

UNIVERZA V LJUBLJANI

FAKULTETA ZA ŠPORT

# **DIPLOMSKA NALOGA**

ANJA KALOH

Ljubljana 2013

UNIVERZA V LJUBLJANI  
FAKULTETA ZA ŠPORT  
Športno treniranje  
Fitnes

**OMEJITVE VOŽNJE Z GORSKIMI KOLESI V NARAVNEM OKOLJU –  
ANALIZA Z VIDIKA REKREACIJE IN TURIZMA**

DIPLOMSKA NALOGA

MENTORICA

prof. dr. Mojca Doupona Topič

RECENZENT

doc. dr. Boris Sila

KONZULTANT

Asist. dr. Samo Rauter

Avtorica dela

ANJA KALOH

Ljubljana 2013

IZJAVA

Študentka Anja Kaloh izjavljam, da je diplomska naloga rezultat lastnega dela.

Anja Kaloh



**Slika 1: Anja na spustu iz Socerba (Foto: Leon Novak)**

### **Zahvala**

*Hvaležna sem dr. Samu Rauterju za strokovno pomoč in mentorici prof. dr. Mojci Doupona Topič za potrpežljivost pri izdelavi diplomske naloge, seveda pa tudi mami in bratu za razumevanje in ljubezen. Posebna zahvala gre Metki in drugim prijateljem za spodbudo in podporo v času študija.*

**Ključne besede:** gorsko kolesarjenje, vožnja v naravnem okolju, rekreacija, turizem, zakonodaja

## **NASLOV DIPLOMSKE NALOGE**

Omejitve vožnje z gorskimi kolesi v naravnem okolju – analiza z vidika rekreacije in turizma

### **Ime in priimek**

Anja Kaloh

### **IZVLEČEK**

Vožnja z gorskimi kolesi v naravnem okolju postaja vedno bolj priljubljena. Takšna vožnja je pod najširšim pojmom poznana kot gorsko kolesarjenje (ang. »Mountain Bike«, pogosteje »MTB«). V Sloveniji je od leta 1995 dalje vožnja v naravnem okolju posebej urejena z Uredbo o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju. Ministrstvo za okolje in prostor je 22. julija 2011 objavilo osnutek Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju, ki naj bi nadomestil do sedaj veljavno Uredbo. Splošna prepoved (III. Vožnja s kolesi – 8. člen) ostaja enaka, kot doslej: »Na območju Republike Slovenije je v naravnem okolju prepovedano voziti, ustaviti, organizirati vožnje s kolesi.«

V diplomski nalogi smo analizirali zbirnik pripomb iz javne razprave, objavljene na spletni strani Ministrstva za okolje in prostor ter izbrane, tiskane medijske objave najdene z iskalnim geslom »Zakon o vožnji z vozili v naravnem okolju« v obdobju enega leta (junij 2011–junij 2012). Osredotočili smo se na določene člene osnutka zakona, ki se nanašajo na vožnjo s kolesi v naravnem okolju. Namen naloge je bil pregledati in analizirati javno objavljena mnenja o vožnji z gorskimi kolesi v naravnem okolju v luči rekreacije in turizma v Sloveniji. Dodatno smo izvedli še pet intervjujev in z odgovori, ki smo jih dobili, dopolnili ugotovitve.

Sprejetje splošne prepovedi za kolesa, ki določa, da je na območju Republike Slovenije v naravnem okolju prepovedano voziti, ustaviti in organizirati vožnje s kolesi, bi za Slovenijo pomenilo škodo, predvsem na področju gorsko-kolesarskega turizma, ki se je pri nas začel razvijati šele v zadnjih letih. V intervjujih smo dobili stališča do kolesarjenja v naravnem okolju in mnenja o omejitvah, ki že veljajo v naši državi, in spremembah, do katerih bi naj prišlo. Intervjuvanci so skupnega mnenja, da je treba gorsko kolesarjenje v Sloveniji urediti, ne pa prepovedati. Menijo tudi, da nov zakon ne bi imel večjega vpliva na gorsko kolesarjenje kot rekreativno dejavnost, bi pa negativno vplival na gorsko kolesarjenje kot turistični produkt.

**Keywords:** mountain biking, riding in natural environment, recreation, tourism, legislation

## **THESIS**

Restrictions on mountain biking in the natural environment - analysis from the perspective of recreation and tourism

## **ABSTRACT**

Mountain biking in the natural environment is becoming increasingly popular. Such biking is under the broadest concept known as mountain biking – “Mountain Bike”, more frequently known as “MTB”. Since 1995 in Slovenia biking in the natural environment is specifically regulated by the Regulation on the prohibition driving vehicles in the natural environment. On 22<sup>nd</sup> of July 2011 Ministry of the Environment and Spatial Planning published a draft law on driving vehicles in the natural environment, which should replace the current regulation. General prohibition remains the same as so far: "In the territory of Republic of Slovenia driving or stopping bikes and organizing bike rides in the natural environment is prohibited.

In this thesis we analyzed comments from the public debate published on Ministry of Environment and Spatial Planning website and selected printed media reports found using the search phrase "law on driving vehicles in the natural environment " for the period of one year (June 2011 - June 2012). We focused on specific articles of the draft law, which relate to riding bikes in the natural environment. The aim of this thesis was to examine and analyze publicly available opinions on mountain biking in the natural environment from the perspective of recreation and tourism in Slovenia. Additionally, we conducted five interviews to supplement the findings.

Adoption of general prohibition on wheels, which states that in the territory of the Republic of Slovenia driving or stopping bikes and organizing bike rides in the natural environment is prohibited, would mean a loss for Slovenia, particularly for mountain bike tourism, which started to develop only in recent years. With interviews we got views related to biking in the natural environment and opinions on restrictions already in force in our country and the changes which should occur. Interviewees all share common opinion that it is necessary for mountain biking in Slovenia to be regulated, but not banned. They also believe the new law would not have a significant impact on mountain biking as a recreational activity, but it would have a negative impact on mountain biking as a tourism product.

## Vsebina

1	Uvod .....	10
1.1	Gorsko kolesarjenje kot športna in rekreacijska dejavnost.....	12
1.1.1	Rekreativne zvrsti .....	12
1.1.2	Tekmovalne discipline .....	12
1.1.3	Kolesarjenje v naravnem okolju .....	16
1.1.4	Vpliv kolesarjenja na kvaliteto življenja .....	19
1.2	Gorsko kolesarjenje – »motor«, ki poganja turizem .....	21
1.2.1	Zvrsti kolesarskega turizma .....	21
1.2.2	Profili kolesarskega turista .....	22
1.2.3	Kolesarjenje kot turistični produkt.....	23
1.3	Gorsko kolesarska problematika .....	25
1.3.1	V Sloveniji .....	25
1.3.2	V tujini .....	28
1.4	Problem, cilji in hipoteze .....	30
2	Metode dela .....	32
2.1	Vzorec merjencev .....	32
2.2	Pripomočki .....	34
2.2.1	Obravnavanje zbirnika pripomb in medijskih objav.....	34
2.2.2	Obravnavanje intervjujev .....	35
2.3	Postopek .....	36
3	Rezultati z razpravo .....	37
3.1	Število poslanih pripomb ter objavljenih izbranih medijskih objav na temo osnutka Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju po mesecih.....	37
3.2	Omenjanje (gorskih) kolesarjev v zbirniku pripomb in izbranih medijskih objavah .	40
3.3	Nestrinjanje z vsebino v tretjem poglavju osnutka ZVNO.....	45
3.4	Splošna prepoved za vožnjo s kolesi v naravnem okolju ima negativni vpliv na gorsko kolesarstvo kot športno in rekreativno dejavnost .....	48
3.4.1	»Kako bi sprejetje zakona, kot je zapisano v osnutku, vplivalo na razvoj in prepoznavnost gorskega kolesarstva v Sloveniji kot športne in rekreacijske dejavnosti?«	

3.5	Splošna prepoved za vožnjo s kolesi v naravnem okolju ima negativen vpliv na gorsko kolesarstvo kot turistični produkt .....	55
3.5.1	»Kako bi sprejetje zakona, kot je zapisano v osnutku vplivalo na razvoj in prepoznavnost gorskega kolesarstva v Sloveniji kot turističnega produkta (kolesarske počitnice, kolesarski kampi,...)? .....	55
4	Sklep .....	59
5	Viri .....	62
6	Priloge.....	65
6.1	Priloga 1: Osnutek intervjuja .....	65



## Kazalo slik

Slika 1: Anja na spustu iz Socerba (Foto: Leon Novak).....	4
Slika 2: Nejc v parku Filthy trails, Lanklaar Belgija (Foto: Edijs Cakuls).....	13
Slika 3: Koncept razvoja kolesarske turistične destinacije (Stanciu, 2003 v Zajc in Obu, 2012) .....	24
Slika 4: Izredno nevarna bodeča žica za gorske kolesarje (Foto: www.lokalno.si).....	37
Slika 5: Delež posredovanih pripomb po mesecih.....	38
Slika 6: Delež objavljenih izbranih medijskih objav po mesecih.....	38
Slika 7: Omenjanje kolesarjenja v naravnem okolju v zbirniku pripomb.....	40
Slika 8: Omenjanje kolesarjenja v naravnem okolju v izbranih medijskih objavah.....	40
Slika 9: Model, ki prikazuje razloge za ukvarjanje z gorskim kolesarjenjem, izkušnje in vplive gorskega kolesarjenja v interakciji z drugimi uporabniki ter okoljem.....	41
Slika 10: Statistika pojavljanja izbranih členov iz osnutka ZVNO v zbirniku pripomb iz javne razprave; junij–september 2011.....	45
Slika 11: Statistika pojavljanja izbranih členov iz osnutka ZVNO v izbranih medijskih objavah; junij 2011–junij 2012.....	46
Slika 12: Pohorje (Foto: Gregor Strašek).....	47
Slika 13: Užitek v razgledu (Foto: Marko Perko).....	49
Slika 14: Med spustom s Slavnika (Foto: Anja Kaloh).....	50
Slika 15: Model, ki prikazuje dejavnosti gorskega kolesarjenja ter kje in kdaj se ta dejavnosti izvajajo.....	52
Slika 16: Pred spustom (Foto: Marko Perko).....	54
Slika 17: Proga "Kosiak Löwe.....	55
Slika 18: Kosiak Löwe 2012 – Konec kolesarjenja in začetek teka.....	56
Slika 19: Kratek odmor med vzponom na Socerb (Foto: Anja Kaloh).....	57
Slika 20: Nad Bovcem (Foto: Anja Kaloh).....	61

## 1 Uvod

V zadnjih petindvajsetih letih se je kot ena izmed oblik kolesarjenja razvilo gorsko kolesarjenje, kar najpogosteje predstavlja vožnjo izven urejenih poti. Gorsko kolesarstvo postaja vse bolj priljubljen način aktivnega preživljanja prostega časa kakor tudi profesionalen šport. Na tem mestu je treba omeniti, da se gorski kolesarji znajdejo v prekršku, takoj ko zavijejo s ceste, a tega se jih večina sploh ne zaveda.

Prosti čas, čas namenjen samemu sebi in boljšemu počutju, predstavlja nekaj, kar si vsi želimo in kar nujno potrebujemo. Vendar pa zaradi sodobnega, (pre)hitrega načina življenja prosti čas ni več nekaj vsakodnevnega in samoumevnega. Treba ga je skrbno načrtovati.

Ljudje smo si različni, vsak s svojimi potrebami in željami. Vseeno pa mislim, da se vsi strinjamo, da gibanje, sploh v naravnem okolju, zelo blagodejno vpliva na naše psihično ter fizično počutje, torej zdravje.

Gorsko kolesarstvo je športna aktivnost, ki se izvaja v naravnem okolju in pri katerem je aktivno v gibanju celotno telo. Z njim se lahko ukvarjajo tako moški kot ženske od otroštva do pozne starosti. S to vrsto kolesarjenja se lahko ukvarjamo zelo profesionalno, tekmovalno, vsakodnevno ali pa čisto ljubiteljsko, rekreativno, priložnostno.

Kolesarjenje sodi med najbolj priljubljene športe, saj je po priljubljenosti in razširjenosti med Slovenci na samem vrhu priljubljenih športnih aktivnosti (Sila, 2010). Kolesarjenje je v zavesti ljudi sprejeto kot oblika gibanja, zdravega načina življenja, spoznavanja naravnih lepot in kulturne dediščine, predvsem pa tudi kot pomemben del turistične ponudbe. V zadnjem obdobju kolesarjenje postaja pomemben del turistične ponudbe, ki jo uvrščamo med mehko ali ekološko premišljeno obliko turizma, ki v zadnjem času pridobiva na pomenu. Ponudniki turističnih storitev v Sloveniji se zavedajo, da je smer razvoja sodobnega turizma med drugim povezana z vključevanjem športnih vsebin, med katerimi igra pomembno vlogo tudi kolesarjenje. Iz leta v leto pa se povečuje tudi število turistov, ki si želijo aktivne počitnice (Milošević, 1999).

V Republiki Sloveniji je od leta 1995 vožnja v naravnem okolju posebej urejena z Uredbo o prepovedi vožnji z vozili v naravnem okolju (Uradni list RS, št. 16/95) z namenom omejitve vožnje v naravnem okolju, če vožnja ni povezana z družbeno koristnimi nalogami. Zaradi mnenja Službe vlade za zakonodajo, da ni ustrezne pravne podlage za spremembo Uredbe, in usmeritve, da se to področje uredi z zakonom, je Ministrstvo za okolje in prostor pristopilo k pripravi Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju, objavljenega 22. julija 2011, ki naj bi nadomestil do sedaj veljavno Uredbo.

Splošna prepoved (III. Vožnja s kolesi – 8. člen) ostaja enaka kot doslej: »Na območju Republike Slovenije je v naravnem okolju prepovedano voziti, ustaviti, organizirati vožnje s kolesi.« Sprejetje splošne prepovedi bi za Slovenijo pomenilo gospodarsko škodo, predvsem na področju rekreacije in kolesarskega turizma, ki se je pri nas šele v zadnjih letih začel razvijati.

V diplomski nalogi se bomo osredotočili predvsem na stališča do zakona, ki so bila zastopana v javni razpravi, in mnenja, ki so bila objavljena v izbranih tiskanih medijih, ter na probleme, ki bi jih sprejetje zakona prineslo gorskim kolesarjem, enim izmed uporabnikov, na katere se zakon nanaša in ki jim zakon postavlja prepovedi in omejitve. Pa tudi na to, kako bi sprejetje zakona vplivalo na kolesarjenje kot priljubljen šport in obliko rekreacijske dejavnosti ter na gorsko kolesarstvo kot turistični proizvod.

## 1.1 Gorsko kolesarjenje kot športna in rekreacijska dejavnost

### 1.1.1 Rekreativne zvrsti

Katere so tekmovalne discipline gorskega kolesarstva, ni bilo težko definirati, zapletlo pa se je pri določitvi rekreativnih zvrsti. Tukaj smo našli dve opredelitvi. Prvo navedeno smo našli na spletni strani Kolesarske zveze Slovenije (KZS), drugo pa na strani Planinske zveze Slovenije (PZS).

#### Opredelitev Kolesarske zveze Slovenije (Odbor za gorsko kolesarstvo in BMX):

**Gorsko kolesarstvo** je vožnja kolesa izven urejenih poti, po navadi po gozdnih poteh. Za tak način vožnje je poleg gorskega kolesa potrebna vztrajnost, samostojnost in tehnično obvladovanje kolesa.

Gorsko kolesarjenje se lahko izvaja povsod, po poteh za hišo ali na makadamskih cestah. Med najbolj priljubljene oblike spada vožnja po singlcah oz. enoslednicah. To so ozke poti, ki se vijejo čez polja in gozdove in predstavljajo najvišjo obliko gorskega kolesarjenja (»Odbor za gorsko kolesarstvo in BMX«, 2011).

#### Opredelitev Planinske zveze Slovenije (Komisija za turno kolesarstvo):

**Turno kolesarjenje** je oblika gorskega kolesarstva, ki nima tekmovalnih ciljev. Kolesar uživa tako pri vzponu kot pri spustu, njegov cilj je doživetje v naravi (»Turno kolesarstvo«, 2013).

Če združimo obe opredelitvi, dobimo **turno-gorskega kolesarja** in **turno-gorsko kolesarjenje**, ki ga lahko opišemo kot:

- vožnjo izven asfaltiranih poti (gozdne ceste, gozdne poti, gozdne vlake, planinske poti ...).

Cilj takšnega kolesarjenja je doživljanje narave ter užitek in uspeh tako pri vzponu kot pri spustu. za kar je potrebna vztrajnost, samostojnost in tehnično obvladovanje kolesa.

### 1.1.2 Tekmovalne discipline

**Olimpijski kros** (cross country) – je edina olimpijska disciplina gorskega kolesarstva. Tekmovalci s skupinskim startom se pomerijo na razgibani progi, ki je polna strmih vzponov in bolj ali manj tehničnih spustov. Podlage so lahko različne od makadama, travnika, gozdnih

poti, enoslednic (single track poti), občasno tudi kakšen asfaltni odsek. Tekme so navadno dolge okoli dve uri in potekajo v vsakem vremenu, zato je včasih kakšen vzpon in spust zaradi blata potrebno tudi prepeščiti. Tekmovalci navadno premagajo nekje med 900 in 1700 višinskih metrov.

**Spust** (Downhill – DH) – gre za spust na čas po progi, na katerih te ovirajo številna drevesa, podrast, korenine in zelo dolgi in visoki skoki (Slika 2). Največkrat se tekme izvajajo v smučarskih središčih, kjer uporabljajo smučarske žičnice za prevoz navzgor. Je izjemno tehnično zahtevna in adrenalinska disciplina, ki je zanimiva za gledalce.



Slika 2: Nejc v parku Filthy trails, Lanklaar Belgija (Foto: Edijs Cakuls)

**4-kros** (4X) – je dirka na izpadanje. Sočasno štartajo štiri tekmovalci na isti progi, ki vsebuje mnogo skokov, naklonov in grbin. Iz vsake vožnje se v nadaljnje tekmovanje uvrstita le prva dva v posamezni vožnji. Velikokrat se zgodi, da se tekmovalci zaletijo drug v drugega, ali pa se celo dobesedno zapletejo med seboj, kar naredi tekmo še posebej zanimivo.

**Maraton** (marathon – MX) je najdaljša disciplina gorskega kolesarstva. Razdalja, ki jo morajo premagati, je lahko od 80 pa tudi več kot 100 kilometrov po razgibanem terenu, kar traja praviloma več kot 4 ure. Proga je največkrat krožna in relativno zahtevna.

**Trial** je pri nas manj razvit. Postavljajo ga v družino gorskega kolesarstva. Gre za spretnostno vožnjo med ali čez ovire. Zmaga tisti, ki je bil najbolj hiter in s čim manj dotiki tal (»Tekmovalne discipline OKG«, 2011).

»Kot vidimo, se je gorsko kolesarstvo v zadnjih letih zelo razslojilo. Če vzamemo za primer dva ekstrema – kros in spust, ali sploh še lahko govorimo o enem samem športu? Znotraj same gorsko-kolesarske scene je že takoj po samem začetku prišlo do delitve. Ob tehnoloških razlikah v samem kolesu in posledično tudi načinu vožnje je še večji prepad med življenjskimi slogi kolesarjev posameznih zvrsti, saj nekateri oblikujejo prave subkulturne scene. Vseeno pa sam še vedno verjamem, da si kros, »street«, »dirt jump«, »all mountain«, »freeride« in spust še vedno zaslužijo skupno oznako gorsko kolesarstvo. Osnovna ideja vseh skupin gorskih kolesarjev je skupna, in sicer želja po svobodi vožnje s kolesom po brezpotjih narave (Rauter, 2006).«

Stražičar (2007) je v svoji knjigi o gorskem kolesarstvu zapisal:

*»Nisem ne DH-er, ne XC-jaš, ne freerider, ne dirtjumper, ne streetaš...pa mogoče še kdo; naj mi oprostijo tisti, ki sem jih pozabil. Že pred leti smo se lovili okoli tega, kdo je freerider in kdo ni. Kar nenadoma je bilo moderno reči, če te je seveda kdo vprašal, kako kolesariš in kje se večinoma voziš. In predvsem mladina je z veseljem povedala, da so freeriderji. » Mi smo tisti ta hudi kolesarji, ki furamo samo najhujše.« Pa se seveda kmalu izkaže, da večina teh »ta hudih« niti ne ve, kje je tisto najhujše. Kako pa naj bi vedeli, če nikoli ne gredo na nobeno turo, če razen lokalnega dvorišča niti ne vedo, kaj vse naša dežela ponuja. Da pa bi do teh spoznanj prideš, moraš biti gorski kolesar v pravem pomenu besede. Kaj ti pomaga postavljanje s kolesom najnovejše opreme in velikih hodov, če niti ne veš kam z njim. S kolesarskimi parki bi celo pričakoval, da bodo vsi samooklicani freeriderji in drugi ekstremisti prišli na svoj račun, a ni tako. Tudi v parkih je bila večina navadnih gorskih kolesarjev, ki so si popestrili dneve z vožnjami samo navzdol. Res pa je, da tudi zagrizenih XC-jašev ne srečaš v gorskokolesarskih parkih. Hvala bogu, da se je vsaj freeride, kot smo ga imenovali včasih, izkazal za normalno gorsko kolesarjenje, današnji pa je že zdavnaj prerasel v razne akrobatske elemente, ki nimajo veliko skupnega z gorskim kolesarjenjem, razen kolesa, seveda. Pa so se na začetku hoteli vsi oklicati za freeriderje, vsi, ki so sonožno preskočili pločnik in zviška gledali na preostale kolesarje. Industrija potrebuje klasifikacije, da lahko proda čim več različnih tipov koles, ravno tako pa razvoj tehnike samih kolesarjev odkriva vedno nove načine izrabljanja prav teh koles in razvoj novih. Kura ali jajce torej. Najbolj mi gre na živce izrabljanje imena freerider, predvsem pri nekaterih, ki ob šanku s cigareto v roki in po ne vem katerem pivu že v riti razlagajo, kakšni kolesarji da so. Če morda nekdo iz družbe, ki tudi malo kolesari, nedolžno vpraša, ali je že mogoče bil na tem ali onem hribčku, pa dobi v odgovor pomilovanja vreden pogled, češ pa jaz sem vendar freerider, ne pa neki kolesarski pussy, ki se vozi po hribčkih. Pa mogoče si ravno ta zasluži to ime, saj lahko da odkriva neznane poti, za katere frajer s cigareto še slišal ni. Da o vedno več lastnikih težkih, polnovzmetenih koles, ki se vozijo po mestu in razkazujejo svojega konjička, niti ne govorim. Sindrom, ki je bil včasih znan za prvomajski gardski festival, se je z*

nekajletno zamudo prenesel k nam. Tam je na tisoče Nemcev z zares dobrimi kolesi paradiralo po ulicah ob Gardskem jezeru med prvomajskim festivalom. Vedno smo se bali, da bo gneča na poteh okoli jezera, pa se je izkazalo, da pozerji sežejo samo nekje do 250 višinskih metrov in to navkljub dobro organizirani prevozni službi. Pri nas se vedno več proda koles visokega ranga, vseh tipov seveda, in veliko je »mašin«, primernih samo za spuste. Na terenu jih je videti zelo malo, pa še tisti bi se vozili veliko lažje in boljše, če bi si izbrali bolj primerno kolo za svoje početje. Že zdavnaj smo ugotovili, da idealnega kolesa ni in da je še najbolj vsestransko kolo dokaj lahek polnovzmetenec. Nič nimam proti lastnikom koles, namenjenih predvsem spustom. Samo naj jih uporabljajo v primernem okolju. Ne pa da ocenjujejo lastnika po tem, kakšno kolo vozi. Z lastništvom dobrega kolesa še ne postaneš dober kolesar, predvsem pa ne gorski. Lahko bi se reklo, da gorsko kolesarjenje čedalje bolj postaja urbani šport. Pa naj se še tako čudno sliši. Mestni otroci so povečini lastniki gorskih koles, ki so, kot že ime pove, namenjena za v hribe, če že ne za gore. Uporabljajo jih pa za vse kaj drugega. Zdi se mi, da se počasi izgublja bistvo gorskega kolesarjenja, kot ga sam razumem in ga razumemo malce starejši gorski kolesarji. Ja, gorski in ne freeriderji, spustaši, krosisti... Stik z naravo, odkrivanje neznanih poti, spoznavanje tudi malo bolj oddaljene pokrajine, kot je tista pred našimi vrati. Pa sproščanje napetosti v glavi, ki je nastala po celodnevni službi. Seveda se gremo tudi mi spustaše, takrat ko je pred nami zahteven spust in krosiste, ko hočemo izpeljati strm klanec v čim krajšem času. Pa tudi kak kucelj preskočimo, če je na poti pa po zadnjem kolesu se vozimo, če se le da. In zato je bistvo gorskega kolesarjenja čisto drugje kot pa le v merjenju metrov po dolžini skoka ali minut pri vzponu. Je šport in ni samo šport. Je tudi doživetje okolice in lepote narave. Če vsega tega ne občutiš, se težko imenuješ gorski kolesar. Potem ostane samo šport. Gola dejstva, kaj kdo lahko in drug ne. Tako kot pri vseh športih. Pri gorskem kolesarstvu pa bi lahko rekli, da vsi uživajo, nihče pa ne tekmuje. Da me ne bo kdo narobe razumel. Nič nimam proti specialistom, kot so na začetku naštetih. Daleč od tega. Vsa čast, bi rekel po moderno. Tudi sam kdaj poskusim kakšno njihovo specialnost, a zato nisem specialist. Zato pa smo vsi mi kolesarji, če pa smo res gorski, pa ne bi rekel.«



### 1.1.3 Kolesarjenje v naravnem okolju

Turno (gorsko) kolesarjenje pogosto predstavlja izlet v neokrnjeno naravo. Mnogim služi kot neke vrste odklop iz urbanega okolja s hitrim tempom življenja. Pri tem zagotovo nismo edini, kar lahko opazimo pri vse večji priljubljenosti gibanja v naravi in povečanem številu obiskovalcev. To je zlasti prisotno na lokalnih hribih v bližini mest ali gosteje naseljenih območjih. Razen na kolesarskih stezah, poteh in namenskih območjih (npr. kolesarski park) si kolesarji delimo prostor z drugimi uporabniki. Temu primerno se tudi obnašamo – v prometu je prva prioriteta varnost in upoštevanje cestno prometnih predpisov, medtem ko izven cest in na poteh dajemo prednost pešcem oziroma pohodnikom. Zato ni samo zaželeno, temveč nujno, da je naše sodelovanje v skladu z naravo in njenimi obiskovalci (Burnik, Petrovič, Gratej, Zubin in Jereb, 2013).

Naš način kolesarjenja in obnašanja ključno vpliva na oblikovanje javne podobe o kolesarjih. Pri tem velja staro pravilo, da dober glas seže daleč, slab pa še dlje. Ne bodimo med slednjimi – vedno si prizadevajmo za odgovorno vožnjo in prijazno komuniciranje. Imejmo v mislih, da so odločitve in politika lastnikov ter upravljavcev zemljišč pogosto vezane posredno ali neposredno na naše delovanje (Burnik idr., 2013).

Treba je poudariti še nekaj: prav vsi obiskovalci, tudi »zgolj« sprehajalci in pohodniki imajo vpliv na naravo. Tukaj ni izjem. Zadostno število prehodov v nekem časovnem obdobju izpodrine rastje in ustvari stezo. V družbi obstaja dogovor o tem, kaj je še sprejemljiva oblika vpliva in kaj ne. Planinska hoja je sprejemljiva. Posledično so sprejemljive tudi ostale oblike obiskovanja naravnega okolja, ki so primerljive s pohodništvom. Številne študije<sup>1</sup> in praksa kažejo, da je turno kolesarjenje v primerjavi s planinsko hojo glede vpliva na naravo primerljivo oziroma v določenih primerih celo manj škodljivo. Obe dejavnosti pa povzročata bistveno manjši vpliv kot motorizirane dejavnosti ali ježa. S tega vidika enačaj med gibanjem na lasten pogon (ang. »on human power«) – pohodnik, kolesar in gibanjem motornih vozil (avtomobil, motorno kolo, štirikolesnik, motorne sani ipd.) ni na mestu (Burnik idr., 2013).

Eden izmed temeljnih ciljev turnega kolesarstva je ohranjanje naravnega okolja in poti. Zavedamo se neprecenljivih naravnih danosti, zato jih želimo s svojim delovanjem, ustrezno tehniko vožnje in pripravo na turo pustiti v takšni obliki, kot smo jih dobili v dar. S tem namenom je Komisija za turno kolesarstvo pri PZS izdala tudi priporočila turnim kolesarjem v obliki šestih točk. Z upoštevanjem teh načel in nekaj strpnosti je sožitje med uporabniki

---

<sup>1</sup> Npr.: Wimpey 2010, Marion 2006, White idr. 2006, Taylor in Knight 1003. Povzetki raziskav dostopni na: <http://www.imba.com/resources/research/trail-science/environmental-impacts-mountain-biking-science-review-and-best-practices>



enostavno. Velja namreč, da je še tako ozka pot »dovolj široka za dva pametna« (Burnik idr., 2013).

#### ***1.1.3.1 Fizični vpliv gorskega kolesarjenja na naravno okolje***

Vsaka dejavnost, ki obremenjuje okolje, pomeni določen odklon od naravnega ravnotežja, še posebno v občutljivem, gorskem svetu. Vpliv na naravno okolje je večinoma zanemarljiv, če so posegi malenkostni. Razmere pa se močno poslabšajo, ko neka dejavnost doseže masovno razsežnost, kar velja tudi za gorsko kolesarjenje (Ogris, 2004).

#### ***1.1.3.2 Konkurenčna raba prostora***

Konkurenčna raba prostora predstavlja navzkrižja z drugimi uporabniki prostora. Gorski kolesarji, kot novi, dodatni uporabniki naravnega prostora, lahko porušimo ustaljeno ravnotežje. Do konfliktov prihaja z lovci zaradi plašenja divjadi, gozdarji in kmetovalci pa negotujejo zaradi tal in rastlinstva. Vse več je tudi nasprotij med lastniki zemljišč in gorskimi kolesarji, kjer prvi nasprotujejo kolesarjem predvsem zaradi motenja posesti. V takih primerih pa so razlogi za navzkrižen interes lahko tudi zelo subjektivni, reševanje konfliktov pa pravno neurejeno (Ogris, 2004).

#### ***1.1.3.3 Navzkrižni interesi med različnimi oblikami rekreacije v naravnem okolju***

Do navzkrižnih interesov prihaja tudi znotraj same rekreacije, saj gorski kolesarji uporabljamo veliko skupnih poti s sprehajalci in planinci. Pešci se praviloma počutijo ogrožene. Pri urejanju gorskega kolesarjenja večinoma velja pravilo, da imajo pešci prednost oziroma gorski kolesar naj ne bi vozil po stezah, ki so primarno namenjene planincem ali sprehajalcem (Ogris, 2004).

#### ***1.1.3.4 Obremenitev izgleda pokrajine***

Kadar gorski kolesarji in drugi uporabniki naravnega okolja upoštevamo pravila, določila itd. naše početje (kolesarjenje) ne predstavlja velike obremenitve na okolje in tudi nismo sovražniki že uveljavljenih dejavnosti. Lahko trdimo celo nasprotno, gorsko kolesarjenje prispeva k zmanjšanju uporabe motornih vozil, ki so v gorskem svetu vse prej kot blagodejna. Ali nismo gorski kolesarji bolj naravovarstveno usmerjeni od gornikov, ki se do izhodišča, velikokrat pa skoraj do cilja pripeljejo z avtomobilom (Šolar, 1997)?

Za lažje razumevanje lahko tukaj navajamo nekatere pojme (Šolar, 2002):

- **Obremenitev** je stanje v naravi, pri katerem je normalno delovanje ekoloških procesov moteno do takšne mere, da to negativno vpliva na delovanje ekosistema.
- **Motnja** je dogajanje, ki lahko pripelje do obremenitve.
- **Vpliv** je pojem, ki se običajno v literaturi uporablja, kadar lahko zaradi obremenitev nastanejo stalni ali občasni negativni učinki v naravnem okolju.
- **Poškodovanost** je stanje naravnega okolja (ekosistema), ki je delno ali popolnoma porušeno.
- **Konflikt** je stanje, ki ga označujeta najmanj dva nasprotujoča dejavnika v istem prostoru. Ločimo najmanj dva nivoja konfliktov:
  - človek proti naravi;
  - človek proti človeku.

Konflikti med gorskimi kolesarji, lastniki zemljišč in drugimi uporabniki prostora se pojavljajo povsod tam, kjer je izkazan različen interes do prostora. Vzrok za možne konflikte med gorskimi kolesarji in drugimi rekreacijskimi oblikami se kaže tudi zaradi skupne rabe prostora – na istem kraju ob istem času (Šolar, 2002).

Povsod tam, kjer je pokrajina zaradi svojih značilnosti predvsem naravno ohranjenega prostora privlačna za gorsko kolesarjenje, obstaja nevarnost, da se z odpiranjem pokrajin za turizem in ostalih aktivnosti v naravi ter s tem povečanjem števila obiskovalcev povzroči nepopravljivo škodo. To še posebno velja za naravne in nespremenjene ekosisteme, ki so praviloma bolj krhki od tistih, ki jih je človek že spremenil. Zato se pojavlja vprašanje, do katere mere lahko obremenjujemo pokrajino in pri tem ne prekoračimo praga samoregeneracijske sposobnosti različnih ekosistemov (Šolar, 2002).

Smo mnenja, da gorski kolesarji niso tisti, ki bi tako zelo ogrožali naravno okolje in druge uporabnike tega prostora, da bi njihovo početje bilo tako zaskrbljujoče. Menimo, da veliko večjo obremenitev prostora predstavljajo najrazličnejša vozila na motorni pogon, ki se pojavljajo v naravi. Prepričani smo, da ta vozila veliko bolj onesnažujejo okolje, povzročajo več hrupa, plašijo živali in onemogočajo vsem drugim uporabnikom naravnega okolja, tistim, ki za svoje gibanje uporabljajo le lastno energijo, da bi uživali v svojem prostem času.

#### 1.1.4 Vpliv kolesarjenja na kvaliteto življenja

Kolo je skozi zgodovino mnogim postalo strast in način življenja. Brez kolesa si ne moremo predstavljati nobenega otroštva. Verjetno ni nikogar, ki se ne bi z nasmehom na ustih spominjal dni, preživetih na kolesu v družbi prijateljev. Ker ne onesnažuje okolja, ima kolo med vsemi prevoznimi sredstvi posebno mesto, ki mu zagotavlja prihodnost. Pozitivni učinki na človekovo zdravje in počutje pa postavljajo kolesarstvo na eno od prvih mest med telesnimi aktivnostmi (»Turno kolesarstvo«, 2013).

Srčno-žilne bolezni prizadenejo 70 milijonov odraslih Američanov in zaradi tega se porabi več kot 400 bilijonov dolarjev letno in število se še povečuje. Več kot 30 % odraslih Američanov je prekomerno težkih, debelih v takšni meri, da to zelo ogroža njihovo zdravje. Vložek denarja v športno aktivnost je najboljši »nakup« za zdravje, saj lahko za polovico zmanjša verjetnost obolenja za boleznimi srca in za tretjino zmanjša tveganje za povišanje krvnega tlaka.

In katero aktivnost priporoča Svetovna zdravstvena organizacije (WHO – World Health Organization)? Hojo in kolesarjenje! (»Outdoor freedom...«, 2013)

Kolesarjenje je ena najpopularnejših in najbolj množičnih rekreativnih dejavnosti v Sloveniji in je v nenehnem vzponu. Njegova popularnost se kaže v tem, da spada v družbo treh slovenskih nacionalnih športov (alpsko smučanje, planinstvo, kolesarstvo), ki ustvarjajo značilno slovensko športno kulturo (Petrović, Ambrožič, Sila in Doupona Topič, 1998).

Možnosti za udejstvovanje s kolesarjenjem so zelo široke, razlogov za tako visoko priljubljenost kolesarjenja pa je več (Milošević, 1999):

- poleg kolesarjenja se lahko vzporedno ukvarjamo še s čim drugim (obiskovanje prijateljev, prihajanje in odhajanje v šolo in službo ...),
- s kolesarjenjem se ukvarjajo ljudje različnih starosti in obeh spolov, saj je intenzivnost mogoče prilagoditi lastni telesni zmogljivosti,
- gibanje v naravi, ki je za prebivalstvo vedno bolj pomembno (na prvih petih mestih se nahajajo aktivnosti, ki se izvajajo v naravi), saj takšno gibanje ponuja več možnosti in oblik za sprostitev kot gibanje v zaprtih prostorih,
- kolesarstvo je učinkovit element zdravega življenja in preživljanja prostega časa,
- ni vezano na uporabo določenega prostora,
- dostopnost koles zaradi nizkih cen,
- aktivnost ni tehnično zahtevna kot je to v primeru nekaterih skupinskih športov.

V današnji družbi je šport in ukvarjanje s športnimi aktivnostmi vse pomembnejša vsakodnevna praksa. S svojimi družbenimi, kulturnimi in ekonomskimi razsežnostmi postaja

vse pomembnejši fenomen sodobnega časa (Rauter, 2012). Športne aktivnosti nesporno ponujajo možnost dinamičnega srečevanja ljudi in komunikacije med njimi, prevzemanja različnih vlog, učenja socialnih veščin, sprejemanja vedenjskih navad povezanih z aktivnostmi, spoznavanj emocij, ki niso prisotne na ostalih področjih življenja, sprejemanja nekaterih pozitivnih elementov življenjskega stila, prilagajanja skupinskim zahtevam (Doupona Topič in Petrovič, 2007).

## 1.2 Gorsko kolesarjenje – »motor«, ki poganja turizem

V sodobnem svetu, ko je ponudba na trgu prostega časa vse večja in pestrejša, v konkurenčnem boju vodijo dežele, ki turistično ponudbo ustrezno prilagajajo željam in potrebam kupcev. Trendi v turizmu narekujejo sestavo programov, kjer ima vse večji pomen aktivno preživljanje prostega časa, s tem pa vedno pogostejše vključevanje športnih aktivnosti v turistične aranžmaje. Programi aktivnega oddiha, katerih namen je v največji meri zadovoljiti potrebe, interese in želje gostov, se kot obvezni element turistične ponudbe pojavljajo v vseh razvitejših turističnih deželah, katerim pa mora slediti tudi Slovenija. Danes je prav šport tisti, ki določa destinacijo, kam se bodo ljudje odpravili na počitnice in kje bodo ostali dlje časa. Povezava med industrijo turizma in športno industrijo se kaže prav skozi ta vzorec povpraševanja in ponudbe. Športne ponudbe v določenih krajih tako še dodatno pospešijo razvoj turizma napram drugim turističnim krajem, kjer nimajo ponudbe za aktivne počitnice (Podobnik, 2007).

Športno-avanturistični turizem je eden izmed najbolj rastočih v turistični industriji. Kolesarski turizem je ena redkih vrst turizma, ki ima zadnjih petindvajset let kontinuirano rast. Približno polovica odraslih Američanov si je v preteklih petih letih privoščila avanturistično potovanje. Gorsko kolesarjenje je eno izmed najbolj zaželenih avanturističnih aktivnosti. Stotine lokalnih, državnih in meddržavnih dogodkov v spustu, »cross-countryju« in kolesarskih maratonih privabi tisoče udeležencev in gledalcev. Z zagotavljanjem primernih površin in kolesarskih centrov lahko postane marsikatera destinacija tudi gorsko-kolesarska destinacija in s tem razširi in poveča svoje gospodarstvo («Outdoor Freedom...«, 2013).

### 1.2.1 Zvrsti kolesarskega turizma

Ločimo lahko med štirimi osnovnimi zvrstmi kolesarskega turizma (Zajc, 2012):

- **kolesarske počitnice** – počitnice, kjer je kolesarjenje glavni motiv turista (domačega ali tujega),
- **počitniško kolesarjenje** – počitnice, kjer kolesarjenje predstavlja eno izmed aktivnosti turista (domačega ali tujega),
- **dnevno kolesarjenje** – največ dnevno kolesarjenje, ki poteka izven običajnega delovnega in življenjskega okolja,
- **športno-tekmovalno kolesarjenje** (npr. priprave športnih ekip, udeleževanje tekmovanj).

## 1.2.2 Profili kolesarskega turista

Profil kolesarskega turista določa vrsta kolesa, na katerem preživlja svoj kolesarski dopust.

Profil kolesarskega turista	Kolesarska infrastruktura	Turistični produkt
kolesar popotnik (uporablja pretežno trekking kolo)	asfaltirane ali makadamske v čim večji možni meri ločene kolesarske poti, namenjene obrečnemu kolesarjenju in kolesarjenju za sprostitev	obrečno kolesarjenje in kolesarjenje za sprostitev
cestni kolesar (uporablja cestno kolo oz. "specialko")	obstoječe cestno omrežje z dobro asfaltno površino	cestno kolesarjenje
turni kolesar (uporablja XC ali all mountain gorsko kolo)	enoslednice - razgibane, ožje kolesarske poti v naravnem okolju od širine okoli 40 cm (t.i. singeltrail) do širine gozdne vlake ali ceste	turno gorsko kolesarjenje
gravitacijski gorski kolesar (uporablja kolo za spust ali freeride)	kolesarski parki	gravitacijsko gorsko kolesarjenje

Tabela 1: Profili kolesarskih turistov, kolesarske infrastrukture in turističnih produktov (Zajc, 2012)

Iz zgornje tabele lahko vidimo, da samo eden izmed štirih profilov kolesarskega turista svoje aktivnosti sploh ne izvaja v naravnem okolju in za kolesarjenje uporablja le obstoječe cestno omrežje z dobro asfaltno površino.

Na tem mestu lahko tudi izpostavimo, da npr. gorski kolesarji znotraj posamezne turistične destinacije opravijo manj poti z motornim prometom, kot npr. primerljiva ciljna skupina pohodnikov, saj se največkrat na pot odpravijo s kolesom od mesta prenočišča (Wöhrstein, 2011).

Založniška hiša Delius Klasing Verlag je leta 2010 izdelala raziskavo za profil posameznega kolesarskega turista. Izpostavljam profil turnega gorsko-kolesarskega turista: povprečen turno kolesarski turist je star okoli 40 let, višje ali visoko izobražen in predvsem "zelen" (je del nastajajočega profila turista, ki živi in potuje po načelu L.O.H.A S. (Lifestyle of Health and Sustainability – Zdrav in sonaravno oz. trajnostno naravnan življenjski slog). Vplivi takšnih turistov na turistično destinacijo, ki jo obišejo, so minimalni, saj so naravovarstveno osveščeni in sonaravno ter trajnostno usmerjeni (Rotar idr., 2012).

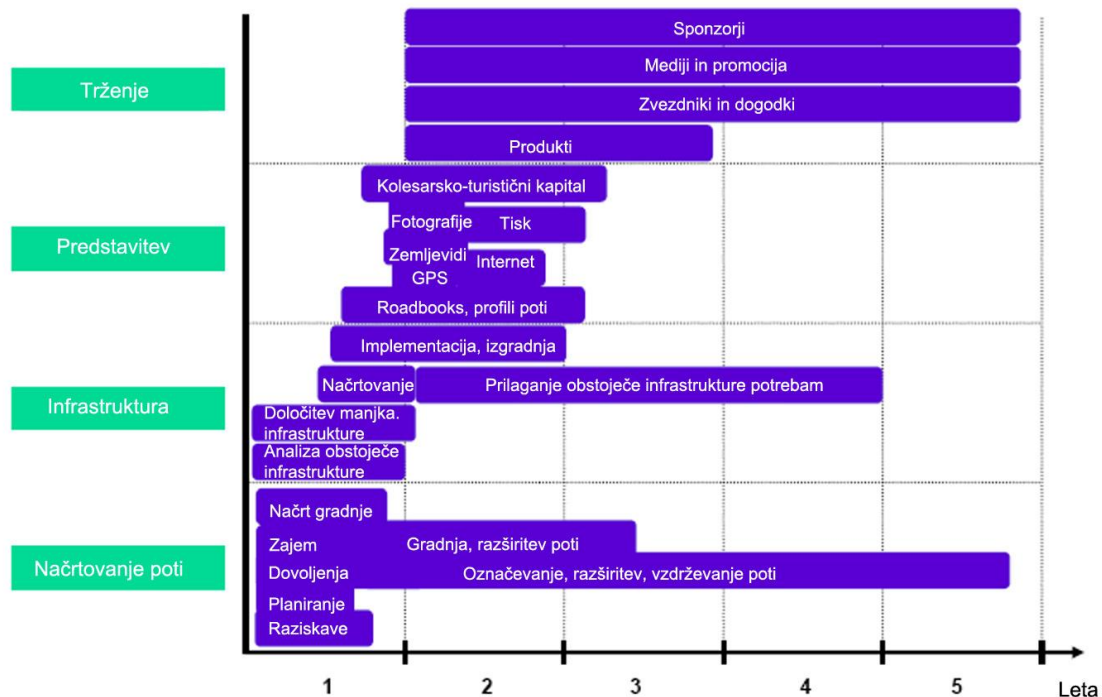
### 1.2.3 Kolesarjenje kot turistični produkt

Kolesarjenje je aktivnost, s katero se ne glede na starost in statusni položaj v družbi ukvarja vedno več posameznikov. Kolesarstvo je oblika mehkega – rekreativnega turizma, ki ima veliko pozitivnih učinkov: je okolju prijazno, promovira zdrav način življenja in je poceni prevozno sredstvo. Kolesarjenje je zanimivo tudi z ekonomsko-gospodarskega vidika, saj predstavlja pomemben turistični proizvod. Razvijanje proizvoda zahteva dobro organizacijo, spodbudo, skrbno načrtovano trženje in spremljanje rezultatov aktivnosti (Rotar idr., 2012).

Vedno več ljudi se odloča za aktivne počitnice, zato se povečuje tudi povpraševanje po programih, ki so povezani s kolesarjenjem.

#### **Kje se kažejo prednosti kolesarstva kot turističnega produkta?**

- kolesarstvo kot dodatna aktivnost lahko z atraktivno ponudbo v kratkem času privabi močno povpraševanje in omogoča razvoj spremljajočih dejavnosti: gostinstvo, namestitvene kapacitete, servisno in informacijsko dejavnost;
- kolesarski turizem je ekološka oblika turizma z minimalnim vplivom na obremenjenost okolja in lokalno skupnost;
- s spodbujanjem in razvojem kolesarjenja in kolesarskega turizma lahko izkoristimo obstoječo, največkrat neizkoriščeno infrastrukturo, kot so stranske in podeželske poti in neuporabne železniške poti (npr. Parenzana v Istri);
- razvoj turističnega kolesarjenja spodbudi dodatne investicije v različno, tudi kolesarsko infrastrukturo, kjer veliko pridobijo tudi lokalne skupnosti;
- kolesarski turizem spodbuja vsakodnevno kolesarjenje;
- kolesarski turizem beleži izjemno rast in predstavlja dragocen trg - kolesarski turist se uvršča v kategorijo nadpovprečnih potrošnikov (Rotar idr., 2012).



Slika 3: Koncept razvoja kolesarske turistične destinacije (Stanciu, 2003 v Zajc in Obu, 2012)

Kolesarske poti v naravnem okolju niso tam že same po sebi, ampak imajo tudi neki tržni namen. Načrtovanje, izgradnja in vzdrževanje kolesarskih stez v naseljih in mestih so v pristojnosti občin. Le te v kolesarske poti vlagajo finančna sredstva in zaradi tega pričakujejo tudi ekonomski učinek v krajih, skozi katere poti potekajo. Vzporedno temu se gostinci, hotelirji, prodajalci kolesarske opreme in prehrane, izposojevalnice koles, kolesarski vodniki in vsi podjetniki turistično kolesarskih asociacij združujejo v skupnem prizadevanju, da kolesarska pot postane donosna in atraktivna. Kolesarske poti so narejene, da bi pritegnile rekreativne kolesarje in jim zagotovile varnost, prav tako pa zadovoljile potrebe priložnostnih kolesarjev. Stopnja povpraševanja pa je odvisna od lokacije, oblike, potreb in želja ekološke populacije. Osnovni predlogi za trženje kolesarskih poti so jasno definiranje ciljnih skupin, tržišča, ponudbe, reklame, same promocije kolesarskih poti, propagandnih sredstev (Podobnik, 2007).



## **1.3 Gorsko kolesarska problematika**

### **1.3.1 V Sloveniji**

Od leta 1995 je v Republiki Sloveniji vožnja v naravnem okolju posebej urejena z Uredbo o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju (Uradni list RS, št. 16/95, 28/95 in 35/01; Uredba) z namenom omejitve vožnje v naravnem okolju, v kolikor vožnja ni povezana z družbeno koristnimi nalogami. Zaradi mnenja Službe vlade za zakonodajo, da ni ustrezne pravne podlage za spremembo Uredbe, in usmeritve, da se to področje uredi z zakonom, je Ministrstvo za okolje in prostor pristopilo k pripravi zakona, ki bi naj nadomestil do sedaj veljavno Uredbo.

Ime novega predpisa (osnutka predloga) je ZAKON O VOŽNJI Z VOZILI V NARAVNEM OKOLJU (v nadaljevanju ZVNO). Osnovni cilj predloga zakona je urediti vožnjo z vsemi vozili na motorni pogon in kolesi v naravnem okolju. Osnutek je bil objavljen 22. julija 2011. Do 12. septembra 2011 so na Ministrstvu za okolje in prostor sprejemali mnenja in pripombe na predlog zakona.

Med uvodnimi določbami je v 1. členu (I. Vsebina zakona) zapisano, da: »Ta zakon ureja pravila ravnanja pri vožnji z vozili na motorni pogon in kolesi v naravnem okolju z namenom ohranjanja ekosistemov, naravnih vrednot in krajine.« V 3. členu (pomen izrazov), iz istega poglavja, je razlaga izraza »kolo«, kjer piše, da je to, »enosledno ali dvosledno vozilo vozilo, ki ga poganja voznik z lastno močjo. Splošna prepoved (III. Vožnja s kolesi – 8. člen: vožnja v naravnem okolju) ostaja enaka kot doslej: »Na območju Republike Slovenije je v naravnem okolju prepovedano voziti, ustaviti, organizirati vožnje s kolesi.« (povzeto iz Osnutka ZVNO, 2011).

#### ***1.3.1.1 Konflikti med uporabniki naravnega okolja***

Do konfliktov največkrat prihaja zaradi nespoštovanja in nesprejemanja drugačnosti. Seveda so nekateri razlogi tudi bolj konkretni in utemeljeni, vendar je to redkeje. Tudi v naravnem okolju prihaja med različnimi uporabniki do manjših in večjih konfliktov. Gorski kolesarji prihajajo v konflikte z ostalimi uporabniki gozdnega prostora in planinskih poti. V skupino drugih uporabnikov v tem primeru spadajo planinci, lovci, kmetje, gozdarji in lastniki zemljišč. Ti kolesarjem očitajo, da s svojim početjem škodljivo vplivajo na naravno okolje, plašijo živali, strašijo in v nevarnost spravljajo pešce ...

Vsaka človeška dejavnost ima vplive na okolje. Številne empirične raziskave v okoljih z dolgoletnim institucionaliziranim varstvom okolja in narave kažejo na to, da gorsko

kolesarjenje nima večjega vpliva na okolje in naravo kot druge primerljive oblike rekreacije, npr. pohodništvo, ter da so konflikti in percepcije vpliva na okolje najpogosteje družbenega vzroka – različne skupine uporabnikov istega prostora (Pripomba na členitev gorskega prostora ... , 2013).

Drofenikova (2012) je na vzorcu 501 kolesarja, od tega 86 % moških in 14 % žensk ugotovila, da jih je četrtnina že imela neprijetno izkušnjo s souporabniki iste poti, vendar pa večina, ostalih 75 % še nikoli ni imela neprijetne izkušnje. Povedali so tudi, da so neprijetne izkušnje oz. konflikti bili večinoma verbalni in se v večini primerov rešili na licu mesta.

Zakonodaja v Sloveniji ni naklonjena gorskemu kolesarstvu, saj prepoveduje vožnjo s kolesom v naravnem okolju. Menimo, da kolesa ne morejo biti izenačena z motornimi vozili. Poleg tega je kolesarjenje ena izmed najbolj trajnostnih oblik športne, rekreacijske in turistične dejavnosti. To velja tudi za gorsko kolesarjenje, ki v največji možni meri izkorišča že obstoječo infrastrukturo (poti, kolovoze, vlake, gozdne ceste). Številne znanstvene in strokovne raziskave v okoljih z dolgoletnim institucionaliziranim varstvom okolja in narave kažejo, da gorsko kolesarjenje nima večjega vpliva na okolje in naravo kot druge primerljive oblike rekreacije, npr. pohodništvo. Prepričani smo, da je pri vožnji s kolesom treba upoštevati kodeks gorskega kolesarjenja. Kolesarjenje, ki tega kodeksa zaradi svoje specifičnosti ne more upoštevati (t. i. gravitacijsko kolesarjenje, npr. tekmovalni spust), pa sodi na za to namenjena omejena območja, ki morajo biti označena, in če je potrebno, tudi zavarovana (Zajc, 2012).

### **1.3.1.2 Priporočila gorskim kolesarjem**

Povzeto po: Priporočila gorskim kolesarjem (2012)

— *Kolesari samo po poteh*

Če nisi prepričan, ali je pot odprta za gorska kolesa ali ne, se pozanimaj. Ne kolesari v območjih, kjer bi zaradi kolesarjenja lahko prišlo do nezaželenih okoljskih vplivov ali konfliktov z drugimi uporabniki naravnega okolja. Način kolesarjenja vpliva na odločitve in odnos lastnikov in upravljavcev zemljišč do kolesarjev.

— *Obvladuj kolo*

Upoštevaj hitrostne omejitve, priporočila in lastne sposobnosti. Neprevidnost lahko povzroči nesrečo. Za ovinki in mrtvimi koti vedno pričakuj ovire ali druge uporabnike.

— *Ne puščaj sledi*

Kolesari podlagi primerno. V mokrih razmerah izberi primerno pot, saj se razmočena podlaga hitreje poškoduje. Izogibaj se blokiranju koles. Uporabljalj obstoječe poti, ne delaj novih in ne ubiraj bližnjic. Kar si prinesel v naravo, odnesi s seboj.

— *Odstopi prednost*

Ne plaši drugih uporabnikov, opozori nase. Prijazen pozdrav je vedno dobrodošel. Bodi uvideven: upočasni vožnjo, vzpostavi komunikacijo. Če je treba, se umakni oz. sestopi s kolesa. Drugi nemotorizirani uporabniki imajo vedno prednost pred kolesarji, razen če je pot označena le za kolesarje. Izbiraj manj obiskane poti.

— *Nikdar ne plaši živali*

Nenadna pojava, hiter gib in hrup plašijo živali, tako divje kot domače. Živalim daj priložnost, da se umaknejo. Ko kolesariš mimo konja, bodi pozoren in upoštevaj navodila jezdeca. Lese pusti tako, kot si jih našel.

— *Načrtuj*

Upoštevaj lastnosti svoje opreme, lastne sposobnosti in posebnosti ture ter se primerno pripravi. Bodi samozadosten, vzdržuj opremo, pri sebi imej potrebne zaloge živil, prvo pomoč ter rezervno opremo in oblačila. Vedno nosi čelado in drugo primerno zaščitno opremo.

## **1.3.2 V tujini**

V nadaljevanju je predstavljeno, kako gorsko kolesarsko problematiko rešujejo v nekaterih državah v tujini (»Razmere v tujini«, 2012).

### **1.3.2.1 Italija**

Vožnjo z motornimi vozili v naravnem okolju definirajo zakoni, kjer kolesa niso omenjena. Omenjeni zakoni veljajo na področju celotne Italije, lahko pa avtonomne regije sprejmejo dodatne predpise.

- Furlanija - Julijska krajina/Friuli Venezia Giulia

Kolesarjenje je omejeno le v posameznih odločbah o naravnih parkih (na glavne poti in poti, ki so označene za kolesarjenje – npr. Parco naturale regionale delle Prealpi Giulie, Riserva naturale regionale della Val Rosandra ...). Prav tako kolesarjenje ni omenjeno v 71. členu Zakona o gozdovih (Norme in materia di risorse forestali), ki prepoveduje vožnjo in ustavljanje.

- Veneto

Kolesarjenje je z zakonom dovoljeno na gozdno-pašnih poteh (sem spadajo med drugim tudi pohodne poti, mulatiere in gozdne vlake), razen po travnikih, pašnikih, smučiščih in planinskih poteh.

- Trentino - Alto Adige

Lahko se kolesari po poteh, ki so širše od širine med sprednjo in zadnjo pesto in/ali ki imajo naklon manjši od 20 %.

- Bolzano (Alto Adige/Südtirol)

Kolesarjenje v naravnem okolju ni splošno prepovedano z zakonom. Prepovedano je le tam, kjer je to izrecno označeno (naravni parki, zaščitena vodna območja ...).

### **1.3.2.2 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, ter nabiranje divjih jagod, gob in ostalih majhnih sadežev v količini, ki so v skladu z lokalnimi navadami, razen če pristojni organ izda, v interesu kultur, posebne omejitve dostopa.

Vsaka dežela lahko samostojno ureja režim uporabe kolesa na poteh v naravi. Celoten spisek zakonodaje je zbrala nemška organizacija DIMB.

### **1.3.2.3 Nemčija**

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

### **1.3.2.4 Velika Britanija**

#### — Škotska

Pravica javnega dostopa so poti, po katerih se lahko premikajo vsi in vključuje tudi kolesarjenje. Kolesarjenje na trdnih površinah kot so široke poti in kolovozi povzroča le malo problemov. Na ozkih poteh lahko kolesarjenje povzroča probleme za ostale ljudi, kot so pešci in konjeniki.

#### — Anglija in Wales

Z razliko od Škotske je v Angliji in Walesu moč kolesariti le po konjskih poteh (bridleways).

### **1.3.2.5 Švedska**

Lahko kolesarite po deželi in po zasebnih cestah. Vendar ne kolesarite čez dvorišče hiš, po obdelovalnih površinah in po površinah, ki jih je lahko poškodovati. Kolesarjenje je dovoljeno na zasebnih cestah; lastniki ne smejo postaviti označb za prepoved kolesarjenja.

Splošna prepoved kolesarjenja po tekaških ali planinskih poteh ne obstaja.

### **1.3.2.6 Norveška**

Vsaka oseba ima pravico do dostopa do in prehoda čez neobdelana zemljišča ves čas leta, pod pogojem, da je izkazana pozornost in skrbnost. Enako velja za dostop in prehod na konju ali s tovornim konjem, sanmi, kolesom in podobno po cestah in poteh skozi neobdelana zemljišča in na vseh neobdelanih gorskih območjih, pod pogojem, da občina, s soglasjem lastnika ali uporabnika, ni prepovedala takega prehoda na določenih progah. Odločitev občine mora potrditi guverner občine.

### **1.3.2.7 Finska**

Podobno kot Švedska in Norveška – kolesarjenje je splošno dovoljeno.

## 1.4 Problem, cilji in hipoteze

Gorsko kolesarjenje, turno kolesarjenje, »freeride«, »mountain bike«, »cross country« ... pod vsemi temi in mogoče še kakšnim imenom je znana priljubljena oblika rekreacije – vožnja s kolesi v naravnem okolju.

Pri omenjeni dejavnosti gre za vožnjo na energijo, ki jo pri gibanju, poganjanju pedal, proizvede človeško telo. Torej gre za okolju prijazno obliko preživljanja prostega časa.

Gorsko kolesarjenje postaja v zadnjih treh desetletjih tudi pomemben turističen produkt, ki je že nekaj let v vzponu in v drugih državah predstavlja pomembno gospodarsko panogo. Tudi v Sloveniji se gorsko kolesarstvo razvija in število ljubiteljev se iz leta v leto povečuje.

Vožnjo s kolesi v naravi od leta 1995 omejuje Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju in v osemnajstih letih ni prišlo do nobenih pravnih sprememb, ki bi bile v prid gorskemu kolesarstvu.

Julija 2011 so na spletni strani Ministrstva za okolje in prostor objavili osnutek Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju, ki tako kot veljavna uredba obravnava vožnjo z vozili na motorni pogon in vožnjo s kolesi. Namen zakona je ohranjanje krajine, ekosistemov in naravnih vrednot.

Osrednji predmet naloge predstavlja analiza in prikaz javnega mnenja in mnenje določenih izbranih oseb o osnutku Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju, natančneje, o določilih ki se v osnutku nanašajo na vožnjo s kolesi v naravi.

Javno mnenje smo prikazali z analizo zbirnika pripomb iz javne razprave ter izbranih tiskanih medijskih objav v obdobju enega leta (junij 2011 - junij 2012). V analizi smo se osredotočili na sledečo problematiko: vožnjo z (gorskimi) kolesi v naravnem okolju, omejitvami takšne vožnje v Sloveniji in vplivom obstoječih ter na novo predlaganih omejitev na razvoj gorskega kolesarstva v Sloveniji kot športne in rekreacijske dejavnosti ter turističnega produkta. Zanimalo nas je tudi, kaj na izpostavljen problem porečejo osebe, ki jim aktivnosti v naravnem okolju (in pri veliki večini je to predvsem gorsko kolesarjenje) predstavljajo pomemben del ali celo način življenja. Zaradi tega smo izvedli še pet krajših intervjujev, v katerih smo iz prve roke izvedeli, kakšno mnenje in izkušnje iz obravnavanega področja imajo tisti, ki se s tem ukvarjajo aktivno že več let. Med drugim smo jih povprašali tudi o njihovih razlogih za gorsko kolesarjenje, njihovih izkušnjah (morebitnih konfliktih) z drugimi uporabniki naravnega okolja in ali imajo sami občutek, da škodljivo vplivajo na naravno okolje, medtem ko kolesarijo.

## CILJI

- Analizirati pojavljanje pripomb in medijskih objav na temo osnutka Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju.
- Ugotoviti pogostost pojavljanja pripomb in medijskih objav na temo osnutka Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju v povezavi z gorskim kolesarjenjem (vožnji z gorskimi kolesi v naravi).
- Ugotoviti pojavljanje pripomb in medijskih objav na temo osnutka Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju v povezavi z rekreacijo in turizmom.
- Analizirati intervjuje in spoznati mnenje intervjuvancev o vplivu sprejetja osnutka Zakona o vožnji z vozili z naravnem okolju na gorsko kolesarstvo kot rekreacijsko in turistično dejavnost

## HIPOTEZE

- H1: Število poslanih pripomb in objavljenih izbranih medijskih objav na temo osnutka Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju je največje, takoj po objavi zakona (22. 7. 2011) in do roka za sprejem mnenj in pripomb na zakon (12. 9. 2011).
- H2: V pripombah in medijskih objavah se največ omenja ogroženo skupino (gorskih) kolesarjev.
- H3: Večina pripomb in medijskih objav se nanaša na tretje poglavje osnutka ZVNO in se z vsebino ne strinja.
- H4: Sprejetje osnutka Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju bi imelo negativni vpliv na gorsko kolesarstvo kot športno in rekreativno dejavnost.
- H5: Sprejetje osnutka Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju bi imelo negativni vpliv na gorsko kolesarstvo kot turistični produkt.

## 2 Metode dela

Raziskava je obsegala diskurzivno analizo izbranih medijskih objav na osnutek ZVNO. Analizirali smo naslednje tiskane medije: Delo, Dnevnik, Večer, Savinjske novice, Gorenjski glas, Avto magazin in sicer z iskanjem po ključnih besedah: »Zakon o vožnji z vozili v naravnem okolju« v obdobju enega leta od 1. 6. 2011 do 1. 6. 2012. Hkrati smo analizirali tudi »Zbirnik pripomb iz javne razprave, julij–september 2011« na osnutek ZVNO, ki so bile poslani na Ministrstvo za okolje in prostor (zdaj Ministrstvo za kmetijstvo in okolje).

Dodatno smo izvedli še pet krajših intervjujev.

### 2.1 Vzorec merjencev

- Objave v tiskanih medijih z iskanjem po ključni besedi »Zakon o vožnji z vozili v naravnem okolju« v obdobju enega leta od 1. 6. 2011 do vključno 1. 6. 2012 . Objave smo našli v naslednjih časopisih in revijah: Delo, Večer, Savinjske novice, Gorenjski glas, Avto Magazin, Mladina ter Polet in Dnevnikov objektiv (priloga časopisa Dnevnik). Vsega skupaj sem zbrala 19 člankov. Glej tabelo 2.
- Zbirnik pripomb iz javne razprave, julij–september 2011 poslanih na Ministrstvo za okolje in prostor. Skupaj je bilo 50 poslanih pripomb.
- Pet intervjujev. Osebe, ki so sodelovale pri intervjujih, so bile načrtno izbrane. Vse so povezane z gorskim kolesarjenjem, vendar na različnih področjih. Osebe so moškega spola. Najmlajša oseba je stara osemindvajset let, najstarejša pa enainšestdeset let. Imena oseb so izmišljena.
  - Sašo, 45 let: pisec, aktiven gorski kolesar
  - Svit, 31 let: RRA Koroška, d. o. o., eden izmed organizatorjev prvega gorsko-kolesarskega festivala »Black Hole Bike Fest (julij 2013)« v Sloveniji
  - Stane, 61 let: profesor na Fakulteti za šport, alpinist
  - Samuel, 53 let: lastnik kolesarskega parka, aktiven gorski kolesar
  - Staš, 28 let: študent Fakultete za šport, učitelj gorskega kolesarstva



**Tabela 2: Tabela člankov po kronološkem zaporedju**

	ČASNIK	DATUM	NASLOV
1	Delo	7. 6. 2011	Planinci strpnješi do kolesarjev
2	Delo	14. 6. 2011	V petih letih na evropskem zemljevidu?
3	Večer	24. 6. 2011	Poligon v kolesju birokracije?
4	Savinjske novice	29. 7. 2011	Bo končno učinkovit nadzor nad objestneži?
5	Delo	9. 8. 2011	"Prav je, da se na tem področju naredi red"
6	Delo	9. 8. 2011	Zakon o vožnji v naravi končno na papirju
7	Večer	16. 8. 2011	Strožje proti divjanju v naravi
8	Avto Magazin	25. 8. 2011	Pod preprogo
9	Večer	26. 8. 2011	Center adrenalinskih športov brez dovoljenja
10	Večer	29. 8. 2011	Mir (v) naravi
11	Gorenjski Glas	20. 9. 2011	S kolesi po planinskih poteh
12	Delo	21. 9. 2011	Kolesarji odločno proti omejitvam
13	Večer	29. 9. 2011	Stop motornemu prometu na brezpotjih
14	Dnevnik (Mladina)	30. 9. 2011	Samo za pešce
15	Dnevnik (Dnevnikov objektiv)	15. 10. 2011	"Na čelu planincev so dinozavri"
16	Delo	24. 1. 2012	Kolesarji skupaj proti prepovedi vožnje v naravi
17	Večer	28. 1. 2012	Dovolimo kolesarjenje
18	Dnevnik (Polet)	5. 4. 2012	Kolo je simbol bega v neodvisnost in svobodo
19	Dnevnik (Polet)	3. 5. 2012	Planinci, gorski kolesarji in nekaj zdrave pameti

## 2.2 Pripomočki

### 2.2.1 Obravnavanje zbirnika pripomb in medijskih objav

Zbirnik pripomb in medijske objave smo obdelali z diskurzivno analizo. V raziskavi smo obravnavali naslednje kriterije:

- vožnja s kolesi
- vožnja s kolesi v naravnem okolju
- vožnja s kolesi v gozdnem prostoru
- vožnja s kolesi po planinskih poteh
- gorsko kolesarjenje
- gorski kolesar

Pod drobnogled smo vzeli naslednje člene<sup>2</sup> iz osnutka ZVNO, ki so izpostavljeni spodaj:

- 8. člen (vožnja v naravnem okolju)
- 9. člen (vožnja v gozdnem prostoru)
- 10. člen (vožnja s kolesom po planinskih poteh)
- 13. člen (pogoji za uporabo koles)
- 14. člen (pravila vožnje)
- 19. člen (lažji prekrški)

---

<sup>2</sup> Celoten osnutek zakona in opis posameznih členov je dosegljiv na: [http://www.arhiv.mop.gov.si/si/medijsko\\_sredisce/novica/browse/5/article/12309/8185/703fced432/](http://www.arhiv.mop.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/browse/5/article/12309/8185/703fced432/).

### **2.2.2 Obravnava intervjujev**

Osrednja tema intervjujev je bila:

**GORSKO KOLESARJENJE V POVEZAVI Z OSNUTKOM ZAKONA O VOŽNJI Z VOZILI V NARAVNEM OKOLJU**

Pri intervjujih smo obravnavali naslednje kategorije:

- prostočasna dejavnost
- nov šport
- odnos do souporabnikov
- varstvo narave
- dobra pravna ureditev
- ureditev namenskih poti
- športno–turistična ponudba
- lokalne poti
- del življenja

V rezultatih so podrobneje pojasnjene le izbrane kategorije.

## 2.3 Postopek

Medijske objave smo zbrali s pomočjo baze podatkov in določitvijo iskalnega gesla. Zbirnik pripomb iz javne razprave, julij–september 2011 smo prenesli iz spletne strani Ministrstva za okolje in prostor.

Intervjuje smo izvedli osebno. S sodelujočimi smo se dogovorili, kje in kdaj se dobimo. Z njihovim dovoljenjem smo vse intervjuje tudi zvočno posneli. Dolžina intervjujev je trajala od 5 do 25 minut.

Oporne točke intervjujev<sup>3</sup> smo pripravili glede na problem in cilje diplomske naloge. Vsak izmed sodelujočih je dobil enaka vprašanja, ki smo jih glede na potek intervjuja včasih dopolnili s podvprašanji.

Medijske objave ter zbirnik pripomb iz javne razprave smo analizirali z diskurzivno analizo ter rezultate prikazali s pomočjo programa Microsoft Excel v tabelah in slikah. Vsebino intervjujev smo predstavili med rezultati z razpravo v obliki citatov ter dveh modelov.

---

<sup>3</sup> Glej Prilogo 1.

### 3 Rezultati z razpravo

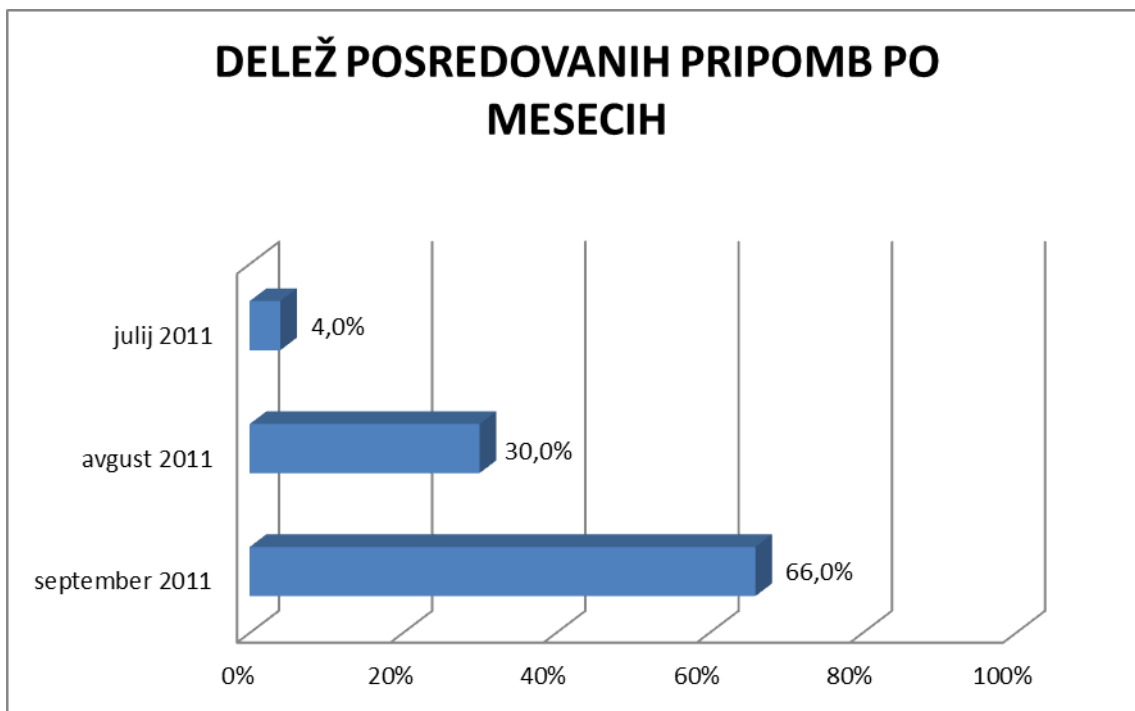
#### 3.1 Število poslanih pripomb ter objavljenih izbranih medijskih objav na temo osnutka Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju po mesecih

Javnost se razburi, kadar na njim ljubem in pomembnem področju nastopijo razne spremembe, novosti, problemi, prepovedi ... In ko se na nekem področju začnejo odpirati določena vprašanja se seveda pojavijo tudi najrazličnejša mnenja in kritike, ki jih ljudje želimo izraziti. Največkrat izražamo svoja prepričanja in predloge, ker si želimo, da bi jih kdo upošteval, nas podprl in stopil na »našo« stran. Želimo, da bi naše stališče dobilo veljavo.

O pravni ureditvi gorskega kolesarstva v Sloveniji marsikdo ne ve nič. Tudi tisti, ki se s tem ukvarjajo. Na to temo se je nekaj več pisalo leta 2008, ko je na Mariborskem Pohorju prišlo do konflikta, v katerem je prišlo celo do obračuna s pištolo in leta 2009 o nastavljanju bodečih žic (Glej sliko 4) v gozdovih, ki naj bi dale kolesarjem vedeti, da tam niso zaželeni.

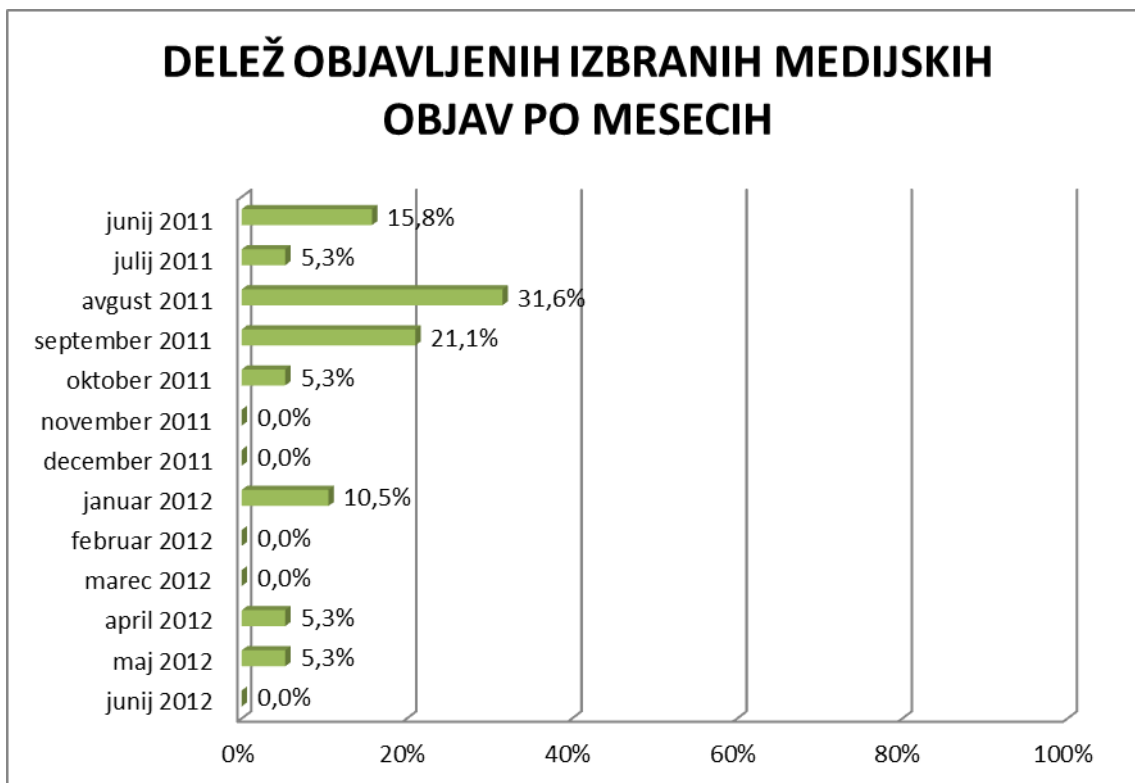


Slika 4: Izredno nevarna bodeča žica za gorske kolesarje (Foto: [www.lokalno.si](http://www.lokalno.si))



Slika 5: Delež posredovanih pripomb po mesecih

Gorski kolesarji in drugi uporabniki naravnega okolja so se ponovno aktivirali, ko je bil 22. julija 2011 objavljen osnutek ZVNO, ki zraven vožnje z motornimi vozili ureja tudi vožnjo s kolesi v naravnem okolju. Rok za oddajo pripomb je bil 12. septembra 2011. Javna razprava je potekala od objave do roka za oddajo pripomb.



Slika 6: Delež objavljenih izbranih medijskih objav po mesecih

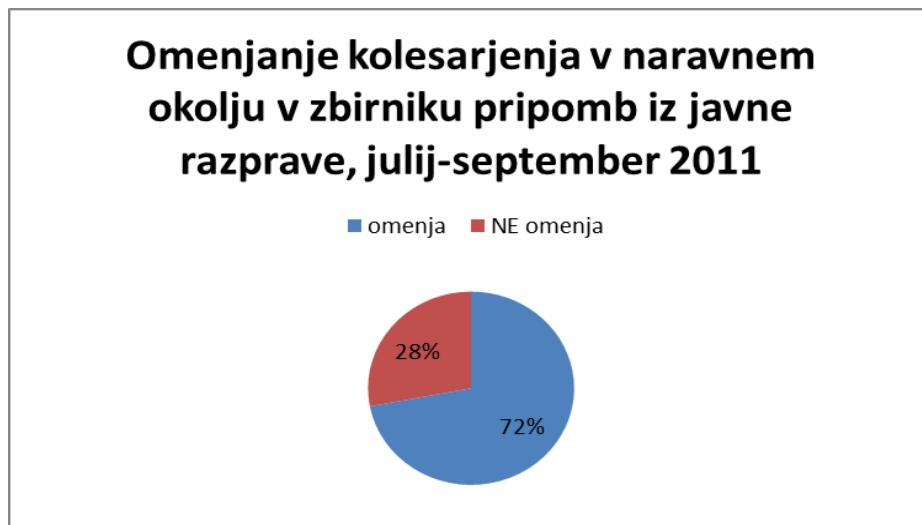
Na slikah 5 in 6 je razvidno, da je bilo največ poslanih pripomb in objavljenih medijskih objav po objavi osnutka ZVNO ter pred rokom za oddajo pripomb. Dobra polovica vseh objav je bila objavljenih avgusta in septembra. Največji objav v izbranih medijih je bilo avgusta 2011, kar 31,6 %, temu pa sledi september 2011 z dobrimi 20 %. Kar nekaj medijskih objav je bilo tudi junija, pred objavo osnutka ZVNO na spletni strani ministrstva.

Ključni poudarki pripomb poslanih na Ministrstvo za okolje in prostor (Zajc, 2011):

- Pozdravljamo pobudo, da se problematika vožnje z motornimi vozili v naravnem okolju v najkrajšem možnem času prične dejansko razreševati.
- Kolo je v prvi vrsti športni pripomoček in ne le vozilo.
- Predvideni postopki »legalizacije« vožnje v gozdnem prostoru in vožnje s kolesom po planinskih poteh v predlogu zakona so prekompleksni.
- Za gorsko kolesarjenje uveljaviti načelo dovoljenja vožnje, ustavljanja in organiziranja voženj povsod, razen tam, kjer je to prepovedano.
- Treba je razviti mehanizem sistematičnega razvoja kolesarjenja in gorskega kolesarjenja, tako v smislu rekreacijske dejavnosti kot turističnega produkta.
- Pomembno je vlaganje v človeški kapital, tudi v smislu izobraževanja ciljnih uporabnikov, vzdrževanja poti, povezovanja na regionalnem, nacionalnem in mednarodnem nivoju.

V dveh mesecih po objavi osnutka ZVNO, avgusta in septembra 2011 se je o tematiki »Zakon o vožnji z vozili v naravnem okolju« in z njo povezanimi stvarmi pisalo največ.

### 3.2 Omenjanje (gorskih) kolesarjev v zbirniku pripomb in izbranih medijskih objavah



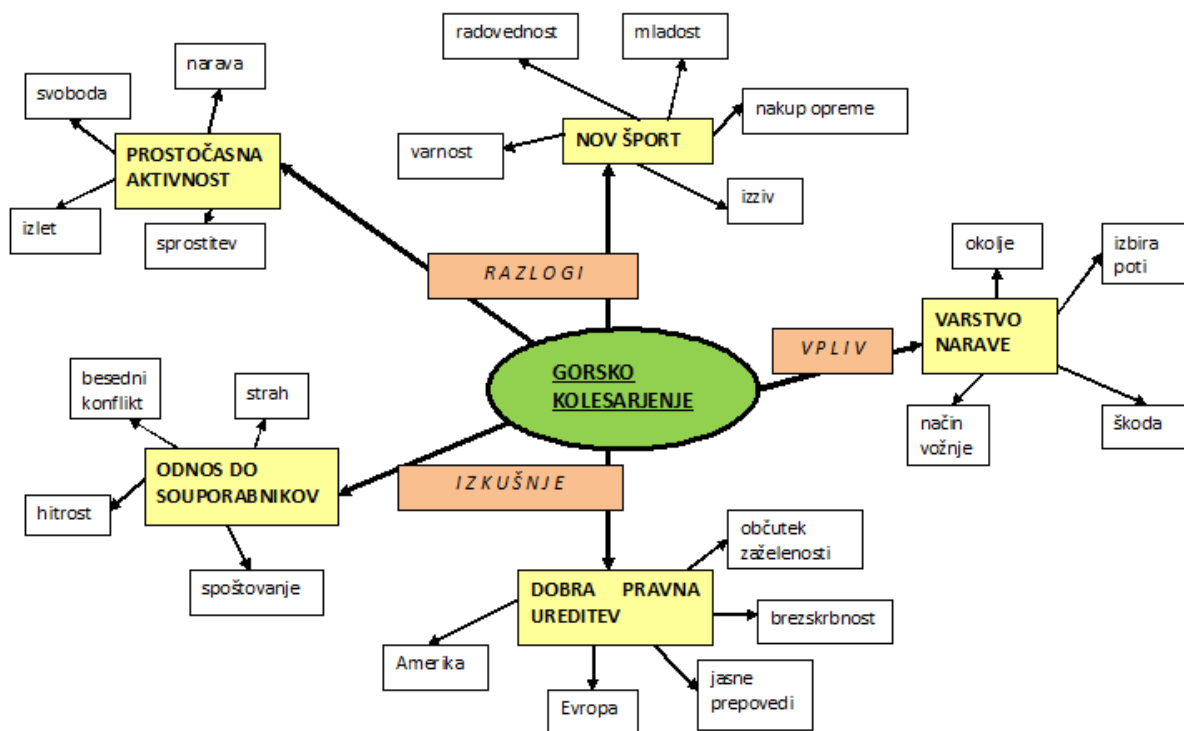
Slika 7: Omenjanje kolesarjenja v naravnem okolju v zbirniku pripomb



Slika 8: Omenjanje kolesarjenja v naravnem okolju v izbranih medijskih objavah

Pri večini pripomb iz javne razprave in tudi izbranih medijskih objavah se omenja ogrožena skupina gorskih kolesarjev. Delež pripomb in medijskih objav, v katerih se o omejitvah kolesarjenja v naravi in s tem povezanih pojmov sploh ne omenja, je v primerjavi s tistimi, v katerih se (zelo) majhen. Dobrih 70 % pripomb in skoraj 90 % medijskih objav omenja vožnjo s kolesi, le slabih 30 % oziroma dobrih 10 % pa govori le o vožnji z vozili na motorni pogon (Sliki 7 in 8).





**Slika 9: Model, ki prikazuje razloge za ukvarjanje z gorskim kolesarjenjem, izkušnje in vplive gorskega kolesarjenja v interakciji z drugimi uporabniki ter okoljem**

Na modelu, prikazanem na zgornji sliki (Slika 9), vidimo nekatere razloge za začetek ukvarjanja z novim športom, gorskim kolesarjenjem, in razloge, zaradi katerih lahko ravno ta zvrst kolesarjenja nekemu postane priljubljena prostočasna aktivnost. Iz modela so razvidne tudi izkušnje, ki jih imajo gorski kolesarji s souporabniki ter njihove izkušnje in občutke iz krajev, kjer je gorsko kolesarjenje dobro pravno urejeno. Med uporabniki istega okolja kdaj pride do besednih konfliktov, ki pa jih gorski kolesarji uspešno rešujejo s spoštljivim odnosom, včasih pa se jim uspejo z določenimi preventivnimi ukrepi tudi izogniti (npr. prilagoditev hitrosti ob srečanju). Skrajno desno je prikazan tudi vpliv gorskega kolesarjenja na varstvo narave. Gorski kolesarji se zavedajo, da s svojim početjem vplivajo na okolje in da, kot druge človekove dejavnosti, tudi gorsko kolesarjenje povzroča škodo v naravi. Vendar pa z odgovorno izbiro poti ter primernim načinom vožnje naš vpliv zelo zmanjšamo.

## Izkušnje gorskih kolesarjev z drugimi uporabniki naravnega okolja (pohodniki)

*»Da, ampak res zelo poredko. In se mi zdi, da če ... ker res se ustavim in pozdravim, ta pozitiven odnos eliminira večino konfliktov. Tudi, če si koga zmotu, ga razorožiš. V večini primerov. Tistih par konfliktov, če rečem en konflikt za tri leta al pa na pet so pa taki, da če bi pršu in mel napačno frizuro bi bil glih tko konflikt. To gre tudi za vinjene lastnike gozdov in za ljudje, ki se derejo name, ko stojim v grmovju ob poti in jih pozdravljam oni pa z odvezanim psom ne morejo mimo in se derejo name. Al pa pozdraviš človeka z desetih metrov od zadaj, on pa se ustraši in skoči na drevo pa se začne dret nate, dvigne psa v naročje in pravi, da si ga hotu povozit ... To so skrajne situacije, ki se ti lahko zgodijo tud peš.« (Sašo, 45 let)*

*»Ne, morem rečt, da pri nas slabih izkušn nimam, pa se dosti vozim po planinskih poteh, pa drugih poteh. Gozdnih vlakah in tak naprej. Rad verjamem, da je delno to tud stvar odnosa, ki ga mam do bodisi nekoga, ki ga srečam al je to nek pohodnik, planinc, kmet, ki dela na travniku, gospodinja, ki se ji peljem čez dvorišče pa se mi zdi, da se vedno najde cajt da rečeš tiste tri besede. Pa tud na spustu al pa bom reko, predvsem na spustu, ko koga srečam. Gre za tisti odnos, ki ga maš do nekoga. Definitivno je večji užitek, ko ni nobenga, takrat spustit.« (Svit, 31 let)*

Kot je v svoji raziskavi ugotovila že Drogenikova (2012) med uporabniki prihaja do konfliktov, vendar so to kakšni besedni dialogi, opazke ... Do večjih incidentov pri nas načeloma ne prihaja oziroma so takšne izkušnje zelo redke. Intervjuvanci so povedali, da pozitiven odnos – da se ustaviš, pozdraviš, opozoriš nase in prilagodiš hitrost – eliminira večino konfliktov. Torej, če upoštevaš priporočila SKP (Slovenska kolesarska pobuda), se lahko izogneš večini konfliktov, do katerih bi lahko prišlo.

*»Ne, jest nikdar. Se pa zmeraj, ko zagledam pešce, pohodnike, planince, če se spravim na tako pot, obnašam primerno. To se pravi, da jih opozorim, prilagodim hitrost. Ne, jaz nisem mel v teh nekaj desetletjih nobenga incidenta. S pešci ne, avtomobili pa ja!« (Stane, 61 let)*

*»Moram rečt...dobr, jaz kolesarim že od vsega začetka odkar je gorsko kolo pri nas. Se prav res res dolg in res vsak dan, skor. Vsak dan, se prav, da res velik. Ampak, če pomislim, seveda so bli kakšni, besedni dialogi, s kakim lovcem kdaj, drugač pa ne, moram rečt da nisem mel nobenih konfliktov no, tko. (Samuel, 53)*

*»Ja. Ko smo še trenirali, s kakimi lastniki zemljišč, recimo pol z pešci, ampak to bolj zato, ker so se oni vstrašili mene. Jaz se tak vedno ustavim, če koga tak srečam.« (Stoš, 28)*

Sama kolesarim že od malega. Na začetku je bilo to bolj priložnostno, izletniško kolesarjenje z družino. Zadnjih sedem let pa kolesarim rekreativno. Kolesarim po poteh, na katerih sem in po poteh, na katerih nisem v prekršku. Na vseh poteh pa se srečujem z drugimi uporabniki in

ljudmi, ki se ukvarjajo s kakšno drugo dejavnostjo. Do sedaj pri nas še nisem imela slabe izkušnje. Je pa res, kot so povedali že intervjuvanci, da so »konflikti« stvar odnosa, ki ga ima vsak posameznik do drugih uporabnikov in hkrati odnosa, ki ga ima posameznik do narave. Med kolesarjenjem po poteh, ki so namenjene tudi pohodnikom, tekačem, sprehajalcem psov ... vedno pozdravim, opozorim nase in prilagodim hitrost. Se pa seveda začuti, da te eni ljudje sprejmejo v svoje okolje bolj, drugi pa manj.

## **Gorsko kolesarjenje in vpliv na okolje**

Ker planinci, gozdarji, lovci, lastniki zemljišč in verjetno se najde še kdo drug, očitajo gorskim kolesarjem, da v naravnem okolju povzročajo nemir in škodljivo vplivajo nanj, smo gorske kolesarje vprašali, kakšni so njihovi občutki in mnenje glede njihovega početja v naravi.

*»Ljudje že s tem, da obstajamo škodljivo vplivamo na naravno okolje in prepričan sem, da so vplivi kolesarjenja v naravnem okolju minimalni, zanemarljivi ob upoštevanju nekaterih pravil. So poti, ki so bolj občutljive kot druge ... recimo kolesarjenje na mokrih, neutrjenih poteh. Se pravi treba je regulirat, ozaveščat, usmerjat in je to res minimalno, zanemarljivo. Tko kot je to peš hoja, da ne govorim o peš hoji s palcami in peš hoji vsepovprek tako kot se hodi in je tudi legalno.«  
(Sašo, 45 let)*

*»Jaz kot nekdo, ki je hkrati tudi ... se ukvarja z varovanjem okolja. Vsaka dejavnost, s katero se kdo ukvarja ima vpliv na okolje. Al je to kolesarjenje, al je to peš, spravljanje lesa, gradnja hidroelektrarn, sprehajanje psa ... karkoli. Zavedat se je treba da to počnemo in pa zminimalizirat te vplive, način vožnje. Al pa če gledamo po teh naravnih trailih, pač jih zbirat, vremenskim pogojem primerno, obiskanosti primerno.«(Svit, 31 let)*

Dva gorska kolesarja sta mnenja, da že samo s svojim obstojem vplivamo na naravno okolje in da ima vsaka dejavnost, ki jo izvajamo vpliv na okolje. Oba se zavedata, da ima tudi kolesarjenje vpliv na naravo, vendar ta vpliv ni večji kot primerljive dejavnosti, če se svojega početja zavedamo in svoj vpliv kontroliramo.

*»Zdaj odvisno o čem se pogovarjava. Če se voziš izven urejenih poti, po njivah, travnikih, da s tem povzročaš škodo kmetu ali pa tistim lastnikom potem sigurno. Kolko pa se držimo teh uhojenih al pa uvoženih poti pa nasprotno! Ščitmo okolje, saj se ne vozimo z motorji al pa avtomobili.« (Stane, 61)*

Gospod, ki se zraven gorskega kolesarjenja ukvarja še z veliko drugimi aktivnostmi v naravnem okolju, je mnenja, da z vožnjo s kolesi celo ščitimo okolje, saj se v tistem času ne vozimo z motorji ali pa avtomobili, ki imajo zagotovo veliko bolj škodljiv vpliv na naravno okolje.

*»Ne, jaz vem, da ne škodljivo vplivamo. To je tud dokazano, s poskusi. Znanstveno dokazano. Tko, če se normalno vozmo. Drugo je to, če je to ena proga za trening, za*

*spust, kjer se vsak dan ponavlja res veliko število spustov, s spustaškimi kolesi, seveda se proga uniči. Pridejo korenine ven, nardijo se kanali. Ampak če bi tisto progo pol zaprl, se v dveh treh letih čist že nazaj postavi.» (Samuel, 53)*

*»Odkvisno od vožnje. Ampak, vsesplošno pa ne.« (Stoš, 28)*

Kolesarji se počutijo ogrožene predvsem zato, ker imajo večinoma dobre izkušnje z drugimi uporabniki naravnega okolja oziroma prihaja do konfliktov zelo redko.

Tisti, ki res veliko kolesarijo, večinoma nimajo občutka, da bi s svojo vožnjo v naravi škodljivo vplivali na naravno okolje.

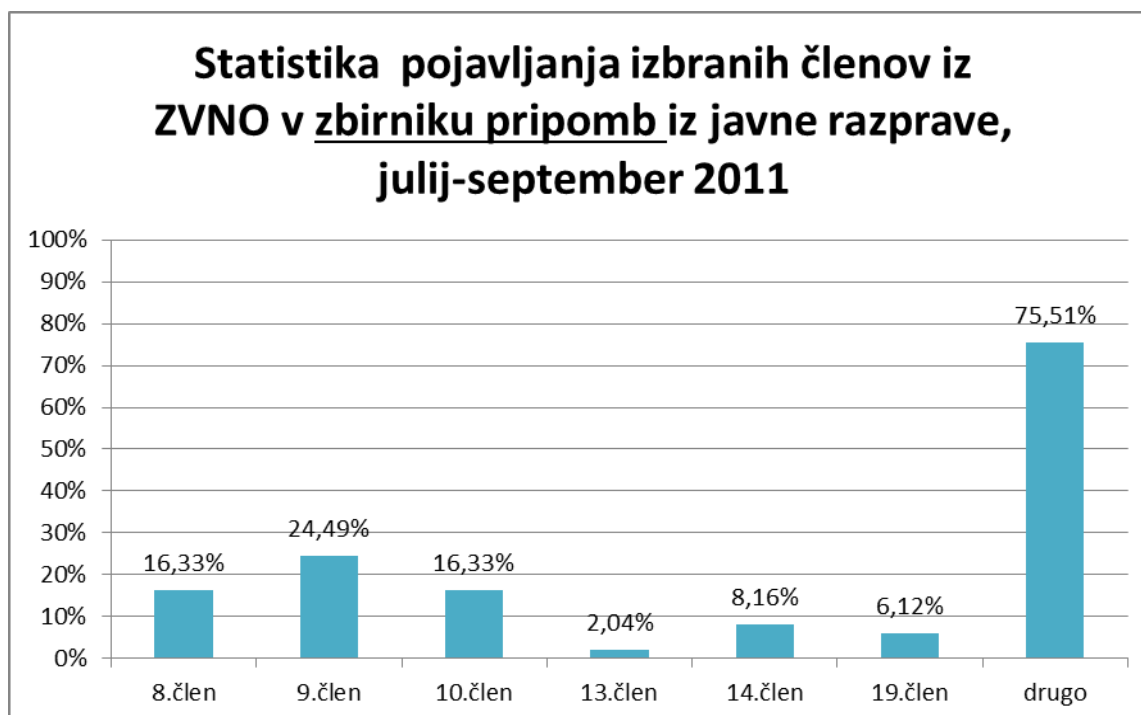
Tudi sama sem mnenja, da s svojo vožnjo ne škodujem naravi. In tako kot je rekel Stane, s kolesarjenjem celo ščitimo naravo, saj v tem času, ko kolesarimo, ne uporabljamo kakšnega drugega motoriziranega prevoznega sredstva ali športnega pripomočka. Sem tudi mnenja, da je moja odločitev za nakup kolesa pred avtom v prid naravi in pa seveda še pomembneje – mojemu zdravju.

Iz odgovorov je razvidno, da se kolesarji zavedajo, da določen vpliv na naravno okolje pri vožnji s kolesom sigurno obstaja. A če odgovorno ravnamo, izbiramo uhojene in uvožene poti in kolesarimo v primernih vremenskih razmerah, lahko svoje vplive zelo ublažimo. Na splošno pa kolesarji nimajo občutka, da bi s svojo vožnjo škodljivo vplivali na naravno okolje bolj, kot recimo pešci – pohodniki.

Osnutek ZVNO obravnava omejitve za vožnjo z vozili na motorni pogon in vožnjo s kolesi v naravnem okolju. Čeprav so za vožnjo z motornimi vozili omejitve in kazni še višje kot za vožnjo s kolesi, se je javnost v večji meri razburjala nad omejitvami, ki bi jih veljava zakona prinesla za kolesarje.

### 3.3 Nestrinjanje z vsebino v tretjem poglavju osnutka ZVNO

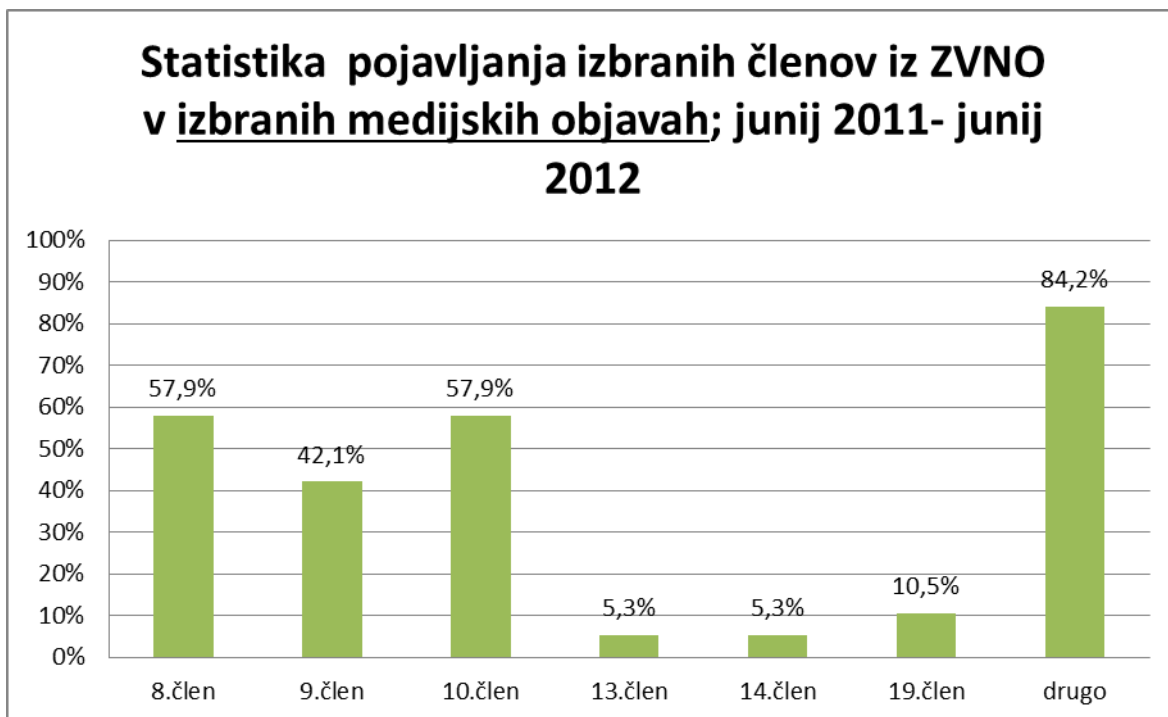
Kot je razvidno iz Slike 10 in 11 se največ pripomb in medijskih objav nanaša na tretje poglavje osnutka ZVNO, katerega naslov je 'Vožnja s kolesi'. Tretje poglavje zajema 8., 9., 10. in 11. člen. Največ pozornosti smo namenili prvim trem členom tretjega poglavja. Ti trije člani govorijo o omejitvah za vožnjo s kolesi v naravnem okolju, gozdnem prostoru in planinskih poteh. Statistično smo preverili tudi pojavljanje nekaterih drugih členov, ki se nanašajo na vožnjo s kolesi v naravnem okolju. To so 13., 14. in 19. člen. <sup>4</sup>



Slika 10: Statistika pojavljanja izbranih členov iz osnutka ZVNO v zbirniku pripomb iz javne razprave; junij-september 2011

<sup>4</sup>

Za celoten opis posameznih členov glej [http://www.arhiv.mop.gov.si/si/medijsko\\_sredisce/novica/browse/5/article/12309/8185/703fcd432/](http://www.arhiv.mop.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/browse/5/article/12309/8185/703fcd432/).



**Slika 11: Statistika pojavljanja izbranih členov iz osnutka ZVNO v izbranih medijskih objavah; junij 2011–junij 2012**

Večina pripomb (dobrih 75 %) in medijskih objav (slabih 85 %) zraven neposrednega omenjanja izbranih členov iz osnutka ZVNO omenja še druge reči (Slika 10 in 11). Med »drugo« spadajo pripombe in komentarji (navedeni spodaj), povzeti iz zbornika pripomb in medijskih objav, ki pojasnjujejo nestrinjanje predvsem z vsebino tretjega poglavja.

- enačenje motornih vozil in koles
- ni zagotovljenih finančnih sredstev za izvajanje nadzora omejitev, ki jih postavlja zakon
- kolesarjenje po gozdnih poteh je ena izmed najprimernejših oblik rekreacije, gibanja v naravi za sprostitev in krepitev celotnega telesa
- primerjava uporabnikov naravnega okolja (sprehajalcev, gobarjev, gozdarjev, lovcev, kolesarjev, motoristov in planincev)
- omejitve v tujini
  - drugje gorskega kolesarjenja ne izločujejo iz naravnega okolja in ne kaznujejo tistih, ki uživajo v naravi in miru pri uporabi lastne moči in človeške inovativnosti – gorskega kolesa, za premagovanje ovir
- kolo je v prvi vrsti športni pripomoček in ne le vozilo
- kolesarski turizem, kolesarske počitnice
  - neizkoriščene turistične možnosti – poletni turizem na smučiščih, izkoriščanje že obstoječe infrastrukture
- zakon ni življenjski, zakon ne upošteva dejanskega stanja in sodobnih trendov, zakon bi moral vsebovati omejitve, ki so res potrebne

- za gorsko kolesarjenje bi morali uveljaviti načelo dovoljenja vožnje, ustavljanja in organiziranja vožnje povsod, razen tam kjer je to izrecno prepovedano

**Za konec izpostavim še eno izmed bolj »sočnih« pripomb:**

*»Glede protiustavnosti: 16 let sem bil aktiven planinec, tudi gorski vodnik MK PZS, in še vedno sem planinec. Toda če grem v slovenske hribe s kolesom, sem v prekršku. Ampak ne zato, ker delam več škode kot bi jo delal peš, temveč zato ker sem na kolesu in ker je "splošno znano, da gorski kolesarji delajo škodo." Če obrnem - to je tako, kot da bi npr. za ženske prepovedali uporabo avtoceste, saj je "splošno znano, da so slabe voznice".*

*Če že diskriminirate, bi lahko prepovedali uporabo naravnega okolja za pešce s težo 100 kg in več, saj je "evidentno, da zelo poškodujejo naravno okolje".« (Marjan Tkavc)*



**Slika 12: Pohorje (Foto: Gregor Strašek)**

### 3.4 Splošna prepoved za vožnjo s kolesi v naravnem okolju ima negativni vpliv na gorsko kolesarstvo kot športno in rekreativno dejavnost

Na vprašanje »Kaj vam pomeni vožnja s kolesom v naravi?« so vsi sogovorniki podali odgovore povezane z občutki, ki jim jih da gorsko kolesarjenje. Opisujejo, da jim kolesarjenje v naravi nudi občutek svobode, miru, prijetno doživljanje in avanturo v naravi. Eden od sogovornikov izpostavi tudi tehnični aspekt gorskega kolesarjenja, tako vzpona kot spusta in zraven še doda, da se rad hitro vozi ter vožnjo med drevesi po potki s 40 kilometri na uro primerja z vožnjo z avtom po avtocesti pri 250 kilometrih na uro. Drug od sogovornikov pa pove, da je zanj razlika v namenu. Če kolesari v urbanem okolju, je kolo zanj izključno in samo prevozno sredstvo, kadar pa se vozi z gorskim kolesom se vozi z namenom, da opravi trening, čeprav rekreativni ali pa se odpravi na kakšno izletniško točko.

*»Je taka osebna, karakterna zadeva. Meni je to in avantura v naravi, izlet, da pač nekam greš in hkrati športna, dinamična. Ker recimo hodit v hribe, mi je dolgčas, priznam. Hribi so super, hodit tud peš, ampak mi je to premal. In me je ta tehnični aspekt in vzpona in spusta hitrega, priznam, da se rad hitro vozim. In to mi je velik. Tko mi percipijo nafila, kot da bi se z avtom pelu 250 km/h mi tisto 40 med drevesi po potki ... kot se 90 km/h s smučkami pelat po smučišču. Res ti celo telo in možgane zaposli in ti spuca glavo.« (Sašo, 45 let)*

*»Kaj ti da neka potka, neka singlca. Dejansko je tisti stik z okoljem drugačn, kot pa na neki makadamski cesti, kjer je 6 m šodra in se pol ti voziš.« (Svit, 31 let)*

*»Seveda so občutki najprej. Pa tud namen, ne, kadar se po cest vozim, se vozim zato, ker grem v službo al pa grem na neko izbrano lokacijo po nekih opravkih. Če se peljem pa z gorskim, al pa tud s specialko, potem pa grem z drugim namenom. Bodisi zato, da nardim recimo temu trening, rekreativni, ampak kljub temu trening al pa da grem na neko izletniško točko. To se mi zdi bistvena razlika in velika razlika. Če gre za kolesarjenje v urbanem okolju, je kolo samo in izključno prevozno sredstvo.« (Slavko, 61 let)*





**Slika 13: Užitek v razgledu (Foto: Marko Perko)**

*»En občutek svobode vseem. Ker greš po cestah, morš it po cestah. Ceste te pač, kjer so postavljene tam te pelejo. Tud po naravnem okolju ne gremo tam, kjer ni poti. To je dostkrat razumljeno narobe. Oni misljo, da se, gozdarji so tko misl, planinci, da se kr vozmo kr nekje, ker ni poti. Mi se le vozmo po poteh. Ampak če ne družga je zrak, je gozd, je ta vonj gozda, je ta lepota okolja, mir pa sam svojimi mislimi pa tko naprej.« (Samuel, 53)*

*»Sprostitev, prijetno doživljanje prostega časa.« (Staš, 28)*

Tudi moj razlog za gorsko kolesarjenje so občutki, ki mi jih ta dejavnost daje. Priznam, tudi sama imam rada, kadar mi požene adrenalin v kri, vendar pa to ni edini razlog za kolesarjenje v naravi. Večinoma mi kolesarjenje pomeni sprostitev, odmik v naravo, občutek svobode in miru ... Ko kolesarim nekje sredi gozda, pozabim na vse skrbi tistega dne in prihodnjih dni. Lahko rečem, da se »odklopim«. Pri vedno napornem vzponu se trudiš, da uspešno prevoziš vsak zahtevnejši klanec in da ne obupaš pred zastavljenim ciljem, pri spustu pa moraš biti popolnoma skoncentriran, fizično pa je napeto celotno telo, da ne pride do nesreče. Pri meni je to tudi čas, ki je namenjen le meni, saj se na kolo pogosteje odpravim sama. Včasih pa je seveda kolesarjenje prijetno tudi v manjši družbi.



**Slika 14: Med spustom s Slavnika (Foto: Anja Kaloh)**

3.4.1 »Kako bi sprejetje zakona, kot je zapisano v osnutku, vplivalo na razvoj in prepoznavnost gorskega kolesarstva v Sloveniji kot športne in rekreacijske dejavnosti?«

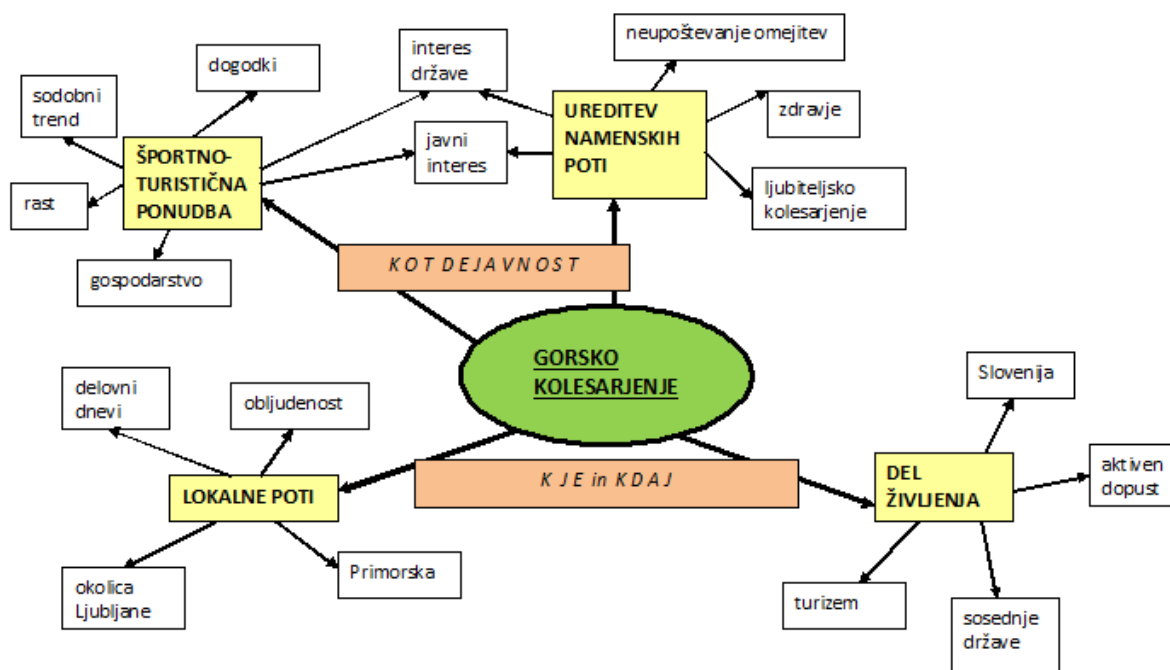
*»Zakon je v marsičem kopija uredbe, ampak nudi nekaj odpustkov kolesom v primerjavi z vozili na motorni pogon, pri kaznih, pri vožnji po poteh, ki niso kategorizirane, ampak so namenjene za vožnjo, se pravi so gozdne ceste, kolovozi, tukaj naj bi bilo dovoljeno kolesarjenje, res bi blo butasto, da ne bi blo. Nudi pa možnost odpiranja poti po zakonu o gozdovih, zakonu o planinskih poteh, se pravi po drugih možnostih, ki že obstajajo brez tega zakona. Vse te možnosti so že nekaj let zunaj in glede na to, da se stvari ne odvijajo, ocenjujem, da ta rešitev ni življenjska.« (Sašo, 45)*

Če primerjamo veljavno uredbo in osnutek zakona, je osnutek v marsičem res kopija uredbe. Vendar, kot je povedal Sašo, zakon nudi možnost odpiranja poti in sicer po zakonu o gozdovih, zakonu o planinskih poteh, ki obstajajo že brez tega zakona. Vse te možnosti so že nekaj časa možne, vendar se v nekaj letih na tem področju ni nič »premaknilo«.

*»Dejansko uredba o prepovedi vožnje velja že od leta 1998 to pomeni, 15 let ... obstaja nek akt, ki nam dejansko nekaj prepoveduje v glavah. Dejansko stanje v prostoru pa je ... vsi se vozimo povsod, praktično brez nekih omejitev. In mislim, da se je tu znotraj naredil nek napačen vtis in zdaj je folk začuto, aha, zakon zdaj nam bo pa nekaj vzel. Zakon ne bo nič več vzel, kar nam do zdaj ni blo vzeto. En tak pravn akt lahko ima pozitiven vpliv, da bolj strnemo glave in rečemo, aha, mogoče bomo pa mogli tud sami kaj naredit. Prvič, da se nas bo bolj čulo, drugič pa vzpostavimo nek imidž gorskega kolesarstva. Kaj pravzaprav to je. Zato jaz mislim, da tak zakon nima samo negativne posledice. Definitivno pa se na tej načelni ravni, ne strinjam s pristopom, na kak način se ureja gorsko kolesarstvo. Tud zakonodajalc bi se mogo strinjat s tem, ker dejansko zelenega učinka s tem ne bo dosego. Želeni učinek pa vrjamem, da so neka pravila, neki pogoji, neko urejanje nekih tokov v naravnem okolju.« (Svit, 31)*

Svit je podal nekoliko provokativen odgovor, saj je mnenja, da lahko ima neki praven akt pozitiven vpliv na reševanje gorsko–kolesarske problematike v Sloveniji. Pravi, da nam je že zdaj v glavah nekaj prepovedano, vendar je dejansko stanje v prostoru drugačno, saj se uredbe skoraj nihče ne drži. Vsi intervjuvanci pravijo, da bi se v primeru sprejetja osnutka ZVNO kolesarilo še naprej, zato na področju rekreacije ne bi prišlo do večjih sprememb. Takšnega mnenja so, zato ker se na tem področju ne izvaja noben nadzor in posledično se tudi ukrepi ne izvajajo.





Slika 15: Model, ki prikazuje dejavnosti gorskega kolesarjenja ter kje in kdaj se ta dejavnosti izvajajo

Iz zgornjega modela vidimo, da lahko gorsko kolesarjenje razdelimo v (vsaj) dve dejavnosti. Ena od teh je športno-turistična (ponudba), druga pa ljubiteljsko (rekreativno) kolesarjenje. Ureditev namenskih poti je v interesu javnosti, morala pa bi biti tudi v interesu države, saj bi to dobro vplivalo na obe dejavnosti (izboljšanje državnega gospodarstva, zdravje ljudi). Aktivnost, kot je gorsko kolesarjenje, se lahko izvaja praktično vedno in povsod. V kraju, kjer živimo, po navadi izbiramo lokalne poti v času, ko so manj obljudene, kar je predvsem v delovnih dnevih. Gorsko kolesarjenje neredko postane tudi del življenja, saj pravi privrženci vzamejo svoje kolo s sabo tudi kadar se odpravijo na dopust, ne glede ali je ta v Sloveniji ali tujini.

*»Tam kjer je dovoljeno je treba potem skrbet za infrastrukturo in urejenost poti. Tam kjer je pa prepovedano za kolesarje pa je pač prepovedano. Tako kot je zdaj, da je povsod prepovedano, ljudje se pa povsod vozijo oziroma vozmo je najslabš. Treba je ljudi informirat in rečt. Pogledjte na teh in teh področjih lahko kolesarte, na teh in teh področjih pa ne...zaradi tega in tega. Utemeljiti, sej mislim, da to ni posebej težko. Absolutno z osveščanjem in izobraževanjem to je najboljši način. Se pa strinjam, da je treba določene predele enostavno zaprt.« (Stane, 61)*

Stane, ki se z več aktivnostmi v naravi in z gorskim kolesarjenjem ukvarja že več desetletij, je izpostavil, da je trenutno stanje najslabše. Ljudi je treba informirati, izobraževati, osveščati in utemeljiti, zakaj je nekje kolesarjenje dovoljeno, drugje pa ne. Med pogovorom doda »Sej

mislim, da to ni posebej težko«, vendar glede na stanje v Sloveniji zgleđa, da tako enostavno tudi ni. Kmalu bo od objave osnutka ZVNO minilo že dve leti, vendar v tem času še ni prišlo do sprejetja osnutka ZVNO ali druge rešitve.

*»Ma kot športna in rekreacijska se ne bo kaj dost spremenil, ker ga pač ne bomo spoštoval, kot ga zdaj ne spoštujemo. Sej zdaj tud so zakoni in uredba in vse to in noben ne spoštuje. Se ukrepi ne izvajajo in tud težko se izvajajo, zato ker nimaš nadzora. Problem bo nastal, konflikti bojo večji med ostalimi uporabniki poti.«  
(Samuel, 53)*

*»Zatiralo bi ful ne, čeprav kolesarilo bi se še vedno.« (Stoš, 28)*

Sprejetje predlaganega zakona ne bi imelo bistvenega vpliva na gorsko kolesarjenje kot športno in rekreativno dejavnost, saj nas enako omejuje že trenutno veljavna uredba, ki pa je večina gorskih kolesarjev ne upošteva.

Moje mnenje je, da omejitve niso smiselne predvsem zato, ker se po eni strani spodbuja zdrav način življenja, kamor spada tudi in predvsem preživljanje časa v naravi ter ukvarjanje s športnimi dejavnostmi. Gorsko kolesarjenje vključuje vse. Namen aktivnosti v naravi je predvsem boljše zdravje, počutje ... in boljša kvaliteta življenja. Po drugi strani pa nam pravno želijo prepovedati to početje, ker bi naj imelo škodljiv vpliv na naravo.



**Slika 16: Pred spustom (Foto: Marko Perko)**

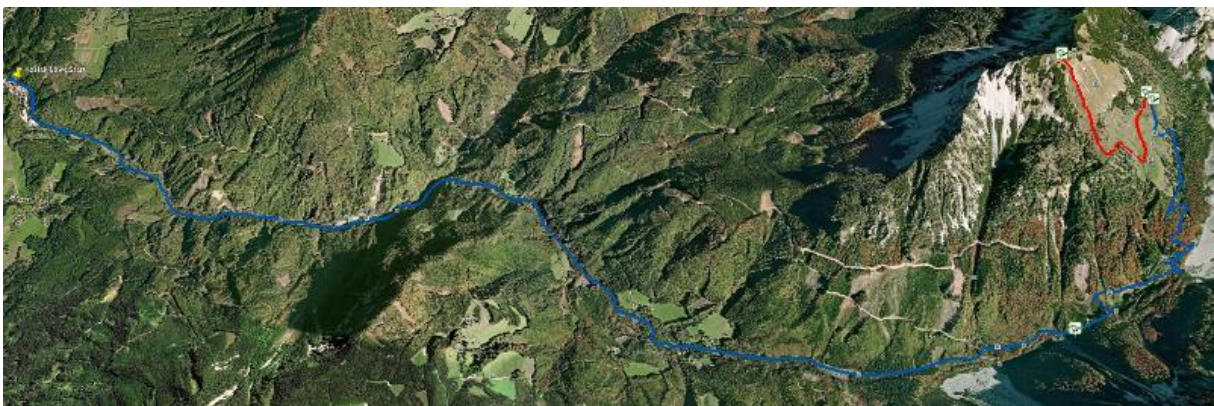
### 3.5 Splošna prepoved za vožnjo s kolesi v naravnem okolju ima negativen vpliv na gorsko kolesarstvo kot turistični produkt

#### 3.5.1 »Kako bi sprejetje zakona, kot je zapisano v osnutku vplivalo na razvoj in prepoznavnost gorskega kolesarstva v Sloveniji kot turističnega produkta (kolesarske počitnice, kolesarski kampi,...)?

*»Vpliv zakona bi bil bolj negativen kot pozitiven, zato ker je zakon več kot uredba. Čeprav se ne uresničuje in se tud zakon ne bi mogel ne vem kolko uresničevati, razen tega da ne morš prireditve pametne narest, da ne morš turističnih produktov razvijati, ljudje se bodo prav tko vozili.« (Sašo, 45)*

*»Problem je, ko se hočeš iti s tega biznis. In moraš met stvari pravno, legalno poštimane. Če ne druga pride do kake neljube situacije, odškodnine ... s tem, ko bi začeli stvari malo drugače urejati bi pa s tem lahko še spodbujali dejavnost in hkrati bi lahko to pomenilo kot neko gospodarsko panogo. Da mamo vsi nekaj od tega. Kaj je to na vpliv na neko javno zdravstveno blagajno, s spodbujanjem nekega čist zdravega življenjskega sloga. To je tak šport, ko je ful blizu nekim mlajšim generacijam.« (Svit, 31)*

Oktober 2012 sem se sama udeležila odlično organizirane prireditve v sosednji Avstriji. Že nekaj let zapored uspešno izpeljana prireditev se imenuje »Kosiak Löwe«, gorski duatlon, ki vključuje 12,8 kilometrov gorskega kolesarjenja (na Sliki 17 označeno z modro barvo) s 1160 višinskimi metri in 1,8 kilometrov gorskega teka (na Sliki 17 označeno z rdečo barvo) s 400 višinskimi metri in končnim ciljem nad dva tisoč metri nadmorske višine. Če bi v Sloveniji želeli organizirati kaj podobnega, bi najprej žal naleteli na pravno-legalne težave.



Slika 17: Proga "Kosiak Löwe"





**Slika 18: Kosiak Löwe 2012 – Konec kolesarjenja in začetek teka**

*»Povsod mora bit red, če želimo, da stvari funkcionirajo. Tud tule. Ljudje se bodo moral navadit, da se je nekje dovoljeno vozit, drugje pa ne. Saj se tud z avtomobili ne mormo povsod vozit. Skratka, skoraj povsod mormo upoštevati neka določila, ki so namenjena predvsem varstvu ljudi in pa varstvu okolja. Za mene je to edina pametna rešitev. Sej nismo topla voda. Sej majo v tujini to urejeno. Tam kjer je dovoljeno je ja, treba potem skrbet za infrastrukturo za urejenost poti.« (Stane, 61)*

*»Predvsem bo vplival na turizem, to pa. Na gospodarsko dejavnost gorskega kolesarstva, ki je zelo velka. Al pa kolesarstva tazga. V tujini to res, ta turizem gorsko-kolesarski je v vzponu, je zelo velik, pri nas bo pa nazadoval. Tud, če bo ta novi zakon milejši, koker je sama uredba. Vseeno pa ni tko, tko kot je odzuni, pomeni povsod dovoljeno kjer ni izrecno prepovedano. Pri nas je pa glih kontra.« (Samuel, 53)*

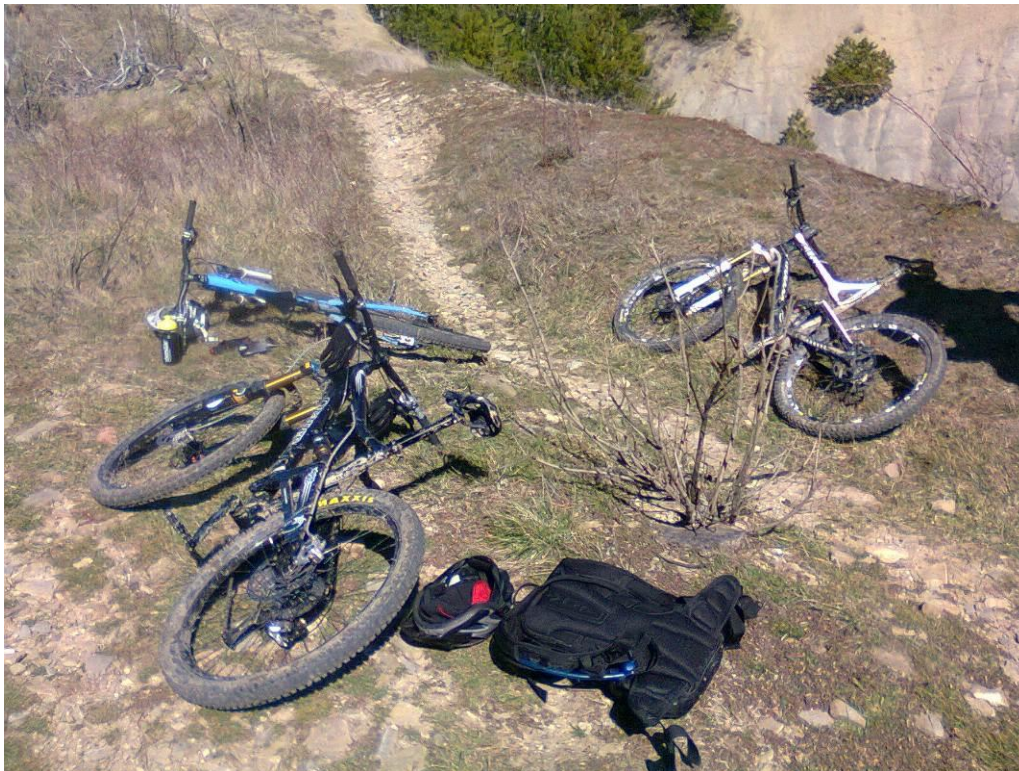
V raziskavi, ki jo je na dobrih 500 gorskih kolesarjih obeh spolov opravila Drogenikova (2012), je ugotovila, da so najbolj priljubljen tip poti makadamske ceste oziroma kolovozi ter gozdne poti, asfaltirane ceste pa najmanj. Glede zahtevnosti spusta jih je več kot polovica odgovorila, da si želijo zahtevnejših stez z več tehničnimi izzivi, dobri četrtini pa so vseč razgibane, ne posebno zahtevne poti. Slaba petina, 18 % pa je bilo tistih, ki si želijo zelo zahtevnih stez z veliko tehničnimi izzivi.



Njena raziskava in odgovori iz intervjujev nam povedo, da bi splošna prepoved za vožnjo s kolesi v naravnem okolju imela negativen in celo škodljiv vpliv, saj se gorsko kolesarstvo ne bi moglo razvijati kot turistični produkt. Kot je kratko in jedrnato odgovoril *Staš*, 28:

*»To pa bi čisto onemogočilo. Kaj boš ponudo, recimo kakemu Angležu, Avstrijcu, Nemcu bilo komu iz alpskih dežel, če majo oni tam meko. Kaj boš tu ti njim šoder ceste ponujal?«*

Kolesarski klubi in društva bi bili ob sprejetju (in upoštevanju) splošne prepovedi zelo omejeni pri organiziranju kolesarskih izletov, vikendov, kampov, počitnic ... Ta omejenost pa bi nato pomenila tudi nekonkurenčnost v primerjavi z drugimi državami, kjer so stvari urejene ravno obratno. Namesto da vse prepovemo in nato odpiramo meter po meter poti in si s tem nakopamo kup birokracije, bi bilo veliko manj zamudno in enostavneje vse poti za gorsko kolesarjenje odpreti in šele nato zapirati določene odseke, ki iz določenih razlogov niso primerni za vožnjo s kolesom.



**Slika 19: Kratek odmor med vzponom na Socerb (Foto: Anja Kaloh)**

Na modelu, prikazanem na sliki 15 v prejšnjem podpoglavju lahko vidimo, da bi uresničevanje določil, ki so zapisane v osnutku imelo negativen vpliv na razvoj gorskega kolesarstva v Sloveniji kot turističnega produkta. Omejitve bi onemogočale rast, izvajanje in konkurenčnost te dejavnosti. Boljša ureditev bi Sloveniji prinesla odlično gospodarsko panogo s tem tudi spodbujanje zdravega življenjskega sloga.

Korošci so stvari »vzeli v svoje roke« in se odločili za urejanje stvari na lokalni ravni. Tako letos julija pričakujemo prvi gorsko-kolesarski festival v Sloveniji. Kolesarski festival pod imenom »Črna luknja« (ang. Black Hole Bike Fest) bo rekreativno-tekmovalna, devetdnevna množična prireditev.

## 4 Sklep

V diplomski nalogi sem obravnavala omejitve vožnje z gorskimi kolesi v naravnem okolju. Zanimal me je položaj gorskega kolesarstva kot rekreacijske in turistične dejavnost v okviru omejitev in pravnih določil, ki že veljajo oziroma se na novo uvajajo v naši državi. Diskurzivno sem analizirala zbirnik pripomb iz javne razprave ter izbrane medijske objave na temo »Osnutek Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju«. S petimi izbranimi osebami sem izvedla tudi krajše intervjuje. Tri od teh so »velika« imena na področju gorskega kolesarstva v Sloveniji in skoraj zagotovo lahko trdim, da jih poznajo vsi, ki se ukvarjajo z gorskim kolesarjenjem. Vse osebe pa so z gorskim kolesarjenjem močno povezane, vendar na različnih področjih.

Vsebinske in statistične podatke, ki sem jih dobila iz diskurzivne analize sem dopolnila še z odgovori, ki sem jih dobila v intervjujih.

V nadaljevanju so predstavljene sklepne ugotovitve v skladu s cilji, ki smo jih postavili. Prve tri hipoteze smo kritično ovrednotili na podlagi ugotovitev diskurzivne analize zbirnika pripomb ter izbranih medijskih objav na temo osnutka ZVNO, zadnji dve pa na podlagi rezultatov, ki smo jih dobili z intervjuji.

*H1: Število poslanih pripomb ter objavljenih izbranih medijskih objav na temo osnutka Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju je največje, takoj po objavi zakona (22. 7. 2011) in do roka za sprejem mnenj in pripomb na zakon (12. 9. 2011).*

Kot smo predpostavili v prvi hipotezi, je bilo največ poslanih pripomb ter objavljenih medijskih objav na temo osnutka ZVNO med objavo zakona in rokom za sprejem mnenj in pripomb na zakon. Iz ugotovitev, ki smo jih dobili, lahko hipotezo potrdimo.

*H2: V pripombah in medijskih objavah se največ omenja ogroženo skupin (gorskih) kolesarjev.*

Hipotezo lahko potrdimo, saj se gorske kolesarje, kolesarjenje v naravnem okolju, gorsko kolesarjenje, vožnja s kolesi omenja skoraj v vseh poslanih pripombah in objavljenih medijskih objavah. Veliko manjši je delež tistih, v katerih se tega sploh ne omenja in se piše le o vožnji z motornimi vozili, ki jih tudi obravnava za zakon.

*H3: Večina pripomb in medijskih objav se nanaša na tretje poglavje osnutka ZVNO in se z vsebino ne strinja.*

Naslov tretjega poglavja osnutka ZVNO je »Vožnja s kolesi«. Pri obravnavi smo se osredotočili na 8., 9. in 10. člen zakona, ki govorijo o omejitvah za vožnjo s kolesi v naravnem okolju, gozdnem prostoru ter planinskih poteh. Večina jih izraža stališče, ki se ne strinja in ne podpira omejitev, ki so zastavljene v teh členih. Hipotezo zato potrdimo.

*H4: Sprejetje osnutka Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju bi imelo negativni vpliv na gorsko kolesarstvo kot športno in rekreativno dejavnost.*

Splošno mnenje o tem, kako bi sprejetje osnutka ZVNO vplivalo na gorsko kolesarstvo kot športno in rekreativno dejavnost, smo že zasledili pri analizi javnih pripomb ter izbranih medijev. Do pravega mnenja in razlogov pa smo prišli pri analizi intervjujev. Večina jih je mnenja, da sprejetje zakona ne bi imelo negativnega vpliva in da bi se kolesarilo še naprej. Iz dobljenih rezultatov zato četrto hipotezo zavrnamo.

*H5: Sprejetje osnutka Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju bi imelo negativni vpliv na gorsko kolesarstvo kot turistični produkt.*

Večina intervjuvancev se strinja, da bi imelo uresničevanje zakona negativni vpliv na gorsko kolesarjenje kot turistični produkt, saj s takšnimi omejitvami, ki že veljajo z uredbo in ki bi postale še močnejše s sprejetjem zakona, ne bi imeli potencialnim turistom kaj ponuditi. S tem bi škodljivo vplivali tudi na samo gospodarstvo Slovenije, saj je gorsko kolesarjenje v tujini »zlata jama«. Na podlagi rezultatov, ki smo jih dobili, lahko hipotezo potrdimo.

Kot gorsko-kolesarska navdušenka se tudi sama ne strinjam z uveljavitvijo zakona v takšni obliki, kot je zapisan v osnutku. Pridružujem se mnenju večine privrženecv gorskega kolesarjenja, ki jih moti že dejstvo, da je kolo z vidika že veljavne uredbe in osnutka zakona obravnavano kot prevozno sredstvo in ne kot športni rekvizit. Bistvo gorskega kolesarjenja je za gorske kolesarje ravno odmik od mesta, ostalega prometa in hrupa ter »pobeg« v naravo, v kateri tudi kolesarji, podobno kot planinci in ljubitelji drugih aktivnosti v naravi, iščemo mir in uživamo na svežem zraku, vonju gozda in v lepotah narave. Kot študentka Fakultete za šport, učiteljica gorskega kolesarstva prve stopnje, rekreativna športnica in ljubiteljica narave si želim, da bi imela v prihodnosti možnost spodbujati in širiti zavest o pomembnosti gibanja v naravi za boljše fizično in psihično počutje, torej zdravje. Gorsko-kolesarjenje je ena izmed športnih dejavnosti, ki se izvaja na prostem in v Sloveniji imamo za to odlične možnosti skoraj čez celo leto.

Raziskava bi lahko bila pomembna za uveljavljanje interesa gorsko-kolesarskih navdušencev, ki jih bo zakon, če bo kot tak sprejet, še naprej silil v izvajanje prekrškov oziroma neupoštevanje omejitev. Najverjetneje se bodo iz tega razloga odločali, da svojo priljubljeno dejavnosti vedno pogosteje izvajajo v tujini, kjer se počutijo dobrodošli. Pomembna pa je tudi z vidika ozaveščanja tistih, ki o veljavni uredbi in o osnutku zakona ne vedo nič, pa bi mogoče lahko kaj pripomogli k temu, da bi se upoštevali morebitni konstruktivni predlogi in spremembe v zakonu, ki bi gorsko-kolesarstvo naredile bolj življenjsko in sprejemljivo za kolesarje.



Slika 20: Nad Bovcem (Foto: Anja Kaloh)



## 5 Viri

Burnik S., Petrovič D., Gratej L., Zubin A. in Jereb B. (2012). *ABC dejavnosti v naravi*. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport

Doupona Topič, M. in Petrovič, K. (2007). *Šport in družba: sociološki vidiki*. Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport, Inštitut za šport, Ljubljana

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

Milošević, V. (1999). *Rekreativno kolesarjenje kot sestavni del športno turistične ponudbe v Sloveniji*. Ljubljana, Fakulteta za šport, 72.str.

Odbor za gorsko kolesarstvo in BMX (2011). Kolesarska zveze Slovenije. Pridobljeno iz: [http://www.kolesarska-zveza.si/KZS,,ogk,o\\_odboru\\_za\\_gorsko\\_kolesarstvo\\_in\\_bmx.htm](http://www.kolesarska-zveza.si/KZS,,ogk,o_odboru_za_gorsko_kolesarstvo_in_bmx.htm)

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

*Osnutek zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju* (2011). Ministrstvo za okolje in prostor-arhivsko spletno mesto. Pridobljeno iz: [http://www.arhiv.mop.gov.si/si/medijsko\\_sredisce/novica/browse/5/article/12309/8185/703fced432/](http://www.arhiv.mop.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/browse/5/article/12309/8185/703fced432/)

*Outdoor freedom, As natural as riding a bike* (24. 5. 2013). New England Mountain Bike Association. Pridobljeno iz <http://www.nemba.org/documents/ShimanoEconImpactsDocument.pdf>

Past v gozdu – poskus uboja? (20. 5. 2013). Lokalno.si. Pridobljeno iz [http://www.lokalno.si/2009/09/01/54175/aktualno/past\\_v\\_gozdu\\_poskus\\_uboja/?utm\\_source=ref&utm\\_medium=web&utm\\_campaign=oldLink](http://www.lokalno.si/2009/09/01/54175/aktualno/past_v_gozdu_poskus_uboja/?utm_source=ref&utm_medium=web&utm_campaign=oldLink)

Petrovič K., Ambrožič F., Sila B. in Doupona Topič M. (1998). *Športnorekreativna dejavnost v Sloveniji 1998: (temeljni izsledki)*. Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport, Inštitut za kineziologijo, 1999, Ljubljana

Podobnik, S. (2007). *Povezanost kolesarjenja kot turističnega proizvoda s socialno-demografskimi značilnostmi udeležencev akcije Slovenija kolesari* (Magistrsko delo). Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport, Ljubljana

*Pripomba (pobuda) na členitev gozdnega prostora z vidika rekreacije in turizma v javno razgrnjenih gozdnogospodarskih načrtih gozdnogospodarskih območij* (2012). Odprimo poti za kolesarje tudi v Sloveniji. Pridobljeno iz [http://odprimopoti.si/doc/SKP\\_pobudaZaGGnacrte.pdf](http://odprimopoti.si/doc/SKP_pobudaZaGGnacrte.pdf)

*Priporočila gorskim kolesarjem* (2012). Odprimo poti za kolesarje tudi v Sloveniji. Pridobljeno iz [http://odprimopoti.si/doc/skp\\_priporocila\\_koncna.pdf](http://odprimopoti.si/doc/skp_priporocila_koncna.pdf)

Rauter, S. (2006). *Življenjski stil in navade cestnih ter gorskih kolesarjev* (Diplomsko delo). Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport, Ljubljana

Rauter, S. (2012). *Socialni profil športnih turistov – udeležencev množičnih športnih prireditev v Sloveniji* (Doktorska disertacija). Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport, Ljubljana

*Razmere v tujini* (2012). Odprimo poti za kolesarje tudi v Sloveniji. Pridobljeno iz <http://odprimopoti.si/tujina.htm>

Rotar J., Gantar A., Kočiš D. in Pehnc M. (2012). *Kako razvijati kolesarski turizem?* (Raziskovalno poročilo). Pridobljeno iz spletne strani Bicy: [http://www.bicy.it/docs/35/Kako\\_razvijati\\_kolesarski\\_turizem.pdf](http://www.bicy.it/docs/35/Kako_razvijati_kolesarski_turizem.pdf)

Sila, B. (2010). *Delež športno dejavnih Slovencev in pogostost njihove športne dejavnosti. Šport, (58), 94-99.*

Stražišar, G. (2007). *Sem kolesar, gorski kolesar*. Ljubljana: Založba Pisanica

Šolar, M. (1997). *Gorsko kolesarjenje v Triglavskem narodnem parku* (Raziskovalno poročilo). Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Ljubljana

Šolar, M. (2002). *Načela usklajevanja rekreacijske rabe v zavarovanem območju na primeru triglavskega narodnega parka* (Magistrska naloga). Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Ljubljana

*Tekmovalne discipline OKG* (2011). Kolesarska zveze Slovenije. Pridobljeno iz: [http://www.kolesarska-zveza.si/KZS,,ogk,tekmovalne\\_discipline.htm](http://www.kolesarska-zveza.si/KZS,,ogk,tekmovalne_discipline.htm)

*Turno kolesarstvo* (2013). Komisija za turno kolesarstvo Planinske zveze Slovenije. Pridobljeno iz: <http://ktk.pzs.si/vsebina.php?pid=115>

Wöhrstein T. (2011). *Priručnik za razvoj in planinarenja i biciklizma u Crnoj Gori*. Ministrstvo turizma Crne Gore, Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, 54 str.

Zajc P., Obu M.[Matej] in Obu M.[Matjaž] (2012). *Kolesarjenje in pohodništvo na Koroškem*. (Raziskovalno poročilo). Pridobljeno iz spletne strani Odprimo poti za kolesarje tudi v Sloveniji:

[http://odprimopoti.si/doc/rdo%20koroska\\_itp%20kolesarjenje%20in%20pohodnistvo\\_strokovne%20podlage\\_v4\\_2.pdf](http://odprimopoti.si/doc/rdo%20koroska_itp%20kolesarjenje%20in%20pohodnistvo_strokovne%20podlage_v4_2.pdf)

Zajc, P. (2012). *Stališče SKP ob javni razpravi izhodišč za dvonamensko rabo planinskih poti Planinske zveze Slovenije* (Raziskovalno poročilo). Pridobljeno iz spletne strani Odprimo poti za kolesarje tudi v Sloveniji:

[http://odprimopoti.si/doc/skp\\_stalisce\\_dvonamenska\\_rabe\\_planinskih\\_poti.pdf](http://odprimopoti.si/doc/skp_stalisce_dvonamenska_rabe_planinskih_poti.pdf)

Zajc, P. (2011). *Perspektive gorskega kolesarstva v luči predloga Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju* (Raziskovalno poročilo). Pridobljeno iz spletne strani Regionalna razvojna agencija za Koroško:

[http://www.rra-koroska.si/files/slovenski%20regionalni%20dnevi%202011\\_predstavitev.pdf](http://www.rra-koroska.si/files/slovenski%20regionalni%20dnevi%202011_predstavitev.pdf)

*Zbirnik pripomb iz javne razprave o osnutku zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju, julij-september 2011* (27.6.2012). Ministrstvo za okolje in prostor-arhivsko spletno mesto. Pridobljeno iz

[http://www.mko.gov.si/fileadmin/mko.gov.si/pageuploads/podrocja/voznja/voznja\\_zbirnik\\_pripomb\\_jul\\_sep11.pdf](http://www.mko.gov.si/fileadmin/mko.gov.si/pageuploads/podrocja/voznja/voznja_zbirnik_pripomb_jul_sep11.pdf)



## 6 Priloge

### 6.1 Priloga 1: Osnutek intervjuja

#### Podatki o intervjuvancu

Ime in Priimek

Starost

S čim se ukvarja (zdaj in v preteklosti)

#### Priprava na intervju

Kaj vam pomeni vožnja s kolesom v naravi (naravnem okolju)?

Se še spomnite trenutka, ko ste vzljubili kolesarjenje v naravi?  
Pri katerih letih je bilo to?

**SPLOŠNO O  
GORSKEM  
KOLESARJENJU**

Ste kdaj naleteli na konflikt z drugimi uporabniki naravnega okolja med tem,  
ko ste rekreativno ali turistično kolesarili v naravi?

**IZKUŠNJE –  
Slovenija, tujina**

Ali imate občutek da z vožnjo s kolesom v naravi škodljivo vplivate na  
naravno okolje?

Imate kakšno gorsko-kolesarsko izkušnjo iz tujine?  
Kje in kakšno (dobro,slabo)?

Kako bi sprejetje zakona, kot je zapisano v osnutku vplivalo na razvoj in  
**priljubljenost gorskega kolesarstva v Sloveniji kot športne in rekreacijske  
dejavnosti?**

Kako bi sprejetje zakona, kot je zapisano v osnutku **vplivalo na razvoj in  
prepoznavnost gorskega kolesarstva v Sloveniji kot turističnega produkta**  
(kolesarske počitnice, kolesarski kampi, ... )?

**ZAKON –  
vpliv na turizem,  
rekreacijo**

Kje najraje kolesarite v Sloveniji, imate kakšno priljubljeno pot?

**Priljubljene POTI,  
DESTINACIJE –  
Slovenija, tujina**

Ali del vašega dopusta namenite tudi »kolesarskim počitnicam«? (v  
Sloveniji, tujini? Kam se odpravite? Se večkrat vračate na isto  
destinacijo?)