

ANALIZA REKREACIJSKE INFRASTRUKTURE NA KRAŠKEM ROBU, OCENA STANJA UPRAVLJANJA IN VZDRŽEVANJA TER PREDLOGI ZA NADALJNI RAZVOJ

KAZALO

1. UVOD	3
2. KOLESARSKI TURIZEM IN KOLESARSKI TURISTIČNI PRODUKT	4
3. KRAŠKI ROB KOT KOLESARSKA TURISTIČNA DESTINACIJA	6
3.1. Analiza ponudbe	6
3.2. Analiza obstoječe namenske infrastrukture	8
3.3. Analiza obiskovalcev	9
3.4. Krovna matrika PSPN	10
4. GORSKOKOLESARSKI CENTER	11
4.1. Možnosti za razvoj gorskokolesarskega centra	12
4.2. Opis predvidenega gorskokolesarskega centra Osp	12
4.3. Podporna infrastruktura in storitve za gorske kolesarje	14
5. MODEL UPRAVLJANJA ŠPORTNO-REKREACIJSKIH AKTIVNOSTI NA PROSTEM NA PODROČJU OSAPSKE DOLINE	15
5.1. Analiza stanja	15
5.2. Razvoj modela upravljanja	16
5.2.1. Upravljanje v domeni javnega sektorja	16
5.2.2. Upravljanje v domeni zasebnega sektorja	18
5.2.3. Upravljanje v domeni javno-zasebnega partnerstva	21
5.2.4. Izbira primerne oblike javno-zasebnega partnerstva	23
5.2.4.1. Klasična pogodba o izvajanju storitev	23
5.2.4.2. Pogodba o upravljanju	23
5.2.4.3. Najemna pogodba	23
5.2.4.4. Pogodbe tipa BOT in BOO	23
5.2.4.5. Koncesije storitev	24
6. LITERATURA IN VIRI	25

1. UVOD

Širše območje Kraškega roba zaradi svojih naravnih danosti – predvsem razgibanega reliefa in milega mediteranskega podnebja predstavlja atraktivno območje za izvajanje številnih športno -rekreacijskih aktivnosti na prostem. Med slednjimi prednjačijo predvsem plezanje, pohodništvo, gorsko kolesarjenje in jadralno padalstvo. Šport in rekreacija nista edini aktivnosti v prostoru, zato se srečujeta z ostalimi oblikami rabe prostora. Ker izvajanje in umeščanje športno rekreacijskih aktivnosti v prostoru trenutno ni primerno urejeno prihaja do trenj z drugimi uporabniki prostora, lastniki zemljišč ter lokalnim prebivalstvom. Zaradi stihijskega umeščanja in gradnje ter večinoma pomanjkljivega vzdrževanja imajo tovrstne aktivnosti tudi negativne vplive na naravno okolje. Neurejenost umeščanja, upravljanja in izvajanja športnorekreacijskih aktivnosti na območju Kraškega roba poleg predhodno omenjenih negativnih vplivov predstavlja tudi neizkoriščeno razvojno in poslovno priložnost za lokalno okolje in regijo.

Med oblikami rekreacije na območju Kraškega roba, kot najbolj problematična aktivnost izstopa gorsko kolesarjenje. Seveda vse oblike gorskega kolesarjenja niso sporne, saj nekateri gorski kolesarji koristijo obstoječo in javno dostopno cestno infrastrukturo (predvsem makadamske ceste). Problematično je predvsem gravitacijsko in deloma turno gorsko kolesarjenje, kjer uporabniki koristijo namenske enoslednice. Njihovo umeščanje večinoma poteka brez ustreznih dovoljenj in soglasij, kar povzroča trenja z lastniki in lokalnim prebivalstvom, hkrati pa predstavlja potencialno grožnjo naravnemu okolju. Namenske enoslednice se hkrati raztezajo po širokem geografskem področju ter posledično tangirajo večje število deležnikov. Med ključnimi razlogi za problematiziranje gorskega kolesarjenja velja izpostaviti tudi dejstvo, da gorsko kolesarjenje predstavlja v primerjavi z ostalimi oblikami rekreacije na območju, relativno nov pojav. Gorski kolesarji so posledično še vedno napačno videni predvsem kot ekstremni športniki, ki škodujejo lastnini, povzročajo težave in ne kot potencialno dobri obiskovalci. Poleg neurejene namenske infrastrukture, odsotnost primarne in podporne infrastrukture – predvsem urejenih parkirišč, slabi uporabniško izkušnjo obiskovalcev, hkrati pa povzroča nezadovoljstvo med lokalnim prebivalstvom.

Zaradi zgoraj omenjenih težav pri umeščanju in izvajanju gorkokolesarskih aktivnosti na območju Kraškega roba je nujno potrebno to področje primerno urediti in vzpostaviti vzdržen model upravljanja. Kljub temu, da ostale aktivnosti na območju niso tako problematične kot gravitacijsko gorsko kolesarjenje, pa je športno-rekreacijske aktivnosti na območju potrebno urejati in upravljati celovito. Pričujoči dokument se bo kljub temu osredinil predvsem na področje kolesarjenja - predvse, gorskega kolesarjenja, ki je na območju najbolj razširjeno in problematično. Predlogi za razvoj trajnostnega modela upravljanja nadaljevanju dokumenta, pa vključujejo vse glavne športno-rekreacijske aktivnosti na območju. Razvoj celovitega modela upravljanja bo namreč omogočil enoten in posledično ekonomsko vzdržen pristop k urejanju in trženju športnorekreacijskega potenciala območja,

2. KOLESARSKI TURIZEM IN KOLESARSKI TURISTIČNI PRODUKT

Kolesarjenje ima danes različne pojavne oblike; na eni strani predstavlja priljubljeno in množično rekreativno oziroma športno aktivnost in z njo povezano turistično dejavnost, na drugi pa trajnostni način mobilnosti oziroma prevozno sredstvo. **Kolesarjenje** postaja ena izmed najpomembnejših trajnostnih oblik športne, rekreacijske in turistične dejavnosti. Razvoj kolesarskega turizma in z njim povezana izgradnja kolesarjem prijazne infrastrukture omogoča in spodbuja uporabo kolesa za potrebe dnevne mobilnosti med lokalnim prebivalstvom. S tem razvoj kolesarskega turizma pomembno pripomore k rabi mehke mobilnosti in k dvigu kakovosti življenja za lokalno prebivalstvo.

Kolesarski turizem v središče postavlja kolo kot sredstvo za premikanje in počitniško motivacijo. Gre za enega najbolj dinamičnih segmentov turističnega trga, ki je v skladu s sodobnimi smernicami in življenjskim slogom. Zapoveduje aktiven način potovanja, skrb za telesno pripravljenost, dobro počutje in pobeg od vsakodnevne rutine in stresa. Število destinacij, ki razvijajo kolesarske produkte in na letni ravni pritegnejo vse več obiskovalcev, hitro narašča. Evropska kolesarska zveza (European Cycling Federation) je leta 2014 objavila raziskavo, v kateri je ocenila, da kolesarski turizem v Evropi ustvari 44 milijard EUR letnega prometa. Škotsko letno obišče več kot milijon gorskih kolesarjev, prav tako gorsko kolesarjenje postaja eden izmed nosilnih turističnih produktov v poletni sezoni v sosednji Avstriji (Dravsko kolesarsko pot letno prekosarjajo prek 120.000 kolesarjev), v manjšem kraju Černá Voda na Češkem pa dobro razviti gorskokolesarski produkti letno privabijo več kot 60.000 obiskovalcev. Kolesarski in posledično tudi gorskokolesarski turizem se hitro razvija tudi v Sloveniji; gorskokolesarski produkt Trans Slovenia letno ustvari prek 14.000 prenočitev, hitro raste tudi število gorskokolesarskih centrov in namenskih enoslednic, ki jih vsako leto obišče več kolesarjev.

Obstaja več opredelitev kolesarskega turizma. Faulks, Ritchie in Fluker (2007) kolesarski turizem opredelijo kot obisk destinacije, ki traja najmanj 24 ur, vsebuje pa tudi kolesarske aktivnosti. Sirše (2005) kolesarski turizem opredeli še širše, kot obisk ali potovanje, bodisi eno- ali večdnevno, izven običajnega okolja. Vključuje aktivnost kolesarjenja kot osnovni motiv za obisk turistične destinacije, hkrati pa tudi potovanja, na katerih je kolesarjenje le ena izmed mnogih aktivnosti turista, vključno z enodnevnimi kolesarskimi potovanji.

Izkušnje številnih evropskih destinacij, ki kolesarski turizem uspešno razvijajo, kažejo, da razvoj te oblike turizma vpliva na politiko trajnostne mobilnosti, spodbuja k ponovni rabi opuščene dediščine in infrastrukture ter omogoča razvoj turizma na odmaknjenih območjih in v obdobjih izven glavne turistične sezone. Zaključimo lahko, da kolesarski turizem prinaša številne prednosti in priložnosti za okolje, v katerem se razvija.

Prednosti kolesarskega turizma delimo na:

Okoljske:

- Kolesarski turizem je trajnostna in okolju prijazna oblika turizma z minimalnim negativnim vplivom na okolje in lokalno skupnost. Izgradnja namenske infrastrukture za kolesarjenje ureja kolesarjenje v lokalnem okolju, saj zmanjšuje potrebo po vožnji izven urejenih poti in z njo povezane negativne vplive na okolje.

Ekonomске:

- Kolesarski turizem lahko s privlačno ponudbo v kratkem času spodbudi močno povpraševanje in omogoča razvoj spremljajočih dejavnosti, kot so gostinstvo, namestitvene kapacitete, servisna in informacijska dejavnost.
- Kolesarski turizem beleži izjemno rast. Kolesarski turisti slovijo kot kakovostni gostje, saj v destinaciji ostanejo dlje in potrošijo več od povprečnega obiskovalca.
- Razvoj turističnega kolesarjenja spodbuja dodatne investicije v kolesarsko infrastrukturo, ta pa razvoj trajnostne mobilnosti med lokalnim prebivalstvom.
- Z razvojem kolesarjenja in kolesarskega turizma lahko izkoristimo obstoječo, največkrat neuporabljeno infrastrukturo, kot so stranske in podeželske poti in opuščene železniške proge. Tako že obstoječe prometnice postanejo ekonomske poti.
- Kolesarski turizem nudi dodaten vir prihodkov turističnim ponudnikom, ki so težje dostopni in oddaljeni od glavnih prometnic.
- Z razvojem kolesarske infrastrukture se oživlja podeželje in razvijajo nova delovna mesta, ki omogočajo aktivno zaposlovanje mladih, kar posledično zmanjšuje demografsko ogroženost.

Socialne:

- Kolesarjenje spodbuja aktiven in zdrav način življenja. Je priložnost za kakovosten način preživljanja prostega časa na prostem in v naravi za otroke in mladino, ki izgublja zanimanje za gibanje in aktivno preživljanje prostega časa.

3. KRAŠKI ROB KOT KOLESARSKA TURISTIČNA DESTINACIJA

3.1. Analiza ponudbe

Infrastruktura za kolesarjenje	
Infrastruktura za kolesarjenje	Na območju kraškega roba ni legalne namenske gorskokolesarske infrastrukture. Kolesariti je mogoče po razvejani mreži manj prometnih asfaltnih in makadamskih cest in poti, ki pa bi jih bilo treba oblikovati v smiselne ture in ustrezno označiti. Na širšem območju Osapske doline je več enoslednic, po katerih pa vožnja uradno ni dovoljena, predvsem v zimskih mesecih pa pritegne večje število gorskih kolesarjev iz Slovenije in sosednjih držav. Večje število gorskih kolesarjev povzroča zaradi splošne neurejenosti konflikte z lokalnim prebivalstvom in drugimi uporabniki prostora.
Raznolikost kolesarske infrastrukture	Cestna infrastruktura in poti so primerne predvsem za turne kolesarje in kolesarje popotnike. Razgiban relief omogoča raznolike kolesarske izkušnje različnih težavnostnih stopenj. Na območju se nahaja več enoslednic. Območje je za turne kolesarje povezano s transferzalama Trans Slovenija 1 in 4.
Poti, ki omogočajo dve- do tridnevno kolesarjenje	Število namenskih enoslednic in njihov obseg sta prav primerna predvsem za enodnevne izlete, prav tako tudi obseg ostalih tras, ki potekajo po obstoječih poteh in cestah.
Dostopnost	Območje je hitro in enostavno dostopno, saj ga povezuje avtocestni krak A1, poleg tega pa meji tudi na sosednjo Hrvaško in Italijo. Bolj problematično je gibanje po samem območju, kjer jedro tvorijo ožje prometnice, težavo pa predstavlja predvsem pomanjkanje urejenih parkirišč.
Kolesarjem prijazen javni promet	Kolesarjem prijazen javni promet ni na razpolago.
Razpoložljivost informacij o kolesarjenju pred prihodom	Kolesarske ture po cestah so na razpolago v različnih vodičih, spletnih mestih lokalnih turističnih organizacij ter na specializiranih spletnih mestih. Glede na dejstvo, da so enoslednice ilegalne je dostopnost o njihovi lokaciji omejena na prenos od ust do ust, ter specializirana spletna mesta, spletne skupnosti in forume.
Razpoložljivost informacij na terenu	Nekatere kolesarske ture so na terenu označene medtem, ko namenske enoslednice na terenu niso označene.
Vzdrževanje infrastrukture	Cestno infrastrukturo, ki jo uporabljajo tudi kolesarji, vzdržujejo upravljavci cest. Vzdrževanje namenskih kolesarskih poti je v domeni prostovoljcev. Namenske gorskokolesarske poti so zgradili entuziastični lokalni gorski kolesarji, ki infrastrukturo tudi vzdržujejo.

	Zaradi nesistematičnega vzdrževanja, težav z lastniki zemljišč ter pomanjkanja sredstev, vzdrževanje pogosto ne dosega zelenih standardov, kar lahko posledično privede tudi do poškodb.
Dogodki	Dogodki na območju so omejeni na turnokolesarske dogodke - Gorskokolesarski maraton MTB Slavniki. Dogodkov na enoslednicah ni, ker le te niso legalne.

Kolesarska izkušnja	
Edinstvena narava in znamenitosti	Relief je na območju zelo razgiban. Poleg geografske raznolikosti in panoramskih razgledov so na območju tudi številne naravne in kulturne znamenitosti.
Kolesarjem prijazne namestitve	Na območju trenutno ni kolesarjem prijaznih namestitev.
Lokalna kolesarska skupnost	Na širšem območju Osapske doline ter predvsem v bližnjih urbanih središčih (Koper, Trst) obstaja močna gorskokolesarska skupnost, ki je poskrbela za vzpostavitev in vzdrževanje obstoječe namenske gorskokolesarske infrastrukture na obravnavanem območju. Poleg tega je območje Ospa priljubljena destinacija za plezalce, ki z gorskimi kolesarji delijo podoben »outdoor« etos.
Podporne storitve	Podpornih storitev za gorske kolesarje, kot je denimo prevoz kolesarjev in koles, na obravnavanem območju ni. Na obravnavanem območju prav tako ni specializirane agencije, ki bi kolesarjem zagotavljala podporne storitve, kot so prevoz prtljage, vodenje ipd. V občini ni niti drugih agencij, kljub temu da se na širšem območju nahaja več kolesarskih vodnikov in inštruktorjev z licenco, organizirano vodenje trenutno ni zagotovljeno.
Prepoznavnost in podoba	Območje Osapske doline je prepoznano predvsem med slovenskimi ter italijanskimi gorskimi kolesarji iz obmejnih območij. Predvsem v zimskem času je obravnavano območje med slovenskimi gorskimi kolesarji veljalo za eno izmed najpriljubljenejših destinacij za gorsko kolesarjenje v Sloveniji. Zaradi konfliktov z lastniki zemljišč ter lokalno skupnostjo je območje izgubilo del privlačnosti med gorskokolesarsko skupnostjo.
usklajeno trženje in promocija	Trženje in promocija kolesarjenja na območju trenutno nista formalno urejena in poenotena, njuna raven je zanemarljiva. Trenutno vse promocijske aktivnosti potekajo na ravni lokalne gorskokolesarske skupnosti (ustno izročilo). Zaradi pravne in lastniške neurejenosti gorskokolesarskih poti, do ureditve ni pričakovati uradnega trženja omenjenih poti.

Podpora lokalne skupnosti	Na obravnavanem območju so nekateri posamezniki gorsko kolesarjenje že prepoznali kot obetaven turistični produkt. Za nadaljnji razvoj gorskega kolesarjenja si prizadevajo tudi Občina Koper ter gorski kolesarji iz širšega območja. Za širšo podporo lokalne skupnosti je nujno doseči predhodno ureditev nerešenih lastniških vprašanj ter negativnih vplivov za lokalno skupnost (denimo parkiranja).
izobraženi in osveščeni turistični ponudniki	Na območju trenutno ni izobraženih in osveščenih turističnih ponudnikov, ki bi nudili informacije o kolesarskih poteh.

3.2. Analiza obstoječe namenske infrastrukture

Cestna infrastruktura primerna za turno gorsko kolesarjenje se razprostira na širšem območju Kraškega roba. Vendar pa kvalitetna gorskokolesarska izkušnja temelji predvsem na vožnji po namenskih enoslednicah. Te gorskim kolesarjem nudijo pristno izkušnjo v naravnem okolju, ki je široke ceste ne morejo zagotoviti. Posledično je, predvsem iz turističnega vidika pomembno, da destinacija, ki razvija in ureja gorskokolesarski turizem tudi razvija in umešča namensko gorskokolesarsko infrastrukturo.

Na območju Kraškega roba je sicer več področij, kjer se nahajajo bodisi naravne ali namenske enoslednice. Največja koncentracija tovrstnih enoslednic se nahaja na področju Osapske doline. Vožnja tako po obstoječih kot tudi namenskih enoslednicah nikjer na območju ni dovoljena, saj uporaba ali umeščanje tovrstne infrastrukture ni ustrezno rešena. Ker je namenskih enoslednic največ na območju Osapske doline in te nimajo soglasij lastnikov in drugih pristojnih organov, posledično prihaja na tem področju tudi najbolj pogosto do konfliktov z lokalnim prebivalstvom in ostalimi uporabniki prostora. Vso namensko gorskokolesarsko infrastrukturo so namreč zgradili lokalni gorskokolesarski navdušenci, brez da bi predhodno pridobili potrebna soglasja in mnenja. Poleg tega nekatere namenske enoslednice posegajo tudi v področja varovanja narave in imajo potencialno negativen vpliv na naravno okolje.

V primerjavi s širšim področjem Kraškega roba, območje Osapske doline – predvsem S pobočje Tinjana predstavlja tudi najprimernejše območje za umeščanje in nadaljnji razvoj namenske gorskokolesarske infrastrukture. Gre namreč za območje umeščanja 2. tira. Območje je tako izvzeto iz Nature 2000, gozdnata območja pa povečini nimajo navaroversvene funkcije in pomena za gozdarstvo. Z urejanjem obstoječih namenskih enoslednic in umeščanjem novih na tem področju se strinja tudi predsednik Obalnega planinskega društva g. Aldo Zupin. Nasprotuje pa gradnji oziroma urejanju gorskokolesarskih poti na Socerbu (SV stran Osapske doline). To območje se nahaja tudi v območju Nature 2000 in je erozijsko ogroženo, zato za umeščanje tovrstne infrastrukture tako ali tako ni primerno.

Na podlagi navedenih ugotovitev lahko zaključimo, da je najbolj smiselni nadaljnji razvoj namenske gorskokolesarske infrastrukture na območju Osapske doline, natančneje na S pobočju Tinjana. Na tem območju je ugodna tudi lastniška struktura, saj je večina zemljišč v javni lasti oziroma lasti agrarne skupnosti.

Na tem območju je smiselno vzpostaviti mrežo namenskih gorskokolesarskih poti oziroma t.i. gorskokolesarski center. Za potrebe tovrstne mreže oziroma centra se lahko koristi obstoječe

namenske enoslednice ter umešča nove. Seveda pa je predhodno potrebno poskrbeti za celovito presojo ustreznosti in primernosti obstoječih enoslednic ter jih lastniško urediti ter pridobiti potrebna soglasja in mnenja pristojnih inštitucij. Umeščanje in rabo tovrstne infrastrukture na tem območju pa bo predhodno potrebno umestiti tudi v prostorski plan Mestne občine Koper, ki zadevno območje obravnava. Trenutno tovrstni posegi na tem območju niso predvideni oziroma dopustni.

3.3. Analiza obiskovalcev

Gorski kolesarji, so klub množičnosti in hitremu razvoju v našem okolju še vedno velikokrat videni kot ekstremni športniki. To v večini primerov seveda ne drži, stereotip pa izvira iz preteklosti ter zmotne percepcije nepoznavalcev. Gorski kolesarji niso enovita skupina. Poznamo namreč več oblik oziroma tipov gorskega kolesarjenja. V grobem gorske kolesarje delimo na t.i. corss country kolesarje, turne kolesarje in gravitacijske kolesarje. Vsak tip ima še dodatne podsegmente. Gorski kolesarji med segmenti velikokrat tudi prehajajo, nasploh s pojavom e-koles, katerih priljubljenost se hitro širi med skoraj vsemi tipi gorskega kolesarjenja.

Vsakega od teh segmentov pa lahko delimo tudi na podlagi frekventnosti udejstvovanja in ravni spretnosti oziroma fizične pripravljenosti. Tako poznamo rekreativce, entuziaste in športne oziroma tekmovalne gorske kolesarje. Rekreativni kolesarji predstavljajo najbolj množične uporabnike, entuziasti predstavljajo zagovornike gorskega kolesarjenja in določene destinacije, tekmovalci, ki jih je sicer najmanj pa so ključni ambasadorji.

Na območju Kraškega roba prevladujejo predvsem gorski kolesarji tipa cross country, turni gorski kolesarji ter gravitacijski kolesarji (enduro). Hkrati pa hitro narašča število gorskih kolesarjev na e-kolesih.

3.4. KROVNA MATRIKA PSPN

Oblikovali smo krovno matriko PSPN Kraškega roba kot kolesarske turistične destinacije.

PSPN MATRIKA

1. Obstoječe enoslednice 2. Naravne danosti 3. Obstoječe komplementarnih aktivnosti in ponudbe 4. Strateška lega 5. Sostopnost 6. Manj prometne stranske poti 7. Bližina uveljavljenih turističnih destinacij in znamenitosti 8. Sredozemsko podnebje	1. Nelegalna namenska infrastruktura 2. Ni jasne vizije razvoja 3. Ni veljavnega prostorskega plana 4. Upravljanje in razvoj nista organizirana 5. Pomanjkanje podporne infrastrukture (parkirišča) 6. Pomanjkanje prilagojene turistične ponudbe 7. Slabo razviti turistični produkti
PREDNOSTI	SLABOSTI
PRILUŽNOSTI	NEVARNOSTI
1. Razvoj podjetniškega sektorja 2. Postati nosilec kolesarskega turizma v regiji 3. Rast trga tako v Sloveniji kot tudi v tujini 4. Povezovanje z bližnjimi destinacijami in regijami 5. Lokalni entuziasti 6. Sredstva iz evropskih strukturnih skladov 7. Povezovanje s preostalimi segmenti turizma (kulinarika, kultura ...) 1. OPPN v pripravi	1. Pomanjkanje finančnih sredstev in drugih virov 2. Pomanjkanje podpore lokalne skupnosti 3. Trenutna pravna ureditev vožnje v naravnem okolju 4. Nepovezanost deležnikov 5. Razdrobljeno lastništvo zemljišč 6. Zavarovana območja 7. 2. tir in z njim povezani posegi 8. Hiter razvoj bližnjih konkurenčnih destinacij 9. Pomanjkanje interesa lokalnih turističnih ponudnikov

Razgiban teren, edinstveno naravno okolje, enostavna dostopnost in milo mediteransko podnebje odlikujejo Kraški rob kot kolesarsko destinacijo. Kolesarje, predvsem gorske, pritegne tudi mreža namensko zgrajenih enoslednic, katerih uporaba pa na žalost ni pravno in lastniško urejena. Te so najbolj razvejane na območju Osapske doline. Stihijsko umeščanje enoslednic s strani lokalnih gorskokolesarskih navdušencev je tu sprožilo konflikt z lastniki zemljišč in lokalno skupnostjo. Območje namreč pesti tudi pomanjkanje primarne infrastrukture, ki bi zadovoljila potrebe številnih obiskovalcev, predvsem navdušencev nad različnimi športi na prostem. Konflikt pa je po drugi strani spodbudil urejanje nastale situacije tako na lokalni kot tudi občinski ravni. Poleg pravnega in lastniškega urejanja bo potrebno vzpostaviti učinkovit model upravljanja, vzpostaviti oziroma nadgraditi primarno infrastrukturo, razviti celovite turistične produkte in storitve ter seveda zagotoviti sredstva potrebna za realizacijo celotnega procesa. Čas za urejanje tovrstne infrastrukture in razvoj gorskokolesarskih turističnih produktov še nikoli ni bil boljši. Kolesarjenje in gorskokolesarjenje namreč doživljata razcvet. Gorsko kolesarjenje tako še nikoli ni bilo tako množično razširjeno, hkrati pa število gorskih kolesarjev še vedno skokovito narašča. Na območju Osapske doline navdušuje tudi prisotnost drugih športno-rekreacijskih aktivnosti na prostem, kar ustvarja privlačno atmosfero za gorskokolesarske obiskovalce. Priložnost za razvoj gorskokolesarskega turizma vezanega na namenske enoslednice je tako predvsem na področju Osapske doline izjemna. Tam je poleg obstoječih namenskih enoslednic ugodna lastniška struktura, ugodni pa so tudi režimi varovanja okolja. Na tem območju je, tako kot smo predhodno že omenili, smiselno umestiti t.i. gorskokolesarski center.

4. GORSKOKOLESARSKI CENTER

Gorsko kolesarski center oziroma t.i. »trail« center predstavlja mrežo, po večini krožnih, namenskih gorskokolesarskih poti. V nasprotju s kolesarskimi parki, kjer uporabniki vzpon premagajo s pomočjo žičniške infrastrukture pa se v gorskokolesarskih centrih vzpenjajo po namenskih poteh oziroma v nekaterih primerih tudi po cestni infrastrukturi (denimo gozdne ceste ali vlake). Gorskokolesarski centri uporabnikom nudijo kvalitetno gorskokolesarsko izkušnjo na geografsko omejenem območju, ki je v večini primerov umeščen v neposredni bližini uporabnikov, torej v bližini urbanih središč ter cestne in ostale infrastrukture. Namenske gorskokolesarske poti zajemajo različne tipe in težavnostne stopnje, od poti za začetnike, t.i. flow poti, do zelo zahtevnih poti namenjenih najizkušenejšim gorskim kolesarjem in tekmovalcem. Poleg namenskih poti gorskokolesarski center zajema tudi raznoliko dodatno, kolesarju prijazno ponudbo. Poleg urejenega parkirišča so to še gostinska ponudba, garderoba, kolesarska trgovina, servis, itd. Obseg storitev je odvisen predvsem od velikosti samega centra.

Vožnja po tovrstnih centrih je za uporabnike večinoma brezplačna in se tretira kot prosto dostopna infrastruktura za šport (financiranje zagotovijo javne inštitucije ali pa se zagotovi iz naslova prihodkov deležnikov, ki imajo zaradi centra dodatno korist – gostinski obrati, nastanitve, it.). V nekaterih primerih, denimo na Škotskem, pa se uporabnina zaračunava posredno, preko parkirnine oziroma preko prostovoljnih prispevkov ali obveznih vinjet. Med največje gorskokolesarske centre v Evropi se uvršča 7 Stanes, ki obsega preko 270 kilometrov namenskih gorskokolesarskih poti. Na kontinentalnem delu Evrope, je tovrstnih centrov manj, predvsem zaradi okoljske zakonodaje ter zasebne lastnine zemljišč. Najbolj znana gorskokolesarska centra na tem območju se nahajata na Češkem in sicer Singltrek pod Smrkem in Rychlebské stezky, ki vsak na letni ravni pritegneta več kot 60.000 obiskovalcev ter obsegata preko 50 km namenske gorskokolesarske infrastrukture.. Hitro se razvija tudi tovrsten center na hrvaškem Rabcu. V Sloveniji se tovrstni centri nahajajo v Jamnici na Koroškem, Ajdovščini, Robidišču, Zagorju, Kočevju, Ljubljani in Avčah. Obseg omenjenih centrov v Sloveniji je manjši od primerljivih centrov v tujini in večinoma ne presegajo 20km namenskih poti.

4.1. Možnosti za razvoj gorskokolesarskega centra

Obravnavano območje je za razvoj gorskokolesarskega centra primerno tako z vidika naravnih danosti in omejitvenih dejavnikov, bližine uporabnikov in dostopnosti, kot tudi s stališča gorskokolesarske izkušnje, ki jo je na območju mogoče ustvariti. Na obravnavanem območju se že nahaja cca 6 km namenskih gorskokolesarskih poti, ki pa še niso pravno in lastniško urejene, zaradi česar prihaja do sporov z lastniki in lokalno skupnostjo. Območje je kljub temu prepoznano med širšo gorskokolesarsko skupnostjo v Sloveniji in obmejnem območju Italije. Največ gorskih kolesarjev območje obišče v zimskih mesecih, zgodnji pomladi in jeseni, ko so pogoji za kolesarjenje v drugih delih Slovenije manj primerni. Posledično ima območje priložnost, da se uveljavi kot gorskokolesarska destinacija nacionalnega pomena. Razvoj in vzdrževanje pa temeljita predvsem na posameznih gorskokolesarskih zanesenjakih iz lokalnega okolja. Zaradi konfliktov z lokalno skupnostjo je v zadnjem letu obiskanost območja upadla, posledice pa so vidne tudi na sami podobi območja v očeh gorskih kolesarjev. Za nadaljnji razvoj gorskokolesarskega turističnega produkta je potreben strateški in celovit pristop, ki bo na eni strani poskrbel za pravno - lastniško ureditev infrastrukture ter podporo lokalne skupnosti ter na drugi strani za spodbude pri razvoju podpornih storitev in infrastrukture za gorskokolesarske goste. Ureditev kolesarskih poti ter strateški sistem upravljanja bosta omogočila več nadzora nad uporabo gorskokolesarske infrastrukture ter izboljšano varnost.

Za nadaljnji razvoj in urejanje je primerno predvsem S pobočje Tinjana. Na tem delu je najugodnejša lastniška struktura in vidiki ohranjanja narave. Tu se nahaja tudi večina obstoječih namenskih enoslednic. Na obravnavanem območju je mogoče v roku petih let vzpostaviti kvaliteten, mednarodno prepoznan in samozadosten gorskokolesarski center z multiplikativnimi učinki za lokalno skupnost. S skladnim razvojem ostalih aktivnosti na prostem pa bi lahko obravnavano območje postalo prepoznavna destinacija za celoletni aktivni turizem na prostem v evropskem merilu. Ključen element razvoja je strateška, hitra in dosledna implementacija infrastrukture in razvoj povezanih turističnih produktov, saj se število destinacij, ki razvijajo tovrstno ponudbo doma in v tujini skokovito povečuje. Za dolgoročno konkurenčnost in pritegnitev kolesarskih gostov z bolj oddaljenih destinacij je potrebno zagotoviti vsaj 30km namenskih gorskokolesarskih enoslednic. Še bolj kot samemu obsegu pa se je potrebno posvetiti kvaliteti same infrastrukture in podpornih storitev.

4.2. Opis predvidenega gorskokolesarskega centra Osp

Na S pobočju Tinjana se predvidi umeščanje gorskokolesarskega centra. Center bo izhajal iz urejanja obstoječih namenskih enoslednic. Tam se že nahajajo 4 ročno grajene namenske gorskokolesarske enoslednice skupne dolžine cca 6 km. Vse 4 obstoječe poti so namenjene za spust kolesarjev (01 "Srednje zahtevna enoslednica", 02 "Srednje zahtevna enoslednica", 03 "Zelo zahtevna enoslednica" in 04 "Enostavna enoslednica"). V sklopu celovitega razvoja se na zadevnem območju predvidi še deset dodatnih namensko gorskokolesarskih poti skupne dolžine cca 28,35 km na zemljiščih v k.o. Tinjan, Osp in Plavje. Od teh desetih novih enoslednic je ena pot namenjena vzpenjanju in jo sestavlja iz 4 odsekov (10.1 "Širša nezahtevna pot za vzpenjanje", 10.2 "Širša nezahtevna pot za vzpenjanje", 10.3 "Širša nezahtevna pot za vzpenjanje", 10.4 "Širša nezahtevna pot za vzpenjanje"), ena pot je namenjena povezovanju začetkov in izhodišč vseh ostalih poti, ki je sestavljena iz 3 odsekov (14.1 Povezovalna nezahtevna pot, 14.2 "Povezovalna nezahtevna pot", 14.3 "Povezovalna

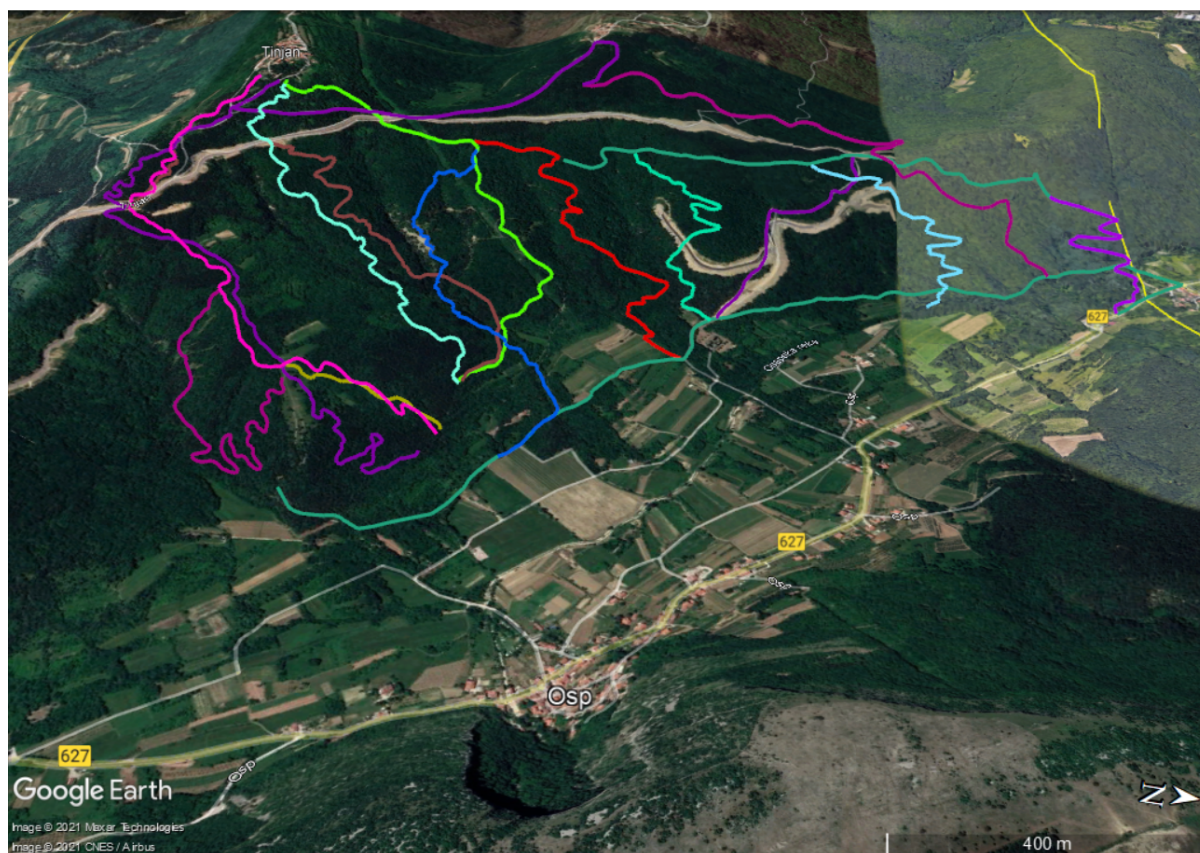
nezahtevna pot"), ena krožna pot je namenjena spuščanju in vzpenjanju (11 "Zahtevna krožna enoslednica"), sedem poti pa je namenjenih za spust kolesarjev (05 "Zelo zahtevna enoslednica", 06 "Zelo zahtevna enoslednica", 07 "Širša nezahtevna proga z objekti", 08 "Srednje zahtevna enoslednica", 09 "Zahtevna enoslednica z objekti", 12 "Zelo zahtevna enoslednica z objekti", 13 "Zelo zahtevna enoslednica", 15 "Srednje zahtevna enoslednica").

Razvoj gorskokolesarskega centra smo razdelili v 3 izvedbene faze. Skupna površina območja gorskokolesarskega centra bo znašala približno 286 ha. Izvedbene faze in posamezne poti so podrobneje predstavljene v tehničnem poročilu projektne dokumentacije.

V sklopu 1. faze bodo urejene in legalizirane 4 obstoječe poti v skupni dolžini cca 6 km. Dodatno bomo umestili 3 poti za spuščanje kolesarjev, 1 krožno pot, 2 poti za vzpon in odsek povezovalne poti. Skupna dolžina vseh poti zajetih v 1. fazi znaša cca 13,2 km. Površina območja 1. faze znaša cca 123 ha.

2. faza predvideva širitev gorskokolesarskega centra na severno stran in pokriva 6 novih poti. Od tega bodo 3 poti namenjene za spust, 1 pot za vzpenjanje in 2 poti za povezovanje ostalih prog v skupni dolžini cca 6,5 km. Površina območja 2. faze znaša cca 80 ha.

V 3. fazi se gorskokolesarski center razširi severno do meje z Italijo in na zahod do zaselka Urbanci. V tej fazi se zgradi 4 nove poti. Dve sta namenjeni spuščanju kolesarjev, dve pa povezovanju oziroma navezovanju na ostale poti. Površina območja 3. faze znaša cca 82 ha.



3D Prikaz kolesarskega centra Osp v prostoru (vir: Google Earth)

Največji omejitveni faktor za umeščanje in urejanje enoslednic na zadevnem območju predstavlja trenutni prostorski plan. V pripravi je OPPN, ki bo urejal tudi zadevno območje. V novi OPPN je potrebno na zadevnem območju vključiti oziroma predvideti umeščanje namenskih gorskokolesarskih enoslednic. V strateškem delu naj se opredeli pomen turizma in aktivnosti na prostem, še posebno gorskega kolesarjenja. Gorsko kolesarjenje oziroma umeščanje namenskih enoslednic pa se mora uvrstiti tudi med dopustne aktivnosti in infrastrukturo v izvedbenem delu.

4.3. Podporna infrastruktura in storitve za gorske kolesarje

Za kvalitetno kolesarsko izkušnjo ni dovolj le infrastruktura, temveč je potrebno izoblikovati celovito, kolesarjem prijazno ponudbo. Ta zajema razvoj podporne infrastrukture in storitev, ki predstavlja osnovo za kakovostno gorskokolesarsko izkušnjo. Mednje sodijo:

- Varna in urejena parkirna mesta
- Toaletni prostori in garderobe
- kolesarjem prijazne, specializirane namestitve;
- kolesarjem prijazen transport;
- specializirane turistične agencije;
- kvalitetni ponudniki hrane (lokalne jedi, jedi prilagojene športnikom itn);
- pralnica kolesa na izhodiščni točki;
- vključevanje naravnih, kulturnih in preostalih znamenitosti v trase;
- informacijske table na izhodišču ter usmerjevalne table;
- dodatne informacijske table ob znamenitostih;
- tiskovine, ki pomagajo pri navigaciji na terenu in opozorijo kolesarja na turistične atrakcije ob poti;
- polnilnice za električna kolesa na strateških mestih (planinske kočje, mestno središče, ponudniki namestitev);
- oblikovani kolesarski paketi, ki vključujejo vse potrebne storitve za kvalitetno kolesarsko izkušnjo.

Obseg podpornih storitev in infrastrukture je odvisen od pomena oziroma dosega samega gorskokolesarskega centra. Pomen se bo v sklopu faznega razvoja povečeval od lokalnega do nacionalnega, zato bi se skladno z razvojem namenskih enoslednic moral večati tudi obseg podporne infrastrukture. Obseg te je predstavljen v spodnji tabeli. Nekatere od teh aktivnosti bi lahko bile umeščene v sklopu skupnega centra za obiskovalce.

Zahteve	Nacionalni pomen	Regionalni pomen	Lokalni pomen
Kolesarjem prijazne namestitve			
Kolesarjem prijazen transport			
Možnost parkiranja na izhodiščih			

Toaletni prostori			
Pralnica koles			
Kolesarska trgovina in servis			
Izposoja koles			
Polnilnica za električna kolesa			

Nujno

Zaželeno

Ni potrebno

5. MODEL UPRAVLJANJA ŠPORTNO-REKREACIJSKIH AKTIVNOSTI NA PROSTEM NA PODROČJU OSAPSKE DOLINE

Kot smo predhodno izpostavili je območje Kraškega roba in Osapske doline primerno za izvajanje različnih športno – rekreacijskih aktivnosti na prostem. Med njimi poleg obravnavanega gorskega kolesarjenja prednjačijo še pohodništvo, plezanje in jadralno padalstvo. Glede na dejstvo, da se aktivnosti izvajajo na geografsko omejenem področju Osapske doline, do določene mere koristijo isto infrastrukturo oziroma območja, uporabniki pa prehajajo med različnimi aktivnostmi, je smiselno razviti in implementirati celoviti model upravljanja. Ta bo zagotovil učinkovito in trajnostno upravljanje vseh naštetih aktivnosti na območju Osapske doline, hkrati pa dopuščal tudi širitev na morebitne nove aktivnosti. Tovrsten obseg bo zagotovil tudi večjo finančno vzdržnost, saj omenjene aktivnosti vsaka zase ne pritegnejo dovolj uporabnikov, da bi upravičile večje investicije ter omogočile trajnostno in učinkovito upravljanje in trženje. Naštete aktivnosti so že združene v konceptu Outdoor Sports Park oziroma OSP (Popović, & Kozlovič,).

5.1. Analiza stanja

Organiziranega in strateškega upravljanja zgoraj naštetih aktivnosti na območju Osapske doline ni. Glavni razlog izhaja predvsem iz dejstva, da namenska infrastruktura, ki se koristi za izvajanje teh aktivnosti po večini ni pravno in lastniško urejena. Posledično tudi ni urejeno sistemsko vzdrževanje. Vzdrževanje in upravljanje gorskokolesarske infrastrukture je tako v domeni gorskokolesarskih navdušencev združenih v sklopu Obalne bajk scene, ki deluje v okviru podjetja OBS, Matej Lovrič s.p.. Planinske poti in odsek Slovenske turnokolesarske poti STKP vzdržuje in upravlja Obalno planinsko društvo, vendar pa vse poti, ki se koristijo za pohodništvo ne uvrščajo med planinske poti. Plezališča krovno upravlja Planinska zveza Slovenije preko Komisije za športno plezanje. V praksi pa večina plezališč na obravnavanem območju nima aktivnega upravljalca. Vzletišča za jadralne padalce nimajo upravljalca.

5.2. Razvoj modela upravljanja

Učinkovit razvoj turizma vezanega na športno-rekreacijske aktivnosti na prostem zahteva produktno organiziranost, za kar bo treba v destinaciji oziroma občini vzpostaviti primerno organizacijsko strukturo. Ta bo zadolžena za koordinacijo, razvoj, upravljanje in trženje namenske infrastrukture in povezanih turističnih produktov.

Pri vzpostavitvi primerne organizacijske oblike je primarno potrebno določiti ali bo upravljanje v domeni javnega ali zasebnega upravljalca ali pa morebiti v obliki javno-zasebnega partnerstva. Posamezne organizacijske oblike smo analizirali v nadaljevanju.

5.2.1. Upravljanje v domeni javnega sektorja

Upravljanje centra OSP v sklopu javne službe oziroma organizacije v primerjavi z zasebnimi oblikami upravljanja prinaša tako prednosti kot slabosti. Slednje so predstavljene v spodnji PSPN matriki:

Prednosti	Slabosti
- povezave in sodelovanje z ostalimi javnimi službami - lažje urejanje postopkov legalizacije in pridobivanja potrebnih mnenj in soglasij - zasledovanje širših družbenih interesov - nadzor na izvajanjem aktivnosti	- pomanjkanje ustreznih znanj in kvalificiranega kadra - rigidnost in počasno odzivanje na spremembe - počasnejša implementacija - slabša stroškovna učinkovitost, ekonomičnost in kvaliteta storitev - omejeni finančni in drugi viri
Priložnosti	Nevarnosti
- povezovanje in vključevanje deležnikov preko strokovnega odbora - sodelovanje s specializiranimi podjetji in agencijami - kandidiranje in pridobivanje sredstev strukturnih skladov namenjenih javnim inštitucijam	- nezmožnost pridobitve ustreznega kadra - nezmožnost zagotovitve potrebnih finančnih virov - prepočasna implementacija - odvisnost od politike - prevelika birokratizacija - odsotnost podpore ostalih deležnikov

Upravljanje centra OSP v sklopu javne službe oziroma organizacije bi omogočilo predvsem zasledovanje dolgoročnih in širših družbenih interesov. Poleg tega je zaradi povezav z ostalimi javnimi službami velikokrat tudi lažje pridobivanje dovoljenj in soglasij ter sodelovanje s širšo javno upravo. To je še posebej pomembno v fazi legalizacije obstoječe infrastrukture ter pridobivanja soglasij in mnenj za načrtovane širitve. Uspešnost upravljanja v sklopu javne

organizacije je odvisna predvsem od njene uspešnosti pri pridobivanju kadra z ustreznimi znanji in izkušnjami. Primeren kader za upravljanje centra OSP mora namreč imeti specifična znanja in izkušnje na področju posameznih aktivnosti, ki se v okviru centra izvajajo. Tovrstnega kadra v Sloveniji primanjkuje, javna organizacija pa bi morala poleg tega za tovrsten kader tekmovati z zasebnim sektorjem. Javne organizacije v primerjavi z zasebnim sektorjem pesti tudi slabša stroškovna učinkovitost, ekonomičnost in kvaliteta storitev. Posledično je počasnejša tudi realizacija zastavljene strategije in doseganje ciljev. Počasno odzivanje nemalokrat povzroči nezadovoljstvo med ostalimi deležniki, ki lahko posledično prenehajo s sodelovanjem. Ker javne organizacije večino sredstev črpajo iz občinskega ali državnega proračuna, kjer tekmujejo s številnimi drugimi institucijami, so tudi razpoložljiva sredstva omejena. Dolgoročno delovanje javne organizacije, njeno financiranje ali celo obstoj pa so lahko v celoti odvisni od trenutne politike, kar otežuje dolgoročno in sistematično delovanje. Poleg kadra s primernimi kompetencami je za uspešno upravljanje v okviru javne organizacije potrebno vzpostaviti tudi učinkovito sodelovanje s ključnimi deležniki ter po potrebi s specializiranimi zunanji izvajalci.

Upravljanje v domeni javne službe bi bilo organizirano v sklopu obstoječega ali novoustanovljenega javnega zavoda. Najbolj smotno bi bilo aktivnosti upravljanja in razvoja športnorekreacijskih aktivnosti in z njimi povezane infrastrukture prenesti na Javni zavod za šport Mestne občine Koper. Upravljanje aktivnosti in infrastrukture v okviru centra OSP bi namreč sovpadalo s poslanstvom in nalogami, ki jih zavod že ima. Ustanavljanje novega javnega zavoda bi pomenilo dodatno drobitev že tako omejenih finančnih virov in ostalih resursov. Seveda pa bi moral obstoječi javni zavod zaposliti ustrezno kvalificiran kader za področja aktivnosti centra OSP. Na področju promocije in vzpostavitve ter razvoja turističnih produktov v okviru centra OSP pa je smiselno povezovanje in sodelovanje z Javnim zavodom za mladino, kulturo in turizem Koper. V primeru vzpostavitve krajinskega parka in z njim povezanega javnega zavoda, se lahko celotno upravljanje oziroma del nalog prenese nanj.

Primer upravljanja primerljive infrastrukture s strani javnega sektorja predstavlja Maribor Bike Park. Tega upravlja in vzdržuje Javno podjetje Marprom d.o.o. Podjetje, katerega glavna dejavnost je prevoz potnikov, je po stečaju podjetja Športni center Pohorje leta 2014 v upravljanje dobilo žičnice in smučišča na Mariborskem Pohorju. Te upravlja na podlagi koncesijske pogodbe, sklenjene z občino Maribor za obdobje do januarja 2032. Del smučišča oziroma dejavnosti smučišča predstavlja tudi gorskokolesarski park. Tudi s parkom posledično upravlja javno podjetje. Ker samo ni imelo kadra s potrebnimi znanji in izkušnjami, so v podjetju zaposlili strokovnjake s tega področja, sodelujejo pa tudi s specializiranimi zunanji izvajalci. Kljub temu park ne posluje tako učinkovito in uspešno kot pred letom 2014, ko ga je upravljal zasebno podjetje. Največja težava je v zagotavljanju potrebnih sredstev za vzdrževanje obstoječe infrastrukture in gradnjo nove. Zelo počasni so tudi procesi odločanja, problematični pa so tudi odnosi z lastniki zemljišč.

5.2.2. Upravljanje v domeni zasebnega sektorja

Zasebni sektor lahko upravlja s centrom OSP oziroma posameznimi aktivnostmi povsem neodvisno. Seveda ob predpogoju, da za umeščanje in rabo potrebne infrastrukture ter izvajanja aktivnosti pridobi potrebna dovoljenja in soglasja. Upravljanje centra OSP v sklopu katere od pravnih oseb zasebnega prava smo podrobneje analizirali v spodnji PSPN matriki.

Prednosti	Slabosti
- boljša kvaliteta storitev - večja stroškovna učinkovitost, ekonomičnost - realizacija projektov v krajšem časovnem obdobju - razbremenitev javno-finančnih sredstev - večja inovativnost in odzivnost na spremembe	- zasledovanje interesa kapitala (urejanje in upravljanje le dobičkonosnih delov centra) - eno podjetje težko upravlja vse aktivnosti in infrastrukturo v sklopu centra OSP (potrebnih več podjetij) - omejeni resursi
Priložnosti	Nevarnosti
- sodelovanje z ostalimi deležniki - kandidiranje in pridobivanje sredstev strukturnih skladov namenjenih zasebnim organizacijam	- interes zasebnega sektorja (do sedaj na območju še ni bilo pobude s strani zasebnega sektorja) - kratkoročna usmerjenost - -senčenje kvalitete

Zasebna organizacija lahko s centrom OSP upravlja neodvisno od občine in drugih javnih inštitucij, seveda v kolikor predhodno pridobi vsa potrebna dovoljenja in soglasja. Primer tovrstnega razvoja in upravljanja gorskokolesarskega centra je na primer Trail center Robidišče, ki se nahaja v bližini Kobarida. Zasebno podjetje Arbischa d.o.o. je samostojno pridobilo dovoljenje lastnika zemljišč (lokalne agrarne skupnosti), s katerim so sklenili deset letni najem. Dogovor o dolgoročnem najemu zajema tudi letno nadomestilo za uporabo zemljišč. Vsi novi posegi pa morajo biti tudi v prihodnje usklajeni tudi z latnikom zemljišč. Podjetje je pridobilo tudi vsa potrebna dovoljenja in soglasja pristojnih inštitucij. Zagotovilo je tudi potrebna finančna sredstva za investicijo v namensko gorskokolesarsko infrastrukturo ter poskrbelo za kvalitetno izvedbo. Podjetje tudi upravlja in vzdržuje gorskokolesarski center ter razvija povezane turistične produkte, ki jih tudi zagotavlja in trži.

Tovrsten model upravljanja je v večini primerov učinkovit, saj zasebna podjetja oziroma druge pravne oblike omogočajo večjo stroškovno učinkovitost in ekonomičnost. Prav tako zasebni investitor priskrbi lastna finančna sredstva in tako razbremeni javni proračun. Upravljanje in razvoj potekata v primerjavi z javnimi inštitucijami hitro, saj so modeli upravljanja vitki in odzivni na spremembe. Tovrstna podjetja, da so uspešna, razpolagajo s primerno kvalificiranim kadrom. V primeru tovrstnega upravljanja, javni sektor nudi predvsem servisiranje pri pridobivanju potrebnih dovoljenj in soglasij, posledično pa na samo upravljanje razen s

predpisi in odloki ter prostorskimi plani, nima neposrednega vpliva. Zasebni upravljalec ima zato pri upravljanju proste roke in zasleduje predvsem lastne ekonomske interese. Ti so lahko v nasprotju s širšimi družbenimi in okolijskimi koristmi. Posledično bo upravljalec spodbujal in razvijal le tiste aktivnosti in infrastrukturo, katere upravljanje bo zanj dobičkonosno. Glede na širok spekter aktivnosti v sklopu centra OSP in z njimi povezane infrastrukture, ni verjetno, da bi eno podjetje zanimalo upravljanje celotnega centra. Večina podjetij, ki deluje na tem področju je namreč specializiranih za posamično aktivnost. Glede na dejstvo, da se pobuda zasebnega sektorja do sedaj še ni pojavila, obstaja utemeljen dvom, da tovrsten interes obstaja. Predhodno bi bilo najverjetneje potrebno urediti predvsem infrastrukturno področje in odnose z lokalno skupnostjo.

Upravljanje v domeni zasebnega sektorja lahko poleg zasebnega podjetja poteka tudi preko zadruga, zasebnega zavoda ali konzorcija. Te pravne osebe zasebnega prava omogočajo povezovanje širšega spektra deležnikov, kot so denimo lastniki zemljišč, lokalni turistični ponudniki, zasebni vlagatelji, druga specializirana podjetja, itd.

Prednosti	Slabosti
- večje zaupanje med deležniki - enakopravno sodelovanje in upravljanje članov - lažje pridobivanje soglasij lastnikov zemljišč - realizacija projektov v krajšem časovnem obdobju - razbremenitev javno-finančnih sredstev - večja inovativnost in odzivnost na spremembe - širok nabor znanj in izkušenj - trajnostno poslovanje	- preveliko število deležnikov - doseganje dogovora med deležniki - počasen proces odločanja - manj razpoložljivih strukturnih sredstev - omejena finančna sredstva - vprašljiva stroškovna učinkovitost, ekonomičnost - manjša preglednost poslovanja
Priložnosti	Nevarnosti
- dolgoročno sodelovanje in vključevanje deležnikov iz lokalnega okolja	- vsi ključni deležniki niso zainteresirani za sodelovanje - odsotnost enotne vizije deležnikov - upravljanje odnosov z deležniki na dolgi rok - nezmožnost pridobitve ustreznega kadra - nezmožnost zagotovitve potrebnih finančnih virov

Organiziranost upravljanja centra OSP v sklopu zgoraj omenjenih pravnih oseb zasebnega prava obsega vključevanje širšega spektra deležnikov oziroma družbenikov, ki večinoma prihajajo iz lokalnega okolja. Na ta način se poveča zaupanje lokalnih deležnikov v upravljanje in nadaljnji razvoj centra OSP. Tovrstna organizacija namreč ustvarja koristi za celotno lokalno okolje s pozitivnim vplivom na zaposlovanje in trajnostnim razvojem in upravljanjem turizma. Preko takšnega poslovnega modela je mogoče razviti trajnostni in odgovoren turizem s hkratnim združevanjem gospodarske konkurenčnosti in socialno – okoljskih potreb.

V kolikor organizacija uspe k sodelovanju pritegniti vse ključne deležnike lahko urejanje trenutnega stanja steče v zelo kratkem času. Glede na večje število deležnikov, ki imajo velikokrat različno vizijo, je ključen izziv predvsem njihovo vodenje in usklajevanje. Kljub večjemu številu deležnikov, to ne pomeni, da ima tovrstna organizacija na razpolago tudi več sredstev. V začetni fazi, ko deležniki od poslovanja organizacije nimajo ekonomskih koristi, v organizacijo tudi niso pripravljeni vlagati lastnega kapitala. Večje število deležnikov tudi podaljša proces odločanja, zmanjša pa se tudi ekonomska učinkovitost poslovanja. Posledično tovrstna oblika upravljanja ni smiselna v kolikor se ne zagotovi potrebnih zagonskih sredstev.

Primer tovrstne organiziranosti upravljanja predstavlja denimo španska delavska zadruga Culturaleza. Nahaja se v središču naravnega parka Sierra de Aracena y Picos de Aroche v Španiji in opravlja širok nabor aktivnosti, povezanih s trajnostnim in okoljskim turizmom. Upravlja s pohodnimi potmi, izvaja različne delavnice in organizira srečanja kampistov. Konzorciji so pogosta organizacijska oblika v avstrijskih zimskih središčih. Konzorciji povezujejo upravljalce ponudnike nastanitev in drugih turističnih storitev (velikokrat so tudi lastniki zemljišč kjer se nahajajo smučišča), ki s skupnimi moči skrbijo za financiranje in razvoj novih turističnih produktov, kot je denimo gorsko kolesarjenje. Tovrsten primer se nahaja na območju Saalbach Hinterglemm.

Razvoj modela upravljanja v sodelovanju z različnimi društvi kot ključnimi partnerji na določenem produktnem področju predstavlja možnost vključevanja akterjev, ki so že do sedaj gradili in upravljali namensko infrastrukturo. Na žalost pa so omenjene organizacije slabo organizirane in samostojno ne morejo zagotavljati konsistentne kakovosti uporabniške izkušnje. Hkrati so omejena tudi njihova sredstva.

5.2.3. Upravljanje v domeni javno-zasebnega partnerstva

Javno zasebno partnerstvo predstavlja dolgoročno sodelovanje na področju javnih nalog ali drugimi cilji v javnem interesu med vsaj enim javni partnerjem in vsaj enim zasebnim partnerjem.

Značilnost javno-zasebnega partnerstva je tudi različnost vlog javnega in zasebnega partnerja. Zasebni partner je udeležen v različnih fazah projekta, javni partner pa najprej v skladu z javnim interesom določi cilje projekta, kakovost storitev in cenovno politiko ter spremlja skladnost izvajanja projekta z določenimi cilji.

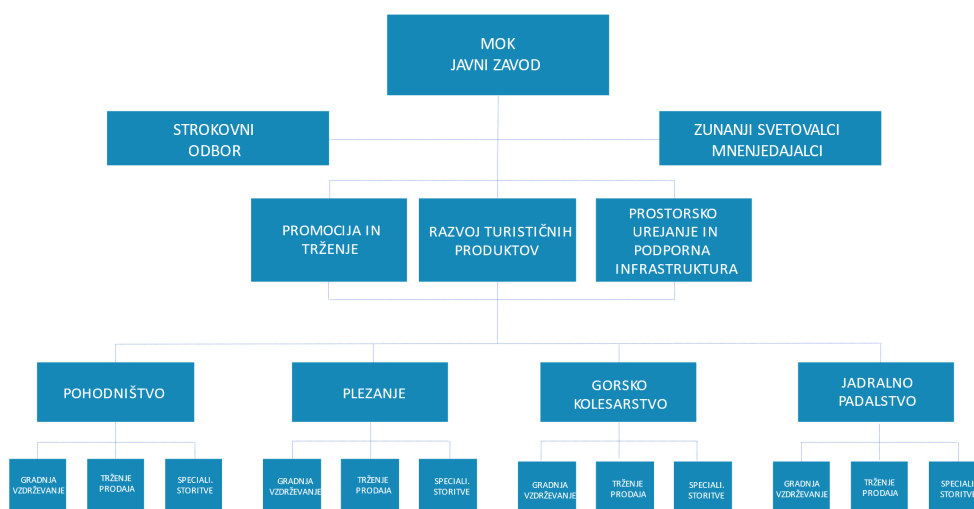
Prednosti	Slabosti
- Hitra, racionalna in stroškovno učinkovita izvedba nalog upravljanja - boljša kvaliteto storitev - razbremenjujejo javno-finančna sredstva - preglednost na področju storitev, tveganj in kakovosti storitev - učinkovit nadzor nad zasebnim partnerjem s strani javnega partnerja - zaščita javnega interesa - vsaj delni prenos tveganj na zasebnega partnerja	- asimetrija informacij, saj imata javni in zasebni partner običajno različne interese - senčenje kvalitete s strani zasebnega partnerja – maksimiranje dobička - transakcijski stroški (iskanje partnerja, pogodbe, itd.)
Priložnosti	Nevarnosti
- Ustvarjanje dodane vrednosti s sinergijskimi učinki med institucijami javnega sektorja in zasebnimi podjetji - Racionalizacija procesov upravljanja - večja kapaciteta finančnih virov in kadra (dostop do zasebnih virov financiranja in zaposlenih) - komercialna usmerjenost pri zagotavljanju izvajanja javne službe - dolgoročno, partnersko sodelovanje	- slab dogovor o javno-zasebnem partnerstvu - prekoračitev načrtovanih stroškov - slabo določene pravice in obveznosti partnerjev, ki se kažejo v padcu kakovosti izvajanja storitev in lahko privedejo do spora med javnim in zasebnim partnerjem

Javno zasebno partnerstvo združuje prednosti javnega in zasebnega sektorja. Smisel tovrstnega partnerstva je, da zasebni partner zagotavlja bolj racionalno, gospodarno in učinkovitejše izvajanje javnih služb kot javni sektor. Zasebni partner tudi v javno-zasebnem partnerstvu zasleduje lastne interese, predvsem dobiček. Javni sektor ima v nasprotju s povsem zasebno pobudo možnost nadzirati upravljanje in posledično nadzirati javni interes. Javni partner mora poiskati primernega zasebnega izvajalca ter skleniti ustrezen dogovor, saj bo v nasprotnem primeru to vodilo do nezadovoljstva in razhajanja partnerjev.

Glede na dejstvo, da interes zasebnega kapitala za upravljanje in razvoj centra OSP vsaj trenutno še ne obstaja, občina in njeni organi pa ne razpolago s potrebnimi resursi in znanji za njegovo učinkovito upravljanje, predstavlja javno-zasebno partnerstvo najprimernejši upravljavski model. Na ta način se zasebniku zmanjša vstopne ovire oziroma tveganja, občina pa pridobi ustrezno kvalificiranega in učinkovitega upravljalca.

Izbira enega zasebnega partnerja za vsa področja delovanja centra OSP po vsej verjetnosti ne bo mogoča, saj organizacija, ki bi bila specializirana za vsa zadevna področja v Sloveniji ni. Zato bi bilo smiselno za vsak produktni steber izbrati specializiranega zasebnega partnerja. Zaradi tovrstne delitve pristojnosti in odgovornosti bi morala imeti občina še vedno pomembno vlogo usmerjevalno in povezovalno vlogo pri upravljanju centra. Občina preko katerega od svojih organov (npr. Zavoda za šport Mestne občine Koper) obdrži vlogo strateškega načrtovanja in usmerjanja ter nadzora zasebnega partnerja. Pri tem se občina opira na strokovni odbor, ki poleg strokovnjakov s posameznih zadevnih področij vključuje tudi predstavnike lastnikov zemljišč in lokalne skupnosti. Po potrebi vključuje tudi zunanje strokovnjake. Občina skrbi tudi za celovit razvoj integralnih turističnih produktov in promocije centra OSP na ravni destinacije in povezuje trženjske aktivnosti zasebnih partnerjev. To lahko izvaja na primer s pomočjo Zavoda za mladino, kulturo in turizem Koper. Poleg tega občina zagotavlja in razvija primarno infrastrukturo, ki je potrebna za nemoteno delovanje centra OSP ter nudi podporo pri prostorskem umeščanju.

Opisano organizacijsko strukturo smo prikazali v spodnjem organigramu:



Shema: predlagani organigram

5.2.4. Izbira primerne oblike javno-zasebnega partnerstva

Javno-zasebno partnerstvo ima dve glavni pojavi obliki in sicer statusno ali pogodbeno partnerstvo. Statusno partnerstvo predstavlja predvsem sodelovanje na način povezovanja javnega in zasebnega partnerja v novi pravni osebi oziroma, da en ali drugi partner vstopi v člansko strukturo obstoječega pravnega subjekta. Pogodbeno partnerstvo pa kot pove že ime, sodelovanje ureja preko pogodbenega razmerja. Ne glede na pojavnost, med najbolj pogostimi oblikami javno-zasebnega partnerstva poznamo naslednje:

5.2.4.1. Klasična pogodba o izvajanju storitev

Obsegajo storitve, ki jih javni sektor potrebuje za nemoteno delovanje in storitve za katere javni sektor ni usposobljen in nima ustrezno kvalificiranega kadra ter jih posledično sam ne more učinkovito izvajati. Za javni sektor je zaradi konkurence med ponudniki bolj smotno, da najame zunanjega izvajalca, kot da samo zaposli potrebne strokovnjake. Običajno se takšne storitve oddajo za krajše obdobje od šestih mesecev do dveh let ali pa je časovna veljavnost vezana na izvedbo konkretnega projekta. Predstavnik javnega sektorja zasebnega izvajalca izbere preko sistema javnega naročanja.

5.2.4.2. Pogodba o upravljanju

S pogodbo o upravljanju, javni sektor na zasebnika prenese odgovornost upravljanja in vzdrževanja infrastrukture v javni lasti. Na ta način javni sektor izkoristi učinkovitejše in bolj ekonomično poslovanje zasebnega partnerja. Stroške upravljanja in vzdrževanja pa še vedno nosi javni sektor, ki hkrati določi tudi ustrezen način financiranja. V primeru pogodbe o upravljanju gre za srednjeročno sodelovanje (3-5 let). Tovrstni način javno-zasebnega partnerstva ni upravičen v primeru, da gre za večjo investicijo v infrastrukturo s strani javnega partnerja. Zasebni partner v tem primeru ne bi prevzel nikakršnega tveganja.

5.2.4.3. Najemna pogodba

Javni partner zasebnemu partnerju na podlagi najemne pogodbe podeli v upravljanje določeno javno infrastrukturo. Zasebni partner pa se obveže, da bo s to infrastrukturo gospodarno upravljal ter izvajal z njo povezane storitve javne službe. Zasebni partner tako prevzame tudi vsa tveganja. Najemne pogodbe so navadno dolgoročne in sklenjene za obdobje daljše od desetih let. Ker gre za dolgo obdobje, se večje investicije še vedno financirajo iz javnih sredstev, medtem ko zasebnik skrbi za učinkovito upravljanje in vzdrževanje.

5.2.4.4. Pogodbe tipa BOT in BOO

Pri tovrstnem partnerstvu javni partner priskrbi zemljišče, zasebni partner je odgovoren za izvedbo in financiranje projekta oziroma projektov. Posledično se tovrsten tip sodelovanja uporablja predvsem za večje infrastrukturne projekte.

Obstaja več različic posameznega modela – BOT in BOO. Najpomembnejša razlika med

modeloma je, da pri modelu BOT in njegovih izpeljankah lastninska pravica preide na javnega partnerja, pri modelu BOO pa ostane lastninska pravica na zgrajeni infrastrukturi na strani zasebnega partnerja.

Poznamo naslednje BOT in BOO modele ter izpeljanke: BOT (build-operate-transfer), BT (build-transfer), BTO (build-transfer-operate), BOO (build-own-operate), BOR (build-operate-renewal), BRT oziroma BLT (build-rent (lease)-transfer), BLOT (build-lease-operate-transfer), BOOT (build-own-operate-transfer), ROT (rehabilitate-operate-transfer), ROO (rehabilitate-own-operate), DBOT (design-build-operate-transfer), DBTO (design-build-transfer-operate), DBOO (design-build-own-operate), DBFO (design-build-transfer-operate), DBOO (design-build-own-operate), DBFO (design-build-finance-operate), DCMF (design-build-finance-operate).

Ročnost tovrstnega sodelovanja se določi na podlagi ekonomske analize. Z njeno pomočjo se ugotovi v koliko časa se investicija zasebniku povrne.

5.2.4.5. Koncesije storitev

Pri koncesiji storitev koncesionar javno zasebnega partnerstva – torej zasebnik prevzame celotno poslovno tveganje rentabilnosti izvajanja javne službe. Zasebnik je posledično zavezan k izvedbi osnovne investicije v infrastrukturo, upravljanju in vzdrževanju ter izvajanju storitev javne službe. Zasebnik svoje storitve zaračunava ali koncedentu ali pa končnim uporabnikom javne službe, ki jo ta opravlja. Koncesije storitev so primerne predvsem za večje infrastrukturne projekte, ki imajo tudi stalen in visok strošek upravljanja in vzdrževanja. Gre za dolgoročno obliko sodelovanja z ročnostjo dvajset let in več. Ker ima koncesionar poleg tega tudi visoko stopnjo avtonomije mora javni partner poskrbeti za učinkovit mehanizem nadzora nad kakovostjo izvedenih storitev.

Pred izbiro ustreznega modela javno-zasebnega partnerstva bo potrebno določiti in rešiti predvsem vprašanja glede lastništva zemljišč in infrastrukture. Večina zemljišč kjer se nahaja obstoječa namenska infrastruktura oziroma je ta načrtovana, namreč ni v lasti Mestne občine Koper. Posledično občina sama tudi nima možnosti podelitve koncesije ali upravljanja na teh območjih. Od načina reševanja lastništva bo odvisen tudi ustrezen model javno-zasebnega partnerstva.

6. LITERATURA IN VIRI

1. Kraški rob center športov in aktivnosti na prostem Outdoor Sports Park (Mestna občina Koper, izdelala: Sekule Popović, Tamara Kozlovič, avgust 2017, dopolnjeno: januar 2018)
2. Smernice za skupno upravljanje N2000 na projektnem območju Kraški rob ZVSVN Tina Trampuš, Sara Cernich, Nevenka Mihevc, 18.2.2020)
3. Predlog aktivnosti za ureditev mikrolokacij in načina upravljanja na Kraškem robu do vzpostavitve Outdoor Sports Parka OSP (Goran Sambt, maj 2020)
4. Študija o rekreaciji na Kraškem robu (ZaVita, svetovanje, d.o.o., 28.1.2019)
5. Projektni predlog za legalizacijo in ureditev MTB poti na območju Tinjana, Ospa in Socerba (Peter Novak, podpredsednik KGKObala, Alliance ASE, marec 2017)
6. Poročilo o zakonodaji s področja rekreacije (ZaVita, svetovanje, d.o.o., 21.3.2018)
7. Študija izvedljivosti razvoja gorskokolesarskega centra na območju osapske doline (Zavod Aliansa, Peter Novak, Martin Martinec, Anže Bizjak, Andrej Žigon, Katja Kamnar, 2019)