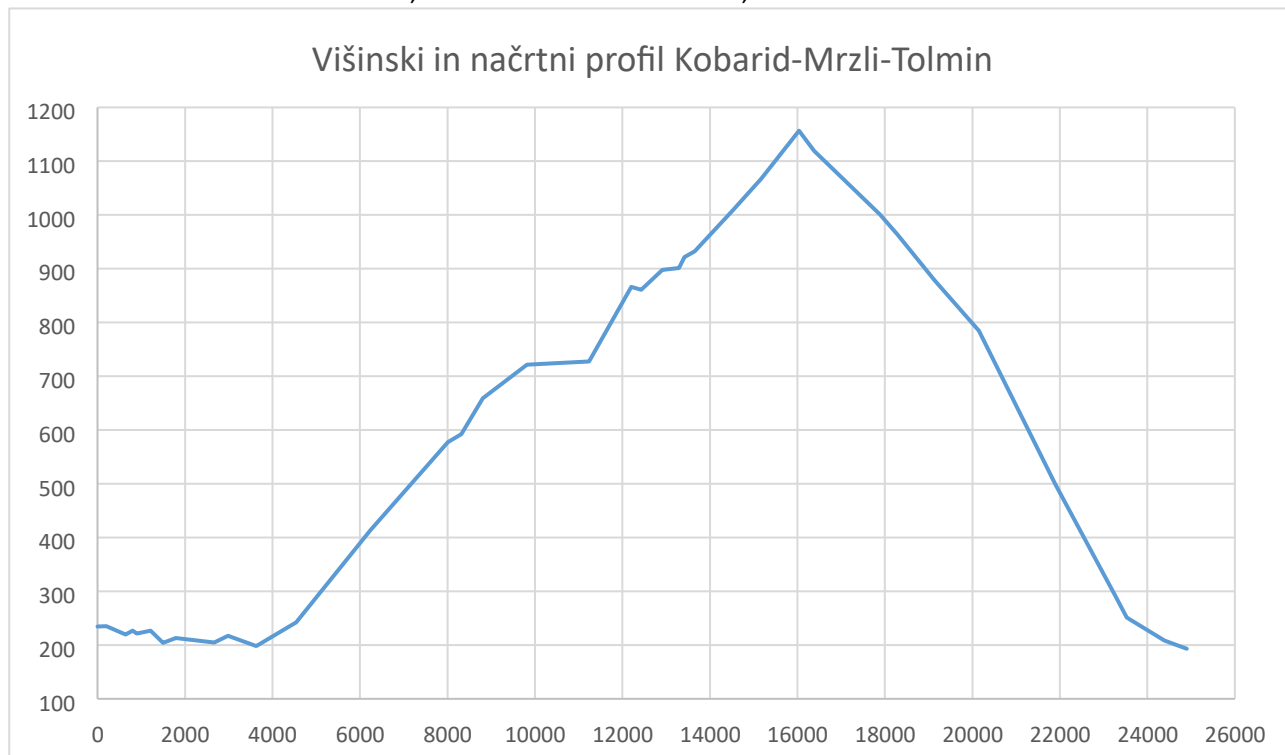


Il progetto WALK OF PEACE+ è cofinanziato dall'Unione europea nell'ambito del programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

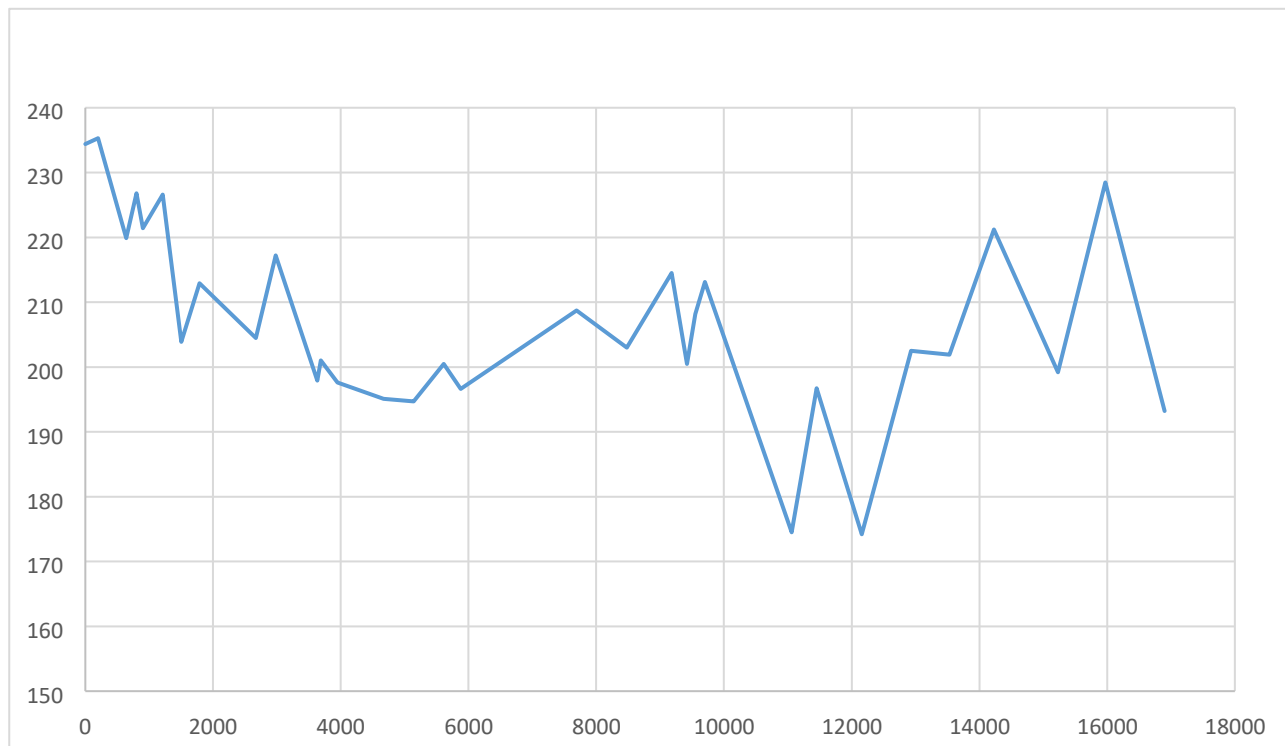
Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Rdeče: Walk of Peace; modro: Walk of Peace Bike; svetlo modro: različica WoP Bike



Enote merjenja v metrih na oseh višine in razdalje



Višinski in načrtni profil Kobarid-Kamno-Tolmin

Enote merjenja v metrih na oseh višine in razdalje

Tolmin in okolica

Nekateri POI, navedeni v prvotnem projektu, niso več neposredno dostopni s trase, ker nekateri odseki Walk of Peace niso prehodni za kolesa. Kljub temu se priznava, da ima območje okoli Tolmina pomembne zgodovinske zanimivosti (cerkev Javorca, Muzej na prostem Mengore, Kozlov Rob, zgodovinski muzeji in vojaška pokopališča, spominske kapelice itd.) in številne naravne znamenitosti (soteska Tolminke, Dantejeva jama, del rečnega jezera Soče proti Mostu na Soči itd.), ki so dokaj enostavno dostopne z MTB. Zaradi tega se predlagata dve poti: ena linearna in ena krožna, obe iz centra mesta, da bi tudi kolesarji, ki ne potujejo po Walk of Peace, in dnevni kolesarski izletniki lahko dosegli in obiskali zgoraj navedene znamenitosti.

5. Tolmin – Javorca in nazaj

Vožnja s kolesom poteka po zadnjem delu 4. etape Walk of Peace in se vije po delno asfaltirani cesti, primerni za vozila, vendar večino poletja zaprti za motorna vozila. Poleti pa vozijo avtobusi s 20 sedeži, ki opravljajo redni prevoz ljudi do natančno 1 km pred cerkvijo, vendar koles ne prevažajo.

Pot je dolga 9,6 km iz glavnega trga Tolmina. Začne se z asfaltiranim vzponom približno 3,5 km, s povprečnim naklonom 4,5 %, sledijo 5 km makadamskega odseka z manj zahtevnim naklonom, a s kakšnimi vzponi in spusti. Pridemo do Planine Srednica, kjer se ustavijo turistični avtobus in avtomobili. Tam se začne strm vzpon po betonu proti kapelici, dolg 1 km, s povprečnim naklonom 15 % in odseki nad 20 %: kdor se ne

počuti, da bi ga premagal s kolesom, ga lahko pusti varno zaprt na parkirišču Planine Srednica in nadaljuje peš. Povratek v Tolmin poteka po isti poti.

K tej poti se lahko doda tudi odklon k znanim naravnim znamenitostim Tolminske Korita / Soteska Tolminke in Zadlaška Jama / Dantejeva jama (3,5 km tja in nazaj)

Tehnični podatki poti (pot 100 % izmerjena)

Smer trase in meritve: Tolmin – Cerkev Sv. Duha, Javorca in nazaj

Dolžina: 19,2 km (tja in nazaj)

Skupni višinski vzpon: 487 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija

Skupni višinski spust: 487 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija

Povprečen naklon vzpona: _____

Povprečen naklon spusta

14,7% na 600 metrih po asfaltu

6,3% na 300 metrih po makadamu 6,3%

na 300 metrih po makadamu

14,7 % na 600 metrih po asfaltu **Asfaltirane**

ceste: 9,6 km (50 %); makadamske ceste: 9,6 km (50 %) Ocena prometa vozil

in kakovosti cest na poti

Vrsta ceste	km	% trase
Asfaltirane ceste z gostim prometom		
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	1,0	5,2%
Asfaltirane ceste z nizkim prometom	4,4	22,9%
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš cone	4,2	21,9%
Zgoščene makadamske ceste z nezahtevnimi višinskimi razlikami	9,6	50,0%

6 . Mengorski obroč

Obročna pot je bila vključena kot alternativa 5. etape kolesarske poti Walk of Peace Bike Tolmin– Kambreško. Trasa omogoča obisk Muzeja na prostem Mengore (Muzej na prostem Mengore), hkrati pa ponuja uživanje v naravnih lepotah reke Soče ter razgledih na tolminsko kotlino in okoliške vrhove. Dolga je 18 km, začne se na trgu v Tolminu in se spušča proti reki Soči po mestnem kolesarskem pasu in kolesarski stezi. Prečka reko Tolminko tik pred njenim sotočjem s Sočo po kolesarsko-peš brvi. Nedavno zgrajena kolesarska steza poteka ob reki ob cesti 102 in nudi spektakularne rečne razglede. Kolesarska steza se konča pri križišču za Modrej, nato se nadaljuje po cesti 102 do Mosta na Soči.

Sočo se prečka po mostu, nato se takoj zavije desno na stransko cesto, ki poteka ob desnem bregu reke in je urejena za športno uporabo plovil vse do Modrejc (cesta ima nekaj odsekov z omejenim dostopom samo za lastnike zemljišč, vendar je prepoved označena le za motorna vozila – preveriti je treba prevoznost za kolesa). Tu se za kratek odsek zapelje po cesti 603 do sedla, kjer je parkirišče za vozila, namenjeno vzponu na Mengore. Široka, dobro vzdrževana gozdna cesta, približno 50 % asfaltirana, se precej strmo (povprečni naklon 12 %) vzpenja 2 km do cerkvice na vrhu hriba.

Povratek poteka po isti cesti; po vrnitvi do parkirišča se nadaljuje po cesti 603 v smeri Volč. Po prihodu v naselje se nadaljuje po prometni cesti 103 do izhoda iz vasi, kjer se zavije na manjšo cesto, ki vodi do pokopališča. Po njegovem prečkanju se nadaljuje proti Soči in se ji na kratko sledi do mostu na cesti 102. Most se prečka, vstopi se v industrijsko cono Tolmina, nato se zavije na ulico Padlim borcem, ki vodi v središče kraja, kjer se obroč zaključuje.

Tehnični podatki trase (100 % nadzorovana trasa)

Smer trase in potek: Tolmin – Most na Soči – Mengore – Volče – Tolmin **Dolžina:**

18,1 km (krožna pot)

Skupni vzpon: 379 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z digitalnim modelom terena (DTM) Slovenije; **Skupni spust:** 379 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z digitalnim modelom terena (DTM) Slovenije.

Največji povprečni naklon vzpona:

15,6% na razdalji 350 metrov po asfaltu

19,5% na razdalji 150 metrov po makadamu

Največji povprečni naklon spusta:

19,5% na razdalji 150 metrov po makadamu

15,6% na razdalji 350 metrov po asfaltu

Asfaltirane ceste: 15,0 km (82,9 %); makadamske ceste: 3,1 km (17,1 %)

Ocena prometa vozil in kakovosti cest na trasi:

Vrsta ceste	km	% trase
Asfaltirane ceste z gostim prometom	1,3	7,2
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	2,7	14,9
Asfaltirane ceste z redkim prometom	5,4	29,8
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš območja	5,6	30,9
Kakovostne makadamske poti, ravninske	0,2	1,1
Utrjene makadamske poti z nezahtevnimi višinskimi razlikami	2,9	16,0



Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

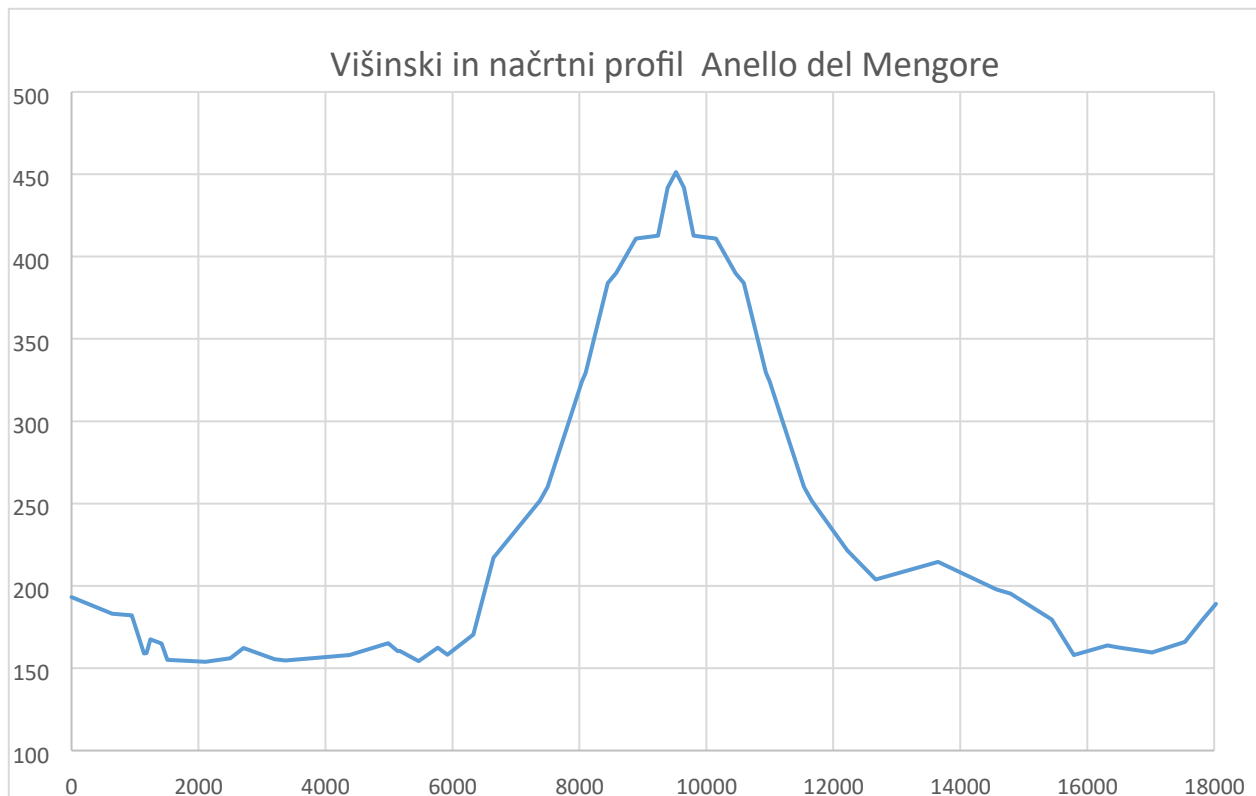
Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Rdeče: Walk of Peace; modro: Walk of Peace Bike; svetlo modro: različice WoP Bike



Merske enote v metrih na oseh nadmorske višine in razdalje



Merske enote v metrih na oseh nadmorske višine in razdalje

7. Odsek Tolmin–Kolovrat–Planinski dom Solarje

Pot je bila pri 5. etapi Walk of Peace Bike, kot je določeno v primarnem dokumentu, omejena do prihoda pri koči Solarie iz naslednjih razlogov:

- Vzpon na Kolovrat iz Tolmina je zahteven in že predstavlja precej zadovoljujoč kolesarski cilj za mnoge izkušene kolesarje, ki se nato s kolesom vračajo do izhodišča po isti poti ali po drugih poteh (npr. preko Liveka–Kobarida), saj ni intermodalnih povezav, ki bi povezovale ključne točke poti s Tolminom ali z drugimi kraji v dolini;
- Kot bo še omenjeno, na območju med Kolovratom, Šmartom in Novo Gorico ni veliko krajev, kjer bi tudi omejeno število kolesarskih turistov lahko primerno našlo nastanitev in storitve za postanek, počitek in nadaljevanje vožnje brez dodatnega napora, brez predhodne rezervacije in v vseh letnih časih.

Na podlagi izvedenih terenskih ogledov ta odsek ostaja v glavnem nespremenjen glede na projekt v primarnem dokumentu. Dodan je le odsek po grebenu Kolovrata, da se zagotovi nepretrgan, dovolj prost in vzdrževan prehod med grebensko cesto na slovenskem ozemlju in tisto v Italiji. Za ta namen je bil določen prehod pri bivaku Zanuso namesto prehoda pod goro Podclabuž (Za Gradom).

Tehnični podatki trase (100 % nadzorovana trasa)

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Smer in potek trase: Tolmin – Kolovrat – Prelaz Zanuso – Planinski dom Solarje

Dolžina: 19,6 km

Skupni vzpon: 969 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z digitalnim modelom terena (DTM) Slovenije; **Skupni spust:** 225 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z digitalnim modelom terena (DTM) Slovenije

Največji povprečni naklon vzpona:

12,4% na 700 metrov po asfaltu

0% na 0 metrov po makadamu

Največji naklon spusta:

3,9% na 190 metrov po makadamu

9,6% na 220 metrov po asfaltu

Povprečni naklon odseka Volče – Muzej na prostem Kolovrat: 9,2 % na 9,4 km

Asfaltirane ceste: 18,1 km (92,4 %); makadamske ceste: 1,5 km (7,6 %)

Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

Vrsta ceste	km	
Asfaltirane ceste z gostim prometom	1,5	7,7%
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	1,0	5,1%
Asfaltirane ceste z redkim prometom	15,6	79,6%
Kakovostne makadamske poti, ravninske	1,3	6,6%
Utrjene makadamske poti z nezahtevnimi višinskimi razlikami	0,2	1,0



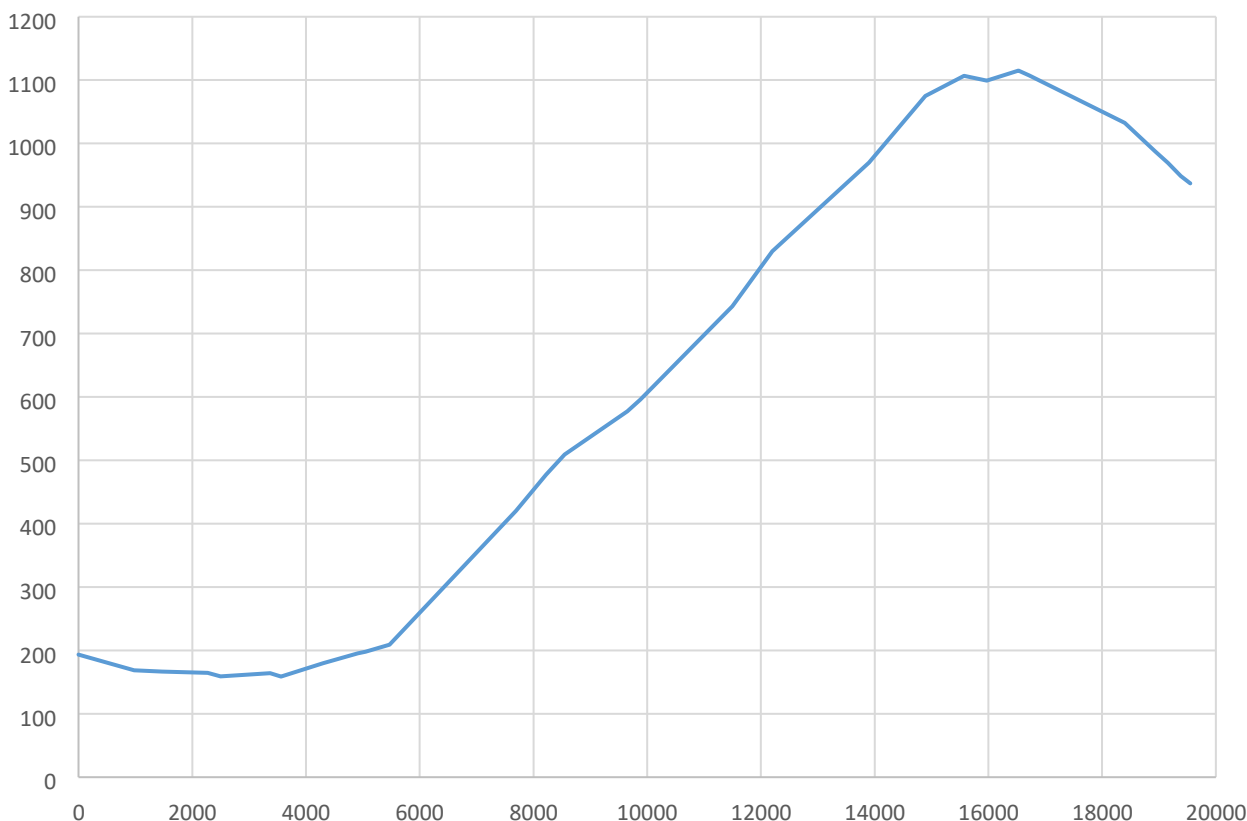
Rdeče: Walk of Peace; modro: Walk of Peace Bike; svetlo modro: različica WoP Bike

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Višinski in načrtni profil Tolmin-Kolovrat-Planinski dom Solarje



Merske enote v metrih na oseh nadmorske višine in razdalje

8. Odsek Kobarid – Livek

Ta odsek asfaltirane ceste povezuje kolesarski obroč K-C za tiste, ki začnejo v Kobaridu. Dolg je 7,7 km in premaga 480 m višinske razlike. Celoten odsek poteka po malo prometni asfaltirani cesti; klanec je dokaj zahteven, dolg nekaj več kot 5 km in s povprečnim naklonom nad 9 %. Uporablja se pri Walk of Peace Bike tako v vzponu kot v spustu.

Tehnični podatki trase (100 % nadzorovana trasa)

Smer trase in potek: Kobarid – Idrsko – Livek **Dolžina:**

7,7 km

Skupni vzpon: 494 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z digitalnim modelom terena (DTM) Slovenije; **Skupni spust:** 35 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z digitalnim modelom terena (DTM) Slovenije

Največji povprečni naklon vzpona:

11,8% na 2.410 metrov po asfaltu

0% na 0 metrov po makadamu

Največji naklon spusta

2,2% na 450 metrov po makadamu

3,5% na 440 metrov po asfaltu

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

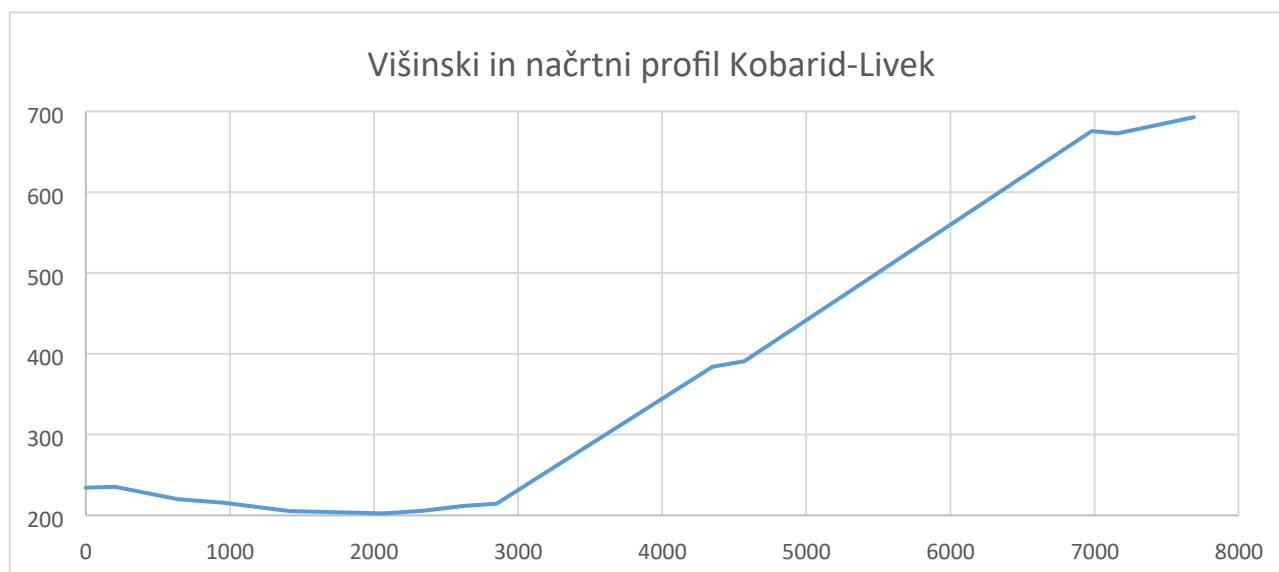
www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Povprečni naklon odseka Idrsko – Livek: 9,5 % na 5,1 km

Asfaltirane ceste: 7,2 km (93,5 %); makadamske ceste: 0,5 km (6,5 %)

Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

Vrsta ceste	km	% trase
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	1,0	13,0%
Asfaltirane ceste z redkim prometom	5,3	68,8%
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš območja	0,9	11,7%
Kakovostne makadamske poti, ravninske	0,5	6,5%



Merske enote v metrih na oseh nadmorske višine in razdalje



Rdeče: Walk of Peace; modro: Walk of Peace Bike; svetlo modro: različica WoP Bike

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

ODSEKI SREDNJE SOČE

1. Odsek Planinski dom Solarje – Kambreško – Korada – Šmartno

Ta odsek poteka večinoma po spustu (71 %) in povezuje zaključek 5. etape ter 6. etapo Walk of Peace Bike, kot je navedeno v primarnem dokumentu.

Terenski ogledi trase so pokazali, da so nekateri makadamski odseki iz primarnega dokumenta v slabem stanju in jih ni mogoče enostavno prevoziti. Posebej makadam med Avskom in Kambreškom je zelo blaten, z različnimi erozijskimi žlebovi in slabo vzdrževan. Poleg tega poteka skozi kostenjov gozd, ki na cesto spadajo sodi, tvorijo preproge dolge tudi več deset metrov: ti dejavniki naredijo pot neprevozno za kolesa zaradi visokega tveganja za predrtje zračnic in zagozditev koles.

Del gozdne ceste v bližini Kambreška, ki se vzpenja po pobočjih Globočaka, je zelo strm in močno izranjen, z globokimi zarezi v cestišču do 80 cm: tu je tveganje za padec zelo veliko, še posebej ker je cesta zgrajena na flisni podlagi, ki je zelo spolzka.

Odsek med Kambreškom in Gorenjim Nekovom pa poteka po dobro vzdržani, dovolj široki makadamski cesti: iz tega razloga bo ta del ponovno vključen v traso. Drugače je z makadamskim odsekom, ki ga Walk of Peace uporablja od razcepa cest 604/606 do cerkve v Ligu, Marijino Celje: pot se vije po travnatem terenu sredi travnikov, ki se kosijo. Poleti bi lahko lastniki zemljišč kritizirali kolesarje zaradi gaženja trave, ki je zagotovo bolj intenzivno kot pri pešcu. Poleg tega pot ni redno pokošena, tako da visoka trava otežuje ali onemogoča prehod MTB. Ta odsek (1,8 km) je torej izključen, raje se označi asfaltna cesta.

Pri razcepu za goro Korada se uporabi makadam za dostop do cerkve na vrhu hriba. Cesta je zelo dobro vzdrževana, 360° razgled s Korade pa upraviči kratek vzpon s kolesom. Spust proti Šmartnemu poteka, kot je predvideno, po cesti 612. Možno je narediti nekaj kratkih odklonov po makadamu, a niso posebej zanimivi in promet ni velik. Makadam iz Gonjace proti Šmartnemu, nekoliko razgiban, vendar prevozen, je vključen tudi v regionalno kolesarsko omrežje Slovenije s kodo R2.

Tehnični podatki poti (pot je 100 % nadzorovana)

Smer trase in meritve: Planinski dom Solarje / Kolovrat – Kambreško – Lig – Šmartno

Dolžina: 37,6 km

Skupni vzpon: 468 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija

Skupni spust: 1.145 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija

Največji povprečni naklon vzpona:

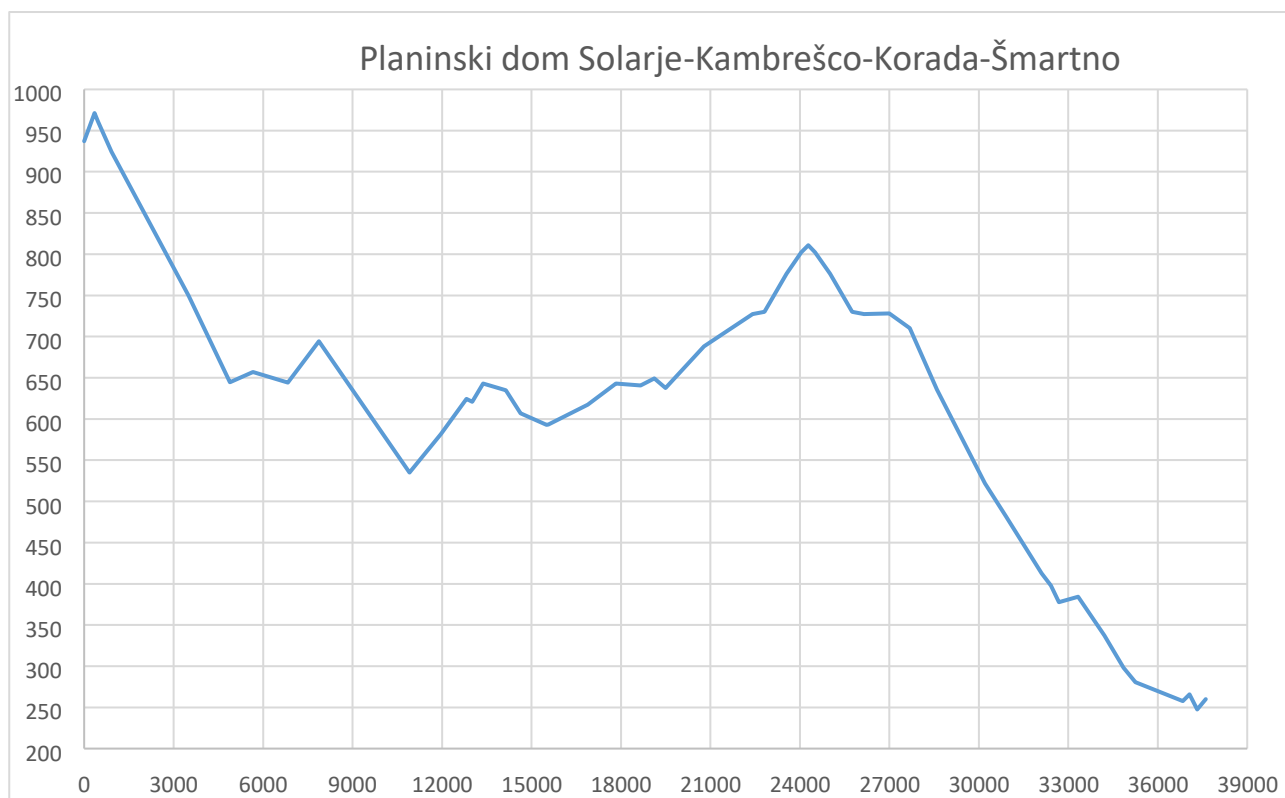
Največji naklon spusta

9,8% na 350 metrov po asfaltu 6,3% na 740 metrov po makadamu 6,3% na 740 metrov po makadamu 8,4% na 570 metrov po asfaltu

Asfaltirane ceste: 31,0 km (%); makadamske ceste: 6,6 km (%)

Ocena prometa vozil in kakovosti cest na poti:

Vrsta ceste	km	% trase
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	1,5	4,0%
Asfaltirane ceste z nizkim prometom	27,1	72,1%
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš cona	2,4	6,4%
Utrjene makadamske ceste, z nezahtevnim višinskim razlikami	6,1	16,2%
Poti, single track, razgibane gozdne ceste	0,5	1,3%



Merske enote v metrih na oseh nadmorske višine in razdalje



Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Rdeče: Walk of Peace; modro: Walk of Peace Bike; svetlo modro: različica WoP Bike

2. Odsek Korada–Plave–Sveta Gora–Nova Gorica

Varianta poti Korada–Nova Gorica se priključi na etapo Kolovrat–Šmartno na višini ceste proti Sveta Korada in je primerna za tiste, ki želijo z gorskim kolesom prevoziti visoke griče Vodice in Sveta Gora, namesto da bi šli na Sabotin v naslednji etapi, ter se vrniti isti dan v Novo Gorico. Od Kolovrata do Nove Gorice preko Svete Gore je skupno 51,6 km, večinoma v spustu, kar je vsekakor možno prevoziti v enem dnevu kolesarjenja.

Na podlagi izvedenih terenskih ogledov ostaja etapa 7A, opisana v dokumentu prve faze projekta, nespremenjena in se dodaja kot alternativna pot k zadnjemu delu etape 6A, Korada–Plave.

S Monte Korade se lahko neposredno peljemo do Nove Gorice, sprva spustimo do Plav na reki Soči. Nato sledimo poti Walk of Peace, prečkamo most in nadaljujemo po desnem bregu Soče, vzpenjamo se proti Vodici in Sveti Gori ter se nato spuščamo do Prevale, nadaljujemo proti Katarini, Kronberku in Solkanu do Transalpinske železniške postaje.

Cesta od Korade do Plav je sprva asfaltirana, vendar ozka, do naselja Vrtače; nato nadaljuje kot makadam več kilometrov do vasi Zamedveje, kjer se asfalt ponovno pojavi do Plav. Ta odsek je precej strm (povprečno 8 %), vendar brez vozniškega prometa.

Po prehodu mostu čez Sočo nadaljujemo po asfaltu pod Pržnico do vasi Paljevo. Tu se začnejo spet dobro urejeni makadamski odseki, ki vodijo do vrha Vodice in spomenika generalu Gonzagi. Po dobrem makadamu v spustu pridemo do sedla med Vodici in Sveto Goro. Cesta se vrne na asfalt in vodi do znanega Marijanskega svetišča, kjer se začne strm spust do krožišča med cestama 607 in 608 na Prevalskem sedlu ter do bližnjega spomenika generalu Borojeviću.

Blizu spomenika zavijemo na cesto, sprva asfaltirano, ki vodi do lokacije Kramarca, od koder se začne širok in nezahteven single track, ki se povezuje s cesto proti Katarini in restavraciji Kekec. Spustimo se po asfaltiranih cestah do Kronberka, Solkana in nato do železniške postaje Nova Gorica, delno tudi po kolesarski stezi.

Poleg tega sta vzpon na Škabrijel in downhill pot, ki se spušča s vrha, zelo znana med praktiki enduro in downhill kolesarjenja. Varianta se začne pri krožišču med cestama 608 in 607 pod Sveto Goro. Po 1,3 km na cesti 608 proti Ravnici je križišče z strmo gozdno makadamsko cesto, ki vodi na Škabrijel, ustrezno označeno in zaprto za motorna vozila. Približno 200 m pod vrhom gore makadamska cesta konča in nadaljuje se po gorski poti do razgledne stolpa, ki dominira nad celotno goriško nižino in okoliškimi gorami. Tu se začne tudi downhill pot, ki s povprečnim naklonom malo nad 17 % strmo pada proti Pod Škabrijel in Dornberku, kjer se ponovno priključi na uradno pot.

Kot je vedno poudarjeno v tem kontekstu, downhill poti niso primerne za čisto turistično uporabo, saj so nevarne in neprimerne za neizkušene osebe, brez ustrezne osebne zaščite in neustreznih koles. Poleg tega športnik, ki se ukvarja s temi disciplinami, nikakor ne sme biti raztresen z opazovanjem panoram, narave ali zgodovinskih mest, niti med vzponom niti med spustom, saj lahko to povzroči hude padce.

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Tehnični podatki glavne poti (pot je 50 % nadzorovana)

Smer trase in meritve: Korada–Plava–Vodice–Sveta Gora–Katarina–Nova Gorica

Dolžina: 29,5 km

Skupni vzpon: 758 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija

Skupni spust: 1.392 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija

Največji povprečni naklon vzpona:

11,5% na 1310 metrov po asfaltu

13,3% na 690 metrov po makadamu

Največji naklon spusta

14,3% na 910 metrov po makadamu

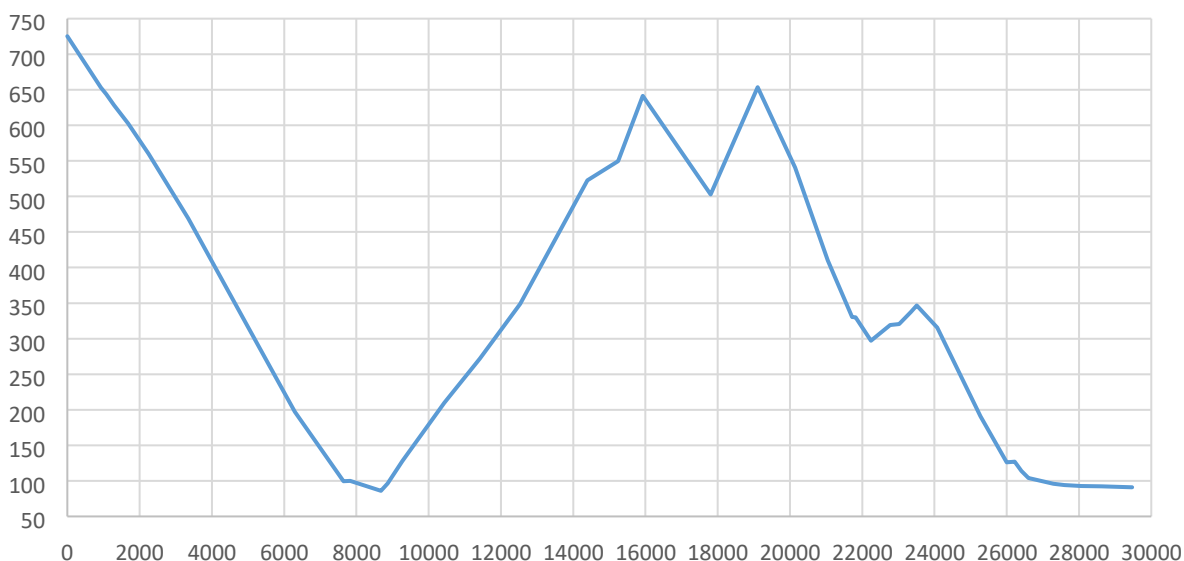
9,3% na 1590 metrov po asfaltu

Asfaltirane ceste: 17,3 km (58,7 %); **makadamske ceste:** 12,2 km (41,3 %) Ocena

prometa vozil in kakovosti cest na poti:

Vrsta ceste	km	% trase
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	1,6	5,4%
Asfaltirane ceste z nizkim prometom	6,9	23,4%
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš cona	8,8	29,9%
Makadamske ceste, gozdne ali kmetijske, srednje kakovosti	11,7	39,7%
Poti, single track, razgibane gozdne ceste	0,5	1,6

Višinski in načrtni profil
Korada-Plava-Sveta Gora-Nova Gorica



Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Merske enote v metrih na oseh nadmorske višine in razdalje



Rdeče: Walk of Peace; modro: Walk of Peace Bike; svetlo modro: različica WoP Bike

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

3 .Odsek varianta Plave–Solkan–Nova Gorica

Kdor ne želi premagati vzpona na Vodice in Sveto Goro ali nadaljevati proti Sabotinu ter želi skrajšati pot do Nove Gorice, lahko sledi toku **reke Soče od Plav do Solkana in Nove Gorice** po znani kolesarski poti Soče D7, ki poteka ob reki do italijanske meje. Ta pot ni vključena v Walk of Peace, vendar se predlaga prav za tiste, ki nimajo dovolj moči ali kolesarskih sposobnosti, da bi premagali pot Vodice, Sveta Gora in Sabotin.

Po hitrem spustu z Korade do Plav pridemo do mostu čez Sočo, vendar ga ne prečkamo. Nadaljujemo po desnem bregu reke in takoj zavijemo levo na stransko cesto, označeno kot G1 z rdečimi smerokazi slovenske nacionalne kolesarske mreže. Cesta vodi do Prilesja pri Plavah, mimo vasi in začne potekati ob železniški progi Nova Gorica–Jesenice. Nato se peljemo skozi železniški podhod in kmalu zatem se začne kolesarska pot ob Soči.

Kolesarska pot poteka ob reki z blagimi vzponi in spusti, zelo blizu železniške proge. Pridemo do Solkana, kjer železnica prečka Sočo po znamenitem kamnitem mostu, medtem ko kolesarska pot ostaja na desnem bregu do le nekaj sto metrov od italijanske meje pri Št. Mauro. Kolesarska pot se strmo spušča proti reki, da jo prečkamo pod Solkanom po nedavno zgrajeni kolesarsko-peš poti. Nato se vzpnemo proti vasi in zavijemo na Cesto IX Korpusa, da pridemo do Transalpinske postaje.

Poudariti je treba, da je ta pot zelo varna, enostavna in prijetna, prevozna za vse v približno eni uri.

Tehnični podatki variante poti (pot je le delno nadzorovana)

Smer trase in meritve: Plave–Solkan–Nova Gorica

Dolžina: 13,3 km

Skupni vzpon: 134 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija **Skupni**

spust: 130 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija

Največji povprečni naklon vzpona:

9,9% na 200 metrov po asfaltu

Največji naklon spusta:

8,1% na 450 metrov po asfaltu

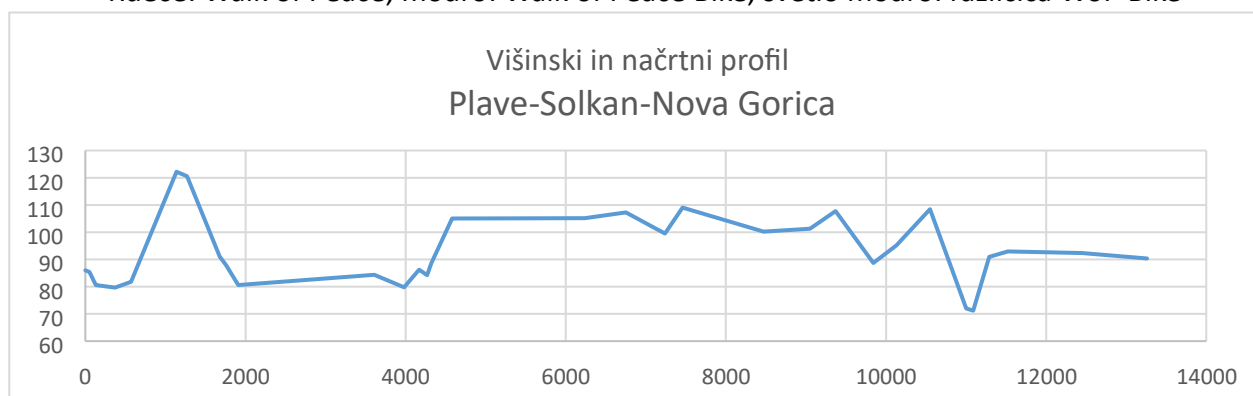
Asfaltirane ceste: 13,3 km (100 %); kolesarske steze: 10,2 km (77 %) Ocena

prometa vozil in kakovosti cest na poti:

Vrsta ceste	km	% trase
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	1,0	7,5%
Asfaltirane ceste z nizkim prometom	1,5	11,3%
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš cona	10,8	81,2%



Rdeče: Walk of Peace; modro: Walk of Peace Bike; svetlo modro: različica WoP Bike



Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Merske enote v metrih na oseh nadmorske višine in razdalje

4. Odsek Šmartno- Sabotin–Nova Gorica

Terenski ogledi poti na splošno potrjujejo traso etape 7, določene v prvi fazi študije, z izjemo odseka med krožiščem v Gonjajah na cesti 402 in spomenikom neodvisnosti Slovenije na začetku ceste, ki vodi na Monte Sabotin. Iz označb na terenu je razvidno, da so nekateri deli cest, določeni v prvotnem osnutku, v resnici zasebne interparcelarne poti, ki pa so kljub temu označene kot slepe ceste.

Da bi se izognili birokratskim postopkom ali prepovedim prehoda, je bilo iz Šmartnega, po makadamu, označenem s strani slovenske nacionalne kolesarske mreže, ki vodi do Gonjac, raje izbrano, da se direktno zavije na cesto 612 do križišča z asfaltno cesto, ki vodi na Sabotin.

Prehod meje med Slovenijo in Italijo na Sabotinu poteka tik pred muzejem (ustanovljenim na vrhu v nekdanji jugoslovanski kasarni mejne straže), po kratkem makadamskem odseku, ki povezuje predzadnji ovinek dostopne ceste z drugim ovinkom, namesto po vojaški cesti na italijanski strani, ki vodi do nekdanje kasarne mejne straže na vrhu. Vojaška cesta je odprta, vendar uradno neprehodna tudi peš, čeprav so na terenu označbe za pohodniške poti. Možnost prehoda je potrebno preveriti pri lokalnih in vojaških oblastih. Ta pot bi bila edina mogoča za hiter in varen spust z vrha gore s kolesom; sicer se je treba vrniti nazaj in doseči naselja Podsabotin ali Podsenica po dobrih makadamskih cestah, ki se začnejo od dostopne ceste na Monte Sabotin, nato pa nadaljevati proti Solkanu po cesti 402 v Osimu.

Prehod skozi kmetijsko naselje Št. Mauro, zasebno lastnino, je dovoljen za kolesa; kratek nekdanji vojaški makadamski odsek, zaseben, ki vodi do italijansko-slovenske meje, je prehodan, vendar nekoliko poškodovan. Takoj po meji se začne mreža kolesarskih poti, ki jih je vzpostavil GECT Gorizia v Gorici, Novi Gorici in okolici. Prehod reke Soče poteka po novem kolesarskem mostu in prispe se do Solkana. Na koncu, v Novi Gorici, se v primerjavi s primarno različico uporablja nova kolesarska pot ob Kolodvorska poti do železniške postaje Transalpina / Trg Evrope.

Tehnični podatki poti (pot je 80 % nadzorovana)

Dolžina: 17,2 km

Skupni vzpon: 414 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija **Skupni**

spust: 584 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija

Največji povprečni naklon vzpona:

Največji naklon spusta:

9,9% na 970 metrov po asfaltu 3,6% na 140 metrov po makadamu 9,1% na 330 metrov po makadamu 14,0% na 1670 metrov po asfaltu

Asfaltirane ceste: 15,9 km (92,5 %); makadamske ceste: 1,3 km (7,5 %)

Ocena prometa vozil in kakovosti cest na pot

Vrsta ceste	km	% trase
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	1,8	10,5%
Asfaltirane ceste z nizkim prometom	9,8	57,0/

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

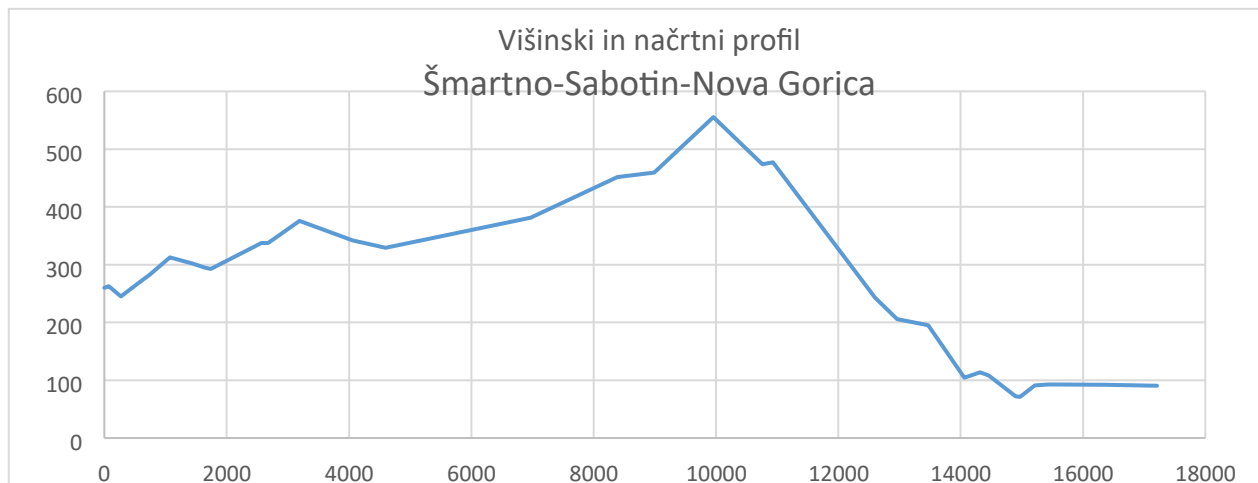
Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš cona	4,3	25,0%
Makadamske ceste, gozdne ali kmetijske, srednje kakovosti	1,3	7,5%



Rdeče: Walk of Peace; modro: Walk of Peace Bike; svetlo modro: različica WoP Bike



Merske enote v metrih na oseh nadmorske višine in razdalje

5 . Krog Gorica–Nova Gorica

Krožna pot med obema obmejnima mestoma (Etapa 8 Walk of Peace Bike) ostaja skoraj nespremenjena v primerjavi s traso, določeno v primarnem dokumentu, razen spremembe za Via degli Orzoni in Via Gen. Scodnik, da se izognejo Via Balilla, enosmerni cesti. Pot je bila v veliki meri pregledana pri nedavnih terenskih ogledih in ostaja pot brez posebnih težav ali omejitev dostopa.

Predvidena je varianta poti po grebenu Podgora–Kalvarija po spodnji cesti Ulica starih cerkva, saj je dostop do Tre Croci zaprt, da se prepreči prehod vozil. Poleg tega je sam dostop zelo strm in spolzek za kolesarjenje: premagati ga je treba peš ali z veliko močjo na pedalih.

Pričakuje se tudi ponovni odprtje kolesarsko-peš prehoda skozi galerijo Bombi pod Gradom Gorica, predvideno do konca leta 2025.

V mestu je več cest z zmernim in večjim prometom, skoraj izključno v Gorici in okolici, za skupno 11,2 km od 26 km celotne trase. To bo turistom povzročalo določene nevšečnosti pri kolesarjenju po mestnem središču za obisk POI. Obe mesti sta majhni, še posebej njuni zgodovinski središči: morda je obisk lažje opraviti peš...

Tehnični podatki poti (pot je 100 % nadzorovana)

Smer trase in meritve: Nova Gorica–Piuma–Oslavia–Kalvarija–Piedimonte–središče Gorice–Samostan Kostanjevica–Nova Gorica

Dolžina: 26 km

Skupni vzpon: 501 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM RAFVG in Slovenija

Spust: 501 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM RAFVG in Slovenija

Največji povprečni naklon vzpona:

10,3% na 270 metrov po asfaltu

7,5 % na 1000 metrov po makadamu

Največji naklon spusta:

9,6% per 640 metri su sterrato

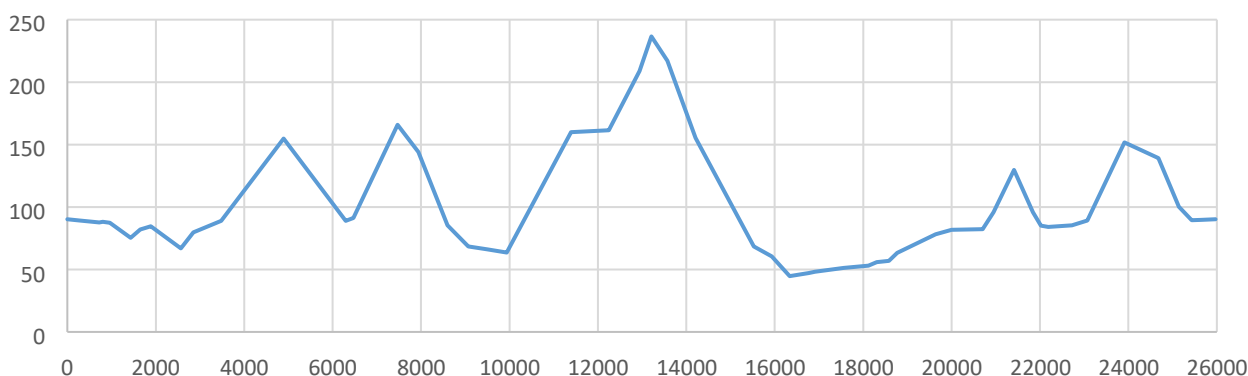
8,5% na 460 metrov po makadamu

Asfaltirane ceste: 22,8 km (87,8 %); makadamske ceste: 3,2 km (12,2 %)

Ocena prometa vozil in kakovosti cest na poti:

Vrsta ceste	km	% trase
Asfaltirane ceste z veliko prometom	3,2	12,3%
Asfaltirane ceste z zmernim prometom	8,8	33,8%
Asfaltirane ceste z nizkim prometom	8,0	30,8%
Kolesarske poti, ceste z omejenim prometom, peškolesarske cone	2,8	10,8%
Trdi makadamski tereni z manjšimi vzponi	0,4	1,5%
Makadamski tereni gozdnega ali kmetijskega tipa, srednje kakovosti	2,8	10,8%

Višinski in načrtni profil
krog Gorica - Nova Gorica



Merske enote v metrih na oseh nadmorske višine in razdalje



Rdeče: Walk of Peace; modro: Walk of Peace Bike; svetlo modro: različica WoP Bike

ODSEKI KARSKEGA OBMOČJA

1. Odsek Gorica–Monte San Michele– Debela griža - Tržič

Ta odsek združuje etape št. 9IT, 10IT in 11IT, določene v primarnem dokumentu Walk of Peace Bike.

V primerjavi s prejšnjo različico so bili uvedeni nekateri spremembe in alternative, da se rešijo določene težave, povezane s karskimi makadamskimi cestami, naklonom poti in omejitvami dostopa. Spremembe so opisane spodaj:

- V Sagrađu je bil podhod železnice v Valle dei Pini zamenjan s podhodom na Ulica Giuseppe Verdi, saj je prvi enosmeren in ne omogoča prehoda poti v obe smeri, medtem ko je pod drugim to mogoče.
- Opozorjena je asfaltirana cesta Gabria Inf.–Sv Mihael na Krasu kot alternativa poti CAI št. 71, saj je makadam precej kamenit, kar precej strm (povprečen naklon 10 %) in ko je moker, postane blatast in spolzek. Pot se nato nadaljuje po prvotni karieri, ki vodi do Brestoveca
- Vse 4 vrhove Debela griža je Ministrstvo za obrambo razglasilo za Sveti prostor in so zaprti za ves promet, vključno s kolesi. Poti Walk of Peace so zaprte s verigami, čeprav jih nekateri kolesarji nelegalno prečkajo. Poleg tega kolesarjenje po poteh, kjer hodijo pešci, lahko povzroči tudi pritožbe s strani teh. Če pristojne oblasti ne dovolijo prehoda koles, se predlaga, da se vzpon na Mi Debela griža opravi po asfaltirani cesti iz Sv. Mihael na Krasu do muzeja, nato pa tudi spust do Sv. Martin na Krasu. Gre za cesto, ki je že dobro obiskana s strani kolesarjev, ima zelo malo turističnega prometa, ob praznikih pa zmeren.
- Kratek odsek strme in kamenite karijere, ki je vodil od jezera Doberdob do Košnik, je nadomeščen z drugo, bolj blago in širšo karijero.
- Na enak način je zadnji odsek poti, ki vodi do trdnjave Tržič, zamenjan s širšo karijero z boljšim podstavkom, saj je bila pot prej neravna, kamenita in pogosto obiskana s strani pešcev. Vse predlagane odklone so kratke in ne spreminjajo zgodbe poti ali izključujejo POI, ki so bili prej vključeni.

Iz Tržič se lahko pot podaljša do Mavhinje/Sesljan po trasi Walk of Peace Bike (dodatnih 16,5 km in 520 m višinske razlike), da se poveže z odsekom iz Slovenije, vendar bi to naredilo pot precej naporno in primerno le za izkušene kolesarje. Kot alternativa se lahko sledi trasi regionalne kolesarske poti Jadranskega morja FVG 2 ob obali do Sistiane (12,5 km in 80 m vzpona), nato pa se nadaljuje vzpon proti Malchini.

Tehnični podatki poti (pot je 100 % nadzorovana)

Smer trase in meritve: Nova Gorica–Gorica–Gabria–v Debela griža–Jezero Doberdob– Tržič **Dolžina:**

44,1 km

Skupni vzpon: 583 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Furlanije Julijske krajine

Skupni spust: 674 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Furlanije Julijske krajine

Največji povprečni naklon vzpona:

8,7% na 1230 metrov po asfaltu

Največji naklon spusta:

11,4% na 440 metrov po makadamu

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

8,3% na 670 metrov po makadamu

7,2% na 450 metrov po asfaltu

Asfaltirane ceste: 27,5 km (62,4 %); makadamske ceste: 16,6 km (37,6 %)

Ocena prometa vozil in kakovosti cest na poti:

Vrsta ceste	km	% trade
Asfaltirane ceste z visokim prometom	1,8	4,1%
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	3,9	8,8%
Asfaltirane ceste z nizkim prometom	14,4	32,7%
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš cona	7,4	16,8%
Makadamske ceste dobre kakovosti, ravninske	1,0	2,3%
Kompaktne makadamske ceste, z neizrazitim naklonom	8,8	19,9%
Makadamske ceste, gozdne ali kmetijske, srednje kakovosti	6,8	15,4%



Merske enote v metrih na oseh nadmorske višine in razdalje



Rdeče: Walk of Peace; modro: Walk of Peace Bike; svetlo modro: različica WoP Bike

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

2. Odsek Nova Gorica – Cerje – Komen – Mavhinje

Ta odsek združuje etape št. 9SI, 10SI in 11SI Walk of Peace Bike, določene v primarnem dokumentu. Na koncu odseka ni veliko turističnih storitev, vendar je manj kot 3 km od Mavhinje Sesljan, znano turistično središče z več hoteli, restavracijami, kolesarskimi trgovinami, medmodalnimi povezavami Vlak + Kolo in Kolo + Čoln ter drugimi storitvami.

Po terenski pregledu trase so ugotovljene različne omejitve in/ali oznake na makadamskih cestah, ki lahko ovirajo prehod koles. Spodaj so navedene obstoječe situacije:

- Makadam med Sveti Ot in Bukovico je gozdna cesta, kjer se prehod priporoča na lastno odgovornost. Na videz pa ni posebnih nevarnosti. Pri prvih hišah v Bukovici je označena prepoved vstopa za motorna vozila, razen za lastnike zemljišč. Treba je preveriti prehodnost za kolesa.
- Makadamske poti na pobočjih in grebenu Fajti Hrib do Cerja so dostopne le lastnikom zemljišč in gozdarskim/požarnim vozilom, vendar so edina primerna pot za dosego Cerjske stolpa. Treba je raziskati možnost dostopa s kolesi. Kot alternativa vzponu po makadamu obstaja panoramska asfaltirana cesta iz Renškega Podkraja, ki vodi na Fajti Hrib in se skoraj na grebenu priključi Walk of Peace Bike.

Drugi makadami na začetku ne kažejo omejitvenih znakov, vendar je potrebno preveriti lastništvo cest; zelo verjetno so delno zasebne interpoderalne poti.

Tehnični podatki poti (pot je 100 % nadzorovana – “Vinišče”)

Smer trase in meritve: Nova Gorica–Cerje–Komen–Mavhinje

Dolžina: 47 km

Skupni vzpon: 766 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija

Spust: 678 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Slovenija

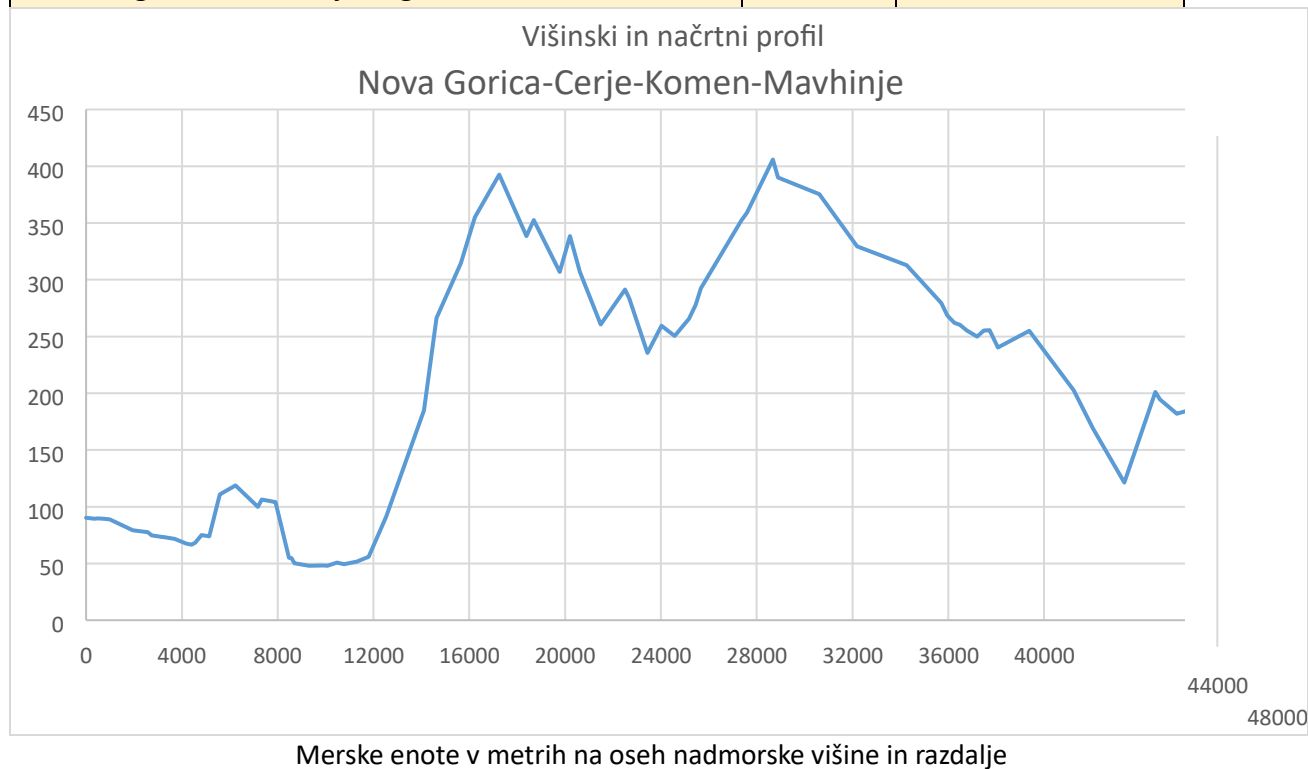
Največji povprečni naklon vzpona: Največji naklon spusta:

8,4% na 440 metrov po asfaltu 6,4% na 760 metrov po makadamu
15,6 % na 520 metrov po makadamu 8,8% na 760 metrov po asfaltu

Asfaltirane ceste: 25,5 km (54,3 %); **makadamske ceste:** 21,5 km (45,7 %)

Ocena prometa vozil in kakovosti cest na poti:

vrsta ceste	km	% trase
Asfaltirane ceste z visokim prometom		
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	3,9	8,4%
Asfaltirane ceste z nizkim prometom	16,0	34,0%
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš cona	5,6	11,9%
Makadamske ceste dobre kakovosti, ravninske	3,1	6,6%
Kompaktne makadamske ceste, z neizrazitim naklonom	18,4	39,1%
Makadamske ceste, gozdne ali kmetijske, srednje kakovosti		
Poti, single track, neurejene gozdne ceste		







Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Rdeče: Walk of Peace; modro: Walk of Peace Bike; svetlo modro: različica WoP Bike

3. Odsek Tržič – Mavhinje – Sveta Kri – Trst

Ta odsek združuje etape št. 12IT, 13 in 14 Walk of Peace Bike, kot so navedene v osnovnem dokumentu študije. Del etape 14, ki se nanaša na mestno traso v Trstu, pa je bil izločen v poseben odsek.

V primerjavi s trasami, opredeljenimi v primarnem dokumentu, ni bistvenih sprememb, vendar je bilo treba uvesti nekaj obvoзов zaradi enosmernih cest v naseljih ter preveriti možnost prevoza po nekaterih makadamskih odsekih.

Na Krasu so namreč nekatere ceste z omejitvami gozdnega in hidrogeološkega dostopa (nekdanji deželni zakon FVG št. 15/1991), ki veljajo izključno za motorna vozila, čeprav nekateri lastniki zemljišč ne odobravajo niti prehoda kolesarjev. Dostopnost makadamskih cest je treba preverjati posamično, tudi kadar ni posebnih znakov prepovedi.

Na poti CAI št. 3 med Mavhinje in Preceniccom Inferiore se obcestno rastje ne kosi in ne vzdržuje redno. Na posameznih mestih se lahko pojavijo veje in rastlinski ostanki, ki ovirajo prehod.

Spremembe trase zaradi enosmernih cest so bile izvedene pri Aurisini postaji v bližini bolnišnice (nekdanji sanatorij), v zgodovinskem središču Aurisine ter v četrti Roiano v Trstu pri železniški postaji. Nove trase zdaj potekajo po dvosmernih cestah.

Za tiste, ki se ne želijo soočiti s kamnitimi kraškimi potmi na območju Tržič, Flondarja in Ermades ali želijo iz Tržič doseči Sesljan, da bi uživali v lepoti kraja in morda zaplavali v čudovitem zalivu, se v tem okviru predlaga alternativna pot po kolesarski poti Jadranskega morja FVG 2 do Sesljan (12,7 km in 80 m vzpona), nato pa nadaljevanje proti Mavhinje po manj prometnih cestah (skupno 15,6 km in 180 m vzpona).

Tehnični podatki poti (pot je 60 % nadzorovana)

Smer trase in meritve: Tržič –Mavhinje–Sveta Kri–Trst

Dolžina: 41,8 km

Skupni vzpon: 815 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Dežele FJK

spust: 817 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Dežele FJK

Največji povprečni naklon vzpona:

10,0% na 470 metrov po asfaltu

% na 210 metrov po makadamu

Največji naklon spusta:

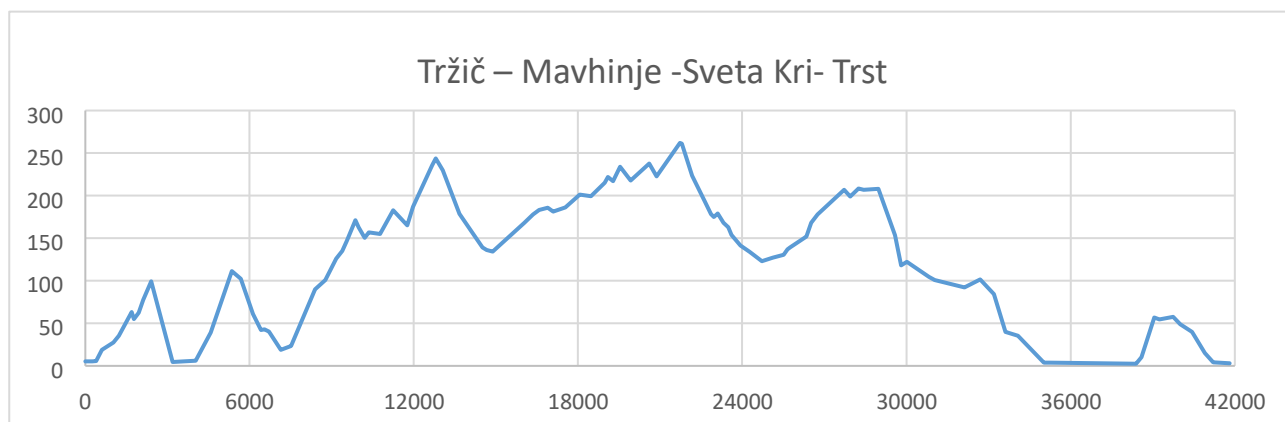
12,1% na 789 metrov po makadamu 10,4

15,5% na 230 metrov po asfaltu

Asfaltirane ceste: 24,0 km (57,4 %):makadamske ceste: 17,8 km (42,6 %)

Ocena prometa vozil in kakovosti cest na poti:

Vrsta ceste	km	% trade
Asfaltirane ceste z visokim prometom	6,4	15,3%
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	1,1	2,6%
Asfaltirane ceste z nizkim prometom	10,7	25,6%
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš cona	5,8	13,9%
Makadamske ceste dobre kakovosti, ravninske	0,8	1,9%
Kompaktne makadamske ceste, z neizrazitim naklonom	11,1	26,6%
Makadamske ceste, gozdne ali kmetijske, srednje kakovosti	5,9	14,1%



Merske enote v metrih na oseh nadmorske višine in razdalje



Rdeče: Walk of Peace; modro: Walk of Peace Bike; svetlo modro: različica WoP Bike

4. Krog Štanjel

Krožna pot ni del izvirne trase Walk of Peace in je bila dodana za obisk lokalne točke interesa »vojaško pokopališče A.U.«, predvsem pa za omogočanje obiska tega značilnega in zanimivega kraja, bogatega z zgodovino in umetnostjo.

Pot ima manjše valovitosti in poteka večinoma po asfaltiranih cestah, saj na tem območju praktično ni makadamskih cest v dobrem stanju in z dovoljenim prehodom.

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

V smeri tja se iz Komna do Štanjela pelje neposredno po cesti 614, ki ni posebej prometna; povratek pa deloma poteka po lokalnih, neprometnih cestah in po makadamskih odsekih v dobrem stanju, skozi vasi Hruševica, Tupelce, Kobjeglava in Gabrovica pri Komnu, vse do vrnitve v Komen.

Tehnični podatki poti (pot ni nadzorovana)

Smer trase in meritve: Komen–Tomačevica–Štanjel–Kobjeglava–Komen

Dolžina: 19,4 km

Skupni vzpon: 295 m, preverjeno z DTM Slovenija

Skupni spust: 295 m, preverjeno z DTM Slovenija

Največji povprečni naklon vzpona: Pendenza media massima in discesa

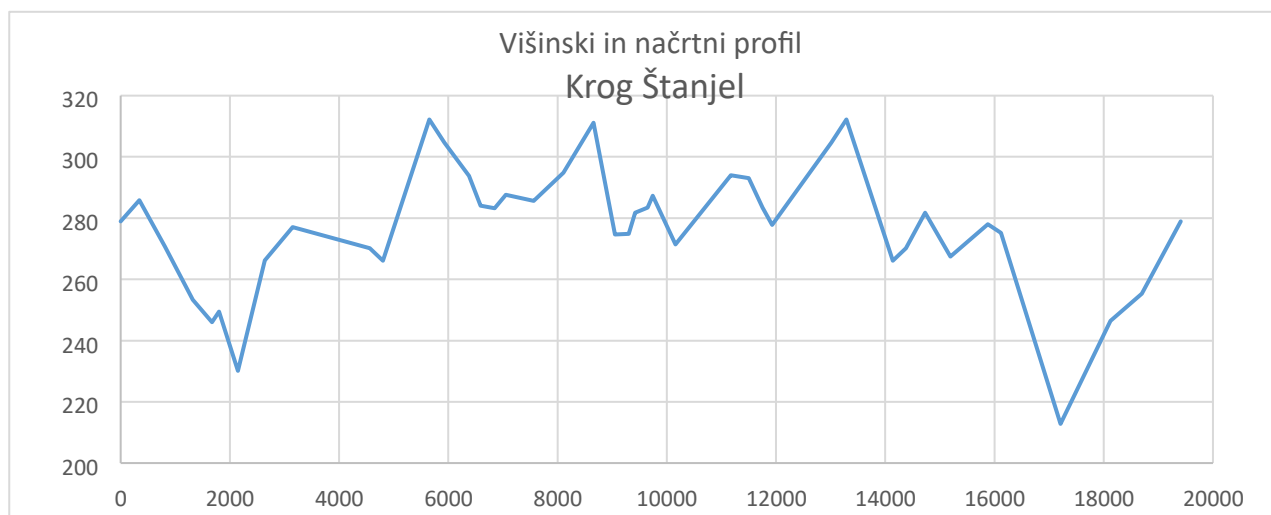
7,4% na 490 metrov po asfaltu 3,8% 42 na metrov po makadamu

3,7% na 9100,8 metrov po makadamu 9,3% na 390 metrov po asfaltu

Asfaltirane ceste: 16,5 km (85 %); makadamske ceste: 2,9 km (15 %)

Ocena prometa vozil in kakovosti cest na poti

Vrsta ceste	km	% trade
Asfaltirane ceste z visokim prometom	0,8	4,1%
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	9,6	49,5%
Asfaltirane ceste z nizkim prometom	6,0	30,9%
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš cona	0,1	0,5%
Makadamske ceste dobre kakovosti, ravninske	1,5	7,7%
Kompaktne makadamske ceste, z neizrazitim naklonom	1,4	7,2%



Merske enote v metrih na oseh nadmorske višine in razdalje



Rdeče: Walk of Peace; modro: Walk of Peace Bike; svetlo modro: različica WoP Bike

5. Krog Trst

Razlogi, zaradi katerih se predlaga poseben odsek za obisk POI, navedenih za Trst v primarnem dokumentu, so naslednji:

- Trst ni mesto, prijazno do kolesarjev, predvsem zaradi prometa, slabe pretočnosti mestnih ulic, ki so pogosto prekinjene s semaforji in številnimi prehodi, skoraj popolne odsotnosti kolesarskih stez ter strmih ulic v mestnem središču. Po številnih etapah na prostem, po naravnih makadamih in mirnih cestah, je za ljubitelja gorskega kolesarjenja precej neprijetno soočiti se z mestnim prometom, tudi zgolj za dosego končnega cilja dneva (hotel, dom, postaja ipd.). Smiselno je kolesarsko izkušnjo zaključiti ob prihodu v mesto (po možnosti pri železniški postaji za takojšnjo vrnitev domov) in se mestnega ogleda lotiti kasneje, z drugačnim pristopom.
- Številne in zanimive točke interesa (POI), ki jih Walk of Peace doseže znotraj Trsta, si zaslužijo poglobljen obisk, ki ga ob koncu precej zahtevne etape ni mogoče opraviti: utrujenost in pomanjkanje časa nista združljiva s kulturnim in zgodovinskim turizmom.
- Predlagana mestna pot je razmeroma kratka: s kolesarskega vidika je zgolj bistvena za povezovanje POI, predvidenih v projektu Walk of Peace Bike, katerim so dodane še tri pomembne točke, povezane z dogodki v Trstu med prvo svetovno vojno. Trst pa ponuja nešteto turističnih znamenitosti: vsak, ki se bo odločil za tematski ogled, bo pot zelo verjetno prilagodil lastnim interesom in vključil dodatne obiske POI.
- V primerjavi z itinerarjem, predvidenim v prvi fazi študije, so bile uvedene naslednje spremembe: Začetek in konec WoP Bike sta zdaj določena na Trg Svobode pri železniški postaji Trst in ne več na Trg enotnosti Italije;
- Pot poteka mimo pomola Audace in se kratko nadaljuje do bronastega kipa »deklet Trsta« ter bližnjega kipa Nazaria Saura (dodani POI), nato pa vstopi na Trg enotnosti Italije;;
- Na grič Sv. Justa se ne vzpenja več po Ulica Monteja v Ulica Capitolina, temveč po zgodovinskih ozkih ulicah starega mestnega jedra z zelo malo prometom, ki so zelo značilne, a precej strme: Ulica Donota, Ulica nun, Ulica gradu;
- Dodana je točka interesa – Orožarna na Gradu Sv. Justa, ki hrani tudi vojaške najdbe iz prve svetovne vojne;
- Ob povratku z Muzeja miru De Henriquez se uporabi nova kolesarska steza, urejena vzdolž celotnega drevored D'Annunzio in Ulica Raffineria, da se dosežeta Trg Barriera Vecchia v Korzu Italija

Tehnični podatki poti (pot je 100 % nadzorovana)

Smer trase in meritve: Železniška postaja – Trg enotnosti Italije – Grad Sv. Justa – Muzej Henriquez – Trg Oberdan – železniška postaja

Dolžina: 9 km

Skupni vzpon: 125 m, preverjeno z DTM Dežele FJK **Skupni**

spust: 125 m, preverjeno z DTM Dežele FJK

Največji povprečni naklon vzpona:

16,2% na 100 metrov po asfaltu

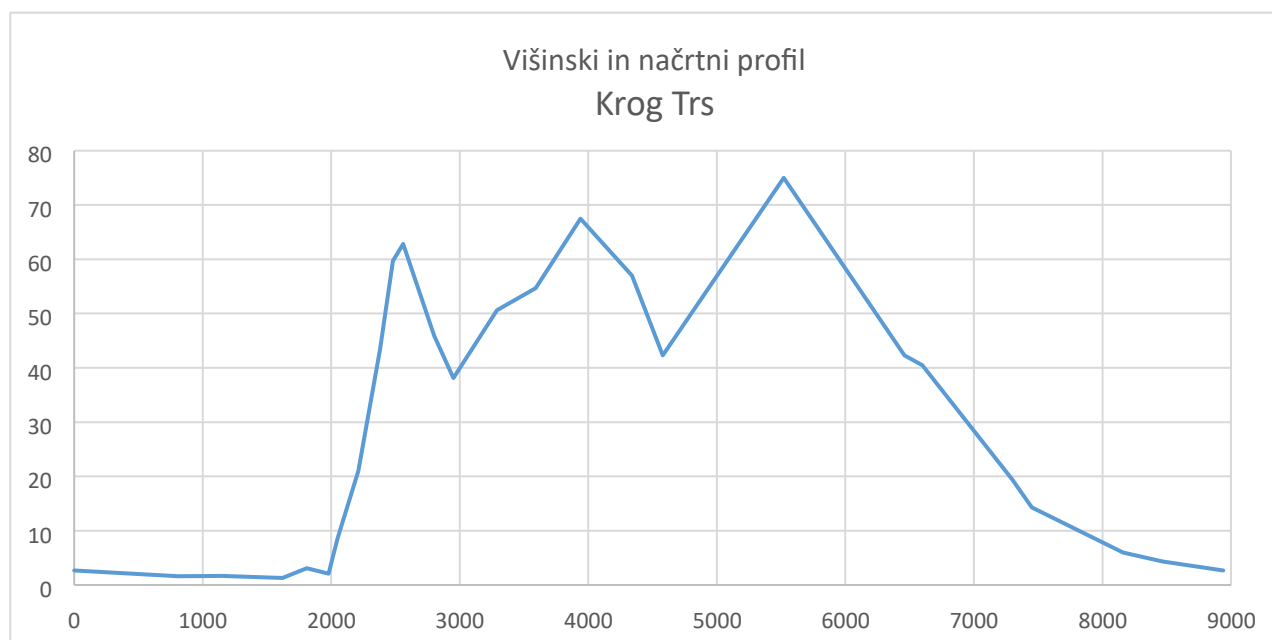
Največji naklon spusta:

7,0% na 240 metrov po asfaltu

Asfaltirane ceste: 9 km (100 %)

Ocenjevanje prometa vozil in kakovosti cest na poti:

Vrsta ceste	km	% trade
Asfaltirane ceste z visokim prometom	3,5	38,9%
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	2,4	26,7%
Asfaltirane ceste z nizkim prometom	0,4	4,4%
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarskopesš cona	2,7	30,0%



Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Merske enote v metrih na oseh nadmorske višine in razdalje



V rdeči barvi, Walk of Peace; v modri barvi, Walk of Peace Bike

TRATKI NADIŠKE DOLINE

Posebna analiza te priloge Walk of Peace Bike je pokazala, da lahko dober kolesar na MTB ali E-MTB prevozi celotno krožno pot dokaj enostavno v samo 3 etapah, namesto 6, predvidenih za pohodnike. Poleg tega je treba upoštevati, da številni rekreativni kolesarji v enem dnevu premagajo vzpone in spuste Matajurja i Kolovrata z različnimi vrstami koles, pri čemer startajo bodisi iz Italije, bodisi iz Slovenije.

Ker je krožna pot v osnovi zaprta, ni nujno, da se starta iz Kobarida; kolesarsko turo se lahko začne tudi iz Čedad ali Tolmina, krajev, ki so zlahka dostopni posameznikom ali skupinam z lastnimi prevoznimi sredstvi ali z intermodalnimi povezavami. Poleg tega so v teh mestih na voljo dovolj nastanitev in storitev za kolesarje, da se pripravi start.

Celotno pot je precej zahtevna tako fizično kot tehnično kolesarsko. Zato ni turistična pot v klasičnem smislu, temveč bolj športna pot s turističnimi, naravnimi in zgodovinskimi znamenitostmi, ki pa ne omogoča, da bi se nanje posebej osredotočili. Pravzaprav, kolesar si med hitrim spustom z gore po kateri koli cesti ne more privoščiti motenj: obstaja veliko tveganje, da bi trčil v avtomobil, zapeljal s ceste, padel ali doživel druge možne nesreče; enako velja pri zahtevnem vzponu s kolesom – če se pogosto ustavlja za fotografiranje ali obisk znamenitosti, se ritem pedaliranja prekine, težko ga je ponovno vzpostaviti, čas vzpona pa se znatno podaljša.

Čeprav je bil itinerar zasnovan tako, da ga je mogoče prevoziti v obe smeri, je iz kolesarskega vidika (manj zahtevni vzponi in daljši spusti) priporočljivo, da se krožna pot prevozi v nasprotnem smeri urinega kazalca, ne glede na to, ali se začne v Čedad, Kobaridu ali Tolminu. Seveda pa trase iz Kobarida in Tolmina vključujejo vzpon na Kolovrat in bodo nekoliko daljše ter zahtevnejše. Spodaj so predstavljene dolžine in višinske razlike možnih etap krožne pot

Krožna pot, izhodišče Čedad	Dolžina	Višinska razlika vzpona	višinska razlika pri spustu
Čedad -Planinski dom Solarje	34,2 km	1.135 m	332 m
Planinski dom Solarje-LivekPlaninski dom Pelizzo	22,7 km	1.042 m	661 m
Planinski dom Pelizzo– Čedad	25,9 km	93 m	1.277 m
Skupno	82,8 km	2.270 m	2.270 m
Krožna pot, izhodišče Kobarid			
Kobarid-Livek- Planinski dom Pelizzo	20,8 km	1.295 m	213
Planinski dom Pelizzo– Čedad	25,9 km	93 m	1.277
Čedad -Kolovrat-Livek-Kobarid	51,5 km	1.412 m	1.310
Skupno	98,2 km	2.800 m	2.800 m

Krožna pot, izhodišče Tolmin			
Tolmin-prelaz Solarje-Livek	23,5 km	1.014 m	514 m
Livek-Planinski dom Pelizzo- Čedad	39,0 km	894 m	1.453 m
Čedad - prelaz Solarje -Tolmin	48,9 km	1.218 m	1.159 m
Skupno	111,4 km	3.126 m	3.126 m

Tudi z drugimi vrstami koles, opremljenimi z ustreznimi prestavami (cestno kolo, treking kolo, gravel), je možno prevoziti krožno pot, seveda pa je potrebno biti dobro fizično pripravljen.

Krožna pot poteka približno 80 % na italijanskem ozemlju, v Dolinah Nadiže. Zaradi lokalnih hidrogeoloških težav, pogosto prestrmih klancev – tako v vzponu kot v spustu – ter slabega vzdrževanja poti in gozdnih cest na tem območju, **uporaba koles na mnogih makadamskih odsekih, ki so sicer del Walk of Peace za pešce, ni zagotovljena**. Posebej velja, da je vzpon na Matajur z gorskim kolesom po makadamu možen le z slovenskega pobočja.

Na postajališčih na tej poti ni veliko kapacitet za prenočevanje in drugih storitev, ki bi lahko sprejele večje število kolesarskih turistov (Planinski dom Pelizzo 24 ležišč, Planinski dom Solarie 18 ležišč); poleg tega je treba prostore deliti z drugimi turisti. Gre za pot za ljudi, ki so vajeni ne le napora, temveč tudi nekoliko bolj skromnih prenočišč in tveganja nepričakovanih dogodkov, tudi vremenskih, ki se lahko na tem območju pojavijo nenadoma in z veliko intenzivnostjo.

Torej, prevoz krožne poti brez predhodnega obveščanja o vremenu, razpoložljivosti in kakovosti ležišč lahko ogrozi kolesarsko izkušnjo. Ob poti so sicer tudi druge možnosti za postanek, čeprav omejene, tako v Italiji kot v Sloveniji, a to pomeni, da je treba pri dnevnih odsekih dodajati ali odvzemati razdalje: vsako kolesar bo moral to oceniti glede na lastno energijo in kolesarske sposobnosti. **Majhno število razpoložljivih ležišč in drugih storitev na poti bo močno omejilo razvoj kolesarskega turizma celotne krožne poti.**



1. Odsek Čedad -Stara gora- Planinski dom Solarje

Ta odsek združuje etape št. K-C 2, K-C 3 in del etape K-C 4 kolesarske poti Walk of Peace, navedene v primarnem dokumentu.

V primerjavi s prej določenim itinerarijem so bile izvedene naslednje spremembe:

- Izhodišče etape je bilo določeno pri parkirišču pred železniško postajo v Čedad, da kolesarjem omogoči prihod, parkiranje avtomobila in pripravo na odhod na tem območju dolgega postanka in/ali na območjih v bližini postaje ali prihod z vlakom s kolesom;
- odstranjen je bil makadamski del, ki s kapelice sv. Volfanga vodi do razcepa za lokaliteto Scale, saj je cesta zaprta z jekleno zaporo, kar jasno kaže na zasebno lastnino. Nadaljuje se po cesti neposredno spodaj;
- etapa se konča pri Planinskem domu Solarje, brez vzpona do Muzeja na prostem Kolovrat, ki je vključen v naslednjo etapo.

Na označenih cestah za kolesa niso bili zaznani dodatni problemi pri dostopu do makadama ali omejitve/ nevarnosti.

Tehnični podatki trase (pot 100 % nadzorovana)

Smer trase in meritve: Čedad – Stara gora - Zgornji Tribil- Planinski dom Solarje

Dolžina: 34,2 km

Skupni višinski vzpon: 1.134 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Regije FVG **Skupni**

višinski spust: 332 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Regije FVG

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Največji povprečni naklon vzpona:

9,1% na 1.440 metrov po asfaltu

% na 940 metrov po makadamu

Največji naklon spusta:

9,7% na 420 metrov po makadamu 8,1

7,7% na 4600 metrov po asfaltu

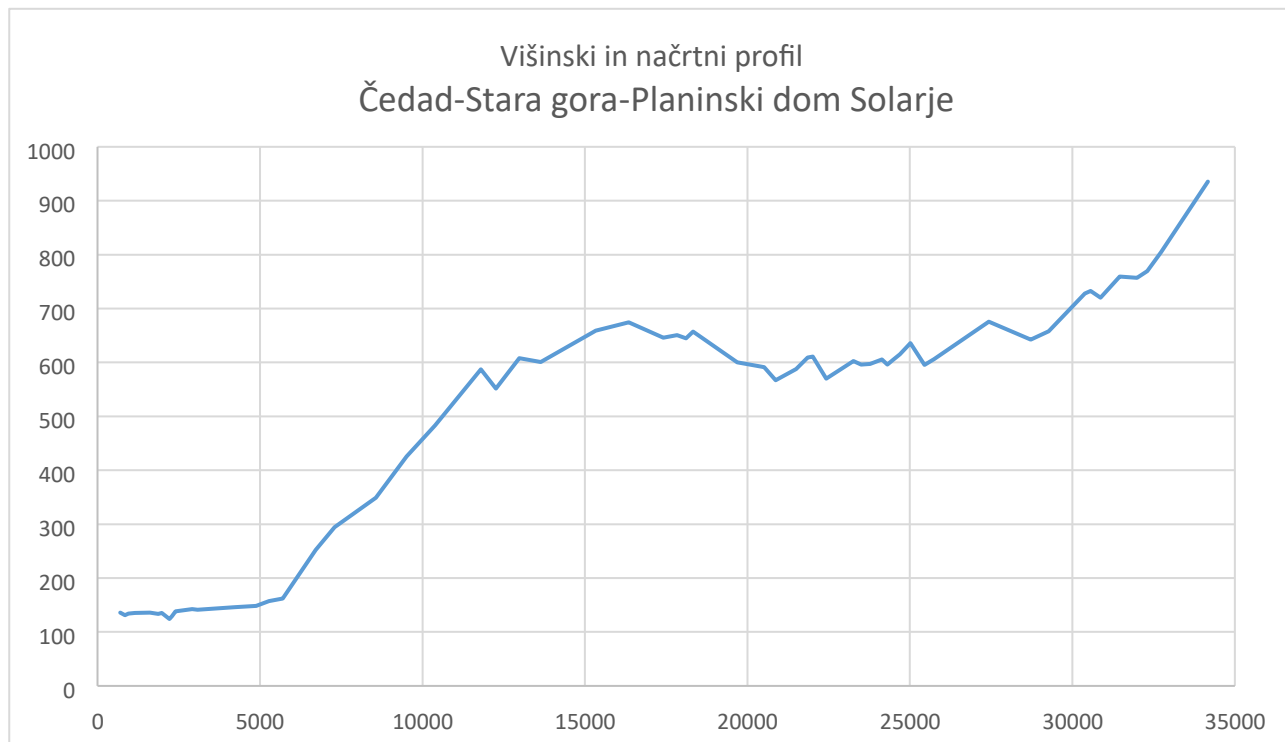
Asfaltirane ceste: 26,1 km (76,3 %); makadamske ceste: 8,1 km (23,7 %)

Ocena prometa in kakovosti cest na poti:

Vrsta cesta	km	% trase
Asfaltirane ceste z visokim prometom	1,1	3,2%
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	0,5	1,5%
Asfaltirane ceste z nizkim prometom	23,5	68,7%
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš cona	1,0	2,9%
Makadamske ceste dobre kakovosti, ravninske	2,7	7,9%
Kompaktne makadamske ceste, z neizrazitim naklonom	4,4	12,9%
Makadamske ceste, gozdne ali kmetijske, srednje kakovosti	1,0	2,9%



V rdeči barvi Walk of Peace; v modri barvi Walk of Peace Bike



Merske enote v metrih na oseh nadmorske višine in razdalje

2. Odsek Planinski dom Solarje-Kolovrat-Livek

Kot je bilo že omenjeno, je ta kratek odsek najbolj strateški del Walk of Peace Bike. Greben M. Kolovrat omogoča dostop do poti Gornjega in Srednjega Soškega ter dolin Nadiške, preprosto tako, da se premakne proti Liveku ali prelazu Solarie. Zaradi tega je treba biti pozoren na stanje ceste in njeno prehodnost: daljša prekinitev lahko močno zmanjša obiskovalnost Walk of Peace Bike.

Ker je odsek kratek, ga ne moremo predstaviti turistom kot samostojno turo, temveč ga je treba kombinirati z odseki, ki se od njega nadaljujejo, da bo dan s kolesom resnično zadovoljiv.

Tehnični podatki poti (pot nadzorovana 40 %)

Smer in meritev: Planinski dom Solarje -Muzej na prostem Kolovrat-Livek

Dolžina: 9,6 km

Skupna višinska razlika navkreber: 241 m, preverjeno z DTM Slovenija

Skupna višinska razlika navzdol: 486 m, preverjeno z DTM Furlanija-Juljska krajina

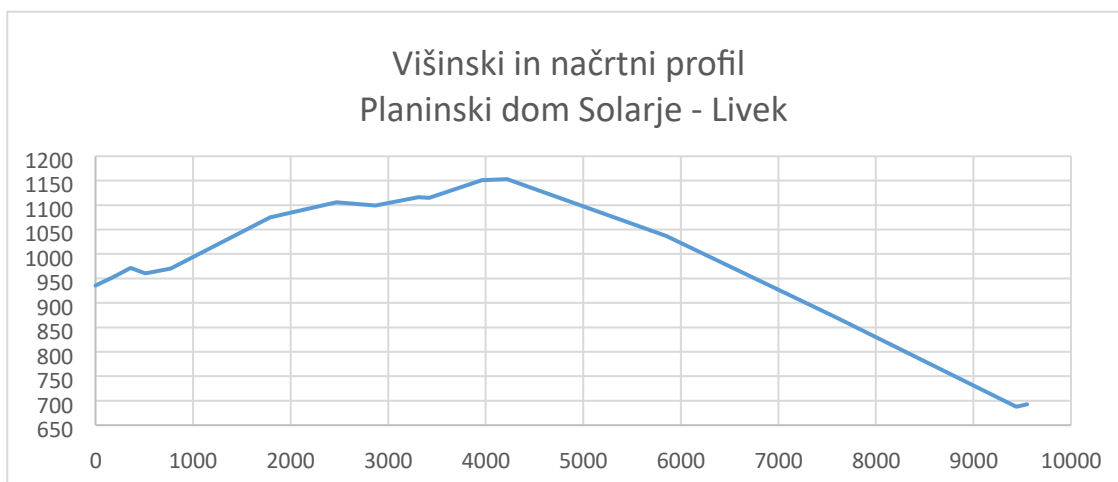
Največji povprečni naklon vzpona:
10,3% na 1020 metrov po asfaltu

Največji naklon spusta:
9,9% na 1.850 metrov po asfaltu

Asfaltirane ceste: 9,6 km (100 %)

Ocena prometa in kakovosti cest na poti:

vrste cesta	km	% trase
Asfaltirane ceste z nizkim prometom	9,6	100%



Merske enote v metrih na oseh nadmorske višine in razdalje



V rdeči barvi, Walk of Peace; v modri barvi, Walk of Peace Bike

3. Odsek Livek – Planinski dom Pelizzo/Matajur

Ta odsek je etapa K-C 6 kolesarske poti Walk of Peace Bike, navedena v primarnem dokumentu, izključuje pa vzpon/spust Livek-Kobarid, ki je že analiziran pri odsekih Srednjega Soče.

V primerjavi s kolesarsko traso, predstavljeno v primarni študiji, ni opazk ali sprememb. Na tem odseku je treba opozoriti na odklon (3,5 km) za obisk vasi Jevšček, kjer so ohranjeni spominki in prostori iz prve svetovne vojne, povezani z dogodki poročnika Ervina Rommela, ter značilna Nježna Hiša, stara pastirska in kmečka hiša. (planimetrične in višinske meritve niso bile izvedene zaradi kratkosti poti)

Dodana je bila pot za izkušene kolesarje MTB, ki uporablja staro vojaško cesto od Liveka proti planinam pod Matajurjem. Vojaška cesta, v dokaj dobrem stanju za prevoz, sprva asfaltirana, nato makadam s kompaktnim gramozom in kamenjem, se vzpenja s skoraj konstantnim naklonom 7,5 % za malo več kot 8 km. Privede do vrhov pod Matajurjem (Mrzli vrh, Srednji vrh) in se nadaljuje po kamniti in dežju izdolbeni poti po severovzhodnem pobočju, z nakloni nad 15 %. Tako se pride do sedla med M. della Colonna in Matajurjem, nadmorska višina 1531 m, od koder se začne druga pot, ki vodi navzdol do planin Mersino in nato do Doma na Matajurju na 1550 m. Od tod je možen vzpon na vrh gore, vendar ga je težko opraviti na kolesu, potrebno bo sestopiti in potiskati kolo.

Od Palinski dom na Matajurju je mogoče v kratkem času priti do poti, ki vodi s vrha gore proti Planinski dom na Pelizzu z MTB, a ta odsek je primeren le za zelo izkušene spustaše (nakloni približno 20 %), saj je zelo strm, ovinkast, zahteven in po ozki, kamniti in dežju izdolbeni poti.

Treba je opozoriti, da je pot Planinski dom na Pelizzu – vrh Matajur vedno zelo obiskana s pešci, tudi otroki, katerih kolesarji lahko motijo ali ogrozijo. Osebo sem lahko opazil, da se mladi in odrasli športniki po tem poti vzpenjajo peš s kolesom v roki, saj je le malo odsekov, kjer je mogoče peljati. To težavo

premagajo, da se nato lahko spustijo po spustu downhill-gravity "Matadown", o katerem je govora v odseku Planinski dom Pelizzo- Čedad. Medtem ko je vzpon do kočice Pelizzo po cesti zagotovo zahteven, a izvedljiv za dobro pripravljene kolesarje na klasičnih ali električnih kolesih, se ne priporoča označevanje alternativne MTB poti kot turistične. Gre namreč za športni izziv za izkušene MTB kolesarje, ki imajo vzdržljivost, odlično tehniko in zelo zmogljiva kolesa.

Na označenih cestah in stezah za kolesa niso zaznali dodatnih težav z dostopom ali omejitev oziroma nevarnosti



Tehnični podatki poti (100 % nadzorovana pot)

Smer poti in meritev: Livek-Čepelčiči- Velika gora

Dolžina: 13,2 km

Skupna višinska razlika navkreber: 802 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM regije FVG **Skupna višinska razlika navzdol:** 176 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM regije FVG

Največji povprečni naklon vzpona:

13,5% na 370 metrov po asfaltu

Največji naklon spusta:

7,7% na 1.170 metrov po asfaltu

Povprečni naklon odseka Čepelčiči–Planina Pelizzo: 8,6 % na 9,1 km Asfaltirane ceste: 13,2 km (100 %)

Ocenjevanje prometa vozil in kakovosti cest na poti:

Vrsta ceste	km	% trade
-------------	----	---------

Asfaltirane ceste z nizkim prometom	13,2	100%
-------------------------------------	------	------



Merske enote v metrih na oseh nadmorske višine in razdalje



Rdeče: Walk of Peace; modro: Walk of Peace Bike; svetlo modro: različica WoP Bike

4. Odsek Planinski dom Pelizzo/Matajur – Čedad

Ta odsek zajema etapi K-C 5 in del etape K-C 4 kolesarske poti Walk of Peace Bike, kot je navedeno v primarnem dokumentu.

Pot je tu opisana kot spust, saj predstavlja zaključni del krožne poti s štartom iz Čedad. V primerjavi s prej določenim itinerarjem je bil izpuščen vzpon na Monte dei Bovi, ker se nahaja na koncu spusta in le nekaj kilometrov pred ciljem. Takšna situacija ni najbolj primerna za mišice kolesarjev, saj je po dolgem spustu težje ponovno začeti s pedaliranjem v klanec. Tudi v primeru obratne vožnje vzpon na Monte dei Bovi ne predstavlja učinkovite ogrevalne vožnje pred naslednjim daljšim vzponom.

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Za ljubitelje downhill in enduro kolesarjenja je na voljo pot “Matadown” za spust s Matajura. Gre za približno 12 km adrenalinskega spusta, zelo tehničnega in hitrega, ki se začne na vrhu gore in se konča v Sorzentu, naselju ob Sv Peter ob Natisoni. Pot je športna in preveč tvegana za običajnega kolesarskega turista, še posebej v zgornjem delu, primerna le za izkušene kolesarje. Trasa spusta skoraj v celoti sledi peš poti Walk of Peace med Špeter ob Nadiži in vrhom Matajura, a je vzpon nemogoče izvajati s kolesom (povprečni naklon 11 % na 12 km po deloma neurejenem makadamu, zadnji 2,8 km po skalnatih stezah z naklonom 20 %).

Tudi v tem primeru **se odsvetuje označevanje “Matadown” kot turistične poti**: gre za športni izziv za izkušene MTB kolesarje, ki imajo specializirano kolo, fizično vzdržljivost, ustrezno zaščitno opremo in odlično kolesarsko tehniko.



Tehnični podatki trase (pot nadzorovana 95 %)

Smer in meritev trase: Planinski dom Pelizzo – Velika gora– Saudonja – Špeter ob Nadiži – Čedad

Dolžina: 25,9 km

Skupna višinska razlika v vzponu: 93 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Regija FVG **Skupna**

višinska razlika v spustu: 1.277 m, izmerjeno z GPS in preverjeno z DTM Regija FVG

Največji povprečni naklon vzpona:

Največji naklon spusta:

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

10,7% na 640 metrov po asfaltu

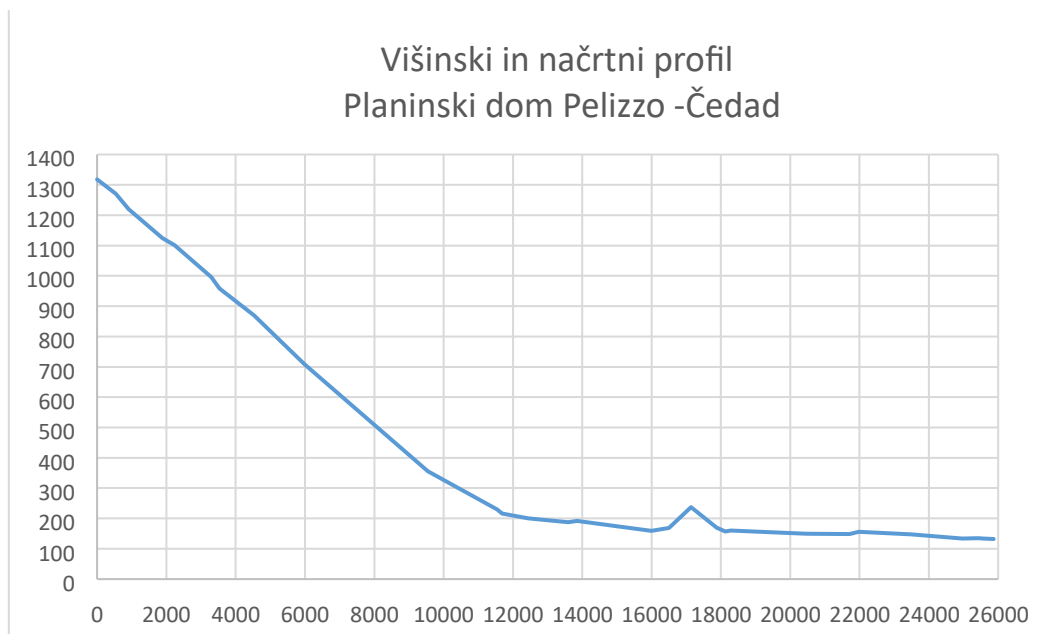
15,6% na 240 metrov po asfaltu

Povprečni naklon odseka Pelizzo – Saudonja: 9,4 % na 11,7 km

Asfaltirane ceste: 25,9 km (100 %)

Ocena prometa in kakovosti cest na poti:

Vrsta cesta	km	% trase
Asfaltirane ceste z visokim prometom	1,4	5,4%
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	2,2	8,5%
Asfaltirane ceste z nizkim prometom	21,8	84,2%
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš cona	0,5	1,9%



Merske enote v metrih na oseh nadmorske višine in razdalje



V rdeči barvi, Walk of Peace; v modri, Walk of Peace Bike; v zeleni, MTB pot WoP za izkušene

S tem odsekom se zaključi opis posameznih komponent Walk of Peace. Spodaj so predstavljeni tehnični podatki celotne poti v povzetku.

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

TEHNIČNI POVZETKI

Na teh straneh so predstavljeni tehnični podatki celotne poti Walk of Peace, tudi po homogenih območjih. Ti podatki so zelo uporabni za predstavitev celotnega itinerarja, za oceno možne prihodnje obiskovanosti s strani kolesarjev in za njegovo turistično promocijo v okviru specifičnih segmentov kolesarskega turizma.

Skupna dolžina (samo glavna pot, brez variant)

Tratti	Dolžina v km	Višinska razlika v vzponu: m	Višinska razlika v spustu: m	Asfaltirane ceste: km	Makadamske ceste: km
odseki Zgornjega Posočja					
Trbiž – prelaz Predil/Predel-Log pod Mangartom	20,3	472	567	18,5	1,8
Log pod Mangartom/Štoln – Bovec	16,4	235	416	8,9	7,5
Bovec-Drežnica-Kobarid	26,8	480	705	15,8	11
Kobarid-Mrzli-Tolmin	24,9	999	1039	14,6	10,3
Tolmin – Javorca in povratek	19,2	487	487	9,6	9,6
Krog Mengore	18,1	379	379	15	3,1
Tolmin-Kolovrat-Planinski dom Solarje	19,6	969	225	18,1	1,5
Kobarid – Livek	7,7	494	35	7,2	0,5
skupni odseki Zgornjega Posočja	153	4.515	3.853	107,7	45,3
odseki Srednjega Posočja					
Planinski dom Solarje-Kambrešco-Korada-Šmartno	37,6	468	1145	31	6,6
Korada-Plave-Sveta Gora/Monte Santo-Nova Gorica	29,5	758	1392	17,3	12,2
Šmartno-Monte Sabotino/Sabotin-Nova Gorica	17,2	414	584	15,9	1,3
Gorica -Nova Gorica	26	501	501	22,8	3,2
Skupni Srednjega Posočja	110,3	2.141	3.622	87,0	23,3
odseki Krasi					
Gorica - Debela griža - Tržič	44,1	583	674	27,5	16,6
Nova Gorica – Cerje - Komen – Mavhinje	47	766	678	25,5	21,5
Tržič – Mavhinje - Santa Croce – Trbiž	41,8	815	817	24	17,8
Krog Štanjel	19,4	295	295	16,5	2,9
Krog Trbiž	9	125	125	9	0
Skupni Nadiških dolin	161,3	2.584	2.589	102,5	58,8

odseki Nadiških dolin					
Čedad -Castelmonte- Planinski dom Solarje	34,2	1135	332	26,1	8,1
Planinski dom Solarje -Kolovrat-Livek	9,6	241	486	9,6	0
Livek – Planinski dom Pelizzo/Matajur	13,2	802	176	13,2	0
Planinski dom Pelizzo/Matajur – Čedad	25,9	93	1277	25,9	0
Skupni Nadiških dolin	82,9	2.271	2.271	74,8	8,1
Skupni Walk of Peace Bike	507,5	11.512	12.334	372,0	135,5

Indeksi poti (samo glavna pot, brez variant)

	Walk of Peace	Zgornje Posočje	Srednjega Posočja	Kras	Nadiške doline
skupna dolžina	507,5 km	153 km	110 km	161,3 km	82,9 km
skupni vzpon	11.512 m	4.515 m	2.141 m	2.584 m	2.271 m
skupni spust	12.334 m	3.853 m	3.622 m	2.589 m	2.271 m
skupna dolžina vzponov	235,6 km	77,3 km	47,4 km	70,2 km	40,7 km
skupna dolžina spustov	271,9km	75,7 km	62,9 km	91,1 km	42,2 km
povprečni naklon vzponov	4,9%	5,8%	4,5%	3,7%	5,6%
povprečni naklon spustov	4,5%	5,1%	5,8%	2,8%	5,4%
asfaltirane, betonirane, tlakovane ceste	73,3%	70,4%	78,9%	63,5%	90,2%
makadamske ceste, poti	26,7%	29,6%	21,1%	36,5%	9,8%

Podatki, ki so označeni, potrjujejo, kar je navedeno v primarnem dokumentu: **Walk of Peace Bike je v celoti zahtevna pot, primerna za kolesarje z dobrim treningom, dobro tehniko, ustrezno fizično pripravljenostjo in kolesi, ki so dovolj zmogljive, da premagajo višinske razlike, tudi zahtevne, po cestah vseh vrst.** Zato, kot je že navedeno tudi v primarnem dokumentu, mora kdor želi prevoziti Walk of Peace Bike v celoti, od Trbiža ali Loga pod Mangartom do Trsta, uporabljati **MTB kolesa dobre kakovosti in zmogljivosti**. Kot alternativa se lahko na skoraj vseh odsekih uporabljajo Gravel kolesa ali električna MTB kolesa. Drugi tipi potovalnih koles (trekking, cross-country itd.) bi morali imeti prestavne razmerja, ki se razlikujejo od standardnih za te modele, ter okvirje in vilice z izboljšano odpornostjo. Cestna kolesa so primerna le za krog Nadiških dolin, pri čemer so izključeni makadamski odseki med Čedad in planinskim domom Solarie. City kolesa in podobna, tudi e-kolesa s okvirji in kolesi, ki niso primerni za uporabo izven ceste, niso primerna.

Posamezna homogena območja pa kažejo različne značilnosti glede na ceste, ki so določene za pot. Čeprav se pot večinoma odvija po asfaltiranih cestah različnih vrst, je na odsekih Zgornjega Posočja in Krasa več makadamskih cest kot na odsekih Srednjega Posočja in Nadiških dolin. Posebej je krog Nadiških dolin skoraj

brez makadamskih odsekov, saj so v tem območju, predvsem na vzponih in spustih z Matajura, makadamski odseki prestrmi za turistično uporabo MTB koles, zato so predvideni le za športno uporabo s strani izkušenih kolesarjev. Poleg tega so številne makadamske ceste v tem območju ob Walk of Peace podvržene erozijam, plazovom in odronom, ter slabo vzdrževane ali z omejenim dostopom za kolesa, kar odsvetuje njihovo vključitev v itinerarij.

Višinske razlike na Walk of Peace Bike

Vzponi in spusti so številni, večino višinske razlike pa tvorijo kratki vzponi in spusti ali strmi odseki, včasih zelo strmi. Po celotni poti ni ravninskih odsekov, na posameznih odsekih pa je le malo cest s naklonom pod 1 %. **Strmi odseki na Walk of Peace Bike so dokaj dolgi in zahtevni.** Spodaj so navedeni najpomembnejši cestni odseki:

odsek	Segment	dolžina km	višinska razlika m	povprečni naklon %
Kobarid-Tolmin	Ladra-Krn	8,6	668	7,7
Kobarid-Tolmin	Pl. Petrovč-Zatolmin	7,5	906	12,1
Tolmin-Planinski dom Solarje	Volče-Museo Kolovrat	9,4	866	9,2
Kobarid-Livek	Idrsko-Golobi	4,9	473	9,6
Korada-Plave-Nova Gorica	Korada-Plave	7,6	626	8,2
Livek-Planinski dom Pelizzo	Razcep Masseris-Planinski dom Pelizzo	9,1	778	8,5
Planinski dom Pelizzo- Čedad	Planinski dom Pelizzo-Sovodnja	11,1	1.101	9,9

Vsota teh zelo strmih odsekov poti znaša 58,2 km s skupnim 5.418 metri višinske razlike, kar predstavlja 23 % celotnega vzpona in spusta na Walk of Peace. **Ti odseki in skupni disliveli bodo močno omejili publiko, ki želi premagati celotno pot s kolesom, saj se nahajajo strateško glede na celoten itinerarij.** Vzponi na Kolovrat iz Slovenije so neizogibni, če se želi nadaljevati po celotni poti, sicer je treba ostati v območju Zgornjega Posočja. Vzponi v krogu Nadiških dolin pa niso ključni za glavno pot, temveč le za specifični itinerarij. Nakloni na odseku Kobarid–Tolmin pa se lahko izognejo, če se izbere varianto po dolini reke Soče.

Cestni promet na Walk of Peace Bike

Pomemben dejavnik za uspeh kolesarskega turističnega itinerarja je promet, s katerim se bodo morali spopasti kolesarji. Znano je, da zelo lepa pot z zanimivimi točkami POI, vendar z gostim prometom, privabi le malo kolesarskih turistov ali športnih kolesarjev; nasprotno pa pot z malo POI in morda samo obdana z naravo pritegne njihovo pozornost veliko bolj. Spodaj je predstavljena sestava cest celotnega itinerarija, razdeljena tudi po homogenih območjih:

vesta ceste	Walk of Peace km	%	Zgornje Posočje km	Srednje Posočje km	Kras km	Nadiške doline km
Asfaltirane ceste z gostim prometom	21	4,1%	2,8	3,2	12,5	2,5
Asfaltirane ceste s srednjim prometom	71,4	14,1%	34,1	13,7	20,9	2,7
Asfaltirane ceste z malo prometa	223,9	44,1%	56,5	51,8	47,5	68,1
Kolesarske steze, ceste z omejenim prometom, kolesarsko-peš območja	55,7	11,0%	14,3	18,3	21,6	1,5
Makadamske ceste dobre kakovosti, ravninske	14,1	2,8%	5,0	0,0	6,4	2,7
Kompaktne makadamske ceste z neprevelikimi višinskimi razlikami	65,9	13,0%	15,3	6,5	39,7	4,4
Gozdne ali kmetijske makadamske ceste, srednje kakovosti	53	10,4%	23,5	15,8	12,7	1,0
Poti, enoslednice, neravne gozdne ceste	2,5	0,5%	1,5	1,0	0,0	0,0

Iz tega sledi, da Walk of Peace Bike ni na noben način zelo prometna pot. Vedno se je poskušalo uporabljati ceste z malo prometa, vendar v določenih okoliščinah to ni bilo mogoče. Središča mest in večjih vasi ter njihova neposredna okolica skoraj ne puščajo drugih možnosti kot uporaba cest z nizkim prometom. Tudi na določenih smernicah je bila uporaba bolj prometnih cest neizogibna zaradi pomanjkanja alternativ. Delež uporabe cest z gostim prometom (> 3000 vozil/dan) je minimalen, znaša 4 % in je večinoma zbran okoli

Trsta. Ceste s srednjim prometom (> 500 in < 3000 vozil/dan) so bile uporabljene predvsem v Zgornjem Posočju, zaradi pomanjkanja ustreznih alternativ, predvsem na dveh odsekih med Trbižem in Bovcem. Od 372 km asfaltiranih cest na Walk of Peace je le 25 % prometno, in odseki, ki jih bo treba prevoziti, so pogosto kratki. Deleži prometnih odsekov so v skladu s tistimi na drugih evropskih in italijanskih alpskih poteh podobne dolžine in v enakih teritorialnih okoljih.

Več kot 80 % celotnega itinerarja, kar znaša 415 km, poteka po cestah z nizkim prometom (> 500 vozil/dan), cestah z omejenim prometom in makadamskih cestah brez prometa, od tega je 55,7 km po kolesarskih stezah, cestah z manj kot 50 vozili/dan in območjih zaprta za promet. Ni podatkov, ali bodo prometni odseki kmalu opremljeni s kolesarskimi stezami ob cestah, vendar se to pričakuje v prihodnosti.

Makadamske ceste na Walk of Peace Bike

Skupno je v itinerarij vključeno 135,5 km makadamskih cest, večinoma gozdne poti z dobro podlago, kmetijskih parcel na kraškem območju, žal pa tudi nekaj makadamskih odsekov, ki niso vedno dobro urejeni. V primerjavi s celotnim itinerarijem ni veliko kilometrov makadamskih cest, vendar, kot je bilo že omenjeno, so obstajale omejitve njihove uporabe in lahko pride do dodatnih zmanjšanj, če določeni odseki ne bodo dovoljeni za prehod kolesarjev s strani pristojnih lastniških oblasti in lastnikov zemljišč.

Relativno nizko razmerje med asfaltiranimi cestami in makadamskimi (1 km na 4 km) bi lahko imelo negativne učinke predvsem pri številnih MTB kolesarjih, ki želijo kolesariti izključno v naravi in stran od avtomobilskega prometa. Vendar pa je ustvarjanje poti samo z makadamskimi cestami redko mogoče, saj imajo skoraj vse daljše MTB poti, tako športne kot turistične, vedno več kot ali približno 50 % asfaltiranih cest, večinoma z različno intenzivnim prometom.

V Sloveniji sem skoraj vedno naletel na makadamske ceste dobre kakovosti, s bolj urejenimi podlagami kot v Italiji. Odseki po single-track ali ozkih poteh so bili zmanjšani na minimum, da se preprečijo nesreče in prekinitev poti zaradi različnih dogodkov. Kar zadeva makadamske ceste na odsekih vzponov in spustov na Škabrijel in Matajur, nisem opravil neposrednih meritev, vendar sem se lahko seznanil z njimi preko spleta, komentarjev, video posnetkov in kartografije na spletnih straneh, specializiranih za downhill in enduro. Zame so preveč zahtevni za kolesarjenje in nimam kolesa, moči in tehnik, potrebnih za premagovanje teh odsekov v vzponu in še bolj v spustu. Ponovno poudarjam, kar sem že navedel pri posameznih odsekih, kjer so vključeni: **ekstremni makadamski odseki niso primerni za turistično uporabo. Njihovo premagovanje je izključno športna dejavnost za izkušene MTB kolesarje, opremljene s primernim kolesom, telesno vzdržljivostjo, odličnimi kolesarskimi tehnikami in ustrezno telesno zaščito.**

PREDLOGI ZA INTERMODALNOST NA WALK OF PEACE BIKE

Intermodalnost med javnim prevozom po cesti ali železnici in kolesi je danes nujna v svetu kolesarskega turizma z dvema osnovnima funkcijama:

- pripeljati ljudi in njihova kolesa do izhodišča itinerarja in jih vrniti nazaj ali na drugo mesto, kjer lahko nadaljujejo pot ali se vrnejo domov, vedno s kolesom;
- opravljati podporno funkcijo vzdolž kolesarskega itinerarja za pomoč popotnikom

Evropska železniška omrežja, tako lokalna kot mednarodna, so vedno bolj opremljena z vlaki, ki imajo mesta za prevoz koles, in na nekaterih zelo obremenjenih odsekih za kolesarske turiste so stojala za kolesa v številu več deset, urejena v posebej prilagojenih vagonih.

Omrežja javnega prevoza po cesti pa, iz različnih logističnih in prometnih razlogov, niso enako opremljena z avtobusi, ki bi imeli priključno napravo za nalaganje koles, kar pomeni, da so območja, ki niso povezana z železnico, manj privlačna za turistični promet, povezan s kolesarstvom.

Za krožne itinerarje, ki se začnejo in končajo na istem mestu, ali za kolesarske počitnice v obliki "marjetice" (tj. več izletov do različnih POI, ki se začnejo in končajo na istem mestu, poti pa na zemljevidu

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

skupaj spominjajo na cvetne liste marjetice), lahko kolesar sam premaga to pomanjkljivost z dostopom na mesto s svojim prevozom, vendar je to izvedljivo le v določeni razdalji od kraja bivanja, zaradi stroškov potovanja z avtom ali zmožnosti popotnika za daljše vožnje. V nasprotnem primeru so nujni javni prevozi in vsaj možnost najema koles, primernih za kolesarske turiste in v zadostni količini.

Linearni itinerarji, kot je Walk of Peace Bike, ne bodo mogli pritegniti večjega števila kolesarskih turistov, če vzdolž poti ne bo na voljo ustrezna intermodalnost javni prevoz + kolo. Ne glede na to, ali bo ta storitev upravljana s strani javnega prevoza ali organizirana s strani zasebnikov, bo ključnega pomena, da ima naslednje značilnosti:

- vedno mora biti na voljo, z ustreznimi urniki in tudi ob praznikih, predvsem v obdobjih največjega turističnega obiska na območju itinerarja;
- mora biti v zadostni količini glede na število ljudi, ki potrebujejo storitev;
- informacije o tem sistemu morajo biti lahko dostopne vsem, jasne in dobro definirane (postajališča, stroški, urniki, število prevoznih koles, morebitna rezervacija, informacije o prekinitvah ali spremembah storitve itd.).

Te informacije je treba zagotoviti tako, če gre za javno storitev, kot tudi, če zasebniki skrbijo za prevoz koles in ljudi.

Trenutno ima Walk of Peace Bike le nekatere dele integrirane v sistem intermodalnega javnega prevoza + koles, večinoma na italijanskem območju v primerjavi s slovenskim. Na zemljevidu na naslednji strani je prikazana celotna pot Walk of Peace Bike in primerjana z omrežjem trenutno razpoložljivega intermodalnega javnega prevoza na območju, skupaj s potencialnimi dostopnimi linijami do itinerarja iz sosednjih držav.



V rdeči barvi je prikazan Walk of Peace, v črni železniške proge, kjer je omogočen prevoz s kolesom (Tren + kolo), v zeleni pa avtobusi z možnostjo prevoza koles, blizu poti Walk of Peace.

Takoj je opazno, da lahko javni intermodalni prevoz s kolesom ustrezno dopolni Walk of Peace Bike le na območju Srednjega Posočja in na tržaškem Krasu. **Zato od Log pod Mangartom/Trbiža do Tolmina in po celotni Zgornji dolini Soče, najbolj alpskega in panoramskega dela itinerarja, ni možnosti prevoza koles s obstoječimi javnimi prevoznimi sredstvi in pridobitve pomoči vzdolž pot**

Poleg tega so trenutne točke neposrednega intermodalnega dostopa do Walk of Peace precej oddaljene od glavne trase: dostop je možen le iz Gorice/Nove Gorice do Mosta na Soči v smeri izvira reke Soče; bolje je, če se želi začeti iz Trsta, saj je do Gorice omogočen prevoz s kolesom po železnici in avtobus + kolo vzdolž železniške proge Trst–Gorica–Videm. Tudi tisti, ki morajo ali želijo priti z javnimi prevoznimi sredstvi (letalo, vlak, avtobus) brez kolesa, nimajo enostavne možnosti, da se približajo izbranemu izhodišču, še posebej v

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

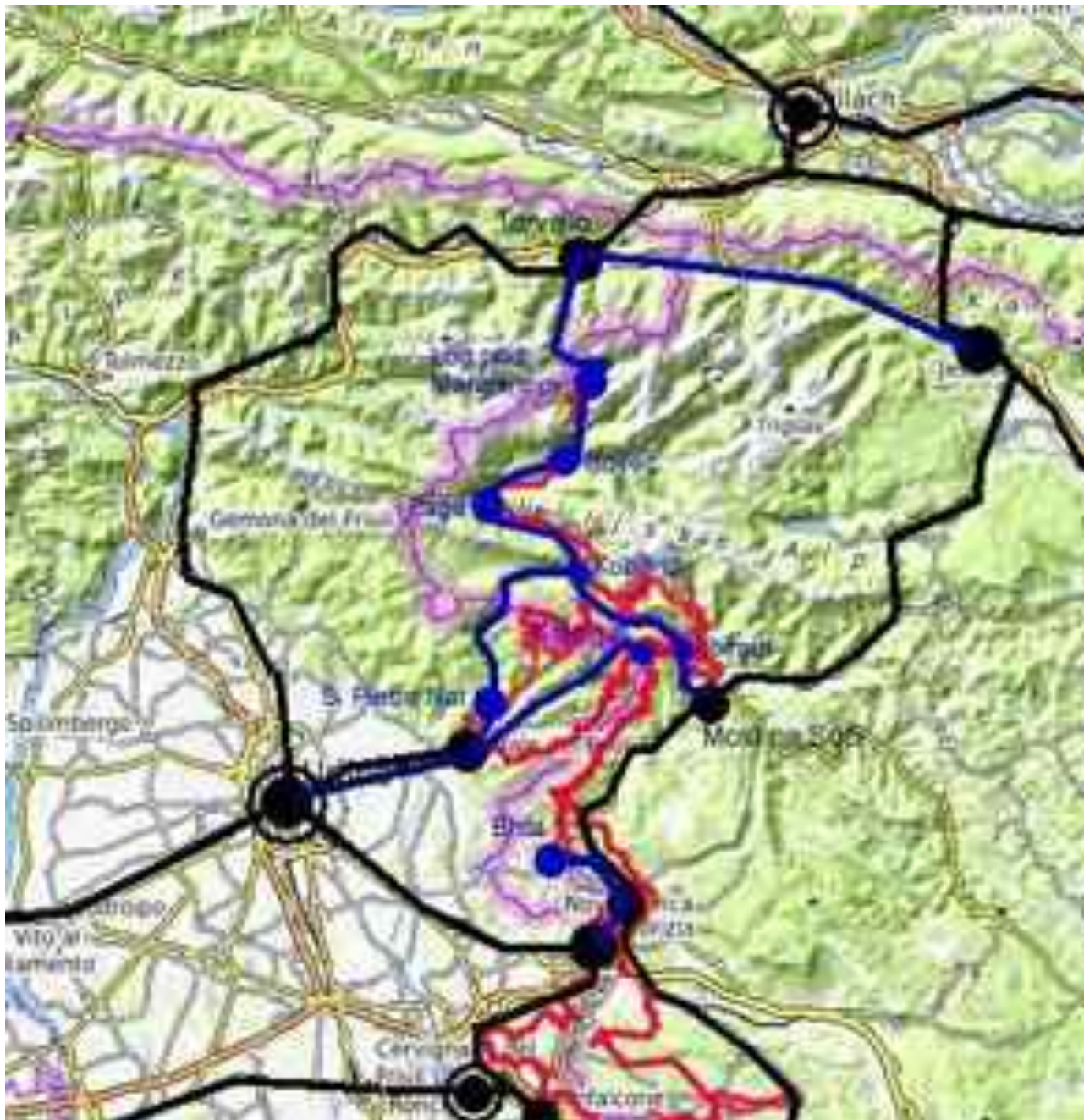
www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Zgornjem Posočju. Kot je razvidno iz zgornjega zemljevida, so veliki centri, ki privabljajo turistični promet in so blizu območja Soče (letališča Ljubljana in Ronchi dei Legionari, železniške postaje Trst, Vidim in Beljak), oddaljeni več deset kilometrov od doline Soče in ni neposrednih povezav, še posebej na slovenskem ozemlju.. Posebej slovenska pot D7, ki se začne na prelazu Stupica do Nove Gorice in nato nadaljuje preko Krasa do Ilirske Bistrice/Ville del Nevoso, se na več mestih prepleta z Walk of Peace in bo prav tako potrebovala podporne intermodalne sisteme. Odseki poti, ki so trenutno izvedeni ali zgolj označeni, segajo od Kanala do Nove Gorice in deloma od Tolmina/Mosta na Soči do Kanala; to je edini odsek kolesarske poti, ki ga pokriva stalni intermodalni prevoz po železnici Nova Gorica-Jesenice, kar potrjuje tudi obisk. Regija Furlanija - Julijska krajina pa v zadnjem času gradi kolesarsko pot Isonzo FVG 5, ki se bo povezala s slovensko potjo D7 prav v Gorici/Novi Gorici in nadaljevala do izliva Soče. Kolesarska pot bo služila intermodalnosti, ki že obstaja: vlak + kolo (proga Videm–Gorica– Tržič. –Trst) in avtobus + kolo (Gradež-Tržič. –Ronke– Gradišče ob Soči–Gorica– Krmin)

Intermodalnost javnega/zasebnega prevoza + kolo na tem območju je treba načrtovati z vidika srednje- in dolgoročne upravljalne perspektive, glede na dejansko privlačnost poti, mobilnostne potrebe, razpoložljiva sredstva in sposobnost operativne in finančne integracije med javnim in zasebnim prevozom. Doseg vseh različnih lokacij, ki jih poti prečkajo, bi zahteval število prevoznih sredstev in voznikov, ki jih javna podjetja ne morejo zagotoviti vsakodnevno. Poleg tega je treba organizirati in financirati nakup primernih prikolic za prevoz koles, usposabljanje in certificiranje voznikov za vožnjo s prikolico, določiti postopke nalaganja in razlaganja koles z ustreznimi varnostnimi in preventivnimi ukrepi, načrtovati primernih izmenjevalne in počivališčne točke za avtobuse s prikolicami, skleniti dogovore z upravljavci avtobusnih postajališč, določiti dni in ure odhodov iz vozlišč za zbiranje največjega števila ljudi itd. **Vsi ti postopki zahtevajo čas, finančne zmožnosti in posebno predanost javnih podjetij, kar ni vedno združljivo z razpoložljivimi viri in težko izvedljivo z dinamiko razvoja kolesarskega turizma.**

Na kratki rok pa, ko se bo začela promocija Walk of Peace Bike in kolesarski turisti prispejo, se zdi zasebna iniciativa, **po možnosti s podporo javnega financiranja, najizvedljivejša rešitev**. Z uporabo minivanov za 8–9 oseb s prikolicami za 7–8 koles je mogoče prepeljati turiste in kolesa od prihoda z javnim prevozom do hotelov, od koder kolesarji začnejo organiziran krog. Poleg tega je ta način zelo primeren za doseg manjših krajev v sredogorju, kjer so ceste precej ozke in težko prevozne za avtobuse, kar hkrati spodbuja tudi turistična podjetja v višjih legah.

Zasebna ponudba pa mora biti organizirana tako, da je čim bolj učinkovita in ustreza zahtevam kolesarjev, predvsem glede regulacije cen prevoza in čim večje razširjenosti stikov z operaterji, ki bodo izvajali storitev. Nekakšna zvezna ali koordinacijska služba med operaterji bi bila zelo funkcionalna, podobno kot je pri taksijih v mestih. **Ta dejavnost bo koristna tudi za prevoz prtljage med hoteli za tiste, ki potujejo s kolesom po poti, in za podporo turističnim agencijam, ki organizirajo skupine kolesarskih turistov na tem območju.**



V rdeči barvi Walk of Peace, črno železniške proge, ki jih opravljajo vlak + kolo, modro načrt avtobus + kolo za Walk of Peace

Predlog načrta za intermodalni prevoz javnih/privatnih prevoznih sredstev + koles bi moral dopolnjevati že obstoječo ponudbo, tako da bi dosegel Zgornjo dolino reke Soče iz železniških postaj Gorica/Nova Gorica, Most na Soči, Videm, Čedad Jesenice in Trbiž Boscoverde z avtobusi manjše velikosti (20–30 sedežev),

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

opremljenimi z ustreznim priklopnikom za prevoz koles (glej spodnji zemljevid). Avtobusi naj bi predvsem dosegli mesta Bovec, Kobarid, Tolmin in Most na Soči, z postanki tudi v Log pod Mangartom in Zaga. Tudi dolina Nadiških, Kolovrat in Brda bodo točke, ki jih bo treba intermodalno povezati iz Vidon, Čedad iz Gorica/Nove Gorice. Ni nujno imeti velikih avtobusov GT, dokler Walk of Peace Bike ne zaživi turistično v večjem obsegu, s stovkami kolesarskih turistov na dan, ki prevozijo vse odseke. **Intermodalnost bo namreč služila predvsem za prihod in odhod kolesarskih turistov iz in do vozlišč mednarodnega turističnega prevoza v bližini trase.** Te intermodalne linije bi lahko dopolnili manjši, nujno zasebni prevozi, ki bi izhajali iz mest Bovec, Kobarid in Tolmin proti manjšim krajem ali hotelom, takoj po prihodu javnih intermodalnih prevozov.

Poleg tehničnih, logističnih in finančnih zmogljivosti **za storitev je treba predhodno preveriti prevoznost vozil s priklopnikom po glavnih cestah** za dostop do doline Soče, okoliških višav in doline Nadiških, ki so ovinkaste, nekoliko ozke in imajo več serpent:

- SS 54 (Jesenice)– Trbiž – Predilske jame –Predel;
- Cesta 203 Predel–Log pod Mangartom–Bovec–Zaga–Kobarid;
- SR 54 Vidon - Čedad –prehod Topolizza;
- Cesta 102 Topolizza–Kobarid–Tolmin–Most na Soči;
- SP UD 45 (Vidon)– Čedad – Špeter ob Nadiži - Dreka–Kolovrat;
- Cesta 402 Nova Gorica–Šolkan–Šmartno.

Intermodalne storitve avtobus + kolo v Zgornji dolini reke Soče bi delovale le od pozne pomladi do konca septembra vsako leto, ko je število udeležencev dovolj veliko za upravičenost potrebnega vlaganja v javno in zasebno storitev. Poleg tega se od oktobra dalje podnebje v tem območju zaostri in postane bolj deževno; novembra/decembra se začnejo prve snežne padavine v višavah in tudi v dolini: začne se zimska turistična sezona za hotele v Zgornji dolini, ki traja do aprila, predvsem posvečena zimskim športom na snegu. V srednjem in spodnjem delu doline Soče, na višavah Brda/Collio in Krasa, od Gorice do izliva reke, je sneg danes že zelo redek, skoraj spomin. Kolesarski turizem in kolesarske izlete se še vedno izvajajo, z manjšo frekvenco in povpraševanjem, ki pa ostaja podprto z obstoječim italijanskim in slovenskim železniškim intermodalnim sistemom. Tu bi intermodalne storitve lahko delovale nekoliko dlje in tudi z večjo pogostostjo.

KONČNE UGOTOVITVE

Ugotovitve se nanašajo predvsem na postopke za promocijo poti in načrtovanje, potrebno za zagon gospodarstva, povezanega s kolesarstvom na Walk of Peace Bike.

Že nekaj let različni italijanski in evropski tour operatorji organizirajo kolesarske poti, ki izhajajo iz Bleda, Gorice ali Trsta, prečkajo Kras in dolino reke Soče, vendar se ne podajajo na pobočja gora, ki označujejo pot Walk of Peace Bike. Gre za potovanja v skupinah ali za posameznike in pare, pri čemer T.O. zagotavljajo storitve prehrane in nastanitve, zemljevidi poti, zavarovanje, pomoč 24/7, prevoz prtljage, najem koles po potrebi itd. Večinoma se ustavljajo v hotelih ali drugih turistično urejenih nastanitvah. Trenutno nobeno organizirano potovanje ne vključuje poti Walk of Peace Bike, čeprav se lahko posamezni odseki občasno obišejo. Pomembno je, da noben T.O. do zdaj ne postavlja v ospredje svojega kolesarskega programa teme Velike vojne, saj te zgodovinske dogodke kolesarski turisti zanimajo le delno; občasno se predlaga obisk Kobaridskega muzeja, a nič več. Večina poti iz Bovca vodi proti prelazu Vršič za prihod do Bleda ali od tam v dolino reke Soče.

Omenjena dejavnost kaže na zanimanje kolesarskih turistov za dolino reke Soče, vendar ni znano, koliko ljudi je kolesarilo po teh poteh vsaj v enem letu. Predvideva se vsaj nekaj deset oseb na posameznega T.O., sicer potovanje ne bi bilo ekonomsko upravičeno.

Ponudbe so usmerjene predvsem k osebam, ki verjetno ne zmorejo dnevno premagovati višinskih razlik in naporov, kot jih zahteva Walk of Peace Bike. Kot je že omenjeno, *“Walk of Peace Bike je zahtevna pot, primerna za kolesarje z dobrim treningom, dobro tehniko, atletskim ozadjem in kolesi, ki omogočajo premagovanje tudi hudih višinskih razlik na vseh vrstah podlage”*: **za promocijo poti je treba ciljati predvsem to skupino kolesarjev**. Ti kolesarji, večinoma moški, navajeni na vzpone in gorska makadamska pota, z dobro individualno kolesarsko tehniko, **se zbirajo na specializiranih spletnih straneh, družbenih omrežjih kot so Facebook, Instagram in drugih virtualnih prostorih, ki jih uporabljajo predvsem osebe nad 25/30 let**. Tam si izmenjujejo informacije o poteh, vtise, fotografije in videe svojih kolesarskih dogodivščin, priporočila za najboljše poti pa delujejo zelo učinkovito. Tudi ciljano oglaševanje za te osebe lahko vzbudi zanimanje, vendar mora biti izvedeno s strani podobnih oseb (uspešni športniki ali prepoznani influencerji v tem področju). **Za učinkovite rezultate je treba organizirati medijsko kampanjo, predvsem na družbenih omrežjih, usmerjeno predvsem na športne in amaterske MTB kolesarje**, vendar z očesom tudi na Gravel kolesarje, ki bi lahko prevozili večji del celotne poti. **Pri Walk of Peace Bike je treba poudariti predvsem avanturistične vidike, kolesarske izzive, tehnične odseke in epske vzpone**. Pejzažni, naravni, zgodovinski in drugi vidiki bodo služili kot ozadje ali dopolnilo, vendar ne kot glavna “sprožilna točka”, ki bo vzbudila zanimanje te vrste kolesarjev.

Če želimo ustvariti **turistični profil teh kolesarjev**, običajno:

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

- So mladi in odrasli, stari od 25 do 70 let, večinoma moški;
- Skoraj vsi imajo kakovostna in dražja običajna ali električna kolesa;
- Organizirajo svoja potovanja samostojno, večinoma v manjših skupinah, od jutra do večera, če ni možnosti linearnega premikanja in vračanja z javnim intermodalnim prevozom;
- Če pa se zanašajo na turistično agencijo (običajno MTB kolesarji iz Severne Evrope), mora biti specializirana za tovrstne športne avanture, z organizacijo in logistiko, prilagojeno njihovim potrebam;
- Imajo dobro kupno moč;
- Imajo raznolike preference glede nastanitve (od rustikalnih, kot so planinske koče, do srednje kakovostnih hotelov);
- Potrebujejo, da so njihova kolesa po blatnih ali zahtevnih poteh dobro vzdrževana (čiščenje in mehanika, ki jo običajno opravijo sami);
- Ne potrebujejo veliko hrane, ampak iščejo kakovost in lokalno značilnost;
- Če potujejo po linearnih, zahtevnih ali težkih poteh več dni z enduro, full-suspension ali visokotehničnimi MTB kolesi, ne morejo nositi prtljage s seboj: potrebujejo prevoz prtljage;
- Potrebujejo zaprte in varne prostore za shranjevanje koles ponoči, sicer jih vzamejo v sobo, kar pa je za nekatere hotelirje težava;
- Nekatere skupine lahko zahtevajo lokalne MTB vodnike, a večina uporablja GPS sledi, ki jih najdejo na spletu, ali kupljene zemljevide;
- Zgodovinske, turistične, naravne in pokrajinske informacije jih zanimajo le deloma in individualno.

Zato se bo morala območja in turistične nastanitvene strukture, ki bodo gostile te kolesarje na poti Walk of Peace Bike, ustrezno organizirati, da bodo zadostile zgoraj navedenim zahtevam. Veliko navodil v tej smeri je že bilo podanih v primarnem dokumentu.

V trenutnih pogojih, katere situacije se lahko pojavijo za operaterje, ki želijo gostiti kolesarje na Walk of Peace? Zagotovo ne bodo mogli ustvariti linearnega poti v območjih Zgornjega in Srednjega Posočja zaradi pomanjkanja lokalne intermodalnosti. Kolesarji se bodo morali omejiti na krožne poti ("margherita") okoli kraja, kjer so nastanjeni, če so te sploh izvedljive, in se premikati z lastnim prevozom do drugih delov poti (zelo neprijetna situacija zanje! Če bodo posamezni hotelirji sami urejali storitve za svoje hotele, se bodo ustvarile strukture primerne in neprimerne za kolesarje. Pojavila se bo konkurenca predvsem med TO, ki bodo vnaprej rezervirali sobe za svoje stranke, medtem ko bodo zasebniki morda naleteli na prekomerno zasedenost primernih nastanitev. **Če se bodo morali zadovoljiti z nastanitvami slabše kakovosti, bo blagovna znamka poti trpela na družbenih omrežjih zaradi negativnih mnenj nezadovoljnih kolesarjev,** kar bo močno odvrčalo od uporabe poti zaradi pomanjkanja kakovostnih in obsežnih storitev. Če na območju ne bodo organizirane tudi storitve prevoza prtljage, izposoje koles, **specializiranih vodnikov itd, se bo kolesarski turizem v tem območju prepuščal tujim TO,** ki bodo vse storitve za svoje stranke uredili sami, in ustvarjena dodana vrednost bo šla izključno v njihove roke. Neorganizirani obiskovalci, ki so absolutna večina, ne bodo mogli najti storitev na kraju samem in bodo močno demotivirani za obisk Walk of Peace Bike.

Te ugotovitve veljajo za celoten kolesarski turizem v Posočju, tudi za tiste, ki zdaj potekajo po spodnji dolini. V bistvu, če se ne ustvarijo osnovni pogoji za sprejem in storitve, bi se izgubila edinstvena priložnost! Če Walk of Peace že privablja precej pohodnikov na svojih poteh, bo različica Bike potrebovala trden turistični projekt, ki bo koristil vsem skupnostim ob poti.

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Na koncu bo potrebno:

- načrtovati in organizirati mrežo intermodalnega prevoza po celotni poti, jo dopolniti tam, kjer še ni prisotna ali je pomanjkljiva;
- ustvariti pogoje za razvoj vseh lokalnih storitev, bistvenih za kolesarske turiste, tako za organizirane skupine kot posameznike, na razširjen, dostopen in dobro promoviran način;
- usmeriti informacije in ustrezno promovirati Walk of Peace Bike na pravih kanalih, da se vzbudi zanimanje med MTB kolesarji;
- označiti pot in omogočiti dostop do GPS sledi za tiste, ki jo bodo prevozili.

Iskreno želim vsem uspešno delo!



Partner di progetto/*Projektni partnerji*



Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace