

UNIVERZA V LJUBLJANI  
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA  
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Urška DROFENIK

**GORSKO KOLESARSTVO  
V ZAVAROVANIH OBMOČJIH NA PRIMERU  
TRIGLAVSKEGA NARODNEGA PARKA**

DIPLOMSKO DELO

Univerzitetni študij

Ljubljana, 2012

UNIVERZA V LJUBLJANI  
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA  
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Urška DROFENIK

**GORSKO KOLESARSTVO V ZAVAROVANIH OBMOČJIH NA PRIMERU  
TRIGLAVSKEGA NARODNEGA PARKA**

DIPLOMSKO DELO  
Univerzitetni študij

**MOUNTAIN BIKING IN PROTECTED AREAS IN CASE OF  
TRIGLAV NATIONAL PARK**

GRADUATION THESIS  
University studies

Ljubljana, 2012

Diplomsko delo je zaključek Univerzitetnega študija Krajinske arhitekture. Opravljeno je bilo na Oddelku za krajinsko arhitekturo Biotehniške fakultete Univerze v Ljubljani.

Študijska komisija Oddelka za krajinsko arhitekturo je za mentorja diplomskega dela imenovala prof. dr. Mojco Golobič.

Komisija za oceno in zagovor:

Predsednik: prof. Alojzij Drašler  
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Član: prof. dr. Mojca Golobič  
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

doc. dr. Peter Skoberne  
Ministrstvo za okolje in prostor

Datum zagovora:

Diplomsko delo je rezultat lastnega dela. Spodaj podpisana se strinjam z objavo svojega diplomskega dela na spletni strani Digitalne knjižnice Biotehniške fakultete. Izjavljam, da je delo, ki sem ga oddala v elektronski obliki, identično tiskani verziji.

Urška Drofenik

### KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA

ŠD	Dn
DK	UDK 502.14:712.23:796.61(043.2)
KG	gorsko kolesarstvo/Triglavski narodni park/zavarovano območje/turizem/rekreacija
AV	DROFENIK, Urška
SA	GOLOBIČ, Mojca (mentor)
KZ	SI-1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
ZA	Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo
LI	2012
IN	GORSKO KOLESARSTVO V ZAVAROVANEM OBMOČJU NA PRIMERU TRIGLAVSKEGA NARODNEGA PARKA
TD	Diplomsko delo (Univerzitetni študij)
OP	VII, 67 str., 1 pregl., 47 sl., 39 vir.
IJ	sl
Jl	sl/en
AI	Gorsko kolesarstvo postaja vedno bolj priljubljen način rekreacije in preživljanja prostega časa, kakor tudi profesionalen šport. Vendar pa se gorski kolesarji v trenutku, ko zavijejo s ceste, znajdejo v prekršku, saj zakonodaja vožnjo zunaj cest dovoljuje le tam, kjer je to izrecno dovoljeno, takih območij pa razen redkih »bike parkov« za zdaj še ni. Dostop do delov narave (govorimo o planinskih poteh in gozdnih vlakah) je kolesarjem prepovedan na osnovi dojemanja, da vožnja s kolesi v naravi predstavlja večjo nevarnost okolju kot vpliv katere od podobnih oblik rekreacije (npr. gorništvo). Zakonodajalca skrbi predvsem varnost udeležencev, konflikti ter prenatrpanost prostora z različnimi uporabniki, kot tudi možnost krčenja naravnega okolja. Takšno stanje velja za celotno Slovenijo, v diplomski nalogi pa sem se v osrednjem delu usmerila v naše najbolj zavarovano območje, Triglavski narodni park. Z namenom varovanja parka je v pripravi nov načrt upravljanja, ki bo zajemal tudi gorskokolesarsko problematiko. V diplomski nalogi sem s pomočjo ankete, prebiranja forumov, pregledov primerov iz tujine ter s sodelovanjem z različnimi kolesarskimi ter planinskimi društvi, predstavniki Triglavskega narodnega parka in drugimi, izdelala okviren predlog poti, ki bi bile primerne za gorske kolesarje in bi jih vključili v predlog upravljanja parka.

## KEY WORDS DOCUMENTATION

ND	Dn
DC	UDC 502.14:712.23:796.61(043.2)
CX	mountainbiking/Triglav national park/protected area/turism/recreation
AU	DROFENIK, Urška
AA	GOLOBIČ, Mojca (supervisor)
PP	SI-1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
PB	University of Ljubljana, Biotechnical Faculty, Department of Landscape architecture
PY	2012
TY	MOUNTAIN BIKING IN PROTECTED AREAS IN CASE OF TRIGLAV NATIONAL PARK
DT	Graduation Thesis (University studies)
NO	VII, 67 p., 1 tab., 47 fig., 39 ref.
LA	sl
AI	sl/en
AB	Mountain biking is becoming an increasingly popular way of recreation and leisure, as well as a professional sport. But in the moment when mountain bikers turn off the road, they find themselves in violation, because the law allows driving off road only where it is explicitly permitted, but in Slovenia there aren't such places or trails, except for a few bike parks. Access to parts of nature (we are talking about hiking trails and forest roads) is forbidden for cyclists, based on the perception that riding a bike in nature is a greater threat to the environment than the impact of any other similar form of recreation (for example: hiking or mountaineering). Legislator is particularly worried for safety of participants, conflicts between them and overcrowding of the area with different users, as well as for shrinking of the natural environment. This situation applies to the entire country but in my thesis I have focused on the most protected area in Slovenia, Triglav National Park. In order to protect the park, park authorities are preparing a new management plan which will include the issue of mountain biking. Through surveys, forums, reviews of cases from abroad and cooperation with various biking and hiking clubs, representatives of the Triglav National Park and others, I have made an indicative proposal of bike trails that would be suitable for mountain bikers and could be included in the management plan proposal for the park.

## KAZALO VSEBINE

Ključna dokumentacijska informacija	II
Key words documentation	III
Kazalo vsebine	IV
Kazalo slik	VI
Kazalo preglednic	VI
<b>1 UVOD</b>	<b>1</b>
1.1 PROBLEM	1
1.2 NAMEN	2
1.3 CILJ	2
1.4 DELOVNA HIPOTEZA	2
1.5 METODE IN POTEK DELA	3
<b>1.5.1 Raziskovalni del</b>	<b>3</b>
<b>1.5.2 Načrtovalsko upravljalski del</b>	<b>3</b>
<b>2 TEORETIČNI DEL</b>	<b>4</b>
2.1 GORSKO KOLESARSTVO	4
2.2 PRAVNA UREDITEV GORSKEGA KOLESARSTVA V SLOVENIJI	5
<b>2.2.1 Prepoved vožnje z vozili v naravnem okolju</b>	<b>6</b>
<b>2.2.2 Zakon o Triglavskem narodnem parku</b>	<b>7</b>
2.3 VPLIV KOLESARJENJA NA OKOLJE	8
<b>2.3.1 Vožnja s kolesom po poteh</b>	<b>8</b>
2.3.1.1 Vpliv na vegetacijo	9
2.3.1.2 Vpliv na prst	9
2.3.1.3 Vpliv na kvaliteto vode	11
2.3.1.4 Vpliv na živali	11
<b>2.3.2 Sklep o vplivih</b>	<b>12</b>
2.4 KONFLIKTI V PROSTORU	13
<b>2.4.1 Pregled stanja v Sloveniji</b>	<b>13</b>
2.5 PRIMERI REŠEVANJA GORSKOKOLESARSKE PROBLEMATIKE V TUJINI	15
<b>2.5.1 Škotska</b>	<b>15</b>
<b>2.5.2 Avstrija</b>	<b>16</b>
<b>2.5.3 Italija</b>	<b>17</b>
<b>2.5.4 Nemčija</b>	<b>18</b>
<b>2.5.5 Švica</b>	<b>20</b>
<b>2.5.6 Francija</b>	<b>21</b>
2.6 PREDSTAVITEV OBRAVNAVANEGA OBMOČJA	22

<b>2.6.1</b>	<b>Gorsko kolesarstvo v Triglavskem narodnem parku</b>	23
<b>2.6.2</b>	<b>Predstavitev obstoječih poti po območjih, s potencialom za gorsko kolesarstvo na območju Triglavskega narodnega parka</b>	24
2.6.2.1	Pokljuka	24
2.6.2.2	Bohinj	25
2.6.2.3	Kranjska Gora	26
2.6.2.4	Dolina Soče	27
<b>3</b>	<b>PRAKTIČNI DEL</b>	29
3.1	PREDSTAVITEV POSTOPKA IN METODOLOGIJE	29
<b>3.1.1</b>	<b>Predstavitev postopka dela</b>	29
<b>3.1.2</b>	<b>Metode dela</b>	29
<b>4</b>	<b>REZULTATI</b>	31
4.1	REZULTATI ANKETE	31
4.2	PRIMERJALNA TABELA	44
4.3	ANALIZA IZBRANIH POTI	46
<b>4.3.1</b>	<b>Dobrenjščica</b>	46
<b>4.3.2</b>	<b>Planina pri jezeru</b>	49
<b>4.3.3</b>	<b>Vršič</b>	51
4.4	PREDLOGI REŠEVANJA PROBLEMATIKE	53
<b>4.4.1</b>	<b>Dobrenjščica</b>	54
<b>4.4.2</b>	<b>Planina pri jezeru</b>	54
<b>4.4.3</b>	<b>Pokljuka (kot predlog nove poti)</b>	55
<b>5</b>	<b>RAZPRAVA</b>	58
<b>6</b>	<b>ZAKLJUČEK</b>	60
<b>7</b>	<b>POVZETEK</b>	62
<b>8</b>	<b>VIRI</b>	64

## KAZALO SLIK

Slika 1: Visoka rezijanska pot, Italija	1
Slika 2: Kolesa skozi čas	4
Slika 3: Vegetacija, prst, voda in živali	8
Slika 4: Letak	14
Slika 5: Torridon, Škotska	15
Slika 6: Alpbachtal, Tirolska	16
Slika 7: Lago di Garda, Italija	17
Slika 8: Bavarski gozd, Nemčija	18
Slika 9: Fronalpstock, Švica	20
Slika 10: Narodni park Mercantour, Francija	21
Slika 11: Planina Zajamniki, Pokljuka	24
Slika 12: Bohinjsko jezero	25
Slika 13: FunBikePark, Kranjska Gora	26
Slika 14: Velika korita, Reka Soča	27
Slika 15: Spol anketirancev	31
Slika 16: Starost anketirancev	32
Slika 17: Regija bivališča	32
Slika 18: Stopnja izobrazbe	33
Slika 19: Število prekolesarjenih dni v letu	34
Slika 20: Kolesarjenje po mesecih	34
Slika 21: Kolesarjenje med vikendi in/ali med tednom	35
Slika 22: Popularnost večdnevnega kolesarjenja	35
Slika 23: Ocena tehničnega znanja gorskega kolesarjenja	36
Slika 24: Povprečno prekolesarjeni kilometri na eni turi	36
Slika 25: Katere poti gorski kolesarji najraje uporabljajo za vzpon	37
Slika 26: Velikost skupine	37
Slika 27: Zahtevnost zelenega spusta	38
Slika 28: Pomembnost urejenega parkirišča	39
Slika 29: Pomembnost krožne poti	39
Slika 30: Pomembnost kočje na cilju	40
Slika 31: Pomembnost odmaknjenosti od prometa	40
Slika 32: Pomembnost bližine naravnih znamenitosti	41
Slika 33: Pomembnost bližine kulturnih znamenitosti	41
Slika 34: Pomembnost razgledne poti	42
Slika 35: Neprijetna izkušnja s souporabniki iste poti	43
Slika 36: Pogostost zahajanja v Triglavski narodni park s kolesom	43
Slika 37: Nabor poti po območjih	44
Slika 38: Dobrenjščica	46
Slika 39: Dobrenjščica – karta poti	48
Slika 40: Planina pri jezeru	49
Slika 41: Planina pri jezeru – karta poti	50
Slika 42: Ajdovska deklica, Vršič	51



Slika 43: Vršič – karta poti	52
Slika 44: Pravila obnašanja	53
Slika 45: Pokljuka: Pl. Javornik, Pl. Krasca, Pl. Zajamniki, Pl. Konjska dolina	55
Slika 46: Predlog označevanja poti	56
Slika 47: Pokljuka – karta poti	57

#### KAZALO PREGLEDNIC

Pregl. 1: Primerjalna tabela poti znotraj Triglavskega narodnega parka po območjih	45
--	----

## 1 UVOD



Slika 1: Visoka Rezijanska pot, Italija (Foto: Urška Drofenik)

Kolesarjenje velja za enega bolj priljubljenih športov pri nas. Urejajo se kolesarske mreže med naselji in znotraj njih, gorsko kolesarstvo pa je še brez ustrezne pravne podlage in nihče pravzaprav ne ve, kaj je dovoljeno in kaj prepovedano. Predvsem se postavlja vprašanje, kje se sploh sme voziti. Zakon prepoveduje vožnjo s kolesi v naravnem okolju, razen v primeru, kjer je to izrecno dovoljeno. Če kolesarjev na to, da v določenem prostoru niso zaželeni, ne opozarjajo table, jih na to opozorijo mimoidoči ali domačini. V svojem diplomskem delu sem se osredotočila na najbolj zavarovano območje v Sloveniji, Triglavski narodni park, kjer nas v celotnem parku table opozarjajo, da je kolesarjenje izven cest prepovedano. Vendar se uprava parka zaveda, da kolesarji v parku so in bodo, zato so pripravljene prisluhniti in sodelovati. S skupnimi močmi bomo poskušali najti odgovore na najpomembnejše vprašanje - kje lahko? Triglavski narodni park namreč pripravlja nov načrt upravljanja parka, v katerega želi vključiti tudi gorske kolesarje. Določiti želijo poti, ki bodo namenjene tudi gorskim kolesarjem, v upanju, da bodo s tem ohranili in zavarovali naravna območja, kjer bo vožnja s kolesi povsem prepovedana.

### 1.1 PROBLEM

Gorsko kolesarstvo postaja vedno bolj priljubljen način rekreacije in preživljanja prostega časa, kakor tudi profesionalen šport. Problem te dejavnosti nastane že s samo pojavnostjo v prostoru, kaj šele v zavarovanem območju, kot je na primer Triglavski narodni park. Problemi, s katerimi se bom ukvarjala v nadaljnjem delu, so:

- konflikti med različnimi uporabniki istega prostora (tu gre za planince, kolesarje, gozdarje, kmetovalce, lovce...),
- vpliv kolesarstva na okolje (obremenitev okolja),
- gorsko kolesarstvo kot neizkoriščen potencial prostora z vidika rekreacije in turizma.

## 1.2 NAMEN

Namen tega diplomskega dela je najti skupni jezik med souporabniki istega prostora in podati predloge rešitev, ki bi zadostovale željam in potrebam vseh uporabnikov. Na tak način se lahko zagotovi dobro počutje tako kolesarjev kot tudi ostalih uporabnikov prostora, hkrati pa se upošteva težnja po čim manjši obremenitvi okolja.

## 1.3 CILJ

Glavni cilj diplomske naloge je pripraviti smernice za urejanje razvoja gorskega kolesarstva in gorskokolesarskih poti na območju Triglavskega narodnega parka (v nadaljevanju TNP) na podlagi zbranih informacij o gorskem kolesarstvu, prostorskih značilnostih in zahtev te oblike rekreacije oz. športne panoge.

Cilji naloge so med drugim tudi:

- na podlagi raziskave najti najbolj obremenjena oz. popularna območja za gorske kolesarje in tudi ostale uporabnike prostora,
- ugotovitev dejanske razsežnosti konfliktov med različnimi uporabniki istega prostora,
- predlog metodologije načrtovanja gorskokolesarskih poti, ki bi upoštevala posebnosti zavarovanih območij narave,
- predlog poteka gorskokolesarskih poti na območju Triglavskega narodnega parka.

## 1.4 DELOVNA HIPOTEZA

Glede na opisan problem lahko postavim hipotezi na ravni obravnavanega testnega območja in kolesarjevega stika z okoljem ter drugimi uporabniki prostora.

Hipotezi:

- Gorsko kolesarska infrastruktura je na območju Triglavskega narodnega parka zelo omejena. Za celoten park velja prepoved vožnje s kolesi po poteh zunaj cest, kamor pa gorski kolesarju, kljub prepovedi, zahajajo.
- Gorskim kolesarjem pripisujejo različne destruktivne vplive na okolje, povzročanje nezadovoljstva ostalih uporabnikov prostora ter plašenje živali. Konflikti so v večini potencirani preko meja dejanske razsežnosti. Konflikti med različnimi uporabniki našega edinega narodnega parka so prisotni v poletnih mesecih, ter ob vikendih in so vezani predvsem na markirane pešpoti, ki jih uporabljajo tudi kolesarji.

## 1.5 METODE IN POTEK DELA

Zasnova diplomske naloge je razdeljena na dva dela, ki se navezujeta eden na drugega. Prvi, teoretični del, zavzema opis gorskega kolesarstva od nekoč do danes. Opisuje tudi vplive kolesarjenja na okolje in odnose med kolesarji ter drugimi uporabniki istega prostora. V teoretičnem delu je podrobneje predstavljeno obravnavano območje, pa tudi pravna ureditev gorskega kolesarstva pri nas in v tujini. Drugi, načrtovalsko upravljalni del diplomske naloge, pa na osnovi ugotovitev iz pregleda literature ter s pomočjo ostalih metod (anketa, pogovori s predstavniki Triglavskega narodnega parka, gozdarji, lovci, planinci, kolesarji ter drugimi tako ali drugače vpletenimi, ogled terena z aktivno udeležbo, ...), podaja načrtovalske oz. upravljalne rešitve v smislu iskanja oz. planiranja novih poti ter predlogov novega režima upravljanja, označevanja in vzdrževanja parka. Podrobnejši opis metod in poteka dela je v poglavju 3.1.2.

### 1.5.1 Raziskovalni del

Cilj: potrditi oz. ovreči hipotezi.

Potek in metode dela:

- analiza območja Triglavskega narodnega parka (pregled literature),
- pregled raziskav o vplivu gorskega kolesarstva na okolje,
- pregled primerov iz tujine,
- ogled terena (anketiranje uporabnikov, analiza obiskanosti določenih območij),
- vključitev stroke (pogovori z upravo TNP-ja, planinskih in kolesarskih društev),
- pregled in natančna analiza dobljenih informacij za potrditev oz. zavrnitev hipoteze.

### 1.5.2 Načrtovalsko upravljalni del

Cilji:

- predlog nove gorskokolesarske poti,
- predlog novega režima za uporabnike,
- predlog novega režima označevanja ter upravljanja parka.

Podlaga za ta del naloge je rezultat raziskovalnega dela.

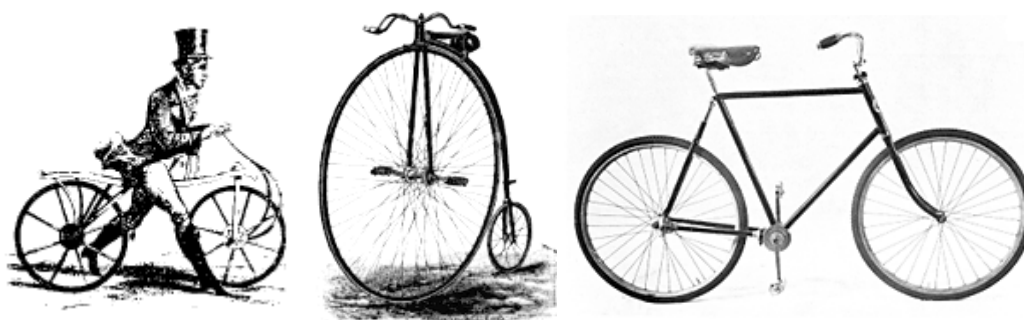
Potek in metode dela:

- pregled obstoječih planinskih in sprehajalnih poti, ki jih uporabljajo gorski kolesarji,
- analiza obstoječega režima za uporabnike,
- vključitev stroke (pogovori z upravo TNP-ja, planinskimi in kolesarskimi društvi),
- pregled primerov iz tujine.

## 2 TEORETIČNI DEL

### 2.1 GORSKO KOLESARSTVO

Kolesu so dali v vsej zgodovini svoj pečat številni izumitelji. Prvi dokumentiran prednik današnjega modernega kolesa, ki je izkoristil potencialne možnosti kombinacije dveh koles, pripada nemškemu baronu Karlu von Draisu. Drais je svoj izum predstavil javnosti leta 1817. Okvir, izdelan iz lesa, je bil umeščen med lesnimi kolesi, pogon pa je predstavljalo odiranje z nogami od tal. V drugi polovici 19. stoletja sta francoza Pierre Marchaux in Pierre Lallement naredila pomemben mejnik pri zasnovi kolesa – zasnovala sta velociped z direktnim pogonom preko pedal na ogromno sprednje kolo. Čeprav je bilo kolo že izdelano iz jeklenih cevi in imelo obroč spleten iz naper s polnimi gumiranimi pnevmatikami, je bilo sila neudobno za vožnjo. Neudoben položaj na kolesu je z vpeljavo verige v pogon na zadnje in z uporabo krmila na sprednje kolo rešil J. K. Starley. Starleyevo kolo Rover iz leta 1885 številni avtorji pogosto opisujejo kot prvo razpoznavno moderno kolo. Kmalu je bila takratni zasnovi dodana sedežna opora in današnja t.i. trikotna ali diametralna oblika okvirja. V »zlato dobi koles«, okoli leta 1890, je v imenu udobnosti John Boyd Dunlop predstavil še idejo o prvi uporabni pnevmatiki na zrak, ki je kaj kmalu postala univerzalna na vseh področjih. Direktnemu prenosu je sledil še izum »coasting« pesta (t.j. pesto, ki omogoča vrtenje zadnjega kolesa brez poganjanja), vpeljava menjalnikov ter zavore z možnostjo upravljanja na krmilu. Na prelomu v 20. stoletje na obeh straneh Atlantika zabeležijo porast števila kolesarskih klubov, kolesarski izleti in tekmovanja pa postanejo zadnji modni krik (A quick history ..., 2006).



Slika 2: Kolesa skozi čas (A quick history ..., 2006)

V šali bi lahko rekli, da je bilo prvo kolo, zaradi takratnega stanja poti, gorsko. Dobo modernega gorskega kolesarja povezujemo z letom 1970, največ zaslug za to gre skupini zagretilih kolesarjev iz okraja Marin v Kaliforniji, ZDA, ki je razvijala svojo verzijo gorskega kolesa in v ta namen prirejala prve dirke v spustu. Čeprav niso bili prvi, ki so na kolo namestili debelejše in grobe pnevmatike, močnejše zavore, širša krmila ali menjalnike, so bili na področju marketinga, inovacij in tehnologij tako prodorni, da so iz lastne

popoldanske zabave uspeli narediti trend, ki mu množice sledijo še danes. Mnogi med njimi, tudi Gary Fisher in Tom Richey, še danes predstavljajo pojem v gorskokolesarski industriji (The history of ..., 2008).

V 80. letih prejšnjega stoletja kolesarsko industrijo preplavi trend vzmetenja. Deset let kasneje šport doživi še vpeljavo disk zavor ter revolucionarnega novega materiala – karbona. Gre za še zadnjo večjo prelomnico v novejši zgodovini gorskega kolesarstva, ki je kolo naredila udobno, bolj primerno za brezpotja in šport povzdignila med zadnje trende aktivnega preživljanja prostega časa. Kolesa so postala hitrejša, lažja, zanesljivejša, cenovno dostopna, hkrati pa trg ponuja ogromno izbiro koles tudi za zahtevnejše kupce z nekoliko globljimi žepi. Obdobje neizogibno zaznamuje tudi pojav prvih skeptikov. V tiskanih medijih je moč najti članke, ki mečejo slabo luč na šport in s tem javnosti gorsko kolesarjenje predstavljajo kot naravi škodljivo početje.

Pomembno priznanje pomembnosti športa da olimpijski komite, ki leta 1996 v Atlanti, ZDA, gorskokolesarski kros<sup>1</sup> uvrsti med športne discipline letnih olimpijskih iger. Že na prvi olimpijadi se izkaže kot hit, tako po ogromnem številu prijavljenih tekmovalcev kot gledalcev ob progi in za televizijskimi zasloni ob neposrednih prenosih dirke.

Danes segment gorskega kolesarjenja poleg številnih pojavov tekmovalnih disciplin pozna tudi vse več oblik rekreativnega udejstvovanja. Ne glede na to, ali kolo služi za kratke izlete po lokalnih hribovjih ali se z njim odkriva visokogorja ali preizkuša premagovanje strahu v kolesarskem parku, ne gre mimo dejstva, da gorski kolesar za udejanjanje svojega početja potrebuje naravo.

## 2.2 PRAVNA UREDITEV GORSKEGA KOLESARSTVA V SLOVENIJI

Gorsko kolesarstvo postaja iz leta v leto bolj popularno, pritisk na naravo pa je vse močnejši. Poleg pritiska na naravo prihaja tudi do drugih negativnih vplivov na okolje in družbo. Zakonodajalca skrbi predvsem varnost udeležencev, konflikti ter prenatrpanost prostora z različnimi uporabniki, pa tudi možnost krčenja naravnega okolja. Da bi uredil odnos kolesarjev do vseh vprašanj, je zakonodajalec izbral različne pristope – od strogo represivne, popolne prepovedi vožnje, do demokratičnega dialoga s prizadeto skupino. Dostop do delov narave je bil kolesarjem prepovedan na osnovi dojemanja, da vožnja s kolesi v naravi predstavlja večjo nevarnost okolju kot vpliv katere od podobnih oblik rekreacije (npr. gorništvo). Kljub vsemu obstaja področje poznavanja vpliva gorskega kolesarstva na okolje neraziskano in slabo razumljeno, k vsemu pa pripomore še pomanjkanje študij in organiziranih skupin, ki bi zakonodajalca primerno osveščale.

---

<sup>1</sup> Ang. »Cross-Country«, pogosteje z inicialkami »XC«.

### 2.2.1 Prepoved vožnje z vozili v naravnem okolju

Stanje ni ravno v prid gorskim kolesarjem. Veljavna Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju (Ur. l. RS št. 16/95, v nadaljevanju Uredba) iz leta 1995 namreč prepoveduje voziti, ustavljati, parkirati ali organizirati vožnje z vozili na motorni pogon in s kolesi v naravnem okolju. Naravno okolje po 1. členu Uredbe pa zajema območja zunaj ureditvenih območij mest, vasi in drugih naselij, infrastrukturnih objektov republiškega ali lokalnega pomena, kamor štejemo tudi gozdne ceste, makadamska vozišča v gozdnem prostoru ter ceste območij, zavarovanih s posebnimi predpisi (naravni in gozdni rezervati, narodni, regijski in krajinski parki, vodni rezervati, varovalni gozdovi, gozdovi s posebnim namenom). Od leta 1995 se je število ljubiteljev različnih oblik športa in rekreacije v naravnem okolju močno povečalo. V zadnjem desetletju so uredili številne, tako imenovane kolesarske poligone oz. kolesarske parke, namenjeni pa so bolj ali manj kolesarjem, ki jim ustrezajo spusti, za vzpon pa raje izkoristijo žičnico. Kolesarski parki so običajno na smučiščih, kjer je že prisotna vsa potrebna infrastruktura (Kranjska Gora, Mariborsko Pohorje, Krvavec...). Na področju gorskega kolesarstva, v smislu izletništva, pa se kljub vedno večji popularnosti te dejavnosti ni spremenilo nič. Iščejo se nove poti, vozne tako za vzpone kot spuste, s tem pa se sorazmerno povečujejo tudi motnje v naravi in pritisk na okolje. Ministrstvo za okolje in prostor se tega zaveda in tako so julija 2011 dali v javno obravnavo Osnutek zakona o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju (v nadaljevanju ZVVNO). Osnovni cilj predloga zakona je urediti vožnjo z vsemi vozili na motorni pogon in kolesi v naravnem okolju.

Tretje poglavje osnutka ZVVNO je v celoti posvečeno vožnji s kolesi. V prvem odstavku 8. člena ZVVNO prepoveduje vožnjo, ustavljanje ter organiziranje vožnje s kolesi v naravnem okolju, dovoljena je ustavitev koles v naravnem okolju v pasu 5 m izven vozišča. Vožnja v gozdnem prostoru je dovoljena, prav tako je dovoljeno ustavljanje ter organiziranje vožnje in tekmovanja s kolesi, vendar le na gozdnih cestah, gozdnih vlakah in drugih označenih poteh na območjih, določenih v prostorskem delu gozdnogospodarskega in lovskega upravljalnega načrta območja. Pogoje rabe teh poti sporazumno določijo in v skladu s predpisom o gozdnih prometnicah označijo lastniki, Zavod za gozdove Slovenije in lokalna skupnost. Vožnja, ustavitev in organiziranje vožnje s kolesom po planinskih poteh je dovoljena le po planinski poti, ki jo določi ministrstvo, pristojno za ohranjanje narave, na podlagi predloga skrbnika planinske poti in po predhodnem soglasju Zavoda Republike Slovenije za varstvo narave. Te poti označujejo skrbniki planinske poti in lokalna skupnost.

Predlog ZVVNO določa tudi pogoje za uporabo koles. Pri vožnji s kolesom po poteh v naravnem okolju, kjer je vožnja dovoljena, se smiselno uporabljajo predpisi, ki urejajo pravila cestnega prometa. Na planinskih poteh, kjer je vožnja s kolesom dovoljena v skladu z 9. členom ZVVNO, imajo prednost pešci.

Pravila vožnje: voznik kolesa mora po cestah v naravnem okolju, kjer je vožnja dovoljena, prilagoditi način in hitrost vožnje svojemu znanju, terenskim in vremenskim razmeram, pri čemer hitrost vožnje ne sme presežati 40 km na uro. Voznik kolesa v naravnem okolju ne sme voziti pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi.

### **2.2.2 Zakon o Triglavskem narodnem parku**

Zakon o Triglavskem narodnem parku (v nadaljevanju ZTNP-1) iz leta 2010 narodni park razdeli na tri varstvena območja: prvo, drugo in tretje.

Prvo varstveno območje je osrednje območje in je namenjeno predvsem varovanju in ohranjanju naravnih vrednot, rastlinskih in živalskih vrst. Drugo varstveno območje je osrednje območje z dopuščeno tradicionalno rabo naravnih virov zaradi izvajanja dejavnosti sonaravnega kmetijstva in gozdarstva ter trajnostnega gospodarjenja z divjadjo in ribami. Namenjeno je ohranitvi obstoječega stanja narave in kulturne dediščine vsaj v trenutni kakovosti ter preprečitvi vnosa novih obremenjujočih dejavnosti. Tretje varstveno območje pa je namenjeno ohranjanju in varovanju biotske raznovrstnosti, naravnih vrednot in kulturne dediščine ter izrazitih ekoloških, estetskih in kulturnih kakovostih krajine.

Za kolesarje je v ZTNP-1 pomembno predvsem naslednje. Varstveni režim znotraj celotnega Triglavskega narodnega parka po 43. točki 13. člena prepoveduje vožnjo, ustavljanje, parkiranje ali organiziranje vožnje z motornimi vozili in s kolesi v naravnem okolju. Kot naravno okolje pa 5. člen ZTNP-1 ne vključuje kategoriziranih in nekategoriziranih cest, torej sta tu kolesarjenje in vožnja mogoča. 19. točka 15. člena prepoveduje vožnjo s kolesom na območju prvega varstvenega območja, razen na gozdnih in kmetijskih cestah, planinskih in drugih poteh ter nekategoriziranih gozdnih prometnicah, ki so določene v načrtu upravljanja (enako velja tudi za drugo in tretje območje).

Načrt upravljanja je še v pripravi in bo vključeval tudi območja oz. poti, kjer bo gorsko kolesarjenje dovoljeno.



### 2.3 VPLIV KOLESARJENJA NA OKOLJE



Slika 3: Vegetacija, prst, voda in živali (Foto 1: Primož Marolt, Foto 2 in 3: Urška Drofenik, Foto 4: Marko Kern)

Gorsko kolesarstvo je kljub porastu priljubljenosti športa še vedno relativno neraziskana dejavnost, katere vplivi na okolje in prispevek k degradaciji narave so slabo razumljeni. Kot pri vseh oblikah rekreacije v naravi je razumljivo, da vožnja s kolesi v naravi prispeva delež k obremenjevanju narave, vendar so zakonodajalec, lokalne skupnosti in nenazadnje lastniki zemljišč bili previdni in ob odsotnosti primernih raziskav podali pobudo za vpeljavo strožjih in nesorazmernih pravil. Ankete so pokazale, da javnost gorsko kolesarstvo pogosto dojema kot močan faktor prispevanja k degradaciji poti in to celo ob pomanjkanju znanstvenih raziskav, ki bi takšne bojazni utemeljevale (Chavez in sod., 1996). V preteklih nekaj letih manjše število raziskav, izvedenih predvsem na območju Združenih držav Amerike (kjer je iniciativa za »legalizacijo« tega športa najbolj intenzivna), pomaga razumeti prispevek gorskega kolesarstva k spremembam v okolju.

Za pravnosistematsko urejanje vožnje s kolesi v naravi je torej najpomembnejše izhodišče prav razumevanje odziva okolja na vožnjo z gorskimi kolesi v naravnem okolju.

#### 2.3.1 Vožnja s kolesom po poteh

Poti zagotavljajo dostop do odročnih krajev, povezujejo širok razpon rekreacijskih dejavnosti in varujejo naravo, saj obiskovalce narave usmerjajo na ozke in odporne dele. Vožnja s kolesi izven poti kolesarjem predstavlja težave zaradi neutrne podlage, zaraščenosti, ter drugih nepredvidenih situacij, zato se jih večinoma izogibajo. Sam termin poti se navadno nanaša na nujno komponento vsakega človekovega posega v naravo. V večini gre za posledico načrtnega posega v naravo, za kar je potrebna odstranitev vegetacije in izkop prsti. Tovrstna gradnja predstavlja največji poseg v okolje in šteje za največjo ekološko obremenitev, vendar je, ko odtehtajo škodo povzročeno naravi, hkrati družbeno sprejemljiva zaradi svojih individualnih, družbenih in ekonomskih prednosti.

Do nastanka poti lahko pride tudi povsem spontano, in sicer kot posledica degradacije okolja zaradi pogoste rabe (npr. širjenje poti, erozija, izogib zaradi prisotnosti blata na poti itd.) ali zaradi uničujoče in ne vnaprej skonstruirane rabe iz različnih naslovov.

Ne moremo mimo dejstva, da se pojav vsakršne rekreacije v naravnem območju neizogibno odraža kot sprememba v okolju.

V članku *Environmental impact of mountain biking*, ki je bil prvotno objavljen v knjigi *Managing mountain biking: IMBA's guide to providing great riding*, avtorja Marion in Wimpey (2007) razdelita vplive posega v naravo, kot plod človekovega delovanja, v štiri različne kategorije, na podlagi katerih bom tudi sama opisala vplive:

- vpliv na vegetacijo,
- vpliv na prst,
- vpliv na kvaliteto vode in
- vpliv na živali.

#### 2.3.1.1 Vpliv na vegetacijo

Prvi korak pri katerikoli izmed oblik nastanka poti je odstranitev vegetacije; gre za posledico konstrukcije, vzdrževanja ali uporabe, poseg je nujen in se mu ne da izogniti. Poseg je potreben zgolj v tolikšni meri, da še zagotavlja nemoteno uporabo poti, za katere namen je le-ta ustvarjena. Vsaka prekomerna širitev poti in posledično uničevanje vegetacije se šteje za nepotreben in toliko bolj škodljiv poseg v okolje.

Zaviranje rasti vegetacije predstavlja teptanje oz. hoja ali vožnja po vegetaciji. Gre za naglo uničevanje in slabšanje stanja vegetacije. Takšno delovanje pusti značilno in opazno sled, ki privabi mimoidoče k nadaljnji uporabi nastajajoče poti. Nenazadnje, ko se takšen poseg enkrat zgodi, predstavlja okrevanje za vegetacijo dolgotrajen proces.

Različne študije, ki so omenjene v naslednjem poglavju, so pokazale, da se vpliv kolesarjenja na okolje bistveno ne razlikuje od družbeno že sprejetih oblik rekreacije v naravi (pohodništvo, jezdenje konj in vožnja z motorji). Vsaka od oblik rekreacije pušča za seboj ozko in skoncentrirano sled gibanja vzdolž terena.

#### 2.3.1.2 Vpliv na prst

Nujna in neizogibna faza nastanka poti je prav tako, kot odstranitev vegetacije, tudi izguba prsti. Erozija prsti predstavlja najbolj trajen in viden vpliv na nastanek poti. Po svetu so bile narejene različne študije, tako iz vpliva različnih tipov rekreacije na prst kot tudi sam vpliv gorskega kolesarstva na poti, ki jih uporabljajo kolesarji.

V knjigi *Wildland Recreation - Ecology and Management* avtorja Hammitt in Cole (1998) predstavi študijo s pohodniki, konji, kolesarji in motoristi, kjer sta po določenem številu prehodov načrtanega območja vsake izmed oblik rekreacij simulirala dež in ocenila škodo, nastalo zaradi posega v prst. Najpomembnejši dejavniki intenzivnosti erozije so nagnjenost površine, struktura prsti, količina padavin ter prekritost površja z rastlinsko preprogo, skalovjem idr. Prvi trije dejavniki so največkrat nespremenljivi: v načelu bo ob isti rastlinski podlagi hitreje odnašalo prst, ki je peščena ali muljasta ter leži na bolj nagnjenem površju, na katero pade velika količina padavin. Zaradi tega je bržkone najpomembnejši in spremenljivi dejavnik rastlinska podlaga površine, ki s svojim podzemnim delom močno veže prst. Rezultati nakazujejo, da je bila izguba prsti očitno večja pri konjih, medtem ko pri ostalih treh oblikah rekreacije odstopi niso bili veliki, ne glede na menjavo terena in lokacije. Izračuni pa nedvomno kažejo, da od vseh štirih oblik rekreacije gorski kolesarji povzročijo najmanjši delež izgube prsti na miljo poti.

V Avstraliji je bila narejena 12-mesečna raziskava vpliva kolesarjenja na poti. S primerjalno analizo sta avtorja raziskave, Goeft in Alder (2001) ugotovila, da se širina poti, ki se uporabljajo zgolj za rekreacijsko vožnjo s kolesi po naravi, sčasoma spreminja, vendar brez zaznavnih trendov, medtem ko se na poteh, namenjenih za tekmovanja ali podobne prireditve, širina veča z vsakim organiziranim dogodkom, a z zanemarljivim učinkom na prst in vegetacijo izven poti. Študija je vključevala tudi tekmo svetovnega pokala z 870 tekmovalci in 80.000 glavo množico obiskovalcev vzdolž celotne trikilometrski proge. Erozija je bila prisotna zgolj na intenzivno uporabljenih delih proge, kjer je bil naklon poti največji in je sama lega terena omogočala vodi intenzivnejše izpiranje prsti. Kolesarska pot je dosegla večjo stopnjo zbijanja prsti, a do nižje globine, kot je bilo to zaznati na območjih, rezerviranih za obiskovalce tekmovanja.

Bjorkman (1996) v svoji študiji ugotavlja, da gorski kolesarji pri vožnji navkreber resda ustvarjajo veliko količino navora, kar se lahko odraža v eroziji terena zaradi zdrsa zadnjega kolesa, a so ustvarjene sile, ki jih lahko ustvari človeško telo, v primerjavi z močjo motornega kolesa zanemarljive. Zdrs kolesa pri kolesarjih je tako mogoč zgolj v mokrih pogojih in tam, kjer je prst že povsem razrahljana. Izjeme od tega so spusti ali vožnja skozi ovinke z blokirano zadnjo gumo in višje hitrosti v zavojih, ki povzročajo odmik prsti s poti. Študija tako potrjuje, da kolesarji predstavljajo največjo grožnjo uničenja prsti v mokrih in blatnih razmerah, na vzponih in spustih, kjer strmina še omogoča vožnjo. Problem je zlasti zaskrbljujoč, ker gorski kolesarji v zadnjem času vse raje obiskujejo tehnično zahtevnejše in posledično strmejše poti.

Narejena je bila tudi raziskava, ki ugotavlja korelacijo med širino poti, globino zarez kolesarske gume in stopnjo naklona terena. Rezultati kažejo, da se vrez v teren nekoliko poveča pri večji strmini, a je problem širjenja poti v primerjavi z vrezom izrazito večji.

Opazno širjenje poti je tako zaznavno na poteh, ki so na splošno bolj priljubljene in obiskane, kot tudi tam, kjer je naklon terena večji (White in sod., 2006).

Podjetje Shimano potrjuje ugotovitve avtorjev White (2006) in Bjorkman (1996), ki opazata razmerje med povečano globino zarez in širino poti na bolj strmih terenih. Opazili so tudi zanimiv pojav na t.i. T križiščih, kjer začetna oblika poti kmalu postane poteptano območje v obliki trikotnika. Nadalje Shimanova raziskava glede na vrsto uporabnikov opozarja na 2 grobo začrtana tipa obiskovalcev narave. Prvi so t.i. popotniki brez cilja (ang. »wanderers«), ki puščajo dokaze o svoji prisotnosti vseskozi svoje premikanje v naravi, saj se gibljejo izven poti. V nasprotju z njimi so v cilj usmerjeni popotniki (ang. »destination users«), ki se držijo poti, ki jih pripeljejo do cilja. Poti uporabljajo zgolj za doseg želenega cilja, kjer tudi najbolj vplivajo na okolje. Raziskave Shimana so pokazale, da so gorski kolesarji zaradi same narave športa in kolesa kot prevoznega sredstva bolj usmerjeni k cilju, so torej »uporabniki cilja«: ko so enkrat na poti, ima vožnja z gorskim kolesom malo vpliva na okolico izven uporabljene poti. Za izjemo od slednjega lahko štejemo le namerno vožnjo izven urejenih poti (Foti in sod., 2006).

#### 2.3.1.3 Vpliv na kvaliteto vode

Gradnja poti in njihova uporaba lahko vplivata na kvaliteto vode. Ta je potencialno ogrožena zaradi spremembe terena, po katerem voda pronica v podtalnico ali druga zajetja. Voda lahko spodjeda slabo skonstruirane ali spontano narejene poti, hkrati pa s seboj odnese nevarne snovi. Ker tudi mnoge druge oblike rekreacije (rafting, soteskanje, ribolov, plavanje, pohodništvo itd.) privlačijo obiskovalce k vodi, le-ti s seboj nosijo različne snovi, ki lahko ogrozijo kvaliteto vode. Raziskav na to temo, ki bi eksplicitno vključevale gorske kolesarje, ni, vendar menim, da zaradi same narave kolesa (v primerjavi z vozili, ki z delovanjem motorja v okolje vnašajo strupene izpuste in druge naravi neprijazne kemikalije), kolesarji zgolj s svojo prisotnostjo ne predstavljajo grožnje za slabšo kvaliteto vode. Kolo z izjemo sestavin nekaterih komponent (npr. strupena sintetična olja v disk zavorah in vzmetenju) ni izdelano iz materialov, ki bi vsebovali kemikalije, škodljive okolju in kvaliteti vode ter rastlinam in živalim.

#### 2.3.1.4 Vpliv na živali

Gozdovi in travniki so dom številnim živalim, zato ne moremo mimo dejstva, da kolesarji vplivajo na bivanje v njihovem okolju. Živali se izogibajo stiku s človekom, nekatere se bodo samo umaknile, spet pri drugih bo prišlo do sprememb obnašanja, povezanim s prehranjevanjem. Medtem ko so drugi vplivi prisotnosti kolesarja v naravi bolj ali manj omejeni na ozek prostor koridorja poti, pa se lahko motenje živali razteza tudi globlje v prostor. Živali se, kot že omenjeno, različno odzovejo na prisotnost obiskovalcev prostora.

Nekatere se ob ponavljajočih in neškodljivih oblikah rekreacije privadijo na nov dejavnik. Manj zaželene oblike prilagajanj živali na prisotnost človeka, se pojavijo zaradi ravnanja ljudi, ki s seboj prinesejo hrano. Večjo mero skrbi zbuja izogibajoče odzivanje živali. Razne oblike glasnih zvokov, odmika od poti, gibanje v smeri prisotnosti živali in nenadne kretnje lahko živali pripravijo do izogibajočega se vedenja. Obiskovalci poti se takšnega vedenja povečini sploh ne utegnemo zavedati, saj živali motnje zaznajo bistveno prej kot ljudje, zato se morebitnemu srečanju izognejo, če se le lahko.

Kot opaža White (2006) se kar 70% živali znotraj radija 100 metrov požene v beg ob prvih znakih motenj. Medtem ko rezultati sicer ne kažejo nobene potrebe po razlikovanju med pohodniki in kolesarji, pa ne moremo mimo dejstva, da kolesarji v istem časovnem obdobju lahko pokrijejo večjo razdaljo, zato posledično ogrozijo več živali na enoto časa. Študija obsega tudi odziv štirih različnih vrst (ovc, gorskih koz, orlov in grizlijev) na različne dejavnike motenj. Raziskava je pokazala, da se živali bolj preplašijo radovednih pohodnikov kot pa mimo vozečih vozil in kolesarjev.

### **2.3.2 Sklep o vplivih**

Čeprav je bilo v tujini narejenih kar nekaj raziskav na temo problematike kolesarjev v interakciji z naravo, je to še vedno relativno neraziskano področje.

Gorsko kolesarstvo, tako kot katerakoli druga oblika rekreacije, povzroči izmerljive posege v vegetacijo, prst, kvaliteto vode ter živali. Vendar so posledice za okolje dobro vzdrževanih poti minimalne oz. podobne primerljivim oblikam rekreacije v naravi. Narava je veliko bolj ranljiva v času močnega deževja in spomladi, ko se začne taliti sneg. Med bolj ranljiva območja lahko štejemo strma pobočja, kjer je stopnja erozije terena veliko večja kot na ravninski podlagi. Posebno pozornost pa je potrebno nameniti živalim, predvsem v paritvenem obdobju in času, ko se pojavijo samice z mladiči.

Morda bi tu omenila tudi okoljevarstveni vidik, kar zadeva dostope do izhodišč. Kolesarji si običajno za izhodišče, kjer pustijo svoje avtomobile, izbirajo najnižjo možno točko dostopa oz. najbolj smiselno glede na smer in potek kolesarske ture. To je za razliko od pohodništva popolnoma drugače, saj pohodniki, planinci in ostali osvajačji planin ter gora poskušajo z avtomobilom priti čim višje, da prihranijo energijo pri vzponu. Gorski kolesar pa želi prigarani trud ob brcanju v hrib poplačati s čim daljšim spustom v dolino.

Glede na povedano gorski kolesarji naravi ne predstavljajo nič večje grožnje kot pohodništvo, ki velja za eno pogostejših, tradicionalnih in splošno že sprejetih oblik udejstvovanja v naravi. Obe obliki rekreacije pa sta bistveno manj obremenjujoči za okolje kot ježa in vožnja z motornimi vozili.

## 2.4 KONFLIKTI V PROSTORU

Konflikti v prostoru so zelo pogosti, saj prihaja do navzkrižja interesov med različnimi uporabniki. Pri rekreacijskih in športnih dejavnostih v naravi se dogaja, da se pri določeni rekreaciji ljudje počutijo ogrožene zaradi druge vrste rekreacije, ki se dogaja v istem prostoru. Določeni primeri so potrebni resnih prostorskih rešitev, saj prihaja do ogrožanja življenj. Znani so spori med pohodniki in plezalci na Kraškem robu, kjer po robu sten, po katerih plezajo plezalci, hodijo pohodniki in nehote prožijo kamenje na nič hudega sluteče plezalce. Planinci pa se počutijo ogrožene s strani gorskih kolesarjev, ki so hitrejši in manj predvidljivi kot planinci, dostikrat pa se zgodi tudi, da se neslišno pojavijo za hrbti planincev, ki se jih seveda ustrašijo. Gorski kolesarji predstavljajo trn v peti tudi številnim drugim uporabnikom naravnega prostora, do konfliktnih situacij prihaja z gozdarji, lovci, kmetovalci ter lastniki zemljišč.

### 2.4.1 Pregled stanja v Sloveniji

Na Okrogli mizi z naslovom »V gore peš ali s kolesom«, ki je potekala 21. maja 2009 v prostorih Planinske zveze Slovenije, so se na pobudo Planinske zveze Slovenije (v nadaljevanju PZS) in Komisije za turno kolesarstvo pri PZS soočili predstavniki planinske zveze, različnih ministrstev, zavodov, planinskih ter kolesarskih društev, z namenom najti skupne smiselne rešitve, kako se soočiti s problematiko gorskega kolesarstva. Mnenja so bila različna, načelnica Komisije za varstvo gorske narave pri PZS je prepričana, da je kolesarjenje po planinskih poteh nesprejemljivo, saj je za kolesarje dovolj cest. Problem pa vidi tudi v tem, da se kolesarji nenadoma pojavijo na planinskih poteh in zato obstaja velika nevarnost trka. Protiargument širjenju poti s kolesi je podal predstavnik Kolesarske zveze Slovenije z besedami, da kolesarji navadno ne uporabljajo vzporednih poti, saj je vožnja izven obstoječih poti bolj nevarna za kolesarja kot za pešca. Pravi, da so bližnjice večinoma plod planincev, s čimer se strinja tudi nekdanji markacist, zdaj predstavnik Komisije za turno kolesarstvo pri Planinski zvezi Slovenije (Zapisnik Okrogle mize ..., 2009).

Poleg zgoraj omenjenih problemov se kolesarji srečujejo tudi z lovci, ki trdijo, da kolesarji s svojo prisotnostjo v prostoru plašijo in ogrožajo živali na njihovem naravnem območju. Kmetovalci pa se prav tako pritožujejo, da jim kolesarji uničujejo tla in pridelke. Eden takšnih je kmet iz okolice Osolnika, ki je kar nekajkrat omenjen tudi v anketi med komentarji kolesarjev na vprašanje v povezavi s konfliktnimi situacijami. Kolesarji namreč med spustom iz Osolnika, prečkajo njegov travnik, česar pa lastnik ne odobrava.

Spletni časopis Mtb.si je dne 18. aprila 2008 objavil zgodbo dveh kolesarjev, ki sta bila udeležena v streljanju na Mariborskem Pohorju. Na Mariborskem Pohorju je sicer kolesarski park, vendar se kolesarji vozijo tudi po poteh zunaj parka in tam sta se znašla tudi kolesarja. Naletela sta na ovire na poti, ki so bile nastavljene morebitnim kolesarjem

ali motoristom. Zaradi varnostnih razlogov sta umaknila nekaj vej s poti, da ne bi prišlo do nesreče, takrat pa se jima je začel približevati lastnik zemljišča. Po začetnem besednem sporu je gospod iz žepa potegnil pištolo, s katero jima je na začetku le grozil, pozneje pa tudi streljal na njiju. Branila sta se s kamenjem in ga naposled razorožila ter pištolo predala na policijsko postajo. Ranjen ni bil nihče, je pa le vprašanje časa, kdaj bo kakšna ovira na poti za vedno prekrizala pot kolesarju, motoristu ali kakšnemu drugemu obiskovalcu. Lastniki zemljišč namreč ne poznajo meja izvornosti. Bodeče žice napeljene med drevesi v višini glave niso redkost. Septembra 2009 so o tem poročali številni mediji. Časnik Večer opisuje zgodbo o nastavljeni bodeči žici v višini vratu, ki je bila čvrsto pritrjena na drevesi in je presekala gozdno pot, nastavljena motoristom in kolesarjem, ki po mnenju mnogih kalijo mir v gozdu (Lovorec, 2009).

Konec avgusta 2011 je Komisija za varstvo gorske narave (PZS) izdala letak, s katerim opozarja, da v Sloveniji vožnja z vozili v naravnem okolju ni dovoljena in da naj očitvidci v

**PLANINSKA ZVEZA SLOVENIJE**

V SLOVENIJI VOŽNJA Z VOZILI V NARAVNEM OKOLJU NI DOVOLJENA!

HRUP IN VOŽNJA V NARAVNEM OKOLJU, KAMOR SODIJO TUDI PLANINSKE POTE IN POTE, NAMENJENE SPRAVILU LESA, VZNEMIRJATA PROSTO ŽIVEČE ŽIVALI.

NEMIR JE LAHKO ZA NEKATERE OGRUŽENE ŽIVALSKÉ VRSTE USODEN.

VOŽNJA PO BREZPOTJIH UNIČUJE OGRUŽENE IN ZAVAROVANE RASTLINE.

ZAREZE, KI JIH PUŠČAJO KOLESNA VTLIH, SO ŽARIŠČE EROZIJE.

HRUP IN OBJESTNA VOŽNJA MOTITA IN OGRUŽATA LJUDI, KI IŠČEJO V NARAVI MIR IN SPROSTITEV.

**KAJ STORITI?**

PRIJAVITE KRŠITEV NA TELEFON **113** ali **080 1200**  
TUDI V PRIMERU,  
KO STE PREPRIČANI, DA KRŠITELJEV NE BO MOGOČE IZSLEDITI!

**UKREPAJTE TAKOJ!**

Dvorakova ulica 9  
SI-1001 Ljubljana  
Slovenija  
p. p. 214

T +386 (0)1 43 45 680  
F +386 (0)1 43 45 691  
E info@pzs.si  
W www.pzs.si

ODKRIJTELA KRŠITELJEV: PLANINSKA ZVEZA SLOVENIJE  
POSREDOVATEL: VISOKOŠOLSKI CENTER ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO  
FOTOGRAF: DR. ZORAN  
DIZAJN: MIROSLAV  
ODRŽANJE: MITJA ŽORNEC

Slika 4: Letak (Ukrepitejte takoj, 2011)

primeru kršitev ukrepajo takoj in prijavijo kršitelja na policijo, tudi v primeru, ko niso prepričani, da bo kršitelja mogoče izslediti. Po objavi letaka je na različnih forumih ter spletnih straneh sledil val negotovanja s strani kolesarjev, ki zagovarjajo stališče, da povzročajo manj hrupa kot procesije planincev, ki se organizirajo ob različnih priložnostnih prireditvah, kot je recimo koncert pihalnega orkestra pri Roblekovem domu, 100 žensk na Triglav ipd. Zagovarjajo prav tako argument, da ne vozijo po brezpotjih, saj je vožnja s kolesom izven poti veliko bolj neprijetna kot po utrjeni poti. Obe strani pa se strinjata v eni stvari, in to je neprijetno srečevanje planincev s kolesarji in obratno, vendar kolesarji pravijo, da je še tako ozka pot dovolj široka za dva pametna.

Z malo strpnosti, medsebojnimi dogovori in izoblikovanjem smiselnih pravil, ki se jih bodo držali vsi uporabniki, bi se dalo v gorskem svetu vzpostaviti prijetno okolje za vse. Navsezadnje vsi prihajamo v gorski svet z istim namenom, to je uživati v lepotah narave.



## 2.5 PRIMERI REŠEVANJA GORSKOKOLESARSKÉ PROBLEMATIKE V TUJINI

V gorskem okolju se turizem in z njim povezane dejavnosti hitro povečujejo. Po podatkih primerjalne raziskave ureditve vožnje v naravnem okolju Alp, avtoric Pristavec-Đogič in Zeinhofer, ki jo je naročil Raziskovalno-dokumentacijski sektor, Državnega zbora RS, prikazuje, da turizem v gorskem svetu predstavlja več kot 20 % celotnega svetovnega turizma, kar je po obsegu takoj za obmorskim in otoškim turizmom. Ravno na podlagi tega podatka Organizacija združenih narodov v svojem okoljskem programu (United Nations Environment Programme – UNEP) opozarja, da je ključnega pomena oblikovati prakse trajnostnega razvoja izrabljanja gorskega okolja za turistične/rekreativne namene, s čimer bi lahko nadzorovali tako negativne kot pozitivne posledice gorskega turizma na okolje. Poudarjajo tudi, da je nujno vzpostavljati sodelovanje vseh vpletenih, od lokalnih skupnosti, organizatorjev dejavnosti, strokovnjakov s področja varovanja okolja, zakonodajalcev in drugih.

Vsaka država gorsko kolesarstvo ureja na svoj način, spodaj so opisani primeri nekaterih evropskih držav.

### 2.5.1 Škotska



Slika 5: Torridon, Škotska (Hans Rey ..., 2010)

Na Škotskem imajo pravico javnega dostopa do poti vsi, tudi kolesarji. Kolesarjenje na trdnih površinah, kot so široke poti in kolovozi, ne povzroča problemov. Na ozkih poteh pa lahko kolesarjenje povzroča težave za ostale ljudi, kot so pešci in konjeniki. Če se problemi pojavijo, zakon navaja, naj kolesarji sestopijo s kolesa in hodijo, dokler pot ne postane spet primerna za vožnjo. Kolesarji naj ne ogrožajo pešcev in konjenikov. Ostale uporabnike poti naj opozorijo na svojo prisotnost in jim dajo prednost na ozki poti. V primeru kolesarjenja izven poti, posebno pozimi, se je potrebno izogibati kolesarjenju po mokrem, močvirnem ali mehkem terenu (Pregled ureditev ..., 2009).



## 2.5.2 Avstrija



Slika 6: Alpbachtal, Tirolska (Alpbachtal, 2010)

V Avstriji vožnja s kolesi po gozdnih poteh in večini gorskih cest ni dovoljena. Splošna pravica do uporabe gozda za namene rekreacije je zapisana v Zakonu o gozdovih, ki dovoljuje vožnjo po gozdovih samo z dovoljenjem lastnikov (Forstgesetz, 1975). Vožnja pa je dovoljena za določene namene, kot na primer za reševanje, oskrbovanje... Vožnjo zunaj poti (po poljih, travnikih ter drugih kmetijskih območjih in poteh) so prepovedali z Zakonom o varstvu travnikov in polj (Feldschutzgesetz, 1988). Problematiko konfliktov med lovci in kolesarji pa so rešili tako, da so z lovskim zakonom prepovedali dostop in vožnjo v področjih, kjer so zavarovane divje živali. V Avstriji vožnja s kolesi po gozdnih poteh in večini gorskih cest torej ni dovoljena, kot omenjeno, pa se lahko problematika ureja z dogovori z lastnikom gozdov in cest (Pristavec-Đogić in Zeilhofer, 2011).

Primer takega dogovora je Tirolski mountainbike modell. Leta 1997 je dežela Tirolska podprla možnosti odpiranja kolesarskih poti s strani lastnikov. Tirolska ima več kot 5.600 km poti za gorsko kolesarjenje in 925 km kolesarsko-pohodnih poti. Na uradnih poteh za gorsko kolesarjenje je le-to izrecno dovoljeno in kolesarji so tu dobrodošli.

Temelji modela so:

- dogovor med lastnikom poti in občino ali turističnim združenjem, po katerem se omogoči prosta pot za kolesarjenje,
- dežela Tirolska podpira dogovorjene poti s plačilom v letnem znesku 0,10 € za tekoči meter poti,
- dežela Tirolska financira enotno označevanje kolesarskih poti (npr. zahtevnost poti),
- dežela Tirolska sklene za vse poti potrebna zavarovanja.

Model je podprt z internetno stranjo, ki vsebuje vse potrebne informacije in pripomočke, kot so obrazci, dogovori in pravila (Tiroler Mountainbikemodell, 2009).

### 2.5.3 Italija



Slika 7: Lago di Garda, Italija (Foto: Urška Drofenik)

Pri naših zahodnih sosedih kakšnega posebnega predpisa, ki bi posebej urejal uporabo koles v naravnem okolju na nacionalni ravni, nismo našli. Predpise v povezavi z gorskim kolesarjenjem urejajo posamezne dežele vsaka po svoje.

V deželi Furlanije-Julijske krajine (Friuli Venezia Giulia) je kolesarjenje omenjeno le v posameznih določbah predpisov v naravnih parkih. V Parco naturale regionale delle Prealpi Giulie in Riserva naturale regionale della Val Rosanda je kolesarjenje omejeno na glavne poti in poti, ki so označene za kolesarje.

Drugače je v deželi Veneto, kjer je kolesarjenje z zakonom dovoljeno na gozdno-pašnih poteh (sem spadajo med drugim tudi pohodne poti, mulatjere in gozdne vlake), ni pa dovoljeno voziti po travnikih, pašnikih, smučiščih in planinskih poteh. Športne prireditve v naravi mora odobriti lokalna oblast ob soglasju z regionalnim organom, pristojnim za gozdove.

V popularnem kolesarskem centru Riva di Garda, ki leži v Avtonomni Provinci Trento, dežele Trentino – Alto Adige, se lahko kolesari po poteh, ki so širše od razdalje med sprednjo in zadnjo pesto in/ali poteh, ki imajo naklon manjši od 20 %. Na območju so označili številne gorskokolesarske poti, velika večina jih je namenjena izključno kolesarjem, za pohodnike pa so poti, tam, kjer je bilo to mogoče, označili ločeno od kolesarskih.

V Avtonomni Provinci Bolzano (Alto-Adige /Südtirol), dežele Trentino – Alto Adige, kolesarjenje v naravnem okolju ni splošno prepovedano z zakonom, prepovedano je le tam, kjer je to izrecno označeno, npr. naravni parki, zavarovana vodna območja, ... (Pregled ureditev ..., 2009).

## 2.5.4 Nemčija



Slika 8: Bavarski gozd, Nemčija (Mountainbiken im Bayerischen ..., 2010)

Zvezni zakon o gozdu (Bundeswaldgesetz), 14. člen in Zvezni zakon o varovanju narave (Bundesnaturschutzgesetz), 59. člen, določata, da je vožnja s kolesi po cestah in poteh dovoljena. Vsa ostala pravila določajo posamezne zvezne dežele (Pregled ureditev ..., 2009).

Vožnja s kolesi je dovoljena po cestah in poteh (tudi privatnih) v gozdovih, po poljih in travnikih v vseh zveznih deželah. Izjema so polja in travniki ter poti v Hessen in Porenje-Pfalška, kjer zakonski predpisi ne urejajo kolesarjenja, temveč le premikanje. Kolesarjenje se tolerira, dokler ni nevarnosti konfliktov.

Mnoge organizacije s pravili skrbijo za urejanje vožnje kolesarjev. Ta pravila vključujejo tudi prepovedi vožnje izven poti (Ratgeber Freizeit ..., 2011).

Na Bavarskem so z Bavarskim sporazumom rešili problematiko kolesarjenja v naravnem okolju. Cilji sporazuma so:

- določiti okvire za naravi prijazno kolesarjenje z gorskimi kolesi na vseh območjih Bavarske,
- predstaviti pogoje za gorsko kolesarjenje v naravi ter tako prispevati k pravni varnosti kolesarjev pri njihovih aktivnostih v prostem času,
- spodbujati sožitje med različnimi uporabniškimi skupinami ter delovati v smeri zmanjševanja morebitnih konfliktov med njimi.

Na Bavarskem, gledano z okoljevarstvenega vidika, vožnja s kolesi velja kot ustrezna alternativa vožnji z motornimi vozili. Skrb je namenjena ureditvi vožnje s kolesi na način, da sama po sebi čim manj obremenjuje okolje. Normativno to ureja Bavarski zakon o varovanju narave:

- vožnja s kolesom je dovoljena na cestah, poteh in zasebnih cestah (Bavarski zakon o varovanju narave, 28. člen),
- vsakdo lahko hodi po privatnih poteh v naravi, če so za to primerne, na teh poteh se prav tako lahko jaha in vozi z vozili brez motorja ter invalidskimi vozički (Bavarski zakon o varovanju narave, 30. člen, 2. odstavek in Bavarski zakon o gozdu, 13. člen, 3. odstavek)

Poleg zakona velja na Bavarskem tako imenovani dogovor o gorskem kolesarjenju (Die Mountainbike-Vereinbarung in Bayern), ki so ga leta 2000 sklenili z bavarsko deželno vlado Zveza nemških kolesarskih klubov, Nemška iniciativa Mountain Bike, Zveza nemških kolesarjev, Nemško alpsko združenje, Bavarsko združenje kolesarskega športa in Deželno združenje nemških gorskih in pohodniških društev. Cilj tega dogovora je določiti okvir za naravi prijazno kolesarjenje z gorskimi kolesi, predstaviti pogoje za gorsko kolesarjenje v naravi, zmanjšati morebitne konflikte med gorskimi kolesarji in drugimi uporabniki narave na minimum ter spodbujati sožitje med skupinami ljudi, ki preživljajo svoj prosti čas v naravi (Sporazum o gorskem ..., 2000).

Na splošno vožnja s kolesi (tudi gorskimi) ni dovoljena znotraj gozda, med drevesi. Za vožnjo s kolesi so po mnenju Bavarske gozdne uprave neprimerne poti:

- po katerih lahko kolesarjenje povzroči škodo ali motnje naravnega okolja,
- ki jih pogosto uporabljajo pešci in niso zadosti široke,
- na katerih se opravljajo gozdna dela in so zato lahko neprevozne,
- poti, pešpoti in steze ter učne poti,
- dostopne poti med drevesnimi nasadi.

V posebnih primerih je lahko rekreativna dejavnost na zasebnih cestah na podeželju omejena na podlagi posameznih odredb in predpisov (Bavarski zakon o varovanju narave, 31. člen, 1. odstavek) ali predpisov o zavarovanih območjih (na primer naravni rezervati, rezervati za divje živali) na določene poti ali pa je dovoljena le ob določenem času. Za vsako posamezno območje se je potrebno pozanimati na pristojnih lokalnih uradih (Die Mountainbike ..., 2000).

### 2.5.5 Švica



Slika 9: Fronalpstock, Švica (Extrem panorama ..., 2008)

Vožnja s kolesi v gozdu po cestah in poteh ni prepovedana (razen v posameznih primerih s cestnoprometnimi znaki). Pravica do prostega dostopa v Švici je zapisana v švicarskem civilnem zakoniku (nem: Zivilgesetzbuch, fr: Code civil) in vsakemu dovoljuje prost dostop do gozda in pašnikov, ki so last drugih, razen če pristojni organ v interesu kultur izda posebne omejitve dostopa (Pregled ureditev ..., 2009).

Vsaka dežela lahko samostojno ureja režim uporabe kolesa na poteh v naravi. V nekaterih kantonih je vožnja s kolesi v gozdu izven cest in poti izrecno prepovedana, npr. v kantonu Aargau, kjer je prepoved zapisana v Zakonu o gozdu, 13. člen. Kanton Basel ureja kolesarjenje v svojem Zakonu o gozdu v 10. členu, po katerem je kolesarjenje (Schweiz, 2011):

- dovoljeno na gozdnih poteh in gozdnih cestah, v preostalem gozdu pa prepovedano,
- kolesarjenje na posameznih gozdnih cestah lahko občinski svet iz pomembnih razlogov prepove ali dovoli omejitve kolesarske mreže v preostalih delih gozda.



### 2.5.6 Francija



Slika 10: Narodni park Mercantour, Francija (MTB Queyras ..., 2008)

Aprila 2011 so se v francoskem narodnem parku Mercantour (Parc national du Mercantour), ki leži na območju Alp, sestali vodstvo parka, Zveza gorskih kolesarjev (Mountain bikers foundation) in organizacija Eco-trails na temo možnosti vožnje z gorskimi kolesi v tem parku. Odlok iz leta 1995 namreč prepoveduje uporabo koles v osrednjem delu parka z argumentom, da kolesarji povzročajo erozijo in motijo divje živali. Na srečanju je bilo izpostavljeno, da niso seznanjeni z relevantnimi raziskavami, ki bi ugotovile dejanski vpliv gorskega kolesarjenja na okolje in ki bi lahko predstavljale podlago za ukrepanje v eno ali drugo smer. Vsi na srečanju so se strinjali, da bi bilo potrebno opraviti raziskavo na lokalni ravni v konkretnem okolju parka, kar pa bi pomenilo veliko časovno in finančno obremenitev za vse vpletene strani. Tako stanje do nadaljnjega ostaja nespremenjeno (Mountain bikers foundation, 2010).

## 2.6 PREDSTAVITEV OBRAVNAVANEGA OBMOČJA

Triglavski narodni park je edini narodni park v Sloveniji. Svoje ime je dobil po naši najvišji gori, Triglavu, ki se s svojimi 2864 m dviguje v osrčju parka. Od kje ime Triglav, ni povsem pojasnjeno. Krožita dve razlagi, prva pravi, da podoba z jugozahodne strani spominja na tri glave, druga pa govori o spominu na najvišje božanstvo iz časa poganstva, ki je imelo sedež na njegovem vrhu (Triglavski narodni park, 2010).

V zgodovini parka pride do kar nekaj bistvenih prelomnic. Ideja o parku sega v začetek 20. stoletja, ko je seizmolog in naravoslovec prof. Albin Beler, podal predlog za ustanovitev Naravovarstvenega parka nad Komarčo. Leta 1924 Odsek za varstvo prirode in prirodnih znamenitosti in Slovensko planinsko društvo ustanovita Alpski varstveni park v dolini Triglavskih jezer, ki je meril 1400 ha. Ljudska skupščina Ljudske Republike Slovenije meseca maja 1961, sprejme Odlok o razglasitvi Doline Triglavskih jezer za narodni park pod imenom Triglavski narodni park, z obsegom 2000 ha. Maja 1981 je bila z Zakonom o Triglavskem narodnem parku sprejeta razširitev Triglavskega narodnega parka, ki je do leta 2010 merila 83.807 ha. Leta 2003 Julijske Alpe in Triglavski narodni park vključijo v mednarodno omrežje biosfernih območij UNESCO MaB (Man and Biosphere – človek in biosfera). Zadnja razširitev se je zgodila leta 2010, park se razširi na 83.981 ha. Poleg razširitve pa je bil leta 2010 sprejet tudi nov Zakon o Triglavskem narodnem parku (več v poglavju 2.2.2), v katerem je park razdeljen na tri varstvena območja (Triglavski narodni park, 2010).

Triglavski narodni park se razprostira na severozahodnem delu Slovenije ob meji z Italijo in blizu meje z Avstrijo in predstavlja jugovzhodni del alpskega masiva. Skoraj v celoti se prekriva z Vzhodnimi Julijskimi Alpami. Celoten park predstavlja 4 odstotke celotne površine Slovenije. Osrednje poslanstvo javnega zavoda TNP je varovanje narave, opravlja pa tudi strokovne in raziskovalne naloge (Zakon o Triglavskem ..., 2010).

Zakon o Triglavskem narodnem parku (2010) opisuje 7 občin, ki segajo v območje Triglavskega narodnega parka. Največji delež pripada občini Bovec (30,1 %), sledijo ji Bohinj (26,3 %), Kranjska Gora (19,9 %), Gorje (12,7 %), Tolmin (8,4 %), Kobarid (3,7 %), Bled (1,8 %) in Jesenice (0,1 %).

### **2.6.1 Gorsko kolesarstvo v Triglavskem narodnem parku**

Triglavski narodni park s svojo izjemno naravo privablja številne obiskovalce, med njimi je tudi vedno več kolesarjev, ki uporabljajo že obstoječe markirane ali nemarkirane poti.

Največ kolesarjev se pojavlja predvsem na območju sredogorja, kjer so tereni prijaznejši, v bližini pa so tudi naselja, ki so dobro pokrita z infrastrukturo. Med ta območja sodi okolica Bohinja s povezavami na Pokljuko in pa zahodna stran Julijskih Alp na območju Tolmina. Do večine privlačnih ciljev je namreč mogoče priti po asfaltirani ali makadamski cesti, ohranjene in vzdrževane pa so tudi nekatere mulatjere, predvsem na Tolminsko – Bovško – Kobariški strani.

Naravne lepote, človeška raziskovalna žilica in razvoj kolesarske tehnologije pa so razlogi, da vedno več posameznikov na kolesih zaide tudi v višje predele, visokogorje, kjer je potrebno že veliko več znanja kot tudi kondicijske pripravljenosti, saj tereni niso tako lahko dostopni kot na nižjih predelih. Kolesarji večinoma uporabljajo mulatjere, ki so ravno prav strme za vzpone in spuste, uporabljali so jih namreč v vojnem obdobju za potrebe vojske in oskrbovanje domačinov. Danes je večina mulatjer opuščeni. Nekatere se uporabljajo kot planinske poti, vendar so za planince neaktualne, saj so prepoložne in tako ob njih nastajajo bližnjice, kar pa povzroča hitrejšo erozijo površja- primer take poti je planinska pot na Komno.

V visokogorju je kolesarjenje skoncentrirano zgolj na 3 – 4 poletne mesece, kar za nižje predele ne velja. Možno je kolesariti tudi spomladi in jeseni, ob zelenih zimah pa se kolesarska sezona praktično ne zaključí.



## 2.6.2 Predstavitev obstoječih poti po območjih, s potencialom za gorsko kolesarstvo na območju Triglavskega narodnega parka

Na območju Triglavskega narodnega parka najdemo številne markirane poti, ki jih uporabljajo tudi gorski kolesarji. Največ poti najdemo na območju Bohinja, Pokljuke in Tolmina, posamezne pa so tudi na območju Kranjske Gore in v okolici Bovca. Zaradi lažje predstave sem poti opisala po posameznih območjih.

### 2.6.2.1 Pokljuka



Slika 11: Planina Zajamniki, Pokljuka (Foto: Urška Drofenik)

Pokljuka leži na planoti, nanjo na jugo – vzhodni strani mejita Bohinjska in Blejska dolina, na severu jo meji dolina Mežaklje, na severo – zahodni strani pa dolina Krme. Pokljuško planoto po večini pokriva smrekov gozd, podrast pa je pretežno nizko grmičasta (borovničevje). Na območju Pokljuke so številne planine, nekatere delujejo še danes in so za obiskovalce privlačne prav v poletnih časih, ko je na planinah mogoče kupiti kisl mleko in sir. V zimskem obdobju zapade velika količina snega, ki se obdrži vse do pozne pomladi, saj so temperature, zaradi višje lege celotne planote, nižje kot v okolici. Tako se je prav tu močno razvil smučarsko tekaški turizem, ki je dobro pokrit tudi z infrastrukturo, saj so na Rudnem polju zgradili povsem nov biatlonski center.

Na Pokljuki je možno kolesariti od pozne pomladi do jeseni. Priljubljena izletniška točka je predvsem v poletnih vročih mesecih, ko je temperaturna razlika med dolino in pokljuško planoto precejšnja. Med planinami so poleg makadamskih cest speljane tudi številne neoznačene gozdne vlake, ki se lahko zelo hitro končajo v slepi ulici. Z dobrim zemljevidom, kompasom v rokah in poznavanjem osnov orientacije je možno Pokljuko raziskovati tudi izven cest in po markirani poti, ki vodi iz Bohinjske Bele preko Rečiške planine mimo pokljuškega barja, vse do Goreljka in od tu naprej proti Planini Javornik.

### 2.6.2.2 Bohinj



Slika 12: Bohinjsko jezero (Foto: Urška Drofenik)

Bohinj ni znan le po jezeru, temveč po celotni gorski kotlini, od strme Komarče s slapom Savica do ozke Soteske, kjer se reka Sava teče proti Bledu. Kotlino obkroža venec visokih gora, kjer so med skalne velikane in doline ujete gozdnate planote, na katerih poleti še živi pašništvo. Gosta mreža cest in kolovozov vodi tako po dolinskih predelih kot visoko po gorskem svetu, kar kolesarjem omogoča dostope do zelenih ciljev (Vrečko, 2008). Vendar je zaradi privlačne narave in lahko dostopnih vrhov visokogorja ravno bohinjsko območje tisto, koder prihaja do največ konfliktov med planinci in kolesarji.

Med bolj priljubljenimi potmi so:

- **Planina pri jezeru** z izhodiščem v Stari Fužini, vzponom po cesti do planine Blato in od tam po strmi gozdni poti vse do Planine pri jezeru. Izlet je možno nadaljevati do Planine v Lazu preko Poljane od kjer je možen spust nazaj do Pl. Blato, ali pa se pot nadaljuje naprej proti Pl. Krstenici, od koder se lahko spustimo vse do izhodišča v Stari Fužini;
- **Vogel** postaja prijaznejši tudi za gorske kolesarje, ki jim vzponi niso ravno pisani na kožo, saj na Vogel vozi vzpenjača. Upravljalci smučišča Vogel pa so to sezono odprli in uredili pot za gorske kolesarje skozi Žagarjev graben;
- **Komna**, na katero se povzpemo po serpentinasti markirani mulatjeri, ki se prične na parkirišču pri Domu Savica. Pot iz Komne lahko nadaljujemo v smeri Bogatinskega sedla, od koder se lahko odcepimo desno do Krnskega jezera in od tam spustimo v dolino Lepene ali pa se na sedlu usmerimo v levo do Pl. Razor s spustom preko Dobrenjščice do Tolmina;
- **Pl. Uskovnica** z izhodiščem v St. Fužini, vzponom po cesti vse do Planine Uskovnica, od koder je mogoče nadaljevati proti planini Konjščici. Spust skozi Zatrep na Voje.

### 2.6.2.3 Kranjska Gora



Slika 13: FunBikePark, Kranjska Gora (Foto: Urška Drofenik)

Zgodba o Kranjski Gori sega v drugo polovico 14. stoletja, v leta, ko so prebivalci v večji meri sekali tamkajšnje gozdove ter jih spreminjali v kmetijska zemljišča in pašnike. Strateško pomembna je postala med prvo svetovno vojno, ko so ruski ujetniki zgradili vojaško cesto čez 1611 m visok preval Vršič iz doline Save v dolino Soče. Sloves turističnega kraja je Kranjska Gora pridobila z izgradnjo železniške proge in s prvimi obiskovalci, nekoliko kasneje pa so skoki in poleti v Planici ponesli ime kraja in doline v svet. To je spodbudilo skokovit turistični razcvet kranjskogorskega območja, še posebej, ko so ob koncu petdesetih let na pobočju Vitranca zrasle prve žičnice. Pred leti so na smučišču zgradili tako imenovani Fun Bike Park za vse kolesarske navdušence, ki koristijo infrastrukturo, zgrajeno za smučišče, tudi v poletnih mesecih, ko smučišče sicer ne bi obratovalo (Kranjska Gora, 2011).

Znotraj Triglavskega narodnega parka se v okolici Kranjske Gore nahaja le ena, a zelo zanimiva pot:

- Vzpon na **Vršič** po cesti, kjer se v zgornjem delu odcepimo na staro vršiško cesto, ki pripelje vse do Poštarskega doma, s spustom po markirani poti vse do Krnice in naprej do Jasne.

#### 2.6.2.4 Dolina Soče (Bovec, Kobarid, Tolmin)



Slika 14: Velika korita, Reka Soča (Foto: Peter Immich)

Območje Bovca, Kobarida in Tolmina bom zaradi precejšnje podobnosti med kraji in hribovji povzela pod skupnim poglavjem, saj imajo vsi kraji skupno točko, da se nahajajo ob reki Soči.

Kot omenja avtor gorskokolesarskega vodnika Dolina Soče, Leon Leban, dolina Soče na relativno majhnem prostoru zadržuje vse tisto, kar ponujajo številne gorskokolesarske destinacije skupaj: izredno bogato ponudbo raznovrstnih kolesarskih tur, razgiban teren, ugodne podnebne pogoje, izjemno lego med Alpami in morjem, čudovite in razgledne gore, veliko neokrnjene narave ter bogato in kulturno dediščino. Bregovi reke Soče so v času 1. svetovne vojne veljali za frontno linijo med Kraljevino Italija in Avstro – Ogrsko dinastijo. Zapuščina te vojne je še danes vidna po vsej dolini, poleg številnih jarkov, rovov, kavern, in utrdb najdemo tudi povezovalne ceste in visokogorske oskrbovalne poti, ki so jih zaradi transporta različnega materiala s pomočjo mul poimenovali mulatjere. Mulatjere so na srečo izgubile svoj prvotni namen uporabe, zato pa danes vsem obiskovalcem hribov in gora nad dolino Soče olajšajo ali sploh omogočajo dostope do izbranih ciljev. Za planince so te poti nekoliko nezanimive, saj veliko raje uporabljajo krajše in hitrejše poti. Zato pa tu na svoj račun pridejo ravno gorski kolesarji, saj mulatjere kakor pajčevina med seboj povezujejo številne kraje in prelaze. Mulatjere počasi izgubljajo svojo prvotno podobo, od več kot meter in pol širokih poti so večinoma ostale le ozke stezice, vendar številni podporni zidovi in skalni useki še danes pričajo o izjemnem delu in bilo bi škoda, če bi se te poti za vedno izgubile.

Priljubljene gorskokolesarske poti na območju Soške doline so:

- **Berebica** velja za eno lepših mulatjer v Sloveniji, zažrto visoko v pobočja Trentarskega Pelca. Ponekod delno zaraščena mulatjera lepo popelje do lovske kočice na sedlu, ki leži 1000m nad dolino Trente, kjer je izhodišče ture;

- **Dobrenjščica** izhodišče je Tolmin, od koder se preko Tolminskih Raven povzpne do Koče na planini Razor, od tu prečimo pobočja pod Kopecko, Tolminskim Migovcem, Tolminskim Kukom, vse do Dobrenjščice, kjer se spustimo do Planine pod Osojnico, mimo Železja vse do planine Polog. Tam se priključimo na cesto, ki nas pripelje nazaj do izhodišča;
- **Tolminske ravne** ležijo nad Tolminom, ki je tudi izhodišče ture, ki pelje preko planin Stador in Lom vse do Tolminskih Raven, kjer se po lepi mulatjeri spustimo nazaj v Tolmin;
- **Sleme** je planina desno od pobočja Krna, kot izhodišče lahko izberemo vas Kamno, od koder se po mulatjeri povzpne do vasi Krn in od tam do planine Kuhinje, od tam pa nadaljujemo desno proti planini Leskovca in naprej proti planini Sleme. Nato se spustimo na planino Prtovč in naprej proti Zatoľminu;
- **Planina Zapikraj** leži na robu Triglavskega narodnega parka, do nje pridemo preko Drežiški Raven, vzpon lahko podaljšamo do Krasjega vrha ali pa se kar iz planine spustimo proti Čezsoči.



### **3 PRAKTIČNI DEL**

#### **3.1 PREDSTAVITEV POSTOPKA IN METODOLOGIJE**

##### **3.1.1 Predstavitev postopka dela**

V začetku leta 2011 sem izdelala anketo, katere namen je bil pridobiti čim več informacij o tem kdo, kje in kdaj se vozi s kolesom. Rezultate sem pozneje podrobno analizirala ter izdelala seznam poti, ki sem ga dodala k seznamu poti, dobljenih od predstavnikov kolesarskih društev posameznih območij ter iz pisnih in spletnih virov. Seznam sem dala v vpogled predstavnikom Triglavskega narodnega parka, Turizma Bohinj, predstavniku sekcije za turno kolesarstvo pri planinski zvezi, predstavnikom spletnega portala Mtb.si in drugim. S skupnimi močmi smo izločili smiselne poti. Večino poti sem si ogledala tudi na terenu in tako na podlagi dobljenih informacij pripravila primerjalno tabelo, iz katere sem izločila štiri najbolj izstopajoče poti z različno problematiko za nadaljnjo analizo.

##### **3.1.2 Metode dela**

Uporabljene metode:

- anketa med kolesarji,
- analiza ankete,
- pogovori s predstavniki TNP, Turizma Bohinj, odseka turnega kolesarstva pri Planinski zvezi Slovenije, portala Mtb.si in drugimi,
- ogled in analiza terena,
- primerjalna tabela poti,
- analiza treh različnih poti z različno problematiko (analiza primernosti, ranljivosti),
- predlog reševanja problematike poti (označevanje, prepoved vožnje v določenem obdobju, vzporedna pot..).

Anketa je bila izdelana predvsem z namenom pridobiti čim več informacij o tem, katere poti znotraj Triglavskega narodnega parka gorski kolesarji uporabljajo. Hkrati pa je bil namen ankete pridobiti tudi okvirno sliko o tem, kdo se ukvarja z gorskim kolesarstvom, kakšne so njihove navade (vozijo posamezno, v skupini, so to vikend izleti, večdnevne ture, kaj jih zanima ob poti in kaj jim je pomembno pri kolesarskem izletu ali turi). Ciljna publika so bili predvsem aktivni gorski kolesarji, vendar je bil dobrodošel vsak anketiranec, ki pozna območje Triglavskega narodnega parka. Anketa je bila objavljena na različnih kolesarskih forumih, poslana po elektronski pošti prijateljem, kolesarskim klubom in drugim, ki jih kolesarjenje tako ali drugače zanima. V anketi je sodelovalo več kot 500 kolesarjev.

Na podlagi pridobljenih podatkov iz ankete, gorskokolesarskih vodnikov, spletnih strani in forumov sem izdelala seznam poti znotraj parka, ki sem jih razdelila po posameznih območjih in jih predstavila predstavnikom društev in organizacij, povezanih s kolesarstvom na teh območjih:

- Triglavski narodni park – Aleš Zdešar,
- Bohinj – Klemen Langus (Turizem Bohinj) in Marko Kolman (lokalno kolesarsko društvo),
- Pokljuka – Tomaž Šušteršič (Športni center Pokljuka),
- Kranjska Gora – Gorazd Stržič (Fun Bike Park),
- Bovec – Marko Šimenc Mac (agencija OutdoorFreaks),
- Tolmin – Leon Leban (avtor gorskokolesarskega vodnika Dolina Soče),
- Jože Rovar (načelnik za Turno kolesarstvo pri PZS).

Z vsakim od njih smo pregledali seznam in izločili smiselne poti, na podlagi česar sem si tudi izdelala seznam poti za terensko delo.

Terensko delo sem opravljala tekom celega poletja. Obiskala sem eno do dve poti znotraj posameznega območja. Vse ture so bile enodnevne. Zaradi dolge zime in snega v visokogorju sem v spomladanskem delu lahko obiskala le prisojne nizkoležeče ture. Tako sem se konec aprila podala na Baško prečko, ki leži čisto na južnem robu Triglavskega narodnega parka. Maja smo obiskali Tolminske konce in prekolesarili pobočje Krna z okoliškimi planinami, ki ležijo na zahodnem delu Triglavskega narodnega parka. V juniju in juliju je sledilo raziskovanje Bohinjskih ter Pokljuških planin. V avgustu pa sem se odpravila še na severno stran parka, na spust z Vršičkega prelaza. Namen terena je bil predvsem videti obravnavano območje iz druge perspektive in na lastni koži izkusiti, kje so težave (zaraščene in neprehodne poti, preobremenjenost poti... ).

Na podlagi pogovorov z zgoraj omenjenimi predstavniki območij ter terenskega dela sem iz seznama poti izbrala štiri najbolj izstopajoče. Poti so na različnih območjih in vsaka zase predstavljajo drugo problematiko. Za izbrane poti sem izdelala predlog reševanja problema, s katerim se soočajo kolesarji ter drugi uporabniki istega prostora.

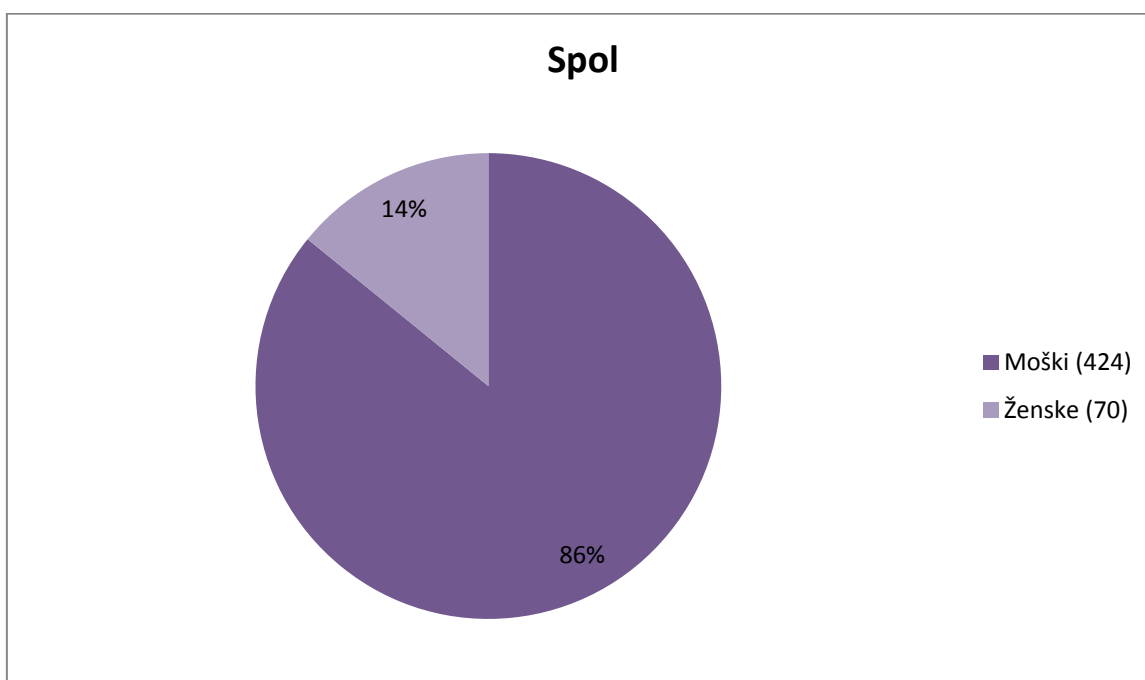
## 4 REZULTATI

### 4.1 REZULTATI ANKETE

Za lažjo interpretacijo ankete sem rezultate razdelila na več sklopov.

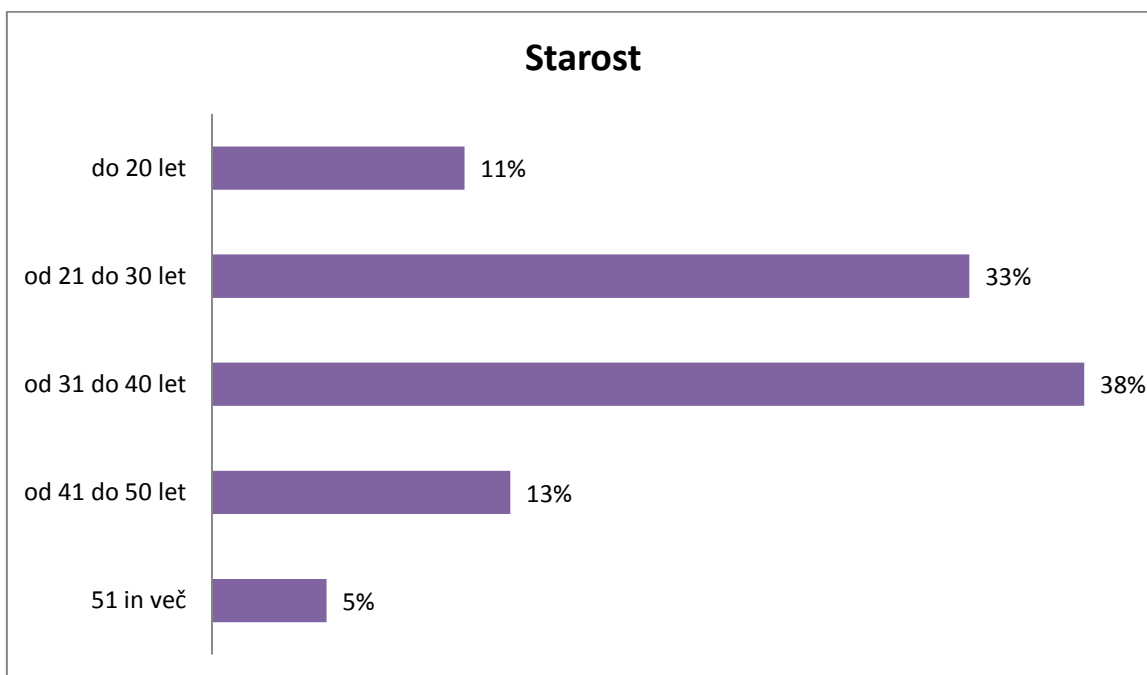
V prvem sklopu ankete so bila vprašanja zastavljena splošno, za lažjo predstavbo, kdo je anketo izpolnjeval, od kje prihaja, kakšna je njegova izobrazba.

Anketo je izpolnil 501 kolesar, med njimi je bilo 424 moških in 70 žensk. Starost anketirancev se povečini giblje med 20 in 40, vendar se z gorskim kolesarstvom ukvarja tudi kar nekaj mlajših generacij, pa tudi starejših. Večina anketiranih prihaja iz osrednjeslovenske ter gorenjske regije, sledijo jima goriška ter obalno – kraška regija, podravska, savinjska, koroška in ostale. Pri stopnji izobrazbe močno izstopata 5. (dokončana gimnazija ali druge štiriletne šole) ter 7. stopnja (dokončana visoka univerzitetna šola, fakulteta ali umetnostna akademija).

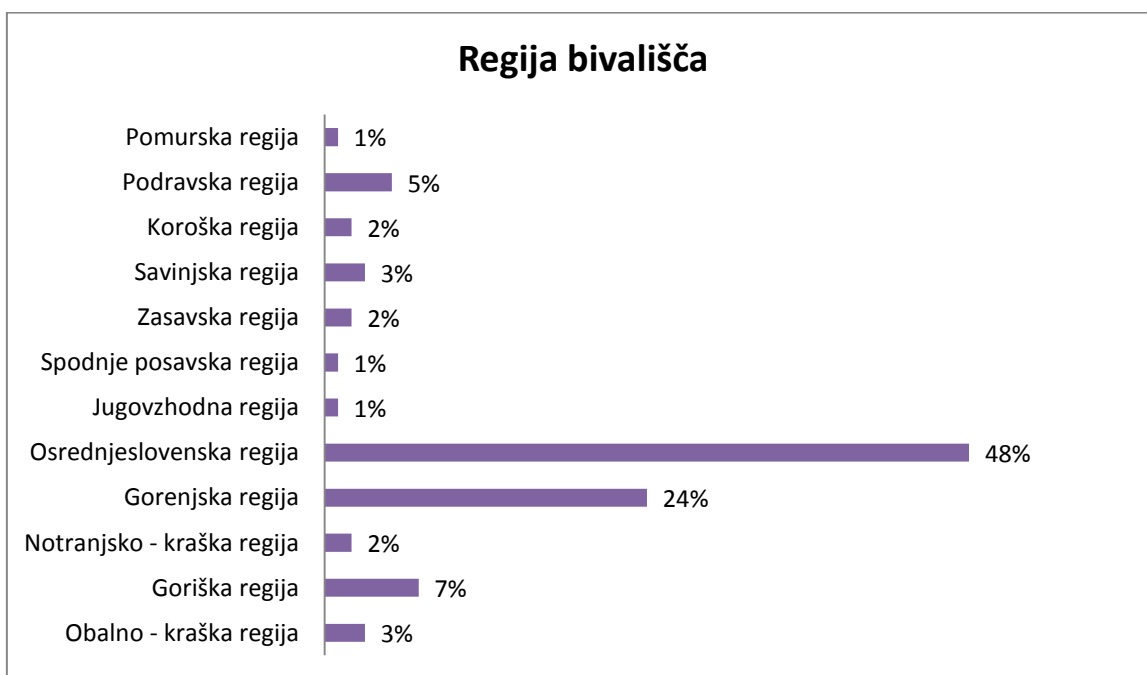


Slika 15: Spol anketirancev





Slika 16: Starost anketirancev



Slika 17: Regija bivališča



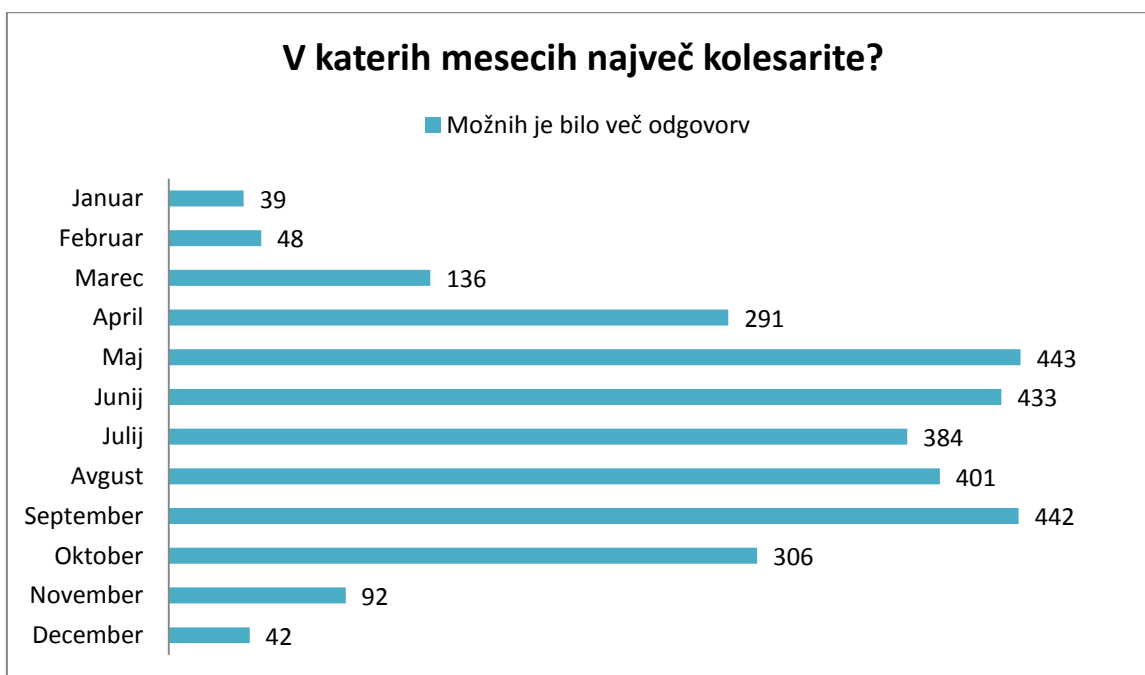
Slika 18: Stopnja izobrazbe

Drugi sklop vprašanj se nanaša na znanje ter navade kolesarjev.

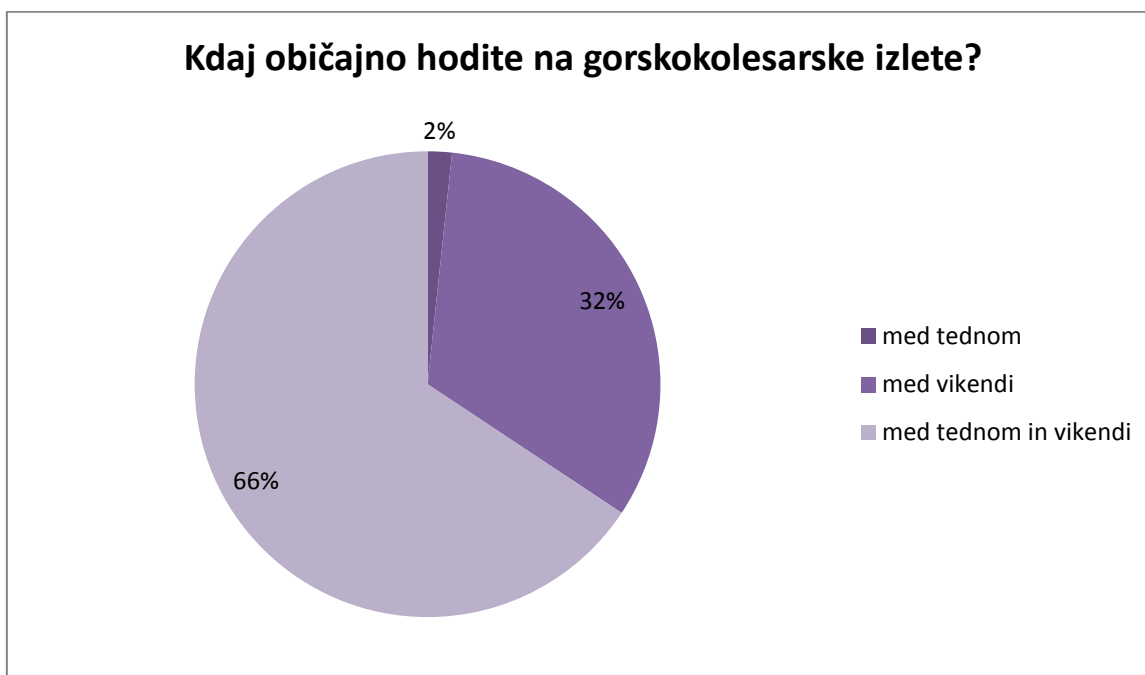
Večina anketiranih kolesari več kot 40 dni na leto. Sezona kolesarjenja traja od aprila do oktobra. Največ jih kolesari v maju, juniju ter septembru, veliko pa jih kolesari tudi v zimskih mesecih. Večini dnevi v tednu za odpravljanje na izlete niso pomembni, saj kolesarijo med tednom in vikendi. Je pa razumljivo veliko večjih procent tistih, ki se na izlete odpravljajo med vikendi, kot tistih, ki kolesarijo izključno med tednom. Na vprašanje, če se kdaj odpravijo na večdnevni kolesarski izlet, sta bila odgovora z da in ne precej izenačena. Zastavljeno je bilo vprašanje o tehničnem znanju gorskega kolesarjenja, pri katerem je večina anketiranih odgovorila, da so dovolj izkušeni kolesarji, vajeni zahtevnejših tur. Sledi jim precej velik procent tistih, ki menijo, da je njihovo tehnično znanje gorskega kolesarjenja dovolj dobro za obvladovanje vožnje po terenu. Kar nekaj kolesarjev pa meni, da je njihovo znanje odlično ter obvladujejo zahtevnejše spuste ter skoke. Največ anketiranih je odgovorilo, da na svojih kolesarskih turah prevozijo v povprečju med 21 ter 30 km in 31 ter 40 km. Na vprašanje o tem, v kako veliki skupini anketiranci najraje kolesarijo, je kar polovica odgovorila, da se najbolje počutijo v skupini treh do največ pet, sledijo jim tisti, ki kolesarijo v paru, veliko pa je tudi takih, ki se na ture najraje odpravijo sami. Najbolj priljubljen tip poti za vzpon so makadamske ceste oz. kolovozi ter gozdne poti, najmanj glasov pa so dobile asfaltirane ceste. Pri tem vprašanju je bilo možno označiti več odgovorov. Pri spustu je več kot polovica vprašanih odgovorila, da si želijo zahtevnejših stez s tehničnimi izzivi, sledi jim dobra četrtnina tistih, ki so jim vseč razgibane, ne posebno zahtevne steze. Presenetljivo veliko, kar 18 %, pa je tistih, ki si želijo zelo zahtevnih stez z veliko tehničnimi izzivi.



Slika 19: Število prekolesarjenih dni v letu



Slika 20: Kolesarjenje po mesecih



Slika 21: Kolesarjenje med vikendi in/ali med tednom



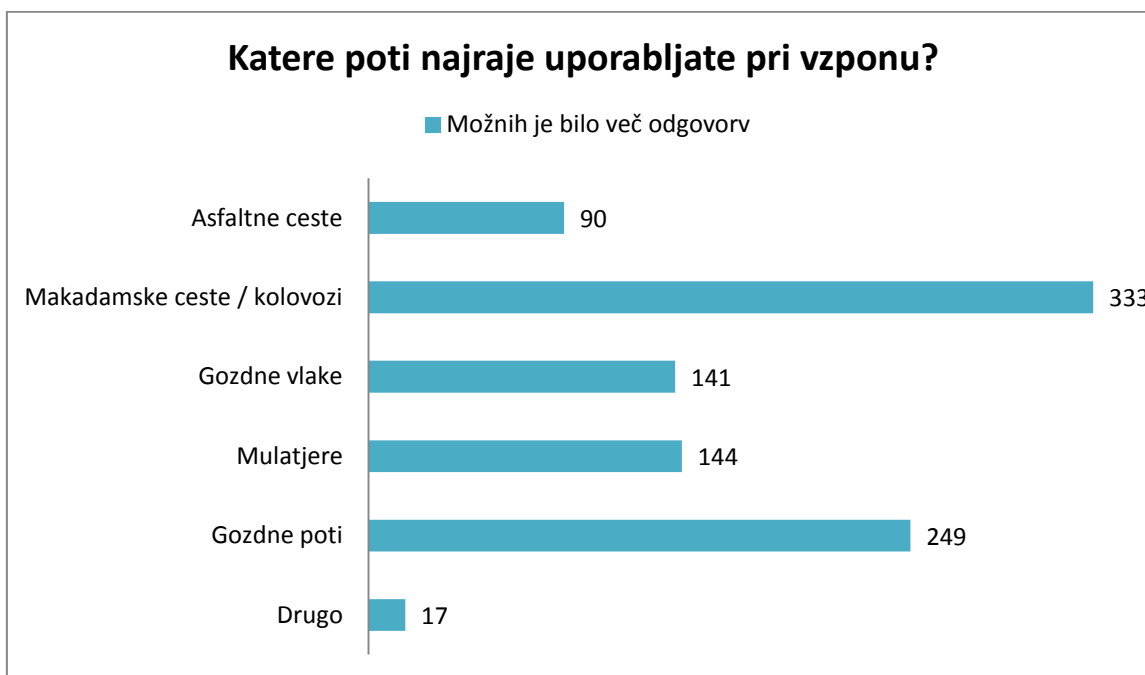
Slika 22: Popularnost večdnevnega kolesarjenja



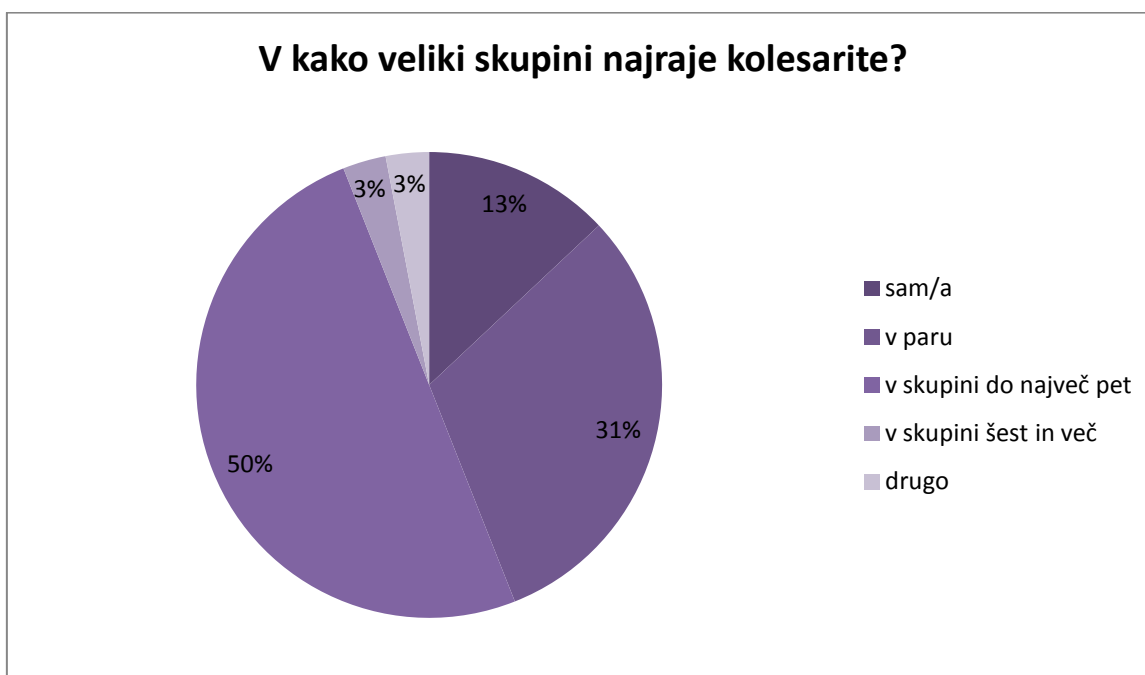
Slika 23: Ocena tehničnega znanja gorskega kolesarjenja



Slika 24: Povprečno prekolesarjeni kilometri na eni turi



Slika 25: Katere poti gorski kolesarji najraje uporabljajo za vzpon



Slika 26: Velikost skupine



Slika 27: Zahtevnost zelenega spusta

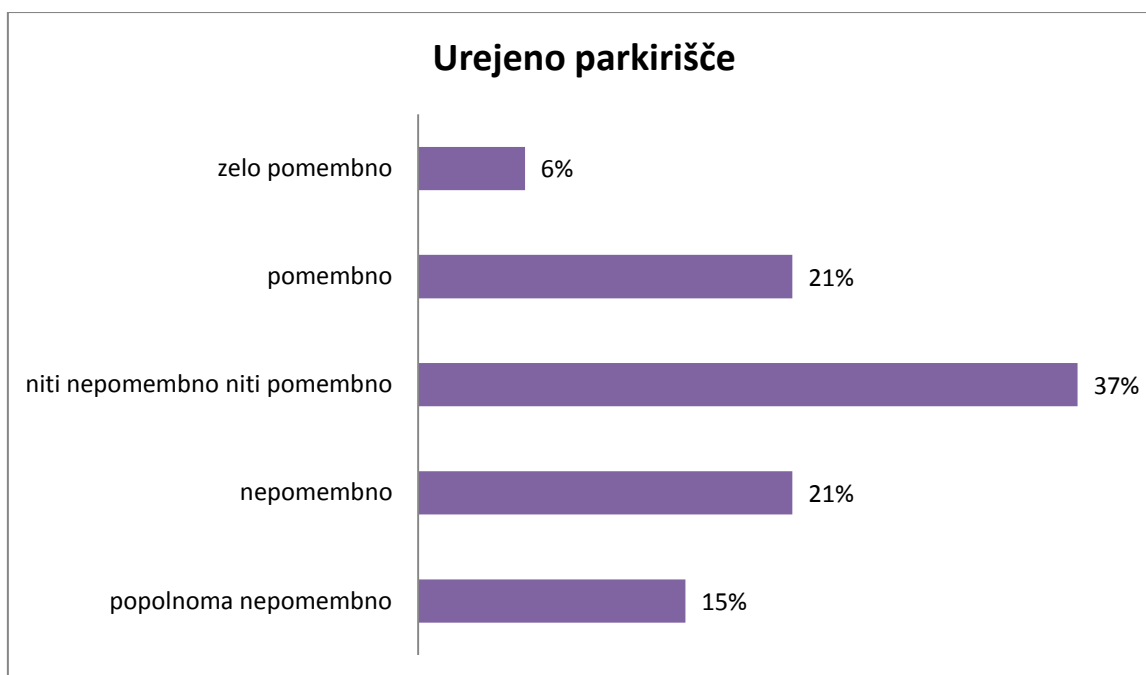
V tretjem sklopu vprašanj so morali anketiranci odgovoriti, kako pomembne so jim posamezne vrednote. Možni odgovori so zelo pomembno / pomembno / niti nepomembno niti pomembno / nepomembno / popolnoma nepomembno.

Prvo vprašanje se nanaša na to, kako pomembno se kolesarjem zdi urejeno parkirišče, kjer pustijo svoje avtomobile in se odpravijo na turo. V manjšini so tisti, ki menijo, da je urejeno parkirišče zelo pomembno, večina anketirancev namreč meni, da urejeno parkirišče ne predstavlja niti nepomembnega niti pomembnega faktorja glede na njihovo turo.

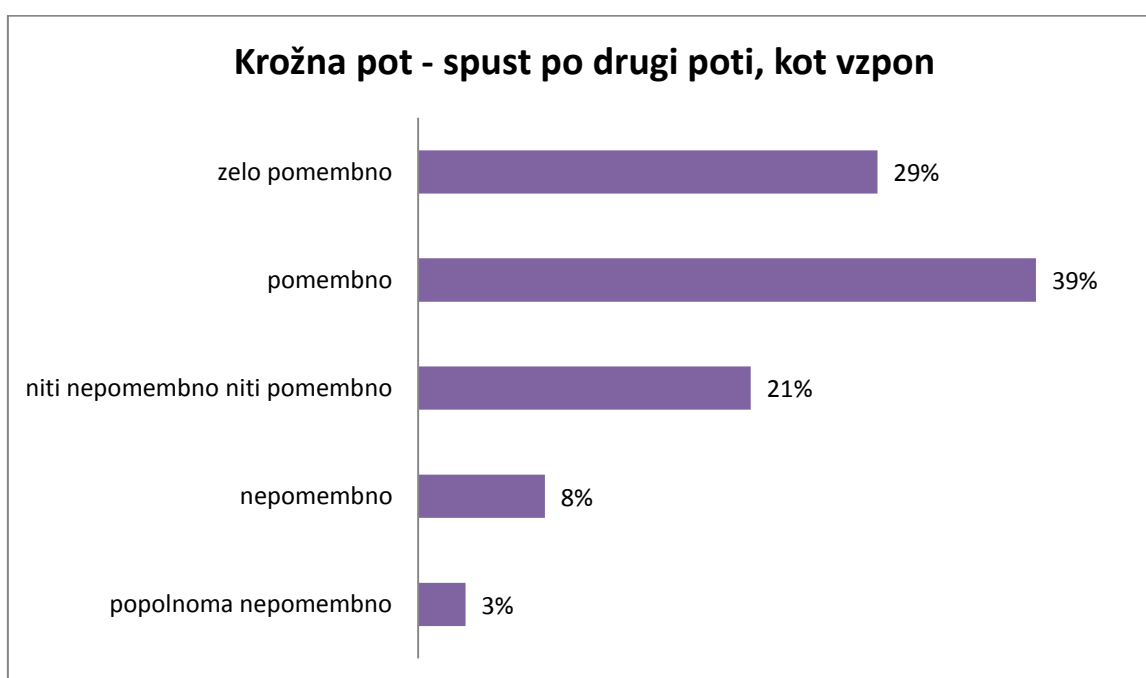
Kolesarske ture so različne, lahko se vračamo po isti poti, kot smo prišli, lahko pa opravimo krožno pot in s tem doživimo večjo pestrost izleta. Gorskim kolesarjem so krožne poti pomembne, saj se običajno vzpenjajo po bolj položni vozni poti, spust pa, če je mogoče, poteka po malo bolj strmi, ožji poti.

Navada planincev je, da obiskujejo kočice na cilju vzpona ali vsaj na poti do tja. Zanimalo me je, kako pomembna je prisotnost planinske kočice na turi gorskim kolesarjem in odgovori so bili presenetljivo proti pričakovanjem. Le majhen delež je tistih, ki dajejo kočici na cilju velik pomen, večina jih je mnenja, da kočica ni niti nepomembna niti pomembna, precej visok delež pa je tudi tistih, ki menijo, da je prisotnost kočice na cilju popolnoma nepomembna. Povsem drugače pa je bilo pri naslednjem vprašanju. Več kot polovici anketiranih je namreč zelo pomembna odmaknjenost od prometa, kar dokazuje, da se gorski kolesarji najraje zadržujejo v naravnem okolju, stran od prometnih cest. Da imajo kolesarji raje naravo kot civilizacijo, nakazujejo tudi rezultati o pomembnosti bližine naravnih ter kulturnih spomenikov na izbranih turah. Bližina naravnih spomenikov (slapovi,

jame, kanjoni...) večini sicer ne predstavlja niti pomembne niti nepomembne prvine, je pa velika večina odgovorila, da jim je prisotnost kulturnih spomenikov na turi popolnoma nepomembna. Zastavljeno je bilo tudi vprašanje na temo razglednosti poti, saj so poti pod gozdno mejo lahko zaraščene in na celotnem izletu ne vidimo prav dosti, kar pa za sredogorje in visokogorje ne velja. Skoraj polovici kolesarjev razgledna pot predstavlja pomemben element izleta.

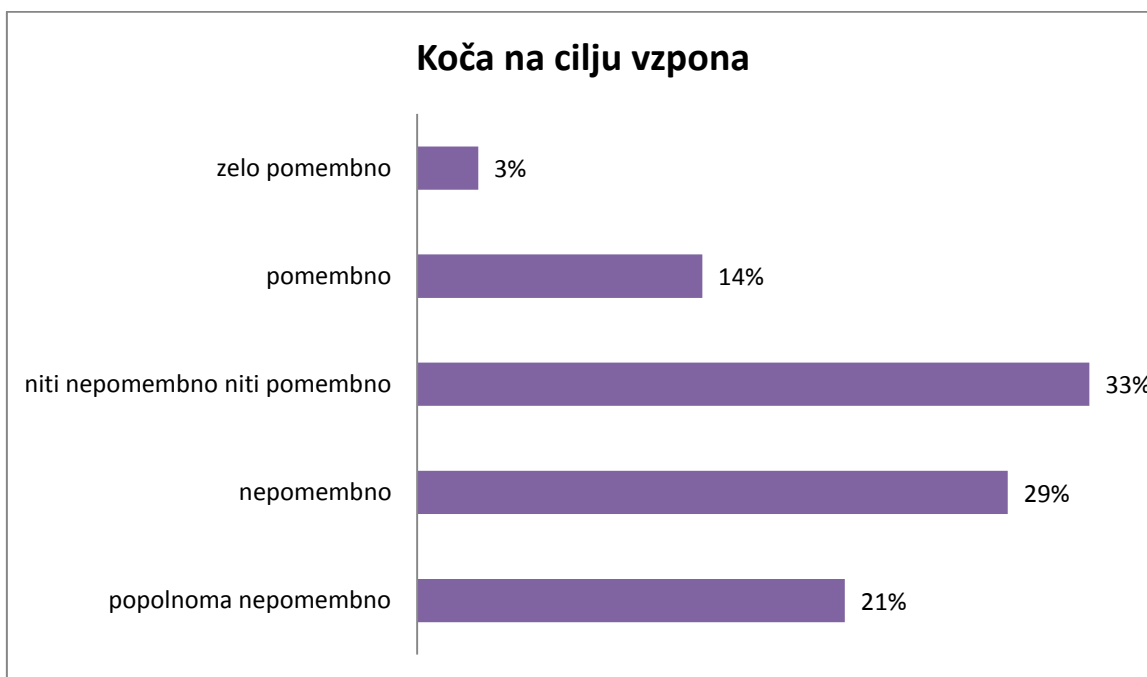


Slika 28: Pomembnost urejenega parkirišča

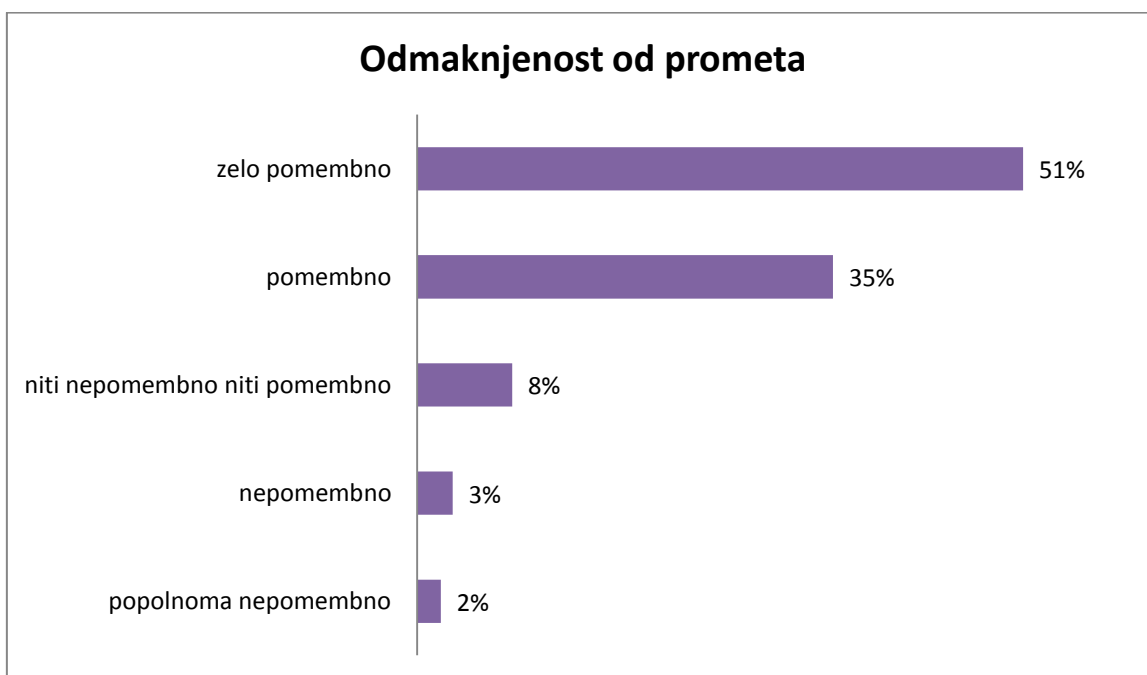


Slika 29: Pomembnost krožne poti

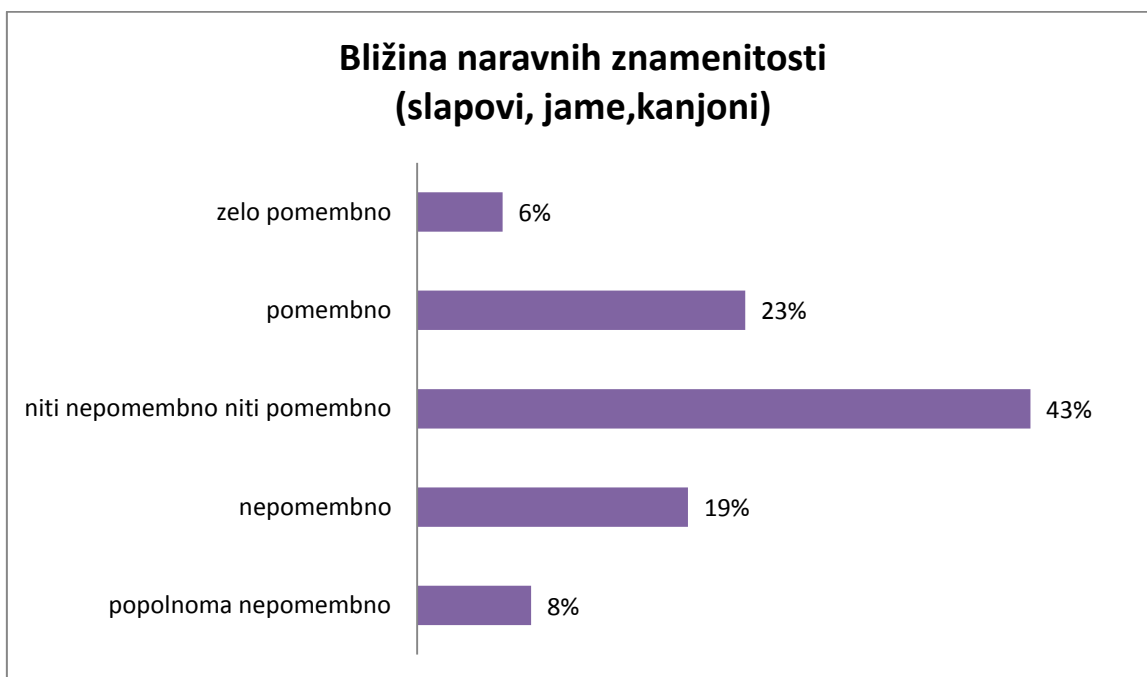




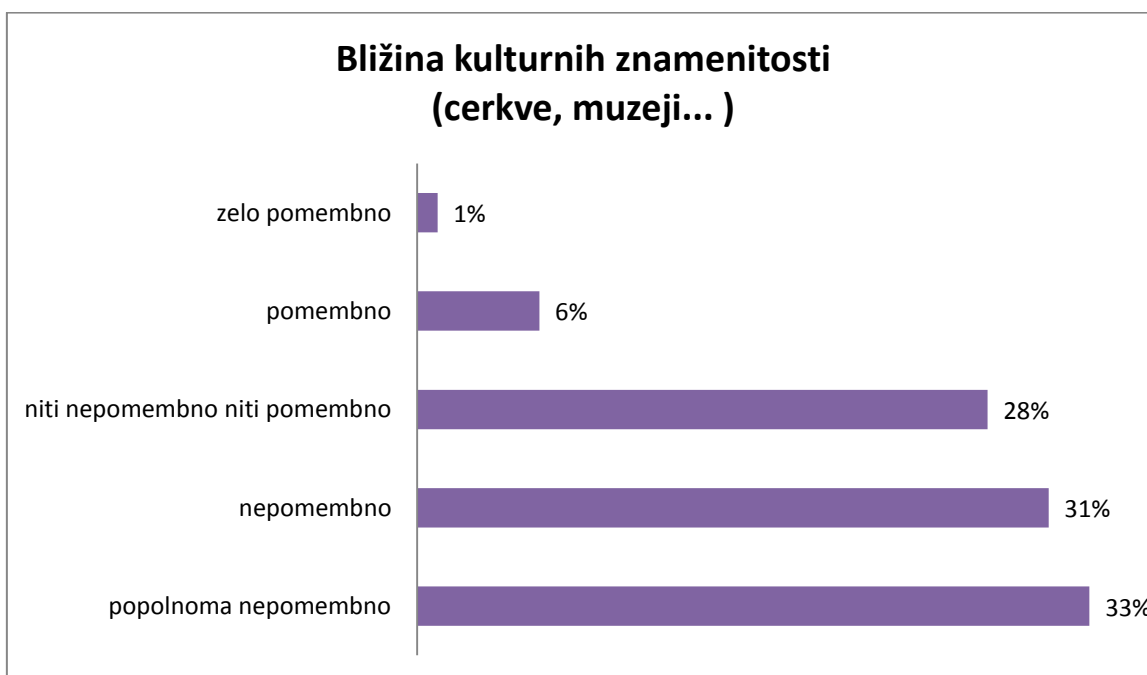
Slika 30: Pomembnost koče na cilju



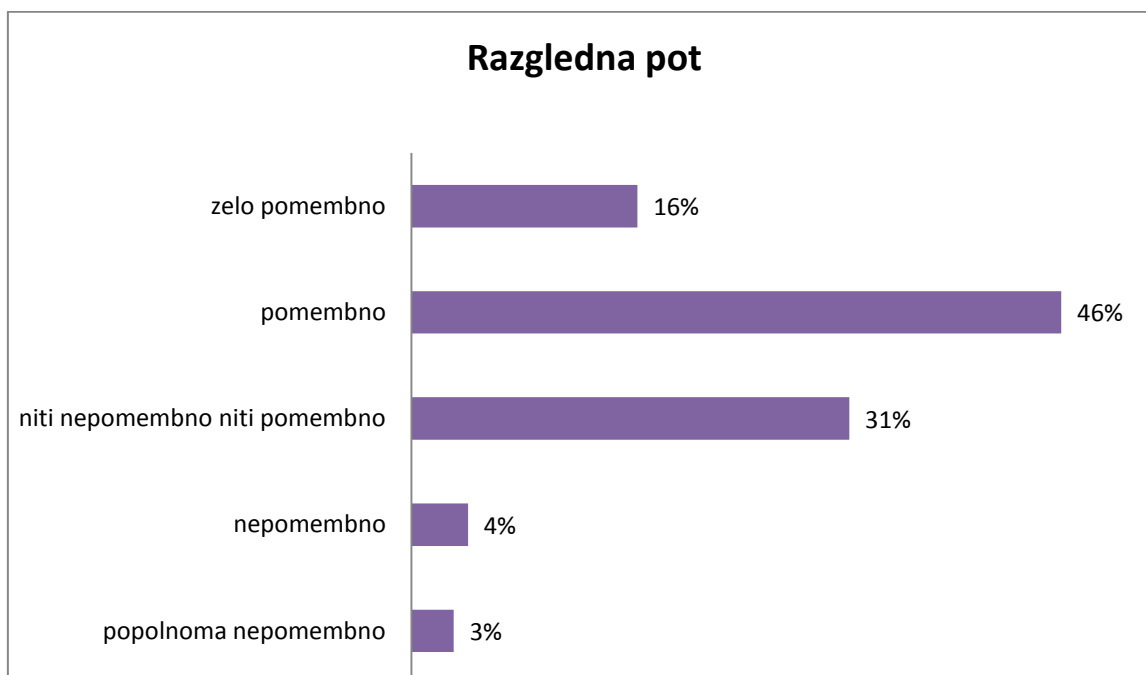
Slika 31: Pomembnost odmaknjenosti od prometa



Slika 32: Pomembnost bližine naravnih znamenitosti



Slika 33: Pomembnost bližine kulturnih znamenitosti



Slika 34: Pomembnost razgledne poti

V zadnjem delu ankete sem zastavila vprašanje na temo konfliktov v prostoru. Zanimalo me je, če so imeli anketirani kakšno neprijetno izkušnjo s souporabniki poti na njihovih kolesarskih turah ter izletih. Kar četrтина je odgovorila z da in opisala, kje in s kom je do konfliktov prišlo. Konflikti so večinoma verbalni in kot opisuje večina anketiranih, se običajno razidejo pobotani. Težavnejši so spori z lovci, kjer so kar nekajkrat omenjene tudi grožnje s puškami. Do konfliktov s planinci največkrat prihaja na popularnejših točkah, kot so Velika Planina, Krvavec, Polhograjsko hribovje, Mariborsko Pohorje, pot okoli Bohinjskega jezera... S kmetovalci ter lastniki zemljišč imajo očitno precej težav na Osolniku nad Soro, saj je tamkajšnji kmet v anketi kar nekajkrat omenjen, težave pa se pojavljajo tudi na Mariborskem Pohorju, Krvavcu, Polhograjskih dolomitih... Lovci povzročajo kolesarjem največ težav na priljubljeni planini Dobrenjščica nad Tolminom, saj trdijo, da kolesarji plašijo divjad na njihovem lovskem rajonu. Anketirani omenjajo tudi nestrpnost oskrbnikov planinskih koč do kolesarjev, kar nekajkrat sta omenjeni koči na Planini pri jezeru ter Kriški gori.



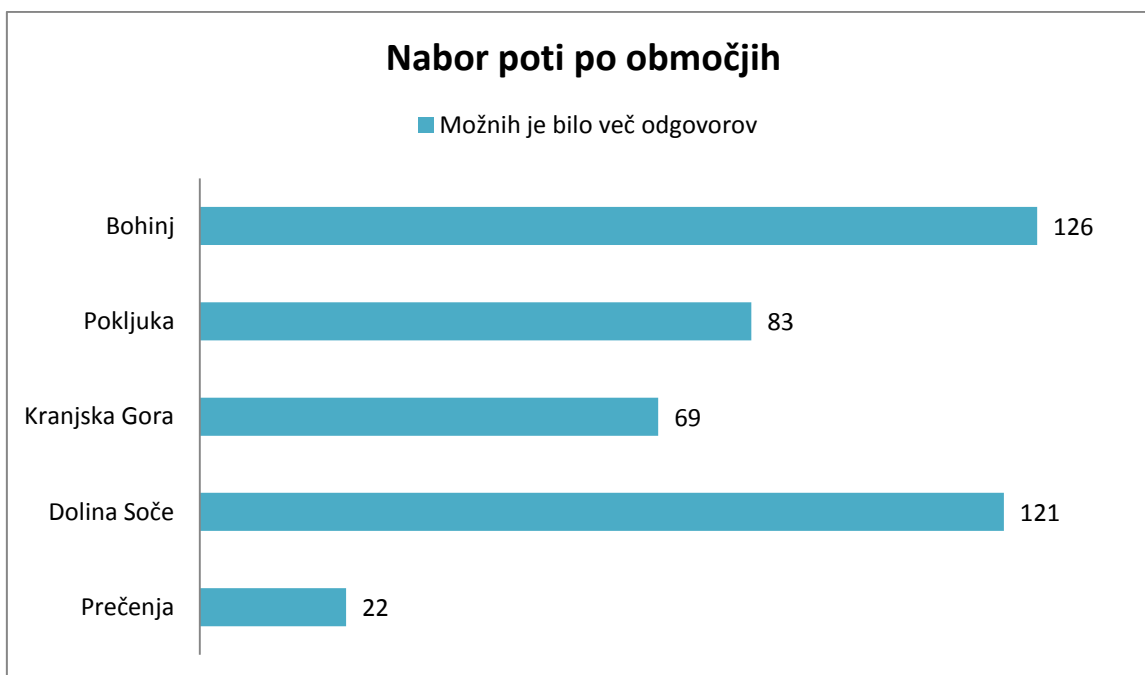
Slika 35: Neprijetna izkušnja s souporabniki iste poti

Želela sem tudi izvedeti, koliko anketiranih zahaja v Triglavski narodni park s kolesom, ter kako pogosto ga obiskujejo. Velika večina jih še nikoli ni bila v parku s kolesom, nekateri so navedli, da vedo, da je prepovedano in zato tja ne zahajajo. Veliko pa je takšnih, ki Triglavski narodni park s kolesom obiščejo enkrat do večkrat letno po en dan.



Slika 36: Pogostost zahajanja v Triglavski narodni park s kolesom

Vprašanju o pogostosti kolesarjenja po Triglavskem narodnem parku je sledilo vprašanje, katere poti znotraj parka uporabljajo. Ob zastavljanju tega anketnega vprašanja so se mi postavljali dvomi, kako naj dobim čim več informacij o tem, kje se dejansko vozi, saj se tisti, ki kolesarijo znotraj parka, zavedajo, da so v prekršku in se bojijo, da jih bodo še bolj pogosto preganjali parkovni redarji. Vendar sem dobila kar precejšen nabor poti. Po pričakovanjih so anketirani opisali največ poti na območju Bohinja ter doline Soče. Priljubljena pa so prav tako prečenja Julijcev na več različnih načinov, med popularnejšima sta: Komna – Bogatinsko sedlo – Prehodci – Planina Razor – Dobrejščica – Tolmin in Komna – Bogatinsko sedlo – Krnsko jezero – Lepena.



Slika 37: Nabor poti po območjih

#### 4.2 PRIMERJALNA TABELA

Poti potencialne za gorsko kolesarstvo, znotraj Triglavskega narodnega parka, sem za lažji pregled zbrala v primerjalni tabeli. Poti so razdeljene po posameznih območjih. Tabela pa opisuje tako tehnične, kot tudi doživljajske elemente. Tehnični del opisujejo: dolžina poti, kolikšna je višina vzpona ter kakšen tip poti se pojavlja na posamezni turi. Kot doživljajski elementi posamezne poti pa so podatki, ki sem jih pridobila iz ankete, zakaj je določena pot privlačna in kaj so njene slabosti oz. zakaj je določena pot sporna.

Preglednica 1: Primerjalna tabela poti znotraj Triglavskega narodnega parka po območjih

OBMOČJE	POT	DOLŽINA POTI (km)	VZPON višinska razlika (m)	TIP POTI (asfalt, makadam, gozdna pot, mulatjera, planinska pot)	PRIVLAČNOST POTI	SLABOSTI POTI
BOHINJ	Planina pri jezeru	18,5	1.300	asfalt - makadam - mulatjera	Ogled planin, kulinarika, jezero	Preobremenjenost v poletnih mesecih, oskrbnik koč ni pristaš kolesarjev
	Komna	11,6	1.550	mulatjera - planinska pot	Slap Savica, položna mulatjerasta pot, koč na vrhu, izhodišče za prečenja proti Tolminu ali Lepeni	Preobremenjenost v poletnih mesecih
	Vogel	/	1.000	gondola - gozdna pot - smučišče	Na vrh pripelje vzpenjača, urejena pot za gorske kolesarje skozi Žagarjev graben	Rastišče divjega petelina, planinci
	Planina Uskovnica	12,2	690	asfalt - makadam - planinska pot	Delujoče planine s kulinarčno ponudbo, možnost nadaljevanja poti proti Pokljuki/planini Konjščici	Preobremenjenost v poletnih mesecih
POKLJUKA	Poključka krožna pot	18,6	830	asfalt - makadam - gozdne vlake - planinske poti	Delujoče planine s kulinarčno ponudbo, narava, možnost nabiralništva	Gozdne vlake na po katerih poteka pot niso označene, zato je potrebno dobro znanje kartografije ter orientacije
	Galetovec	5,2	250	asfalt - gozdna vlaka - planinska pot	Razgled na ledeniško moreno in Blejsko jezero, lahko kratek popoldanski izlet, ali celodnevna tura	Občasna srečanja z lovci, sicer pa precej neobljudena izletniška točka
KR. GORA	Vršič	22,3	2.370	asfalt - planinska pot	Planinske koč na poti, razgledi, ob poti Ruska kapelica, Ajdovska deklica, okno v steni Prisanka, ostanki stare vršiške ceste	Prometna cesta med vikendi, obremenjenost planinske poti v poletnih mesecih
DOLINA SOČE	Berebica	12,2	1.860	mulatjera - planinska pot	razgledi	Vračanje po isti poti
	Dobrenjščica	50	10.190	asfalt - makadam - mulatjera	Planinska koč na planini Razor, razgledi, izvir Tolminke	Lovci
	Tolminske ravne	44	10.370	asfalt - makadam - mulatjera	Planinska koč na planini Razor, razgledi, izvir Tolminke	Lovci
	Sleme	30,3	2.500	asfalt - makadam - mulatjera	Lepi razgledi, več možnosti spusta, planinska koč	Strm vzpon
	Planina Zaprikraj	16,1	980	asfalt - makadam - mulatjera	Ena redkih, skoraj v celoti neasfaltiranih poti za dostop do vrha, lepi razgledi, planinska koč	Vračanje po isti poti

### 4.3 ANALIZA IZBRANIH POTI

V nadaljevanju so opisane 3 poti, ki sodijo v ožji izbor predloga gorskokolesarskih poti, kot predlog za načrt upravljanja. Prvi dve poti vsaka zase predstavljata svoj specifičen problem v prostoru oz. v očeh nadzornikov, upravnikov poti ter ostalih uporabnikov, tretja pa je opisana kot primer dobre prakse sodelovanja med občino ter lokalno športno organizacijo.

#### 4.3.1 Dobrenjščica



Slika 38: Dobrenjščica (Foto: Marko Kern)

Planina Dobrenjščica po besedah Leona Lebana, avtorja gorskokolesarskega vodnika Dolina Soče, predstavlja najatraktivnejšo prečno pot v Dolini Soče. Pot skoraj v celoti poteka po ostankih mulatjer, ponekod so ti širši, ponekod pa je pot že precej zaraščena. Planincem je nezanimiva, saj se vzpenja prepočasi, ravno to pa je kot nalašč za gorske kolesarje, vendar se prav na tem mestu pojavi nov problem, in sicer lovška družina, ki ima ravno na pobočjih Dobrenjščice svoje lovišče. Kolesarje obdolžujejo, da s svojo prisotnostjo plašijo divjad. Prav ta problematika pa se mi je zdela dovolj zanimiva za bolj podrobno obravnavo poti.

Opis poti: Iz Tolmina se preko Tolminskih Raven povzpemo do Koče na planini Razor, od tu prečimo pobočja pod Kopecko, Tolminskim Migovcem, Tolminskim Kukom, vse do Dobrenjščice, kjer se spustimo do Planine pod Osojnico, mimo Železja vse do planine Polog, kjer se priključimo na cesto, ki nas pripelje nazaj do izhodišča.

Konflikt: Problematika Dobrenjščice so vsekakor konflikti med kolesarji ter lovci. Problem so mi predstavili tako predstavniki Triglavskega narodnega parka in lokalnih skupnosti kot tudi anketiranci, saj se omenjeni konflikt večkrat pojavi v zastavljeni anketi.

Pot poteka skozi območje lovišča Lovske družine Tolmin, ki ima na Planini Dobrenjščici postavljeno svojo postojanko, ki so jo začeli postopno graditi leta 1964. Iz napol porušenega zidovja italijanske vojaške kasarne je skozi leta na nadmorski višini 1300 m nastala lovska koča, ki jo je potres leta 1998 močno poškodoval, a so jo ponovno obnovili. Koča ima za lovsko družino velik pomen pri gospodarjenju z divjadjo, saj je za povprečnega hodca dobre 3 ure oddaljena od kraja, ki ga lovci lahko dosežejo s terenskim vozilom. Lovska družina Tolmin kot upravljalec lovišča opravlja naloge trajnostnega gospodarjenja z divjadjo. Kot društvo pa mora delovati tudi na ekološkem in drugih področjih, povezanih z življenjem in varstvom narave na podeželju (Dobrenjščica, 2008).

Dobrenjščica velja za visokogorsko območje, zato se tu najraje zadržujejo gamsi, ki jih je po besedah lovske družine vse manj. Pred leti je bilo moč opazovati številne družine gamsov ob jutranji paši, danes pa opažajo le redke osamljene živali, predvsem kozle, le redko koze z mladiči. Na svoji spletni strani so prav tako zapisali, da v lovišču manjkajo mirne cone, ki jih je predvsem zaradi rekreacije in turizma (padalstvo, zmajarstvo, gorsko kolesarstvo pa tudi motokros) vedno manj (Dobrenjščica, 2008).





Slika 39: Dobrenjščica - karta poti (Quo – Slovenija 1:25.000)



### 4.3.2 Planina pri Jezeru



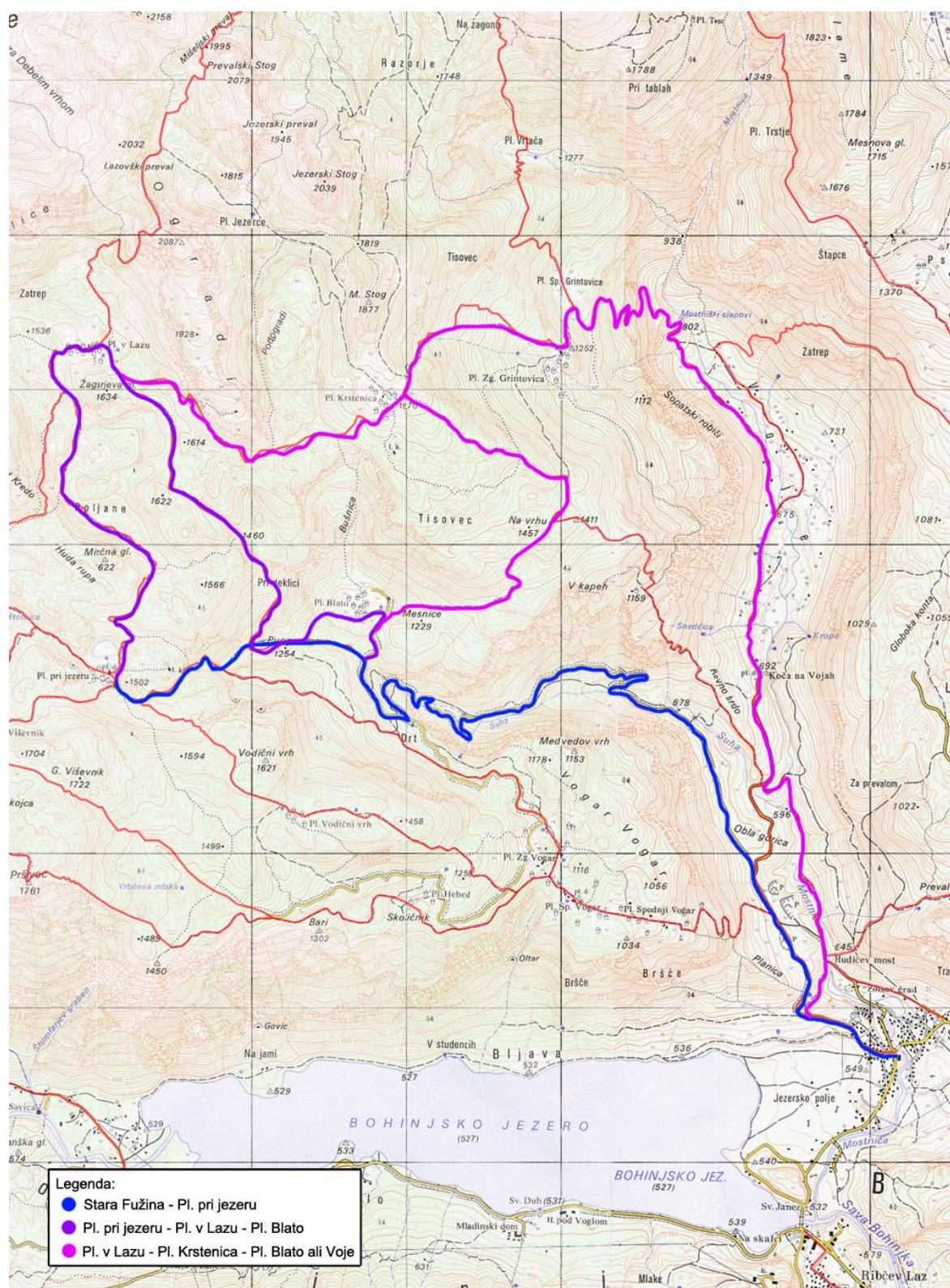
Slika 40: Planina pri jezeru (Foto: Urška Drofenik)

Planina pri Jezeru predstavlja zelo priljubljeno planinsko pot, saj se do nje lahko precej visoko pripeljemo z avtomobilom. V poletnem času nam za to sicer zaračunajo 10eur ekološke takse, lahko pa svojega jeklenega konjička pustimo v dolini na urejenem parkirišču in se do planine Blato, kjer bi sicer parkirali, povzpemo peš. Za kolesarje je pot prav tako zanimiva kot za planince. Ne velja ravno za enega izmed lažjih vzponov, saj se pot od Planine Blato do Planine pri Jezeru ves čas strmo vzpenja. Planina pri Jezeru velja za kolesarje v poletnem času za precej neprijazno, saj planinci, čuvaji Triglavskega narodnega parka, oskrbnik koč... vsi menijo, da kolo v visokogorje ne sodi, pa čeprav je do Planine pri Jezeru in vse naprej do Planine Dedno polje speljan kolovoz za oskrbovanje planin.

Opis poti: Iz Stare Fužine se vzpnemo po cesti v smeri Vogarja in Planine Blato. Na razcepu zavijemo za Planino Blato, kjer se peljemo še dober kilometer, nato pa se pot nadaljuje levo po strmi gozdni poti vse do Planine pri Jezeru. Izlet je možno nadaljevati do Planine v Lazu preko Poljane, od koder je možen spust nazaj do Pl. Blato ali pa se pot nadaljuje naprej proti Pl. Krstenici, od koder se lahko spustimo vse do izhodišča v Stari Fužini ali pa le do Planine Blato. V primeru, da se spustimo do Planine Blato, spust do Stare Fužine poteka po isti poti kot vzpon.

Konflikt: Problem, s katerim se srečujemo na Planini pri Jezeru, je eden bolj pogostih pri nas. Gre za konflikt med planinci in kolesarji. Na območju Triglavskega narodnega parka imajo sicer planinci za seboj pravno podlago, Zakon o Triglavskem narodnem parku, ki vožnjo s kolesi znotraj parka prepoveduje in na to tudi opozarja na informativnih tablah znotraj celotnega parka. Planinci so mnenja, da jih kolesarji ogrožajo, omenjajo tudi povečano stopnjo erozije poti zaradi vožnje kolesarjev.





Slika 41: Planina pri jezeru - karta poti (Quo - Slovenija 1:25.000)



### 4.3.3 Vršič

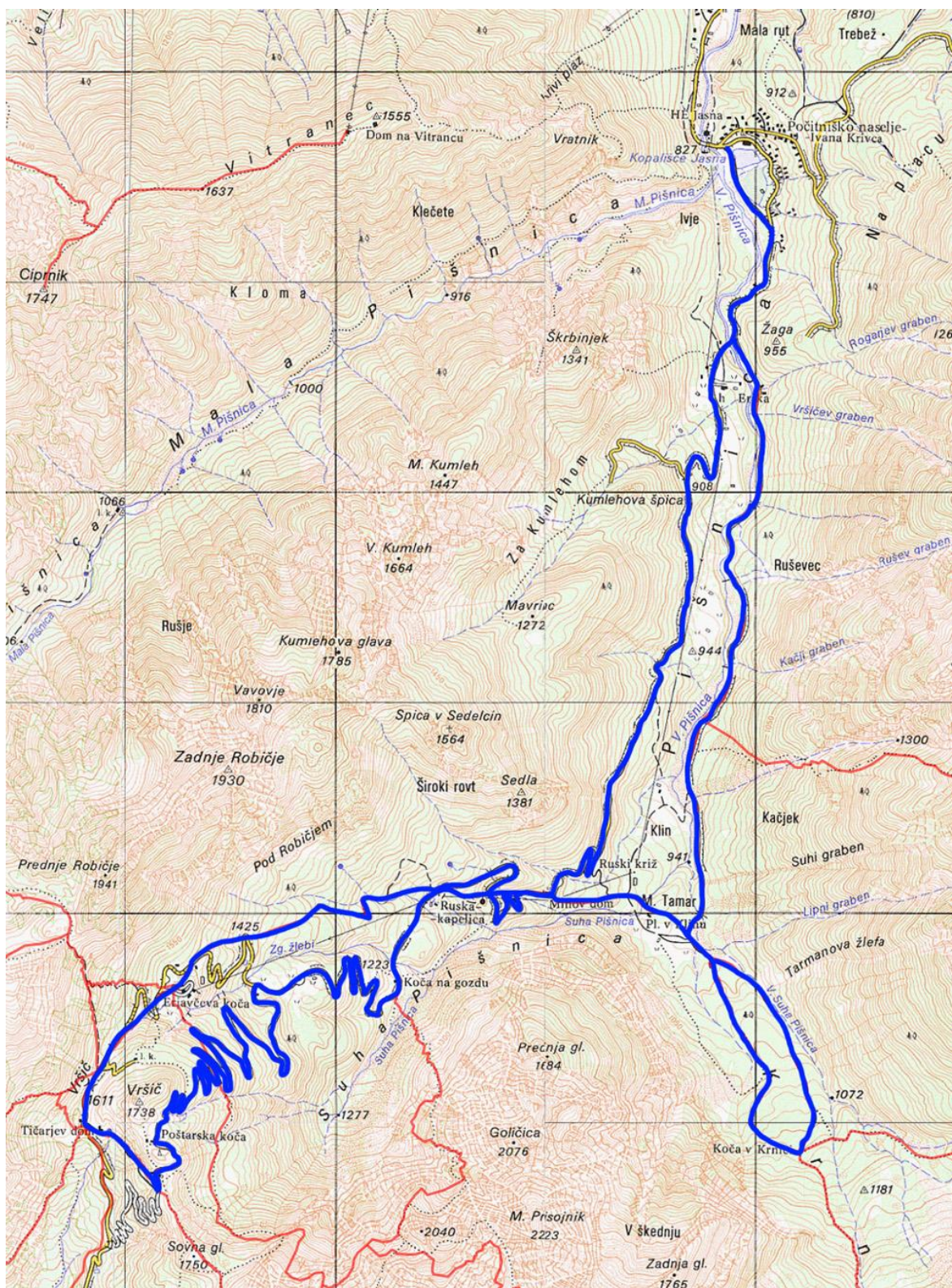


Slika 42: Ajdovska deklica, Vršič (Foto: Peter Immich)

Vzpon na Vršič za mnoge predstavlja izziv, gre namreč za najvišji cestni prelaz (1661m) v Vzhodnih Julijskih Alpah. Vzpon lahko v zgornjem delu popestrimo z vzponom po stari Vršiški cesti, s čimer se izognemo glavni prometni cesti. Spust od Poštarske kočice do Krnice poteka po markirani planinski poti, ki je glede na ostale okoliške planinske poti malo manj obiskana, saj se planinci veliko raje do Vršiča, ki velja za izhodišče za nadaljnje vzpone, pripeljejo z avtomobili. Vršiško pot sem si izbrala, ker predstavlja primer dobre prakse sodelovanja občine ter lokalnega športnega društva. Kolesarski park Fun Bike Park Kranjska Gora se je namreč z lokalno oblastjo dogovoril, da skrbi za pot, ki poteka iz Vršiča v Kranjsko Goro, ter jo uporablja za namen učenja pravilne tehnike ter obnašanja kolesarjev v gorskem svetu.

Opis poti: Vzpon po cesti, kjer se v zgornjem delu priključimo na staro vršiško cesto, ki nas pripelje vse do Poštarske kočice, od koder se nato iz prelaza spustimo po markirani planinski poti, ki nas v spodnjem delu pri Mihovem domu pripelje do Planine v Klinu. Tam lahko izlet podaljšamo do Koče v Krnici ali pa se ob reki Pišnici spustimo nazaj do Kranjske Gore.





Slika 43: Vrščica - karta poti (Quo – Slovenija 1:25.000)



#### 4.4 PREDLOGI REŠEVANJA PROBLEMATIKE

Iskanje skupnih rešitev je vedno težko, saj mora vsaj eden, če ne vsi vpleteni stopiti korak nazaj pri svojih načelih in prepričanjih. In ravno gorsko kolesarstvo predstavlja tipičen primer, kjer bo na koncu potrebno sprejeti določene kompromise. Tudi kolesarji so tisti, ki bodo morali morebiti spremeniti nekaj za skupno dobrobit; morda je to način vožnje, morda obnašanje, morda pa samo še malo bolj spoštljiv pogled na naravo.

Eko kmetija Koroš na Koroškem, ki se ukvarja s trženjem kolesarskega turizma pri nas, kolesarjem na simpatičen način prikaže pravila igre. Na svoji spletni strani imajo objavljenih 6 preprostih pravil, ki se jih držijo in jih prenašajo na vse kolesarje, ki jih obiščejo, pa naj bodo to tuji ali domači gostje. (Mountainbike Nomad, spletna stran)

Pravila:

- 1. Vozi le po odprtih poteh** – spoštuj zapore, ne prečkaj privatnih zemljišč brez dovoljenja.
- 2. Ne puščajte sledi** – pazi na tla pod seboj, mokre in blatne poti so bolj občutljive kot suhe. Ko je pot razmočena, razmislite o drugih možnostih kolesarjenja, ostani na že obstoječi poti in ne delaj novih, ne sekaj poti na ostrih ovinkih.
- 3. Obvladujte kolo** – samo trenutek nezbranosti lahko ogrozi vas in ljudi okoli vas, upoštevajte vse kolesarske hitrostne omejitve in priporočila ter vozite v mejah svojih sposobnosti.
- 4. Spoštujte druge** – naredite vse, kar je v vaši moči, da nase opozorite ostale uporabnike poti (prijazen pozdrav ali zvonec sta dobri metodi), ko vozite skozi ovinke, upoštevajte dejstvo, da lahko tudi drugi uporabljajo to pot. Poskušajte predvideti možnost srečanja. Kolesar mora spoštovati in dajati prednost vsem drugim uporabnikom poti, razen če je pot namenjena izrecno kolesarjem. Vsako srečanje naj bo varno in spodobno.
- 5. Nikoli ne plašite živali** – živali se hitro vznemirijo, lahko zaradi nenadnega srečanja, hitrega premika ali glasnega zvoka. Dajte živalim dovolj prostora in časa, da se na vas privadijo. Pregarjanje živine in vznemirjanje divjadi sta resna prekrška.
- 6. Planirajte vnaprej** – spoznajte se na svojo opremo, sposobnosti in območje, v katerem kolesarite, ter se temu primerno pripravite.

Slika 44: Pravila obnašanja (Kolesarimo z naravo, 2011)

Ta pravila bi bila lahko vodilo vsem kolesarjem, kako naj se vedejo, vendar to še zdaleč ni rešitev vseh problemov, s katerimi se kolesarji srečujejo. Konflikt z lovci bo trd oreh, saj tudi tu stoji v ozadju zakon, po katerem so lovci dolžni odstreliti določeno število divjadi letno in če jim pri tem kolesarji plašijo živali, razumljivo, niso srečni. Predlog rešitve problema je določiti obdobja, ko se kolesarji lahko pojavijo na določenem območju oz. kdaj naj tja ne zahajajo. Problem konflikta med kolesarji in planinci pa bi se dalo delno

rešiti z oznakami, ki bi kolesarjem kazale pot, planince pa opozorile, da se na tej poti lahko srečajo s kolesarji. Smiselno pa bi bilo tudi kolesarjem priporočiti, katerih mesecev, vikendov, dni v letu naj se skušajo izogniti zaradi večje obiskanosti planin. Eden od načinov reševanja problemov pa je lahko tudi označitev nove poti, ki je nesporna tako v naravovarstvenih kot meduporabniških pogledih, s čimer bi lahko razbremenili bolj problematične poti.

V Triglavskem narodnem parku so prisluhnili predlogom novih poti, prav tako pa so sprejeli pobudo o soočenju lokalnih športnih organizacij, lovskih družin, upravnikov območij ter ostalih vpletenih, da bi skupaj poskušali najti rešitve za gorsko kolesarstvo znotraj parka.

V nadaljevanju poglavja predstavljamo rešitve za oba izbrana primera konfliktnih poti in predlog nove poti po Pokljuki.

#### **4.4.1 Dobrenjščica**

Predlog reševanja konflikta na Dobrenjščici je v prvi vrsti soočiti lovsko družino z lokalno kolesarsko skupnostjo, saj se problematika ponavlja že vrsto let. Skupaj bi morali določiti obdobja, v katerih se sme kolesariti, oz. obdobja, v katerih se to prepoveduje. Tu bi morala lovska družina podati informacijo o navadah živali (paritveno obdobje, mladiči...), o tem, kdaj potrebujejo največ miru in o tem, kdaj se prične sezona lova (ali to poteka med vikendi, med tednom). Znotraj tega koledarja pa bi lahko kolesarji našli proste termine, ko se lahko odpravijo na pobočje Dobrenjščice. Morda bi bilo smiselno za to območje usposobiti nekaj gorskokolesarskih vodnikov, ki bi imeli dovoljenje, da vozijo skupine v to območje. Prav ti vodniki pa bi imeli natančne informacije o tem, kdaj se lahko vozi in kdaj ne. Vsekakor je smiselno tudi obveščanje kolesarjev o tem, kdaj lahko vozijo in kdaj ne, preko spletnih forumov, Facebooka, morda celo spletne strani lokalne turistične organizacije. Na Planini Razor, ki velja kot vmesna točka za dostop do Dobrenjščice, pa bi lahko postavili tablo, ki bi obveščala, ali je pot odprta za kolesarje ali ne. V primeru, da je zaprta, se kolesarji lahko usmerijo na pot proti planinama Lom in Stador, ki prav tako velja za lepo vozno pot.

#### **4.4.2 Planina pri Jezeru**

Konflikt na poti na Planino pri jezeru je ponovno potrebno reševati med ljudmi. Pot bi se v prvi vrsti morala ustrezno označiti tudi kot kolesarska. Oznake bi kolesarjem služile kot smerokazi, planince pa posredno opozarjale na to, da obstaja verjetnost, da se na poti srečajo s kolesarjem, kjer imajo seveda pešci prednost. Prav tako bi bilo smiselno kolesarje obvestiti o tem, kdaj je pot najbolj obremenjena s strani planincev, in jim v tem obdobju to izbiro ture odsvetovati oz. v najbolj obremenjenih mesecih celo prepovedati.

#### 4.4.3 Pokljuka (kot predlog nove poti)



Slika 45: Pokljuka - od leve proti desni: Pl. Javornik, Pl. Krasca, Pl. Zajamniki, Pl. Konjska dolina (Foto: Urška Drofenik)

Na Pokljuki so številne planine, obdane z mogočnimi poključskimi gozdovi. Med planinami se najdejo številne gozdne vlake, neobljudene poti, ki nas z malo občutka za orientacijo in dobrim znanjem kartografije popeljejo na zanimivo pot, ki pa jo je najlažje opraviti prav s kolesom, saj so razdalje dolge za pešačenje, višinske razlike so majhne, pot pa ni zahtevna. Edini problem so neoznačene gozdne vlake, ki se lahko iz še tako obetavne poti, široke tudi do meter in pol, spremenijo v brezpotje.

Po Pokljuki sem načrtala krožno pot, ki jo predlagam kot potencialno primerno za gorsko kolesarjenje, namenjeno predvsem tistim, ki želijo Poključske gozdove in planine, z vsemi njihovimi dobrotami in lepotami, doživeti izven asfaltiranih ter makadamskih cest.

Dolžina poti: 18,6km

Čas: 3 – 4 ure

Skupaj vzpona: 827m

Zahtevnost vzpona:☆☆☆

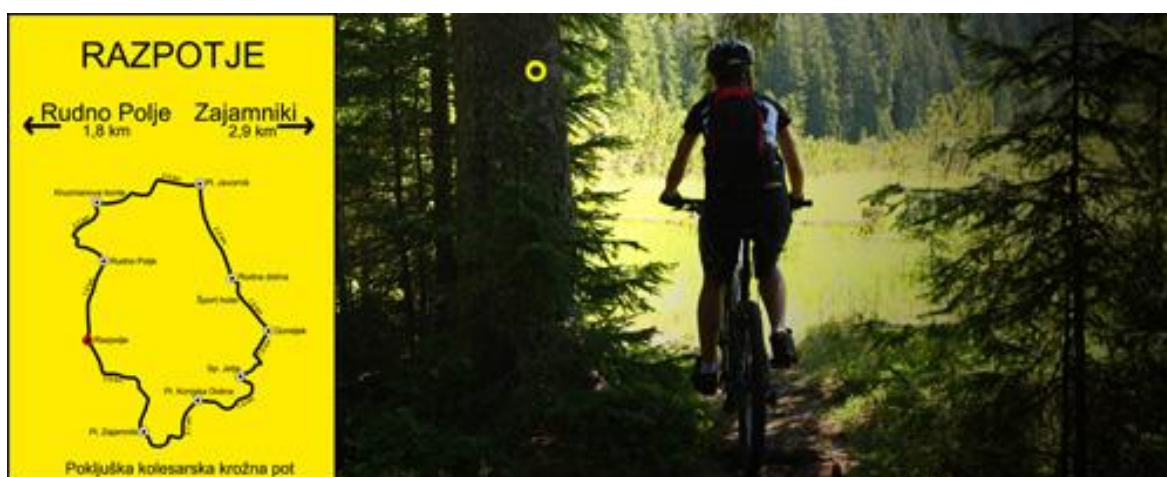
Zahtevnost spusta:☆☆☆

Orientacija:☆☆☆

Opis poti: od Šport hotela se usmerimo nazaj proti glavni cesti, po kateri smo se pripeljali, in na križišču zavijemo levo v smeri Rudne doline, na prvem možnem odcepu zavijemo desno na gozdno cesto, ki nas pripelje do Planine Javornik. Na planini Javornik prečkamo pašnik in za vasico zavijemo levo po gozdni vlaki, v smeri Viševnika. Na gozdni vlaki se na vseh odcepih držimo desne smeri. Ko pridemo do makadamske ceste, zavijemo levo in cesti sledimo 200 m, kjer zopet zavijemo desno na gozdno vlako, ki nas pripelje do Kručmanovih kont, kjer se ponovno priključimo na makadamsko cesto in zavijemo levo proti Planini Krasca. Na planini Krasca pot nadaljujemo po markirani poti vse do Rudnega



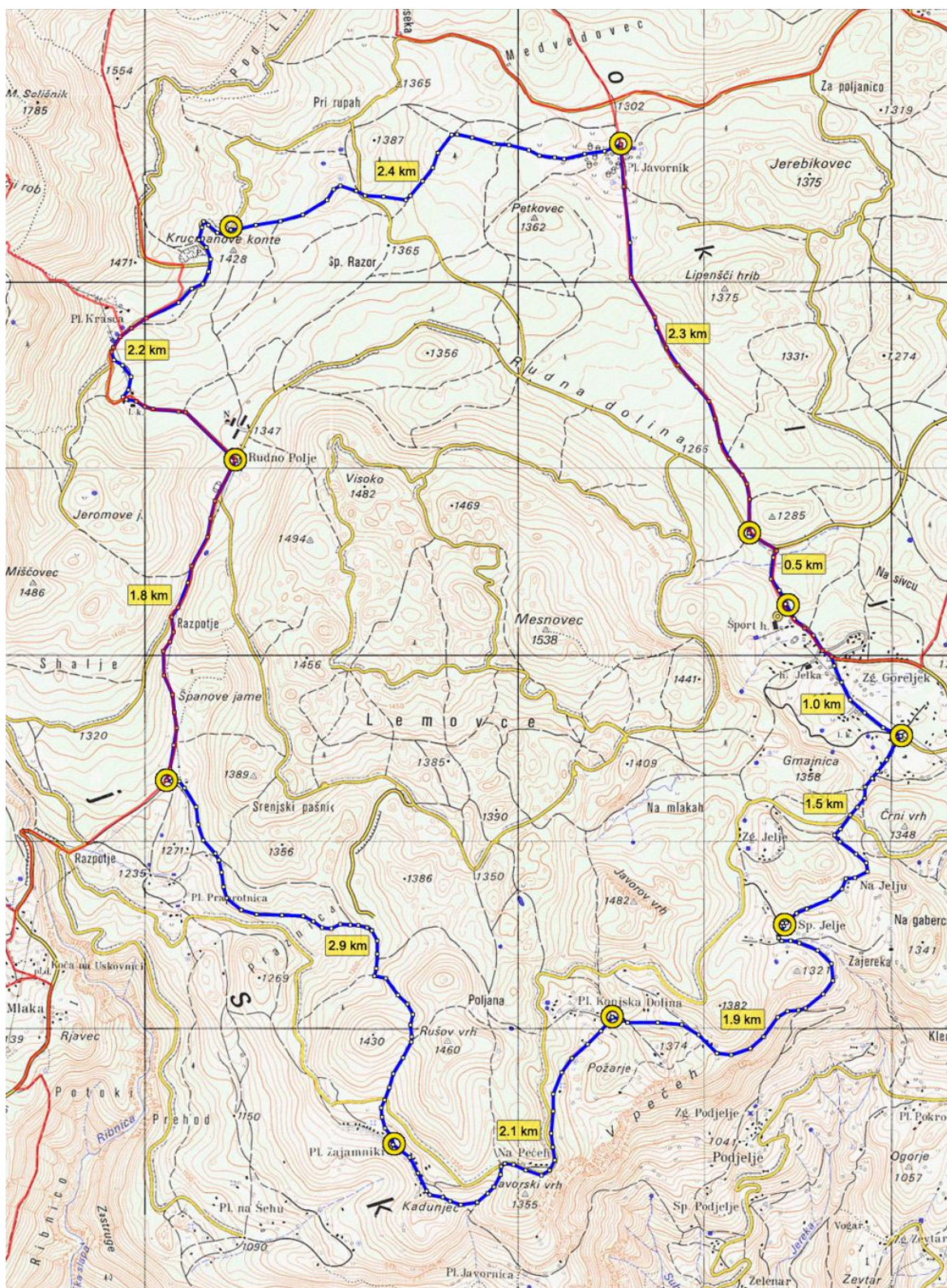
polja in naprej po cesti do Razpotja, kjer zavijemo levo po rahlem bregu navzdol proti Španovim jamam. Markirana pot vodi naprej proti planini Uskovnici, vendar se mi na križišču usmerimo levo, kjer nas cesta po zložni klančini pripelje do manjšega zaselka, v katerem se odcepimo desno čez travnik v gozd na markirano pot proti planini Zajamniki. Pot nekaj časa poteka po gozdu, kjer se po dobrih dveh kilometrih spustimo do makadamske ceste, ki nas kmalu pripelje od planine Zajamniki. Od planine Zajamniki nadaljujemo po makadamski cesti do naslednjega zaselka Na Pečeh, kjer se desno odcepi slabša cesta, ki nas mimo par hiš in pašnika pripelje do Konjske Doline, od tu nadaljujemo desno skozi vasico v smeri Spodnjega Jelja, kjer se po makadamski cesti, ki pelje skozi zaselek, ponovno priključimo na glavno makadamsko cesto. Med odcepoma za planino Zg. Jelje je na ovinku vidna gozdna vlaka, ki pripelje do Zgornjega Goreljka in nazaj do Šport hotela.



Slika 46: Predlog označevanja poti (Foto: Urška Drofenik)

Označevanje: Pot predstavlja kar zahteven orientacijski izziv, zato sem izdelala predlog režima označevanja kolesarske poti. Na ključnih točkah (na zemljevidu so označene kot rumeni krogi) predlagam postavitev manjših kovinskih tabel rumene barve, da so opazne že iz daljave. Na tabli bi bilo označeno, kam pridemo, če pot nadaljujemo v označeni smeri in koliko kilometrov nas loči do tja, kar je razvidno tudi iz sheme poti, ki je v dodatno pomoč, da vidimo, kje smo in koliko poti je še pred nami v primeru, da bi se raje vrnili. Pot je mogoče začeti na različnih izhodiščih, lahko pa se je lotimo tudi v obratni smeri urinega kazalca, kot je opisana. Za lažjo orientacijo predlagam, da bi se med posameznimi odseki, kjer bi stale tablice, pot označevala tudi z vidnimi simboli na skalah in/ali drevesnih deblih. Simbole oz. markacije, ki bi pot dodatno označevale, bi obarvala rumeno in postavila v višino oči kolesarja ali nižje. Kolesarji premikajo hitreje kot pešci, kolesarjev pogled pa je pri nepoznanem terenu večino časa uprt 2-5 m pred prednjim kolesom, kar je še dodaten razlog da morajo biti oznake vidne ter postavljene na vidnih mestih, kjer jih ne bo prekrivala vegetacija.





Slika 47: Pokljuka - karta poti (Quo – Slovenija 1:25.000)

## 5 RAZPRAVA

Hipotezo na ravni obravnavanega testnega območja, ki pravi, da je kolesarska infrastruktura na območju Triglavskega narodnega parka zelo omejena, saj za celoten park velja prepoved vožnje s kolesi v naravnem okolju, vendar kolesarji kljub prepovedi zahajajo na območje parka, lahko delno ovržem in delno potrdim. Z zastavljeno anketo med gorskimi kolesarji, pregledom literature ter pogovori z različnimi predstavniki posameznih območij sem izdelala kar obsežen seznam poti, ki jih gorski kolesarji uporabljajo znotraj parka, s čimer lahko seveda potrdim drugi del hipoteze, ki pravi, da kolesarji kljub prepovedi zahajajo na območje parka.

Druga hipoteza se navezuje na stik gorskega kolesarja z okoljem ter drugimi uporabniki prostora in pravi, da gorskim kolesarjem pripisujejo različne destruktivne vplive na okolje, povzročanje nezadovoljstva ostalih uporabnikov prostora ter plašenje živali. V hipotezi je omenjeno tudi, da so konflikti v večini potencirani preko meja dejanske razsežnosti, v večji meri pa se pojavljajo predvsem v poletnih časih ter ob vikendih in so vezani predvsem na markirane pešpoti, ki jih uporabljajo tudi kolesarji. S pregledom in analizo literature o vplivih kolesarja na okolje, zastavljeno anketo med gorskimi kolesarji, pogovori s planinci, lovci in predstavniki območij, lahko potrdim, da kolesarji bistveno manj vplivajo na okolje kot na primer planinci in gozdarji. Kolesarji se striktno držijo obstoječe poti, vzpostavljanje novih bližnjic velja bolj za izjemo kot pravilo, kar pa zagotovo ne moremo reči za planince, ki vedno znova iščejo bližnjice tako pri vzponih kot spustih. Ne smem pa zanemariti tudi dejstva, da je planinstvo in pohodništvo veliko bolj množična dejavnost kot gorsko kolesarjenje. Kar zadeva škodo, nastalo v gozdovih na gozdnih poteh in vlakah, če primerjamo gozdarja in kolesarja, je primerjava skorajda nesmiselna, saj kolesar v primerjavi z gozdarjem naredi skoraj nično škodo na gozdni podlagi. Je pa dejstvo, da so gozdarji oz. kmetovalci dolžni gospodariti z gozdom in tu si pomagajo s stroji, ki na žalost uničijo precej tal. Lahko potrdim tudi, da do več konfliktov prihaja v poletnih mesecih ter ob vikendih, saj so kraji, kamor zahajajo kolesarji, bistveno bolj oblegani s strani planincev. To sem izkusila tudi na lastni koži, ko sem se na teren odpravila v začetnem delu šolskih počitnic, za testno območje pa sem si izbrala zelo priljubljene visokogorske planine nad Bohinjem.

Izbor metodologije se mi zdi pravi. Z rezultati ankete sem zadovoljna, ciljna publika so bili predvsem aktivni gorski kolesarji, in to publiko sem tudi dosegla. Starostna skupina ter pretežno prevladujoč moški spol sta bila pričakovani značilnosti vzorca. Malo me je presenetilo to, da večina anketiranih prihaja iz osrednje Slovenije, vendar je glede na velikost in centralno usmerjenost Slovenije morda pričakovan vzorec. Dileme so se postavljale le ob sestavljanju ankete, saj nisem vedela, kako naj iz gorskih kolesarjev dobim čim več informacij o tem, katere poti znotraj parka uporabljajo. Tisti, ki tam vozijo,

namreč vedo, da so v prekršku in ni ravno pametno o tem nato še pisati. Vendar sem kljub dvomom dobila kar precej informacij o poteh znotraj parka. Pričakovati je bilo tudi, da anketiranci ne poznajo meja Triglavskega narodnega parka, zato sem v začetku ankete dodala povezavo, ki jih je povezala s spletno stranjo, na kateri je zemljevid Triglavskega narodnega parka. Morda sem z anketo malo zamudila oz. jo prehitro objavila, saj je slaba dva meseca pred mano podobno anketo s podobnim naslovom (Privlačnost gorskokolesarske destinacije, 2011) objavil spletni portal Mtb.si. V anketi je sodelovalo 772 kolesarjev iz vse Slovenije. Eden od zanimivejših rezultatov omenjene ankete je bil, da je kar 98 % anketiranih pozitivno odgovorilo na vprašanje, če bi obiskali regijo, kjer bi poskrbeli za desetine kilometrov legalih stez za gorsko kolesarjenje. Kljub podobnima naslovoma anket sem dobila zadovoljiv in prepričljiv vzorec anketirancev.

Malo težav sem imela pri izvajanju terenskega dela, saj se do sredine meseca maja nisem mogla odpraviti na teren, ker je na večini testnega območja še ležal sneg. Tako se je moje raziskovanje zavleklo v pozno poletje, kar pa niti ni bilo tako napak, saj sem na lastni koži izkusila, kako so videti konflikti med kolesarji in planinci ter med kolesarji in lastniki zemljišč. Ni pa bilo nič kritičnega, v nekaj primerih le očitajoči pogledi. Pri prebiranju forumov in člankov, ki so zaradi aktualnosti teme (predlog novega zakona) kar deževali, pa sem dobila občutek, da se o problemih piše veliko več, kot jih dejansko je.



## 6 ZAKLJUČEK

Gorsko kolesarstvo, kot že nekajkrat omenjeno, se dogaja in postaja iz leta v leto bolj popularno. Iz prebranih študij ter ostale literature je razvidno, da je kolesarjev vpliv na okolje majhen. Ne moremo trditi, da vpliva ni, ni pa tako destruktiven, kot ga v nekaterih člankih in protiargumentih gorskemu kolesarstvu v naravnem okolju pripisujejo planinci ter drugi nasprotniki kolesarjenja. Dejstvo je, da vsakršna dejavnost v prostoru tako ali drugače vpliva na prst, vegetacijo, živali. Da bi čim bolj zmanjšali ta vpliv, je treba dejavnost omejiti, usmeriti in nadzorovati ne pa prepovedati.

Moj predlog omejitve gorskega kolesarstva je vzpostavitev poti, kjer se kolesarstvo lahko izvaja, ter poti oz. območij, kjer je izvajanje te dejavnosti zaradi določenih razlogov (preobremenjenost območja s strani planincev, območje, kjer so divje živali, idr.) prepovedano oz. omejeno.

Najbolj stroge omejitve bi veljale za območja, ki so zelo obiskana, kot je Planina pri Jezeru. Poleg oznak, ki bi kolesarjem kazale, katere poti naj se držijo, planince pa osveščale, da se na tej poti lahko srečajo s kolesarjem, bi kolesarjem v najbolj obljudenih mesecih obisk Planine pri jezeru prepovedali, v času zgodnjega poletja, ko so obremenjeni le vikendi, pa bi jim priporočili vožnjo le med tednom.

V primerih, kjer konflikt izhaja iz potreb drugih uporabnikov, bi bilo treba najprej vzpostaviti komunikacijo in režim vožnje urediti v dogovoru. Tako bi na območju Dobrenjščice lovci kolesarjem posredovali informacije o svojih aktivnostih in skupaj bi lahko izdelali koledar, na podlagi katerega bi bilo razvidno, kdaj se kolesarji lahko podajo na območje Dobrenjščice. Podatki o zapori poti bi bili objavljeni na spletni strani lokalne turistične agencije in na tabli, postavljeni na Planini Razor, kjer imajo kolesarji možnost pot nadaljevati v drugi smeri in ne proti Dobrenjščici.

Z odpiranjem in zapiranjem poti oz. območij bi gorski kolesarji vedeli, kje se lahko vozijo, na drugi strani pa bi se zavarovala območja, kjer bi bilo gorsko kolesarstvo prepovedano. Seveda bi se tudi gorski kolesarji morali predloga držati in ga upoštevati.

Kot primer dobre prakse med lokalno oblastjo in športno turistično organizacijo pa sem predstavila Vršič. Kolesarski park v Kranjski Gori se je namreč z občino Kranjska Gora dogovoril, da pot iz Vršiča, katero uporabljajo za usposabljanje učiteljev gorskega kolesarjenja, ter morebitne druge organizirane ture enkrat letno očistijo ter po potrebi obnavljajo.

Izdelala sem tudi predlog povsem nove poti na Pokljuki. Poključki gozdovi imajo namreč velik potencial za gorske kolesarje, vendar označenih kolesarskih poti, ki bi potekale zunaj cest, ni. Predlagana pot poteka po gozdnih vlakah in med sabo povezuje poključke

planine. Pot bi za lažjo orientacijo ustrezno markirali s tablami ter markacijami na drevesih.

Kot predlog za nadaljnje delo na obravnavani temi bi morda omenila, da v Sloveniji še ni bilo narejene študije dejanskega vpliva kolesarjev na površje, ki se jo lahko vzporedno primerja s pohodniki. Študija bi morala vsebovati različne spreminjajoče dejavnike, kot so različni tipi podlage, vremenski vplivi ter naklon. Za lažji pregled pa bi moral biti vzorec kolesarjev ter pohodnikov vedno enak, na enako velikem testnem območju. S pridobljenimi rezultati bi dobili bolj natančno sliko, kako kolesar in pešec dejansko vplivata na površje, v kakšnih razmerah, na kakšni podlagi in kakšnem naklonu povzročata največ škode. Predlagana študija bi bila lahko tudi podlaga za zakon, ki prepoveduje vožnjo povsod, razen tam, kjer je to dovoljeno, namesto da bi dovoljeval vožnjo povsod, razen tam, kjer je to izrecno prepovedano (zaradi večje občutljivosti površja ali kakšne druge dejavnosti).

## 7 POVZETEK

Gorsko kolesarstvo postaja vedno bolj priljubljen način rekreacije in preživljanja prostega časa, kakor tudi profesionalen šport. Vendar pa se gorski kolesarji v trenutku, ko zavijejo s ceste, znajdejo v prekršku. Dostop do delov narave je kolesarjem prepovedan na osnovi dojemanja, da vožnja s kolesi v naravi predstavlja večjo nevarnost okolju kot vpliv katere od podobnih oblik rekreacije (npr. gornišstvo). Zakonodajalca skrbi predvsem varnost udeležencev, konflikti ter prenatrpanost prostora z različnimi uporabniki, pa tudi možnost krčenja naravnega okolja. Takšno stanje velja za celotno Slovenijo, zato sem se odločila, da svojo pozornost usmerim v Triglavski narodni park, naše najbolj zavarovano območje, kjer nas table v celotnem parku opominjajo na to, da je kolesarjenje izven cest prepovedano. Po drugi strani gre za obsežno območje z velikim turističnim potencialom, številni obiskovalci pa ga želijo spoznati tudi na kolesu.

Koncept diplomske naloge je razdeljen na dva dela, ki se navezujeta eden na drugega. Prvi, teoretični del, poleg študij o vplivu kolesarjenja na okolje zavzema opis gorskega kolesarstva od nekoč do danes ter odnose med kolesarji in drugimi uporabniki istega prostora. V teoretičnem delu je podrobneje predstavljeno obravnavano območje ter pravna ureditev gorskega kolesarstva pri nas in v tujini. V drugem, načrtovalsko upravljalnem delu diplomske naloge pa podatki, na osnovi ugotovitev iz pregleda literature, s pomočjo zastavljene ankete, pogovorov s predstavniki Triglavskega narodnega parka, gozdarji, lovci, kolesarji, planinci in drugimi ter ogledom terena z aktivno udeležbo, podajo načrtovalske oz. upravljalne rešitve v smislu iskanja oz. planiranja novih poti ter predlogov novega režima upravljanja, označevanja in vzdrževanja parka.

Anketa je bila izdelana predvsem z namenom pridobiti čim več informacij o tem, katere poti znotraj Triglavskega narodnega parka gorski kolesarji uporabljajo. Hkrati pa je bil namen ankete pridobiti tudi okvirno sliko o tem, kdo se ukvarja z gorskim kolesarstvom, ter kakšne so njihove navade. Na podlagi pridobljenih podatkov iz ankete, gorskokolesarskih vodnikov, spletnih strani in forumov sem izdelala seznam poti znotraj parka in s pomočjo predstavnikov društev, organizacij, predstavnikov posameznih območij ter Triglavskega narodnega parka izločila tiste najbolj priljubljene. Iz seznama sem nato izbrala 3 med seboj različne poti iz različnih območij. Dve poti predstavljata vsaka drugačno konfliktno situacijo, s katero se srečujejo gorski kolesarji (Planina pri jezeru – konflikt s planinci, Dobrenjščica – konflikt z lovci), tretja pot (Vršič) pa prikazuje primer dobre prakse sodelovanja med lokalnim športno turističnim društvom ter lokalno oblastjo. Kot možnost blaženja konfliktov s preusmerjanjem kolesarjev na druge poti pa sem na območju Pokljuke načrtala novo pot, ki po gozdnih vlakih med seboj povezuje

pokljuške planine. Gorskokolesarska pot predstavlja za Pokljuko nov potencial z vidika rekreacije in turizma.

Namen diplomskega dela je najti skupni jezik med souporabniki istega prostora s predlogom rešitev, ki bi zadostile željam in potrebam vseh uporabnikov, tako da se bodo dobro počutili tako kolesarji kot ostali uporabniki prostora, hkrati pa se bo upoštevala težnja k čim manjši obremenitvi okolja.



## 8 VIRI

- A quick history of bicycles. 2006. Pedaling history bicycle museum (15. jul. 2011)  
<http://www.pedalinghistory.com/PHhistory.html> (29. jul. 2011)
- Alpbachtal. Mountainbiken in Tirol – Die schönsten Impressionen. Mountain Bike. Outdoor Channel (1. jan. 2010)  
<http://www.mountainbike-magazin.de/sixcms/detail.php?id=539397&template=&opt=2> (5. dec. 2011)
- Bjorkman A. W. 1996. Off-road bicycle and hiking trail user interactions: A report to the Wisconsin natural resources board. Wisconsin. Wisconsin Natural Resources Bureau of Research: 124 str.
- Chavez D., Winter P. in Baas J. 1993. Recreational mountain biking: A management perspective. Journal of Park and Recreation Administration, 11, 3: 1-13
- Dekleva A. 2008. Pištole in kolesa: Zgodba kolesarjev. Mtb.si (18. apr. 2008)  
[http://www2.mtb.si/index.php?cHash=475c1b22bf&id=7&tx\\_ttnews\[backPid\]=2&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=1312](http://www2.mtb.si/index.php?cHash=475c1b22bf&id=7&tx_ttnews[backPid]=2&tx_ttnews[tt_news]=1312) (30. sep. 2011)
- Die Mountainbike – Vereinbarung in Bayern (5. okt. 2000)  
<http://www.mtb-fichtelgebirge.de/mtb-vereinbarung.htm> (5. nov. 2011)
- Dobrenjščica. Lovski objekti. Lovska družina Tolmin. (8. jun. 2008)  
<http://www.ld-tolmin.si/dobrensca.php> (20. avg. 2011)
- Extrem panorama trail Fronalpstock Switzerland. Europe. Regional bike trails and rides forums. Mountain bike review. (1. apr. 2008)  
<http://forums.mtbr.com/europe/extrem-panorama-trail-fronalpstock-switzerland-370830.html> (5. dec. 2011)
- Feldschutzgesetz. 1988. 2. člen. 15/1989. Landesrecht Burgenland. Bundeskanzleramt. Recht informations system.  
<http://schushter.bljv.at/JAGD/Alle%20Gesetze%20u%20VO/106.pdf> (8. nov. 2011)
- Forstgesetz. 1975. 33. člen. 440/1975. Bundesrecht. Bundeskanzleramt. Recht informations system.  
<http://www.ris.bka.gv.at/Ergebnis.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Kundmachungsorgan=&Index=&Titel=forstgesetz+1975&Gesetzesnummer=&VonArtikel=&BisArtikel=&VonParagraf=&BisParagraf=&VonAnlage=&BisAnlage=&Typ=&Kundmachungsnummer=&Unterzeichnungsdatum=&FassungVom=29.09.2009&ImRisSeit=Undefined&ResultPageSize=100&Suchworte=> (8. nov. 2011)

- Foti P., Waskey T., Brown E. 2006. Planing and managing environmentally friendly mountain bike trails.  
[http://advocacy.shimano.com/publish/content/advocacy/en/us/index/conservation\\_-\\_bike/environmentally\\_mtb\\_trails.download.-mainParsys-0002-downloadFile.html/Mtn.%20Bike%20Guidebook.pdf](http://advocacy.shimano.com/publish/content/advocacy/en/us/index/conservation_-_bike/environmentally_mtb_trails.download.-mainParsys-0002-downloadFile.html/Mtn.%20Bike%20Guidebook.pdf) (29. jul. 2011)
- Goeft U., Alder J. 2001. Sustainable muntain biking: A case study from the Southwest of Western Australia. *Journal of Sustainable Tourism*, 9, 3: 193-211
- Hammit W. E. in Cole D. N. 1998. *Wildland recreation: Ecology and management*. 2nd edition. New York. John Wiley and Sons, Inc: 357 str.
- Hans Rey riding a tight bend at the Quiraing, Skye. Heli-biking with Steve Par, Danny MacAskill and Hans Rey. *Mountain bike Scotland*. (26. maj 2010)  
<http://mountainbikescotland.wordpress.com/tag/mountain-biking-in-torridon/page/2/> (5. dec. 2011)
- Kolesarimo z naravo. *Mountain Bike Nomad* (2011)  
<http://www.mtbpark.com/index.php?stran=Kolesarjenjevnaravi&sklop=main&lang=si> (30. avg. 2011)
- Kranjska Gora. Kraji in znamenitosti. Kraji in doline. Kranjska Gora in Podkoren. (6. jul. 2011)  
<http://www.kranjska-gora.si/Kraji-in-doline/Kranjska-Gora-in-Podkoren> (18. avg. 2011)
- Leban L. 2009. *Dolina Soče: Gorskokolesarski vodnik*. Ljubljana, Sidarta. 262 str.
- Lovrec V. 2009. Bodeča past bi lahko bila usodna. *Večer* (3. sep. 2009)  
<http://web.vecer.com/portali/vecer/v1/default.asp?kaj=3&id=2009090305465420> (30. sep. 2011)
- Marion J. in Wimpey J. 2007. Environmental impacts of mountain biking: Science review and best practices. (22. sep. 2010)  
<http://www.imba.com/resources/research/trail-science/environmental-impacts-mountain-biking-science-review-and-best-practices> (30. sep. 2011)
- Mountain bikers foundation. *Compte Rendu de Reunion Parc National du Mercantour*, Mountain Bikers Foundation, Eco-sentiers. (24. avg. 2010)  
<http://www.mountainbikers-foundation.com> (12. nov. 2011)
- Mountainbiken im Bayerischen Wald der Urlaubsregion St. Englmar. *Mountainbike. Biken & Radeln. Urlaubsregion St. Englmar*. (12. nov. 2010)  
<http://www.urlaubsregion-sankt-englmar.de/sommer/biken---radeln/mountainbike/mountainbiken-bayerischer-wald.html> (13. feb. 2012)
- MTB Queyras oct 2008. All galleries. Gwenael Deligny (4. oct. 2008)  
[http://www.pbase.com/delignysandiego/mtb\\_queyras\\_oct\\_08](http://www.pbase.com/delignysandiego/mtb_queyras_oct_08) (12. nov. 2011)

Osnutek zakona o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju, 0071-201/2011 (22. jul. 2011)

[http://www.mop.gov.si/index.php?id=1999&tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=8185&tx\\_ttnews%5BbackPid%5D=12118&L=0&no\\_cache=1](http://www.mop.gov.si/index.php?id=1999&tx_ttnews%5Btt_news%5D=8185&tx_ttnews%5BbackPid%5D=12118&L=0&no_cache=1) (24. jul. 2011)

Pregled ureditev gorskega kolesarjenja v tujini, Ureditev v Tujini, Komisija za turno kolesarstvo, Planinska zveza Slovenije (29. maj 2009)

<http://ktk.pzs.si/index.php?id=64> (3. nov. 2011)

Pristavec-Đogić M., Zeilhofer N. 2011. Ureditev vožnje v naravnem okolju Alp. Primerjalni pregled. Raziskovalno-dokumentacijski sektor, Državni zbor, Republika Slovenija.

Privlačnost gorskokolesarske destinacije. 2011. Mtb.si. Dekleva & Dekleva SportCon d.o.o.: 12 str.

Quo – Slovenija 1:25.000. Interaktivna Slovenija. Ljubljana, Geodetska uprava Republike Slovenije. Ministrstvo za okolje in prostor.

<http://kje.si/> (12. avg. 2011)

Ratgeber Freizeit und Natur. 10 Tipps für Wanderer und Mountainbiker, Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit. (20. jul. 2011)

<http://www.stmug.bayern.de> (6. nov. 2011)

Schweiz. Sammlung des betretungsrechtes für biker. Deutsche Initiative Mountain Bike e.v. (18. jul. 2011)

<http://www.s162552179.online.de/DIMB-BETR.htm> (5. nov. 2011)

Sporazum o gorskem kolesarjenju na Bavarskem (26. maj 2000)

[http://ktk.pzs.si/files/File/Tuja%20pravna%20ureditev/Bavarski\\_sporazum.pdf](http://ktk.pzs.si/files/File/Tuja%20pravna%20ureditev/Bavarski_sporazum.pdf) (12. sep. 2011)

The history of mountain biking. 2008. Mountain bike hall of fame museum (14. sep. 2011)

<http://www.mtnbikehalloffame.com/page.cfm?pageid=4> (29. jul. 2011)

Tiroler mountainbikemodell. BürgerInnen. Leistungen. Tirol user land. (16. maj 2009)

<http://www.tirol.gv.at/themen/sport/radfahren/mountainbike/modell> (6. nov. 2011)

Triglavski narodni park: Spoznavati o narodnem parku (2. nov. 2010)

<http://www.tnp.si/spoznavati/C4/> (18. avg. 2011)

Ukrepajte takoj. Gore-ljudje.net. (30. avg. 2011)

<http://www.gore-ljudje.net/novosti/69096/> (18. sep. 2011)

Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju, Ur. l. RS št. 16/95,

[http://zakonodaja.gov.si/rpsi/r07/predpis\\_URED1377.html](http://zakonodaja.gov.si/rpsi/r07/predpis_URED1377.html) (1. avg. 2011)

Vrečko M. 2008. Gorenjska: Gorskokolesarski vodnik. Ljubljana, Sidarta. 171 str.

White D. D., Waskey M. T., Brodehl G. P. in sod. 2006. A comparative study of impacts to mountain bike trails in five common ecological regions of the Southwestern U.S. Journal of Park and Recreation Administration. 24, 2: 21-41

Zakon o Triglavskem narodnem parku. 801-07/09-9/152 EPA 806-V (18. Jun. 2010)  
[http://zakonodaja.gov.si/rpsi/r07/predpis\\_ZAKO5487.html](http://zakonodaja.gov.si/rpsi/r07/predpis_ZAKO5487.html) (3. feb. 2012)

Zapisnik Okrogle mize z naslovom »V gore peš ali s kolesom« (22. maj 2009)  
<http://www.pzs.si/novice.php?pid=4396> (1. avg. 2011)