

UNIVERZA V LJUBLJANI  
FAKULTETA ZA ŠPORT

# **DIPLOMSKO DELO**

ŠPELA ŠEMRL

Ljubljana, 2012



UNIVERZA V LJUBLJANI  
FAKULTETA ZA ŠPORT  
Specialna športna vzgoja  
Gornišтво z aktivnostmi v naravi

# **SAVSKO-SOŠKE KOLESARSKÉ POTI V TRIGLAVSKEM NARODNEM PARKU**

DIPLOMSKO DELO

MENTOR

prof. dr. Stojan Burnik

SOMENTOR

Jože Mihelič, prof. šp. vzg.

RECENZENT

doc. dr. Blaž Jereb

KONZULTANTKA

izr. prof. dr. Maja Pori

Avtorica dela  
ŠPELA ŠEMRL

Ljubljana, 2012

## ZAHVALA

Benjaminu, Nadji in ostalim študijskim kolegom, s katerimi smo skupaj plezali više. Če bi količino drobnih življenjskih modrosti in zanimivih dogodivščin lahko merila s trajanjem dodiplomskega študija, potem bi mi bilo prav, da bi še trajal.

Da pa je dobro z novimi idejami in znanji podkrepljena zakorakati naprej, so mi sporočili naslednji, katerim izrekam iskreno zahvalo:

Prof. dr. Stojan Burnik – za hitre in učinkovite prijeme ob mojem izgubljanju v statistiki, njegovo strokovnost ter za vedno prijateljska povabila v nove športne izzive.

Izr. prof. dr. Jože Mihelič – za srčnost v stiku z naravo in čut za malenkosti, da mi je diplomsko delo sproti odpiralo nove teme za razmišljanje, ki je včasih dobilo kar malce poetično noto.

Zavodu Triglavski narodni park in OE ZGS Bled za izris poti na kartah. Dobrodošla izkušnja s strokovnjaki, ki z veseljem delijo svoja znanja z vedoželjnimi.

Hvala Ireni Ipavec za lektoriranje in Kristini Bizjak za prevod izvlečka.

Matični družini za dolgoletno zagotavljanje občutka in dejanske varnosti ter Jaku za zgled, kako je varnost mogoče najti tudi v spreminjanju in drugačnosti.

Vsem anketirancem, ki so si bombardirani z najrazličnejšimi vprašalniki še vzeli čas za prispevek tudi k mojemu diplomskemu delu.

**Ključne besede:** gorsko kolesarstvo, narodni park, varstvo narave, turistični razvoj

## **SAVSKO-SOŠKE KOLESARSKE POTI V TRIGLAVSKEM NARODNEM PARKU**

Špela Šemrl

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport, 2012

Specialna športna vzgoja, Gornišтво z aktivnostmi v naravi

### **IZVLEČEK**

S pospešenimi tehnološkimi inovacijami v svet športne rekreacije vstopajo novi pripomočki za atraktivnejše in varnejše preživljanje prostega časa v naravi. Poleg sprostitve v naravi je prav športno preživeti prosti čas vrednota prenekateremu ljubitelju gora. Preteklih trideset let je priljubljenost gorskega kolesarstva postopno naraščala, v zadnjem desetletju pa je opaziti še porast zanimanja gorskih kolesarjev za vedno bolj tehnično zahtevne terene, tudi v visokogorju. Zavarovana in neokrnjena narava je dodatni potencial v turistični ponudbi, zato je državi in njenim državljanom v interesu njeno ohranjanje.

Z namenom ugotovitve mnenj javnosti o dopustnosti gorskega/turnega kolesarjenja in z njim povezanih dejavnosti v Triglavskem narodnem parku smo sestavili elektronski anketni vprašalnik. Zajemal je nekoliko več vprašanj, saj smo želeli ugotoviti tudi anketirančeve ocene odločitev in obnašanja naključno srečanih kolesarjev ter ocene svojih lastnih odločitev v naravnem okolju. Da bi izvedeli, kako na gorsko kolesarjenje z gospodarskega vidika gledajo občine in ali vidijo njegovo prihodnost v narodnem parku, smo izvedli še intervju z dvema občinskima veljakoma.

Izkazalo se je, da javnost odobrava gorsko/turno kolesarstvo v TNP, v kolikor bi se odprlo dobro utrjene večnamenske poti (pohodniško-kolesarske), po predhodni strokovni ugotovitvi, da kolesarjenje bistveno ne ogroža habitatnih tipov, niti ne potencira vznemirjanja živali. Občine dobro sodelujejo z Zavodom Triglavski narodni park in v prihodnosti vidijo skupne projekte, tako v korist posameznih uporabnikov kot tudi občin.

**Keywords:** mountain biking, national park, nature conservation, tourist development

## **THE SAVA AND SOČA BIKING TRAILS IN TRIGLAV NATIONAL PARK**

Špela Šemrl

University of Ljubljana, Faculty of Sports, 2012

Special Physical Education, Mountaineering and outdoor activities

### **ABSTRACT**

Owing to the accelerated technological innovation, the availability of new sports and recreation equipment for more attractive and safer outdoor activities has increased. There are a vast number of mountain lovers who do not only seek for relaxation, but also try to spend their time in nature actively. Over the past 30 years, the popularity of mountain biking has been growing steadily and during the last decade mountain bikers have become interested in technically more demanding terrains, including mountain areas. However, intact nature and preserved natural areas are additional assets of the tourist industry; therefore nature conservation is in the national and public interest.

In order to identify public opinion on the acceptability of mountain/off-road biking and related activities in Triglav National Park (TNP), we have compiled an electronic questionnaire, which also covered interviewees' personal self-assessments of their behavioural decisions as well as their observations on other bikers' behaviour in TNP. We have also conducted an interview with the mayor of Tolmin and former mayor of Bovec to determine how both municipalities look at mountain biking from the economic standpoint and whether they consider it as part of the national park in the future.

The results showed that the public approves of mountain biking activities in TNP, only on condition that preliminary study indicated that mountain biking does not present a substantial threat to different habitats or intensify disturbance on animal populations. Additionally, these activities are to be performed on opened and properly designed multifunctional trails (for biking and hiking). The municipalities have already been working in a successful collaboration with the Triglav National Park Institute and are planning some more joint projects in the near future with benefits for visitors and municipalities.

## KAZALO VSEBINE

<b>1 UVOD</b> .....	<b>8</b>
1.1 TURNO KOLESARSTVO IN TURIZEM V ZAVAROVANIH OBMOČJIH.....	8
1.1.1 Kratka zgodovina gorskega kolesarjenja.....	9
1.1.2 Zavarovano območje: narodni park.....	10
1.1.3 Turizem, šport in rekreacija v zavarovanih območjih.....	11
1.1.4 Filozofski pogled na etiko varstva narave – ekohumanizem.....	18
1.2 PROBLEMATIKA GORSKEGA KOLESARJENJA V TRIGLAVSKEM NARODNEM PARKU.....	20
1.2.1 Zakoni.....	20
1.2.2 Uredbe.....	26
1.2.3 Ostalo.....	29
1.2.4 Zakonodaja v tujini.....	29
1.3 SAVSKO-SOŠKE KOLESARSKE POTI.....	31
1.3.1 Variante.....	31
1.3.2 Vrednosti in potenciali Triglavskega narodnega parka.....	32
1.3.3 Dosedanje mnenjske raziskave in raziskave primerjalnega tipa vplivov različnih aktivnosti na naravno okolje.....	36
1.4 PROBLEM, CILJI IN HIPOTEZA.....	45
1.4.1 Problem.....	45
1.4.2 Cilji.....	45
1.4.3 Hipoteza.....	46
<b>2 METODE DELA</b> .....	<b>47</b>
2.1 VZOREC MERJENCEV.....	47
2.2 PRIPOMOČKI.....	47
2.3 POSTOPEK ZBIRANJA PODATKOV.....	48
2.4 METODE OBDELAVE PODATKOV.....	48
<b>3 REZULTATI Z RAZPRAVO</b> .....	<b>49</b>
3.1 PRIMERJAVE IZBRANIH PARAMETROV POSAMIČNIH STATISTIK IN TEST STATISTIČNO ZNAČILNIH RAZLIK.....	49
3.1.1 Primerjava izbranih spremenljivk med spoloma.....	49
3.1.2 Primerjava izbranih spremenljivk med starostnimi skupinami.....	49
3.1.3 Primerjava izbranih spremenljivk med aktivnostnimi skupinami.....	50
3.2 ZASTOPANOST ANKETIRANCEV GLEDE NA VRSTO PROSTOČASNE AKTIVNOSTI, SPOL IN STAROST.....	54
3.3 ODNOS ANKETIRANCEV IN ANKETIRANK DO GORSKEGA KOLESARJENJA IN NJIHOVO POZNAVANJE PROBLEMATIKE.....	55
3.3.1 Poznavanje prepovedi kolesarjenja v Triglavskem narodnem parku.....	55
3.3.2 Mnenja o prepovedi kolesarjenja v Triglavskem narodnem parku.....	56
3.3.3 Poznavanje možnosti Savsko-soške kolesarske poti.....	59
3.3.4 Vpliv dovoljenja kolesarjenja na stopnjo obiska narodnega parka.....	60
3.3.5 Obnašanje srečanega kolesarja.....	61
3.4 POTREBE, ŽELJE IN ŠIBKE TOČKE OBISKOVALCEV NARAVNIH OBMOČIJ.....	62
3.5 POSLUŽEVANJE JAVNIH PREVOZNIH SREDSTEV, GOSTOTA AVTOMOBILOV NA IZHODIŠČIH POTI, TRANSPORT KOLES Z ŽIČNICO IN OMEJITVE UPORABE GORSKOKOLESARSKIH POTI.....	65
3.5.1 Uporaba javnega transporta.....	65
3.5.2 Odločitve o uporabi javnega prevoza.....	66
3.5.3 Mnenje o žičniškem prevozu kolesa na oziroma s Komne.....	66
3.5.4 Vpliv urejene Savskosoške kolesarske poti na število avtomobilov ob izhodiščih poti.....	67
3.5.5 Pripravljenost turnih/gorskih kolesarjev in planincev + turnih/gorskih kolesarjev sprejeti omejitve, določene ob vzpostavitvi gorskokolesarskih poti.....	67
3.6 POZNAVANJE GORSKE FAVNE, PRIVLAČNOST VISOKOGORJA, KOLESAR KOT (NE)MOTEČI DEJAVNIK ZA NARAVO IN NJENE OBISKOVALCE.....	67
3.6.1 Namen obiskovanja gora.....	67
3.6.2 Poznavanje ogroženosti rastlinskih in živalskih vrst v Julijskih Alpah.....	68
3.6.3 Mnenje anketirancev o turnem/gorskem kolesarju kot motečem dejavniku.....	69
<b>4 SKLEP</b> .....	<b>70</b>

<b>5 VIRI .....</b>	<b>73</b>
5.1 AVTORSKA DELA .....	73
5.2 PRAVNI VIRI .....	76
<b>6 PRILOGE .....</b>	<b>78</b>
6.1 ANKETNI VPRAŠALNIK .....	78
6.2 SAVSKO-SOŠKA KOLESARSKA POT NA KARTI TNP .....	84
6.3 ZRAČNI POSNETEK GOZDOV TNP .....	85
6.4 VRSTE GOZDOV OB SAVSKO-SOŠKI KOLESARSKI POTI .....	86
6.5 INTERVJU .....	87



## 1 UVOD

Turno kolesarstvo je netekmovalna oblika gorskega kolesarstva, torej sodoben (prostočasni) šport, ki se odvija v naravi. Kolesar uživa tako pri vzponu kot tudi pri spustu, njegov cilj je doživetje v naravi. V mednarodnih oznakah turno kolesarstvo vključuje zvrsti cross-country, allmountain, marathon, enduro in lahki freeride. Je šport, ki lahko s pravilnim izvajanjem v okolju pušča celo manj negativnih posledic kot rekreativno nabiranje gob, zdravilnih zelišč, gozdnih plodov in ne nazadnje tudi manj kot zelo razširjeno pohodništvo in sprehajanje po brezpotjih. Vsak poseg in vsaka dejavnost v naravi sta zakonsko opredeljena. V kolikor se dejavnost izvaja v zavarovani naravi, je omejitev in prepovedi še več, obstajajo pa tudi moralna določila, ki naj bi varovala avtohtonost naravnega okolja. Z novim načrtom upravljanja Triglavskega narodnega parka (Načrt upravljanja tnp, 2011 in Sodelovanje pri pripravi načrta upravljanja tnp, 2011) se predvideva določitev večnamenskih (pohodniško-kolesarskih, ki jih v pričujočem delu poimenujemo kar kolesarske) poti v parku, s poostrenim nadzorom pa bo ostala splošna prepoved kolesarjenja na vseh ostalih planinskih poteh. Obstaja nekaj možnosti kolesarskih povezav savske in soške strani narodnega parka, ki bi območju dodale posebno privlačnost in posledično prepoznavnost trajnostnega slovenskega turizma doma in v svetu. Ocenjujemo jih kot potencialno možnost gospodarsko koristnega medobčinskega sodelovanja in strpnejših odnosov med različnimi uporabniki gorskega prostora (Priloga 6.3 in podpoglavje 1.3.1).

### 1.1 Turno kolesarstvo in turizem v zavarovanih območjih

Gorski/turni kolesarji kršijo Uredbo o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju in Zakon o Triglavskem narodnem parku, ko se vozijo po planinskih poteh, ponekod znotraj zavarovanih območij. Zakaj? Ker je nadzor pomanjkljiv in ker jih uredba nepošteno enači z vozniki motornih vozil, katerim naj bi bila prednostno namenjena. Kolesarstvo zanje predstavlja zelo kvalitetno preživljanje prostega časa v naravi, zato njeno neokrnjenost spoštujejo in jo želijo ohraniti. Turni/gorski kolesarji le izjemoma ne upoštevajo priporočil International Mountain Bicycling Association in slovenskega kodeksa turnih kolesarjev. To so preudarna vožnja, moralno načelo nepuščanja sledi, znanju primerna izbira kolesarskih terenov in njim ustrezna tehnika vožnje, upoštevanje in razumevanje vseh uporabnikov poti in druga priporočila. Kolesarji znajo biti kritični do kolesarskih kolegov, ki niso spoštljivi do narave, souporabnikov poti, ki le izjemoma uničujejo njeno doživljajsko in ekološko vrednost ter mečejo temno senco na vse turne/gorske kolesarje. Bolj kot splošna prepoved kolesarjenja v naravnem okolju se jim zdi smiselno ozaveščanje in izobraževanje kolesarjev. V nadaljevanju bodo med drugim predstavljene potencialne prednosti in nevarnosti turističnega razvoja zavarovanih naravnih območij.

### 1.1.1 Kratka zgodovina gorskega kolesarjenja

O gorskem kolesarjenju kot športni dejavnosti, ki združuje naravo, telesno pripravljenost, spretnost, drznost in visoko tehnologijo, lahko govorimo šele v začetku sedemdesetih let prejšnjega stoletja. Pojavilo se je v Ameriki, v Kaliforniji. Predhodnika modernih gorskih koles, izdelana tri desetletja prej, sta bila ameriški Excelsior in nemški Berg und talrad, ki je imel že tri prestave in je bil današnjemu gorskemu kolesu še najbližje. Kalifornijski mladeniči so stare Schwinne predelali z dodajanjem zavornih ročk motorjev, menjalnikov, zobnikov in gonilk z dirkalnih koles in kolesa so bila tako pripravljena za vožnjo po danes za vse gorske kolesarje sveti gori, Mount Tam. Na gori so imeli tudi prve dirke. Še bolj slovit je bil spust blizu mesteca Fairfax (400 m višinske razlike in 2,9 km dolžine), imenovan »Repack downhill«, ki je zaradi svoje zahtevnosti spodbudil tudi tehnični razvoj koles (Burnik in Rovšek, 2008).

Med pionirje gorskega kolesarjenja sodijo Gary Fischer, Tom Ritchey, Joe Breeze, Otis Guy, Keith Bontrager in Charly Kelly. Vsak od njih je prispeval svoj delež k razvoju in popularnosti tega športa. Prav Gary Fischer je bil uspešen pri predelavi Schwinnovih koles. Bil je najbolj posloven od vseh in je na noge postavil podjetje koles, ki je v letu 1980 izdelalo in prodalo kar 80% vseh gorskih koles v Ameriki – za današnje razmere smešnih 180 koles (Belehar, 2005, v Burnik in Rovšek, 2008). Tom Ritchey je izdelal poseben okvir za gorsko kolo, Joe Breeze pa prvo gorsko kolo, ki je bilo bistveno lažje, tehnično bolj dovršeno in kvalitetnejše od starih predelanih koles. Kolesa so bila primerna tudi za vzpone in ne le spuste kot je bilo običajno na začetku gorskega kolesarjenja. Charly Kelly se je posvetil propagandi. Izdajal je prvi bajkerski časopis Fat tyre flyer, polnil ameriško časopisje s kolesarskimi novicami in zanimivostmi. Ima veliko zaslug, da se je kolesarstvo na debelih gumah razširilo najprej po Severni Ameriki in kasneje po vsem razvitem svetu. Mnogi proizvajalci so tržno nišo iskali v prodaji dodatne opreme, vendar so zaradi bistveno cenejših izdelkov iz Tajvana in Kitajske izgubili. Propadel je tako Gary Fischer kot tudi Schwinn. Pohrustala sta jih večja in močnejša Cannondale in Scott (Belehar, 2005, v Burnik in Rovšek, 2008).

Stopnjevan tehnološki razvoj koles in opreme je posledica vse bolj zahtevnih tekmovalnih in rekreativnih prog, pa tudi modnih muh. Paul Turner je leta 1987 izdelal polno vzmeteno kolo, leto kasneje je bil narejen prvi okvir za gorsko kolo iz karbonskih vlaken, sledile so Shimanove integrirane zavorno-prestavne ročke (leta 1990), leta 1994 so začeli z masovno proizvodnjo hidravličnih disk zavor (ameriški Sachs) in razvoj se še kar nadaljuje (Burnik in Rovšek, 2008).

Poznamo tri glavne vrste gorskih koles, med katerimi je za terene, na katere se osredotočamo v tem diplomskem delu, najbolj primerno Kros – cross country (XC). Lahko (9–12 kg), namenjeno vožnji čez drn in strn. Običajno s sprednjim vzmetenjem (trdak, hardtrail), lahko tudi polno vzmeteno (full suspension) ali brez vzmetenja (popolni trdak).

Ocene težavnosti vzponov posameznih gorskokolesarskih tur se ocenjuje s črko V od 1 do 7. V4 je na primer srednje zahteven vzpon po strmih cestah, kolovozih in pešpoteh z naklonom od 10% do 15%. V5 je vzpon z naklonom od 15% do 20% s kratkimi mesti z naklonom do 25%. V6 je izjemno zahteven vzpon, ki na nekaterih mestih doseže naklon tudi do 35%. Zahtevnost spustov se označuje z oznakami od S1 do S7. S5 je zelo zahteven spust po kolovozu, pešpoti, vleki in stezi s stalnimi ovirami. Vzpon in spust dasta skupno oceno od I do VII. Od nezahtevne, manj zahtevne in srednje zahtevne, preko zahtevne in zelo zahtevne do skrajno zahtevne ture.

V Sloveniji je bila zaradi naraščanja števila planincev, ki obiskujejo gore tudi s kolesom, maja 2007 v okviru Planinske zveze Slovenije (PZS) ustanovljena Iniciativna skupina za turno kolesarstvo. Z dopolnitvijo Statuta PZS so turni kolesarji postali njeni formalnopravno enakopravni člani. Namen strokovnega organa Komisije za turno kolesarstvo je promocija turnega («all mountain») kolesarstva (bilo je nekaj negodovanja gorskih kolesarjev nad vpeljavo novega termina »turno«), vzgajanje kolesarjev (s poudarkom na ohranjanju narave) in izobraževanje vodniškega kadra ter povezovanje ljubiteljev kolesarjenja in gora v kolesarskih skupinah planinskih društev, ki organizirajo skupinske kolesarske ture po zakonsko dovoljenih poteh in večdnevne tabore. Z organiziranim pristopom se vzpostavlja primerno sožitje z ostalimi obiskovalci gorskega sveta (Rovan, 2007). Konkretni predlogi, podani leta 2008, so še priprava seznama planinskih poti za dvonamensko uporabo, določitev skrbnikov in vzdrževalcev poti, načinov financiranja vzdrževanja poti in določitev kazenske odgovornosti v primeru nesreč.

### **1.1.2 Zavarovano območje: narodni park**

V svetu so se postopno uveljavila nenapisana splošna načela o tem, kaj je narodni park in kakšen naj bi bil. Ta načela so botrovala ustanavljanju prvih narodnih parkov v prejšnjem stoletju in do druge svetovne vojne. Ko so ustanavljali prve parke v Ameriki in Evropi in ko so leta 1924 uresničili zamisel o TNP in jo leta 1961 razširili, niso imeli nobenega zakona ali konvencije. Priznavali so le načela in imeli veliko hotenje, da jih uresničijo. Po teh nenapisanih načelih je narodni park prostor izjemnih lepot in vrednot narodnega, državnega in mednarodnega pomena, nekakšno posvečeno območje, v katerem se skuša naravo in njene lepote ohraniti, jih ne spreminjati, ne izkoriščati naravnih dobrin, zavarovano naravo le obiskovati in jo doživljati peš in brez hrupnih ali drugače motečih prevozov (Bizjak, 2001, v Šolar, 2009). Deli narave, spoznani kot naravne vrednote, so pravzaprav le zelo majhen delež vsega naravnega okolja. Praviloma se v tisti pokrajini, kjer je naravnih vrednot največ, najprej pojavijo težnje po zavarovanem območju, težnje po ustanovitvi parka (Šolar, 2000, v Šolar, 2009).

Dandanes je cilj upravljanja in varovanja v narodnih parkih ohranjati stanje, ki je blizu naravnemu (Larsson, 1993, v Šolar, 2009), saj je ohranjanje povsem naravnega stanja izjemoma mogoče le z izločanjem strogih naravnih rezervatov. Narodni parki se uvrščajo med območja zavarovane narave, ki jih družba daje pod neposredno varstvo, da bi se ohranili deli narave zaradi splošnih družbenih interesov. To so celovita območja z visoko stopnjo varovanja, imajo pa več namenov: znanstvenega, vzgojno-izobraževalnega in kulturnega (doživljanje narave, kulturnega izročila in duhovnih vrednot izjemnega alpskega prostora) (Vidaković, 1997, v Šolar, 2009).

Izjemnost Triglavskega narodnega parka je v tem, da take pestrosti naravnih in kulturnih vrednot nikjer drugje v Evropi ne najdemo na enotno zaokroženem prostoru, kot so Julijske Alpe v Sloveniji, ki so praktično v celoti zavarovane kot Triglavski narodni park. Izrazita vrednost in »primerjalna prednost« je izjemen preplet različnih tipov krajine, celovitost pojavljanja kraških fenomenov, število in raznovrstnost habitatov, razširjenost naravnih vrednot glede na nadmorsko višino in lego v prostoru TNP, bogastvo flore in favne in kulturna dediščina. Triglavski narodni park je izjemen park v evropskem merilu (izkazuje »evropski interes«), katerega varstvo, ohranitev ter upravljanje je dinamično in primerno, zaradi česar je leta 2004 prejel evropsko diplomu Sveta Evrope za zavarovana območja (Diploma Sveta Evrope, 2004).

Ureditev Triglavskega narodnega parka temelji na gospodarnem upravljanju, vendar z omejitvami v osrednjem delu, da se zagotovi ohranitev naravnih vrednot. V zunanjem pasu so dovoljeni kmetovanje in gozdarjenje, sonaravni turizem in rekreacija (kot splošen izraz tudi za športne aktivnosti v naravi) ob upoštevanju lastniških pravic in dopustne obremenitve narave (Lah, 2001). V diplomskem delu navajamo raziskave, ki gorskega kolesa ne predstavljajo več kot zgolj hrupnega in drugače posebno motečega športnega prevoznega sredstva. Z drugačnim pogledom nanj menimo, da se bo gorsko kolesarstvo postopno integriralo v vse bolj trajnostno organiziran turizem alpskega območja.

### **1.1.3 Turizem, šport in rekreacija v zavarovanih območjih**

Stalnih prebivalcev v TNP je le tisočinka vseh Slovencev in njihovo število še vedno pada. Vendar to ne pomeni, da je park slabo obljuden, večkrat imamo celo občutek, da je ljudi preveč. Poleg lastnikov počitniških hiš TNP obišče veliko izletnikov in turistov. Kljub koristim množični turizem prinaša vrsto okoljskih problemov in lahko degradira vrednote, zaradi katerih se je park zavarovalo. Obisk mora zato biti podrejen varstvu narave in kulturnih vrednot, zavarovanju avtohtonega rastlinstva, živalstva in naravnih ekosistemov. V smernicah Mednarodne zveze za ohranitev narave in naravnih dobrin (IUCN) je posebej za rekreacijo in šport zapisano, da morata biti podrejena varstvu narave. In stalni prebivalci parka ne smejo občutiti kot nekaj, kar je namenjeno le obiskovalcem (Velkavrh, 1998).

**Glavne koristi turizma za zavarovana območja (Sovinc in Morgan, 2004):**

- zavarovanje naravne in kulturne dediščine (ohranjanje ekoloških procesov in biotske raznovrstnosti ter varovanje kulturne dediščine, komuniciranje in interpretiranje vrednot naravne in kulturne dediščine, podpiranje lokalne infrastrukture ipd.) s tradicionalnimi pristopi do turizma, bolj temelječimi na skupinski odgovornosti in na vezi zemlje s predniki in sedanjimi ter bodočimi generacijami (Goodwin in Roe, 2001, v Zurc, 2009),
- izboljšanje ekonomskih možnosti, saj nudi možnost zaposlitve, večja lokalne prihodke, zmanjša migracijo prebivalstva s podeželja v mesta – obiskovalci so za pridobljeno znanje o divjih živalih, naravi, za ogled kulturno-zgodovinskih objektov itd. pripravljeni tudi plačati,
- izboljšanje kvalitete življenja v domači lokalni skupnosti (podpira estetske, duhovne in druge vrednote (je sila miru) ter okoljsko ozaveščenost prebivalcev in obiskovalcev, vzpodbuja razvoj kulture, obrti, umetnosti, dviguje izobrazbeni nivo in raven ozaveščenosti, lokalno prebivalstvo vzpodbuja k vrednotenju lokalne kulture in okolja ipd.).

**Potencialne nevarnosti turizma (Sovinc in Morgan, 2004):**

- obremenitev okolja zaradi aktivnosti turistov (ureditev novih poti, odvržene smeti, onesnaženje vode, tal in zraka, vnos semen in plesni, vandalizem, sprememba ekosistemov, izguba habitatov, vznemirjanje živali, erozija ipd.),
- finančne obremenitve (turizem prinaša povečano povpraševanje po dobrinah in storitvah, ki se z naraščanjem števila obiskovalcev stalno povečuje in pomeni splošno zvišanje cen in davkov, povečan obisk pomeni tudi naraščanje stroškov upravljanja zaradi novih potreb po zaposlovanju in storitvah ipd.),
- družbene obremenitve (povečan obisk turistov lahko pomeni tudi precejšnjo obremenitev za lokalno prebivalstvo, npr. če vrh turistične sezone sovpada z najbolj delovnim obdobjem na kmetijah/domačijah, obstaja pa tudi nevarnost opuščanja tradicionalnih načinov gospodarjenja, večja so lahko navzkrižja interesov pri rabi prostora, boj za rekreacijski prostor in druge storitve, potencialna nevarnost manjše podpore ciljem in ukrepom zavarovanja s strani lokalnega prebivalstva).

Raziskava Filozofske fakultete (Plut, 2008) opozarja na problematiko pojavljanja novih oblik rekreacije v narodnem parku, zlasti na račun območij »miru«. Izpostavlja tudi planince, ki se umikajo izven označenih poti, s čimer povzročijo pritiske na predhodno mirnejša območja parka. Predlaga omejitev števila planincev, saj preveliko število že povzroča ekološke probleme. Rezultati naše ankete so pokazali, da 15,75% anketirancev meni, da bi se z dovoljenjem kolesarjenja po nekaterih savsko-soških planinskih poteh (Priloga 6.3) povečalo število obiskovalcev in bi se planinci preusmerili na nekolesarske poti. Njihovo mnenje torej podpira razmišljanja prej omenjene raziskave Filozofske fakultete (FF). Drugi problem je vikendaštvo kot posledica demografskega praznjenja prostora. Vedno več je upokojencev, ki se za stalno naseljujejo v vikendih, s seboj pa prinašajo nove navade in nove potrebe. Tipičen

primer je dolina Lepene. Kot bomo videli v podpoglavju 1.3.2, sta Lepena in Bohinj že precej turistično obremenjena. 5,30% anketirancev našega vprašalnika se je strinjalo s prepovedjo kolesarjenja na tudi s strani planincev neobremenjenih območjih. Sklepamo, da se torej strinjajo s promocijo in povečanjem možnosti za kolesarstvo na omenjenih dveh območjih, vendar se jim vzpostavitev savsko-soških kolesarskih poti hkrati zdi vprašljiva, saj potekajo tudi preko manj obremenjenih povezovalnih območij osrednjega dela narodnega parka.

Nedvomno je okolje zaradi turizma obremenjeno. **Značilnejše vplive turizma, športa in rekreacije na posamezne pokrajinske sestavine** Cigale (2004) deli takole:

Vpliv na tla

- sprememba fizikalnih lastnosti tal zaradi izvajanja različnih dejavnosti (erozija in plazovi)
- zmanjšanje rodovitnosti tal
- onesnaževanje zaradi povečane količine fekalij in odpadkov

Vpliv na vodo

- povečana poraba vode
- povečana količina odpadnih voda

Vpliv na zrak

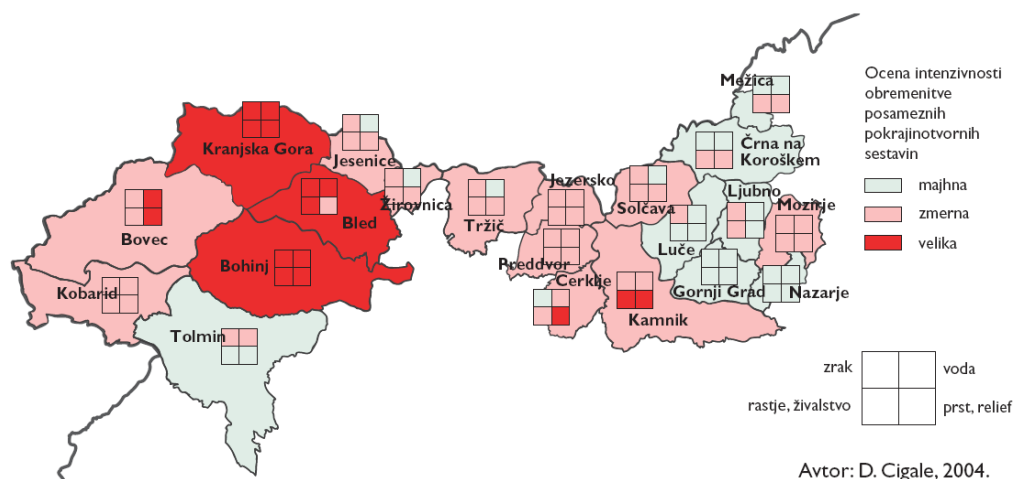
- emisije škodljivih in drugih snovi v zraku zaradi povečanega prometa zaradi turizma, izvajanja rekreacijskih dejavnosti, ki so povezane z uporabo motornih vozil, in obratovanja turistične infrastrukture

Vpliv na rastlinstvo

- spremembe v sestavi rastlinskih vrst zaradi priprave smučarskih prog s pomočjo kemikalij, povečane količine odpadkov in fekalij, hoje in vožnje zunaj poti ter gozdnih požarov zaradi nepazljivih turistov
- uničenje rastlinstva in biotopov zaradi gradnje turizmu namenjenih objektov oziroma infrastrukture ter trganja in nabiranja rastlin
- poškodbe rastlin zaradi izvajanja različnih rekreacijskih dejavnosti (npr. hoja in kolesarjenje zunaj poti, smučanje pri majhni debelini snežne odeje ...)

Vpliv na živalstvo

- motenje živali zaradi prisotnosti turistov in izvajanja rekreacijskih dejavnosti
- razbitje in zoževanje življenjskega prostora divjadi zaradi gradnje turizmu, športu in rekreaciji namenjenih objektov in infrastrukture
- neposredno povzročanje smrti živali zaradi s turizmom povezanega prometa, motorizirane rekreacijske dejavnosti in lova



Slika 1. Ocena obremenitev zaradi turizma in rekreacije v slovenskem alpskem svetu (Cigale, 2004).

Turizem realno gledano le redko ne povzroča negativnih vplivov na naravo. To temeljno spoznanje nas osredotoči na vprašanje, kako zmanjšati škodljive učinke turizma, kar je bolj smiselno kot načrtovanje turizma, ki sploh ne povzroča negativnih vplivov (Nepal, 2000, v Zorc, 2009). Goršak (2006) navaja posrečeno obliko kompromisa med uporabnikom in naravo, znano iz ZDA in Kanade, ko se manjši del celotnega zavarovanega območja turistično zelo obremeni (včasih celo prek nosilnostne zmogljivosti prostora, zaradi česar je treba vložiti veliko truda v njegovo ohranjanje), večji del pa je zaprt za javnost in ga lahko obiščejo le raziskovalci in izredno majhne skupine. Ta model se obnese zlasti v večjih zavarovanih območjih (v narodnih in regijskih parkih).

### Trajnostni turizem

Stranski učinki hitrega turističnega razvoja vodijo k vse glasnejšim opozorilom o navzkrižju med trenutnimi ekonomskimi koristmi in potrebo po ohranitvi manj obremenjenega okolja. Dejstvo je, da se zaradi negativnih učinkov turizma turistični dejavnosti ne moremo odpovedati, saj ta predstavlja velik delež v slovenskem gospodarstvu. Križanje gospodarskih, tehničnih interesov turizma in okoljskih interesov je neizbežno, zato je potrebno sklepanje kompromisov med ekonomskimi in ekološkimi cilji (Jeršič, 1989). Možna rešitev je uveljavljajoči se trajnostni turizem, ki pa ni nov izraz za blagi turizem, saj so pri slednjem pogosto upoštevani le posamezni, največkrat ekološki vidiki (Dekleva, 1994, v Pavliha, 1998). Koncept ekološkega turizma je bil sicer dobro zasnovan, vendar za potrebe sodobne družbe premalo obsežen. Poleg naravnega je opredeljeval tudi socialno-kulturno področje, ni pa izpostavil ekonomske komponente. Vsa tri področja vključuje kakovostni trajnostni turizem (Mihalič, 1994). Upošteva tako potrebe gostov (obiskovalcev in turistov) kot tudi potrebe gostiteljev in pri ravnanju z viri misli na prihodnost tako, da skuša čim bolj zadovoljiti gospodarske in estetske zahteve ter pri tem ohraniti kulturno identiteto, naravne procese, biološko raznovrstnost in sisteme, ki so pogoj za obstoj življenja (Boers in Bosch,

1994, v Pavliha, 1998). Eno od načel trajnostnega razvoja (Plut, 1997, str. 31–32), ki ga je potrebno izpostaviti, je prav preprečevanje okoljskih pritiskov namesto zmanjševanja okoljskih posledic in načelo najmanjšega možnega okoljskega tveganja. 25. odstavek 4. člena Zakona o Triglavskem narodnem parku (ZTNP-1) trajnostne razvojne usmeritve opredeljuje kot razvojne usmeritve, ki v narodnem parku prispevajo k trajnostnemu razvoju, temeljijo na primerjalnih prednostih narodnega parka in omogočajo gospodarski, družbeni in kulturni razvoj prebivalcev narodnega parka; nanašajo se na ukrepe glede projektov, investicij in izvajanja dejavnosti v narodnem parku, ki so skladni s cilji narodnega parka. Trajnostni turizem v Triglavskem narodnem parku dandanes ni več vprašanje.

Za ustvarjanje ugodnih razmer za vključevanje zavarovanih območij v turistično ponudbo Svetovna zveza za ohranjanje narave predlaga upoštevanje naslednjih priporočil (IUCN, 1994 in EUROPARC, 1993, str. 19, v Sovinc in Morgan, 2004):

- Zakonodajca naj zagotavlja učinkovit sistem zavarovanih območij in vključuje tudi kontrolne mehanizme za turistične dejavnosti in razvoj.
- Nacionalna strategija in politika trajnostnega razvoja naj umeščata zavarovana območja in njihovo neposredno okolico v širši kontekst.
- Turizem naj se razvija na robu oziroma znotraj zavarovanih območij samo, če je trajnosten na dolgi rok.
- Na nacionalni ravni in tudi v posameznih zavarovanih območjih je treba izboljšati informiranost o odnosu med turizmom in zavarovanimi območji.
- Turistični sektor mora spremeniti politiko v duhu trajnostnega turizma na robu ali znotraj zavarovanih območij ter svoje delovanje in aktivnosti prilagoditi tako, da postanejo trajnostne.
- Turistični sektor bi moral direktno prispevati k vzdrževanju naravnih in kulturnih virov ter bogastev zavarovanih območij, od katerih je odvisna njegova dejavnost.
- Upravljalci zavarovanih območij in sektor za turizem morajo tesneje sodelovati in skupaj oblikovati trajnostne oblike turizma v zavarovanih območjih ter združiti sredstva in znanja (Kus Veenvliet in Sovinc, 2009).
- Za potrebe trajnostnega razvoja turizma je potrebno določiti standarde in varovanja. Turistična podjetja morajo na primer promovirati samo dovoljene podobe, vrednote in lokacije ter pri promociji uporabljati močna sporočila varstva.

Javni zavod Triglavski narodni park je določil še devet lastnih načel in kriterijev za načrtovanje in izvajanje turizma in rekreacije, s katerimi zagotavlja ključne in prave cilje turizma v zavarovanem območju (Šolar, 2002):

1. Dopustnost posamezne turistične in rekreacijske dejavnosti je odvisna od varstvenih omejitev, zapisanih v aktu o zavarovanju (Zakon o Triglavskem narodnem parku) ali drugih predpisih, ki določajo cilje in namene zavarovanega območja, v načrtu upravljanja ali na podlagi upoštevanja meril priznanih mednarodnih naravovarstvenih organizacij.



2. Naravovarstveno vrednotenje prostora: v primerih, ko cilji in nameni zavarovanega območja dopuščajo turistično in rekreacijsko dejavnost, je treba preveriti možnosti za turizem in rekreacijo v razmerju do posebno vrednih delov narave. Pri naravovarstvenem vrednotenju se upoštevajo izjemnost, absolutna ali relativna redkost, izjemne razsežnosti ter izredne ali enkratne oblike pojava v naravi. Pri naravovarstvenem vrednotenju so vedno bolj pomembna merila mednarodnih konvencij in direktiv Evropske skupnosti. Posebno vredni deli narave oziroma posebna ohranitvena območja imajo običajno predpisane ali predlagane varstvene ukrepe, ki so odločilni za urejanje turizma in rekreacije.
3. Upoštevati je treba splošno veljavne norme in usmeritve za turizem in rekreacijo v zavarovanih območjih. To pomeni obiskovanje v smislu doživljanja in učenja v naravi na miren, nehručen način. V splošnem velja tudi, da vse vrste tako imenovane motorne rekreacije v zavarovanih območjih niso sprejemljive.
4. Posamezno turistično rekreacijsko dejavnost, ki se pojavlja v zavarovanem območju oziroma za katero obstaja zanimanje, je treba analizirati. Tu so mišljeni predvsem preučevanje vplivov na naravno okolje in občutljivosti naravnega okolja, kjer se dejavnost pojavlja, ter ugotavljanje vpliva množičnosti pri posamezni turistični dejavnosti. Prav tako je nujno oceniti možne vplive zaradi izgradnje potrebne infrastrukture ter upoštevati obremenitve videza pokrajine (vizualne motnje).
5. Pred nadaljevanjem načrtovanja je treba oceniti turistično povpraševanje za posamezne dejavnosti. Pri urejanju turizma in rekreacije v zavarovanih območjih gre namreč v vsakem primeru za kompromis, saj dejavnosti brez vplivov na naravo ni. Zato bi bilo nesmotrno določati prostor za neko dejavnost, za katero v resnici ni zanimanja.
6. Vrednotenje primernosti pokrajine je namenjeno izločanju primernih površin za turistično rekreacijsko rabo. Vrednotenje se lahko nanaša samo na pokrajinske sestavine, na turistično infrastrukturo, lahko pa na oba segmenta hkrati. Samo vrednotenje primernosti je zahteven strokovni proces, primernost območja pa je odvisna od pogojev okolja, doživljajskega potenciala, uporabne primernosti območja, dosegljivosti in infrastrukturne opremljenosti. V zavarovanih območjih primernost pokrajine za turizem in rekreacijo praviloma vrednotimo samo tam, kjer je ta dopustna in sprejemljiva glede na prve štiri kriterije.
7. Naslednji korak po izločitvi primernih površin za posamezne turistično rekreacijske dejavnosti je ugotoviti in upoštevati lastniška razmerja na območju, primernem za posamezno turistično-rekreacijsko dejavnost. Z lastniki zemljišč so glede na turistično rekreacijsko rabo ter njene vplive potrebni ustrezni dogovori v smislu dovoljevanja dejavnosti ter tudi v smislu odškodnin in nadomestil.
8. V povezavi z lastništvom in za turizem in rekreacijo primerno pokrajino so mogoča tudi nasprotja z drugimi rabami (predvsem tradicionalnimi, kot so kmetijstvo, vodno gospodarstvo in lovstvo) ali interesi. Primerno načrtovanje in urejanje turizma lahko navzkrižne interese in nasprotja zmanjša ali odpravi. Tu je zelo pomembna časovna komponenta urejanja turizma in rekreacije.

9. Ker se pojavljajo tudi navzkrižni interesi znotraj turizma in rekreacije, so ta razmerja prav tako odločilna za načrtovanje in urejanje rekreacije v zavarovanih območjih.

Po Middleton in Hawkinsu (1998, str. 133–140) naj bi v trajnostnem turizmu upoštevali še sistem desetih R-jev: spoznati (recognize), zavrniti (refuse), nadomestiti (replace), zmanjšati (reduce), ponovno uporabiti (re-use), reciklirati (recycle), ponovno projektirati (re-engineer), ponovno usposabljanje (retrain), nagrajevati (reward) in ponovno izobraževati (re-educate). V programih razvoja turizma v občinah Bohinj, Bovec in Tolmin je opaziti upoštevanje omenjenih priporočil (Arh idr., 2006).

Na področju trajnostnega razvoja je nujno sodelovanje državnih in lokalnih oblasti ter tudi podjetnikov, obrtnikov, lokalnih prebivalcev in obiskovalcev. Za opredelitev možnosti in nevarnosti oziroma meja turističnega razvoja je potrebno urediti sistem kazalnikov trajnostnega turističnega razvoja in jih spremljati (Bradaškja, 2009). Tradicionalni ekonomski, socialno-kulturni ter okoljski kazalniki merijo spremembe neodvisno od ostalih dveh sistemov kazalnikov, medtem ko kazalniki trajnostnega razvoja merijo vplive sprememb na enem področju, ki se zaznajo tudi na ostalih dveh (Maureen, 2002, v Radikon, 2003). Vse udeležence trajnostnega turističnega razvoja je treba stalno izobraževati. Posledice dejavnosti posameznih podjetij, zavodov in društev morajo biti že iz samih gospodarskih razlogov vidne tudi obiskovalcem, saj je le tako mogoče zaznati njihov interes za vlaganje v področje varstva okolja. Potrebno je zagotoviti, da informacija o tem pride do obiskovalca. Obiskovalec bo tako v turistični destinaciji povpraševal po ekoloških oziroma okolju prijaznih turističnih proizvodih, kar bo turističnim delavcem v turistični destinaciji prineslo tako gospodarske kot tudi okoljske in socialno-kulturne koristi (Radikon, 2003).

Promocijo in razvoj trajnostnega turizma na nacionalni ravni podpira projekt Evropske destinacije odličnosti EDEN, ki za trajnostne turistične destinacije razvija tudi sistem indikatorjev trajnostnega razvoja. Projekt daje pozornost destinacijam, kjer je cilj gospodarske rasti zastavljen tako, da zagotavlja družbeno, kulturno in okoljsko trajnost, torej trajnostnega turizma ne vidi zgolj kot nove pojavne oblike turizma. Dolina Soče je v letu 2008 prejela naziv Evropske destinacije odličnosti, Tolmin, Kobarid in Bohinj pa so bili finalisti za ta naziv v naslednjih dveh letih (Evropske destinacije odličnosti – EDEN, 2011).

Vpliv turističnega razvoja na tla in površje ter živalski in rastlinski svet se posredno meri s spremembami števila ogroženih in zavarovanih vrst, druge vplive pa se oceni na podlagi subjektivnih kazalnikov. Nekaj primerov objektivnih kazalnikov (Radikon, 2003, str. 82–84):

- površina turistične destinacije
- delež zaščitenih oziroma zavarovanih območij v celotni površini turistične destinacije
- delež naravnih rezervatov in naravnih spomenikov
- izdatki turistične dejavnosti za ohranitev pomembnih naravnih območij in varstvo tal v BDP

- izdatki turistične dejavnosti za ohranitev zgodovinskih, kulturnih in arheoloških območij v BDP
- delež uničenega naravnega okolja s strani obiskovalcev v površini turistične destinacije
- delež površin, prizadetih zaradi erozije v celotni površini turistične destinacije
- delež varovalnega gozda in gozdnih rezervatov v gozdni površini
- delež ogroženih, zaščiteneh, poškodovanih in turistično zanimivih avtohtonih rastlinskih/živalskih vrst
- stopnja redukcije turistično zanimivih živalskih vrst.

#### **1.1.4 Filozofski pogled na etiko varstva narave – ekohumanizem**

»Ekologizacija družbenih znanosti je potrebna in koristna, medtem ko bi prevlada ekologizma kot ideologije (četudi se lahko zdi mnogim okoljevarstvenikom vabljava kot najboljša možna rešitev), skupaj z neko novo in sebi lastno ikonografijo, vodila v stran od izvirnih idej varstva narave. [...] Varstvo narave bo lahko učinkovito, daljnosežno in dolgoročno le, če bo uspelo združiti različno misleče za skupno delovanje pri doseganju svojih ciljev. Trdno teoretično jedro ideje varstva narave je mogoče oblikovati znotraj različnih empiričnih in teoretičnih ved, ki se ob tem dopolnjujejo še s spoznanji ostalih neznanstvenih dejavnosti, npr. umetnosti« (Goršak, 2009, str. 243).

Nezadostnost, predvsem pa neuspešnost mnogih sodobnih uveljavljenih ali prevladujočih idej pri naslavljanju in reševanju ekoloških problemov (tu Goršak – str. 244 – misli predvsem na antropocentrizem<sup>1</sup> in idejo o neizčrpnosti naravnih virov ter stalne gospodarske rasti) je povzročila nastanek nove idejne praznine. V tem izpraznjenem prostoru zdaj lahko najdejo svoje primerno »gojišče« zametki različnih idej, ki se utegnejo razrasti v nesamokritično, samozadostno in do drugih izključevalno ideologijo. Oblikovanje enotne monistične teorije je velika in privlačna ambicija več teoretskih sistemov, vendar je pri oblikovanju takšne teorije nujno upoštevati realnost verjetnosti napake (vsak tak sistem je vendarle delo človeka, ki je že po definiciji zmotljiv) in možnost, da je lahko resnica opisana na več načinov – da imajo tudi druge razlage svoj prav (ibid.).

»Čakati na popolno poenotenje ali popolno medsebojno razumevanje bi bilo nesmiselno, saj ni pogoj, da bi se lahko skupno delovalo pri reševanju sedanjih naravovarstvenih problemov –

---

<sup>1</sup> Antropocentrizem je prevladujoče neznanstveno naziranje, da je človek središče in končni smoter vesoljstva. Zanj je značilna vera v tehnologijo kot rešiteljico ekoloških problemov. Predstavlja oviro za sonaravni trajnostni razvoj (Bukovnik, 2010). Pličanič (2003, str. 15) antropocentrizem označuje kot prepričanje, da je človek gospodar narave in da zato lahko živali, rastline in neživi svet brezobzirno izkorišča in uničuje. Goršak pa v svoji doktorski disertaciji (str. 248) nadalje loči in pojasni razliko med egocentričnim »otročkim« antropocentrizmom in »odraslim« antropocentrizmom, pri katerem človek zavrača biti poimenovan antropocentričen, saj kot središče vsega ne jemlje svoje izjemnosti, ampak služenje, s katerim svojo izjemnost končno le potrdi. Človek je tudi edino bitje, ki ima potencial vladanja – zaradi svoje svobodne volje pa ta potencial more in mora prepoznati; a če ga želi upravičiti, ga ne sme zlorabljeti. Zloraba pa je seveda mogoča, ker je to eden sebi lastnih potencialov svobodne volje.

določena mera simpatičnosti ali sorodnosti med nekaterimi idejami vendarle obstaja (npr. zlato etično pravilo, ideal miru, ljubezni in solidarnosti, načelo soodgovornosti itd.). [...] Prav preko istega interesa – obvarovati naravo zaradi nje same, njene prihodnosti in prihodnosti človeštva – je varstvo narave lahko tisti dosegljivi in za vse sprejemljivi »poligon«, kjer se poleg konkretnega skupnega delovanja zagovorniki različnih idej srečujejo še s pluralizmom idej in nazorov ter tako živijo ideal medsebojne strpnosti in miroljubnega sožitja. Pri tem gre torej tudi za proces vzajemnega učenja in poučevanja, vzgajanja, izmenjave izkušenj – gre torej za proces humanizacije različnosti idej« (Goršak, 2009, str. 246).

Ekocentričen<sup>2</sup> pogled na naravo izhaja iz zavedanja o medsebojni povezanosti in soodvisnosti vseh delov živega in neživega sveta. Človek ni dvignjen nad naravo, temveč je le eden od sestavnih delov narave kot dinamične mreže medsebojno povezanih razmerij (Bukovnik, 2010). Domet človekovega vpliva na naravo je skozi zgodovino vedno naraščal, a naj bodo tehnološke zmožnosti še tako velike, nikoli ne bo moč neposredno vplivati na življenje vseh vrst – posredni vpliv sicer lahko zajema veliko več vrst kot neposredni, a tudi ta ne more nikoli biti absoluten. Ker ima človek edini potencial vladanja in svobodne volje, je odgovoren za vsa svoja dejanja in ne samo za tista, ki izkazano imajo vpliv na posamezne vrste.

Vendar zožitev vsega na človeka, kot različnejšega od narave, pomeni celo dehumanizacijo samega človeka, krnitev polnosti njegovega bitja. V resnično človeškem pogledu naravi nujno ostaja njeno lastno dostojanstvo, ki stoji nasproti samovolji naše moči. Tudi zato, ker nas je ustvarila – pri čemer Jonas (1990, v Goršak, 2009, str. 249) nereligiozno razume nastanek človeka – dolgujemo zvestobo do vsega, kar nam je podobno/sorodno in tvori celoto njenega stvariteljstva. Izviren, avtentičen, »odrasel« antropocentrizem lahko pri varovanju narave deluje enako uspešno ali celo uspešneje kot ekocentrizem, saj v ničemer ne krni avtentičnega značaja kulture kot človekove posebnosti. Človek mora preoblikovati naravo, da lahko zagotovi svoj obstoj in s tem ohranja in razvija svojo kulturo. Humana narava je torej vendarle vsaj deloma tudi nedivjina, je spremenjena: a meja, do kod so te spremembe še znotraj »humanosti«, je določena predvsem z naravnimi zakoni. Če človek v procesu humanizacije narave nujno vpliva na številčnost populacije in površino habitatnega tipa, pa je ta vpliv lahko human le, dokler ne ogrozi obstoja same populacije in habitatnega tipa (Goršak, str. 250). Razum terja, da človek zaradi nesporne moči, ki jo ima, in ker je edini, ki lahko skrbi ne samo zase, ampak za celoto narave, spozna nujnost samoomejevanja in prevzema odgovornosti.

---

<sup>2</sup> Ekocentrizem je prepričanje, po katerem je človek del narave in zato dolžan z živalmi, rastlinami in neživim svetom spoštljivo ravnati in ga le zmerno obremenjevati (Pličanič, 2003, str. 15).

## 1.2 Problematika gorskega kolesarjenja v Triglavskem narodnem parku

»Slovenska zakonodaja ne pozna hierarhične lestvice zakonov, zaradi česar bi morali nekateri zakoni upoštevati izhodišča hierarhično višjih zakonov. Vseeno pa načelo pravne države veli, da morajo pravni predpisi, četudi so hierarhično prirejani, stremeti po medsebojni harmonizaciji« (Plevnik, 2010, str.21). Krovni zakon s področja varovanja narave, tj. Zakon o ohranjanju narave, pa tudi vsi ostali zakoni in uredbe, morajo upoštevati izhodišča Zakona o Triglavskem narodnem parku. Iz nadaljevanja je mogoče razbrati skupni varstveni cilj zakonov in uredb. Slutiti je precejšnje kompleksnost njihovega usklajevanja v primeru savsko-soških kolesarskih poti, saj te potekajo preko različnih varstvenih območij, naklonov terena, lastniških zemljišč idr.

### 1.2.1 Zakoni

#### ZAKON O OHRANJANJU NARAVE

Krovni zakon s področja varovanja narave v svojem namenu določa »ukrepe ohranjanja biotske raznovrstnosti in sistem varstva naravnih vrednot z namenom prispevati k ohranjanju narave«. Zakon o ohranjanju narave (ZON) narodni park opredeljuje kot širše zavarovano območje, v katerem se morajo posegi in dejavnosti izvajati v skladu z aktom o zavarovanju in z obvezno predpisanim in javno predstavljenim ter obravnavanim načrtom upravljanja (vključevanje javnosti). Z njim se določijo razvojne usmeritve, način izvajanja varstva, rabe in upravljanja zavarovanega območja ter podrobnejše usmeritve za varstvo naravnih vrednot na zavarovanem območju ob upoštevanju potreb razvoja lokalnega prebivalstva.

Varstvo zakon dosega z raznovrstnimi ukrepi, s katerimi se ureja varstvo prostoživečih rastlinskih in živalskih vrst, vključno z njihovim genskim materialom in habitati ter ekosistemi, omogoča trajnostno rabo sestavin biotskih raznovrstnosti in zagotavlja ohranjanje trajnostnega razvoja. ZON je jasen, da se njegova zaščita nanaša na vse naravne procese in ne le na naravne vrednote (Plevnik, 2010).

Narodni park je območje narave, kjer je velika abiotska, biotska in krajinska raznovrstnost ter velika gostota in raznolikost vrednot. Njegova ustanovitev ne preprečuje razvojnih možnosti za prebivalstvo, duhovne sprostitev in bogatitve človeka, omogoča pa tudi uresničevanje mednarodno priznanih oblik varstva narave. V njem morata biti opredeljeni najmanj dve varstveni območji tako, da je v pretežnem, povečini sklenjenem delu opredeljeno varstveno območje s strožjim varstvenim režimom, ob upoštevanju mednarodnih varstvenih standardov in kriterijev. Namen ustanovitve ožjih zavarovanih območij, varstvenih območij in pasov znotraj narodnega parka je svojevrsten varstveni režim, lasten posameznemu območju. Splošni varstveni režim zapoveduje, da je splošna raba takšnih območij sicer dovoljena,

vendar se jo da skladno z lastnostmi posameznega območja omejiti, prepovedati ali kako drugače urediti.

Za vožnjo s kolesi so zlasti pomembne določbe, nanašajoče se na gradnjo infrastrukture, povezane s turizmom in športom, vznemirjanje prostoživečih živali, spreminjanje vegetacije, prirejanje množičnih športnih prireditev in izvajanje športnih aktivnosti zunaj za to določenih območij. Kolesarska vožnja v takih območjih je pod določenimi pogoji dovoljena, v kolikor z Zakonom o Triglavskem narodnem parku ni določeno drugače. Vsakdo, ki posega v naravo oziroma v habitate populacij rastlinskih in živalskih vrst, mora uporabljati načine, metode in tehnične pripomočke, ki prispevajo k ohranjanju ugodnega stanja vrste. Po zaključku posega ali dejavnosti mora stanje v naravi približati takemu stanju, kakršno je bilo pred posegom oziroma dejavnostjo. Minister, pristojen za ohranjanje narave, lahko posege v habitate populacij živalskih vrst v času, ki sovpada z njihovimi življenjsko pomembnimi obdobji, tudi časovno omeji.

Z aktom o zavarovanju širšega zavarovanega območja se na zavarovanem območju, glede na njegovo vrsto, lahko prepove, omeji ali drugače uredi gradnjo infrastrukturnih objektov, namenjenih turizmu in športu. Za vsak plan s področja urejanja prostora in turizma, ki bi lahko pomembno vplival na zavarovano območje, je treba izvesti presojo sprejemljivosti njegovih vplivov oziroma posledic glede na varstvene cilje zavarovanega območja. Če neka javna korist prevlada nad javno koristjo ohranjanja narave, je plan mogoče izvajati tudi v zavarovanem območju.

## ZAKON O VARSTVU OKOLJA

»Zakon o varstvu okolja (ZVO) ureja varstvo življenjskega in z njim neločljivo povezanega naravnega okolja ter splošne pogoje rabe naravnih dobrin, kar je temeljni pogoj za zdrav in obstojen razvoj. Da bi ohranili okolje ohranjajoč razvoj, je potrebno vzpostaviti enakopravno razmerje med razvojnimi potrebami človeka ter potrebami po ohranitvi okolja« (Šturm, 2002, v Plevnik, 2010, str. 21).

Zakon je kot osnovo splošnim naravnim pravilom za uresničevanje ciljev varstva okolja predvidel vrsto temeljnih načel:

- načelo trajnostnega razvoja
- načelo celovitosti
- načelo sodelovanja
- načelo preventive
- načelo previdnosti
- načelo odgovornosti povzročitelja obremenitve
- načelo plačila za obremenjevanje
- načelo subsidiarnega ukrepanja
- načelo spodbujanja

- načelo javnosti
- načelo varstva pravic
- načelo dopustnosti posegov v okolje (le, če ne povzročajo čezmerne obremenitve)
- načelo ekološke funkcije lastnine

## ZAKON O TRIGLAVSKEM NARODNEM PARKU

Zakonsko določeno je območje narodnega parka, pa tudi njegov namen, razvojne usmeritve, varstvena območja, varstveni režimi, upravljavec in drugo. Med razvojnimi usmeritvami narodnega parka, skladnimi s cilji varstva okolja in trajnostnega razvoja, izpostavimo spodbujanje aktivnosti, ki dodatno prispevajo h krepitvi ekoloških in socialnih funkcij gozda v narodnem parku, ter spodbujanje do narodnega parka prijaznega turizma, tj. ekoturizma.

Narodni park je razdeljen na tri varstvena območja, ki imajo lastne prednostne varstvene namene. Prvo, osrednje območje, uresničuje varstvo in ohranjanje naravnih vrednot, prvobitnih naravnih območij divjine, rastlinskih in živalskih vrst, njihovih osebkov in habitatov, naravnega razvoja ekosistemov in naravnih procesov brez človekovih negovalnih, vzdrževalnih in drugih posegov. Drugo varstveno območje je namenjeno ohranitvi obstoječega stanja narave in kulturne dediščine vsaj v trenutni kakovosti, preprečitvi vnosa novih obremenjujočih dejavnosti, pa tudi postopnemu doseganju namenov prvega varstvenega območja ob upoštevanju razvoja dopuščenih dejavnosti. V tretjem varstvenem območju se ohranja kakovost krajine, varuje biotsko raznovrstnost in spodbuja trajnostni razvoj, usklajen s cilji narodnega parka (Priloga 6.2).

Na območju narodnega parka je v naravnem okolju prepovedano voziti se s kolesi, razen za službene naravovarstvene, reševalne, čuvajske in nekatere druge vožnje ali po planinskih in drugih poteh, ki so določene v načrtu upravljanja. Prepovedane so turistične, športne in rekreacijske dejavnosti, razen na mestih, kjer cilji narodnega parka niso ogroženi, in v kolikor upravljavec določeno aktivnost dopusti. V prvem varstvenem območju varstveni režim prepoveduje nadelovati nove planinske, turistične in druge poti ter steze, jih širiti ter označevati, razen kadar gre za zgodovinske in tematske poti s soglasjem upravljavca narodnega parka. V skladu z varstvenimi cilji tega zakona, z načrtom upravljanja, z njim usklajenimi letnimi programi ali načrti izvajanja ukrepov varstva kulturne dediščine se lahko izvajajo posegi na enotah kulturne dediščine v skladu s predpisi, ki urejajo varstvo kulturne dediščine. Območja, namenjena za šport in rekreacijo, se načrtujejo le v naseljih ali kot razširitev obstoječih tovrstnih območij. Rekonstrukcije objektov se v prvem in drugem varstvenem območju izvajajo v okviru obstoječih gabaritov in dejanske namembnosti. V naravnih spomenikih (npr. Krnsko jezero, Dupeljsko jezero, Dolina Triglavskih jezer) je prepovedano graditi nove in rekonstruirati obstoječe objekte tako, da se poveča obseg ali spremeni njihovo namembnost, prepovedano je spreminjati obliko in sestavo površja ter izvajati zemeljska dela (npr. oblikovati travno rušo).

Naravovarstvene smernice in smernice za varstvo in ohranitev kulturne dediščine, ki se nanašajo na območje narodnega parka in so pripravljene po predpisih, ki urejajo ohranjanje narave in varstvo kulturne dediščine, morajo upoštevati določbe Zakona o Triglavskem narodnem parku (ZTNP-1) in njegov načrt upravljanja. Upravljavca narodnega parka (Zavod TNP) sodeluje pri pripravi prej omenjenih smernic in poda mnenje o njihovem upoštevanju.

Pooblaščenca oseba Javnega zavoda TNP (naravovarstveni nadzornik ali prostovoljni nadzornik, vključen v organiziran nadzor in s predpisano uniformo, službenim znakom ter izkaznico) je pristojna za nadzorovanje kolesarskih voženj v TNP. Posameznika, ki se vozi izven za kolesarjenje določenih območij, se kaznuje z globo od 100 do 1000 evrov.

## ZAKON O GOZDOVIH

Zakon poleg varstva in gojenja gozdov ureja tudi razpolaganje z gozdovi in sonaravno izkoriščanje funkcij naravnega bogastva. Nabiranje gob, plodov gozdnega drevja in drugih rastlin, ki rastejo v gozdovih, nabiranje zelnatih rastlin in njihovih delov, čebelarjenje, gibanje v gozdovih, rekreacija v gozdu in podobno so oblike rabe gozdov, ki so v splošnem dovoljene tudi nelastnikom gozda. Po 5. členu Zakona o gozdovih je lastnikova naloga dopustiti v svojem gozdu prost dostop, razen za primere pridobitne turistične oziroma pridobitne rekreativne dejavnosti. V gozdu speljane pohodne, tematske in kolesarske poti kažejo še na socialno, tj. turistično funkcijo gozda in funkcijo varovanja naravne in kulturne dediščine ter drugih vrednot okolja. Kjer ni označenih kolesarskih stez, pa kolesarjenje, s katerim se človek telesno in duševno sprosti ter okrepi, pogosto dobi negativen prizvok, saj se ga obravnava kot gozdu škodljivo dejavnost.

Gozd je dobrina z javnim značajem, zato ima zainteresirana javnost pravico sodelovati v postopku priprave in sprejemanja načrtov za gospodarjenje z gozdovi. Z dopolnitvijo 40. člena zakona je vožnja s kolesom brez motorja dovoljena na označenih gozdnih vlakih in drugih za kolesarjenje označenih poteh na območjih, določenih v prostorskem delu območnega načrta. Kršitelja posameznika, ki vozi izven dovoljenih poti, ima gozdarski nadzornik pravico kaznovati z globo od 200 do 400 evrov (81. člen), saj se smatra, da kolesarjevo dejanje ogroža funkcije gozda in njegov namen. Gozdarski nadzornik s predpisano službeno obleko, znakom in izkaznico lahko od osebe zahteva izkaz istovetnosti in fotodokumentira prekršek.

Zakon sam po sebi tako ne prepoveduje kolesarjenja v naravi, vendar ga skuša predhodno omejiti na dele, ki skladno z nacionalno politiko gospodarjenja z gozdovi lahko prenesejo tovrstno obremenitev (Plevnik, 2010).

Deli gozda, ki so posebno pomembni za ohranitev posameznih avtohtonih rastlin ali prostoživečih živali, ter ostali pomembni objekti naravne dediščine se kot naravno bogastvo zavarujejo po predpisih, ki urejajo varstvo naravne dediščine, razglasijo pa se z zakonom.



Zakon o gozdovih v svojem dopolnjenem 44. členu opredeljuje različne vrste gozdov glede na njihovo funkcijo. Gozdovi, v katerih je izjemno poudarjena raziskovalna funkcija, funkcija varovanja naravnih vrednot ali funkcija varovanja kulturne dediščine, se razglasijo za **gozdove s posebnim namenom**. Prav tako je gozd s posebnim namenom lahko gozd, v katerem je poudarjena zaščitna, rekreacijska, turistična, poučna, higiensko-zdravstvena, obrambna ali estetska funkcija. Gozdovi s posebnim namenom so tudi gozdovi na območjih, ki so zavarovana po predpisih s področja ohranjanja narave. Gozdovi Triglavskega narodnega parka so v celoti razglašeni za gozdove s posebnim namenom.

Gozdovi, ki v zaostrenih ekoloških razmerah varujejo sebe, svoje zemljišče in nižje ležeča zemljišča, in gozdovi, v katerih je izjemno poudarjena katera koli druga ekološka funkcija, se razglasijo za **varovalne gozdove** (Priloga 6.4). Na Gozdarski zvezi Slovenije pojasnjujejo, da je gozd v celotnem delu vzpona poti od Koče pri Savici do Doma na Komni **gozdni rezervat**, zaradi poudarjene funkcije varovanja naravne dediščine. Ukrepi v njem niso dovoljeni, množični obiski pa so nezaželeni.

## ZAKON O PLANINSKIH POTEH

Z 19. členom Zakona o planinskih poteh (ZPlanP) vožnja z gorskimi kolesi ni dovoljena po planinskih poteh (poteh javnega značaja), ki ne potekajo po poljskih poteh ali gozdnih prometnicah. Vendar tudi na omenjenih poteh in prometnicah velja prepoved kolesarjenja, če obstaja prepoved na podlagi predpisov, ki urejajo ohranjanje narave, gozdarstvo ali lovstvo.

Ob upoštevanju omejitev vseh omenjenih predpisov je dovoljena kolesarska vožnja na lastno odgovornost po za kolesarjenje označenih planinskih poteh, ki jih določi minister, pristojen za šport, na predlog skrbnika planinske poti. Skrbnik planinske poti je večinoma planinsko društvo (le izjemoma druga pravna ali fizična oseba), ki ga pristojna planinska zveza pogodbeno pooblasti za vzdrževanje in označevanje določenih planinskih poti ter za zagotavljanje njihove nemotene in varne uporabe (Plevnik, 2010). Vzdrževanje in označevanje mora potekati v skladu z Zakonom o planinskih poteh, **Pravilnikom o označevanju in opremljanju planinskih poti**, izdanim na podlagi ZPlanP, ter z upoštevanjem drugih zakonov, ki urejajo področja, preko katerih poteka pot (npr. Zakon o gozdovih). V prostor se nikakor ne sme posegati tako, da se spreminjajo reliefne in krajinske značilnosti območja, njegovo obstoječe stanje ter poslabšujejo vodne, gozdne in habitatne razmere zemljišča. **Moralno določilo uporabniku planinske poti naroča samoodgovorno in do drugih uporabnikov, nepremičnin ter favne in flore odgovorno vedenje.**

Povzročitelja škode (posameznika) se kaznuje z globo od 100 do 1200 evrov. Izvajanje določb zakona in podzakonskih aktov, izdanih na njegovi podlagi, nadzorujejo inšpektorji, pristojni za ohranjanje narave. Na gozdnih površinah pa inšpektorji, pristojni za gozdarstvo in kmetijstvo. Inšpekcijskim ogledom terena se lahko pridružijo tudi organi pregona (policisti).

V narodnem parku največkrat, a še vedno ne dovolj pogosto, nadzor izvajajo naravovarstveni nadzorniki oziroma nadzornice TNP v skladu s predpisi o ohranjanju narave (in ZTNP-1).

Zakon o planinskih poteh v 2. členu pojasnjuje izraz planinska pot. Ta je ozek pas zemljišča, praviloma na gričevnatem, hribovitem in goratem svetu, namenjen za hojo, tek ali plezanje, ki je lahko obstoječa pešpot ob javni prometni površini, poljska pot ali ustrezna gozdna prometnica, lahko pa je tudi samostojna, praviloma največ en meter široka, le v nujnih primerih z naravnim materialom utrjena pohodna trasa. Kot vidimo, člen v pojasnjevanju namembnosti planinske poti ne omenja kolesarjenja, čeprav se ga v izjemnih primerih lahko dopusti z načrtom upravljanja TNP. Uporabnik planinske poti je fizična oseba, ki planinsko pot uporablja za hojo, tek ali plezanje. Kolesar spet ni omenjen niti kot njen potencialni uporabnik.

### **Tripartitni položaj planinskih poti**

Zakon ureja »tripartitni položaj planinske poti« (Lukan Lapornik, 2008, v Plevnik, 2010), ki zajema položaj lastnika zemljišča, po katerem poteka planinska pot, uporabnika in skrbnika planinske poti. Lastnik je v svoji pravici omejen s pravico uporabnika do uporabe poti ter s pravico in dolžnostjo skrbnika, da pot vzdržuje in označuje. Skrbništvo nad potmi se izvaja na podlagi skrbniške pogodbe s planinskim društvom pod okriljem pristojne planinske zveze, ki ga pogodbeno pooblasti za vzdrževanje in zagotavljanje nemotene in varne uporabe planinskih poti (Plevnik, 2010).

### **Kriteriji za dvonamensko rabo planinskih poti**

Predloge strokovnih meril za dvonamensko uporabo planinskih poti je pripravila strokovna komisija, sestavljena iz načelnikov Komisije za planinske poti (KPP), Komisije za varstvo gorske narave (KVGN) in Komisije za turno kolesarstvo PZS (KTK) (Mihelič, 2012).

1. Vožnja s kolesi izven poti je prepovedana.
2. Za vožnjo s kolesom po planinskih poteh je potrebno pridobiti soglasje lastnikov zemljišča in planinskih društev, ki pot oskrbujejo in vzdržujejo.
3. Na planinskih poteh ima vedno prednost planinec.
4. Vožnja s kolesi nad gozdno mejo (v visokogorju) je prepovedana, razen po obstoječih prometnicah.
5. Minimalna svetla širina *dvonamenskih poti* je 1,5 m. (Predlog Komisije za turno kolesarstvo – za varno srečevanje zadošča minimalna širina poti 1,2 m, kar je predpisana širina *kolesarskih poti*.)
6. Upoštevati je potrebno obiskanost oz. frekventnost poti. (V vseh časovnih obdobjih množično obiskane poti niso primerne za dvonamensko rabo.)
7. Naklon poti mora biti na celotni trasi pod 20%.
8. Trdnost podlage poti, predvsem takrat in tam, ko je teren razmočen.

9. Prepoved vožnje na vseh zavarovanih območjih, razen če je to izrecno dovoljeno.
10. Prepoved vožnje po poteh z vgrajenimi lesenimi bruni, ki utrjujejo pot. (Predele se mora prečiti peš. Za kolesarjenje bi bilo potrebno bruna bolj utrditi v podlago, kar pomeni bistveno več časa, pa tudi stroškov.)
11. Določiti način označevanja dvonamenskih poti, enotno za vso Slovenijo. (To naj bi bilo predpisano v Zakonu o vožnji v naravnem okolju.)
12. Določiti, kdo bo poleg skrbnika poti (po Zakonu o planinskih poteh) še vzdrževalec dvonamenskih poti.
13. Vse planinske poti so zaprte za kolesarje, razen tistih, za katere na predlog skrbnika poti člani KPP, KTK in KVGNG ocenijo, da izpolnjujejo pogoje za dvonamensko rabo poti.
14. Določiti, kdo bo financiral dodatno vzdrževanje dvonamenskih poti.
15. Določiti odgovornost na dvonamenskih poteh oz. to, kdo bo nosil odgovornost v primeru nesreče. (Po kazenskem pravu bo tudi kolesarjenje po dvonamenskih poteh na lastno odgovornost.)

### 1.2.2 Uredbe

#### UREDBA O PREPOVEDI VOŽNJE Z VOZILI V NARAVNEM OKOLJU IN PREDLOG ZAKONA O VOŽNJI Z VOZILI V NARAVNEM OKOLJU

»Na območju Republike Slovenije je v naravnem okolju prepovedano voziti, ustavljati, parkirati ali organizirati vožnje z motornimi vozili, kolesi s pomožnim motorjem in drugimi prevoznimi sredstvi, ki omogočajo gibanje, hitrejšo od hoje pešca, z močjo lastnega motorja in niso namenjena izključno vožnji po cesti (vozila na motorni pogon), in s kolesi,« pravi prvi odstavek 1. člena Uredbe o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju. Člen pojasnjuje, da so naravno okolje vsa območja zunaj ureditvenih območij mest, vasi in drugih naselij, infrastrukturnih objektov republiškega ali lokalnega pomena, ki so določena v skladu s predpisi o urejanju prostora. Naravno okolje med drugim niso površine za rekreacijo in šport, ki jih določajo občinski prostorski akti. Prepoved torej velja izven cest in poti, na stezah in pešpoteh, na gozdnih vlakah in planinskih poteh, razen če so te v obeh nazadnje omenjenih primerih označene kot dovoljene. Prepoved ne velja za nekatere službene vožnje, gospodarjenje z gozdovi, opravljanje določenih del, pomoč pri reševanju v primeru naravnih in drugih nesreč.

Nadzor nad izvajanjem uredbe na zavarovanih območjih opravljajo pooblaščen nadzorniki za varstvo parkov in drugih zavarovanih naravnih znamenitosti, ki jih predlog Zakona o vožnji v naravnem okolju pravilno poimenuje naravovarstveni nadzorniki. Pomanjkljivost predloga pa je, da ne navaja tudi prostovoljnih nadzornikov, ki so lahko vključeni v organizirani nadzor, in tega, da morajo vsi nositi predpisano uniformo, službeni znak ter izkaznico (kot navaja ZTNP-1). Za vzpostavitev učinkovitejšega nadzora zakon predvideva izboljššan inšpekcijski nadzor in višje globe za kršitve. Kolesar – priča ali udeleženec v nesreči – bo po predlogu

zakona dolžan svojo identiteto izkazati z veljavno listino. Kršitve, vezane na vožnje s kolesom (vožnja po nedovoljenih planinskih poteh; odvzemanje prednosti pešcem; svojemu znanju, terenskim in vremenskim razmeram neprilagojena vožnja idr.), naj bi se štete med lažje prekrške. Zanje naj bi bil posameznik kaznovan z globo od 100 do 1000 evrov. Predlog zakona daje možnost določitve strožjega režima vožnje s kolesi na območjih, varovanih v skladu s predpisi s področja ohranjanja narave, varstva kulturne dediščine in varstva gozdov.

Osnutek zakona (Predlog zakona je tu, 2011) posebej ureja vožnjo s kolesom po planinskih poteh, ne pa tudi voženj po učnih poteh, ki bi spet morale biti obravnavane deljeno, glede na stopnjo varovanja območij, v katerih se nahajajo. Zakon je bil pripravljen s stališča varovanja okolja in vpliva uporabnikov na okolje, kar je dobrodošlo v primeru Triglavskega narodnega parka. Zmanjšati poskuša fizični vpliv na vrste in habitate ter kvalifikacijske habitatne tipe, vendar ne predvideva posebnih režimov za vožnjo v naravnem okolju znotraj območij Natura 2000. Ker je več raziskav pokazalo na primerljivo ali celo manjšo škodljivost kolesarjenja v primerjavi s pohodništvom, v kolikor se upošteva pravila obnašanja v naravi in kolesari terenu ustrezno (glej podpoglavje 1.3.3 in Tabela 1), so kolesarji upravičeno nezadovoljni s splošno prepovedjo kolesarjenja v naravnem okolju. Namreč »izkazalo se je, da naj bi zakon urejal tudi odnose med uporabniki površin. Problem predstavljajo posamezniki ali skupine posameznikov, ki so si privoščili preveč. Večina kolesarskih kršiteljev je ljubiteljev spusta. "Spustašev" je, po mnenju Kolesarske zveze, v Sloveniji 500 ali največ tisoč in njim bi bilo potrebno zagotoviti območja, kjer bi to lahko počeli brez tveganja za druge. Prepoved vožnje s kolesi v naravnem okolju pa sicer zadeva med 200 in 300 tisoč uporabnikov gorskih koles« (Zgonik, 2011, str. 12).

## UREDBA O ZAVAROVANJU OGROŽENIH ŽIVALSKIH VRST

Najbolj očitna prepoved za našo problematiko je prepoved vznemirjanja zaščitene živalskih vrst v njihovem življenjskem okolju.

## UREDBA O ZAVAROVANIH PROSTO ŽIVEČIH ŽIVALSKIH VRSTAH (NA PRIMERU TNP)

**Ministrstvo, pristojno za ohranjanje narave**, lahko z namenom javnih koristi dovoli vznemirjanje živali ogroženih živalskih vrst, v kolikor ta ravnanja ne škodujejo ohranitvi ugodnega stanja populacije. **Zavod Republike Slovenije za varstvo narave** (organizacija, pristojna za ohranjanje narave) pripravi strokovno mnenje. Obnovitvena gradbena dela, restavriranje ipd. se morajo opravljati v skladu s predpisi o varstvu kulturne dediščine. Dovoljenje, ki ga ministrstvo izda, mora med drugim vsebovati navedbo vrste, podvrste oziroma višje taksonomske skupine vznemirjene živali, časovno obdobje in geografsko območje, v katerem se izvede neko določeno ravnanje ter način poročanja o izvršitvi tega. 23. člen poudarja, da se habitati živalskih vrst v ugodnem stanju ohranjajo tako, da se posegi in dejavnosti v teh habitatih, zlasti v dobro ohranjenih delih, načrtujejo tako, da je njihov

neugoden vpliv čim manjši. Pred odločitvijo o prostorskih ureditvah in rešitvah, ki se nanašajo na območja s predvidenimi spremembami rabe prostora oziroma razmestitvijo dejavnosti v prostoru, se mora ugotoviti prisotnost habitatov živalskih vrst na teh območjih in njihovo stanje ohranjenosti. Prednostno je spremljanje živalskih vrst, ki so uvrščene v rdeči seznam, in se v našem primeru nanaša zlasti na dejavnosti, ravnanja, posege in pojave, ki negativno vplivajo na stanje ohranjenosti živalske vrste. Nadzor nad izvajanjem določb te uredbe izvajajo **naravovarstveni nadzorniki TNP**.

#### UREDBA O POSEBNIH VARSTVENIH OBMOČJIH – območjih Natura 2000

Območja Nature 2000, določena z uredbo, imajo z njo opredeljene tudi varstvene cilje, varstvene usmeritve in druga pravila ravnanja za ohranitev ali doseganje ugodnega stanja prosto živečih rastlinskih in živalskih vrst, njihovih habitatov ter habitatnih tipov, katerih ohranjanje je v interesu Evropske unije. Varstvene usmeritve za ohranitev območij Natura se upoštevajo pri urejanju prostora in rabi naravnih dobrin in na način, kot je določeno z zakonom, ki ureja ohranjanje narave. V primeru TNP tudi z Zakonom o TNP.

Izvajanje direktiv (Kaj je Natura 2000, 2011) je v popolni suverenosti države; samo v primerih, ko gre za prevlado drugega javnega interesa nad javnim interesom Nature 2000, upravičenost preverja tudi Evropska komisija. Celo kadar ocene kažejo, da bo območju povzročena precejšnja škoda, direktiva o habitatih ne izključuje možnosti posega. Država lahko poseg odobri, kadar je zanj izkazan prevladujoč javni interes in so preverjene vse druge možnosti za umestitev posega v prostor ter je ugotovljeno, da ga ni mogoče usmeriti tja, kjer ne bo povzročil negativnih vplivov. Vendar je v teh primerih država dolžna izvajati nadomestne ukrepe z ustvarjanjem ali izboljševanjem habitatov drugod, da bi tako ohranili celovitost omrežja (Kaj ni res o Naturi 2000?, 2004).

#### UREDBA O VRSTAH OBJEKTOV GLEDE NA ZAHTEVNOST

Enostaven objekt, namenjen športu in rekreaciji na prostem, se definira kot vadbeni objekt. Ozek pas z naravnim materialom utrjenega zemljišča, pripravljen za kolesarjenje v naravi, če je njegova širina do 1,2 m, se definira kot kolesarska steza.

Uredbo navajamo zato, ker naj bi minimalna svetla širina dvonamenskih poti merila 1,5 m. Ponovno trčimo ob terminologijo, ki je lahko predmet sporov. Pravilno moramo uporabiti izraze kolesarska pot – kolesarska steza – večnamenska pot.

### 1.2.3 Ostalo

#### RDEČI SEZNAM OGROŽENIH VRST V SLOVENIJI

Ogrožena rastlinska ali živalska vrsta, torej tista, katere obstoj je v nevarnosti, se opredeli in po kategorijah ogroženosti razvrsti v rdeči seznam ogroženih rastlinskih ali živalskih vrst (80. člen ZON). Stanju ogroženosti vrste se s predpisom določi ustrezen ukrep za izboljšanje stanja vrste, ki ga izvaja skrbnik. Po 48. členu ZON je v primeru Triglavskega narodnega parka to oseba javnega prava, ki je ustanovljena z namenom varstva naravnih dobrin, torej Javni zavod TNP. Kodeks planincev in turnih kolesarjev je preventivno usmerjen prav v zaščitno ravnanje vseh obiskovalcev zavarovanih območij. Na rdečem seznamu so vrste, ki so v Triglavskem narodnem parku že izumrle ali jim to grozi v bližnji prihodnosti. Potrebno je tudi ozaveščanje obiskovalcev parka o škodljivem (ne)namernem vnašanju tujerodnih rastlinskih in živalskih vrst v bližino in notranjost zavarovanega območja (s čevlji in kolesarskimi gumami). Te lahko izpodrinejo obstoječe avtohtone vrste in povzročijo resne spremembe v naravi (primer rib pisancev in jezerskih zlatovščic v Krnskem jezeru).

### 1.2.4 Zakonodaja v tujini

#### Italija

Na področju celotne Italije vožnjo z vozili v naravnem okolju urejajo zakoni, v katerih kolesa niso omenjena. Avtonomne regije lahko sprejmejo dodatne zakone. Prepovedanih poti je izredno malo, največ na območju nacionalnih parkov. Prepovedi so jasno označene, nadzor je učinkovit in kazni visoke. Širše poti so v večji meri odprte za vse, ponekod so problematiko rešili z dovoljenjem kolesarjenja v spremstvu vodnika. Prepovedana je vožnja izven utrjenih poti in po zelo strmih pohodniških poteh (dejansko povzročanje škode in oviranje pohodnikov) (Rovan, 2011).

#### Nemčija

Le najbolj obiskane poti in nekatere poti v narodnih parkih Nemčije so zaprte za kolesarje, v določenih delih države pa velja prepoved kolesarjenja po poteh, ožjih od dveh metrov. Veljaven prostovoljni Bavarski sporazum je dober zgled sodelovanja med državno vlado in različnimi združenji kolesarjev. Njegov cilj je določiti okvire in pogoje za naravi prijazno gorsko kolesarjenje po celotnem bavarskem območju, prispevati k pravni varnosti kolesarjev ter spodbujati sožitje med različnimi uporabniškimi skupinami. Predstavlja doprinos k trajnostnemu razvoju območja in k odločitvi za prevzem posameznikove odgovornosti (Rozman, 2011). Vožnja s kolesi po zasebnih poteh je dovoljena, če so poti za to primerne (dovolj široke za srečevanje s pohodniki in dovolj utrjene, da kolesar s svojo vožnjo ne pusti

trajnih posledic v naravnem prostoru). Vožnja po neustreznih poteh in brezpotjih je prepovedana in se kaznuje z denarno kaznijo. Če je kolesarjenje na sicer primernih poteh v naravi na nekem območju nezdružljivo z interesi drugega rekreacijskega prometa ali če ogroža naravno ravnovesje, ga lahko naravovarstveniki omejijo ali prepovejo. Nadpovprečni promet z gorskimi kolesi se lahko rešuje tudi z vodenjem. Bavarska strokovna komisija Mountainbike je z vključenimi združenji pripravljena (tudi logistično) podpreti lokalne pobude za kolesarske poti. Pri tem opozarja na spoštljivo upoštevanje prvotne namembnosti poti, s čimer kolesarji poskrbijo tudi za svojo varnost. Z dopuščanjem novih možnosti zagotavlja, da se uporaba koles ne prenaša na okoljsko občutljiva območja. Sporazum oblikuje priporočila o medsebojnem spoštovanju, obzirnosti in prijaznosti med uporabniki naravnega okolja (turisti različnih skupin in lokalnim prebivalstvom), o dajanju prednosti šibkejšemu (vedno pešču) in sporazumevanju z znaki in pozdravi (Schnappauf idr., 2000).

### Avstrija

Zakonodaja se razlikuje od zakonodaj Italije in Nemčije; prepovedano je kolesarjenje po vseh planinskih poteh, razen po posebej dovoljenih in označenih. Po gozdu je z zakonom dovoljena le vožnja z dovoljenjem lastnikov gozdov in cest. Z lovskim zakonom so prepovedali dostop in vožnjo na področjih, kjer se nahajajo zaščitene divje živali. Ker so dogovori z lastniki gozdov mogoči, so na Tirolskem odprli kar tretjino planinskih poti, ki so enotno označene (Drofenik, 2012). Kazni za prekrške so visoke, nadzor je učinkovit. Po potrebi preveč obremenjeno pot (pohodniško ali kolesarsko) zaprejo, da si narava opomore (Rovan, 2008).

### Francija

Za francoski nacionalni park Mercantour odlok iz leta 1995 prepoveduje uporabo koles v njegovem osrednjem delu z argumentom, da kolesarji povzročajo erozijo in motijo divje živali. Nedavno so se razpravljavci o možnostih kolesarjenja v parku strinjali, da dosedanje raziskave dejanskih vplivov gorskega kolesarjenja ne zadostujejo. Potrebno bi bilo izpeljati raziskavo na lokalni ravni v konkretnem okolju parka, ki pa bi za vodstvo parka, Zvezo gorskih kolesarjev in organizacijo Eco-trails pomenila veliko časovno in finančno obremenitev (Drofenik, 2012). Stanje je podobno stanju v Sloveniji in do nadaljnjega ostaja nespremenjeno.

### Švica

Pravica do prostega dostopa je v Švici 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 gorskega kolesarjenja v tujini, 2011). Kolesarjenje na gozdnih območjih je urejeno z Zakonom o gozdu. Kolesariti po gozdnih cestah in poteh ni prepovedano. Sicer pa lahko režim uporabe kolesa na poteh v naravi ureja vsaka dežela posebej.

## Škotska

Od leta 2005 veljaven kodeks (Scottish Outdoor Access Code) gorskim kolesarjem narekuje spoštovanje pravil in do okolja odgovorno ravnanje. Poti so z zakonom javno dostopne tudi kolesarjem. Kadar se kolesari po širokih poteh in kolovozih, problemov ni, na ozkih poteh pa naj kolesarji sestopijo s kolesa in hodijo, dokler pot ne postane spet primerna za vožnjo in srečevanje s pešci in konjeniki. Izogibajo naj se mokrim, močvirnatim in mehkim terenom (Drofenik, 2012). Pravico do prostega dostopa imajo tudi na Švedskem.

### 1.3 Savsko-soške kolesarske poti

Planinske poti prepletano potekajo prek celotnega Triglavskega narodnega parka. Pohodniki, ki si za obisk Julijskih Alp vzamejo dva ali celo več dni, radi prečijo park v najrazličnejših smereh. Razgibanost terena daje pestre možnosti kombiniranja osvajanja vrhov, prečenja gorskih travnikov in grebenov, postankov v planinskih kočah in ogleda naravnih ter kulturnih znamenitosti. Za gorsko kolesarjenje je z vidika terena manj možnosti. Kolesarji z naprednejšo tehniko gorskokolesarske vožnje in njej ter terenom primernimi kolesi osvajajo planine in širše poti v parku. Tudi neprevozni odseki nekaterih planinskih poti zanje niso ovira, saj kolo preko njih enostavno ponesejo na ramenih. Če že nimajo toliko možnosti za izbiro poti kot pohodniki, pa jim njihov večji akcijski krog daje možnost obiska več planin in podalpskih krajev v krajšem času.

Posebej moramo opozoriti, da savsko-soške planinske poti niso odprte za kolesarje, torej niso večnamenske poti. Želimo pa si, da bi v prihodnosti vsaj kakšna od njih to postala.

#### 1.3.1 Variante

Obstaja nekaj variant povezave savske in soške strani parka:

1. V diplomskem delu smo se osredotočili predvsem na vzpon od Koče pri Savici do Doma na Komni, naprej preko Planine na Kraju in Bogatinskega sedla v spust čez Doliče ter preko planine Duplje in Planinskega doma pri Krnskih jezerih v dolino Lepene (Priloga 6.2). Izkušen in kondicijsko pripravljen kolesar jo prevozi v približno petih urah (namen diplomskega dela ni podati podrobnega načrta gorske kolesarske ture, saj je kolesarjenje tod zaenkrat še prepovedano). V kolikor bi se kolesar želel na pot do izhodišča ture (za naš primer poimenovano **Savsko-soška kolesarska pot** – z veliko začetnico) odpraviti z osebnim vozilom ali vlakom, bi bilo kolesarsko turo najbolje začeti v Bohinjski Bistrici in jo po spustu v dolino Lepene podaljšati s kolesarjenjem od Doma dr. Klementa Juga proti Bovcu ter skozi Kobarid in Tolmin na Most na Soči, od koder vozi vlak v Bohinjsko Bistrico. Trenutno obstoječa planinska



pot poteka po mulatjerah v čudoviti gorski naravi in mimo zgodovinskih ostankov, kar ji daje še večjo doživljajsko vrednost. Obnovljene mulatjere in nekoliko utrjene planinske poti bi bile prevozne v obeh smereh. Ker je trenutno stanje planinske poti na Komno še nekoliko slabše kot stanje poti iz Lepene h Krnskimi jezerom, smo se odločili za enosmerno, teoretično manj škodljivo varianto.

2. Različica poti se (po spustu z Bogatinskega sedla) pod Lepočami odcepi levo čez Prehodce, preči planino Dobrenjščico in se mimo izvira Tolminke spusti v Zatolmin. Pot ima približno toliko višinskih metrov kot prej omenjena pot s spustom v Lepeno, vendar lepši in daljši spust, ki pripelje bližje Mostu na Soči (vlaklu).
3. Ostale variante na Tolminskem: Drežnica–Zaprikraj, Kobarid–Vrsno–Krnške planine, Tolmin–planina Lom–planina Razor. V TNP beležijo posamezne vožnje po nekdanjih vojaških poteh: na Komno, h Krnskimi jezerom, Luknja.

Pogoj za pridobitev sredstev (domačih ali tujih) za večje projekte obnove poti so vedno partnerstva, določena lastna sredstva, nosilec projekta idr. Za obnovo planinskih poti določena sredstva pridobi Planinska zveza Slovenije. V primerih z upravljavskim načrtom določenih gorskokolesarskih poti bi bila Komisija za turno kolesarstvo PZS najverjetneje deležna določenih sredstev za vzdrževanje dvonamenskih poti, medtem ko bi bila sanacija dotrajanih in zobu časa prepuščenih poti zelo draga. Ne vemo, da bi za takšne posege obstajala državna sredstva. Ena od možnosti je tudi prostovoljno delo. Rezultati naše ankete kažejo, da bi večina gorskih kolesarjev in planincev + gorskih kolesarjev (Priloga 6.1) prostovoljno pomagala pri obnovi kolesarskih poti, medtem ko planinci in alpinisti v večini ne bi prostovoljno pomagali, saj za to nimajo časa.

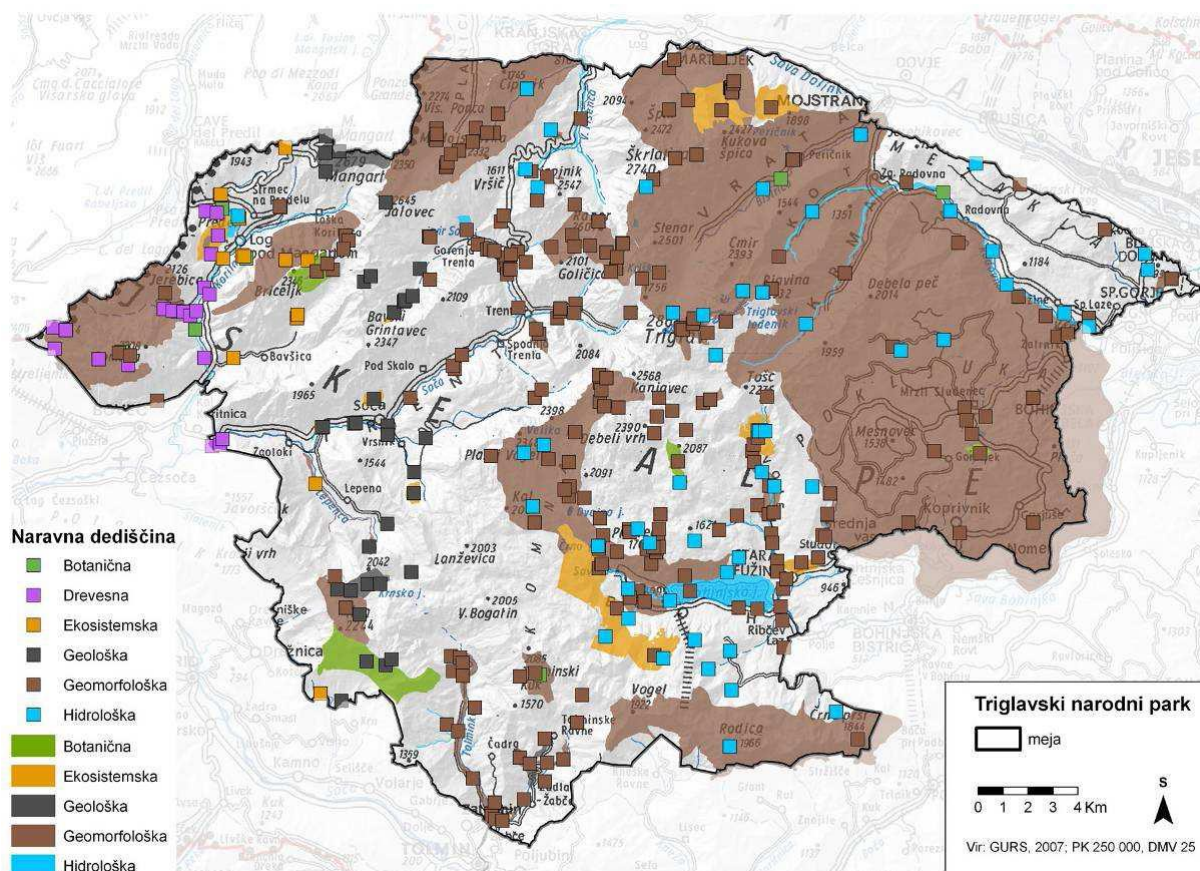
### **1.3.2 Vrednosti in potenciali Triglavskega narodnega parka**

Gledano z vidika razvoja je ključnega pomena prepoznavanje (tako med domačini kot tudi med potencialnimi obiskovalci) številnih in heterogenih vrednosti območja varovanja, ki predstavljajo njegov potencial. V kakšnem obsegu in na kakšen način so vsi potenciali uporabljeni, je seveda odvisno od različnih družbenih dejavnikov. Pomembno je tudi, da se pri načrtovanju razvoja lahko z ekonomskega vidika argumentirano prikaže vse potenciale in s tem utemelji trditev, da zavarovanje ne bi smelo biti ovira za razvoj (Slabe Eker, 2005, v Plut, 2008).

#### **Naravna dediščina**

Naravne vrednote v TNP so bile glavni razlog za zavarovanje. Glede na varovalni status območja (narodni park, IUCN II) so vse naravne vrednote državnega pomena. S Slike 2 je razvidno veliko območje ekosistemske naravne dediščine na pobočju, ki se dviga od Koče pri Savici k področju Komne in v Dolino Triglavskih jezer. Območje predlagane

gorskokolesarske poti na soški strani TNP pa je zanimivo predvsem zaradi geološke in geomorfološke naravne dediščine.



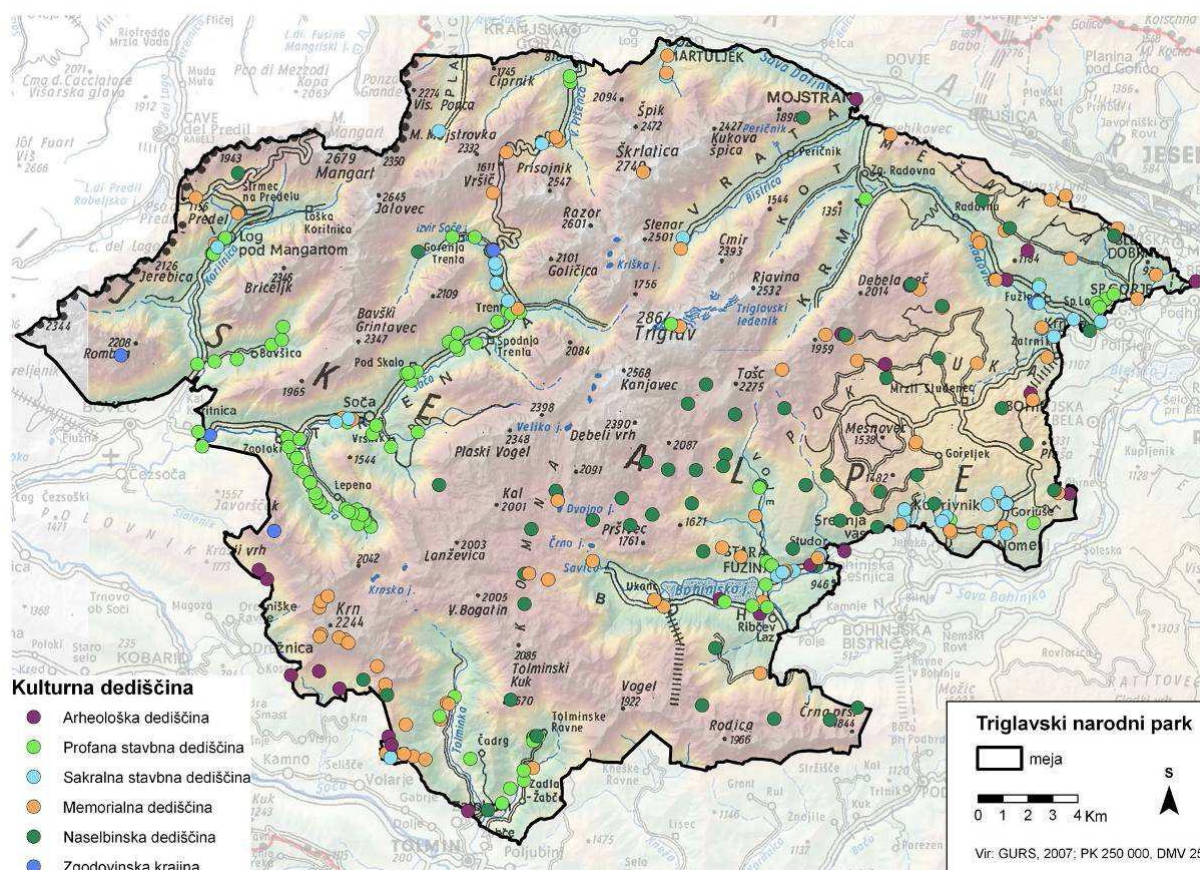
Slika 2. Naravne vrednote Triglavskega narodnega parka po uradnem registru naravne dediščine (Vektorski podatki o območjih naravnih vrednot, 2007, v Plut, 2008).

## Kulturna dediščina

Za naš edini narodni park je pomembna tudi bogata kulturna dediščina, ki skupaj z naravno tvori edinstveno podobo parka. Največ enot kulturne dediščine spada v profano (dobro ohranjene stare domačije – glej Sliko 3, dolina Lepene) ali sakralno (kapelice in druga znamenja) stavbno dediščino. Posebej je evidentirana še memorialna dediščina (spominska obeležja – npr. vojaško pokopališče padlih v 1. svetovni vojni v Ukancu in spomenik na Planini na Kraju) in naselbinska dediščina (večina še delujočih planin ter nekateri zaselki) (Plut, 2008). Krnsko pogorje je posejano z vojaškimi objekti (iz časa 1. svetovne vojne in po njej – po podpisu Rapalske pogodbe), ki niso vsi vpisani v register kulturne dediščine. Zato pa je vanj vpisano celotno zgodovinsko območje Krnskega pogorja, ki je zaščiteno kot kulturna dediščina (Fundacija Poti miru v Posočju, osebna komunikacija, maj 2011).

Preplet naravne in kulturne dediščine daje širšemu območju idejne Savsko-soške kolesarske poti veliko privlačnost. Dejstvo podpira razmišljanja o povezovanju savske in soške strani parka na splošno, tudi z učnimi, zgodovinskimi, naravovarstvenimi ali geološkimi potmi, ki

jih ni nujno urediti s številnimi novimi informativnimi ter usmerjevalnimi tablami, ki bi kazile podobo krajine, pač pa predstaviti z informativnimi zgibankami/brošurami ter vodenimi turami za odrasle in mladino. Eno- ali dvodnevna kolesarska oziroma dvodnevna planinska tura informativne narave, ki bi se jo lahko opravilo tako s savske kot tudi soške strani, bi se lahko lepo zaokrožila še z obiskom planin, vasi in mest na robu parka ter njihovo kulinarčno, kulturno in prireditveno ponudbo.

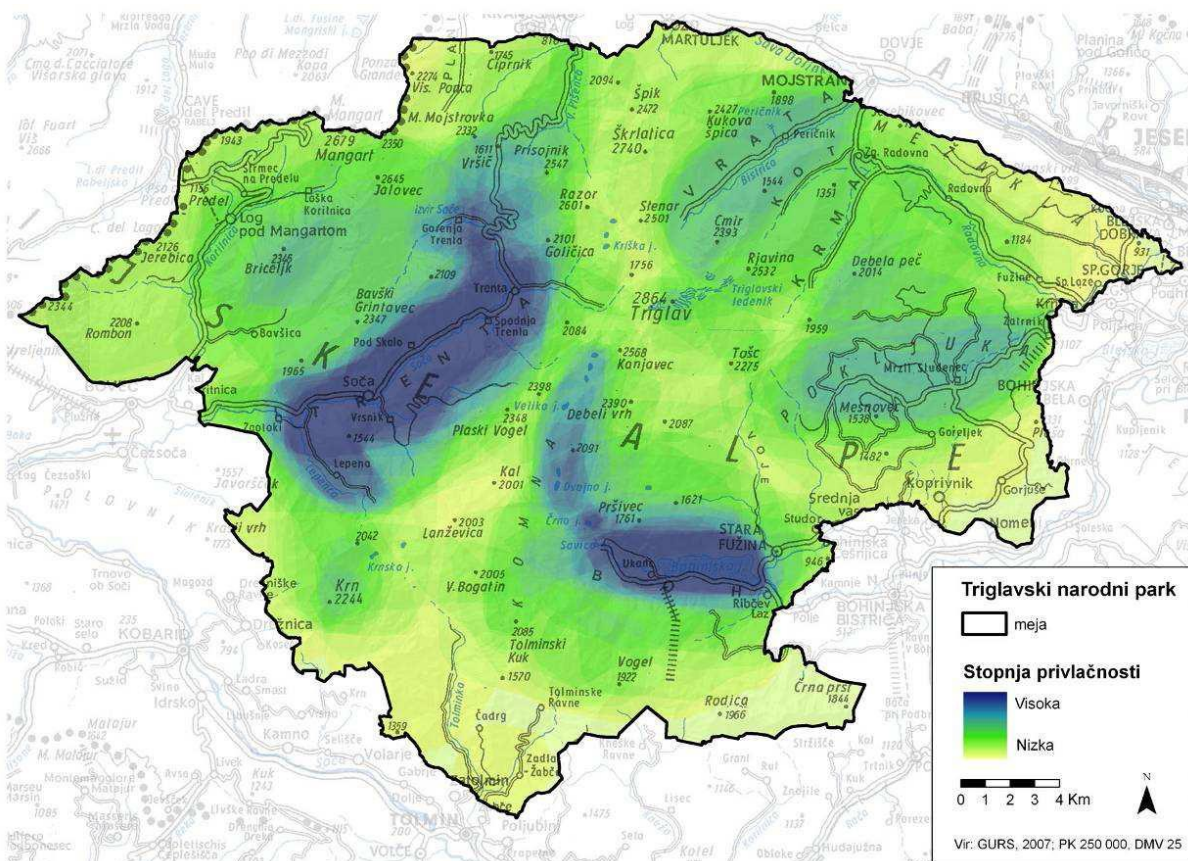


Slika 3. Kulturne vrednote Triglavskega narodnega parka po uradnem registru kulturne dediščine (Vektorski podatki o območjih kulturnih vrednot, 2007, v Plut, 2008).

### Analiza razvojnih potencialov

Filozofska fakulteta Univerze v Ljubljani je v letu 2007 izvedla analizo razvojnih potencialov TNP, kateri je sledilo obsežno terensko anketiranje prebivalcev (domačinov) in obiskovalcev, ki je med drugim obsegalo tudi oceno vrednosti zavarovanega območja, percepcijo razvojnih potencialov, razumevanje in odnos do obstoječega režima varovanja. S Slike 4 je razvidno, da sta prav območji Bohinja in Trente z Lepeno med najprivlačnejšimi v TNP. Predlagana Savsko-soška kolesarska pot prek Komne in mimo Krnskega jezera bi povezala dve turistično privlačni območji in jima dodala vrednost z dodatnimi rekreacijskimi in vodniškimi vsebinami. Načrt trajnostnega upravljanja in turističnega razvoja narodnega parka kliče po nadaljnjih preučevanjih dejanskih koristi za turizem in škodljivosti na novo vpeljanih

aktivnosti za naravo visokogorskega zavarovanega območja. Ozaveščanje ljudi v prid ohranjanju miru in neokrnjenosti narave se zdi primernejši način kot splošna prepoved vsega novega. S tem se ljudi napeljuje k razmišljanju o njihovem vplivu poseganja v naravo in ne ustvarja splošnega odpora do prepovedi, ko bi vsak želel uveljaviti »le svoje neškodljive« interese.



Slika 4. Najbolj privlačna območja v TNP (UL, Filozofska fakulteta, projektno delo, 2007, v Plut, 2008).

Glede na rezultate naše ankete, opravljene s 283 rekreativci, ki kažejo, da se jih 23,7% ne strinja s prepovedjo kolesarjenja po utrjenih poteh, nadaljujemo v smeri razmišljanja direktorja TNP g. Šolarja. Dovolji naj se kolesarjenje po poteh na obrobju parka, ki so redno vzdrževane. Primer so precej dobro ohranjene široke poti tolminskih hribov, ki povezujejo planine z dolino in planine med seboj (Šolar, osebna komunikacija, september 2011). Primeri savsko-soških povezav pa so veliko bolj kompleksni ter potrebni večjih posegov v naravo, zato je njihova uresničitev bolj odmaknjena.

### **1.3.3 Dosedanje mnenjske raziskave in raziskave primerjalnega tipa vplivov različnih aktivnosti na naravno okolje**

Ob porastu zanimanja za gorsko kolesarstvo doma in v tujini, ki se ga na nekaterih terenih dovoljuje, na drugih prepoveduje, se postavljajo trditve na podlagi dejanskih primerov iz narave ali sklepanja in osebnih prepričanj manjših interesnih skupin. V nadaljevanju si oglejmo raziskave iz tujine (Sprung, 2011 in Cessford, 1995) in tri, ki so bile opravljene pri nas. Nekatere so bolj, druge manj natančne. Prikazan je vpliv vseh aktivnosti – kolesarstva, pohodništva, teka, jahanja, ribolova, lova, opazovanja ptic – na okolje. Zajete so tri kategorije: fizičen vpliv na poti in objekte, poškodovanje vegetacije in vpliv na življenje živali. Tiste, ki so primerjale moč vplivov različnih aktivnosti, z izsledki niso podprle mnenja, da ima kolesarjenje večji negativni vpliv na naravne vire kot ostale aktivnosti.

#### **Raziskavi, ki sta primerjali pohodniško in kolesarsko rabo poti**

**Wilson in Seney (1994, v Sprung, 2011): Kopita in stopala spodkopavajo pot bolj kot gume koles.**

Leta 1994 sta Wilson in Seney z Državne univerze v Montani objavila študijo »Erosional Impacts of Hikers, Horses, Motorcycles and Off-Road Bicycles on Mountain Trails in Montana« (Erozijski vplivi pohodnikov, konj ter motornih in gorskih koles na gorske poti Montane). Zajela je sto obiskovalcev iz vsake skupine, ki so med vzpenjanjem prečili kontrolne točke dveh gozdnih poti. Na eni sta raziskovalca simulirala padavine – dež. Pri tem sta merila odnašanje sedimentnih kamnin in plasti zemlje, kar botruje eroziji. Statistično značilnih razlik med izmerjenimi vplivi kolesarjev in pohodnikov ni bilo. Pokazalo pa se je večje odnašanje materiala z namočene poti pri pohodnikih in konjenikih v primerjavi s kolesarji. Konstrukcije in vzdrževanje poti so po njunem mnenju pomembnejša faktorja v kontroli erozije kot prepoved uporabe poti za določene pristočasne aktivnosti.

**Chiu in Kriwoken (v tisku, v Sprung, 2011): Ni statistično značilne razlike med pohodniškim in kolesarskim poškodovanjem poti.**

Raziskovalca s Tasmanske univerze (Avstralija) sta proučevala vplive pohodništva in kolesarjenja na zapuščeni neasfaltirani cesti. V študiji »Managing Recreational Mountain Biking in Wellington Park, Tasmania, Australia« (Upravljanje rekreacijskega gorskega kolesarstva v parku Wellington na Tasmaniji, Avstralija) sta izvedla poskus s 400 prečenji odsekov poti s strani pohodnikov in kolesarjev. V poskus so bili vključeni štirje različni odseki poti: ravninski, naklonina, odseka s suho in namočeno podlago. Merjene so bile spremembe na površinskem profilu poti glede na podatke, vzete pred prečenji, med raziskavo in po koncu prečenj odsekov poti. Avtorja nista zabeležila statistično značilnih razlik v

poškodovanju poti med obema skupinama uporabnikov. Odkrila pa sta nezanemarljivo poškodovanje z gumami med zaviranjem oziroma bočnim drsenjem kolesa. Obe skupini sta bolj poškodovali namočeno kot suho pot.

### **Raziskave, ki niso primerjale vplivov posameznih aktivnosti na pot**

**Goeft in Alder (2001, v Sprung, 2011): Trenda erozije podlage ni mogoče enostransko določiti.**

Raziskovalca sta eno leto proučevala erozijo dveh poti v zahodni Avstraliji. Poti sta imeli vzpone, spuste, neravnine in ravninske odseke. Odkrila sta, da se pot spreminja s časom (trajanjem kolesarske obremenitve), glede na naklon terena in starost poti, vendar spremembe ne kažejo očitnega trenda. Opazila sta večjo kompaktnost zemlje na starejših odsekih v primerjavi z mlajšimi odseki poti in zoženje poti v odvisnosti od časa, vendar ne z jasnim trendom sprememb.

**Crockett (1986, v Sprung, 2011): Minimalne spremembe na poti po ponovljenih prečenh potih s kolesom.**

Leta 1986 so v narodnem parku Santa Clara in rekreacijskem področju severne Kalifornije opravili študijo vpliva kolesarjenja na poti Edwards Field. Sodelovalo je 45 kolesarjev, ki so skupaj 495-krat prečili 12 odsekov poti. Vzorci poti so bili pregledani in izmerjeni pred in po prečenh. Širina poti se je ponekod povečala, drugod zmanjšala, prav tako pa je variirala količina nanesene ali odnesene zemlje na križiščih poti. Raziskovalec Christopher S. Crockett je izmeril minimalne spremembe, in ker vizualno pot ni bila bistveno spremenjena, so pristojni v parku odprli poti za gorske kolesarje. Pomanjkljivost testa je bila obravnava samo kolesarjev. Pohodniki na vzorčne odseke niso zahajali.

### **Študije vpliva kolesarjenja in primerjav tega z vplivi drugih aktivnosti na uničenje vegetacije**

**Thurston in Reader (2001, v Sprung, 2011): Pohodništvo in kolesarjenje teptata vegetacijo v enaki meri.**

Leta 2001 sta raziskovalca z Univerze Guelph v Ontariu, Kanada, izvedla študijo, ki je primerjala vplive kolesarjenja in pohodništva na izpostavljenost tal eroziji, gostoto podrastja in rastlinskih debel ter bogastvo njihovih vrst. Objavila sta jo v »Impacts of Experimentally Applied Mountain Biking and Hiking on Vegetation and Soil of a Deciduous Forest« (Vplivi poskusno vpeljanega gorskega kolesarstva in pohodništva na vegetacijo in prst v listopadnem gozdu). V raziskavi sta merila razlike med začetnim, vmesnim in končnim stanjem na dveh

enakih poteh v listnatem gozdu, ki ju je prečilo 500 pohodnikov oziroma 500 kolesarjev. Po vseh vzetih vzorcih so sledile tri bistvene ugotovitve. Obremenitev tal in podrastja je naraščala z na istem mestu naraščajočo aktivnostjo katerekoli vrste. Izmerjeni vplivi pohodništva in kolesarjenja se niso statistično značilno razlikovali. Vplivi obeh skupin uporabnikov poti se niso razprostirali izven pasu 30 cm od sredine poti.

Pogrešamo okvirne podatke o tem, kolikšna je povprečna erozija pri določenem številu obiskovalcev glede na naklon, razmočenost tal, nadelanost poti. Dobrodošel bi bil tudi predlog za različne terene, na koliko časa naj bo pot zaprta, da se podlaga regenerira.

**Bjorkman (1996, v Sprung, 2011): Vegetacija je najbolj izpostavljena na osrednjih delih poti, namenjenih različnim uporabnikom; umetno utrjena pot manj podvržena eroziji.**

Leta 1996 je Bjorkman objavil študijo erozije tal na obstoječih poteh v narodnem parku severnega dela zvezne države Wisconsin v ZDA. Meritve so pokazale hitro in izdatno izginjanje vegetacije iz sredine poti. Pojav izginjanja vegetacije v pasu dveh metrov od središča poti je bil počasnejši in manj izrazit. Zbitost podlage je vzdolž sredine poti enakomerno naraščala, medtem ko je bila dva metra vstran minimalna. Širjenje neporasle poti je bilo hitrejše na začetku merjenja, kasneje se je proces upočasn timer. Izginjanje vegetacije se je v primerjavi z osončenimi odseki poti hitreje pojavljalo v senci in je bilo izrazitejše na podlagi z več peska.

Bjorkman je z dveh zelo strmih (62%) poti očistil vegetacijo. Eno je pustil golo, medtem ko je drugo umetno utrdil. Študija je merila sedimentacijo obeh vzorčnih naklonin. Z umetno utrditvijo zavarovana pot je proizvedla 0,11 tone sedimentov na aker (tj. 4040 m<sup>2</sup>), medtem ko je neobdelana pot proizvedla kar 10,86 tone/aker.

### **Raziskave, ki so primerjale vplive pohodništva in kolesarjenja na življenje divjih živali**

**Taylor in Knight (2003, v Sprung, 2011): Pohodništvo in kolesarstvo povzročata enake vplive na velike sesalce – raziskava v narodnem parku Antelope Island v zvezni državi Utah.**

Asistenti v raziskavi so hodili in kolesarili z vsem spoštovanjem do narave, niso se ustavljali in gledali za živalmi, niti niso govorili. Raziskovalca sta ob tem kot skrita opazovalca za vsako posamezno žival vseh v raziskavo vključenih vrst živali merila naslednje: razdaljo, pri kateri zazna človeškega obiskovalca kot ogrožajočega, odzivno reakcijo nanj ter razdaljo umika. Pri opazovanju bizonov in antilop so rekreativci ostajali na poteh, medtem ko so opazovanja jelenov vključevala tudi brezpotja. Visoka stopnja prekrivanja, med 95% intervalom zaupanja kolesarjenja in pohodništva, je pokazala značilno pomanjkanje bioloških razlik v odzivih živali na ti dve aktivnosti.

Raziskovalca sta z anketo dodatno raziskala še obnašanje obiskovalcev otoka. Ugotovila sta, da pohodniki, kolesarji in konjeniki večji vpliv na divjino pripisujejo drugim skupinam in najmanj skupini, ki ji pripadajo. Prav tako je analiza odgovorov pokazala, da obiskovalci nepravilno ocenjujejo razdaljo, pri kateri so za divje živali že moteči. Menijo, da niso tako moteči, kot dejansko so.

**Papouchis, Singer in Sloan (2001, v Sprung, 2011): Pohodniki imajo velik vpliv na muflona – raziskava v narodnem parku Canyonland v zvezni državi Utah.**

Leta 1993 in 1994 opravljena raziskava »Responses of Desert Bighorn Sheep To Increased Human Recreation« (Odzivi puščavskega muflona na povečano človekovo rekreacijo v njegovem življenjskem okolju), predstavljena leta 2001, je zabeležila 1029 srečanj človeka z omenjeno živaljo. Primerjali so vedenjski odziv živali, trajanje odziva ter razdaljo umika živali, primerjajoč vozila, gorske kolesarje in pohodnike. Pohodniki so povzročili 61-odstotni beg naključno srečanih živali, medtem ko so vozila povzročila 17-odstotni in kolesarji 6-odstotni beg. Vzrok za to raziskovalci pripisujejo pohodnikovi pojavnosti izven poti, na za živali nepredvidljivih mestih, ter namernemu približevanju živalim.

**Gander in Ingold (1996, v Sprung, 2011): Pohodniki, tekači in gorski kolesarji, vsi enaki do gamsov – raziskava v Bernese Oberlandu, Švica.**

Raziskovalca sta leta 1996 objavila »Reactions of Male Alpine Chamois Rupicapra rupicapra to Hikers, Joggers, and Mountain bikers« (Odzivi alpskega gamsa Rupicara rupicara na prisotnost pohodnikov, tekačev in gorskih kolesarjev). Vsaka oseba je opravila 32 prečenj poti, ki je vodila preko travnikov, ležečih nad gozdno mejo naravnega rezervata. Opazili so podobno reakcijo živali na vse vrste človekove aktivnosti. Po ponavljajočih se srečanjih s človekom so se začele travniku izogibati.

**Spahr (1990, v Sprung, 2011): Pohodniki imajo večji vpliv na orle kot kolesarji – raziskava ob reki Boise v zvezni državi Idaho, ZDA.**

Gospa Robin Spahr je leta 1990 izvedla raziskavo »Factors Affecting The Distribution Of Bald Eagles And Effects Of Human Activity On Bald Eagles Wintering Along The Boise River« (Dejavniki, ki vplivajo na razširjenost beloglavega orla plešca in vplivi človekovih aktivnosti na prezimujoče orle ob reki Boise). Ugotovila je, da pohodniki med vsemi obiskovalci najpogosteje povzročijo beg orlov, in sicer v 46%, kolesarji pa so po vplivu svoje aktivnosti na življenje prezimujočega orla s 15% na tretjem mestu. Kolesarji povzročijo najdaljšo razdaljo umika orlov, v povprečju 148 metrov, minimalno 96 metrov in do največ 200 metrov. Povprečna razdalja umika pri pohodnikih je bila krajša (87 m), vendar je najkrajša znašala 17 metrov, najdaljša pa 300 metrov. Indeks motenj, ki odraža tako razdaljo



kot tudi pogostost umika živali, kaže pohodnika kot najbolj motečega za orle. Kolesarji na tretjem mestu sledijo ribičem.

### **Zavod RS za varstvo narave: Analiza stopenj vplivov kolesarjenja**

Atraktivnost slovenskih visokogorskih območij privablja vedno več obiskovalcev, med njimi tudi gorskih kolesarjev. Težave v naravnem okolju in med njegovimi obiskovalci nastajajo zaradi še nezadostne ozaveščenosti uporabnikov planinskih poti, slabega nadzora, neučinkovitega sistema glob (veljavna Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju) in neupoštevanja – po mnenju mnogih kolesarjev prestrogih – prepovedi. Zavod RS za varstvo narave je v letu 2011 pripravil pregleden seznam vplivov kolesarskih voženj na klasifikacijske vrste in habitatne tipe. Zaradi kompleksnosti vsebin posebnih varstvenih območij Natura 2000 so vplivi razdeljeni v več skupin, ki jih prikazuje spodnja Tabela 1 (Ključni razlogi za boljšo ureditev vožnje v naravnem okolju, 2012).

V njej kot primer navajamo le prepoznavnejše živalske vrste. Glavna potencialna grožnja rastlinskim vrstam je širitev mreže planinskih in morebitnih gorskokolesarskih poti. Med klasifikacijske habitatne tipe smo vključili alpska travišča, resave in gorske travnike, ki so po podatkih Nature 2000 v Sloveniji vsi v stabilnem stanju (Habitatni tipi, 2012).

Tabela 1

*Možen vpliv kolesarjenja na klasifikacijske vrste in habitatne tipe*

<b>Ime vrste</b>	<b>Latinsko ime</b>	<b>Skupina</b>	<b>Opombe</b>	<b>Vpliv kolesa/pešca</b>
<b>HRUP</b> – Kvalifikacijske vrste, ki so najbolj občutljive na hrup v zimskem času in v času razmnoževanja				
<b>rušavec</b>	Tetrao tetrix tetrix	ptiči	Vožnja v življenjskem okolju vrste (ključna so rastišča, gnezdišča in zimovališča) znatno prispeva k stresu in posledično slabšanju primernosti bivališča. Vožnja v naravnem okolju je eden izmed razlogov, da je vrsta v Sloveniji v slabem stanju.	<b>1/0</b>
Nadaljevanje tabele				

## Nadaljevanje tabele

<b>divji petelin</b>	Tetrao urogallus	ptiči	Vožnja v življenjskem okolju vrste (ključna so rastišča, gnezdišča in zimovališča) znatno prispeva k stresu in posledično slabšanju primernosti bivališča. Vožnja v naravnem okolju je eden izmed razlogov, da je vrsta v Sloveniji v slabem stanju.	<b>1/1</b>
<b>gozdni jereb</b>	Bonasa bonasia	ptiči	Vožnja v življenjskem okolju vrste (ključna so rastišča, gnezdišča) znatno prispeva k stresu in posledično slabšanju primernosti bivališča.	<b>0/0</b>
<b>HRUP – Kvalifikacijske vrste, ki so najbolj občutljive na hrup v času razmnoževanja</b>				
<b>kotorna</b>	Alectoris graeca saxatilis	ptiči	Kritično je obdobje v času razmnoževanja v bližnji okolici gnezda.	<b>1/1</b>
<b>FIZIČNI VPLIV NA VRSTE IN HABITATE – Slabšanje kvalitete habitatov</b>				
<b>Lorkovičev rjavček</b>	Erebia calcaria	metulji	Vpliv na kvaliteto habitatov (prehranjevalni habitat).	<b>0/0</b>
<b>VPLIV NA KVALIFIKACIJSKE HABITATNE TIPE – Travniški habitatni tip</b>				
<b>alpska in borealna travišča na silikatnih tleh</b>			Vožnja izven utrjenih poti.	<b>1 ali 2/ni podatka</b>
<b>alpske in borealne resave</b>			Erozija tal, uničevanje travne ruše, spreminjanje strukture vegetacije (zbitost tal, erozijski pojavi).	<b>1 ali 2/ni podatka</b>
<b>gorski ekstenzivno gojeni travniki</b>			Erozija tal, uničevanje travne ruše, spreminjanje strukture vegetacije (zbitost tal, erozijski pojavi).	<b>1 ali 2/ni podatka</b>

*Legenda:* 0 – ni vpliva, vpliv je zanemarljiv; 1 – zmeren vpliv; 2 – velik vpliv

**Ogris (2004): Gorsko kolesarjenje – tujek v naravnem okolju**

Dobro premišljena začetna zasnova steze oziroma trase, kjer bo steza potekala, je prva in najpomembnejša komponenta njenega uspešnega vzdrževanja. Dobro načrtovanje omogoči lažje vzdrževanje in večjo odpornost poti proti vplivom, posledično pa tudi njeno prijetnejšo uporabo. Na drugi strani je slaba zasnova poti razlog za težje vzdrževanje, hitrejše uničevanje in kopičenje težav, kar posledično daje malo možnosti za njeno obnovo. Zaradi slabega

videza steze se zmanjša tudi njena doživljajska privlačnost, kar odvrta njene uporabnike (pohodnike, kolesarje, izletnike in ponekod tudi jahače). Pri načrtovanju kolesarske poti je potrebno oceniti dane pogoje glede na kamninsko sestavo in stanje podlage. Znano je, da so poti z naklonom, manjšim od 10%, bolj privlačne za pohode in vožnjo s kolesi. Strmejše poti bi v osnovi dopuščale obstoj prsti, vendar bi ob uporabi prihajalo do uničevanja. Cikcak vijugasta steza (na Komno, v Lepeno, pod Bogatinskim sedlom) je oblika steze, kjer je trasa speljana prečno na breg v eno stran in nato ostro zavije v drugo. Uporablja se za postopno vzpenjanje po strmini, kjer ta ne dopušča direktnega vzpenjanja oziroma bi to bilo preveč naporno (Ogris, 2004). Čeprav je ta oblika poti pogosto najboljša rešitev za preprečevanje erozije in manjšanje strmine, je potencial za nastajanje bližnjic, ki pa so večinoma posledica planinstva in ne kolesarjenja. Kolesarji se na strmih terenih skoraj obvezno držijo poti, zapeljejo skozi ovinek in ga ne sekajo čez naravne ovire.

V raziskavi (Ogris, 2004) so analizirali poškodbe gozdnih površin, nastale pri vožnji z gorskimi kolesi, in na osnovi poškodb poskušali določiti primernost gozdnih poti za izvajanje te športne aktivnosti. Gorsko kolesarjenje, kot nova športna dejavnost v gozdnem okolju, je bilo prikazano predvsem z negativnimi vplivi na naravno okolje. Prvi vzorec so bili vzorci prsti, ki so jim določili barvo, vlažnost in tip (kamninske) podlage. Drugi obravnavani vzorec je vključeval več 10-metrskih odsekov različnih naklonov, izpostavljenosti vremenskim razmeram, tipov prsti in nadmorskih višin ter vplivov človeka. Zabeležili so začetno stanje vsakega posameznega obravnavanega odseka, stanje po koncu tridesetih voženj čez vsak odsek (ne vemo s kakšnim načinom vožnje – vzpon ali spust) in še stanje po 14-dnevem regeneracijskem obdobju. Vse na območju doline Jazbine v občini Črna na Koroškem. Raziskava je sicer potekala v zgodnjem spomladanskem obdobju, na od snežnice in deževnice namočenih gozdnih tleh, kar je bil začetni neugoden predpogoj za tovrstno raziskavo. Kot najbolj pereč problem se je izkazala vožnja po brezpotjih na slemenu in v gozdu, kjer je bila steza speljana v obliki črke S, in pri naklonih, večjih od 15%. Rezultat obremenjevanja na obeh občutljivih odsekih je bila globoka kolesnica in poškodba zgornjih dveh horizontov (plasti) podlage. Globoka kolesnica in zbita tla pomenijo t. i. žleb za padavinske vode in posledično žlebičasto erozijo brez možnosti pronicanja vode v tla. Na odsekih, kjer do žlebičaste erozije ni prišlo, poškodb po 14-dnevem regeneracijskem obdobju skoraj ni bilo več opaziti.

### **Luževič (2008): Okoljski vplivi športnorekreacijskih dejavnosti na območju Ratitovca**

V svojem diplomskem delu Luževič povzema Vrhunca (2006), ki pravi, da se pri hoji lahko pojavijo problemi, povezani z obremenitvijo podlage. Spremeni se sestava tal, tla postanejo zbita in neporaščena, ob padavinah in več tisoč obiskovalcih poti letno se bistveno poveča njihova erodibilnost. Sicer pa za pojav potne erozije ni bistvenega pomena, katera aktivnost se na nekem terenu dogaja, temveč to, kako pogosto poteka. Terenu tehnično ustrezna tehnika

kolesarjenja torej ni sporna. Problem nastane ob množičnem obisku in na ozkih planinskih poteh, kjer varno srečevanje kolesarjev in planincev ni mogoče.

Luževič se je osredotočil na pohodništvo. Vegetacija določeno stopnjo teptanja dopušča, ko pa se jo prekorači, začnejo rastline odmirati. Propad travne ruše lahko povzroči že 600 korakov na isto mesto v enem letu. Sprva nastopi odmiranje bolj občutljivih rastlin, ki jih lahko nadomestijo bolj odporne. Pride do sprememb v sestavi združbe, ob nadaljnjem teptanju pa lahko tla popolnoma ogolijo. Vegetacijo se najhitreje poškoduje s hojo po ekstremnih visokogorskih pobočjih, kjer je regeneracija tal zaradi težjih rastiščnih pogojev otežena.

Število prehodov, ki za 50 odstotkov zmanjšajo rastje, je na območju Pokljuke proučeval Alijeski (Alijeski, 2002, v Luževič, 2008). Ugotovil je, da se redukcija rastja v smrekovem gozdu in na barju zgodi že pri 75 prehodih. Vpliv pohodništva je torej očitno.

Vzdrževanje že obstoječih poti je najboljši način preprečevanja potne erozije. Pomemben je tudi potek poti, tako pohodniških kot tudi kolesarskih. Preko zelo strmih pobočij naj poti vodijo v serpentinah, ki niso prekratko speljane. Kjer je mogoče, naj potekajo po slemenu in ne po pobočju pod njim. V gozdu naj potekajo na zgornji strani dreves, tik ob deblih, s čimer imajo tla večjo stabilnost. Kjer rahel naklon poti ni mogoč, jarki za odvodnjavanje preprečujejo njihovo odnašanje ob padavinah. Prečne pobočne poti naj imajo robove utrjene z opornimi kamnitimi zidovi ali lesenimi braniki.

**Cessford (1995): Novozelandska raziskava »Off-road mountain biking: A profile of participants and their recreation setting and experience preferences«** (Gorsko kolesarjenje izven urejenih poti: profil udeležencev, njihovo rekreacijsko prizorišče in najljubša doživetja)

Leta 1995 izvedeno poštno anketiranje 504 gorskih kolesarjev je dalo sledeče rezultate: Tabela 2 na naslednji strani.

Tabela 2

*Stopnja strinjanja kolesarjev z izjavami štirih glavnih gorskokolesarskih tem*

Mnenjske izjave	popolnoma se ne strinjam	deloma se ne strinjam	ni se ne strinjam, ni se strinjam	deloma se strinjam	popolnoma se strinjam
<b>Konflikt</b>					
Gorska kolesa naj bodo dovoljena povsod	14	<b>32</b>	19	23	11
Gorska kolesa naj ne bodo dovoljena na pohodnih poteh	16	<b>42</b>	20	17	4
Gorsko kolesarstvo je združljivo s pohodništvom	3	16	22	<b>43</b>	16
Nekatere pohodne poti niso primerne za kolesarjenje – zaradi velikega števila pohodnikov	3	9	8	<b>50</b>	30
Nevarnost gorskih kolesarjev za pohodnike je precenjena	2	12	23	<b>44</b>	19
Peščica neodgovornih kolesarjev povzroči večino problemov	0	2	8	42	<b>48</b>
Peščica neinformiranih pohodnikov si zamišlja večino problemov	0	5	30	<b>45</b>	20
<b>Vplivi</b>					
Nekatere pohodne poti niso primerne za kolesarjenje – podvržene hitrim poškodbam	4	12	17	<b>44</b>	24
Okoljska škoda gorskega kolesarjenja je precenjena	1	8	22	<b>38</b>	31
<b>Doživljajska izkušnja</b>					
Razgled/panorama/narava niso nujni za moj užitek pri vožnji	<b>46</b>	32	10	10	3
Hitrost/akcija/vznemirljivost niso nujni za moj užitek pri vožnji	<b>46</b>	33	8	10	3
<b>Upravljanje poti</b>					
Informacije o drugih kolesarskih območjih lahko zmanjšajo konflikte	0	5	9	<b>47</b>	39
Odgovorno kolesarjenje in primeren odnos lahko zmanjša konflikte	0	1	5	44	<b>50</b>
Kolesarji naj imajo prostovoljni kodeks obnašanja (varnost/vpliv na okolje in okolico)	0	2	8	33	<b>57</b>
Dostop do nekaterih vozniških območij naj bo občasno omejen	5	13	24	<b>43</b>	14
Dostop naj bo občasno omejen v določenih dneh	13	16	15	<b>42</b>	14
Coniranje različnih pohodniških in gorskokolesarskih območij je učinkovito	6	23	28	<b>33</b>	9
Če bi bile kolesarske poti osnovane, bi se jih kolesarji držali	6	<b>35</b>	24	29	6

Iz rezultatov (Tabela 2) je razvidno, da so kolesarji svojo športno aktivnosti videli kot potencialno nevarnost za okolje, ki pa jo je mogoče z upoštevanjem pravil in pravilno vožnjo uspešno omejiti. Ob tem pa kot zanimivost izpostavimo delno nestrinjanje anketirancev z izjavo, da bi se kolesarji držali osnovanih kolesarskih poti.

Kolesarji so se strinjali, da so določene omejitve potrebne, vendar so se jim fizični vplivi gorskega kolesarstva na naravno okolje zdeli pretirano poudarjeni. Samonadzor obnašanja in samoomejevanje dostopa sta se jim zdela primernejši obliki urejanja problematike gorskega kolesarstva. Pogostost tovrstnih mnenj je premosorazmerno naraščala s stopnjo izkušenosti kolesarjev.

- Kolesarji so menili, da je pravilno kolesarjenje dopustno na večini pohodniških poti. Izjema so na vplive občutljive in s strani pohodnikov oblegane poti, kjer bi bilo potrebno poostri nadzor obiskovalcev. Strinjali so se, da so vplivi in tveganja, ki naj bi jih imeli kolesarji na pohodnike, pretirano izpostavljeni, ter da kombinacija neodgovornih kolesarjev in neinformiranih pohodnikov povečuje potencial za konfliktno situacijo.
- Razgled, panorama in izkušnja v naravi so kolesarjem večali užitek pri vožnji. Z naraščajočo izkušnostjo kolesarjev je naraščala tudi pomembnost doživetja hitrosti, akcije in vznemirljivosti na turi.
- Kolesarji so priznali, da bi bile potrebne določene omejitve dostopa do nekaterih poti. Menili so, da spoštovanje kodeksa obnašanja gorskega kolesarja lahko uspešno zmanjša konflikte med kolesarji in pohodniki. Način upravljanja s časovno omejenim dostopom na nekatere poti se jim je zdel bolj smiseln kot coniranje območij, namenjenih različnim rekreativnim uporabam. Nekateri kolesarji pa so nasprotovali obema idejama.

## 1.4 Problem, cilji in hipoteza

### 1.4.1 Problem

Zakoni, uredbe, predpisi, navodila in priporočila – vse s ciljem, da bi se rekreacijo in šport v naravnem okolju uredilo naravi in njenim uporabnikom ustrezno, se ju usmerjalo in nadzorovalo njuno izvajanje, tako individualno kot tudi tržno usmerjeno. Omejevanje rekreacijske rabe naravnega prostora sproža razprave med predstavniki različnih skupin rekreativnih športnikov, turističnimi ponudniki, predstavniki lokalnih skupnosti, lovci, gozdarji, Javnim zavodom TNP, Ministrstvom za okolje in prostor ter drugimi. Jasne ločnice med zagovorniki razvoja športnega turizma in njegovimi nasprotniki ni. Predvsem zato, ker se vsi zavedajo koristi turistične ponudbe tudi za Triglavski narodni park. Klub Arc Alpin (CAA), ki združuje društva alpskih držav, prišteva turno kolesarstvo med za okolje najsprejemljivejše športne zvrsti v hribih. Nas je v prvi vrsti zanimala prav tema gorskega oziroma turnega kolesarstva, saj to prodira vedno višje v gore, njegovi učinki na gorsko naravo pa še niso dovolj raziskani. Obstaja mnogo nasprotujočih si bolj ali manj strokovnih mnenj, iz katerih se ne da oblikovati enotnega zaključka o ustreznosti kolesarjenja za zavarovano gorsko območje.

### 1.4.2 Cilji

Z namenom ugotovitve mnenj zainteresirane javnosti o primernosti gorskega kolesarstva v TNP smo izvedli elektronsko anketo. Glede na različne pojavne oblike športa v TNP smo se

odločili za primerjavo mnenj štirih aktivnostnih kategorij, pri čemer smo zasledovali naslednje cilje:

- Ugotoviti odobravanje oziroma neodobravanje gorskega kolesarjenja v Triglavskem narodnem parku.
- Med anketiranci ugotoviti poznavanje oziroma nepoznavanje našega predloga kolesarske poti v TNP.
- Pridobiti mnenja anketirancev o obnašanju naključno srečanega kolesarja v slovenskih gorah.
- Pridobiti mnenja obiskovalcev narodnega parka o vplivu dovoljenja kolesarjenja na množičnost obiska parka in število avtomobilov ob izhodiščih poti.
- Ugotoviti, v kolikšni meri se anketiranci poslužujejo javnega transporta do izhodišč izletov, pohodnih in kolesarskih tur ter alpinističnih vzponov.
- Ugotoviti, kdaj anketiranci sebe doživljajo kot prijaznejše obiskovalce gora – v vlogi pohodnikov ali kolesarjev.
- Ugotoviti pripravljenost anketirancev sprejeti tudi omejitve, do katerih bi prišlo z dovoljenjem kolesarjenja v TNP.
- Pridobiti mnenja o prevozu koles z žičnico.
- Povprašati o priljubljenosti večdnevni tur.

S predstavnikoma občin Bovec (Danijel Krivec, nekdanji župan Občine Bovec) in Tolmin (Uroš Brežan, župan Občine Tolmin) smo opravili intervju z namenom ugotovitve občinskih pogledov na kolesarske projekte občin, na našo predlagano kolesarsko pot in morebitne skupne projekte več občin. V priložo 6.5 smo dodali prepis intervjujev, ki sta potekala preko elektronske pošte.

### **1.4.3 Hipoteza**

H1: Anketiranci se v splošnem strinjajo z dovoljenjem kolesarjenja po za kolesarjenje primernih poteh v Triglavskem narodnem parku.

## 2 METODE DELA

### 2.1 Vzorec merjencev

Anketiranci so se imeli možnost razvrstiti v štiri kategorije, glede na poglavitno prostočasno aktivnost. Tako je anketni vprašalnik zajel skupno 283 slovenskih rekreativnih **pohodnikov** (planincev), **alpinistov**, **gorskih kolesarjev** in **pohodnikov + gorskih kolesarjev**. V raziskavi je sodelovalo 67 planincev, 51 gorskih kolesarjev, 85 planincev + gorskih kolesarjev in 80 alpinistov.

Zastopanost anketirank in anketirancev je bila v razmerju približno ena proti tri, 68 žensk in 215 moških.

Največ jih je bilo v starostnem intervalu do 29 let, v naslednjem starostnem intervalu (30–39 let) pa nekaj manj, 103. Anketirancev, starih med 40 in 50 let, je bilo 43. Najstarejši kategoriji (51 let in več) je pripadlo 28 anketirancev.

### 2.2 Pripomočki

Oblikovali smo spletni anonimni anketni vprašalnik. Anketiranje je potekalo slab mesec v marcu in aprilu 2011. Anketiranci so bili seznanjeni z namenom raziskave.

Med anketnimi vprašanji (spremenljivkami) posamične statistike je bilo 24 obveznih vprašanj zaprtega tipa, večina jih je dajala možnost odgovora »drugo«. Ostalih šest je bilo neobveznih vprašanj odprtega tipa, namenjenih pojasnitvi anketirančevega predhodnega odgovora (Priloga 6.1). Prva tri vprašanja so ugotavljala splošne podatke o anketirancih. Naslednjih osem vprašanj je ugotavljalo poznavanje prepovedi vožnje s kolesom v TNP, obravnavalo (ne)strinjanje s prepovedjo in pripravljenost prostovoljnega obnavljanja kolesarskih poti, ugotavljalo poznavanje idejne Savsko-soške kolesarske poti (Ukanc–Lepena) in obravnavalo mnenje anketirancev o v gorah srečanih kolesarjih. Sklop naslednjih štirih vprašanj je anketirance spraševal po njihovem lastnem obnašanju v gorah in priljubljenosti večdnevnihtur, izletov. Sledilo je šest vprašanj o uporabi javnih prevoznih sredstev do izhodišč pohodniških oziroma kolesarskih poti ter o prevozu koles z žičnico na Komno. Ugotavljali smo tudi mnenja o vplivu dovoljenja kolesarjenja po predlagani poti na številčnost avtomobilov na izhodišču poti (povečanje/zmanjšanje) in morebitno spremembo stopnje obiska narodnega parka, poleg tega pa še pripravljenost anketirancev sprejeti z dovoljenjem kolesarjenja vzporedno postavljene omejitve. Zadnji sklop obveznih vprašanj je obravnaval namene zahajanja v gore, vire poznavanja ogroženosti rastlinskih in živalskih vrst Julijskih Alp ter mnenja o gorskem kolesarju kot (ne)motečem dejavniku v naravi.



### 2.3 Postopek zbiranja podatkov

Anketni vprašalnik je bil anonimen in prostovoljne narave. Odgovarjanje nanj je potekalo prek elektronskega obrazca. Podatki so se shranili v elektronski obliki na strežniku in lahko smo jih prikazali v elektronski razpredelnici ter v takšni obliki prenesli v statistični program SPSS 18.0.

Povezavo do njega smo razposlali na elektronske naslove prijateljev, znancev, Komisiji za turno kolesarstvo pri Planinski zvezi Slovenije, planinskim društvom v bližini Triglavskega narodnega parka in še nekaterim bolj oddaljenim, nekaterim alpinističnim odsekom in naključno srečanim rekreativnim športnikom, ki so privolili v sodelovanje. Vsi so bili naprošeni za posredovanje internetne povezave do ankete svojim prijateljem, znancem in morebitnim športnim društvom ter objavo na internetnih straneh oziroma forumih.

### 2.4 Metode obdelave podatkov

Za obdelavo podatkov smo se poslužili računalniškega programa SPSS 18.0. Statistično značilne razlike spremenljivk smo ugotavljali z enosmerno analizo variance. Kjer so bile ugotovljene razlike, smo opravili še test mnogoterih primerjav, natančneje Sidakov test. Ta nam je prikazal, med katerimi aktivnostnimi skupinami anketirancev je pri posamezni spremenljivki prišlo do statistično značilnih razlik v odgovorih. Dobljene podatke smo bolj podrobno predstavili z opisno statistiko ter grafi. Zaradi večine opisnih odgovorov, ki smo jih ponudili anketirancem, se pri njihovi analizi nismo mogli nasloniti na standardne odklone in aritmetične sredine.

V rezultatih z razpravo smo združili odgovore na vprašanja, ki niso direktno vezana na hipotezo. Pri nekaterih spremenljivkah je prišlo do nepričakovanih statistično značilnih razlik med odgovori. In obratno, pri nekaterih spremenljivkah ni bilo statistično značilnih razlik, čeprav smo jih pričakovali.

### 3 REZULTATI Z RAZPRAVO

Rezultati bodo predstavljeni v naslednjih vsebinskih sklopih: statistično značilne razlike med odgovori skupin anketirancev, odnos anketirancev do gorskega kolesarjenja in poznavanje problematike, doživljajska privlačnost visokogorja, infrastruktura in odnos do omejitev uporabe planinskih poti TNP. Pri vseh sta bila zastopana oba spola in razpon anketirancev od mladostništva do zrelih let, vendar smo pri analizi podatkov dali poudarek razlikam v mnenjih glede na športno aktivnost.

Precej obsežno poglavje se nam zdi pomembno zaradi izbora mnenj uporabnikov visokogorskih planinskih poti. Z njim diplomsko delo predstavlja delček v mozaiku sodobnih del najrazličnejših področij s stičnima točkama, tj. kolesarstvom in varstvom alpskega sveta.

Pri dveh vprašanjih smo zaradi neustrezno postavljenih pogojev dobili napačne podatke in jih zato nismo vključili v razpravo.

#### 3.1 Primerjave izbranih parametrov posamičnih statistik in test statistično značilnih razlik

##### 3.1.1 Primerjava izbranih spremenljivk med spoloma

Do statistično značilnih razlik med spoloma je prišlo pri sedmih spremenljivkah. Pri *poznavanju prepovedi kolesarjenja v TNP*, pri *pripravljenosti prostovoljnega obnavljanja poti*, pri vprašanju, ali so anketiranci *predlagano Savsko-soško kolesarsko pot že prekolesarili*. Pri spremenljivki o *obnašanju srečanega kolesarja* so moški tega ocenili manj kritično kot ženske, ki so imele več pripomb na odnos kolesarja do mimoidočih. Ženske so ocenile *svoj odnos do narave* kot ustrežnejši med pešačenjem, medtem ko so moški v večini menili, da ni razlike v njihovem obnašanju pri hoji ali kolesarjenju. Pri spremenljivki o *priljubljenosti večdnevni tur* nismo pričakovali bistvenih razlik med odgovori moških in žensk, vendar so bile statistično značilno različno ženskam bolj všeč večdnevne ture, za katere si večkrat vzamejo čas. Med moškimi je bilo statistično značilno več naklonjenosti enodnevnim turam. Pri *mnenjih o kolesarju kot motečem dejavniku* so ženske pogosteje menile, da je kolesar moteč za tla in rastje, moški pa, da sploh ni moteč.

##### 3.1.2 Primerjava izbranih spremenljivk med starostnimi skupinami

Do statistično značilnih razlik med starostnimi skupinami je prišlo pri treh spremenljivkah. Pri *mnenjih o prepovedi kolesarjenja v TNP* se jih je v starostni kategoriji 51 let in več, v primerjavi z najmlajšo starostno kategorijo (do 29 let), več popolnoma strinjalo s prepovedjo

kolesarjenja, tudi na planinsko še neobremenjenih območjih, in več se jih ni strinjalo s prepovedjo kolesarjenja na utrjenih poteh. Najmlajši so pogosteje izbrali kombinacije odgovorov (Priloga 6.1). Do statistično značilnih razlik je prišlo tudi v *mnenjih o dovoljenju transporta kolesa z žičnico* ter pri spremenljivki *obnašanje srečanega kolesarja*, ki ga je starostna skupina 30–39 let ocenila bolj kritično kot starostna skupina 40–50 let.

### 3.1.3 Primerjava izbranih spremenljivk med aktivnostnimi skupinami

Tabela 3

*Primerjava izbranih spremenljivk med aktivnostnimi skupinami (enosmerna ANOVA)*

	Opisna statistika								ANOVA	
	planinec		kolesar		planinec + kolesar		alpinist		F	Sig (F)
Spremenljivke	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD		
Veste za prepoved kolesarjenja v TNP	1,19	0,398	1,06	0,238	1,08	0,277	1,18	0,382	2,640	0,050
Ste za prepoved kolesarjenja	4,63	2,581	5,18	2,304	5,48	2,271	5,04	2,553	1,577	0,195
Bi prostovoljno prispevali k obnovi poti	2,46	1,119	1,35	0,796	1,74	1,048	2,23	1,043	14,404	0,000
Ste slišali za s-s kolesarsko varianto	1,70	0,461	1,61	0,493	1,75	0,434	1,81	0,395	2,340	0,074
Ali ste jo prekolesarili	3,00	0,000	2,35	0,745	2,38	0,805	2,80	0,414	5,589	0,002
Kolikokrat letno kolesarite v TNP	/	/	3,00	0,943	2,78	0,972	/	/	0,256	0,620
Ste že srečali kolesarja v slovenskih gorah	1,31	0,467	1,10	0,300	1,14	0,350	1,34	0,477	5,589	0,001
Obnašanje srečanega kolesarja	2,33	1,620	1,09	0,463	1,36	0,888	2,27	1,430	14,921	0,000
Vaše šibke točke	1,96	1,308	1,55	0,986	2,02	1,504	2,05	1,413	1,706	0,166
Ali kdaj zavijete s poti	2,27	1,009	2,49	0,987	2,02	1,069	1,76	1,058	5,964	0,001
Nadaljevanje tabele										

Nadaljevanje tabele										
Ste prijaznejši, ko pešačite ali ko kolesarite	/	/	2,73	0,568	2,44	0,879	/	/	4,438	0,037
Kako všeč so vam večdnevne ture	2,07	0,635	2,47	0,703	2,32	0,711	1,95	0,710	7,582	0,000
Se poslužujete javnega transporta do bližine izhodišč poti	3,37	0,693	3,55	0,610	3,51	0,570	3,59	0,544	1,666	0,174
Bi uporabili javni transport za določeno ceno	3,75	1,470	3,39	1,484	3,67	1,475	3,73	1,615	0,651	0,583
Mnenje o dovoljenem transportu kolesa z žičnico	1,96	0,706	2,04	0,747	2,00	0,655	2,09	0,697	0,480	0,696
Bi dovoljenje kolesarjenja v TNP zmanjšalo število avtomobilov na izhodiščih poti	1,81	0,398	1,67	0,476	1,79	0,411	1,80	0,403	1,386	0,247
Vpliv dovoljenja kolesarjenja na stopnjo obiska	2,16	0,931	1,75	1,181	2,00	1,091	2,19	1,137	2,073	0,104
Bi z dovoljenjem kolesarjenja sprejeli tudi omejitve	/	/	1,96	1,232	1,87	1,173	/	/	0,181	0,671
Namen obiskovanja gora	2,93	0,502	3,06	0,420	2,86	0,538	2,76	0,733	2,932	0,034
Kje ste največ izvedeli o ogroženosti vrst v Julijskih Alpah	3,76	2,944	3,10	2,326	3,68	3,102	3,01	2,483	1,399	0,243
Nadaljevanje tabele										

## Nadaljevanje tabele

Za koga je turni/gorski kolesar najbolj moteč	3,88	1,387	4,78	0,879	4,26	1,320	4,18	1,240	5,177	0,002
--	------	-------	------	-------	------	-------	------	-------	-------	-------

*Legenda:* M – aritmetična sredina, SD – standardni odklon, Sig (F) – statistična značilnost parametra F

V Tabeli 3 so prikazane razlike v odgovorih spremenljivk med aktivnostnimi skupinami anketirancev. Rezultati kažejo, da je do statistično značilnih razlik prišlo pri devetih spremenljivkah. Statistično značilne razlike so podrobneje prikazane v Tabeli 4.

## Tabela 4

*Post Hoc test (Sidak) za aktivnost – pregled statistično značilnih razlik med aktivnostnimi skupinami*

Vprašanje (odvisna spremenljivka)	aktivnost (I)	aktivnost (J)	Sig. (F)
Bi prostovoljno prispevali k obnovi poti	planinec	kolesar	<b>0,000</b>
		planinec + kolesar	<b>0,000</b>
		alpinist	0,654
	kolesar	planinec + kolesar	0,183
		alpinist	<b>0,000</b>
		planinec + kolesar	alpinist
Ali ste jo prekolesarili	planinec	kolesar	<b>0,006</b>
		planinec + kolesar	<b>0,009</b>
		alpinist	0,911
	kolesar	planinec + kolesar	1,000
		alpinist	0,174
		planinec + kolesar	alpinist
Ste že srečali kolesarja v slovenskih gorah	planinec	kolesar	<b>0,031</b>
		planinec + kolesar	0,063
		alpinist	0,999
	kolesar	planinec + kolesar	0,992
		alpinist	<b>0,007</b>
		planinec + kolesar	alpinist

## Nadaljevanje tabele

## Nadaljevanje tabele

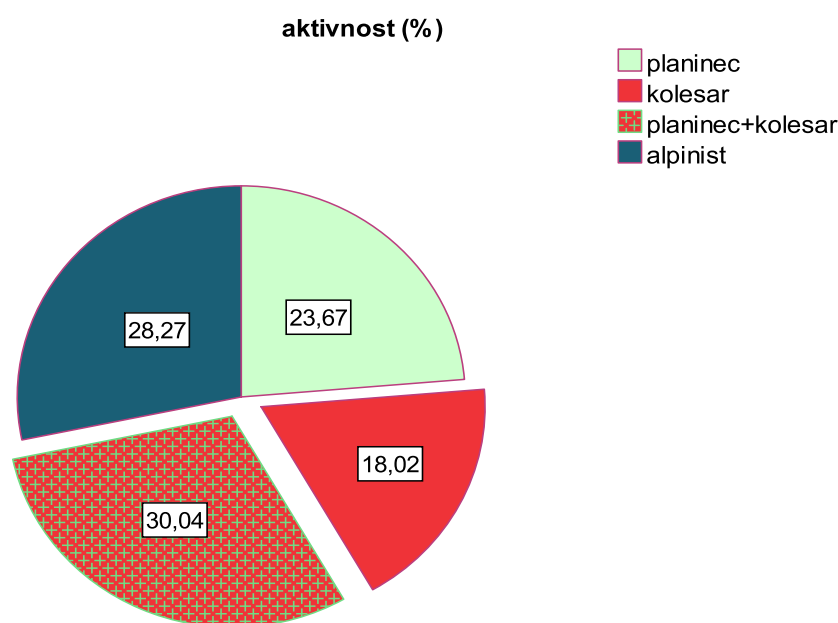
Obnašanje srečnega kolesarja	planinec	kolesar	<b>0,000</b>
		planinec + kolesar	<b>0,000</b>
		alpinist	1,000
	kolesar	planinec + kolesar	0,776
		alpinist	<b>0,000</b>
planinec + kolesar	alpinist	<b>0,000</b>	
Ali kdaj zavijete s poti	planinec	kolesar	0,824
		planinec + kolesar	0,621
		alpinist	<b>0,021</b>
	kolesar	planinec + kolesar	0,068
		alpinist	<b>0,001</b>
	planinec + kolesar	alpinist	0,494
	Ste prijaznejši, ko pešočite ali ko kolesarite	planinec	/
kolesar		planinec + kolesar	<b>napaka</b>
planinec + kolesar		kolesar	<b>napaka</b>
alpinist		/	/
Kako vseč so vam večdnevne ture	planinec	kolesar	<b>0,014</b>
		planinec + kolesar	0,179
		alpinist	0,858
	kolesar	planinec + kolesar	0,763
		alpinist	<b>0,000</b>
	planinec + kolesar	alpinist	<b>0,004</b>
Vaš namen in užitek obiskovanja gora	planinec	kolesar	0,762
		planinec + kolesar	0,980
		alpinist	0,426
	kolesar	planinec + kolesar	0,267
		alpinist	<b>0,026</b>
	planinec + kolesar	alpinist	0,864
Komu je turni/gorski kolesar najbolj moteč	planinec	kolesar	<b>0,001</b>
		planinec + kolesar	0,329
		alpinist	0,636
	kolesar	planinec + kolesar	0,103
		alpinist	<b>0,040</b>
	planinec + kolesar	alpinist	0,999

Legenda: Sig (F) – statistična značilnost parametra F

Tabela 4 prikazuje, med katerimi aktivnostnimi skupinami je prišlo do statistično značilnih razlik pri posameznih spremenljivkah.

### 3.2 Zastopanost anketirancev glede na vrsto prostočasne aktivnosti, spol in starost

Na elektronski anketni vprašalnik je odgovorilo 68 žensk in 215 moških. Skupno torej 283 anketirancev, ki so se razvrstili v štiri starostne kategorije. Delež anketirancev je padal od najmlajše do najstarejše starostne kategorije. 38,5% jih je bilo starih do vključno 29 let. 36,4% od 30 do 39 let. 15,2% med 40 in 50 let. 9,9% pa 51 let ali več.



Slika 5. Zastopanost anketirancev glede na poglavitno prostočasno športno aktivnost.

Slika 5 prikazuje razmerja med zastopanostjo aktivnostnih skupin.

Ob združitvi starostnih in aktivnostnih kategorij anketirancev smo ugotovili prevladovanje **planincev** v starostnih kategorijah do 29 let ter 51 let in več. Starostna kategorija 30–39 let je zajela največ **alpinistov** (33,01%). Pri starejši kategoriji (40–50 let) pa so prevladovali **planinci + kolesarji** (41,86%). **Kolesarjev** je bilo enako v prvi in drugi starostni kategoriji in več kot v starejših dveh kategorijah. Planinci + kolesarji in alpinisti so bili v večini stari med 30 in 39 let.

Pohodništvo je v primerjavi z ostalimi aktivnostmi najlažje dostopna oblika rekreacije. Vse večja je dostopnost gorskih koles, primernih za različno starost, velikost, kondicijsko

pripravljenost in spretnost vožnje rekreativcev ter za različne terene. Sklepamo, da je promocija netekmovalnega gorskega kolesarstva v sklopu osnovnih in srednjih šol ter gorskokolesarskih odsekov planinskih društev še premajhna. Da je število gorskih kolesarjev znotraj starostne kategorije 51 let in več manjše, sklepamo po večji ponudbi gorskih koles na tržišču šele v zadnjih 30 letih in redkejšem odločanju za novo obliko rekreacije v zrelih letih.

Izpostavljamo to, da anketa ni zajela nobene turne/gorske kolesarke. Največ je bilo planink. Kar 17 alpinistk oziroma četrtnina ženskih anketirank potrjuje zanimanje žensk za ekstremne športe. Med moškimi je po številčnosti izstopala kategorija planinec + kolesar, tej pa je sledila kategorija alpinist. Najmanj je bilo planincev.

Omenjamo raziskavo Drogenikove (Drogenik, 2012), katere cilj je bila pridobitev informacij o populaciji gorskih kolesarjev, njihovih navadah ter priljubljenih destinacijah znotraj narodnega parka. Med 477 izpolnjevalci vprašalnika jih je največ sebe (in svoje tehnično znanje gorskega kolesarjenja) označilo za »izkušenega kolesarja, vajenega zahtevnih poti«. Nekoliko manj je bilo »naprednih kolesarjev z dobrim obvladovanjem vožnje po terenu«, še manj pa »odličnih kolesarjev, ki obvladujejo zahtevnejše spuste in skoke«. Omenimo, da je anketa zajela 408 moških in 69 žensk gorskih kolesark. Dobra samoocena kolesarjev se nam ne zdi sporna. Menimo, da so tisti, ki svoje sposobnosti precenjujejo in povzročajo škodo ter ogrožajo sebe in ostale obiskovalce narave, v manjšini. Dvonamenske ali samo kolesarske poti Triglavskega narodnega parka bi bile za kolesarje odprte samo po strokovni oceni njihove ustreznosti za tovrstno dejavnost (utrjenost podlage, neogroženost habitatov itd.). Bistvene škode na njih pa s terenom primerno vožnjo ne bi bilo.

### **3.3 Odnos anketirancev in anketirank do gorskega kolesarjenja in njihovo poznavanje problematike**

#### **3.3.1 Poznavanje prepovedi kolesarjenja v Triglavskem narodnem parku**

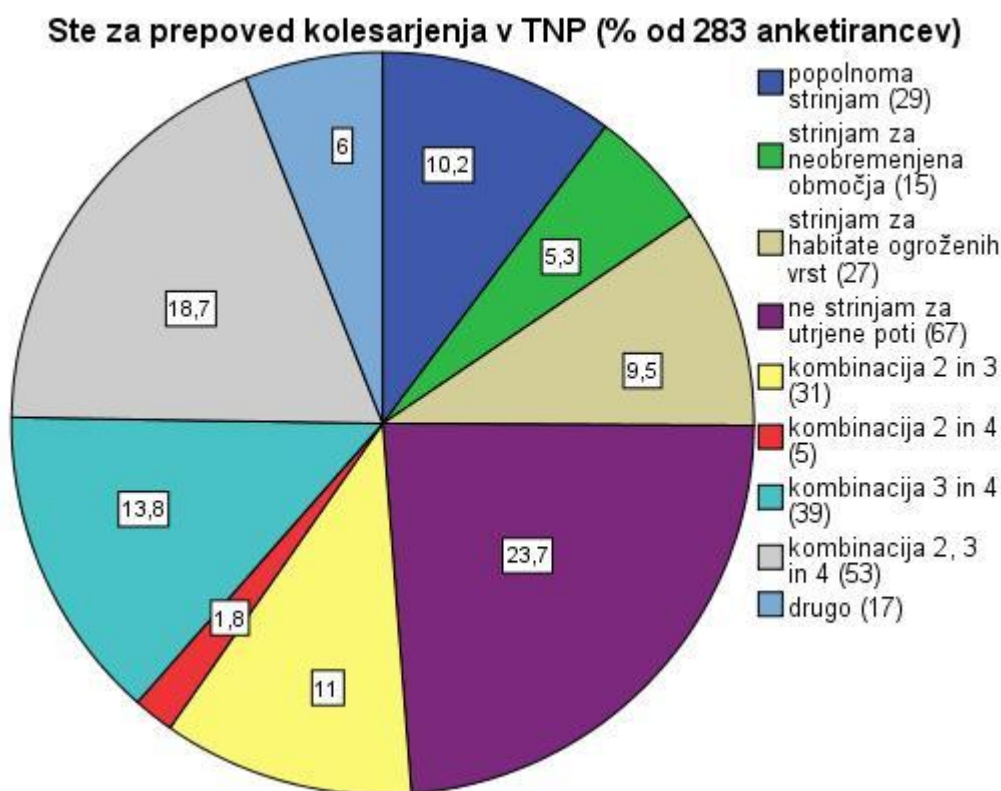
Od skupno 286 anketirancev jih je 246 oziroma 86,91% vedelo za prepoved kolesarjenja v TNP. K vprašanju nismo dodali pojasnila, da je kolesarjenje lahko z načrtom upravljanja TNP dovoljeno po samo določenih planinskih poteh in za posebne službene, čuvajske in druge vožnje. Trije iz kategorije turni/gorski kolesar za prepoved kolesarjenja v TNP niso vedeli. Kot smo pričakovali, je bilo nepoznavanje prepovedi večje med planinci in alpinisti v primerjavi z ostalima dvema aktivnostnima kategorijama. Vendar rezultati te spremenljivke niso pokazali statistično značilnih razlik med vsemi štirimi aktivnostnimi skupinami anketirancev. Za prepoved kolesarjenja v TNP je vedelo 89,8% moških in 77,9% žensk.

Zavarovana območja so v Sloveniji premalo poznana in cenjena – tako njihove vrste in obseg kot tudi varovalni režim, še posebej pa namen (za)varovanja. Pojav je v veliki meri posledica



določanja tovrstnih območij v preteklosti, ko prebivalstvo praviloma ni bilo niti seznanjeno, še manj vključeno v sam proces ustanavljanja zavarovanega območja. Prebivalstvo, ki živi znotraj zavarovanih območij ali v njihovi neposredni bližini, se danes zaradi omejitev pogosto počuti prikrajšano pri svojem delovanju in splošnem razvoju, kar velja predvsem za območje narodnega parka. Na drugi strani pa obiskovalci zavarovanih območij prepogosto ne upoštevajo režimov varovanja in mnogokrat niti ne poznajo razlogov za varovanje (Lampic in Mrak, 2008, v Plut, 2008). Upamo si trditi, da bo z usposabljanjem turnokolesarskih vodnikov in promocijo turnega kolesarstva ob hkratnem poudarjanju varovanja narave dejavnost zaživela in se vključila v trajnostni turizem alpskega območja. Pravilno trženje turnega kolesarstva bo prineslo koristi tudi lokalnim prebivalcem.

### 3.3.2 Mnenja o prepovedi kolesarjenja v Triglavskem narodnem parku



Slika 6. Strinjanje s prepovedjo kolesarjenja v TNP.

Popolno strinjanje s prepovedjo kolesarjenja v TNP je izrazilo 10,2% anketirancev. Preostali odgovori kažejo na dopustnost kolesarjenja v TNP, vsaj po nekaterih poteh. S Slike 6 je razvidna skrb anketirancev za tudi s strani planincev še neobremenjena območja in habitate ogroženih rastlinskih in živalskih vrst. Skoraj četrtina se jih ni strinjala s prepovedjo kolesarjenja po utrjenih in dovolj širokih poteh TNP. Velik odstotek (18,7%) jih je menil, da je kolesarjenje po utrjenih poteh TNP dopustno, v kolikor te ne potekajo skozi habitate ogroženih rastlinskih in živalskih vrst ter mirnejša območja parka. Med odgovori »drugo« so

bile podane nekatere zanimive pojasnitve: »se popolnoma strinjam s prepovedjo za osrednje območje TNP«, »vozijo naj se tam, kjer ni potrebe po nošnji ali potiskanju kolesa v hrib«, »dovoliti vse planinske poti, saj se lahko kolo tudi nese«, »mulatjere naj se dajo na uporabo tudi kolesarjem«.

Pri tej spremenljivki (vprašanju) ni prišlo do statistično značilnih razlik v odgovorih med anketiranci vseh štirih aktivnostnih skupin. Nas je predvsem zanimalo, ali pride do statistično značilnih razlik v mnenjih med alpinisti ter planinci na eni strani in turnimi/gorskimi kolesarji ter planinci + kolesarji na drugi strani. Tabela 5 prikazuje odgovore, ločene po aktivnostih.

Tabela 5

*Mnenje o prepovedi kolesarjenja v TNP glede na aktivnost*

	Ali se strinjate s prepovedjo kolesarjenja v TNP									
	planinec		kolesar		planinec + kolesar		alpinist		Skupaj	
Odgovor (število in %):										
popolnoma strinjam za celotno območje	<b>11</b>	<b>16,42</b>	<b>1</b>	1,96	<b>6</b>	7,06	<b>11</b>	<b>13,75</b>	<b>29</b>	10,25
strinjam za, tudi s strani planincev še neobremenjena območja	<b>6</b>	8,96	<b>4</b>	7,84	<b>2</b>	2,35	<b>3</b>	3,75	<b>15</b>	5,30
strinjam za območja habitatov ogroženih živalskih in rastlinskih vrst	<b>5</b>	7,46	<b>7</b>	13,73	<b>5</b>	5,88	<b>10</b>	12,50	<b>27</b>	9,54
<b>ne strinjam v primerih utrjenih in dovolj širokih poti</b>	<b>16</b>	23,88	<b>15</b>	<b>29,41</b>	<b>22</b>	25,88	<b>14</b>	17,50	<b>67</b>	23,67
kombinacija odgovorov 2 in 3	<b>6</b>	8,96	<b>5</b>	9,80	<b>12</b>	14,12	<b>8</b>	10,00	<b>31</b>	10,95
kombinacija odgovorov 2 in 4	<b>0</b>	0,00	<b>2</b>	3,92	<b>1</b>	1,17	<b>2</b>	2,50	<b>5</b>	1,77
kombinacija odgovorov 3 in 4	<b>9</b>	13,43	<b>5</b>	9,80	<b>13</b>	15,30	<b>12</b>	15,00	<b>39</b>	13,78
kombinacija odgovorov 2, 3 in 4	<b>11</b>	16,42	<b>6</b>	11,77	<b>20</b>	23,53	<b>16</b>	20,00	<b>53</b>	18,73
drugo	<b>3</b>	4,47	<b>6</b>	11,77	<b>4</b>	4,71	<b>4</b>	5,00	<b>17</b>	6,01
Skupaj	<b>67</b>	100,00	<b>51</b>	100,00	<b>85</b>	100,00	<b>80</b>	100,00	<b>283</b>	100,00

Tabela 5 prikazuje odstotke posameznega odgovora za vsako aktivnostno skupino anketirancev. Iz frekvenčne analize razberemo, da lahko hipotezo H1 potrdimo. Predstavniki vseh aktivnostnih skupin so se v večini strinjali z dovoljenjem kolesarjenja po utrjenih in drugače za kolesarjenje sprejemljivih poteh TNP. Po pričakovanjih je bilo med planinci in alpinisti glede na ostali dve aktivnostni kategoriji največ tistih, ki so se popolnoma strinjali s prepovedjo kolesarjenja v TNP.

Med anketiranci vseh aktivnostnih kategorij so bili planinci in kolesarji v večini glede strinjanja s prepovedjo kolesarjenja na poteh, ki so tudi s strani planincev še neobremenjene. Iz tega razberemo njihovo zavedanje pomena ohranjanja mirnih območij. Če primerjamo, je zaradi majhne razlike pri tem odgovoru pri planincih + kolesarjih težko sklepati, da ti nižje vrednotijo ohranitev mirne narave, vendar pozornost vseeno ni odveč, zato z razpravo nadaljujemo. Novozelandska raziskava (podpoglavje 1.3.3) je pokazala mnenje kolesarjev, da je pravilno kolesarjenje dopustno na večini pohodniških poti. Izjema so na vplive občutljive in s strani pohodnikov oblegane poti, kjer bi bilo potrebno poostri nadzor nad obiskovalci.

Da bi določili dejanske vplive kolesarjenja na naravno okolje, bo potrebno izvesti raziskave na različnih terenih (naklon, tip podlage, prst, vlažnost podlage, osončenost, poraščenost, umetna utrditev podlage) in v različnih habitatnih tipih TNP, se z njimi ciljno usmeriti v turno/gorsko kolesarjenje in v primerjavo kolesarjenja s pohodništvom. Mnenjske raziskave ne zadostijo tako velikemu projektu, kot so savsko-soške kolesarske poti. V nadaljevanju navajamo kratka povzetka dveh slovenskih raziskav o ustreznosti splošnega varovalnega režima TNP.

V povzetkih Zurčeve doktorske disertacije je zabeleženih 41% od 200 anketiranih prebivalcev Triglavskega narodnega parka, ki so se strinjali s trditvijo, da so bile strategije varovanja narave v letu 2006 in prej uspešne, 13 % pa se jih je s trditvijo zelo strinjalo (Zurc, 2009).

Terenska anketa študentov Filozofske fakultete, opravljena leta 2007 med 1339 obiskovalci TNP, je pokazala, da je več kot 50% vprašanih varovalni režim ocenilo kot primeren. 19,7% (od 452 vprašanih) turistov iz tujine in 27,5% (od 887 vprašanih) slovenskih pohodnikov je takratni režim varovanja ocenilo kot preblag. To kaže na dejstvo, da se številni obiskovalci zavedajo vrednosti in enkratnosti območja in hkrati nevarnosti, ki mu pretijo zaradi vse večjega obiska. Po drugi strani pa je 15% pohodnikov režim varovanja ocenilo kot prestrog. Pojav je prisoten še danes, v večini gre za tiste rekreativce, ki se poleg pohodništva ukvarjajo tudi z drugimi oblikami rekreacije v naravi, predvsem z gorskim kolesarjenjem, jadralnim padalstvom, vožnjo z motornimi vozili in sanmi. Varovalni režim tovrstne aktivnosti omejuje, sporne pa postajajo (predvsem zaradi množičnosti in prostorske razširjenosti) tudi druge, npr. turno smučanje. Torej gre za ciljno skupino obiskovalcev, ki v zavarovanem območju ob različnih aktivnostih preživijo veliko prostega časa, hkrati pa na zavarovano območje izvajajo največje okoljske pritiske, saj je zanje vedno bolj značilna množičnost in celoletno obiskovanje. Domačini so se v večini (več kot 80%) strinjali z varovanjem območja, predvsem zaradi ohranjanja narave in preprečevanja posegov vanjo, bilo pa je čutiti večjo

kritičnost do varovalnih režimov, saj se dnevno soočajo z omejitvami. Okoli 60% domačinov je z vidika turističnega razvoja predlagalo izboljšave ohranjanja naravne in kulturne dediščine. Med več zaznanimi problemi so omenili okolju škodljive investicije, preveč obiskovalcev in uničevanje narave (Plut, 2008).

Pričakovano je največ turnih/gorskih kolesarjev in planincev + kolesarjev potrdilo, da **bi s prostovoljnim delom prispevali k obnovi kolesarskih poti**. Večina alpinistov je izpostavila stisko s časom, in to v večjem odstotku kot planinci. Planinci in alpinisti so se pogosteje odločili za odgovor »bi prostovoljno prispeval/-a k obnovi poti« kot za odgovor »ne bi, ker poti ne bi uporabljal/-a«, kar je lep pokazatelj pripravljenosti na pomoč souporabniku gorskega sveta.

### 3.3.3 Poznavanje možnosti Savsko-soške kolesarske poti

Tabela 6

Število anketirancev iz posamezne aktivnostne kategorije, ki so slišali za možnost kolesarske povezave in jo (vsaj deloma) tudi prekolesarili

Ste slišali za možnost kolesarske povezave?	sem		nisem
<b>planinec</b>	20		47
<b>kolesar</b>	20		31
<b>planinec + kolesar</b>	21		64
<b>alpinist</b>	15		64
Ste planinsko pot tudi že prekolesarili?	sem,	sem,	nisem
	celotno pot	del poti	
<b>planinec</b>	0	0	20
<b>kolesar</b>	3	7	10
<b>planinec + kolesar</b>	4	5	12
<b>alpinist</b>	0	3	12

Rezultati nakazujejo resničnost naše domneve, da turni/gorski kolesarji, v primerjavi s planinci + kolesarji, poznajo več možnih kolesarskih tur v parku in pogosteje izbirajo težje terene za kolesarjenje v njem. Rezultati ankete kažejo pretežno nepoznavanje možnosti predlagane Savsko-soške kolesarske poti pri vseh aktivnostnih skupinah. Statistično značilna razlika pri planincih je enostavna za pojasnitev, saj predlagane kolesarske poti ni prekolesaril nobeden (Tabela 4). Razumljivo je, da so se anketiranci kategorizirali glede na poglavitno prostočasno aktivnost in se občasno ukvarjajo tudi z drugimi športi (trije alpinisti so S-s pot prekolesarili).

### 3.3.4 Vpliv dovoljenja kolesarjenja na stopnjo obiska narodnega parka

Tabela 7

*Vpliv dovoljenja kolesarjenja na stopnjo obiska TNP*

Vpliv dovoljenja kolesarjenja v TNP na številčnost obiska					
Odgovor	planinec	kolesar	planinec + kolesar	alpinist	% izbire posameznega odgovora pri 283 anketirancih
obiskovalcev ne bistveno več, razmerje med njimi ostalo enako	17,91	56,86	38,82	25	33,22
št. kolesarjev povečalo, št. ostalih ostalo enako	<b>56,71</b>	<b>27,45</b>	<b>36,47</b>	<b>50</b>	43,46
št. kolesarjev povečalo, planinci preusmerili drugam	<b>22,39</b>	<b>7,85</b>	<b>15,29</b>	<b>15</b>	15,55
povečalo št. kolesarjev, zmanjšalo št. planincev	0	3,92	5,88	5	3,88
povečalo št. kolesarjev, zmanjšalo št. alpinistov	0	0	2,35	1,25	1,06
drugo	2,99	3,92	1,19	3,75	2,83

Tabela 7 prikazuje odstotke odgovorov predstavnikov posamezne skupine anketirancev. Prvi, četrti in peti odgovor ne kažejo na povečanje števila obiskovalcev Triglavskega narodnega parka, medtem ko drugi in tretji odgovor izražata mnenje, da bi se zaradi večjega obiska turnih/gorskih kolesarjev število obiskovalcev povečalo. Kolesarji so, za razliko od ostalih treh aktivnostnih skupin, večinoma menili, da se število obiskovalcev ne bi bistveno spremenilo.

Ker je med osmimi pojasnili odgovora »drugo« planinec (ki se je popolnoma strinjal s prepovedjo kolesarjenja v TNP) izrazil mnenje, da bi se zelo povečalo število nesreč, negotovanj in neprijetnih srečanj, smo preverili statistiko kolesarskih nesreč GRZS. Primer

kolesarske trase Bohinj–Lepena je na območju društev GRZS (Gorska reševalna zveza Slovenije) Bohinj in Bovec. V letu 2009 se tako na območju Bohinja kot tudi na območju Bovca ni pripetila nobena kolesarska nesreča. Kar pri sedmih kolesarjih pa so ukrepali gorski reševalci na območju GRZS društva Tolmin, vendar ne v gorah (ustno pojasnilo GRZS Bovec, 2011). V letu 2010 niso zabeležili nobene kolesarske nesreče na bohinjskem območju. Bovški gorski reševalci so reševalno akcijo izpeljali pri dveh kolesarjih, ki pa se prav tako nista ponesrečila v gorah. Na pet kolesarskih nesreč se je zmanjšalo število intervencij na tolminskem (Statistike nesreč, 2011). Zaenkrat bi bilo nespametno kakršno koli zaključevanje, saj lahko le ugibamo in posplošujemo. Nesreče se dogajajo tudi naključno, variirajo skozi leta. Strinjamo se, da bi se z dovoljenjem kolesarjenja po nekaterih poteh TNP število nesreč povečalo. Kljub temu da do sedaj gorskokolesarskih nesreč ni bilo, seveda obstaja večja verjetnost, da bi se s povečanjem števila obiskovalcev na dvonamenskih poteh ponesrečil tudi kakšen turni kolesar. Vsaka aktivnost je nekoliko tvegana in še tako izkušenemu kolesarju se lahko pripeti nezgoda. Upamo si reči, da bi s postopno razvijajočo se kulturo turnega kolesarjenja pri nas neprijetna srečanja bila le izjema.

Pri razdelitvi anketirancev na poznavalce oziroma nepoznavalce idejne Savsko-soške kolesarske poti so bila mnenja o spremembah števila obiskovalcev TNP sledeča. Več anketirancev za možnost Savsko-soške kolesarske poti še ni slišalo. Med tistimi, ki so za omenjeno možnost že slišali (Tabela 6) jih je največ menilo, da bi kljub dovoljenju kolesarjenja po nekaterih poteh v Triglavskem narodnem parku stopnja obiska in razmerje obiskovalcev ostala približno enaka. Med tistimi, ki za možnost kolesarske povezave predhodno še niso slišali, jih je več predvidelo povečanje števila kolesarjev. Zastavlja se nam vprašanje, ali so lahko poznavalci planinskih poti realnejši v svojih ocenah.

### 3.3.5 Obnašanje srečanega kolesarja

Tabela 8

*Mnenje anketirancev o obnašanju srečanega kolesarja*

<b>Ali ste že srečali kolesarja</b>	<b>Obnašanje srečanega kolesarja (število in odstotek odgovorov)</b>		
<b>sem</b>	vozil je s prilagojeno hitrostjo po poti, ozirajoč se na mimoidoče, in ni povzročal hrupa	151	<b>53,54</b>
	vozil je z naravi neškodljivim načinom vožnje po poti, spretno, ni pa se oziral na mimoidoče	22	7,80
	ni imel dovolj spretnosti za naravi neškodljivo vožnjo, upošteval je mimoidoče in ni povzročal hrupa	12	4,26
	s prehitro vožnjo in zaviranjem je povzročal škodo na poti in hrup in/ali se ni oziral na mimoidoče	17	6,03
	s prehitro vožnjo in zaviranjem je povzročal škodo tudi izven poti in hrup in/ali se ni oziral na mimoidoče	15	5,32
	skupaj	217	76,95

Nadaljevanje tabele

## Nadaljevanje tabele

<b>nisem</b>	65	23,05
	skupaj	282 100

Odgovore naših anketirancev lahko primerjamo s tremi četrtinami anketiranih gorskih kolesarjev Drofenikove raziskave, ki še niso imeli slabe izkušnje s souporabniki poti (Drofenik, 2012).

Iz Tabele 3 in podrobneje iz Tabele 4 je razvidna statistično značilna razlika med odgovori različnih aktivnostnih skupin. Zato smo odgovore skupin med seboj primerjali in izkazalo se je, da so vse skupine v večini izbrale prvi odgovor. Pri planincih je po številčnosti sledila izbira petega odgovora (povzročanje škode tudi izven poti, hrup in/ali neoziranje na mimoidoče). Med alpinisti sta izstopala odgovor tri (ne dovolj spretnosti vožnje, sicer pa upoštevanje mimoidočih in ohranjanje tišine) in štiri (povzročanje škode na poti, hrup in/ali neoziranje na mimoidoče), medtem ko so ju druge aktivnostne skupine izbrale manjkrat.

Gospod Matičič (2011) sporoča izkušnjo in željo gorskega kolesarja: »Škoda, ki jo povzroči izjemna masa planincev s pohodniškimi čevlji, vsekakor ni primerljiva s škodo, ki jo povzroči precej manjše število gorskih kolesarjev. Gorski kolesarji, vsaj velika večina, gozdne in planinske poti uporabljajo izjemno ozaveščeno, saj se zavedajo, da "driftanje" in prehitra vožnja kaj hitro povzročita, da je pot za kolesarje neuporabna. [...] Pa ne bodimo krivični zgolj do planincev; tudi med kolesarji se najdejo takšni, ki jim ni mar za ohranjanje *trailov*. Nekateri bodo na vsakem ovinku "zadriftali" in na vsakem spustu poskušali podreti svoj osebni hitrostni rekord. A takšni primerki so bolj izjema kot pravilo in prav zaradi odnosa posameznikov pozdravljamo prihod novega zakona (op. Zakon o vožnji z vozili v naravnem okolju), če bo gorsko kolesarjenje v naravnem okolju uredil pravično. Pomembno pri obravnavi zakona je tudi dejstvo, da spor med kolesarji in planinci, kot ga marsikdo prikazuje, nikakor ni tako močan, kot se zdi. [...] Z veseljem opažam, da večina gorskih kolesarjev ob srečanju s planinci zmanjša hitrost ali spregovori nekaj besed z mimoidočimi. Pa tudi planinci v večini primerov gorske kolesarje sprejemajo kot svoje kolege na poti. Menimo, da zgolj vzajemno spoštovanje in sprejemanje lahko privede do sožitja na gorskih in gozdnih poteh.«

### 3.4 Potrebe, želje in šibke točke obiskovalcev naravnih območij

Na vprašanje o **šibkih točkah** obiskovalcev naravnih območij (Priloga 6.1) je 62,19% anketirancev odgovorilo, da vedno odgovorno postavijo varstvo narave pred lastne potrebe, se držijo svojih načel in upoštevajo priporočila obnašanja v naravi. 21,56% anketirancev, kar ni malo, je kot svoji šibki točki izpostavilo hojo/vožnjo po brezpotjih in iskanje bližnjic. Med njimi je zaradi značilnosti športne aktivnosti najmanj turnih/gorskih kolesarjev (vendar kar 11,76% vseh kolesarjev). Pri njih je bil najpogosteje izbran odgovor »vedno odgovorno postavim varstvo narave pred lastne potrebe, se držim svojih načel, upoštevam priporočila.«

Razbrali smo mnenje kolesarjev, da ne zavijajo s poti, ker ni veliko poti za kolesarje, ker je to prepovedano in izjemno zahtevno. Vozijo se po mulatjerah in širših planinskih poteh. Izven poti kolesarijo v hribih, kjer je več poti, travnikov ter manj nevarnosti. Tudi večina planincev spoštuje pravila in varuje naravo, vendar je bilo takih v drugih aktivnostnih skupinah več. Sklepali smo o večji kritičnosti planincev glede lastnega obnašanja v naravi in ne o njihovi dejanski manjši ozaveščenosti ali njihovi neobzirnosti. Razumljivo je, da imajo planinci več možnosti zavijanja s poti kot turni/gorski kolesarji in planinci + kolesarji. Zaradi pogostejših postankov planincev je pri njih tudi več verjetnosti odmetavanja hrane in krajših skrenitev s poti.

Kot že rečeno, je 11,76% turnih/gorskih kolesarjev kot svojo šibko točko navedlo »hojo/vožnjo po brezpotjih in iskanje bližnjic«. Med njimi se jih polovica (trije od šestih) ni strinjala s prepovedjo kolesarjenja na utrjenih poteh TNP. Kombinacija teh dveh odgovorov ni dobrodošla, saj lahko kaže na kolesarjevo neziranje na dovoljenje ali prepoved rabe planinskih poti, ko gre za njegovo individualno željo. Pri pojasnjevanju *vzrokov za zavijanje s poti* je 15,7 % kolesarjev povedalo, da »sledijo živalim ali odkrivajo zanimiva brezpotja«.

24,38% anketiranih je odgovorilo, da nikoli ne zavijajo s poti. Največji delež tako planincev kot tudi turnih/gorskih kolesarjev nikoli ne zavija s poti. Pri kolesarjih je to pričakovan (nevarnost kolesarjenja izven poti), pri planincih pa dobrodošel odgovor (ozaveščenost planincev). Pri ostalih odgovorih je pri pojasnjevanju vzrokov za zavijanje s poti do statistično značilnih razlik prišlo med planinci in alpinisti ter med turnimi/gorskimi kolesarji in alpinisti. Alpinisti tudi zaradi narave aktivnosti planinske poti izbirajo večinoma le za dostop do stene, v kateri plezajo in poleg adrenalina iščejo svoj mir, ter za sestopanje z gore. 23,32% vseh anketiranih je izbralo odgovor »zavijem s poti, ker sledim živalim ali odkrivam zanimiva brezpotja«.

Med 57 anketiranci, ki nikoli ne zavijejo s poti, povzemamo dve izstopajoči pojasnitvi odgovora: »Dovolj je označenih poti, če si želim več pestrosti, izberem krožne povezave. Za kolesarje je pot najbližja in najbolj utrjena možnost napredovanja brez težav z orientacijo.« in »Ne potrebujem novih – svojih – poti, saj so večinoma speljane že povsod.«

Tabela 9

*Samoocena prijaznosti do narave*

Aktivnost	Kdaj ste do narave prijaznejši	
	odgovor	% odgovora posamezne skupine
<b>turni/gorski kolesar</b>	ko pešačim	5,88
	ko kolesarim	15,69
	ni razlike	78,43
<b>planinec + turni/gorski kolesar</b>	ko pešačim	25,88
	ko kolesarim	4,71
	ni razlike	69,41



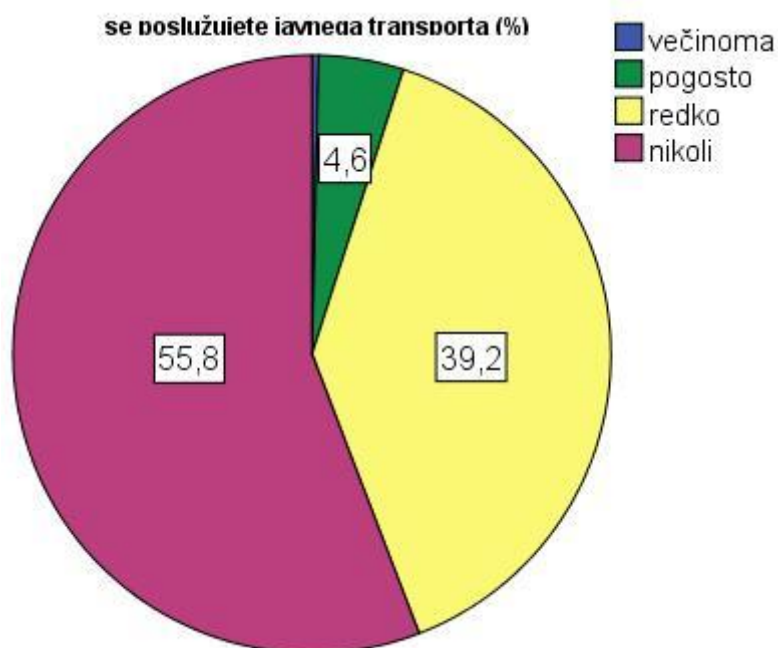
Tabela 9 prikazuje večinsko strinjanje obeh skupin anketirancev, da so do narave prijazni tako pri hoji kot tudi pri kolesarjenju. Zanimivo je, da je več planincev + kolesarjev izbralo prvi odgovor. Pripadniki mešane skupine so lahko podali boljšo primerjalno oceno vpliva določene aktivnosti na naravo. Žal vprašalnik ni bil zastavljen tako, da bi iz njega lahko razbrali, ali so se predstavniki mešane skupine enakovredno udeleževali v obeh športnih aktivnostih (ali so morda večkrat bili v vlogi planinca).

Odgovori anketnega vprašalnika (Priloga 6.1) so pokazali skupen *interes planincev, turnih/gorskih kolesarjev, planincev + turnih/gorskih kolesarjev in alpinistov za večdnevne ture*. Polovica anketirancev je menila, da jim za ljubše večdnevne ture primanjkuje časa. Prišlo je do statistično značilne razlike med planinci in turnimi/gorskimi kolesarji. Planincem so bolj kot kolesarjem všeč večdnevne ture, a si zanje težko vzamejo čas. Kar 41,2% kolesarjev je izbralo odgovor »ljubše so mi enodnevne ture«. Samo 5,88% turnih/gorskih kolesarjev si »za ljubše večdnevne ture tudi dejansko vzame čas«. Čeprav si večina kolesarjev želi večdnevnih tur, a si zanje težko vzame čas, predlagamo, da se v Triglavskem narodnem parku dovoli kolesariti le po poteh, ki niso predolge za umirjeno enodnevno kolesarsko turo, ali po poteh, ki so daljše in se jih ne da drveče prekolesariti v enem dnevu, zato si bodo kolesarji morali zanje vzeti več dni časa. Savsko-soške kolesarske poti naj bi se promoviralo za večdnevne kolesarske ture, dopolnjene z medobčinsko kulturno, zgodovinsko in kulinarično ponudbo.

Kolesarska sezona variira med mesecem majem in septembrom, odvisno od snežnih razmer v gorah. Zaradi razmočenosti tal spomladi je začetek kolesarjenja priporočljivo zamakniti v poletje, ko je zaradi počitnic in dopustov na vrhuncu tudi pohodništvo. Vse očitneje se nakazuje problem preobiskanosti večnamenskih poti, za katerega bo potrebno poiskati ustrezno rešitev. Z namenom varovanja podlage in ohranjanja miru v habitatih alpskih živali.

### 3.5 Posluževanje javnih prevoznih sredstev, gostota avtomobilov na izhodiščih poti, transport koles z žičnico in omejitve uporabe gorskokolesarskih poti

#### 3.5.1 Uporaba javnega transporta



Slika 7. Uporaba javnega transporta do bližine izhodišč poti pri 283 anketirancih.

Anketiranci vseh aktivnostnih skupin so si bili enotni v mnenju, da je javni transport v Sloveniji slabo organiziran. Vožnje so redke, predvsem pa v zgodnjih jutranjih in poznih večernih urah vlak in avtobus ne vozita. Ne pripeljeta v bližino izhodišč kolesarskih in planinskih poti, kjer tudi alpinisti začnejo svoj dostop pod steno. Možnost javnega transporta je med vikendom, ko si več ljudi lahko vzame čas za dnevno ali večdnevno turo, še dodatno okrnjena. Nekateri javni transport sicer podpirajo, a se ga le redko (celo nikoli ne) poslužujejo, saj je bistveni problem današnjega aktivnega športnega preživljanja prostega časa prav pomanjkanje tega. Ker si morajo ljubitelji gora zaradi hitrega tempa življenja in natrpanega vsakdana (služba, družina, vedno več obveznosti) prosti čas skrbno odmeriti, jim je prevažanje z javnimi prevoznimi sredstvi v prvi vrsti potrata časa. Zaradi športnim aktivnostim neprilagojenih voznih redov si morajo tovrstni turisti za izlet z vlakom ali avtobusom vzeti kar en dan več časa. Obstaja skrb, da se v dolino vrnejo prepozno za zadnji večerni vlak ali avtobus. Javni transport je večinoma tudi dražja in počasnejša možnost, zato se jih večina odloči za zapolnitev osebnega avtomobila, s čimer ostajajo gospodarji svojega lastnega časa. V primeru krožne ture (kot je predlagana Savsko-soška kolesarska pot) se jim zdi javni transport bolj smiseln. Ker večdnevna tura zahteva nekoliko več kosov opreme

oziroma oblačil, se pojavi tudi težava njihovega transporta z javnimi prevoznimi sredstvi. Nekateri anketiranci so kot primer dobre prakse navedli Švico in Avstrijo. »Sramota, 100 ton pleha vlečeš naokoli, pa ni prostora za par koles,« je bil še en komentar na kolesarjem nenaklonjen slovenski železniški transport.

### **3.5.2 Odločitve o uporabi javnega prevoza**

Večina anketirancev se ni strinjala z uporabo avtobusnega prevoza po omenjeni ceni (Priloga 6.1). 36,40% anketirancev je izrazilo mnenje, da se javnega transporta po omenjeni ceni ne bi poslužili, saj je vožnja s prijatelji v enem avtomobilu cenejša, zabavnejša in brez časovnih omejitev. 22,26% jih je izpostavilo želijo po časovni neodvisnosti od vozniških redov. 14,13% bi jih za varstvo okolja uporabilo javni transport po omenjeni ceni, medtem ko bi ga 12,72% uporabilo, če bi bila cena nižja. Iz pojasnitev odgovora »drugo« smo razbrali pripravljenost za javni prevoz plačati tudi več, če bi ta bil funkcionalen (hiter in dovolj pogost).

### **3.5.3 Mnenje o žičniškem prevozu kolesa na oziroma s Komne**

Med 283 anketiranci jih je 51,94% menilo, da bi dovoljen transport z žičnico kljub prednostim (varovanje erozijsko ogrožene gozdne poti) k obisku narodnega parka vzpodbudil tudi manj izkušene kolesarje. Ti predstavljajo potencialno nevarnost zavarovanemu območju. 22,97% anketirancev je izbralo odgovor »bi bil smiselna rešitev za varovanje erozijsko ogrožene gozdne poti med Domom Savico in Domom na Komni«. Med pojasnitvami odgovora »drugo« izpostavljamo naslednje. Planinec + turni/gorski kolesar je pripomnil, da bi morali kolesarji kljub prevozu koles z žičnico sami pešačiti na Komno, torej jih transport ne bi razbremenil, posledično pa tudi ne same poti. Kolesar je menil, da bi to bila ena od možnosti, predvsem v izogib vzponu in kot zanimivost v ponudbi. Alpinist je izrazil mnenje, da bi bilo potrebno pot le utrditi in vožnja s kolesi ne bi več predstavljala problema. In še mnenje, da bi bila žičnica proti Komni, kamor vodi pot, ki ni primerna za trupe planincev in kolesarjev, rešitev.

Večina kolesarjev si želi vzpona po makadamskih cestah (kolovozih), tem po priljubljenosti sledijo gozdne poti, na tretjem mestu so mulatjere. Največ zanimanja je za zahtevnejše spuste s tehničnimi izzivi, sledijo razgibane, ne posebno zahtevne steze (Drofenik, 2012). Za vožnjo s kolesi so bolj privlačne poti z naklonom, manjšim od 10%. Strmejšje poti v osnovi dopuščajo obstoj prsti, vendar lahko ob uporabi prihaja do uničevanja (Ogris, 2004). Predlagane savsko-soške kolesarske poti ustrezajo interesom turnih kolesarjev. Nerazumno in nestrokovno pa bi bilo pričakovati odprtje tovrstnih večnamenskih poti brez predhodnega zavarovanja večjih naklonin z utrditvijo terena.

### **3.5.4 Vpliv urejene Savskosoške kolesarske poti na število avtomobilov ob izhodiščih poti**

Rezultati so pokazali večinsko mnenje anketirancev, da se število avtomobilov na izhodiščih Savsko-soške kolesarske poti z njenim odprtjem za večnamensko rabo ne bi zmanjšalo (22,61%). Kolesarji iz oddaljenih krajev potrebujejo prevoz za svoje kolo. Neprimerni vozni redi vlakov in drag javni prevoz, ki redko dovoljuje prevoz koles, botrujejo ohranjanju trenda velikega števila avtomobilov na izhodiščih planinskih poti.

### **3.5.5 Pripravljenost turnih/gorskih kolesarjev in planincev + turnih/gorskih kolesarjev sprejeti omejitve, določene ob vzpostavitvi gorskokolesarskih poti**

Da se v naravi vedno obnašajo primerno, je ocenilo 53,68% vseh anketiranih (Priloga 6.1). Omejitve bi z namenom, da bi se sami odgovorneje obnašali do narave, sprejelo 16,91% anketiranih. Med 136 anketiranimi iz aktivnostnih kategorij turni/gorski kolesar in planinec + kolesar jih je 22,06% izbralo odgovor »nerad/-a, vendar razumem, da so za ohranjanje naravnega okolja potrebne omejitve rabe in nadzor«. Odgovora »ne bi sprejel/-a omejitev rabe kolesarskih poti v TNP« ni izbral nihče iz kategorij, ki zajemata kolesarje. Prav to je pokazatelj strinjanja ljudi z ustreznimi omejitvami. Te nagovarjajo obiskovalce narave, vzpodbujajo k razumevanju namena zavarovanja naravnega območja. In omejuje tiste nepremišljene, ki v zavarovano območje vstopajo kot gospodarji in ne kot njegovi gostje. Da pa bi širša javnost spoštovala omejitve, je potreben nadzor, ki dandanes še ni učinkovit, in več gorskokolesarskih ali večnamenskih poti, s katerih kolesarji ne bi bili preganjani. Zaradi pomanjkljivega nadzora je Slovenija privlačna za tujce, ki v njej najdejo tisto, kar jim je v domovini prepovedano.

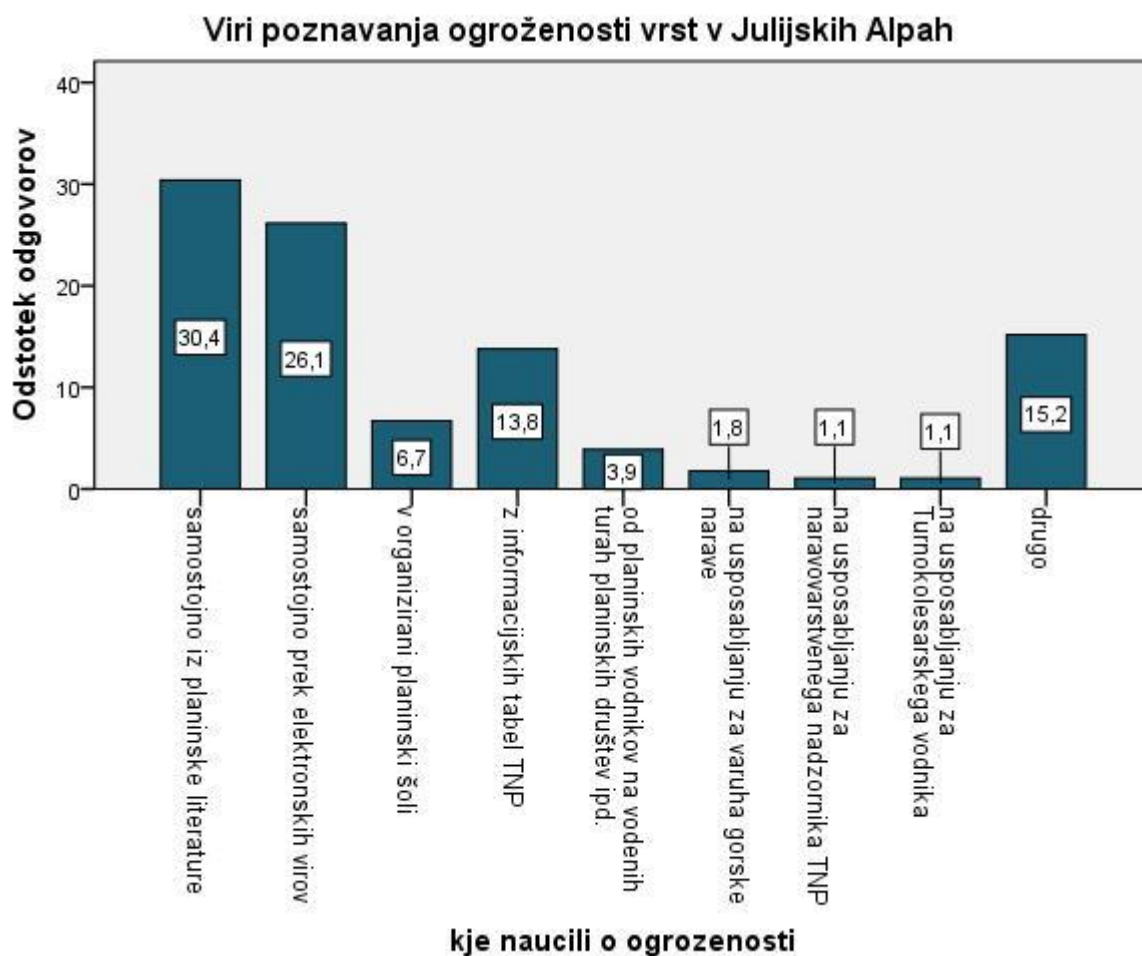
## **3.6 Poznavanje gorske favne, privlačnost visokogorja, kolesar kot (ne)moteči dejavnik za naravo in njene obiskovalce**

### **3.6.1 Namen obiskovanja gora**

Največji odstotek (87,30%) anketirancev v gorah išče sprostitev ob športni dejavnosti in se prepušča doživljanju narave. Med njimi je največ predstavnikov kategorije planinec + turni/gorski kolesar. Željo anketirancev po doživljanju narave in sprostitvi lahko povežemo z velikim interesom za večdnevne ture (podpoglavje 3.4). Samo 1,1% anketirancev, ki gore obiščejo z namenom ogleda naravnih in zgodovinskih znamenitosti ob poti, po našem mnenju še ne pomeni splošnega nezanimanja obiskovalcev zanje. Z nevsiljivo podanimi informacijami (zgibanka ali brošura, informativne table, vodene ture) bi se vsakemu obiskovalcu ponudila priložnost, da se med športnim udejstvovanjem nauči še kaj novega ali poglobi in razširi svoje znanje o znamenitostih območja. 7,4% anketirancev (med njimi

večina alpinistov) je odgovorilo, da je njihov cilj in užitek na turi varno ter hitro prehojena/preplezana/prekolesarjena pot od začetne do končne točke. Pomembnost izkušnje hitrosti, akcije in vznemirljivosti na turi narašča z izkušnostjo kolesarjev (poglavje 1.3.3), kar pa še ne pomeni, da se poslabša njihovo obnašanje in zmanjša upoštevanje pravil.

### 3.6.2 Poznavanje ogroženosti rastlinskih in živalskih vrst v Julijskih Alpah



Slika 8. Viri znanja 283 anketirancev o ogroženosti rastlinskih in živalskih vrst Julijskih Alp.

Kot je razvidno s Slike 8, je največ anketirancev svoje dosedanje znanje pridobilo iz planinske literature, nekoliko manj pa iz elektronskih virov. Med odgovori »drugo« smo zasledili navedbe o pridobivanju znanja v osnovni in srednji šoli, tudi prek programa Ekošola in pri dodatnem pouku oziroma pripravah na geografsko tekmovanje. Anketiranci so izpostavili še: televizijske izobraževalne oddaje, alpinistično šolo, tabornike, ViaAlpina, Slovenski planinski muzej v Mojstrani. Šest jih je znanje pridobilo z univerzitetnim študijem biologije.

Režim varovanja narodnega parka obiskovalci najbolje spoznavajo ob obiskih tega območja (preko informativnih tabel, pravil idr.), podrobno pa z njim praviloma niso seznanjeni (Plut, 2008). Sistem izpopolnjenih informativnih tabel TNP funkcionira dobro (manjše število tabel z učinkovito posredovanimi bistvenimi informacijami). V prihodnje naj bi se vzpodbujalo vključevanje turnih/gorskih kolesarjev v organizirane oblike kolesarjenja pod vodstvom usposobljenih turnokolesarskih vodnikov in promocijo turnega kolesarstva v mladinskih odsekih planinskih društev.

### **3.6.3 Mnenje anketirancev o turnem/gorskem kolesarju kot motečem dejavniku**

V vseh štirih aktivnostnih skupinah anketirancev je prevladovalo mnenje (58,66%), da ozaveščen kolesar sploh ni moteč za okolico, tj. tla, rastje, živali in srečane obiskovalce narave. S tem se je, v primerjavi z ostalima dvema skupinama, strinjalo več turnih/gorskih kolesarjev in planincev + kolesarjev. Ravno obratno je bilo pri odgovoru »za vse omenjene«, s katerim se je strinjalo več planincev in alpinistov (statistično različno od turnih/gorskih kolesarjev). Opazno več je bilo odgovorov o kolesarju kot motečem dejavniku »za tla in rastje« (13,78%) kot »za živali« (2,83%). Velika in zanimiva je bila razlika v izbiri odgovora »za tla in rastje« med planinci + kolesarji (14,12%) in kolesarji (1,96%). Ta odgovor je izbralo največ planincev. Odgovor, da je kolesar najbolj moteč za živali, je bil najmanj pogost pri vseh anketiranih skupinah. Med odgovori »drugo« so bile podane tri omembe vredne pojasnitve: »Kolesar ni moteč, kljub temu pa vpliva na okolje.«, »Turni kolesar je neumnost brez primere in je moteč za živali in rastlinje, to so odtujeni ljudje, ki ne vedo več, kaj bi.« in »Turni/gorski kolesar sem tudi sam. Vendar so moji cilji zaradi sobivanja z naravo omejeni. Pa nisem prav nič žalosten. Grem pač peš tam, kjer menim, da je kolo moteče za naravo, za živali, ki so stanovalci te narave. Saj vas ne bi motil predlog zakona, da skozi stanovanje – spalnico uredimo sprehajalno ali kolesarsko pot. Ali pa bi? Ker ste lastnik stanovanja. Zavedajte se, da niste lastnik vse narave!«

## 4 SKLEP

Z razvojem gorskega kolesarstva se očitno povečuje prisotnost kolesarjev izven glavnih prometnic, na makadamskih, gozdnih in podobnih poteh. Razmah aktivnosti ima lahko negativne učinke tako na okolje kot tudi na varnost obiskovalcev poti, kjer se srečujejo kolesarji in pešci. Ne smemo spregledati dejstva, da popularnost nekega športa pripelje tudi do usmerjenega izobraževanja športnikov za varno izvajanje aktivnosti ter pravilno uporabo športne opreme in do večje ozaveščenosti s kodeksom obnašanja. Z veseljem opažamo (ob rezultatih naše ankete in pregledu literature), da je slovenski narod previden in kritičen do vpeljav kakršnihkoli novosti, vendar se zmore pri utemeljenih predlogih, podprtih z raziskavami, tudi omehčati v prid trajnostnega turističnega razvoja Slovenije.

Gorski kolesarji dobivajo vse večjo podporo s strani turnokolesarskih odsekov planinskih društev, ki skrbijo za njihovo usposabljanje. Manjšina preveč zaletavih kolesarjev meče slabo luč na ostale kolesarje, ki so po našem mnenju v bistvu dobrodošli obiskovalci narave, saj vedo, da si bodo le z vzorno vožnjo in obnašanjem zagotovili možnost enakopravnega udejstvovanja v naravnem okolju. Moderni kolesarski parki s sedežnicami, najrazličnejšimi objekti in tereni omogočajo učenje in izpopolnjevanje veščin vožnje. Za trening so zanimivi tako začetnikom kot tudi izkušenim gorskim kolesarjem, ki bodo, ko nastopi sezona gorskega kolesarjenja v visokogorju, prav zaradi osvojenih veščin vožnje veliko bolje sprejeti na večnamenskih poteh. Kolesarski parki bodo najverjetneje zadržali downhill kolesarje, ki bolj kot doživetje v naravi iščejo adrenalin. Predvidevamo, da bo z razvojem kolesarskih parkov v Sloveniji ter odpiranjem nekaterih planinskih poti za večnamensko rabo v prihodnje vse redkeje prihajalo do navzkrižij kolesarjev z ostalimi obiskovalci narave in z zakoni.

Z edino postavljeno hipotezo smo se osredotočili predvsem na mnenja anketirancev o dopustnosti gorskega kolesarjenja v Triglavskem narodnem parku. Pričakovali smo, da se bodo anketiranci strinjali z dovoljenjem kolesarjenja po nekaterih za kolesarjenje primernih poteh. Predpostavljali smo, da bo prišlo do manjših razlik v mnenjih med planinci, turnimi/gorskimi kolesarji, planinci + kolesarji in alpinisti, kar se je res zgodilo.

Anketni vprašalnik je bil zastavljen malo preširoko, vendar so se vsa vprašanja vsaj deloma nanašala na postavljeno hipotezo in odgovori so jo potrdili. Raziskovali smo aktualno temo, v kateri se, še posebej v zadnjem letu, mnenja javnosti in strokovnjakov krešejo, a nakazujejo željo po uskladitvi in po določitvi okolju ter turizmu prijazne rešitve. Nismo želeli postaviti prehitrega zaključka, saj je zaradi spreminjajočih se uredb, zakonov in pomanjkljivih raziskav to pravzaprav nesmiselno. Skozi celotno diplomsko delo smo vlekli nit v gorskokolesarsko prihodnost TNP, ki jo pričujoče delo z vzpodbudami lahko le nakazuje.

V upravljavski načrt TNP se predvideva vključiti nekatere večnamenske poti (pohodniško-kolesarske) z obrobja narodnega parka, ki se jih ocenjuje za dovolj široke, utrjene in ne preveč strme, da do škode na njih zaradi kolesarjenja ne bo prihajalo. Programi razvoja turizma v

krajih na obrobju TNP (Bohinj, Bovec, Tolmin) med svojimi strateškimi usmeritvami navajajo specializacijo kvalitetne ponudbe za nišne trge na področju pohodništva in drugih aktivnosti na prostem ter zdravega načina življenja. Jasno je, da mednje sodi turno kolesarstvo. Z vedno več kolesarskimi publikacijami in priročniki z območja parka je izdelan osnovni instrument, tako za uporabo te infrastrukture kot tudi za dostop do tržišča. Za nadaljnje zagotavljanje sonaravnega razvoja turnega kolesarstva in njegovo vključevanje v slovenski trajnostni alpski turizem bo potrebnih še kar nekaj raziskav. Ker bo splošna prepoved kolesarjenja v TNP ostala, je smiselno v prihodnosti izvesti dodatne raziskave s področja kolesarstva na specifičnih terenih, prav tistih, za katere se bo pokazal interes širše javnosti. Vrsta podlage, njena kompaktnost, vrsta prsti, osončenost, naklon, vlažnost tal, stopnja obiskanosti s strani človeka – vse to je bistveno zajeti v vzorce raziskav. Če bi bilo potrebno za utrditev poti v nek prostor poseči s stroji (primer savsko-soških poti), je vprašanje dopustnosti posega večje, predvsem z vidika kaljenja miru živalim in ohranjanja njihovih habitatov. Sicer pa se tudi z manjšimi posegi uspešno preprečuje erozija, ki je po mnenju anketirancev bistvenejši problem kolesarjenja kot vznemirjanje živali.

Savsko-soška kolesarska pot, ki poteka skozi gozdni rezervat, osrednje območje TNP in habitate ogroženih živalskih vrst, se nam je porodila kot izzivalna ideja skupnega trajnostnega turističnega projekta treh občin v TNP. Izkazala se je za zelo trd oreh, ki bo najverjetneje še dolga leta vzdržal nedotaknjen. Naredili smo pregled zakonov in uredb s področja varstva narave in urejanja prometa v naravi. Omejitev je veliko, najstrožje se tičejo prav območja predlagane poti (1. cona TNP, gozdni rezervat). Ali so izjeme mogoče, bo pokazala preučitev vpliva kolesarjenja na habitatne tipe in ogrožene živalske vrste območja, katerih gibanje se bo spremljalo daljše časovno obdobje. Savsko-soške kolesarske poti bi se uredilo z namenom prijetnega doživljanja narave in hkratnega učenja na tematski kulturno-zgodovinski in naravovarstveni poti – na primer »Pot po oskrbovalnem zaledju na krnsko bojišče« in »Pot k rapalski meji«. Kulturno bogastvo območja je vsekakor pomembno in premalo izkoriščeno, smiselno mu bo dati precej večjo težo. Pot ima potencial sporočilnosti – vrednost ohranjanja miru za živali in strpnosti med ljudmi. Postopoma lahko ta in druge večnamenske poti pripeljejo k zakonskemu ločevanju koles od motornih vozil. Prispevajo lahko k dvigu priljubljenosti Slovenije v sam vrh med destinacijami na območju Alp. Želimo si, da bi Slovenci v prihodnosti zahajali v naravo še bolj zaradi hranjenja svojih vrednot lepega in zdravega.

V razpravo smo vključili še dosedanje mnenjske raziskave in raziskave primerjalnega tipa, opravljene v Sloveniji in v tujini. Opazili smo vzporednice, vendar tudi razlike med njihovimi rezultati, zaradi česar vztrajamo, da se v Triglavskem narodnem parku na terenu izvedejo dodatne strokovne raziskave vplivov kolesarjenja. Zaradi trenda razvoja gorskega kolesarjenja temu ni več mogoče kar na pamet pripisati škodljivosti za okolje. Trajnostni turistični razvoj je lahko res trajnosten samo, če tako narava kot tudi domačini in turistični delavci niso preobremenjeni. Tudi socialni in gospodarski vpliv gorskega kolesarstva na specifičnem območju TNP bo potrebno še vzeti pod drobnogled.



Vprašanje gorskega/turnega kolesarstva je že dobilo svoj odgovor. Razvijalo se bo in vključevalo v turistično ponudbo TNP. Po našem mnenju je bistvena sprememba v razmišljanju, vrednostnem sistemu vseh obiskovalcev naravnega okolja in načinih promocije športnih aktivnosti. Potreben bo razmislek, kako naj vse sprotne raziskave in dognanja dosežejo čim večji krog ljudi, ki bodo tako imeli možnost ob več informacijah tudi razmišljati o temah z različnih zornih kotov in si bodo sami postavljali omejitve posegov v naravo, s čimer bodo njeni aktivni varovalci. Da bi naravi pustili možnost obnavljanja, je treba razmisliti o ukrepih: ponekod dovoliti kolesarjenje in ga drugod prepovedati, poostri nadzor, določiti mesece in dneve za vožnjo (časovno omejen dostop), dovoliti le vodene kolesarske ture, odpreti le dovolj široke poti, kjer je srečavanje kolesarja in pohodnika mogoče brez umikanja s poti, idr. Vse na podlagi ocen ogroženosti okolja in množičnosti obiska poti. Z vzpostavitvijo neprekinjenih kolesarskih poti, na robu TNP in širše, bo vedno več ljudi odkolesarilo kar od doma. Da pa bi alpske doline razbremenili pločevine, bo potrebno vozne rede javnega transporta in njegove cene prilagoditi uporabnikom iz bolj oddaljenih krajev Slovenije in iz tujine.

Zaključujemo z Goršakovo mislijo (2009): »Ljubezen do narave ne more pomeniti sovraštva do ljudi. Prav nasprotno – eno pogojuje drugo. Ne velja namreč predpostavka, da se mora človek najprej naučiti dobro ravnati z naravo, da bodo potem dobri tudi medčloveški odnosi (da je varstvo narave neke vrste vaja, predpriprava za boljšo prihodnost medčloveških odnosov). Enako ne velja nasprotna predpostavka, da je potrebno najprej delati samo na medčloveških odnosih in počakati, da se le-ti uredijo, da bi lahko prišla na vrsto še narava (da bi torej mir med ljudmi bil predhodnica spoštovanja in varstva narave)« (str. 259).

## 5 VIRI

### 5.1 Avtorska dela

Arh, A., Arh, V., Cvetek, P., Korošec, J., Langus, K., Lenarčič, M., Smukavec, U. in Žvan, J. (2006). Program razvoja turizma v Bohinju 2006–2013. Umetnost spreminjanja in opuščanja [elektronska izdaja]. Občina Bohinj in LTO Bohinj, sprejela Vlada RS.

*Biosferni rezervat.* (12. 9. 2011). Wikipedija prosta enciklopedija. Pridobljeno 24. 9. 2011 na: [http://sl.wikipedia.org/wiki/Biosferni\\_rezervat](http://sl.wikipedia.org/wiki/Biosferni_rezervat)

Bradaškja, B. (2009). *Model indikatorjev trajnostnega turističnega razvoja za destinacijo Bovec.* Magistrsko delo. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta.

Bukovnik, M. (2010). *Ekologija: gradivo za 2. letnik* [elektronska knjiga]. Ljubljana: Zavod IRC.

Burnik, S. in Rovšek, B. (2008). *Kolesarjenje v šoli (in) v naravi: priročnik za delo v osnovni šoli.* Ljubljana: Center šolskih in obšolskih dejavnosti.

Cessford, G. (1995). A profile of participants and their recreation setting and experience preferences. Pridobljeno 27. 3. 2011 iz [http://www.mountainbike.co.nz/politics/doc/profile/results-opinion\\_statements.htm](http://www.mountainbike.co.nz/politics/doc/profile/results-opinion_statements.htm)

Cigale, D. (2004). Okoljski učinki turizma in rekreacije [elektronska izdaja]. *Geografski obzornik*, 51/4, 4–11.

*Diploma Sveta Evrope 2004.* (24. 5. 2004). Triglavski narodni park. Pridobljeno 12. 10. 2011 na: <http://www.tnp.mop.gov.si/diploma.pdf>

Drofenik, U. (2012). *Gorsko kolesarstvo v zavarovanih območjih na primeru Triglavskega narodnega parka.* Diplomsko delo. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta.

*Evropske destinacije odličnosti – EDEN.* (2011). Slovenia.info. Pridobljeno 24. 9. 2011 na: [http://www.slovenia.info/?eden\\_project](http://www.slovenia.info/?eden_project)

Goršak, B. (2006). Turizem v Kozjanskem parku. V *Posvet Turizem v zavarovanih območjih, 6. december 2005, Krajevski park Goričko* (str. 30–32). Ljubljana: Turistična zveza Slovenije.

Goršak, B. (2009). *Biblična etika varstva narave kot premeščanje nasprotij med antropocentrizmom in ekocentrizmom.* Doktorska disertacija. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta.

*Habitatni tipi.* (2012). Natura 2000. Pridobljeno 9. 3. 2012 na: [http://www.natura2000.gov.si/index.php?id=106&no\\_cache=1](http://www.natura2000.gov.si/index.php?id=106&no_cache=1)

Jeršič, M. (1989). Turizem kot možnost in nevarnost za ohranitev naravne in kulturne pokrajine. V *Slovenija* 88 (str. 338–341). Ljubljana: SAZU.

*Kaj je Natura 2000.* Pridobljeno 24. 9. 2011 na:  
<http://www.natura2000.gov.si/index.php?id=44>

*Kaj ni res o Naturi 2000?* (marec 2004). Pridobljeno 24. 9. 2011 na:  
[http://www.natura2000.gov.si/fileadmin/user\\_upload/razno/zmote2\\_na\\_splet.pdf](http://www.natura2000.gov.si/fileadmin/user_upload/razno/zmote2_na_splet.pdf)

*Ključni razlogi za boljšo ureditev vožnje v naravnem okolju.* (2012). Zavod RS za varstvo narave. Pridobljeno 9. 3. 2012 na:  
[http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/podrocja/okolje/pdf/voznja/voznja\\_razlogi\\_zakon\\_zrsvn.pdf](http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/podrocja/okolje/pdf/voznja/voznja_razlogi_zakon_zrsvn.pdf)

Kus Veenvliet, J. in Sovinc, A. (2009). Učinkovitost upravljanja zavarovanih območij v Sloveniji. Končno poročilo RAPPAM analize. *Ministrstvo za okolje in prostor, Ljubljana.* Pridobljeno 18. 10. 2011 na:  
[http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/podrocja/okolje/pdf/rappam\\_porocilo.pdf](http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/podrocja/okolje/pdf/rappam_porocilo.pdf)

Lah, A. (2001). Snovanje narodnega parka. V *Dvajset let pozneje 1981–2001* (str. 59–62). Bled: Javni zavod Triglavski narodni park.

Luževič, M. (2008). *Okoljski vplivi športnorekreativskih dejavnosti na območju Ratitovca.* Diplomsko delo. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport.

Maher, I. (1995). *Gorsko kolesarjenje, gornišтво in varstvo narave* [zloženska]. Ljubljana: Planinska zveza Slovenije.

Matičič, D. (2011). Gorske kolesarje na ceste? *Fajn.si.* Pridobljeno 29. 8. 2011 na:  
<http://www.fajn.si/2011/08/09/gorske-kolesarje-na-cesteh/>

Middleton, V.T.C. in Hawkins, R. (1998). *Sustainable tourism: A marketing Perspective* [Trajni turizem: tržni vidik]. Oxford: Butterworth-Heinemann.

Mihalič, T. (1994). *Ekonomija okolja v turizmu.* Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta.

Mihelič, Z. (11. 3. 2012). Javna razprava – Kriteriji za dvonamensko rabo planinskih poti. *Planinska zveza Slovenije.* Pridobljeno 14. 4. 2012 na:  
<http://www.pzs.si/novice.php?pid=6752>

*MTB leksikon.* (2011). Pridobljeno 12. 9. 2011 na:  
<http://www.mtbslovenia.net/clanki/leksikon/1.htm>

*Načrt upravljanja tnp.* (2011). Triglavski narodni park. Pridobljeno 7. 9. 2011 na:  
[http://www.tnp.si/nacrt\\_upravljanja\\_tnp/C254/](http://www.tnp.si/nacrt_upravljanja_tnp/C254/)

Ogrin, M., Kebe, L., Segina, A. in Žnidarčič, T. (2011). Alpska konvencija v Sloveniji in njeno izvajanje na lokalni ravni [elektronska izdaja]. *Innsbruck: Stalni sekretariat Alpske konvencije; Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor RS.*

Ogris, M. (2004). *Gorsko kolesarjenje – tujek v naravnem okolju*. Diplomsko delo. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport.

Onida, M. (2009). Uvod. V *Alpe – Alpska konvencija* (3). Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor RS.

Pavliha, M. (1998). Pregled vidikov, ki jih je potrebno upoštevati pri arhitekturnem načrtovanju v slovenskih zavarovanih območjih. V I. Stropnik (ur.), *Arhitekturni vidiki turizma v zavarovanih območjih* (str. 37–80). Velenje: Pozoj.

Plevnik, M. (2010). *Pravni vidiki gorskega kolesarjenja v slovenski okoljevarstveni zakonodaji*. Diplomaska naloga. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Pravna fakulteta.

Pličanič, S. (2003). *Temelji ekološkega prava: kako uzakoniti zmernost pri človekovih odnosih z živalmi, rastlinami in neživim svetom*. Ljubljana: Cankarjeva založba.

Plut, D. (1997). *Slovenija na križpotju: Slovenija na okoljskorazvojnem in povezovalnem križpotju Evrope*. Ljubljana: Mihelač.

Plut, D. (2008). *Trajnostni razvoj varovanih območij – celostni pristop in aktivna vloga države: končno poročilo*. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta.

*Predlog zakona je tu*. (2011). Mountain Bike Slovenija. Pridobljeno 19. 8. 2011 na: <http://www.mtb.si/novice/322-predlog-zakona-je-tu-juhuhu.html>

*Pregled ureditev gorskega kolesarjenja v tujini*. (2011). Komisija za turno kolesarstvo PZS. Pridobljeno 12. 10. 2011 na: <http://ktk.pzs.si/index.php?id=64>

*Protokoli in deklaracije Alpske konvencije*. (2011). Pridobljeno 26. 7. 2011 na: [http://www.alpconv.org/theconvention/index\\_sl](http://www.alpconv.org/theconvention/index_sl)

Radikon, A. (2003). *Merjenje trajnostnega turističnega razvoja*. Magistrsko delo. Ljubljana: univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta.

Rovan, J. (2007). Turno kolesarstvo uvrščeno med dejavnosti PZS. Alpinistični odsek Kranj. Pridobljeno 12. 9. 2011 na: <http://www.aokranj.com/forum/viewtopic.php?p=3437>

Rovan, J. (2008). Ključ do sožitja med planinci in turnimi kolesarji je v vzgoji. *Planinski vestnik*, 113/11, 58–62.

Rovan, J. (2011). Kadar smo šli peš, smo bili »fejst fantje«, kadar smo šli s kolesi, smo postali nebodijih treba. *Bicikel*, 5, 48–51.

Rozman, T. (5. 9. 2011). Gorski kolesarji so tudi dobrodošli turisti. Seveda ne v Sloveniji! *Fajn.si*. Pridobljeno 26. 10. 2011 na: <http://www.fajn.si/2011/09/05/gorski-kolesarji-so-tudi-dobrodosli-turisti-seveda-ne-v-sloveniji/>

*Slovar pojmov*. (2011). Natura 2000. Pridobljeno 24. 9. 2011 na: <http://www.natura2000.gov.si/index.php?id=46#P>

*Sodelovanje pri pripravi načrta upravljanja tnp.* (2011). Triglavski narodni park. Pridobljeno 7. 9. 2011 na: [http://www.tnp.si/nacrt\\_upravljanja\\_tnp/C254/](http://www.tnp.si/nacrt_upravljanja_tnp/C254/)

Sovinc, A. in Morgan, B. (2004). Turizem v zavarovanih območjih: priložnost in grožnja. V *Zavarovana območja in njihov pomen za turizem* (str. 18–21). Koper: Univerza na Primorskem.

Sprung, G. (2011). Natural resource impacts of mountain biking. A summary of scientific studies that compare mountain biking to other forms of trail travel. *International mountain bicycling association*. Pridobljeno 1. 9. 2011 na: <http://www.imba.com/resources/research/trail-science/natural-resource-impacts-mountain-biking>

*Statistike nesreč.* (2011). Gorska reševalna zveza Slovenije. Pridobljeno 6. 5. 2011 na: <http://www.grzs.si/?MenuID=15>

Šolar, M. (2002). *Načela usklajevanja rekreacijske rabe v zavarovanem območju na primeru Triglavskega narodnega parka*. Magistrsko delo. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta.

Šolar, M. (2009). Urejanje Triglavskega narodnega parka za obiskovalce v luči ciljev in namenov ustanovitve narodnega parka [elektronska izdaja]. *Triglavski razgledi, Dela 31*, 129–142.

Velkavrh, T. (1998). Poznavanje Triglavskega narodnega parka. V *Dela 13* (str. 399–409). Ljubljana: Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo.

Verbinc, F. (1994). *Slovar tujk*. Ljubljana: Cankarjeva založba.

Zgonik, S. (30. 9. 2011). Samo za pešce. Izganjanje kolesarjev iz narave. *Mladina*, 39, 12.

Zurc, J. (2009). *Povezave med zavarovanimi območji, turizmom in razvojem podeželja*. Doktorsko delo. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta.

## 5.2 Pravni viri

Pravilnik o označevanju in opremljanju planinskih poti, Uradni list RS, št. 80/08

Schnappauf, W., Ruckriegel, J., Falkenhei, A., Huchler, M., Strittmatter, K., Reinel, H. idr. (5. 10. 2000). Bavarski sporazum. Pridobljeno 3. 1. 2012 na: [http://ktk.pzs.si/files/File/Tuja%20pravna%20ureditev/Bavarski\\_sporazum.pdf](http://ktk.pzs.si/files/File/Tuja%20pravna%20ureditev/Bavarski_sporazum.pdf)

Uredba o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000), Uradni list RS, št. 49/04

Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju, Uradni list RS, št. 16/95, št. 28/95, št. 35/01

Uredba o vrstah objektov glede na zahtevnost, Uradni list RS, št. 37/08, št. 99/08

Uredba o zavarovanju ogroženih živalskih vrst, Uradni list RS, št. 61/93

Uredba o zavarovanih prosto živečih živalskih vrstah, Uradni list RS, št. 46/04

Zakon o gozdovih, Uradni list RS, št. 30/93, št. 110/07

Zakon o ohranjanju narave (ZON), Uradni list RS, št. 56/99, št. 31/00

Zakon o planinskih poteh (ZPlanP), Uradni list RS, št. 61/07

Zakon o Triglavskem narodnem parku (ZTNP-1), Uradni list RS, št. 52/10

Zakon o varstvu okolja (ZVO-1), Uradni list RS, št. 41/04

Zakon o vožnji z vozili v naravnem okolju – predlog. (22. 7. 2011). Ministrstvo za okolje in prostor. Pridobljeno 12. 10. 2011 na:

<http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/dokumenti/zakon-voznja-narava.doc>

## 6 PRILOGE

### 6.1 Anketni vprašalnik

Savsko-soška kolesarska pot (povezava) v Triglavskem narodnem parku (Koča pri Savici – Dom na Komni – Bogatinsko sedlo – planina Duplje – Dom dr. Klementa Juga v Lepeni). Pohodniško-kolesarsko pot imenujemo dvonamenska pot. Pri vsakem vprašanju se izbere le en odgovor.

#### 1. Vaš spol?

- ženski
- moški

#### 2. Vaša starost?

- do vključno 29 let
- med 30 in 39 let
- med 40 in 50 let
- 51 let ali več

#### 3. Vaša poglavitna (prostočasna) aktivnost v gorah?

- planinec/-ka
- turni/gorski kolesar/-ka
- planinec/-ka + turni/gorski kolesar/-ka
- alpinist/-ka

Planinec: po gorah izključno/večinoma hodite. Turni/gorski kolesar: v gore raje odkolesarite in jih redko običete kot planinec. Planinec + turni/gorski kolesar: navdušeni ste nad obema možnostma obiska hribov in gora, obeh možnosti se poslužujete v enaki meri. Alpinist: pogosto opravljate zimske in letne plezalne vzpone in pristope različnih težavnosti.

#### 4. Ali veste, da kolesarjenje v zavarovanem območju TNP ni dovoljeno?

- vem
- nisem vedel/-a

#### 5. Ali se strinjate s prepovedjo kolesarjenja v TNP?

- se popolnoma strinjam za celotno območje
- se strinjam za območja, ki so pretežno še neobremenjena tudi s strani planincev
- se strinjam za območja habitatov ogroženih živalskih in rastlinskih vrst
- se ne strinjam v primerih utrjenih in dovolj širokih poti
- kombinacija odgovorov 2 in 3
- kombinacija odgovorov 2 in 4
- kombinacija odgovorov 3 in 4
- kombinacija odgovorov 2, 3 in 4
- drugo \_\_\_\_\_

**6. Zakaj ste proti kolesarjenju v TNP?**

Pogoj: Na vprašanje 5 JE bil odgovor »se popolnoma strinjam za celotno območje«.

Odgovor:

**7. Bi s prostovoljnim delom prispevali k obnovi za kolesarjenje primernih poti v TNP?**

Pogoj: Na vprašanje 5 NI bil odgovor »se popolnoma strinjam za celotno območje«.

- bi
- ne bi, ker nimam časa
- ne bi, ker poti ne bi uporabljal/-a
- drugo \_\_\_\_\_

**8. Ste že slišali za v uvodniku omenjeno možnost kolesarske povezave?**

- sem
- nisem

**9. Ste že prekolesarili omenjeno planinsko pot v katerikoli smeri?**

Pogoj: Na vprašanje 8 JE bil odgovor »sem«.

- Prekolesaril/-a sem celotno pot
- Kolesaril/-a sem le po nekaterih odsekih omenjene poti
- nisem

**10. Kolikokrat letno kolesarite v TNP?**

Pogoj: Na vprašanje 3 JE bil odgovor »turni/gorski kolesar/-ka« in na vprašanje 9 NI bil odgovor »nisem«.

- ne kolesarim tam, kjer obstaja prepoved vožnje s kolesi
- do 3-krat na leto
- 4–6-krat na leto
- več kot 6-krat na leto

**11. Ali ste v slovenskih gorah že srečali turnega/gorskega kolesarja?**

Pojasnilo kolesarjem: s kolesarjem niste šli skupaj na pot, ni bil v vaši skupini.

- sem
- nisem



## 12. Kakšno je bilo po vašem mnenju kolesarjevo obnašanje?

Pogoj: Na vprašanje 11 JE bil odgovor »sem«.

- vozil je s prilagojeno hitrostjo po poti, ozirajoč se na mimoidoče, in ni povzročal hrupa
- vozil je z naravi neškodljivim načinom vožnje po poti, ni pa se oziral na mimoidoče
- videlo se je, da nima dovolj spretnosti za naravi neškodljivo vožnjo, sicer pa je upošteval mimoidoče in ni povzročal hrupa
- s prehitro vožnjo in zaviranjem je povzročal škodo na poti, povzročal je hrup in/ali ni se oziral na mimoidoče
- s prehitro vožnjo in zaviranjem je povzročal škodo tudi izven poti, povzročal je hrup in/ali ni se oziral na mimoidoče

## 13. Častni kodeks slovenskih planincev in priporočila turnim kolesarjem opozarjajo na pravilno obnašanje v gorah. Katere so VAŠE šibke točke pri obiskovanju naravnih območij?

- vedno odgovorno postavim varstvo narave pred lastne potrebe, se držim svojih načel, upoštevam priporočila
- izražanje veselja s smehom in vriskanjem
- odmetavanje ostankov hrane in hranjenje živali
- hoja/vožnja po brezpotjih in iskanje bližnjic
- drugo \_\_\_\_\_

## 14. Ali na svojih alpinističnih, pohodniških in/ali kolesarskih turah kdaj zavijete s poti?

- da, z željo po umiku v samoto
- da, sledim živalim ali odkrivam zanimiva brezpotja
- nikoli ne zavijam s poti
- drugo \_\_\_\_\_

## 15. Zakaj nikoli ne zavijete s poti?

Pogoj: Na vprašanje 14 JE bil odgovor »nikoli ne zavijam s poti«.

Odgovor: \_\_\_\_\_

## 16. Kdaj ste do narave prijaznejši?

Pogoj: Na vprašanje 3 JE bil odgovor »planinec + turni/gorski kolesar« ali odgovor »turni/gorski kolesar«.

- ko pešočim
- ko kolesarim
- ni razlike

## 17. Kako všeč so vam večdnevne pohodniške, alpinistične ali kolesarske ture?

- so mi bolj všeč kot enodnevne, zato si večkrat vzamem čas zanje
- so mi bolj všeč kot enodnevne, a si zanje težko vzamem čas
- ljubše so mi enodnevne
- drugo \_\_\_\_\_

**18. Se poslužujete javnih prevoznih sredstev za dostop do bližine izhodišč poti?**

- večinoma
- pogosto
- redko
- nikoli

**19. Prosim, pojasnite izbiro svojega odgovora.**

Odgovor:

**20. Javni prevoz: Bi bili pripravljeni za celotno pot z avtobusom odšteti med 19 in 23 evrov, plus 2,6 evra za prevoz kolesa?**

Primer: Ljubljana–Bohinjsko jezero in nazaj Bovec–Ljubljana

- za varstvo okolja sem pripravljen uporabiti javni transport po omenjeni ceni
- z veseljem bi, če bi bila cena prevoza nižja
- bi, če bi od končnega avtobusnega postajališča do izhodišča planinske/kolesarske poti (po ugodni ceni ali brezplačno) vozil kombi
- ne bi, saj se večinoma s prijatelji peljemo v enem avtu, kar je cenejše, zabavnejše in brez časovnih omejitev
- ne bi, ker hočem biti časovno neodvisen od voznih redov javnega transporta
- drugo \_\_\_\_\_

**21. Kaj menite o transportu kolesa z žičnico na/s Komne?**

Primer: cena 0,55 evra/kg

- bi bil smiselna rešitev za varovanje erozijsko ogrožene gozdne poti med Domom Savico in Domom na Komni
- kljub varovanju erozijsko ogrožene gozdne poti bi dovoljen transport z žičnico k obisku vzpodbudil tudi manj večje kolesarje in to vidim kot problem za narodni park
- drugo \_\_\_\_\_

**22. Menite, da bi ureditev Savsko-soške kolesarske povezave zmanjšala število avtomobilov ob izhodiščih poti?**

- bi
- ne bi

**23. Zakaj menite, da ne bi?**

Pogoj: Na vprašanje 22 JE bil odgovor »ne bi«.

Odgovor:

**24. Zakaj menite, da bi?**

Pogoj: Na vprašanje 22 JE bil odgovor »bi«.

Odgovor:

**25. Kako bi po vašem mnenju dovoljenje kolesarjenja po nekaterih poteh v TNP vplivalo na številčnost obiska našega narodnega parka?**

- obiskovalcev ne bi bilo bistveno in škodljivo več kot sedaj, razmerje turnih kolesarjev, alpinistov in planincev bi ostalo približno enako
- povečalo bi se število turnih kolesarjev, število alpinistov ter planincev bi ostalo približno enako
- kljub povečanju števila turnih kolesarjev, bi število planincev ostalo enako, vendar bi se ti preusmerili stran od dvonamenskih poti
- sorazmerno s povečanjem števila turnih kolesarjev bi se zmanjšalo število planincev, saj bi jih več presedlalo na kolo
- sorazmerno s povečanjem števila turnih kolesarjev bi se zmanjšalo število alpinistov, saj bi jih več presedlalo na kolo
- drugo \_\_\_\_\_

**26. Dovoljenje razvijajoče se oblike rekreacije v TNP (kolesarjenja) bi pred uporabnike postavilo tudi določene omejitve z namenom varovanja okolja. Bi bili omejitve pripravljeni sprejeti?**

Pogoj: Na vprašanje 3 JE bil odgovor »turni/gorski kolesar« ali »planinec + kolesar«.

- bi, saj se vedno obnašam ustrezno in me omejitve niti ne omejujejo
- seveda, zaradi omejitev se odgovorneje obnašam
- nerad/-a, vendar razumem, da so za ohranjanje naravnega okolja potrebne omejitve rabe in nadzor
- ne bi
- drugo \_\_\_\_\_

**27. Zakaj niste pripravljeni sprejeti omejitve?**

Na vprašanje 26 JE bil odgovor »ne bi«.

Odgovor:

**28. Kaj od naštetega je vaš najpogostejši namen obiska gora in vam predstavlja največji užitek?**

- varno ter hitro prehoditi/prekolesariti/preplezati pot od začetne do končne točke
- ogled naravnih ter zgodovinskih znamenitosti ob poti
- uživati – sprostiti se ob športni dejavnosti in se prepustiti doživljanju narave
- drugo \_\_\_\_\_

**29. Kje ste največ izvedeli o ogroženosti rastlinskih in živalskih vrst v Julijskih Alpah?**

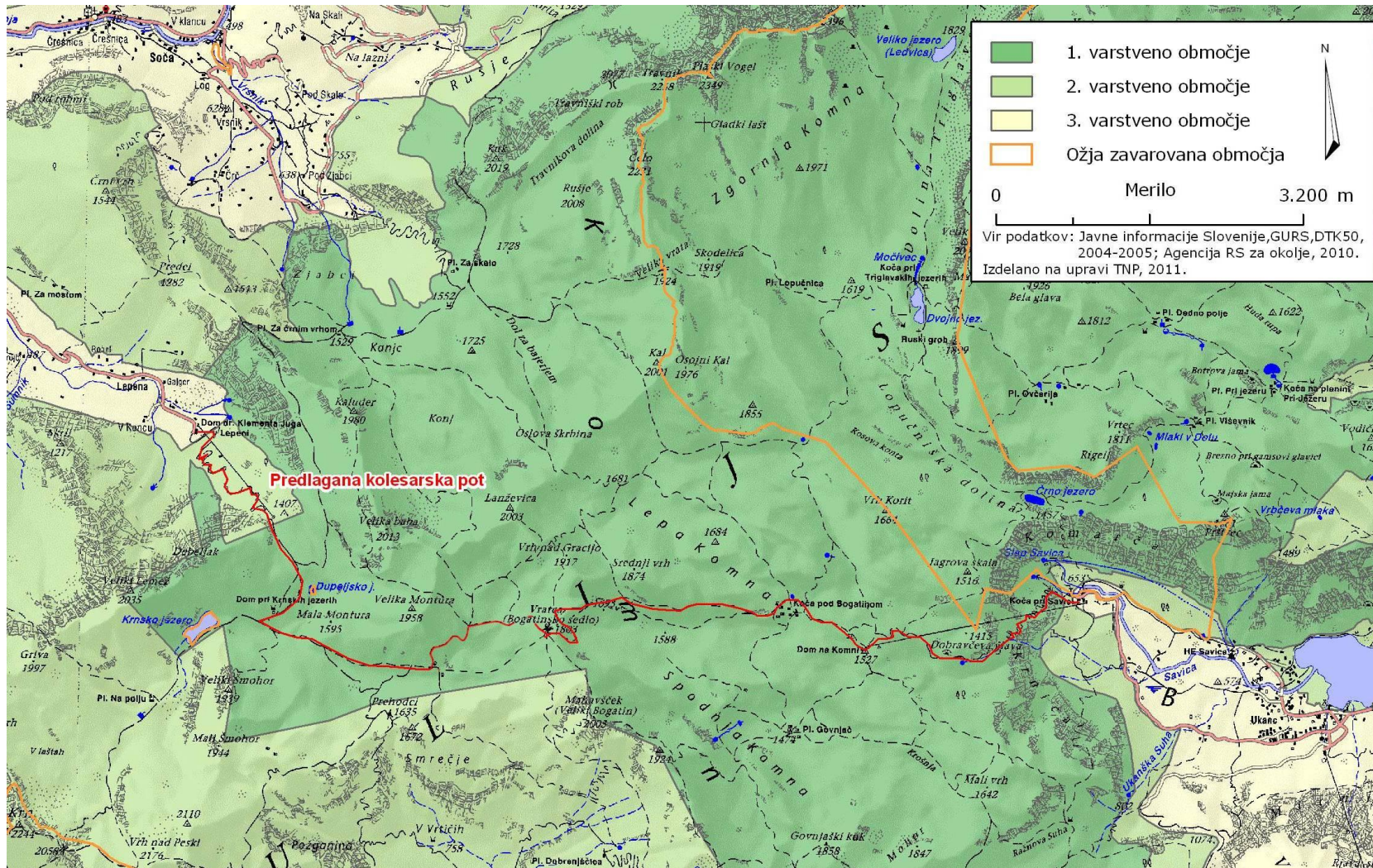
- samostojno iz planinske literature
- samostojno prek elektronskih virov
- v organizirani planinski šoli
- z informacijskih tabel v TNP
- od planinskih vodnikov na vodenih turah planinskih društev ipd.
- na usposabljanju za varuha gorske narave
- na usposabljanju za naravovarstvenega nadzornika TNP

- na usposabljanju za turnokolesarskega vodnika
- drugo \_\_\_\_\_

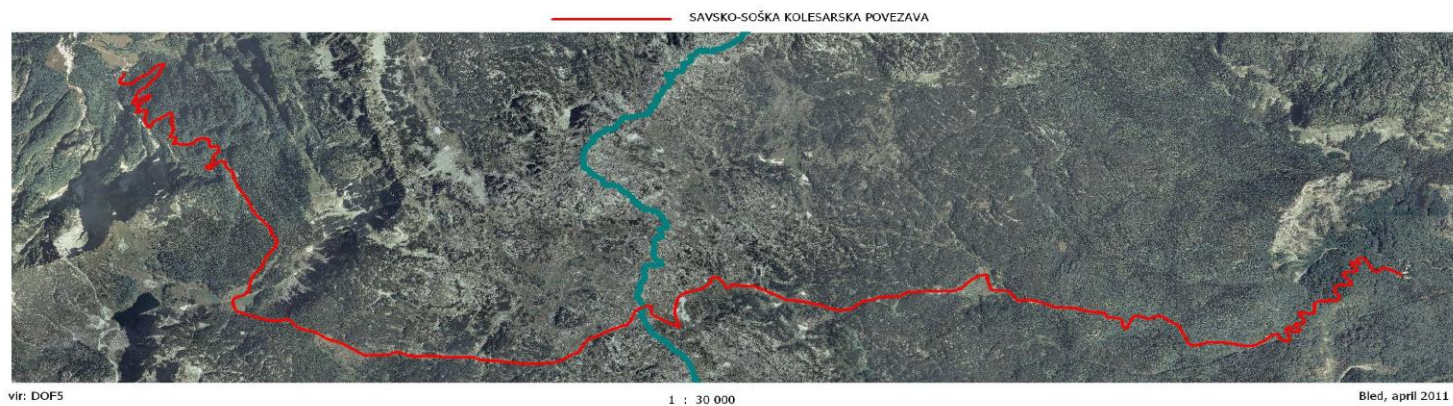
**30. Po vašem mnenju je turni/gorski kolesar najbolj moteč za:**

- živali
- tla in rastje
- planince
- vse zgoraj naštet
- osveščen kolesar sploh ni moteč
- drugo \_\_\_\_\_

## 6.2 Savsko-soška kolesarska pot na karti TNP

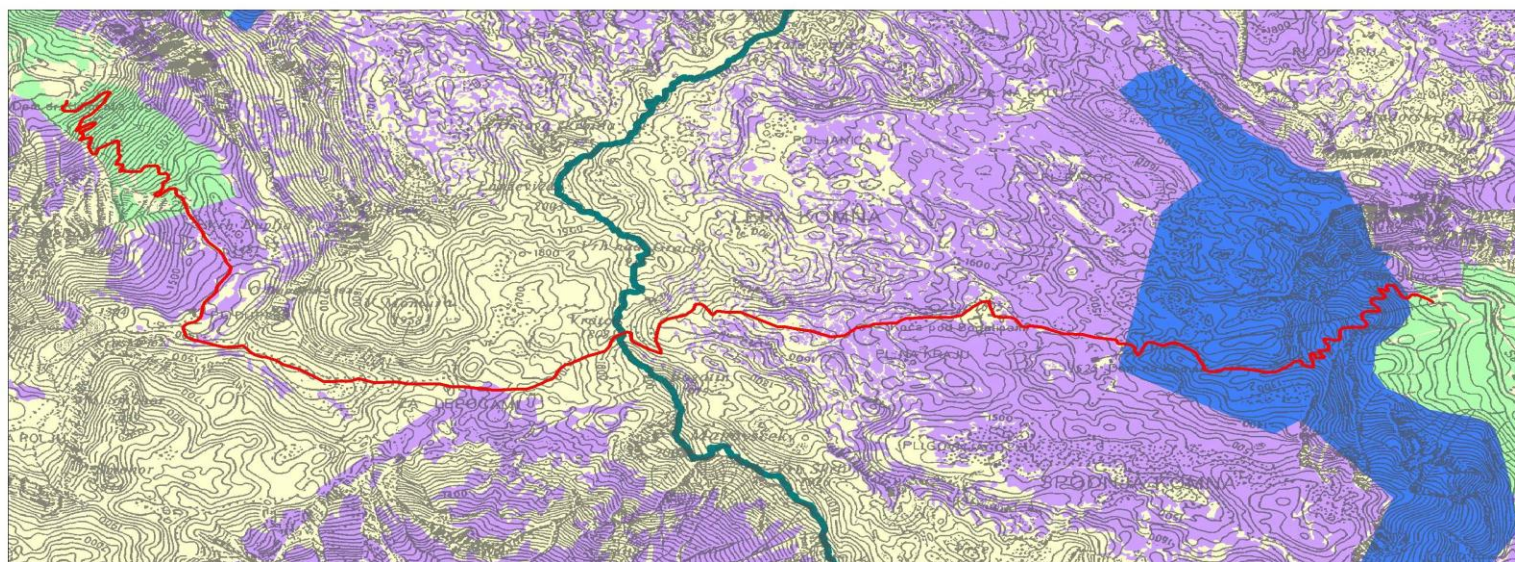


### 6.3 Zračni posnetek gozdov TNP



## 6.4 Vrste gozdov ob Savsko-soški kolesarski poti

PRILOGA



vir: TK50, podatki Zavoda za gozdove Slovenije - Oe Bled

1 : 40 000

Bled, april 2011



## 6.5 Intervju

### 6.5.1 g. Danijel Krivec, nekdanji župan Občine Bovec, april 2012

1. **Primer predvidenega skupnega projekta severne Primorske je kolesarska hrbtenica od Trente do morja. Stare lokalne poti in kolovoze bi se preuredilo v prave kolesarske poti (ustrezno široke, utrjene, ponekod asfaltirane, zavarovane in označene). Na gorenjski strani je Bohinjska kolesarska pot že pokazala svojo vrednost v zagotavljanju varnosti kolesarjev in izpolnila dolgo pričakovano dopolnitev turistične ponudbe. Realiziran projekt pa koristi tudi državi, ne le uporabnikom poti.**

**Od kod vse prihajajo pobude za tovrstne projekte?**

*Pobude prihajajo s strani različnih pobudnikov, ki v lokalnem okolju predstavljajo različne interese. Največkrat so to društva (ŠD, TD ...), krajevne skupnosti in tudi gospodarski subjekti, povezani s turizmom. Občina pa v skladu s svojo strategijo razvoja turizma umešča in razvija kolesarsko mrežo v sozvočju z vsemi deležniki v prostoru.*

**Se po vašem mnenju nameni predlagateljev ter različnih skupin privržencev vzpostavitve novih kolesarskih poti (občina, turistične agencije, kolesarska in planinska društva, domačini) med seboj razlikujejo?**

*V osnovi se bistveno ne razlikujejo. V vseh primerih gre za izboljšanje infrastrukture, ki je namenjena vsem, ki v ta prostor prihajajo kot obiskovalci in turisti, pa tudi vsem prebivalcem tega območja. Z ureditvijo se vzpostavlja dodatna ponudba v prostoru, istočasno pa se ponovno omogoča dostopnost nekaterih zapuščenih območij. Ureditev teh poti omogoča razvoj dodatnih storitev (tematske poti – parki, naravne znamenitosti ...). Vse to pa izboljšuje gospodarsko stanje območja in vzpodbuja nove ideje ter povečuje primerjalne prednosti lokacije.*

**Kateri cilj v ospredje postavlja občina?**

*Razvoj kolesarskih in tematskih poti (tudi pešpoti) pomeni izboljšanje infrastrukture območja, ki lahko dodatno motivira vlaganja v turistične produkte (namestitve, storitve ...), izboljša prepoznavnost in zanimivost področja. Za aktivno preživljanje počitnic se v zadnjem času odloča vse več turistov.*

2. **Ima občina določen finančni okvir, po katerem oceni smiselnost projekta (npr. za vloženi 100 evrov želimo iztržiti 130 evrov)?**

*Vsi infrastrukturni projekti imajo pozitivne multiplikativne učinke na številnih področjih, ki pa so težko direktno merljivi. Povečujejo prodajo storitev (trgovina, BS, domači izdelki, namestitve, gostinstvo ...), generirajo nove investicije v gospodarstvu, neposredno povečujejo prihodek iz turistične takse in še je pozitivnih učinkov. Zato je izboljšanje katerekoli infrastrukture velika dodana vrednost za tisto področje. Zasedujemo pa cilj, da za infrastrukturne projekte (ki niso poceni) pridobimo sredstva na razpisih tako domačih kot tudi evropskih sredstev. Brez oplemenitenja se redko odločamo za večja vlaganja v infrastrukturo.*



- 3. V kolikšni meri so možnosti kolesarjenja izkoriščene v vaši občini? Kje so rezerve? Kaj bi se po vašem mnenju še dalo narediti/izboljšati? Imate že načrte, ste razmišljali v tej smeri?**

*Kar precej je bilo že narejenega na tem področju v naši občini, je pa še veliko rezerv pri izkoriščanju starih vojaških »mulatjer«, vaških in planinskih poti, ki pa morajo imeti status večnamenske rabe, saj prostorske omejitve (ozke doline) ne dopuščajo vzporednih kolesarskih poti ob obstoječih prometnicah. Razmišljamo o več projektih, ki se navezujejo na sosednje občine: kolesarska pot preko Kobariškega Stola v Breginj in proti Trnovemu, krožna pot Čezsoča–Log Čezsoški–Trnovo–Magozd–Predolina–Golobar–Čezsoča ...*

- 4. Kakšno je sodelovanje občine z Zavodom Triglavski narodni park, ko predlagate projekte, vezane na narodni park? Je zavod pretežno odklonilen ali s poudarkom na varstvu narave odprt za predloge? Se vam zdi postopanje zavoda ustrezno prostoru in času?**

*V zadnjem obdobju je sodelovanje s Triglavskim narodnim parkom zelo dobro. Odprti so za dobre smiselne predloge, seveda v sozvočju z zahtevami naravovarstva. Pripravljeni pa so na različne kompromise v duhu časa in novih spoznanj.*

- 5. Vidite predlog Savsko-soške kolesarske poti prek Triglavskega narodnega parka kot potencialno turistično ponudbo, ki bi povezala občine Bohinj, Bovec in Tolmin ter združila šport s kulturno-zgodovinsko vsebino kraja (prva svetovna vojna, Železna pot, planine idr.)? So tematske poti za turiste privlačnejše in zato dejansko bolj obiskane?**

*Absolutno dobra pobuda za izboljšanje turistične ponudbe, tudi z združevanjem vseh navedenih vsebin. Kot produkt pa so tematske poti vsekakor privlačen instrument, ki povečuje obiskanost.*

- 6. Kaj je po vašem mnenju pglavitni vzrok za uničevanje narave v in na obrobju TNP? (Neozaveščeni in nerazgledani obiskovalci, morda njihova brezbriznost, masoven obisk, nezadosten nadzor s strani Naravovarstvene službe TNP, premalo omejitev.)**

*Po mojem mnenju ne gre za masovno uničevanje narave, predvsem gre za posamezne primere, ki niso bili pravočasno sankcionirani in so negativen zgled tudi ostalim. Najpogosteje gre za brezbriznost posameznikov. Problem pa je, da inšpekcijske službe (različne, ne samo parkovne) ne odreagirajo pravočasno v smislu dobrega zgleda in spoštovanja reda za vse. Omejitve je dovolj, potrebno jih je izvajati!*

- 7. Se je kateri od do sedaj realiziranih projektov športa v naravi izkazal za zgrešen projekt občine oz. zgrešeno naložbo?**

*Občina je v preteklosti sodelovala pri projektu smučišča v Čezsoči, ki doslej ni uresničilo pričakovanj ob izgradnji. Ostali projekti pa prinašajo veliko pozitivnega v okolju.*

### **6.5.2 g. Uroš Brežan, župan Občine Tolmin, april 2012**

- 1. Primer predvidenega skupnega projekta severne Primorske je kolesarska hrbtenica od Trente do morja. Stare lokalne poti in kolovoze bi se preuredilo v prave kolesarske poti (ustrezno široke, utrjene, ponekod asfaltirane, zavarovane in označene). Na gorenjski strani je Bohinjska kolesarska pot že pokazala svojo vrednost v zagotavljanju varnosti kolesarjev in izpolnila dolgo pričakovano dopolnitev turistične ponudbe. Realiziran projekt pa koristi tudi državi, ne le uporabnikom poti.**

**Od kod vse prihajajo pobude za tovrstne projekte? Se po vašem mnenju nameni predlagateljev ter različnih skupin privrženecv vzpostavitev novih kolesarskih poti (občina, turistične agencije, kolesarska in planinska društva, domačini) med seboj razlikujejo? Kateri cilj v ospredje postavlja občina?**

*Najpomembnejša cilja občine sta povečanje turistične privlačnosti območja in povečanje varnosti kolesarjev.*

- 2. Ima občina določen finančni okvir, po katerem oceni smiselnost projekta (npr. za vloženi 100 evrov želimo iztržiti 130 evrov)?**

*Za vsak investicijski projekt se pri pripravi investicijske dokumentacije (DIIP, IP) naredi tudi izračun ekonomske upravičenosti projekta.*

- 3. V kolikšni meri so možnosti kolesarjenja izkoriščene v vaši občini? Kje so rezerve? Kaj bi se po vašem mnenju še dalo narediti/izboljšati? Imate že načrte, ste razmišljali v tej smeri?**

*Potenciali so veliki. Prednostno se ukvarjamo s kolesarskimi povezavami po dolini Soče in Idrijce. Na slovensko-italijanski razpis smo prijavili projekt kolesarskega kroga (Nova Gorica–Tolmin–Kobarid–Čedad–Nova Gorica). Čakamo na odločitev. Skupaj z ostalimi občinami severne Primorske bomo namenili evropska sredstva za pripravo kolesarske hrbtenice po severni Primorski (dolina Soče, Idrijce, Vipavska dolina).*

- 4. Kakšno je sodelovanje občine z Zavodom Triglavski narodni park, ko predlagate projekte, vezane na narodni park? Je zavod pretežno odklonilen ali s poudarkom na varstvu narave odprt za predloge? Se vam zdi postopanje zavoda ustrezno prostoru in času?**

*S Triglavskim narodnim parkom sodelujemo dobro.*

- 5. Vidite predlog Savsko-soške kolesarske poti prek Triglavskega narodnega parka kot potencialno turistično ponudbo, ki bi povezala občine Bohinj, Bovec in Tolmin ter združila šport s kulturno-zgodovinsko vsebino kraja (prva svetovna vojna, Železna pot, planine idr.)? So tematske poti za turiste privlačnejše in zato dejansko bolj obiskane?**

*Prvič slišim za ta projekt. Povezave pa so na področju turizma, kot tudi drugje, nujna. Obiskanost je odvisna od vsebine, še bolj pa od dobre trženja.*

- 6. Kaj je po vašem mnenju poglobitni vzrok za uničevanje narave v in na obrobju TNP? (Neozaveščeni in nerazgledani obiskovalci, morda njihova brezbrižnost, masoven obisk, nezadosten nadzor s strani Naravovarstvene službe TNP, premalo omejitev.)**

*Nisem seznanjen z večjimi ekscesi s tega področja v tolminskem delu Triglavskega narodnega parka.*

- 7. Se je kateri od do sedaj realiziranih projektov športa v naravi izkazal za zgrešen projekt občine oz. zgrešeno naložbo?**

*V tem trenutku se ne spomnim takega projekta.*